

1  
( N° 85. )

---

## Chambre des Représentants.

---

SÉANCE DU 11 DÉCEMBRE 1841.

### RAPPORT FAIT PAR M. DUMORTIER,

AU NOM DE LA SECTION CENTRALE (1),

### SUR LE BUDGET DE LA MARINE,

POUR L'EXERCICE 1842.

---

MESSIEURS ,

Le budget de la marine présenté par le gouvernement pour l'exercice prochain offre précisément les mêmes chiffres que ceux votés pour l'exercice courant, sans qu'aucun des articles dont il se compose ait subi de modification.

Adopté sans observations par les 3<sup>e</sup> et 6<sup>e</sup> sections, il a donné lieu dans les autres bureaux à quelques remarques importantes.

La 1<sup>re</sup> section est d'avis que la marine, dans son état actuel, est onéreuse au pays, et elle en demanderait la suppression si elle n'entrevoit le moyen d'en tirer meilleur parti. Elle insiste pour que le gouvernement avise à tous les moyens possibles de faire faire au personnel un service actif et profitable au pays, sans charges nouvelles; par exemple : organiser un second service de passage à la Tête-de-Flandre par les marins de l'État et un service de transport entre Tamise et Anvers. On devrait aussi également songer à établir un service de remorqueur pour les bâtiments qui remontent l'Escaut.

---

(1) La section centrale était composée de MM. FALLON, *président*, TROYE, DE FLORISONE, DE RENESSE, LEBRAU, VANDERBELEN et DUMORTIER, *rapporteur*.

La même section charge son rapporteur de faire produire des explications à la section centrale sur les motifs qui ont déterminé le gouvernement à favoriser l'expédition de Guatemala, qui ne paraît pas, dit-elle, dans l'intérêt du pays. Elle ne voit pas les avantages qu'on peut se promettre de la mission commerciale confiée à un des membres de l'expédition ; à ses yeux les avantages pécuniaires attachés à cette mission doivent se résumer en une perte pour le trésor.

La 2<sup>e</sup> section est d'avis qu'il convient d'attirer l'attention du gouvernement sur la question de savoir s'il n'y a pas lieu de supprimer toute notre marine de guerre.

La 4<sup>e</sup> section pense qu'il est inutile de laisser figurer au budget un département particulier pour la marine ; il serait, suivant elle, plus rationnel d'en faire une division dans le ministère qui est chargé de cette partie du service.

Elle engage la section centrale à examiner s'il n'y aurait pas lieu à restreindre le chiffre demandé pour la marine, qui ne lui paraît guère d'une grande utilité pour le pays et dont les dépenses pourraient plus efficacement être employées en travaux, routes, etc.

L'observation de la première section sur la nécessité de donner à la marine un plus grand degré d'utilité est trop importante pour n'avoir pas été accueillie par votre section centrale, qui appelle sur cet objet toute l'attention du gouvernement. La suppression de la marine dont parlent les 2<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> sections ne paraît pas désirable sous le véritable point de vue des intérêts de l'État ; rien de plus lent, de plus difficile à créer qu'une marine ; et la suppression des éléments précieux que la Belgique possède en ce moment nous mettrait dans l'impossibilité de tirer un jour de la marine tout le service que l'industrie peut en espérer.

Il ne paraît pas non plus utile de faire de la marine un chapitre au budget des affaires étrangères ; cela modifierait sans nécessité l'ordre de comptabilité établi depuis 1830 dans les comptes de l'État, et le trésor n'en retirerait aucun bénéfice.

La nécessité de la création d'un second service de bateaux à vapeur à Anvers ne paraît pas non plus démontrée pour le passage d'Anvers à la Tête-de-Flandre, et quant à ce qui est d'établir un service de bateaux à vapeur entre Tamise et Anvers aux frais de l'État, la section centrale ne peut y donner son assentiment. En effet, les habitants de Tamise qui veulent se rendre à Anvers ont deux routes, celle de la rive droite et celle de la rive gauche de l'Escaut, et celle-ci communique avec le bateau à vapeur de la Tête-de-Flandre. Un service de bateau à vapeur entre Anvers et Tamise est un objet uniquement provincial. Si l'État l'effectuait aux frais du trésor, il n'y aurait aucun motif pour qu'il ne construise pas des bateaux à vapeur sur la Meuse et les autres rivières.

Quant à l'expédition de Guatemala, la section centrale ne croit devoir rien préjuger sur l'avantage ou le désavantage de cette entreprise avant que d'avoir

pu prendre connaissance du rapport officiel dont est chargé le commissaire du gouvernement.

CHAPITRE 1<sup>er</sup>. — *Administration centrale*. . . . . fr. 9,550 00

La 1<sup>re</sup> section a fait remarquer que, comme la marine ne forme qu'une division au département des affaires étrangères, la somme de fr. 3,500, pétitionnée pour fourniture de bureau, etc., paraît fort élevée; elle a désiré que des explications à ce sujet soient données à la section centrale. Il résulte des explications fournies par M. le ministre des affaires étrangères, que la somme demandée n'excède pas ce qui est raisonnable, et en conséquence nous avons l'honneur de vous proposer l'adoption du crédit réclamé par le gouvernement.

## CHAPITRE II. — BATIMENTS DE GUERRE.

ART. 1<sup>er</sup>. — *Personnel* : fr. 330,524.

La 2<sup>e</sup> section demande si l'on ne pourrait pas supprimer les canonnières-chaouques, nos 5, 6, 7, 8, 10, 11 et 12, dont plusieurs sont, dit-elle, en très mauvais état, et sont d'ailleurs inutiles.

Des explications ont été demandées, à ce sujet, à M. le ministre des affaires étrangères et de la marine, qui a remis en réponse la note suivante :

« Des 14 bâtiments de la marine, 9 seulement sont en activité; ce sont :

» La goëlette, *la Louise*, actuellement à la mer ;

Le brigantin, *le Congrès*,

Id. *les Quatre-Journées*,

La canonnière n<sup>o</sup> 5,

Id. n<sup>o</sup> 7,

Id. n<sup>o</sup> 10,

Id. n<sup>o</sup> 11,

Id. n<sup>o</sup> 12,

} en station dans l'Escaut.

» La canonnière n<sup>o</sup> 1, à Ostende.

» Les canonnières nos 2 et 3 sont désarmées, ainsi que les canonnières nos 6 et 9; la canonnière n<sup>o</sup> 8 est démolie, et a été remplacée par la goëlette *la Louise*. »

Le traité du 19 avril 1839, en donnant à la Belgique la co-souveraineté de l'Escaut, lui a imposé des devoirs sur la partie du fleuve qui traverse son territoire. Un de ces devoirs est la surveillance de la quarantaine. Les navires d'une provenance suspecte ne subissent pas d'entraves à leur entrée dans le fleuve, mais ils sont astreints à hisser un pavillon distinctif qui les fasse reconnaître des autorités néerlandaises. Ils sont dans ce cas convoyés par des canonnières jusqu'à la frontière belge, où se trouve mouillée notre canonnière d'avant-poste. Celle-ci continue la conduite jusqu'au fort Ste-Marie, où se trouve la station belge de quarantaine sous la surveillance d'une autre canon-

nière. Deux, et au besoin trois canonnières, sont employées exclusivement à ce service, quand il y a plusieurs navires en quarantaine. Une autre se place au fort Lillo, pour faciliter la communication des forts Lillo et Liefkenshoeck, et prêter appui à la douane, en cas de besoin.

« On comprend facilement qu'il serait impossible d'exiger qu'un équipage y restât constamment consigné à bord, loin de toute communication; les bâtiments se relèvent alternativement, de sorte que, chaque année, chacun d'eux passe six mois au moins dans les trois postes d'observation de Lillo, de Ste-Marie et de Saeftingen.

» Les bâtiments qui ne sont ni aux avant-postes ni à la quarantaine sont occupés à faire de l'eau pour ceux qui s'y trouvent et pour le reste de la flottille; à fournir au magasin de la marine à Anvers les corvées nécessaires au bon entretien du matériel qui y est déposé; à fournir le personnel du bateau à vapeur qui fait le service du passage d'eau d'Anvers à la Tête-de-Flandre, et enfin à exécuter les réparations dont chacun d'eux a besoin pour être maintenu en bon état de conservation. Un septième bâtiment est monté par le commandant de la flottille qui surveille toutes les parties du service des bâtiments sous ses ordres.

» La présence des bâtiments de l'État dans l'Escaut est aussi fort utile au commerce; les navires marchands en reçoivent toujours une prompte et efficace assistance, et, pour ne citer qu'un fait, dans le courant de cette année, un trois-mâts suédois, nommé l'Oscar, eût été infailliblement perdu sans les secours habiles et dévoués du commandant de la canonnière n° 7, qui, pour cette belle action, a reçu de S. M. le roi de Suède la décoration militaire de l'Épée.

» A Ostende, une canonnière est affectée à l'exécution des mesures prescrites pour les rôles d'équipage des bateaux de pêche; une partie de son personnel monte à tour de rôle, à bord de l'avisos, qui, pendant toute l'année, surveille la pêche dans la mer du Nord. Le reste est employé à entretenir en bon état le matériel de rechange déposé dans le magasin de la marine à Ostende. En cas d'échouement et de naufrage, cet équipage prête aussi aide et secours aux navires en danger. C'est à son zèle que plusieurs armateurs ont déjà dû la conservation du gréement et de l'inventaire des bâtiments jetés à la côte dans ses parages.

» La goëlette *la Louise*, chargée de surveiller la grande pêche dans la mer du Nord, a croisé depuis le mois d'avril jusqu'au mois d'octobre aux îles Shetland, aux îles Feroë et en Islande, ainsi que sur le grand banc de Doggersbank; l'officier commandant ce bâtiment avait à bord toutes sortes d'objets de rechange et des vivres pour les nombreux pêcheurs belges qui se rendent chaque année dans ces parages. Cette croisière, prescrite par l'arrêté royal du 28 février 1840, a en outre pour but d'empêcher la fraude de la part des pêcheurs qui concourent à l'obtention de la prime que l'État accorde à la pêche. Un officier de santé de la marine a tous les instruments et les médicaments nécessaires pour nos pêcheurs blessés ou malades. Cette précaution est loin d'être inutile aux Belges, qui se rendent au nombre de huit à neuf cents dans les lieux de pêche. Il faudrait même, pour que ce service remplît entièrement le but proposé, qu'un second navire fût employé également dans la mer du Nord. La chambre de commerce d'Ostende et le collège

de pêche de cette ville en sollicitent la construction avec instance. La goélette *la Louise* est partie le 8 novembre dernier pour l'Amérique centrale.

« Il serait inutile d'attirer l'attention de la section centrale sur l'installation et le bon ordre du navire; voici cependant ce que disait l'*Edimburg-Observer*, au sujet de *la Louise*.

» The internal économy of the vessel seems to be conducted on an admirable principle. The cleanliness on board was admirable, etc., etc.

» De semblables navires doivent évidemment contribuer à donner dans les contrées lointaines une bonne idée de l'État de la Belgique. La présence des équipages de la marine à Anvers et à Ostende n'a pas été non plus sans utilité pour le commerce du pays.

» L'administration, d'accord avec la législature qui a accordé des primes pour la construction des navires, n'a rien négligé pour former des marins nationaux; quoique plus de deux cents marins nationaux formés par la marine naviguent actuellement à bord des bâtiments de commerce, la disette de marins et de pêcheurs s'est tellement fait sentir cette année, qu'à plusieurs reprises des armateurs ont demandé que des marins de l'État viussent compléter leurs équipages; des chaloupes de pêche, qui sans cet aide seraient restées inactives, ont pu prendre la mer. Plus de cinquante marins ont été embarqués de cette manière pendant l'année 1841.

» L'État cesse de les payer pendant cette absence; ils sont aux gages de l'armateur, afin de ne pas donner à une maison de commerce un avantage réel sur d'autres qui n'auraient pas obtenu la même prétention. De cette manière, la marine parvient à doter la Belgique de bons matelots formés pour ainsi dire sans dépense. Les capitaines qui ont eu de ces jeunes gens à leur bord se louent hautement de leur aptitude, de leur zèle et de leur bonne volonté.

» La Belgique pourrait augmenter de beaucoup les services de la marine, si, moyennant une faible somme portée à chaque budget, on remplaçait les canonnières actuelles par des bâtiments capables de prendre la mer, et qui pourraient visiter les contrées lointaines en faisant des explorations commerciales pour créer des débouchés au commerce national. Ils pourraient à tour de rôle tenir la station de l'Escaut et celle d'Ostende, et rendre en outre de véritables services au dehors, tandis que l'action des canonnières se borne maintenant à l'Escaut.

» En 1842, la marine fournira un équipage complet au bâtiment à vapeur la *British-Queen*, elle est destinée à fournir également les équipages des bateaux à vapeur qui seront probablement établis entre Ostende et l'Angleterre, pour activer les relations postales et compléter le système du chemin de fer. »

Telles sont les explications données par M. le ministre des affaires étrangères sur la demande de la 2<sup>e</sup> section.

La 5<sup>e</sup> section, a, à son tour, appelé l'attention de la section centrale sur l'économie que le précédent ministre avait promise lors de la discussion au Sénat du budget de la marine. Cette observation a été de même soumise à M. le ministre, qui y a répondu de la manière suivante :

» Les promesses faites par M. le ministre des affaires étrangères, lors de la discussion du budget de la marine, au Sénat, se sont réalisées; le budget de la marine, par suite des congés accordés aux matelots et de leur embarquement sur les navires de commerce, offrira une économie beaucoup plus grande que la réduction proposée par M. De Pélichy. Le gouvernement se réserve de proposer à la Chambre d'employer cette économie à améliorer le service du passage d'eau d'Anvers et à créer même un service sur la commune de Tamise. La province d'Anvers a voté dans ce but un subside de fr. 15,000 dans la dernière session du conseil. On peut, dès-lors, se convaincre que la marine ne dépense que ce qui lui est strictement nécessaire. Mais on ne pourrait se fonder sur l'économie réalisée pour diminuer de la même somme le budget de 1842. L'armement de la *British-Queen* peut nécessiter des dépenses qu'il serait difficile de fixer dès à présent, avant l'organisation du service de navigation transatlantique. »

Par les considérations qui précèdent, ainsi que par celles énoncées dans les observations générales, la section centrale a pensé devoir vous proposer le maintien des crédits votés l'an dernier.

ART. 2. — *Matériel* : fr. 293,877.

La 1<sup>re</sup> section a demandé des renseignements sur les nos 2, 4, 8 et 14 de cet article qu'elle croit exagérés; la 4<sup>e</sup> section a également demandé des explications au sujet des nos 3 et 14.

Cette demande d'explications a été transmise à M. le ministre, qui a fourni les explications suivantes :

N<sup>o</sup> 2. *Chauffage et lumineux*. — Aux termes de l'art. 4 et de l'art. 7 de l'arrêté royal du 20 novembre 1833, les agents comptables doivent fournir, à forfait, à bord des bâtiments de l'État, le bois et le charbon nécessaires à la cuisine, et, en outre, l'huile et les chandelles nécessaires au service du navire. Ils reçoivent, pour un équipage de cent hommes et au-dessous, 8 centimes par homme et par jour; cette indemnité diminue ensuite en raison directe de l'augmentation de l'équipage; pour un navire où se trouvent embarqués trois cents hommes, elle n'est plus que de 4 centimes. Mais, comme les équipages sont tous placés à bord de petits navires, les agents comptables reçoivent, sans distinction, 8 centimes, qui forment la réduction en France, des 4 cents alloués dans la marine hollandaise, pour le même objet. Il suffit donc de faire un simple calcul pour s'assurer si la somme demandée est ou non exagérée; il est à remarquer que l'huile, étant aujourd'hui à un taux très élevé, il est possible qu'on doive encore augmenter l'indemnité journalière, car il serait peu équitable que ces fournitures forcées constituassent une perte certaine pour les officiers d'administration.

N<sup>o</sup> 3. *Renouvellement et réparations de futailles*. — On peut se convaincre, par la lecture de l'art. 8 du cahier des charges, que l'État doit payer à l'entrepreneur des vivres une somme de 8 p. % sur la valeur des victuailles livrées par lui, quand il fournit les futailles destinées à les conserver. Les vivres secs pouvant être estimés à 150 mille francs par an, ce serait donc une somme de

fr. 12,000 pour les futailles, s'il les fournissait toutes. mais il n'en fournit que de  $\frac{5}{8}$  à la moitié, soit donc pour environ fr. 5,000.

Cependant les vieilles futailles sont conservées avec soin, et l'on fait rendre compte des moindres douves ou cercles qui en proviennent. (*Voir* l'art. 24 du règlement des vivres.) Les réparations des vieilles futailles sont constatées par procès-verbaux dressés par trois officiers, et peuvent s'élever, année moyenne, à fr. 1,000 ou 1,200.

Chaque navire a, en outre, pour garder l'eau douce, des barils de 250 litres ou des caisses en fer de 500 litres, dont les réparations ou le renouvellement, ainsi que celui des futailles, plus petites, que l'on embarque dans les canots pour aller faire de l'eau, complètent la somme demandée.

N° 4. *Instruments de chirurgie, médicaments, vivres de malades.* — Les médicaments embarqués à bord de chacun des bâtiments de l'État, sont fournis, ainsi que les instruments de chirurgie, par les soins de la pharmacie centrale de l'armée, et la valeur en est remboursée au moyen de demandes de paiement soumises au visa préalable de la cour des comptes.

Les vivres de malades ne sont fournis qu'aux navires qui vont à la mer; ce sont des viandes rôties ou bouillies, et conservées d'après la méthode d'appert, des légumes, des jus de viande, des antiscorbutiques, des sirops, etc. Quand on se rend compte du soin qu'il convient d'apporter aux malheureux malades qui, malgré leur état, éprouvent en outre de grandes privations, on ne sera pas étonné de voir figurer une allocation aussi minime au budget; l'arrêté empêche toute malversation dans la distribution des vivres de malades, et l'on a la garantie la plus complète qu'aucun objet n'est détourné de l'usage auquel il était destiné.

N° 8. Dans un pays aussi pluvieux et aussi humide que la Belgique, il serait impossible de tenir un équipage assez nombreux, sur les canonnières, si l'on ne donnait à chacune d'elles une forte tente qui mette les hommes à l'abri de la pluie et de la neige, et sous laquelle, pendant l'été, une partie de l'équipage repose pour éviter l'extrême chaleur de l'entrepont, où se fait aussi la cuisine, malgré l'exiguïté du local. Une tente semblable coûte de six à sept cents francs, et il en faut une par an à bord de chaque navire.

Les voiles des bâtiments en rade dans l'Escaut s'usent nécessairement moins que celles des navires qui sont à la mer, mais ceux-ci ont des voiles beaucoup plus chères et plus fortes que celles des canonnières.

On conçoit que la goëlette *la Louise*, qui a été cette année plus de cent cinquante jours sous voiles, a absorbé une grande partie du crédit demandé. Du reste, l'économie la plus sévère préside aux réparations. Aucune d'elles ne peut avoir lieu, sans l'autorisation préalable du ministre, et sans la production d'un devis dressé par trois officiers n'appartenant pas au navire. Ces réparations se font en outre par adjudication publique.

N° 14. *Dépenses imprévues.* — S'il est une administration dont on ne puisse à l'avance fixer les dépenses imprévues, c'est sans contredit celle de la marine.

Le moindre accident, une tempête, le bris d'un appareil quelconque peuvent à chaque instant occasionner de grandes dépenses, auxquelles on ne s'attendait pas, et si le crédit des dépenses imprévues n'était pas accordé, il deviendrait peut-être impossible de remédier au mal en l'absence des chambres législatives.»

Les renseignements ci-dessus ont paru satisfaisants à votre section centrale, qui vous propose l'adoption du crédit demandé.

### CHAPITRE III. — *Magasin de la marine*, fr. 11,200.

Ce chapitre n'a donné lieu à aucune observation.

### CHAPITRE IV. — *Pilotage*.

La 4<sup>e</sup> section a demandé quel était l'encaisse des deux anciennes administrations du pilotage à Ostende et à Anvers, et si les fonds ont été versés au trésor; elle demande également quelles sont les fonctions des deux commissaires de pilotage et des deux sous-commissaires.

Les renseignements fournis par le gouvernement nous ont appris que l'encaisse du pilotage d'Anvers remis, le 25 juillet 1839, au délégué du ministre des travaux publics, s'élevait à fr. 197,588-72, et qu'il a été immédiatement converti en actions d'emprunts belges à 5 p. % et à 3 p. %, et a formé la dotation de la caisse des pilotes, de leurs veuves et orphelins, d'après l'arrêté royal du 30 juin 1839. Le gouvernement, dit M. le ministre, a été obligé d'en agir ainsi pour mettre fin aux prétentions de l'administration communale de la ville d'Anvers, qui exigeait des garanties pour le sort des pilotes qui avaient formé le fonds de réserve.

A Ostende, la ville exploitant pour son propre compte, elle n'a fait remise d'aucuns deniers.

Ces fonds, convertis en actions d'emprunt belge, sont renfermés dans une caisse fermant à trois clefs, placée elle-même dans un lieu sûr et à l'abri de l'incendie. Un conseiller à la cour d'appel de Bruxelles, M. Van Mons, est un des membres de la direction de cette caisse.

Les pièces communiquées à la section centrale donnent les détails nécessaires sur la reprise du pilotage à Anvers.

Quant aux fonctions des commissaires et sous-commissaires des pilotes, elles consistent à veiller à l'exécution des ordres qu'ils reçoivent des inspecteurs du pilotage relativement au service des pilotes; ils surveillent la conduite des pilotes, élèves-pilotes, matelots et canotiers de stations de pilotage, donnent les ordres de départ aux pilotes, visent pour décharge les certificats de conduite des navires, servent enfin d'intermédiaire entre les inspecteurs et les pilotes. Un bon commissaire est l'ami de la station à laquelle il appartient.

Il n'existe pas de sous-commissaire dans les stations où il y a un commissaire, et réciproquement.

Dans l'organisation actuelle, les stations de commissaires sont Anvers et Terneuzen, celles de sous-commissaire, Ostende et Flessingue. (Cette dernière station n'est qu'un projet).

Tout en allouant le crédit proposé, la section centrale demande qu'un rapport sur le pilotage soit adressé à la chambre par M. le ministre de la marine et qu'une loi régularise les mesures prises par le gouvernement à cet égard.

CHAP. V. — *Service du passage d'Anvers à la Tête-de-Flandre* : fr. 48,768.

La première section a présenté plusieurs remarques sur ce chapitre. Elle a signalé qu'au budget de 1839, l'allocation ne s'élevait pas à fr. 30,000 et que cependant elle s'appliquait à trois services, savoir : deux bâtiments pour le trajet de la Tête-de-Flandre et un troisième allant à Tamise. Elle ajoute qu'alors même que l'allocation eût encore cette triple destination, elle ne comprend pas comment les dépenses seraient encore aussi fortes, aujourd'hui que ce service est transféré à la marine et peut se faire au moins en partie par les navires de l'État, qu'alors qu'il était dans les attributions du ministre des finances et qu'il exigeait des employés spéciaux. Elle demande la division du crédit.

Un membre de la 5<sup>e</sup> section a demandé pourquoi on n'avait pas construit un second bateau à vapeur, tandis que les fonds ont été alloués précédemment.

Votre section centrale a réclamé des explications au gouvernement et elle a reçu des renseignements, qui prouvent que l'opinion émise par la 1<sup>re</sup> section est le résultat d'une erreur. En effet, on peut s'assurer par l'inspection du budget du département des finances en 1839 et par celui des travaux publics pour 1840, que le crédit total pour le service des bateaux à vapeur de la Tête-de-Flandre s'élevait à fr. 49,658 (et non à fr. 30,000, comme le dit la 1<sup>re</sup> section) pour laquelle on donnait le détail suivant :

Service entre Anvers et la Tête-de-Flandre . . . . .	fr. 21,850 00
Remorque. . . . .	<u>14,550 00</u>
Total. . . . .	36,400 00
Outre pour le service de Tamise . . . . .	<u>13,258 00</u>
Total. . . . .	49,658 00
De cette somme la marine a déduit . . . . .	<u>900 00</u>
pour le traitement du garde, releveur de coupons du bateau rétribué par le budget des finances.	
Reste. . . . .	fr. 48,758 00

Somme égale à celle portée au budget de la marine.

Le ministre fait remarquer que, loin d'avoir augmenté la dépense, la marine l'a sensiblement diminuée :

1° En remplaçant peu à peu les employés civils du bateau par des matelots de la marine ;

2° En introduisant un contrôle permanent de la consommation du charbon, de sorte que cette consommation a diminué de deux tiers depuis que la

marine fait le service ; c'est à tel point qu'aujourd'hui, novembre 1841, on chauffe (10 heures) par jour, moyennant la somme de fr. 13-50.

La dépense totale du service était, au 1<sup>er</sup> novembre, de fr. 16,500, tous frais de passage et de remorque compris et malgré les réparations énormes qu'il a fallu faire pour remettre en bon état le matériel qui se trouvait, lors de la reprise, dans un délabrement complet.

Le procès que la marine a intenté dans le courant de cette année au fournisseur du charbon et qu'elle a gagné en tous points en 1<sup>re</sup> instance, et en appel, a donné une preuve évidente des améliorations notables et des économies importantes apportées dans ce service.

Il semblera, par suite de ces détails, facile de justifier le crédit demandé.

Il est à remarquer d'abord que la somme globale portée au budget des travaux publics pour 1840, est la reproduction exacte de celle portée au budget des finances pour 1839.

Or, cette allocation comprend trois services :

Le passage d'Anvers,  
Celui de la remorque,  
Celui de Tamise.

Si l'on fait de chaque objet un article différent, comment paiera-t-on le charbon employé pendant deux heures à la remorque, quand le bateau, quelques heures avant, faisait le service du passage ?

Du reste en 1839, 1840 et 1841, la Chambre a voté la somme globale.

Ensuite le bateau actuel aura besoin, d'ici à un an, d'une chaudière neuve. Si cette chaudière est faite dans le courant de 1842, elle pourra, en cas d'accident, être placée dans le bateau au lieu de l'ancienne, en moins de huit jours ; c'est une dépense qu'on peut évaluer à 11,200 fr., c'est-à-dire 14,000 kil de tôle à 80 centimes.

Cette mesure de précaution n'entravera donc pas la navigation .

Mais il est une cause plus importante encore, le bateau *le Prince Philippe*. C'est le second bateau qui est actuellement inactif. En voici la raison : Ce bateau fut construit en 1839 par le ministre des finances ; il fut construit à haute pression et présente diverses défauts qui augmentent les frais d'exploitation (*voir* le rapport ci-annexé).

Si le gouvernement lève l'interdiction des machines à haute pression, le bateau *le Prince Philippe* fera le service de Tamise et la remorque dans l'Escaut, et l'on ne peut prévoir ce que coûtera l'exploitation du nouveau service.

Du reste, l'économie apportée dans celui du passage est une garantie des soins qu'on apportera dans tout ce qui concerne le second bateau.

Telles sont les observations présentées par M. le ministre. La section centrale ne peut que renouveler les observations qu'elle a présentées plus haut. Elle fait remarquer que si des dangers existent pour le transport des voyageurs sur bateau à vapeur à haute pression, ce bateau peut être employé à

tout autre usage et notamment à la remorque. Elle fait observer, au surplus, que si le bateau à vapeur *le Prince Philippe* ne peut pas être utilisé, il serait mieux de l'aliéner et ne pas le remplacer quant au service de Tamise.

La section propose le vote du crédit demandé.

CHAPITRE VI. — *Sauvetage* : fr. 16,500.

Ce chapitre n'a donné lieu à aucune observation.

CHAPITRE VII. — *Secours aux marins blessés et aux veuves* : fr. 4,000.

Adopté.

**RÉSUMÉ.**

En résumé, votre section centrale vous propose l'adoption des divers articles du budget de la marine, tels qu'ils sont présentés par le gouvernement, attendu que les chiffres qui composent ces articles n'offrent aucune augmentation sur le budget de l'exercice précédent.

*Le rapporteur,*  
**B.-C. DUMORTIER.**

*Le président,*  
**FALLON (ISIDORE).**

## Annexe.

---

*Contrat passé entre M. le ministre des finances et la société anonyme de Bruxelles (M. Meeus-Brion président), pour la fourniture d'un bateau à vapeur.*

Les soussignés chevalier Charles Faider, directeur de l'enregistrement et des domaines, à ce délégué par M. le ministre des finances de Belgique, par décision de ce jour, d'une part :

Pierre Meeus-Brion et Félix Cochaux, le premier en qualité de président et le deuxième comme directeur gérant de la société anonyme de Bruxelles, pour la fabrication des machines et mécaniques, d'autre part.

Sont convenus de ce qui suit :

ART. 1<sup>er</sup>. Les comparants de deuxième part s'engagent par les présentes à fournir au gouvernement de la Belgique un bateau à vapeur propre au service du passage d'eau d'Anvers à la Tête-de-Flandre, et au besoin à la remorque des navires.

Les dimensions de ce bateau devront se prêter à l'embarquement d'une voiture de roulage ou d'une diligence dont le poids n'excédera pas cinq mille kilogrammes, ainsi que de quatre chevaux d'attelage ; il est entendu que le timon sera démonté sur le pont, afin de permettre que les tabliers servant à l'embarquement et au débarquement puissent être levés ; ces tabliers seront construits à bascules et à contre-poids ; l'avant du bateau sera disposé en cabines pour le logement du capitaine (sans ameublement), et le bâtiment sera aménagé de telle sorte que cent cinquante personnes puissent s'y placer, lorsque le pont ne sera occupé ni par des voitures ni par des animaux.

ART. 2. Le bateau sera muni de deux bonnes machines à haute pression, de la force de vingt chevaux chacune et propres à faire opérer le passage de quart-d'heure en quart-d'heure successivement et pendant toute la journée en cinq minutes, en temps ordinaire, et ce non compris le temps qu'il faut pour quitter l'embarcadère d'une rive et aborder à celui de l'autre rive.

ART. 3. La chaudière sera pourvue de tous les moyens de sûreté voulus par les lois et règlements.

ART. 4. La consommation du charbon (houille) pour le service régulier, tel qu'il est spécifié à l'art. 1<sup>er</sup>, n'excédera pas mille kilogrammes par jour.

ART. 5. Le bateau sera construit en Belgique ; il sera de forte construction ; les matériaux seront de première qualité, les bois coupés en saison favorable ; la forme et la dimension du bateau et du bois en général seront déterminées par un plan proposé par la société vendeuse et agréé par le ministre des finances, avant la mise en construction ; ce plan sera présenté dans le mois et agréé, s'il y a lieu, dans la quinzaine suivante, à compter de la signature des présentes.

ART. 6. Le bateau et machines seront pourvus de tous les accessoires nécessaires à la manœuvre prompte et régulière, notamment. . . . (*Suit l'inventaire du matériel.*)

ART. 7. Le bateau sera prêt à effectuer le passage six mois après la signature du présent contrat; à défaut de quoi la société s'oblige expressément à payer à l'État, à titre d'indemnité, une somme de quinze cents francs par chaque mois de retard.

ART. 8. Avant la mise en activité du bateau, il en sera dressé procès-verbal de réception par un délégué du ministère des finances, en cas de réception dudit navire, qui sera livré, à Auvers, par la société venderesse; le passage devra s'effectuer les trente premiers jours par les soins de ladite société; l'équipage, y compris le machiniste du bateau de l'État, sera, à cet effet, mis à sa disposition.

Les pièces qui viendraient à se casser ou à se déranger seront remplacées et réparées aux frais des vendeurs; outre cette épreuve il est encore expressément stipulé que ladite société garantit le bateau contre tout vice de construction, pendant le terme d'un an, à compter du jour où le service commencera, et qu'elle prendra ainsi à sa charge la réparation de toutes dégradations à survenir, autres, toutefois, que celles à résulter de la force majeure.

ART. 9. Le prix du bateau dont il s'agit, avec tous les accessoires, est fixé, de commun accord, à la somme de cent mille francs, payable comme suit: savoir: moitié ou cinquante mille francs dans le mois de l'approbation du plan mentionné en l'art. 5; un quart ou vingt-cinq mille francs à l'expiration des trente jours d'épreuve; et le dernier quart trois mois après.

ART. 10. En cas de discussions ou contestations qui pourraient naître sur l'exécution du présent contrat, les parties consentent à s'en rapporter à la décision définitive et sans appel d'arbitres à nommer de part et d'autre; si l'une des parties se refusait à nommer un arbitre, l'autre partie, après avoir nommé le sien, s'adressera par requête au tribunal de commerce, qui y pourvoira; en cas de partage d'opinions entre les deux arbitres, on leur adjoindra un troisième pour les départager.

ART. 11. Pour l'exécution des stipulations ci-dessus, il est fait élection de domicile en la demeure respective des parties.

ART. 12. Les frais du présent contrat, enregistrement et accessoires, demeurent à la charge de la société venderesse.

Fait en double, à Bruxelles, le 1<sup>er</sup> juin 1838.

*Signé,* FAIDER.

*Signé,* MEEUS-BRION.

COCHAUX.

BATEAU A VAPEUR *LE PRINCE PHILIPPE*.

*Rapport de la commission instituée par arrêté ministériel, en date du  
11 février 1841.*

Auvers, le 19 février 1841.

MONSIEUR LE MINISTRE,

La commission instituée par votre arrêté du 11 février dernier, direction des mines, n° 147, à l'effet d'examiner les questions qui se rattachent 1° à la mise en usage du bateau à vapeur *le Prince Philippe*; 2° à l'emploi des chaudières à haute pression, à bord des bateaux à vapeur; s'est réunie à Anvers, le 18 février, sous la présidence de M. l'inspecteur-général des ponts et chaussées; puis, s'est rendue à bord du bateau à vapeur *le Prince Philippe*, où elle a trouvé M. Heyde, officier de la marine royale et M. Decamps, machiniste à bord du bateau à vapeur fonctionnant entre Anvers et la Tête-de-Flandre.

La commission a reconnu que la machine à haute pression est alimentée par trois chaudières à tubes, du système employé pour les locomotives; un seul réservoir à vapeur est placé au-dessus de la chaudière centrale; d'où il résulte que l'on ne pourra réparer cette chaudière sans interrompre le service du bateau.

L'alimentation des chaudières se fait au moyen d'une petite machine à vapeur, séparée et hors de la portée du chauffeur qui doit en surveiller le service. Les foyers étant séparés de la machine par les chaudières qui occupent toute la largeur du navire, les chauffeurs ne peuvent pas aider le mécanicien lorsque celui-ci pourrait réclamer leurs secours.

La machine a paru à la commission d'un poids hors de proportion avec sa force.

La commission a ensuite recueilli les renseignements suivants : la machine étant placée trop à l'avant, la proue du navire, au lieu de s'élever sur la vague pendant la marche, prend, au contraire, plus d'eau. Ce défaut, fort grave dans le mauvais temps, ne peut être corrigé sans de notables changements.

Le bateau à vapeur *le Prince Philippe* fait le service avec une chaudière quand le temps est calme, tandis qu'il faut allumer deux chaudières quand le temps est mauvais et trois pour faire le service à la remorque.

La consommation du combustible par jour moyen est, pour *le Prince Philippe*, de 1200 à 1300 kilog. de charbon ordinaire et pour le bateau *la Ville d'Anvers*, de 950 à 1000 kilog.

Le bateau *le Prince Philippe* met dix minutes pour faire le passage de l'Escaut, y compris l'abordage, tandis que le bateau *la Ville d'Anvers* fait le même service en 4 ou 5 minutes.

La manœuvre du *Prince Philippe*, après que l'on aura exécuté quelques modifications aux pièces de transmission de mouvement, exigera au moins un homme de plus.

La machine pèse 30 à 40 tonneaux de plus que celle du bateau *la Ville d'Anvers*.

La commission s'étant réunie de nouveau, a été unanime pour reconnaître que le bateau qu'elle avait examiné ne pouvait, sans changement, faire son service d'une manière satisfaisante.

Considérant d'ailleurs que la dépense que l'on pourrait faire pour atténuer les

défauts que présente cette machine, ne diminuerait pas la consommation du combustible qu'elle exige, la commission a pensé qu'il y avait lieu d'examiner s'il n'était pas préférable de remplacer cette machine par une autre plus économique, plus facile à manœuvrer et mieux installée.

Dans le but de résoudre ce problème, elle a cherché à établir la comparaison entre les bateaux *la Ville d'Anvers* et *le Prince Philippe*.

D'après les renseignements précités la consommation journalière serait :

Pour *le Prince Philippe* de 1,200 à 1,300 kilog., soit 1,250 kilog.

Pour *la Ville d'Anvers* de 950 kilog. à 1,000 kilog., soit 975 kilog.

Cette consommation étant très importante à établir d'une manière exacte, nous avons cherché à la vérifier, et nous avons obtenu de M. l'ingénieur De Marbais la consommation bien constatée pendant le mois de juillet dernier, laquelle a été :

De 977 kilog. par jour pour *le Prince Philippe* ;

De 850 kilog. Id. pour *la Ville d'Anvers*.

La différence ne serait donc que de 127 kilog. Mais il faut observer qu'elle se rapporte à une époque de l'année où le temps est généralement calme, et nous savons qu'avec un mauvais temps il faut employer deux chaudières avec *le Prince Philippe*, tandis que *la Ville d'Anvers* continue à marcher avec sa seule chaudière; en tenant compte de cette différence, en n'admettant que 90 jours de mauvais temps par année, la consommation du *Prince Philippe* se trouverait augmentée de  $\frac{1}{4}$  et deviendrait 1,221 kilog., chiffre peu différent, et qui confirme celui qui nous avait été donné comme un résultat moyen.

Le chiffre de 850 kil. représentant la consommation du navire *la Ville d'Anvers*, pendant le mois de juillet, est aussi en-dessous du chiffre qui nous a été donné comme représentant une consommation moyenne pendant le bon et le mauvais temps. Cette discussion nous fait donc admettre, comme suffisamment exacts, les chiffres de 1250 et 975 qui nous ont été renseignés et qui établissent une consommation annuelle :

Pour <i>le Prince Philippe</i> , de . . . . .	450 tonneaux.
Pour <i>la Ville d'Anvers</i> , de . . . . .	358    »
	92    »
Différence . . . . .	

Le prix, qui se rapporte à la qualité de charbon employé, est 30 fr. par 1,000 kilog.

Or, pour 92 tonneaux, il vient . . . . .	2,760
Gage d'un machiniste en plus . . . . .	1,200
	3,960
Différence . . . . fr.	

qui, capitalisés à 5 p. %, produiraient une somme de fr. 79,200; si l'on ajoute la dépense pour modifier les transmissions de mouvement, mettre un réservoir à vapeur à chaque chaudière, déplacer la machine ou allonger le navire pour faire relever la proue sur la vague, on arrivera à un total qui dépasserait notablement la dépense à faire pour remplacer la machine à haute pression du *Prince Philippe* par une machine plus légère, à basse pression et, par conséquent, moins dangereuse, du système généralement adopté pour les bateaux à vapeur de ce genre et employé avec succès à bord de *la Ville d'Anvers* et d'une force de 60 chevaux, qui suffirait pour employer, à l'occasion, ce bateau pour le halage des navires.

En effet, une machine neuve, telle que nous l'indiquons, pourra coûter fr. 85,000 dont il faut déduire la valeur de la machine actuelle et celle des mécanismes que l'on pourrait utiliser, tels que roues à palettes, cheminée, etc.; en ne comptant que fr. 30,000 pour tous ces objets, l'avance serait de fr. 55,000 au lieu de fr. 79,000, trouvés ci-dessus.

Nous avons capitalisé l'économie annuelle trouvée ci-dessus à 5 p. %, parce que les frais d'entretiens et de réparation resteraient les mêmes, que l'on emploie, soit la machine actuelle, soit une nouvelle.

Passant à l'examen du système à haute pression, adopté pour le bateau *le Prince Philippe*, la commission, en présence de l'infériorité manifeste de cette machine, sous le rapport du poids, de l'espace occupé, de la facilité de la manœuvre et de l'économie, comparée au système à basse pression, adopté sur le bateau *la Valle d'Anvers*, est dispensée d'entrer dans une discussion générale de ces deux systèmes et ne les considérant que sous le rapport de la sécurité publique, elle est unanime pour accorder une préférence marquée au système à basse pression. Cette préférence est fondée sur l'observation que toutes les explosions en Belgique, qui sont venues à la connaissance des membres de la commission, ont été fournies par le système à haute pression, quoique les machines à basse pression soient en plus grand nombre dans le pays et généralement plus puissantes. Nous citerons les explosions du bateau *le Mercurius*, événement qui a motivé l'arrêté royal en date du 19 septembre 1829, qui défend l'emploi des machines à haute et moyenne pression, à bord des bateaux à vapeur; celle de la chaudière du Vieux-Waleffe, d'une chaudière à Grivegnée, d'une locomotive dans la station de Gaud.

La commission pense aussi que les explosions des chaudières à basse pression sont moins funestes que celles des chaudières à haute pression, parce que étant moins solides, elles résistent moins et cèdent avant que la vapeur ait acquis une force comparable dans ses effets à celle de la poudre à canon.

#### *Conclusion.*

La commission pense donc que l'intérêt de la sûreté publique vient s'ajouter aux raisons déduites ci-dessus en faveur d'un service plus parfait et d'une économie bien entendue, pour motiver le remplacement de la machine actuelle à haute pression du bateau *le Prince Philippe* par une machine à vapeur à basse pression de la force de 60 chevaux, suffisante pour remorquer, au besoin, les navires arrivant à Anvers ou en partant.

La commission a commencé l'examen de la seconde question qui lui est soumise, mais désirant traiter ce sujet avec tout le soin que réclame son importance, surtout au moment où de nouveaux efforts sont faits pour introduire la navigation à vapeur sur la Meuse, plusieurs membres ont demandé un délai, afin de se procurer les renseignements et documents nécessaires.

La commission considérant cette question comme distincte de la première et sa résolution ne devant pas, dans son opinion, être favorable au système à haute pression, elle croit pouvoir vous adresser dès à présent ce premier rapport, afin de ne pas retarder l'exécution d'une construction réclamée avec instance par l'intérêt général.

*Signé*, T. TEICHMANN.

H. MAUS.

ROGET.

A. PONCELET.

Le soussigné adhère entièrement aux conclusions du présent rapport en ce qui concerne la machine à vapeur du bateau *le Prince Philippe*, mais ne se prononce en aucune manière sur la question générale de la tension de la vapeur dans les machines destinées à la locomotion par eau.

Namur, le 4 mars 1841,

*Signé*, CAUCHY.