

---

# Chambre des Représentants.

---

SÉANCE DU 5 DÉCEMBRE 1841.

---

## COMPTE RENDU

DE L'EXÉCUTION DE LA LOI DU 29 JUIN 1840 , RELATIVE A LA NAVIGATION  
TRANSATLANTIQUE A VAPEUR.

---

*Messieurs,*

Dans ce rapport, nous nous sommes principalement attaché à exposer les faits avec netteté et impartialité, la discussion des questions que ces faits peuvent soulever devant trouver place ailleurs.

Faire entrer cette discussion dans ce rapport, serait anticiper ; ce serait aussi nuire à l'unité et à la clarté de ce travail.

Nous avons adopté l'ordre suivant :

§ 1<sup>er</sup>.

Loi du 29 juin 1840 : *texte*.

§ 2.

*Première tentative pour l'exécution de la loi. — Trois propositions antérieures à la promulgation de la loi : Cateaux-Wattel et comp. ; Durozelle et comp. ; la Société anversoise. — Proposition nouvelle du 5 août : Colden. (Du mois de juillet à la fin de décembre 1840.)*

§ 3.

*Nouvelle tentative pour l'exécution de la loi du 29 juin 1840. — Convention du 17 mars 1841 pour l'achat du President et de la British Queen. — Conven-*

*tion du 3 avril pour la constitution d'une société chargée de l'exploitation du service. ( Du mois de janvier au 13 avril 1841. )*

§ 4.

*Changement ministériel. — État de la question à cette date : 13 avril 1841.*

§ 5.

*Ratification. — Nouveau mode de paiement. — Perte du President. — Maintien de la ratification quant à la British Queen. ( Du 13 avril au 9 septembre 1841. )*

§ 6.

*Arrivée de la British Queen. — Nécessité d'une convention nouvelle pour l'exploitation du service. — Mesures prises pour commencer le service au printemps de 1842. ( Du 9 septembre au 26 novembre 1841. )*

§ 7.

*Comparaison entre les deux modes de paiement.*

§ 8.

*Récapitulation.*

---

§ 1<sup>er</sup>.

*Loi du 29 juin 1840 : texte.*

Le 11 mai 1840, le Gouvernement vous a présenté un projet de loi relatif à l'établissement de la navigation transatlantique à vapeur.

Ce projet a été adopté par cette Chambre le 11 juin, et par le Sénat le 23 juin 1840.

La loi a été promulguée sous la date du 29 juin 1840, dans les termes proposés par le Gouvernement ; en voici le texte :

« ART. 1<sup>er</sup>. Le Gouvernement est autorisé à favoriser l'établissement d'un service de bateaux à vapeur, entre la Belgique et les États-Unis. L'entreprise pourra comprendre d'autres lignes de navigation à vapeur, si l'utilité et la possibilité en sont reconnues.

» ART. 2. La dépense à supporter de ce chef par le trésor public, ne pourra excéder une somme moyenne de 400,000 francs par an, pendant 14 années.

» ART. 3. Cette dépense sera imputable sur les fonds qui sont ou seront alloués au Budget du Département de l'Intérieur, pour les exercices 1840 à 1854, pour le soutien et l'encouragement du commerce et de l'industrie. »

## § 2.

*Première tentative pour l'exécution de la loi. — Trois propositions antérieures à la promulgation de la loi : Cateaux-Wattel et consorts ; Durozelle et comp. ; la Société anversoise. — Proposition nouvelle du 5 août : Colden. (De juillet à la fin de décembre 1840.)*

Par avis insérés au *Moniteur*, le 5 et le 7 juillet, le Ministre de l'Intérieur fit un appel aux négociants, armateurs et capitalistes du pays, qui seraient disposés à se charger de l'établissement du service de bateaux à vapeur entre la Belgique et les États-Unis.

Les intéressés étaient invités à soumettre, au plus tard pour le 5 août suivant, leurs propositions d'arrangement pour l'organisation de ce service. Ils pouvaient prendre connaissance au Ministère de l'Intérieur des principales bases sur lesquelles cet arrangement devait reposer.

D'après ce programme (annexe A), le principal objet était : de faire prendre à l'industrie du pays la plus large part possible dans la fourniture du matériel nécessaire à cette entreprise, et d'organiser le service de manière à ce qu'il offrit toute la sécurité et l'économie désirables.

Trois soumissions avaient été faites au Gouvernement avant la promulgation de la loi :

- 1<sup>o</sup> Le 25 avril 1840, par trois capitalistes anversois ;
- 2<sup>o</sup> Le 3 juin, par la Société anversoise des bateaux à vapeur ;
- 3<sup>o</sup> Le 22 juin, par une société française.

Nous joignons à ce rapport un tableau analytique, où l'on a mis en regard ces trois propositions (annexe B.)

D'après la première de ces soumissions, la plus ancienne en date, le Gouvernement devait racheter, dans l'espace de 14 ans, les actions de la société, à raison d'une somme moyenne annuelle de 400.000 francs.

De sorte qu'à la fin de cette période, le Gouvernement demeurait le seul propriétaire de tout l'avoir social; mais il était en même temps substitué aux droits, *dettes et obligations* de la société.

Cette clause eût pu le conduire plus loin qu'il ne pouvait et ne voulait aller.

Il y avait dès lors des modifications essentielles à introduire dans ce projet d'arrangement, pour qu'il eût été permis au Gouvernement d'y souscrire.

Les offres de la Société anversoise des bateaux à vapeur étaient, à certains égards, plus avantageuses. Elle demandait une garantie d'intérêt de 4 p. % du capital, plus un amortissement de 1 p. % l'an. Mais cette garantie, elle la voulait *pour 20 ans*.

Or, comme en vertu de l'art. 3 de la loi du 29 juin, le Gouvernement n'était autorisé à disposer de la somme annuelle de 400,000 francs que pendant 14 années, l'offre de la Société anversoise parut inadmissible.

Quant à la troisième soumission, celle de la société française, le Gouvernement ne s'y est pas arrêté; elle ne semblait pas offrir assez de consistance.

Le 5 août approchait, et aucune société belge n'avait répondu à cet appel.

Dans l'intervalle le traité du 15 juillet était venu provoquer une grande crise européenne.

Des deux sociétés belges qui avaient soumissionné, l'une, la Société anversoise, fit connaître le 4 août (ainsi la veille du délai fatal), qu'en présence du terme de 14 années fixé par la loi, son intervention était devenue impossible.

Elle ajoutait que les circonstances nouvelles rendaient d'ailleurs fort difficile, sinon impossible, la réunion des capitaux nécessaires à l'entreprise.

L'autre société n'était pas plus disposée que la première à confirmer ses offres précédentes.

Tel était l'état des choses lorsque, le 5 août, le jour même de l'expiration du délai final, M. Colden, capitaliste américain, soumit des propositions au Gouvernement. (*Tableau général*, 5<sup>e</sup> colonne, annexe B.)

Ces propositions devinrent dès-lors la base des arrangements à conclure.

Le Gouvernement hésita d'autant moins à s'y arrêter, que l'auteur du projet se présentait muni des meilleures recommandations.

D'un autre côté, le Gouvernement était encore guidé par la pensée qu'il paraissait désirable, pour l'extension de nos relations avec les États-Unis, ainsi que pour le succès de l'entreprise, d'y intéresser les Américains du Nord, tout en donnant à ce service le caractère national qu'il devait avoir.

Après de longs débats, une convention provisoire intervint entre le Gouvernement et M. Colden.

On dressa aussi un projet de statuts pour la réalisation éventuelle de cette convention; ces projets étaient de tous points avantageux à la Belgique. (Voir ces pièces, annexe C.)

Avant de s'engager définitivement, M. Colden avait demandé un délai jusqu'au 20 novembre.

Il voulait dans l'intervalle retourner en Amérique, afin de s'assurer du concours de ses compatriotes.

Ce délai lui fut accordé par lettre en date du 28 août.

Le Ministre se réservait la faculté d'admettre dans l'intervalle toute proposition nouvelle qui lui paraîtrait plus favorable que celle de M. Colden.

La convention provisoire et le projet de statuts, revêtus de la signature du Ministre de l'Intérieur, furent expédiés le 23 août, à notre Ministre plénipotentiaire à Londres, avec les instructions suivantes :

Ces pièces devaient être remises à M. Colden, contre dépôt d'une somme de 30,000 francs, soit en espèces, soit en fonds belges.

Cette somme resterait de plein droit acquise au trésor belge, si, avant le 25 novembre, M. Colden n'avait pas parfait le cautionnement de 200,000 fr., auquel il était personnellement tenu, en garantie de l'exécution du contrat à intervenir entre la société et le Gouvernement.

Dans le cas (et cette éventualité avait été prévue par M. Colden lui-même), où ce dernier ne fournirait pas la somme de 30,000 francs, à compte du cautionnement de 200,000 francs, on devait se borner à prendre acte des propositions, sans contracter d'engagement.

C'est ce qui est arrivé.

M. Colden partit le 1<sup>er</sup> septembre pour les États-Unis, sans effectuer le versement des 30,000 francs, et les projets de convention et de statuts furent renvoyés au Département de l'Intérieur.

Le 4 novembre suivant, M. Colden, par lettre écrite de New-York, demanda un nouveau délai sans en fixer la durée; il invoquait, à l'appui de sa demande, l'effet produit sur l'esprit des capitalistes américains par l'incertitude de la situation politique en Europe.

Le Gouvernement se trouvait entièrement dégagé envers M. Colden.

Les appréhensions excitées par la crise politique s'effaçaient de plus en plus. Dès lors on pouvait croire le moment opportun pour se remettre en rapport avec les sociétés belges qui avaient fait primitivement des propositions. On espérait pouvoir réaliser avec leur seul concours le vœu de la loi du 29 juin.

En conséquence, on répondit le 9 décembre à M. Colden, qu'on se voyait à regret forcé de l'instruire que les arrangements projetés entre le Gouvernement et lui, devaient être considérés comme non-avenus.

Toutefois l'espoir que le Gouvernement avait fondé dans le concours des capitaux belges fut de nouveau déçu.

### § 3.

*Nouvelle tentative pour l'exécution de la loi du 29 juin 1840. — Convention du 17 mars 1841 pour l'achat du President et de la British Queen. — Convention du 3 avril pour la constitution d'une société chargée de l'exploitation du service. ( Du mois de janvier au 13 avril 1841. )*

Dans les premiers jours de 1841, la compagnie *anglo-américaine de navigation à vapeur* proposa au Gouvernement belge de lui vendre immédiatement les deux bateaux transatlantiques *the British Queen* et *the President* dont elle était propriétaire.

M. Jules Le Jeune, négociant à Anvers, fut envoyé à Londres. Il était porteur, pour notre Ministre plénipotentiaire, d'instructions relatives aux démar-

ches à faire soit pour la translation à Anvers de la compagnie, soit, en cas de refus, pour l'achat de ses deux navires.

Ces instructions portent la date du 9 février 1841. (Annexe *D*, 1<sup>o</sup> et 2<sup>o</sup>.)

M. Le Jeune remit ces dépêches le 14 février à M. Van de Weyer, auprès duquel il était accrédité pour concourir avec lui à cette négociation.

Après s'être assuré des motifs qui pouvaient engager la compagnie anglaise à vendre ses bâtiments, et avoir obtenu à cet égard des explications satisfaisantes, M. Van de Weyer ouvrit les négociations le 17 février.

La compagnie ayant positivement décliné la proposition d'établir son siège à Anvers, et tous les efforts pour la décider à accepter cette offre, moyennant le subside que le Gouvernement lui garantissait à cet effet, étant restés infructueux. M. Van de Weyer fut amené à traiter dans le sens de ses instructions relatives à l'achat des deux navires.

Il est inutile d'ajouter qu'avant tout, on s'était procuré les données les plus authentiques sur la valeur réelle des bâtiments.

Quant à leur état de conservation et de solidité, on avait lieu de s'y fier complètement.

Une enquête scrupuleuse et des renseignements obtenus d'hommes spéciaux, dont la bonne foi doit être à l'abri de tout soupçon, n'avaient permis de conserver aucun doute à cet égard.

Dans un rapport étendu, en date du 23 mars 1841 (annexe *E*), M. Van de Weyer rendit compte de toutes ses démarches; il trouva une puissante garantie dans l'Amirauté anglaise, qui, sur sa demande, fut autorisée à intervenir, circonstance dont il importe de prendre acte pour apprécier la position du Gouvernement belge.

Après de longues discussions, la compagnie consentit à céder ses deux *steamers*, ainsi que tout ce qui s'y trouvait, au prix de 143,500 *liv. st.* à acquitter par la remise aux vendeurs, d'obligations du Gouvernement belge pour ladite somme.

Le paiement était stipulé dans les termes suivants :

« Ils est par ces présentes convenu, que ledit Sylvain Van de Weyer, ses héritiers, exécuteurs ou administrateurs, dès que lesdits bateaux à vapeur, avec toutes les pièces accessoires ci-dessus énumérées, et par ces présentes mis en vente, seront effectivement et avec toutes les formalités prescrites par la loi, cédés, transférés et garantis à Sa dite Majesté, et qu'ils seront livrés tout au plus tard ledit 24 mai prochain à Sa dite Majesté ou à ses agents, en manière et forme ci-dessus convenues. et déclarés quittes, exempts et libres de tous droits, titres, biens, réclamations, dettes et hypothèques, *livreront des obligations du Gouvernement belge pour la somme de 143,500 liv. sterling*, en monnaie de la Grande-Bretagne, payables au porteur en 14 ans, avec intérêt, pendant l'intervalle, au taux de 5 p. % par an, à dater du 1<sup>er</sup> mai prochain, ledit intérêt payable chaque semestre en Londres, Paris, Bruxelles ou Anvers, au choix des porteurs, à l'agiot ordinaire des obligations actuelles dudit Gouvernement. »

Le contrat fut signé le 17 mars 1841 (annexe *F*). Il fut stipulé qu'il serait ratifié dans les six semaines, c'est-à-dire avant le 23 avril; il n'est pas dit qu'il en serait référé aux Chambres (voir le rapport de M. Van de Weyer, p. 37 et 41).

Les négociateurs à Londres n'ayant fait que se conformer à leurs instructions,

les expertises de l'Amirauté ayant constaté le bon état des navires, le Gouvernement n'éleva aucune doute sur la ratification, et s'empessa de procéder à l'établissement d'une société chargée de l'exploitation du service projeté.

Le 3 avril, le Ministre de l'Intérieur conclut avec MM. Le Jenne, Cateaux-Wattel et G. Jollie d'Anvers, une convention en vertu de laquelle les deux *steamers* acquis par le Gouvernement devaient être mis à la disposition de la société à constituer par ces messieurs. Le projet des statuts de cette société fut en même temps arrêté. Ces statuts (annexe G) reçurent la forme authentique par acte notarié en date du 16 avril dernier.

Un service régulier de navigation à vapeur entre Anvers et New-Yorck, desservi par les deux bâtiments, devait être organisé par la société dont le capital ou fonds de roulement était fixé à la somme de 7 à 800,000 francs.

L'administration de la société était confiée à MM. Le Jeune et consorts, avec le concours et sous la surveillance directe d'un comité composé de cinq membres nommés par le Gouvernement.

Le remboursement du capital avec 5 p. % d'intérêt, était garanti par le Gouvernement, au moyen de subsides annuels, à continuer pendant 14 ans.

Les bateaux servaient de gage à cette garantie.

A la dissolution de la société, tout son avoir devenait la propriété du Gouvernement, qui rentrait en même temps en possession des deux *steamers*.

On avait calculé que, moyennant le crédit annuel de 400,000 francs, ouvert pendant un terme de 14 ans, au Budget du Département de l'Intérieur, on parviendrait, sauf un déficit apparent d'environ 400,000 francs, à payer les navires et à rembourser le capital de la société.

Quant à ce déficit, il y était pourvu au moyen des deux *steamers* qui, en définitive, comme on l'a déjà dit, restaient la propriété du Gouvernement.

Le Ministre de l'Intérieur déclara à MM. Le Jeune et consorts, qu'il leur était accordé un délai jusqu'au 17 avril pour justifier de la réunion du capital de 800,000 francs, au moyen de souscriptions; cette justification étant faite, la ratification de la convention du 17 mars devait être expédiée à Londres.

#### § 4.

*Changement ministériel. — État de la question à cette date: 13 avril 1841.*

Le Ministère qui avait conclu les conventions du 17 mars pour l'achat des deux navires, et du 3 avril pour leur exploitation, se retira le 13 avril.

Pour le Ministère nouveau, la question se présentait dans l'état suivant :

Le Gouvernement belge s'était décidé à exécuter la loi du 29 juin 1840 par l'achat de navires, en les faisant exploiter par quelques personnes chargées d'avancer le capital de roulement.

Des pleins pouvoirs avaient été donnés au Ministre du Roi à Londres.

Fort de ces pouvoirs, il avait conclu l'achat, par une convention signée le 17 mars.

Il s'était adressé au Gouvernement anglais et avait obtenu l'intervention de l'Amirauté.

Considérant la ratification comme hors de doute, et sans annoncer l'intention d'en référer aux Chambres, le Gouvernement belge avait, le 3 avril, conclu une convention pour l'exploitation des navires.

## § 3.

*Ratification. — Nouveau mode de paiement. — Perte du President. — Maintien de la ratification quant à la British Queen. (Du 13 avril au 9 septembre 1841.)*

Le 17 avril, MM. Le Jeune et consorts vinrent déclarer au nouveau Ministre de l'Intérieur que le capital stipulé par la convention du 3 avril était réuni, en le priant de remplir l'engagement pris par son prédécesseur.

La condition mise aux signataires de la convention du 3 avril était donc accomplie.

Le Gouvernement était dans l'impossibilité morale :

1<sup>o</sup> De désavouer le Ministre du Roi à Londres, qui s'était conformé à ses instructions, et qui avait rendu compte de la négociation par son rapport du 23 mars, resté sans observation;

2<sup>o</sup> De désavouer l'Amirauté, qui avait une première fois constaté le bon état de l'un des navires, et qui devait intervenir de nouveau pour le constater définitivement avant la livraison.

La ratification du contrat du 17 mars 1841 fut signée le 19 avril et expédiée à M. Van de Weyer.

Un nouveau mode de paiement fut demandé et accordé.

Ce nouveau mode a été stipulé en ces termes par les dispositions additionnelles signées le 28 avril 1841 :

« Ledit bateau *The British Queen* sera livré et cédé, suivant les termes »  
 » dudit contrat ci-dedans écrit et mentionné, au prix de soixante-dix mille »  
 » livres sterling, en monnaie de la Grande-Bretagne, au lieu de soixante-onze »  
 » mille sept cent cinquante livres sterling ou de billets belges de cette valeur. »  
 « comme il en est mentionné et convenu dans le dit contrat ci-dedans écrit et »  
 » contenu; et ladite somme de soixante-dix mille livres sterling sera payée »  
 » l'instant que ledit bateau *the British Queen* sera cédé et transporté, avec ses »  
 » accessoires, suivant les termes, stipulations et conventions contenus dans le »  
 » contrat ci-dedans écrit. »

Depuis la signature de la convention du 17 mars, les deux navires étaient successivement partis pour l'Amérique.

Après avoir essuyé les plus terribles tempêtes, la *British Queen* rentra à Liverpool le 29 avril.

On sait quel a été le sort du *President*.

L'un des navires ayant péri, quelle devait être l'influence de cet événement sur l'exécution de la convention du 17 mars?

Le Ministère précédent en acquérant les deux navires, s'était trouvé, selon ses calculs, dans les limites des crédits alloués pour 14 ans.

En restreignant provisoirement le service à un navire, la crainte d'excéder les crédits était beaucoup moindre; sous ce rapport la position, aux yeux de ceux qui pouvaient avoir cette crainte, était devenue meilleure par la perte du *President*.

Il n'est nullement déraisonnable de commencer l'opération et de la borner même longtemps à un seul navire. (Voir le rapport de M. Le Jeune du 12 juin 1841, annexe H).

Le Gouvernement crut devoir à la bonne foi de maintenir le marché quant à la *British Queen*, bien entendu qu'au préalable elle serait examinée par les ingénieurs de l'Amirauté et reconnue en état de parfaite conservation.

Consulté à plusieurs reprises, M. Van de Weyer n'hésita point à déclarer qu'agir autrement serait compromettre le nom belge en Angleterre.

Des instructions dans ce sens (annexe I) lui furent transmises sous la date du 8 juillet.

M. Le Jeune fut chargé en même temps de prendre livraison du navire, à la suite du rapport favorable des inspecteurs de l'Amirauté; de soigner tous les détails d'inventaire, d'assurance, etc.; d'engager le personnel, mais seulement le personnel le plus strictement indispensable, le tout sous la direction de M. Van de Weyer, et en ayant égard à l'économie la plus sévère.

La nouvelle inspection de la *British Queen* par les ingénieurs de l'Amirauté a eu lieu le 3 juillet avec la plus rigoureuse sévérité.

Ces rapports, favorables en tous points, sont ci-joints en traduction, sub *litt. J*, nos 1, 2 et 3.

Pour surcroît de garantie, le navire fut examiné dans ses moindres détails par divers constructeurs et ingénieurs civils, dont les certificats *b, c, d, e, f*, figurent sous le même *litt. J*.

Il fut convenu que le Gouvernement resterait affranchi jusqu'au jour du payement, de toutes les chances et obligations qui pourraient résulter de son acceptation du contrat.

La compagnie anglaise s'engageait en outre à faire remplacer ou réparer toutes les pièces du navire qui seraient reconnues susceptibles de l'être, et à livrer le *steamer*, ainsi que ses machines, en bon état à Anvers.

Le 22 juillet on procéda avec la plus scrupuleuse attention à l'inventaire de toutes les appartenances du navire.

De sorte qu'au moment de la livraison, il était, pour ainsi dire, remis à neuf.

Conformément aux instructions du Gouvernement, notre légation à Londres devait s'assurer du coût primitif de la *British Queen*, par l'examen des livres de la compagnie.

Il conste du certificat signé par MM. Van de Weyer et Le Jeune, à la suite de cette vérification, que le coût primitif de ce navire est de *liv. st.* 95,622. 13. 6.

On trouvera ci-joint ce certificat, sub *litt. K*.

Enfin l'assurance contre les risques de mer de la *British Queen* étant effectuée, et toutes les formalités du contrat ayant été remplies, on arrêta la formule des actes de vente qui devaient assurer au Gouvernement la propriété du navire.

## § 6.

*Arrivée de la British Queen. — Nécessité d'une convention nouvelle pour l'exploitation du service. — Mesures prises pour commencer le service au printemps de 1842. (9 septembre au 26 novembre 1841.)*

Partie de Liverpool le 5 septembre à midi, la *British Queen* a jeté l'ancre en rade d'Anvers, le 9 septembre à 8 1/2 heures du matin; ce qui fait une moyenne de 11 1/4 milles à l'heure, la distance à parcourir étant d'environ 780 milles.

Ces détails ne sont pas sans importance, car ils établissent le degré de vitesse et de force du navire.

Le Gouvernement se trouvant en possession du navire, il restait à régler le mode et les moyens d'exploitation.

Nous avons vu qu'une convention avait été conclue à cet effet le 3 avril; mais cette convention avait été conclue dans l'hypothèse de l'exploitation immédiate de deux navires, et c'est dans la même hypothèse qu'un capital de roulement de 800,000 francs avait été demandé.

Un fonds de roulement aussi considérable était désormais sans utilité. Aucune considération n'était dès-lors de nature à faire accepter la charge qui serait résultée du paiement par le Gouvernement d'un intérêt élevé pour ce fonds.

Le Gouvernement trouvait dans le crédit annuel de 400,000 francs, alloué par la loi du 29 juin 1840, des ressources suffisantes pour subvenir, au moins en très-grande partie, aux frais du service, et pour couvrir successivement l'avance faite par le Ministère des Finances du prix d'acquisition du navire.

D'ailleurs, l'une des trois personnes qui avaient contracté avec le Gouvernement, s'était retirée par suite de circonstances personnelles.

Tous ces motifs réunis réclamaient des modifications importantes à la première convention; ces modifications, le Gouvernement les a réalisées par l'acte ci-joint sub *litt. L*, qui renferme la nouvelle convention, passée le 26 novembre avec MM. Cateaux-Wattel et Le Jeune, et qui contient en outre les dispositions organiques et réglementaires reconnues utiles ou nécessaires.

Dans cette convention, le Gouvernement a tenu à conserver une surveillance et une intervention très-larges dans tout ce qui a rapport à l'exploitation de l'entreprise.

Il a reconnu prudent de ne pas prendre d'engagement pour un nombre d'années indéfini, ni même déterminé.—Il a voulu par là réserver toute la latitude nécessaire aux Chambres et au Gouvernement pour l'avenir.

Il lui a semblé utile de borner la mission des administrateurs à la simple direction de l'entreprise.

Voici au surplus les principales clauses de la convention nouvelle :

Le *steamer* la *British Queen* est confié à MM. Cateaux-Wattel et Le Jeune pour servir provisoirement à l'établissement d'un service régulier de navigation à vapeur entre Anvers et New-Yorck.

Ces Messieurs fourniront un fonds de roulement de 200,000 francs, à verser au fur et à mesure des besoins éventuels du service, et qui, en cas de versement, portera intérêt à raison de 5 p. %. Le Gouvernement garantit le remboursement des fonds versés, et s'engage à fournir les autres fonds nécessaires au service.

MM. Cateaux-Wattel et Le Jeune formeront le conseil d'administration. Leur gestion est surveillée par un comité de cinq membres, qui sont :

- MM. P. Annemans, directeur de la Société maritime ;
- La Hure, chef de la division de la marine au Ministère des Affaires Étrangères ;
- Auguste De Cock, armateur à Gand ;
- Elsen et J.-B. Donnet, armateurs à Anvers.

Les deux administrateurs et les cinq membres du comité de surveillance constituent le conseil général.

Sont soumises à l'approbation du Ministre de l'Intérieur : toutes les dispositions relatives au taux du fret des marchandises et du tarif des passages ; au nombre et à l'ordre des départs ; aux approvisionnements de charbon de terre, etc.

Enfin le Gouvernement peut, le conseil général entendu et en prévenant les administrateurs six mois d'avance, résilier les arrangements.

Cette résiliation peut avoir lieu en tout temps et immédiatement, dans le cas où le Gouvernement jugerait à propos de mettre un terme à l'exploitation de l'entreprise.

## § 7.

### *Comparaison entre les deux modes de payement.*

#### PREMIER MODE DE PAYEMENT.

Le prix fixé par le contrat signé le 17 mars 1841, pour l'acquisition des deux *steamers* anglais la *British Queen* et le *President*, était de 143,500 *l. st.*

Ce prix devait être acquitté par la remise aux vendeurs d'obligations du Gouvernement belge, pour ladite somme, réalisables en 14 années. Elles devaient porter intérêt à raison de 5 p. % l'an, à partir du 1<sup>er</sup> mai suivant.

Ces obligations devaient être acceptées en payement, au jour de la livraison des navires, fixé au 24 mai, quel que fût le cours des effets publics à cette époque. En compensation de cette dernière condition et des chances à courir pour la réalisation de ces obligations, le prix fixé primitivement à 140,000 *l. st.* (voir annexe *litt. E*) avait été augmenté de 3,500 *l. st.* et porté à 143,500 *l. st.*

Ainsi, comme nous venons de le voir, le trésor belge devait, pour le prix d'acquisition, remettre un certain nombre d'obligations, jusqu'à concurrence de 143,500 *l. st.*, portant 28 coupons d'intérêt à 5 p. % payables semestriellement.

La loi du 29 juin 1840 accorde une dépense annuelle de 400,000 francs pendant quatorze années ; mais elle n'autorisait point le Gouvernement à émettre aucune obligation de quelque nature que ce fût, soit avec coupons d'intérêt, soit sous la forme même de bons du trésor.

Les obligations créées jusqu'à ce jour par le Gouvernement, pour ses divers emprunts, sont toutes revêtues du visa de la Cour des Comptes, et ce collège refuserait indubitablement d'apposer son visa sur des obligations créées dans un but spécial, et non autorisées par la loi ; or y a-t-il des obligations valables sans le visa de la Cour des Comptes ?

Il y avait donc impossibilité pour le trésor d'acquitter le prix d'achat de ces deux navires ; il fallait le visa de la Cour des Comptes, qui ne pouvait l'accorder en l'absence d'une loi.

Mais en supposant même que la création des obligations eût été possible, cette manière d'opérer devait encore être très-onéreuse pour le trésor, attendu que, par compensation de la chance à courir sur le cours de ces obligations, on avait augmenté le prix d'acquisition de 3.500 *l. st.*, ou environ 90,000 francs, et les valeurs belges à l'intérêt de 5 p. % se négociaient à l'époque où le payement devait être effectué, bien au-dessus *du pair*.

## DEUXIÈME MODE DE PAYEMENT.

La création d'obligations pour le paiement du prix d'achat des navires devant être considérée comme impraticable, il ne restait plus d'autre choix au Gouvernement que le paiement en espèces, et c'est ce qui a été établi par le contrat du 28 avril 1841. Mais là encore se présentait une nouvelle difficulté.

On ne pouvait soumettre au visa de la Cour des Comptes qu'une demande de paiement pour une somme de 400,000 francs, allouée au Budget de l'exercice 1841, et il s'agissait de payer immédiatement une somme de 70,000 *l. st.*, ou environ 1.850,000 francs.

Cependant l'acquisition étant résolue, et le paiement devant s'effectuer, le Gouvernement s'est décidé à délivrer pour le prix d'achat de ce navire, un mandat sur le caissier général, de 70,000 *l. st.*, sauf à faire régulariser ultérieurement ce paiement par la Cour des Comptes.

Cette opération quoiqu'étant encore peu régulière en elle-même, a du moins l'avantage d'être très-profitable au trésor.

En effet, le contrat du 28 avril, en stipulant que le paiement se ferait en espèces, a fait réduire d'abord le prix d'achat de 1,750 *l. st.*, ou environ 45,000 francs, en le fixant à 70,000 *l. st.* au lieu de 71,750.

Si on ajoute à cette réduction de 45,000 francs l'intérêt qu'on aurait dû payer sur les 1,850,000 francs depuis l'époque indiquée par le contrat, et qui s'élevait pour six mois, à raison de 5 p. %, à la somme de 46,250 francs, on trouvera dès à présent un bénéfice de 91,250 francs.

Une autre considération qu'on ne doit pas non plus perdre de vue, c'est que la somme de 400,000 francs allouée au budget de l'exercice 1841, et pour laquelle une demande de paiement sera soumise au visa de la Cour des Comptes, réduira immédiatement le capital de 1,850,000 francs d'une manière notable.

D'après ce qui précède, il est évident que le Gouvernement n'avait pas d'autre mode pour effectuer le paiement du prix d'achat du navire (*British Queen*), que celui dont il a fait usage, c'est-à-dire la délivrance d'un mandat sur la caisse de l'État, sauf régularisation ultérieure.

Chaque année une demande de paiement sera soumise au visa de la Cour des Comptes pour rembourser au trésor une partie du prix d'achat; et ainsi successivement le trésor rentrera dans ses avances, après avoir obtenu une économie considérable, *et évité les intérêts qu'il aurait fallu payer d'après le premier mode de paiement.*

## § 8.

*Récapitulation.*

Deux questions *de droit* et deux questions *de fait* peuvent être soulevées :

## QUESTIONS DE DROIT.

*La loi du 29 juin 1840, pouvait-elle recevoir son exécution par l'acquisition aux frais de l'État d'un seul ou de plusieurs navires?*

Le Ministère précédent, promoteur de la loi, a résolu la question affirmativement; le négociateur eut soin de déclarer dans son rapport du 23 mars 1841

( pag. 37 et 41 ), que la convention d'achat était conclue sans être sujette à l'approbation des Chambres, déclaration qui ne fut point contredite et qui aurait pu l'être dans l'intervalle de la réception du rapport au 13 avril.

*Le prix d'acquisition pouvait-il être payé en anticipant sur les annuités de 400,000 francs allouées pour 14 ans ?*

Le Ministère précédent a résolu également cette question dans un sens affirmatif; le nouveau Ministère n'a fait que changer le mode de paiement d'une manière avantageuse au trésor.

#### QUESTIONS DE FAIT.

*Le navire la British Queen est-il propre au service auquel on le destine, et offre-t-il toutes les garanties désirables ?*

Toutes les précautions ont été prises pour que, malgré les préventions qu'on a cherché à accréditer dans le public, et que la catastrophe du *President* aurait pu, jusqu'à un certain point autoriser, on puisse répondre affirmativement.

*Un seul navire peut-il suffire au moins provisoirement à la navigation entre Anvers et New-Yorck ?*

La capacité du navire est telle que l'on peut répondre affirmativement; il sera facile de faire par an au moins huit trajets ou quatre voyages (aller et retour).

En achetant les deux navires, le Ministère précédent s'est considéré comme dans les limites des crédits alloués par la loi du 29 juin 1840.

A plus forte raison peut-on le soutenir en restreignant le service à un seul navire.

Toutes les mesures sont prises pour que le service puisse commencer au printemps de 1842.

Quelque solution que l'on donne aux quatre questions qui précèdent, quelque opinion que l'on ait sur la loi même du 29 juin 1840, sur son but et sur son mode d'exécution, il restera, pour apprécier le dénouement de cette longue négociation marquée par des incidents si extraordinaires, une chose en dehors de toute contestation devant une Chambre belge : *la bonne foi.*

*Le Ministre de l'Intérieur,*

**NOTHOMB.**

---



# Annexes.

## ANNEXE A.

### *Le Ministre de l'Intérieur,*

Considérant que la Législature a autorisé le Gouvernement à favoriser par son concours pécuniaire l'établissement d'un service de bateaux à vapeur entre la Belgique et les États-Unis ;

Considérant qu'il est de l'intérêt du commerce et de l'industrie du pays de mettre au plus tôt cette entreprise à exécution ;

Invite les armateurs, négociants et capitalistes du pays, qui le trouveront convenable, à lui faire des propositions pour l'organisation d'un service de bateaux à vapeur entre Anvers et New-Yorck, en prenant pour bases principales des arrangements qui seront proposés par eux, l'accomplissement des conditions ci-après :

1<sup>o</sup> Il y aura, à partir du ..... 184, dix départs d'Anvers et autant de New-Yorck, échelonnés de manière que le service ne soit interrompu que pendant 2 mois de l'hiver.

Des dommages et intérêts seront stipulés pour le cas où la société contractante n'aurait pas commencé l'exploitation régulière avant l'expiration de 2 ans, à compter du jour du contrat fait avec le Gouvernement, comme aussi pour le cas où la société serait en défaut de pourvoir aux départs aux époques convenues.

2<sup>o</sup> Il y aura deux bateaux au moins pour pourvoir au service.

3<sup>o</sup> Les bateaux seront de 1400 tonneaux au moins, et les machines seront de 450 chevaux au moins.

Dans la préférence à accorder à l'un ou à l'autre entrepreneur, le Gouvernement tiendra compte de la portion plus ou moins grande de construction que l'on s'engagera à faire dans le pays.

Le Gouvernement désire que les coques des navires soient construites dans le pays, mais il veut avant tout la certitude d'une bonne réussite, un essai malheureux pouvant entraîner les plus graves conséquences. Avant donc d'imposer comme une condition la construction des coques en Belgique, le Gouvernement demande que chaque société s'explique sur les points suivants : *a* Si elle a la certitude de se procurer les plans et devis d'un des meilleurs modèles de navire à vapeur du tonnage requis ci-dessus ; *b* Si elle pourrait se procurer à temps le bois de construction réunissant toutes les qualités et dimensions requises pour deux navires de cette importance ; et *c* Si elle est certaine de

trouver des ingénieurs constructeurs qui aient déjà fait leurs preuves dans la construction de navires à vapeur transatlantiques ?

4° Le transport des charbons nécessaires à l'entreprise aura lieu exclusivement par navires belges.

5° Un *maximum* sera stipulé pour le fret et pour les prix de passage.

Le Gouvernement aura égard aux taux plus ou moins bas qui seront soumissionnés comme *maximum*, notamment en ce qui regarde le fret des marchandises à la sortie, qu'il tient particulièrement à voir établi au taux le plus bas possible.

6° Les agents ou envoyés du Gouvernement, ainsi que les dépêches, lettres, paquets ou objets quelconques qui, jusqu'à concurrence d'un tonneau de mer, lui seront adressés d'Amérique ou y seront expédiés pour son compte, seront transportés gratuitement et par le plus prochain départ, par les bateaux de l'entreprise. Bien entendu toutefois que, pour ce qui regarde les envoyés ou agents du Gouvernement faisant la traversée, cette faculté gratuite ne s'étendra qu'au passage même et non à la table ou aux autres prestations de service à bord des navires.

7° Un droit de surveillance ou d'intervention efficace sera assuré au Gouvernement dans tout ce qui regarde la gestion des affaires sociales, de manière qu'il soit mis à même d'apprécier la marche de l'entreprise et de veiller à la fois aux intérêts de l'industrie et du commerce, et à ceux du trésor.

Il stipulera le droit de cesser son concours et de se refuser à tout paiement ultérieur de la subvention, si l'on ne se conforme pas fidèlement aux arrangements convenus. Il déterminera le mode et les époques de versement de ladite subvention.

Un cautionnement pourra être exigé des entrepreneurs en garantie de l'accomplissement de leurs engagements. Dans ce cas, le montant de ce cautionnement sera convenu de gré à gré.

8° Comme le veut la loi, le concours pécuniaire du Gouvernement ne peut avoir lieu que pendant 14 années. Aucun paiement ne sera obligatoire pour lui avant la première mise en mer; mais si l'entreprise présente des avantages réels pour le commerce et l'industrie du pays, il se réserve de demander à la Législature l'autorisation de continuer ultérieurement ce concours.

9° La société aura son siège à Anvers. Les actions seront exclusivement nominatives, au moins jusqu'à ce que le montant intégral en ait été versé.

10° Les contestations éventuelles entre le Gouvernement et la société entrepreneur, seront jugées par quatre arbitres, dont deux à choisir respectivement par les parties. Si ces arbitres ne peuvent s'entendre, ils choisiront un sur-arbitre pour les départager. Dans le cas où ils ne pourraient tomber d'accord sur le choix de ce sur-arbitre, celui-ci sera désigné par M. le président du tribunal de commerce.

11° Les soumissions devront être adressées au Ministère de l'Intérieur, au plus tard pour le 5 août prochain.

Les auteurs de ces soumissions devront joindre à l'appui un projet d'arrangement ou de statuts, propres à permettre d'apprécier parfaitement la nature et la portée de ces soumissions.

---

**BASES PROPOSÉES PAR LE MINISTÈRE.**

1° Il y aura à partir du . . . . . 184 , dix départs d'Anvers et autant de New-Yorck, échelonnés de manière que le service ne soit suspendu que pendant 2 mois de l'hiver.  
Des dommages et intérêts seront stipulés pour le cas où la société contractante n'aurait pas commencé l'exploitation régulière avant l'expiration de 2 ans, à compter du jour du contrat fait avec le Gouvernement, comme aussi pour le cas où la société serait en défaut de pourvoir aux départs aux époques convenues.

2° Il y aura deux bateaux au moins pour pourvoir au service.

3° Les bateaux seront de 1400 tonneaux au moins, et les machines seront de 450 chevaux au moins.

Dans la préférence à accorder à l'un ou l'autre entrepreneur, le Gouvernement tiendra compte de la portion plus ou moins grande de construction que l'on s'engagera à faire dans les pays.

Le Gouvernement désire que les coques des navires soient construites dans le pays; mais il veut avant tout la certitude d'une bonne réussite, un essai malheureux pouvant entraîner les plus graves conséquences. Avant donc d'imposer comme une condition la construction des coques en Belgique, le Gouvernement demande que chaque société s'explique sur les points suivants : a. Si elle a la certitude de se procurer les plans et devis d'un des meilleurs modèles d'un navire à vapeur du tonnage requis ci-dessus; b. Si elle pourrait se procurer à temps le bois de construction réunissant toutes les qualités et dimensions requises pour deux navires de cette importance, et c. Si elle est certaine de trouver des ingénieurs constructeurs qui aient déjà fait leurs preuves dans la construction de navires à vapeur transatlantiques.

4° Le transport des charbons nécessaires à l'entreprise aura lieu exclusivement par navires belges.

5° Un *maximum* sera stipulé pour le fret et pour les prix de passage.  
Le Gouvernement aura égard aux taux plus ou moins bas qui seront soumis comme *maximum*, notamment en ce qui regarde le fret des marchandises à la sortie, qu'il tient particulièrement à voir établi au taux le plus bas possible.

6° Les agents ou envoyés du Gouvernement, ainsi que les dépêches, lettres, paquets ou objets quelconques qui, jusqu'à concurrence d'un tonneau de mer, lui seront adressés d'Amérique ou y seront expédiés pour son compte, seront transportés gratuitement et par le plus prochain départ, par les bateaux de l'entreprise. Bien entendu toutefois que, pour ce qui regarde les envoyés ou agents du Gouvernement faisant la traversée, cette faculté gratuite ne s'étendra qu'au passage même et non à la table ou aux autres prestations de service à bord des navires.

7° Un droit de surveillance ou d'intervention efficace sera assuré au Gouvernement dans tout ce qui regarde la gestion des affaires sociales, de manière qu'il soit mis à même d'apprécier la marche de l'entreprise, et de veiller à la fois aux intérêts de l'industrie et du commerce et à ceux du Trésor.

Il stipulera le droit de cesser son concours et de se refuser à tout paiement ultérieur de la subvention, si l'on ne se conforme pas fidèlement aux arrangements convenus. Il déterminera le mode et les époques de versement de ladite subvention.

Un cautionnement pourra être exigé des entrepreneurs en garantie de l'accomplissement de leurs engagements. Dans ce cas, le montant de ce cautionnement sera convenu de gré à gré.

8° Comme le veut la loi, le concours pécuniaire du Gouvernement ne peut avoir lieu que pendant 14 années. Aucun paiement ne sera obligatoire pour lui avant la première mise en mer; mais si l'entreprise présente des avantages réels pour le commerce et l'industrie du pays, il se réserve de demander à la Législature l'autorisation de continuer ultérieurement ce concours.

9° La société aura son siège à Anvers. Les actions seront exclusivement nominatives, au moins jusqu'à ce que le montant en ait été versé.

10° Les contestations éventuelles entre le Gouvernement et la société entrepreneur seront jugées par quatre arbitres, dont deux à choisir respectivement par les parties. Si ces arbitres ne peuvent s'entendre, ils choisiront un sur-arbitre pour les départager. Dans le cas où ils ne pourraient tomber d'accord sur le choix de ce sur-arbitre, celui-ci sera désigné par M. le président du tribunal de commerce.

11° Les soumissions devront être adressées au Ministère de l'Intérieur, au plus tard pour le 5 août prochain.

Les auteurs de ces soumissions devront joindre à l'appui un projet d'arrangement ou de statuts propres à permettre d'apprécier parfaitement la nature et la portée de ces soumissions.

**PROPOSITIONS DE MM. LE JEUNE ET CONSORTS.**

1° Formation d'une société ayant son siège à Anvers et pouvant avoir des succursales dans d'autres ports belges ou étrangers.

Durée de cette société. 15 ans, à partir de l'octroi royal.  
Capital . . . . . 6 millions.  
Maximum de l'intérêt. 4 p. %.

2° Le montant intégral du capital versé est garanti aux actionnaires par le Gouvernement, au moyen de remboursements annuels, au pair. Chaque année, à partir du 1<sup>er</sup> . . . . . 1842, le Gouvernement rembourse aux actionnaires 400 actions, par voie de tirage au sort, de telle sorte que les 6,000 actions soient remboursées le . . . . . 1835, au moyen d'un dernier tirage de 800 actions (\*). En sorte que les actionnaires ne sont passibles que de la perte des intérêts annuels.

3° Le Gouvernement, par l'effet du remboursement, devient possesseur des actions remboursées, y compris les intérêts et bénéfices y attachés, bien entendu que l'action n'a droit qu'au remboursement au pair du montant des versements effectués. — Dès lors le Gouvernement se met aux liens et place des actionnaires remboursés pour toutes charges, obligations de versements ultérieurs et droits et bénéfices attachés à l'action.

4° Lorsque le remboursement des 6,000 actions aura été effectué par le Gouvernement, la société sera dissoute de fait et de droit. — Dès lors le Gouvernement viendra en possession de tous les navires, inventaires, matériels, caisses, etc., rien réservé ni excepté. — Il prendra à sa charge tous les bénéfices, dettes ou obligations quelconques de la société.

5° Il y aura 2 bateaux, sauf augmentation du nombre par résolution de l'assemblée générale et avec l'assentiment du Gouvernement. — Ils navigueront sous pavillon belge. — Ils peuvent être construits et équipés en Angleterre ainsi que les machines.

6° Le but principal de l'entreprise est un service vers New-Yorck. Avec l'autorisation du Gouvernement, il peut être établi d'autres lignes transatlantiques ou même des lignes de paquebots à vapeur sur les points du littoral européen qui seraient jugés en comporter. Les coques de ces navires devraient être construites en Belgique. Pour les machines il y aurait faculté de les construire à l'étranger.

7° En cas d'augmentation du nombre des navires transatlantiques, la construction des coques devra se faire en Belgique. Les machines peuvent être construites à l'étranger.

8° Le personnel des navires est au choix de l'administration.

9° Administration composée de 5 administrateurs, d'un gérant; il y a en outre un comité de surveillance, composé d'un président et de 7 commissaires. Le président et les 2 commissaires sont nommés par le Gouvernement; 3 commissaires le sont par l'assemblée générale.

10° Le conseil d'administration fixe le taux des frets et passages. Ses membres jouissent: a. d'une remise de 5 p. % sur le montant de tous les frets et des passages bruts; b. d'un p. % sur les bénéfices nets.

11° Un membre de l'assemblée générale, et par conséquent le Gouvernement, ne peut réunir plus de 10 voix. — Les commissaires du Gouvernement ont voix délibérative sans être tenus d'avoir des actions.

(\* 14 fois 400 = 5,600,000.

**PROPOSITIONS DE LA SOCIÉTÉ ANVERSOISE.**

1° Le capital de la société est de six millions de francs.

2° Les administrateurs fondateurs la substitueront, d'après estimation, dans la propriété des trois bateaux à vapeur avec lesquels ils exploitent actuellement les lignes du Nord et de l'Angleterre.

3° La société fera construire et armer dans le pays, deux bateaux à vapeur destinés à la navigation à établir entre la Belgique et les États-Unis. Elle y ajoutera même un troisième, si elle peut contracter avantageusement pour les machines, devant tirer celles-ci de l'étranger pour un seul navire probablement, afin d'avoir un modèle de cette force à fournir aux constructeurs de machines de la Belgique. Les administrateurs fondateurs font valoir, à cet égard, l'expérience qu'ils ont acquise dans la construction des bâtiments mus par la vapeur, sous le double rapport des économies à y apporter, et de l'avantage qu'il y aura pour les nouvelles constructions de la société d'être faites sous leurs yeux, sans tâtonnements ni mécomptes, et avec toutes les garanties désirables de solidité, de soin et d'économie. Il n'en serait plus de même si l'on allait tout demander au dehors, ce qui, dans l'occurrence actuelle, ferait déjà craindre le danger qu'il y aurait à recevoir des étrangers des navires dont le but est de faire une concurrence préjudiciable à leur navigation.

4° En même temps que la navigation transatlantique, la société maintiendra le service des lignes de navigation de Londres et de Hambourg.

Les administrateurs fondateurs de la société pensent que ce dernier service est intimement lié avec la nouvelle entreprise, par la raison que ce n'est que d'une exploitation étendue et répartie sur plusieurs lignes qu'on peut raisonnablement attendre un succès certain.

5° La société recevra du Gouvernement la garantie d'un intérêt de 4 % et de l'amortissement de 1 % par an, du capital engagé par elle.

Les administrateurs fondateurs font observer ici que, par cet arrangement, il n'y aura pour le Trésor qu'une charge éventuelle qui ne sera peut-être jamais nécessaire ou ne doit l'être que dans le principe de l'exploitation. Et dans la supposition même qu'on ne ferait que couvrir les frais de celle-ci, l'intérêt de 4 % et l'amortissement de 1 % du capital primitif de six millions, n'exigeraient encore qu'une somme annuelle de 500,000 francs.

6° Les administrateurs fondateurs se contenteront d'une faible part dans les bénéfices de l'entreprise. Ils ne veulent aucune commission sur les produits bruts ou frets à réaliser, quelque considérables qu'ils puissent être.

7° La société, en tout cas, se soumettra entièrement au contrôle et à l'impulsion du Gouvernement.

**PROPOSITIONS DE LA COMPAGNIE DUROSSELLE.**

1° La compagnie, dont le siège sera à Anvers, établira son capital au chiffre de six millions de francs, capital imputable jusqu'à concurrence des besoins de la ligne projetée.

2° Deux paquebots au moins seront construits immédiatement, et plus, s'il est jugé nécessaire.

Ces paquebots auront de force quatre cents chevaux au moins; leurs coques seront autant que possible construites en Belgique, et les machines en Angleterre, parce qu'il paraît constant que les constructeurs belges ne pourraient pas en livrer d'assez convenables, et que la compagnie ne doit pas s'appliquer à faire aussi bien que ce qui existe, mais mieux encore, en profitant des progrès de chaque jour.

La compagnie offre aussi de faire construire ces paquebots sur un système nouveau dont les plans sont à elle; système double, à vapeur et à voiles, dont l'emploi donnerait une grande économie de temps et d'argent sur la dépense en combustible et sur la durée moyenne du parcours.

3° La compagnie s'oblige à effectuer un départ régulier, à jour fixe, par mois, tant d'Anvers que de New-Yorck.

4° La compagnie s'oblige encore à fixer le prix de ses passagers de 1<sup>re</sup> classe à mille francs, et ceux de 2<sup>me</sup> classe à cinq cents francs; le fret pour marchandises à soixante-dix francs et 10 p. % par tonneau pour l'aller, et quarante francs et 10 p. % pour le retour; ce tarif, bien inférieur à celui des compagnies anglaises, ne pourrait être modifié qu'avec l'assentiment du Ministre de l'Intérieur.

5° La compagnie demande au Gouvernement belge une subvention annuelle de trois cent cinquante mille francs par an, pendant quatorze années; mais en lui laissant toutes les chances de l'éventualité suivante; savoir:

- Si les bénéfices, déduction faite des frais et de l'entretien, couvraient,
- 10 p. % de dépréciement;
- 5 p. % d'assurance, et
- 10 p. % d'intérêt et bénéfice;
- 25 p. % ensemble;

le Gouvernement ne devrait rien à la compagnie.

Dans l'hypothèse d'un résultat moindre, le Gouvernement belge n'interviendrait que jusqu'à concurrence de ce rendement.

Dans tous les cas, les secours du Gouvernement ne pourraient dépasser la subvention demandée de trois cent cinquante mille francs, et ce pendant le terme de quatorze ans seulement.

La différence de trois cent cinquante mille francs que demande la compagnie, avec les 400,000 francs votés au besoin, n'a pas pour but une économie puerile; mais, son mode de soumission n'établissant pas le remboursement successif du capital par le Gouvernement, le calcul de la compagnie a été celui-ci: c'est que 80,000 francs par an seraient, à l'expiration du contrat, une économie, avec les intérêts composés, de 1,400,000 francs à peu près, plus avantageuse au Trésor que la propriété d'un matériel usé, comme aussi ce matériel serait plus utile à la compagnie que les 80,000 francs qu'elle devrait recevoir par an.

6° En compensation, la compagnie abandonne au Gouvernement le produit brut des lettres et journaux, dont le revenu est si considérable pour les compagnies anglaises; chaque paquebot en outre devra transporter *gratis* et nourrir à ses frais à bord un agent de la poste, si cela est jugé nécessaire.

7° En cas de guerre ou autres événements imprévus, dont le Gouvernement sera l'arbitre, la compagnie lui reconnaît le droit de s'emparer, à son gré, de tout son matériel, moyennant le remboursement du capital employé, déduction faite des 10 p. % de dépréciement.

8° La compagnie entend laisser à la discrétion du Gouvernement l'appréciation définitive de ces clauses et autres stipulations qui pourraient être ajoutées, reconnaissant son droit durable d'intervention et de modification dans le service de la ligne dont il s'agit.

9° Enfin, dans le cas où une autre compagnie se présenterait pour se soumettre aux mêmes conditions, MM. Léon Bisse et Hippolyte Duroselle sollicitent la faveur d'être appelés à se consulter avec leurs co-intéressés, afin de voir s'ils ne pourraient en présenter de plus favorables encore.

**PROPOSITIONS DE M. COLDEN.**

1° Le siège de la société anonyme que M. Colden s'engage à former, sera à Anvers.

2° Le capital sera de cinq millions de francs, représenté par cinq mille actions de mille francs chacune; la moitié de ce capital sera offerte aux belges: en cas de refus de leur part, le soussigné s'engage à les prendre toutes.

3° La durée de la société sera de trente années, à partir du jour de la sanction royale.

4° L'administration de la compagnie se composera d'un directeur, d'un vice-directeur et de quatre administrateurs. Le directeur et deux administrateurs seront nommés directement par le Roi, le vice-directeur et les deux autres administrateurs seront aussi nommés par le Roi, mais sur une liste triple présentée par les actionnaires américains.

5° Les vaisseaux seront d'un port d'au moins 1400 tonneaux, ayant des machines d'une force d'au moins 450 chevaux; dans le cas où, ce qui est probable, la société jugerait convenable de construire des navires d'un port de 1800 tonneaux ou plus, la force des machines sera augmentée en proportion. Ces vaisseaux seront construits par les plus célèbres parmi les constructeurs des États-Unis, et les mécaniques par les ingénieurs reconnus les meilleurs de ces mêmes États. Leurs noms seront soumis au Gouvernement ainsi que les plans des navires. Cependant si la moitié de la souscription offerte aux Belges est acceptée par eux, il leur sera loisible, s'ils le jugent convenable, de faire construire un des deux vaisseaux en Belgique, mais cela à leurs risques et périls. Les Américains n'entendent nullement courir les chances de pareils essais.

6° Afin de former des marins et des machinistes pour la marine belge à vapeur, les équipages seront composés d'au moins 1/4 de belges, employés d'après les services qu'ils seront à même de rendre; au fur et à mesure qu'ils acquerront des connaissances dans cette partie, le nombre des belges sera augmenté jusqu'à ce qu'il ait atteint la moitié des employés, de sorte qu'il y aura moitié belges, moitié américains.

7° Deux ans au plus tard après la date du contrat, deux vaisseaux seront mis en état de faire un service régulier entre Anvers et New-Yorck; cependant, sans s'y engager positivement, la société fera tout ce qui dépendra d'elle pour commencer ce service au plus tard dix-huit mois après la date du contrat.

8° Il y aura au moins, chaque année, dix départs d'Anvers et dix départs de New-Yorck.

9° Le prix du passage sera pour la 1<sup>re</sup> classe, de neuf cents francs. — — — — — pour la 2<sup>e</sup> classe, de

Ce prix ne pourra jamais être augmenté. Jusqu'à ce jour, le prix du passage entre l'Angleterre et New-Yorck a toujours été au moins de mille francs, par les bateaux à vapeur: il n'y a jamais eu qu'une première classe; en établissant une seconde classe, la société a pour but de faciliter les voyages à toutes les classes en général.

10° Le prix de transport entre Anvers et New-Yorck sera de soixante-dix francs par tonne maritime et *vice versa*. Ce prix, sous aucun prétexte, ne pourra être augmenté.

11° La société s'engage en outre, quel que soit le prix du passage et du transport des marchandises par bateaux à vapeur, entre l'Angleterre et New-Yorck, à toujours établir ses prix à 10 % plus bas, et, dans le cas où le prix entre la France et New-Yorck se trouverait encore plus bas, la société s'engage à maintenir les siens au même niveau.

12° Les dépêches et objets du Gouvernement, jusqu'à concurrence d'une tonne maritime, seront transportés franco; il en sera de même pour ses envoyés et agents, pour lesquels la société réservera trois places, chaque voyage. Ils devront cependant acquitter leur table.

13° Aux prix et conditions égales pour le transport de ses charbons, la société s'engage à employer de préférence les navires belges. Tous les charbons nécessaires au service des bateaux à vapeur de la société, seront achetés de préférence en Belgique, toutes les fois qu'on pourra les lui procurer aux mêmes prix et à des qualités égales que sur les marchés étrangers.

14° Tout ce qui précède a pour but l'établissement d'une première ligne entre Anvers et New-Yorck. Cependant la société s'entendra avec le Gouvernement pour l'étendre, aussitôt qu'elle pourra le faire avec avantage, jusqu'à l'Amérique du centre, La Havane et les Indes Occidentales.

15° Le Gouvernement payera annuellement pendant quatorze ans, à partir du jour du contrat, la somme de quatre cent mille francs. Le mode et les époques de paiement seront réglés par les statuts qui seront rédigés par M. W. Campbell Gillan, de Londres, ou son fondé de pouvoirs, d'accord avec le Gouvernement. Le Roi nommera quatre commissaires chargés de veiller à l'exécution du contrat, et à ce que les intérêts du trésor, du commerce et de l'industrie ne soient pas compromis.

16° Pour garantir l'exécution du contrat, telle caution que le Gouvernement pourra exiger, sera offerte soit en espèces soit autrement.

17° Les employés seront belges, autant que possible, et choisis de préférence parmi ceux désignés par le Gouvernement.

18° Le titre de la société sera *Belgium and American Transatlantic Steam Navigation Company*.

## STATUTS

DE LA SOCIÉTÉ BELGE ET AMÉRICAINE POUR LA NAVIGATION A VAPEUR  
TRANSATLANTIQUE.

---

### CHAPITRE PREMIER.

Fondation de la société, son objet, sa durée.

#### ARTICLE PREMIER.

Il est établi, sous la protection spéciale du Gouvernement et avec son autorisation, une société anonyme sous le titre de *Société belge et américaine pour la navigation à vapeur transatlantique*.

#### ART. 2.

Le siège de la société est fixé à Anvers; elle peut avoir des agences à l'étranger.

#### ART. 3.

Le but de la société est d'établir des relations directes entre la Belgique et les États-Unis d'Amérique, au moyen d'une ligne de bateaux à vapeur belges-américains entre Anvers et New-York. Ces navires porteront le pavillon belge; cependant si l'intérêt de la société l'exige, le Gouvernement pourra l'autoriser à arborer les deux pavillons belge et américain.

#### ART. 4.

Cette première ligne sera exploitée au moyen de deux navires d'un port d'au moins chacun 1400 tonneaux, et dirigés au moyen de machines à vapeur à basse pression, de la force de 450 chevaux au moins.

Aussitôt que la société sera constituée, un concours sera ouvert pendant un mois, entre les constructeurs et ingénieurs établis en Belgique, et les constructeurs et ingénieurs américains, à l'exclusion de ceux de toutes autres nations. Les soumissions devront contenir les plans et les spécifications, les conditions de construction, le temps nécessaire à ces constructions ainsi que le prix.

Les noms des constructeurs et ingénieurs américains devront être soumis à l'avis du consul belge résidant à New-York, et de l'envoyé belge, qui feront connaître quelle est leur réputation aux États-Unis. La préférence sera accordée au constructeur présentant le plus de garanties d'une bonne exécution et le

meilleur plan. S'il se présente un constructeur de chaque nation, présentant d'égales conditions, un navire sera construit en Belgique, l'autre aux États-Unis.

Si le Gouvernement le juge convenable, il pourra y envoyer, à ses frais, un ou deux commissaires chargés de s'assurer de la bonne construction des vaisseaux, à moins qu'il ne préfère que ces commissaires les examinent seulement à leur arrivée à Anvers. « Si ces commissaires jugent que la construction, les machines et l'équipement des navires, ne présentent pas les conditions et garanties désirables, dans l'intérêt du service et de la sûreté des voyageurs et marchandises, ils pourront refuser ces navires. Dans ce cas il sera recouru à un examen contradictoire au moyen de cinq arbitres, dont deux à nommer par chaque partie, et le cinquième par les juges consulaires du lieu. »

ART. 5.

Afin de former des marins et des machinistes belges, pour le service de la marine par la vapeur, il y aura toujours, sans frais pour le Gouvernement, à bord de chaque navire :

Élèves belges; le quart au moins de l'équipage sera belge; 18 mois au plus tard après le premier voyage effectué, la moitié au moins de l'équipage sera belge.

La société s'entendra avec M. le Ministre ayant la marine dans ses attributions, pour la mise à bord de marins de l'État, pour l'instruction de ceux-ci. Ils seront directement sous les ordres du capitaine de navire.

Il y aura un chirurgien.

ART. 6.

Deux ans au plus tard après la sanction royale des présents statuts, deux vaisseaux seront mis en état de faire un service régulier entre Anvers et New-Yorck et *vice versa*; cependant sans s'y engager positivement, la société fera tout ce qui dépendra d'elle pour commencer ce service au plus tard 18 mois après cette date.

ART. 7.

Sauf le cas de force majeure, bien et dûment reconnu et constaté par l'administration ou le consul belge à New-Yorck, il y aura au moins chaque année dix départs d'Anvers et dix départs de New-Yorck.

ART. 8.

Les dépêches et objets du Gouvernement, jusqu'à concurrence d'un tonneau de mer belge, seront transportés franco; il en sera de même pour ses envoyés et agents, pour lesquels la société réservera trois places chaque voyage; ils devront cependant acquitter leur table.

ART. 9.

Tout ce qui précède a pour but l'établissement d'une première ligne entre

Amvers et New-Yorck ; cependant, conformément à la loi du 29 juin 1840, la société pourra proposer au Gouvernement les moyens de l'étendre, aussitôt qu'elle pourra le faire avec avantage, jusqu'à l'Amérique du centre, La Havane et les Indes occidentales.

ART. 10.

La durée de la société est fixée à trente ans, qui prendront cours à partir de la date de l'arrêté royal ratifiant les présents statuts.

Dans l'assemblée générale qui précèdera l'expiration du terme fixé, il sera résolu, à la majorité des voix, s'il y a lieu à dissolution ou prolongation de la société, et dans ce dernier cas pour quel terme.

ART. 11.

La dissolution de la société pourra être prononcée par les deux tiers des actionnaires, possédant les deux tiers des actions, si par suite de pertes son capital se trouvait réduit de moitié. Cette dissolution ne pourra recevoir son exécution que par l'approbation préalable du Gouvernement.

Le Gouvernement aura le droit d'exiger la dissolution de la société dans le cas où les deux tiers du capital social seraient perdus.

ART. 12.

En cas de dissolution de la société, la liquidation sera faite par les directeurs, sous la surveillance des commissaires. L'assemblée générale pourra y faire intervenir deux commissaires délégués par elle.

CHAPITRE II.

**Du capital de la société, du subside accordé à la société par le Gouvernement.**

ART. 13.

Le capital de la société est de cinq millions de francs, représentés par cinq mille actions de 1000 francs chacune.

ART. 14.

Le capital de la société pourra être majoré en assemblée générale, si les deux tiers des actionnaires, possédant les deux tiers des actions, le décident. Cette majoration ne pourra recevoir son exécution que par l'approbation préalable du Gouvernement.

ART. 15.

En exécution de la loi du 29 juin 1840, afin d'encourager et de favoriser l'établissement des bateaux à vapeur transatlantiques, le Gouvernement, pour garantir autant que possible la société de toute perte éventuelle, lui accorde pendant 14 années consécutives, la somme annuelle de 400,000 francs, payable

à Bruxelles, par dixième et par chaque voyage d'Anvers à New-Yorck et *vice versa*.

Si l'un des dix voyages était empêché par un accident de force majeure, dûment constaté, le Gouvernement jugera d'après l'équité et les circonstances, si le subside pour ce voyage doit être payé à la société.

Moyennant ce subside, la société s'engage à faire le service de cette ligne de navigation, conformément aux présents statuts et au contrat, pendant le terme de 30 années. Pour garantir l'exécution du contrat, postérieurement aux 14 années ci-dessus indiquées, il est convenu que le subside de la 13<sup>e</sup> et la 14<sup>e</sup> année sera déposé à la banque pour compte de la société, ou converti en fonds de l'État, et ne lui sera payé, avec les intérêts de la banque, que la 25<sup>e</sup> et la 26<sup>e</sup> année du contrat.

Par contre les douze premières années du subside commenceront à courir du jour de l'approbation donnée par le Roi aux présents statuts, après la constitution de la société, de telle manière cependant que le premier semestre qui écherra, sera déposé pour compte de la société à la banque de Belgique, du jour que le Gouvernement sera informé de la mise en mer du 1<sup>er</sup> *steamer*, pour n'être payé avec le 2<sup>me</sup> semestre, qu'après que ce navire aura fait son premier voyage et aura été agréé conformément à l'art. 4. — La 2<sup>me</sup> année ne sera payée qu'après que le 2<sup>me</sup> *steamer* aura fait son premier voyage et aura été agréé de la même manière.

### CHAPITRE III.

**Des actions et de leur émission, des versements, de la constitution, de la déchéance.**

#### ART. 16.

Les actions représentant le capital social, sont de deux espèces, nominatives et au porteur.

#### ART. 17.

Les actions nominatives seront transférées sur une déclaration signée par le vendeur et l'acheteur, ou par leurs fondés de pouvoirs. Aucun transfert n'aura lieu qu'après que 30 p. % de la valeur des actions auront été versés. Il ne se fera point de transfert dans la dernière quinzaine de décembre.

#### ART. 18.

La moitié des actions formant le capital social, sera offerte aux Belges, au pair; la liste de souscription restera ouverte pendant six semaines à dater de la publication des statuts par le *Moniteur belge*. Les fonds seront versés à la banque de Belgique.

M. David Cudwallader Colden, fondateur de la société, citoyen des États-Unis d'Amérique, natif et résidant à New-Yorck, présentement à Bruxelles, tant pour lui que pour ceux de ses amis qu'il fera connaître ultérieurement, déclare prendre une moitié des actions, plus toutes celles, sans exception, qui ne seront pas acceptées par les Belges. A l'expiration des six semaines indiquées ci-dessus, la société sera définitivement constituée, ou plus tôt, si toutes les actions sont souscrites à l'expiration de ce terme.

10 p. % du capital souscrit seront payés aussitôt que la société sera ainsi définitivement constituée, 10 p. % deux mois après.

Les versements ultérieurs seront faits à des époques fixées par le conseil d'administration.

Aucun appel de fonds ne pourra s'élever au-dessus de 15 p. %. Ces versements se feront à la banque de Belgique, caissière de la société.

Le conseil d'administration pourra autoriser M. David Cudvallader Colden à substituer à ces versements les quittances de paiements qu'il s'engage de faire pour compte de la société aux constructeurs et ingénieurs chargés de la construction des navires; ces quittances devront être approuvées par le consul belge à New-York.

Les actionnaires seront prévenus deux mois à l'avance des époques déterminées des versements, par deux avis successifs publiés dans le journal officiel de la Belgique et des États-Unis d'Amérique, de telle manière que le conseil d'administration le jugera convenable.

#### ART. 19.

L'actionnaire qui ne satisferait pas aux versements déterminés aux époques fixées dans l'article précédent, sera de plein droit, et par la seule échéance du terme, déchu de tous droits de participation dans l'association, et les versements faits par lui resteront acquis à la société; mais le conseil d'administration pourra, avec l'assentiment des commissaires du Gouvernement, remettre la échéance quand il y aura de justes motifs de le faire.

#### ART. 20.

Les appels de fonds ne peuvent jamais dépasser mille francs par action.  
L'actionnaire n'est passible que de la perte du montant intégral de ses actions.

### CHAPITRE IV.

#### De l'administration de la société.

#### ART. 21.

La société sera administrée par un directeur, un vice-directeur et quatre administrateurs, dont deux seront choisis par les actionnaires américains, s'ils le désirent.

#### ART. 22.

Cette première administration sera entièrement composée par le Gouvernement, et nommée par le Roi; elle restera en fonctions 4 ans, à partir de ce jour, sauf le directeur et le vice-directeur, qui sont nommés pour toute la durée de la société.

#### ART. 23.

Le directeur et le vice-directeur sont nommés par le Roi, pour toute la durée

de la société, sauf révocation par lui. Les administrateurs sont nommés par le Roi, sur une liste triple, rédigée par les actionnaires réunis en assemblée générale.

Le directeur et deux des administrateurs doivent être belges, et jouir en Belgique de leurs droits civils et politiques.

Les membres de l'administration qui seraient étrangers à la Belgique, devront y résider, sauf autorisation du conseil d'administration et du Gouvernement.

ART. 24.

En cas de décès, maladie, absence ou autre empêchement de la part du directeur ou du vice-directeur, un des administrateurs le remplacera jusqu'au moment où une nomination serait reconnue nécessaire et serait faite par le Roi.

ART. 25.

Le vice-directeur pourra être autorisé par le conseil d'administration et avec l'assentiment des commissaires du Gouvernement, à représenter les intérêts de la société aux États-Unis, d'après les instructions dudit conseil, et il pourra à cette fin y avoir sa résidence et son domicile, aussi longtemps que ce même conseil le jugera nécessaire. Ils doivent en outre justifier, avant d'entrer en fonctions, d'être inscrits sur les registres de la société, savoir :

Le directeur pour . . . . .	30 actions.
Le vice-directeur pour . . . . .	20 »
Chaque administrateur pour . . . . .	15 »

Toutes ces actions seront déposées au trésor de la société, et seront inaliénables pendant toute la durée des fonctions du titulaire.

La moitié au moins des employés de l'administration seront belges.

ART. 26.

Un des administrateurs sortira chaque année. La première sortie n'aura lieu cependant que le . . . . .

La voix du sort réglera l'ordre de sortie dans une assemblée du conseil d'administration, qui se réunira en séance à cet effet le premier jeudi du mois. . . . . Dans la suite et après le premier tour de rôle épuisé, la sortie aura lieu d'après le rang d'ancienneté; l'administrateur sortant pourra être immédiatement porté comme candidat sur la liste triple qui sera présentée au Roi par l'assemblée générale.

ART. 27.

L'année d'exercice des administrateurs commencera le . . . . .  
et se terminera le . . . . .

ART. 28.

Le directeur, vice-directeur et administrateur, jouiront chacun d'un traitement qui sera réglé par un arrêté spécial du Roi.

ART. 29.

Le directeur, le vice-directeur, lorsqu'il est en Europe, et les administrateurs, forment le conseil d'administration; ils administrent et dirigent les intérêts de la société; ils délibèrent en conseil sur tout ce qui la concerne, en prenant pour règle les présents statuts ainsi que le contrat à intervenir entre la société et le Gouvernement, et en se conformant aux lois du royaume.

ART. 30.

Le directeur, ou en son absence, un des administrateurs préside le conseil d'administration; lorsque le service sera définitivement établi, ledit conseil devra se réunir au moins une fois par semaine.

ART. 31.

Si, lors des réunions du conseil d'administration, la moitié des membres plus un, ne sont pas présents, aucun objet ne pourra être mis en délibération; toute résolution y sera prise à la majorité des voix; en cas de partage, la voix du président emportera la majorité.

Un procès-verbal constatant les objets mis en délibération, et les résolutions prises, sera à la fin de chaque séance, signé par les membres présents.

ART. 32.

Tous actes d'administration ou autres, toutes les résolutions du conseil d'administration, tous traités et conventions que la société pourra faire, devront être signés par le directeur et l'un des administrateurs, délégué à cet effet. Tout acte ou arrêté qui ne sera pas revêtu de ces deux signatures, sera nul et ne pourra recevoir son effet.

ART. 33.

Le directeur ou un des administrateurs signera seul la correspondance, d'après ce qui aura été déterminé à cet égard, par le conseil d'administration.

ART. 34.

Toutes les actions judiciaires, tant comme demandeur que comme défendeur, auront lieu au nom du conseil d'administration, à la poursuite et diligence du directeur.

ART. 35.

Les administrateurs, quelles que soient leurs qualités et leurs fonctions, ne sont responsables envers la société que de l'exécution de leurs mandats; ils ne contracteront jamais aucune obligation personnelle ou solidaire, relativement aux engagements de la société.

ART. 36.

Le conseil d'administration nomme et révoque à tous les emplois intérieurs et extérieurs; il fixe le nombre des employés, règle les appointements de chacun.

CHAPITRE V.

Des commissaires du Gouvernement.

ART. 37.

Le Roi nomme deux, et, s'il le juge convenable, trois commissaires.

ART. 38.

Le mandat spécial des commissaires sera l'examen du bilan qui leur sera soumis par le conseil d'administration; ils auront un mois pour le vérifier; s'il y a lieu, ils veilleront à l'exécution des présents statuts, ainsi qu'à celle du contrat à intervenir entre la société et le Gouvernement. Ils veilleront aussi aux intérêts du trésor, du commerce et de l'industrie belges, dans leurs rapports avec la société. Ils peuvent en tout temps prendre connaissance des registres et de toutes les affaires de la société; mais ils ne pourront dans aucun cas, ni sous aucun prétexte, prendre part à l'administration ni entraver la marche de ses travaux.

Dans le cas où l'accomplissement de leurs fonctions les obligerait à se rendre à New-Yorck, ils seront considérés et mis au nombre des trois envoyés ou agents du Gouvernement, et feront la traversée sans autres frais que le paiement de leur nourriture.

Chaque trimestre, et plus souvent s'il y a lieu, ils rendront compte au Ministre de l'Intérieur de la marche de l'entreprise et du service des navires.

ART. 39.

Outre les commissaires institués par l'article précédent, le Roi, dans l'intérêt du commerce et des voyageurs, pourra nommer deux commissaires ingénieurs chargés de veiller à ce que les navires et machines soient continuellement en état parfait.

CHAPITRE VI.

Du bilan, des dividendes, du fonds de réserve.

ART. 40.

Au 31 décembre . . . . et chaque année à pareille époque pendant toute la durée de la société, les livres seront clos, le conseil d'administration établira le bilan. Ce bilan sera soumis à l'examen des commissaires royaux qui prendront un mois, au moins, pour le vérifier et l'approuveront, s'il y a lieu.

ART. 41.

Le bilan établi et approuvé par les commissaires, la balance arrêtée, le cou-

seil d'administration déterminera le montant du dividende qui devra être réparti sur chaque action.

ART. 42.

Après déduction des déboursés de tous genres et de tous les frais de premier établissement, d'entretien et d'administration, le bénéfice net sera établi; sur ce bénéfice net une retenue de 10 p. %, destinée à créer un fonds de réserve, sera faite. Le surplus sera partagé entre tous les actionnaires, à titre de dividende, comme il est dit à l'article 41.

Le fonds de réserve sera employé pour le mieux des intérêts de la société, et suivant que le conseil d'administration le jugera convenable, avec l'assentiment des commissaires.

A la dissolution de la société, il sera partagé comme le reste de l'avoir social entre tous les actionnaires.

CHAPITRE VII.

De l'assemblée générale.

ART. 43.

L'assemblée générale se compose de tous les possesseurs de 10 actions, réunissant les conditions voulues par l'art. 44 ci-après. Elle sera de droit présidée par le directeur ou en son absence par un administrateur.

Les commissaires du Gouvernement pourront y assister avec voix délibérative.

ART. 44.

Les propriétaires d'au moins 10 actions auront une voix, ceux possédant 20 actions deux voix, 30 actions 3 voix, 40 actions 4 voix, et 150 actions et plus, 5 voix, *maximum* des voix que pourra réunir une même personne.

Pour faire partie de l'assemblée générale, chaque propriétaire d'actions au porteur devra déposer ses actions au siège de la société, 15 jours avant chaque assemblée générale.

ART. 45.

Les possesseurs de 10 actions et plus peuvent se faire représenter par un fondé de pouvoirs, qui agira en leur lieu et place; mais nul ne peut représenter un ou plusieurs actionnaires, si lui-même n'est actionnaire. Chaque mandataire, outre les voix qui lui sont personnelles, dispose de toutes celles qu'il représente par ses pouvoirs.

Toutefois aucun mandataire ne peut représenter plus de 10 voix y compris la sienne.

ART. 46.

Un rapport de toutes les opérations faites par la société pendant l'année écoulée, signé par le directeur et un administrateur, comprenant la balance générale, indiquant les dividendes à partager, sera lu en assemblée générale.

L'approbation du bilan par l'assemblée générale vaudra décharge au conseil d'administration.

Avant de donner cette approbation, l'assemblée générale pourra charger deux ou trois commissaires spéciaux pris dans son sein, de faire l'examen du bilan et de prendre connaissance des registres de la société.

ART. 47.

Sur une décision prise par le conseil d'administration, le directeur, ou en son absence le vice-directeur, pourra, en tous temps, convoquer une assemblée générale des actionnaires.

ART. 48.

Le quart des actionnaires possédant entre eux la moitié des actions, pourront en tous temps provoquer une assemblée générale. Cette assemblée devra avoir lieu dans le mois qui suivra celui où la proposition en aura été faite. Le conseil d'administration sera tenu, sur cette proposition, de faire la convocation endéans 45 jours, et les actionnaires en seront prévenus par trois insertions successives, faites en temps utile, dans le journal officiel de Belgique et dans les journaux des États-Unis d'Amérique, de telle manière que le conseil d'administration jugera convenable.

ART. 49.

L'assemblée générale se réunira de droit et sans convocation, au siège de la société, le ..... de chaque année. Cette première réunion aura lieu le .... 18..., pour ainsi continuer d'année en année.

ART. 50.

Les décisions sont prises à la majorité de la moitié plus une des voix des membres présents; en cas de partage, la voix du président emportera la majorité.

CHAPITRE VIII.

*Dispositions générales.*

ART. 51.

Dans aucun cas, ni sous aucun prétexte, le siège de la société, ses caisses et bureaux ne pourront être transportés hors d'Anvers, que sur la proposition expresse du conseil d'administration et avec l'autorisation de l'assemblée générale, approuvée par le Roi.

ART. 52.

Toutes contestations, soit entre les actionnaires, soit entre la société et le Gouvernement, seront jugées amiablement et en dernier ressort, sans appel, requête civile, ni recours en cassation, par deux arbitres souverains, nommés respectivement par les parties; en cas de partage, les arbitres nommeront un tiers arbitre pour les départager, et à défaut de s'entendre sur son choix, ils

requerront sa nomination d'office par le président du tribunal de commerce d'Anvers.

Les arbitres jugeront comme amiables compositeurs, dispensés des formes de la loi et règles de droit.

#### ART. 53.

Aucune modification ou addition ne pourra être faite aux présents statuts, qu'en assemblée générale, et qu'après avoir été préalablement sanctionnée par le Gouvernement, M. David Cudvallader Colden, fondateur de la société, ayant déclaré prendre 2500 actions, et, au refus des Belges, les 5000 actions formant le capital social.

Fait en double, pour être joint à la convention signée provisoirement aujourd'hui à Bruxelles, le 28 août 1840.

**LIEDTS.**

**DAVID C. COLDEN.**

Par suite de la loi du 29 juin 1840, M. David Cudvallader Colden, citoyen américain, domicilié à New-Yorck, ayant soumissionné pour l'établissement des bateaux à vapeur entre Anvers et New-Yorck, sa soumission est acceptée par le Gouvernement belge aux conditions suivantes :

M. le Ministre de l'Intérieur, agissant pour le Gouvernement, s'engage en cette qualité, et sous l'approbation royale, à faire compter à la caisse de la société anonyme belge-américaine, pour la navigation à vapeur transatlantique, fondée ce jour par M. Colden, et dont les statuts seront soumis à la sanction du Roi, la somme de 400,000 francs, et ce, aux termes et conformément à l'art. 15 desdits statuts, à la condition expresse que ladite société se conformera en tous points auxdits statuts, et en outre, que le prix du passage entre Anvers et New-Yorck sera de 900 francs pour chaque passager. Qu'une seconde classe sera établie, aussitôt que, d'un commun accord, cela sera reconnu nécessaire par le Gouvernement et la compagnie, qui devront aussi s'entendre pour la fixation des prix de cette seconde classe.

Le prix du transport des marchandises entre Anvers et New-Yorck est expressément fixé par les présentes, à 70 francs par tonne maritime et *vice versa* ; en aucun cas, et sous aucun prétexte, les prix ci-dessus fixés ne pourront être augmentés sans l'autorisation préalable du Gouvernement.

En outre, quel que soit le prix du passage et du transport des marchandises par bateaux à vapeur entre l'Angleterre et New-Yorck, la société devra toujours établir ses prix à 10 p. % plus bas que ceux des sociétés anglaises, et les maintenir au même prix que ceux des compagnies françaises.

Dans le cas où les marchandises à expédier excèderaient le chargement du navire, et que l'expédition d'une partie de ces marchandises dût être différée jusqu'au voyage suivant, les marchandises belges seront chargées et les marchandises étrangères seront différées.

Dans le cas où la société ne contracterait pas de la main à la main avec des armateurs belges, pour le transport des charbons nécessaires aux voyages de New-York à Anvers, elle sera tenue de faire un appel public à la concurrence étrangère et belge, et si les soumissions des armateurs belges pour ce transport par navires à voiles ne dépasse pas 20 p. %, les soumissions des armateurs étrangers, la société sera obligée de donner la préférence aux soumissionnaires belges. La société sera affranchie de l'obligation d'employer des navires à voiles belges, s'il est prouvé qu'il existe une coalition parmi les armateurs belges pour forcer le prix de leur fret.

La société devra aussi employer de préférence les charbons belges, toutes les fois que l'on pourra les lui procurer à des qualités égales et au même prix que sur les marchés étrangers.

Les navires devront aller et revenir directement d'Anvers à New-York et *vice versa*, sans pouvoir, sauf le cas de force majeure qui sera constaté par les autorités du lieu ou le journal du bord, relâcher dans aucun autre port, ni même jeter l'ancre; ils ne devront pas décharger de fret pendant la traversée; cependant, ils pourront stationner devant l'île de Wight, le temps nécessaire pour recueillir ou déposer des passagers et leurs bagages, ainsi que les lettres qui pourront être confiées à la société: aucune autre station devant aucun autre port ne pourra avoir lieu sans l'autorisation préalable du Gouvernement; en aucun cas ces stations ne pourront être de plus de 4 heures.

Afin d'assurer l'exécution du présent contrat, M. David Cudwallader Colden, fondateur de la société belge-américaine pour la navigation à vapeur transatlantique, s'engage personnellement à déposer d'ici au 25 novembre 1840, en fonds sur l'État belge, la somme de 200,000 francs pour le compte de la société, qui devra la lui rembourser sur le premier versement, et lui tenir compte de l'intérêt à 5 p. % l'an.

Le sieur Colden versera dès aujourd'hui, à compte de ce cautionnement, une somme de 30,000 francs qui seront de plein droit acquis au trésor, si le cautionnement n'est par parfait avant le 25 novembre prédit; de plus, s'il était porté atteinte, soit au présent contrat, soit à quelque article de la société, le Gouvernement pourra, indépendamment de la restitution des sommes déjà payées et la confiscation au profit de l'État du cautionnement versé, renoncer au paiement annuel de 400,000 francs stipulé ci-dessus. Par contre, si ce paiement n'était pas fait régulièrement, la société, tout en conservant son recours contre le trésor public pour le paiement annuel des 400,000 francs, aura le droit de demander à titre de dommages et intérêts l'annulation de toutes les obligations qui lui sont imposées aussi bien par les présentes que par les statuts et relatés aux articles.

Les cas de non exécution des présents statuts, ou du non paiement régulier de la part du Gouvernement, seront décidés par arbitres comme il est dit en l'article 52 des statuts, relatif au jugement arbitral.

Pour l'exécution des présentes, M. David Cudwallader Colden fait élection de domicile à l'établissement de la Banque de Belgique à Bruxelles.

Fait en double à Bruxelles, au Ministère de l'Intérieur, le 28 août 1840.

**LIEDTS.**

**DAVID C. COLDEN.**

Bruxelles, le 9 février 1841.

## INSTRUCTIONS DONNÉES A M. VAN DE WEYER.

*À Monsieur le Ministre Plénipotentiaire de S. M. le  
Roi des Belges, à Londres.*

Monsieur le Ministre,

A la suite de l'entretien dans lequel je vous ai développé mes vues relativement à l'organisation d'un service de bateaux à vapeur entre Anvers et New-York, et appréciant les avantages immenses qui résulteraient pour le pays de l'organisation *immédiate* d'un pareil service, je vous prie de faire les démarches nécessaires pour arriver à ce but, en vous basant sur les indications et instructions détaillées ci-après :

Ayant appris que la *British and American Steam navigation Company*, à Londres (2, *Billiter Court, Billiter Square*), propriétaire des deux bateaux transatlantiques, le *President* et la *British Queen*, n'était pas éloignée de vendre ses navires, je désirerais, avant de me décider sur la convenance et l'opportunité de leur achat, savoir s'il ne lui conviendrait point de venir exploiter elle-même la ligne d'Anvers à New-York, en transportant le siège de la société dans cette première ville, et aux conditions suivantes :

1<sup>o</sup> La direction de cette compagnie viendrait s'établir à Anvers, dans le courant de mars ou d'avril prochain, avec ses deux navires, qui *devraient commencer* immédiatement leur service ;

2<sup>o</sup> La direction devrait faire la demande de nationalisation pour leurs navires, et les faire naviguer sous pavillon belge ;

3<sup>o</sup> Le Gouvernement exigerait la formation d'une administration mixte, par l'admission dans le personnel de l'administration anglaise d'un administrateur belge, nommé par lui et ayant les mêmes droits et pouvoirs que les directeurs anglais, pour tout ce qui se rattacherait aux détails d'exploitation, aux ordonnances de réparation et régularisation du service ;

4<sup>o</sup> Il y aurait chaque année huit départs d'Anvers et huit départs de New-York ;

5<sup>o</sup> La compagnie anglaise s'engagerait à faire le service pendant trois années consécutives, sauf le cas de force majeure. A l'expiration de ce terme, il lui serait facultatif de renouveler son engagement et ainsi de suite, de trois ans en trois ans ;

6<sup>o</sup> Elle réglerait le prix des frets et des passagers sur un *maximum* à déterminer par le Gouvernement.

a. En échange de ces obligations, le Gouvernement concéderait à la compagnie anglaise le subside annuel de 400,000 francs voté par la loi du 29 juin 1840.

Ce subside lui serait payé par termes de 3 ou 6 mois, jusqu'à concurrence de 200,000 francs pour la première année.

*b.* Les 200,000 francs restants seraient retenus à titre de cautionnement, pour garantie d'une exploitation de trois années, stipulée à l'art. 5, et ne seraient payables qu'à l'expiration de ce terme. Le subside pendant la 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> année serait payé, sans retenue, par termes de 3 ou 6 mois, après avoir effectué un nombre correspondant de voyages.

*c.* Le subside ne serait alloué qu'à raison du nombre des voyages effectués.

Telles sont, Monsieur le Ministre, les propositions préliminaires que je vous prie de faire à la compagnie anglaise. Si elle y accédait, ou si elle admettait le principe d'une pareille transaction, je vous transmettrais des instructions supplémentaires et un projet de contrat à intervenir entre le Gouvernement et cette compagnie. Il suffit, pour le moment, de déterminer les bases principales que le Gouvernement veut poser dans cette affaire, sauf à en faire la matière d'une négociation ultérieure, si votre réponse me fait connaître une intention favorable de la part de la compagnie anglaise.

Je désire vivement qu'elle accède à ces propositions, et je vous prie, Monsieur le Ministre, de faire tous vos efforts pour l'y déterminer.

Recevez, je vous prie, Monsieur le Ministre, l'assurance de ma considération très-distinguée.

*Le Ministre de l'Intérieur,*

**LIEDTS.**

---

ANNEXE D 2<sup>o</sup>.

Bruxelles, le 9 février 1840.

*A Monsieur le Ministre Plénipotentiaire de S. M. le  
Roi des Belges, à Londres.*

Monsieur le Ministre,

Pour faire suite à ma lettre litt. A de ce jour (annexe D 1<sup>o</sup>), et pour le cas où vous ne réussiriez pas à conclure les arrangements dont il y est question, j'ai l'honneur de vous soumettre par annexe, les instructions relatives à l'achat des bateaux à vapeur *President* et *British Queen*. Je vous autorise à traiter sur les bases stipulées, à apposer votre seing au contrat et à déléguer à M. Jules Le Jeune le soin d'activer l'affaire aussi promptement que possible.

Recevez, Monsieur le Ministre, l'assurance de ma considération très-distinguée.

*Le Ministre de l'Intérieur,*

**LIEDTS.**

## BATEAUX

A VAPEUR TRANSATLANTIQUES *British Queen et President*. — INSTRUCTIONS  
RELATIVES A LEUR ACHAT.

M. le Ministre plénipotentiaire de S. M. le Roi des Belges, à Londres, voudra bien se charger de diriger les négociations et de contracter, s'il y a lieu, en se basant sur les indications suivantes :

1<sup>o</sup> Au cas que la compagnie anglaise ne voulût point souscrire aux propositions stipulées dans ma lettre litt. A du 9 février (annexe D 1<sup>o</sup>), il s'agira alors de savoir immédiatement quel est le tout dernier prix de vente de ses deux navires ;

2<sup>o</sup> Ce point étant connu, on s'assurera, mais sans aucun frais, de l'état et de la valeur réelle des navires. S'il est constaté au premier aperçu, qu'ils sont dans des conditions de bonne navigabilité et propres à faire le service requis, on fera, selon l'occurrence, une proposition d'achat à un prix au moins de 20 ou 30 p. % en dessous de celui demandé, sauf à augmenter s'il y a lieu progressivement pendant le cours de la négociation, jusqu'à concurrence du chiffre auquel les contractants croiront devoir s'arrêter ;

3<sup>o</sup> Il est important de ne point perdre de vue que le Gouvernement est limité par la loi, au prélèvement d'une somme de 400,000 francs par an, pendant quatorze années, à partir de juillet 1841 ; à cet effet, il conviendra de faire des offres de paiement en harmonie avec les échéances de cette loi, de telle sorte que le prix d'achat pût être éteint avant la quatorzième année, en y comprenant la bonification de 3, 4 ou 5 p. % d'intérêts en faveur des vendeurs, jusqu'à extinction successive de chaque terme de paiement ;

4<sup>o</sup> Le Gouvernement consentirait à subdiviser son obligation principale de paiement, en autant de titres et sous telle formule qu'il conviendrait aux vendeurs, et ce, pour leur facilité de transmission de ces titres ; de telle sorte qu'ils pourraient être assimilés à ceux des emprunts de l'État, sauf les échéances ;

5<sup>o</sup> S'il advenait que ces époques reculées de paiement ne pussent convenir en aucune manière aux vendeurs, et qu'il fût nécessaire de payer comptant une certaine partie de la somme d'achat, on aura soin de débattre ce chiffre avec la plus grande persistance, à l'effet de grever le moins possible les budgets de 1841 et 1842. Cette recommandation ne sera point perdue de vue, sous quelque forme que prendra la transaction, dont le meilleur mode est laissé à l'appréciation des contractants, selon l'occurrence du cas ;

6<sup>o</sup> La maison Jac. Van Notten et comp. de Londres, s'étant occupée depuis plus d'un an, par l'intermédiaire de M. Jules Le Jeune, de tout ce qui a rapport aux bateaux transatlantiques, en fournissant de nombreux renseignements, en délivrant des plans de construction, etc., ayant suggéré, en dernier lieu, la possibilité d'achat des navires *President et British Queen*, et ayant entamé des négociations à cet effet, avec les propriétaires, il est juste d'employer son concours pour la conduite ultérieure de l'affaire, en tant que ce concours soit utile ou nécessaire à M. Van de Weyer ;

7<sup>o</sup> Le Gouvernement se réserve la faculté, lors du contrat définitif, d'intervenir pour l'achat, directement en son nom, ou de donner sa garantie à la compagnie belge qu'il mettrait en son lieu et place ;

8<sup>o</sup> Les prix d'achat et mode de paiement étant réglés, il y aura lieu, alors,

de stipuler formellement une condition de garantie de la part des propriétaires pour la bonne navigabilité de leurs navires et le parfait état de leurs machines. A cet effet, et sous peine de nullité du contrat ou de dommages-intérêts à libeller, ils devront garantir, pour chaque navire, le retour du premier voyage d'Auvers à New-York, dans le même état de conservation qu'au départ, sauf bris de machines, avaries, dislocation, etc., provenant d'accidents et fortune de mer, ce qui serait alors dûment constaté suivant la forme à stipuler, par le *Log Book officiel*;

9<sup>o</sup> Tous ces points arrêtés et convenus, ainsi que les dispositions réglementaires que les contractants jugeront à propos de stipuler, il y aura lieu seulement alors, de faire les frais d'une visite minutieuse des navires et des machines, en nommant deux ou trois ingénieurs ou constructeurs famés dans Londres, pour en constater l'état et la valeur. Ces experts devront délivrer un certificat détaillé de leur examen, et donner leur opinion sur le terme probable de durée des navires et des machines. Il est recommandé de ne point allouer un salaire trop élevé à ces experts, et de s'assurer de leurs prétentions avant de les employer;

10<sup>o</sup> Il va sans dire que si le résultat de cet examen, constaté par le certificat des experts, était de nature à faire considérer les navires comme mauvais et impropres à un service utile de quelque durée, par exemple de 10 à 12 ans au moins (sauf accidents de mer, réparation du matériel en général et le remplacement des chaudières), on ne contracterait point avec la compagnie anglaise;

11<sup>o</sup> S'il intervient un contrat avec cette compagnie, il ne pourra jamais être définitif sans l'approbation ultérieure que je me réserve formellement de donner, après examen de toutes les pièces et documents, endéans le terme de trois semaines, si faire se peut, à partir du jour de la signature du contrat provisoire. Il est également entendu que, non-seulement la convention elle-même, comme toutes les dispositions réglementaires y relatives, devront être soumises à ma ratification, mais encore, qu'il sera facultatif au Gouvernement, s'il le juge à propos, de soumettre cette convention d'achat au vote des Chambres Législatives, sous forme de projet de loi; dans ce cas, le délai pour la ratification définitive devra être *d'un mois* au moins (\*) ;

12<sup>o</sup> Dans quelque cas de non-ratification que ce puisse être, la compagnie anglaise ne pourra prétendre à une indemnité ou dommages-intérêts de ce chef ni de tout autre;

13<sup>o</sup> M. Jules Le Jeune s'étant occupé activement, dès le principe de l'intention du Gouvernement, de l'organisation d'un service de bateaux à vapeur sur New-York, et étant parfaitement au courant de mes intentions et des moyens à employer pour arriver à ce but, pourra être fort utile à M. le Ministre plénipotentiaire, pendant le cours des négociations.

Je recommande la plus grande célérité pour terminer cette affaire urgente, ainsi qu'une extrême discrétion. Il est important que ce projet n'acquière aucune publicité avant que la réussite en soit assurée.

Bruxelles, le 9 février 1841.

*Le Ministre de l'Intérieur,*

**LIEDTS.**

---

(\*) On verra ci-après (pag. 37 et 41) dans quel sens on a entendu ce point des instructions, interprétation restée sans observation.

Londres, le 23 mars 1841

## RAPPORT DE M. VAN DE WEYER.

*A. Monsieur le Ministre de l'Intérieur, à Bruxelles.*

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous accuser réception de vos deux dépêches litt. A et B, du 9 février, relatives aux démarches à faire pour l'établissement à Anvers d'une ligne de bateaux à vapeur transatlantiques.

Ces dépêches, ainsi que les instructions qui s'y trouvent annexées, m'ont été remises le 14 février, par M. Jules Le Jeune, que vous aviez accrédité auprès de moi. M. Le Jeune et les chefs de la maison Jac. Van Notten et comp., agissant sous ma direction, m'ont constamment servi d'intermédiaires avec la compagnie. Je me suis réservé toutefois cette constante surveillance qu'il importait d'exercer dans cette négociation commerciale, que je m'estime heureux d'avoir menée à bonne fin.

Tous les hommes qui s'intéressent à notre avenir approuveront hautement, Monsieur le Ministre, sous le double point de vue politique et commercial, votre utile pensée d'une organisation immédiate d'un service de bateaux à vapeur entre Anvers et New-York : un grand mouvement d'affaires pour la Belgique doit résulter infailliblement de cette nouvelle exploitation.

Placé ici au centre des affaires du monde entier, au milieu d'une nation dont le commerce est le principal élément de sa prospérité et de sa suprématie; en position de comprendre, par la comparaison des faits, combien l'heureuse situation de la Belgique peut lui faire espérer une large part dans ce mouvement, j'avais applaudi vivement au vote de la loi du 29 juin 1840. J'y voyais un moyen sûr de faire de la Belgique le point actuel des relations du continent avec les États de l'Union. Les avantages de ces relations directes, qui, jusqu'à ce jour, passaient par la filière commerciale de l'Angleterre, devaient être retardés de deux ans au moins, terme nécessaire pour la construction des bateaux à vapeur décrétés, lorsque l'heureuse idée vous vint d'abréger l'œuvre lente du temps.

En effet, il doit infailliblement résulter de cette prompte exécution de la loi, non-seulement la réalisation du principe qui l'avait dictée, mais encore (et c'est une considération d'une portée immense) le monopole pour la Belgique du transport rapide des marchandises de l'Europe entière vers les États de l'Union. Car, il y a impossibilité matérielle pour la France et pour les autres ports continentaux, de rien entreprendre avant deux ans, même au prix des plus grands sacrifices; pareille impossibilité pour l'Angleterre, qui, par le fait du départ des navires *British Queen* et *President*, sera privée pendant le même laps de temps de l'expédition rapide de ses fabricats, expédition qui lui est devenue tellement

indispensable, qu'elle sera obligée de recourir à l'intermédiaire de la Belgique.

Cette assertion se prouve à toute évidence ; car les *British Queen*, *President* et *Great Western* sont les seuls bateaux à vapeur qui chargent des marchandises. La ligne de Liverpool sur Halifax, desservie par des navires de 12 à 1300 tonneaux, de la force de 400 chevaux, est exclusivement destinée au transport des passagers et des dépêches ; hormis un navire *en fer*, de 2400 tonneaux, en construction à Bristol, qui ne sera prêt au plus tôt que dans dix-huit mois (cette construction est un essai considéré unanimement comme un *problème* par tous les ingénieurs, comme une utopie par le plus grand nombre), il n'existe sur aucun chantier du Royaume-Uni, soit pour compte du Gouvernement, soit pour compte particulier, que quelques navires d'un tonnage *maximum* de 1300 tonneaux. Ces navires sont destinés, par contrat, à l'établissement d'une ligne pour les passagers et les dépêches sur les Indes Occidentales. Or, le *Great Western* ne chargeant, en raison de sa capacité, que 150 tonneaux de marchandises, et ne pouvant partir d'Angleterre que tous les deux mois, le monopole du transport semble assuré à la Belgique, lorsqu'elle sera en possession des deux seuls bateaux d'une capacité de 5 à 600 tonneaux de charge.

Cette centralisation d'expédition ne doit-elle point amener en Belgique un revirement infailible d'affaires ? Ne doit-elle point détacher de l'Angleterre une certaine partie de la consommation américaine, qui trouvera désormais chez nous une plus grande rapidité d'exécution de ses ordres ?

Je me borne, Monsieur le Ministre, à cette manifestation préliminaire de mon opinion sur un sujet que ma position dans ce pays me permet d'apprécier sous tous les rapports. J'ajouterai qu'il m'a été bien agréable d'apporter dans cette négociation la même conviction qui vous anime, et d'avoir une complète unité de vues avec le Gouvernement du Roi.

Dès la réception de votre dépêche, je m'empressai de prendre des informations positives et confidentielles sur la position de la *British and American Steam navigation Company*, avec laquelle j'avais mission de traiter. Pour agir avec connaissance de cause, il m'était important de connaître et le personnel de la direction, et les motifs qui pouvaient lui faire accueillir favorablement une proposition d'achat. J'appris que les six membres de la direction étaient des personnes des plus recommandables parmi les négociants de Londres, jouissant pour la plupart d'une très-grande fortune, et toutes d'une haute considération. Le Consul général des États-Unis à Londres, homme fort estimé et qui m'est personnellement connu, est au nombre de ces directeurs. Ces renseignements m'inspirèrent une pleine confiance en la loyauté et la probité des hommes avec lesquels j'allais traiter. J'appris également qu'il régnait parmi eux un certain découragement par suite de la protection exclusive accordée à la compagnie Cunard. Cette compagnie, avantagée d'un subside annuel de 60,000 *l. st.*, leur enlevait les bénéfices considérables résultant du transport des lettres et des dépêches, ainsi qu'un certain nombre de passagers, sur le monopole desquels ils avaient compté en commençant leur exploitation.

Satisfait de ces renseignements préliminaires, j'entrai en négociation le 17 février, et je fis faire l'offre à la compagnie, conformément à vos instructions, de s'établir à Anvers, avec la garantie du subside de 400,000 francs par an. Cette offre (voir documents, nos 1 et 2) fut immédiatement repoussée comme inadmissible. Pour m'assurer si ce premier refus était bien sérieux et définitif, j'eus

une entrevue avec le président et un des directeurs de la compagnie, dans laquelle ils me donnèrent des raisons de ce refus dont je fus obligé de reconnaître la force. D'après les lois anglaises, il leur était impossible de changer les statuts de la société, à moins d'en venir à une dissolution préalable. Les difficultés qui seraient survenues pour se reconstituer étaient de telle nature, qu'elles pouvaient être jugées, avec raison, comme insurmontables.

Certain de ne pouvoir réussir à faire accepter vos premières propositions, il me fallut nécessairement passer aux secondes instructions, relatives à l'achat, et, à cet effet, je m'informai si la direction était disposée à céder ses navires, et, dans ce cas, quel était le dernier prix qu'elle en demandait. D'après mon désir, ces Messieurs entrèrent dans une longue explication sur la position de leur société, en présence de la concurrence de Cunard et comp., soutenus exclusivement par le Gouvernement. Cette espèce de partialité avait autant blessé leur amour propre que leurs intérêts, et ils s'en trouvaient d'autant plus disposés à dissoudre leur société, s'il se présentait une occasion de le faire sans de trop grands sacrifices. La société, privée désormais de la perspective de porter sa ligne à cinq navires, ce qui était son but lors de sa fondation, le service actuel ne méritait point, par son exiguité, le temps et les soins que les directeurs devaient y consacrer. Ainsi se trouvait comprimé l'essor qu'ils avaient eu l'intention de donner à leur entreprise; et ils annulèrent un marché pour deux autres bateaux à vapeur pareils à la *British Queen* et au *President*, dès que la concession du subside de 60,000 *l. st.* leur fut connue. Ils affirmèrent que leurs navires étaient dans le meilleur état possible, et qu'ils ne craignaient aucunement l'examen le plus sévère. Ces explications furent suivies d'une demande de 85,000 *l. st.* pour chaque navire, prix auquel ils subissaient une forte réduction, attendu que la *British Queen* et le *President* avaient coûté 95,000 *l. st.* et 89,000 *l. st.*, ce qui était prouvé par leurs registres.

Quoique cette demande n'eût rien de déraisonnable, d'après les renseignements certains qui m'avaient été donnés par différentes personnes sur la valeur de pareils navires, elle n'en était pas moins décourageante, en présence du chiffre limité de la loi du 29 juin 1840, qui, d'après vos intentions, devait servir de base aux propositions d'achat. Cette première impression fut pénible, car elle me faisait entrevoir la nécessité d'augmenter les charges du trésor, de recourir à l'intervention des Chambres, et de démontrer l'insuffisance d'une loi dont l'exécution était désormais dans les attributions du Gouvernement du Roi.

Néanmoins, il fallait tenter un rapprochement, et je fis faire, conformément à vos instructions (et suivant document n° 3), une proposition d'achat à raison de 60,000 *l. st.* par navire. La connaissance que j'avais de la position indépendante des directeurs de la compagnie, et de la manière large et libérale de traiter les affaires dans ce pays, me faisait craindre un nouvel échec. La réponse (voir document n° 4) vint confirmer mes craintes; les négociations furent rompues et mes offres rejetées sans la moindre hésitation.

Ce rejet, plus grave encore que le premier refus, avait pour principale cause la perspective avantageuse qu'offrait à la direction les derniers départs des deux navires. J'appris, en effet, que le *President* était parti à plein fret, à raison de 7 *l. st.* par tonneau et 56 passagers, et que la *British Queen* avait 500 tonneaux d'engagés au même prix, avec 60 passagers, ce qui présentait, pour les deux navires, un fort grand bénéfice de recettes, et donnait au directeurs l'espoir d'une

saison trop lucrative pour qu'ils se hâtassent de vendre leurs bateaux à perte.

Il y avait, en outre, une seconde difficulté propre à nous ôter tout espoir. La compagnie ne voulait entendre parler que d'un paiement comptant, tandis que je n'avais à lui offrir que des obligations du Gouvernement, en harmonie, pour l'amortissement, avec les échéances de la loi de 400,000 francs. C'était vouloir soumettre les vendeurs à toutes les variations que les événements politiques font subir aux fonds publics; c'était ajouter une perspective nouvelle de perte à la perte réelle que les vendeurs consentaient à supporter. Quelque défavorable que fût notre position, il fallait cependant lâcher de renouer les négociations. J'eus recours, à cet effet, mais d'une manière officieuse, à l'intervention de MM. Le Jeune et Van Notten, qui travaillèrent avec un zèle que je ne saurais trop louer, et avec une habileté peu commune, à influencer chacun des directeurs en particulier, au moyen de leurs relations personnelles et de celles de leurs amis. De vives instances furent faites auprès de ces Messieurs, des conseils utiles leur furent donnés par des amis communs, et amenèrent un rapprochement entre les parties. MM. Van Notten et Jules Le Jeune eurent des entrevues nombreuses avec les directeurs, et parvinrent, après plusieurs offres progressives, à faire prendre en considération une offre définitive, de ma part, de 70,000 *l. st.* pour chaque navire (voir la lettre et le document n° 5).

Avant d'arriver à cette offre définitive de 70,000 *l. st.*, il est inutile de vous dire, Monsieur le Ministre, que j'avais cherché à connaître à fond et la valeur réelle des navires et leur état de conservation. Je m'en étais informé de la manière la plus minutieuse auprès de personnes qui peuvent passer pour expertes, et, de leur côté, MM. Le Jeune et Van Notten avaient, à ce sujet, puisé des renseignements aux meilleures sources. Toutes ces informations qui, transmises verbalement, ne peuvent être détaillées dans ce rapport, étaient des plus satisfaisantes; et, afin d'acquérir la certitude qu'en offrant 70,000 *l. st.* l'on ne donnerait point un prix égal ou au-dessus de celui auquel le Gouvernement aurait pu faire construire, je m'adressai à des ingénieurs de premier mérite, qui me firent leur soumission pour l'entreprise de construction d'un navire, de machines, etc., etc., exactement conforme à la *British Queen*. On me fournit le devis, que vous trouverez sous les nos 6 et 7, et d'après lequel vous trouverez que l'on fixe le prix de 76,100 *l. st.* pour un navire de 1850 tonneaux, tandis que la *British Queen* en jauge 2016. Et, cependant, ce prix de 76,100 *l. st.* est fictif; car, il m'a été affirmé par plusieurs armateurs, que l'on doit, de toute nécessité, ajouter 15 à 20 pour cent au prix du contrat. J'ai la preuve de cette assertion par l'assurance que j'ai reçue des concessionnaires de la ligne des bateaux à vapeur des Indes Occidentales, qui, ayant contracté avec les mêmes ingénieurs pour plusieurs bateaux à vapeur de 1400 tonneaux, à raison de 48,000 *l. st.* l'un, sont convaincus qu'il leur faudra ajouter au moins 10 à 12,000 *l. st.* pour chaque navire; et ils ont fait leur règlement de compte en conséquence. En suivant la même proportion pour un navire de 2000 tonneaux, on ne pourrait donc le mettre en mer à moins de 90,000 *l. st.* J'ai reçu à cet égard des renseignements trop positifs pour en douter, et j'ajouterai qu'indépendamment de cette énorme différence, il y a un grand avantage à acheter des navires qui ont subi, de la manière la plus satisfaisante, l'épreuve de la mer.

D'après ces détails, vous concevez, Monsieur le Ministre, combien j'étais désireux de mener les négociations à bonne fin. Je fis démontrer à la direction de la com-

pagnie, en lui mettant sous les yeux le texte de la loi, que mon offre de 70,000 *l. st.* était le maximum de ce que le Gouvernement belge pouvait payer, en restant dans le cercle des 400,000 francs alloués, et par conséquent sans devoir recourir à l'intervention des Chambres. Mes propositions furent longuement discutées dans le conseil de la direction, et y donnèrent même lieu à des débats très-vifs; enfin, après quatre jours de délibération, pendant lesquels MM. Le Jeune et Van Notten mirent en œuvre tous leurs moyens d'influence sur plusieurs membres de la direction, je réussis à faire prendre en considération mon offre de 70,000 *l. st.* (Voir document n° 5.)

Mais si le chiffre principal était admis, il n'en était pas de même des conditions. La compagnie voulait recevoir 70,000 *l. st.* en espèces, sans aucune déduction, tandis que je n'avais à lui offrir que des obligations de paiement à terme, qui, assimilées aux titres des divers emprunts belges à 5 p. %, donnaient, au cours du jour de la bourse de Londres, une perte de 2 à 3 p. %. Le paiement en espèces m'était d'autant plus impossible à concéder qu'il mettait le Gouvernement dans l'obligation de vendre lui-même les titres créés pour cet achat. C'eût été nécessairement subordonner la ratification de la convention aux variations du cours des fonds publics pendant l'espace de deux mois, et compromettre, en cas d'une baisse imprévue, le résultat de la négociation.

La compagnie se refusait obstinément à cette condition de paiement, ainsi qu'à la garantie d'un voyage à New-Yorck, prétendant que c'en était assez de l'énorme sacrifice qu'elle faisait, et qu'il fallait se décider à accepter ou rompre. Cette dissidence amena de longues discussions pendant plusieurs jours et semblait devoir se terminer d'une manière fâcheuse, lorsque divers incidents vinrent mettre les parties d'accord, au moyen de concessions mutuelles. Les directeurs pris au mot, pendant le cours d'une discussion assez vive, durent accepter en paiement les obligations belges, moyennant une augmentation de 3,500 *l. st.* sur le prix d'achat, en compensation des chances qu'ils auraient à courir pour réaliser ces obligations, s'obligeant de leur côté à les accepter au jour de la livraison des navires, à quelque taux que soit le cours des effets publics à cette époque. C'était un avantage immense que M. Le Jeune avait remporté, et qui faisait disparaître pour moi toutes les chances d'une possession conditionnelle des navires.

Il me fut impossible d'obtenir la garantie d'un voyage à New-Yorck et retour. Les directeurs me firent démontrer qu'une telle condition était impraticable et en dehors de tous les usages commerciaux; qu'ils ne pouvaient rester sous le poids d'une telle responsabilité pendant un temps aussi long, attendu qu'ils auraient à dissoudre la compagnie, au moment où les navires prendraient le pavillon belge; que de plus, leurs statuts et les lois anglaises s'opposaient tellement à une pareille stipulation, inexécutable et impossible à formuler d'une manière précise, qu'ils aimeraient mieux annuler toutes les négociations que de se soumettre à une exigence qui deviendrait le sujet des vives et justes censures des actionnaires. Force me fut de céder devant cette obstination ou plutôt devant l'impossibilité bien démontrée à mes yeux et aux yeux de mes conseils, de satisfaire au désir que vous exprimiez; mais, après de vives instances, je finis par obtenir que, le changement de pavillon se faisant à Londres ou à Liverpool, la compagnie garantirait l'arrivée des navires à Anvers en parfait état, et avec

les mêmes conditions de vitesse et de bonne tenue à la mer, que dans les voyages précédents.

Il est à remarquer ici, Monsieur le Ministre, en analysant l'esprit de vos instructions, que vous obtenez une garantie plus grande que celle même que vous demandiez. Car, lorsque vous stipuliez une garantie d'un voyage à New-York, c'était sans doute dans la supposition que les navires nous auraient été immédiatement livrés au commencement de la saison, sans avoir tenu la mer depuis l'année dernière. La compagnie vous livrant, au contraire, les navires immédiatement après deux voyages consécutifs, et s'obligeant à les remettre dans le même état qu'au départ, moyennant toutes les réparations nécessaires, ces deux voyages vous donneront le plus complet apaisement, et équivaldront, indépendamment de la garantie de livraison à Anvers, à celles que vous stipuliez. D'ailleurs, ces bateaux à vapeur ont fait leurs preuves en essayant plusieurs fois, et sans la moindre avarie, de fortes tempêtes pendant leur voyage.

La livraison des navires fut fixée au 24 mai; il était impossible de l'avoir avant ce terme, la compagnie étant sous l'empire d'un contrat passé avec des affréteurs, pour faire partir la *British Queen* le 10 mars, et le *President* le 10 avril. Elle ne pouvait se soustraire à cette obligation sans encourir des actions en dommages et intérêts et d'ailleurs, je ne m'opposai point à cette condition, qui répondait, pour son effet, à la garantie d'un voyage que vous désiriez obtenir.

En échange de cette concession, il fut convenu que la jouissance des intérêts sur les obligations, primitivement fixée au 1<sup>er</sup> janvier, serait reculée au 1<sup>er</sup> mai. Il ne vous échappera point que cette différence, toute en notre faveur, ramène le prix d'achat à *l. st.* 71,000 par navire.

Les bases principales furent donc arrêtées, par convention paraphée comme suit :

1<sup>o</sup> Que les deux bateaux à vapeur étaient vendus au Gouvernement belge, y compris tous leurs agrès, appareils, machines, ameublement, fourniture et généralement toutes leurs *appartenances*, pour la somme de *l. st.* 143,500, payable en obligations portant 5 % d'intérêt, à partir du 1<sup>er</sup> mai, et devant être amorties en 14 années. La compagnie s'obligeait à accepter ces obligations en paiement, quel que fût le cours des effets publics au jour de la livraison.

2<sup>o</sup> Que j'avais le droit de faire inspecter la *British Queen* avant son départ, avec la sévérité la plus rigoureuse, et que le contrat définitif n'interviendrait qu'autant que je serais satisfait de cet examen.

3<sup>o</sup> Que si j'acceptais la *British Queen*, à la suite de l'examen qui allait avoir lieu, le *President*, actuellement en cours de voyage, serait également accepté provisoirement sur la parole des directeurs, qui affirmaient que ce navire était aussi bien construit que la *British Queen*, et que, lors de son dernier départ de Liverpool, il était dans un aussi parfait état de conservation que l'autre navire, assertion que les ingénieurs et constructeurs de l'Amirauté auraient à vérifier au retour de ce navire, en prenant pour base leur examen primitif de la *British Queen*.

4<sup>o</sup> Que la compagnie s'engageait à livrer, le 24 mai, ces deux navires dans le meilleur état de conservation, et dans le même état qu'au départ; qu'à cet effet, elle consentait à les laisser inspecter de nouveau par les ingénieurs de l'Amirauté, se soumettant aux réparations qu'un nouvel examen indiquerait.

5<sup>o</sup> Qu'à partir du jour de la signature du contrat définitif, un terme de six

semaines était accordé pour obtenir la ratification du gouvernement du Roi; et que les obligations seraient déposées à la banque d'Angleterre 14 jours après la ratification.

Mes informations et celles de mes agents ne me laissaient aucun doute sur le parfait état de la *British Queen*; mais, dans une affaire d'une aussi grande importance, il était indispensable de s'éclairer de la manière la plus complète. A cet effet, et pour être certain de la stricte impartialité des experts, je m'adressai aux lords de l'Amirauté pour les prier de vouloir bien procéder eux-mêmes à un examen sévère par leurs propres ingénieurs. Cette demande me fut accordée, et je donnai aux officiers de l'Amirauté les instructions suivantes, traduites littéralement de vos propres instructions.

« The surveyors ought to deliver a minute certificate of their examination, »  
 » and give their opinion upon the ship's and machinery's probable time of »  
 » duration.

» The surveyors ought also to relate the actual state of the ship's and their »  
 » machinery; they will investigate their present seaworthiness and determine »  
 » if, in their opinion, and providing the necessary repairs of tear and wear of »  
 » the hull and machinery occasioned by six regular voyages per annum accross »  
 » the Atlantic, or unforeseen sea accidents, and, providing also the fitting up »  
 » of new boilers in due time, the ships are proper to a navigation of some »  
 » duration, for instance, ten or twelve years, at least. »

Je demandai, en outre, que l'Amirauté voulût bien permettre à un de ses ingénieurs en chef de s'embarquer avec M. J. Le Jeune sur la *British Queen* jusqu'à Portsmouth, pour examiner les machines et la manière dont elles fonctionnaient.

L'Amirauté me fit parvenir les rapports de ses employés, que vous trouverez dans les documents sous les nos 8, 9, 10, 11, 12 et 13. Ils sont très-favorables et donnent l'apaisement le plus complet.

Il est bon de vous faire observer, Monsieur le Ministre, que l'on peut avoir la plus grande confiance dans ces rapports, faits par des ingénieurs du premier mérite, et en dehors de toute influence. Leur responsabilité envers les Lords de l'Amirauté, et leur caractère privé, en sont un sûr garant.

Indépendamment de cet examen des ingénieurs royaux, je vous adresse également, sous le n° 14, un rapport sur l'état de la *British Queen*, fait à la requête de M. P. Van Notten et comp., par un constructeur civil digne de confiance. Ce document méritera aussi votre approbation, comme il a eu la mienne.

Le n° 15 est un certificat de la compagnie d'assurance du Lloyd, attestant que les navires la *British Queen* et le *President* sont assurés à une prime fort au-dessous de celle que payent tous les autres navires, et que jamais aucune réclamation n'a été faite pour remboursement d'avaries survenues à ces bateaux ou aux marchandises qu'ils ont transportées, etc., etc. Ce document important est le véritable *criterium* de l'excellence de ces navires; car un pareil risque est trop considérable pour que les assureurs souscrivent à la légère et sans une conviction parfaite. Le n° 16 vient encore ajouter à la force du document précédent, par la déclaration du président du Lloyd, qui, par sa position, est une autorité en pareille matière; et il est d'autant plus à même de donner une opinion fondée, qu'il a fait la traversée de New-Yorck sur la *British Queen*.

Indépendamment de ces garanties, je désirai me convaincre par des faits, et je fis faire des recherches pour connaître le nombre exact de jours de traversée de chaque voyage de la *British Queen*. Ainsi que vous le verrez par le n° 17, les neuf voyages qui ont eu lieu en 1840, représentent, pour le passage à l'Est, une traversée moyenne de 14 jours 11 heures, et pour le passage à l'Ouest, une moyenne de 15 jours et 15 heures. Le plus court passage a été de 13 jours 7 heures; le plus long, de 18 jours 4 heures: différence qui résulte des vents contraires et du gros temps, et qui a été commune aux *steamers* d'Halifax à ces époques.

Malgré son fort tonnage et la quantité de marchandises qu'elle transporte, la *British Queen* a une marche presque aussi rapide que celle des meilleurs bateaux d'Halifax, qui ont tout sacrifié à la vitesse. Les *Log-Books* comparatifs du *Britannia* de Cunard et comp. et de la *British Queen*, pendant leur traversée du mois d'août dernier, avec même jour de départ (sous nos 18 et 19) démontrent ce fait. Il est nécessaire de vous faire remarquer que la distance de New-York à Portsmouth est plus grande de 300 milles au moins, que celle d'Halifax à Liverpool, de sorte qu'en ajoutant 30 heures au nombre de jours de passage de la *Britannia*, on arrive à une légère différence de marche entre les deux navires, différence inévitable, produite par le poids de la cargaison, et la proportion relative de la force au tonnage, les bateaux d'Halifax ayant 3 <sup>5</sup>/<sub>20</sub> tonneaux par force de cheval, et la *British Queen* 4 tonneaux par cheval.

Le but du Gouvernement belge devant être de transporter une grande quantité de marchandises, il n'y aurait possibilité de le faire que par des navires d'une capacité égale à celle de la *British Queen*; combiner aussi parfaitement cette capacité avec la vitesse, devient chose fort problématique dès que l'on se soumet aux chances de la construction.

Je n'avais plus aucun doute sur l'état de la *British Queen*; celui du *President* ne me laissait aucune inquiétude, car ce bateau est, de notoriété publique, un modèle parfait; de plus, je trouvais toutes les garanties désirables dans la loyauté et la bonne foi des membres de la direction; et finalement mes informations particulières étaient en harmonie avec l'instruction générale de l'affaire. Aussi, m'empressai-je de conclure le contrat définitif, dont la rédaction fut confiée à plusieurs hommes de loi du premier mérite, nommés par les deux parties, et soumise, pour notre part, à la consultation extraordinaire d'un jurisconsulte distingué. Les clauses réglementaires de la convention principale furent longuement débattues par mes agents, dans plusieurs conférences avec les conseils respectifs des deux parties; et j'éprouve de la satisfaction à vous dire, que les prétentions primitives de la compagnie, un peu trop exagérées dans le principe, ont été modifiées, avec beaucoup de peine, en conditions fort libérales et toutes à notre avantage. Les clauses, conditions, réserves, stipulations du contrat, rédigées nécessairement d'après la forme et la loi anglaise, ne laissent rien à désirer en tout ce qui a rapport aux coutumes et à la législation du pays. Ma signature et celle du président de la compagnie y furent apposées le 17 du courant; les autres furent régularisées le 22 courant, jour auquel l'échange eut lieu.

J'annexe ce contrat à la présente dépêche, avec une traduction et une lettre de la compagnie, sous le n° 20 (voir ce contrat, annexe F), par laquelle elle expose les motifs qui l'ont déterminée à la vente de ses navires, et une déclara-

tion portant que la société se dissoudra dès que le contrat aura été ratifié. Le contenu de cette lettre est d'autant plus satisfaisant, qu'il assure à la Belgique le privilège exclusif du transport des marchandises aux États-Unis par bateaux à vapeur.

Telle est, Monsieur le Ministre, le résumé succinct des négociations qui ont été suivies d'un succès vraiment inespéré, par suite de circonstances extraordinaires, sans le concours desquelles, jamais le Gouvernement belge n'aurait possédé ces navires. Ce succès, j'en rapporte tout l'honneur à M. Jules Le Jeune, qui a défendu les intérêts du Gouvernement du Roi, avec la plus louable persévérance, et qui a déployé dans tout le cours de la négociation une connaissance approfondie de l'affaire qu'il a traitée sous ma direction. Il me serait difficile de vous donner des détails circonstanciés sur toutes les démarches qu'il a faites, les courses nombreuses et les divers pourparlers qui ont eu lieu pour arriver au but désiré. M. Jules Le Jeune, porteur de la présente dépêche, vous en fera un rapport verbal. Pour moi, je suis de plus en plus convaincu que nous avons fait un excellent marché, et j'espère que le Gouvernement du Roi, partageant cette conviction, s'empressera d'approuver la convention. Quand je considère que le Gouvernement anglais assure pour la ligne du Mexique et des Antilles un subside de 240,000 *l. st.*, soit environ 1,093 francs par an et par force de cheval, ou 440,000 francs par paquebot de 400 chevaux; que la compagnie d'Halifax a obtenu une subvention annuelle de 60,000 *l. st.*, pour un service de 1,800, soit 1,020 francs par cheval, ou 400,000 francs par paquebot de 400 chevaux, sur un trajet plus court d'un cinquième que celui d'Anvers à New-Yorck, quoique l'Angleterre soit dans des conditions plus favorables, par le bas prix de ses machines et de son combustible; quand je vois qu'en France, la navigation transatlantique reste à l'état de projet, nonobstant le subside accordé par le Gouvernement de 880 francs par cheval, je ne puis m'empêcher de me féliciter de l'heureuse combinaison de circonstances qui permettront à la Belgique, d'établir instantanément un service avec les deux plus beaux bateaux à vapeur qui existent, et cela, avec un subside annuel de 400,000 francs, qui ne représente, pour les 1000 chevaux achetés, que 400 fr. par force de cheval et par an!

Le subside annuel de 400,000 francs pendant 14 ans, suffira au paiement du prix des navires et au prélèvement d'un capital de roulement que l'on pourra porter à 800,000 francs, sans créer aucune charge pour le trésor; car le déficit de 2 à 300,000 francs qui existerait, dans ce cas, serait amplement couvert par la valeur matérielle des navires.

Ayant suivi littéralement toutes vos instructions, *de manière à rendre inutile tout recours ultérieur à l'intervention des Chambres, convaincu que cette affaire doit rester dans le domaine du pouvoir exécutif*, tant qu'elle n'impose pas de nouvelles charges au trésor, j'attends avec confiance votre ratification, et je vous prie de me l'envoyer aussi promptement que possible. Veuillez, à ce sujet, prendre connaissance de la lettre ci-jointe, n° 21, qui exprime de la manière la plus formelle, les intentions de la compagnie.

Dès que vous m'aurez renvoyé le contrat avec votre ratification, je me ferai un devoir d'en surveiller la stricte exécution.

Agréé, Monsieur le Ministre, l'assurance de la plus haute considération.

SILVAIN VAN DE WEYER.

To the Chairman and Directors of the British and American Steam navigation company.

GENTLEMEN,

We are desired by His Excellency M. Van de Weyer, Minister Plenipotent., Env. Extraord. of H. M. the King of Belgium, etc., to offer to your considerations the following proposals respecting your two steamboats, the *President* and the *British Queen* :

1<sup>st</sup>. The Government are desirous that the directors should establish themselves in Antwerp, or send an agent to that city, with their two above named vessels, to commence the service between Antwerp and New-York, in march next or as soon after as is possible.

2<sup>o</sup> The directors are to apply for the privilege of the Belgian flag.

3<sup>o</sup> The Government reserves to itself the right of electing one director to superintend the management, who is to enjoy the same powers as the English directors.

4<sup>o</sup> Eight voyages each way, must be performed in the twelve months.

5<sup>o</sup> The company to engage to perform the service in question during three years consecutive, saving and excepting the circumstances over which there can be no control; after which period, the company to have the option of continuing every three years the engagement.

6<sup>o</sup> The rate of freight and passage money, to be regulated upon a basis to be determined by the Government.

A. The Belgian Government engage to provide annually the sum of fr. 400,000, payable every three or six months, but as a guarantee for the full execution of the contract, the Government are to retain out of the first year's annuity fr. 200,000, which will be repaid at the expiration of the third year.

Should the steamers not perform the stipulated number of voyages within the year, the annuity will then only be paid in proportion to the number of voyages performed.

The above, Gentlemen, are the propositions we have received the authority of His Excellency to make to you, as a basis of a negotiation, and we sincerely trust this will be taken into your favourable consideration and that your answer will lead to an immediate interview in order to commence drawing up a contract to be submitted to the approbation of His Excellency.

We have now only to request you will oblige us by an early reply to this our letter which one we beg you to consider most *confidential*.

We are, Gentlemen, etc., etc., etc.

P. and C. VAN NOTTEN and C<sup>o</sup>.

London, 17 february 1841.

*Certifié conforme :*

JULES LE JEUNE.

N° 2.

British and American Steam navigation Company  
2, Billiter Court, Billiter Square.

London, 17 february 1841.

GENTLEMEN ,

I have the honour to acknowledge the receipt of your letter addressed to the chairman and directors of the British and American Steam navigation company, transmitting them proposals from His Excellency M. Van de Weyer, Envoy. extraord. and Minister Plenipotent. from His Majesty the King of the Belgians, relative to their two steam ships the *President* and *British Queen*.

In reply I have received instructions to state that the directors cannot entertain the proposals transmitted them, the company having been formed for the purpose of establishing a steam communication between Great Britain and New-York, and the directors having no power to nationalize their vessels, by placing them under the Belgian flag.

The communication you have addressed to the directors, will be considered strictly private and confidential.

I have the honour to remain ,

GENTLEMEN ,

Your most obed. serv<sup>t</sup>.

MAC GREGOR LAIRD, *president director*.

MM. VAN NOTTEN and C<sup>o</sup>.  
31. Tokenhouse yard.

N° 3.

31, Tokenhouse Yard, 18 February 1841.

To M. LAIRD, *esquire, etc., etc.*

SIR ,

With reference to the subject of our interview of yesterday with His Excellency M. Van de Weyer, we cannot refrain from expressing our regret, at the amount mentioned by M. Bainbridge, as the price of each steam ship, as we greatly fear it will lead to cause great obstacle to the negotiation. We can only assure you, that it is quite impossible for the Belgian Government, to give so large a sum as L. 85,000 for each steam ship, particularly as estimates for building ships of the same dimensions and power as the *British Queen* and the *President*, for a considerably less sum, than that named, have been received by the Government. His Excellency however being still desirous of proceeding in

the negotiation, and having taken into consideration the estimates above referred to, has authorized us to submit for the consideration of the company the following proposals.

« Provided the two steam ships undergo thorough survey, by two or three  
» engineers and surveyors, to be selected by His Excellency M. Van de Weyer,  
» and the report thereupon proves perfectly satisfactory to His Excellency,  
» and provided the company will guarantee the return of the two steam ships  
» in as good condition, as when surveyed, from their first respective voyages  
» to New-York, (always saving and excepting such sea risks and damages as  
» are covered by an usual marine policy of insurance) then His Excellency is  
» willing to give the sum of sixty thousand pounds for each steam ship. »

We request you will take the earliest opportunity of laying before the board of directors these proposals, sincerely wishing they may be taken with favorable consideration on their part. Should our expectations be realized, we shall be glad to have an early appointment to meet M. Bainbridge and yourself, when we may discuss the terms upon which the contract must be drawn up.

Feeling assured that the offer is one as liberal as the Government can make, we trust the company will feel disposed to entertain it. An early answer will oblige.

SIR,

Your obed. serv<sup>ts</sup>,

P. C. VAN NOTTEN and C<sup>o</sup>.

*Certifié conforme :*

JULES LE JEUNE.

N<sup>o</sup> 4.

British and American Steam navigation Company,  
2, Billiter Court, Billiter Square.

London.

*To MM. P. and C. VAN NOTTEN and C<sup>o</sup>.*

GENTLEMEN,

I have to acknowledge the receipt of your favor of the 18 february, conveying His Excellency M. Van de Weyer's proposals for the purchase of the *British Queen* and *President* for the sum of L. 60,000 for each ship under certain conditions.

I have laid before the board of directors your letter and am directed by the board to acquaint you that His Excellency's proposals have been unanimously rejected.

The sum offered is so small and falls so far short of what was mentioned by M. Baiubridge at the interview with His Excellency, that the board of directors must consider all further negotiation on the subject with the Belgian Go-

vernment as perfectly useless and unnecessary, and therefore the directors consider themselves at liberty to treat with any other parties for the sale of their said steam ships.

I request you will make His Excellency acquainted with the decision of the directors, and the termination of the negotiation on their part.

I remain,

GENTLEMEN,

Your most obed. servt.

M. LAIRD, *president director.*

N° 5.

31, Tokenhouse Yard, saturday, 20 february 1841.

To HENRY BAINBRIDGE, *Esq., etc., etc.*

DEAR SIR,

M. Jules LE JEUNE has requested me to submit the inclosed proposals for your two steam ships, the *President* and the *British Queen*, subject to the approbation of the Belgian Government; you will oblige me therefore by laying before the board of directors his proposals, and communicate me their decision.

I remain,

DEAR SIR,

Your's very truly,

L. POLE.

*Certifié conforme :*

JULES LE JEUNE.

*Proposals to the chairman and directors of the British and American Steam navigation company, for the two ships President and British Queen.*

1° The two steam ships must undergo a thorough examination, by two or three engineers and surveyors to be selected by M. Jules Le Jeune.

2° Should the state of the two steam ships be found satisfactory, M. Jules Le Jeune will give L. 70,000 for each steam ship.

3° Payment to be made in Belgian Government bonds bearing interest at the rate of five per cent per annum, and redeemable in fourteen years from the first day of january 1841.

4° The company to guarantee to the Belgian Government the return in good condition of the two steam ships on their first voyage, saving and excepting the sea risks, over which the company can have no control.

N<sup>o</sup> 6.

*Estimate of dimensions, capacity and cost of a steamer of about the size of the*  
**BRITISH QUEEN.**

Length of keel . . . . .	feet	216
Id. between perpendiculars . . . . .	»	240
Id. from stempost to figure head . . . . .	»	270
Breadth at dead flat . . . . .	»	40
Builders measurement . . . . .	tons	1,850
Depth of hole from 28 to 30 feet.		
Steam power . . . . .	horse power	600
Width between the outside of paddle boxes. . . . .	feet	66
Draught of water . . . . .	»	17
Total displacement . . . . .	tons	3,000
Steam room with Gorgon engines . . . . .	feet	70
With ordinary beam engines . . . . .	»	95
Including for boxes for 12 days coal.		

*Consumption of coal per day.*

Displacement by hull of vessel. . . . .	tons	1,300
Steam engines. . . . .	«	500
Coals for 16 days. . . . .	«	700

Leaving ample room for 150 passengers and 600 or 700 tons of measurement goods.

**COST.**

1850 tons at L. 17 10 . . . . .	L.	32,400
Steam power . . . . .		28,000
Riggings, masts, sails, chains, cables, anchors, boats, L. 4 per ton . . . . .		7,400
Fitting up, ornamenting, furnishing, plate, linen, etc., L. 4. 10. . . . .		8,300
per ton . . . . .		8,300
	L.	76,100

Commission . . . . .

London, 19 february 1841.

L.

N<sup>o</sup> 7.

*Memorandum respecting steam boats.*

The chief dock yards out of London, are at Liverpool and Glasgow, but although building is somewhat cheaper, in both these towns, yet they require more time, nor is the work so well done, London vessels and engines are superior, and all the accidents have occurred to vessels not river built.

A large vessel like the *British Queen*, would hardly be finished in less than

14 months. The Gorgon engines constructed for the Gorgon and Cyclops, Government steam frigates, have surpassed all others, during the late service in the Mediterranean, and must be considered as a great improvement, upon the old marine beam engine. In those engines, the heavy sway beams are dispensed with, and the paddlestaff is connected with the piston rods by a simple connexion rod, guided by a frame, which is substituted for the intricate parallel motion of former times.

These engines take up much less place, and on account of their simplicity, are less liable to get out of repair. The admiralty give them the highest character.

Vessels fit to carry heavy guns, would require heavier timber, than mere passageboats, and cost somewhat more, but £. 17.10 is a good price for building, including copper.

The Great Western was almost entirely constructed of fir. The *British Queen* and *President* have a good deal of fir planking. It has the advantage of greater length, and therefore admits of better shifting.

Care must be taken that the docks of the port, for which such large vessels are intended should have sufficiently wide gates, in several instances, when vessels arrived the first time, they had to pull down gates, etc., which occasioned much detention.

London, 23 february 1841.

N° 8.

Admiralty, 5 march 1841.

To his Excellency Mr Sylvain VAN DE WEYER, etc., etc., etc.

SIR,

I am commanded by my Lords Commissioners of the admiralty to send you herewith, as requested by you, copies of reports of survey from the officers of Woolwich yard upon the hull and engines of the steam vessel *British Queen*.

I am,

SIR,

Your most obed. servt.

R. MORE O'FERRALL.

N° 9.

Woolwich yard, 4 march 1841.

To R. M. O'FERRALL, esq., M. P. Admiralty.

SIR,

In obedience to Captain Supt. Hornby's minute of the 3<sup>d</sup>, on Sir John Barrow's letter of the 2 inst. I have the honour to acquaint you for the information of the Lords Commissioners of the Admiralty, that I have surveyed the hull of the *British Queen* in accordance with the instructions therein contained and beg to lay before you the following report of her state.

As the vessel is lying afloat, with a great quantity of coals and a considerable portion of her cargo on board, I was unable to examine her bottom and could get but a partial sight of her internally. What I could see, however, especially as I had her bored in several places gives me confidence in her general soundness, and it is my belief that she has no defects whatever in any part of her materials.

I paid particular attention to the state of her fastenings, which appear to me to be undisturbed. The beams of her several decks are of a good length and well secured; the knees are in close contact with the wood and do not seem to have worked in the slightest degree.

My opinion is that the vessel is at present perfectly seaworthy and that by making good the casual wear and tear occasioned by six annual voyages across the Atlantic, she might reasonably be expected to perform that service with safety and efficiency for a period of ten or twelve years.

I beg to transmit herewith a certificate of the examination more in detail.

I have the honour, etc.

R. ABETHELL.

N<sup>o</sup> 10.

Woolwich yard, 4 march 1841.

To Captain Supt. HORNEY, Esq., Woolwich.

SIR,

In compliance with your minute on Sir John Barrow's letter to you of the 3<sup>d</sup>. inst., I beg to report for the information of my Lords Commissioners of the Admiralty that I have surveyed the engines, boilers, and paddle wheels of the *British Queen*, S. V. and beg to state that after a careful survey I am of opinion that the boilers may with care and attention last from 18 months to 2 years longer. The engines and paddle wheels, unless any accident should occur to them, will run for some years to come without considerable repair.

It would be well however to have a set of new boilers in readiness for her by the middle of the year 1842, although perhaps they may not be then absolutely necessary.

The engines appear to have received no injury whatever during the time they have been at work; and the boilers seem in good condition with the exception of some of the fire places which have been repaired, and may run for some time to come without any thing being done to them.

The whole machinery is seaworthy but of course will require adjustment from time to time, though in all probability it will be efficient for crossing the Atlantic for 10 or 12 years to come.

The collective power of the engines is about 460 horses.

In conclusion, I beg to state that M. Le Jeune is anxious that I should go on monday next to Portsmouth in the *British Queen*, should it meet with their Lordship's approbation.

I have, etc.

JOHN KINGSTON.

N<sup>o</sup> 41.

Woolwich yard, 4 march 1841.

I hereby certify that I yesterday made a careful examination of the *British Queen*, steam vessel, lying afloat off Blackwall, and partly stowed, in as many parts as I could obtain access to; viz., the fore hold, lower deck forward, part of the lower deck aft, the whole of the main and upper decks, and the wales and topside.

From a very attentive survey assisted by boring several holes in the timbers and other materials of the vessel, I am of opinion that she is in a perfectly sound state; the fastenings of the beam ends of her several decks consisting of iron hanging knees, shelf pieces and thick waterways, appear quite undisturbed and exhibit no appearance of weakness.

The ship is very well put together, being secured in the hold with iron riders and wood trusses, agreeably to the method in use in H. M. yards. All the materials appear of the best description.

I consider that she is at present perfectly seaworthy and that by making good the casual wear and tear occasioned by six annual voyages across the Atlantic, she might reasonably be expected to perform that service with safety and efficiency for a period of 10 or 12 years.

R. ABETHELL.

N<sup>o</sup> 42.

Admiralty, 12 march 1841.

To his Excellency M. Sylvain VAN DE WEVER, etc., etc., etc.

SIR,

I am commanded by my Lords Commissioners of the Admiralty to send you herewith a copy of a further report from Mr Kingston upon the machinery of the steam ship *British Queen*.

I am,

SIR,

Your very humb. serv<sup>t</sup>.

JOHN BARROW.

N<sup>o</sup> 43.

Woolwich yard, 11 march 1841.

To Captain Supt. Philip HORNBY, esq.

SIR,

In compliance with your minute on sir John Barrow's letter to you of the 3 inst. I beg to report for the information of my Lords Commissioners of the Admiralty that I attended on board the *British Queen*, steam vessel on monday the 8 inst., at her moorings off Blackwall and proceeded from thence on my way to Portsmouth at 1.20 PM, of the same day, at 3.45 PM, we were obliged to anchor

a short distance below Gravesend, in consequence of a dense fog and did not weigh anchor until 11.10 AM of the following day, during our voyage to Spithead, at which place we arrived on wednesday the 10 inst. at 7.35 AM. I was much gratified with the well working of the engines and their stability, every part appeared to be perfectly secured and in good condition.

The patent condensers also of Mr Samuel Hall answer exceedingly well and from the reports of the chief engineer of the vessel, he has reason to believe that they will continue to do so, for some time to come; the boilers I have inspected and have found them to be free from sediment or incrustation. I have examined the water in them and found it to be perfectly fresh and have no doubt but they may last for the time stated in my report of the 4 inst.

I have the honour,

JOHN KINGSTON.

N<sup>o</sup> 14.

Mill-Wall dock, London, 5 march 1841.

SIR,

At the request of M. P. C. Van Notten and Co, I have this day carefully examined the steam ship *British Queen*, inside and outside, and consider her in very excellent condition, and fit for any service, for which she may be required.

I have built a considerable number of sailing vessels, and steam ships of all dimensions, and had opportunities of inspecting the *British Queen* daily, while her building was in progress, and can certify to her having been as faithfully put together, as any ship I ever saw built.

With trifling exceptions, her whole frame is of english oak, of the best quality, the timbers are of ample size, and so connected together, as to render her immensely strong in the bottom, towards the upper part of the frame, for reasons which apply in an especial manner to all steam ships. The timbers are comparatively less in size, but the whole frame is strongly connected by iron diagonal trussing of a very superior description.

To obtain great longitudinal strenght, the main keel, which is of large size, is supported by two garboard strakes 13 inches deep, rabbetted into the main keel, and well scarphed, dowelled and bolted, above these, are many other thick strakes, diminishing off to the thickness of the bottom. The planks of the bottom are long lengths, and well shifted, and bolted, the planks of the wales are extraordinary lengths, well shifted, dowelled to the timbers and bolted.

The main kelson, and engine bearers, are all of the most ample size, very long lengths, well scarphed, dowelled and bolted, and all well calculated to give the longitudinal strength requisite in a vessel of such length, looking also to the same object, the shelfpieces and waterways of the respective decks, are all of unusual lengths, well scarphed, dowelled and bolted.

I had the opportunity of examining the *British Queen*, at the expiration of the first season of her running in december 1839, she had then returned from such a passage across the Atlantic, as is seldom experiencèd. I found the general fabric of the vessel remained all firm, a very satisfactory proof of this being the case, is seen, in a poop or roundhouse of light, but strong construction about 80 or 90 feet long. which was at that time built on the after part of the vessel,

and is now after crossing the Atlantic 10 times, in as perfect a state, as it was on the day of its completion.

At the expiration of last season, it was considered advisable, to put the *British Queen* into dry dock, she having run a distance of about 60,000 miles, the necessary repairs were done, in a very substantial manner, and I am of opinion, that, the common accidents of sea risk apart, she will continue to be a firm and good vessel for many years, requiring nothing beyond the ordinary repairs of vessels of large class.

I am,

SIR,

Your most respectful and obedient servant.

TH. CARTER.

N<sup>o</sup> 15.

Lloyds, 14 march 1841.

DEAR SIR,

In reply to your enquiry I beg to state that I have been employed, by the British and American Steam navigation company, as broker for insuring their vessels. In 1839 I effected insurance for 12 months on the *British Queen* 7 gs. p. % . In 1840 the underwriters were induced to insure this vessel for the same period 4 gs. p. % in consequence of the very satisfactory manner in which she had performed her voyages during very tempestuous weather.

No claim whatever has been made from the underwriters for damage either by the *British Queen* or the *President*, or upon any goods on board either of these vessels. They are therefore considered by the underwriters to be very favorable risks, and they are effected at little more than one half the payment that is paid upon the American sailing packets.

I am,

DEAR SIR,

Your's faithfully,

H. LANCASTER.

N<sup>o</sup> 16.

36. Old Broad street, 22 march 1841.

To Charles ENDERBY, Esq.

MY DEAR SIR,

In reply to your letter of this-day, requesting, in consequence of some unfavorable reports stated to have been made relative to the steam ship *British Queen*, my opinion of that vessel; I beg leave to state, that on my arrival at New York in may last, a letter was addressed by myself, and I believe all the passengers, expressive of the favorable opinion entertained by us of the excellent qualities, and superior accommodations of that vessel and also our satisfaction with the arrangements on board. for the comfort and convenience of the passengers during the voyage.

I have not seen the *British Queen* since last summer, but having inspected her more than once in the dock during her construction, and considering the excellence of her materials and workmanship, I cannot give the slightest credit to any report of her now being in the least degree insufficient or unseaworthy.

Believe me

MY DEAR SIR,

Your's truly,

G. R. ROBERTSON, *chairman of Lloyd's.*

N° 17.

*Passages de la British Queen pendant l'année 1840.*

Partie de Portsmouth le 2 mars,	arrivée à New-York le 17 mars.	=15 jours 16 h.
— de New-York le 1 avril,	— à Portsmouth le 16 avril.	=14 » 7 »
— de Portsmouth le 1 mai,	— à New-York le 13 mai.	=13 » 11 »
— de New-York le 1 juin,	— à Portsmouth le 16 juin.	=14 » 13 »
— de Portsmouth le 1 juillet,	— à New-York le 10 juillet.	=16 » 9 »
— de New-York le 1 août,	— à Portsmouth le 15 août.	=13 » 7 »
— de Portsmouth le 1 septembre,	— à New-York le 16 septemb.	=14 » 3 »
— de New-York le 1 octobre,	— à Portsmouth le 17 octobre.	=15 » 18 »
— de Portsmouth le 2 novembre,	— à New-York le 20 novemb.	=18 » 4 »

N° 18.

*Log of the steam ship British Queen's 6<sup>th</sup> voyage from New-York to Portsmouth, August 1840, lieut. Richard Roberts, R. N., commander.*

DATE.	LATITUDE.	LONGITUDE.	DISTANCE RUN.	WINDS.	REMARKS.
August 1	At 2, P.M., left the wharf 4.30 discharged pilot. Wind N. E.				
— 2	40.20	70.50	164	S. S. E.	Light winds and cloudy
— 5	40.26	65.45	220	S. S. E.	Moderate and cloudy.
— 4	40.30	60.38	236	Southy.	Moderate and fine.
— 5	41.18	55.38	250	S. W.	Light winds.
— 6	42.44	50.26	250	S. W.	Light winds.
— 7	44.24	44.25	250	S. S. W.	Moderate and fine.
— 8	46.0	40.10	242	S. W.	Light winds.
— 9	47.38	35.20	230	West.	Light winds.
— 10	49.0	29.50	235	West.	Moderate and fine.
— 11	49.14	23.52	248	N. W.	Moderate and fine with N. W. swell.
— 12	49.30	17.50	220	N. W.	Light winds with heavy swell.
— 13	49.34	11.50	250	W. N. W.	Light winds and heavy swell.
— 14	1.30	P. M.	Lizard.	N. E. b. E.	17 miles.
— 15	6 AM anch. off Ryde making the passage in 13 $\frac{1}{4}$ days.				

N<sup>o</sup> 19.

*Log of the steam ship Britannia from Boston and Halifax to Liverpool,  
August 1<sup>th</sup> 1840.*

DATE.	LATITUDE.	LONGITUDE.	MILES.	WINDS.	REMARKS.
August 1					
— 2	"	"	"	"	Running from Boston to Halifax.
— 3					
— 4	"	"	"	"	Left Halifax at 5. P. M.
— 5	45.46	59.50	174	"	
— 6	47.5	55.4	270	"	
— 7	48.28	46.58	258	"	
— 8	50.59	40.0	280	"	
— 9	52.43	33.41	264	"	Nothing further reported.
— 10	54.26	28.7	271	"	
— 11	54.29	23.52	258	"	
— 12	52.43	17.7	248	"	
— 13	51.51	11.0	231	"	
— 14	"	"	270	"	Holyhead.

N<sup>o</sup> 20.

British and American Steam navigation Company.  
2, Billiter Court, Billiter Square.

London, 15 march 1841.

*To M. P. C. VAN NOTTEN and Co.*

GENTLEMEN,

In reference to our interview with you and M. Le Jeune, in which we stated to you the reasons which induced us to part with our steam ships the *British Queen* and *President*, we have not the least objection to restate them in writing at your request.

The British and American Steam navigation company was formed when the idea of steam navigation to America was considered impracticable by the British Government and with the intention on our part, after proving the practicability of crossing the Atlantic by steam ships, to increase the number of our vessels, so as to get a virtual monopoly of the steam trade between Great Britain and the United States. The contracts entered into between the British

Government and M. Cunard for the conveyance of the Halifax and North American Mails for which they pay him £. 60,000 per annum, and with the Royal mail steam packet Company for the West Indian mails for which they are paid £. 240,000 p. annum, has prevented our intention of extending the company's business being carried into effect, and consequently it is not worth our while personally to devote the attention necessary to a concern limited to two ships.

We also repeat that it is our intention as soon as the contract is completed by the payment of the belgian bonds, to take immediate measures to dissolve the company, and individually we have no intention of building steam ships of a different construction.

We remain,

GENTLEMEN,

Your most obedient servt.

H. BAINBRIDGE, *chairman.*

M. LAIRD, *president director.*

---

N<sup>o</sup> 21.

---

BRITISH QUEEN AND PRESIDENT.

Great Winchester street, 22 march 1841.

To M. TILLEARD *and* SON.

GENTLEMEN,

By the agreement as now framed, the directors of the British and American Steam navigation company have agreed to nearly all M. Le Jeune's requisitions, and they trust it will be found satisfactory; but there has already been so much discussion on minute points, that we are instructed to state that no further alteration will be submitted to. The Belgian Government has the option to accept or reject the agreement as it stands, and this must be done, as the directors will not enter into any further discussion or listen to any proposal for altering the terms of the agreement in any respect.

We are,

GENTLEMEN,

Your most obed. servt.

BAXENDALE, TATHAM,

UPTON *and* JOHNSON.

---

## CONDITIONS DE CONTRAT

Faites le 17 mars 1841. entre Henry Bainbridge, Charles Enderby, James Beale et Mac Gregor Laird, tous les trois domiciliés à Billiter Court, Billiter Square à Londres, esquires, pour eux-mêmes et pour leurs exécuteurs administrateurs et cessionnaires d'une part, et M. Sylvain Van de Weyer, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire de Sa Majesté Léopold Roi des Belges, auprès de la cour de la Grande-Bretagne, en qualité d'agent de Sadite Majesté de l'autre part.

Il est convenu qu'en considération de la somme de 143,500 liv. st. (cent quarante-trois mille cinq cents livres sterling), monnaie de la Grande-Bretagne, par ledit Sylvain Van de Weyer auxdits Henry Bainbridge, Charles Enderby, James Beale et Mac Gregor Laird, payée en obligations du Gouvernement belge, comme il en est ci-après mentionné, lesdits Henry Bainbridge, Charles Enderby, James Beale et Mac Gregor Laird, par ces présentes. contractent et conviennent avec ledit Sylvain Van de Weyer de vendre, et avec toutes les formalités prescrites par la loi, de céder et transférer à sadite Majesté, ses exécuteurs, administrateurs et cessionnaires, exempt et quitte de toutes charges, liens, droits, prétentions, hypothèques et réclamations quoique ce soit, le bateau à vapeur nommé *the British Queen*, attaché au port de Londres, du port de 1053 (mille cinquante-trois) tonneaux de registre. actuellement en voyage de Londres à New-Yorck, en les États-Unis de l'Amérique, et dont Edward Franklin est patron. Dûment enregistré au port de Londres, suivant l'acte du Parlement mentionné dans le certificat de régistration dudit vaisseau, et dont la teneur et contenu est tel qui suit ici, savoir : « N° 273. Port de Londres, daté » le 25 juin 1838, nom *British Queen*, du port de 1053 tonneaux, Richard » Roberts, patron, bâti à Limehouse en le comté de Middlesex l'an 1838, » comme est à voir dans le certificat daté le 19 juin 1838, sous la main de » Curling Young et comp. qui l'ont bâti, signé de W. Boud, inspecteur. Mo- » dèle nouveau, trois ponts, trois mâts, sa longueur depuis la partie inté- » rieure de l'éperon, à la partie antérieure de la poupe mesurant le long du » grand pont, est de 234 pieds; sa largeur au milieu est de 37 pieds  $\frac{9}{10}$ ; sa » hauteur du fond, au milieu, est de 26 pieds  $\frac{9}{10}$ , elle se fait manœuvrer à » vapeur avec une chambre à Eugin de 104 pieds de longueur et 963 tonneaux; » garni en carré avec beaupré, poupe carrée, bâti en caravelle; galeries » d'arrière fausses, figure de femme. Signé : G. Cooper, Collr., R. Fall. » Contr. Mesure suivant l'acte 3 et 4 Guillaume 4 chapitre, 1143 et  $\frac{50}{64}$  ton- » neaux.

« Propriétaires en nom : Henry Bainbridge, Charles En-	} 55 actions.
» derby et James Beale de Cornhill. en la cité de Londres,	
» Esquires, commissaires et curateurs de la compagnie	
» Américo-Britannique de navigation à vapeur.	} 64 actions.
» Autres propriétaires : la compagnie Américo-Britannique	
» de navigation à vapeur.	

« A Londres, le 24 février 1841.

EDWARD FRANKLIN, patron.

Ainsi que le bateau à vapeur, nommé *the President*, attaché au port de Londres, du port de 1073 tonneaux de registre, actuellement en le port de....., et dont Richard Roberts est patron; lequel bateau ci-dessus dernièrement mentionné, a été dûment enregistré suivant l'acte du Parlement, mentionné dans le certificat de ladite registration, et dont la teneur et contenu est tel qui suit ici, savoir : « N° 381, port de Londres, daté le 22 septembre 1840, nom *President*, » du port de 1073 tonneaux, Robert-John Fayrer, patron, bâti à Limehouse, » en le comté de Middlesex, l'an 1839, comme est à voir dans un certificat » de registration, donné à Loudres, le 8 janvier 1840, n° 10, maintenant » livré et annullé, inspecteur, J. Beedle, intendant des marées à Liverpool. » Modèle nouveau, deux ponts, trois mâts, sa longueur, depuis la partie intérieure de l'éperon jusqu'à la partie antérieure de la poupe, mesurant le long » du grand pont est de 224 pieds  $\frac{4}{10}$ ; sa largeur au milieu est de 38 pieds  $\frac{1}{10}$ , » la hauteur du fond au milieu 23 pieds  $\frac{3}{10}$ . Elle se fait manœuvrer à vapeur » avec une chambre à engin de 83 pieds  $\frac{4}{10}$  en longueur, et 808 tonneaux, » garni à goëlette avec beaupré, poupe carrée, bâti en caravelle, bouteilles » fausses, en buste d'homme.

R. COOPER, collr.

R. FALL, contr. »

« Propriétaires en nom : Henry Bainbridge, Charles Enderby et Mac Gregor Laird, de Billiter Court, Billiter Square à Londres, curateurs de la compagnie de navigation à vapeur Américo-Britannique. } 00 actions.

« Autres propriétaires : la compagnie de navigation à vapeur, Américo-Britannique. } 64 actions.

» Liverpool, le 28 septembre 1840.

MICHEL-M<sup>e</sup>.-ARTHUR KEANE.

» Liverpool, le 2 février 1841.

RICHARD ROBERTS.

» Première registration, n° 10, le 8 janvier 1840.

» Propriétaire en nom et autres. Cancellé le 22 septembre 1840. »

Avec toutes les machines à vapeur, chaudières, appareil mécanique, mâts, voiles, vergues, agrès, cordages, câbles, ancres, canons, armes, munitions de guerre, chaloupes de toute espèce, avirons, palan, fourniture, attirail et tout accessoire auxdits deux bateaux à vapeur, absolument ou de quelque manière que soit appartenant y compris toutes pièces doubles desdites machines, attirail et accessoires, auxdits Henry Bainbridge, Charles Enderby, James Beale et M<sup>e</sup> Gregor Laird, appartenances, avec la vaisselle, argenterie, linge, verrerie, porcelaine, couteaux, fourchettes, couvertures et ameublement de lit, et tout autre équipement, effets et biens, quoique ce soit, qui étaient à bord desdits bateaux respectivement lors de leur dernier départ vers ce pays (excepté: charbon de terre, bois, chauffage, munitions de bouche, vins et liqueurs), et tout charbon de terre, bois et chauffage, qui se trouveront à bord desdits bateaux quand la possession en sera livrée comme ci-après mentionné. Aussi tout le reste des provisions, munitions et choses de consommation périssables, vins et liqueurs, qui se trouvera à bord desdits bateaux respectivement lors de leur retour des voyages ci-après mentionnés et de leur arrivée au port dans ce pays, et qui resteront et seront à bord lors de la cession desdits bateaux respective-

ment le 24 mai prochain, tout au plus tard, comme il en est ci-après déclaré, entendu que la facture desdites provisions, munitions de bouche et choses de consommation périssables, vins et liqueurs, ci-dessus dernièrement mentionnées, sera payée comme il en est ci-après déclaré.

Et vu que ledit bateau à vapeur *the President*, est annoncé et engagé à faire le voyage audit New-York, à mettre en mer le 10 avril prochain, il est par ces présentes accordé et convenu qu'il lui est permis et licite de parfaire ledit voyage et engagement, et de retourner au port de Londres ou à celui de Liverpool, comme bon semblera auxdites parties ci contractantes de la première part. Ledit voyage pour l'étranger, ainsi que celui de retour, devant être entièrement et purement au propre risque et péril desdites parties ci contractantes de la première part, et il est aussi entendu et convenu que ledit bateau à vapeur *the British Queen*, parfera son voyage qu'il a déjà commencé, ainsi que son voyage de retour, au propre risque desdites parties ci contractantes de la première part. Et il est de plus convenu que le 24 mai prochain, tout au plus tard, lesdites parties ci contractantes de la première part, céderont, transféreront et livreront bien efficacement et avec toute assurance, caution et garantie, la possession effective desdits deux bateaux à vapeur, conjointement avec leurs accessoires ci-dessus mentionnés, et par ces présentes mis en vente en le port de Londres ou en celui de Liverpool, comme bon semblera auxdits vendeurs, à Sa dite Majesté ou à qui Sa dite Majesté donnera pouvoir et autorité de les recevoir, toujours et bien entendu que sauf l'exception ci-après spécifiée, il y va de l'essentiel de ce contrat en ce que ladite cession et transport ait lieu audit jour tout au plus tard.

Et vu que ledit bateau à vapeur *the British Queen*, ses engins, chaudières, appareil mécanique, voiles, agrès et le reste de son appareil avaient été inspectés et examinés, avant son départ du port de Londres pour son voyage actuel, par des personnes désignées par et de la part dudit Sylvain Van de Weyer, et qu'alors ils se trouvaient en bon état, tel que satisfait audit Sylvain Van de Weyer.

Vu aussi que ces présentes sont faites et entaînées sous la condition et pacte positif, formel et exprès, que ledit *British Queen*, ses engins, chaudières, appareil mécanique, mâts, voiles, agrès et son autre attirail doivent être cédés, transférés et livrés à Sa dite Majesté ou à ses agents, le 24 mai prochain, dans un état tout aussi bon et parfait eu égard à leur qualité, pouvoir, efficacité, structure, force et conservation, qu'ils l'étaient à l'occasion dudit examen et inspection, et que ledit bateau à vapeur *the President*, ses engins, chaudières, appareil mécanique, mâts, voiles, agrès et attirail, doivent se trouver le 24 mai lors de leur transport et cession à Sa dite Majesté ou à ses agents, dans un état tout aussi bon et parfait en égard de qualité, pouvoir, efficacité, structure, force et conservation, que l'était celui du *British Queen*, et de ses engins, chaudières, appareil mécanique, mâts, voiles, agrès et de son autre attirail, lors dudit examen et inspection; or, comme nul examen et inspection ne s'est encore fait dudit bateau à vapeur *the President*, et qu'il est par ces présentes formellement convenu que ledit bateau à vapeur *the British Queen* et ses engins, appareil mécanique, chaudières, mâts, voiles, vergues, agrès, cordages, câbles, ancres, canons, armes, munitions de guerre, chaloupes de toute espèce, avirons, palan, équipage, attirail et tout accessoire

aussi toute la vaisselle, argenterie, linge, porcelaine, verrerie, couteaux, fourchettes, couvertures et ameublement de lit et tout autre équipement, effets et biens comme ci-dessus dit, seront transférés et livrés tout au plus tard le 24 mai prochain, à Sa dite Majesté ou à ses agents, dans un état tout aussi bon et parfait en égard de qualité, pouvoir, efficacité, structure, force et conservation. qu'il l'était lors dudit examen et inspection, et que tout dommage, cassure et avarie, sera réparé et remplacé aux dépens desdites parties ci contractantes de la première part, et qu'après son retour du voyage actuel et après son arrivée au port de Londres ou Liverpool, il ne lui sera pas licite d'en sortir sans la permission et autorisation directe et expresse dudit Sylvain Van de Weyer, premièrement obtenue.

Et de plus que ledit bateau à vapeur le *President*, ses engins, chaudières, appareil mécanique, mâts, voiles, vergues, agrès, cordages, câbles, ancras, canons, munitions de guerre, chaloupes, et bateaux, avirons, palan, équipage, attirail, et tout accessoire, et toute la vaisselle, argenterie, linge, porcelaine, verrerie, couteaux, fourchettes, couvertures et ameublement de lit, et tout autre équipement, effets et biens comme ci-dessus dit, seront transportés et livrés le 24 mai à Sa dite Majesté ou à ses agents, dans un état tout aussi bon et parfait en égard de qualité, pouvoir, efficacité, structure, force et conservation que l'était ledit *British Queen*, ses engins, chaudières, appareil mécanique, attirail et tout son accessoire ci-dessus dit, lors dudit examen et inspection et que tout dommage, cassure et avarie sera remplacé et réparé aux dépens desdites parties ci contractantes de la première part et, à ce but, qu'il ne fera aucun voyage que ce soit après la date de ces présentes, excepté ledit voyage, comme il l'est déjà arrêté à faire d'ici à New-York et de retour, et qu'après son retour dudit voyage, et après son arrivée en port dans ce pays, il n'en sortira pas sans la permission et autorisation directe et expresse dudit Sylvain Van de Weyer premièrement obtenue; et il est de plus convenu, pour la satisfaction dudit Sylvain Van de Weyer avec les termes de ce contrat, qu'il lui sera licite de constituer et nommer les personnes, comme bon lui semble, pour examiner et inspecter lesdits bateaux à vapeur, ainsi que tous les autres effets et accessoires ci-dessus mentionnés et mis en vente; entendu que lesdites personnes ainsi constituées et nommées, doivent être du rang d'ingénieurs à l'Amirauté d'Angleterre, et qu'il leur sera licite, à tout temps et à toute occasion convenable d'examiner et d'inspecter exactement lesdits bateaux à vapeur avec leurs accessoires, et de faire (sans empêchement de la part desdites parties ci contractantes de la première part ou de leurs officiers, matelots, agents, employés ou domestiques), et de faire toute chose et d'agir en tout sens comme il leur semble nécessaire afin de mieux exécuter ledit examen et inspection sans empêchement.

Et il est, par ces présentes, convenu, de la part dudit Sylvain Van de Weyer, en sa qualité d'agent ci-dessus dite, que ledit Sylvain Van de Weyer, ses héritiers, exécuteurs ou administrateurs, dès que lesdits bateaux à vapeur, avec toutes les pièces accessoires ci-dessus énumérées, et, par ces présentes, mises en vente, seront effectivement et avec toutes les formalités prescrites par la loi, cédés, transférés et garantis à Sa dite Majesté, et qu'ils seront livrés tout au plus tard ledit 24 mai prochain à Sa dite Majesté ou à ses agents, en manière et forme ci-dessus convenue, et déclarés quittes, exempts et libres de tous droits, titres, liens, réclamations, dettes et hypothèques, *livreront des obligations du Gouver-*

nement belge pour la somme de 143,500 L. st. en monnaie de la Grande-Bretagne, payables au porteur, en 14 ans, avec intérêt, pendant l'intervalle, au taux de 5 pour cent par an, à dater du 1<sup>er</sup> mai prochain, ledit intérêt payable chaque semestre en Londres, Paris, Bruxelles ou Auvers, au choix des porteurs, à l'agiot ordinaire des obligations actuelles dudit Gouvernement, chacune desdites obligations étant de la somme de 100 L. st., monnaie principale, ainsi que le prix de facture desdites provisions, vins et liqueurs, en monnaie de la Grande-Bretagne, auxdits sieurs Bainbridge, C. Enderby, J. Beal, M. G. Laird ou au survivant ou aux survivants d'eux, leurs exécuteurs ou administrateurs.

Et de plus, que les lettres ou billets de vente et tout autre acte ou instrument nécessaire au transport et cession desdits bateaux et leurs accessoires seront dressés et livrés par ledit S. Van de Weyer auxdites parties ci contractantes, de la première part, ou à leurs avocats, moyennant le délai de 14 jours à partir de la date de ces présentes, mais toujours sans affecter ou donner atteinte à aucune question qui puisse mettre en doute le titre à l'un ou à l'autre des deux bateaux.

Cependant il est toujours pourvu et formellement convenu et accordé (sauf l'exception ci-après déclarée) que dans le cas où audit jour du 24 mai prochain, lors de la possession, en soit livrée comme par ces présentes il en est convenu, ledit bateau à vapeur la *British Queen* et ses engins, chaudières, appareil mécanique, mâts, voiles, vergues, agrès, cordages, câbles, ancres, canons, munitions de guerre, chaloupes, avirons, palan, équipage, attirail et tout accessoire et équipement, effets et biens, par ces présentes mis en vente, ne se trouveront pas dans un état aussi bon et parfait en égard de qualité, pouvoir, efficacité, structure, force et conservation, qu'ils se sont trouvés lors dudit examen et inspection ci-dessus mentionnés, ou bien dans le cas où ledit bateau à vapeur *the President*, ses engins, chaudières, appareil, mécaniques, mâts, voiles, vergues, agrès, cordages, câbles, ancres, canons, armes, munitions de guerre, chaloupes, avirons, palan, équipage, attirail et tout accessoire et équipement, effets et biens, par ces présentes mis en vente, audit 24 mai prochain, lorsque la possession en sera livrée, comme par ces présentes il en est convenu, ne se trouveront pas dans un état aussi bon et parfait en égard de qualité, pouvoir, efficacité, structure, force et conservation que l'était *the British Queen* et ses engins et tout son accessoire lors dudit examen et inspection ci-dessus mentionné, ou bien dans le cas où lesdites parties ci contractantes de la première part, leurs officiers, matelots, employés ou domestiques, empêchent ou interrompent les personnes par ledit S. Van de Weyer constituées et nommées examinateurs et inspecteurs desdits bateaux à vapeur et de leurs accessoires, par ces présentes mis en vente, pendant qu'ils sont à faire leur examen et inspection ou quelque chose que ce soit qui leur semblera nécessaire à découvrir l'état et la condition actuelle desdits bateaux (entendu toujours que lesdites personnes doivent être du rang d'ingénieurs et intendants à l'Amirauté de la Grande-Bretagne), ou bien dans le cas où lesdites parties ci contractantes de la première part, manqueront en aucun sens (sauf l'exception ci-après déclarée), bien efficacement et avec toutes les formalités prescrites par la loi, tout au plus tard ledit 24 mai prochain, de céder, transférer et garantir (les lettres de vente et actes de transport ayant été premièrement livrés comme ci-

dessus mentionné) et de livrer possession desdits bateaux à vapeur ou de l'un d'eux, lequel desdits bateaux que ce soit, avec leurs engins, chaudières, appareil mécanique, mâts, voiles, vergues, agrès, cordages, câbles, ancres, canons, armes, munitions de guerre, chaloupes, avirons, palan, équipage, attirail et tout accessoire et équipement, effets et biens, par ces présentes mis en vente dans l'état dont il est ci-dessus convenu et déclaré, il sera licite et permis dans aucun des cas ci-dessus dernièrement déclarés audit S. Van de Weyer, par une lettre ou *memorandum* signé de sa main et par lui adressé et envoyé auxdites parties ci contractantes de la première part, ou à quelqu'un ou à plusieurs d'eux, au bureau ou au comptoir de la compagnie américano-britannique de navigation à vapeur, en Billiter Court, ci-dessus mentionné, de révoquer et casser ces présentes et le contrat par ces présentes créé, et que là dessus ces présentes et chaque article, clause et condition, et toute chose y comprise, demeurera et sera absolument et à tous égards révoquée et cassée, sans qu'aucune action ou procès ne puisse en être intenté pour en exiger l'exécution, nonobstant toute ordonnance ou précepte de la loi ou de l'équité.

Et il est nominément pourvu et par ces présentes déclaré et convenu entre les parties ci contractantes, que si lors du retour en ce pays desdits bateaux ou de l'un d'eux, aucunes réparations seront trouvées nécessaires, afin de mettre lesdits bateaux, leur appareil mécanique et leurs accessoires ci-dessus énumérés dans l'état où ils doivent être livrés, et par raison des causes imprévues, lesdites réparations ne pourront s'achever avant ledit 24 mai prochain, il sera licite et permis aux parties ci contractantes de la première part, moyennant le délai d'un mois de l'almanach, à dater dudit 24 mai tout au plus tard, de faire et achever lesdites réparations, ou bien, à l'option dudit Sylvain Van de Weyer, en sa qualité d'agent comme ci-dessus mentionné, audit jour ou avant ledit jour du 24 mai, de lui, ledit Sylvain Van de Weyer, payer en monnaie courante de la Grande-Bretagne, une somme telle, que par les inspecteurs de l'Amirauté par lui nommés et appointés, sera jugée suffisante à faire lesdites réparations. Pourvu aussi et il est, par ces présentes, de plus convenu que si la livraison de possession est renvoyée au delà dudit 24 mai, un rabais d'intérêt au susdit taux, sera accordé à dater dudit jour, jusqu'au jour où ladite livraison aura lieu. Pourvu toujours, et parce qu'il n'y a point d'inventaires spéciaux dudit appareil mécanique, voiles, vergues, agrès, cordages, câbles, ancres, canons, armes, munitions de guerre, chaloupes, avirons, palan, attirail, vaisselle, argenterie, linge, porcelaine, verrerie, couteaux, fourchettes, couvertures et ameublement de lit et tout autre équipement et accessoire, il est par ces présentes de plus convenu qu'il sera licite et permis audit Sylvain Van de Weyer, de nommer des personnes convenables pour inspecter, examiner, prendre et tirer copies ou extraits des livres, factures, inventaires et comptes de ladite compagnie de navigation à vapeur américano-britannique, en ce qui concerne ledit appareil mécanique et autres pièces et choses accessoires ci-dessus énumérées, et de faire une liste et inventaire desdits appareil mécanique, pièces et choses accessoires qui seront trouvés à bord desdits bateaux respectivement, et que les inspecteurs ci-dessus dernièrement mentionnés auront permission et liberté à toute heure convenable de faire les examens, copies, extraits, listes et inventaires ci-dessus mentionnés, sans la contradiction, interruption ou empêchement par les parties ci contractantes de la première part, ou de leurs officiers, matelots, agents, em-

ployés ou domestiques, ou d'aucun d'eux, pourvu cependant, et il est de plus convenu, que la clause ci-dessus dernièrement énoncée, ne prétend pas donner titre audit Sylvain Van de Weyer, de réclamer livraison de tout ce que ledit examen et inspection constatera avoir une fois été à bord desdits bateaux, mais ladite clause a pour but de satisfaire et donner assurance audit Sylvain Van de Weyer.

Vu que ledit Sylvain Van de Weyer, veut référer le présent contrat et les stipulations y comprises à Sa dite Majesté, pour être par elle approuvées et ratifiées, avant que ledit Sylvain Van de Weyer ou Sa dite Majesté, s'y soit absolument obligé et engagé; il est par ces présentes de plus convenu qu'en ce qui regarde ledit Sylvain Van de Weyer et Sa dite Majesté, ces présentes sont faites et signées par ledit Sylvain Van de Weyer, à condition expresse que Sa dite Majesté les approuve et ratifie (mais toutefois, cette condition n'aura pas l'effet d'empêcher la livraison des lettres de vente comme il en est ci-dessus convenu), et que dans le cas où Sa dite Majesté ne les trouve pas bonnes et ne les ratifie pas, ou que l'approbation et la ratification, de la part de Sa dite Majesté, ne soit pas donnée et signifiée, adressée et envoyée auxdites parties contractantes de la première part, ou à quelqu'un ou quelques-uns d'eux, comme il en est ci-dessus mentionné, moyennant le délai de 42 (*quarante-deux jours*) à partir du jour de la date de ces présentes; ces présentes et toute clause et chose y comprises, seront absolument et à tous égards nulles, invalides et sans force, et aucune action ou procès ne saurait en être intenté pour en exiger l'exécution, nonobstant toute ordonnance ou précepte de loi ou d'équité.

Et il est par ces présentes de plus convenu que dans le cas où ladite approbation et ratification de Sa dite Majesté sera donnée et signifiée, comme il en est ci-dessus mentionné, lesdites obligations seront déposées, moyennant un délai de 14 jours, à la banque d'Angleterre, ou chez MM. Stone Martins et Stones, banquiers à Londres, dans les noms conjoints desdits Van de Weyer et de H. Bainbrige.

Et il est par ces présentes de plus convenu qu'après la cession, transport et livraison desdits bateaux à vapeur, audit jour ou avant ledit jour du 24 mai, lesdits bateaux à vapeur, dans le délai le plus court qu'il soit possible, aux frais de Sa dite Majesté, mais au risque (en ce qui regarde les dommages et avaries telles qu'elles ne sauraient être le sujet d'une assurance maritime ordinaire) des parties ci contractantes de la première part, se rendront audit port d'Anvers en le territoire de Sa dite Majesté, lesdites parties ci contractantes de la première part, pour les considérations ci-dessus mentionnées par ces présentes, garantissant la livraison desdits bateaux à vapeur avec tous leurs accessoires, par ces présentes convenus et mis en vente audit port d'Anvers, dans le même état, en tout sens où ils se trouveront à l'occasion de leur livraison ledit 24 mai, excepté seulement tel dommage et avarie, s'il y en avait, qui peut être le sujet d'une assurance maritime ordinaire.

Et il est par ces présentes de plus convenu que, dans le cas où l'un ou l'autre desdits bateaux à vapeur ne soit pas de retour au port de Londres ou de Liverpool avant ledit 24 mai prochain, ou bien dans le cas où l'un ou l'autre desdits bateaux à vapeur fera naufrage dans l'intervalle d'ici audit 24 mai, ou subira des avaries importantes, telles qu'elles ne sauraient être réparées, afin que ledit bateau soit dans l'état ci-dessus stipulé pour être livré le 24 mai ou dans le délai d'un

mois, à partir dudit jour, suivant les stipulations de ce contrat ci-dessus mentionnées, alors il sera licite et permis audit S. Van de Weyer (mais toutefois ledit S. Van de Weyer n'y sera pas obligé) de prendre et accepter l'autre desdits bateaux à vapeur à raison du prix de 71,750 *l. st.*, payable en obligations du Gouvernement belge, comme ci-dessus spécifiées aux termes (excepté seulement en ce qui regarde le prix) et conditions ci-dessus déclarés touchant celui des deux bateaux à vapeur avec ses accessoires qui sera ainsi pris et accepté comme ci-dessus dernièrement mentionné.

Et il est par ces présentes de plus convenu que dans le cas où aucun différend ou contestation ne s'élève entre les parties contractantes à propos de quelque une des clauses ci-comprises ou des termes de ces présentes ou de toute autre chose que ce soit, en rapport avec ces présentes, ce différend ou contestation doit toujours se rapporter au jugement et à l'arbitrage des deux arbitres qui seront appointés et nommés par les contractants; l'un desdits deux arbitres devant être nommé par les parties et contractantes de la première part, ses exécuteurs ou administrateurs, l'autre par Sa dite Majesté ou par ses successeurs, moyennant un délai de 30 jours, à partir du commencement dudit différend ou contestation.

Et qu'avant d'entamer ledit arbitrage, lesdits arbitres devront nommer par une écriture sous leur propre main, une autre tierce personne désintéressée pour qu'elle agisse en qualité de compromissaire, en cas qu'elle y soit requise, et dans le cas où lesdits deux arbitres ne s'accordent pas au sujet des différends qui leur seront référés moyennant un délai de 30 jours, à partir du jour où lesdits différends leur auraient été référés.

Lesdits différends sont rejetés à la décision dudit compromissaire, et la sentence desdits deux arbitres rédigée sur papier sous leur propre main et sceau, et rendue et livrée aux contractants moyennant le délai ci-dessus prescrit, et en défaut de ladite sentence desdits deux arbitres, la sentence dudit compromissaire rédigée sous sa propre main et sceau, et rendue et livrée aux contractants moyennant un délai de 40 (*quarante jours*), à partir du jour qu'il aurait été nommé et appointé comme ci-dessus mentionné, sera décisive et obligatoire pour lesdits contractants et dans le cas où l'un des contractants manque ou refuse.

Après avis en écriture donné à cet égard par l'autre desdits contractants pendant le délai d'un mois, d'agir en l'appointement et la nomination d'un arbitre comme ci-dessus mentionné, il sera licite et permis à l'arbitre nommé par celui des contractants qui aura donné ledit avis, de rendre sa sentence, qui sera décisive et obligatoire, de même comme si celui des contractants qui manquait et refusait d'agir comme ci-dessus dit, eût nommé et appointé un arbitre de sa part, et comme si l'arbitre ainsi nommé eût agi et rendu sa sentence conjointement avec son co-arbitre dans l'arbitrage.

Finalement pour mieux et plus rigoureusement exiger et assurer l'exécution et l'accomplissement de toute sentence rendue comme ci-dessus dernièrement mentionné, l'acte de renvoi et de soumission relativement auxdits arbitrage et sentence, sera fait de temps en temps un des règlements et ordonnances auprès la cour de Queens Bench en Angleterre, dans la manière prescrite par le statut à cet égard passé.

En foi de quoi, etc.

## ANNEXE G.

Par-devant nous, Xavier-Antoine GHEYSSENS, notaire pour l'arrondissement et à la résidence d'Anvers, comparurent MM. Jean-François CATHEAUX-WATTEL, George JOLLIE et Jules LE JEUNE, tous trois négociants à Anvers, y demeurant et domiciliés ;

Lesquels ont dit que le Gouvernement belge a mis à leur disposition les deux bateaux à vapeur *British Queen* et *President*, qu'il vient d'acquérir de la Compagnie anglaise et américaine, aux fins de les faire naviguer entre les ports d'Anvers et New-Yorck, en assurant en outre un subside annuel à la société anonyme que les comparants ont à constituer à cet effet à Anvers, le tout aux termes d'un acte en date du 3 du présent mois, enregistré à Anvers le 16 avril 1841, vol. 66, fol. 73 r<sup>o</sup>, c<sup>o</sup> 5 (reçu deux francs quinze centimes additionnels compris, signé : Van Bredael), qui demeurera annexé aux présentes, après reconnaissance et paraphe, que voulant accomplir les conditions faites auxdits apports du Gouvernement,

Ils déclarent constituer par les présentes, sauf obtention de l'octroi royal, la société dont les statuts suivent :

## ARTICLE PREMIER.

Il est formé à Anvers une société anonyme sous la dénomination de *Compagnie belge de Navigation à vapeur transatlantique*.

§ 2. Son siège est à Anvers.

§ 3. Sa durée est de quatorze ans, à partir de la date de l'octroi royal.

§ 4. Son but unique sera d'organiser un service régulier de navigation entre Anvers et New-Yorck, par lesdits deux navires *British Queen* et *President*, que le Gouvernement belge met à cet effet à la disposition de la société.

## ART. 2.

Le fonds social est de *sept cent quatre-vingt-dix mille francs*, indépendamment desdits navires, qui restent la propriété du Gouvernement.

§ 2. De ces sept cent quatre-vingt-dix mille francs, trente mille seront versés par les comparants et serviront de cautionnement de leur gestion. Ils ne produiront aucun intérêt, mais ils leur seront remboursés par le Gouvernement, contre la remise desdits navires, à l'expiration de leur gestion ou de la société, et après reddition de compte.

§ 3. Les sept cent soixante mille francs restants, qui devront être versés immédiatement, seront représentés par sept cent soixante obligations au porteur, de mille francs chacune, à l'intérêt annuel de cinq pour cent, exigible au moyen de coupons semestriels.

§ 4. Ces obligations seront amorties, capital et intérêts, au moyen des subsides annuels suivants, qu'aux termes de l'acte annexé, le Gouvernement belge s'est engagé à payer à la société, savoir :

En 1841, cinquante-sept mille francs. . . . .	fr.	57.000
En 1842, quatre-vingt-six mille sept cent vingt francs . . . . .		86,720
En 1843, quatre-vingt-quatre mille quatre cent quarante francs . . . . .		84,440
En 1844, quatre-vingt-deux mille cent soixante francs . . . . .		82,160
En 1845, soixante-dix-neuf mille huit cent quatre-vingts francs . . . . .		79,880
En 1846, soixante-dix-sept mille six cents francs . . . . .		77,600
En 1847, soixante-quinze mille trois cent vingt francs . . . . .		75,320
En 1848, soixante-treize mille quarante francs. . . . .		73.040
En 1849, soixante-dix mille sept cent soixante francs. . . . .		70.760
En 1850, soixante-huit mille quatre cent quatre-vingts francs. . . . .		68,480
En 1851, soixante-six mille deux cents francs . . . . .		66,200
En 1852, soixante-trois mille neuf cent vingt francs . . . . .		63,920
En 1853, soixante et un mille six cent quarante francs . . . . .		61,640
En 1854, cinquante-neuf mille trois cent soixante francs. . . . .		59,360

§ 5. Lesdits subsides seront appliqués exclusivement à l'amortissement desdits titres, et ils sont acquis à cette destination; la société vint-elle à se dissoudre avant l'époque fixée à l'article premier, la société est responsable de cette destination exclusive des subsides.

§ 6. Les remboursements auront lieu aux époques suivantes, savoir :

Cent huit obligations en 1842. . . . .	108
Cinquante-deux en 1843. . . . .	52
Cinquante-deux en 1844. . . . .	52
Cinquante-trois en 1845. . . . .	53
Cinquante-deux en 1846. . . . .	52
Cinquante-quatre en 1847. . . . .	54
Cinquante-trois en 1848. . . . .	53
Cinquante-quatre en 1849. . . . .	54
Cinquante-cinq en 1850. . . . .	55
Cinquante-cinq en 1851. . . . .	55
Cinquante-cinq en 1852. . . . .	55
Cinquante-six en 1853 . . . . .	56
Soixante et une en 1854 . . . . .	61

§ 7. Un tirage au sort qui aura lieu tous les ans décidera de ce remboursement. Les porteurs de cinq obligations auront droit d'assister à ces tirages annuels, qui seront annoncés, et dont le résultat sera publié par les journaux.

§ 8. Le remboursement aura lieu à l'échéance du coupon courant, lors du tirage, sur la représentation des titres, à Anvers, aux bureaux de l'administration.

§ 9. Ce remboursement pourra aussi avoir lieu anticipativement, selon les convenances de la société ou du Gouvernement, et à la dissolution de la société, à quelque époque que ce soit, les obligations non éteintes seront exigibles contre la remise des *steamers* actuels ou de ceux qui les remplaceront; ces *steamers* avec leur inventaire, leurs manœuvres courantes et dormantes étant le gage desdites obligations concurremment avec ledit subside.

§ 10. Les porteurs pourront en temps et lieu se constituer en union pour exercer leurs droits.

## ART. 3.

Les comparants fondateurs acceptent la direction et l'administration des intérêts et opérations de la société. Ils forment le conseil d'administration.

§ 2. En cas de décès ou de démission le ou les administrateurs restant, conjointement avec les membres du comité de surveillance, pourvoient à leur remplacement à la pluralité des voix ; toutefois le ou les nouveaux administrateurs élus doivent être agréés par le Département de l'Intérieur.

§ 3. Les détails de gestion sont exécutés par un agent salarié nommé par le conseil et agréé par le comité.

§ 4. Un des premiers soins du conseil d'administration sera de créer les obligations ci-dessus, du numéro un à sept cent soixante ; elles seront signées par les trois fondateurs et un membre délégué du comité de surveillance.

§ 5. Le comité de surveillance délivrera aux fondateurs le titre de versement de leur apport.

§ 6. Tout document engageant la société, ainsi que toutes pièces comptables, seront signés par deux administrateurs ; un seul signera la correspondance.

§ 7. Au conseil d'administration sont dévolus exclusivement le choix et la révocation des officiers, employés et agents nécessaires au service, ainsi que la fixation de leurs traitements, sous réserve, quant à ce dernier point, de l'approbation du comité général.

§ 8. Les règles mentionnées au présent article ne sont pas absolues. Il est réservé au comité général, sur la proposition du conseil, d'en établir, pour les points qui le comportent, d'autres que l'expérience pourra rendre préférables pour la bonne direction et la marche prompte et régulière à la fois de l'administration et du service.

## ART. 4.

Le maintien des statuts et la surveillance des intérêts du Gouvernement sont attribués à un comité de surveillance, composé d'un Président et de quatre commissaires, tous à la nomination et à la révocation du Gouvernement, et qui auront à suivre ses instructions.

§ 2. Les détails de l'administration journalière sont dévolus au conseil d'administration ; cependant le comité de surveillance aura en tout temps la libre inspection des registres, opérations et écritures de la société. Il vérifiera la comptabilité et les pièces à l'appui, et son approbation des comptes du conseil formera la décharge de celui-ci. Le comité pourra aux effets ci-dessus déléguer un ou deux de ses membres.

§ 3. Le comité veillera spécialement à la conservation des navires et de leur matériel, qui sont la propriété du Gouvernement, et à l'emploi desdits subsides, à leur destination exclusive, décrétée en l'article deux.

§ 4. Sur son rapport signé d'au moins quatre membres, le Gouvernement pourra, après avoir entendu le conseil d'administration, pourvoir au remplacement de celui-ci ou de l'un ou l'autre de ses membres, et dissoudre la société avant le terme fixé.

## ART. 5.

§ 1. Le conseil d'administration et le comité de surveillance réunis forment le comité général ; celui-ci ne pourra délibérer sans la présence de deux membres au moins de chacun. La présidence sera dévolue au président du comité de surveillance , en son absence un autre membre du comité le remplace , qui , en cas de partage , aura voix prépondérante.

§ 2. Le comité général a la haute direction des affaires de la société ; il s'assemblera tous les mois ou plus souvent s'il est nécessaire , soit à Bruxelles , soit à Anvers.

§ 3. Il arrête tous règlements d'administration intérieure et extérieure , il tiendra particulièrement compte en toutes choses des intérêts du commerce et de l'industrie du pays , pour le développement desquels le service est spécialement organisé. Il déterminera à son début les remises et indemnités revenant au conseil d'administration , ainsi que la valeur des jetons de présence des commissaires.

§ 4. Tous les droits et actions de la société sont exercés par le conseil d'administration , ou l'un de ses membres délégué à cet effet. Il ne pourra néanmoins ni ester en justice , ni transiger , ni compromettre sans l'autorisation du comité général , qui réunit tous les pouvoirs sociaux.

§ 5. Les pouvoirs généraux conférés au comité général ne l'autorisent aucunement à rien modifier au sort des obligations , et , par conséquent , à l'emploi du subsidé annuel , les dispositions y relatives étant invariables et fondamentales.

## ART. 6.

Le Gouvernement se réserve le droit :

1<sup>o</sup> De disposer à chaque voyage de deux places , dont une de première et une de seconde classe , réservées aux industriels du pays et aux agents du Gouvernement. Les passagers pour lesquels il usera de cette faculté seront , sauf pour le vin , nourris gratuitement , sur le même pied que les autres passagers de leur classe. Ils pourront avoir avec eux , franco de fret , le poids ou la capacité d'un tonneau de mer. Chaque fois que le Gouvernement voudra user de cette faculté en faveur de l'une ou l'autre personne , il avertira soit par lui-même , soit par ses agents en Amérique , l'administration ou l'agent de la société trente jours au moins avant le départ du navire.

2<sup>o</sup> De faire transporter gratuitement par les navires faisant le service , les lettres , paquets et autres objets expédiés par lui , ou qui lui sont destinés , et cela jusqu'à concurrence d'un tonneau de mer.

3<sup>o</sup> De placer à bord des navires dix-huit hommes au plus , appartenant à la marine de l'État , pour concourir au service des navires. Ces hommes seront subordonnés aux commandant et officiers du navire , et ils seront nourris gratuitement , mais non rétribués. Ils ne cesseront pas d'appartenir à la marine de l'État , et il sera loisible au Gouvernement de les retirer en tout temps , en prévenant le conseil d'administration au moins un mois d'avance. Ces hommes seront soumis à la discipline du bord et passibles des mêmes punitions que la compagnie aura stipulées dans l'engagement de ses équipages.

ART. 7.

Les membres de l'administration ne sont responsables que de l'accomplissement de leur mandat, ils ne contractent, à raison de leur gestion, aucune obligation personnelle ni solidaire, relativement aux engagements de la société.

§ 2. Le Gouvernement non plus n'assume, par sa surveillance, aucune responsabilité envers les tiers. Les ressources sociales ci-dessus devant faire face à tous les engagements de la société, et lesdits subsides du Gouvernement devant exclusivement servir à amortir les sept cent soixante obligations à émettre; seulement, comme conséquence de sa surveillance, il acceptera les navires et l'inventaire dans l'état où ils se trouveront à la dissolution de la société.

ART. 8.

Chaque année, au trente et un décembre, le conseil d'administration dressera les comptes qui seront soumis au comité de surveillance.

§ 2. L'excédant des recettes sur les dépenses sera employé ainsi qu'il suit :

Neuf pour cent reviendront au conseil d'administration, eu égard au capital versé.

Cinquante et un pour cent seront portés au crédit du Gouvernement pour la moins value des navires.

Quarante pour cent seront portés à la réserve.

§ 3. Ces cinquante et un pour cent, comme les quarante pour cent, pourront néanmoins, par décision du comité général, être appliqués aux besoins ultérieurs du service.

§ 4. Le tantième dans les bénéfices éventuels, alloué au conseil d'administration, se confondra dans le *maximum* à poser par le comité général à l'indemnité de gestion dudit conseil, aux termes de l'article cinq.

ART. 9.

A l'expiration ou à la dissolution de la société, sa liquidation se fera par le conseil d'administration, avec le concours de deux membres du comité de surveillance, sans rémunération aucune. Son premier soin sera de remettre au Gouvernement, contre décharge et remise de son apport de trente mille francs, lesdits bateaux à vapeur et leur inventaire, que le Gouvernement, ainsi qu'il est dit, acceptera dans l'état où ils se trouveront à cette époque.

§ 2. Aussitôt la liquidation faite, le capital social, toutes dépenses payées, l'encaisse s'il y en a, et tout le matériel de la société, reviendront au Gouvernement en compensation de ses apports, sans qu'il puisse toutefois être tenu d'aucun déficit.

§ 3. La dissolution ayant lieu avant le terme fixé, le conseil d'administration restera en fonction, s'il y a lieu, pour la recette du subside annuel, et le paiement du capital et des intérêts des obligations, en exécution de l'article deux, toujours sans émoluments.

ARTICLE ADDITIONNEL.

Les contestations éventuelles qui pourraient surgir entre le Gouvernement et

la société ou entre le conseil d'administration et le comité de surveillance, et qui ne pourraient être conciliées, seront jugées par quatre arbitres, dont deux à choisir respectivement par les parties. Ces arbitres prononceront en amiables compositeurs et sans formalités de justice ; leurs décisions seront souveraines et sans appel ; s'ils ne pouvaient s'entendre, il sera nommé, soit par les parties, soit par le président du tribunal de commerce d'Anvers, un tiers arbitre, pour les départager.

Dont acte, fait et passé à Anvers, en l'étude de maître Gheysens, le seize avril mil huit cent quarante et un, en présence des sieurs Cornille Felbier, maître cordonnier, et Pierre Verheeken, concierge, témoins à ce requis, majeurs d'âge, domiciliés à Anvers, lesquels ont signé avec les comparants et nous notaire, lecture faite.

CATEAUX-WATTEL, GEO. JOLLIE, JULES LE JEUNE, C. FELBIER,  
P. VERHEEKEN et XAV. GHEYSENS.

Enregistré à Anvers, le 16 avril 1841. Vol 197, fol. 53 r<sup>o</sup>, case 6. Reçu six francs quarante-deux centimes, subvention comprise. VAN BREDARL.

*Pour expédition,*

XAV. GHEYSENS.

---

*Copie de la pièce annexée.*

Entre le Gouvernement belge, représenté par le Ministre de l'Intérieur, d'une part, et MM. Cateaux-Wattel, George Jollie et Jules Le Jeune, négociants à Anvers y demeurant, d'autre part.

A été fait et conclu ce qui suit :

ART. 1<sup>er</sup>.

Le Gouvernement belge remettra à la disposition de la société anonyme, que les soussignés d'autre part constitueront à cet effet par octroi royal, et prendront sous leur direction dans la ville d'Anvers, les deux bateaux à vapeur *British Queen* et *President*, que le Gouvernement vient d'acquérir de la compagnie anglaise et américaine.

Il assure en outre à ladite société le subside ci-après ; le tout aux conditions suivantes :

ART. 2.

Ladite société sera constituée au capital de sept à huit cent mille francs, par l'émission soit d'actions, soit d'obligations, et elle aura pour but unique de faire naviguer les deux *steamers* entre Anvers et New-Yorck.

Les obligations seront amorties, capital et intérêts, au moyen du subside ci-après, et en offrant les chances les plus avantageuses aux porteurs, dans les limites dudit subside.

Les soussignés d'autre part, fondateurs et administrateurs de ladite société,

conserveront dans ledit capital un apport de trente mille francs , soit dix mille pour chacun , et qui ne sera productif d'aucun intérêt , mais qui , à l'expiration soit de leur gestion , soit de la société , leur sera remboursé par le Gouvernement , contre remise desdits navires.

Ce capital servira de cautionnement à leur gestion , et il leur donnera droit à une part dans les bénéfices nets annuels.

Les soussignés d'autre part , dans la direction des intérêts sociaux , exécuteront les décisions du comité général dont ils feront partie , et qui sera composé en outre de cinq commissaires nommés par le Gouvernement , dont l'un aura la présidence avec voix prépondérante , en cas de partage.

Le comité général fixera les indemnités de gestion des fondateurs , conformément aux usages du commerce.

### ART. 3.

Le Gouvernement assure en outre à ladite société les subsides annuels suivants , savoir :

En 1841 . . . . .	fr.	57,000
En 1842 . . . . .		86,720
En 1843 . . . . .		84,440
En 1844 . . . . .		82,160
En 1845 . . . . .		79,880
En 1846 . . . . .		77,600
En 1847 . . . . .		75,320
En 1848 . . . . .		73,040
En 1849 . . . . .		70,760
En 1850 . . . . .		68,480
En 1851 . . . . .		66,200
En 1852 . . . . .		63,920
En 1853 . . . . .		61,640
En 1854 . . . . .		59,360

Ces subsides devront être affectés exclusivement à l'amortissement successif du capital et des intérêts desdites obligations. Le Gouvernement s'engage à continuer ce subside pendant un terme de quatorze ans , de manière à assurer ainsi le remboursement dudit capital social.

Moyennant lesdits subsides , qui garantissent le remboursement du capital social avec intérêts , il sera expressément stipulé dans l'acte de société , qu'à son expiration ou à sa dissolution , à quelque époque et par quelque cause que ce soit , tout le matériel de la société , son encaisse et en un mot tout son avoir , quelqu'il puisse être à cette époque , appartiendront au Gouvernement et lui feront retour avec lesdits *steamers*.

Si la société venait à être dissoute avant le terme fixé , les fondateurs s'engageront bien formellement à se charger sans rémunération des opérations de la liquidation , qui , à cause de l'extinction des obligations par le moyen desdits subsides , ne pourra être close avant la quatorzième année , à moins qu'il ne convienne au Gouvernement d'amortir plus tôt lesdites obligations , lesquelles obligations pourraient être stipulées exigibles contre la remise des *steamers* actuels ou de ceux qui les remplaceront ; ces *steamers* , avec leur inventaire , leurs ma-

nœuvres courantes et dormantes, étant le gage desdites obligations, concurremment avec ledit subside.

L'acte qui constituera ladite société devant consacrer en outre tous moyens d'exécution des conventions entre les parties soussignées, et son homologation devant sanctionner tous les droits comme toutes les obligations qui pourront en résulter en faveur ou à charge du Gouvernement.

Fait en double à Bruxelles, sous le sceau de l'État, et les signatures des parties, le 3 avril 1841, Liedts, qq. Jules Le Jeune, Cateaux - Wattel et G. Jollie.

Enregistré à Anvers, le 16 avril 1841, vol. 66, fo 73<sup>ro</sup>, c. 5. Reçu deux francs quinze centimes, additionnels compris. *Le receveur* VAN BREDÆL.

Paraphé *ne varietur* pour annexe en l'étude du notaire Gheysens à Anvers, le 16 avril 1841, paraphés C. W.; G. J.; J. L. J.; C. F.; P. V. et G. S.

*Pour copie conforme :*

GHEYSENS.

---

Bruxelles, le 12 juin 1841.

*A Monsieur le Ministre de l'Intérieur, à Bruxelles.*

Monsieur le Ministre,

Conformément à vos désirs, je viens répondre aux deux objections que vous m'avez posées dans l'entretien que j'ai eu l'honneur d'avoir avec vous hier, et j'espère que ces explications, groupées à la hâte, dissiperont les doutes qui peuvent encore rester dans votre esprit sur la parfaite convenance de la ratification définitive de la convention conclue pour l'achat du navire à vapeur la *British Queen*, le seul dont il y ait maintenant à s'occuper, après la perte du *President*, que cette convention avait aussi pour objet d'acquérir.

Ces objections que vous m'avez posées consisteraient en ceci : « Qu'il y aurait, en Angleterre, pour les chemins de fer comme pour les bateaux à vapeur, deux systèmes; un système monstre, aujourd'hui abandonné, et un système établi sur des proportions modérées, dont on se serait momentanément écarté et auquel on reviendrait. »

Le système monstre serait représenté, quant aux chemins de fer, par le *Great Western railway* avec ses voies de six pieds, ses locomotives colossales et ses énormes voitures. Pour les bateaux à vapeur, ce système exagéré se trouverait, d'après les adversaires de la combinaison à sanctionner, avoir été expérimenté par le *President* de 2366 tonneaux, et la *British Queen* de 2016 tonneaux. « Mais à présent, on repousserait, en Angleterre, les navires de cette force, pour se borner à ne plus faire que des *steamers* de 1200 à 1500 tonneaux; ce changement serait un des motifs pour lesquels on voudrait, en Angleterre, se défaire des navires dépassant ces proportions », et c'est là votre seconde objection.

Je n'ai point à discuter du mérite des chemins de fer à dimensions exceptionnellement larges; j'arriverai donc, tout droit, à ce qui concerne les bateaux à vapeur.

Est-il vrai qu'il y ait en Angleterre un système monstre, et que la *British Queen* doive être rangée dans cette classe? Voilà ce qu'il faut examiner.

Qu'avons-nous en présence? Des *steamers* de trois catégories différentes.

Les paquebots d'*Halifax* de 1200 tonneaux; le *Great Western* de 1360 et la *British Queen* de 2016 tonneaux.

Sans doute, des premiers de ces navires au dernier, la différence est grande; mais l'est-elle à ce point qu'elle constitue un autre système et surtout un système exagéré, partant onéreux à adopter?

Non, Monsieur le Ministre, il n'en est point ainsi. En effet, sous quels rap-

ports les proportions de la *British Queen* dépasseraient-elles les limites d'une exploitation avantageuse?

Est-ce par son tonnage élevé? mais le tonnage ne peut être moindre, pour que le navire puisse prendre quelques centaines de tonneaux de marchandises, comme me paraissent l'exiger impérieusement les intérêts du commerce et de l'industrie belges.

Est-ce à l'égard des frais d'exploitation? mais leur montant ne diffère que de très-peu de ceux du *Great Western* et la démonstration en est faite. Ce dernier ayant des machines de 450 chevaux et celles de la *British Queen* étant de 500, la consommation du charbon, qui forme une si forte part de la dépense, ne peut être plus grande que d'un neuvième.

Il y a à bord de l'un comme de l'autre, le même nombre d'officiers; l'état-major est le même, tout au plus peut-il y avoir sur le *Great Western* quelques matelots de moins!

La différence de valeur des deux navires en fait supposer une de 12 à 15 mille francs *par an* sur l'assurance, ce qui n'a rien, certes, d'effrayant; d'autre part, il est reconnu que les produits retirés du transport des marchandises compensent et bien au delà, les suppléments de frais qui pourraient exister.

Serait-ce donc que les dimensions de la *British Queen* nuiraient à la vitesse de la marche, de manière à rendre ce navire impropre au transport des voyageurs?

Je crois, Monsieur le Ministre, pouvoir me référer, sur ce point, aux détails contenus dans la brochure : *De la navigation transatlantique à vapeur*, que j'ai eu l'honneur de vous faire parvenir. Il en résulte, à la dernière évidence, et au témoignage même des adversaires des *steamers* de fort tonnage, que la différence de vitesse n'est pas, en moyenne, de plus d'un jour en faveur du *Great Western*, et de plus de deux jours à l'avantage des *steamers* d'Halifax. Je crois qu'il y est prouvé aussi que cette différence ne peut, en aucun cas, nuire à l'entreprise, tandis que renoncer au transport des marchandises, dont elle est la conséquence, serait renoncer à un des principaux avantages que la Belgique doit retirer de l'établissement d'un service de navigation à vapeur transatlantique.

Jusqu'ici, je ne vois donc rien qui constitue la *British Queen* un vaisseau *monstre*, exagéré dans ses proportions, onéreux dans son exploitation.

Ce navire n'est pas semblable au *Great Western* ni aux *steamers* d'Halifax; cela se conçoit aisément, puisque ceux-ci ne sont construits ni dans le même but ni avec la même destination.

Les paquebots *Cunard* sont faits pour ne transporter que des lettres et des voyageurs, et je puis vous affirmer, pour l'avoir vu et vérifié par moi-même, au départ de la *Caledonia*, qu'ils n'emportent pas de marchandises, car on ne peut compter une vingtaine de tonneaux qu'on met de ci et de là, en attendant que la consommation du charbon ait fait une place suffisante, pour arrimer convenablement les quelques colis embarqués.

Le *Great Western* a aussi pour objet principal le transport des voyageurs, et son *maximum* de chargement n'admet pas plus de cent à cent cinquante tonneaux de marchandises.

La *British Queen* est établie pour répondre à la fois aux deux besoins du commerce, pour transporter des voyageurs avec célérité, et de plus, pour transporter des marchandises en quantités assez importantes.

Ayant en vue ce double transport, le navire a dû être construit dans des conditions différentes; la seule question à se poser tend donc uniquement à savoir si ces conditions font obstacle à la vitesse; or, l'expérience y a répondu: elle a montré que, tel qu'il est établi, le navire mis à la disposition de la Belgique a une marche d'une célérité remarquable, nonobstant la disproportion qu'on prétend trouver entre le tonnage de ce navire et la force de ses machines, tandis que sa supériorité tient particulièrement à ce qu'on a pu obtenir des résultats aussi satisfaisants que ceux qu'on en obtient, avec ces mêmes machines réputées trop faibles.

Beaucoup de personnes, se disant compétentes, prétendent que, dans la *British Queen*, la proportion de force d'impulsion n'est point égale à la capacité ou à la dimension du tonnage. Les ingénieurs improvisés, dont la plupart n'ont jamais vu ces bateaux à vapeur, s'imaginent qu'il y a nécessité absolue d'un accroissement relatif de la force au tonnage, en prenant pour base des bateaux à vapeur de moindre capacité; il est reconnu, au contraire, par tous les gens de l'art compétents, qu'une addition de *pouvoir* ne produit point un accroissement relatif de vitesse, tandis que le poids de la machine augmente en proportion du pouvoir employé, et même l'excède dans certains cas. Par exemple, des machines ordinaires, y compris l'eau dans les chaudières, pèsent généralement un tonneau par force de cheval, tandis que pour les machines plus fortes, le poids est de 1250 à 1500 kil. par force de cheval.

Une augmentation *quadruple* de pouvoir ne peut pas *doubler* la rapidité originaire d'un *steamer*, quoiqu'on puisse le supposer en théorie. Car comme le poids est considérablement augmenté, la ligne d'immersion est d'autant plus profonde et requiert une augmentation relative de pouvoir *encore* plus forte.

Il a été démontré, et ceci est passé en axiome, que « si un vaisseau avec un » pouvoir donné, navigue à raison de 8 milles par heure, sa vitesse *ne peut* » être *doublée*, même si son pouvoir était multiplié *douze fois*, et si l'*entière* » capacité du vaisseau était occupée par la machine. »

Le poids du combustible est également en proportion directe avec la dimension des machines, de sorte qu'en supposant deux coques parilles avec 200 et 400 chevaux de force, celle qui aura la plus grande force devra porter au moins le double de poids en combustible et en machines, et il est encore douteux que cette augmentation de force puisse donner 1 1/2 mètre de vitesse par heure de plus à l'une qu'à l'autre.

Je pourrais citer des épreuves faites sur le *Great-Liverpool*, le *Sem*, le *Ruby*, le *Tartar*, le *Rover*, etc. (*steamers* d'un tonnage inférieur), pour appuyer ces observations, si le temps ne pressait et si je ne craignais de transformer cette simple lettre en une espèce de mémoire. Je ne citerai qu'un fait, je ne ferai qu'une comparaison qui, seule, permet de juger des obstacles que les dimensions de la *British Queen* apporteraient prétendument à sa vitesse. Ce navire étant chargé, ayant à bord 500 tonneaux de marchandises, a un enfoncement de 19 pieds 4 pouces à l'arrière, et de 18 pieds 6 pouces à l'avant. Eh bien! Les *steamers* d'Halifax, de 1200 tonneaux, avec leur provision de charbon, enfoncent de 17 pieds 6 pouces à l'arrière et de 16 pieds à l'avant!

Ainsi, une différence des deux tiers dans le tonnage, une différence qui va de 1200 à 2000 tonneaux, se résume en un enfoncement de *deux pieds de plus!* J'appelle sur ce point toute votre attention, Monsieur le Ministre, car c'est là

qu'on peut voir si la qualification de construction *monstre* est juste ; la force de résistance d'un navire se calculant par la surface immergée bien plutôt que par la surface extérieure. C'est là aussi ce qui constitue la supériorité de la *British Queen*, et comme chef-d'œuvre de flottaison, et comme solution du problème d'avoir su combiner la résistance sous-marine et une capacité extraordinaire, avec un pouvoir d'impulsion modéré.

Les faits, l'expérience, si puissants dans de pareilles questions, répondent, d'ailleurs, à toutes les objections ; ils nous apprennent, d'un côté, que la *British Queen* effectue ses traversées avec toute la rapidité désirable ; de l'autre, que les *steamers* dans lesquels tout a été sacrifié à la vitesse, laissent, parfois, beaucoup à désirer. Ne vient-on pas de voir la *Britannia*, de la comp. Cunard, partie de Boston, le 16 mai, n'arriver à Liverpool que le 9 de ce mois, après une traversée de 23 jours, plus longue, par conséquent, qu'aucune de celles de la *British Queen* !

Il y a ensuite erreur à représenter les *steamers* de 1200 tonneaux comme étant de dimensions moyennes ; c'est encore l'expérience qui nous apprend qu'ils sont au dernier degré pour la navigation transatlantique. Le *Syrinus* et le *Great Liverpool*, les premiers construits avec cette destination, n'ont pu continuer, parce qu'ils n'avaient point un tonnage suffisant, qui cependant était de 1000 à 1100 tonneaux.

Une capacité de 1200 tonneaux n'est donc pas une moyenne, c'est un *minimum*, et ce n'est pas avec 2000 tonneaux, comme a la *British Queen*, qu'on peut toucher au système *monstre*. Ce système, s'il existe en Angleterre, n'est guère qu'à l'état de *projet*. Il est représenté par le *Mammouth*, mis en construction à Bristol sous les ordres de la compagnie à laquelle appartient le *Great Western*, compagnie tout à fait *distincte* de la *British and american Steam navigation Company*.

Le *Mammouth* doit avoir, si tant est qu'on l'achève, chose aujourd'hui fort douteuse, 3600 tonneaux de jauge et des machines de mille chevaux. Voilà le système *monstre*, celui qu'on peut tenir pour abandonné au commencement même de son exécution. Mais ce système ne peut, en aucune manière, sous aucun rapport, être représenté par un *steamer* de 2000 tonneaux !

Il est si vrai, Monsieur le Ministre, que ces dimensions n'ont rien d'exagéré, qu'elles sont seulement en harmonie avec la nécessité, irréfragablement démontrée, pour la Belgique, d'un transport de marchandises, que le seul navire à vapeur destiné aussi à recevoir quelques marchandises, en construction en Angleterre, approche beaucoup plus du tonnage de la *British Queen* que des autres *steamers* transatlantiques.

Le *Precursor*, dont la construction a lieu pour compte de la compagnie des Indes, aux lumières de laquelle on ne refusera probablement pas de rendre hommage, doit être employé au service de Bombay à Suez et *vice versa*. Il doit recevoir les malles de l'Inde, des passagers et des marchandises. Eh bien ! le *Precursor* aura non pas 1200 ni 1400 tonneaux, mais *dix-sept cents* de registre, et il est de notoriété que s'il n'eût fallu prendre en considération la nature de la mer sur laquelle il doit naviguer, le climat tropical et la *Mousson*, ce navire aurait, sans aucun doute, été établi sur de plus grandes dimensions.

Tous les autres *steamers* en construction (il n'y en a que six pour le service des colonies anglaises aux Indes Occidentales) seront d'environ 1200 tonneaux,

et semblables à ceux de la compagnie Cunard, et comme ceux-là, affectés exclusivement au transport des lettres et des voyageurs, et point aux marchandises. Pas plus que leurs modèles, ils ne le pourraient, le voulaissent-ils, toute leur capacité disponible devant être réservée pour le charbon.

Encore un autre exemple à citer. La ligne du *Havre* à *New-York* est projetée avec des *steamers* de 1850 à 1900 tonneaux, ainsi qu'il résulte du rapport de la chambre de commerce de cette ville, rapport que vous avez entre les mains, qui a été l'objet d'une étude approfondie, et qui a été vérifié et approuvé par une commission d'ingénieurs du Gouvernement français. On y établit les devis de construction de *steamers* pouvant charger 500 tonneaux de marchandises, 700 tonneaux de charbons, 170 passagers, et avec des machines de 450 chevaux de force, ce qui équivaut, et au delà, à un tonnage de 1850 à 1900 tonneaux. Certes, on ne contestera pas le mérite d'une autorité aussi puissante !

Je crois, Monsieur le Ministre, avoir suffisamment répondu, par tout ce qui précède, à l'objection de l'existence d'un système de *steamers monstres*, système auquel appartiendrait la *British Queen*.

Je crois avoir démontré que ce navire n'a rien d'exagéré dans ses proportions; que le rapprochement même de ceux qu'on lui oppose doit faire convenir qu'il est comme il doit être, attendu que les intérêts de la Belgique commandent que sa ligne de navigation à vapeur, en attirant les voyageurs, soit également propre au transport des marchandises. Je crois qu'en ce qui concerne les voyageurs, point qui se résume en une question de vitesse, l'expérience a trop hautement parlé pour qu'il puisse rester aucun doute sur la parfaite convenance du navire acheté. Quant à sa bonté, à sa solidité, elle est attestée, confirmée, par les témoignages unanimes des ingénieurs, constructeurs, armateurs, qui ont vu, visité, inspecté le navire tant à Londres qu'à Liverpool, et presque dans ses plus petits détails. Les hommes de qui émanent les certificats joints aux contrats, ne sont pas suspects de complaisance; ils sont au-dessus de suspicion semblable.

Mais cependant, la compagnie à laquelle appartient la *British Queen* veut la vendre! Son navire est bon, il est essentiellement propre au service auquel il est affecté; il jouit d'une réputation brillante; il inspire une complète sécurité au commerce, car jamais il n'a éprouvé, dans ses traversés les plus longues, on peut le dire aujourd'hui, d'aussi longs retards que n'en ont éprouvé les *steamers* spécialement construits pour obtenir la plus grande vitesse; jamais il n'a causé la moindre avarie aux marchandises qu'il avait à bord; il n'a jamais fait un pouce d'eau, et néanmoins la compagnie propriétaire veut s'en défaire; elle consent à le vendre et à le vendre à perte, car tandis que ses registres justifient d'un coût de 97 mille livres sterling, elle le cède pour 70,000 *l. st.* Quels sont donc les motifs d'une pareille résolution? N'y a-t-il pas, dans cette circonstance, quelque chose de caché, fait pour effrayer la Belgique et son Gouvernement ?

C'est là, Monsieur le Ministre, et dans toute son étendue, la seconde objection à laquelle je dois répondre; de courtes explications suffiront pour cela.

Je dois rappeler d'abord que la société contractante, dirigée par un comité d'administration composé des personnes les plus recommandables parmi les négociants de Londres, et jouissant, pour la plupart, d'une très-grande fortune, avait été formée dans le but de faire construire cinq navires de l'importance de

la *British Queen* et du *President* ; mais au moment où elle s'apprêtait à donner à ses projets leur complément, elle a été frappée de découragement par la préférence exclusive accordée à la compagnie Cunard, à laquelle le Gouvernement assura un subside annuel de 60,000 *L. st.* pour un service entre Liverpool, Halifax et Boston. Par ce fait, la compagnie anglo-américaine se vit enlever la presque totalité du transport des lettres ; en outre, elle perdit une partie des voyageurs se rendant à New-York, et la plupart de ceux qui avaient la Nouvelle-Écosse pour destination.

L'entreprise souffrit dès-lors, et une autre cause encore a particulièrement décidé l'administration de la société à céder ses navires. Cette société n'est pas autorisée par le Gouvernement ; elle n'est pas pourvue de la charte qui donne aux associations anglaises le caractère et les privilèges de la société anonyme ; il en résulte que les directeurs sont personnellement et solidairement responsables de toutes les obligations de la société. Par suite de retards apportés dans les versements de certains actionnaires, les directeurs se sont vus entraînés dans des avances considérables, n'ayant d'autres gages que les navires pour se couvrir, et dans ce cas, ils préférèrent une liquidation à des poursuites ou à des déchéances contre les actionnaires. Voilà, Monsieur le Ministre, un des principaux motifs de la détermination de vendre les navires.

Cet état de choses suppose, je ne puis le nier, que les affaires de la société ne sont pas brillantes. On peut certainement alléguer que si l'entreprise prospérait, les actionnaires effectueraient avec facilité leurs versements, ou que l'administration se rembourserait aisément sur les produits. Mais en admettant même que la situation soit telle qu'il y ait intérêt pour la compagnie à vendre le plus tôt possible, ce n'est pas une raison pour le Gouvernement belge de ne pas acheter, en ce sens que sa position est entièrement différente.

Comme toutes les sociétés industrielles, la compagnie anglo-américaine s'est formée pour faire des bénéfices. Il fallait que, pendant sa durée, ses navires produisissent :

- 1° De quoi couvrir les frais d'exploitation ;
- 2° Le montant des intérêts du capital engagé ;
- 3° Une réserve destinée à représenter le capital à l'expiration de la société.

Si l'exploitation n'offre que de quoi couvrir les seuls frais courants, il faut cesser, et cela de suite, car en tardant on perd de plus en plus sur le capital et l'on perd les intérêts.

Si l'exploitation offre sur les frais ordinaires, un excédant suffisant pour payer les intérêts, il faut également mettre, au plus vite, fin à une entreprise qui se terminerait par la perte du capital employé.

Pour continuer, il faut que les trois conditions ci-dessus soient remplies ; il les faut toutes trois ; deux ne suffisent point.

En est-il de même pour le Gouvernement belge ? Non, assurément. On ne songe pas ici à faire des bénéfices ; tout au contraire, on consent à perdre. Une perte annuelle de cent mille francs et même plus, condition intolérable pour une compagnie, puisqu'elle la conduirait à sa ruine, serait un résultat acceptable pour l'entreprise belge.

La compagnie anglaise a besoin de trouver dans les produits de son service, les frais d'exploitation, les intérêts du capital et une réserve représentative du capital lui-même ; le Gouvernement belge n'a besoin que d'une de ces condi-

tions. A l'avance, il s'est fait cette position, et elle explique comment il se peut qu'il y ait à la fois avantage pour la compagnie anglaise à cesser son service, et pour le Gouvernement belge à le reprendre.

Je m'arrête, Monsieur le Ministre, et termine ici une lettre que vous trouverez peut-être un peu longue, mais par laquelle j'espère avoir achevé de dissiper les doutes qui subsistaient encore dans votre esprit sur la convenance de la *British Queen* pour les relations que la Belgique veut entamer, et sur le sens des motifs qui portent ses propriétaires actuels à s'en défaire. Pour tout le reste, je me réfère à la brochure qui est maintenant entre vos mains, demeurant prêt à vous fournir telles autres explications que vous jugeriez nécessaires.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'hommage de mon profond respect.

JULES LE JEUNE.



Bruxelles, le 8 juillet 1841.

*A. Monsieur le Ministre Plénipotentiaire de S. M. le  
Roi des Belges, à Londres.*

Monsieur le Ministre,

Le Gouvernement s'étant décidé à accepter le navire *British Queen*, en vertu de la faculté qui lui était laissée par les contrats des 17 mars et 28 avril, intervenus avec la compagnie anglaise, je crois devoir vous adresser quelques instructions complémentaires de celles que vous avez reçues pour l'exécution de cette résolution du Gouvernement.

D'après mon invitation, M. Drouet a, en votre absence, signifié à la compagnie anglaise l'acceptation du navire, sous réserve de la parfaite exécution des clauses et conditions stipulées dans le contrat, et relatives à l'examen du navire par les ingénieurs de l'Amirauté.

Je me plais à croire, Monsieur le Ministre, que vous avez bien voulu depuis, d'après l'invitation que vous en avez reçue, prier l'Amirauté de donner ordre à ses ingénieurs d'examiner le navire dans le *Graving dock* de Liverpool, et de faire un rapport détaillé sur les résultats de cet examen. M. Le Jeune a reçu de mon Département, comme document à consulter pour les indications que doit, entre autres points, renfermer ce rapport, un procès-verbal tel qu'en rédigeant les experts chargés en Belgique de vérifier la bonne construction des navires pour lesquels on prétend aux primes d'encouragement instituées par la loi des Budgets.

Le contrat a été remis à M. Le Jeune par M. Varlet, avant le départ de ce dernier, de Londres. On a pu ou l'on pourrait, s'il en est temps encore, remettre aux ingénieurs, outre la copie de la partie du contrat relative à l'examen, une ampliation de la pièce susdite, le tout pour leur servir de guide dans leur visite et dans la rédaction de leur rapport.

Si le rapport est satisfaisant, c'est-à-dire s'il démontre que la *British Queen* est dans les conditions de conservation et de navigabilité voulues par le contrat, je vous prie, Monsieur le Ministre, de vouloir annoncer officiellement à la compagnie que le Gouvernement est acquéreur définitif du navire, à partir du jour de votre signification, et qu'il va s'occuper du soin d'en prendre livraison après inventaire, etc. Il est entendu, cependant, que bien que le Gouvernement se sera ainsi déclaré acquéreur définitif, la *British Queen* flottera dans le bassin aux risques et périls de la compagnie, jusqu'au moment du paiement et du changement de pavillon. Il ne faudra se départir de cette prétention, que si elle est repoussée d'une manière absolue, et que s'il peut être pourvu autrement à la garantie que nous devons avoir, qu'en définitive, le navire nous sera livré dans

un état parfait de conservation. Il est entendu également, que si le rapport des ingénieurs indiquait des réparations à faire exécuter au navire, vous donneriez à la compagnie le temps nécessaire pour les effectuer.

Si ce rapport était défavorable et faisait supposer que le navire n'est pas dans le bon état de conservation et de navigabilité requis par le contrat, ou qu'il ne pourrait être remis dans cet état qu'au moyen de réparations considérables, je vous prierais de vouloir suspendre toute exécution et m'en référer.

Dans l'hypothèse que l'examen ait un résultat favorable, je vous prierai de vouloir vous charger de faire payer le prix d'achat de 70,000 *l. st.*, au moyen d'un crédit qui, sur avis de votre part, vous sera ouvert chez M. de Rothschild frères.

Ce paiement pourra, si vous le jugez à propos, se faire par l'entremise de MM. Le Jeune et Van Notten, qui iront chercher les fonds, avec votre délégation, et les verseront aux mains de la compagnie contre quittance en votre nom, qu'ils vous remettront et qui me sera transmise.

Veillez avoir soin, Monsieur le Ministre, de ne faire le paiement qu'après l'accomplissement à votre pleine et entière satisfaction de toutes les conditions voulues par le contrat. Veillez notamment ne le faire qu'après la confection en bonne et due forme, et la remise entre vos mains d'un inventaire détaillé et complet du navire, et qu'après le transfert d'assurance et les formalités de réception, etc. La lettre de mer, nécessaire pour nationaliser le navire, vous sera envoyée sur avis de votre part.

En ce qui concerne la conduite du navire à Anvers, je ne puis aussi que me référer au contrat, quant aux conditions auxquelles elle doit se faire. M. Le Jeune pourra sans doute y présider. Il aura, à cet effet, à engager le personnel nécessaire pour le voyage. Je désire qu'il n'engage *définitivement* qu'un capitaine et les gens de service qu'il *serait impossible de se procurer en Belgique*. Il n'ignore pas que l'équipage, ou du moins une grande partie de l'équipage, pourra être fourni par la marine de l'État. Je désire d'ailleurs, que l'on prenne en Belgique tout le personnel qui, sans des inconvénients réels pour le service, peut y être choisi. Au surplus, le service ne devant, selon toute apparence, commencer que deux mois environ après l'arrivée du navire à Anvers, on aura tout le loisir pour recruter en Angleterre le personnel qui nous manquera en Belgique. De même, en tout ce qui regarde l'administration du service, je désire que l'on s'abstienne de recruter aucun employé en Angleterre, et cela par les considérations prérappelées. Mon intention est que l'administration soit organisée de la manière la plus économique possible.

Tout en me référant, ainsi que je l'ai fait plus haut, Monsieur le Ministre, aux clauses du contrat, pour la suite que comporte l'acceptation de la part du Gouvernement, je crois devoir vous engager à faire vos efforts pour obtenir, s'il se peut, mieux que leur exécution pure et simple. Ainsi, par exemple, veuillez vous efforcer d'obtenir de ces Messieurs, qu'ils ne livrent le navire qu'après y avoir fait faire toutes les réparations de nature à le remettre en quelque sorte *à neuf*, et qu'il reste jusqu'à la dernière extrémité à leurs risques et périls dans le port de Liverpool.

Il me reste une dernière demande à vous faire (et déjà elle a été d'après mes intentions, faite verbalement par M. Varlet à M. Drouet), c'est celle que le *coût* ou prix primitif de la *British Queen* soit vérifié, et qu'il soit constaté en bonne

et due forme. Le prix a été porté dans votre rapport du 23 mars dernier, à 95,000 *l. st.*, mais, selon toute apparence, je serai dans le cas d'en justifier devant les Chambres, et la pièce que je viens de demander devient dès-lors nécessaire.

J'espère, Monsieur le Ministre, que vous voudrez bien encore prêter votre concours à mon Département, pour la conclusion de cette affaire. Au besoin vous trouverez, comme toujours, en M. Le Jeune, les soins et le zèle qui peuvent vous aider à la conduire à bonne fin.

Je me persuade que les instructions qui précèdent suffiront, et qu'elles n'ont rien de trop absolu pour vous mettre à même de pourvoir à toutes les éventualités. Quant à ce dernier point, je crois devoir vous déclarer en terminant, Monsieur le Ministre, que je serai toujours disposé à m'en rapporter à votre prudence et à vos lumières, du soin de pourvoir à celles qui n'auraient pu être prévues.

Recevez, Monsieur le Ministre, les nouvelles assurances de ma haute considération.

*Le Ministre de l'Intérieur,*

**NOTHOMB.**

---

Londres, le 23 juillet 1841.

*A Monsieur le Ministre de l'Intérieur, à Bruxelles.*

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous transmettre ci-joint le rapport des ingénieurs de l'amirauté, qui ont, le 3 de ce mois, inspecté la *British Queen*.

Cette visite a eu lieu à la suite d'une démarche personnelle que j'ai faite auprès de lord Minto.

Je joins à ce rapport quelques autres pièces d'une date antérieure.

Agréé, etc.

SYLVAIN VAN DE WEYER.

A 1°.

Chantier de Woolwich, 6 juillet 1841.

*Au capitaine surintendant Philippe HOMBY.*

MONSIEUR,

Conformément à votre minute sur la lettre que sir John Barrow vous a adressée le 29 du mois dernier, j'ai l'honneur de porter à votre connaissance, pour l'information des Lords Commissaires de l'Amirauté, que j'ai inspecté de nouveau les machines, chaudières et les roues de la *British Queen*, bateau à vapeur, dans le Coburgh Dock, à Liverpool, et que, par suite d'un examen attentif, je suis d'avis qu'avec du soin et de la précaution on peut encore conserver les chaudières de 18 mois à 2 ans.

Les machines et les roues peuvent, à moins qu'il ne leur arrive quelque accident, durer plusieurs années sans exiger de réparations considérables, comme il est dit dans mon rapport du 4 mars dernier.

Il serait bon d'avoir prêt pour 1842, un appareil de nouvelles chaudières, afin de prévenir des retards dans le service du navire.

Une inspection soigneuse et attentive a fait reconnaître que les machines n'ont souffert aucun dommage quelconque pendant le temps qu'elles ont fonctionné,

et les chaudières et les roues sont dans un bon état , de manière à pouvoir être conservées pour la durée ci-dessus indiquée.

Tout l'appareil des machines est en état de supporter la mer, et sera , selon toute apparence , à même de pouvoir traverser l'Atlantique pendant 11 à 12 ans.

Les cylindres de ces machines ont 78 pouces de diamètre , et sont en bon état. Les pompes à air sont doublées de métal à canon , et les seaux sont de la même matière. Les condensateurs , de la fabrique patentée de M. Hall , sont dans un état parfait , et il ne paraît pas qu'il soit survenu aucun changement dans l'appareil , depuis l'inspection faite par moi à Blackwall , au jour précité.

Somme toute , je suis d'avis que les machines sont d'une bonne construction : les matériaux , de la meilleure qualité en tout point, et les proportions des diverses parties du navire observées avec exactitude.

J'ai l'honneur, etc.

JOHN KINGSTON.

---

A 2°.

Chantier de Woolwich, 6 juillet 1841.

MONSIEUR,

Conformément à la minute de M. Pinmouth , du 29 du mois dernier, sur la lettre de sir John Barrow. en date de la veille, et à la lettre de sir John Barrow, datée du 30, j'ai inspecté la *British Queen*, bateau à vapeur se trouvant à flot dans le Coburg Dock , à Liverpool , et j'ai l'honneur de vous informer que, dans mon opinion , le navire, quant à sa solidité , sa force et à sa manière d'être en général , est dans un état aussi satisfaisant que lorsqu'il a été inspecté par moi le 4 mars dernier.

D'après le désir de M. Le Jeune , j'ai dressé un certificat de l'examen que je viens de terminer de la *British Queen*, et j'ai l'avantage de vous le remettre ci-joint.

J'ai l'honneur, etc.

R. ABETHELL.

---

A 3°.

Chantier de Woolwich, 6 juillet 1841.

Je certifie par les présentes que j'ai soigneusement examiné la *British Queen*, bateau à vapeur se trouvant à flot dans le Coburg Dock à Liverpool , afin de constater s'il était encore dans le même état quant à sa solidité , sa force et son *efficience*, que lors de ma première inspection, qui eut lieu le 4 mars dernier.

Dans cette opération, je dirigeai d'abord mon attention sur les parties du navire où l'on peut reconnaître sa solidité et sa force, en d'autres termes, dans le sens de sa longueur. Les têtes de bordages dans la partie supérieure des côtés, de même que celles des gouttières et du pont, ne semblent avoir cédé en aucune manière; elles sont au contraire aussi serrées et en aussi bon état que si le navire n'avait pas encore été en mer. Le cuivre de carène, quant à la partie du moins qui est visible au-dessus de l'eau, est remarquablement uni et sans plis (et j'ai appris qu'il en est de même de la partie qui est sous l'eau); ce qui ne peut exister que pour un fort navire, après avoir été exposé à de forts coups de vent. — Pour rendre encore ma satisfaction plus complète à l'égard de la force du navire dans le sens de sa longueur, j'avais fait enlever quelques lames de cuivre sur chaque côté, juste entre le milieu du vaisseau et l'avant (c'est là qu'on peut supposer que s'exerce la plus forte pression sur un navire pendant le tangage), et je trouvai le calfatage ferme et sec. — On enleva également un peu d'étoupe dans d'autres parties des préceintes, non loin de la même région, et après examen, on reconnut aussi qu'elle était sèche. — Le navire ayant récemment été placé dans un bassin et levé sur des poulies, s'il avait été forcé ou qu'il eût fléchi, on s'en serait aperçu en cette circonstance. Mais il résulte des informations que je me suis procurées auprès du charpentier qui travailla au navire, que rien de semblable n'a été remarqué.

Les courbes des second, premier et faux ponts, de même que les pièces qui les composent, et les gouttières, me paraissent, après un examen très-minutieux, être parfaitement assurées, n'ayant ni souffert ni travaillé sur leurs attaches, et montrant ainsi que la liaison entre les baux et le côté du vaisseau est forte et efficace.

Les parties principales du navire qui furent examinées à cette occasion, sont les cales d'avant et d'arrière, la chambre de la machine, l'intérieur des magasins à charbon, le faux pont et les premier et deuxième ponts, les préceintes et les montants.

Quoique le navire soit presque neuf, je pris la précaution de le faire sonder et forer en plusieurs endroits, et je le trouvai, comme on devait s'y attendre, parfaitement sain.

En résumé, mon opinion est que la *British Queen* ne s'est détériorée sous aucun rapport depuis mon inspection du 4 mars dernier, qu'elle doit au contraire, par la force de sa construction et la qualité des matériaux, inspirer la plus entière confiance à l'égard de l'accomplissement assuré des services qu'on attend d'elle.

Les bois qui ont servi à sa construction sont de la meilleure espèce et qualité, c'est-à-dire, chêne anglais, chêne d'Afrique, sapin de la Baltique et cèdre. Pour ces motifs et à cause du soin qu'on a apporté dans l'exécution du travail, je considère la *British Queen* comme devant être un navire de durée.

R. ABETHELL.

We the undersigned declare that we have carefully inspected the steam ship *British Queen*, lying in the Coburg dock, Liverpool, and find that she is in

Length between perpendiculars . . . . .	237 feet.
Do from figure head to taffrail . . . . .	275 »
Beam to outside of bends . . . . .	40 » 2 inch.
Breadth over paddle boxes . . . . .	64 »
Depth to main deck . . . . .	27 » 1 inch.

With a poop between 80 and 90 feet long, 7 feet high.

We find the ship divided into several compartments viz. The fore hold fore coal hold, engine and boiler room, after coal hold, and after hold; that she has three decks, viz : lower deck, middle and upper decks, all properly beamed, and supported with wood and iron stanchions, a poop deck and top gallant fore-castle.

Having made a general examination of the hull, we find that the frame of the vessel is composed of sound english oak, timbers of sufficient size properly squared, that the beams are of proper lengths and secured to the side of the ship with iron hanging knees, that she is trussed in the most approved manner with iron trusses in one direction and oak trusses in the opposite, after the mode adopted in her Majesty's navy, and that all the trusses are well bolted and secured to every frame with bolts secured outside and inside to strong metal washers. The breast hooks are under each deck of strong oak timber of sufficient size and well bolted, and in the fore hold of strong iron made to the shape of the bows, and that she is fitted with strong iron crutches in the after hold. The windlass is made upon Tysacks patent plan, and of good strong and sufficient materials, the bitts, carrick bitts, pall bitts of strong oak timber, the shelf pieces under beams of african teak wood.

The water ways of Baltic fir, all bolted through every timber with one inch bolts.

The stem, apron, dead wood and cutwater of good oak of sufficient size, the stern post, sternson and dead work aft of strong oak timber.

The keel is seasoned elm timber of sufficient size and strength, the false keel of American elm timber.

The outside plank is composed in the bottom of the best Quebec rock elm timber up to the ten feet water mark, above that to the bends of best baltic fir, the bends are of african oak, all properly bolted and secured to the timbers and inside work.

The deck plank in lower, upper and middle decks, is of the best quality of baltic fir, secured to the beams with copper nails on all the weather decks and with iron on the middle and lower.

The ship is well bolted with copper bolts up to the sixteen feet water mark and with iron bolts above that to the gunwale. The copper bolts and iron knees good quality, of sufficient strength, and in sufficient number.

The caulking is in good order above and below the copper.

The ship is sheathed with strong copper of the best quality over patent felt and

we certify that the ship is well and faithfully built, bolted and fastened according to the most approved practice of wooden shipbuilding and after the manner practised in Her Majesty's dock yards, that she has no symptom of decay or dry rot in her timbers or planking that she is strong and sufficient for all purposes of steam navigation, that her model combines in the best manner strength and capacity for fuel and cargo, and that she is in a fit and seaworthy condition, ready to receive cargo for North America or for any part of the world, and if no accident occurs to her she may run safely for many years to come.

HUMBLE AND MILEVEST.

J. H. ROYDEN, *Ship builder.*

*C.*

Liverpool, 24 may 1841.

We the undersigned having been requested by Mac Gregor Laird, Esq., to survey the steam ship *British Queen*, lying in the Queen's Graving dock, n<sup>o</sup> 2, in consequence of her being ready for survey to the Belgian Government, do hereby certify that we have carefully examined the said vessel, and find that she has not received any damage, except the copper sheathing being rubbed off part of the starboard side of the false keel, and that every other part appears in perfect order, and that the said vessel does not appear to be hogged or strained, and that we consider the model of the vessel very superior and her strength quite sufficient for all purposes.

HUMBLE AND MILEVEST.

J. H. ROYDEN, *Ship builder.*

*D.*

Liverpool, 3 july 1841.

I the undersigned having been requested to survey and inspect the steam ship *British Queen*, as she now lies in the Coburg dock at the port of Liverpool for particulars of which I refer as under.

**DIMENSIONS.**

Length, for measurement . . . . .	237 feet.
Do including figure head and taffrail . . . . .	275 "
Beams to the outside of the bends . . . . .	40 " 2 inch.
Breadth over the paddle boxes . . . . .	64 "
Depth from the under part of the main deck . . . . .	27 " 1 inch.

With a poop about 90 feet long and 7 feet high. The vessel is divided into five compartments, has 3 decks, viz: lower, middle, and upper deck all of which are properly beamed, kneed, and well supported with wood and iron stanchions and well connected to the poop deck and topgallant forecastle.

On a minute and careful inspection, I find that the said vessel in her hull is in every respect built of the best materials, and the workmanship is equally good. The beams and knees trussed in the most approved manner and well connected to the sides of the ship, that she is well connected in the bows and after part with hooks and riders of wood and iron, and in the after run is well connected with iron crutches.

That her windlass, bitts and purchase are in every respect good and substantial and fit upon the most improved principal. That she has shelf pieces or strugers of extraordinary size well fitted under the beams, that the plank to the light water mark is composed of the best rock elm, from the light water mark to the bends of the best baltic fir. The bends are of African oak, well worked, fitted and properly secured, with bolts to the inside clamps.

The decks are of baltic fir, well secured to the beams with bolts and nails. The ship is copper fastened to the bends, from thence to the gunwale with iron, the whole of the bolts are sufficient in number and size and are of the best quality.

The ship is sheathed with heavy copper of the best quality and I do hereby certify that the ship is well and faithfully built and well fastened both with wood and iron fastenings, and that at this time she has no appearance of decay in the timber or plank, that the vessel is a good model and sufficiently strong for any purpose of steam navigation and fit to proceed with a cargo and passengers, across the Atlantic or to any part of the world for a number of years with perfect safety.

PETER CATO, *Ship builder.*

*E.*

Liverpool, 6 July 1841.

To JULES LE JEUNE, *Esq.*

SIR,

In accordance with your wish we have inspected the engines of the *British Queen* steam ship, and find that they have 77 3/4 inches diam. cylinders and 7 feet stroke : metallic elastic packed pistons, brass slide valves, brass lined air pumps with brass buckets and valves, Hall's patent condensers, full length cast iron foundation plates, cast iron framing and side levers, wrought iron cranks, cross heads, cross tails, connecting and side rods, piston rods, main centres for side evers, parallel motions and valve rods : wrought iron paddle shafts, paddle wheels having three cast iron centres on each with wrought iron arms and rings. We find the engines very substantial and in very good order, the cylinders very smooth, the slide valve faces in good order, the journals of the shafts, etc. very good, Hall's condensers very clear and in good condition, indeed we do not think it at all necessary to say more than the engines are now in every respect ready for a voyage to America and with slight adjustment from time to time will be

efficient for several years, in all probability 8 or 10. The boilers are in good order and we think will require very little repair for ten years if properly attended to.

We are,

SIR,

Your most obed. serv<sup>ts</sup>.

H. FORRESTER and Co.

---

F.

Liverpool, 13 aug<sup>t</sup> 1841.

To Will. LE JEUNE, Esq.

DEAR SIR,

Having on the arrival here in July 1839 of the *British Queen*, on her way to London after having been supplied with her engines, been induced at the request of Mr Mac Gregor Laird and Mr Pirn to accompany them in her on her passage to London, I felt a desire to see her engines again before her final departure from this country, and accordingly went on board on Saturday and was glad to find the engines under the care of the engineer first appointed to them, and that the state of which did him much credit, and having been highly satisfied with their performance in the voyage I had in her, I could not discover that they were in any respect in the slightest degree impaired, and entertain full assurance that they will continue for many years with ordinary attention to give every possible satisfaction in their working. I may add that I cannot avoid experiencing a little regret that she is no longer to grace our port, however we must endeavour to replace her. If I have not the pleasure of seeing you again before your departure, I wish you your health and happiness remaining.

DEAR SIR,

Your's respectfully,

WILL. FAWCET.

---

D'après les instructions reçues du Gouvernement belge , et à l'effet de vérifier le coût primitif du navire *British Queen* , cejourd'hui dix-sept août 1841 , ont été transportés à la légation belge , Weymouth street , pour être soumis à mon inspection, les grand-livre , journal et livre de caisse de la *British and American Steam navigation Company* , desquels il appert :

Que les titres du grand-livre intitulés , *Steam Ship British Queen* , cap. R. Roberts , fol. 127 et par transport fol. 128 , 129 , 33 et 34 , présentent par balance , un total de quatre-vingt-quinze mille six cent et vingt-deux livres 13 sh. 6 d. sterling.

Que les postes inscrits sur ces folios du grand-livre sont tous relatifs aux frais et construction du navire , achat et placement des machines , ameublement et appropriation des cabinets, construction de la dunette , lancement du navire , dépenses premières de fournitures et mise en état de prendre la mer , etc. , non compris les provisions de bord , vivres et liqueurs.

Que le compte ci-dessus du navire n'a point été débité des intérêts des sommes payées avec les fonds de la compagnie , pendant sa construction et jusqu'à ce jour , à l'exception d'une somme de *l. st. 1799 . 1 . 5* (*dix-sept cent quatre vingt-dix-neuf livres 1 sh. 5 d. sterling.*) transférés du compte principal d'intérêts et résultant de comptes courants avec divers fournisseurs.

Que chaque voyage de la *British Queen* a un compte spécial au grand-livre , dans lequel sont inscrits toutes les dépenses relatives au voyage et aux opérations nécessaires à la suite d'une traversée ; conséquemment , qu'il paraît évident que la somme de *l. st. 95,622 . 13 . 6* est réellement la première mise dehors.

Que l'examen du journal et du livre de caisse pour l'explication des postes transcrits au grand-livre , a démontré la réalité du coût primitif du navire , et finalement , que tous ces livres paraissent parfaitement tenus et conformément aux usages commerciaux.

En foi de quoi , j'ai signé le présent certificat.

Fait à la légation belge à Londres , le 17 août 1841.

*Le Ministre Plénipotentiaire et envoyé extraordinaire  
de S. M. le Roi des Belges ,*

SYLVAIN VAN DE WEYER.

*Certifié conforme ,*

JULES LE JEUNE.

ANNEXE I.

---

Entre le Gouvernement Belge, représenté par M. le Ministre de l'Intérieur,  
d'une part,

Et MM. Jules LE JEUNE et CATEAUX-WATTEL, d'autre part,

A été convenu ce qui suit :

ART. 1<sup>er</sup>.

Le Gouvernement Belge ayant acquis le navire la *British Queen*, pour l'établissement d'un service régulier de navigation à vapeur entre Anvers et New-York, déclare remettre et confier ce navire aux mains des comparants de deuxième part, pour servir provisoirement à l'établissement dudit service, d'après le mode et les conditions indiqués ci-après, ce que déclarent accepter lesdits comparants.

L'entreprise prendra pour titre : *Service Belge de navigation à vapeur entre Anvers et New-York*.

ART. 2.

Un fonds de roulement de deux cent mille francs sera fourni par les comparants de deuxième part.

Ce fonds sera versé au fur et à mesure des besoins de l'entreprise, en vertu de décisions du conseil général, approuvées par le Ministre de l'Intérieur.

Les versements effectués porteront intérêt à raison de cinq pour cent l'an.

Les autres fonds nécessaires au service seront fournis par le Gouvernement.

ART. 3.

Le Gouvernement garantit aux susdits comparants le remboursement des fonds versés, principal et intérêts.

Le Gouvernement aura le droit d'anticiper ce remboursement en prévenant trois mois d'avance.

ART. 4.

Les comparants de deuxième part déclarent accepter l'administration de l'entreprise. Ils formeront à eux deux le conseil d'administration.

ART. 5.

Les administrateurs recevront, à titre d'indemnité et jusqu'à concurrence d'une somme annuelle *maxima* à déterminer par le Ministre de l'Intérieur, après avoir entendu le conseil général, un tantième de deux pour cent sur le produit des transports. Le montant de cette indemnité pourra, sur l'avis du conseil général, être modifié par le Ministre.

Les administrateurs sont en outre indemnisés, d'après le mode à déterminer ultérieurement par le Ministre, de leurs frais de voyage, quand ceux-ci ont lieu pour affaire de service et avec l'agrément de Monsieur le Gouverneur de la province ou du Ministre.

ART. 6.

En cas de démission ou de décès d'un administrateur, le Gouvernement lui nomme, s'il y a lieu, un successeur.

ART. 7.

Les actes ou pièces quelconques émanant de l'administration, sont signées par un ou par deux administrateurs. Les actes qui engagent l'entreprise sont signés par les deux administrateurs, ou à défaut de l'un d'eux par un administrateur et par un des commissaires, délégué par le comité de surveillance, à la satisfaction du Gouvernement.

ART. 8.

Sur l'invitation du Ministre de l'Intérieur, les administrateurs fournissent respectivement un cautionnement de quinze mille francs.

Tout ce qui a trait au dépôt et à la restitution de ce cautionnement sera réglé par le conseil général.

ART. 9.

La gestion des administrateurs est surveillée par un comité composé de cinq membres nommés par le Ministre de l'Intérieur et agissant d'après ses instructions. Ce comité élit dans son sein un président. Il a en tout temps ( lui ou l'un ou l'autre de ses membres en particulier ) le droit de prendre connaissance de tous les comptes et livres et de toutes les opérations de l'entreprise ; d'inspecter son matériel et généralement d'exercer une surveillance illimitée. Le comité peut déléguer plus spécialement cette surveillance ou l'une ou l'autre partie du service, à l'un ou à plusieurs de ses membres. Le comité peut s'aider du concours d'hommes spéciaux dans l'accomplissement de sa mission.

Le comité de surveillance se réunit soit à Anvers, soit à Bruxelles, sur convocation de son président.

ART. 10.

La haute direction de l'entreprise appartient au conseil général.

Ce conseil se compose des administrateurs et des cinq membres du comité de surveillance. Il est présidé par le président du comité de surveillance.

Quand M. le Gouverneur de la province assiste à ses délibérations, la présidence lui est dévolue de droit.

Les délibérations du conseil général se prennent à la majorité des voix ; celle du président est prépondérante en cas de partage. Aucune décision ne peut être prise si cinq membres, dont trois commissaires, ne sont présents. En l'absence du président, la présidence est dévolue au membre le plus âgé du comité.

Il se réunit sur convocation de son président ou sur invitation de M. le Gouverneur de la province.

Il est tenu procès-verbal de ses délibérations et de toutes les dispositions qu'il prend.

Les actes émanant du conseil général sont signés par le président et par un membre délégué de ce conseil.

**ART. 11.**

Le conseil général règle amiablement ou par arbitres toutes les contestations qui pourraient surgir ; celles qu'il jugera convenable de porter devant les tribunaux seront suivies par le conseil d'administration.

**ART. 12.**

Le conseil général arrête toutes les dispositions et tous les règlements nécessaires pour le service. Le conseil d'administration est tenu de s'y conformer.

Sont soumises à l'approbation du Ministre de l'Intérieur, les dispositions relatives,

- 1<sup>o</sup> Au taux du fret des marchandises et du prix des places des passagers ;
- 2<sup>o</sup> Au nombre et à l'ordre des départs annuels, ainsi qu'à l'organisation des agences et aux frais de celles-ci ;
- 3<sup>o</sup> Aux approvisionnements de charbon de terre ;
- 4<sup>o</sup> A l'assurance du navire, aux grosses réparations et au remplacement du matériel ;
- 5<sup>o</sup> A la comptabilité de l'entreprise et au choix du caissier chez lequel seront versés les fonds en compte courant ;
- 6<sup>o</sup> A la composition, au nombre et au traitement du personnel de l'entreprise.

Néanmoins la nomination et la révocation de ce personnel et des agents et courtiers, se font par le conseil général, sur la proposition du conseil d'administration. Toute disposition de cette nature est portée à la connaissance du Ministre de l'Intérieur et du Gouverneur de la province.

**ART. 13.**

En cas d'urgence démontrée, le conseil d'administration prend, sans le concours du conseil général, mais après en avoir conféré avec les membres du comité résidant à Anvers, les dispositions que réclame impérieusement l'intérêt du service.

Il rend immédiatement compte au président du conseil général des dispositions de cette nature. Le conseil général peut les rapporter ou les modifier, s'il y a lieu.

**ART. 14.**

Le conseil général détermine le courtier de l'entreprise. Il peut, avec l'approbation du Ministre de l'Intérieur, traiter à forfait avec lui pour le service du navire, pour la tenue des écritures et généralement pour tous les soins que com-

porte le service. Dans ce cas, le courtier pourra être tenu de fournir aussi les locaux et magasins nécessaires. Le conseil général règlera, dans ce même cas, l'ordre de la comptabilité du courtier et le cautionnement qu'il aura à fournir.

Le courtier sera sous les ordres immédiats de l'administration.

ART. 15.

Chaque année, le conseil d'administration arrête, à la date du 31 décembre, les comptes de l'entreprise, et fait le rapport des opérations pendant l'année écoulée.

Ces comptes sont vérifiés par le comité de surveillance et approuvés par lui, s'il y a lieu. Son approbation servira de décharge à l'administration.

Le conseil général règle le mode et l'époque des versements au Trésor du produit des opérations.

ART. 16.

Sur les frais généraux sont imputés les émoluments de l'administration, ainsi que les jetons de présence et les frais de déplacement des commissaires. Ces jetons et frais de déplacement seront déterminés par le Ministre.

ART. 17.

Le Gouvernement peut, le conseil général entendu, et en prévenant les administrateurs six mois au moins d'avance, résilier les arrangements résultant des présentes.

Cette résiliation pourra avoir lieu immédiatement, dans le cas où le Gouvernement jugerait à propos de mettre un terme à l'exploitation de l'entreprise.

Fait en double à Anvers, le vingt-sixième jour du mois de novembre 1800 quarante et un.

NOTHOMB.

CATEAUX-WATTEL.

JULES LE JEUNE.

---

*Calculs tendant à établir qu'en acquérant les deux navires et en les exploitant, le Gouvernement ne sort pas des limites des crédits alloués par la loi du 29 juin 1840, ni par conséquent des pouvoirs que lui donne cette loi. (Ouverture de la négociation à Londres jusqu'à la conclusion de la convention du 3 avril 1841.)*

---

OBSERVATIONS DE NATURE A FACILITER L'INTELLIGENCE DES QUATRE TABLEAUX  
QUI SUIVENT.

Le prix d'achat s'élève à la somme de 3,616,200 francs.

Le capital de roulement est supposé de 760,000 francs.

Ce sont ces deux sommes qu'il s'agit d'amortir en faisant le service des intérêts, avec les quatorze annuités de 400,000 francs.

Il résulte des calculs que, pour le capital d'achat, il y aurait eu un déficit de 408,129 francs, pour le fonds de roulement un déficit de fr. 4,453. 48 c<sup>s</sup>, lesquels déficits étaient plus que compensés par la valeur des navires.

Partant de là, la convention d'achat du 17 mars 1841 a été considérée comme non sujette à la ratification des Chambres, et la convention du 3 avril pour l'exploitation a été conclue.

Dès lors, la question qu'on s'était réservé d'examiner, à savoir s'il fallait en référer à la Législature, fut définitivement considérée comme résolue dans un sens négatif.

*N.B.* Il est à remarquer que, si la convention du 3 avril 1841 a porté le fonds de roulement de 760,000 francs à 790,000, c'est qu'on y a ajouté 30,000 francs de cautionnement. ( Voir art. 2 du contrat. )



TABLEAU de l'amortissement de 760,000 francs capital de roulement,  
intérêts 5 p. o/o.

ANNÉES.	CAPITAL DE ROULEMENT à amortir.	INTÉRÊT 5 % à payer sur le capital DE ROULEMENT diminué progressivement par l'amortissement.	AMORTISSEMENT ANNUEL.	TOTAL des intérêts de L'AMORTISSEMENT à payer annuellement. — Subside A.	NOMBRE D'ANNÉES.
1 <sup>re</sup> année .	760,000 » 57,000 »	Aucun.	57,000 »	57,000	1 <sup>re</sup> année.
2 <sup>me</sup> — .	703,000 » 51,570 »	35,150 »	51,570 »	86,720	2 <sup>me</sup> —
3 <sup>me</sup> — .	651,430 » 51,868 50	32,571 50	51,868 50	84,440	3 <sup>me</sup> —
4 <sup>me</sup> — .	609,561 50 52,181 92	29,973 08	52,181 92	82,160	4 <sup>me</sup> —
5 <sup>me</sup> — .	547,379 58 52,511 02	27,363 93	52,511 02	79,380	5 <sup>me</sup> —
6 <sup>me</sup> — .	494,868 86 52,856 57	24,743 43	52,856 57	77,600	6 <sup>me</sup> —
7 <sup>me</sup> — .	442,011 99 53,219 40	22,100 60	53,219 40	75,320	7 <sup>me</sup> —
8 <sup>me</sup> — .	388,792 89 53,600 33	19,439 62	53,600 33	73,040	8 <sup>me</sup> —
9 <sup>me</sup> — .	335,192 21 54,000 39	16,759 61	54,000 39	70,760	9 <sup>me</sup> —
10 <sup>me</sup> — .	281,191 82 54,420 41	14,059 59	54,420 41	68,480	10 <sup>me</sup> —
11 <sup>me</sup> — .	226,771 41 54,861 43	11,333 57	54,861 43	66,200	11 <sup>me</sup> —
12 <sup>me</sup> — .	171,909 98 55,324 50	8,593 50	55,324 50	63,920	12 <sup>me</sup> —
13 <sup>me</sup> — .	116,585 48 55,810 73	5,829 27	55,810 73	61,640	13 <sup>me</sup> —
14 <sup>me</sup> — .	60,774 75 56,321 27	3,033 73	56,321 27	59,360	14 <sup>me</sup> —
DÉFICIT. .	4,453 48				

TABLEAU de l'amortissement de 143,500 l. st. à

ANNÉES.	CAPITAL D'ACHAT à AMORTIR.	INTÉRÊT 5 % à payer sur LE CAPITAL D'ACHAT diminué progressivement par l'amortissement.	SUBSIDE ANNUEL. B.	SOMME ANNUELLE d'amortissement sur le CAPITAL D'ACHAT, intérêts défalqués	NOMBRE D'ANNÉES.
1 <sup>er</sup> mai 1841 . .	3,616,200 343,000	Aucun.	343,000	343,000	1 <sup>er</sup> année . .
1 <sup>er</sup> mai 1842 . .	3,273,200 149,620	163,660	313,260	149,620	2 <sup>me</sup> — . .
1 <sup>er</sup> mai 1843 . .	3,123,580 159,381	156,179	315,560	159,381	3 <sup>me</sup> — . .
1 <sup>er</sup> mai 1844 . .	2,964,199 169,635	148,205	317,840	169,635	4 <sup>me</sup> — . .
1 <sup>er</sup> mai 1845 . .	2,794,564 180,395	139,725	320,120	180,395	5 <sup>me</sup> — . .
1 <sup>er</sup> mai 1846 . .	2,614,169 191,695	130,705	322,400	191,695	6 <sup>me</sup> — . .
1 <sup>er</sup> mai 1847 . .	2,422,474 203,560	121,120	324,680	203,560	7 <sup>me</sup> — . .
1 <sup>er</sup> mai 1848 . .	2,218,914 216,015	110,945	326,960	216,015	8 <sup>me</sup> — . .
1 <sup>er</sup> mai 1849 . .	2,002,899 229,100	100,140	329,240	229,100	9 <sup>me</sup> — . .
1 <sup>er</sup> mai 1850 . .	1,773,799 242,835	88,685	331,520	242,835	10 <sup>me</sup> — . .
1 <sup>er</sup> mai 1851 . .	1,530,964 257,255	76,545	333,800	257,255	11 <sup>me</sup> — . .
1 <sup>er</sup> mai 1852 . .	1,273,709 272,395	63,685	336,080	272,395	12 <sup>me</sup> — . .
1 <sup>er</sup> mai 1853 . .	1,001,314 288,295	50,065	338,360	288,295	13 <sup>me</sup> — . .
1 <sup>er</sup> mai 1854 . .	713,019 304,990	35,650	340,640	304,990	14 <sup>me</sup> — . .
DÉFICIT . .	408,129				

fr. 25-20 c'. (fr. 3,616,200), à 5 pour cent.

	TOTAL DES INTÉRÊTS et de LA SOMME d'amortissement.	MONTANT du SUBSIDE ANNUEL.	NOMBRE D'ANNÉES.	Observations.
Amortissement. . .	343,000	} 343,000	1 <sup>re</sup> année.	
Intérêts . . . . .	000,000			
Amortissement. . .	149,620	} 313,280	2 <sup>me</sup> —	
Intérêts . . . . .	163,660			
Amortissement. . .	159,381	} 315,360	3 <sup>me</sup> —	
Intérêts . . . . .	156,179			
Amortissement. . .	169,633	} 317,840	4 <sup>me</sup> —	
Intérêts . . . . .	148,205			
Amortissement. . .	180,393	} 320,120	5 <sup>me</sup> —	
Intérêts . . . . .	139,725			
Amortissement. . .	191,693	} 322,400	6 <sup>me</sup> —	
Intérêts . . . . .	130,705			
Amortissement. . .	203,560	} 324,680	7 <sup>me</sup> —	
Intérêts . . . . .	121,120			
Amortissement. . .	216,015	} 326,960	8 <sup>me</sup> —	
Intérêts . . . . .	110,945			
Amortissement. . .	229,100	} 329,240	9 <sup>me</sup> —	
Intérêts . . . . .	100,140			
Amortissement. . .	242,633	} 331,520	10 <sup>me</sup> —	
Intérêts . . . . .	88,885			
Amortissement. . .	257,233	} 333,800	11 <sup>me</sup> —	
Intérêts . . . . .	76,565			
Amortissement. . .	272,393	} 336,080	12 <sup>me</sup> —	
Intérêts . . . . .	63,685			
Amortissement. . .	288,293	} 338,360	13 <sup>me</sup> —	
Intérêts . . . . .	50,065			
Amortissement. . .	304,990	} 340,640	14 <sup>me</sup> —	
Intérêts . . . . .	35,650			

*RÉCAPITULATION des subsides sous lettres A et B, devant former chaque année la somme de 400,000 francs.*

1841	1 <sup>re</sup> année.	Subside . A.	57,000	400,000	1 <sup>re</sup> année.
		— . B.	343,000		
1842	2 <sup>me</sup> — . . .	— . A.	86,720	400,000	2 <sup>me</sup> —
		— . B.	313,280		
1843	3 <sup>me</sup> — . . .	— . A.	84,440	400,000	3 <sup>me</sup> —
		— . B.	315,560		
1844	4 <sup>me</sup> — . . .	— . A.	82,160	400,000	4 <sup>me</sup> —
		— . B.	317,840		
1845	5 <sup>me</sup> — . . .	— . A.	79,880	400,000	5 <sup>me</sup> —
		— . B.	320,120		
1846	6 <sup>me</sup> — . . .	— . A.	77,600	400,000	6 <sup>me</sup> —
		— . B.	322,400		
1847	7 <sup>me</sup> — . . .	— . A.	75,320	400,000	7 <sup>me</sup> —
		— . B.	324,680		
1848	8 <sup>me</sup> — . . .	— . A.	73,040	400,000	8 <sup>me</sup> —
		— . B.	326,960		
1849	9 <sup>me</sup> — . . .	— . A.	70,760	400,000	9 <sup>me</sup> —
		— . B.	329,240		
1850	10 <sup>me</sup> — . . .	— . A.	68,480	400,000	10 <sup>me</sup> —
		— . B.	331,520		
1851	11 <sup>me</sup> — . . .	— . A.	66,200	400,000	11 <sup>me</sup> —
		— . B.	333,800		
1852	12 <sup>me</sup> — . . .	— . A.	63,920	400,000	12 <sup>me</sup> —
		— . B.	336,080		
1853	13 <sup>me</sup> — . . .	— . A.	61,640	400,000	13 <sup>me</sup> —
		— . B.	338,360		
1854	14 <sup>me</sup> — . . .	— . A.	59,360	400,000	14 <sup>me</sup> —
		— . B.	340,640		

TABLEAU du tirage des 700 actions.

				ACTIONS.	
Subside de la 1 <sup>re</sup> année . .		57,000	»		
Id. 2 <sup>me</sup> — . .		51,570	»		
		108,570	»		
		108,000	»	108	Amorties à la 2 <sup>me</sup> année.
	Solde	570	»		
Id. 3 <sup>me</sup> — . .		51,868	50		
		52,438	50		
		52,000	»	52	Id. 3 <sup>me</sup> —
	Solde	438	50		
Id. 4 <sup>me</sup> — . .		52,181	92		
		52,620	42		
		52,000	»	52	Id. 4 <sup>me</sup> —
	Solde	620	42		
Id. 5 <sup>me</sup> — . .		52,511	02		
		53,131	44		
		53,000	»	53	Id. 5 <sup>me</sup> —
	Solde	131	44		
Id. 6 <sup>me</sup> — . .		52,856	57		
		52,988	01		
		52,000	»	52	Id. 6 <sup>me</sup> —
	Solde	988	01		
Id. 7 <sup>me</sup> — . .		53,219	40		
		54,207	41		
		54,000	»	54	Id. 7 <sup>me</sup> —
	Solde	207	41		
Id. 8 <sup>me</sup> — . .		53,800	38		
		53,807	79		
		53,000	»	53	Id. 8 <sup>me</sup> —
	Solde	807	79		
Id. 9 <sup>me</sup> — . .		54,000	39		
A REPORTER. . . fr.		54,808	18		
	A REPORTER. . .			424	

				ACTIONS.	
		REPORT . . . .		424	
REPORT. . . . fr.		54,808 18			
		54,000 "			
		Solde	808 18	54	Amorties à la 9 <sup>me</sup> année.
Subside de la 10 <sup>me</sup> année. .		54,420 41			
		55,228 59			
		55,000 "			
		Solde	228 59	55	Id. 10 <sup>me</sup> —
Id. 11 <sup>me</sup> — . .		54,861 43			
		55,090 02			
		55,000 "			
		Solde	90 02	55	Id. 11 <sup>me</sup> —
Id. 12 <sup>me</sup> — . .		55,824 50			
		55,414 52			
		55,000 "			
		Solde	414 52	55	Id. 12 <sup>me</sup> —
Id. 13 <sup>me</sup> — . .		55,810 73			
		56,225 25			
		56,000 "			
		Solde	225 25	56	Id. 13 <sup>me</sup> —
Id. 14 <sup>me</sup> — . .		56,321 27			
		56,546 52			
		56,000 "			
		Solde	546 52	56	Id. 14 <sup>me</sup> —
DÉFICIT. . . . fr.		4,453 48			
		5,000 00			
				5	Id.
				760	

## RÉCAPITULATION.

2 <sup>me</sup> année . . . .	1842	108	Actions amorties.
3 <sup>me</sup> — . . . .	1843	52	Id.
4 <sup>me</sup> — . . . .	1844	52	Id.
5 <sup>me</sup> — . . . .	1845	53	Id.
6 <sup>me</sup> — . . . .	1846	52	Id.
7 <sup>me</sup> — . . . .	1847	54	Id.
8 <sup>me</sup> — . . . .	1848	53	Id.
9 <sup>me</sup> — . . . .	1849	54	Id.
10 <sup>me</sup> — . . . .	1850	55	Id.
11 <sup>me</sup> — . . . .	1851	55	Id.
12 <sup>me</sup> — . . . .	1852	55	Id.
13 <sup>me</sup> — . . . .	1853	56	Id.
14 <sup>me</sup> — . . . .	1854	61	Id.
		<b>760</b>	Actions remboursées avec un déficit de fr. 4,455 48 c. sur le dernier subside alloué.

102

## TABLE DES MATIÈRES

CONTENUES DANS

## LE COMPTE RENDU DE L'EXÉCUTION DE LA LOI DU 29 JUIN 1840,

RELATIVE

## A LA NAVIGATION TRANSATLANTIQUE A VAPEUR.

	PAGES.
Division du rapport. — Sommaire des paragraphes . . . . .	1— 2
§ 1 <sup>er</sup> . Loi du 29 juin 1840 : texte . . . . .	3
§ 2. Première tentative pour l'exécution de la loi. — Trois propositions antérieures à la promulgation de la loi : <i>Cateaux-Wattel et consorts</i> ; <i>Durozelle et comp<sup>r</sup>.</i> ; <i>la Société anversoise</i> . — Proposition nouvelle du 5 août : <i>Colden</i> . (De juillet à la fin de décembre 1840) . . . . .	3— 5
§ 3. Nouvelle tentative pour l'exécution de la loi du 29 juin 1840. — Convention du 17 mars 1841, pour l'achat du <i>President</i> et de la <i>British Queen</i> . — Convention du 3 avril pour la constitution d'une société chargée de l'exploitation du service. (Du mois de janvier au 13 avril 1841) . . . . .	5— 7
§ 4. Changement ministériel. — État de la question à cette date : 13 avril 1841.	7
§ 5. Ratification. — Nouveau mode de paiement. — Perte du <i>President</i> . — Maintien de la ratification quant à la <i>British Queen</i> . (Du 13 avril au 9 septembre 1841). . . . .	8— 9
§ 6. Arrivée de la <i>British Queen</i> . — Nécessité d'une convention nouvelle pour l'exploitation du service. — Mesures prises pour commencer le service au printemps de 1842. (9 septembre au 26 novembre 1841) . . . . .	9—11
§ 7. Comparaison entre les deux modes de paiement. — <i>Premier mode de paiement</i> . — <i>Deuxième mode de paiement</i> . . . . .	11 12
§ 8. Récapitulation . . . . .	ib.

## DEUX QUESTIONS DE DROIT :

1 <sup>o</sup> La loi du 29 juin 1840 pouvait-elle recevoir son exécution par l'acquisition aux frais de l'État d'un seul ou de plusieurs navires? . . . . .	12—13
2 <sup>o</sup> Le prix d'acquisition pouvait-il être payé en anticipant sur les annuités de 400,000 francs, allouées pour 14 ans? . . . . .	13

## DEUX QUESTIONS DE FAIT :

Le navire la <i>British Queen</i> est-il propre au service auquel on le destine, et offre-t-il toutes les garanties désirables? . . . . .	13
Un seul navire peut-il suffire, au moins provisoirement, à la navigation entre Anvers et New-Yorck? . . . . .	ib.

## ANNEXES.

PÉRIODE DE JUILLET A LA FIN DE DÉCEMBRE 1840.

## ANNEXE A.

	PAGES.
Programme contenant les bases sur lesquelles devaient reposer les propositions à faire au Ministre de l'Intérieur, pour l'établissement d'un service de bateaux à vapeur entre la Belgique et les États-Unis, en exécution de la loi du 29 juin 1840 . . . . .	15—16

## ANNEXE B.

Tableau analytique des diverses propositions faites au Gouvernement, pour l'établissement du service projeté; le 25 avril 1840 : <i>Cateaux-Wattel</i> et C <sup>o</sup> ; le 3 juin : la <i>Société anversoise</i> ; le 22 juin : <i>Duroselle</i> et C <sup>o</sup> ; le 5 août : <i>Colden</i> . . . . .	16 bis.
---	---------

## ANNEXE C.

PROJET DE STATUTS DE LA SOCIÉTÉ BELGE ET AMÉRICAINE, POUR LA NAVIGATION A VAPEUR TRANSATLANTIQUE. ( <i>Proposition GOLDEN</i> ) . . . . .	17—27
Fondation de la société, son objet, sa durée . . . . .	17—19
Du capital de la société, du subside accordé à la société par le Gouvernement . . . . .	19—20
Des actions et de leur émission, des versements, de la constitution, de la déchéance. . . . .	20—21
De l'administration de la société . . . . .	21—24
Des commissaires du Gouvernement . . . . .	24
Du bilan, des dividendes, du fonds de réserve. . . . .	24—25
De l'assemblée générale. . . . .	25—26
Dispositions générales . . . . .	26—27
Convention provisoire accompagnant le projet des statuts ci-dessus (28 août 1840) . . . . .	27—28

PÉRIODE DU MOIS DE JANVIER AU 13 AVRIL 1841.

ANNEXE D 1<sup>o</sup>.

Instructions données par <i>M. Liedts</i> à <i>M. Van de Weyer</i> , dans l'hypothèse de la translation à Anvers de la compagnie anglo-américaine, pour l'exploitation de la ligne d'Anvers à New-Yorck (9 février 1840) . . . . .	29—30
--	-------

ANNEXE D 2<sup>o</sup>.

Instructions données par <i>M. Liedts</i> à <i>M. Van de Weyer</i> , pour l'achat de la <i>British Queen</i> et du <i>President</i> . — Lettre transmissive de ces instructions . . . . .	30—32
---	-------

## ANNEXE E.

*Sommaire du rapport de M. Van de Weyer.*

Rapport de <i>M. Van de Weyer</i> . . . . .	33—41
But et résultats de l'exécution immédiate de la loi du 29 juin 1840 . . . . .	33
Renseignements préliminaires sur la <i>Compagnie anglo-américaine</i> . — Offre faite à la compagnie pour sa translation à Anvers, avec la garantie du subside de 400,000 fr. par an . . . . .	34
Cette offre est refusée. — Négociations pour l'achat des deux navires. — La compagnie demande 85,000 <i>l. st.</i> pour chaque <i>steamer</i> . — On lui propose 60,000 <i>l. st.</i> par navire; cette offre est rejetée . . . . .	35
Proposition définitive de 70,000 <i>l. st.</i> . . . . .	36

Le chiffre de 70,000 <i>l. st.</i> est admis par la compagnie, à condition que le versement en aurait lieu en espèces et sans aucune déduction. — Elle consent à accepter en paiement des obligations belges, moyennant une augmentation de 5,500 <i>l. st.</i> sur le prix d'achat . . . . .	37
Bases principales de la convention provisoire . . . . .	38—39
Inspection de la <i>British Queen</i> par les ingénieurs royaux de l'Amirauté . . . . .	39
Convention du 17 mars 1841, relative à l'acquisition par le Gouvernement belge des deux steamers, <i>President</i> et <i>British Queen</i> , au prix de 148,500 <i>l. st.</i> . . . . .	40
M. Van de Weyer demande une prompt ratification de la part du Gouvernement, dont il a suivi toutes les instructions, de manière à rendre inutile tout recours ultérieur à l'intervention des Chambres, convaincu qu'il est que cette affaire doit rester dans le domaine du pouvoir exécutif . . . . .	41

*Pièces à l'appui du rapport de M. Van de Weyer.*

N <sup>o</sup> 1. Lettre transmissive de l'offre faite à la compagnie pour sa translation à Anvers (17 février 1841) . . . . .	42
N <sup>o</sup> 2. Réponse de la compagnie anglo-américaine . . . . .	43
N <sup>o</sup> 3. Proposition d'achat à raison de 60,000 <i>l. st.</i> par navire (18 février 1841) . . . . .	43—44
N <sup>o</sup> 4. Réponse à l'offre ci-dessus . . . . .	44—45
N <sup>o</sup> 5. Offre définitive de 70,000 <i>l. st.</i> par steamer (20 février 1841). . . . .	45
N <sup>o</sup> 6. Devis pour la construction d'un bâtiment conforme à la <i>British Queen</i> . . . . .	46
N <sup>o</sup> 7. Note sur la construction des bateaux à vapeur en Angleterre. . . . .	46—47
N <sup>os</sup> 8, 9, 10, 11, 12 et 13. Rapports des ingénieurs de l'Amirauté sur l'état de la <i>British Queen</i> . (Du 4 au 12 mars 1841) . . . . .	47—50
N <sup>o</sup> 14. Rapport fait sur l'état de la <i>British Queen</i> par le sieur Th. Carter, constructeur civil (5 mars 1841) . . . . .	50—51
N <sup>o</sup> 15. Certificat de la compagnie d'assurance du Lloyd, attestant que les navires la <i>British Queen</i> et le <i>President</i> sont assurés à une prime fort au-dessous de celle que payent tous les autres navires, et que jamais il n'a été fait de réclamation pour remboursement d'avaries survenues à ces bateaux ou aux marchandises qu'ils ont transportées (14 mars 1841) . . . . .	51
N <sup>o</sup> 16. Lettres du président du Lloyd, déclarant que la <i>British Queen</i> , sur laquelle il a fait la traversée de New-York, est dans un excellent état, sous tous les rapports (22 mars 1841) . . . . .	51—52
N <sup>o</sup> 17. État des passages de la <i>British Queen</i> en 1840 : neuf voyages, représentant, pour le passage à l'Est, une traversée moyenne de 14 jours 11 heures, et, pour le passage à l'Ouest, une moyenne de 15 jours 15 heures . . . . .	52
N <sup>os</sup> 18 et 19. Extraits des <i>Log-Books</i> comparatifs du <i>Britannia</i> de <i>Cunard</i> et C <sup>o</sup> , et de la <i>British Queen</i> , pendant leur traversée du mois d'août 1840, avec même jour de départ. — Il en résulte que, malgré son fort tonnage et la quantité de marchandises qu'elle transporte, la <i>British Queen</i> a une marche presque aussi rapide que celle des meilleurs bateaux d'Halifax, qui ont tout sacrifié à la vitesse. . . . .	52—53
N <sup>o</sup> 20. Lettre de la compagnie anglo-américaine, exposant les motifs qui ont déterminé cette dernière à la vente de ses navires, et déclarant que la société se dissoudra dès que le contrat aura été ratifié (15 mars 1841). . . . .	53—54
N <sup>o</sup> 21. Lettre exprimant les intentions de la compagnie, de ne plus admettre aucune modification aux clauses de la convention du 17 mars (22 mars 1841). . . . .	54

ANNEXE F.

Contrat du 17 mars 1841. ( <i>Traduction littérale faite à Londres</i> ). . . . .	55—62
---	-------

ANNEXE G.

Statuts de la société formée par MM. <i>Cateau-Wattel</i> et consorts, pour l'établisse-	
--	--

ment et l'exploitation du service régulier de navigation à vapeur entre Anvers et New-York, au moyen des deux <i>steamers</i> <i>British Queen</i> et <i>President</i> (16 avril 1841).	63—68
ART. 1 <sup>er</sup> . Fondation de la société, sa durée, son but. . . . .	63
ART. 2. Du fonds social; des subsides accordés à la société par le Gouvernement; de l'application exclusive de ces subsides à l'amortissement des obligations au porteur de la société . . . . .	63—64
ART. 3. Du conseil d'administration et de ses attributions . . . . .	65
ART. 4. Du comité de surveillance et de ses attributions . . . . .	<i>ib.</i>
ART. 5. Du comité général et de ses pouvoirs, . . . . .	66
ART. 6. Des droits réservés au Gouvernement . . . . .	<i>ib.</i>
ART. 7. De la responsabilité des membres de l'administration . . . . .	67
ART. 8 et 9. Des dividendes, de la liquidation de la société. . . . .	<i>ib.</i>
ART. ADDITIONNEL. Des arbitres en cas de contestation, . . . . .	67—68
<i>Copie de la pièce annexée aux statuts</i> : Convention du 3 avril 1841, entre le Gouvernement belge et MM. <i>Cateaux-Wattel</i> et consorts, en vertu de laquelle les deux <i>steamers</i> acquis par le Gouvernement devaient être mis à la disposition de la société à constituer par ces messieurs. . . . .	68—70

PÉRIODE DU 18 AVRIL AU 9 SEPTEMBRE 1841.

#### ANNEXE II.

Rapport de M. <i>Le Jeune</i> , du 12 juin 1841 . . . . .	71—77
Sommaire du rapport de M. LE JEUNE: Parfaite convenance de la ratification du contrat, quant à la <i>British Queen</i> seule . . . . .	71
Est-il vrai qu'il existe en Angleterre un système-monstre en fait de bateaux à vapeur, et que la <i>British Queen</i> appartienne à cette catégorie? . . . . .	71—72
Il n'y a rien d'exagéré dans les proportions, ni d'onéreux dans l'exploitation de la <i>British Queen</i> . — But qu'on s'est proposé en construisant ce navire. — Objet du <i>Great Western</i> et des paquebots d'Halifax . . . . .	72—73
Proportions entre la force d'impulsion de la <i>British Queen</i> et sa capacité ou la dimension de son tonnage . . . . .	73
Les dimensions de la <i>British Queen</i> sont en harmonie avec l'objet auquel ce bâtiment est destiné . . . . .	74—75
Motifs qui ont déterminé la compagnie anglo-américaine à vendre son navire . . . . .	75—76

#### ANNEXE I.

Instructions données à M. <i>Van de Weyer</i> pour l'acquisition définitive de la <i>British Queen</i> par le Gouvernement (8 juillet 1841) . . . . .	78—80
---	-------

#### ANNEXE J.

Nouvelle et dernière inspection de la <i>British Queen</i> par les ingénieurs de l'Amirauté. Lettre de M. <i>Van de Weyer</i> , en date du 28 juillet 1841, transmissive des rapports favorables de ces derniers . . . . .	81
* A 1 <sup>o</sup> , 2 <sup>o</sup> et 3 <sup>o</sup> . Rapports des ingénieurs de l'Amirauté (6 juillet 1841) . . . . .	81—83
B, C, D, E, F. Rapports de divers constructeurs et ingénieurs civils sur le même objet (24 mai, 3 et 6 juillet, et 16 août 1841). . . . .	84—87

#### ANNEXE K.

Certificat signé par MM. <i>Van de Weyer</i> et <i>Le Jeune</i> , en date du 17 août 1841, constatant que le coût primitif de la <i>British Queen</i> est de L. 95,622-13-6. . . . .	88
--	----

PÉRIODE DU 9 SEPTEMBRE AU 26 NOVEMBRE 1841.

## ANNEXE L.

Convention du 26 novembre 1841 entre le Gouvernement et MM. <i>Catiaux-Wattel</i> et <i>Le Jeune</i> , pour l'établissement d'un service régulier de navigation à vapeur entre Anvers et New-York, à desservir provisoirement au moyen de la <i>British Queen</i> . . . . .	89—92
Du titre de l'entreprise. — Du fonds de roulement. — De la garantie par le Gouvernement du remboursement des fonds versés. — Des administrateurs de l'entreprise et de l'indemnité à leur allouer. . . . .	89—90
De la gestion des administrateurs. — Du comité de surveillance. — Du conseil général. . . . .	90—91
Des objets soumis à l'approbation du Ministre de l'Intérieur. — Du courtier de l'entreprise . . . . .	91—92
Des comptes et des rapports annuels des administrateurs. — Des imputations sur les frais généraux de l'entreprise. — De la faculté réservée au Gouvernement pour la résiliation de ladite convention du 26 novembre 1841 . . . . .	92

## ANNEXE M.

Calculs tendant à établir qu'en acquérant les deux navires, et en les exploitant, le Gouvernement ne sort pas des limites des crédits alloués par la loi du 20 juin 1840, ni par conséquent des pouvoirs que lui donne cette loi. (Ouverture de la négociation à Londres jusqu'à la conclusion de la convention du 3 avril 1841.) . . . . .	93
Observations de nature à faciliter l'intelligence des quatre tableaux qui suivent. . . . .	ib.

ANNEXE M<sup>a</sup>.

Tableau de l'amortissement de 760,000 francs, capital de roulement intérêt, 5 p. %.	96
---	----

ANNEXE M<sub>b</sub>.

Tableau de l'amortissement de 143,500 <i>liv. st.</i> à fr. 25 20 c <sup>s</sup> (3,616,200 francs), à 5 p. % . . . . .	96— 97
---	--------

ANNEXE M<sup>c</sup>.

Récapitulation des subsides sous lettres <i>A</i> et <i>B</i> , devant former chaque année la somme de 400,000 francs. . . . .	98
--	----

ANNEXE M<sub>d</sub>.

Tableau du tirage des 760 actions . . . . .	99—100
Récapitulation . . . . .	101