

---

## Chambre des Représentants.

---

SÉANCE DU 25 NOVEMBRE 1845.

---

*Prorogation de la loi qui alloue des primes pour la construction des navires de mer.*

---

### EXPOSÉ DES MOTIFS.

---

MESSIEURS,

Une loi du 7 janvier 1837 a alloué des primes pour encourager la construction des navires de mer à voiles et à vapeur d'une capacité de cent tonneaux de mer au moins.

Cette loi était temporaire et ne devait avoir qu'une durée de trois ans.

Elle a été prorogée deux fois, et, en dernier lieu, par la loi du 15 février 1843, pour un terme qui expire le 2 janvier prochain.

Sous l'empire de cette loi il a été construit, avec jouissance de primes, jusqu'au 15 novembre courant, 49 navires d'un tonnage de 11,005 tonneaux (voir annexe n° 1). C'est peu, mais la loi à elle seule ne pouvait donner une impulsion suffisante aux constructions maritimes; il fallait, en outre, pour obtenir ce but, une législation plus favorable au commerce qui se fait sous pavillon national. C'est là un des résultats que la loi du 21 juillet 1844 a voulu atteindre.

Dans l'état actuel des choses, est-il convenable et utile aux intérêts du commerce maritime du pays de proroger de nouveau le terme de la loi du 7 janvier 1837 ?

Tel est le point à décider, et sur lequel les chambres de commerce de nos ports de mer ont été entendues.

Leurs avis sont joints ci-après sous les nos 2 à 8. Ils sont unanimement favorables à la mesure. Quelques-uns tendent même à ce que la loi soit prorogée pour un terme indéfini.

Entre autres raisons, il faut, en effet, reconnaître que l'industrie des constructions maritimes représente un intérêt important, tant en elle-même, que par les débouchés qu'elle procure aux produits d'une foule d'industries, et spécialement de l'agriculture. Placée dans des conditions de production bien moins favorables que la même industrie dans beaucoup de pays maritimes nos concurrents, elle a besoin encore de la protection que consacre en sa faveur la loi de 1837, protection d'ailleurs fort modérée, puisqu'en prenant la valeur moyenne du tonneau de mer de 350 à 400 francs dans la construction des navires à voiles, la prime la plus élevée, celle de 30 francs par tonneau, n'équivaut qu'à environ 8 p. % de cette valeur.

Une autre raison qui motive également la prorogation de la loi, c'est qu'une nouvelle branche de la construction maritime, celle des constructions de navires en fer, tend à s'établir dans le pays, et qu'il importe, sous tous les rapports, industriellement aussi bien que commercialement, de favoriser ce développement.

Au surplus, en ce moment même, il existe en construction, sur les chantiers du pays, plusieurs navires pour lesquels on réclame le bénéfice de la loi, et qui ne seront lancés qu'en 1846 (*voir* annexe n° 9). C'est une considération nouvelle à faire valoir pour la prorogation de cette loi.

Il est permis d'espérer que lorsque la loi des droits différentiels aura acquis toute son efficacité, la construction maritime pourra se passer, en partie du moins, des encouragements pécuniaires qui lui sont nécessaires jusqu'à présent.

On n'ignore pas, en effet, que dans le but de ménager une transition, la loi du 21 juillet 1844 n'a été rendue que progressivement exécutoire pour un grand nombre d'articles.

Mais, quant à présent, le Gouvernement pense avec les chambres de commerce de nos ports de mer, qu'il est encore nécessaire de maintenir, du moins pour un nouveau terme de 3 années, les encouragements spéciaux institués par la loi de 1837; et c'est dans ce but, Messieurs, que le projet de loi ci-joint vous est présenté.

*Le Ministre des Affaires Étrangères,*

**A. DECHAMPS.**

---

PROJET DE LOI.

---

**Léopold,**

ROI DES BELGES,

*A tous présents et à venir, Salut.*

Sur le rapport de Notre Ministre des Affaires Étrangères,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre des Affaires Étrangères présentera aux Chambres, en Notre nom, le projet de loi dont la teneur suit :

ARTICLE UNIQUE.

La loi du 7 janvier 1837 (*Bulletin officiel n° 1*) continuera d'être en vigueur jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 1849 exclusivement.

Donné à Laeken, le 22 novembre 1845.

**LÉOPOLD.**

PAR LE ROI :

*Le Ministre des Affaires Étrangères,*

A. DECHAMPS.

---

## RELEVÉ

Des navires construits en Belgique, avec jouissance de prime, depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1837  
jusqu'au 1<sup>er</sup> novembre 1845

N° D'ORDRE	NOM du PROPRIÉTAIRE	DOMICILE	NOM du NAVIRE	ESPECE	TONNAGE net	DATE DE L'ARRÊTÉ de la prime LA PRIME	Observations
1	Société maritime Belge	Bruxelles	Windhond	Barque	204	25 février 1838	
2	Dansaert	Id	Jeune Leonie	Koff-goclette	107	8 octobre 1838	
3	Spilhaerd-Caymax	Anvers	Mme Antoinette	Id	162	8 décembre 1837	
4	J -A Elsen et Van Linden	Id	Jennette-Marie	Id	225	id	
5	F -D. De Rudder	Ostende	Jupiter	Brick-goclette	153	30 octobre 1837	
6	W -D Chantrell	Bruges	Adèle	Brick	245	27 septembre 1838	
7	N -J De Cock et frère	Gand	Auguste	Goclette	259	27 octobre 1838	
8	M Vanden Beigh et consorts	Anvers	Gustave Adolphe	Koff	210	28 mai 1838	
9	Soc anversoise de bateaux à vapeur	Id	Bruges	Bateau à vapeur	511	20 août 1838	
10	Société maritime Belge	Bruxelles	Progres	Goclette	272	27 septembre 1838	
11	J Valcke De Knuyt	Ostende	Auguste	Brick-Goclette	152	31 juillet 1838	
12	P Denduyts	Id	Vigilant	Id	208	16 novembre 1838	
13	J -A Huysmans et Dierckx	Anvers	Prince Royal	Goclette	156	6 décembre 1838	Ce navire a péri
14	J Beelerkotte	Id	Fanny	Id	252	31 juillet 1839	Ce navire a péri et s'est échoué au bord Atlantique
15	G -A Thompson	Bruges	Bombay	Bateau à vapeur	495	25 janvier 1841	
16	Société maritime Belge	Bruxelles	L'Industriel	Goclette	170	29 juillet 1839	
17	E De Brouwer	Ostende	L'Aigle	Brick	245	20 août 1839	
18	Jean Key	Anvers	Marie Key	Id	228	25 septembre 1839	
19	Société maritime Belge	Bruxelles	Belgique	Goclette	171	31 octobre 1839	
20	Id id.	Id	National	Brick	222	29 juillet 1839	
21	N -J De Cock et frère	Gand	Maria et Louisa	Trois mâts-barq	291	30 mai 1840	
22	Société maritime Belge	Bruxelles	Indépendance	Goclette	210	19 novembre 1839	
23	N -J De Cock et frère	Gand	Lochristi	Id	281	16 id id	
24	P Serruys	Anvers	Louise	Trois mats-barq	250	30 juin 1840	
25	A J Van Iseghem et C <sup>e</sup>	Ostende	Providencia	Schooner	150	25 septembre 1839	
26	P Van Gheluwe	Bruges	Louise Marie, Thérèse Charlotte, Isabelle	Goclette	184	6 août 1840	Navire de l'Etat
27	Huysmans et Dierckx	Anvers	Providence	Id	187	16 novembre 1839.	

N <sup>o</sup> D'ORDRE.	NOM du PROPRIÉTAIRE.	DOMICILE.	NOM du NAVIRE.	ESPÈCE.	TONNAGE réel.	DATE DE L'ARRÊTÉ qui accorde LA PRIME.	Observations.
28	E. et A. Weber . . . . .	Anvers . .	Océan . . . . .	Trois-mâts-barq.	549	7 décembre 1840.	
29	J.-A. Elsen et Van Linden . . . . .	Id. . . . .	Mercator . . . . .	Goëlette-Koff . .	258	27 février 1840.	
30	Dansaert . . . . .	Bruxelles.	La paix . . . . .	Id. . . . .	181	5 avril 1843.	
31	Retsin . . . . .	Anvers . .	Verstok . . . . .	Navire-barque . .	195	12 mai 1840.	Ce navire a péri.
32	Id. . . . .	Id. . . . .	Lesseliers . . . . .	Goëlette . . . . .	221	30 octobre 1841.	
33	Id. . . . .	Id. . . . .	Zwyndrecht . . . . .	Brick . . . . .	218	19 id. 1840.	
34	J.-F. Witteveen . . . . .	Id. . . . .	Zéphir . . . . .	Trois-mâts-barq.	271	16 janvier 1841.	
35	J. De Cock et frère . . . . .	Gand . . . .	Théodore . . . . .	Goëlette-barque, trois-mâts.	283	7 octobre 1841.	
36	L. Robyns . . . . .	Anvers . .	Minerva . . . . .	Brick . . . . .	221	20 novembre 1840.	
37	A. et J. Van Iseghem et C <sup>e</sup> . . . . .	Ostende . .	Commerce . . . . .	Schooner . . . . .	192	30 juillet 1841.	Ce navire appartenait précédemment au S <sup>r</sup> L.-B. De Zutter et se nommait La Flèche.
38	Max. Vanden Berghe . . . . .	Anvers . .	L'infatigable . . . . .	Brick . . . . .	243	23 septembre 1840.	
39	Société maritime Belge . . . . .	Bruxelles.	La Dyle . . . . .	Navire-barque . .	517	24 mai 1842.	
40	Spilliaerd-Caymax . . . . .	Anvers . .	Maria . . . . .	Navire - barque, trois-mâts.	275	30 octobre 1841.	
41	La V <sup>e</sup> P.-J. Van Loock . . . . .	Id. . . . .	Florent . . . . .	Brick . . . . .	194	20 septembre 1842.	
42	J.-D. De Rudder . . . . .	Bruges . .	Minerva . . . . .	Brick-Goëlette . .	155	19 octobre 1840.	
43	Van Gheluwe, frères . . . . .	Id. . . . .	C <sup>te</sup> de Flandre . . . . .	Brick . . . . .	209	12 avril 1843.	
44	V <sup>e</sup> L. Marguerie . . . . .	Anvers . .	L'Escaut . . . . .	Trois-mâts-barq.	300	27 id. 1844.	Ce navire appartenait précédemment à MM. Coteaux Wallelet C <sup>e</sup> à Anvers.
45	J.-V. Vanduerme . . . . .	Id. . . . .	Fénélon . . . . .	Brick . . . . .	195	4 août 1842.	
46	L.-B. De Zutter . . . . .	Ostende . .	Stad Ostende . . . . .	Id. . . . .	214	9 février 1844.	
47	J. Retsin . . . . .	Anvers . .	Orline . . . . .	Goëlette . . . . .	155	8 juillet 1844.	
48	A. Van Gheluwe . . . . .	Bruges . .	Duc de Brabant . . . . .	Navire-brick . . .	250 $\frac{1}{2}$	9 novembre 1844.	
49	J.-M. Orban et fils . . . . .	Liège . . .	La ville de Liège.	Navire-Goëlette en fer.	118	26 octobre 1845.	
TOTAL jusqu'au 1 <sup>er</sup> novembre 1845. . . . .					11,005 $\frac{1}{2}$		

## ANNEXE N° 2.

Louvain, le 24 octobre 1845.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Par votre dépêche en date du 20 courant, vous voulez bien nous consulter sur la question de savoir s'il conviendrait, dans l'intérêt du commerce maritime du pays, de proroger de nouveau, la loi de 1837, qui alloue des primes pour encourager la construction des navires de mer à voiles et à vapeur d'une capacité de cent tonneaux de mer au moins.

Déjà en 1842, étant consultés sur cette question, nous disions par notre lettre en date du 27 juillet, qu'après mûre délibération, nous ne pouvions que conseiller de la proroger, non pas parce que nous étions d'avis que cette disposition pouvait isolément avoir d'heureux résultats, mais parce qu'avec le système des droits différentiels qu'il était question d'adopter, elle contribuerait à développer les constructions maritimes vers lesquelles doivent tendre nos efforts.

La loi des droits différentiels étant trop récente pour avoir pu sentir la nécessité d'augmenter la marine marchande, notre conviction est restée la même sur cette question, et la considération que vous avez fait valoir, c'est-à-dire les encouragements que pourraient nécessiter la construction de navires en fer, est un motif de plus pour nous faire désirer une nouvelle prorogation de trois ans.

Daignez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de la considération très-distinguée avec laquelle nous avons l'honneur d'être,

*Le Secrétaire,**(Signé)* E. STAPPAERTS.*Le Président,**(Signé)* J. HAMBROUCK.*A Monsieur le Ministre des Affaires Étrangères.*

## ANNEXE N° 5.

Ostende, le 27 octobre 1845.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Par la lettre que vous nous faites l'honneur de nous adresser en date du 20 de ce mois, n° 5716, vous voulez bien nous demander notre avis sur l'utilité de proroger, pour un nouveau terme, la loi du 7 janvier 1837, allouant des primes pour la construction de navires en Belgique.

Notre chambre, après délibération sur cette question, a été unanimement d'avis que, d'après les remarques que vous lui faites, il est dans l'intérêt, tant du commerce maritime sous pavillon national, que de l'industrie des constructions navales, de proroger, pour un nouveau terme de trois années, les dispositions de la loi du 7 janvier 1837.

Agréez, Monsieur le Ministre, l'assurance de notre respect.

*Le Secrétaire,*

*(Signé)* M. HAMMAN.

*Les Président et membres de la chambre  
de commerce,*

*(Signé)* JEAN VAN ISEGHEM.

*A Monsieur le Ministre des Affaires Étrangères.*

---

ANNEXE N° 4.

---

Bruxelles, le 29 octobre 1845.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Par dépêche du 20 de ce mois, indicateur *E*, n° 5716, vous nous avez fait l'honneur de nous poser la question de savoir : « S'il est convenable et dans l'intérêt du commerce maritime du pays, de proroger la loi de 1837 pour un nouveau terme et, dans ce cas, pour quel terme? »

Nous l'avons résolue affirmativement, à l'unanimité, et pour appuyer cette solution, nous pensons, comme vous l'exprimez vous-même, Monsieur le Ministre, que la loi du 21 juillet 1844, qui permet la nationalisation de navires étrangers, moyennant le payement de certain droit, jusqu'au 2 janvier prochain, a été un obstacle au développement des constructions navales du pays; et cela se conçoit aisément, lorsqu'on réfléchit qu'à la suite d'une disposition légale de cette nature, les armateurs ont dû s'abstenir de toute construction, par l'incertitude dans laquelle ils se trouvent placés quant au nombre des navires étrangers qu'on aurait pu nationaliser.

D'un autre côté, le Gouvernement connaissant de quelle importance est une marine marchande pour la prospérité d'un pays, a proposé et la Législature a adopté une loi sur les droits différentiels, qui a pour but de protéger le pavillon national et de développer par conséquent les constructions navales.

Il est donc vrai, Monsieur le Ministre, que la prorogation de la loi de 1837 est le corollaire nécessaire de celle sur les droits différentiels.

Il est encore vrai qu'en renouvelant la loi de 1837, pour un nouveau terme de trois ans, le Gouvernement encouragera également la construction des na-

vires en fer, qui sont, sans contredit, excellents pour certains usages et certaines navigations.

La mesure que nous réclamons avec insistance aurait en outre l'avantage de concourir à la solution de la question qui est encore aujourd'hui un problème, de savoir jusqu'à quel point le fer doit obtenir la préférence sur le bois dans les constructions navales.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de notre haute considération.

*Le Secrétaire,*

(Signé) LAMQUET,

*Le Président,*

(Signé) P. VANDERELST.

*A Monsieur le Ministre des Affaires Étrangères.*

---

ANNEXE N° 5.

---

Bruges, le 30 octobre 1845.

MONSIEUR LE MINISTRE,

En réponse à votre dépêche du 20 de ce mois, indicateur *E*, n° 5716, nous avons l'honneur de vous dire :

1° Que nous sommes d'avis que la loi portant des primes pour encourager la construction des navires de mer à voiles et à vapeur, doit être de nouveau prorogée, et qu'il conviendrait même de lui donner un caractère définitif;

2° Que les constructions en fer doivent participer à ces encouragements;

3° Que, dans l'intérêt de la main-d'œuvre nationale, il convient de ne plus proroger la disposition de la loi du 21 juillet 1844, qui permettait, sous certaines conditions, de nationaliser les navires étrangers.

En présence de la majoration excessive des droits auxquels sont tarifés les bois de construction depuis la loi du 21 juillet 1844, les encouragements accordés jusqu'ici aux constructions navales sont devenus doublement nécessaires, car bien que cette loi stipule des exemptions pour les bois qui reçoivent cette destination, personne, que nous sachions, n'a pu être mis à même de jouir de ce bénéfice, parce que le fisc, pour éviter des fraudes, a dû entourer la jouissance de cette immunité de tant de formalités gênantes, qu'aucun négociant n'a pu s'y soumettre; nous pensons, en conséquence, qu'il serait infiniment plus utile d'abroger cette prétendue faveur et d'augmenter les primes en proportion.

Il est vrai, Monsieur le Ministre, que l'insuffisance de cette prime n'est pas la seule cause de la décadence de notre marine nationale. Il existe deux causes graves qui entravent son développement :

La première et la plus importante de ces causes, c'est le défaut d'une protection efficace en faveur de notre pavillon. La loi du 21 juillet 1844, que nous

n'avons toujours considérée que comme un utile jalon, destiné à être prochainement révisé, n'a porté qu'une amélioration insignifiante à la situation de notre marine, aussi devient-il urgent de s'occuper, sans retard, de cette révision, de renforcer enfin les droits protecteurs si l'on veut donner tout le développement nécessaire à cette branche si importante de notre richesse nationale, considérée surtout comme l'instrument indispensable de notre commerce extérieur et de nos exportations en produits industriels.

La seconde cause se rencontre dans la pénurie de nos gens de mer, qui se fait ressentir de plus en plus à mesure du développement que prend notre pêche nationale. Il est avéré en effet, que, quelque restreinte que soit aujourd'hui notre marine marchande, plus de la moitié des marins qui la desservent sont des étrangers. Il en résulte que le recrutement des équipages cause souvent à nos armateurs des pertes de temps et des surcroîts de dépenses qui sont très-préjudiciables à leurs intérêts.

Dans notre rapport sur la situation de l'industrie et du commerce de notre ressort, pour l'année 1844, nous avons signalé cet état de choses au Gouvernement, en l'engageant à former en Belgique, et notamment à Bruges, des écoles spéciales de marine, à l'instar de celles qui existent en Hollande depuis longtemps.

Nous ne pouvons que nous référer aujourd'hui aux développements que nous avons consignés dans ce document, et nous avons la persuasion intime que, si de pareilles institutions s'organisaient, le pays ne tarderait pas à en ressentir de salutaires effets, puisque tout en affranchissant nos armateurs d'un lourd tribut qu'ils sont tenus de payer à l'étranger, ils seraient mis à même d'employer utilement les gens du pays, qui, faute de travail, tombent à la charge des administrations charitables, ce qui, dans notre ville surtout, devient un fléau redoutable pour l'avenir.

Nous recommandons, Monsieur le Ministre, les observations qui précèdent à votre sérieuse sollicitude.

*Le Secrétaire,*

(Signé) LOUIS DE LESCLUSE.

*Le Président,*

(Signé) J. ROELS.

*A Monsieur le Ministre des Affaires Étrangères.*

ANNEXE N° 6.

Gand, ce 4 novembre 1845.

MONSIEUR LE MINISTRE,

En réponse à votre dépêche du 20 octobre dernier, n° 5716, nous avons l'honneur de porter à votre connaissance qu'il nous semble utile de proroger, pour un nouveau terme au moins de six ans, les dispositions de la loi du

7 janvier 1837, allouant des primes pour encourager la construction des navires de mer à voiles et à vapeur d'une capacité de 100 tonneaux de mer au moins.

A la vérité, peu de constructions ont été faites sous l'empire de cette loi, mais le principal motif doit en être attribué, d'abord, au peu de protection dont jouissait le pavillon national avant la loi sur les droits différentiels, et, depuis l'existence de cette loi, à l'incertitude dans laquelle se sont trouvés les armateurs, par les changements successifs apportés à cette loi; mais une fois que ses dispositions auront acquis plus de fixité, nous pensons qu'il sera construit plus de navires, et voilà pourquoi nous croyons qu'il serait bon de proroger encore la loi du 7 janvier 1837.

*La chambre de commerce et des fabriques,*

(Signé) VERHAEGHE DE NAEYER.

*Le membre de la chambre f. f. de Secrétaire.*

(Signé) A. CLAUS.

*A Monsieur le Ministre des Affaires Étrangères.*

---

ANNEXE N° 7.

---

Anvers, le 8 novembre 1845.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Par la lettre que vous nous avez fait l'honneur de nous adresser le 20 octobre (indicateur *E*, n° 5716), vous nous faites remarquer que la loi du 7 janvier 1837, prorogée par celle du 15 février 1843, par laquelle des primes ont été allouées pour encourager la construction de navires, expire le 2 janvier prochain, et vous demandez si, dans notre opinion, il est de l'intérêt du commerce maritime que cette loi soit prorogée pour un nouveau terme.

D'après les articles 1 et 2 de la susdite loi du 7 janvier 1837, la prime pour la construction des navires tant à voiles qu'à vapeur est de 30 ou de 24 francs, suivant que les navires sont doublés et chevillés en métal ou non. La loi ne fait pas mention des navires en fer, mais ils ont été admis jusqu'à présent à jouir de la prime la plus élevée.

Le petit nombre de navires qui ont été construits sur nos chantiers depuis un certain nombre d'années, prouve que cet encouragement était tout à fait indispensable pour empêcher que cette branche intéressante de l'industrie nationale n'eût décliné de plus en plus. Il est vrai que la position des armateurs est plus

ou moins améliorée par la loi des droits différentiels, mais les effets de cette loi n'appellent pas l'esprit d'entreprise sur les constructions navales, d'autant plus que les nombreuses variations que la législation commerciale a subies depuis quelques années, ont laissé dans les esprits une certaine défiance sur la stabilité du nouveau régime. Nous sommes donc d'avis, Monsieur le Ministre, que la construction de navires a encore besoin d'être encouragée par des primes, et nous croyons qu'il conviendrait à cet effet de donner une nouvelle prorogation de trois ans, à la loi du 7 janvier 1837.

Nous croyons devoir, à cette occasion, Monsieur le Ministre, appeler votre attention sur un objet qui se rattache au développement de la marine nationale. Aux termes de l'article 8 de la loi des droits différentiels, le Gouvernement a été autorisé à accorder la nationalisation à des navires étrangers reconnus de bonne qualité et en parfait état de navigabilité, moyennant le paiement d'un droit de 30 francs par tonneau; mais cette disposition n'a été adoptée que pour un terme de dix-huit mois, qui échoit le 21 janvier prochain.

La faculté de nationaliser des navires étrangers a eu évidemment pour but de parvenir de cette manière à un accroissement considérable et rapide de notre marine marchande, qui, de l'aveu de tout le monde, est insuffisante et hors de toute proportion avec les besoins du commerce.

Il est évident aujourd'hui que ce but n'a pas été atteint, le nombre de navires nationalisés durant ces dix-huit mois, a suffi à peine pour compenser les pertes que notre marine a essuyées dans le même intervalle: il n'a été nationalisé pour le port d'Anvers que sept navires, dont quatre étaient déjà propriété belge antérieurement.

L'expérience a donc démontré, Monsieur le Ministre, que la condition de payer 30 francs par tonneau que la susdite disposition rattachait à l'obtention de lettres de mer belges, pour des navires étrangers, était trop onéreuse.

Cependant, les motifs qui ont déterminé la Législature à permettre provisoirement la nationalisation de navires étrangers existent encore, il est nécessaire que le nombre des navires naviguant sous pavillon national s'accroisse de beaucoup, c'est un corollaire de la loi des droits différentiels, qui autrement ne servirait qu'à entraver inutilement le mouvement commercial. Nous croyons que dans l'intérêt général du pays et d'après les intentions même qui ont présidé à l'adoption de la loi du 21 juillet 1844, la disposition qui permet la nationalisation de navires étrangers doit être prorogée pour une année. Et afin que cette fois elle soit efficace et produise les résultats utiles voulus par les Chambres législatives et par le Gouvernement, nous proposons, Monsieur le Ministre, de réduire le droit à 15 francs au lieu de 30 francs par tonneau.

Agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de notre haute considération.

LA CHAMBRE DE COMMERCE D'ANVERS,

*Le Secrétaire,*

*Le Président,*

(Signé) PAUL DIERCXSENS.

(Signé) J. FUCHS.

*A Monsieur le Ministre des Affaires Étrangères.*

Termonde , le 19 novembre 1845.

MONSIEUR LE MINISTRE ,

En réponse à votre estimée dépêche du 20 octobre dernier , indicateur n° 5716 ; rappelée par celle du 7 du courant , nous avons l'honneur de vous informer , qu'ayant mûrement délibéré sur la question d'encourager , par continuation , la construction des navires de mer à voiles et à vapeur , d'une capacité de 100 tonneaux de mer au moins , et ayant pris en considération les différents motifs et remarques consignés dans la susdite première dépêche , notre chambre , en sa séance de ce jour , a été unanimement d'avis que non-seulement il convient , mais qu'il est du plus grand intérêt du commerce du pays de proroger la loi du 7 janvier 1837 , pour un nouveau terme de trois ans.

Nous avons l'honneur de vous prier , Monsieur le Ministre , d'agréer l'assurance de notre profond respect.

*Le Secrétaire ,*

(Signé) DEHERDE.

*Le Président de la Chambre ,*

(Signé) DELWART-LANDAS.

*A Monsieur le Ministre des Affaires Étrangères.*

---

**RELIEVÉ**

*Des navires mis en construction en 1844 et 1845, dont on a fait la déclaration en obtention de la prime, et qui ne sont pas encore lancés.*

NOMS des NAVIRES.	NOMS des PROPRIÉTAIRES.	DATE de LA POSE DE LA QUILLE.	ÉPOQUE PROBABLE de L'ACHÈVEMENT.	TONNAGE PRÉSUMÉ
Denise . . . . .	J. Retsin, à Anvers . .	12 octobre 1844 . .	Courant de 1845 . .	150
La Rosalie de Boom. . . .	L. Pick et C <sup>e</sup> , à Boom . .	25 novembre . . . .	Juin 1845 . . . . .	200
Stad Antwerpen . . . . .	J. - A. Huysman et L. Dierckx, à Anvers.	19 mars 1845 . . . .	10 juin 1846 . . . .	350
Rubens . . . . .	V <sup>e</sup> L. Marguerie, à An- vers.	5 avril 1845 . . . .	1846 . . . . .	350
L'Anversois . . . . .	Michiels-Loos, à Anvers.	16 mai 1845. . . . .	1846 . . . . .	325
Flandre . . . . .	De Decker-Cassiers, à Anvers.	9 août 1845 . . . . .	1845 ou dans l'été de 1846. . . . .	140

Bruxelles, le 1<sup>er</sup> novembre 1845.