

LA BELGIQUE MARCHANDE REDÉCOUVRE L'ORIENT

LA NAVIGATION SUBVENTIONNÉE
VERS L'ASIE DU SUD-EST

(1834-1851)

PAR

J. EVERAERT

24520

Le mariage de raison, que fut le Royaume-Uni des Pays-Bas (1815-30), ouvrait largement les colonies néerlandaises aux armateurs et aux exportateurs belges. En 1824, la création de la «Nederlandsche Handel-Maatschappij», établissant des comptoirs de vente aux Indes hollandaises (1827), offrait aux produits textiles du sud un débouché privilégié pour faire face à la concurrence anglaise. Ainsi les usines cotonnières de Gand, les fabriques lainières de Verviers, de même que l'industrie linière campagnarde des Flandres en profitaient considérablement. Pour ce qui est des cargaisons de retour (café, sucre, coton, riz et peaux), le port d'Anvers se taillait une position dominante, voire de monopole¹.

Au premier abord, les événements révolutionnaires de 1830 devaient entraîner la fermeture de ce marché colonial. Néanmoins, par le détour de Dunkerque et grâce à la collaboration de firmes de paille hollandaises et anglaises, les calicots gantois allaient réapparaître dans les entrepôts de Rotterdam à destination de Java. Pendant les années 1831-33, le gouvernement néerlandais fermait les yeux sur cette contrebande. Entretemps, plusieurs maisons d'armement belges (de Cock Frères de Gand, Serruys et Donnet d'Anvers, Sinave de Bruges) s'étaient déjà installées — quoique temporairement — dans les ports hollandais. Or, lorsqu'en 1834 les Pays-Bas, afin de protéger son industrie cotonnière naissante, allaient augmenter de l'ordre de 50 à 70% les droits d'importation à Java sur des produits manufacturés à l'étranger, ce fut pour les exportateurs belges le coup de grâce².

¹ Un aperçu du commerce maritime florissant chez K. VERAGHTERT, *Geld, bankwezen en handel in de Zuidelijke Nederlanden (1792-1844)*, dans : *Nieuwe Algemene Geschiedenis der Nederlanden*, t. X, pp. 341-346 et 351-356.

² H. COPPEJANS-DESMEDT, *De overzeese expansie van de Belgische katoenindustrie. Van het afsluiten van de Nederlandse koloniale markt tot het uitbreken van de Amerikaanse Secessie-oorlog*, dans : *L'expansion belge sous Léopold I^{er} (1831-65)*, Bruxelles, 1965, pp. 77-80.

Malgré cela, au cours des années 1833-39, Anvers continuait à recevoir des marchandises coloniales provenant des Indes Orientales et apportées par des trois-mâts américains et britanniques, transportant respectivement deux et un tiers des cargaisons (voir tableau I). En provenance de Batavia — et de temps à autre aussi de Semarang et de Soerabaya, les trois ports ouverts au commerce extérieur — arrivaient surtout du sucre, du café, du riz, des blocs d'étain et des bottes de rotin, mais aussi des bois (de sapin et de sapan, propre à la teinture), du coton, des cuirs secs en poil, de la casse purgative, des épices, des écailles (de tortue de mer), voire même des ouvrages du Japon. L'île de Sumatra fournissait surtout du poivre, ainsi que du café et du rotang. Une bonne douzaine de voiliers venaient même de Manille, en passant ordinairement par Java ou exceptionnellement par Singapour. Leur chargement présentait une diversité analogue, où s'ajoutaient encore le sucre de Manille et des épices chinoises (gingembre, cannelle) ³.

Tableau I. — Port d'Anvers : navigation directe aux Indes Orientales. Navires sous pavillon étranger.

	Routes								Pavillons															
	Retour				Aller				Arrivées				Départs											
	Batavia	Semarang	Soerabaya	Sumatra	Singapour	Manille	Akyab	Batavia	Sumatra	Manille	Akyab	américain	anglais	danois	suédois	hannovrien	français	hollandais	américain	danois	hollandais	espagnol	?	
1833	3			1		3		1				5	2						1					
1834	5							1	1			2	3						1				1	
1835	2			1		2		1				4	1						1					
1836	3					4		1				5	2						1					
1837		1				2						2	1											
1838				1		1						1	1											
1839	2	1	2		1	1		1				6	1						1					
1840		1				1		2		1		1	1						2	1				
1841	4					3						1	4	1	1									
1842	2				4							4		1	1									
1843	2					3						3												
1844	3			1		4		1				3	4		1				1					
1845				1	1	1			2			2	1						2					
1846				3					1			3							1					
1847				1		1		2				2										2		
1848			1	1			4					1	3		1	1								
1849	1		2			2		2					3				1	1				2		
1850							2				1		2	1					1				1	
Total	27	3	5	10	6	28	6	10	6	1	1	38	36	1	3	3	2	1	12	1	4	1	1	

Source : *Journal du Commerce d'Anvers*.

³ Trafic portuaire reconstitué à base du *Journal du Commerce d'Anvers* (années 1833-39) : «Nouvelles maritimes/rubriques : Bureau du pilotage», «Nouvelles de mer», «Cargaisons de navires arrivés».

Pour la plupart, ces cargaisons orientales restaient consignées à des maisons étrangères, établies à Anvers, telles que Alfred Barrow, Putnam & C^o, James Clegg & Brothers, Hamilton Ortman & C^o, Th. Maigny & C^o, etc. Quelques rares navires américains retournaient directement aux Indes et le plus souvent sur lest. Manifestement, la majorité regagnait son port d'attache américain pour y reprendre un nouveau périple. Ce fut le cas en 1837 du trois-mâts «Logoda» (ca. 400 tonneaux), d'une marche supérieure — puisque doublé en cuivre — et pourvu de tous les aménagements désirables pour des passagers. Sa future route, annoncée à Anvers, était significative pour ce genre de navigation autour du monde : New York, le Brésil et les Indes ⁴.

Depuis la fin du XVIII^e siècle (1785-90), les négociants-armateurs américains avaient valorisé la route transpacifique. Ayant découvert le marché chinois, ils y finançaient leurs achats de thé, non seulement par l'exploitation des richesses des côtes (pelleterie, phoques) et des îles (bois de santal) du Pacifique du nord, mais aussi en échangeant dans les ports occidentaux de l'Amérique latine des produits manufacturés contre des métaux précieux. Grâce à cette monnaie d'argent, avantageusement obtenue de première main, ils réussissaient à s'infiltrer fortement à Canton, à Manille et à Batavia. Assez tard, les armateurs hollandais, à leur tour, allaient prospecter cette route alternative. Pendant les années 1826-29, la firme Insinger & Cie d'Amsterdam organisait une campagne d'essai vers l'Orient en doublant le Cap Horn, les résultats s'avérant pourtant décevants à cause de toutes sortes de contrariétés ⁵.

Les armateurs flamands ignoraient nullement cette longue route transpacifique (voir tableau II). Quelques mois après l'initiative d'Insinger, la maison d'armement gantoise de N. J. de Cock & Frère expédia son brick «Louisa-Augusta», de construction récente, pour une tournée mondiale. Le voilier accosta d'abord dans un port chilien (Valparaíso) et puis dans deux au Pérou (Callao et Trujillo) afin d'y écouler ses produits manufacturés nationaux contre des piastres. Ensuite le cap fut mis vers les îles Sandwich — soit l'archipel d'Hawaï — pour finalement débarquer à Manille. Chargé d'une riche cargaison de sucre, d'abaca (chanvre de Manille), de dents d'éléphants, etc., il regagna Anvers en faisant encore escale à Batavia et au Cap de Bonne Espérance. Le périple avait duré plus de dix-huit mois ⁶. En dépit du bilan à première vue satisfaisant, de Cock abandonnait cette nouvelle route pour le trajet conventionnel.

À la différence de son collègue gantois, la maison d'armement Cateaux-Wattel & Cie d'Anvers se lança résolument dans la route transpacifique. Au cours des années 1830-37, elle entama quatre campagnes avec son brick «Flora» (250 tx), chaque fois sous le commandement du capitaine allemand H. Rickmers. A Valparaíso — où tous

⁴ *Journal du Commerce d'Anvers*, «Navires en charge» (19 à 24 mai 1837).

⁵ F. BROEZE, *A Challenge without Response : Holland and the Transpacific Route to East Asia after 1815*, dans : *Economisch en sociaal Historisch Jaarboek*, 38, 1975, pp. 267-272.

⁶ Archives de La Haye, Secrétariat d'État 2993, n^o 25 (requête d'exonération des droits d'entrée, 17 avril 1828).

Tableau 2. — Voyages transpacifiques belges (1826-1837).

<p>A. N. J. DE COCK & Frère (Gand) : 1 expédition brick «<u>Louisa-Augusta</u>» (250 tx/°1825), cap^{nc} Steven St-Martin (R'dam) Flessingue, 30 août 1826 — Anvers, 12 avril 1828 route : Valparaiso, Callao, Trujillo, Honolulu, Manille, Batavia cargaison de retour : sucre, abaca (chanvre de Manille), ivoire</p>
<p>B. CATEAUX-WATTEL & Cie (Anvers) : 4 campagnes brick «<u>Flora</u>» (250 tx/°1830), cap^{nc} J. Rickmers</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Anvers, avril 1830 — Trieste, 19 janvier 1832 Pérou, Batavia, Sourabaya, Manille, Canton 2) Anvers, ? — Anvers, 2 mai 1834 Pérou, Manille, Canton sucre, cannelle, thé 3) Anvers, 23 août 1834 — Anvers, 23 novembre 1835 Valparaiso, Arica, Callao, Payta, Honolulu, *Manille, Ste-Hélène * pleine cargaison de produits coloniaux 4) Anvers, juin 1836 — itinéraire prévu : Valparaiso, Coby, îles Sandwich, Manille, Chine pillé et brûlé à Mazatlán (Golfe de Californie/Mexique), févr. 1837

les produits belges furent très appréciés, particulièrement les textiles et le verre à vitre — et dans d'autres ports d'Amérique du Sud, on vidait les cales. Cet arrêt rentable s'imposait parce qu'avec les piastres ainsi gagnées, on irait acheter une cargaison de produits coloniaux à Manille, accessoirement aussi à Canton. Prématurément, la dernière expédition se termina dans le port mexicain de Mazatlán, où le brick — qui avait donc fort poussé au Nord — fut pillé et brûlé⁷. Pour le troisième voyage, le gouvernement consenta à accorder à l'armateur un subside de 20.000 frs (80 frs par tonneau) à condition de désigner un agent commercial pour recueillir des informations et faire un rapport général. Le choix se porta sur Joseph Partoes, qui allait se révéler d'ailleurs comme un excellent rapporteur et un mémorialiste perspicace⁸. Or les autres armateurs, tout comme les exportateurs belges, hésitèrent à se reconvertir.

Pourtant, au début de la décennie 1830-40, la navigation à long cours belge avait traversé une crise grave. Beaucoup de navires, de capitaines et d'armateurs avaient émigrés en Hollande ; aux Indes néerlandaises, des droits d'entrée différentiels éliminaient les importations belges (1834) ; même l'Escaut subissait une «fermeture» temporaire pour le pavillon belge (1833-39). Lorsqu'en 1834, le brick «Jean Key» (350 tx), baptisé d'après son armateur anversois et le premier à avoir quitté son port d'attache sous pavillon national — revint de Batavia, chargé de café pour compte de la Handel-Maatschappij, il se vit contraint à débarquer à Ostende⁹.

⁷ F. BROEZE, *art. cit.*, pp. 277-278 ; *Journal du Commerce d'Anvers* (mai 1834 et mai 1836).

⁸ R. DE DECKER DOUCET DE TILLIER, *La pittoresque odyssee de Joseph Partoes*, Bruxelles, 1975.

⁹ G. BEETEMÉ, *Anvers, métropole du commerce et des arts*, tome II, Anvers, 1894, pp. 100-103.

Pour s'en sortir, assez logiquement, nos armateurs-exportateurs allaient à la recherche de soutien financier. Déjà en 1832, le négociant brugeois J.-B. De Lescluze avait lancé l'idée d'une institution qui «sera exclusivement destinée à faire des avances en argent et sans intérêt, contre une partie de la valeur des marchandises qui seront vendues outre-mer». L'année suivante, il exposa au ministre son projet d'une campagne vers Singapour et Manille, à financer par le gouvernement, mais en vain ¹⁰.

Cependant, le port franc de Singapour, établi en 1824 ¹¹, allait pouvoir servir de tremplin idéal pour se familiariser avec tout le Sud-Est asiatique, tout en brisant l'étranglement maritime-commercial hollandais. Au début de 1835, l'armateur anversoïse P. Wattel (associé de J. F. Cateaux) proposa aux ministres de l'Intérieur et de la Marine d'armer un bateau spécialement construit — l'«Henriette» (cap. L. Heyde) — aux Indes Orientales avec une cargaison de quelques 4 à 500.000 frs. Afin de créer de nouveaux débouchés pour l'industrie belge, le gouvernement pourrait installer un comptoir à Singapour, d'où nos cotonnades se réexporteraient facilement vers l'Inde et Java. En guise de «compensation» pour le passage gratuit de l'agent commercial, l'armateur demandait que le gouvernement se chargerait de l'équipage et des vivres, couvrirait les pertes éventuelles de l'ordre de 15% et, en plus de cela, lui accorderait une prime! Évidemment, le marchandage échoua... ¹². Cependant, quelques mois plus tard, nos armateurs nationaux allaient pouvoir jouir dorénavant (A.R. du 13 juillet 1834) d'un support substantiel sous forme d'officiers et de matelôts, payés et nourris par le fisc. Ce fut une mesure à double visée : d'une part stimuler le commerce maritime, d'autre part redémarrer et entraîner une marine nationale.

Le premier armateur à profiter du nouveau régime fut J. Key. En septembre 1834 le brick «Sophia-Dorothea» sillonnait vers Singapour avec un chargement de draps, de fer suédois, de plomb et de saumon ¹³. À bord se trouva également Joseph Lannoy, le premier agent commercial à s'installer en Orient à l'initiative du gouvernement, avec une rétribution annuelle (1834-35) de 6.000 frs. Celui-ci rapportait au ministère que plusieurs produits belges (genièvre, toiles, verre à vitre, plomb, poudre à canon, armes) étaient propres à être transbordés dans le port franc à destination de Manille, de l'Inde (Bengale, Bombay), des colonies néerlandaises (Sumatra, Célèbes) et de Siam. Les retours se composaient essentiellement de sucre, de café, d'étain

¹⁰ Archives du Ministère des Affaires Étrangères / Dossiers politico-économiques (AMAE/DPE) 4259, n° 2012. Au cours des années 1821-25, De Lescluze avait déjà entrepris la prospection commerciale de la Méditerranée orientale, suivie en 1835-36 d'une expédition colonisatrice en Algérie. B. VAN DE WALLE, *Jean-Baptiste De Lescluze, négociant et armateur brugeois (1780-1858)*, dans : *Handelingen van het Genootschap «Société d'Émulation» te Brugge*, 96, 1959, pp. 64-88 et 97, 1960, pp. 154-236.

¹¹ C. M. TURNBULL, *A History of Singapore (1899-1975)*, Oxford, 1977, pp. 38-40 et 42-43.

¹² Archives Générales du Royaume / Administration de la Marine (AGR/AM) 4143 ; H. DE VOS, *Leopold I en de scheepvaart (1831-65)*, dans : *Mededelingen Marine-Academie België*, 17, 1965, p. 11 ; ID., *Petite histoire de la marine royale belge*, dans : *MMAB*, 9, 1955, pp. 23-24.

¹³ F. H. MERTENS & K. L. TORFS, *Geschiedenis van Antwerpen sedert de stichting der stad tot onze tijden*, tome «Aenhangsel», Anvers, 1853, p. 282.

(Billiton) et de riz¹⁴. Après quelques années, Lannoy allait être promu au rang de consul belge à Manille (1837-48), tandis qu'à Singapour Auguste Moxhet lui succéda¹⁵.

Singapour deviendra assez vite la plaque tournante pour le commerce maritime belge vers l'Orient. Au cours des années 1840-50, la majorité des navires nationaux y feront escale (voir tableau III). À Anvers, deux maisons d'armement — notamment J.-B. Donnet et surtout Cateaux-Wattel — s'y intéressaient d'une façon particulière en expédiant leurs bateaux régulièrement, non seulement à Singapour et Manille, mais à partir de 1840 également à Batavia. En effet, par le traité de paix (1839) avec la Hollande, les navires belges seront de nouveau admis à Java et cela au pied d'égalité avec les nations favorisées. En 1842, le consul A. Moxhet signalait que, de toutes les puissances européennes, la Belgique — après l'Angleterre naturellement — participait le plus activement au trafic de Singapour avec une moyenne annuelle (1841-42) de trois à quatre vaisseaux¹⁶. À ce moment-là, la navigation de ligne subventionnée était sur le point de devenir opérationnelle comme on le verra plus loin.

En Belgique même, au cours des années 1838-48, quelques industriels, exportateurs et armateurs essayaient de combiner leurs efforts pour stimuler le commerce maritime. La «Société de Commerce d'Anvers» (1838-43) concentrait ses transactions surtout sur Singapour, Manille et Batavia, ainsi que sur le Rio de la Plata. Après quelques années (1840-41) d'un bilan légèrement positif, des pertes — causées par une chute brutale du prix des produits coloniaux — entraînèrent sa dissolution. Dorénavant les cotonniers gantois allaient se méfier des opérations d'outre-mer¹⁷. En 1844-45, Fr. Oldenhove, protagoniste bruxellois, s'efforça d'établir une société de commerce maritime d'un capital de 25 millions de francs, prenant les allures d'un cartel. En effet, la combinaison devrait grouper l'entreprise Florival, une filature-tissage sur la Dyle, une maison d'exportation à Anvers et une succursale à Singapour avec possiblement d'autres agences en Chine, aux Philippines et à Batavia¹⁸. En 1849, un consortium des principaux négociants d'Anvers (Fuchs, Cateaux, Osy, Weber & Cie) formait entre eux une société en commandite (1,5 mill. frs) pour l'exploitation du commerce direct avec les Indes Orientales et pour l'établissement d'un comptoir central à Singapour¹⁹. Nous savons d'ailleurs que J. F. Cateaux avait (déjà?) installé une filiale à Singapour, temporairement gérée par son fils Léopold. Ce dernier projet,

¹⁴ AGR/Fonds Ch. Rogier 438 (rapport du 20 mai 1835).

¹⁵ J. WILLEQUET, *Un facteur d'expansion commerciale : le système consulaire sous Léopold I^{er}*, dans : *L'expansion belge sous Léopold I^{er} (1831-65)*, Bruxelles, 1965, pp. 32-62.

¹⁶ AMAE/DPE 4113 (rapports consulaires du 14 mai et du 19 septembre 1842 ; *L'activité commerciale et industrielle de quelques familles anversoises au XIX^e siècle : J. De Decker, les armement J. Donnet et J. B. Donnet & A. de Burbure, l'armement Cateaux-Wattel*, dans : *De Schakel*, 2, 1949, pp. 62-65 et 4, 1952, pp. 145-150.

¹⁷ H. COPPEJANS-DESMEDT, *art. cit.*, pp. 87-89.

¹⁸ Archives du Palais Royal / Fonds Léopold I^{er}, 216 (n^{os} 1-2).

¹⁹ AGR/Ministère des Finances 316, n^o 34.

Tableau 3. — Port d'Anvers : navigation directe aux Indes Orientales. Navires sous pavillon belge.

	Durée du voyage	Nom du navire	Type	Tonnage	Capitaine	Armateur	Destinations				
							Singapour	Batavia	Manille	Canton	Akyab
1834	10.01.34 / ?	Prés. Schimmelpenninck	trois-mâts (°1830)	1100	F. Meulenbroeck	A. Sinave (Bruges)					C
	13.09.34 / 26.10.35	Sophia-Dorothea ¹	brick (°1826)	210	Stappers	J. Key	S				
1839	19.11.39 / 23.01.41	Progrès	trois mâts / brick		J. F. P. Smit	Société de Commerce d'Anvers	S	B	M		
1840	04.01.40 / 13.05.41	Charles ¹	brick	229	Jurgensen	Cateaux-Wattel	S	B	M		
1841	11.04.41 / 12.02.42	Rubens I ¹	brick	284	De Rijcke	J. B. Donnet		B			
	17.06.41 / 24.05.42	†Sophia-Dorothea ²	brick (°1827)	179	Van Benninghen / Demeire	J. Key	S		M		
	02.10.41 / 01.09.42	Infatigable	koff (°1840)	242	Moller	David & De Boe	S				
	29.10.41 / 01.02.43	Charles ²	cfr. plus haut		Jorgensen	Cateaux-Wattel & Cie	S		M		
1842	30.06.42 / 31.05.43	†Macassar ¹	trois-mâts (°1830)	637	G. Van den Broecke	J. B. Donnet	S	B			
	10.08.42 / 15.05.43	Rubens ²	cfr. plus haut		De Rijcke	J. B. Donnet		B			
	? / 22.07.43	Louise ¹	trois-mâts / barque	250	Lams	P. Serruys		B			
1843	04.02.43 / 08.02.44	Magellan	trois-mâts / barque	239	Meyer	Cateaux-Wattel	S	B	M		
	10.02.43 / 12.05.44	Jean Key	barque (°1829)	350	De Pauw	J. Key		B ^a			
	17.06.43 / - (1)	*Charles ³	cfr. plus haut		F. Hoed	Cateaux-Wattel	S		(M)		
	02.09.43 / - (2)	Rubens I ³	cfr. plus haut		De Rijcke	J. B. Donnet	S	B			
	03.09.43 / 27.06.44	Louise ²	cfr. plus haut		Lams	P. Serruys		B			
	11.11.43 / 22.11.44	*Macassar ²	cfr. plus haut		Van den Broecke	J. B. Donnet	S	B	M		
	26.12.43 / 12.04.45	*Emmanuel ¹	trois-mâts (°1834)	851	Van Haverbeke	Bisschop-Basteyns & de Cock	S	B	M	C	
1844	04.05.44 / 22.06.45	*Schelde ¹	barque	310	Eyckholdt	Cateaux-Wattel	S		M	C	
1845	22.05.45 / 03.08.46	*Macassar ³	cfr. plus haut		C. Swarts	J. B. Donnet	S	B ^b	M		
	22.09.45 / 07.10.46	*Ambiorix ¹	trois-mâts (°1845)	375	Roose	J. B. Donnet	S		M		
	17.12.45 / 03.05.46	*Schelde ²	cfr. plus haut		Claeys	Cateaux-Wattel	S		M	C	
1846	14.09.46 / 29.07.47	*Emmanuel ²	cfr. plus haut		C. Swarts	Th. de Cock & F. Bisschop	S		M		
	23.12.46 / 10.03.48	*Macassar ⁴	cfr. plus haut		Hoed	J. B. Donnet	S	B ^c			
1847	17.03.47 / 13.02.48	*Louise ³	cfr. plus haut		Lams	P. Serruys	S	B			
	26.07.47 / 09.08.48	*Schelde ³	cfr. plus haut		Claeys	Cateaux-Wattel	S				
	03.11.47 / 10.09.48	*Emmanuel ³	cfr. plus haut		T. Schwartz (Swarts?)	Th. de Cock & F. Bisschop	S				A
	23.12.47 / 01.11.48	*Duc de Brabant ¹	trois-mâts	430	Schmidt	Spilliaerd & Caymax	S				A
	? / 12.09.48	Charles-Quint	trois mâts	488	Mussche	Cateaux-Wattel					A
1848	01.04.48 / 22.06.49	*Rubens II ¹	trois-mâts / barque	375	Meyer	Cateaux-Wattel	S	B		C ^d	
	25.10.48 / 20.11.49	*Emmanuel ⁴	cfr. plus haut		Schwartz	de Cock & Cie		B			A
1849	01.06.49 / 08.07.50	*Macassar ⁵	cfr. plus haut		De Ruyter	J. B. Donnet	S				A
	26.09.49 / 01.10.50	Duc de Brabant ²	cfr. plus haut		Schmidt	Spilliaerd & Caymax	S				
	07.12.49 / 20.12.50	*Stanislas	trois-mâts / barque	452	J. B. Gombert	Spilliaerd & Caymax	S	B			
	? / 14.11.50	Schelde ⁴	cfr. plus haut		Claeys	Cateaux-Wattel			M		
1850	05.05.50 / ?	*Henry-Joseph	trois-mâts	507	Parmentier	J. A. Elsen & Van Linden	S				A
	? / 08.10.50	Philomène	koff	93	Bernard / Klein	Spilliaerd & Caymax					A
	? / 31.10.50	Harriet	?		Zellien	?					A
	14.08.50 / ?	Théodore	barque		Meulenbroeck	?					A
	08.09.50 / ?	Jeannette-Marie	koff	225	Claeys	J. A. Elsen & Van Linden			e		
	25.10.50 / ?	Mélanie	barque	286 (?)	Sikkens	Ch. van Nyen (?)					A
	08.11.50 / - (3)	*Rubens II ²	cfr. plus haut		Meyer	Cateaux-Wattel	S	B			
	22.11.50 / ?	Macassar ⁶	cfr. plus haut		De Ruyter	J. B. Donnet					A
1851	08.05.51 / ?	*Mercator	trois-mâts (°1850)	440	Zellien	De Ceuster (Boom)	S				
	15.10.51 / ?	*Julie	trois-mâts	618	L. Meyer	Cateaux-Wattel & Cie	S	B			

(1) Capturé dans le Détroit de Macassar

(2) Condamné à Fernambouc (Brésil)

(3) Naufragé aux îles du Cap-Vert

† Campagnes à subsides

* Service régulier subventionné

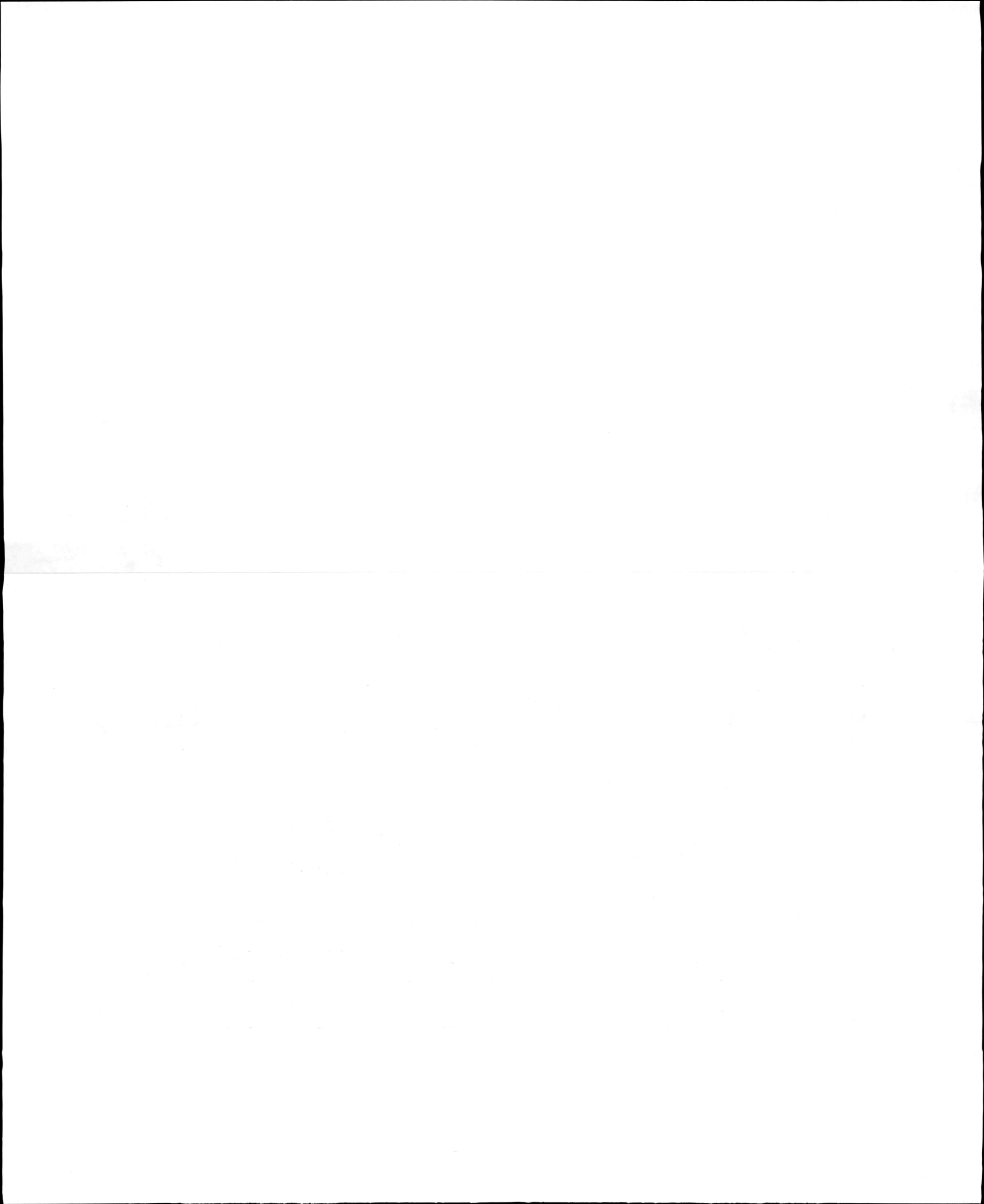
^a Destination «Java»

^b Batavia + Soerabaya

^c Batavia + Semarang

^d Shanghai + Hongkong

^e Destination «Extrême-Orient»



auquel on voulait associer le gouvernement, se situe justement après que celui-ci avait atténué sa politique d'équiper les navires marchands privés.

À partir du mois d'octobre 1837, les Pays-Bas avaient déjà réduit de la moitié (jusqu'au pied de 25%) les droits d'entrée sur les produits belges importés à Batavia. Cependant les armateurs patienteront jusqu'au traité de paix (1839) pour s'aventurer sur le marché javanais. J. Lannoy, consul belge à Manille, ayant entrepris vers la fin de 1840 une tournée de prospection afin d'étudier les débouchés des ports javanais, n'hésitait pas à recommander Batavia ainsi que Manille comme les marchés les plus intéressants. Batavia importait beaucoup de cotonnades indiennes et d'opium en échange de sucre, de café, de riz, d'épices et d'étain²⁰. Quelques navires belges allaient même être uniquement destinés à Batavia (1841-43) et cela malgré la déconfiture de la «Banque de Java» (1841) qui y entravait beaucoup le négoce.

Or, Lannoy s'efforça surtout de promouvoir les Philippines. En 1839-40, le pavillon anglais y avait déjà supplanté la navigation espagnole, celle-ci suivie de près par les couleurs américaines, tandis que les bateaux français et hollandais restaient minoritaires. Parmi les négociants étrangers contrôlant le commerce extérieur, les Anglais — comme presque partout — faisaient le plus d'affaires. Surtout les cotonnades et le verre à vitre y étaient en vogue. Quant au commerce intérieur, il était presque entièrement entre les mains des Chinois, servant d'intermédiaires entre les marchands européens et les producteurs indigènes. Parmi les exportations excellaient le sucre, le tabac, l'abaca (dite chanvre de Manille = fibres des tiges d'un bananier) et l'huile de coco, sans oublier les espèces sonnantes (piastres d'argent). Lannoy préconisait même les avantages d'une possession coloniale ou, pour le moins, d'une compagnie dans le genre de la «Handel-Maatschappij» hollandaise, au besoin en lui accordant le monopole pour certaines denrées coloniales²¹. Énonçant cet avis, il faisait le jeu du brasseur d'affaires G. F. Ouvrard : celui-ci visait à fonder une compagnie à monopole essayant en 1840-41 d'emballer le gouvernement belge — qui se montrait hésitant devant l'opinion internationale — pour des tentatives annexionistes dans les Philippines²².

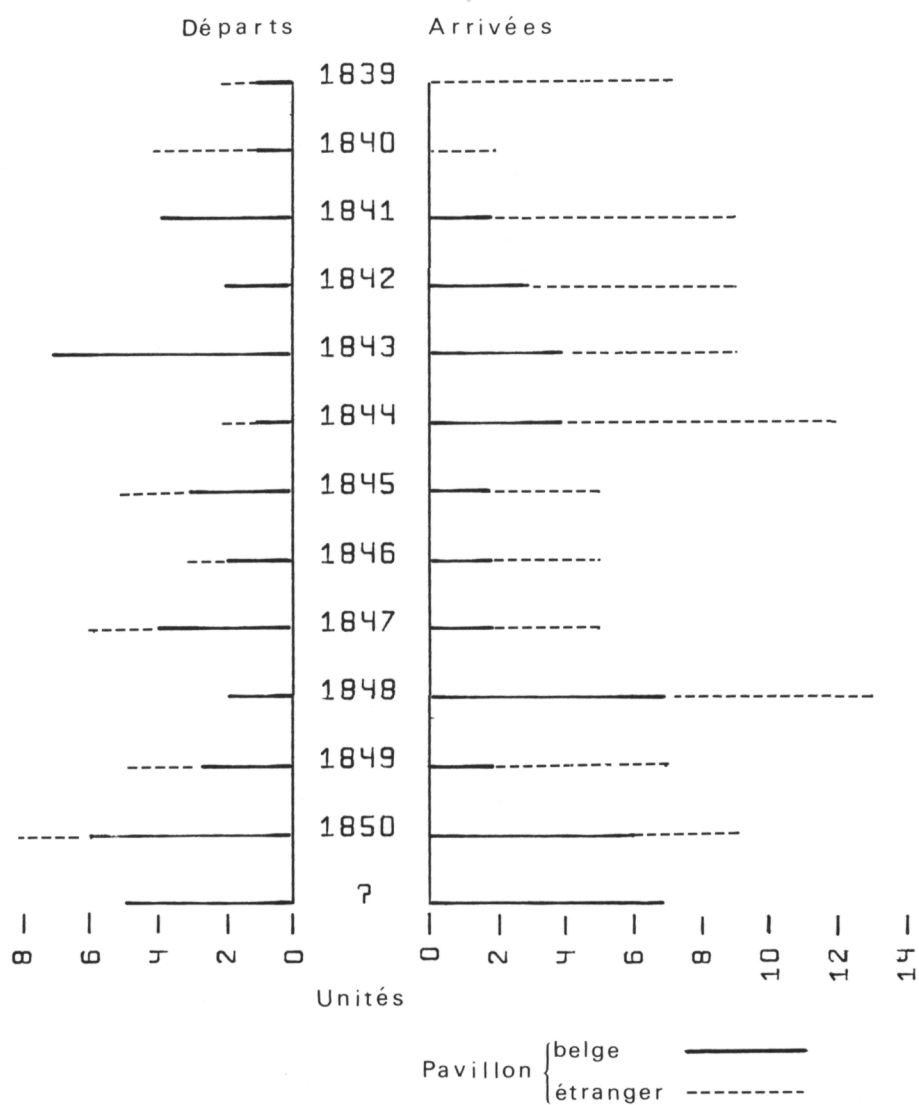
Le premier navire belge, à destination combinée de Batavia-Singapour-Manille, fut le brick «Progrès», armé à la fin de 1839 par la Société de Commerce d'Anvers. Antérieurement à cette campagne, la compagnie avait déjà entamé des démarches diplomatiques afin de pouvoir établir à Manille une agence sous la direction d'Ernest Maniglier, qui avait séjourné dans l'île de Luzon. D'ailleurs, les cargaisons de retour, arrivées en 1842 par les vaisseaux «Rubens», «Sophia-Dorothea» et l'«Infatigable» — dont seulement le second nommé avait continué jusqu'à Manille — étaient presque entièrement consignées à cette compagnie. En outre, jusqu'à sa liquidation (en juin

²⁰ AMAE/DPE 2023 (lettre du 5 novembre 1840) et 4113 (rapport du 8 mai 1841, lettre du 8 juillet 1841).

²¹ *Ibid.*, 2023 (rapport du 3 décembre 1840 / A. Moxhet ; rapport du 6 mai 1841 / J. Lannoy).

²² L. GREINDL, *À la recherche d'un état indépendant. Léopold II et les Philippines (1869-75)*, Bruxelles, 1962, pp. 44-49.

Tableau 4. — Anvers : trafic portuaire avec les Indes Orientales.



1843), elle allait recevoir trois, deux et trois chargements, respectivement en provenance de Manille (1841), de Singapour (1842) et de Java (1841-43), quasiment tous transportés sous pavillon anglais. Après sa déconfiture, la maison Nottebohm Frères en prenait pour ainsi dire la relève²³.

À partir de l'année 1841, la navigation belge vers les Indes Orientales démarra pour de bon avec quatre départs, principalement à destination de Singapour, voyages éventuellement prolongés jusqu'aux Philippines. En plus, au cours de la même période, sept navires sous pavillon étranger déchargeaient à Anvers en provenance de Batavia et de Manille. En avril 1841, la Société de Commerce d'Anvers, ayant sollicité une aide financière en vue d'une campagne à Singapour et Manille, obtint du gouvernement un subside de 7.000 frs. Ce fut la «Sophia-Dorothea», de l'armement J. Key, qui emportait des marchandises belges d'une valeur de 100.000 frs²⁴. Entretemps, cette même société avait déjà expédié le «Charles» à Batavia.

Encouragée par les bons résultats du «Charles», la maison Cateaux-Wattel & Cie avait même réexpédié ce brick. Cependant, ce n'était qu'après le retour depuis Batavia du «Rubens» – dont la cargaison (café, riz, sucre, rotan, bois de sapan) fut d'ailleurs entièrement consignée à la Société de Commerce d'Anvers, dans laquelle justement le gouvernement avait des intérêts – que l'armateur J.-B. Donnet et le ministre se mettaient d'accord pour entamer une liaison régulière vers l'Asie du sud-est. En effet, depuis l'été de 1841, Donnet avait déjà essayé en vain de trouver suffisamment d'affréteurs pour le «Macassar», un trois-mâts imposant de 800 tonneaux, «construit à neuf (datant de 1830, mais transformé en 1841), doublé, cloué et chevillé en cuivre» et sous le commandement du capitaine De Wilde «ayant fait habituellement les voyages des Indes Orientales». Devant les perspectives promettantes sur les marchés asiatiques, le gouvernement allait sortir l'armateur des difficultés en avril 1842 : pour cette campagne, la marine belge fournirait l'équipage (44 marins) à salarier et à entretenir par le Ministère des Affaires Étrangères ; la cargaison, destinée moitié à Singapour et moitié à Batavia, paierait des frets officiellement fixés ; en plus, on allait accepter des marchandises pour Manille, mais à transborder à Singapour aux frais et risques des chargeurs ; finalement quelques passagers pourraient s'embarquer «franc de frêt»²⁵.

Simultanément le ministère consultait la «Commission de navigation transatlantique à voiles» à propos de l'opportunité d'organiser une ligne régulière entre Anvers et Singapour²⁶. Puisque les tarifs belges n'étaient nullement concurrentiels,

²³ *Journal du Commerce d'Anvers*, années 1839-50 (annonces / passim) ; AMAE/DPE 2023 (lettre du 9 mars 1839).

²⁴ Archives du Royaume à Anvers / Archives provinciales (ARA/AP) : série J, n° 248A.

²⁵ AGR/AM 4144 (lettre du 19 avril 1842) ; *Journal du Commerce d'Anvers* (annonce du 10 avril 1841).

²⁶ Déjà au début de 1840, J. B. Nothomb, ministre des Affaires Intérieures, avait entamé le plan «d'établir des lignes régulières de navigation à voiles entre Anvers et les principaux ports du globe...». L'expérimentation démarrait en mars 1841 avec une expédition subventionnée vers Rio de Janeiro et Valparaiso, campagne organisée par la Société Maritime Belge, une maison d'armement établie à

une telle liaison exigerait une prime de départ d'au moins 12.000 frs par campagne. D'autre part, une extension éventuelle jusqu'à Batavia ne serait pas viable par manque de chargement — argument d'ailleurs contredit par les faits et raisonnement encore plus suspect puisque F. Donnet fut membre de la commission. Néanmoins, en automne, le gouvernement mettait de nouveau sur le tapis son intention d'établir un service régulier de navigation à voiles vers Singapour et Batavia. En guise d'encouragement, un équipage de la marine nationale serait placé à bord. Cette fois, le conseil consultatif approuvait le projet ministériel, en rappelant ses réserves sérieuses à propos du prolongement jusqu'à Batavia. La formule allait devenir opérationnelle à partir du 1^{er} mai 1843. Chaque année, deux navires belges ou nationalisés, d'une capacité de 250 tonneaux de gauge au moins, partiraient respectivement au début de mai et vers la fin de décembre. En outre, le gouvernement pourrait disposer gratuitement de deux places pour passagers et embarquer en qualité d'apprentis deux élèves des écoles de navigation (d'Ostende et/ou d'Anvers) ²⁷.

Sur papier, la navigation de ligne subventionnée était bien née, mais le lancement pratique s'annonçait plutôt difficile. En proposant son brick «Charles» — d'ailleurs d'un tonnage insuffisant et dans un état vétuste — la maison d'armement Cateaux-Wattel exploitait sa candidature unique pour rendre facultatif l'arrêt à Batavia. Selon lui, beaucoup d'industriels-exportateurs belges préféraient toujours les ports hollandais au fret avantageux et à cause de leurs combines pour jouir des droits d'entrées préférentiels à Batavia, où — en plus — on refusait les armes belges ²⁸. La campagne connaît une destinée dramatique. Après avoir touché une coraillerie dans le Déroit de la Sonde, le «Charles» exigeait des réparations sérieuses à Singapour. Mettant ensuite le cap vers Manille, une attaque de pirates indigènes dans le Déroit de Macassar lui fut fatale : l'équipage fut obligé à se sauver par la fuite et le bateau se trouva pillé et brûlé, ce qui revenait à une perte totale de 130.000 florins ²⁹. Pour le reste, l'année 1843 bourdonnait d'activité : sept armements sous pavillon belge, dont trois départs subventionnés sous le régime précité ; en outre, quatre navires nationaux ainsi que cinq étrangers retournaient à Anvers. Dans l'ordre dégressif, Batavia,

Bruxelles. La navigation vers l'Asie du sud-est fut dans le cadre du nouveau programme de l'année suivante (1842), toujours sous la direction de la soi-disante «commission de navigation transatlantique à voiles». Sur cette route asiatique plus aléatoire et particulièrement dangereuse, la marine belge fournirait régulièrement les équipages et cela jusqu'en 1848. En 1856 le régime des subventions fut définitivement aboli par manque d'intérêt de la part des armateurs-exportateurs. À ce moment-là, la navigation régulière subventionnée avait déjà atteint son double objectif : ouvrir de nouveaux débouchés et relancer la marine marchande nationale. L. BAUDEZ, *Geleide scheepvaartsubsidiëring 1841-56 : De commissie voor transatlantische zeildiensten*, dans : *Sirene*, 149-150, 1987-88, pp. 25-28 et 24-27.

²⁷ ARA/AP : série C, n° 194. Voir également la brochure intitulée *Navigation transatlantique à voiles. Programme et règlement pour l'établissement d'un service régulier à voiles à Syngapour et Batavia*, Bruxelles, 1842. La liste complète des campagnes, encadrées par des officiers de la marine nationale, se retrouve dans L. LÉCONTE, *La marine de guerre belge (1831-1910)*, Bruxelles, 1910, pp. 46-60.

²⁸ ARA/AP : série J; n° 250A.

²⁹ L. LÉCONTE, *Un souvenir de notre ancienne Marine Royale : la grande aventure du brick le «Charles» dans le déroit de Macassar*, dans : *L'Armée - la Nation*, VI, 6-7, 1951, pp. 17-21 et 27-30.

Manille et Singapour étaient les ports favoris. Plus jamais, le trafic vers les Indes Orientales égalerait ce rythme.

Jusqu'à présent une destination manquait à l'appel : la Chine, ou plus particulièrement le port de Canton. Très tôt, en 1834 déjà, l'armateur A. Sinave de Bruges aurait expédié un trois-mâts impressionnant vers la Chine, mais nous en ignorons le retour. Seulement vers 1840, les consulats belges, tant à Manille (1838) qu'à Singapour (1841), commençaient à informer amplement nos exportateurs sur les modalités commerciales avec la Chine. Cependant les Anglais et les Américains monopolisaient pratiquement ce trafic grâce à leurs importations respectives d'opium – en contrebande par les rades de Sintin et d'Honkong – et de piastres d'argent. C'est pourquoi la Chambre de Commerce d'Anvers repoussait au début de 1840 une proposition gouvernementale pour organiser une expédition subventionnée, puisque les draps et les cotonnades belges n'y seraient nullement concurrentiels. Entretemps, les hostilités avec l'Angleterre – la soi-disante « guerre de l'opium » – allaient troubler jusqu'en 1842 les communications avec la Chine. Les facilités dictées lors du traité de Nanking, tolérant dorénavant le trafic étranger dans cinq ports chinois, entraînait la réouverture de Canton à partir de l'été de 1843³⁰.

Au cours de 1842-43, le terrain chinois fut déjà exploré : quelques échantillons textiles belges, expédiés (1842) par la voie de Londres, se vendaient assez bien et une tournée de prospection, entreprise par Aug. Moxhet depuis Singapour, laissait espérer beaucoup pour l'avenir immédiat³¹. À la fin de 1843, le ministre s'était décidé de prolonger la navigation régulière jusqu'en Chine. Deux maisons d'armement – Cateaux-Wattel et N. J. de Cock – se disputaient cette première. Finalement ce fut le trois-mâts « Emmanuel » (851 tx) de la firme gantoise qui amarrait devant Canton après avoir forcé le passage sur la rivière des Perles. Pour la première fois depuis 1784-85, notre pavillon national y flottait de nouveau. Au cours des années 1844-48 seulement trois navires belges, chaque fois expédiés par l'armement Cateaux-Wattel, se risquaient de continuer jusqu'à Canton. En attendant, grâce à la médiation de la diplomatie française, la Belgique avait déjà obtenu en 1845 une concession commerciale analogue à celle des grandes puissances³².

À partir de 1844 et jusqu'au milieu de 1848, toute campagne belge vers les Indes Orientales – une douzaine au total – était subventionnée sous le régime de la convention de 1842. De même, la fréquence initialement prévue de deux départs par année restait respectée – sauf en 1844 – et même dépassée. Cependant, en Orient les prévisions optimistes ne se réalisaient pas. À Canton, les draps verviétois se heurtaient à une concurrence russe et anglaise, tandis que le marché chinois extrême-

³⁰ AGR/Chambres de Commerce, n^{os} 305, 931 et 933 ; AMAE/DPE, n^o 2834 ; D. TWITCHETT & J. FAIRBANK, *The Creation of the Treaty System*, dans : *The Cambridge History of China*, t. X, Cambridge, 1978, pp. 213-263.

³¹ AMAE/DPE, n^o 2834.

³² L. WEI, *L'origine des rapports entre la Belgique et la Chine (1842-49)*, dans : *Revue belge de philologie et d'histoire*, 37, 1959, pp. 394-407.

ment traditionnel se sursaturait assez vite ; en outre l'animosité vis-à-vis des étrangers y augmentait progressivement à partir de 1845. De cette manière, l'expédition du «Rubens» (1848) s'orientait même vers Shangai et Hongkong. Quant aux Philippines, la Belgique industrielle aurait dû profiter encore davantage de la haute-conjoncture qui y régnait durant les années 1842-46 pour promouvoir ses exportations (tissus de coton, verre à vitre). En vain, J. Lannoy, consul-général à Manille, revenait toujours sur le même chapitre de se dispenser des intermédiaires anglais en établissant une agence de commerce belge. Depuis 1847, ce trafic devenue déjà sporadique, se tarissait presque entièrement. Bref, la seule destination se maintenant, au moins jusqu'en 1850, était Singapour ; mais là aussi le dumping anglais allait se faire sentir.

Jusqu'en 1847, les conditions pour la navigation de ligne subventionnée n'avaient guère varié : un équipage mis à disposition par la marine nationale et une subside d'encouragement de 50 frs/tonneau. Néanmoins, des trois départs, projetés pour l'année 1846, deux seulement se réalisaient. Des difficultés sérieuses se manifestaient à partir de 1848 : malgré le fait que l'armateur J.-B. Donnet voulait renoncer à l'avantage d'un équipage et se contentait de la prime ordinaire (± 12.000 frs), le voyage de l'«Ambiorix» fut supprimé ; deux départs ultérieurs subirent d'ailleurs le même sort pour des raisons économiques. L'année suivante, seulement deux campagnes seront financièrement soutenues par le gouvernement à raison de 20 à 25 frs/tonneau ; en plus, le «Stanislas» transportait à moitié du charbon de soute, un chargement vraiment peu typique pour conquérir les marchés orientaux...³³.

En 1850-51, le service régulier vers Singapour — une ligne éventuellement prolongée jusqu'à Batavia — survivait toujours avec la même cadence semestrielle d'ailleurs souvent dérégulée. Mais dorénavant aucun autre navire anversois non-subventionné ne naviguerait aussi loin. Par contre, depuis 1848 nos armateurs avaient découvert un trafic plus rémunérateur et moins compliqué : le riz de Birmanie où Akyab fut le principal port d'exportation. Au cours des années 1848-51, une douzaine d'unités belges déchargeaient cette denrée à Anvers, où elle allait engendrer d'ailleurs une nouvelle industrie de traitement alimentaire : la décortiquerie, une branche très prospère jusqu'environ 1875³⁴. Parmi les campagnes subsidiées, plusieurs bateaux s'y arrêtaient au retour de Singapour, mais encore davantage des expéditions privées sous pavillon belge et étranger en revenaient directement. Quelques navires avaient même quitté Anvers sur lest à destination du port franc d'Akyab. En même temps, à côté des maisons d'armement qui pratiquaient cette navigation de routine, quelques nouveaux-venus faisaient leur entrée, tels que Spil-liarts & Caymax et J. A. Elsen & Van Linden.

* * *

³³ ARA/AP - J 252A, 253A, 254A (règlements de la navigation subventionnée à voiles).

³⁴ A. THijs, *Négociants et industriels anversois au siècle dernier*, Anvers, 1930, pp. 13 et 29-30.

Durant la première décennie de son indépendance, la Belgique traversait une grave dépression commerciale et maritime. Pour en sortir, exportateurs et armateurs exploraient activement de nouveaux débouchés. Quelques réussites isolées relatives à la combinaison sur les marchés sud-américains et sud-asiatiques par la route transpacifique restaient sans effet. Ce n'était qu'après la normalisation de nos relations avec les Pays-Bas que la navigation belge vers les Indes Orientales allait définitivement reprendre. Cependant, sans perdre son attraction antérieure, Batavia y fut éclipsé par le port franc de Singapour, plaque tournante pour le trafic lucratif vers les Philippines et la Chine. Impressionné par les résultats de plusieurs campagnes particulières, le gouvernement belge voulait encourager ces nouvelles destinations en subventionnant un service régulier à partir de 1843.

Au cours des années suivantes, le rayon d'action de la navigation belge d'abord s'élargissait — en combinant Singapour, Batavia, Manille et même Canton — pour se rétrécir ensuite, malgré le fait qu'Akyab fut ajouté à la liste. L'explication est à chercher chez les industriels belges qui hésitaient à répondre aux efforts du gouvernement ainsi qu'aux appels de nos consuls pour exporter et négocier directement vers l'Orient. Manifestement, au lieu de s'orienter vers les marchés orientaux contrôlés par les Anglais et les Américains, les milieux d'affaires belges préféraient encore toujours les relations avec les marchés américains (New York, Amérique Centrale, Antilles, Brésil, Rio de la Plata) qui leur étaient plus familiers.

À partir de 1846-47, le service régulier commençait à souffrir de perturbations : campagnes annulées ; départs régulièrement retardés à la demande des affréteurs ; tonnages grandissants des navires et, dès lors, incapacité du gouvernement pour répondre aux besoins d'un équipage et d'une lourde prime. Par conséquent, en 1848, l'intervention financière de l'État se limitait radicalement. Mais à ce moment-là, les armateurs anversoïses avaient déjà découvert une nouvelle ressource : le trafic du riz de Birmanie, dont la consommation massive fut propagée depuis les famines de 1846-47.