

(1)

(N° 125.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 3 FÉVRIER 1853.

MISE EN ACTIVITÉ DU BRICK *DUC DE BRABANT* (1).

RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA SECTION CENTRALE(2), PAR M. VAN ISEGHEM.

MESSIEURS,

La Chambre a renvoyé à la section centrale, qui a été chargée d'examiner le Budget des Affaires Étrangères pour l'exercice 1853, le projet de loi portant allocation d'une somme de 95,000 francs pour la mise en activité du brick *Duc de Brabant*.

L'exposé des motifs nous apprend que ce navire pourra être utilement employé, entre autres à Guatemala et à Rio de la Plata; que les frais de réparations à faire à la coque et au gréement, s'élèveront à fr. 50,000 »
et l'armement, les gages, nourriture de l'équipage et autres frais, pour une campagne de 6 mois, à 45,000 »
ENSEMBLE. fr. 95,000 »

La commission a mûrement examiné, d'un côté, les avantages, pour le commerce et l'industrie, d'avoir des navires armés, et, d'un autre côté, les charges qui en résulteront pour le trésor. A cet égard, les opinions n'ont pas été unanimes.

Les membres qui donnent leur adhésion au projet prétendent qu'une nation, que sa position géographique appelle au commerce maritime, est obligée, dans l'intérêt de sa marine marchande, d'avoir quelques navires armés. Cette nation doit favoriser, par des mesures justes et équitables, l'extension de sa flottille

(1) Projet de loi, n° 95.

(2) La section centrale, présidée par M. VILAIN XIII, était composée de MM. OSY, DE LEHAYE, ROGIER, DU MORTIER, LE HON et VAN ISEGHEM.

marchande, parce que c'est au moyen de cette marine qu'elle peut plus efficacement opérer elle-même l'exportation de ses produits, ce qui lui procure un bénéfice de plus, celui des transports.

Les avantages d'une marine marchande et d'une exportation de produits indigènes sont nombreux; ce n'est pas ici le moment de les énumérer; mais on peut dire que l'industrie, le commerce, le capital, le travail de l'ouvrier, sont intéressés au développement et à la prospérité de cette marine.

Le Gouvernement d'un tel État doit, dans la mesure de ses moyens, assurer aux bâtiments nationaux et à son commerce un appui efficace; il doit l'entourer constamment de sa sollicitude.

Chaque nation manufacturière aspire à la conquête plus ou moins raisonnable des marchés lointains, d'un côté pour l'exportation de ses produits, d'un autre côté pour l'importation des matières premières et pour s'assurer des retours convenables.

Le premier pas, celui de créer les relations, est toujours le plus difficile; vient ensuite l'exécution des engagements. et alors naissent souvent des difficultés; dans ces diverses circonstances, la présence d'un navire de guerre exerce d'ordinaire la plus heureuse influence et donne une grande sécurité aux opérations commerciales. C'est précisément dans les contrées qui ne présentent pas toutes les garanties suffisantes de sécurité, où le marché n'est pas encore envahi, qu'il y a des débouchés à conquérir.

Nous venons de le dire: créer des relations est chose très-difficile, et un bâtiment de l'État sur les lieux peut y contribuer pour beaucoup. N'avons-nous pas l'exemple de la convention de Rio-Nunez, qui a été conclue par un officier supérieur de notre marine militaire, convention qui a ouvert des relations favorables avec cette partie de la côte d'Afrique, et qui a donné une certaine garantie à l'exportation de nos produits et une sécurité à nos capitaux engagés? En Belgique, l'esprit d'entreprise a besoin d'encouragements; ce n'est pas à dire que l'État doit tout faire, ce qui est loin de nos idées, mais il doit, dans la mesure de ses forces, aider l'industriel et le commerçant à ouvrir une route qui mène aux affaires. Les officiers de la marine de l'État à l'étranger représentent plus directement le Gouvernement; dans certains pays qui n'ont pas des institutions très-régulières, ils exercent une grande influence; souvent ils sont chargés de missions diplomatiques, ou facilitent l'action de nos agents consulaires. Quand ils sont arrivés sur les lieux où ils doivent agir, il faut quelquefois laisser divers faits à leur appréciation; c'est à eux alors à mesurer la portée des résolutions à prendre, à calculer leurs conséquences inévitables pour le pays: cette partie n'est pas la moins importante de leur position. Dans les rares circonstances où nos officiers de marine ont été chargés de pareilles missions, ils s'en sont toujours acquittés avec intelligence et habileté.

Il est à remarquer que plusieurs pays lointains ne jouissent pas de ces institutions fortes et surtout judiciaires; on a pu remarquer souvent que des navires de guerre d'autres pays ont rendu de véritables services aux capitaux engagés par leurs nationaux. Il est désirable que nos compatriotes qui s'établissent dans les contrées lointaines, voient de temps en temps qu'ils appartiennent encore à la nation Belge.

Les navires marchands, habitations flottantes en mer, sont des parties détachées du territoire de la nation dont ils portent légitimement le pavillon; par

conséquent, l'équipage et les passagers sont soumis aux lois qui régissent le pays, et ils doivent en être protégés. Quand un État ne possède aucun navire de guerre pour exercer la police, les désertions à l'étranger sont plus nombreuses, et l'insubordination à bord n'a quelquefois pas de limites. L'océan est un théâtre si vaste, si difficilement soumis à une surveillance et à une police capables d'y garantir la vie, les biens et les droits de chacun, que c'est encore un motif pour désirer qu'il soit possible d'envoyer de temps en temps des navires de l'État vers les points du globe où des intérêts du monde commercial et maritime pourraient être compromis. On ne peut pas perdre de vue non plus que la pensée que l'envoi ou la rencontre d'un navire est possible, exerce sur l'esprit des marins une influence salutaire, et leur empêche souvent de faire ce qui est contraire aux règles de la discipline.

Depuis la découverte des mines d'or de la Californie et de l'Australie, la désertion des matelots a pris, dans ces pays, des extensions effrayantes, et tous les navires qui se rendent vers ces contrées perdent ainsi des hommes de leur équipage.

La plus petite commune de la Belgique n'a-t-elle pas sa police, et les prescriptions du Code pénal ne sont-elles pas exécutées; nos cours, nos tribunaux, nos prisons et notre force armée ne sont-ils pas une charge publique? Pourquoi la partie flottante du territoire n'aurait-elle pas droit aux mêmes garanties? L'État a, dans l'intérêt de la communauté belge, des devoirs à remplir aussi bien auprès de ceux qui quittent momentanément leurs pays pour porter la Belgique à quelques mille lieues de distance, qu'auprès de ceux qui restent chez eux; il y a de plus une question d'humanité.

La loi du 21 juin 1849 prononce, en diverses circonstances, des peines d'embarquement à bord des navires de l'État. Faute de bâtiments, il arrive trop souvent que la peine subsidiaire doit être appliquée; il est donc impossible d'exécuter la loi dans son véritable esprit.

Un autre membre de la commission ne partage pas l'opinion de ses collègues sur l'utilité de l'armement du navire, et il s'exprime en ces termes :

« En 1848, ainsi il y a cinq ans, le Gouvernement a trouvé convenable de nous proposer le désarmement du brick, *Duc de Brabant*, et d'apporter ainsi au Budget une économie annuelle de plus de cent mille francs.

» Aujourd'hui le Gouvernement propose de réarmer ce brick et de l'envoyer à Santo-Tomas de Guatemala, expédition qu'il considère utile au point de vue des négociations pendantes avec le Gouvernement Guatemalien et sous le rapport des nombreux intérêts engagés dans l'établissement de Santo-Tomas; il trouve qu'il serait désirable que ce navire pût explorer les États de la Plata et que la présence du pavillon belge donnerait un développement à nos rapports commerciaux.

» Je ne puis croire que l'apparition de ce brick puisse exercer une influence favorable sur les affaires pendantes avec le Gouvernement Guatemalien; il ne pourra considérer l'arrivée de ce navire que dans l'intérêt du petit nombre de colons qui se trouvent encore à Santo-Tomas. Le Gouvernement a fait de très-grands sacrifices pour cette colonie, qui n'a amené à la mère-patrie que des embarras et des pertes sensibles. Il y a trois ans, un comptoir belge a voulu s'y établir avec un subside du Gouvernement. Déjà cette affaire est abandonnée par les fondateurs, après qu'ils ont accepté le $\frac{1}{3}$ du subside;

» il paraît qu'il a été reconnu qu'il n'y avait rien d'avantageux à faire, commercialement parlant.

» Les grandes puissances maritimes ayant toujours des forces navales dans les républiques de la Plata, à cause des événements qui s'y passent, je ne vois pas ce que ferait notre brick, qui pourrait seulement se montrer de loin en loin. Le Gouvernement subsidiant des navires de commerce pour se rendre régulièrement, plusieurs fois par an, dans les différents ports de l'Amérique du sud, le pavillon belge se montrera dans ces parages bien plus souvent qu'un seul navire de guerre, qui ne pourra y aller que rarement.

» Si donc le Gouvernement n'a pas d'autres raisons de réarmer le brick que celles mentionnées dans l'exposé des motifs, je serai obligé de voter contre la demande de crédit, qui va de nouveau augmenter le Budget de 100,000 francs annuellement, sans compter une somme de 50,000 francs pour les réparations et l'achèvement de l'inventaire, d'autant plus que ces dépenses ne se trouveront pas compensées par des avantages commerciaux. Cependant je m'abstiens, voulant attendre la discussion publique pour recevoir d'autres renseignements du Gouvernement. »

Il est vrai de dire que le Gouvernement avait demandé, en 1848, le désarmement du brick; mais une explication est nécessaire pour démontrer à la Chambre dans quel sens la question a été envisagée par M. le Ministre des Affaires Étrangères. Dans la séance du 9 décembre 1848, l'honorable M. d'Hoffschmidt s'exprimait ainsi : « Je commence à faire observer que, dans notre proposition, il ne s'agit que de l'année 1849. Le Gouvernement a dû examiner, si, en 1849, il était nécessaire de maintenir le navire qu'il propose de désarmer provisoirement, voilà toute la question.

» Il ne s'agit donc pas de la suppression de la marine militaire, il s'agit de savoir si nous devons maintenir, pendant 1849, deux navires, dont l'un, *le Duc de Brabant*, occasionne une dépense annuelle de 160,000 francs. Il nous a semblé qu'avec un seul de ces navires, on pourrait pourvoir aux besoins du service, ainsi qu'à quelques explorations utiles au commerce. »

En finissant, le même Ministre disait :

« Je désire qu'on comprenne bien la proposition du Gouvernement, telle qu'elle doit être entendue. Il ne s'agit pas de la suppression de la marine; il s'agit du désarmement d'un navire auquel, pour le moment, nous n'avons à donner aucune destination. Il a fait un voyage naguère sur les côtes occidentales de l'Amérique. Quant aux côtes d'Afrique, *la Louise Marie* les visitera, sans que cela l'empêche de protéger la pêche pendant la saison.

» Le Gouvernement trouve donc qu'un seul navire armé lui suffit pour 1849; si, plus tard, il a besoin d'un deuxième navire, il fera une proposition aux Chambres. »

Un membre, qui approuve l'armement, se plaint que, depuis 4 ans, aucun navire n'a été envoyé pour la surveillance de la pêche; il ne conteste pas qu'un État secondaire pèse moins dans la balance politique qu'un État puissant. Mais l'État souverain, bien que plus faible que ses voisins, a, au même degré, des devoirs à remplir pour le bien-être de ceux qui lui appartiennent; il leur doit à tous aide et protection.

On pourrait croire que les navires marchands exercent à l'étranger la même influence que les navires de l'État. Il existe entre ces derniers et le caractère

paisible et inoffensif des navires de commerce une différence importante qui doit rendre inégaux leurs droits et leurs immunités dans les relations internationales. Les navires marchands sont toujours expédiés avec des chargements, en vue d'opérations purement commerciales pour compte particulier ; ils sont sous les lois du Gouvernement de la nation à laquelle ils appartiennent et ils doivent en être protégés ; mais leurs officiers ne représentent pas ce Gouvernement ; aucun d'eux, malgré l'autorité de police et de discipline qui leur est accordée par les lois, n'est, à proprement parler, un agent investi d'une partie de la puissance publique.

Les bâtiments armés par l'État lui-même, au contraire, en sont les représentants à l'étranger ; leurs officiers sont comme des délégués du pouvoir exécutif et quelquefois du pouvoir judiciaire de leur pays. Ces bâtiments doivent donc participer pleinement à l'indépendance et à la souveraineté de la puissance qui les arme ; ils ont droit au respect et aux honneurs qui sont dus à cette souveraineté : ce qui est reconnu par les prérogatives internationales.

Cette grande différence entre les navires marchands et les navires de l'État provient de leurs conditions d'existence et du caractère de fonctionnaire public des officiers. On conçoit dès lors que l'influence des uns n'est pas comparable à celle des autres : les uns doivent faire fructifier leurs capitaux, les autres sont les gardiens de la force publique et les représentants de la souveraineté nationale.

Il n'entre pas dans les idées de ce même membre d'avoir, pour la Belgique, une marine d'une certaine importance, ou d'augmenter même, pour le moment, le nombre de navires qui existent. Il a développé les considérations qui précèdent pour démontrer, à son point de vue, l'utilité de l'armement du navire *Duc de Brabant*, et faire voir qu'il y a plus d'un motif pour le remettre en activité.

Le but de notre marine militaire, dit-il, doit être commercial ; il est loin de nos idées de nous comparer, pour les besoins du pays, à la Hollande, qui, à cause de ses importantes colonies, doit avoir une marine respectable. D'un autre côté, nous ne pouvons pas non plus comparer la Belgique aux villes hanséatiques ; elles ont, il est vrai, une marine marchande, et point de marine militaire. Mais les villes hanséatiques sans territoire, sans fabriques, sans aucune force, sont de véritables entrepôts et non des pays producteurs comme la Belgique, qui doit employer tous les moyens pour augmenter et faciliter l'exportation de ses propres produits. Les intérêts de la Belgique maritime, industrielle et agricole sont tous solidaires ; les uns doivent prêter les mains aux autres. Harbourg est impuissante à faire des sacrifices pour une marine de l'État, et comme elle n'est pas pays producteur, elle n'a d'autre intérêt que celui du transport de quelques marchandises. Mais si on désire faire une comparaison, qu'on prenne des pays qui peuvent avoir, par leur population et leur importance, quelques rapports avec la Belgique.

Ainsi le Danemark possède :

- 5 vaisseaux de ligne,
- 8 frégates,
- 4 corvettes,
- 8 autres bâtiments,
- 7 bateaux à vapeur,
- 80 barques et petites chaloupes canonnières.

Le Portugal :

- 1 vaisseau de ligne ,
- 5 frégates ,
- 7 corvettes ,
- 22 autres bâtiments.

Il est vrai de dire que ces deux États possèdent quelques colonies ; mais elles sont de peu d'importance.

Les Deux-Siciles possèdent :

- 1 vaisseau de ligne ,
- 5 frégates ,
- 9 autres bâtiments ,
- 14 bateaux à vapeur.

La Sardaigne :

- 4 frégates ,
- 4 corvettes ,
- 4 bricks ,
- 6 bateaux à vapeur ,
- 42 navires légers.

La Suède :

- 10 vaisseaux de ligne ,
- 8 frégates ,
- 44 autres bâtiments ,
- 12 bateaux à vapeur ,
- 256 chaloupes canonnières.

La Norwége :

- 2 frégates ,
- 4 corvettes ,
- 6 autres bâtiments ,
- 4 bateaux à vapeur ,
- 136 chaloupes canonnières.

A l'égard de tous ces pays , on pourrait faire observer , avec raison , qu'ils ont une assez grande étendue de frontière de mer , et que leurs côtes doivent être défendues. Mais la Belgique n'est-elle pas aussi située sur la mer ? Il est vrai , la longueur de la côte est moindre.

Il convient de dire aussi un mot d'un autre grand intérêt qui réclame , toutes les saisons , un navire. La grande pêche nationale doit aussi être protégée par la marine et surveillée par un bâtiment : tous les ans , la Belgique envoie au Doggersbank , aux îles de Feroé et d'Islande , une flottille de 130 bateaux avec un équipage de 1,000 pêcheurs. Ces hommes courageux ont droit aussi au secours de la société belge. Pourrait-on abandonner une agglomération d'une telle population ? En Belgique ne posséderait-elle pas sa police et ses médecins attachés aux bureaux de bienfaisance ? La pêche ne peut compter en mer sur aucune de ces assistances : d'un côté , il peut y avoir des malades et des blessés qui ne

reçoivent pas le moindre soulagement; d'un autre côté, en cas de dispute ou d'insubordination, il n'y a aucune action de la police; de plus, cette flottille peut essuyer des avaries et des pertes, et souvent un faible secours leur permet de continuer leur pêche. Le gouvernement français envoie tous les ans, dans les mêmes parages, un navire de guerre pour surveiller et protéger la flottille de pêche de Dunkerque; d'autres pays en font autant.

La marine de l'État se compose actuellement du brick *Duc de Brabant*, de 20 canons;

De la goëlette *la Louise-Marie*, de 12 canons;

Des trois bateaux à vapeur, *le Chemin de Fer*, *le Rubis* et *la Topaze*; ces trois steamers font le service pour le transport des dépêches entre la Belgique et l'Angleterre.

Le brick *Duc de Brabant*, achevé en 1845, a fait deux voyages: en 1846, il a visité la mer du Nord, pour protéger et surveiller la grande pêche nationale, et, en 1847, il est parti pour l'Amérique du Sud, d'où il est revenu en 1848; depuis il a été désarmé. A l'égard de ce dernier voyage, qui était purement commercial et industriel, un membre se plaint qu'avant le départ du navire, on a laissé ignorer au commerce belge les ports qui devaient être visités par ce bâtiment. On a lieu de croire que si les commerçants et industriels avaient eu connaissance du départ du navire, qui devait se rendre dans l'Amérique du Sud, ils auraient peut-être pu profiter de cette occasion pour obtenir, par l'entremise du Département des Affaires Étrangères, certains renseignements. Au retour du navire en Belgique, rien n'a été publié ni communiqué sur ce voyage d'exploration. Le même membre exprime le vœu qu'à l'avenir, dans des cas semblables, le Gouvernement examine la question de savoir s'il ne serait pas convenable de faire part au monde commercial et industriel des ports étrangers qui seraient visités.

La *Louise-Marie* est une goëlette qui avait été construite pour un bâtiment marchand; achetée dans le temps par le Gouvernement, il en a fait un navire de guerre. Cette goëlette a fait de nombreux voyages à Santo-Tomas et à Rio-Nunez; elle a fait aussi deux campagnes à la mer du Nord, pour la surveillance de la grande pêche nationale; en un mot, ce navire a été constamment et utilement employé, et ses voyages ont été favorables aux intérêts commerciaux du pays.

M. le Ministre des Affaires Étrangères, qui s'est rendu dans le sein de la section centrale, donne encore des explications étendues sur la grande utilité de l'armement du brick *Duc de Brabant*. Il insiste principalement sur la nécessité d'envoyer ce navire à la Plata, où il espère obtenir un traité de commerce; il ne doute pas que l'arrivée de ce brick sur les lieux ne contribue puissamment à obtenir un résultat favorable et n'appuie fortement les démarches de notre négociateur.

La Chambre connaît l'état de nos affaires avec Guatemala. Il y a dans ce pays plus d'une difficulté à vaincre, elles sont loin de diminuer; des capitaux particuliers y ont été engagés, et divers de nos concitoyens y résident encore. Aussi, l'Amérique centrale devient, pour le commerce européen, un endroit très-important. M. le Ministre des Affaires Étrangères ajoute que la présence d'un navire de guerre à Santo-Tomas pourra exercer une grande influence sur les affaires qui se trouvent pendantes avec le Gouvernement de Guatemala. Souvent les meilleurs négociateurs pour les pays lointains sont les commandants des navires de guerre.

Un membre a interpellé M. le Ministre des Affaires Étrangères sur la situation financière du pays. Il craint qu'en augmentant les dépenses de l'État, l'équilibre financier ne soit détruit. L'honorable Ministre a répondu qu'il n'avait à cet égard aucune crainte, que nos recettes, y compris le bénéfice fait par la dernière conversion de la rente, suffisaient pour couvrir toutes les dépenses proposées par le Gouvernement.

Le principe de la mise en activité du brick *Duc de Brabant* ayant été mis aux voix, a été résolu affirmativement par deux membres; deux autres membres se sont abstenus.

La commission a examiné alors les détails de la dépense; elle a trouvé quelques différences entre le nombre des officiers et sous-officiers du corps de la marine porté au Budget de 1853, et celui qui figure dans les annexes du projet de loi.

Quant aux officiers, la commission a posé la question suivante à M. le Ministre des Affaires Étrangères :

« Dans le Budget des Affaires Étrangères de 1853, il se trouve en disponibilité »
 » trois lieutenants de vaisseau et six enseignes. Dans le projet de crédit pour »
 » l'armement du brick, on prend deux enseignes de vaisseau des malles pour »
 » les placer à bord du brick susdit. Seront-ils remplacés par ceux qui se trou- »
 » vent en disponibilité et quel est le nombre des officiers de marine actuellement »
 » en disponibilité et en activité? »

Voici la réponse du Gouvernement :

« Le Budget de l'exercice 1853 a été rédigé au mois de janvier 1852. »
 » Depuis cette époque, des mutations ont eu lieu dans le personnel : »
 » Un lieutenant de vaisseau a été remis en activité; »
 » Deux enseignes de vaisseau sont sortis du cadre, l'un par suite de décès, »
 » l'autre par suite de mise à la pension. »
 » Voici l'état des officiers qui se trouvent aujourd'hui hors d'activité de »
 » service : »
 » 1 capitaine-lieutenant de vaisseau en disponibilité; »
 » 1 lieutenant de vaisseau de 1^{re} classe en disponibilité; »
 » 1 id. de 1^{re} classe en non-activité; »
 » 1 enseigne en disponibilité; »
 » 2 enseignes en non-activité. »
 » Il n'est point probable que, lors de l'armement du brick, on ne puisse dis- »
 » poser des enseignes qui sont aujourd'hui dans une position inactive. »
 » Ils sont tous les trois malades, et pour armer le brick, il sera nécessaire de »
 » distraire deux enseignes du service des malles-postes où ils ne seront point »
 » d'abord remplacés. »
 » Plus tard, quand les enseignes actuellement hors de service pourront ren- »
 » trer en activité, notamment aux approches de l'hiver, il y aura lieu peut-être »
 » de les placer sur les bateaux à vapeur. Il est impossible d'indiquer d'une »
 » manière certaine ce qui pourra avoir lieu à cette époque. »
 » Les officiers en activité sont : »
 » 3 capitaines-lieutenants de vaisseau; »
 » 2 lieutenants de vaisseau de 1^{re} classe; »

- » 3 lieutenants de vaisseau de 2^e classe ;
- » 5 enseignes ;
- » 1 aspirant de 1^{re} classe. »

Il résulte de la réponse du Gouvernement que le corps de la marine royale se compose de :

- 4 capitaines-lieutenants de vaisseau ;
- 15 lieutenants de vaisseau de 1^{re} et de 2^e classe, et enseignes de vaisseau ;
- 1 aspirant de 1^{re} classe.

Au Budget de 1853, il se trouvait porté à :

- 4 capitaines-lieutenants de vaisseau ;
- 19 lieutenants de vaisseau de 1^{re} et de 2^e classe, et enseignes de vaisseau ;
- 2 aspirants de 1^{re} classe.

Il faut en retrancher, depuis la présentation du Budget : deux enseignes, un a été mis à la pension et l'autre est venu à mourir ; il résulte donc que les développements du Budget contenaient deux enseignes et un aspirant de trop. La commission regrette ces irrégularités, et espère qu'à l'avenir, le Budget de l'administration de la marine sera plus exact. A cette occasion, un membre fait observer qu'il n'existe aucune loi qui règle la position des officiers de la marine royale ; il appelle sur ce fait l'attention de M. le Ministre des Affaires Étrangères.

Dans le même Budget se trouvaient au solde de disponibilité cinq sous-officiers, dont les traitements s'élevaient à 1,944 francs, et dans l'annexe 2 de l'exposé des motifs, sans entrer dans les moindres détails, on n'a retranché de l'activité de service qu'une somme de 450 francs, traitement de disponibilité d'un seul sous-officier. M. le Ministre des Affaires Étrangères a fait parvenir à la section centrale la réponse suivante :

« A l'époque où le Budget a été présenté, les maîtres et contre-maîtres, » indiqués comme se trouvant en disponibilité, y étaient réellement. Un maître » de 2^e classe, à 450 francs, est mort ; l'autre est destiné à servir sur le brick » *le Duc de Brabant*.

» Un contre-maître de 1^{re} classe est également décédé. L'autre s'est em- » barqué au mois d'octobre dernier pour un voyage de long cours. Il n'est » point probable qu'il soit de retour avant 9 ou 10 mois. Il a donc été impos- » sible de déduire sa solde.

» Enfin, un contre-maître de 2^e classe qui compte plus de 30 années de » service, et qui est par cela même peu apte à faire une campagne, sollicite » un emploi de distributeur des postes et a des chances de l'obtenir. Son admis- » sion dans une autre branche de service épargnera à l'État le paiement d'une » pension.

» Les diverses diminutions et mutations dont il a été parlé plus haut, ont » été prises en considération dans l'estimation du chiffre nécessaire à la solde » de l'équipage du brick, en 1853. »

La commission n'a aucune observation à présenter sur cette réponse, mais elle espère que, par ce fait, la dépense du Budget sera diminuée.

La commission s'est étonnée de ne pas voir figurer, parmi les annexes, la note de la dépense de 20,000 francs portée pour le renouvellement de certaines

voiles, la confection de quelques pièces de gréement et les réparations d'objets d'inventaire et d'artillerie. Le brick *Duc de Brabant* se trouve entièrement désarmé depuis 1849, et tous les objets de son inventaire sont déposés dans des magasins; rien ne semblait plus facile que de faire, à peu de chose près, un relevé exact de ce qui manquait du gréement et de ce qui devait être renouvelé; un devis estimatif pour les réparations à la coque du navire, pouvait au contraire présenter des difficultés. La commission s'est donc adressée à M. le Ministre des Affaires Étrangères pour avoir ces renseignements. Ce haut fonctionnaire s'est empressé de nous remettre la note qui se trouve annexée au présent rapport; il en résulte que les réparations et le renouvellement pour le gréement se monteront à 21,870 francs. Divers chiffres de cette estimation semblent être approximatifs: il est impossible à la commission de les vérifier d'une manière exacte, elle trouve cependant que le crédit de 20,000 francs pétitionné par le Gouvernement doit suffire; elle espère même qu'il ne sera pas atteint, et elle a la certitude que M. le Ministre des Affaires Étrangères fera apporter, dans la mise en activité du navire, toute l'économie possible.

La commission, par deux voix et deux abstentions, vous propose l'adoption du projet de loi.

Le Rapporteur,

JEAN VAN ISEGHEM.

Le Président,

V^e VILAIN XIII.



ANNEXE.

*DEVIS ESTIMATIF des travaux à exécuter au grément, à la voilure
et à l'armement du brick DUC DE BRABANT.*

VOILURE.

Deux huniers	fr. 1,400 »
Une misaine	650 »
Grande voile	670 »
Deux perroquets	720 »
Focs.	520 »
Une tente d'été	1,500 »
Trois pièces étamine, rouge, jaune et noir.	250 »
Six pièces toile à voile assorties	300 »
Réparation de vieilles voiles	1,000 »

GRÉEMENT.

Haubans et galhaubans et autres manœuvres dormantes à renouveler, ainsi que toutes les manœuvres courantes.	2,760 »
Réparation et peinture des poulies	200 »

MÂTURE.

Réparation et renouvellement de différentes pièces	300 »
Renouvellement des élonges et des hunes.	400 »
Ferrures de mâture et de grément	1,500 »

ARMEMENT.

Réparation et renouvellement de 21 affûts.	4,200 »
--	---------

EMBARCATIONS.

Une grande chaloupe de 8 ^m .50 de longueur	2,000 »
Un canot de 7 ^m .50 de longueur	600 »
Une yole de 8 ^m .» —	500 »
Réparation des trois autres embarcations	700 »
Avirionnerie et peinture des embarcations.	600 »
Ameublement des salons et des chambres	500 »
Renouvellement de tous les outils de charpentier	800 »

TOTAL. fr. 21,870 »

Ainsi fait et dressé à Ostende, le 31 janvier 1853.

Le capitaine-lieutenant de vaisseau,

F. EYCKHOLT.