

Documents
d'histoire précoloniale belge
(1861-1865)

Les idées coloniales de Léopold
duc de Brabant

PAR

Léon LE FEBVE DE VIVY

Documents
d'histoire précoloniale belge
(1861-1865)

Les idées coloniales de Léopold
duc de Brabant

Mémoire présenté à la séance du 21 mars 1955.

PAR

Léon LE FEBVRE DE VIVY

INTRODUCTION

*A la mémoire
de l'éminent homme d'État
et du grand humain que fut*

Jules LE JEUNE

(1828 - 1911)

en gage de respectueuse affection.

L. F. V.

Documents d'histoire précoloniale belge (1861-1865)

INTRODUCTION

Labeur interne des débuts, labeur obscur sans lequel l'œuvre ne serait pas arrivée à terme : cette admirable collaboration qui n'a pu et ne pouvait recevoir de publicité et qui risque de demeurer dans l'ombre...

A. J. WAUTERS.

Maints historiens ont depuis longtemps mis en lumière le rôle éminent joué par le roi des Belges LÉOPOLD II dans l'œuvre de colonisation réalisée au XIX^e siècle.

Dans son œuvre magistrale *Léopold II*, parue en 1926, le comte Louis de LICHTERVELDE a affirmé comment, dès 1885 — soit dix ans avant son avènement —, ce Prince avait déjà prôné pour la Belgique et ne cessa ensuite de revendiquer pour elle une politique d'expansion qui étendrait son action dans le monde entier et lui permettrait, malgré l'exiguité de son territoire, un rayonnement exceptionnel.

Par ses discours prononcés au Sénat le 17 février 1860, le 18 décembre 1860 et le 31 mars 1861, le Duc de Brabant dévoilait une merveilleuse continuité de pensée et de programme :

« Si le pays consultait son meilleur ami, celui dont il a reçu le plus de preuves d'affection et de dévouement, s'il lui demandait : « Que devons-nous faire pour élever à son plus haut degré la prospérité matérielle et morale du royaume ? », cet ami répondrait : « Imitez vos voisins, étendez-vous au-delà des mers chaque fois que l'occasion s'en présentera ; vous y trouverez de précieux débouchés pour vos produits, un aliment pour votre commerce, de l'occupation pour toutes les activités dont

nous ne pouvons tirer profit en ce moment, un placement utile pour le surplus de notre population, des revenus nouveaux pour le trésor qui permettraient peut-être un jour au gouvernement, à l'exemple de la Néerlande, d'abaisser les impôts dans la mère patrie, enfin un surcroît certain de puissance et une position encore meilleure au centre de la grande famille européenne. La réalisation de tout ce qui peut être utile au pays sera toujours regardée par nous, de père en fils, comme un devoir de famille... »

« Tout ce que je demande à la Nation et uniquement dans son intérêt, c'est d'épier le moment favorable, c'est de se mettre en état, si la fortune lui fait des avances, de les saisir au bond, car il est rare qu'elles se représentent. Si cette politique d'observation intelligente et de préparation insensible à l'action, que je recommande au pays pour l'avenir, avait prévalu dans le passé, nous aurions déjà de belles possessions d'outre-mer ».

« Mon intention, écrivait-il le 6 novembre 1861, à l'un de ses plus fidèles collaborateurs, BRIALMONT, est de rechercher dans l'histoire et dans la statistique tout ce qui est de nature à démontrer la justesse de nos tendances... » (1).

Le projet du Duc de Brabant était alors la préparation d'un ouvrage qui serait « un véritable monument de sa doctrine » d'expansion de la Belgique, doctrine qu'il voulait mettre au point pour y intéresser l'opinion publique belge.

« Si vous vous chargiez d'interroger les écrits de ces Messieurs (Adam Smith, J. B. Say et autres), moi de mon côté j'interpellerai les économistes et les hommes d'État vivants et j'espère réunir ainsi un album assez précieux de tous les hommes d'État remarquables de l'Europe. Si les réponses étaient favorables, ce serait pour nous un puissant auxiliaire » (2).

« Pour notre livre... Arrangez tout pour votre facilité, prenez autant de collaborateurs qu'il vous plaira, il ne faut s'occuper que du succès et y tendre par tous les moyens possibles » (3), écrivait-il à BRIALMONT.

(1) P. CROKAERT, Brialmont. Éloges et mémoires, Bruxelles, 1925, p. 416.

(2) P. CROKAERT, *op. cit.*, p. 416.

(3) *Id.*, *op. cit.*, p. 419, lettre (du 1^{er} décembre 1861).

De cette œuvre que le Prince jugeait d'une importance capitale, il se réservait personnellement la rédaction.

La netteté de ses pensées, secondée par une aisance et une clarté de style extraordinaires, devait en faire un remarquable instrument de propagande.

Sa décision d'en être lui-même l'auteur n'eût étonné aucun de ses contemporains : lorsque, à son avènement, son discours du trône, unanimement qualifié de magnifique, eût été attribué à tort par certains à VAN PRAET ou à DEVAUX, la presse ne manqua pas de s'insurger et de préciser que c'était là « œuvre personnelle et EXCLUSIVEMENT PERSONNELLE de S. M. ». *La Meuse* et *Le Journal de Gand*, *Écho des Flandres* se plurent à constater alors le mérite réel et remarquable de LÉOPOLD II comme écrivain et à citer à ce propos un fait :

« Le duc de Brabant soumettait à l'appréciation d'un membre distingué du barreau de Bruxelles une lettre qu'il venait de rédiger et qui se rapportait à un objet d'une haute importance.

» La personne que le Duc honorait ainsi de sa confiance ne put que le féliciter du style et de la portée de la pièce qu'il avait sous les yeux.

— Je dois surtout, dit cet avocat, féliciter V.A.R. de la précision avec laquelle elle a exprimé les idées les plus délicates.

— En effet, répondit le Prince, je suis quelquefois porté à me laisser entraîner par mon sujet. C'est un défaut dont je tâche de me corriger.

— Et vous avez admirablement réussi, dit son interlocuteur.

— Aussi, répondit le Prince, je me suis dit souvent que si j'étais obligé, comme mon grand-père Louis-Philippe, de trouver des ressources dans l'exil, je pourrais, au lieu d'enseigner les mathématiques, me tirer d'affaire avec ma plume » ⁽¹⁾.

Chargé en décembre 1861 de donner des instructions à Londres à leur correspondant M. ROBINSON, le major BRIALMONT reçut du duc de Brabant une note entièrement de sa main et qui devait constituer le projet de canevas de la publication mise à l'étude.

Le texte intégralement publié par M. Paul CROKAERT

⁽¹⁾ *Le Journal de Gand*, n° 365 du 31 décembre 1865.

en est connu. Il expose le programme magnifique de ce Prince cherchant à donner « à la Belgique entière l'occasion de prouver au monde qu'elle est aussi un peuple impérial capable d'en dominer et d'en éclairer d'autres ».

Cette note du Duc de Brabant à BRIALMONT est, dans l'étude de la pensée du futur Roi, d'un intérêt exceptionnel qui fut mis en valeur déjà, notamment — après d'autres — par M. J. STENGERS ⁽¹⁾ et le R. P. Aug. ROEYKENS ⁽²⁾ dans leurs recherches et définition de la « doctrine léopoldienne ».

« Nous devons, en tant qu'historien, — écrit l'un d'eux — ⁽³⁾, nous prémunir contre la tentation de projeter sur l'œuvre et sur la conception coloniales de Léopold II une lumière autre que celle de sa propre pensée ».

Malheureusement de nombreux matériaux manquent en pareil domaine car « si Léopold II a fait appel au jugement de l'histoire pour justifier son œuvre, il n'a pourtant rien fait pour faciliter la tâche des historiens » ⁽⁴⁾.

La consigne royale paraît, devant l'incompréhension de ses sujets, avoir prescrit la destruction méthodique des documents se rapportant à la phase initiale et diplomatique de la création du Congo. Ceux-ci en tous cas n'ont jamais été mis à jour.

Un cas de conscience se pose dès lors pour qui détient, à l'heure actuelle, des documents pouvant aider à définir la pensée de notre grand Roi à l'époque où, encore héritier du trône, il tenait à esquisser déjà notre politique d'avenir.

⁽¹⁾ STENGERS, J., *La place de Léopold II dans l'histoire de la colonisation (La Nouvelle Cléo, première et deuxième année, 1949-1950, 9 octobre 1950, pp. 527 et 533-535).*

⁽²⁾ ROEYKENS, A., *Les débuts de l'œuvre africaine de Léopold II (1875-1879), Mémoires in-8° de l'Académie royale des Sciences coloniales, Classe des sciences morales et politiques, Nouvelle série. Tome I, fascicule 1 (Histoire), Bruxelles, 1955.*

⁽³⁾ IDEM, *op. cit.*, p. 25.

⁽⁴⁾ IDEM, *op. cit.*, pp. 48 et 49.

Doit-il, se conformant à Sa volonté, continuer à les tenir secrets ou peut-il (même ne doit-il pas) en faire l'apport à ceux qui, désireux de « respecter scrupuleusement la vérité historique, travaillent consciencieusement à l'œuvre de réparation nationale due à la mémoire du fondateur de notre empire africain » ?

Après mûr examen, le devoir de rendre publics de tels éléments et de contribuer ainsi au respect de la mémoire de LÉOPOLD II et de ses collaborateurs nous a paru s'imposer.

* * *

Parmi les collaborateurs intimes du Duc de Brabant à la veille de son accession au Trône, est connu le major (promu entre-temps colonel) GOFFINET. Le comte Louis de LICHTERVELDE notamment se plaît à le citer comme « son officier d'ordonnance préféré » (*).

Brillant officier d'état-major, Adrien GOFFINET, né à Neufchâteau (prov. de Luxembourg) le 10 avril 1812, fut officier d'ordonnance du Duc de Brabant avant d'être aide de camp de LÉOPOLD II, secrétaire des commandements du Roi et de la Reine. Devenu lieutenant général et créé baron, il mourut à Bruxelles le 21 décembre 1886. Deux de ses fils, d'ailleurs jumeaux, furent le baron Auguste GOFFINET (1857-1927), envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire, qui devint secrétaire des commandements du Roi et grand-maître de la Maison de S. M. l'Impératrice CHARLOTTE et le baron Constant GOFFINET (1857-1931), aussi envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire, qui devint intendant de la Liste Civile du Roi.

Par sa mère, Julie PETIT DE GRANDVOIR ⁽¹⁾, Adrien

(*) *Op. cit.*, p. 54.

(1) Julie PETIT DE GRANDVOIR (1788-1863), mariée à Adrien, Joseph, Henri GOFFINET et mère du lieutenant général baron GOFFINET, était la sœur aînée de

GOFFINET était le cousin germain et l'ami intime d'un avocat, Jules LE JEUNE qui devait devenir notre Ministre de la Justice et dont, en 1860, malgré son jeune âge, la réputation de juriste et d'économiste avait déjà dépassé nos frontières. Sa carrière et ses succès étaient d'ailleurs exceptionnels : né à Luxembourg en 1828, Belge par le bénéfice de l'art. 1^{er} de la loi du 4 juin 1839 ⁽¹⁾, lauréat du concours de l'enseignement moyen en 1844, prix d'honneur de l'Athénée royal de Bruxelles en 1845, médaille de vermeil de l'Académie des sciences, lettres et beaux-arts (section de législation) en 1849, docteur en droit avec grande distinction en 1851 et docteur en sciences politiques et administratives avec la plus grande distinction en 1852, honoré d'une bourse de voyage de deux années pour compléter en France ⁽²⁾ et en Angleterre sa connaissance des institutions étrangères, il avait été reçu docteur agrégé de la Faculté de droit de l'Université de Bruxelles avec la plus grande distinction en 1857 ⁽³⁾ et fut nommé chargé de cours d'économie poli-

Joséphine PETIT DE GRANDVOIR (1800-1889), épouse de Jérôme, Jean LE JEUNE inspecteur général des Finances et mère de Jules LE JEUNE.

Toutes deux étaient filles de Mathias PETIT (1744-1808), seigneur de Grandvoir, cité parmi les ingénieurs belges qui rendirent d'éminents services aux Pays-Bas sous la domination autrichienne.

⁽¹⁾ « Alexandre Gendebien ne se doutait certes pas qu'au nombre des 380.000 Belges au nom desquels il vota, dans la séance de la Chambre du 19 mars 1839 contre la ratification du protocole du 6 décembre 1838 qui abandonnait à la Hollande une partie ou deux de nos provinces, qu'au nombre de ces Belges il y avait un tout jeune homme qui deviendrait un jour une des gloires du barreau de Bruxelles et le Ministre de la Justice de son pays.

On sait que ce traité, qui a été la plus triste des nécessités subies par la Belgique naissante, accordait aux habitants des parties cédées la faculté de réclamer leur qualité de Belge endéans les quatre années qui suivraient sa ratification. Le père de M. Jules Le Jeune qui était inspecteur général des contributions directes, cadastre, douanes et accises, s'empressa de profiter de cette stipulation et conserva ainsi, pour lui et pour sa famille, l'indigénat belge » (A. TILLOT, *Le ministère catholique actuel*, 1888).

⁽²⁾ Il suivit les cours du collège de France (notamment celui de droit naturel et de droit comparé) pendant l'année académique 1853-1854.

⁽³⁾ Sa thèse a pour titre : « Du droit des tribunaux de vérifier la légalité des actes administratifs ».

tique à la même Université le 23 janvier 1860 (chaire qu'il gardera comme professeur jusqu'en 1878). Avocat du Département des Finances dès 1857 et du Ministère des Travaux publics dès l'année suivante, il fut à l'âge de trente-deux ans nommé avocat à la Cour de Cassation.

Dès fin 1860, en raison de sa qualité d'avocat à la Cour de Cassation, GOFFINET avait cru pouvoir le consulter au nom du Duc de Brabant sur la responsabilité de l'associé non actif d'une société en commandite : sujet qui devait sans doute retenir l'intérêt du Prince résolu à maintes participations sans toutefois découvrir ni engager Sa personne. Cette lettre dont on pourrait croire qu'elle fut dictée nous paraît intéressante à publier :

« Mon cher Jules,

» Je suis certain d'une chose : c'est que l'actionnaire d'une société en commandite, du moment où il ne prend aucune part à la gestion des affaires de la société, n'encourt aucune espèce de responsabilité. Il ne risque que de perdre le montant de la somme qu'il s'est engagé à verser, autrement dit le montant de son action.

» Les administrateurs, les commissaires, les directeurs sont seuls responsables, dans ces sortes de sociétés, des actes qu'ils posent.

» Voilà ce que je crois et ce qui est.

» Je sais aussi que l'actionnaire doit être très prudent et n'intervenir en rien ni directement ni indirectement dans les affaires sociales en commandite. C'est un prêteur d'argent et rien de plus.

» Ce préambule établi, je viens te demander de vouloir bien, quand tu en auras le temps, rien n'est urgent, mettre ces règles par écrit avec ton style d'homme de loi et en citant le texte du code.

» Tu comprends ce qu'il me faut. Une consultation en peu de mots que je te serai obligé de signer. Si tu ne traites pas ce genre de question, dis le moi par un mot. Mais, au fait, c'est inutile, je n'ai pas besoin de ce mot : tu traites toutes les questions ! fichtre ! Ah ! mais ! c'est que... Diable ! un instant ! ne faisons pas de boulettes !

» Tout à toi,

23 Déc. 1860 ».

La courte consultation donnée alors par Jules LE JEUNE — dont nous ne connaissons malheureusement

pas le texte exact — ⁽¹⁾ était d'un style clair, précis : elle révélait tout ensemble et une science juridique éprouvée et un sens aigu des relations d'affaires entre associés de sociétés en commandite.

Ce ne fut cependant qu'en juin 1862 que LE JEUNE devint un des conseillers et des confidents du Duc de Brabant. Tout d'abord pour la rédaction de conventions entre le gouvernement de Costa Rica et le Prince pour qui GOFFINET seul devait apparaître au contrat. Ensuite, comme mandataire de Son Altesse Royale dans l'épineuse affaire de la « *Société de Bateaux à Vapeur entre la Belgique et le Levant* ».

Frappé de sa vaste érudition, de son aisance de parole, de son tour d'esprit humoristique, certain de trouver chez lui un dévouement absolu, le Duc de Brabant n'hésita pas à lui confier dès lors les missions les plus délicates pour lesquelles sa parfaite connaissance des langues étrangères, sa science du droit s'étendant aux lois anglaises et françaises, ses relations de Londres et de Paris allaient être d'un sérieux appoint.

Dominé en ce moment par son projet de livre sur notre expansion à l'étranger, il le chargea d'en revoir tous les matériaux et de lui donner avis, tant au point de vue économique qu'au point de vue juridique, en toute indépendance d'esprit et liberté de parole.

LE JEUNE allait être au service du Prince — que GOFFINET appela alors son « auguste tyran » — pendant plusieurs années à toute heure du jour et de la nuit, en Belgique, à Londres, à Paris comme à Madrid ou ailleurs.

Fin juillet 1863, le 27 exactement, GOFFINET annonce à LE JEUNE qu'il se rendra chez lui le soir même pour lui « parler colonies ». Le 30, en suite de cet entretien, il lui adresse, avec une brochure de BRIALMONT, « une

(1) D'après une annotation mise par Jules LE JEUNE lui-même sur la lettre, sa consultation fut envoyée dès le lendemain, le 24 décembre.

copie de la lettre de Monseigneur » et promet de lui faire parvenir le lendemain « les documents qu'il possède et qu'invoque S. A. R. à l'appui de son raisonnement ».

Le 31, il lui fait en effet porter ceux-ci accompagnés de cette lettre :

« Mon cher Jules,

» Je t'envoie 6 cartons renfermant les notes qu'a recueillies Mgr le Duc de Brabant sur les colonies.

» Ne t'effraie pas de leur volume.

» Dans chaque carton se trouvent des indications fort succinctes, il est vrai, mais que je crois suffisantes pour te permettre de voir, sans de trop longues recherches, si nous possédons les renseignements que tu désires ou que tu crois nécessaires...

» En outre de ces notes, nous en avons encore sur la marine, sur le commerce. Plus un grand nombre d'ouvrages coloniaux.

» Je te recommande ces papiers, car le Prince y attache beaucoup de prix.

» Je vais demain soir à Rennes. Je serai absent cinq jours.

Tout à toi ».

La « brochure de BRIALMONT » alors envoyée à LE JEUNE était l'étude publiée en 1859 — d'ailleurs sans nom d'auteur — *Complément de l'œuvre de 1830, établissemments à créer dans les pays transatlantiques*.

Nous ne possédons pas les six cartons « dont le volume eût pu effrayer LE JEUNE ». Si précieux aux yeux du Prince, ils furent restitués à GOFFINET, mais nous en connaissons le contenu grâce à six fardes qui en donnent l'essentiel. Les longues notes intitulées *Les Belges à l'étranger*, dont certains passages ont été soulignés ou cochés par le Duc de BRABANT lui-même, ont été établies par VAN BRUYSSSEL ⁽¹⁾ dont l'écriture très nette lui était

(1) VAN BRUYSSSEL, Ernest, Jean (1827-1914), alors bibliothécaire, fut plus tard ministre résident près les républiques Argentine, de l'Uruguay et du Paraguay. De 1859 à 1864, il publia notamment les listes analytiques des documents concernant l'histoire de la Belgique qui se trouvaient conservés au *State Paper Office* et au *Record Office* ainsi que — en 3 volumes — l'histoire du commerce et de la marine en Belgique (DE SEYN, *Dictionnaire bibliographique des sciences* etc., Bruxelles, 1936).

familière — VAN BRUYSSSEL au sujet duquel il avait écrit à BRIALMONT le 1^{er} janvier 1862 : « Vous devriez, lorsque nous serons d'accord avec M. MERIVALE et entre nous sur la charpente du livre, employer à la rédaction et aux recherches M. VAN BRUYSSSEL », sa lettre du 25 janvier 1862 insistant dans ce sens : « A part M. SAINCTELETTE, nous n'avons pas de collaborateurs distingués. Je ne connais pas M. VAN BRUYSSSEL, mais je crois qu'il écrit bien et qu'il a l'habitude de la recherche ».

Quant à « la lettre de Monseigneur » dont copie est aussi remise à LE JEUNE le 30 juillet 1863, il s'agit d'une longue missive adressée — sous une date qui, d'après la mention manuscrite de GOFFINET doit être celle du 26 juillet 1863 — à un correspondant appelé par le Prince « Cher Major » et qui était vraisemblablement BRIALMONT.

Soulignons-en dès à présent que, traitant de l'expansion coloniale de la Belgique, elle annonçait la publication plus ou moins prochaine d'un *livre* dont la rédaction serait due au Duc de Brabant lui-même. Les « trois espèces de colonies » déjà signalées dans la note à BRIALMONT de décembre 1861 y sont traitées d'une manière quelque peu différente.

Son projet de création d'une « caisse autonome d'outre-mer » montre que l'aspect financier des problèmes coloniaux était aussi mûri par lui.

LE JEUNE, prié par Son Altesse Royale de lui donner avis, disposait ainsi de documents du plus haut intérêt.

A. « Les Belges à l'Étranger ».

Entièrement tracés par VAN BRUYSSSEL à traits larges et précis d'une écriture régulière, ces manuscrits comportent 191 pages *pro patria*.

Vaste compilation de tout ce qui, alors (1863), était

connu relativement à l'expansion belge dans le monde entier, elle est — telle qu'elle se trouve en notre possession — divisée en plusieurs parties qui devaient correspondre aux six cartons envoyés en communication par GOFFINET :

pages ⁽¹⁾

- A. 1 à 36 1561-1663 Outre les émigrations vers l'Angleterre dues aux guerres de cette époque ou aux persécutions religieuses, y sont mentionnés les exodes de nombreux manufacturiers, les voyages de navigateurs ou de missionnaires, etc.
- B. 37 à 64 1668-1722 Les débuts de la Compagnie d'Ostende y sont esquissés, compagnie sur les destinées de laquelle s'étendent les deux parties suivantes :
- C. 65 à 108 1722 Compagnie d'Ostende.
- D. 109 à 140 1722-1730 Compagnie d'Ostende.
- E. 141 à 164 1731-1770 Outre le projet — vain — d'établissement à Gotenbourg (Suède) « pour ressusciter une compagnie des Indes à l'étranger », y est surtout évoquée l'histoire de la « compagnie d'Asie et d'Afrique dans les ports du littoral autrichien ».
- F. 165 à 176 1776-1788
1513-1570 Concerne particulièrement l'établissement de Belges à Colo-

(1) La référence à ces pages se trouve dans la marge gauche du texte ci-après reproduit pages 40 à 105.

gne lors des persécutions religieuses avec des « notes supplémentaires » relatives à la période allant de 1538 à 1558 (pages 177 à 191).

Sans doute, la documentation ainsi réunie n'apparaît-elle pas aujourd'hui à l'abri de tout reproche au point de vue historique. Mais, telle quelle, elle est d'un intérêt captivant puisqu'elle constitue un des cavenas sur lesquels se sont penchés le Duc de Brabant et ses collaborateurs pour établir leur programme de colonisation et d'expansion à l'étranger.

Aucun aspect de l'activité des Belges dans le monde depuis plus de trois siècles n'avait été négligé :

Armateurs et compagnies de navigation commerciale ;
Rayonnement de nos missionnaires (plusieurs d'entre eux moururent en martyrs) en Chine, au Paraguay, aux Indes, aux Iles Mariannes, en Orénoque, au Mexique, au Canada ;

Activités et initiatives industrielles ;

Création de centres intellectuels ;

Campagnes lointaines de pêches ;

Commerce des diamants,

y sont successivement évoqués et permettent au futur Léopold II de définir sa propre conception coloniale. Y sont aussi rappelés — marquant le souci du Prince désireux de remédier à l'absence d'esprit d'émigration chez les Belges — les succès rencontrés dans de nombreux pays par notre main-d'œuvre spécialisée :

Manufacturiers des toiles d'Irlande ;

Tisseurs de soieries de Cantorbéry et d'Édimbourg ;

Drapiers de Londres et de Norwich ;

Teinturiers de Lynn ;

Fabricants des étoffes de laine de Saxe ;
Ouvriers des hautes lisses et des tapisseries de Flandre
« en la maison des Gobelins » aux personnages desquels
ne manquait que la parole ;
Tapissiers de Beauvais, venus des Flandres et notamment d'Audenaerde dont l'échevinage tenta, par ordonnance du 1^{er} juillet 1686, d'enrayer l'exode ;
Maîtres de forges et forgerons de Suède ;
Maraîchers de Sandwich ;
Assainisseurs des marais de Bordeaux.

Le Duc de Brabant n'avait pas manqué d'y relever les endroits qui, dans le vaste monde, pouvaient encore prêter à des initiatives coloniales :

Chine ;	Paraguay ;
Formose ;	Côtes d'Afrique ;
Japon ;	Bords du Gange ;
Bengale ;	Groenland ;
Guinée ;	Spitzberg ; etc.

l'émotion ayant peut-être rendu plus accentué le trait dont il marqua cette île de Tristan da Cunha dont l'explorateur avait pris possession en la baptisant « île de Brabant »...

Signalons en passant qu'aucune mention n'y est relative au centre de l'Afrique et que si le mot « Congo » s'y retrouve en deux endroits, il ne représente qu'une catégorie de thé, espèce très recherchée d'ailleurs, mais paraissant... venir de Chine ⁽¹⁾.

(1) Un navire arrivé à Ostende le 18 juin 1726 en transportait 75.343 P. et, le 17 juillet 1784, les cinq navires qui débarquèrent leur cargaison à Ostende (Comte de Siezendorf, Autriche, Archiduc Maximilien, Comte de Kollowrath et Prince de Kaunitz) en avaient respectivement 230.942, 108.972, 161.448, 155.841 et 155.627 livres.

B. La lettre du Duc de Brabant du 26 juillet 1863.

Nous estimons devoir en reproduire ici le texte intégral :

26 juillet 1863.

Cher Major,

L'École de Manchester avait raison en démolissant les droits protecteurs qui à la vérité donnaient une certaine activité factice à quelques industries, mais en affamant la grande masse du peuple.

L'École de Manchester, quand elle a dit ensuite : *il n'y aura plus de guerre, réduisons les armées*, s'est grossièrement trompée. Licencier les armées, c'est faire dépendre l'existence du peuple désarmé des caprices de ses voisins ; c'est un nouveau pas vers le régime absolu du droit du plus fort que les petits ne peuvent arrêter qu'au moyen de fortifications puissantes et de beaucoup d'artillerie accumulée sur une position où ils sont alors, par ce moyen, aussi forts que les forts qui, autrement, les feraient disparaître de la carte de l'Europe.

L'École de Manchester, *croyant* que les colonies augmentaient beaucoup les dépenses *militaires et maritimes* de l'Angleterre, s'est aussi élevée contre les colonies. Elle réclame leur abandon, leur émancipation comme un moyen de réduire le budget. Pour les condamner, elle est obligée de plaider leur inutilité. Elle pourra, avec succès, démontrer que l'ancien système colonial était mauvais, tout comme elle a démontré que l'ancien système douanier de la mère-patrie ne valait rien. Mais il restera constant que l'Empire Britannique : l'Angleterre, l'Écosse, l'Irlande, l'Inde, le Cap, Gibraltar, Périm, le Canada, la Jamaïque, l'Australie, la Nouvelle Zélande, Singapour, Hong-Kong, etc., etc., forment un ensemble autrement *puissant et riche* que ne le serait le simple Royaume-Uni de l'Angleterre, de l'Écosse et de l'Irlande : 30 millions d'hommes au lieu de 200 millions !...

Avant de parler de *l'utilité* des colonies sous le régime de la liberté commerciale, continuons à parler de l'École de Manchester et de ses particularités.

L'École est libre-échangiste, elle prêche l'admiration de l'Amérique et l'émancipation coloniale.

En Amérique, c'est le tarif protecteur et prohibitif : le *Maril* tarif, du nom de son inventeur, qui est en vigueur. Si les colonies, le Canada et l'Australie parviennent à s'émanciper, ces pays auront tous des tarifs protecteurs pendant de longues années. L'impôt y est impopulaire, les habitants très dispersés et peu nombreux : le gouvernement

serait obligé de vivre avec et par les douanes, c'est-à-dire, aux yeux du vulgaire aux dépens de l'Europe.

Voilà, pratiquement, à quoi le triomphe de Manchester mènerait le monde.

Autre particularité de ces M. M. de Manchester : le coton d'Amérique manque ; 500.000 ouvriers de leurs districts sont sans pain. A qui s'adressent M.M. Cobden et Bright ? Au secrétaire d'État pour l'Inde, et ces hommes de tarifs farcis de non-intervention accusent amèrement le gouvernement anglais de ne pas employer dans ses possessions de l'Inde son influence et ses agents à faire cultiver le coton, et cela lorsque les événements offrent déjà un prix de quatre fois le prix ordinaire aux planteurs de coton.

Ces M.M. accusent aussi le gouvernement anglais de n'avoir pas entrepris lui-même tous les travaux nécessaires au facile transport des récoltes dont Manchester a si grand besoin !... (Voir, chez Major Goffinet, extraits des journaux anglais, débats du Parlement).

Aucun pays n'a eu de grande histoire sans colonies. Voyez les annales de l'Angleterre, de la France, de la Russie, de l'Espagne, de la Hollande. Consultez l'histoire de Venise, de Rome et de l'ancienne Grèce. Il n'y a pas de patrie complète sans possessions et sans activité d'outre-mer. En 1863, il n'est pas plus permis à un peuple maritime de se restreindre à l'Europe qu'à un individu de ne lire et de ne s'intéresser qu'à ce qui se passe dans cette partie du monde exclusivement. La vapeur et l'électricité ont fait disparaître les distances.

Il y a trois espèces de colonies :

1^o Colonies à esclaves — Cuba ;

2^o Colonies peuplées par une race indigène nombreuse, qui a été mise sous sa dépendance par quelque État européen — Java, les Philippines, la Cochinchine, l'Inde ;

3^o Colonies fondées par l'émigration de la race blanche — l'Amérique, l'Australie, Natal — (climats tempérés).

Personne ne songeant plus à fonder des colonies à esclaves, il suffit de nous occuper des deux autres manières d'exploiter des provinces lointaines.

2^e Catégorie :

Indigènes soumis à un peuple européen.

De tels pays ne sont pas de véritables colonies, ce sont des domaines extérieurs très productifs lorsqu'ils sont bien choisis. Java rapporte immensément, et vos documents établissent qu'en calculant tous les frais, depuis des siècles, les bénéfices les surpassent.

A Java, il existe une sorte de travail forcé, *seul moyen de civiliser et de moraliser ces peuples indolents et corrompus de l'Extrême-Orient. Le jour viendra où ce travail pourra être aboli sans danger pour la sécurité publique et sans perte pour la métropole.* Les cultivateurs enrichis par la *corvée* (voir les documents du Major Goffinet), pourront un jour se racheter vis-à-vis de l'État et devenir propriétaires. L'impôt remplacera le travail.

L'Extrême-Orient est très en retard: le traiter comme on traite l'Europe serait le repousser vers la barbarie et proclamer la liberté de toutes les paresseuses, de tous les désordres et de tous les crimes.

Tout le monde connaît les avantages que la Hollande retire de Java. On peut dire que cette propriété est un très bon *placement* de fonds pour la Néerlande, sans faire entrer le moins du monde en ligne de compte les avantages politiques et les avantages de *placement* et d'*occupation*, d'*activité* que plus de 30.000 Hollandais y trouvent depuis des siècles.

L'armée des Indes, la marine des Indes, l'administration des Indes, trois immenses carrières ouvertes à l'activité de la jeunesse néerlandaise, *ne pèsent pas au budget de la mère patrie*, ou, pour mieux dire, s'y soldent par un *boni* annuel de 75 millions.

Pour les peuples où la classe ouvrière n'émigre pas, mais où les classes moyennes manquent d'emplois, de tels domaines sont précieux.

Inde anglaise.

L'Inde anglaise, propriété pendant longtemps de la Compagnie, n'a jamais coûté un sol à la mère patrie. La dernière guerre de l'Inde, grand argument soutenu de l'énergie de toute la nation anglaise et écrit de son sang le plus précieux, prouve combien les Anglais sentent le prix de la possession de l'Inde.

Dans l'Inde, le capital anglais se place à 20, 30 et 40 pour cent.

Dans l'Inde, toutes les familles anglaises ont un ou deux de leurs enfants, qui y vivent, y cherchent et y font fortune. Ces fortunes se rapportent à Londres, et cette capitale, semblable à une ruche d'abeilles où ces insectes, après avoir sucé les meilleures fleurs, viennent déposer leur miel, est une des plus riches villes du monde.

L'Inde, *colonie anglaise*, est le seul point de l'Asie sillonné de *chemins de fer* dont tout l'outillage vient naturellement de Londres.

L'Inde, quoique appartenant à l'Angleterre, et, sous le gouvernement de la Reine, possède cependant ses finances, ses emprunts et toutes ses dépenses et ses recettes à part. Le budget est d'environ 45 millions de livres sterling. Il se solde par un surplus. Le revenu de

l'Inde a augmenté de plus de 10 millions sterling ces dernières années. (Voir, pour les détails, les documents chez le Major Goffinet).

Le budget de l'Angleterre est de 68 millions de livres sterling.

L'Inde et Java sont des mines inépuisables. La question se résume ainsi : est-il avantageux de posséder des mines d'or ?

Amérique, Australie, Natal, etc., etc.

Sans la colonisation, l'Amérique serait restée la patrie des Indiens. L'École de Manchester convient, je pense, de cette vérité ; mais elle soutient que l'Amérique est devenue ce qu'elle est, depuis et à cause de l'Émancipation que l'Angleterre a combattue par des flots de sang, 1500 millions de dépenses, et dont cependant son commerce, centuplé, a tant profité.

Nous répondons qu'à nos yeux aussi la guerre contre l'indépendance des États-Unis était une faute. Les États en grandissant s'émancipent comme les fils de famille. Si le père combat cette émancipation, il se trompe ; mais il n'en résulte pas, parce que ses fils lui auront fait dépenser en procès et luttas beaucoup d'argent, que la progéniture soit en général une mauvaise chose.

Quant au développement des États-Unis, l'Australie est là pour démontrer qu'un développement encore plus rapide est possible sous l'empire du lien colonial, et que ce lien préserve du Maril tarif, de la guerre civile, de la banqueroute et de tous les abominables désordres et attentats à la liberté qui désolent le Nord du continent américain. Nous ajouterons que, sans l'émancipation des États-Unis, la crise cotonnière qui désole l'Angleterre et la France, qui se fait sentir tristement en Belgique, n'aurait sans doute pas dû être ajoutée aux maux dont se plaint l'humanité.

L'*Australie* mérite une étude très spéciale. Son commencement est la déportation. Ses progrès n'ont jamais été égalés et ils établissent par des montagnes d'or qu'en fait de colonies, lorsqu'on les choisit bien, celui qui les fonde peut aussi assister à leur développement.

Le commerce de l'Australie avec l'Angleterre est d'une valeur annuelle de plusieurs centaines de millions. Il y a 30 ans, ces terres appartenaient à des sauvages. Aujourd'hui, à part les quantités d'or... et de blés qu'elles envoient à Londres, elles supportent plusieurs membres de la plupart des familles anglaises. Sir Howard de Walden, père de 8 à 10 enfants (et ministre d'Angleterre à Bruxelles), vient d'établir un de ses fils fermier en Australie. M. W. Drury, pasteur anglican, mon professeur de langue anglaise et père de 14 enfants très pauvres, a envoyé 2 fils en Australie qui déjà viennent à son secours, gagnent beaucoup d'argent et dont l'un a été élu capitaine des volontaires.

Les colonies ou domaines extérieurs sont pour les États et pour les familles de vastes et nouveaux champs d'exploitation qui augmentent les ressources de ceux qui veulent bien s'en occuper.

Natal est une colonie de croissance aussi rapide que l'Australie. (Voir, pour l'Australie et pour Natal, les documents chez le Major Goffinet).

Il est à remarquer que la mère patrie a eu peu de dépenses à s'imposer pour la fondation des colonies soit américaines, soit australiennes.

Le courant étant donné et quoique de causes fort diverses, l'État anglais le dirige, groupé à son profit et protégé par sa marine.

Aux Indes, l'Angleterre, comme État, n'a rien dépensé, et, comme nation, elle mange sans bourse délier un budget de 45 millions de livres sterling.

Les dépenses militaires et civiles incombant à l'Angleterre en vue de son empire colonial sont très minimes. Je crois que les dépenses militaires ne dépassent pas 3 millions sterlings, et les dépenses civiles n'atteignent pas ce chiffre.

Il faut remarquer que, parmi ces dépenses figurent Gibraltar, Corfou, Malte, Perim, Hong-Kong et diverses stations au Canada et aux Bermudes qui sont bien uniquement politiques et non coloniales.

Fort des enseignements de l'histoire, nous appuyant sur la statistique et les documents, nous chercherons à démontrer :

1^o Que partout et depuis qu'il existe des États dans le monde, les provinces d'outre-mer ont été recherchées et très utiles à la mère patrie.

2^o Que partout, même en Amérique et en Australie, l'État a dû intervenir pour la fondation des colonies et leur protection. Les colonies américaines et australiennes sont le résultat, en grande partie, d'un courant d'émigration amené, il y a 200 ans, par les guerres de religion et, de nos jours, par la misère de l'Irlande. Malgré la puissance de ces causes, l'intervention de l'État pour régler et défendre leurs débuts a été indispensable.

3^o Que les provinces d'outre-mer ont rapporté, en écus sonnants, à la mère patrie bien au-delà de ce qu'elles ont coûté et que de tels domaines sont, pour les États, de bons placements de fonds.

En général, les dépenses coloniales ont été beaucoup au-dessous de ce que l'on croit. On doit faire exception pour l'Algérie qui, jusqu'ici, a été un camp, un vaste camp d'exercices pratiques pour 100 mille hommes, mais non une colonie. Or, même en Algérie, les dépenses civiles, 18 millions de francs, sont de 2 à 3 millions au-dessous des recettes, qui arrivent jusqu'à 20 ou 21 millions de francs.

4^o Que, malgré le libre-échange et l'ouverture au commerce de tous des colonies des différents peuples, il est cependant plus avantageux de posséder en son propre nom des domaines extérieurs. Nous serions heureux de voir les Belges trafiquer et exploiter les colonies en général, mais nous croyons qu'il faut, dans l'intérêt du pays, que le pays lui-même possède au-dehors. Nous y voyons un moyen d'augmenter notre importance dans le monde, des carrières nouvelles ouvertes à nos concitoyens, un budget nouveau à manger et qui, comme à Java, pourrait se solder en *boni*, un moyen de placer nos capitaux, sous le régime de nos lois, d'une façon beaucoup plus avantageuse que dans les métalliques ou même dans des chemins de fer qui donnent 3 ou 3 $\frac{1}{2}$ %.

Le Belge n'exploite pas le monde : c'est un goût à faire naître chez lui. Or, puisqu'il faut prêcher sur ce sujet, nous préférons que nos compatriotes travaillent au profit de la nation ; comme tels, deviennent propriétaires au loin de terres sur lesquelles flottera notre drapeau, de préférence à les voir se répandre aux États-Unis et ailleurs, et à les voir absorber sans profit pour la *société belge*. Les Allemands émigrent en masse, mais se confondent avec les Américains, et la Germanie reste sans marine, sans flotte et sans influence en dehors de l'Europe.

Toutes ces démonstrations *faites et comprises*, nous proposerions que les Chambres décrètent l'*extension de la patrie* par des voies honnêtes, légales, dignes de notre siècle et d'une façon de faire avancer la civilisation par nos établissements nouveaux, au lieu d'arrêter sa marche par l'exécution de projets ambitieux aux dépens de nos voisins.

Nous proposons que cette extension, *luxe* complémentaire de notre belle indépendance, soit rendue possible de la façon suivante :

Il sera prélevé sur les excédents de recettes de l'État une somme à déterminer. Cette somme sera versée dans une caisse dite « d'outre-mer ». Cette caisse recevra aussi des dons et legs. Lorsqu'un certain nombre de millions seront ainsi amassés, on entreprendra l'exploitation de quelque bon pays selon les meilleurs exemples connus.

Ce domaine belge aurait ses recettes et ses budgets à part. En commençant en petit, soit en Chine, soit au Japon, soit à Bornéo, soit dans l'Amérique centrale, soit sur la côte d'Afrique, on ne pourrait jamais compromettre que les fonds de la caisse d'outre-mer.

A Bornéo, il existe un établissement anglais *privé*, Surawak, dont le commerce s'élève déjà à 25 millions de francs et dont le budget : garnison, administration et 2 canonnières à vapeur, ne dépasserait pas, annuellement, 500 mille francs ou l'intérêt d'un capital de 10 millions.

Tous les documents de la question et opinions des écrivains et *hommes d'État* (ces derniers tous en faveur des colonies) sont chez le Major Goffinet. Le Duc de Brabant compte un jour les réunir, les faire imprimer et les accompagner de réflexions et de déductions dont il a été donné ici une très rapide esquisse.

Pour ce travail, le Duc de Brabant n'a pas besoin d'aide ; mais, ce travail terminé, pour le faire connaître du public, le Prince aspire à trouver quelques orateurs éloquents et écrivains dignes du sujet.

D'après les tableaux synoptiques que LE JEUNE dressa des « cartons » analysés par VAN BRUYSEL, il semble que Jules LE JEUNE n'ait eu tout d'abord à donner avis que sur deux aspects de l'expansion coloniale :

a) Liberté de la navigation : « *Mare liberum* » entraînant comme conséquence la possibilité de créer des compagnies de navigation (auxquelles le rappel de nos anciennes « Compagnie des Indes », « Compagnie d'Ostende » et autres rallierait peut-être l'opinion publique belge).

b) Fondements économiques d'une politique de colonisation.

Échange de notes, entretiens nombreux — certains se prolongeant au-delà du temps fixé pour l'entretien, même si la durée prévue avait été de deux heures et demie, tant au Palais Royal qu'au Château de Laeken ou à l'hôtel d'Assche, voire même au domicile de GOFFINET — durent être autant d'étapes dans l'élaboration du programme de ce livre par lequel le Duc de Brabant entendait rallier à ses vues l'esprit de ses compatriotes.

L'influence de LE JEUNE sur le Prince paraît avoir été très grande et son opinion est bientôt sollicitée sur d'autres points du « canevas » léopoldien.

Les articles destinés à la presse et aux revues britanniques et que BRIALMONT et GUILLAUME ont écrits sous l'inspiration du Duc lui sont soumis.

Le 7 novembre 1863, son attention est attirée et son

avis demandé sur un passage du dernier discours de l'Empereur NAPOLÉON III traitant des colonies ⁽¹⁾ :

« Comment en effet développer notre commerce extérieur si, d'un côté, nous renoncions à toute influence en Amérique et si, de l'autre, en présence des vastes territoires occupés par les Anglais, les Espagnols et les Hollandais, la France restait, seule, sans possessions dans les mers d'Asie.

» Nous avons conquis en Cochinchine une position qui, sans nous astreindre aux difficultés du gouvernement local, nous permettra d'y exploiter les ressources immenses de ces contrées et de les civiliser par le commerce ».

La particulière compétence de LE JEUNE dans le domaine économique semble rendre le Prince très prudent sur ce terrain et l'amener peu à peu à s'en tenir plutôt aux aspects politiques de la colonisation.

Il est toutefois un point de l'argumentation de Jules LE JEUNE auquel Son Altesse Royale ne souscrit pas.

Celui qu'Edmond PICARD s'est plu à appeler « le grand humain » et qui, devenu Ministre de la Justice, s'intéressera tant à la réhabilitation des condamnés, à leur libération conditionnelle, à l'éducation de l'enfance délinquante, eût souhaité que notre programme de colonisation pût comprendre des mesures en faveur des prisonniers de droit commun qui eussent pu, dans un pays nouveau, se racheter plus aisément et y installer même leurs foyers. Le Prince préféra rejeter cette idée et le fit savoir à LE JEUNE par GOFFINET en s'appuyant sur le fait que, après mûres expériences, l'opinion anglaise paraissait encore divisée à cet égard :

« ...En Angleterre, écrivait GOFFINET, la déportation des criminels n'est pas une question irrévocablement jugée comme tu sembles le croire.

(1) Le même jour, le Prince en avait écrit à BRIALMONT en ces termes : ...« Nous avons chaque jour davantage le droit d'être fiers de ce qu'on appelle charitablement nos idées chinoises qui, si elles paraissent extraordinaires à nos compatriotes, n'en ont pas moins pour elles la majorité dans le monde » (P. CROKAERT, *op. cit.*, p. 426).

» Je ne suis pas parfaitement au courant du mouvement ou plutôt de l'état de l'opinion à ce sujet.

» Ce que je sais, c'est que le *Times*, à propos des vols nombreux qui ont lieu à Londres, a publié, en décembre 1862, un article très remarqué sur la nécessité de rétablir le système de déportation.

» Plus tard, ce même *Times* a publié une lettre *contre* la déportation *aux colonies bien établies* et une seconde lettre *favorable* à la déportation dans les colonies.

» Je vois encore ; toujours dans le *Times* de 1863 :

» Une lettre en faveur de la déportation des criminels aux côtes occidentales d'Afrique ;

» Une lettre contre la déportation des forçats *en Australie* ;

» Un article en faveur de la déportation des criminels aux colonies — (20 janvier 1863) ».

Ce point de programme fut abandonné malgré que Jules LE JEUNE ait estimé devoir y revenir en fin d'une note, non datée, dont les principes économiques justifient, à notre avis, la reproduction :

« L'idée de donner de grands détails sur l'organisation des Colonies hollandaises me paraît *excellente* au plus haut degré. Je crois que c'est par là que les grandes et fécondes pensées de l'œuvre pourront surtout impressionner l'opinion publique.

» Dans le domaine de la théorie pure et, abstraction faite de la question politique, le système colonial se heurte aux principes que l'école des économistes a mis en lumière et qui sont définitivement adoptés par la science.

» Les écoles anciennes, celle des *mercantiles*, celle des *physiocrates*, devaient approuver sans réserve le système colonial et, sous l'influence des doctrines qu'elles enseignaient, tous leurs adeptes devaient préconiser les conquêtes coloniales pour des raisons différentes, mais avec une égale énergie. L'école des économistes a renversé les doctrines qui conseillaient au même titre la colonisation, la douane et les guerres commerciales. Son enseignement a popularisé quelques principes fondamentaux dont beaucoup d'esprits se servent aujourd'hui comme de formules s'adaptant à la solution de toutes les questions économiques. Il en résulte une première résistance à vaincre pour appeler l'attention publique sur les questions de colonisation. Le bien qu'on a dit de la colonisation, à l'époque où le monde entier pratiquait les doctrines de l'école mercantile, rend suspectes aujourd'hui toutes les idées qui tendent à la colonisation.

» Pour dissiper ces préventions, il est nécessaire de montrer que la science moderne a fait surgir une question coloniale qui n'est point celle dont les anciennes écoles économiques se préoccupaient. Il faut admettre, avec la science moderne, que le développement de la richesse nationale dépend uniquement de l'activité industrielle du pays, que l'accroissement du Capital national ne dépend pas de l'importance du Capital foncier, que la création des débouchés se confond avec la division du travail qui s'opère naturellement sous le régime de la liberté des échanges.

» Mais à côté des principes, si l'on place les faits — *la question coloniale s'impose à la science moderne comme question d'emploi de travail et d'extension de capital.*

» Les principes de la science moderne repoussent les monopoles et condamnent, à ce titre, le régime colonial ; mais le régime colonial a créé pour longtemps un monopole fondé sur des faits que les principes économiques sont impuissants à modifier.

» Les nations européennes qui se sont donné la mission d'organiser la production dans les Indes y trouvent pour leur activité et leur intelligence, un emploi que la science moderne ne saurait désapprouver, dont elle ne saurait nier l'inévitable durée.

» Les circonstances qui leur en assurent la disposition exclusive n'offrent aucune prise aux influences de la liberté commerciale, elles perpétuent, en dépit des principes, un monopole dont toutes les nations qui achètent les denrées indiennes sont tributaires. L'objet de ce monopole est double : c'est d'un côté, l'opération qui consiste à gouverner et à contraindre au travail les populations répandues sur le sol indien, c'est ensuite l'opération qui consiste à vendre des denrées dont la production n'est pas dans le domaine de la libre concurrence.

» Des deux côtés, le taux de la rémunération se règle d'après les lois du monopole.

» L'intérêt de la colonisation est aujourd'hui dans cette combinaison qui échappe fatalement aux transformations que les principes économiques introduisent dans les relations créées par la civilisation européenne. La question coloniale n'est donc pas tranchée par les lois économiques qui sanctionnent la liberté du travail et des échanges : elle était mal posée par les anciennes écoles, mais, ramenée à ses véritables termes, appropriée aux faits contemporains, elle conserve une immense importance.

» Il est encore, les économistes ne songent pas à le nier, des contrées où la liberté du travail et des échanges ne saurait pénétrer ; il s'agit de savoir si la colonisation de ces contrées offre au travail des nations civilisées un emploi qui accélère l'accroissement de leur Capital.

L'énoncé de cette question est dicté par les principes mêmes qui servent à réfuter l'ancienne théorie coloniale, la solution en est tout entière dans les faits et les chiffres.

» Les anciennes écoles demandaient la solution de la question coloniale à des théories dont la fausseté est aujourd'hui démontrée, elles avaient les yeux fixés sur des situations politiques et commerciales qui se sont transformées, il faut rompre avec elles, rectifier l'énoncé de la question d'après les principes de la science moderne, tenir compte des faits contemporains que ces principes doivent éclairer, dégager le débat de toutes les controverses suscitées par de vieilles erreurs ou des appréciations surannées et le concentrer dans l'étude des faits et des chiffres qui forment seuls les éléments du problème colonial tel que la science moderne le formule.

» Il semble donc fort dangereux d'introduire dans la discussion, pour s'en faire un appui, les opinions des autorités, quelque considérables qu'elles puissent être, qui ont précédé Adam Smith et qui n'ont connu ni le vrai problème colonial, ni les circonstances auxquelles il se rattache aujourd'hui.

» Il serait prudent de n'emprunter à l'histoire que des faits dont l'enseignement s'adapte sans difficulté aux faits contemporains afin d'éviter des objections qui détourneraient l'attention publique et l'égèreraient dans les anciennes et stériles controverses de la théorie coloniale. Pour arriver à vulgariser une idée, il importe de ne la présenter que sous ses aspects les plus frappants.

» Les nations qui achètent les denrées coloniales sont tributaires des nations qui possèdent des colonies ; le prix de ces denrées n'est pas réglé par les lois qui président à l'échange des services dans le régime du free-trade, il subit l'influence d'un monopole.

» Les nations qui prélèvent ce tribut sur le consommateur exercent sur la production des denrées coloniales un travail de direction et de contrainte dont la rémunération se retrouve dans une partie du prix qui leur est payé par le consommateur et se prélève pour le surplus sur le producteur indigène, à la faveur du monopole qui le livre à leur discrétion.

» Un peuple qui n'a pas de colonies, tend par la colonisation à un double résultat : s'affranchir comme consommateur du tribut qu'il paye au monopole des denrées coloniales, participer, comme producteur, aux bénéfices de ce monopole.

» *Je crois fermement qu'en dehors de ces considérations, la cause de la colonisation rencontre dans les données de la science moderne, des objections d'autant plus redoutables qu'il s'agit d'une initiative à provoquer et d'une inertie à vaincre. Je crois qu'il est indispensable de concentrer toutes*

les recherches, toutes les études, toute la discussion économique sur ces points qui se résument en une question d'emploi du travail national et d'extension du capital national et qui, bien élucidés, doivent nécessairement entraîner les convictions.

» Appuyées sur des chiffres, justifiées par des faits incontestables, ces considérations conduiront à la solution du problème colonial d'autant mieux qu'elles se rattachent à l'étude des questions pénitentiaires qui s'imposent à l'attention publique.

» La réforme des institutions pénitentiaires est urgente ; l'expérience est là qui montre dans la colonisation la voie de cette réforme, mais la colonisation pénitentiaire apparaît comme une entreprise dont les proportions effraient les imaginations. Elle réclame en effet un capital considérable, et les hésitations ne se calmeront que pour autant qu'il soit démontré que la colonisation réserve à ce capital un emploi fructueux.

» Quelque vastes que soient les horizons de la question coloniale, il importe de ne pas négliger les rapports secondaires qui la relie à la réforme pénitentiaire : il y a là un courant de préoccupations dont on peut tirer bon parti. L'attention publique en Belgique est absorbée par des questions de politique intérieure et d'agiotage qui n'approfondissent rien ; elle s'est accoutumée aux discussions faciles qui s'agitent sans cesse dans le même cercle d'idées. On ne la captivera, pour une question d'un intérêt sérieux mais éloigné, qu'en saisissant habilement toutes les occasions de la ramener à cette question ».

Le 23 juillet 1864, par une lettre de GOFFINET, le Duc de Brabant prie LE JEUNE de lire des notes nouvelles qu'il lui soumet, *redigées pour servir de cadre à l'ouvrage dont S. A. R. lui a parlé* et sur lesquelles son opinion lui est demandée après réflexion.

Ces notes pas plus que la réponse adressée le 29 juillet ne nous sont connues ⁽¹⁾, mais une lettre du 7 septembre 1864 de GOFFINET à LE JEUNE nous montre que les opinions de celui-ci rencontrèrent la faveur du Duc :

« Ta note coloniale a fait grand plaisir au Prince. Il partage ta manière de voir.

» Son Altesse a remanié son premier plan de campagne et Elle

⁽¹⁾ Les notes prises par LE JEUNE au cours d'une audience du Duc sont reproduites en annexe B.

m'envoie la note ci-jointe en me chargeant de la faire lire à « notre ami Le Jeune ». — Si tu voulais mettre par écrit les réflexions que t'inspirera cette note, Monseigneur les lirait avec plaisir et, après cela, quand tu en aurais le temps, il te recevrait pour en causer.

» Tu le remarqueras, c'est sur les avantages politiques que s'appuie principalement le raisonnement du Prince ».

De note en note, de projet en projet, d'audience en audience, un programme définitif fut établi sous la date du 20 mai 1865, transmis à LE JEUNE le 29 et bientôt suivi de cette communication de détail :

« Comme suite à sa note coloniale, le Prince me charge de te dire que l'État anglais rêve le rachat des chemins de fer comme moyen politique et financier. Monseigneur voit là un bel argument en faveur d'un État qui cherche à acquérir des propriétés en vue de diminuer ce que l'on est obligé de demander à l'impôt ».

Plus favorisé quant à cette « note coloniale » du 20 mai 1865 qu'à propos de certains de ses projets antérieurs, nous pouvons en donner le texte intégral :

Note sur l'utilité et l'importance pour les États de posséder des domaines et provinces ⁽¹⁾ ^(a) en dehors de leurs Frontières Européennes surtout lorsque l'extension des ces dernières est impossible.

Tout État est obligé pour faire face à ses dépenses de lever un revenu.

Ce revenu ne peut provenir que de deux sources : les *impôts* ou les propriétés nationales. Nous confondons ici sous le nom générique d'impôts tout ce que perçoit le fisc ^(b).

Le revenu public se composant du rendement des propriétés nationales et des impôts, toute augmentation du produit des propriétés amène la possibilité de diminuer les charges des contribuables.

L'État Belge possède une magnifique propriété : son chemin de fer et ses lignes télégraphiques. Il a été déboursé pour le railway national

⁽¹⁾ Nous croyons intéressant de relever ici les quelques ratures ou corrections apportées au texte et qui démontrent combien le Duc de Brabant tenait à bien préciser sa pensée :

^(a) Originellement « provinces et domaines » au lieu de « domaines et provinces ».

^(b) « toutes les perceptions par le fisc » au lieu de « tout ce que perçoit le fisc ».

Rien de bon ou mauvais
 prescrit ~~d'ailleurs~~ & camps
 d'arts & un grand nombre
 & font. L'histoire est
 souvent active!

Lat 20 Nov 1865

Mr. Wm. Bely

L. 7. 2. B

une somme de (1)... Le revenu annuel est maintenant de 34 millions. Le bénéfice se monte à (1)... c'est-à-dire que, grâce à la propriété du railway national, l'État Belge se procure annuellement la faculté de dépenser une somme de (1)... que l'on applique au développement de la prospérité publique sans avoir au préalable à l'extraire de la poche du contribuable.

La meilleure propriété est naturellement celle qui donne le plus gros revenu avec le moins de fluctuations possibles et de bonnes chances de perfectivité.

Si l'on étudie les budgets des divers états on constatera que Java, les Philippines, Cuba sont les plus riches domaines nationaux qui existent et que leur rendement annuel au profit de la Hollande et de l'Espagne dépasse de beaucoup celui de notre chemin de fer.

Toute propriété nécessite une première mise de fonds.

Il est connu également que les meilleures propriétés (2) souffrent parfois par diverses causes ou accidents : le temps, la grêle, les orages, la mauvaise administration, des disputes avec les voisins, etc., etc., etc.

Java, Cuba et les Philippines ont eu ainsi (3) à leurs débuts leurs années calamiteuses, mais les déficits ont été largement comblés par les excédents. Des tableaux officiels viendront bientôt attester au milieu de mes archives la vérité de cette assertion.

Ainsi la Hollande et l'Espagne, après avoir fait payer par leurs possessions extérieures tous les frais de la conquête et de son maintien se procurent encore là-bas des ressources (4) *indépendantes de l'impôt* levé en Europe.

Si la Belgique qui a déjà son railway pouvait y ajouter quelque nouveau Java, on pourrait (5) espérer la réduction de l'impôt du sel, la suppression des douanes, etc., etc., etc., tout cela sans amener la moindre diminution (6) de nos ressources ou de nos dépenses actuelles.

Les octrois ont été remplacés par une dotation faite aux Villes. Cette dotation est payée par l'État Belge.

Les douanes tomberont le jour où des revenus transatlantiques viendront fournir à la Mère Patrie une dotation égale au produit des droits de douane.

— Java donne annuellement 75 millions de francs, les [2] Philippines et Cuba peut-être de 15 à 20 millions.

(1) Laisseé en blanc dans le texte.

(2) « toutes les propriétés, les meilleures mêmes ».

(3) ... et l'Espagne « ont pu grâce à leurs possessions extérieures se procurer des ressources ».

(4) On « serait amené à » espérer.

(5) « réduction ».

Ces avantages financiers ne forment du reste qu'une faible partie des avantages que l'État Européen retire pour lui-même et pour ses sujets des provinces extérieures.

L'Angleterre s'est toujours contentée de recevoir ^(a) de l'Inde des avantages indirects. Rarement le budget de l'Inde est venu au secours du Ministre des Finances de Londres.

L'Angleterre a avec l'Inde un commerce immense, elle règle la douane de ce vaste empire qui constitue un débouché sans pareil pour tous ses fabricants.

Le budget de l'Inde qui paye l'armée, les fonctions civiles qui sont toutes entre les mains des Anglais, constitue donc une très lucrative dotation en faveur de 10 à 15 mille jeunes gens anglais qui se trouvent de la sorte très honorablement pourvus.

L'Inde a payé une partie des guerres *anglaises* de l'Égypte, de la Perse et de la Chine.

Le Ministre de l'Inde à Londres, ses palais et son personnel sont payés par l'argent de Calcutta. 20 mille h. de dépôts que l'Angleterre entretient sur son territoire européen sont payés par le Ministre des Finances de l'Inde.

Même la terrible insurrection de 1857 ⁽¹⁾ a été chauffée avec l'argent indien.

Il ne sera question ici que pour mémoire des chemins de fer indiens, les plus grands du monde, qui ont un intérêt garanti par le Gouvernement Indien et sont faits avec des capitaux anglais et assurent aux manufactures de Manchester des commandes interminables et dont elles savent garder le monopole.

L'Inde a donné le coton au Lancashire le jour où l'Amérique a été en révolution.

L'Inde fournit maintenant aussi le thé au marché de Londres, ce qui rend ce dernier indépendant des événements de Chine pour ses approvisionnements.

Il est assez curieux de remarquer que le meilleur revenu du Gouvernement de l'Inde provient de la culture et de la vente de l'*opium* qui est propriété de l'État.

Jamais l'Inde — je l'ai de la main d'un Ministre des Finances — n'a imposé un centime de dépenses au trésor britannique ⁽²⁾. Tous les avantages dont les Anglais jouissent, les frais de conquête et d'établissement, tout cela est payé par l'Inde.

⁽¹⁾ Révolte des Cipayes qui, après la sanglante répression des Anglais, amena la suppression de la Compagnie des Indes.

^(a) Originellement « retirer ».

^(b) Originellement « anglais ».

Tous ses avantages indirects de commerce, de budgets à consommer sans les payer, d'augmentation de la puissance, par conséquence de *la sécurité de la Mère Patrie* se retrouvent aux Philippines, à Cuba et à Java d'une manière plus frappante encore qu'à Ceylan et dans l'Indoustan.

Nous ne parlons pas ici de l'Amérique, du Canada, du [3] Natal, du Cap, de l'Australie, etc... parce que là les résultats obtenus là l'ont été par des moyens que nous ne pourrions pas employer. Le Belge n'émigre point. Nous pouvons espérer que des Belges : 25 à 30 mille de nos compatriotes *des classes moyennes*, iront un jour amener à la civilisation et à la richesse des peuples encore aujourd'hui relativement barbares comme les Hollandais le font à Java, mais nous ne sommes pas assez nombreux pour couvrir le monde de diverses branches de notre petite famille.

L'Angleterre doit une grande partie de son commerce à l'émigration de ses enfants qui ont fondé des états nouveaux, qui partout sur la surface du globe viennent augmenter l'activité des ports de Londres et de Liverpool. Ces États fondés, d'immenses relations établies, un échange de produits se montant à des centaines de millions annuellement assuré, l'Angleterre retire à ces colonies l'appui de son armée dont elle espère se servir encore ailleurs et les oblige à se suffire à elles mêmes, à supporter leurs dépenses. La force des choses lui fait garder la majeure partie de leur commerce.

Si l'Angleterre abandonne (militairement) le Canada et l'Australie, elle augmentera ses garnisons de Chine et du Japon où l'on vient d'envoyer des troupes. On doit remarquer, en outre, que l'Angleterre n'émancipe point ses colonies parce qu'elle méconnaîtrait leur valeur mais bien seulement pour réduire ses dépenses lorsque l'avantage des relations établies lui assure en quelque sorte le monopole forcé de leur commerce.

L'histoire de la grandeur des États se trouve dans celle des efforts qu'ils ont faits pour s'étendre. La Grèce, Rome, Venise, le Portugal, l'Espagne, la Hollande, l'Angleterre sont les exemples vivants de cette doctrine.

Doctrines rendue plus vraie, plus infaillible que jamais par les progrès de l'électricité et de la vapeur.

Il n'y a plus de places en Europe et il n'y a plus de distances entre les continents et les îles.

En avant donc tous ceux qui veulent se développer, voulant que les progrès de l'instruction animent ceux qui l'ont reçue à mettre à profit leurs connaissances pour eux et leur patrie.

[4] Le monde a été déjà fortement pillé, mais il existe encore, dans

le vaste empire de Chine dont la constitution illustrée par le temps par 3.000 ans d'activité tend à succomber, de beaux domaines à fonder avec des populations laborieuses, difficiles il est vrai, mais intelligentes et se laissant conduire par les Européens dans les voies de la richesse. La Belgique peut assurer à une partie de la Chine — Formose — les revenus couvrant les dépenses et au-delà.

Le problème à résoudre n'est que celui-ci : le sol étant donné, lever un certain nombre de millions comme sur hypothèque et développer le revenu de façon

- 1^o à payer les dépenses courantes ;
- 2^o celles de l'emprunt d'établissement ;
- 3^o produire en surplus.

La Chine possède un hiver et de hautes montagnes, deux conditions indispensables pour assurer la vie aux Européens et deux conditions qui manquent à la Cochinchine.

Ceylan et l'Inde et Java n'ont pas d'hiver, mais possèdent des montagnes où les malades retrouvent le climat et même la nuit de l'Europe.

Toute possession tropicale qui ne réunit pas ces conditions est à mes yeux un cimetière.

St. Thomas fondé sur l'émigration ne pouvait pas réussir. Le Belge n'émigre pas.

Une heureuse expédition en Chine et au Japon fera de la Belgique un royaume considérable et très riche.

Obligés, pour maintenir en Europe notre nationalité jalousée, d'avoir un fort budget de la guerre, appelons l'Orient (en compensation du bien que nous lui ferons) à en supporter sa part.

Il n'est pas permis à l'homme d'exploiter son semblable, mais quand on connaît l'Orient, on a pour constante qu'y introduire l'Europe, c'est vraiment le *délivrer*. L'Europe, tout en se faisant payer, reste encore infiniment au-dessous des demandes que les Princes Indigènes imposent à leurs malheureux sujets.

Nous produirons un déluge de preuves à l'appui de ce que nous avançons.

[5] La Belgique, libre seulement depuis 1830, a avant comme après cette époque subi de nombreuses amputations : Picardie, Artois, Bourgogne, Flandre zélandaise, Limbourg, Luxembourg, etc. C'est en Orient qu'il faut rendre à la Patrie ce que nous ne pouvons reconquérir pour Elle en Europe.

Ce n'est que le jour où nous aurons une politique extérieure que nous

(*) Ce passage a été supprimé : « Des domaines en Orient donnent de l'argent et un surcroît de puissance, donc de la sécurité ».

cicatriserons l'affreux cancer du libéral et du clérical qui nous consume et occupe en les trompant notre activité et les forces vives de la Nation.

Si nous voulons que la Hollande cesse d'aspirer à nous reprendre, la Prusse de chercher à nous vendre et la France d'essayer de nous annexer, soyons forts et unis.

N'oublions pas ce que la France doit à ce sol brûlé de l'Afrique. Si l'Autriche avait eu une colonie, si elle avait pu exercer son armée, qui sait si le vainqueur de Magenta et de Solferino se serait appelé Napoléon III ?

Que ne deviendrait pas Anvers, ville de commerce et port de guerre, si nous avions une province en Chine ?

Pour moi, la beauté du but à atteindre est établie. Ce qui maintient la Hollande au rang des Nations, ce qui a sauvé l'Espagne de la banqueroute, ce qui a fait l'Angleterre ce qu'elle est, la *grande nation universelle*, doit aussi profiter à la petite Belgique.

Il faut étudier les moyens des solutions pratiques du problème.

Le pavillon hollandais a été successivement abattu partout, en Europe, au Cap, à Ceylan, dans l'Inde et à Java mais, au milieu de cet immense désastre, il a continué à flotter au Japon. Tant qu'il y a vie, il y a espoir ⁽¹⁾.

Que ma Chère ⁽²⁾ patrie s'étende donc et par là non seulement s'enrichisse et s'embellisse mais encore ⁽³⁾ rende impossible tout attentat qui aurait pour but de la faire disparaître d'un coup de la famille des Nations.

Nous sommes à 6 h. de Paris contre un volcan et nous n'aurions pas l'ambition de posséder quelque terrain qu'il lui serait impossible de couvrir de ses cendres ?

Ambitions qui réduirait nos dépenses en les faisant porter sur un plus grand nombre d'hommes, utiliserait notre armée, ressusciterait notre commerce, offrirait à ce grand appétit de places un nouveau budget à dévorer (je reçois par an des milliers de demandes d'emplois), nous permettrait d'inscrire sur nos programmes politiques à la place de déclaration de guerre à la moitié de nos compatriotes les mesures nécessaires pour faire progresser la civilisation dans quelques nouveaux coins du monde.

⁽¹⁾ Originellement le texte de ce paragraphe était : « Lorsque partout dans le monde, le pavillon hollandais avait été abattu, au Japon seul battait encore leur étendard ». Tant qu'il y a vie, il y a espoir. Seul un lapsus calami a pu substituer ici le Japon à Java et inversement.

⁽²⁾ Initialement « belle » au lieu de « chère ».

⁽³⁾ Le texte primitif était : « ... mais encore se prépare pour les jours néfastes des asiles où l'on puisse l'atteindre ».

Dieu qui, dans son évangile, prescrit de couper l'arbre qui ne produit point de fruits bénirait cette nouvelle activité.

Laeken, 20 mai 1865.

Un bon Belge.

L. D. d. B. ⁽¹⁾.

Tel était le cadre de l'ouvrage que le Duc de Brabant se proposait en 1865 de faire paraître personnellement pour rallier ses compatriotes à un programme de colonisation. L'accession du Prince au Trône de Belgique en fin de cette même année 1865 ne lui permit pas de mener à bonne fin cette œuvre de propagande. Il avait désormais — envers et contre tous — à réaliser plutôt qu'à suggérer.

Mais cette note nous a paru d'un intérêt capital pour les historiens qui cherchaient à définir « l'arrière-pensée » de notre Grand Roi.

A la veille de monter sur le trône de Belgique, l'héritier présomptif LÉOPOLD, duc de Brabant, entend être tout simplement « un bon Belge » et se propose de signer ainsi son livre.

« Un bon Belge » parmi maints autres que préoccupe l'avenir de leur patrie et qu'il convie à maintenir, à embellir, à enrichir, à étendre la « petite Belgique », à réaliser avec elle une mission de lointaine civilisation.

Le programme esquissé alors par lui permet de s'insurger contre ceux qui ne verront plus tard en LÉOPOLD II qu'un homme d'argent.

Si la passion de la grandeur a animé son règne au même titre que le patriotisme, nous voyons le Prince dominé ici uniquement par le culte de sa « chère patrie », ce culte tenant compte toutefois des nécessités politiques et présentant dans les bienfaits financiers d'une expansion

⁽¹⁾ Cette signature, donnant la première lettre des quatre mots « Léopold Duc de Brabant », était employée habituellement par le Prince dans ses rapports épistolaires avec ses collaborateurs et ses officiers d'ordonnance.

territoriale, la raison majeure qui ralliera à ses propositions une population (ou tout au moins partie d'une population) jusqu'alors casanière et foncièrement hostile à toute émigration.

A. — Le maintien de la nationalité belge, de l'indépendance de notre territoire est sa principale préoccupation. Il nous sait entourés de voisins dont les principaux garants de notre neutralité sont peut-être à ses yeux les moins sûrs : la France du Second Empire et la Prusse de BISMARCK. Il en arrive à craindre même, en cas d'hostilités, l'envahissement de toutes nos provinces et il souhaite dès lors, au-delà de nos frontières, un territoire nouveau, indépendant, qu'un proche volcan européen ne puisse recouvrir entièrement de ses cendres et d'où notre gouvernement pourra maintenir ses revendications et, sans doute, continuer la lutte.

Le volcan qu'il craignait était le Paris de NAPOLÉON III, voué déjà en 1865 à toutes les précarités d'un tel régime.

Les événements vécus depuis lors ne permettent-ils pas d'y voir le Berlin du régime nazi et d'HITLER contre lequel notre Grand Roi eût peut-être prévu non un « gouvernement belge en exil », mais un gouvernement sur son propre territoire colonial ?

B. — Menacée du dehors, la Belgique connaît à l'intérieur des luttes fratricides, épuisantes, ravivées d'élection en élection. A de telles discussions mesquines, le Duc de Brabant propose de substituer des idées d'expansion extérieure où les Belges, trouvant à employer les défauts de leur caractère, viseront à s'imposer devant l'étranger.

« Ce n'est — écrit-il — que le jour où nous aurons une politique extérieure que nous cicatriserons l'affreux cancer du libéral et du clérical qui nous consume et occupe, en les trompant, notre activité et les forces vives de la Nation ».

C. — Adversaire de la neutralité imposée à notre Pays si ce statut exclut le droit d'entretenir une armée, le Duc de Brabant veut y pallier par la création d'un régime militaire de la ou des colonies où l'armée, recrutée par la Métropole, connaîtra une vie d'action et non une existence de caserne.

D. — La possession de territoires d'outre-mer — outre qu'elle doit contribuer au maintien de la Mère Patrie et à l'union de tous les Belges — doit aussi nous procurer des avantages économiques et financiers que la note a tenu à mettre tout d'abord en valeur.

Profond psychologue, le Duc de Brabant savait combien ses compatriotes seraient peu accessibles en général aux pures idées de grandeur et de civilisation lointaine.

Si, à la fin de l'année 1861, traçant le canevas de sa conception coloniale, il avait, dans sa première note à BRIALMONT proposé de donner à la Belgique entière l'occasion de prouver qu'elle est un « *peuple impérial* capable d'en dominer et d'en éclairer d'autres », il semble, en mai 1865, soucieux de ne pas heurter les esprits timorés, mais plutôt de les conquérir à ses suggestions en flattant chez ses compatriotes certaines de leurs aspirations pratiques :

Diminution des charges fiscales, réparties d'ailleurs sur un plus grand nombre de têtes ;

Suppression des droits de douane ;

Réduction de l'impôt sur le sel (particulièrement odieux à la masse) ;

Annulation, dans le chef de l'État, de la charge de la dotation des octrois ;

Création de nombreux emplois répondant à l'idéal « fonctionnariste » de la plupart de ses sujets.

Sachant de quel poids seront ces arguments d'ordre pratique, le Duc de Brabant tint à les développer.

Il n'en est pas moins que, sans reprendre la notion de « peuple impérial », il n'omit pas de convier aussi ses contemporains à « faire progresser la civilisation dans quelques nouveaux coins du monde » et ce, en veillant à ne jamais opprimer leurs semblables.

Pareille note ne peut être évidemment appréciée que dans le cadre de son époque.

I. — Si le Duc de Brabant prône alors une expédition en Chine et au Japon, c'est en raison de l'état politique dans lequel se trouvaient alors ces vastes empires.

Il n'est pas sans intérêt de souligner que Formose avait alors ses prédilections et que, peu après son avènement, il chargea BANNING de le documenter sur toutes les particularités de cette île, devenue aujourd'hui le centre même des préoccupations politiques du monde entier.

L'idée d'un corps expéditionnaire belge en Chine, aux côtés des troupes de la France et de l'Angleterre, avait été émise par BRIALMONT soutenu dans sa campagne par LÉOPOLD I^{er} et le Duc de Brabant. Le but direct avait été alors (1859) d'acquérir « l'une des îles qui se trouvent à l'embouchure du Yang-tsé-Kiang, la principale artère du commerce extérieur de la Chine, qui est immense ». LÉOPOLD I^{er} s'était ainsi efforcé en 1864 à faire concourir deux bataillons belges à l'expédition franco-anglaise.

Le Duc de Brabant tenait encore en 1865, à ce que lui-même appelait ses « idées chinoises », mais de tels projets devaient rencontrer l'opposition obstinée du Gouvernement, comme inconciliables avec notre neutralité.

II. Son opinion quant à la répugnance des Belges pour l'*émigration* lui est dictée par l'échec de différentes tentatives de colonisation — dont celle de St-Thomas (Guatemala).

Mais il sait pertinemment que ce sentiment de ses compatriotes est dû surtout à leur attachement à leurs paysages familiers, à un climat tempéré.

Il partage en effet l'avis que BRIALMONT avait formulé en 1855 dans son « *Projet de réorganisation de la Marine militaire belge...* » :

« Jamais on n'obtiendra d'un paysan belge qu'il abandonne ses frais paysages et ses tranquilles foyers pour habiter une terre couverte de moustiques, de scorpions et de serpents à sonnette, terre riche et féconde, sans doute, mais où ne croissent ni les arbres, ni les fruits, ni les aliments qu'il affectionne et que rendent insupportable aux habitants des zones tempérées, un soleil sans pitié, des ombrages sans fraîcheur, les nuits sans repos et sans sécurité ! Que l'on assigne, au contraire, à nos laboureurs flamands une terre froide et verte, avec un ciel moutonné, des printemps humides, des automnes chargés de brumes, des hivers émaillés de neige et de givres, et quelque éloignée que soit cette terre, ils s'y accoutumeront et même finiront par y trouver le bonheur. On n'a pas eu égard à cette condition en choisissant il y a quelques années, pour y déverser le superflu de notre population, une contrée voisine de l'équateur et dont le sol inhospitalier a pour ainsi dire dévoré les premiers habitants. Personne n'a suivi la trace des malheureux qui ont été séduits par ce mirage lointain et la colonie est morte faute de colons, ainsi que cela était à prévoir et même à désirer » ⁽¹⁾.

Aussi s'efforce-t-il de trouver des régions réunissant les conditions de climat indispensables pour assurer la vie aux Européens : un hiver et de hautes montagnes comme la Chine ou bien, sans hiver, des montagnes où les malades puissent retrouver comme à Ceylan, dans l'Inde ou à Java, le climat et même la nuit de l'Europe.

Il ne pouvait supposer alors au centre de l'Afrique des régions qui, comme le Kivu, attireraient ses compatriotes tout spécialement.

III. — Son intérêt pour les classes moyennes montre aussi en lui un précurseur.

⁽¹⁾ *Projet de réorganisation de la marine militaire belge par un ancien officier du génie* (J. Jouan, Anvers, 1855, pp. 22-23).

IV. — La valeur patrimoniale que le Prince attribue à nos chemins de fer et à nos lignes télégraphiques pourra faire sourire aujourd'hui certains de ceux qui ne se reporteront pas à 1865.

Nos réseaux constituaient alors une réelle richesse dont notre Pays pouvait être très fier.

La création de la Société Nationale des Chemins de fer belges en 1926 — à l'initiative du grand colonial qu'avait été FRANCQUI — ne sauva-t-elle pas d'ailleurs l'État belge de la banqueroute ?

Pouvait-on en 1865 prévoir la lutte du rail et de la route telle qu'elle s'est marquée depuis lors ?

Mais, comme la *note* l'exprimait déjà alors, « les meilleures propriétés ne souffrent-elles pas parfois de diverses causes ou accidents :... la mauvaise administration » notamment ?

V. — L'impérialisme qui fut si souvent reproché à LÉOPOLD II ne pouvait cependant ébranler son « équilibre historique ». Le rappel des nombreuses amputations subies par la Belgique au cours des siècles : Picardie, Bourgogne, Artois, Flandre zélandaise, Limbourg hollandais, Grand-Duché de Luxembourg, ne pouvait, à ses yeux, qu'être une vaine mention s'il n'incitait pas ses compatriotes à chercher des compensations ailleurs : « C'est en Orient qu'il faut rendre à la patrie ce que nous ne pouvons reconquérir pour elle en Europe ».

En faisant part de ces documents et faits à l'Académie royale des Sciences coloniales, nous estimons avoir rendu à la haute mémoire de LÉOPOLD II et à celle de son collaborateur Jules LE JEUNE le tribut qu'elles méritent.

Le 2 août 1889, le Roi légua à la Belgique par testament ses droits souverains sur l'État Indépendant du Congo.

Le 10 juin 1891 ce document était transmis par notre

Ministre des Finances BEERNAERT à son Collègue du Ministère de la Justice Jules LE JEUNE pour être conservé dans les archives de ce Département.

LÉOPOLD II et Jules LE JEUNE !

Leur livre n'avait pu être publié mais l'Œuvre qu'ils avaient eu naguère l'ambition de préparer était réalisée...

La création de la Société Nationale des Chemins de fer belges en 1908 — à l'initiative du grand colonial qu'avait été François — ne suivait-elle pas d'ailleurs l'Etat belge de la banquette ?

Pouvait-on en 1905 prévoir la lutte du rail et de la route telle qu'elle s'est marquée depuis lors ?

Mais, comme la voie l'exprimait déjà alors, « les meilleures propriétés ne sont-elles pas parfois les diverses causes ou accidents de la mauvaise administration » — tantum in parva —

V. — L'impérialisme qui fut si souvent reproché à Léopold II ne pouvait cependant ébranler son équilibre historique. Le rappel des nombreuses attributions subies par la Belgique au cours des siècles : Flandres, Bourgogne, Artois, Flandre néerlandaise, Limbourg hollandais, Grand-Duché de Luxembourg, ne pouvait à ses yeux, du reste, une vaine mention s'il n'indiquait pas ses compensations à chercher des compensations ailleurs. C'est en Orient qu'il faut rendre à la patrie ce que nous ne pouvons reconquérir pour elle en Europe.

En faisant part de ces documents et faits à l'Académie royale des Sciences coloniales, nous estimons avoir rendu à la haute mémoire de Léopold II et à celle de son collaborateur Jules LE JEUNE le tribut qu'elles méritaient.

Le 2 août 1889, le Roi légua à la Belgique par testament ses droits souverains sur l'Etat indépendant du Congo.

Le 10 juin 1891 ce document était transmis par note

DOCUMENTS

A. « Les Belges à l'Étranger », de la main de Van Bruyssel.

1. LES BELGES À L'ÉTRANGER (*)

1561-1663.

Cantorbéry	1
Norwich	4
Lynn et Sandwich	7
Londres	8, 13
Colchester	10
Voyageurs et marchands	4, 11, 16, 22, 24, 27, 30, 32
Écosse	12, 15
Géra	14
France	15, 17, 23, 29
Suède	18
Groenland	26
Chine	28
Italie	31

[1] COLONIE BELGE DE CANTORBÉRY.

1561.

Les malheurs de la guerre ayant brusquement interrompu les progrès de l'industrie en Belgique; au XVI^e siècle, un grand nombre de Belges émigrèrent en Angleterre, où la reine Élisabeth leur fit le meilleur accueil.

Ils formaient, dès 1561, une véritable colonie à Cantorbéry. Les réfugiés qui en faisaient partie étant presque tous wallons et calvinistes, on leur accorda une chapelle spéciale, dans la crypte de l'église cathé-

(*) Les traits (|) et (—) portés en marge de cette note ou dans son texte même correspondent à des « coches » faites au crayon bleu par le Duc de Brabant sur les notes manuscrites de VAN BRUYSEL.

drale. Ce sanctuaire est encore réservé, de nos jours, à leurs descendants.

Les Belges établis à Cantorbéry s'occupaient, pour la plupart, du tissage des soieries et avaient choisi pour résidence la capitale du comté de Kent à cause de sa situation au bord d'une rivière, la Stour, et de sa proximité de la métropole.

Ils s'y accrurent rapidement, et les historiens locaux nous rapportent que ces étrangers composaient une population de 900 personnes, en 1634. Leur activité excita plus d'une fois la jalousie des autres habitants de la ville, qui s'adressèrent au gouvernement britannique, le 26 mars 1586, pour faire défendre aux Wallons de Cantorbéry de s'adonner au commerce des laines ⁽¹⁾. Un des ministres élus par ces derniers, Jean Bulteel, publia, en 1645, une histoire fort intéressante des « trois églises étrangères du comté de Kent » ⁽²⁾.

Parmi leurs chefs d'industrie, on cite Jean Six, Jean Dubois, Jean Bout, Gédéon Despaigne, Paton, Pierre le Houcq, Jean Lépine, Jacques Manneke, Paul des Farvacques, Henri Despaigne et Philippe Leper.

Voici, d'après *Ward's Canterbury Guide*, les noms des ministres de la congrégation wallonne, dont nous venons de parler :

1581	Antoine Lescaillet
1592	Antoine Noé
1595	Samuel le Chevalier
1619	Philippe Delme
1630	Jean Bulteel
	Paul Georges
1638	Joseph Poujade
1648	Paul Georgier
1654	Pierre Lekeux
1664	Élie Paul d'Arande
1670	Arnaud Boucherie
1670	M. Delon
1686	Pierre Trouillart
1690	Jacob le Bailly
1698	M. Trepsac
1699	Jacques Gast de Lavaure
1700	M. Charpentier
1702	Jacques Cartault

⁽¹⁾ Voir M. S. 51. Bibl. Harl. Musée Brit.

⁽²⁾ V. encore sur cette colonie, RYMEN, *foedera*, vol. XIX, p. 588 ; vol. XX, p. 109.

- 1707 M. de la Roche
- 1712 Paul Forestier
- 1712 Paul De la Rose
- 1748 Charles Dubles
- 1767 François Durand
- 1789 Jean François Mieville.

Un Belge, Corneille de Vosse, obtint de la reine Élisabeth le privilège d'exploiter plusieurs mines de fer. Peu d'Anglais, à cette époque, savaient extraire et préparer le minerai.

(Pennant's Tour in Wales).

[4] COLONIE BELGE DE NORWICH.

Le duc de Norfolk fit des démarches auprès de la reine Élisabeth, au nom des magistrats de Norwich, afin d'obtenir la permission d'installer une colonie flamande et wallonne en cette ville.

Sa demande fut favorablement accueillie, et on l'autorisa à choisir parmi les émigrés installés à Londres et à Sandwich, trente maîtres tisserands, accompagnés chacun de dix personnes, et à les amener dans le comté de Norfolk.

Ces trente chefs étaient :

Jean Pauwels, Georges van Ensham, Jean Garret, Pierre Janson, Jean de Rhode, Jean Michiels, Christiaan Vrient, Gilbert Vysschers, Jean Bruyninck, Georges Vrambout, Romain de Becke, François Trian, François Mysedome, Jean Looten, Adrien van Dort, Pierre Frexin dit van Brughe, Pascal Clarembaut, Thomas Bateman, Pottelsberghe, Michel de Koninck, François de Decker, Jean Goes, Louis Spillebote, Wilhem Steen, Robert Godart, Noé le Turck, Hypolite Barbé, Jean Dumisme, Jean Karseye, Pierre Waelsche.

Dès leur arrivée dans leur nouvelle résidence, ils se virent exposés, de la part des habitants du pays, à une opposition aussi brutale qu'inintelligente. Les bourgeois de Norwich, rassemblés par leurs magistrats communaux, défendirent à ceux-ci d'apposer le sceau de la cité sur tout acte relatif à la colonie belge. Il fallut pour vaincre leur résistance, que le maire, Thomas Sotherton, scellât de son propre scel les règlements applicables à nos tisserands.

L'Église de Sainte-Marie de Tombland, dont la ville avait fait l'acquisition, fut transformée en halle aux draps. Les colons furent placés sous la juridiction de deux *aldermen*, munis de pouvoirs spéciaux. Ils s'engagèrent à n'ouvrir leurs rangs à des compatriotes qu'après les

avoir présentés au maire et aux *aldermen*, et s'être constitués garants de leur bonne conduite et de leur habileté industrielle. Tous les membres de la congrégation étaient assujettis aux taxes locales, évaluées à un penny par shelling. Ils payaient en outre un droit de douane de deux pences pour chaque pièce de drap sortant de leurs ateliers. Tout commerce leur était interdit, sauf celui des marchandises fabriquées par eux ⁽¹⁾.

[7] COLONIES BELGES DE LYNN ET DE SANDWICH.

Nous trouvons, vers le même temps, des teinturiers belges à Lynn. Antoine de Potter était un de leurs syndics, en 1571. Les fabricants de soies et de flanelle habitaient plus particulièrement Sandwich, dont la situation leur convenait à cause de la facilité des communications par eau avec la métropole et le continent. Ils y formèrent une colonie de 406 personnes, quelques-uns d'entre eux ayant remarqué la fertilité extrême du sol aux environs de la ville, le mirent en culture d'après les procédés flamands, et en augmentèrent considérablement la valeur. Les maraîchers de Sandwich acquirent une grande réputation, et étendirent leurs envois jusqu'à Londres. Parmi les familles établies dans cette partie de l'Angleterre, on cite les Lodewyck, les de Blay, les Gols, les Hornenmaghel, les de Busschere.

[8] LES BELGES À LONDRES, AU XVI^e SIÈCLE.

Le dépeuplement de nos grandes villes augmentait chaque jour. Près de mille Flamands et Wallons débarquèrent à Londres, en 1567, formant un total de 647 bourgeois, 132 femmes et enfants, 182 serviteurs ⁽²⁾. Parmi les Belges établis à cette époque sur les bords de la Tamise, se trouvait un anversoïse, nommé Jean Drake, qui habitait Algate Ward depuis 1560. Ne serait-il pas le père du célèbre amiral Drake, qui fit plus tard, comme chef de l'escadre anglaise, tant de mal aux Espagnols ? Il est constant que celui-ci fit ses premiers voyages, comme marin, dans les Pays-Bas ⁽³⁾ et que les auteurs anglais ne s'entendent pas entre eux sur son origine.

D'après les uns, il serait fils d'un ministre protestant, réfugié dans le comté de Kent pour échapper aux persécutions de Henri VIII ; d'autres, au contraire, prétendent qu'il descendait d'un simple mate-

⁽¹⁾ Voy. au Guildhall de Norwich au registre marqué « *Dutch and Wallon strangers, by Nicolas Sotherton, sword bearer* ».

⁽²⁾ M. S. 99, fol. 59. Bibl. Lansdown. Musée Brit.

⁽³⁾ JOHNSON, vie de Sir Fr. DRAKE ; Chalmers, *Biographical dictionary*.

lot. La similitude de nom, l'obscurité qui entoure sa naissance, et cette circonstance importante qu'on l'envoya faire son apprentissage d'homme de mer sur nos côtes, ne donnerait-elle pas quelque vraisemblance à notre supposition ?

Les Drake étaient très anciennement connus à Anvers, où ils avaient été plusieurs fois chargés de fonctions importantes.

Les marchands italiens, résidant à Londres, élurent pour gouverneur, en 1568, un Belge, nommé Godefroid Mareschal. Parmi les Flamands qui concoururent à cette élection, on cite François de Winter, André de Loo, Jean Rademaker, Pierre van den Walle, André de Formestreulx, Jacques Houfnagele. Elle fut vivement combattue par un de leurs compatriotes, Raphaël van den Putte, qui adressa diverses pétitions à la reine pour obtenir le renvoi du dit Godefroid Mareschal⁽¹⁾.

Aux noms rapportés plus haut, comme appartenant à la colonie flamande de Londres, nous pouvons ajouter encore ceux de Josse Van der Plank, de Gand ; Josse Van Herpen ; Jean Box ; Jacques Witte-wrongel ; Guillaume Janson ; Nicolas Liebaert, Guillaume Walschot, d'Anvers ; Jean Dinghem, de la même ville ; Henri Diepenbeek ; Robert Gambier, Antoine Cocquiel, Denys Des Maistres. On trouvera, d'ailleurs, une liste assez complète de ces émigrés dans le Ms. 99 Bibl. Lansdowniana, Musée britannique.

[10] ÉTABLISSEMENTS BELGES À COLCHESTER.

1571. *The Dutch and Flemings sought in Colchester an asylum from persecution which caused the establishment of the bay and say trade in the town and neighbourout.*

Hist. of the county of Essex by th. Wright, London 1831, tom. I, voy. Ms. Lansdown 71. Musée Brit.

[11]

Arnould DE LENS, mathématicien belge, périt à Moscou, en 1575, lors de l'incendie de cette ville par les Tartares.

ORTELIUS (Abraham ORTELL ou OERTEL), géographe, Anvers 1527-1598. Il composa le premier atlas connu, sous le titre de *Theatrum orbis terrarum*, 1570, in fol.

STADUIS, astronome, né en 1527, à Loenhout près d'Anvers, mort à Paris en 1579.

(1) Voir note 3 page précédente.

Pierre MEGALHANES de Gandavo. M. VOISIN (*Messenger des sciences*, 1841, p. 284) le regarde comme gantois. Pierre Megalhanes nous a laissé une description de Santa Cruz ou du Brésil, que M. H. Ternaux Campans a publié en français dans sa collection intitulée : *Voyages, relations et mémoires originaux pour servir à l'histoire de la découverte de l'Amérique*. Dans sa préface, le savant dit que Megalhanes naquit à Braga, vers le milieu du XVI^e siècle, et rapporte, d'après la *Bibliotheca Lusitana*, tom. III, qu'il était fils d'un Flamand. Il visita le Brésil vers 1572, revint en Portugal, s'établit dans la province d'entre Douro e Minho, où il se maria. L'histoire du Brésil qu'il nous a laissée est un ouvrage remarquable, tant sous le rapport de la description qu'il donna de ces pays éloignés, que par son style, toujours correct, simple et constant.

[12]

ÉCOSSE.

23 août 1583. Le roi fit un contrat avec Eustache Roche, médecin flamand, qui se livrait à des recherches métallurgiques en Écosse, lui permettant d'explorer le terrain et de se servir du bois des forêts royales pendant vingt et un ans, moyennant certaines redevances.

Le même Roche obtint plus tard certaines lettres de privilège concernant la fabrication du sel.

CHAMBERS, *Domestic annals of Scotland*,
tom. I, pp. 152, 153, 190.

[13]

BELGES ÉTABLIS À LONDRES EN 1583.

Jean Backer, de Rowne, de Picker, Adrien de Porte, Morren, Marbecke, de Waters, Cornellis, Pierre de Coster, Josse van Buske, Van Solte, van Colghe, de la Barre, Van den Dell, Nicolas de Lannoy, Jean de Hoghe, Pierre le Flamand, Charles de Burgrave, Guillaume de Beste, Josse van den Steen, Henri Beckman, Alexandre de Coene, Nicolas van Besicom, Stockman, Guillaume van Hurst, Jean Van de Brugghe, Van Spyre, Philippe van de Walle, Roger van Payne, Gilles de Fylker, Léonard de Tyde, Jean van Hulst, Louis van Winghen, Louis Van der Still, Dominique de Busscher, Guillaume de la Meere, Barthélémy van Bowsen, Lambert van der Beke, Hector Potier, Govaert de Swarte, Dierick van Velte, Van Meerbecke, de Villiers, Van de Roose, Rogier van Arven, Arnold Stallins, Garrett van der Linden, Godefroid Lambrecht, Henri Van Schonckeveldt, Corneille van Assen, Pierre van de Walle, Gilles Bulteel, Arthur van Campen. Georges van Hoecke, Jacob de Reuwe, André de Léeuw, Peter van Veer.

Dans une expédition tentée par Sebald de Weerdt, en 1589, pour faire le commerce par le détroit de Magellan, nous trouvons, parmi les gens de l'équipage, un marin natif de Bruxelles, nommé Nicolas Blicck.

(Saint Genois, *Les voyageurs belges*, tome I, p. 56).

[14] LES BELGES À GÉRA.

La *Gazette de Géra* (Saxe) contient, sous la date du 7 novembre 1841 ou 42, l'article suivant :

On célèbre ici depuis trois jours, le troisième jubilé centenaire de la naissance de Nicolas de Smid, qui, banni de Flandre, vint chercher un asile à Géra, en 1595, avec quelques compatriotes, et y introduisit la fabrication des étoffes de laine.

De Smid était né à Tournai en 1541. Il rencontra d'abord beaucoup d'opposition. On disait que ses opinions religieuses ne concordaient point avec celles des habitants de la ville ; qu'il rendrait les ouvriers indigènes plus orgueilleux et plus exigeants, etc.

Le prince Henri Posthumus, qui avait pris les rênes du gouvernement en 1595, ordonna une enquête sur le compte des nouveaux venus, et elle leur fut favorable. Quelques années plus tard ils avaient entièrement transformé la ville de Géra, et débitaient un grand nombre de leurs marchandises à la foire de Leipzig.

De Smid, le chef de ces émigrés, mourut le 7 mars 1623.

(Voy. à ce sujet, *Archives tournaisiennes*, tome I, p. 65).

[15] Vers 1597, sept Flamands furent appelés à Édimbourg, afin d'y fonder une manufacture de soies et de draps. Quatre de leurs compatriotes s'y rendirent un peu plus tard, dans le même but, et s'installèrent dans un faubourg, à l'endroit connu sous le nom de *Paul Works*.

(Chambers, déjà cité, p. 20).

Un contrat pour le dessèchement des marais fut passé à Bordeaux, en 1599, entre les autorités locales et Conrad Gaussan, Flamand « et ce » sous certaines conventions y comprises : il y eut empeschement » de Monsieur de Candale, levé par arrest de la Cour, moyennant » certaine portion de seigneurie à luy accordée pour le bien de la paix ».

(*Chronique bourdeloise*, etc., à Bordeaux MDCLXXII, in 4°, p. 101).

[16] Il existe une ville de Bruges, fondée par des Flamands dans le département de la Gironde, arrondissement de Bordeaux, canton de Bordeaux.

On trouve une autre localité de même nom dans les Basses-Pyrénées, arrondissement de Pau, canton de Nay.

Il existe en France six villages appelés Tournay.

Gothard Arthur, en 1600, fit une expédition dans le Bénin, en Guinée. On trouve la relation de Gothard Arthur, plus connu sous le nom d'Arthur de Dantzick, dans le 2^e tome de la collection de Bry. Elle fait la 6^e partie de l'*India orientalis*, sous le titre de « description historique et véritable de la Côte d'Or ». Il faut remarquer qu'elle est moins l'ouvrage d'Arthur que celui d'un Flamand qui avait fait le voyage de la côte d'or, et qui écrivait d'après le témoignage de ses propres yeux. Elle fut d'abord composée en flamand, et les Allemands l'ayant traduite dans leur langue, c'est cette traduction qu'Arthur a mise en langue latine. Cet éclaircissement se lit dans l'épître dédicatoire, qui est adressée à l'Électeur de Mayence « *ex belgico sermone latine conscriptam in lucem emittimus* ».

(Voy. Camus, Mémoire pour la collection des grands et petits voyages, 1802, in 4^o, p. 219 et suiv. On y lit un voyage de Manri ou Mauré à Bénin et à Rio Forcados, une description de la ville de Bénin et celle de la côte jusqu'au Cap Lopez. Gonzalo.

Walkenaer, Hist. gén. des voyages, XI vol., p. 2. Univers pittoresque, Guinée).

[17]

FRANCE.

En 1603, Henri IV, dans son ardeur de doter la France de manufactures « en la maison des Gobelins aux faubourgs Saint-Marcel, a » faict accomoder les ouvriers des hautes lisses et des tapisseries de » Flandres, y ayant faict venir les plus industrieux de tous ces pays là, » lesquelz aussi, tant pour les commoditez que Sa Majesté leur a donné » que pour se faire valoir eux-mesmes, y aportèrent toute diligence, » et ne se pourroit jamais rien veoir de mieux, ny pour les personages, » ausquels il semble qu'il ne leur reste plus que la parole, ny pour les » paisages et histoires qui sont représentés après le naturel ».

(Chron. septennaire, fol. 386, anno 1603. Conf. Jacq. Aug. Thuani histor. lib. CXXIX, cap. XII, edit. Lond., Tom. VI ; Anderson, hist. of commerce, II, 214).

[18]

ÉTABLISSEMENTS BELGES EN SUÈDE.

Louis de Geer, né à Liège le 17 novembre 1587, ayant appris à connaître, par Guillaume Besche, les richesses métallurgiques de la

Suède, conçut le projet de les exploiter. Il résolut de commencer ses travaux à Finspong, dans la province d'Ostrogothée. L'abondance des matières combustibles, certaines facilités de transport vers la ville de Norköping, tout y favorisait ses plans. La forge de Finspong, propriété de la Couronne, fut affermée à de Geer, le 12 octobre 1619, moyennant une redevance annuelle de 5675 77/156 risdales. Il s'en assura plus tard la propriété. La forge fut placée sous la surveillance de Guillaume Besche, et de nombreux ouvriers y furent bientôt employés à la fabrication de cuirasses, de fusils et d'autres armes de guerre. Leur activité excita l'attention de Gustave Adolphe, qui favorisa beaucoup de Geer, et entra en correspondance avec lui. Ce dernier, assuré de cette puissante protection, donna plus d'étendue à ses opérations. Il introduisit à Norköping, Nyköping et Danwîck un nouveau système de forger le cuivre. Le Roi voulut qu'il transportât son domicile en Suède, et lui envoya des lettres de naturalisation.

Encouragé par ses premiers succès, de Geer prit à ferme, en 1627, trois nouvelles forges, celles de Löfsta, de Gimo et d'Osterby, dans la province d'Upland.

La mort de Gustave Adolphe, tué à Lutzen en 1632, ne modifia point les relations établies entre le gouvernement suédois et Louis de Geer. Il continua à approvisionner les armées pendant la régence, et ne cessa de travailler à développer l'industrie suédoise.

L'auteur suédois Svedenstierna lui rend ce témoignage que, par l'habileté de ses ouvriers wallons, un seul de ses fourneaux produisait de sept à onze skeppunds (le skeppunds est de quatre quintaux) dans l'espace de vingt-quatre heures, là où l'on ne pouvait en obtenir, au maximum, que six à sept, avant son arrivée.

Les établissements de de Geer donnèrent une vie nouvelle à l'industrie et au commerce suédois. Norköping s'éleva, grâce à lui, au rang de troisième ville du royaume. En 1541, il sollicita, pour cette cité, un agrandissement de territoire. Ses fabriques fournissaient une telle quantité d'armes que le gouvernement, dès 1638, en autorisa l'exportation. Vers la même époque, de Geer monta en Suède une fabrique d'acier et de fil d'archal ; il établit des laminoirs dans plusieurs provinces, particulièrement à Skylberg en Nericke. Il fonda une clouterie et une fabrique de fers à cheval à Godegord, en Ostrogothée.

D'autres fabriques s'élevèrent par ses soins dans le Wermerland. Ce dont la Suède profita le plus, et ce qui assura à de Geer la reconnaissance des Suédois, ce fut l'introduction des procédés industriels liégeois, en ce qui concerne le maniement des fers.

Beaucoup de Belges, attirés par ses promesses, se fixèrent en Suède, particulièrement à Osterby, à Gima et à Löfsta.

Le fameux chancelier Oxenstiern, dont la famille s'allia à celle de de Geer, prit part à quelques-unes de ses entreprises, entre autres à l'organisation d'ateliers de construction navale à Westerwyk, et à l'exploration de la côte occidentale de l'Afrique, préparée par l'industriel belge.

L'un des caps du littoral africain porte encore le nom de cap de Geer. Il est situé entre le 30^e et le 31^e degré de latitude septentrionale.

De Geer, admis plus tard parmi la noblesse de Suède, joua un rôle politique assez considérable dans sa patrie d'adoption. Il mourut le 19 juillet 1652, toujours occupé d'affaires industrielles et commerciales. Il avait créé une corderie à Norköping, son séjour de prédilection, peu de temps avant sa mort.

Mémoire adressé à la cour de Portugal sur certains biens délaissés dans les colonies par Joseph et Jacques de Curte, de Bruges, 23 déc. 1624.

(Voy. Ms. 1132, Bibl. Egerton, fol. 48, Musée Britannique).

[22] De 1622 à 1623. Un marin belge, d'Anvers, nommé Louis Pieterz, est massacré sur les côtes de l'île Formose par l'équipage de certains navires, montés par des indigènes et venant de Manille. Il servait à bord de l'*Élisabeth*.

(Reyer GYSBERTSZ, *Hist. der martelaren*, Amsterdam, 1652, fol. 37).

Philippe Robbins fut appelé à Paris par le roi Louis XIII, en 1622 pour y établir une manufacture de tapis « si qu'il a fait, et s'employé » plusieurs années à cest effect, aiant mesme, en l'an 1664, esté à la » ville de Beauvais chef de tous les tapissiers du roy, et commandé » tous les ouvriers et teinturiers de s'acquitter de leur devoir et faire » de bonnes couleurs ».

(*Audenaerdsche mengelingen*, tom. I, p. 76).

[23] En 1604, Bernard Dupourck, d'Audenaerde, amena des ouvriers tapissiers à l'étranger (*ibid.*, p. 77).

Par ordonnance du 1^{er} juillet 1606, l'échevinage d'Audenaerde tâcha d'arrêter ces émigrations. Voici la liste des tapissiers qui ont émigré en France, de 1669 à 1670 :

Josse de Vrieze, Jean Baert, Jean van Verren, Joris Blommaert, André Blommaert, Pierre van Coppenolle, Louis Blommaert, Antoine van Coppenolle, Jean van der Stichelen, Jean de Vrieze, Josse van de Kerckove, Abel Reghelbrugghe, Jacques van der Roost, Jacob de Vrieze, Jean Blommaert, Jacques van Coppenolle, Jacques van de Kerckove, David Brandt, André Blommaert, Antoine Brandt.

MISSIONS RELIGIEUSES.

[24] Nicolas del Techo (du Toict), l'auteur de l'*Historiae provinciae Paraquariae*, était belge. Il remonte à 1530, bien que les Jésuites ne soient allés au Brésil qu'en 1586. Son histoire se termine en 1645. Il y joua un rôle lui-même. Il fait mention de Justus Mansilla et l'appelle Justus Surjius *unus e 7 fratribus antverpiensis*, c'est-à-dire un des sept van Surck. Judocus Van Sturck aussi missionnaire au Paraguay, ainsi que Pierre de Boschere et André de la Rue.

Adrien Cnudde, de Bruges, resta vingt ans aux Indes. Didacus Rancionierus, bourguignon, né en Belgique, de Claude, officier, et de Anne van Tynen, partit de Malines le 17 octobre 1615, et mourut au Paraguay.

Jacques de Haze, d'Anvers, annonça le premier le martyre de Bartholomé de Blendé.

Jacob Zeuillet, né à Gand, 1649, partit pour les Indes le 2 avril 1678.

Georges Kraudy, qui avait fait ses études à Malines en 1678, envoyé aux Indes, ainsi que Jean Vasaeus, musicien distingué, et Louis Berger, peintre.

Pierre Spire, 1613, propagea la foi catholique dans la province Kiam-si et la métropole Nan Cham. De là il passa dans la province Hu-Guam, où il fut tué.

Martinus Burgentius, sous l'empereur Zum Chim, en 1629, prêcha dans la province Kiam-Si, et mourut à Nankin.

Michaël Trigault.

Albert de Dorville, 1657, prêche dans la province de Han si dein, et meurt à Agra.

Coomans (Pierre) tué, aux îles Marianne en 1684.

Henri Busens, à la cour du Grand Mogol.

Le P. Ignace Toebast, né à Gand, le 28 novembre 1648, de Jean ancien échevin de la ville et d'Adrienne Grenier. Il fut tué le 15 octobre 1684, dans la Nouvelle Grenade, à l'une des missions de l'Orénoque.

Le P. Jacob Doye, mourut au Mexique, le 11 novembre 1751.

Le P. Hotton, de Luxembourg, écrit de Mexico en 1617. Il pénétra jusqu'en Californie, etc., etc..

Bournon, Goethals et Liedekerke, tous trois Belges, servaient dans la marine hollandaise sous le vice-amiral Movi Lambert. Bournon reçut de l'amirauté d'Amsterdam, en 1624, une chaîne d'or et une médaille pour s'être battu contre deux navires dunkerquois.

Appuyé par Antoine Floris, il lutta en 1627 contre huit navires, également de Dunkerque. Goethals reçut une récompense de même

nature en 1627; Van Oyen, autre Belge, remporta une victoire navale en 1626; Liedekerke fit trois prises la même année.

Nov. 1631. Un voyageur belge, Omer Calle, né à Furnes, arrive à Jérusalem. Il avait visité l'Espagne, l'Italie, Zante, Alexandrie, le Caire. Il y fut suivi par Vincent de Stochove, qui revint d'Égypte en 1633.

[26]

LES BELGES AU GROENLAND.

Les Hollandais avaient déjà entrepris plusieurs voyages au Groenland, lorsqu'une société, assez semblable à celle des Indes, se forma dans les Provinces-Unies, pour la pêche de la baleine dans le nord. Cette compagnie, qui n'eut qu'une courte existence, avait fondé quelques entrepôts et comptoirs au Spitzberg, dans l'île Maurice et autres parages. Quelques directeurs désirèrent savoir s'il y aurait moyen de passer l'hiver dans ces latitudes australes. De 1633 à 1634, sept matelots s'offrirent à en faire l'essai. Ils avaient pour chef Jean Seghers, de Bruges. Seuls ils eurent le bonheur d'échapper à la mort, d'autres tentatives du même genre ayant complètement échoué.

(Saint Genois, Voyageurs belges, tom. I, p. 58).

[27] Gramaye, d'Anvers, né vers 1580, mort à Lubeck en 1635, entreprit le voyage d'Italie et d'Espagne. Il fut fait prisonnier par les Barbaresques, et subit six mois de captivité en Afrique. On lui doit l'*Historia Brabantica* et les *Antiquitates comitatus Flandriae*.

(Nouv. biogr. générale, de Firmin Didot).

Aranda (Em. de) né en 1602, mort dans la dernière moitié du XVII^e siècle, Brugeois. Il est de tous les voyageurs du XVII^e siècle celui qui a peint le plus naïvement les misères qu'enduraient les esclaves en Algérie. De retour de captivité, il occupa à Bruges une charge honorable dans la magistrature, qui lui donna entrée...

En 1645 naquit à Jemeppe, province de Liège, Renkin Sualem, constructeur de la machine de Marly, aujourd'hui détruite. Des roues gigantesques élevaient les eaux de la Seine jusqu'aux bassins et à l'aqueduc de Marly, pour les déverser sous mille formes dans le parc de Versailles.

(*Bull. de l'Institut archéologique liégeois*, tom. III, p. 28).

[28] Peu après la conclusion de la paix de Munster, Chrétien Brouwer ouvrit des relations avec la Chine. Il avait établi une navigation

très active entre Tunquin, Quinem et Cambodia. Le commerce qu'il faisait était considérable et le bénéfice qu'il en tirait très important. Aussitôt que le conseil suprême des Indes néerlandaises fut informé de ces opérations, il prit, après mûres délibérations, la résolution non seulement de défendre cette navigation, mais d'autoriser les vaisseaux de la compagnie à courir sus à ceux de l'armateur flamand.

Chrétien Brouwer ne continua point son commerce. En accordant un octroi à Brouwer, la cour d'Espagne n'estima pas que le traité de Munster défendait aux Belges de faire le commerce avec les Indes. Nous continuâmes à prendre une part indirecte à ce négoce par Cadix.

En 1648 une frégate brugeoise, le *Pélican*, fut capturée sur les côtes de Guinée par les vaisseaux de la compagnie d'Afrique.

[29] En 1650, le Hollandais Gluck et un ouvrier tapissier de Bruges nommé Jean Janssen, qui le premier exécuta en France de la tapisserie sur des métiers à haute lisse, acquirent de la réputation aux Gobelins. Elle fut telle que cet établissement fixa l'attention de Colbert, sous le ministère duquel il acquit une célébrité sans rivale. Secondant les vues de son habile ministre, Louis XIV acquit dans le cours des années 1662 et 1663 toutes les maisons et tous les jardins qui constituent le vaste emplacement où il fit élever, en 1663, l'hôtel actuel, pour y placer une fabrique de tapisseries à l'instar de celles de la Flandre. Une foule d'artistes et de dessinateurs y furent attirés des pays voisins, surtout de la Belgique. On leur donna même des titres de noblesse, et on les gratifia de privilèges et de pensions. Jean Janssen, Laurent et Lefevre furent établis chefs des ateliers de haute lisse; un autre Flamand du nom de Kerkhove eut l'inspection de la teinture des laines. Dès l'origine de cette belle manufacture, les métiers à haute lisse y furent préférés.

(Encycl. des gens du monde, tom. 12).

[30] Fr. Pyrau ou Pirard de Laval naquit à Stemberg près de Verviers, vers 1570. La biographie universelle le fait naître à Laval en France, par erreur. Fort jeune il quitta sa patrie, et alla faire le commerce à Saint-Malo. Il y amassa en peu de temps une fortune, et équipa, en société avec quelques commerçants, deux navires marchands, le *Corbin* et le *Croissant*. Son intention était de s'embarquer pour le Brésil, dans l'intention de chercher un chemin plus commode et plus sûr vers les Indes. Pirard quitte Saint-Malo le 18 mai 1601; il relâche successivement aux îles Annobon, Madagascar et Comore. Le *Corbin*, que montait l'armateur de Saint-Malo, fit naufrage sur les Maldives.

Ses compagnons et lui tombèrent entre les mains des insulaires ; après une longue série d'aventures, Pirard atteignit Goa, d'où il s'embarqua pour la France, le 20 janvier 1610. Il mourut à Saint-Malo en 1652. Pirard de Laval publia son voyage à Paris, en 1611, sous le titre de *Discours du voyage des Français aux Indes Orientales*. La relation de ce voyageur jouit d'une grande réputation d'exactitude. Buffon la cite souvent dans sa « théorie de la terre » et Raynal parle de Laval avec beaucoup d'éloges.

(Saint Génois, Voy. belges, tom. I).

[31] Collège belge, institué en 1650 à Bologne, par Jean Jacobs, bourgeois de Bruxelles. Cet individu, après avoir acquis à Bologne une fortune considérable, par des travaux d'orfèvrerie, eut le malheur de perdre sa femme et son fils. Il résolut alors de consacrer toute sa fortune à ses compatriotes. Il chargea un ecclésiastique de se rendre à Bruxelles, sa ville natale, pour faire choix de quatre jeunes gens qui voudraient étudier à Bologne le droit, la médecine, les sciences ou la théologie. L'université de Bologne était fort célèbre à cette époque. Telle fut l'origine du collège dont Jacobs s'institua le premier recteur, et qui fut établi dans sa maison *nel pratello*, près de l'église de Saint-François, mais qui, dans la suite, fut transféré ailleurs.

(Fred. de Dobbeler, Collège Jacobs à Bologne, *Messenger des sciences et des arts de Gand*, tom. II, Gand 1834, p. 41).

Delaet (Jean) né à Anvers, et mort en cette ville en 1649. Il fut l'un des directeurs et fondateurs de la compagnie des Indes néerlandaises. Il publia en 1625, chez Isaac Elzevier, le « *Nieuwe wereldt ofte beschryvinghe van West Indien, uit veelderhande schriften ende aenteekeninghen van verscheyden natien by een versamelt* ».

Cet ouvrage, traduit plus tard en latin et en français, est le premier dans lequel on trouve quelques détails sur les colonies néerlandaises qui se sont établies dans l'Amérique du Nord, et qui servirent d'origine aux États-Unis. Il n'est pas certain que Delaet visita lui-même l'Amérique, mais sa fille, Jeanne Delaet, s'y établit avec son mari Jérôme Ebbingh. Ce dernier était magistrat à Nieuw Amsterdam en 1673.

(Voy. Moulton's *New Orange*, 13, note ; *Collect. of the New York historical society*, 2 series, vol. p. 286).

Le fameux Jean de Weert, après avoir passé par tous les grades militaires, devient vice-roi de Bohême et commandant de Prague. Il y mourut vers 1665.

Barthélemy Deschamps, récollet, naquit à Liège en 1615. Le 3 mars 1666 il se rendit par la France en Orient. Il s'embarqua à Finali, dans les états de Gênes. Il parcourut l'Égypte, Le Caire, arriva à Jérusalem le 18 janvier 1667. Il rentra à Liège au mois d'octobre de la même année.

[32] Hennepin (Louis), récollet, naquit à Ath vers 1640, se consacra pendant quelque temps au service des hôpitaux, fut aumônier dans les armées, passa à Québec en qualité de missionnaire, et exerça son ministère durant onze ans, dans le Canada. Le 18 février 1680, il s'embarqua dans un canot d'écorce avec deux Français, gagna l'entrée de l'Illinois, remonta le Mississipi, et reconnut successivement l'embouchure de ses différents affluents, c'est-à-dire le Wisconsin, le Chippe-way et la rivière de Sainte-Croix à l'est, le Moingona et le Saint-Pierre à l'ouest.

Transportant ensuite son canot dans le lit supérieur du Mississipi, il remonta la rivière Saint-François jusqu'au lac Issati, où elle prend sa source. Ces contrées étaient alors occupées par les Sioux, et les trois voyageurs devinrent leurs prisonniers, mais ils n'en éprouvèrent aucun mauvais traitement. Ils furent même adoptés par trois chefs de guerre, qui avaient perdu leurs fils, et pendant plusieurs mois, ils suivirent les sauvages dans leurs chasses et dans leurs expéditions. Remis enfin en liberté, ils descendirent le Mississipi jusqu'au Wisconsin, remontèrent cette rivière, gagnèrent celle d'Ontagamis et se rendirent à Michilimackinac, d'où ils revinrent à Montréal.

Le P. Hennepin ne découvrit donc point le Mississipi, comme l'ont prétendu quelques auteurs, mais il fut le premier qui reconnut l'embouchure de ses principaux affluents.

(Voy. Univers pittoresque, États-Unis, tom. II, p. 78 ; Bancroft, *History of the United States* ; Vega lib. IV. c. III ; Delvenne, tom. I, p. 506 ; Dictionnaire encyclopédique du commerce, Paris, 1789 art. compagnie, tom. I, p. 657).

En 1666, paraît à Bruxelles « le pieux pèlerin » ou voyage de Jérusalem, par le R. P. Bernardin Surius, récollet, président du Saint Sepulchre et commissaire de la terre Sainte, ès années 1644-45-46-47 ; in 4^o.

Cet ouvrage a été traduit en flamand et eut plusieurs éditions. (Hody).

Surius était accompagné d'un frère du même ordre, le père Sinceliers. Il arriva à Jérusalem le premier mai 1646, deux ans et 47 jours après

son départ des Pays-Bas, n'ayant pour tout équipage que deux petits sacs, « ce dont le cadî et ses officiers furent fort émerveillés ».

(*Godefroi de Bouillon et les rois latins de Jérusalem*, 2^e édit. in 8^o, Paris et Tournay).

Le P. récollet Gonzalès quitta son couvent d'Anvers le 6 juin 1664, et se rendit à Venise par Bruxelles, Saint-Trond, Tongres, Liège, Cologne, Andernach, Mayence, Donauwert, Augsbourg, Innsbruck, Trente et Padoue.

Le 17 août, il arriva à Venise, où il s'embarqua le 19 du même mois pour Lorette, visita Rome, Terracini, Gaëte, Naples et Messine, où il s'embarqua pour l'île de Chypre. Il arriva à Jaffa le 8 février 1665, resta à Jérusalem jusqu'en 1668, et revint par l'Égypte, Chypre, Rhodes, Messines, Livourne, Gênes, Marseille, etc.

On envoyait de temps en temps des navires au Groenland pour la pêche de la baleine. Ceux d'Ostende s'y livraient, car le 16 novembre 1663, ils obtinrent un octroi relatif à l'exercice de cette pêche (Mem. Henrion sur les moyens de rétablir le commerce et la navigation des Pays-Bas).

Verbiest (Ferd.) Jésuite, astronome, missionnaire en Chine, Bruges 1630-1688. Kang-hi le nomma président du tribunal des mathématiques, et directeur de l'artillerie chinoise.

Outre de nombreux ouvrages de théologie et de science en langue chinoise, on a de lui « *Astronomia europea sub Imperatore Cam-Hy ex umbra in lucem revocata* », in 4^o, imprimé à Pékin, sur papier de soie.

2. 1668-1722.

Voyageurs, marchands et marins,	37
La Compagnie Royale	38
La Compagnie d'Ostende, son origine, son développement, sa décadence, notes et documents	39 et suiv.

[37] Van Obstal, d'Anvers, était membre de l'académie de peinture et de sculpture à Paris, où il mourut en 1668. Il exécuta de belles sculptures sur ivoire pour Louis XIV.

(Handbook of the arts of the Middle ages translated from the french of Jules Labarte, London 1855, p. 375).

Tavernier mourut à Moscou vers 1686. Il parcourut une partie de l'Europe, puis de l'Asie, et fit une fortune immense par le commerce des diamants.

Voyages en Turquie, en Perse et aux Indes. Bien que né à Paris, en 1605, il appartient à la Belgique par l'origine de sa famille. Son père, Gabriel Tavernier, était natif d'Anvers. Il était graveur et imprimeur en cette ville, et y vendait des cartes de géographie, qu'il exécutait lui-même. On prétend qu'il importa à Paris l'art de graver en taille douce.

(Saint Genois, Voyageurs belges, tom. I, p. 65).

Van Dyck, né à Ostende, fut amiral de la flotte espagnole en 1690, et reçut une médaille et une chaîne d'or de Sa Majesté Catholique, en récompense de ses hauts faits.

[38] LA COMPAGNIE ROYALE.

Les Pays-Bas espagnols auxquels le commerce des Indes avait été interdit par les traités, obtinrent en 1698, de la cour de Madrid, un octroi qui révoquait cette prohibition. Une compagnie, dite royale, de libre navigation aux Indes Orientales et aux Côtes de Guinée, fut fondée à Ostende le 7 juin 1698, pour le terme de trente ans. On ignore combien de temps cette compagnie a existé. On pense que beaucoup de navires belges firent le voyage des Indes, sous pavillon espagnol, mais que quelques-uns ayant été capturés par les Barbaresques, les

intéressés, ne se trouvant pas suffisamment protégés, allèrent s'établir à Douvres. Ce qui est certain, c'est qu'ils excitèrent la jalousie des Hollandais, car il existe, dès cette époque, une ordonnance des États Généraux des Provinces-Unies, défendant aux sujets de la République de prendre part aux opérations des compagnies étrangères.

En 1707, quelques Flamands, appelés par le gouvernement, allèrent s'établir en Irlande, afin d'y introduire l'art de manufacturer les toiles fines. Ils amenaient avec eux de nombreux ouvriers tisserands.

(Ms. 21, 133, Bibl. addit., Musée Britannique).

[39] Lainez, Alexandre, né à Chimay en 1650, parcourut la Grèce, l'Asie mineure, l'Égypte, la Sicile, l'Italie, la Suisse et mourut à Paris en 1710. Il a laissé une traduction de Pétrone. Il se fit mener dans la plaine Montmartre, aux approches de la mort, afin de quitter cette vie les yeux fixés sur le soleil levant.

COMPAGNIE D'OSTENDE, SON ORIGINE, SON DÉVELOPPEMENT, SA DÉCADENCE.

Sous l'administration autrichienne, on s'occupait beaucoup en Belgique des moyens de relever le commerce et l'industrie. Un Anglais, nommé Crawford, et qui à cause de ses liens de parenté avec le chef du clan écossais des Kerr, se faisait appeler Jean Kerr de Kersland, présenta un mémoire à l'empereur Charles VI, en 1714, afin d'engager ce prince à favoriser les expéditions lointaines. Sur ces entrefaites, un vaisseau appartenant à quelques armateurs malouins, commandé par le chevalier Hollet de la Merveille, arriva dans les Pays-Bas, à Ostende. Merveille, après avoir vendu la cargaison qu'il venait d'amener, informa à son tour le comte de Koenigsegg des bénéfices immenses que le gouvernement pourrait retirer d'un commerce direct avec les Indes Orientales. Les conseils d'État et des finances firent expédier, le 25 août, un passeport sous le nom de Geselle et consorts de Gand, pour aller, avec le navire le *Charles*, en *Chine* et dans d'autres pays.

La même année, Jacques Schenaert, d'Anvers ; Pierre Bouchant, de Gand ; et Louis Zoly, de Bruges, s'associèrent avec Merveille et Thomas Ray pour faire le commerce des Indes. Quelques associés de la compagnie des Indes anglaises, ayant eu des contestations avec cette société, se concertent pour former un établissement rival en Flandre. Leur projet ayant été approuvé par le gouvernement, et adopté par quelques-uns de nos principaux négociants, les agents anglais achetèrent à Londres un bâtiment nouvellement construit, le firent lancer,

et répandirent le bruit qu'il devait faire voile pour Cadix, et se rendre de là en Amérique. Ce vaisseau arriva au commencement de 1715 à Ostende, et fut confié au capitaine Gerrebrantz. Un autre navire suivit bientôt, sous le commandement du capitaine Guarragan. Ces deux officiers étaient Belges. Ils complétèrent leur cargaison en Espagne, firent un heureux voyage, et revinrent en novembre 1716.

Ce premier résultat était plein de promesses. Les toiles blanches des Flandres trouvaient un débouché facile aux Indes, et les épices rapportées par nos marins se vendaient en Allemagne à des prix élevés. La Maison d'Autriche allait se créer une flotte dans les Pays-Bas, et notre commerce devait entraîner la décadence complète de celui de Batavia, où les Chinois avaient envoyé jusqu'alors la plus grande partie de leurs produits. On conçoit en effet qu'ils devaient préférer vendre chez eux, aux commissaires ostendais, plutôt que de conduire leurs marchandises aux comptoirs hollandais, à leurs frais, risques et périls.

Les Hollandais commencèrent à s'émouvoir de ces tentatives et se préparèrent à y mettre obstacle. Le capitaine Merveille, qui s'était remis en mer, ayant voulu relâcher au Cap-de-Bonne-Espérance, s'y vit refuser l'hospitalité, et son équipage eut beaucoup à souffrir de la faim et de la soif ⁽¹⁾. Un vaisseau, appartenant à Schonenville d'Ostende, et commandé par le capitaine Willemsen, fut encore plus maltraité, bien qu'il portât pavillon et patente de Sa Majesté Impériale et Catholique. Arrêté par les Hollandais, Willemsen succomba aux privations de tous genres auxquelles il fut condamné par eux.

Les Anglais, de leur côté, ne se montraient pas moins hostiles aux armateurs belges. Il fut défendu à tout sujet britannique d'accepter du service à l'Étranger, sous peine d'emprisonnement et d'une amende de cinq cents livres sterling ⁽²⁾.

Les Ostendais n'en continuaient pas moins leurs expéditions. Un beau navire, nommé le *Prince Eugène*, appartenant à M. Maelcamp, quitta Ostende le 27 juillet 1717, sous le commandement du capitaine Gheselle, et y revint richement chargé, le 29 juillet 1718, du royaume de Travancor et des côtes de Malabar, sans avoir perdu un seul homme. Il avait reçu partout le meilleur accueil, et les princes orientaux s'étaient montrés, en général, fort désireux de se soustraire au monopole tyrannique de la compagnie des Indes néerlandaises ⁽³⁾.

Un autre vaisseau, capitaine Jacques de Winter, partit vers le même

⁽¹⁾ Archives du royaume, secrét. d'État et de guerre.

⁽²⁾ MACPHERSON, *Annals of Commerce*, vol. 3, p. 118.

⁽³⁾ Archives du Royaume, secrétairerie d'état et de guerre, *Réflexions de M^r de Castillon « sobre el commercio de Indias »*.

temps pour Surate et Canton. Des marins d'Amsterdam, au service de la compagnie des Indes hollandaises, montant l'*Emmenes*, capitaine Van Saven, le capturèrent sur les côtes de Guinée. Jacques de Winter, devenu prisonnier avec tous les siens, ne fut relâché qu'en Angleterre. Il se hâta de retourner à Ostende, arma une frégate « en conséquence » de la faculté que la patente de Sa Majesté lui donnoit de user de » représailles en cas d'être attaqué ou endommagé par qui que ce » soit » ⁽¹⁾, se remit en mer et, attendant au passage le navire de Van Saven, s'en empara à son tour.

Une correspondance assez active s'engagea à ce sujet entre les deux gouvernements, et le marquis de Prié défendit avec fermeté les droits du capitaine belge. « Comme Sa Majesté, écrivait-il, ne peut refuser » à ses sujets la protection qui leur est due quand la raison les assiste, » ni empêcher qu'ils se servent de leurs droits, le gouvernement a été » obligé de faire soigneusement garder le vaisseau conduit à Ostende, » et arrêté par reprise en attendant la satisfaction demandée par le » marquis de Prié, que Sa Majesté espère que les États Généraux » fairont donner dans son entier, ne doutant pas en ce cas que le même » marquis y répondra de son côté par la restitution du vaisseau repris » par Winter. Il seroit fort sensible à Sa Majesté que faute de disposi- » tion parmi les États Généraux à une condescendance si juste et » équitable, son gouvernement aux Pays-Bas fut obligé de dédomma- » ger les sujets par l'adjudication du susdit vaisseau et ses marchan- » dises, car une telle démarche ne persuaderoit pas le public de cette » parfaite correspondance qui est si nécessaire à la conservation et » avancement des intérêts des deux états ».

Le prince Eugène de Savoie, aussi habile homme d'état que grand homme de guerre, prenait le plus vif intérêt à ces expéditions. Nous avons vu qu'un bâtiment, portant son nom, était parti pour l'Orient en 1717. Un riche armateur d'Anvers, le baron Cloots, en expédia un autre quelques mois après, et voici en quels termes le marquis de Prié, écrivant au prince, lui rendait compte des résultats de cette entreprise :

« Extrait d'une lettre écrite par le marquis de Prié
à moy, prince Eugène de Savoye, datée de Bruxelles,
le 10^{me} juillet 1719. »

« La frégate du baron Cloots, montée de trente six pièces de canon, et qui portoit le nom de V. A. est arrivée heureusement à Ostende,

⁽¹⁾ *Memoria por la presa del navio del Winter, y represa que este hizo contra el capitan Wan Saven sa agresor.* Archives générales du royaume, secrétairerie d'état et de guerre.

le 4^{me} de ce mois, n'ayant employé que 18 mois dans son voyage, séjour à la Chine, et le retour. Il est richement chargé, par les bonnes directions que le susdit baron a données, et par l'expérience du capitaine et lieutenant anglais qui ont eu le commandement du dit navire, et le soin de faire l'achat des marchandises, de sorte que le profit des intéressés sera fort considérable. Il en reviendra aussy de l'avantage pour le commerce de ce pays, qui sera animé par cet exemple et le bon succès qu'il a eu, et du profit aux finances de Sa Majesté, puisque j'ai jugé à propos, nonobstant les représentations des marchands de Ostende et l'appuy qu'ils ont eu par plusieurs ministres des finances, de charger les droits de sortie pour les marchandises qui ressortiront par mer, à deux et demi pour cent, au lieu qu'on s'était contenté d'un pour cent de celui de la Merveille et d'autres étrangers, qui sont venus débarquer et, vendre leurs marchandises au port d'Ostende. Le dit sieur Cloots s'y est conformé sans difficulté, n'ayant pas moins à cœur l'intérêt de Sa Majesté et du public que le sien propre et des intéressés qui luy ont confié leur argent. Il a été aujourd'huy de retour de Ostende, où il a été pour faire décharger ce navire. Il m'a rapporté que l'empereur de la Chine a appris avec plaisir que le pavillon impérial ait paru aux portes de ses royaumes, et il a donné ordre qu'on n'en laissât arborer à Canton le grand pavillon qu'à ceux de S. M. I. Il m'a dit outre cela que le capitaine a eu un très bon accueil, et on luy a donné pour cette considération beaucoup de facilité pour l'achat des marchandises ; que les mandarins se sont expliqués que leur empereur était porté à avoir des égards très particuliers pour les sujets de l'empereur de l'Europe...

» Tout ce qu'il y a eu de fâcheux dans ce voyage, c'est la perte du capitaine, qui est mort au retour ; elle ne laisse pas d'être fort considérable, puisque c'étoit un homme très fidèle et d'une longue expérience, d'autant plus qu'on ne sauroit avoir à l'avenir de pareils sujets, que j'ay tâché d'attirer icy au profit du service de Sa Majesté et du pays, après le dernier acte qui a été fait l'hiver passé au parlement d'Angleterre. Elle a été réparée dans ce voyage par celui qui luy a succédé dans le commandement du navire. Le susdit baron m'a assuré que c'est un homme très ponctuel et intelligent, qui a été chargé principalement du choix et de l'achat des marchandises, en quoy consiste l'essentiel et le profit du commerce.

» Il m'a suggéré de supplier V. A. de vouloir luy donner la patente de capitaine comme celle de la Merveille, et de luy procurer de Sa Majesté la qualité de chevalier. Ce capitaine partira de nouveau

à la fin de septembre pour faire un autre commerce aux côtes du grand Mogol.

» Le susdit baron Cloots me dit qu'il ne sera guère moins utile que celui de la Chine, où il ne faut envoyer qu'un nombre de navires proportionné à la débite qu'on peut faire etc. »

Les expéditions se multipliaient. Neuf navires équipés par des armateurs de Gand, d'Anvers et d'Ostende, partirent de cette dernière ville, de 1718 à 1719. Ils étaient placés sous le commandement des capitaines Domerville, Philippe Van Maestricht, Palinckx, de Ridder, de Clerck, Bombereel, Benne, et de deux autres officiers belges dont je n'ai pu découvrir les noms.

L'élan était donné, et on présentait de toutes parts des projets de colonisation au gouvernement. On comprenait que le meilleur moyen de communiquer une vive impulsion à l'industrie belge, et de lui rendre son ancienne activité, était de lui ouvrir les vastes marchés d'outre-mer. Parmi ces projets, il en est un qui mérite d'être cité, à cause des faits curieux qu'il révèle :

« Projet pour un établissement de commerce
aux Indes Occidentales ».

« L'île de Tabago est au 12^e degré de latitude et au 317^e de longitude, et est une des plus fertiles et des mieux scituées pour le commerce de ce pays là.

» Elle est huit ou noef lieues de contour, étant proche de celle de la Trinité ou Trinidad, vis à vis de Guayana et de la Nouvelle Andalousie.

» Le roy Charles 2^e d'Angleterre, à qui elle appartenait en propre, en jouissoit paisiblement, lorsqu'il en fist une donation formelle, après l'avoir érigé en baronnie, à scavoir de la moitié à une famille de Zélande, nommée Lampsiens, et de l'autre moitié au duc de Courlande.

» Tous les deux en prirent possession, chacun pour sa part, le premier du côté du Couchant, où il fit bâtir une petite ville avec un fort, et le second du côté du Levant, en y établissant aussy une petite colonie avec un fort de même.

» Ils y restèrent également sans la moindre oposition ni dispute jusques à l'année 1691 ou 92, qu'étant en guerre avec les François, ceux-ci en vinrent avec une esquadre bombarde (attaquer) le fort Lampsiens, et le firent sauter en l'air avec le gouverneur et toute la garnison, par le moyen d'une bombe qui mit malheureusement le feu aux poudres et obligea le dit Lampsiens à abandonner sa part,

se réservant pourtant son droit, en y plaçant ses armoiries, et par d'autres actes de possession usités en pareil cas.

» Le duc de Courlande en fit de même quelques années après, tous deux y ayant été réduits, en premier lieu, parce que n'y pouvant pas entretenir assez de monde pour empêcher les insultes des Indiens de la Trinité, qui en sont voisins, ils en étoient souvent très molestés, et secondement parce que le dit malheur arrivé à la garnison et au fort de Lampsien facilitait aux François le moyen de descendre dans l'isle et d'en exiger des contributions si exorbitantes que les habitants en furent ruinés.

» L'ille a été déserte depuis ce temps là, tant à cause de la guerre qui suivit de bien près la pénultième, que parce que la famille de Lampsien se trouvant en décadence et ses héritiers pupiles, leurs tuteurs ne vouleurent pas hazarder la dépense nécessaire pour s'y rétablir ; et du côté du duc de Courlande la même raison de la guerre, jointe à ce que n'ayant point dans son pays des marchandises propres à commercer dans l'Amérique, et étant obligé à s'en pourvoir de la seconde ou troisième main en Hollande et les Pays-Bas, — Ce qui en diminuait le gain beaucoup-luy en fit également prendre la résolution.

» Cette ille seroit sans doute d'une grande convenance aux sujets des Pays-Bas de Sa Majesté Impériale et Catholique. Outre sa fertilité, ses bons ports et sa proximité aux Indes Espagnoles, la meilleure sorte de marchandises qu'on y peut débiter consiste en celles qui se fabriquent dans le dit Pays-Bas, et le retour est argeant, indigo, cochenille, tabac et autres choses dont ces province ayant besoin, empêcheroient d'autant plus l'extraction des monoyes. L'empereur pourroit facilement s'en acquérir une propriété très fondée en négociant la part du duc de Courlande ; on suppose qu'il la céderoit sans répugnance ; elle lui est inutile, n'en retirant aucun profit, et s'il s'en feroit d'ailleurs un mérite auprès de Sa Majesté. Si on l'en assure en sorte qu'on puisse l'affirmer comme une chose faite à la famille de Lampsien, on est très persuadé qu'elle céderoit de même la sienne pour une somme modique ; mais il faut un grand secret et surtout que la cession du duc de Courlande précède, pour ne pas donner lieu à d'autres puissances, qui en auroient le vent, de s'y établir d'avance ; on peut s'en promettre trois avantages considérables : le premier, une possession juste et légitime dans l'Amérique au milieu de celles qu'y ont autres potentats de l'Europe, ce qu'on peut voir par la carte ; le second, d'y débiter et transporter par ses propres vaisseaux les écus, et manufactures du pays, au lieu de les faire passer dans les gallions d'Espagne par Cadix, ce qui augmen-

teroît considérablement la navigation et le commerce ; et le troisième, qu'au lieu d'attendre trois ou quatre années le retour des marchandises qu'on envoie par Cadix, on peut l'espérer tous les six ou sept mois par les moyens susdits, pourveu qu'on suive la méthode observée par les Hollandais, dans le négoce qu'ils font dans l'île de Curazao qui en est proche et sur la même côte. Quand on sçaurat que cette proposition agréée à la Majesté Impériale, on en ferat un mémoire plus circonstantié dans tous ses points. »

Le 4 juillet 1720, la population d'Anvers était en fête, et se dirigeait en foule vers l'église de Notre-Dame, où devait se célébrer un te Deum, en actions de grâces du retour d'un certain nombre de Belges, longtemps captifs des pirates algériens. On cite parmi eux Jacobus Arentsoon, de Bruges ; François Pellicaen, de Gand ; Jean Damas, d'Ostende ; Laurent Petersen, d'Ostende ; Laurent Charpentier, de Liège ; Tilman Hubert, de Bruxelles ; Gérard et Michel Smith, d'Ostende ; André Smisse, de la même ville ; Jean Stego, de Gand ; Jean Pecque-line, d'Ostende ; Pierre Dunic, d'Ostende ; Philippe Dunic, fils du précédent ; Petrus Wasmar, d'Ostende.

On ne s'occupait plus que d'expéditions maritimes et de tout ce qui s'y rattache. Le port d'Ostende s'étant considérablement ensablé, on inonda le polder de Steene afin d'augmenter les arrière-eaux. Les États de Flandre, s'adressant à l'empereur, le priaient d'ordonner que les navires destinés au commerce des Indes fussent désormais construits à Bruges. M. Hoffman, résident de Sa Majesté Impériale et Royale à Londres, communiquait, vers le même temps, un projet au marquis de Prié, ayant pour objet l'établissement, par une société de négociants anglais, d'une chambre d'assurance à Ostende. Cette compagnie devait être gouvernée par un président, un vice-président, et douze directeurs, choisis tous les ans par la pluralité des intéressés. Son capital était de deux millions de livres sterling, ou de quatre mille actions de cinq cents livres chacunes, duquel fonds les actionnaires n'avaient à payer que cinq % la première année, quand tout serait souscrit, en cinq paiements égaux, chacun d'un %. La compagnie se livrait à l'escompte, prêtait de l'argent sur marchandises, et en donnait à la grosse aventure. Elle réclamait un privilège exclusif de trente ans, s'engageant à fournir, moyennant intérêt et en cas de nécessité, telle somme de deniers au gouvernement qu'il le jugerait convenable.

Le marquis de Prié, en accusant réception de cet envoi, y répondit en ces termes :

« J'ay examiné avec l'attention que je dois et que méritent les deux propositions qui nous ont été faites par les marchands anglois

qui vous sont connus et dont vous avez pris la peine de m'informer par vos deux lettres du 18 et du 30 du mois passé. Quand à la première, qui regarde l'intérêt qu'ils voudroient prendre au petit commerce des Indes que l'on a commencé à Ostende, soit qu'on établisse une compagnie ou que l'on le continue sur le pied où il est présentement d'un trafic qui se fait par une espèce de compagnie particulière des gens qui s'y intéressent, sous le nom et la direction des propriétaires des navires et l'administration de leurs commissaires, je vous diray, Monsieur, que la cour n'a pris aucune résolution touchant l'établissement de la dite compagnie, puisque notre dit commerce n'est pas assés considérable pour en pouvoir supporter les fraix, et que Sa Majesté n'a eu d'autre objet en cela que de bénéficier et contenter les gens de ce pays qui sont privés depuis longtemps du commerce de l'Espagne, dont ils profitoient du temps passé ; et comme ce commerce séparé est plus de leur goût et leur est plus utile que celui qu'on feroit au moien d'une compagnie, je ne vois pas qu'il y ait des raisons pour y faire aucun changement, et qu'on dût admettre des étrangers, et particulièrement des Anglois, parce que la cour d'Angleterre a fait faire plusieurs instances à notre très auguste maître, d'exclure les sujets de la Grande Bretagne de toute participation au dit commerce, ce qu'il a trouvé bon d'accorder pour faire cesser les plaintes de la compagnie orientale d'Angleterre, laquelle par dessus cela a supplié le roy d'obtenir de notre cour qu'on n'employe aucun des dits sujets à la navigation et au commerce des Indes...

» Quand à la seconde, la chose me paraît beaucoup plus praticable, car il n'y a ici aucune compagnie d'assurance qui soit déjà établie, et nous n'avons à cet égard aucun engagement avec la cour britannique, et il n'y a point d'apparence qu'on en veuille prendre à l'avenir, car il n'y a rien de si naturel et de si libre que chaque état puisse former de pareilles compagnies dont on a déjà érigé plusieurs en Hollande par la seule autorité de chaque ville... »

Le marquis de Prié était peu favorable, comme on peut en juger par la pièce précédente, à l'établissement de compagnies transatlantiques. Il préférait le champ libre à l'industrie privée, et conserver l'ancien système des passeports ou lettres de mer, qu'il jugeait plus avantageux aux intérêts du gouvernement. On accusait le baron de Cloots d'avoir contribué à le raffermir dans cette résolution et ce dernier se vit bientôt l'objet d'attaques passionnées. Voici un document de l'époque, tiré des archives générales de Belgique, secrétairerie d'État et de guerre, qui en donnera quelque idée.

Note sur le baron de Cloots. (On lit en marge du document les mots : *tibi soli*, et sur le dos le titre suivant :

Idea général del baron Cloots).

« Le baron Cloots est hollandois ; il est né à Amsterdam, où il a un frère banquier, et tous ses parens. Il a fait paraître dès sa jeunesse des airs gascons, hautains, meprisans...

» Il a épousé une femme d'Anvers, assez riche, et qui a un frère nommé de Pret, qui fait le banquier, et est assez entendu dans les affaires de commerce...

» Avec ses mauvaises qualitez, on ne conçoit pas comment Cloots a pu gagner la faveur de Mr le marquis de Prié, qui lui a procuré des lettres de naturalité et le titre de baron.

» C'est à lui qu'on a accordé le premier passeport pour aller trafiquer aux Indes. Là dessus, il s'est fait valoir comme si le vaisseau qu'il avait fait partir étoit à lui, ou comme s'il y avoit le principal intérêt. Cependant lorsque ce premier vaisseau est revenu à Ostende, richement chargé, le pâté a été découvert. Une foule d'anglois sont accourus, qui ont donné les ordres pour décharger les marchandises et pour les faire vendre, et lorsque les gens commis par Mr le baron Cloots ont voulu parler et s'immicer, les Anglois les ont mortifiés, disant que Cloots n'étoit que leur agent et qu'il n'avoit qu'un petit intérêt de 20 mille florins. Or, de tels vaisseaux n'ameinent point ou peu d'utilité dans le pays. Les étrangers l'emportent chez eux, se servant, selon le proverbe, de nos pattes pour tirer les marrons du feu.

» Il a obtenu dans la suite de nombreux passeports, et s'étoit tellement rendu le canal de ces sortes de grâces, que l'on avoit peine à en obtenir que par lui : ce qui faisoit murmurer assez hautement et jusques à là que le bruit a couru que quelques personnes s'étoient adressées à Vienne immédiatement pour en obtenir.

» S'étant ainsi rendu odieux, il n'a plus osé faire si ouvertement le favori, et c'est pour cela qu'ayant un projet d'une compagnie de commerce à présenter, il s'est servi d'un certain du Peray qui, selon toute apparence, n'agissoit que sous ses ordres, car M. le marquis de Prié s'étant servi du sieur Castillon, conseiller du commerce, pour envoyer à Anvers une copie de ce projet, il y eut ordre en même temps de le faire examiner par plusieurs banquiers, et principalement par ceux qui seroient dénommez par le baron Cloots.

» Cependant le projet ne fut point goûté, et on croit que tous ceux où Cloots sera soupçonné d'avoir une principale direction seront

toujours rejettez, parce qu'on n'aime pas d'être associé avec lui ni en dépendre, car jamais il n'a été plus vray qu'à son égard de dire que « qui a compagnon a maistre ».

» Ayant donc reconnu qu'il seroit difficile pour lui de primer et de dominer dans une compagnie de commerce, il y a bien de l'apparence qu'il en a dégouté Mr le marquis de Prié, et qu'il l'a porté a y préférer le commerce par des vaisseaux particuliers, et on a continué d'accorder des passeports pour des vaisseaux, et le plus souvent à l'intervention du baron Cloots, qui semble avoir toute l'autorité et toute l'inclination de M. le marquis de Prié à sa disposition ».

Quatre vaisseaux, parmi lesquels la *Concordia*, revinrent des Indes en 1721. Vers le milieu de la même année un navire belge, confié au capitaine Thomas Gournay d'Ostende, se rendit en Chine. Adrien Leemans, provincial des Récollets, avait été attaché à l'expédition en qualité d'aumônier. François Rosa, de Gheel, était supercargo, ou chef de la comptabilité commerciale ; Jean Beuckelaer, d'Anvers, premier lieutenant ; Luc de Jaeger et Pierre Verbeke, pilotes ; Gérard Rossens d'Anvers, commis aux écritures ; Joseph Swaertzen, de Tirlemont, chirurgien ; Pierre Seghers, majordome ; Guillaume Gallaerd, d'Ypres, charpentier ; Weymans d'Anvers, sonneur de trompe ; Antoine Guilleton, d'Ostende, voilier ; Gilles Pins, d'Ostende, forgeron ; Michel Bemortel, d'Ostende, vigie ; B. Schoncken, de Venloo, directeur de l'artillerie ; J. B. Cruzaert, d'Anvers, économiste. Sur les quatre... six marins formant le reste de l'équipage, on comptait 33 Belges.

Sur ces entrefaites, l'Empereur réclamait satisfaction pour l'insulte faite à son pavillon sur les côtes de Guinée, ainsi qu'une indemnité de 300.000 florins en faveur des armateurs auxquels les Hollandais avaient fait subir des pertes. On finit par leur rendre justice, mais non sans de longs pourparlers.

Un navire belge, commandé par Balthazar Roose, ayant été pris par des pirates non loin de l'île Bourbon, fut reconquis par son équipage durant l'ivresse des vainqueurs.

Les négociants belges, pénétrés des avantages qui résultent de l'association, surtout pour les entreprises lointaines, ne cessaient de solliciter la formation d'une compagnie générale de navigation, dûment autorisée. La Hollande, appuyée par l'Angleterre, la France et l'Espagne s'y opposaient vivement. Des négociations s'ouvrirent enfin entre l'administration autrichienne et les intéressés. C'est à cette période qu'il faut rapporter la pièce suivante, qui nous révèle les hésitations.

tations du gouvernement impérial. On se rappelle, d'ailleurs, que le marquis de Prié était opposé au projet :

« Note sur l'octroi demandé pour l'établissement
d'une compagnie de commerce aux Indes ».

« 1. — L'établissement d'une compagnie de commerce à Ostende par une société considérable est d'une telle conséquence que le service de Sa Majesté Impériale et Catholique requière d'en examiner toutes les parties à fond avant d'accorder l'octroy demandé, pour prévenir tous les inconvénients qu'une telle compagnie aussy formidable pourroit s'aroger par une autorité trop despotique, parce que le colège des directeurs se trouve éloigné de la cour, d'où le ministère ne peut pas y avoir l'œil, et par conséquent se pourroit aroger une espèce d'indépendance, dont le génie de la nation incline, par l'octroy qu'on leur accordera ; on peut les prévenir de manière que Sa Majesté Impériale et Catholique, ou son gouvernement, puisse avoir une entière connaissance de tout ce que la compagnie pourra entreprendre ; il seroit bon de pouvoir lier d'intérêt la dite compagnie avec les pays héréditaires, de manière qu'ils deussent employer une somme considérable dans les actions de la compagnie orientale, qui seroit en même temps une caution de leur bon comportement.

» 2. — Il n'y a pas d'apparence que l'on puisse accorder la demande que la compagnie fait dans l'octroy, art. 32, de pouvoir tirer tous les bois et autres matériaux pour la construction des vaisseaux et autres barques pour leur navigation hors des pays d'Autriche, sans aucun droit. Sa Majesté accorderoit par là tout ce qu'elle a de plus précieux pour les pays héréditaires d'Autriche, qui n'a jusqu'à présent qu'un très petit commencement ; outre que cet article est accordé à la compagnie orientale, l'on verra ci-dessous que l'on pourra concourir avec ceux d'Ostende pour leur fournir tout ce qu'ils auront de besoin pour un prix raisonnable, en y trouvant bien leur compte ; il ne seroit pas juste que les Flamants fussent les seuls favorisés au préjudice de tous les sujets de Sa Majesté dans les pays héréditaires.

» 3. — Comme il importe à Sa Majesté et au bien de ses États de les unir autant d'intérêts qu'ils sont de domination, il paroît qu'il conviendrait d'engager les Flamants ou la compagnie d'Ostende de s'intéresser pour un ou deux millions dans la compagnie orientale de Vienne, à laquelle on vient d'accorder les privilèges compris dans la pièce ci-jointe ; pour leur seureté ils pourront avoir une ou

deux personnes dans la direction de la compagnie, comme directeur, qui auront connoissance de toutes les entreprises que l'on fera de la susdite compagnie orientale.

» 4. — La compagnie orientale peut fournir tous les bâtimens que la compagnie d'Ostende aura besoin, de même que les matériaux et autres, pour un prix raisonnable et à meilleur marché qu'ils le pourront avoir aux Pays-Bas, de manière qu'ils pourront tous jours être pourvus de tous leurs nécessaires.

» 5. — Avant d'accorder l'octroy des privilèges demandé pour les Flamans, on pourroit leur proposer les conditions cy-dessus ; il est à présumer, plutôt que d'abandonner la navigation qu'ils ont commencé avec grand avantage, qu'ils accorderont la demande qu'on leur fait en faveur de la compagnie orientale, ce qui seroit un moyen, par le capital que les Flamans devroient intéresser dans cette compagnie, à la mettre d'abord en état de faire de grands profits, qui seroit un grand avantage pour les pays héréditaires d'Allemagne, et pour les pays d'Italie sujets de Sa Majesté impériale et catholique. »

Toutes ces difficultés finirent par s'applanir et, le 2 septembre 1722, l'Empereur informa le magistrat d'Ostende de son intention d'y former une compagnie de navigation aux Grandes Indes.

L'octroi suivit de près cette communication. Il est daté du 19 décembre 1722. En voici les principales clauses :

- I. Il est permis à la compagnie de naviguer et de commercer dans les deux Indes et sur les côtes d'Afrique, des deux côtés du Cap-de-Bonne-Espérance, durant un terme de 30 ans.
- II. Elle aura le monopole de ce commerce, et III. toutes permissions contraires sont annulées.
- IV. Les sujets des Pays-Bas ne pourront s'intéresser à nulle autre association du même genre.
- V. Il est permis à la compagnie d'arborer sur ses vaisseaux le pavillon impérial et royal, et il lui est accordé le droit de se servir de certaines armoiries, pour sceau.
- VI. Il est loisible à tous d'entrer dans la compagnie, par achat d'actions, souscription, etc.
- VII. Les tuteurs pourront prendre des actions de la compagnie pour partie de l'argent qu'ils auront en caisse.

3. HISTOIRE DE LA COMPAGNIE D'OSTENDE (suite).

1722.

VIII. Après l'espace d'un mois, les étrangers pourront devenir actionnaires.

IX. Les naturalisés ont, à cet égard, le même droit que les nationaux.

X. L'Empereur renonce au droit d'aubaine concernant les étrangers faisant partie de la compagnie.

XVIII. La compagnie devra employer des vaisseaux qui lui appartiennent ; les équipages devront être à ses gages, sous ses ordres et prêter serment.

XIX. Les fonds de la compagnie seront de 6 millions de florins ; il y aura 6.000 actions ; chaque action sera de 1.000 florins.

XX. Tout transfert d'action doit être constaté d'une manière légale.

XXI. On souscrit, pour obtenir des actions de la compagnie, à Anvers.

XXIII. Chaque souscripteur sera tenu de payer, en souscrivant, le 1^{er} quart de chaque action ; le 2^e quart sera soldé trois mois après la clôture des registres de souscription, et les deux autres quarts de six mois en six mois. Ils ne recevront leurs actions qu'après avoir complété ces paiements.

XXIV. Ceux qui seront en faute de faire ces versements aux époques fixées perdront ce qu'ils auront déjà donné.

XXV. Immédiatement après la clôture des registres, les actionnaires se rassembleront à Anvers, afin de s'entendre sur tout ce qui concerne la direction, etc.

XXVI. Il faut avoir 12 actions pour avoir une voix à l'assemblée. 50 actions ou plus, jusqu'à cent, donnent deux voix, 100 et plus, 3 voix. Nul ne peut en réunir plus de trois.

XXVIII. Les corps publics, s'ils prenaient des actions, seraient soumis aux mêmes règles, et pourraient envoyer des députés à l'assemblée, en nombre proportionnel à celui de leurs actions.

XXX. La compagnie agit par elle-même et par elle seule dans toutes ses affaires, pourvu qu'elle se soumette aux

prescriptions de l'octroi qui lui donne existence. L'Empereur se réserve l'interprétation des cas douteux.

XXXI. L'Empereur, pour cette fois seulement, nomme 7 directeurs. L'assemblée des actionnaires a le droit d'en nommer davantage, jusqu'à onze. Ils doivent habiter les Pays-Bas. Chacun d'entre eux devra avoir au moins trente actions. Ils devront avoir été négociants ou banquiers.

XXXIII. L'Empereur se réserve la nomination d'un des directeurs, pour la suite. Les directeurs prêtent serment. En cas de faillite, ils cessent d'être directeurs, de droit. Ils ne peuvent conserver leur position plus de 6 ans. Tous les deux ans, on les remplace par moitié.

LXXIX. L'information relative aux prises qui seront faites par la compagnie appartiendra à la cour de l'amirauté.

LXXX. Les capitaines et commandants des vaisseaux de la compagnie jouissent de la même autorité à bord de leurs bâtiments, que les capitaines des navires impériaux. La compagnie peut faire construire ses navires dans les Pays-Bas et en Italie, sauf dans les ports d'Istrie et de Dalmatie, réservés aux Viennois. La compagnie d'Ostende pourra néanmoins entrer en arrangement avec la compagnie de Vienne.

LXXXV. Franchise de droits sur le bois, les planches, les poutres, les mâts, le goudron, les toiles à voiles, les clous, les ancres et tout ce qui sert à la construction navale.

LXXXVIII. Il ne sera pas levé de droit de sortie sur les marchandises qui seront envoyées aux Indes dans les navires de la compagnie.

LXXXIX. On devra payer 6 % des mêmes marchandises au retour, sur le prix auquel on les aura vendues. Ce droit est destiné à entretenir les défenses militaires de l'état.

LXXXX. La compagnie peut acheter des territoires, élever des forteresses, etc., etc.

On avait fait défense, quelque temps auparavant, de délivrer désormais des passeports à des particuliers, pour l'expédition de vaisseaux aux Indes et en Chine. Le marquis de Prié s'était efforcé cependant d'obtenir une exemption à cette défense, en faveur du S^r de Pret, dont le nom a déjà été cité. Il existe, à cet égard, une lettre curieuse, adressée par le marquis au prince Eugène. Elle est datée du 31 juillet 1722, de Bruxelles (Arch. du roy., secret. d'État et de guerre).

« Comme il y a longtemps que le S^r de Pret a un passeport pour faire un second voyage en Bengale, et que toute la dépense en est déjà faite, on ne peut l'empêcher d'y envoyer le vaisseau qu'il a acheté et équipé pour cet effet, et dont la cargaison est assortie et payée, sans luy faire tort, et sans endommager beaucoup tous les autres intéressés.

» D'ailleurs, comme il y a employé les S^{rs} Hume et Harrison, l'un en qualité de premier super-cargo, et l'autre comme capitaine et second super-cargo, qui se sont démêlés heureusement du premier voyage, et qui se sont engagés à faire le second malgré leurs parents, si le vaisseau ne partoît pas, il seroit juste de les désintéresser de la perte de temps qu'ils ont vaqué en Hollande pour l'achat du navire et pour celui des marchandises de la cargaison, outre le dédomagement qui leur seroit dû pour l'intérêt qu'ils ont pris eux-mêmes dans le vaisseau.

» Outre ces raisons, qui regardent les particuliers, il y en a une autre qui intéresse le public, et qui rend en quelque manière le départ du dit vaisseau nécessaire pour le bien du commerce des sujets de S. M. au royaume de Bengale.

» Car, comme c'est aux dits Hume et Harrison que le nabab de Bengale accorda, au mois de Janvier 1721, la permission de trafiquer dans le pays de son gouvernement, comme venant de la part de l'empereur d'Allemagne, en leur promettant de leur désigner et donner un endroit propre pour établir une factorerie et bâtir un fort, pour la commodité et la sûreté du commerce des sujets de Sa Majesté, d'abord qu'il luy en feroient la demande, et qu'un pareil établissement ne peut manquer d'être avantageux au dit commerce, même sans être à charge à ceux qui y seront intéressés, il me paroît qu'il convient d'accepter la dite offre et qu'on ne peut rien faire de mieux que de changer les dits super cargos à qui la promesse a été faite, et qui seuls connoissent le terrain, de convenir avec le naba, des conditions de l'établissement et de prendre possession du lieu qui leur sera marqué pour cet effet, d'autant plus que les soins qu'ils se donneront, en exécutant la dite commission à l'occasion de leur voyage, ne coûteront rien aux finances de Sa Majesté ni aux marchands du païs.

» J'avois été informé de l'accueil que le dit nabab avoit fait aux dits Hume et Harrison par la relation de leur premier voyage, qui fut envoyée à V. A. l'hiver dernier par le baron Cloots ; mais comme je souhaitois d'être instruit de plusieurs autres particularités touchant le dit établissement, et d'autres qu'on pourroit faire ailleurs je manday icy le S^r de Pret avec les dits super-cargos à

leur retour d'Amsterdam, vers la fin du mois de juin dernier, pour les entendre là dessus de vive voix, et s'y étant rendus tous trois, j'eus plusieurs conférences avec eux deux jours de suite, dans lesquelles ils confirmèrent de bouche ce qu'ils avoient rapporté auparavant par leur dite relation, à quoy ils ajoutèrent d'autres circonstances, dont il n'y est pas fait mention, dont le présis est :

» Qu'étant arrivés à bord de leur vaisseau nommé la *Ville de Vienne* dans la rivière de Gange, qui baigne Hugley et plusieurs autres villes du royaume de Bengale, les Anglois et les Holandois s'étoient des mouvements pour traverser leur commerce, en quoy il leur étoit d'autant plus facile de réussir qu'ils avoient là leurs établissements depuis longtemps, et que le dit vaisseau devoit passer au milieu des leurs dans la dite rivière et y trafiquer à leur vue et à la portée de leur canon, et que de plus ils étoient les maîtres de tous les bons pilotes, sans le secours desquels le navire ostendois ne pouvoit ni monter ni descendre la rivière.

» Mais quant au nabab et aux autres naturels du païs, ils disent qu'ils en ont été accueillis avec beaucoup de distinction et caresses, quoiqu'ils eussent rencontrés avant leur départ quelques mauvaises difficultés de la part du Gouvernement subalterne du païs, par un accident inopiné et extraordinaire, dont le nabab n'avoit aucune connoissance.

» D'abord qu'ils furent arrivés à la hauteur du port de Hugley dans la dite rivière, conduits par un pilote hollandois qui les croyoit anglois, ils firent à celui qui étoit à la tête du petit gouvernement un présent de peu de valeur à l'accoutumé, mais celluy-là ayant été disgracié par le nabab avant qu'ils pussent avoir toutes leurs marchandises de retour à bord, son successeur les vouloit obliger à luy faire aussy un présent, mais les deux officiers qui connoissoient l'usage du païs, et qui ménageoient bien les intérêts de leurs commettans, déclarèrent hardiment que comme ils avoient déjà rempli leur devoir par le présent qu'ils avoient donné au prédécesseur de ce dernier, ils ne donneroient rien à celui qui s'étoit aviser de les vexer, contre l'intention du nabab et sans sa participation, et ils firent voir bientôt, à la surprise des *Anglois, François et Hollandois*, et à la grande satisfaction des naturels du lieu, qu'ils étoient aussi braves soldats qu'habiles négociants.

» Ils firent déclarer publiquement au dit gouverneur subalterne qu'ils ne permetteroient à aucun vaisseau more de descendre ou monter la rivière jusqu'à ce qu'on leur auroit délivré le reste de leurs marchandises, qui étoient encore à terre, et ayant mis leurs vaisseau en état d'exécuter leur dessein, le dit gouverneur subalterne

s'en trouva si embarrassé, d'autant plus qu'il étoit menacé par les marchands du païs, qu'il prit le parti de se rendre à la raison, à tel point qu'il a demandé pardon à Hume et Harrison de sa conduite envers eux, en leur déclarant qu'il leur donneroit dans la suite des marques de son amitié dans toutes les occasions qui se présenteroient.

» Ce démêlé ayant été ainsy heureusement terminé, les dits super cargos firent embarquer leurs marchandises, et partirent paisiblement, conduits par un pilote anglois qui étoit au service de la compagnie, et qui est revenu avec eux à Ostende, n'ayant plus osé retourner, à cause qu'il luy estoit défendu, à peine de la vie, de les assister.

» Après qu'ils m'eurent fait ce récit succinctement, qui est conforme à leur dite relation, je leur demanday s'ils avoient rencontré d'autres obstacles dans l'exercice de leur commerce, et de quelle manière ils avoient obtenu la permission de négocier au dit royaume, sur quoy ils répondirent qu'outre les dites difficultés qu'ils avoient rencontrées de la part des Hollandois et Anglois et du dit gouverneur subalterne, un prêtre, qui étoit sur le lieu, qu'on croit être l'agent du *père auguste*, manqua de leur faire susciter un autre embarras.

» Il y avoit quatre ans que ce prêtre étoit dans le païs du Gouvernement du nabab de Bengale. Il y avoit fait accroire à ce vice-roy qu'il estoit autorisé de la part de Sa Majesté Impériale, de traiter avec luy d'un établissement pour le commerce de ses sujets, et le nabab ayant ajouté foy à ce qu'il luy disoit, il s'est passé un contract entre eux, par lequel le prêtre s'est obligé au nom de l'empereur à payer au nabab 150.000 rupis, valant 23 $\frac{1}{2}$ sols pièce, argent de ce païs, pour une pièce de terre en quelque endroit vers le bord de la rivière, pour y établir une factorerie et bâtir un fort, à compte de quoy il s'est engagé de payer 60.000 rupis à l'arrivée du premier vaisseau, avec promesse d'acquitter le reste par les premiers navires qui arriveroient dans la suite.

» Dès que le dit prêtre eût appris qu'il étoit arrivé un vaisseau dans la rivière de Gange arboré du pavillon impérial, il fit sçavoir au nabab que l'un des navires qu'il attendoit étoit venu, et luy demanda la concession et le serepeau, qui est un présent consistant en une veste et un turban (qu'on fait d'ordinaire aux Européens qui font des établissements dans les États du Grand Mogol), pour le porter au commandant dudit navire.

» Mais le nabab qui doutoit de la sincérité du prêtre et de la vérité de ce qu'il luy avoit dit, fit demander aux dits Hume et Harrison

ce qui en estoit, à quoy ils répondirent qu'ils étoient venus seulement pour s'instruire des lois et usages du païs, et pour si l'empereur, leur très auguste maître, trouveroit des dispositions favorables pour établir, pour l'avantage de ses sujets, un commerce avec le royaume de Bengale, y ajoutant qu'ils n'avoient jamais connu, ni ouï parler du dit prêtre avant leur arrivée, et qu'ils ne vouloient être responsables d'aucun de ses contrats, disant de plus qu'ils ne doutoient pas que ce ne fut un imposteur, et qu'il ne pouvoit avoir aucune commission de l'empereur, puisqu'ils devoient en être informés en cas qu'il y en eut eüe, pour avoir été envoyés à Bengale, qui étoit le lieu de leur destination, et que comme ils n'avoient point d'instructions sur l'affaire dont il s'agissoit, ils prendroient plus tôt le parti de quitter le port, que de former des disputes là-dessus.

» Cette réponse qui est judicieuse et dans l'ordre, ayant été donnée par écrit par les dits super cargos, ils demandèrent pareillement par écrit la permission de négocier sur le pied que les autres nations de l'Europe trafiquoient dans le païs, à quoy le nabab a consenti sans difficulté et sans les vouloir engager à rien à titre ou prétexte de ce qui étoit convenu entre luy et le prêtre, par l'acte qu'il a expédié et signé pour cet effet en langue persane, à Muxtarad sous une date qui revient au 6^e Janvier 1721, que je joins icy en original...

» Voilà un acte autentique expédié et signé dans les formes, qui donne aux sujets de Sa Majesté le pouvoir de trafiquer librement au royaume de Bengale, sans qu'il ait coûté un sol aux finances de Sa Majesté, ni aux intéressés dans le vaisseau, à la réserve d'une somme modique que Hume et Harrison ont déboursée pour solliciter la concession et l'expédition du dit acte de permission, dont ils ont produit des quittances en bonne forme, et dont leurs commettans étoient très satisfaits, de même que de l'heureux retour qu'à fait ce vaisseau, ayant rendu 56 % de dividend, après avoir jetté les fondements d'un commerce avantageux dans un païs qui est l'un des plus riches et des plus commerçans de toute l'Asie, au lieu que le voyage du S^r La Merveille a décrédité le négoce naissant de ce païs, et tourné en pure perte à tous les intéressés.

»
» Je leur demandais ensuite quel étoit l'usage suivi au royaume de Bengale par rapport au payement des droits ; sur quoy ils me dirent que les Anglois étoient les seuls européens qui y étoient exempts de tous droits, en vertu d'un privilège que le Grand Mogol leur avoit accordé vers la fin du siècle précédent pour une raison assez singulière, qui est que le Mogol ayant contracté un mal vénéré

rien, ses médecins, qui n'y entendoient rien, crurent que sa maladie étoit incurable parce qu'ils en ignoroient la cause.

» Le Grand Mogol se trouvant dans cet état désespéré, dépêcha un exprès au nabab de Bengale, le requérant de s'informer si, parmi les Européens établis dans le païs de son gouvernement, il y avoit quelques habiles médecins, et, en ce cas qu'il y en eut, de luy envoyer les plus fameux sans perte de tems pour les consulter sur une maladie dont la nature étoit inconnue aux siens.

» Le nabab s'étant mis en devoir d'exécuter cet ordre, trouva que la compagnie angloise avoit un chirurgien qui étoit en vogue et passoit pour fort habile dans sa profession, lequel il envoya en poste à la cour du Grand Mogol, où étant arrivé, il tira bientôt le dit prince d'affaire.

» Après cette guérison qu'on regardoit comme un miracle, le Grand Mogol requit le dit chirurgien de luy déclarer quelle récompense il vouloit avoir pour luy avoir sauvé la vie en l'assurant qu'il n'avoit qu'à parler et qu'il luy accorderoit tout ce qu'il luy demanderoit.

» Sur quoy le chirurgien demanda que la compagnie angloise fût exempte à perpétuité de tous droits dans le royaume de Bengale, ce que le Grand Mogol luy accorda sans ésitation, et luy en fit expédier l'octroy sur le champ, avec un ordre au nabab de mettre la dite compagnie en possession de cette exemption, dont elle a joui pareillement depuis ce tems là jusqu'à l'heure qu'il est. Ceux qui sont les plus privilégiés après les Anglois, sont les Hollandois qui ne payent rien pour les marchandises qu'ils y font entrer sans en excepter leurs épiceries, et ceux imposés sur la sorte ne vont qu'à deux pour cent de la valeur, dont ils ne payent d'ordinaire que la moitié, car, comme il est défendu de visiter leurs vaisseaux en sortant, ils ne déclarent qu'environ la moitié de la valeur de leurs cargaisons...

» Comme le voyage que Hume et Harrison se sont engagés de faire en Bengale pour compte du S^r de Pret, fournissoit une occasion des plus favorables pour obtenir la permission de faire un établissement sur le bord de la rivière de Gange dans un endroit convenable, et pour en prendre possession, je me suis ouvert à eux là dessus en leur proposant de leur en donner la commission.

» Sur quoy ils me dirent qu'il s'en chargeroient volontiers, s'ils pouvoient le faire sans courir le risque d'être ruinés, mais que, comme ils étoient Anglois, et qu'il étoit défendu sous des peines très rigoureuses par un acte du Parlement passé en 1721, qui est confirmatif de plusieurs autres ordonnances prohibitives, à tous les sujets de la couronne de la Grande-Bretagne de s'engager dans

le service des étrangers, soit souverains ou particuliers, pour la navigation ou le commerce des Indes, ils me prièrent de les excuser de la dite commission, dont la compagnie angloise seroit beaucoup plus irritée et feroit d'ailleurs beaucoup plus de bruit que plusieurs voyages faits sur le pied qu'on a entrepris et continué le dit commerce jusqu'à présent.

» A quoy ayant répliqué qu'ils seroient protégés de la part de Sa Majesté Impériale, et qu'ils pouvoient s'en assurer et compter là dessus, ils se sont enfin déterminés à se charger de convenir avec le nabab de Bengale, des conditions de l'établissement dont il s'agit suivant les instructions que je leur en donnerois.

» Ainsy il me semble qu'il convient de profiter de cette occasion et de donner aux dits super-cargos les ordres et les instructions nécessaires pour obtenir du nabab la concession requise pour faire un bon établissement, et d'envoyer par eux de quoy fournir au payement de la moitié du prix qui sera arrêté, et de les faire accompagner de trois ou quatre personnes du païs pour prendre possession du terrain qui leur sera marqué et donné en propriété pour l'établissement d'une factorerie et la construction d'un fort, et pour y rester avec le pavillon impérial, qui y sera arboré et respecté, en attendant qu'on sçache par le retour de leur vaisseau à quoy montera toute la dépense après quoy l'on enverra l'autre moitié du prix, avec un ou deux ingénieurs pour bâtir un fort, et des soldats pour le garder, et quelques marchands de bonne réputation pour y établir une factorerie, en cas que Sa Majesté trouve bon d'approuver cette direction ; sur quoy j'attenderay ses ordres avec le dit *Purvanna* ou acte de permission en original, qui doit servir de titre aux dits Hume et Harrison, tant pour le libre exercice du commerce qu'ils vont faire en Bengale sur le pied que les Hollandois y trafiquent, que pour engager le nabab à accomplir sa promesse par la concession d'un terrain propre à y faire l'établissement dont on a besoin.

» Comme j'ay appris, tant des S^{rs} Hume et Harrison que d'autres, que les nababs des états du Grand Mogol reçoivent des présents lorsqu'on fait, outre l'argent comptant qu'on leur paye suivant les contrats qu'on fait avec eux, et que rien ne les charme tant que les armes à feu et armures, façon de l'Europe, j'ay chargé le S^r de Pret d'en faire quelques douzaines de différentes espèces à Liège, où l'on en fabrique d'une beauté extraordinaire et non pareille.

» Ce présent qui ne coûtera que peu de chose sera fort agréable au nabab, et l'engagera à appuyer les sujets de Sa Majesté en tout

ce qui pourra contribuer à la liberté et à la sureté de leur commerce...

»

Voici un autre document, aussi circonstancé que le précédent, relativement à l'histoire de quelques navires partis pour l'Orient avant l'installation de la compagnie d'Ostende :

« 17 août 1722.

Jacques Maelcamp au prince Eugène de Savoie ».

« Monseigneur, je prends la liberté de communiquer à V. A. S. le grand affront fait au pavillon Impérial, dont les nouvelles nous sont parvenues par des lettres d'Angleterre, mais l'espérance d'un faux bruit m'a fait différer d'en donner part à V. A. S. Cependant, comme elle continue, étant venues par trois vaisseaux anglais depuis peu arrivés en Angleterre, par où nous n'avons lieu d'en avoir aucun doute, le cas est que mon vaisseau, nommé la *Flandre*, commandé par le capitaine Joannes Willems, est parti d'Ostende dans le mois de février 1721, en compagnie d'un de mes vaisseaux nommé *Saint-Joseph*, tous deux destinés pour la Chine, dont ce dernier est heureusement de retour depuis un mois, mais le malheur ayant voulu que le premier, par une grande tempeste et brulliard, a esté séparé et jeté hors de sa route pour passer le destroit de Sunda, par où il a esté obligé, pour rafraichissement, de relâcher à Bencola, forteresse à la compagnie Anglaise, dans l'isle de Sumatra, aux Indes Orientales, située aux environs de 20 lieux du susdit destroit de Sunda à l'est, où dans ce temps il est impossible de regagner le dit destroit, par les vents et grands coulants d'eaux qui durent 5 à 6 mois ; à sa relâche, sans aucune raison et sans respecter le pavillon et pasport de S. M. I. et C., le gouverneur de la susdite compagnie nommé Pike, s'est fait maistre de mon dit vaisseau par stratagème, dont il a d'abord enlevé tout le capital d'argent destiné pour le commerce, et envoyé à Madras, place principale de la ditte compagnie angloise, située sur la coste de Coromandel, sans encore sçavoir comme ils ont traité l'équipage où elle est devenue ; il est mesme à craindre que la plus grande partie serat crevé de misère et de chagrin.

» J'espère que S. A. S. voudrat bien considérer le grand deshonneur fait au pavillon de S. M. I. ; l'action est des plus noires et inhumaines ; elle est contre le droit des gens, mesme plus que barbare, n'ayant point de nation où elle accorde asile dans la nécessité. La ditte nation angloise la donna aussi aux Indes à toute nation sauf

aux sujets de S. M. I., ce qu'y est bien insultant qu'eux seuls ont l'exclusion. Nous avons présentement, mes intéressés et moy, une pleine confiance que Sa dite Majesté nous accordera sa protection dans cette occurrence, et qu'elle voudrait bien faire demander à la compagnie angloise aux Indes Orientales, réparation d'honneur de l'affront fait à son pavillon, avecq un désintéressement complet des dommages et intérêts y souffert par ses sujets, en quoy je prie, comme directeur de l'armement, très humblement V. A. S. de nous y vouloir accorder son secours, voulant bien l'informer que, si la réparation et désintéressement n'est tout à fait complet, que le commerce des Indes va entièrement échouer.

» Toute autre nation y est attentive, aussi la nation angloise, voisine tant jalouse de ce commerce, pour avoir enlever de mesmes nos vaisseaux. C'est une occasion qu'y donnerait la perte entière ou l'établissement ferme de notre commerce aux Indes ; il seroit bien triste et malheureux qu'après toutes les pertes souffertes par les pirates, que nous serions sujets à l'enlèvement de nos vaisseaux par la nation qu'y est en alliance avecq sa Majesté Impériale. Toute la nation a beaucoup d'espérance dans la protection de V. A. S.

» J'y place toute la mienne, la priant d'estre convaincus du très profond respect et la parfaite soumission avec laquelle je suis, Monseigneur, etc... »

« Copie du mémoire contenant le sujet des plaintes de M. Maelcamp, touchant le navire nommé la *Flandria*, lequel mémoire a été mis en mains de son Excellence le comte de Starckenberg, ambassadeur de S. M. I. et C. à Londres. »

« Jacques Maelcamp, négociant dans la ville de Gand, aiant obtenu la grâce et permission d'équiper un navire pour l'empire de la Chine, a fait acheter un à Londres en argent comptant, lequel il a fait venir à Ostende en Flandres, où il l'a équipé et pourvu de tout le nécessaire pour faire le dit voyage, d'où il est parti au commencement du mois de febvrier 1721, muni de la patente de S. M. I. et C., sous le nom de la *Flandria*, commandé par le capitaine Joannes Willems, lequel, aiant continué son voyage jusques à la hauteur des illes de Paulo et Amsterdam, en deçà du détroit de la Sunde, où il fut accueilli d'un gros temps et jetté ensuite par la tempeste sur la côte de Sumatra, où il étoit obligé de mouiller le 9 d'aoust 1721 à la rade du fort de Bencoulo, appartenant à la compagnie des Indes Orientales d'Angleterre, qu'il salua d'abord de

cinq coups de canon, aiant choisy cet endroit pour y relâcher préféablement à tous autres, à cause que le dit fort appartenoit aux sujets d'une puissance qui était amie et alliée de S. M. I. son très auguste maître. Dans cette juste croyance et confiance, le dit capitaine Joannes Willems alla le lendemain au matin 10 dudit mois d'aoust à terre avec un de ses pillottes, et s'adressa d'abord au dit gouverneur Isaac Pyke, le priant, après luy avoir fait connoître qu'il étoit et d'où il estoit venu et où il alloit, de luy accorder la permission de faire de l'eau, surquoy le dit gouverneur luy aiant demandé inspection de la commission qu'il disoit avoir de Sa Majesté Impériale, il la luy montra sans aucune difficulté ou défiance, ne doutant pas qu'il ne luy rendit après en avoir pris la lecture, mais il vit bientôt qu'il s'étoit mespris, par le procédé irrégulier de ce gouverneur, lequel retint le dit passeport, et fit ôter au capitaine Willems tous les autres papiers qu'il avoit sur luy, avec son espée et son chapeau, et le fit mettre ensuite aux arrêts avec tous ceux qui étoient venus à terre, et ordonna ensuite qu'on tirât les chaloupes à terre. Après que le dit Pyke eût fait ces démarches, il fit mener le 11 dudit mois d'aoust le vaisseau la *Flandria* dans la baye, à la surprise du supercargo, nommé Guillaume Vanden Haute, lequel s'est rendu sur le champ à Bencoulo, accompagné de l'aumonier et François de Horne, et y étant arrivé, ils demandèrent au gouverneur la raison de la manœuvre qu'il venoit de faire, au mespris de la commission et pavillon de S. M. I. et Catholique, dont le dit vaisseau étoit arboré, à quoy il donna pour toute responce un ordre de les mettre tous trois en arrest, où ils furent détenus inhumainement trois jours et trois nuits sans boire et sans manger.

» Le vaisseau étant ainsy dégarni de tous ses officiers, le dit Pyke le fit désarmer la nuit du 13 au 14, aiant fait transporter à terre toutes les voiles, poudres et armes à main, et aiant confié la garde du navire aux officiers de la compagnie, il fit mettre le supercargo en liberté, le 14, avec l'aumonier et le dit de Horne, en déclarant au premier que le vaisseau étoit confisqué avec tous les effets de sa charge, sans luy avoir voulu dire pourquoy, et non content de ces violences, il fit contraindre à main armée les gens de l'équipage d'entrer au service de la compagnie.

» Le supercargo protesta hautement de vive voix de toutes les entreprises attentatoires le 17 du dit mois, et écrivit une longue lettre au même sujet au gouverneur Pyke le lendemain 18, à quoy il répondit simplement qu'il ne vouloit pas luy rendre compte de ses actions, et qu'il n'avoit qu'à s'adresser à la compagnie en Angleterre, après quoy il luy ordonna par escrit, vers le soir du même

jour, de dresser l'inventaire du chargement du navire, luy déffendant de luy plus parler ou escrire touchant la saisie du vaisseau, en luy déclarant qu'il se mocquoit de ses protestations.

» Ensuite de quoy le supercargo se mit en devoir de former le dit inventaire, qui fut achevé le 14 septembre, et délivré au gouverneur, lequel fit transporter à terre le 15 tous les effets de la cargaison du dit navire, tant argent comptant que marchandises, et les fit peser le 16. Après quoy le dit inventaire fut signé de par et d'autre, et comme le gouverneur fit savoir le 19 au dit supercargo qu'il devait se tenir prest pour être mené à Madrast, ce dernier protesta de nouveau de tous les dits attentats, tant à la charge de Pyke qu'à celle de la compagnie dont il avoit employé l'auctorité et les forces pour les commettre, mais en vain, le gouverneur n'ayant voulu faire aucune attention à ses protestations et plaintes.

» Depuis le 21 jusques au 25 ditto sont mis le supercargo et quelques autres officiers du dit vaisseau *Flandria* à bord du navire anglois nommé le *Darmouth*, destiné pour Madrast. Les capitaine, officiers et surplus de l'esquipage sont détenus prisonniers à Bancoulo, parmis lesquels partie dispersée par force dans les navires de la compagnie, et autres par nécessité obligez de prendre service, tant par mer que par terre.

» (Note). — Ce mémoire, déposé entre les mains du comte de Starkemberg, fut remis par celui-ci à Milord Carteret, secrétaire d'État à Londres, qui, à son tour, le fit parvenir aux directeurs de la compagnie des Indes. Ceux-ci répondirent, le 14 novembre 1722, qu'ils avoient lu avec beaucoup de chagrin le mémoire de Maelcamp ; qu'ils n'avoient jamais donné d'ordre au gouverneur ni au conseil de Bancoulo, ni à aucune personne de leurs établissement aux Indes de saisir les effets ou vaisseaux appartenant aux sujets de Sa Majesté Impériale et Catholique dans les Indes Orientales, mais que toutefois ils devoient représenter qu'ils n'avaient reçu de leur gouverneur, M. Pyke, ou de son conseil, aucun détail sur la saisie du vaisseau la *Flandre*. Ils ajoutaient que, faute de renseignements, force leur était de s'abstenir de prononcer un jugement dans cette affaire, etc. »

Revenons à la compagnie d'Ostende, désormais constituée. Il s'agissait, pour elle, d'obtenir, au nom de l'empereur, la concession d'un fort et d'un comptoir dans les États du Grand Mogol. Un anversois, le sieur Cobbé ou Gobbé, d'abord greffier de la monnaie dans sa ville natale, et plus tard lieutenant général de l'artillerie, fut chargé de cette négociation. Il s'embarqua à cet effet sur le *Charles VI*, qui mit à la voile le 7 janvier 1723.

La lettre suivante, écrite à l'empereur par le prince Eugène, le 2 janvier 1723, jette quelque jour sur cette affaire :

« Selon les informations que je viens de recevoir par une lettre du marquis de Prié en date du 21 du mois passé, le navire du négociant de Pret doit être actuellement sorti du hâvre d'Ostende pour Bengale avec toutes les dispositions nécessaires pour mettre en bon état l'établissement que l'on y a obtenu. Gobbé, officier d'artillerie et ingénieur, sujet né à Anvers, et d'ailleurs fort capable, a été chargé de cette direction et pour laquelle il a reçu toutes les provisions nécessaires.

» Le susdit marquis marque qu'il a eu toutes les peines du monde à trouver les sommes qui sont requises pour payer au nabab la reconnaissance accoutumée et fournir au fraix et aux bâtiment de la factorerie.

» Qu'il les a calculés avec Hume et Harrison, supercargo et capitaine du dit navire, à vingt cinq mil écus en espèce, outre deux ou trois mil écus à quoy peuvent monter les fraix de transport et le paiement des trois mois d'avance du monde qu'il a conduit avec luy.

»

» Que pour maintenir le crédit du commerce des Pays-Bas et les engagements pris par la Merveille fils, pour l'établissement de Coblon, il a ordonné de faire passer le dit navire aux côtes de Coromandel, et a envoyé par cette occasion l'argent nécessaire pour le paiement des deptes qui auront été contractées par l'officier qui est resté au commandement du dit Coblon, luy faisant tenir les trois années arriérées de ses gages et de ses gens, avec une année d'avance, pour tenir, par cette disposition, le prince de Vellours (?) et les Maures dans la conscience qu'on exécutera bientôt ce qui a été convenu par le dit de la Merveille. ».

Chacun attendait avec impatience, dans les Pays-Bas, le moment où la compagnie d'Ostende commencerait ses opérations. Une lettre du prince Eugène, datée de Prague, le 3 août 1723, donnera une idée de l'état des esprits à cette époque.

« Je reçois une lettre de Bruxelles par laquelle on me mande que la publication de l'octroy avoit causé une joye générale parmi tout le monde, et que la presse pour en avoir des exemplaires avoit été si grande les premiers jours, que l'imprimeur n'avoit pas pu suffire pour en fournir à tous ceux qui en vouloient ; que les directeurs procédoient de leur côté avec toute la diligence qu'on en pourroit désirer, et qu'ils avoient déjà averti le public, par les gazettes de

Bruxelles et d'Anvers, qu'ils procéderaient à l'ouverture des livres et à recevoir les souscriptions le 11 du courant. »

L'extrait suivant, d'une lettre des directeurs de la compagnie des Indes au marquis de Prié, d'Anvers le 13 août 1723, complète ce tableau :

« ... Nous avons pris la résolution de fixer l'ouverture des livres au 11 courant, de quoi nous avons informé les sujets de Sa Majesté Impériale par les gazettes et autres affiches publiques. Tout le monde attendoit avec impatience le dit jour de l'ouverture des livres qui fut célébré avec beaucoup d'éclat, le magistrat nous ayant procuré autant de marques d'honneur qu'il lui fut possible. Enfin, après une messe solennelle du Saint-Esprit, annoncée le jour précédent par le son de la grosse cloche de la cathédrale et à laquelle une foule de monde assista pour demander à Dieu un heureux commencement, nous nous sommes rendus sur la Bourse, suivis d'un grand concours où en moins de deux heures de temps, nous eusmes la satisfaction de voir plus de la moitié des actions enlevées. Cet ardeur continua l'après midy, et le lendemain à peu près de mesme, puisque nous fûmes dans la nécessité de renvoyer diverses personnes qui vinrent trop tard, les fonds de six millions estant remplis...

» De votre Excellence,

» les très humbles et très honorés serviteurs,

» Jacomo de Pret, Jacobus Maelcamp, Louis François de Coninck, Paulo de Kimper, Petrus Baert, Pietro Proli, Thomas Ra... (?) ».

Les directeurs de la compagnie avaient prêté serment entre les mains du marquis de Prié le 5 juillet 1723. Dès le 15, les actions étaient cotées à la Bourse à 12 % de bénéfice. L'empereur fit don à la compagnie de 150.000 patacons, et exempta ses navires de tous droits d'entrée et de sortie pendant les trois premières années.

Les plus grands noms du pays figuraient sur la liste des souscripteurs, ainsi qu'on peut en juger par le document que nous allons transcrire :

Anno 1723.

Liste des intéressés dans la compagnie générale des Indes, établie dans les Païs-Bas Austrichiens par octroy de Sa Majesté Impériale et catholique du 19 décembre 1722, qui ont entrée dans l'assemblée générale qui sera tenue à Anvers le 16 octobre 1723, divisée en 4 classes, par ordre alphabétique :

1. La première classe de ceux qui ont trois voix ;
2. La seconde de ceux qui ont deux voix ;
3. La troisième de ceux qui n'ont qu'une voix, pourtant nombre compétent d'actions pour être directeurs ;
4. La quatrième de ceux qui n'ont qu'une voix.
S. A. S^{me} le Prince Eugène de Savoye,
Son Excellence le marquis de Prié.

I CLASSE.

MM.

Le duc d'Arenberg, Jean Baptiste Cornelissen, le baron de Veecquemans, le comte de Windisgratz, Corneille Walkiers.

II CLASSE.

Jacob Baut, Pedro Baut, Laurent Betson, comte de Calenberg, Baron de Cloots, Louis François de Coninck, Pierre Cardon, Pierre Carpentier, Pierre Garnier, Paul de Kimpe, Carlos Maelcamp, Jacobus Maelcamp, J. B^{te} de Pester, André Pester, Arnoldo de Pret, Jacomo de Pret, Pietro Proli, De Maria Pauli, Thomas Ray, Jean François Wellens.

III CLASSE.

La ville d'Anvers, Joseph Berghin, Paul Charlé, Egide de Coninck, le maître des comptes Fraula, M. X. Ghellinck, Jean Pierre Heussens, Guillaume Joris, Prince de Ligne, comte de Lalaing, Pedro Meulenaer, Théodore Meulenaer, Lambert Renette, Martin Robyns, dame comtesse de Rupelmonde, François Schilders, Norbert Schut, Jacomo Vernimmen.

IV CLASSE.

Guillaume Archdeacon, pensionnaire Van den Broeck, Gaspar de Baut, Huberto de Baetens, Jean Baptiste Bollen, Jean Joseph du Bois, François Louis Baut, Jean Laurent van Bouchot, Michel Bellot, Joseph Broeta, Louis Bernaerts, Pierre Jean Bouwens, Rumoldus Bax, Josse Jacques Berrevoet, Diego Cortes de la Carrera, Médard de Clercq, Gaston Cuvelier, Jean Baptiste Christian, Guillaume van der Cruysen, Nicolas Joseph Charles, Jean Baptiste Cogels junior, Henri Eelekens, directeur général Fraula, abbé de S^{te} Gertrude, François Jérôme Gansacker, Jacques Xavier Goos, Mathieu Xavier Ghellinck, François Garaman, Georges Alexandre Goubau, Antoine Hellin, Noé Hellin, Louis van der Hecke, Jean Martin Van Hasselt, Louis de Heuvel, Gaspar Joseph van Horne,

Baron de Kieseghem, Jacob Gérard Knyff, André Mélchior van Kessel, Gaspar de Keeschiet, Joseph Kannekens, Ignace Benoît de Kerckhove, Arnoldo Lunden, François Hyacinthe Lunden, Guillaume Albert Lunden, Jérôme Albert Lindeman, Joseph van Laethem, comte de Maldeghem, Guillaume Joseph Van der Meere, Bernard la Motte, Clément Michot, François Mols, Jean Michel Melyn, Pedro Melyn, Jean Guillaume Mertens, Jean Jacques Misson, Pierre Moretus, Jean Jacques Moretus, Nicolas Joseph Madou, Jean Michel Maissone, Patrice Mac Neny, Mathias Nettine, la ville d'Ostende, Jacob van Overstraete, Nicolas van Overstraete, Paul François, Offermans, Melchior Pietersen, Paul Martin de Pret, prince de Rubempré, marquis de Ruby, marquis de los Rios, Claude Roelants, Jean Baptiste Rousseau, Jean Alexandre Roose, Pierre la Rocque, Baron de Steinghens, Jean François Schoekaert, Patrice Sarsfliet, Simon Petrus Simons, Jean Baptiste Soenens, Michel du Trieri, Baron de la Vere, Philippe Veecquemans, Jean Joseph Veecquemans, Corneille Vrom, Gaspar Verhoff, Guillaume Joseph Verachter, Guillaume Vranckx, Jacob Verpoote, Joseph Veranneman, Jacques Veranneman, Jean Veranneman, général comte de Wrangel, comte de Winterfelt, baron de Wrangel, Tritius Worth, Pierre Van Wyn, Michel Willems, Pierre François Waelaert, Norbert Louis de Wael, Judocus Walckiers, Christian Pierre Wouters, Cornelis Van Winghene, Cornélis de Winter, Henri Romano Jumalo, la comtesse de Chaumont, Hélène Claire Lunden, Anna Thérèse Gambier, Clara Thérèse Vinck, Anna Maria Sallet, Anna Maria Moretus, Isabella Vervoort, Thérèse de Nollet, Veuve Jean Michel Verachter, veuve Annoni de Grigis.

(Voy. Ms. 180, King's library, Brit. Museum).

Les directeurs et les principaux actionnaires de la compagnie se réunirent pour la première fois à la Bourse d'Anvers, « *op de Schilders camer* ». On décida que deux navires seraient envoyés au Bengale, deux en Chine et un à Surate ou Moka. On résolut en outre de poursuivre la Colonie de Trankebar, sur la côte de Coromandel, commencée par M. de la Merveille ; de rétablir la possession belge au Bengale, qui venait d'être détruite par les naturels ; de fonder des entrepôts au Bengale et à Canton, et de naviguer aux Indes Occidentales.

Dans l'intervalle, le 23 mars 1723, les directeurs de la compagnie des Indes Orientales hollandaises, alarmée du réveil commercial qui se manifestait en Belgique, présentaient un mémoire aux États Généraux, prétendant que les traités de Munster et de la Barrière nous défendaient d'établir des relations directes avec le Bengale et la Chine, que les

commissaires espagnols avaient formellement déclarés, lors des négociations de 1648, qu'il n'était permis aux habitants de nos provinces de faire aucune expédition pour les Indes.

Les États, prenant cette réclamation en considération, renouvelèrent, le 24 juin, les défenses portées par placard de 1717. Leur envoyé à Vienne, Hamel Bruyninx, fit valoir les considérations précédentes à la cour impériale. La Grande-Bretagne ne souhaitait pas moins que la Hollande la ruine de notre navigation, et la cour de Versailles était fort disposée à se joindre aux autres, à cause de sa rivalité avec la maison d'Autriche.

Le marquis de Prié chargea Mac Neny de répondre aux ennemis de la compagnie. Celui-ci fit paraître son travail sous ce titre :

« Réfutation des arguments avancés de la part de Messieurs les directeurs des compagnies d'Orient et d'Occident des Provinces-Unies ».

Voici quelques passages de ce mémoire :

« Les stipulations du traité de Munster n'ont regardé Sa Majesté Catholique qu'en qualité de roi d'Espagne, et comme souverain des districts qu'elle possédait aux Indes, et nullement comme duc de Brabant et comte de Flandre, donc Sa Majesté Impériale et Catholique n'est pas tenue d'exécuter les dites conventions ni de les faire observer par les habitants des Pays Bas, ses sujets.

» Les directeurs des sociétés hollandaises ont mauvaise grâce de prétendre que l'empereur serait tenu d'observer un traité qui ne lie que les Espagnols.

» Dans le traité de Munster, les États Généraux n'ont demandé que la tolérance ou la liberté de navigation et de commerce pour leurs compagnies dans l'étendue de leurs octrois, sans qu'on ait pensé à proposer à Sa Majesté Catholique l'exclusion de ses propres sujets, surtout dans les endroits où les deux sociétés n'avaient ni établissements, ni hâvres...

» Les sujets de l'empereur se sont contentés de trafiquer dans les endroits dont le commerce est libre. Le retranchement de liberté est limité en termes précis aux Indes Orientales et aux Castillans ; on ne peut l'étendre ni aux Indes Occidentales ni aux côtes d'Afrique, ni aux habitants sujets de l'empereur.

» Lors des négociations du traité de la barrière à la Haye, ni les États ni le ministre qui ont traité avec le marquis de Prié n'y ont prétendu que les habitants des Pays-Bas autrichiens seraient exclus du commerce des Indes ou de l'Afrique, quoique plusieurs vaisseaux

d'Ostende eussent fait voile publiquement pendant le cours de la dite négociation pour l'Asie et les côtes d'Afrique, et qu'il y en avait de retour au dit port. »

Un membre du Grand Conseil de Malines, Charles Patin, suivit les traces de M. Mac Neny et défendit les droits de la compagnie dans un livre qu'il intitula : *Mare liberum*. Toutes les objections soulevées par la Hollande y furent victorieusement combattues. L'exposé des faits fortifiaient l'argumentation du jurisconsulte, qui termine ainsi :

« Que tous les peuples chrétiens décident maintenant s'il n'est pas permis à nos concitoyens de réclamer la liberté naturelle de naviguer dans les Indes, non seulement pour le bien des Pays-Bas autrichiens, mais aussi pour celui de toutes les nations qui y sont intéressées.

» Il ne faut pas qu'un seul peuple usurpe l'avantage des transactions commerciales dans le monde entier, et traite toutes les autres en esclaves, comme si elle était souveraine de la mer et des vents ; il ne faut pas que, dans la grande société des peuples, il soit permis de s'attribuer un monopole, non moins odieux lorsqu'il frappe une seule ville que lorsqu'il s'étend à tout l'univers.

La Belgique, en défendant ses droits, plaidait la cause des peuples indépendants, celle de la liberté des mers. Il avait été, il est vrai, stipulé par l'article 26 du traité de la Barrière que, par rapport au commerce, tout resterait sur l'ancien pied, mais il ne s'agissait dans cet article que du commerce avec les contrées situées en Europe, du passage par la mer de la Manche, et nullement de l'érection d'une compagnie à laquelle nul ne songeait.

Il est évident, d'ailleurs, que les Hollandais n'auraient pu, en 1648, défendre aux Belges de faire le commerce dans les parties de l'Inde qui ne leur appartenaient pas.

Les Prélats, nobles et députés des trois chefs villes du duché de Brabant se mêlèrent aussi à cette controverse, et adressèrent, le 23 mars 1724, la pièce suivante à l'empereur :

« A Sa Sacrée Majesté Impériale et Catholique, les prélats, nobles et députés présentement assemblés en corps d'États dans cette ville de Bruxelles, jugent qu'il est de leur devoir indispensable d'adresser au pied du trône de Votre Majesté Impériale et Catholique leurs plus humbles et plus respectueux remerciements de la grande faveur et grâce inestimable qu'elle a bien voulu accorder à ses bons sujets de ses Pays-Bas autrichiens par l'octroy émané directement de sa puissance et autorité souveraine, pour l'établissement d'une com-

pagnie générale de navigation et de commerce aux Indes Orientales et sur les côtes d'Afrique, tant en deçà qu'au delà du Cap-de-Bonne-Espérance, dans tous les ports, hâvres, lieux et rivières où les autres nations trafiquent librement. Cet octroy, lequel renferme une marque si signalée des soins paternels et infatigables de Votre Majesté Impériale et Catholique pour le salut de ses Pays-Bas, l'ancien patri-moine de sa Maison très Auguste, fait le principal sujet de leur consolation, et la plus solide espérance d'un sort plus fortuné pour leur négoce à venir.

» Car rien ne peut être plus convenable à prévenir leur ruine entière que le bénéfice qu'ils doivent attendre de ce commerce aux Indes, par lequel ils ont lieu d'espérer de pouvoir peu à peu contre-balancer en quelque manière les pertes continuelles que leur cause le commerce qu'ils ont avec les provinces de Hollande et de Zélande, vers où il voient sortir journallement les deniers les plus clairs de leurs revenus par l'achat de toutes sortes d'épices, drogues, sucres, sel etc., et singulièrement d'une abondance excessive de poisson, tant frais que sec et salé.

» Mais puisqu'on remarque par les mémoires que les directeurs de la compagnie des Indes Orientales établie en Hollande ont présenté successivement aux seigneurs États Généraux leurs souverains, pour s'opposer à la navigation et au commerce des habitants de ces Pays Bas autrichiens aux Indes dans les lieux qui sont ouverts aux autres nations de l'Europe, après avoir eu l'inconsidération de se récrier contre la validité de cet octroy, comme injuste, conçu en de termes illicites, et contraire à la bonne foy du traité de Munster et de celui de la Barrière, avec si peu de ménagement des égards dus à la personne sacrée de Votre Majesté Impériale et Catholique, ont finalement eu l'audace d'implorer le pouvoir souverain des dits seigneurs États Généraux pour, d'être autorisés et qualifiés par leurs hautes puissances, d'employer tous les moyens qu'ils jugeront nécessaires, même les voies de fait, tant par terre que par mer, contre l'établissement et le progrès de cette nouvelle compagnie impériale et royale, et que suivant ce qu'on en apprend de jour à autre les dits directeurs continuent toujours à poursuivre ce dessein, directement opposé à la bonne amitié et intelligence que leurs hautes puissances souhaitent de conserver avec Votre Majesté Impériale et Catholique, comme aussi à la correspondance et harmonie établie depuis si longtemps entre les sujets de part et d'autre, les remonstans croient, sous le bon plaisir de Votre Majesté Impériale et Catholique, devoir rendre publiques les raisons qui, de leur part, ont été alléguées par le mémoire duquel ils prennent la liberté de

joindre ici une copie, présentée le 22 octobre 1723 au marquis de Prié, ministre plénipotentiaire de Vostre Majesté Impériale et Catholique pour le gouvernement de ces Pays Bas, contre la remontrance des directeurs de la compagnie des Indes Orientales établie en Hollande, laquelle le résident de leurs hautes puissances, Pestors, lui avoit communiquée par ordre de ses maistres. Ils sont pleinement persuadés que ces raisons fondées, non seulement sur le droit des gens, mais singulièrement sur les anciennes constitutions, loys fondamentales et libertés de ce pays de Brabant, feront connaître évidemment à tout le monde que les directeurs de la dite compagnie, en demandant que cet octroy demandé par Vostre Majesté Impériale et Catholique après une longue et mûre délibération, pour l'établissement de la navigation et du commerce de ces Pays Bas aux Indes, fut révoquée, ou du moins demeura sans effet, sous le prétexte spécieux de l'obligation que Votre Majesté Impériale et Catholique auroit contractée par le traité de la Barrière, confirmatif de celui de Munster, lequel néanmoins, dans les articles dont il est question, ne concerne nullement le commerce de ces Pays Bas, demandant

L'acte d'opération des Indes qu'il y a entre Vostre Majesté Impériale et Catholique et le H. P. et que même il se soit expliqué sur ce sujet d'une manière connue à Vostre Majesté Impériale et Catholique par l'établissement de cette nouvelle compagnie en ces Pays-Bas Autrichiens auroit fait une convention aux mêmes traités et se seroit déparité de la règle et loy qui lui est si naturelle et si inviolable. D'observer néanmoins tous ses traités, mêmes aux dépens de ses propres intérêts, donne occasion aux États des provinces de Brabant et de Flandre de leur demander à leur tour si les mêmes États Généraux ont rempli tous les engagements dans lesquels ils étoient entrés au regard et pour la conservation de ces Pays Bas par le traité d'alliance conclu à la Haye le 30 d'avril 1673, avec le roi Charles II. par lequel traité I. H. P. pénétrés d'une juste reconnaissance, se sont obligés, art. XVI, de ne point faire la paix avec le roi très chrétien que la Majesté Catholique ne l'ait remise en la possession de toutes les villes, places et pays qu'il avoit été ôtés par le roi très chrétien depuis le traité de paix de Westphalie.

1723, le 23 mars 1724, entre midi et une heure, trois vaisseaux partirent d'Osande pour les Indes. C'étaient l'Esperance Charles, sous les ordres du capitaine Michel Caylaes, portant trente canots et destiné au

4. COMPAGNIE D'OSTENDE (suite).

de 1722 à 1730.

en même temps qu'elle voudroit contrevenir au serment qui a été fait solennellement, en sa parole d'empereur et de roy, sur les Saints Évangiles, d'observer et faire bien et fidèlement observer aux États et à tous les sujets du pays de Brabant, en général et en particulier, tous leurs droits, privilèges, libertés, etc., etc.. Puisqu'il n'y a rien de plus clair ni de plus incontestable que par la révocation de cet octroy Votre Majesté Impériale et Catholique dépouillerait ses bons et fidèles sujets d'un droit de la nature et des gens, auquel ils n'ont jamais renoncé, et lequel leur a été bien expressément confirmé par l'art. 13 de la Joyeuse Entrée de Votre Majesté Impériale et Catholique.

» Et d'autant que les dits directeurs sont si appliqués à demander l'exacte observation des traités qu'il y a entre Vostre Majesté Imp. et Cathol. et L. H. P., et que même ils se sont expliqués sur ce sujet d'une manière comme si Vostre Maj. Imp. et Cath., par établissement de cette nouvelle compagnie en ses Pays-Bas Austriens auroit fait une contravention aux mêmes traités et se seroit départie de la règle et loy qui lui est si naturelle et si inviolable, d'observer religieusement tous ses traités, mesmes aux dépens de ses propres intérêts, donnent occasion aux États des provinces de Brabant et de Flandre de leur demander à leur tour si les Seigneurs États Généraux ont rempli tous les engagements dans lesquels ils étoient entrés au regard et pour la conservation de ces pays Bas par le traité d'alliance conclu à la Haye le 30 d'aout 1673, avec feu le roy Charles II, par lequel traité L. H. P., pénétrés d'une juste reconnaissance, se sont obligez, art. XVI, de ne point faire la paix avec le roy très chrétien que Sa Majesté Catholique ne fût remise en la possession de toutes les villes, places et pays qui lui avoient été ôtés par le roy très chrétien depuis le traité de paix de Pirénées, etc... ».

Nous ne multiplierons pas davantage ces citations. Revenons aux opérations de la Compagnie belge.

Le 23 mars 1724, entre midi et une heure, trois vaisseaux partirent d'Ostende pour les Indes. C'étaient l'*Empereur Charles*, sous les ordres du capitaine Michel Cayfaes, portant trente canons et destiné au

Bengale ; l'*Impératrice Élisabeth*, capitaine Balthazar Roze, armé de 28 canons, l'*Aigle*, capitaine Nicolas Carpentier, 26 canons : ces deux derniers allaient en Chine.

L'*Empereur Charles* périt dans le Gange, mais les deux derniers navires rentrèrent heureusement en Belgique.

Le 13 mars 1725, une réunion générale des actionnaires de la Compagnie eut lieu à la Bourse d'Anvers « *om het sluyten van de transport-boecken* ».

Trois vaisseaux furent envoyés cette année en Orient. Ce furent le *Charles VI*, de 36 canons, pour le Bengale, l'*Impératrice*, de 34 canons, pour la Chine, le *Marquis de Prié*, de 36 canons, pour la même destination.

On reçut de leurs nouvelles en 1726, ainsi qu'il résulte d'une lettre de Marie Élisabeth à l'empereur, datée de Bruxelles le 21 juin 1726, et dont voici la teneur :

« L'arrivée des deux vaisseaux de la compagnie Impériale des Indes venus de la Chine qui vinrent mouiller à la rade d'Ostende le 18 de ce mois au matin, a causé beaucoup de joye parmi les sujets de votre Majesté impériale et catholique en ce païs, tant ceux qui sont intéressez dans la société que tous les autres. L'un de ces vaisseaux entra dans le port le même jour, l'après-midi, après avoir touché sur un banc de sable en entrant, d'où on l'a tiré heureusement ; l'autre est encore à la rade...

» Ces deux vaisseaux sont richement chargés, comme V. M. le verra par la liste ci-jointe, et j'ai vu une lettre du directeur de Pret qui porte qu'il espère que ces marchandises de retour se vendront aussi avantageusement que celles de l'année passée, et il est fort apparent que l'on en juge ainsi dans le public, puisque les actions haussent de jour en jour, sans qu'il y ait des vendeurs ».

A cette lettre était joint un bulletin imprimé ainsi conçu :

Generale carga van de twee keyserlycke compagnie schepen genaemt de *Keyserinne* en den *Marquis de Prié*, comende van China, gearrivert op 18 Junie 1726, op de reede van Ostende :

313 Cassens	} Porceleyn
5.082 Bondels	
53,530 P. Radix China	
13,730 P. Galinga	

Thee.

12.414 P. Pecko

75.343 P. Congo	
528.633 P. Bohé	
4.168 P. Heysan	
12.980 P. Keysens	
63.000 P. Singel ofte groenen.	
Syde stoffen.	
4.715 ps armosynen	
1.519 ps Gorgorans	
3.064 ps Damasten	
2.567 ps dito lichte	
308 ps meubel damasten	
807 ps Grisetten	
2.178 ps pelange	
1.200 ps Gelangs	
1.600 ps pausies	
200 ps neusdoecken.	

Une lettre des directeurs de la compagnie, du 23 juillet 1726 donne quelques détails plus complets sur le chargement du *Charles VI*. Ce navire était commandé par le capitaine Corneille de Winter. Il avait quitté les bords du Gange le 9 février, avait touché le 26 avril à Benguela sur la côte d'Afrique à douze degrés de latitude méridionale, où il s'était pourvu d'eau.

(Archives du Roy., Secrét. d'État, carton intitulé *Compagnie d'Ostende*).

Au commencement du mois de juin 1726, on publia à Bruxelles le traité conclu à Tunis, le 23 septembre 1725, entre les commissaires de Sa Majesté Impériale et Catholique d'une part, et la régence de Tunis, d'autre part, par la médiation des agents de la porte ottomane.

Ce traité, en 13 articles, était des plus favorables aux progrès de la navigation belge.

« Il devait y avoir cessation d'hostilités, par terre et par mer entre les sujets et vassaux des deux parties ; vaisseaux de Tunis avaient ordre de laisser passer librement, sans molestation, tout navire muni d'un passeport régulier et portant le drapeau impérial ; les sujets de l'empereur pris par des ennemis et conduits à Tunis, devaient être immédiatement relâchés ; les étrangers, trouvés à bord des vaisseaux de Sa Majesté, ou les sujets de Sa Majesté trouvés à bord des navires étrangers ne pouvaient être réduits en esclavage ;

on n'accorderait ni secours ni protection à ceux qui seraient en inimitié avec Sa Majesté Impériale, etc. ».

(Hist. Register, tom. XI, p. 233).

Vers le même temps la compagnie d'Ostende institua la place de chapelain à l'hôpital espagnol de Vienne, où les Flamands malades résidant en cette ville, étaient soignés. Elle déposa à cet effet dix mille florins.

Les directeurs mettaient la plus grande activité dans leurs expéditions. Dans la dernière vente on avait adjugé plus d'un million de patacons de thé, et trois navires de 800 à 1.000 tonneaux, suivis presque immédiatement de plusieurs autres de la même capacité, partirent pour le Bengale et pour la Chine. Ils exportaient du plomb, des armes, des toiles et d'autres objets. La pêche du hareng, de la morue, du poisson frais prenait de l'extension à Ostende. Bruges, où s'était établi une compagnie pour la pêche de la baleine, sollicita et obtint l'approfondissement du canal, espérant recevoir dans son bassin des navires des Indes.

La compagnie expédia en 1726 *Le Lion d'or*, de 36 canons, capitaine Jacques Larmes, pour la Chine ; l'*Aigle*, de 34 canons, capitaine Jean Van de Waele, pour le même pays ; *La Paix*, 36 canons, en route pour le Bengale, capitaine Philippe Perrenot ; *Le Tigre*, 34 canons, allant en Chine, capitaine Michel Pronckaert ; l'*Espérance*, 34 canons, pour le Bengale, capitaine Nicolas Carpentier.

On fit partir en 1727 :

L'*Archiduchesse Marie-Élisabeth*, 32 canons, pour le Bengale, capitaine Michel Clayphas ; le *Charles VI*, 28 canons, capitaine Laurent Meyne, pour le Bengale ; la *Concorde*, 36 canons, pour la Chine, capitaine Gilles Ringaut ; le *Marquis de Prié*, pour la Chine, capitaine Guillaume Brouwer.

Quelques frégates de service furent envoyées ensuite aux côtes du Brésil, à la rencontre des bâtiments en retour, afin de leur communiquer des ordres et des avis touchant l'état et la situation de la compagnie dans les Pays. Ces frégates étaient le *Saint-Antoine* de Padoue, capitaine Jean de Braeckel, la *Sainte-Anne*, capitaine Mathias Clincquaert, le *Saint-Joseph*, capitaine Daniel Petres.

Cependant la Hollande et l'Angleterre continuaient à poursuivre la ruine de la compagnie, dont la rivalité nuisait à leur commerce. Ils finirent par triompher, et les privilèges de la société belge furent suspendus en 1728. Cet acte fut signé à Paris, le 13 mai, par le baron de Fonseca, ministre plénipotentiaire, et MM. le comte de Morville,

François Walpole et Boreel. La compagnie demanda qu'il lui fût du moins permis de faire parvenir des secours et des approvisionnements dans les factoreries qu'elle avait fondées aux Indes, mais la Hollande et l'Angleterre y refusèrent leur consentement, et les colons flamands furent égorgés par les peuplades sauvages qui les entouraient.

Ces établissements étaient situés à Coblon, un port sur la côte de Coromandel, en Asie, à 12 milles du fort Saint-Georges ; à Baltasar, sur le Gange ; à Bankebasar et à Itchapour. Quelques-uns des agents qui s'y trouvaient revinrent à bord du *Duc de Lorraine* et de la *Concorde*. Ses magasins qu'elle avait élevés à Savary passèrent entre les mains des indigènes ; Bankebasar et Itchapour furent pillés par les Indiens. Un Ostendais, François de Schonamille, se maintint néanmoins à Bankebasar jusqu'en 1745, espérant toujours que l'empereur en tirerait parti pour faire renaître la navigation. Il y périt glorieusement en défendant la dernière de nos colonies, à la tête d'une poignée de braves, contre des nuées d'Indiens.

Voici deux documents curieux se rapportant à la dissolution de la Compagnie :

26 septembre 1730.

A Sa Sacrée Majesté Impériale et Catholique.

« Les directeurs de la compagnie impériale des Indes établie aux Pays-Bas Autrichiens, se trouvent dans la dure nécessité par le devoir de leurs emplois de se prosterner aux piés du Trône de Votre Sacrée Majesté Impériale et Catholique, pour lui représenter avec un très profond respect la triste et déplorable situation dans laquelle cette compagnie se trouve depuis la suspension de son octroi et de tout commerce des Pays-Bas aux Indes pendant l'espace de sept ans, porté par le premier article du traité préliminaire signé à Paris.

» Depuis ce traité V. M., toujours attentive au bonheur de ses sujets, fut servie d'ordonner à l'assemblée générale des principaux intéressés dans la dite compagnie, par son décret du 13 décembre 1727, qui nous fut adressé par S. A. la serenissime archiduchesse gouvernante avec sa dépêche du 13 février 1728, de faire choix de cinq personnes pour composer une jointe secrète, qui eût la direction et l'administration ultérieure des affaires de la société pendant la susdite suspension. Que cette jointe ainsi établie auroit la faculté d'employer une partie du capital de la compagnie pour les opérations et armemens qu'elle pourroit faire jusqu'à ce que la compagnie rentreroit dans son activité.

» Les directeurs, spécialement à ce autorisés par la dite assemblée générale, n'ont pas manqué de faire de tems en tems leurs respectueuses représentations, tant auprès de V. M. qu'auprès de S. A. S., pour leur faire connoître qu'il étoit absolument impossible de maintenir l'union de la compagnie sans aucun commerce et sans une communication avec ses établissements aux Indes Orientales.

» Le commerce des Ports du Païs Bas fut suspendu par les articles préliminaires, mais non pas aboli, car autre chose est suspendre, autre abolir, eu égard que la suspension de sa nature laisse le tout dans le même état que la chose suspendue se trouve au tems de sa suspension sans abolir et sans détruire ce même état. C'est à dire que l'idée virtuellement jointe au terme de la suspension, devait conserver les choses dans l'état qu'elles étoient au tems de la signature des points préliminaires, afin que, la compagnie rentrant dans son activité, elle pût reprendre son commerce avec les mêmes facilités qu'elle avoit avant la dite suspension.

» Sur ce principe, qui est conforme à la nature de la suspension, la jointe secrète s'est proposé pour première et principale obligation, celle de faire secourir les fidèles sujets de V. M. établis dans les factoreries impériales aux Indes, de crainte qu'en les laissant périr de misère, leur disgrâce n'eût entraîné l'abolition absolue et la ruine entière de la société.

» Les difficultés qu'elle a rencontré pour l'exécution d'une obligation si naturelle, ne se peuvent exprimer, puisqu'il s'agissait de l'effectuer sans toutefois contrevenir au premier article des préliminaires.

» Les directeurs considèrent à cet effet que par le dit premier article des préliminaires tout le commerce des Pays-Bas aux Indes étoit bien défendu, mais non pas la navigation, qui nous laissait la liberté d'envoyer de nos ports les secours nécessaires pour la conservation et maintien des factoreries aux Indes, et non pas pour y faire un commerce de retour.

» Or secourir des Pays-Bas autrichiens ceux établis dans les factoreries de la compagnie des Indes, ne devait certainement point être pris pour faire le commerce par les Pays-Bas aux Indes, mais pour un moyen nécessaire au maintien de la suspension, et même indispensable pour conserver son être.

» Mais quoique ce secours, fondé sur l'humanité et la charité du Christianisme, étoit plus que nécessaire, nous n'avons cependant point osé l'exécuter sans nous adresser préalablement à V. M. pour en avoir son bon plaisir, qui jugea convenable de faire communiquer

notre soumise application à nos adversaires, lesquels s'y opposèrent et ne voulurent jamais le permettre.

» Un acte de refus, si solennel et si contraire à l'humanité même, acheva de convaincre les directeurs que le seul point de vue de nos adversaires étoit de faire périr de faim et de misère tant de braves gens qui, sur foi de l'octroi, des usages et coutumes du commerce s'étoient engagés pour le maintien de l'auguste nom de V. M. dans ces régions éloignées.

» Mais lorsque les directeurs crurent le secours absolument désespéré, ils apprirent qu'un négociant autrichien avait formé le dessein de faire le commerce des Indes sous le passeport et pavillon du roi de Pologne, et charmés d'une occasion si favorable, ils prièrent l'armateur de leur permettre l'embarquement d'une partie d'argent avec quelques provisions pour être remis au chef des factoreries de la Compagnie, qui le leur accorda en vue que leurs employés favoriseroient ses officiers à faire avantageusement leur commerce en ce païs là.

» Malgré des mesures si justes et si désertes, nous venons cependant d'apprendre que les Anglois et Hollandois établis sur le Gange, aiant eu connaissance du secours arrivé à nos factoreries par deux vaisseaux polonois, en conçurent une si grande jalousie qu'ils détachèrent conjointement quelques navires armés en guerre et les placèrent à l'embouchure de la rivière pour priver à l'avenir notre factorerie principale, située sur le Gange, non seulement de tout secours et communication avec les autres nations, mais aussi avec notre factorerie de Cobulon à la côte de Coromandel.

» Ceci fut suivi de plusieurs insultes, avanies et traitements injurieux commis contre le pavillon respectable de V. M., le plus grand monarque de l'Univers, sans parler des cruautés exercées contre les employés de la Compagnie, que nous ne pourrions repêter qu'avec douleur, nous référant à ce sujet à la lettre écrite par Alexandre Hume, gouverneur pour la compagnie aux établissements des Indes, datée de Bengale, le 15 février 1730, ci-jointe par copie.

» Votre Majesté Impériale et Catholique verra, entre autre, que le gouverneur de la Compagnie aiant envoyé quelques jours après l'arrivée des vaisseaux polonois un petit bâtiment à Cobulon pour apporter une partie du secours qu'il avoit reçu d'Europe, et ce bâtiment retournant à Bengale avec le pavillon auguste de V. M., fut attaqué et arrêté par les Anglois et Hollandois, et conduit à leur factorerie après avoir baissé eux mêmes le pavillon respectable de V. M.

1 » Elle verra aussi jusqu'à quel point d'excès ces deux nations ont

porté le ressentiment qu'elles ont eu du secours et des avantages que nos factoreries ont tirés par l'arrivée des navires polonois ; ces deux nations, Sire, n'eurent pas plutôt découvert que notre gouverneur leur avoit vendu quelques marchandises de celles qu'il avoit achetées pour compte de la compagnie avant que la suspension leur fût connue, qu'ils méditèrent de s'en venger sur les Polonois à tout prix, et sans avoir égard aux droits des gens ni aux passeports et pavillon du roi de Pologne, attaquèrent un de ces vaisseaux dans le Gange avec quatre de leurs gros navires et quelques galères, et après avoir tué et blessé quelques-uns de l'équipage le prirent, sans que le capitaine polonois ait fait la moindre défense ni tiré un seul coup, nonobstant que ces officiers polonois eussent offert aux anglois et hollandois quatre mois auparavant de leur faire voir les passeports et documents dont ils étoient munis, sans qu'ils aient voulu les écouter.

» Nous laissons au discernement supérieur de V. M. à considérer de quelles conséquences pourront être ces hostilités commises contre l'auguste pavillon de V. M., et ces actes de despotisme pour tous les monarques de l'Europe, si on ne trouve pas un moïen de réprimer l'audace et l'insolence de ces deux nations qui, de sangfroid et sans raison, osent violer les droits les plus sacrés de la souveraineté.

» Des événements de cette nature, Sire, nous donnent des justes raisons de craindre que ces deux nations, ne pouvant détruire nos établissements et la compagnie par la voie pacifique du droit, ne les fassent périr par la force et par les voies de fait.

» Dans ces tristes circonstances d'une violence si outrée, nous ne savons plus sur quel pié continuer nos soins ni quel moïen mettre en usage pour soutenir l'être de la compagnie, qui nous est si fortement recommandé de la part de V. M. puisque dans ce trouble nous ignorons ce qui nous est permis ou défendu.

» Nous concevons facilement que tout commerce des Païs-Bas aux Indes est expressément défendu par le premier article des points préliminaires, mais nous ne concevons pas qu'il puisse l'être de tout autre païs de la domination même de V. M. ou de celle de tout autre état libre et indépendant.

» Dans cette triste situation, qu'il nous soit permis, Sire, de porter à sa souveraine connaissance les avantages résultés des établissements de la compagnie aux Indes, et particulièrement de celui situé sur le bord du Gange dans le royaume de Bengale, avec la décadence d'icelui depuis l'interstice du commerce de la Compagnie.

» Cet établissement est un espace de terrain sur le bord du Gange,

qui a été accordé en propriété à la Compagnie avec le pouvoir de juridiction indépendante du gouvernement maure, dont la possession fut prise au nom de V. M. avec facilité d'y battre monnaie et d'affranchir toutes et telles personnes qui voudraient s'établir sous le pavillon auguste de V. M.

» Cette concession ne fut pas plutôt connue des naturels du pays que plusieurs familles ont abandonné leurs demeures pour y prendre leur domicile, en y faisant bâtir des maisons pour se loger et pour y exercer différentes manufactures qui ont été d'un grand secours à la compagnie puisqu'elle trouvoit dans ces habitants même partie de quoi former la cargaison de ses navires.

» De sorte que cet établissement serait devenu en peu d'année un des plus florissants de ceux qui sont situés sur le bord de cette fameuse rivière si la fatale suspension n'en avait arrêté le progrès.

» Maintenant, Sire, que la compagnie est privée de son commerce en ces pays là, cet établissement n'est plus que tristesse et misère ; la compagnie, qui s'étoit engagée envers ces habitants d'acheter leurs manufactures en vue de soutenir et maintenir cet établissement ne peut plus le faire depuis que son commerce lui est défendu.

» Si ces mêmes habitants pour se décharger de leurs effets veulent les vendre à d'autres, les Anglois et Hollandois les en empêchent, soit à leurs sujets de les y venir acheter sous des peines rigoureuses, soit aux autres nations libres et indépendantes, par la force et la violence, d'avoir le moindre commerce avec eux.

» Ces deux nations font encore quelque chose de plus ; elles s'opposent ouvertement à tout commerce que nos employés même peuvent faire avec les Indiens et les naturels du pays, sans considérer que ce commerce n'est point des Pays-Bas aux Indes, mais qu'il est uniquement interne aux Indes même, afin de faire quelque petit profit à pouvoir subsister sans être à charge du bureau de la direction en Europe.

» De tout ceci il arrivera, Sire, que la compagnie perdra un très grand nombre de ses habitants et bons manufacturiers, qui ne se fieront jamais plus à revenir sous la foi du pavillon respectable de V. M. quand même la société rentreroit par la suite dans toute l'activité de son commerce.

» La compagnie perdra ses établissements formés avec tant de peines et de dépenses, et sa destruction absolue et totale s'en suivra infailliblement, à moins que V. M. par sa haute sagesse n'y fasse pourvoir, et n'empêche par son autorité souveraine la continuation de tant d'insultes et avanies si contraires au droit de tous les gens à la liberté naturelle et à la bonne foi des points préliminaires,

puisque l'article 6 porte que la cessation d'hostilité durera autant que la suspension de la compagnie d'Ostende, c'est à dire l'espace de sept années.

» Et l'article 7 que s'il arrive sous quelque prétexte que ce fut quelque trouble ou hostilité, soit en Europe ou dans les Indes, depuis la signature des présentes préliminaires entre les sujets respectifs des puissances contractantes ; elles se joindront ensemble pour faire réparer de concert le damage ou préjudice qu'auront souffert les dits sujets respectifs.

» Nous laissons aux hautes lumières et au très équitable jugement de V. M. si tout ce que nous venons de lui représenter, ne sont pas des actes d'hostilité défendue par les dites deux articles. Puisqu'ils détruisent notoirement l'effet de l'état de la compagnie pendant sa suspension qu'ils renversent sa conservation, que V. M. nous a tant recommandée et par une suite nécessaire, doivent faire périr et les marchandises et les magasins avec nos établissements, si tout secours et communication continuent à nous être empêchés.

» Or, Sire, si ce dépérissement est assuré par les efforts que font nos adversaires de rendre inutiles et infructueux tous nos soins et les voies les plus légitimes, dont nous nous sommes servis jusqu'à présent, la suspension, qui, de sa nature, devoit conserver la compagnie et empêcher sa destruction, sera infiniment plus fatale que n'auroit été l'abolition même.

» Eu égard que, dans ce dernier cas d'abolition, nous eussions été déchargés des frais immenses auxquels cette suspension nous a exposés, sans crainte d'aucune perte ou diminution de nos manufactures aux Indes, et les actions de cette compagnie se seroient maintenus dans leur juste valeur jusqu'à l'entière consommation.

» Au lieu que dans ce cas, pour la vouloir maintenir dans son être de suspension sans commerce, sans liberté, sans secours, et même sans aucune communication, nous la voyons tomber à vue d'œil, ses factoreries presque désertes, ses manufactures aux Indes arrêtées, ses vaisseaux et agrés pourrir dans les ports et magasins.

» Toutes ces circonstances, Sire, ne sont que trop connues à tous les intéressés dans la dite compagnie, et la crainte qu'ils ont des menaces des Anglois et Hollandois, qu'ils exercent les mêmes hostilités contre nos établissements et nos effets aux Indes qu'ils ont commises contre les navires polonois, a achevé de rendre la consternation si générale que les actions sont baissées depuis fort peu de temps de 48 % et plus, faisant une perte réelle d'un million deux cens mille escus pour le corps de la société, ce qui a déjà causé la ruine de plusieurs familles, et entraînera encore celle de plusieurs autres

si V. M., par un effet de son affection paternelle, ne daigne avoir compassion de leur triste sort en faisant sentir les plus prompts effets de sa très haute et très puissante protection pour le maintien d'un ouvrage qui a été si glorieusement formé de ses augustes mains.

» Dans ces sentiments, Sire, nous prenons la respectueuse liberté de nous prosterner aux piés du trône de Votre Sacrée Majesté Impériale et Catholique, pour la supplier avec la plus profonde humilité au nom de tous les intéressés, qu'ayant égard au triste et déplorable état de sa compagnie, elle soit servie de la remettre dans sa première activité de commerce, qui ne lui a été ôté que par un traité que ses adversaires ont déjà enfreint aux Indes, et paraissent disposés à le faire encore en Europe s'ils ne l'ont déjà fait par d'autres traités postérieurs.

» Que si V. M. I. et C. ne trouve pas bon de nous accorder quant à présent cette entière liberté, qu'il lui plaise de nous permettre de le faire pendant le reste du terme de la suspension par les ports des princes et états confédérés et amis, avec lesquels elle n'est point en guerre, puisque par le premier article des points préliminaires, il n'est défendu que le seul commerce de ses Païs Bas.

» Ou si V. M. I. et C. par des raisons supérieures d'état ne trouvait pas bon de nous accorder nos très humbles supplications, qu'elle daigne de nous faire savoir ses royales intentions, et de quelles manières nous nous devrions conduire à l'avenir, puisqu'il est entièrement impossible de conserver plus longtemps les factoreries aux Indes et l'union des intéressés en Europe, sur le pié qu'on l'a fait depuis la conclusion du traité préliminaire, quoi faisant, etc..

» A Anvers, le 26 septembre 1730.

Jacomo de Pret,
Jacobus Maelcamp,
Pietro Proli,
Carolus de Bosschaert. »

« Copie d'une lettre écrite aux directeurs de la Compagnie impériale des Indes établie aux Païs-Bas autrichiens par Alexandre Hume, *gouverneur pour la compagnie*, datée de Bengale le 15 février 1730. »

« L'an passé j'ai eu l'honneur de vous donner nos nouvelles par voyes de Perse, de France et d'Angleterre, dans l'espoir qu'avant ce tems nous aurions eu de vos navires, soit pour reprendre le commerce, ou pour nous relever d'ici, mais, à notre grande mortifi-

cation, nous nous voyons encore contraints de passer une vie oisive dans ce païs, et dans l'incertitude d'en voir la fin.

» Pendant le cours de cette mousson, j'ai reçu l'honneur de vos lettres du 17^e mars 1728, par voye de Bombay, du 13^e 9bre par un navire anglois, 24 déc. par un vaisseau polonois, enfin du 10 février 1729 par un second dito.

» L'arrivée de ces deux vaisseaux polonois nous a beaucoup soulagés par le secours que vous avez eu la bonté de nous y envoyer, lequel j'ai bien reçu, sans quoi nous eussions été réduits à la dure nécessité d'abandonner l'établissement ; comme par l'arrivée de ces vaisseaux j'ai trouvé la défaite d'une bonne partie de marchandises pour votre compte, je me suis trouvé en état de payer toutes les dettes.

» Il est peu nécessaire de vous donner un détail des nouvelles d'ici ; les affaires de toutes les nations, excepté les François, se trouvent assez embrouillez par les manœuvres que chacun a pris pour détruire ou assister les vaisseaux polonois ; pour ma part j'ai fait ce que j'ai pu sans engager le pavillon impérial, aiant employé mon crédit en ce païs pour leur procurer la protection du nabab, et je n'ai aucunement manqué de leur rendre tous les services qui ont dépendu de moi.

» Les messieurs de ces vaisseaux ont fait leur possible, sans avoir pu ébranler les Anglois ni les Hollandois, lesquels malgré les menaces des Maures et nonobstant les remontrances et les éclaircissements qui leur ont été donnés par les supercargos et les capitaines, ont toujours persisté opiniâtement à vouloir attaquer les dits vaisseaux dans cette rivière même.

» Le *Cheval Marin* s'est rendu entre leurs mains, ce qui n'a pas empêché qu'il ait deu essuyer, comme on m'a informé, plusieurs coups des canons chargés à balle, qui lui ont blessé quelques-uns de ses gens, quoiqu'il n'ait pas fait mine de résistance. Je ne vous dirai pas davantage à ce sujet sinon que l'autre vaisseau hivernera, à moins qu'on ne vienne l'attaquer ici, devant le terrain de la compagnie, on en parle, et même de venir nous faire la guerre pareillement, mais j'espère que les choses n'iront pas si loin, quoiqu'il est certain qu'ils ont fait des propositions à la cour du Nabab, et quelques-uns disent même jusqu'au Mogol, pour pouvoir le faire moienant une grosse somme, car il est facile de corrompre le gouvernement par deux bourses aussi fortes que celles des compagnies hollandaises et anglaises, qui pendant qu'elle agissent de concert sont encore assez en état de soutenir leurs conquêtes, si elles en veulent à

nous. Je désire fort d'être dégagé d'une affaire aussi épineuse que celle que nous avons sur le bras, et dont je ne puis encore voir la fin.

» J'avois pris la résolution et fait mes dispositions pour retourner par les vaisseaux polonois, mais à présent je ne sais quand j'aurai une occasion ; il me semble qu'il vaudrait mieux prier Sa Maj. d'abandonner les établissements, ou même d'abolir la compagnie entièrement, que de la voir ruiner par les tristes circonstances où elle se trouve.

» Ici nous sommes insultés et chagrinés par les Anglois et Hollandois, qui ont perdu tout respect au pavillon même ; ils l'arrêtent et l'insultent à leur fantaisie, et au lieu de faire justice sur les plaintes que je leur ai faictes, ils ont refusé de recevoir aucun écrit, même d'écouter ceux qui se sont présentés au nom même de Sa Majesté Impériale, comme il est arrivé aux Sieurs Merat et Rycks, qu'ils ont chassés de leurs factoreries, quand ils y sont allés avec une plainte et un protest contre une insulte qui avait été faite au pavillon sur votre chaloupe l'*Enfant*, que j'avois envoyée au mois d'août passé avec des vivres et quelqu'autre secours pour votre établissement à Cobulon.

» Cette chaloupe, à son retour, en montant cette rivière, fut prise dans toutes les formes par ces deux nations ; le pavillon amené par leurs propres gens y resta entre leurs mains plus de vingt quatre heures ; ils la firent monter vers Calcuta par des gens qu'ils avaient mis à bord après cacheté tout ce qu'il y avoit, et en montant il est allé à bord un employé de Calcuta qui remit le maître... ne pouvoit absolument savoir, vu qu'il avait été tiré plusieurs heures hors de son bord. Il est vrai qu'il n'y a pas manqué grande chose de valeur, mais l'affront n'en étoit pas moins grand, et ce fut de la manière indigne, comme j'ai déjà dit, qu'on reçut ceux que j'envoiai pour en demander justice au nom de S. M.

» Ce n'est pas dans cette seule occasion que le pavillon a été insulté : lorsque le vaisseau polonois commandé par M. Brocq fut pris, les Anglois et Hollandois firent feu sur les chaloupes de la Compagnie, deux desquelles se trouvant à portée, ils en abordèrent une et maltraitèrent les sujets qui s'y trouvoient, et en même tems un langbot que la compagnie a eu ces trois ans dans le Gange, portant toujours pavillon impérial, fut chassé à terre où le monde, pour se sauver de la furie de ceux qui le poursuivoient, et qui faisoient continuellement feu sur eux, a été contraint de s'exposer de nuit à entrer dans les bois, à la merci des bêtes sauvages, le païs étant de ce côté là rempli de tigres et autres animaux féroces, et le bord de la rivière couvert de crocodilles.

» J'aurois envoyé les pièces authentiques de tout ceci, mais comme toute voie de communication est quasi bouchée, je ne vois aucune apparence qu'elles vous parviendroient, puisqu'il n'y a point d'autre moïen que par les vaisseaux anglois, et il y a tout lieu de croire que les lettres seront rouvertes ; par conséquent vous pouvez vous imaginer que je me dispense de vous écrire amplement de vos affaires.

» Je m'étois promis de vous assurer, Messieurs, mes respects en personne, mais je ne puis plus y penser cette mousson. Je suis très sensible à la confiance que, par votre lettre du 10 février, vous témoignez avoir en ma conduite ; je me flatte de vous donner toujours des preuves de mon zèle et attachement à votre service.

» Il est cependant mortifiant de se trouver dans une situation où tout ce qu'on peut faire a si peu d'effet ; les ennemis ouverts sont puissants, et ceux qui veulent passer pour nos amis sont ceux qui nous trahissent.

» Depuis l'an passé nous avons perdu les Sieurs Garmin, Barneval et Schwarts. Verstraete s'étant par hazard trouvé à bord du vaisseau de M. Brocq pendant qu'on tiroit sur lui a eu la main emportée par un coup de canon ; on l'a gardé prisonnier, et je ne sçai s'il est vivant ou mort. M. Merat est ici et M. Cointrel est chargé de vos affaires à Cobulon.

signé

Alexandre Hume. »

(Archives Générales du Roy., Secrét. d'État et de guerre).

5. 1731-1770.

Projets d'établissement à Gotenbourg en Suède	141
Écosse	143
Amérique du Sud	143-144
Hist. Compagnie d'Asie et d'Afrique dans les ports du littoral autrichien	145
Voyageurs et marchands	164

[141] Le traité de Séville du 21 novembre 1729 réunit l'Espagne, la France et l'Angleterre dans les garanties accordées à la Hollande contre la compagnie d'Ostende, et elle fut de nouveau condamnée par l'article 5 du traité de Vienne du 16 mars 1731. Ce fut alors que l'empereur renonça sans retour à la navigation de la mer des Indes.

Les Belges, dans leur désir d'étendre leurs relations extérieures, songèrent à *ressusciter une compagnie des Indes à l'étranger*.

On proposa d'établir une société à Gottenburg, en Suède, sous la protection royale. Une demande d'octroi fut faite dans ce but, par Henri Konink, pour un espace de quinze années, Il s'agissait de se créer des relations au-delà du Cap-de-Bonne-Espérance dans l'empire du Japon, et partout où il n'existait point déjà d'établissements européens. Les concessionnaires s'engageaient à payer à la couronne un droit fixe de cent dahlers par last, outre une taxe de 2 dahlers pour droits de quai. On souscrivit en peu de temps pour un million de risdallers. Les directeurs étaient étrangers, et nul suédois ne se trouvait parmi eux. Cette entreprise échoua, de même qu'une autre du même genre, tentée au Danemark quelques années auparavant. Les Anglais poursuivaient les négociants belges dans toutes les cours, et étaient décidés à ne pas subir leur concurrence. On peut en juger par la pièce suivante :

Memorial presented by the ministers of Great Britain
and Holland to the privy council of his Danish Majesty.

His Majesty the King of Great Britain, and their High Mightinesses the States General of the United Provinces, foreseeing the injury the transferring the East India Company from Copenhagen to Altona will do the commerce of their subjects, and perceiving with concern that almost at the same instant they are making so

great efforts to stop the progress of the Ostend Company, the King of Denmark, their good friend and ally, is setting up another equally prejudicial to their subjects, have ordered the subscribed ministers to make most humble representations to his danish Majesty, hoping from his Majesty's friendship that, as soon as he shall be informed of the uneasiness this novelty gives them, he will be withdraw the privilege lately granted to that company and leave it on the ancient foot as it has always subsisted at Copenhagen. Accordingly the subscribed ministers desire you Excellency to make a report thereof to the King, and to procure them favourable answer.

Done at Copenhagen, July 31, 1728.

Signed

Glenorchy
Assendelft.

(Histor. Register n° LI, p. 208, vol. 13).

[143]

ÉCOSSE.

Vers 1734, plusieurs familles de Flandre et de Picardie, professant la religion protestante, vinrent s'établir à Édimbourg.

« These were workmen in lawns or Cambricks who brought thither » the first knowledge of this fabric. A peculiar quarter was assigned » to them between the town and its port composed of thirteen houses ».

Lady Salton, qui introduisit en Écosse les premières connaissances sur la fabrication et le blanchiment des toiles, alla exprès parcourir la Flandre et la Hollande pour y recueillir ces notions.

En 1746, ces fabriques furent encouragées par une association des principaux gentilshommes écossais.

(Peuchet, dict. de la Géographie commerciale).

1749. La compagnie anglaise de la mer du Sud envoyait annuellement un navire dans les possessions espagnoles en Amérique. Nous voyons qu'une partie de la cargaison de ce navire se composait de marchandises belges :

« From Flanders s'tamins, coarse says, buratos, lamparillas, » Brabant linen bleached, and Tournay ditto unbleached » pour une valeur de 15,800 ducats. Le total de la cargaison était de 270,150 ducats. On importait aussi des toiles de Brabant par Cadix.

(Macpherson, *Annals of Commerce*, vol. 3, p. 269).

[144] 1756. Quelques armateurs belges, dans le but de commercer avec les colonies françaises en Amérique, demandaient un passeport de mer jusqu'à Cadix pour leurs navires, et les envoyaient de là vers leur destination. C'était un moyen d'éluder les défenses dont il a été déjà parlé.

Un beau vaisseau, la *Reine de Hongrie*, capitaine Pierre Bedet, quitta la rade d'Ostende en 1756. Des réclamations surgirent aussitôt, et lorsque, l'année suivante, la veuve Nettine, J. B. Van Schoor, de Bruxelles, et Arnold Hoy d'Ostende demandèrent à envoyer un bâtiment de 160 tonneaux vers les mêmes parages, on leur refusa le passeport de mer qu'ils demandaient.

(Arch. générales du Roy.).

1763. Des Belges vont fonder à Paris la 1^{re} école de commerce qu'ait eu cette capitale. L'octroi spécial de Louis XV en fournit la preuve.

[145]

COMPAGNIE D'ASIE ET D'AFRIQUE
DANS LES PORTS DU LITTORAL AUTRICHIEN.

Les Belges continuaient à regretter vivement la suppression de la compagnie d'Ostende, persuadés qu'ils étaient que le maintien de cette association eût été, pour le pays entier, une source abondante d'opulence et de richesses. Un étranger, Guillaume Bolts, originaire d'Heidelberg et né à Amsterdam, parvint à faire croire aux ministres de Marie-Thérèse qu'on pourrait la rétablir dans les ports du littoral autrichien. Bolts avait eu la vie la plus aventureuse. Il s'était formé au commerce dans un comptoir de Lisbonne, avait passé ensuite en Angleterre, s'était mis au service de la compagnie des Indes, et avait été envoyé par celle-ci à Calcutta. Forcé de quitter son emploi après avoir été disgracié, il était revenu en Europe, où une brillante carrière semblait se préparer pour lui.

Bolts, ayant obtenu le suffrage des ministres autrichiens, fut élevé au grade de lieutenant colonel au service de Sa Majesté Impériale et Catholique, et en obtint cet octroi désiré, le 5 juin 1775, pour le terme de dix années. Pour avoir des fonds, il vint dans les Pays Bas, appuyé par les recommandations de l'empereur et du conseil, tant au prince Charles de Lorraine qu'au prince de Stahrenberg. Arrivé à Bruxelles, il exposa son affaire et ses projets au ministre plénipotentiaire, et entra en conférence avec quelques-uns des descendants des anciens intéressés et directeurs de la compagnie des Indes, entre autres avec le comte Charles de Proli et le baron de Borrekens.

Proli et Borrekens résolurent de s'aboucher avec quelques capita-

listes et, dans le dessein de conclure plus rapidement, en conférèrent avec le S^r Nagels. Ce dernier, qui n'était nullement initié au commerce des Indes, acquiesça cependant aux propositions qu'on lui fit, à condition d'être au nombre des directeurs de l'association.

En conséquence, ces trois personnes signèrent un contrat avec le S^r Bolts, en septembre 1775, par lequel ils s'engagèrent à équiper deux vaisseaux, mais comme ils n'avaient plus le temps de les armer tous deux aussi promptement qu'il le fallait, afin de pouvoir gagner les moussons, ils se contentèrent d'en expédier d'abord un seul, le *Joseph et Thérèse*, frégate achetée à Londres par Bolts. Ce dernier, pressé d'en accélérer l'armement, en fit l'équipage avec toute la promptitude possible, mais mal lui en prit, car ses hommes, choisis au hasard, se révoltèrent après avoir quitté les côtes d'Angleterre. Il fut forcé de relâcher à Lisbonne, licencia les mutins, et engagea d'autres matelots. Les frais considérables de ce changement, la perte de temps qu'il exigea, tout nuisait à l'expédition. Des vents contraires rendirent la traversée du *Joseph et Thérèse*, de Lisbonne à Livourne, fort longue et fort laborieuse. Le comte de Proli s'était rendu dans ce dernier port, avec autorisation de l'impératrice et des intéressés, à l'effet d'y lever, par sa présence, tout obstacle au prompt embarquement de la cargaison.

Le vaisseau partit à temps pour profiter des moussons, mais sa navigation fut tellement contrariée dès sa sortie du détroit de Gibraltar, qu'elle le fit dériver jusqu'à Rio de Janeiro, où il prit des vivres, de là, il fut obligé de diriger sa route vers le canal de Mozambique.

Dans cette traversée, il aborda à l'île de Tristan da Cunha, dont il prit possession au nom de sa souveraine, en lui donnant celui d'*île de Brabant*.

Parvenu ensuite à doubler le Cap-de-Bonne-Espérance, il eut le malheur d'échouer dans la baie de Lagoa ou de Lorenzo Marquez, située à l'est de la Cafrérie, par 26° de latitude sud, à l'embouchure du fleuve Lagoa.

Pendant le temps nécessaire au radoub du vaisseau, Bolts tenta de tirer parti de la situation dans laquelle il se trouvait pour étudier les environs, et remarqua l'avantage qui pourrait résulter de l'établissement d'une factorerie dans cette baie. On pouvait, en effet, y faire le commerce des dents d'éléphant et de la poudre d'or.

Il fit aussitôt deux traités avec les chefs nègres, établit un comptoir à Delagoa, y laissa des gens pour le diriger, puis se remit en route. Arrivé avec sa frégate sur les côtes de Malabar, il mouilla dans divers

ports, et vendit une partie de la cargaison à un anglais du nom de Williams, qui fit banqueroute peu de temps après.

De là Bolts se transporta au Bengale, où l'un de ses créanciers l'eût fait arrêter, s'il ne lui avait fourni caution. Il est probable que cette circonstance l'empêcha de faire alors, au Bengale, d'aussi bonnes opérations commerciales qu'il en avait fait, quelques années auparavant, à Calcutta, et que, par là, il exposa ses associés à de nouvelles pertes. L'occupation d'une des îles Nicobar ne fut pas plus avantageuse puisqu'elle occasionna des plaintes de la part des Danois.

Ces insuccès engagèrent Bolts à retourner à la côte de Malabar, où il fonda deux établissements sur des terrains concédés par Hyder-Ali, l'un près de Mangalor et Caluwar, l'autre à Baliapatam, centre des marchés de poivre. Les dépenses qu'il fallut faire à ce propos, jointes à l'acquisition de quelques vaisseaux que Bolts fit naviguer, pour le cabotage, de cette côte en Chine et aux Indes, absorbèrent probablement tout le capital embarqué sur le *Joseph et Thérèse*.

Pendant que toutes ces opérations ruineuses se faisaient en Asie, les co-intéressés de Bolts en Europe recevaient de tous côtés de fâcheuses nouvelles.

Le bruit courait que le *Joseph et Thérèse* avait péri corps et biens. Dans cette perplexité, le comte Charles de Proli, le baron Borrekens et le S^r Nagels observèrent qu'ils ne pouvaient manquer à l'engagement pris d'armer et d'envoyer un second vaisseau en Asie puisqu'ils en étaient convenus avec leur associé Bolts. Pour remplir cette obligation, ils achetèrent, de la compagnie des Indes de France un grand vaisseau, nommé le Superbe, qu'ils appelèrent le *Prince de Kaunitz*. Le comte Proli fut chargé de se rendre à l'Orient pour en faire l'armement et toute l'expédition. Le vaisseau partit, non pour la côte de Malabar, mais pour la Chine. On se promettait plus de bénéfices d'un voyage vers ce pays. L'événement justifia ces prévisions, et le *Prince de Kaunitz*, de retour à Trieste produisit un profit très considérable. Ce profit était néanmoins insuffisant pour réparer la perte du capital primitif, emporté par le *Joseph et Thérèse*. Pendant que ce navire faisait son voyage, il en arriva un autre à Livourne, portant le même nom. Bolts l'avait envoyé directement de l'Inde. La longueur de son voyage, de la côte de Malabar en Chine, et de Chine en Europe, le mauvais assortiment de la cargaison nuisit à la vente, qui se fit à Livourne. Au lieu de gain, ce navire procura de la perte.

Proli, par ordre de ses commettants, réarma ce vaisseau pour la Chine, et, à son retour de Trieste, il avait à bord un beau chargement et si bien choisi qu'il eût rapporté de l'argent, si on avait pu s'en dessaisir à temps.

Peu après le retour du navire le *Prince de Kaunitz* de la Chine, arriva à Cadix un vaisseau, expédié de l'Inde par le lieutenant Colonel sous pavillon impérial et le nom de *Baron de Binder* ; un troisième, le *Comte de Kollowrath* ne tarda pas à le suivre. Bolts en personne vint à Trieste, mais la vente et le désarmement de son vaisseau se fit encore à Livourne, où on débita aussi les cargaisons du *Kollowrath* et du *Binder*.

Ces trois vaisseaux, par suite de circonstances qu'on ne pouvait prévoir, donnèrent une perte immense, et très supérieure aux gains que les deux expéditions faites par le comte Charles de Proli avaient procurés à la société.

C'est à cette époque que se terminèrent les opérations de la compagnie formée par le lieutenant colonel Boltz, le comte de Proli, le baron Borrekens et le S^r Nagels. Un commerce de si grande importance ne pouvait évidemment continuer à se faire avec les seules ressources de trois ou quatre individus.

Les associés, pour tirer le parti le moins désavantageux de leur octroi, songèrent à ériger une grande compagnie, en créant un certain nombre d'actions, dont la valeur, réparties entre toutes les personnes qui s'y intéresseraient devait produire un capital suffisant à toutes les avances.

Le comte de Proli, convaincu que l'une des conditions du succès était de disposer de sommes considérables, proposa de porter le nombre des actions jusqu'à six ou même dix mille, à fl. d'Allemagne chacune.

Cette proposition ne fut point admise. L'acte portant l'augmentation de l'octroi fixa le nombre d'actions à deux mille, en y comprenant le capital de la première association, absorbé dans l'Inde, en établissements, et en vaisseaux pour le cabotage. Ce capital, qui montait à 800.000 florins d'Allemagne, constitua la quantité de 800 actions, dont chacun des quatre membres de la première association en prit 200 pour son compte. Celles de Bolts ne furent jamais payées, ni par la reddition de ses comptes, ni en argent. L'import de ces 800 actions ne consistait que dans la valeur des établissements à Tristan da Cunha, à la baie Delagoa et à la côte de Malabar, ainsi que dans un petit nombre de vaisseaux caboteurs ; le reste avait été perdu par suite de la banqueroute, vraie ou supposée, de Williams, à la réserve cependant des navires le *Joseph et Thérèse*, le *Prince de Kaunitz*, le *Kollowrath* et le *Binder*, vaisseaux qui se trouvaient en Europe.

On ignorait à cette époque que le comptoir que Bolts avait établi dans la baie Delagoa avait été pris par les Portugais, ainsi qu'un vaisseau à pavillon impérial, qui s'y trouvait à l'ancre, et tous les employés de la compagnie qu'on y avait laissés. Les Portugais préten-

daient avoir eu autrefois deux établissements à Delagoa, et n'avoir jamais renoncé à la pensée d'y revenir.

Revenons à l'histoire de la compagnie.

Il ne restait aux directeurs, pour continuer leurs opérations, que 1200 mille florins. Ils ne pouvaient espérer, avec une telle somme, étendre considérablement leurs affaires. Ils ne tardèrent pas cependant à armer deux vaisseaux pour la Chine, savoir, le *Prince de Kaunitz* et le *Kollowrath*, tous deux excellents voiliers, le premier à Trieste et l'autre à Livourne. Ces deux vaisseaux à cause des vents contraires, ne purent sortir du détroit de Gibraltar que le 5 mai 1782, et manquèrent les moussons.

Les directeurs désiraient se procurer des ressources nouvelles. Ils convoquèrent, pour cet effet, une assemblée générale des actionnaires, et là, ils représentèrent que, la guerre ayant éclaté entre la France, l'Angleterre et la Hollande, l'occasion était des plus favorables pour donner plus d'extension aux affaires commerciales de la société. Les actionnaires autorisèrent la direction à lever, par voie d'obligation, un fonds égal à celui des actions, c'est-à-dire de deux millions de florins d'Allemagne, sans réfléchir qu'en réalité le premier fonds n'était que de 1200,000 florins.

Les directeurs, disposant dès lors d'un capital plus considérable, en profitèrent pour armer quatre nouveaux navires, un à Liverpool, sous le nom de *Comte de Belgioso*; un second à Londres, sous le nom de *Comte de Zinzendorf*, et les deux autres à Lorient et à Nantes; le premier sous le nom d'*Archiduc Maximilien*, et l'autre sous celui de l'*Autrichien*. Soit que les circonstances rendissent les armements plus coûteux, soit qu'ils ne les firent pas avec toute l'économie désirable, leurs dépenses excédèrent leurs ressources et, pour y suppléer, il fallut avoir recours aux expédients du crédit, l'espoir de l'arrivée, dans le courant de l'année, de leurs deux premiers vaisseaux, etc.

Cette espérance fut déçue car, comme nous l'avons vu, le *Prince de Kaunitz* et le *Kollowrath* avaient manqué les moussons. Pour comble de malheur, le plus beau de leurs navires, richement chargé, périt corps et biens en sortant de Liverpool; un des trois autres, le *Maximilien*, échoua dans le même temps près des côtes de Bretagne, où néanmoins il fut bientôt radoubé.

D'un autre côté, trois vaisseaux, que la direction avait expédiés sur les côtes du Brésil, en Amérique, pour la pêche de la baleine, ne furent pas heureux, et ne rapportèrent aucun bénéfice. Pour comble d'infortune, la paix se fit à cette époque entre les puissances belligérantes. Il en résulte qu'au lieu de 8 à 10 navires européens qu'on comptait cette année devoir faire le commerce en Chine, il s'en trouva

quarante-deux dans le port de Canton, parmi lesquels étaient les deux premiers et les trois derniers de la compagnie impériale d'Asie et d'Afrique. Les marchandises d'Europe baissèrent considérablement de valeur, tandis que celles qu'on pouvait prendre en retour s'élevèrent en proportion. Ce double préjudice fut un coup mortel pour la compagnie, qui avait compté pouvoir, par le retour de tous les vaisseaux, réparer ses pertes. Pour les diminuer, au moins, autant qu'il dépendait de la direction, celle-ci prit le parti de faire arriver, directement à Ostende, ces cinq navires. On supposait avec raison que les Anglais et Hollandais, dépourvus de thé, auraient acheté ceux de la compagnie à des prix plus élevés dans leur voisinage qu'à Trieste ou qu'à Livourne. D'ailleurs la navigation des bâtiments s'abrégéait, ainsi que les frais d'entretien de leurs équipages.

Les directeurs avaient d'ailleurs une autre raison, beaucoup plus grave, de changer la destination de leurs vaisseaux. Nous avons dit plus haut que, se voyant pressés par la nécessité, ils avaient dû recourir aux ressources du crédit. Obligés de satisfaire à leurs engagements, ils prirent le parti d'emprunter, à la maison Herries et compagnie d'Ostende, les sommes dont ils avaient besoin pour faire face aux dits engagements, mais la maison Herries ne s'y prêta que sous la condition d'avoir, à Ostende même, le désarmement de quelques-uns des dits vaisseaux, et les directeurs s'étaient vus forcés d'y consentir.

Dans l'intervalle, ils avaient envoyé deux bâtiments, nommés le *Croate* et le *Hongrois*, vers l'île de France, et en même temps donné l'ordre à Trieste de construire un autre grand navire, l'*Aigle impérial*. La cargaison de ce navire fut réunie également à l'aide du crédit, c'est-à-dire d'une manière très dispendieuse.

Les vaisseaux le *Croate* et le *Hongrois* accomplirent leur destination, mais, à leur arrivée à l'île Bourbon, ils y trouvèrent le même concours de vaisseaux européens, d'où résultait une baisse considérable dans les marchandises d'Europe, et une hausse proportionnelle dans les objets nationaux d'exportation. Cette spéculation ne fut donc point plus heureuse que les autres.

Le 17 juillet 1784, les cinq grands navires attendus à Ostende y arrivèrent, et y déchargèrent leurs cargaisons. C'étaient le *Comte de Siezendorf*, l'*Autriche*, l'*Archiduc Maximilien*, le *Comte de Kollowrath* et le *Prince de Kaunitz*.

Voici un tableau relatif à leurs chargements.

	<i>Pr. de Kaunitz</i>	<i>Kollow- rath</i>	<i>Arch. Maximilien</i>	<i>Autriche Siezendorf</i>	
Livres					
Thé Bohé	136,274	159,952	182,655	225,422	593,250
» Congo	155,627	155,841	161,448	108,972	230,942
» Pecco	5,340	5,142	5,240	4,981	5,145
» Souchon	7,882	7,882	7,844	12,985	7,899
» Hayson	20,311	19,679	20,491	19,573	19,615
» Hayson skin	25,392	24,756	20,496	24,249	23,802
» Songlo	90,495	63,525	55,619	21,734	12,674
» Tonkay	26,180	53,487	5,172	37,406	8,010
Pièces de Nankin					
Cannelles	22,769	26,897	30,227	34,698	18,339
Rhubarbe en caisses	6,956	5,304	5,550	5,424	2,335
Soieries	6	6	5	5	5
Papiers peints en rouleaux	50	50	50	50	50
Porcelaines blanches					
et bleues, caisses	69	123	50	50	50
Porcelaines de diverses					
couleurs	11	9	50	50	50
Joncs (canne de)	14,864	3,953	3,019	50	3,743

Pour compléter ces renseignements statistiques, ajoutons que les années suivantes il arriva encore des bâtiments à Ostende, dont les cargaisons, vendues en cette ville consistaient en :

262,716 livres de thé Bohé
 44,388 » » » Souchon
 30,720 » » » » 1^{re} qualité
 3,538 » » » » » en petites caisses
 33,857 » » » Hayson
 40,353 » » poivre
 6,666 » » sago
 13,333 » » joncs
 10,000 pièces de Nankin
 200 caisses de porcelaines diverses.

Il y avait eu également quelques arrivages à Trieste, entre autres, le 24 novembre 1783, le navire *Auguste-Catherine*, venant de la Chine, frêté pour compte de la compagnie. Il avait accompli un bon voyage en moins de deux ans, ayant quitté Ostende en 1781.

Le 7 janvier 1784 vint à Ostende le navire *Augusta-Joseph-Amélia*, de la côte de Coromandel. Il avait accompli sa traversée en 4 mois. Il était chargé de thé, de riz, d'arack, de soieries, etc.

(Voy. *Gentleman's Magazine for 1784*, vol. I, 67, numéro du mois de janvier).

Les cinq vaisseaux arrivés à Ostende en 1784 y vendirent leurs cargaisons la même année. Bien que la direction de la compagnie en eut obtenu un bon prix, l'opération n'en produisit pas moins un déficit, d'autant plus déplorable qu'il y avait des engagements pris, non seulement à l'égard de divers créanciers, mais aussi envers les actionnaires.

Les obstacles de tous genres s'accumulaient sous les pas de la direction. Ils avaient à vaincre la jalousie des Hollandais, à qui le retour des cinq vaisseaux de la compagnie à Ostende donnait de l'ombrage, et qui ne cessaient d'annoncer, chez eux, des ventes qui, toujours reculées, n'avaient jamais lieu. Le ministère anglais, d'un autre côté, prenait les mesures les plus rigoureuses pour empêcher toute contrebande.

Les actionnaires finirent par murmurer de ces pertes répétées, dues cependant, en grande partie, à des circonstances majeures et des accidents fortuits. La compagnie, malgré tant de désastres, fût peut-être parvenue à se soutenir si, vers ce temps, la maison Perrouteau, Delon et Cie de Paris n'eût fait faillite, ayant entre les mains un nombre considérable de traites de la compagnie.

Celle-ci n'ayant pu parer ce coup, les porteurs de ses lettres de change firent arrêt sur ses navires et effets. L'*Aigle Impérial*, prêt à partir pour la Chine, fut saisi à Cadix par la maison Perrouteau et par la maison de Wulf, de Gand, débitrices de la société. A Ostende, les cinq vaisseaux le furent par la maison Herries et Cie, de sorte que la direction fut accablée de toutes parts. Les actionnaires la convoquèrent, le 10 février 1785. Dans cette assemblée, le comte de Proli proposa de vendre le vaisseau l'*Aigle Impérial* avec toute sa cargaison, en autorisant l'acquéreur, au nom de la compagnie, de faire un voyage en Chine. Il voulait, à l'aide de l'argent recueilli par cette vente, satisfaire aux obligations les plus pressantes. Cette proposition fut rejetée. Les directeurs donnèrent leur démission ; des curateurs et des syndics furent nommés, et on ne s'occupait plus que de la liquidation.

Nous trouvons, dans le *Gentleman's Magazine* de 1785, tom. I, pp. 148 et 393, l'oraison funèbre de cette société :

« Les magasins de la compagnie sont vides ; les thés ont été achetés » par la compagnie anglaise des Indes Orientales et chargés vendredi » dernier sur des navires qui partirent hier pour l'Angleterre... On dit » que la compagnie de Trieste et celle d'Ostende ont fait faillite pour » 26.000 livres. On ajoute que les Hollandais ont poussé à cette » faillite... »

[164] 1770. Le père Michaël « *a Sancta Trinitate* », dont le véritable nom était Marinus Geubels, né dans le pays de Waes, partit pour la Palestine en 1770. Il arriva à Rome vers la fin de l'année, et logea à l'hospice de Saint-Julien des Flamands. L'église de Saint-Julien fut restaurée en 1844, à l'intervention de la légation de Belgique, gérée par M. le comte d'Oultremont de Végimont.

6. DE 1776 A 1788.

BELGES ÉTABLIS À COLOGNE, DE 1513 À 1570.

1776. Jean André Rothier entreprit le voyage de Jérusalem. Il publia sa relation, sous ce titre : *Reize naer het heylig land, gedaen in de jaeren 1776 et 1777, en bescreven door Joannes, Andreas Jacobus Rothier, protonotaris apostolicus, etc., t' Anwerpen, bij P. J. Van Paris, sans date.*

En 1782, durant la guerre entre la France et l'Angleterre, la pêche nationale acquit un si haut degré de prospérité qu'on arma et équipa à Nieuport, uniquement pour l'Islande, 25 dogres et 24 grandes chaloupes, qui emportèrent en Belgique 13,347 tonnes de morue ; mais la France ayant frappé, en 1783, le poisson de pêche étrangère d'un droit équivalent à une prohibition, tandis que notre marché restait ouvert à la Hollande, beaucoup de nos armateurs furent obligés d'émigrer, et ils allèrent s'établir à Dunkerque et dans d'autres ports de France. Ces émigrations ouvrirent les yeux au gouvernement. Une ordonnance de l'empereur, du 23 août 1785, vint au secours de l'industrie belge en prohibant l'introduction des morues de pêche étrangère. Cette mesure fut féconde en bons résultats.

Dès 1786, les armateurs de Nieuport et d'Ostende entreprirent la pêche de Terre Neuve, d'Islande, du Nord, du doggersbanck. La pêche reprit une telle activité qu'en 1787 nos deux ports de mer armèrent 120 bateaux, dont le produit s'éleva cette année à 1.040.000 florins. Depuis lors, la concurrence hollandaise porta de funestes coups à cette branche de commerce.

(*Revue de Flandre*, tom. I, p. 407).

Barbesteyn. Ce nom était celui d'un vaisseau qui fut envoyé aux Indes Orientales par la compagnie hollandaise de ce nom, en 1786. Le capitaine de ce navire était C. Van Vlaanderen, et il était parti de Middelbourg ayant à bord, indépendamment de son équipage, 150 soldats luxembourgeois.

1788. Bruxelles s'était fait un nom dans la carrosserie. Sa réputation ne remonte pas cependant au-delà de 1770 à 1775. Le charronnage en était surtout d'une réputation reconnue. M. Gruyer, dans son mémoire sur les douanes a écrit : « Qui aurait dit, il y a vingt-cinq ans, que Bruxelles fournirait des carrosses à plusieurs souverains dans le

Midi, le levant et le Nord de l'Europe, et que les carrosses du Pays-Bas deviendraient une fureur à Paris ? »

M. de Pontécoulant, dans son mémoire statistique sur le département de la Dyle, dit que « les voitures de Bruxelles, en 1788, étaient recherchées de tout le continent. »

BELGES ÉTABLIS À COLOGNE, DE 1513 À 1570.

Georges Cassander, né en 1513, dans l'île de Cadzand, qui faisait partie de la Flandre maritime, vint à Cologne pour éviter des persécutions religieuses. Il arrivait de Bruges et de Gand, où il avait laissé de nombreux disciples. On lui donna à l'Université de Cologne la chaire de théologie et de droit ecclésiastique. Il mourut le 3 février 1566. Parmi ceux de ses compatriotes qui exercèrent, comme lui, une influence considérable sur l'enseignement en Allemagne, nous citerons Jean Murelius, de Ruremonde, sous-directeur du collège épiscopal de Munster ; Jean de Bruyn, né à Gand, nommé, dès 1532, superintendant à Soest, sur la recommandation de Martin Luther et de l'électeur de Saxe ; Herman Struyker, dit Modedt, né à Zwolle, vicaire métropolitain et professeur au collège des Trois-Couronnes, jusqu'en 1557, Henri Geldorp, dit Castritius, Brabançon ; Jean Van der Meulen, dit Molanus, de Nieukerke en Flandre, et Jean Otto, né à Bruges, ancien recteur des écoles de Gand, l'un des fondateurs du Gymnase de Duisbourg.

Adrien Van Vossenhole habitait Cologne en 1569. Il était originaire d'Anvers, et entra, en qualité de médecin, au service de la princesse d'Orange.

Jean Bets, né à Malines, y vint également. C'était l'un des jurisconsultes les plus doctes de son temps. Nous y rencontrons aussi, à diverses époques, Anne d'Egmont, la mère du comte de Hornes ; Éléonore de Montmorency, veuve du comte Antoine de Lalaing-Hoochstraeten ; Isabeau de Rymerswale, veuve de Jacques de Bourgogne, baron de Falain et seigneur de Bredan ; Gaspard van der Noot, seigneur de Caloo ; Guillaume van Zuylen van Nyvelt, occupé alors d'une traduction flamande de la « *Chronica Carionis* » ; Marc Vander Straeten, qui avait accompagné en Espagne, en qualité de secrétaire, le comte d'Egmont ; Jean de Hinckart, l'ancien maître général des postes aux Pays-Bas ; Antoine de Lannoy, seigneur de Bailleul et de Hardy-planties ; Charles de Boisot, qui accepta plus tard la patente de capitaine des Gueux de mer, et obtint, par son rare courage et son dévouement, un poste d'honneur à Flessingue en 1573 ; Guillaume de

Maulde, chevalier et seigneur de Mansart, ancien bailli de Tournai ; Nicolas de Corty, seigneur d'Ansoul ; Louis Colebrant, gentilhomme confédéré ; Nicolas d'Ennetières, de Tournai, l'un des signataires du compromis des nobles ; Pierre de Brandenburg, baron d'Ulbinel et de Randon.

Adrien de Cincxloo, de Bruxelles, faisait un grand commerce de draps à Cologne. Il y acquit droit de bourgeoisie, et y fut l'un des plus actifs agents du prince d'Orange.

La colonie belge de cette ville comptait dans son sein, au XVI^e siècle, des peintres de talent, des médecins renommés, des gens de lettres, des poètes. Parmi les peintres, nous citerons Geldorp, de Louvain, Nicolas Van Orley et Jean de Witte, de Bruxelles, Gaspard Ruitz et François Hogenberg. Un fils de ce dernier, né à Cologne, devint bon sculpteur.

Parmi les médecins, nous trouvons Juste Valsius ou Welsens, ancien professeur à Louvain ; Bernard Dessen, dit van Cronenburgk, né à Amsterdam en 1510 et mort en 1574 ; Robert Le Carpentier, qui devint professeur à l'université, et Jean Stainier, de Gosselies, qui s'était essayé dans tous les genres et se disait philosophe, mathématicien, poète, graveur et musicien.

Parmi les savants, nous rencontrons Arnold Hesius, ancien secrétaire de la ville d'Anvers ; Gérard de Vivere, né à Gand, qui publia à Cologne en 1568, une grammaire sous le titre de : « *briefve institution de la langue française expliquée en allemand par Gérard Du Vivier, gantois* » ; Georges Wirotte, un liégeois qui mourut à Cologne en 1626 et laissa aussi une « *grammatica gallica* » qui eut cinq éditions ; Charles van Utenhove, de Gand, renommé comme poète latin ; Georges Vivierus, né à Anvers, ancien avocat de la chancellerie royale à Bruxelles, qui professa le droit à l'Université.

Beaucoup d'exilés belges, restés protestants, se virent forcés de quitter Cologne. Les uns descendirent le Rhin, s'installèrent à Wesel, à Lembeck, à Koesfeld, à Steinfurt, à Bentheim, à Leer, à Emden, à Brême, à Stade, à Hambourg, à Dantzig, et ne s'arrêtèrent qu'à Copenhague ; d'autres remontèrent le fleuve, gagnèrent le comté de Nassau, Francfort-sur-le-Main, Mannheim, Heidelberg et les autres villes du Palatinat.

Voici, d'après M. Ch. Rahlenbeck, *Revue trimestrielle*, onzième année, tome deuxième la liste des noms, surnoms, etc., des Belges réfugiés à Cologne de 1567 à 1570.

Maître Arnold Hesius, d'Anvers ;
Gilles de Sceppere, flamand ;
Jean Six, bourgeois d'Anvers ;
Dominique Petitpas, avec sa femme, née Toelincx, et quatre enfants ;
Raimond Raingout, de Bruxelles ;
Thomas van Geer, d'Anvers ;
Guillaume Faerber, de Maestricht ;
Jean Jourdain, d'Arras ;
Jean Stainier, de Gosselies ;
Gaspard Lebrun, de Tournai ;
Pierre, baron de Brandenburg, seigneur d'Ubinel, au pays de Liège ;
Thiéry de Laet, d'Anvers ;
Jean Maertens, d'Anvers ;
Agnès de Baillieu, dame de Carnes ;
Gaspard Sonnemans, de Bruxelles ;
Robert Le Carpentier ;
Allard Six, de Lille en Flandre ;
Thiéry de Groot, venu de Flandre ;
Vincent Laurens, de Middelbourg ;
Pierre Laigniel, de Valenciennes ;
Antoine Meerman, flamand, venu de Wesel ;
Catherine Hogemans, femme de Charles Emmerik ;
Jean de Witte, de Bruxelles ;
Maître Georges Vivierius, d'Anvers ;
Isabeau de Rymerswalle, veuve du seigneur de Bourgogne ;
Guillaume de Maulde, chevalier ;
Charles van Utenhove, de Gand ;
Guillaume Zuylen van Nyvelt ;
Nicolas de Corty, seigneur d'Ansoul, de Namur ;
Mathieu Suys, flamand ;
Roland van Bulstraete ;
Antoine de Lannoy, seigneur de Bailleul, venu de Tournai ;
Marc Vander Straeten ;
Jeanne de Mérode, dame de Louverval ;
Élisabeth Lemoine ;
Nicolas d'Ennetières, de Tournai ;
La veuve de Jean Lempereur, née Gilberte d'Égremont ;
François Goyant, de Tournai ;
Nicolas Moreau ;
Jeanne, veuve de Jean Marrisael, venue de Brabant ;

Gilles van Tongeren ;
Gilles de Deckers, d'Anvers ;
Balthasar Cruescamp ;
Simon de Morcey, de Tournai ;
Pierre van Vassenhole, d'Anvers ;
Arnold Tapitmecker, venu du comté de Hainaut ;
Gaspard Ruitz, peintre ;
Arnold Korfmecher, de Maestricht ;
Gaspard van der Noot, de Bruxelles ;
Maître Jean Betz, de Malines ;
David van den Hoever ;
Gérard de Vivere, de Gand ;
Jean Vasse, d'Anvers ;
Mathieu Verhaere, d'Anvers ;
Jean Thynaert, d'Anvers ;
Adrien de Coninxloo, de Bruxelles ;
Jean de Hincart avec sa femme, dame Van der Aa, de Bruxelles ;
Pierre Janssen, alias Vanden Radt ;
Josse de Witte, de Bruxelles ;
Pauwels inden Horen, de Bois le Duc ;
Jeanne Dele Haye, femme de Henri Moreau ;
François de Lingne, marchand ;
Henri van Orselle ;
Georges Van Sachel, d'Anvers ;
Nicolas Guyot ;
Guillaume Dedascal, de Lille, en Flandre ;
Jean Flore ;
Jean van Beringhen ;
Louis de Blécourt ;
Gérard de Backer ;
Nicolas Haspeyde, de Lille en Flandre ;
Antoine Rosse, de Tournai ;
François Hogenberg, peintre ;
Louis Colebrant ;
Conrad Amants, de Luxembourg ;
Pierre Colpin ;
Adrien de Breussighem ;
Thomas van Limburg, tisserand ;
Éléonore de Montmorency, veuve du seigneur de Hoockstraten ;
Jean Reubens, d'Anvers ;
Melchior Circo, venu de Frise ;
Anne d'Egmont, veuve du comte de Hornes ;

Anne, femme de Jean van Antwerpen, tailleur d'habits ;
 Pierre van Gendt, maître d'école ;
 Louis de Voeller, flamand ;
 Sébastien Diericksens ;
 Corneille Buys, de Maestricht ;
 Othon Lepippre ;
 Blangswalle (Paul), d'Anvers ;
 Gérard Koninck, d'Essen ;
 Walter Turquin ;
 Jean de Berlecom ;
 Adrien de Splyter ;
 Charles de Boisot, de Bruxelles ;
 Marguerite de Neerle ;
 Antoine Seneschal.

Et beaucoup d'autres qui n'ont pas été signalés.

LES BELGES À L'ÉTRANGER

Notes supplémentaires.

De 1538 à 1558.

Lors de la 2^e expédition de Charles-Quint en Afrique, de grandes levées furent faites dans les Pays-Bas, où l'on équipa également quelques navires. Dès l'année 1538, le sire de Boussu s'était activement occupé de ce dernier soin. Parmi les hulques et caravelles flamandes envoyées en Algérie, nous citerons le *Saint-Jacques* de Bruges, sous les ordres du capitaine Jean Simons; l'*Esprit volant*, commandé par Corneille Jacobson, la *Michiele*, qui avait 42 hommes d'équipage; le *Saint-Jean l'Évangéliste*; le *Sampson*; la *Sainte-Barbe*, qui avait pour patron Jean Dobber, et l'*Albert*. Des placards avaient été affichés à cette occasion à l'Écluse, à Bruges, à Ostende, à Nieupoort et à Dunkerque « contenant le traitement que ung chascun matelot auroit qu'youldroit venir au service ».

(Registre 25108, chambre des comptes, Archives générales du Royaume).

1543. Durant la guerre qui éclata, en cette année, entre Charles-Quint, Henri VIII et la France, Maximilien de Bourgogne alla croiser avec une flotte des Pays-Bas à l'embouchure de la Gironde, et s'y empara de plusieurs bâtiments français. Un Belge, le vice-amiral Gérard de Meckeren, opéra une descente en Guyenne, où ses gens rançonnèrent plusieurs villages, emportant comme trophées les cloches des églises. (Wagenaar, *Vaderlandsche historie*, V^{de} deel, p. 246). L'intrépide Flamand, après avoir ramené différentes prises dans les Pays-Bas, se remit en mer, avec dix navires, montés par les seigneurs de Hamme, de Capelle, de Hamstede et d'autres gentilshommes, pilla une petite île, captura quatre navires revenant de Terre-Neuve avec des cargaisons de poissons, et reprit aux Français un gallion d'Espagne.

On a conservé quelques détails sur ces deux expéditions. Nous citerons parmi les vaisseaux qui y figurèrent l'*Ursule*, ayant 250 hommes d'équipage; la *Trinité*, le *Salvator*, monté par 135 hommes; la *Marie de la Vere*, avec un équipage de 110 personnes; l'*Ange* d'Anvers, commandé par Corneille Cuyper; l'*Adolphe*, sous les ordres de Jacob Clais; le *Romain*, capitaine Geerit Haereins; le *Henri de Meckeren*,

capitaine Nicolas Dans ; la *Marie de Middelbourg*, sous le commandement de Corneille Crumer ; le *Boot*, monté par 40 hommes ; le *Cœur volant*, capitaine Pieters.

Un bourgeois de Mons, Brisselot, devint, au XVI^e siècle, primat de Sardaigne.

Gérard van Veltwyck, né à Ravenstein en Flandre, possédait parfaitement les langues orientales. Charles-Quint le chargea d'une ambassade auprès de Soliman. Van Veltwyck partit pour Venise, accompagné de Mathieu Laurin, de Bruges, et parvint à faire signer une trêve au Sultan.

(V. Sleidamus, XVII, p. 487 ; Ms. 17365, Bibl. de Bourgogne).

Un édit de l'empereur Charles V, promulgué en 1549, enjoignit à tout armateur qui désirait envoyer des navires en France, en Espagne, en Portugal, aux Canaries, aux îles Madères et de Saint-Thomas, en Italie, en Chypre, à Candie, à Raguse, en Irlande, en Norvège, en Danemark, en Suède, et y exporter des produits d'une certaine valeur, tels que des laines, des métaux, de l'alun, des draps, des soies, des graines de lin, des tapisseries, de la cire, etc., de se conformer aux règles suivantes : tout bateau en charge pour la France, l'Angleterre, la Norvège, la Suède et le Danemark, devait être au moins de quarante tonneaux.

Des officiers spéciaux, délégués à ce sujet, étaient chargés de s'assurer, à son départ, s'il était muni de voiles, de mâts, d'ancre et de câbles de rechange. Son équipage était fixé à 8 hommes, et il était ordonné d'embarquer à bord 6 doubles canons, 6 harquebuses et 6 à 8 piques.

Les navires en partance pour l'Espagne, le Portugal, l'Andalousie, le Levant, les îles Canaries, Madère et Saint-Thomas ne pouvaient être de moins de 80 tonneaux. On en faisait également la visite, et il était prescrit d'y placer 15 hommes d'équipage. Ils avaient 2 doubles canons, 6 simples canons, 6 harquebuses, et une douzaine de piques pour les combats d'abordage. Les vaisseaux de 80 et 100 tonneaux étaient beaucoup mieux armés. Ils portaient 4 demi-coulevrines, 6 doubles canons, une douzaine de harquebuses ou de demi-harquebuses. Ceux de 200 à 250 tonneaux devaient être munis en outre de 4 coulevrines, de 6 simples canons et de 3 douzaines de piques. Il fallait aux navires de 250 à 300 tonneaux, 6 coulevrines, 4 demi-coulevrines, 12 doubles canons, 24 arquebuses et 48 piques.

Sous l'administration de la reine Marie de Hongrie, une flotte avait été rassemblée à La Vere, et rendit de bons services à la navigation et au commerce. Plusieurs navires belges en faisaient partie. Elle se composait du *Dragon*, de 125 tonneaux, acheté à M. de Rœulx ; du *Renard*, du yacht l'*Hirondelle*, du *Salvator*, du *Bacq*, du *Faucon*, de la *Frégate*, de l'*Esprit volant*, du *Jonas*, du *Rossignol d'Anvers* et de l'*Aigle*.

Ces bâtiments, en général bien armés et équipés, étaient commandés par le vice-amiral belge Jean de Croesere, et par les capitaines Adolphe de Hamstede, Jean Gillot, Louis van der Binchorst, Christophe Vranckx, Josse Olivers, Josse van Dorp, Dierick Sluymer, Robert Cuyper et Popius Zybrants. Ce dernier, qui montait le *Rossignol d'Anvers*, avec 60 hommes d'équipage, passa plus tard à bord de l'*Esprit volant*, et fut remplacé dans son premier commandement par Dierick Sluymer.

Cette escadre devint bientôt plus nombreuse, les marchands anversoïses ayant reconnu la nécessité de faire convoier les riches hulques qu'ils envoyaient en Biscaie.

Quarante et un bâtiments de commerce mirent à la voile pour cette destination en 1552, escortés par le *Samson*, portant le pavillon de l'amiral Adolphe de Bourgogne, ancien gouverneur de Gand ; le *Salvator*, sous les ordres de Gérard de Meckeren ; le *Dragon*, capitaine Antoine de Leu ; le *Corbeau*, dirigé par Popius Zybrants ; l'*Aigle*, capitaine Jean Gillot ; l'*Aigle volant*, monté par Josse Meyne. Ces deux derniers attaquèrent en mer deux navires français, dont ils s'emparèrent.

Pierre Koeck, peintre, architecte et graveur sur bois, part pour l'Orient aux frais des frères Van der Moegens, de Bruxelles, pour fonder à Constantinople une manufacture de tapis. On lui doit une traduction flamande des œuvres de Vitruve et de Serlio. Sa fille épousa Breughel le Vieux.

Un ancien étudiant de l'université de Louvain, Gaspar Bartzoen, s'embarqua au XVI^e siècle pour les Indes, et parcourut avec Saint François Xavier dont il fut l'ami, l'immense contrée située entre le Cap-de-Bonne-Espérance et le Japon. Un autre Belge, Josse Ryckius, religieux franciscain et gantois de naissance, importa le froment au Pérou. On conserva longtemps, dans un couvent de Quito, le vase de terre dont il s'était servi pour le transport de cette précieuse denrée et sur lequel on lisait cette inscription flamande : « Que celui qui me vide, n'oublie pas le Seigneur ! »

Des vaisseaux de guerre mirent à la voile, le 23 mars 1553, voyageant de conserve avec 24 navires marchands, belges et hollandais, en route pour l'Espagne. Ils étaient commandés par Adolphe de Bourgogne, montant le *Dragon*, et par les deux vice-amiraux Gérard de Meckeren et Antoine de Leu. Ces deux derniers se trouvaient à bord de l'*Aigle* et du *Cerf-volant*, deux bâtiments d'égales forces, ayant tous deux 154 hommes d'équipage. Le prévôt général de l'escadre était Henri de Midler, un autre belge, ainsi que Roland de Ghistele, François de Steelandt, Adrien Cuvillon, Pierre Bouchet, Corneille van Ryswyck, Jean de Diest et beaucoup d'autres gentilshommes, attachés au service de la flotte. Le capitaine Corneille Cupere, d'Anvers, avait été chargé de visiter les navires avant leur départ. Ils retournèrent à la Vere en octobre 1553, après s'être emparé d'un bâtiment français, la *Jeannette*, en vue de Lisbonne. Roland de Ghistele ramena la prise dans les Pays-Bas.

(Arch. du Roy., reg. 26113).

Beaucoup de Flamands, qui s'étaient réfugiés en Angleterre, furent forcés d'en sortir lors de l'avènement de la reine Marie. Ils convinrent de partir pour le Danemark, sur deux navires, et la plupart d'entre eux s'embarquèrent en effet, le 17 septembre 1553, au nombre de 175 personnes. Ils avaient pour chef le baron de Lasco, inspecteur général des églises étrangères ; Étienne Myerdman, Brabançon d'origine, imprimeur à Londres ; Micron et Utenhove. Quelques autres de leurs compatriotes, sous la direction de Gualterus et de Pierre Delenus, restèrent sur le sol anglais, attendant une occasion favorable pour émigrer à leur tour. Les compagnons du baron de Lasco, après avoir essuyé, étant en mer, une tempête qui sépara les deux navires, qu'ils montaient, arrivèrent à Elseneur, le 20 octobre, après avoir subi les plus tristes privations. Leurs chefs descendirent alors à terre et se rendirent à Caldingua, pour représenter au roi la situation pénible dans laquelle ils se trouvaient, et solliciter, avec la permission de séjourner dans ses états, celle d'y exercer librement leur religion.

Paul Noviomagus, le ministre et le favori, leur fit d'abord quelques promesses, mais elles ne furent pas tenues. Les Flamands reçurent l'ordre de s'éloigner, en même temps qu'un subsidé de cent thalers à distribuer entre les plus nécessiteux. Ils insistèrent, demandant avec insistance que les vieillards, les femmes et les enfants pussent au moins passer l'hiver au Danemark, mais toute nouvelle faveur leur fut refusée. Désormais sans patrie, ils se transportèrent successivement à Rostoc, à Wismer, à Lubeck, à Hambourg, et finirent par s'établir à Embden. Ce fut là qu'Étienne Myerdman, devenu bourgeois de cette

ville sur la recommandation du baron de Lasco, imprima, en 1556, la première bible flamande. Il en fit une seconde édition en 1558.

(Moréri, *Dict. hist.*, tom. VI).

Quatorze navires de guerre, sous la direction de l'amiral de Wacken, quittèrent nos côtes le 16 avril 1554, et se joignirent à l'escadre anglaise. Ils croisèrent dans la Manche jusqu'au commencement de janvier 1555, effectuèrent une descente dans le pays de Caux, et s'avancèrent jusqu'à près de Rouen.

Charles-Quint mit à la voile pour l'Espagne, le 15 septembre 1556. Des deux flottes qui devaient l'accompagner, l'une, composée de navires biscayens, asturiens et castillans, était commandée par D. Luis de Carbajal, capitaine général de l'*Armada* de Guipuzcoa, l'autre consistait en dix-neuf navires flamands et zélandais, parmi lesquels il y avait huit vaisseaux de guerre : Adolphe de Bourgogne, St de Wacken en était l'amiral, et Gérard de Meckeren, le vice-amiral. Maximilien de Bourgogne, alors chef de l'amirauté, avait brigué l'honneur de conduire lui-même, en Espagne, le monarque qu'il avait servi pendant tant d'années. L'empereur lui sut gré de sa démarche, mais ne voulut point qu'il quittât ses gouvernements de Hollande et de Zélande.

Charles-Quint avait d'abord choisi pour son passage, en 1556, une hulque flamande, mais il se décida au dernier moment, ce vaisseau étant déjà assez vieux, à lui préférer un navire biscayen, *El espíritu Santo*, appartenant à Martin Ximenez de Bertendona, et commandé par le fils de ce dernier, Antonio de Bertendona. *El espíritu* était du port de 365 tonneaux ; on y avait disposé un appartement commode pour l'empereur. Les deux reines montèrent sur le *Faucon*, qui portait le pavillon de l'amiral de Wacken. Ce navire était également décoré avec luxe.

Un voyageur anglais, William Townson, qui fit trois voyages à la côte d'Afrique durant le XVI^e siècle, rapporte que, de son temps, les marchands exportaient dans cette partie de la Guinée qui est comprise entre Sierra Leone et la ville de Mina, une grande quantité de bassins en cuivre, ornés de ciselures, fabriqués en Flandre, ainsi que des cassettes ouvragées provenant du même pays.

(Hist. gén. des voyages, tom. I, p. 290).

Un Brugeois, Pierre de With, bâtit le palais électoral de Munich et construisit le mausolée de l'empereur Henri IV. Un autre Flamand,

Jean van Santen, plus célèbre sous le nom de Sanzio, fut le premier architecte de Paul V, et le créateur de cette belle villa Borghèse, illustrée par la princesse de Raphaël.

L'imprimerie fut introduite à Tours, en 1496, par un Belge, Jehan de Liège. Un autre imprimeur, du même nom, fit connaître cet art à Valenciennes.

Une flotte de 120 voiles, équipée en Angleterre et dans les Pays-Bas, sous la conduite de lord Clinton, du comte de Hornes, amiral ; de M. de Wacken, vice-amiral, et du seigneur de Cruninghe, se dirigea vers la Bretagne, en 1558, dans le but de s'emparer du port de Brest. Elle arriva devant Conquêt, en juillet, et y débarqua sept mille hommes qui s'emparèrent de cette ville. M. de Kersimont, à la tête de quelques troupes, se hâta de voler au secours du pays menacé. Les Anglais étaient déjà retournés à bord, et il ne se trouva plus sur le rivage que quatre compagnies flamandes, qui se défendirent avec intrépidité, mais furent accablés par le nombre. Les alliés ne se retirèrent néanmoins qu'après avoir causé de grands dommages aux Français. On fit frapper, dans les Pays-Bas, en souvenir de cette expédition, une médaille en l'honneur de l'amiral de Hornes.

(VAN LOON, *Nederl. Histor. Penningen*, book I, fol. 23).

B. Notes prises par Le Jeune d'une audience du Duc de Brabant.

Chaque individu établi dans les colonies hollandaises rapporte à l'État 15 Sch., c'est-à-dire plus du triple de ce que les Anglais perçoivent dans leurs possessions :

Revenu colonial de la Hollande (11.000.000 hab.) :

Impôts : 3 à 4 millions Sterl.	Système de culture : 3/4 % valeur;
Culture : 4 à 5 »	Compagnie hollandaise : 1/5 produit ;
Mines : 1 »	Avances aux cultivateurs ;
	Corvées ;
	<i>Commissions aux agents et aux chefs indigènes.</i>

Libre-échange — Libre concurrence : mesures pour profiter de l'accès à tous les marchés.

Le libre-échange et le libre travail sont proclamés en *théorie* : sont-ils applicables aux régions où la civilisation n'a pas pénétré ? = Non ! Ils y arrêteraient le travail. Il faut, dans ces régions, le *travail forcé*. De là une immense industrie qui consiste à *contraindre au travail* les populations auxquelles la contrainte est indispensable. Pour les produits que ces populations peuvent *seules* produire, les nations étrangères à cette industrie de la contrainte sont *tributaires* dans le vrai sens du mot, il y a *monopole*. (Les *revenus coloniaux* sont un *prélèvement* sur les produits livrés aux échanges). Ces nations sont *exclues* des *marchés* soumis à la colonisation (v. *les tarifs* des colonies anglaises et hollandaises).

Le libre travail est bien loin d'être praticable aux colonies. — Le libre échange en se généralisant n'empêchera pas le travail forcé. Comment se composent les revenus coloniaux. Le travail forcé est-il *légitime* ? = Il *compensera* le déficit créé par le libre échange.

Les Anglais doivent désirer que la Belgique crée des colonies. — L'Angleterre protégerait nos colonies.

La féodalité a préparé le régime du libre travail. Le travail doit, avant d'être libre, constituer une *tendance* certaine et constante.

L'exploitation du système colonial n'est possible que pour les nations maritimes.

La Belgique a la population *la plus compacte* de l'Europe.

La Belgique a-t-elle un *vaste* territoire qui lui procure ce que les colonies lui fourniraient ? (telles sont *les deux Amériques*).

La première condition du genre colonisateur c'est *l'amour de la propriété*.

Question des *débouchés* = Il faut créer des consommateurs. La Belgique produit ce qui manque aux colonies.

L'exploitation du système colonial est l'exercice d'une industrie qui consiste en deux opérations :

1. Procurer aux populations indigènes la *sécurité* de la propriété.

Le profit de cette opération résulte de l'impôt.

2. Procurer aux populations indigènes *l'habitude du travail*.

Cette opération se réduit à prendre aux indigènes assez pour les obliger à *travailler pour vivre* : le profit est immédiat.

Les Économistes n'en veulent pas et réclament la suppression des monopoles et la liberté du travail, sauf à encourager la simple *émigration* (fait peu important sauf *étreintes de la misère*).

Les arguments historiques n'ont aucune valeur en présence des objections qu'il s'agit de combattre.

La fondation des colonies se rattache à la période de l'histoire du commerce qui subit l'influence exclusive du système mercantile.

Les principes du système mercantile recommandaient avant tout la colonisation par le monopole et la prohibition.

La pratique universelle du système mercantile attachait à la colonisation les avantages nécessaires. Aujourd'hui les principes du système mercantile sont condamnés et abandonnés. L'École économique a fait prévaloir des idées radicalement opposées aux idées mercantiles. Les tendances de notre époque ont déjà anéanti en partie les relations établies par la pratique séculaire du système mercantile.

Au point où nous en sommes, la Colonisation doit-elle être conseillée ? = L'opinion émise sur la colonisation par les Souverains, les hommes d'État et les publicistes des siècles passés est sans aucune portée à cet égard.

Qu'est-ce qu'une *surabondance de population* ? — Est-ce une question de *densité* ? — Non, mais de *capital* = Rapport entre la population et les éléments de travail dont elle dispose.

Sauf surabondance : l'émigration est une *perte*, mais qui se *répare* par une augmentation plus rapide de population.

Si l'émigration se fait vers *une Colonie* : elle crée *un débouché* pour la mère patrie.

La Belgique émigre très peu : de 1841 à 1850 : 45.470 dont 31,48 % provenant des villes et 68,52 des campagnes soit 1 p/716 habit. urbains et 1 p/1.453 habit. ruraux.

Avantages de la colonisation :

Fécondité plus grande du capital et du travail par leur application à un sol nouveau.

Dégagement de la population surabondante.

Sans doute en théorie sous le régime du libre-échange, une nation gagnera autant en dirigeant son capital et ses émigrants chez des étrangers. Mais l'Angleterre, dans l'état des choses actuel, gagne beaucoup au régime colonial.

Les Anglais et les Hollandais sont nécessairement partisans des colonies.

Le rappel des lois de navigation qui a ouvert les colonies anglaises aux bâtiments des autres pays ; cependant le mouvement maritime métropolitain n'a subi aucune décroissance.

Les facilités des communications dans le monde ancien, l'augmentations de la consommation individuelle sont un élément nouveau de richesse pour les contrées d'outre-mer. Il s'agit d'organiser l'échange entre l'ancien monde et ces contrées, mais il s'agit surtout d'augmenter et d'organiser la production dans ces contrées et en organisant la production d'y créer des débouchés pour l'Europe. Le libre-échange pour les échanges, mais : *questions* : le libre travail pour la production ?

V. Recherches dans les Annales du Parlement anglais de 1839 à 1861 par ROBINSON (traduit par GUILLAUME).

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	5
A. « Les Belges à l'Étranger »	14
B. La lettre du Duc de Brabant du 26 juillet 1863	18
DOCUMENTS :	
A. « Les Belges à l'Étranger », de la main de Van Bruyssel ..	42
1. Les Belges à l'Étranger (1561-1663)	42
2. 1668-1722	59
3. Histoire de la Compagnie d'Ostende (suite) ..	72
4. Compagnie d'Ostende (suite)	92
5. 1731-1770	106
6. De 1776 à 1788	117
Notes supplémentaires	123
B. Notes prises par Le Jeune d'une audience du Duc de Brabant	129