

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 10 DÉCEMBRE 1844.

RAPPORT

Fait par M. DE HAERNE, au nom de la section centrale ⁽¹⁾ chargée d'examiner le budget de la marine, pour l'exercice 1845 ⁽²⁾.

MESSIEURS,

La discussion générale n'a donné lieu qu'à peu d'observations. La 4^e section a demandé s'il n'y aurait pas lieu à vendre plusieurs canonnières.

La section centrale, saisie de cette question, s'est adressée à M. le Ministre des Affaires Étrangères pour avoir des explications à ce sujet. Après avoir pris connaissance de la note communiquée par M. le Ministre et annexée au présent rapport (A), la section centrale invite le Gouvernement à vérifier s'il ne serait pas dans l'intérêt du trésor de vendre, pendant 1845, plus d'une canonnière. D'après le dire d'un membre de la section centrale, il n'existe plus que trois canonnières en état de navigabilité, une qui se trouve à Ostende, et les n^{os} 5 et 7, qui sont à Anvers.

La section centrale a également demandé des renseignements relativement à la *British-Queen*. Il résulte de la réponse ci-annexée du Gouvernement (B) que ce bateau à vapeur a été mis à plusieurs reprises en adjudication; mais les offres ayant paru insuffisantes et considérablement au-dessous du prix d'achat,

(1) La section centrale était composée de MM. VILAIN XIII, *président*, DE MAN D'ATTENRODE, TRIENPONT, DE DECKER, OSY, DE BAILLET, et DE HAERNE, *rapporteur*.

(2) Budgets généraux, n^o 2.

aucun marché n'a pu être conclu. Enfin le Gouvernement est entré dans une nouvelle négociation avec une maison anglaise qui offre de la reprendre, mais à des conditions qui, jusqu'ici, n'ont pas été déterminées d'une manière précise ; cependant cette maison ne désespère pas de traiter de cette acquisition. Si cette maison ne se décide pas dans un bref délai, le Gouvernement fera procéder, dans le courant du mois de janvier prochain, à une nouvelle mise en adjudication.

CHAPITRE PREMIER.

ART. 1^{er}. *Administration centrale, traitements des employés.* . fr. 6,050

Adopté.

ART. 2. *Administration centrale (matériel)* fr. 3,500

Un membre fait observer que les publications relatives à la marine, auxquelles le Gouvernement est abonné, restent au ministère et que les officiers de la marine, à cause de l'éloignement, ne peuvent y avoir facilement accès, ce qui serait cependant à désirer pour atteindre le but qu'on semble devoir se proposer par ces abonnements.

Après ces observations la section centrale adopte.

CHAPITRE II.

ART. 1^{er}. *Bâtiments de guerre (personnel)* fr. 297,471

Pour la justification du personnel demandée par les 1^{re}, 2^e et 6^e sections, voir l'annexe E.

La section centrale remarque que le cadre du personnel des bâtiments de guerre pour 1845 porte 3 capitaines-lieutenants de vaisseau à fr. 7,600, tandis que, dans un arrêté royal du 7 juillet 1844, ci-annexé (C), un de ces capitaines-lieutenants, désigné avec le titre de *capitaine*, est nommé directeur de la marine. La section centrale trouve qu'il y a erreur dans la qualification ; mais elle pense que, s'il n'y en a pas dans le chiffre, c'est que le traitement du capitaine dont il s'agit n'a pas été augmenté malgré l'élévation de son grade.

Un membre de la section centrale fait observer que la retenue sur la solde des matelots ne porte pas d'intérêts. (Voir l'annexe F.)

La section centrale ayant demandé l'état de l'avancement accordé cette année aux officiers de marine, cet état a été communiqué par le Gouvernement. (Voir l'annexe G.)

Le chiffre est admis.

ART. 2. *Bâtiments de guerre (vivres)* fr. 148,000

Adopté.

ART. 3. *Bâtiments de guerre* (entretien, chauffage et éclairage). fr. 62,320

La 4^e section ayant demandé s'il ne serait pas possible d'opérer plus d'économies sur cet article, la section centrale a transmis cette demande au Ministère qui lui a fourni une note justificative (*annexe H*) du crédit pétitionné.

La section centrale, après avoir pris lecture de cette pièce, adopte le chiffre.

ART. 4. *Équipement d'un brick* fr. 33,000

La 4^e section demande le détail des dépenses de cet article et désire savoir si cette somme suffira à l'achèvement du navire

La 6^e section demande, en outre, à quel usage le Gouvernement destine le brick qui fait l'objet de cet article.

La section centrale a demandé au Gouvernement les renseignements nécessaires pour éclairer son opinion.

La note, sous l'*annexe I*, communiquée par le Ministère à la section centrale, donne les détails des dépenses portées à cet article. Il y est dit que ce crédit est le dernier qui sera demandé de ce chef; et quant à la destination du brick, il devra servir à remplacer la goëlette *La Louise*, quand elle sera en réparation, soit pour surveiller la pêche nationale, soit pour remplir des missions transatlantiques.

D'après ces explications la section centrale adopte le chiffre demandé.

CHAPITRE III.

ARTICLE UNIQUE. *Magasin de la marine* fr. 11,200

La 6^e section demande des détails justificatifs sur cet article et notamment en ce qui concerne l'achat du matériel.

Un membre de la section centrale fait observer que le magasin d'habillements des marins, quoique ces habillements soient mis en adjudication et reçus à Anvers, se trouve à Bruxelles, et que lorsqu'on en a besoin, ces habillements doivent être renvoyés de Bruxelles, ce qui offre des inconvénients, quant au transport et à la location ainsi qu'à l'entretien d'un local à Bruxelles.

Le Gouvernement, dans sa réponse faite à la section centrale relativement à ce chapitre, fait voir d'abord (*annexe K*) l'utilité du magasin de la marine. En second lieu, dans la note sous l'*annexe L*, il est établi que le magasin d'Anvers n'est pas disposé pour recevoir les habillements, qu'à Bruxelles les habillements sont déposés au Ministère des Affaires Étrangères et qu'en conséquence il n'y a pas de perte quant au local; de plus, il n'y a qu'un seul marin attaché à ce magasin, ce qui devrait également avoir lieu à Anvers, si les habillements y étaient emmagasinés.

La section centrale adopte le chiffre proposé.

CHAPITRE IV.

ARTICLE UNIQUE. *Pilotage. Personnel des stations :*

1 ^o <i>Anvers</i>	fr. 52,620	} 350,520
2 ^o <i>Terneuzen</i>	3,480	
3 ^o <i>Flessingue</i>	62,220	
4 ^o <i>Station de la Manche.</i>	17,040	
5 ^o <i>Ostende</i>	20,430	
6 ^o <i>Remises à payer aux pilotes.</i>	140,980	
7 ^o <i>Entretien des bateaux-pilotes, etc.</i>	49,650	

La section centrale a demandé des explications sur la réunion des fonctions d'inspecteur à celles de commissaire permanent de l'Escaut. Le Gouvernement a répondu que cette réunion a été proposée au budget de 1840 et admise par la Chambre, depuis cette époque jusqu'à ce jour; que, du reste, on doit l'envisager plutôt comme un fait que comme un principe, fait qui dépend de l'activité du titulaire actuel et qui probablement viendrait à cesser avec lui. D'ailleurs, ajoute M. le Ministre, le traitement d'inspecteur joint à l'indemnité de commissaire, ne paraîtra pas trop élevé, si l'on considère que le fonctionnaire néerlandais, préposé à Flessingue et qui réunit aussi les deux qualités, touche un traitement supérieur à celui du fonctionnaire belge, dont les occupations sont cependant plus multipliées.

D'après ces considérations, la section centrale adopte le chiffre de fr. 350,520.

CHAPITRE V.

ARTICLE UNIQUE. *Service des bateaux à vapeur de l'Escaut* . . . 58,758

La 6^e section demande comment il se fait qu'un bâtiment presque neuf, le *Prince Philippe*, exige d'aussi fortes réparations.

Il résulte de la réponse du Gouvernement que la construction du *Prince Philippe* fut l'objet d'un contrat entre le Département des Finances et la société du RENARD. La commission nommée pour en faire l'inspection ne put en connaître les défauts intérieurs, parce qu'elle ne fut admise à l'examen qu'après son achèvement. Les principaux défauts résultent de la construction et de la disposition des trois chaudières. Il n'y a que celle du milieu qui puisse fonctionner seule; d'où il résulte qu'on l'emploie lorsque le service n'exige que peu d'efforts. Dans les autres cas elle sert de réservoir. C'est ainsi qu'elle a été continuellement mise en usage, ce qui a déterminé promptement sa détérioration et exigé les réparations auxquelles l'allocation sollicitée doit s'appliquer.

Le chiffre est adopté.

CHAPITRE VI.

ARTICLE UNIQUE. *Police maritime.* fr. 30,000

Adopté.

CHAPITRE VII.

ARTICLE UNIQUE. *Secours maritimes, sauvetage.* fr. 16,500

La 6^e section demande la division de ce chapitre en deux articles, afin d'éviter la confusion du personnel avec le matériel. Le Gouvernement, interrogé à ce sujet par la section centrale, fait remarquer que les neuf dixièmes de ce chapitre se rapportent au personnel, qu'il y a des dépenses imprévues tant pour le personnel que pour le matériel, et que si la division réclamée avait lieu, l'imprévu se rapportant aux deux articles, on devrait demander une majoration de ce chef.

Le chiffre est admis.

CHAPITRE VIII.

ARTICLE UNIQUE. *Pensions civiles et secours.* fr. 14,400

La 4^e section désire connaître le tableau des pensions figurant au n° 1. Ce tableau est l'annexe *N* du présent rapport.

Le chiffre est adopté.

La section centrale a l'honneur, Messieurs, de vous soumettre le budget de la marine tel qu'il a été proposé par le Gouvernement.

Le rapporteur,

D. DE HAERNE.

Le président,

V^{te} VILAIN XIII.

ANNEXE A.

DISCUSSION GÉNÉRALE.

N'existe-t-il plus de canonnières hors d'état de service et n'y aurait-il plus lieu à en vendre ?

R. Après la vente du brigantin *le Congrès*, qui doit avoir lieu incessamment, il ne restera à Anvers que deux canonnières disponibles dans les bassins ; les trois autres seront dans l'Escaut pour le service de la quarantaine. Il sera peut-être possible de réduire à deux le nombre de canonnières en activité dans l'Escaut, si le nombre des arrivages de pays soumis à la peste brute nécessite une surveillance moindre que celle qu'on a dû déployer jusqu'à ce jour, et dans ce cas, on ne voit pas d'obstacle à vendre encore une canonnière dans le courant de l'année 1845.

Les deux canonnières désarmées dans le bassin, n'ont pas été entièrement sans emploi ; elles ont servi au mois d'août dernier à relever un bateau belge coulé près du Doel.

Une d'elles est en ce moment mouillée près du musoir nord du bassin d'Anvers et facilite, pendant les travaux du musoir, l'entrée et la sortie des bâtiments de mer.

A Ostende, une canonnière est désarmée, l'autre reçoit un armement partiel et sert à la police du port.

Cette canonnière n'est pas hors d'état de service ; elle est destinée à surveiller la station de quarantaine de Nieuport, en cas de maladie contagieuse. D'après un arrangement pris avec le Département de l'Intérieur, cette canonnière servira de bâtiment d'instruction pour les élèves de l'école de navigation d'Ostende ; l'entretien de ce navire est peu coûteux, il se borne à un goudronnage par an.

BRITISH-QUEEN.

Lors de la mise en adjudication du navire la *British-Queen*, le 1^{er} octobre 1844, l'enchère la plus élevée, faite par le sieur Van Leemput, a été de fr. 170,000.

Le Gouvernement n'a pas cru devoir accepter cette offre, qui était de beaucoup inférieure à l'estimation du navire, et l'adjudication provisoire a été infirmée.

Les offres qui ont été faites depuis, n'ont pas paru plus acceptables.

L'une, de fr. 220,000, a paru, comme celle du sieur Van Leemput, trop disproportionnée avec la valeur estimative de ce navire.

Une autre s'élève à fr. 500,000 ; mais cette somme devrait être payée en actions d'une société à créer ! Et après de longs pourparlers, la dernière proposition a été de payer fr. 150,000 en numéraire, et le surplus (fr. 350,000) en actions.

Une négociation est ouverte avec une maison anglaise, qui jusqu'à ce moment a présenté diverses observations sans faire d'offre précise ; mais cette maison ne désespère pas de traiter de cette acquisition.

Si le Gouvernement ne reçoit pas dans un bref délai des propositions mieux déterminées de la part de cette maison anglaise, il fera procéder, dans le courant du mois de janvier prochain, à une nouvelle mise en adjudication du navire.

ANNEXE C.

LÉOPOLD, Roi des Belges,

A tous présents et à venir, salut.

Considérant l'extension qu'ont prise les attributions du Département de la Marine ;

Voulant fortifier le contrôle que l'administration centrale de ce Département est appelée à exercer sur les services qui en dépendent ;

Sur la proposition de notre Ministre des Affaires Étrangères,

Nous avons arrêté et arrêtons :

ART. 1^{er}. Le capitaine de vaisseau Lahure, V.-D.-N., préposé sous l'autorité du Ministre à l'administration centrale du Département de la Marine, portera le titre de directeur de la marine.

ART. 2. Ce fonctionnaire est en même temps chargé de la surveillance spéciale des services indépendants de la marine militaire qui sont dans le ressort du même Département : ces services comprennent :

1^o *Personnel*. — Les officiers, sous-officiers et marins de l'État, distraits momentanément du service des bâtiments de guerre ; le génie maritime, les agents et aides attachés aux services des bateaux à vapeur, des phares et fanaux, des chantiers et des magasins de la marine, de la police maritime et du sauvetage ; les inspecteurs, commissaires et autres employés du pilotage et les pilotes, et généralement tout le personnel institué dans l'intérêt de ces divers services.

2^o *Matériel*. — Les navires de l'État, en construction ou en réparation ; les embarcations du pilotage ; les phares et fanaux ; les chantiers et magasins de l'État, avec les objets qu'ils renferment, tels que les bouches à feu, les armes et l'équipement de la marine et, en général, tout le matériel employé aux services qui embrassent ces divers objets.

Notre Ministre des Affaires Étrangères est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 7 juillet 1844,

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Affaires Étrangères,

C^{te} GOBLET.

LE MINISTRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES ,

Vu l'arrêté royal du 7 de ce mois qui institue un directeur de la marine ,

Arrête :

ART. 1^{er}. Le directeur de la marine travaille directement avec le Ministre.

ART. 2. Il reçoit du Ministre tous les ordres , décisions , arrêtés ou extraits qui ont rapport à la marine, ou qui pourraient lui être utiles pour le bien du service.

ART. 3. Il signale immédiatement au Ministre tous les événements extraordinaires et accidents relatifs au service ; dans le cas où ces événements exigent des mesures urgentes, il peut les ordonner de son chef, sauf à rendre compte au Ministre et à demander son approbation.

ART. 4. Il remet, chaque année au Ministre un état approximatif des sommes nécessaires pendant l'année suivante, pour tout ce qui a rapport à la marine.

ART. 5. Il veille à ce que les travaux à effectuer n'entraînent pas à des dépenses qui surpassent les sommes allouées au budget pour le service.

ART. 6. Il autorise l'achat et le renouvellement du matériel ainsi que l'approvisionnement des magasins et bâtiments de l'État, d'après les instructions du Ministre ; il convoque les commissions de réception du matériel et des vivres.

ART. 7. Toute la correspondance à échanger avec les fonctionnaires désignés à l'art. 2 de l'arrêté royal du 7 juillet 1844, lui est adressée directement. Il tient les états de conduite de ce personnel et adresse au Ministre toutes les propositions, soit pour l'avancement, soit pour la pension.

ART. 8. Il signe en outre, au nom du Ministre, toutes les lettres d'envoi, d'accusé de réception, demande de renseignements, états de remises et de consommations et autres affaires, que le Ministre ne s'est pas réservées et qui sont adressées au personnel de la marine.

ART. 9. Il accorde également des congés à l'intérieur du pays, quand ils ne dépassent pas le terme de huit jours.

ART. 10. Il veille à ce que les règlements et instructions relatifs aux différents services de la marine soient ponctuellement exécutés.

ART. 11. Il surveille la liquidation mensuelle des soldes, traitements et indemnités du personnel de la marine.

ART. 12. Il tient la liste de tour d'embarquement des officiers de la marine et tous les registres relatifs au personnel.

ART. 13. Le directeur ne peut faire d'inspections du personnel et du matériel sans un ordre spécial du Ministre.

Il peut provoquer de tels ordres quand il le juge nécessaire.

ART. 14. Il a sous ses ordres le matériel de l'administration centrale, la bibliothèque, ainsi que le dépôt de cartes et d'instruments de la marine.

Bruxelles, le 24 juillet 1844.

C^{te} GOBLET.

— — —

CHAPITRE II. ART. 1^{er}. *La section demande la justification du nombreux personnel attaché aux bâtiments de guerre.*

Le personnel de la marine militaire n'est pas exclusivement attaché aux bâtiments de guerre.

Le Département de l'Intérieur a organisé, depuis l'année 1842, un service régulier de navigation à voiles, entre Anvers, les grandes Indes, la Chine et les Philippines ; les Chambres ont déjà eu, à deux reprises, à se prononcer sur cet encouragement donné à la navigation et au commerce.

Les équipages qui ont été employés à ce service, pendant 1844, sont au nombre de quatre, savoir :

Le Charles, dont l'équipage est arrivé en Belgique depuis quelques jours ;

Le Macassar, encore en mer, de 630 tonneaux ;

L'Emmanuel, encore en mer, de 1,100 tonneaux ;

Le Schelde, encore en mer, de 450 tonneaux.

Un nouveau départ doit avoir lieu dans le courant du mois de décembre prochain et trois autres pendant l'année 1845.

Le plus grand nombre des officiers est à la mer ; plusieurs d'entre eux sont embarqués activement depuis plus de quatre ans.

Au commencement de l'année prochaine, le brick *le Prince Royal*, qui est en armement à Bruges, sera mis en service. Son équipage se composera de 120 hommes.

Voici la répartition du personnel de la marine : comme un grand nombre de matelots doivent être engagés pour monter le navire de la ligne des Indes, qui doit partir au mois de janvier, on a, par mesure provisoire et pour ne pas dépasser les crédits alloués, suspendu les enrôlements depuis le mois de septembre.

Pour la même époque, 20 mousses doivent venir à bord et, outre l'armement du brick, trois départs auront lieu pour l'Inde, en 1845.

Total.....	53	465
Officers.....		53
Total général.....		518

La retenue sur la solde des matelots porte-t-elle intérêt, et où est-elle déposée ?

L'arme spéciale de la marine exige que, dans l'intérêt commun de l'État et des matelots, on suive pour l'habillement et pour la solde un autre système que dans l'armée de terre.

Les recrues, à leur arrivée à bord, ne reçoivent point de première mise aux frais du trésor ; on leur délivre les objets dont ils manquent pour compléter l'équipement exigé par les règlements ; les marins en remboursent le prix par des retenues mensuelles et ces effets deviennent dès lors leur propriété. Leur durée n'est pas limitée et le Gouvernement n'accorde rien pour leur entretien.

Chaque mois les matelots sont portés, sur les états de solde, pour la solde entière de leur grade, mais ils n'en reçoivent cependant que le tiers en écus ; les deux autres tiers doivent servir à payer les dettes qu'ils ont contractées en recevant des effets ; si cette dette est remboursée, la retenue des deux tiers continue d'avoir lieu pour servir de garantie contre la désertion des marins.

Il est cependant des cas exceptionnels où l'on permet aux marins qui ont un solde créditeur à leur masse, et qui se conduisent bien, de déléguer le deuxième tiers de leur solde à leurs parents infirmes, à leurs femmes ou à leurs orphelins.

Le compte de chaque marin est réglé tous les mois, tant à bord du navire même où il se trouve qu'à l'administration centrale à Bruxelles.

A la fin de chaque trimestre, un extrait du livre de chaque homme est envoyé au Département où l'on contrôle et où l'on corrige, s'il est nécessaire, toutes les sommes dont l'inscription doit être faite au compte du marin.

De cette manière on peut être certain que la différence la plus légère ne peut échapper à cette double vérification.

A la fin du terme de service de chaque matelot, l'état de son décompte est envoyé au Département à l'appui de la demande de congé définitif, une nouvelle vérification a lieu, et quand l'exactitude en a été reconnue, le montant de cet état est envoyé au commandant du bâtiment ou de la station, si plusieurs bâtiments sont réunis, et il est payé au marin qui en donne quittance.

Chaque marin est, en outre, porteur d'un livret où l'on annote chaque mois sa solde mensuelle, la somme qu'il a reçue en argent, la valeur des effets qu'il a reçus et le solde créditeur ou débiteur qui en résulte.

Si le matelot déserte ou meurt avant d'avoir soldé sa dette, il y a nécessairement perte pour le trésor.

Si le matelot déserte après avoir remboursé sa dette, l'État reste dépositaire de la solde qui revenait au marin, au jour de sa désertion, et l'import est porté à son compte lorsque, plus tard, il rentre au service.

S'il meurt, ses effets sont vendus à l'encan, le produit de la vente et le solde créditeur de la masse du marin décédé sont remis aux héritiers du défunt qui doivent justifier de cette qualité, au moyen d'un acte de notoriété dressé sans frais par l'administration communale du lieu de leur résidence.

On voit, d'après ce qui précède, que la tenue de cette comptabilité est exactement celle de *la masse des recettes et dépenses extraordinaires et imprévues*, en vigueur dans l'armée de terre, d'après le règlement général d'administration du 1^{er} février 1819.

Pendant les premières années qui ont suivi l'établissement de la marine en Belgique, le Gouvernement a dû faire l'avance de la première mise de fonds pour l'achat des habillements du personnel subalterne; mais au moyen des retenues successives, l'État s'est entièrement remboursé de ses avances; les budgets des voies et moyens des exercices 1838, 1839, 1840 et 1841, ont renfermé des sommes qui formaient les restitutions de ces avances. La cour des comptes en reçoit la justification annuelle; le dernier arrêt qu'elle a rendu de ce chef, porte la date du 16 août 1844 : il déclare la masse d'habillement de la marine libérée envers le trésor jusqu'à la fin de 1841; or, depuis 1841, le trésor n'a plus fait d'avances à la masse d'habillement.

Les retenues des marins sont versées à la caisse d'épargne, établie par le caissier de l'État; elles y rapportent un intérêt qui, fixé d'abord à 4 p. %, a été réduit depuis deux ans à 3 p. %; le produit de ces intérêts figure dans la justification annuelle de la masse d'habillement. Il sert à couvrir :

1^o Le déficit qui résulte pour le trésor des désertions et des décès, quand les avances faites par la masse ne sont pas couvertes, ce qui a lieu fréquemment ;

2^o A couvrir les pertes occasionnées au trésor par les avaries qui surviennent souvent en mer aux effets d'habillement, et qui sont produites par l'humidité du navire, par des voies d'eau ou des insectes ;

3^o A procurer une ressource au trésor, quand le déficit causé par les désertions et les décès a été couvert

La somme déposée à la caisse d'épargne de la Société générale s'élève à fr. 123,000 environ; elle sera réduite à fr. 110,000 dans peu de jours, après le licenciement de ceux des matelots du *Macassar* qui ont droit à leur congé définitif.

Aucune somme ne peut sortir de la caisse des retenues, sans un mandat spécial délivré par le Ministre et contre-signé par le directeur de la marine.

L'absence d'une de ces signatures empêcherait le mandat d'être payé.

En un mot, la marine a établi, dès 1832, le placement des fonds de la

masse d'habillement en entourant cette organisation de toutes les garanties désirables.

Ce système a été imité depuis par les masses d'habillement des officiers de l'armée.

Comme il est reconnu que chaque mois on ne licencie, en moyenne, que le cinquantième au plus des matelots embarqués, il n'y a aucun inconvénient à employer au renouvellement des effets les sommes retenues pour la garantie de présence, en ayant soin toujours d'avoir un fonds de réserve pour faire face au paiement des décomptes des matelots.

Ce système assure au trésor public une sage économie, et aux marins une administration régulière.

Tous les objets d'habillement sont fournis par adjudication publique ; la réception en est faite par une commission nombreuse, composée d'officiers de tous grades ; les conditions des cahiers des charges sont sévères et l'on peut assurer, sans crainte de se tromper, que les équipages sont bien vêtus et, en outre, qu'il serait difficile, sinon impossible de se procurer dans le commerce les divers objets d'habillement des matelots à un prix aussi bas que celui où ils sont cotés par la masse d'habillement.

L'administration de la marine a adopté pour principe d'empêcher les officiers de prendre un intérêt direct ou indirect dans la gestion de la solde des équipages ; un officier, membre d'une commission d'expertise, ne peut signaler son zèle qu'en refusant des effets d'habillement qui ne seraient pas bons et conformes aux modèles ; il n'a pas d'affaires à traiter avec les fournisseurs et par conséquent, ni lui, ni le quartier-maître (appelé dans la marine officier d'administration) ne sauraient être exposés à des séductions qui tournent toujours au détriment des marins subalternes.

Nous nous plaisons à rendre justice à la probité et au désintéressement dont les officiers de la marine ont fait toujours preuve en Belgique ; mais il n'en est pas moins vrai qu'il est du devoir de l'administration de rendre les abus impossibles, sans acception de personnes.

ANNEXE G.

La section désire obtenir l'état de l'avancement qui a été accordé cette année aux officiers de marine.

Une seule promotion a eu lieu : par arrêté royal du 7 juillet 1844, M. Lahure, capitaine-lieutenant de vaisseau (lieutenant-colonel dans l'armée de terre), de la promotion du 24 mai 1837, a été nommé capitaine de vaisseau, grade qui correspond à celui de colonel.

Pour apprécier l'opportunité de cette promotion, on ne doit pas uniquement la considérer par rapport à la marine proprement dite ; il faut aussi faire attention aux diverses branches de service, non moins importantes, qui se rattachent plus ou moins à la marine et dépendent du même département ; ces branches emploient un personnel assez nombreux, elles entrent presque pour la moitié dans le chiffre total du budget de la marine, elles procurent des recettes qui s'élèvent à près de fr. 450,000, et l'on peut dire qu'elles ont au moins doublé l'importance qu'avait auparavant le département de ce nom.

L'ensemble des attributions ainsi augmentées de cette administration, a été réglé par un arrêté royal, dont celui du 7 juillet n'est que la conséquence naturelle : par ce dernier, on n'a fait que mettre la position du directeur de la marine en harmonie avec l'extension considérable que ses fonctions avaient prise.

Justifiée par les convenances du service, la promotion de ce chef satisfaisait aussi à une considération d'équité : on ne pouvait oublier, en effet, qu'il avait pris la plus grande part à l'organisation des branches dont la direction spéciale lui est restée confiée, et qu'ainsi il avait acquis des titres particuliers à la confiance du Gouvernement.

ART. 3. — *La section demande s'il ne serait pas possible d'opérer plus d'économie sur cet article ?*

La plus sévère économie préside à l'achat des différents objets de matériel dont on fait usage à bord des bâtiments de l'État.

1° Chauffage, feu et lumière.

Cette indemnité de huit centimes par jour et par homme, est accordée aux officiers d'administration, à charge par eux, de fournir :

1° Le bois de charbon nécessaire à la cuisson des vivres de l'équipage et des officiers ;

2° L'huile pour les lanternes, fanaux et les lampes à chaque plat de l'entrepont ;

3° Pour faire étamer les casseroles et les marmites et soigner leur entretien ;

4° Pour fournir un nombre déterminé de brosses, balais, lavettes en peau, balances, poids, etc., dont le détail se trouve décrit dans le tableau (n° 1), joint à l'arrêté ci-annexé (sous le n° 1), du 30 novembre 1834.

Le même système est suivi en Hollande, en Amérique et en Angleterre. (Voir DUPIN, *Voyage dans la Grande-Bretagne, force navale*, tome 1^{er}, page 123.)

L'indemnité de 8 centimes est la même qu'en Hollande, et, comme dans ce pays, chaque bâtiment est classé pour le règlement de cette indemnité, d'après un *minimum* qui, en Belgique, est de 35 hommes par canonnière et 45 par brigantin.

On conçoit facilement que, quand il ne reste à bord que 15 ou 18 hommes, la consommation de charbon et d'huile est presque la même, et, dans ce cas, l'indemnité proportionnelle de 15 hommes, à 8 centimes ou fr. 1-20, serait loin de couvrir les dépenses.

2° Le cahier des charges pour la fourniture des vivres, ci-annexé (voir n° 2), porte, à l'art. 8, qu'en cas de fourniture de barils neufs par l'entrepreneur, une somme de 8 p. % sera ajoutée à la facture.

L'embarquement des vivres exige une forte quantité de futailles qui, souvent, sont détériorées ou hors d'usage, de sorte que la somme de fr. 4,000 demandée pour ces futailles ne représente que des futailles neuves pour le tiers des vivres; c'est fixer, en moyenne, à 3 ans, la durée d'un baril.

3° Les voyages de long cours que font les équipages rendent impossible une réduction sur cet article.

Les officiers de santé reçoivent à bord, pour les malades :

Du vin ;

Des conserves de Nantes, bœuf, bouilli, oseille et autres antiscorbutiques ;

Du biscuit blanc ;

Des sirops ;

Du sucre ;

De la gelée de groseille ;

Du riz ;

Des raisins secs ;

Des pommes sèches ;

Des betteraves au vinaigre.

La distribution de tous ces vivres se fait avec ordre et régularité ; l'arrêté du Ministre des Affaires Étrangères qui en règle l'emploi, est annexé à la présente note, sous le n° 3.

C'est par de semblables précautions que doit se distinguer une sage administration ; aussi le Département de la Marine se loue-t-il hautement des précautions prises en faveur des matelots malades. Sur quatre voyages successifs de l'Inde, on n'a à déplorer la perte d'aucun homme, ni par maladie ni par accident.

4° La coque et la mâture des bâtiments est portée pour un entretien de fr. 8,000.

Le calfatage annuel des navires et les réparations des objets de mâture absorbent cette somme, quoique la plupart du temps cet ouvrage se fasse à l'aide des calfats et charpentiers de la marine.

5° Il en est de même du gréement ; 9,000 francs de gréement représentent 8,000 kilog. de cordage environ, qui doivent se distribuer entre la goëlette *la Louise* et les canonnières en activité. *La Louise* emporte une grande partie de cette allocation ; étant presque toujours à la mer, elle éprouve des besoins plus fréquents que les canonnières.

6° 1,000 francs sont demandés pour la poudre à renouveler, pour le service de quarantaine et les saluts, peu importants du reste, que l'on est dans le cas de tirer. L'économie est tellement observée qu'on doit renoncer à faire faire aux équipages l'exercice à feu, quoique cela soit très nécessaire.

7° Les voiles de rechange et les tentes sont fournis par adjudication publique ; c'est encore *la Louise* qui entre pour les plus fortes sommes dans cette dépense ; les autres canonnières n'usent guère que des tentes et un demi-jeu de voiles par an. Toute réduction est impossible de ce chef.

8° Les fournitures de bureau sont remises régulièrement et en nature aux officiers et aux comptables, par mesure d'ordre et d'économies ; l'uniformité dans les pièces officielles exige cette mesure, qui est la moins onéreuse à l'État.

9° Les frais de route et de déplacement se font sur déclaration et conformé-

ment au tarif de l'armée ; la majeure partie de ce crédit est absorbée par les voyages des officiers qui se rendent au conseil de guerre comme membres de cette assemblée.

10° Les pièces et leurs affûts sont, quand il le faut, réparés à l'arsenal de construction d'Anvers, et le prix en est ordonné sur bordereau, à charge d'en rendre compte à la cour des comptes, par le directeur de cet établissement.

Les armes blanches et buffleteries, sont entretenues d'après le tarif adopté dans les régiments, par un armurier civil, pour éviter les frais de la solde d'un armurier militaire.

11° Les achats d'huiles, goudron, couleurs, etc., se font par adjudication publique. La somme demandée pour ce matériel, fr. 3,500, suffit à peine aux besoins du service. La réception de tous les objets se fait par une commission de trois ou cinq officiers ; l'emploi en est régulièrement justifié au moyen d'états mensuels, et les consommations doivent recevoir l'approbation de l'autorité supérieure, pour que l'officier qui a commandé les travaux soit déchargé de la responsabilité qui pèse sur lui de ce chef.

12° Les canots de la marine sont construits sur les plans et sous la direction des ingénieurs du génie maritime. On confectionne régulièrement quatre canots neufs par an ; l'excédant de ce crédit sert à l'entretien et aux réparations des autres, à l'achat des mâtures, avirons, escopes, vadronilles, tapis de canots, etc.

13° La nature toute spéciale du service, justifie assez clairement la demande de fonds pour dépenses imprévues. Un abordage dans l'Escaut ou même en mer, une tempête ou tout autre accident, peut causer des avaries imprévues, et la modicité de la somme demandée, indique combien le Gouvernement a désiré apporter d'économies dans les dépenses.

ANNEXE I.

ART. 4. — *La section demande les détails de la somme demandée. Elle désire savoir si, moyennant ces fr. 33,000, le brick sera achevé, et enfin elle désire connaître l'usage auquel le Gouvernement destine le brick qui fait l'objet de cet article ?*

R. La somme de fr. 33,000 portée au budget de 1845, pour l'armement du brick, est la dernière allocation qui sera demandée aux Chambres pour l'achèvement du brick. La note insérée dans la colonne d'observations du budget, ne peut laisser de doutes à cet égard.

La somme de fr. 33,000, est destinée à couvrir les dépenses suivantes :

50 caisses à poudre, en cuivre, avec double revêtement en bois,		
à fr. 50	fr.	2,500
une pompe à incendie avec pistons de 0,12, tuyaux alimentaires, etc.		2,000
1,600 gargousses à 30 centimes.		480
2,000 kil. de poudre et 12,000 cartouches.		5,000
1 paratonnerre		500
1 cuisine		500
marmites, casseroles		200
manœuvres courantes pour la voilure . 1,600 kil.		
2 câbles de 0,30 de circonfér. évalués à . 4,000 kil.		
bosses diverses et gréement de rechange,		
aussières.	4,000 kil.	
	9,600 kil. à fr. 1-10	10,560
compas de route et habitacle		600
compas azimuthal, sextant et chronomètre		2,000
grappins d'abordage, grappins d'embarcation, peinture des		
chambres, bancs, couchettes, carrés et de l'intérieur. . . .		1,200
poutres de rechange, voiles de rechange et mâture de rechange		4,000
approvisionnement de cuir à garnir, goudron, brai et ustensiles		
pour le gréement		2,500
menus objets et imprévus.		760
Total.	fr.	<u>33,000</u>

La construction du brick a été commencée quand le Gouvernement a pu se convaincre des services réels qu'avait rendus la goëlette *La Louise*, soit en surveillant la pêche nationale, soit en remplissant des missions transatlantiques. En effet, ce bâtiment n'a pas cessé de servir activement depuis l'acquisition qu'en a faite le Département de la Marine.

Le Ministère de l'Intérieur avait d'ailleurs, à plusieurs reprises, insisté pour la construction d'un navire qui pût remplacer *La Louise* quand elle serait en réparation, ou en croisière; nous croyons devoir reproduire l'extrait d'une dépêche que M. le Ministre de l'Intérieur a adressée au Département de la Marine au commencement de l'année dernière (').

Il ne faut pas perdre de vue que la goëlette *la Louise* a déjà près de cinq ans de service; quoique ce navire se trouve en parfait état, on doit s'attendre à des réparations dans un délai plus ou moins éloigné; de sorte que, sans la construction du brick, la pêche n'aurait plus de surveillance, les primes que le Gouvernement accorde pourraient donner lieu à des spéculations frauduleuses et le Gouvernement ne se trouverait plus à même d'entreprendre une expédition transatlantique, malgré l'importance que pourrait cependant avoir un semblable projet.

(')

Bruxelles, le 3 janvier 1843.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Par lettre du 30 novembre dernier, (marine, n° 81).

Je regretterai beaucoup, Monsieur le Ministre, que la pêche soit privée du concours de *la Louise*. Ici se fait mieux sentir que jamais combien il serait désirable que vous pussiez doter la marine d'un deuxième navire semblable à celui-là. Je répéterai que cela serait d'une très-grande utilité, tant pour le commerce que pour l'industrie de la pêche.

Le Ministre de l'Intérieur,

NOTHOMB.

ANNEXE K.

CHAP. III. — *La section demande des détails justifiant ce chapitre et notamment ceux relatifs à l'achat du matériel.*

Les magasins de la marine sont destinés :

1^o A recevoir et à conserver en bon état le matériel dont on ne se sert pas, soit par suite d'un désarmement, soit par suite de réparations.

2^o A conserver et à tenir prêts à tout événement les objets de matériel d'une construction spéciale, dont les bâtiments peuvent avoir besoin à l'improviste, et qu'on ne peut se procurer immédiatement dans le commerce.

3^o A déposer avant leur vérification, et s'il y a lieu après leur admission, les vivres secs et de campagne qui doivent être remis aux bâtiments qui prennent la mer ou ceux qui restent dans les eaux du royaume.

4^o A déposer les futailles vides ou en gerbes qui proviennent des bâtiments de l'État, en attendant qu'on les répare.

5^o A déposer les objets de toute nature appartenant aux bâtiments de l'État, et qui nécessitent des réparations.

Dans ce cas, une commission composée du commandant de la division, de l'officier chargé du matériel du magasin et du garde-magasin, inspectent l'objet dont on demande la réparation et adressent au Département de la Marine un devis estimatif de la dépense. Ce devis doit être approuvé pour que la réparation puisse commencer. Quand les objets réparés entrent au magasin, ils sont de nouveau vérifiés par la même commission qui signe l'état de réparation.

La comptabilité du magasin est tenue avec beaucoup de sévérité; la section centrale pourra s'en convaincre par l'examen de la justification annuelle que fait le garde-magasin. Cet état lui montrera également la nature et la quantité des objets déposés dans ce local à Anvers. Il est annexé sous le n^o 4.

Tout objet sortant du magasin est porté en dépense sur les livres de l'établissement, et il doit à la même date figurer en recette sur les états de l'officier qui en a pris livraison et qui dès lors en est responsable. Le réciproque a lieu quand des objets sont déposés au magasin.

Tous les objets sont fournis par adjudication publique, leur réception se fait par une commission de cinq membres, les formalités de ces réceptions se trouvent décrites dans le cahier des charges du matériel ci-annexé sous le n^o 5.

On assure que le magasin des habillements des marins se trouve à Bruxelles, où des marins sont détachés pour le surveiller. Ces habillements, dont la fourniture est adjugée à Anvers et qui doivent servir à Anvers ou à Ostende, font de cette manière un double voyage inutile, outre la perte du local qu'il faut louer à Bruxelles et l'inutilité des marins qui sont détachés dans cette ville.

Le magasin central des habillements de la marine est situé dans l'hôtel du Ministère des Affaires Étrangères; il est entretenu par un seul matelot; il n'y a donc de ce chef aucune perte pour l'État, puisque le local est gratuit et que l'on doit reconnaître indispensable la présence et la surveillance incessante d'un marin, soit que le magasin se trouve placé à Anvers, soit qu'il se trouve placé à Bruxelles.

Le magasin de la marine, établi à Anvers, n'est point disposé pour recevoir les habillements de la marine; il est presque entièrement occupé par le matériel des bâtiments de l'État. Il faudrait donc louer un magasin supplémentaire, à Anvers, pour placer les effets d'habillements qui, à la date du 29 novembre, se composent de :

- 34 pièces de drap,
- 121 capotes de drap,
- 239 vestes de drap,
- 253 pantalons de drap,
- 1,005 pantalons de toile grise,
- 711 id. id. blanche,
- 1,360 caleçons,
- 1,231 chemises de toile,
- 608 chemises de laine,
- 500 cravates de soie noire,
- 239 id. de laine,
- 390 bonnets écossais,
- 132 havresacs,
- 400 courroies pour id.,
- 138 hamacs,
- 76 matelas,
- 79 oreillers,
- 164 couvertures de laine,
- 610 paires de chaussettes,
- 283 paires de bottines,
- 141 paires de souliers,
- 616 vareuses,
- 189 sacs à capote.

Nous pourrions démontrer plus loin qu'en admettant même la possibilité de réunir tous les objets à Anvers, dans un même local, il y aurait encore de l'inconvénient à suivre cette marche.

De vingt-trois différentes espèces d'objets d'habillements, quinze seulement sont fournies à Anvers, les autres sont livrées à Bruxelles, ce sont ceux qui proviennent des ateliers des prisons.

Si l'on n'avait eu en vue l'économie, on aurait pu exiger que tous les objets fussent fournis à Bruxelles ; mais, dans ce cas, les indemnités de frais de route auxquelles auraient eu droit les membres de la commission d'expertise, auraient dépassé, de beaucoup, les frais de transport du magasin ; on pourra s'en convaincre, si l'on veut remarquer que les frais de transport du matériel d'habillement, envoyé du magasin d'habillement de Bruxelles aux bâtiments de l'État par le chemin de fer, n'ont coûté à l'État, depuis le 1^{er} janvier 1844 jusqu'au 20 novembre inclus, que la modique somme de fr. 497-95.

Nous avons dit que tous les objets fournis par adjudication publique étaient expertisés par une commission d'officiers de marine ; nous devons ajouter que cette commission reçoit l'ordre d'appliquer, si faire se peut, sa marque particulière sur les objets qu'elle reçoit.

Cette commission est responsable, devant l'autorité supérieure, de la bonne qualité des objets admis par elle.

On conçoit facilement que si le magasin était à Anvers, le contrôle de l'autorité supérieure sur les membres des commissions d'expertise serait tout à fait illusoire ou onéreuse à l'État ; car, dans le premier cas, il aurait lieu par les soins des membres de la commission eux-mêmes ou de leurs collègues, et, dans le second cas, l'autorité supérieure devrait se rendre à Anvers et aurait droit à des frais de route.

On peut conclure de ces explications que la présence du magasin central à Bruxelles est une mesure nécessaire, et que pour trouver les mêmes garanties dans un magasin à Anvers, il faudrait dépenser soit en loyer, soit en frais de route, une somme bien supérieure à la dépense qu'occasionnent les transports par le chemin de fer, dépense qui, en réalité, n'en est pas une, puisqu'elle rentre tout entière dans les caisses de l'État.

En outre, il est évident qu'il n'y a point de loyer payé à Bruxelles pour le magasin, qu'un seul matelot est chargé de son entretien, et qu'aucun article du budget ne comprend d'allocation pour faire face à la dépense que causerait un semblable loyer.

La surveillance ,

1^o *Des bateaux à vapeur du passage,*

2^o *Du sauvetage,*

3^o *Des chantiers de construction , a été enlevée , par l'arrêté du 7 juillet 1844, aux officiers de marine, résidant sur les lieux, pour être transportée à Bruxelles. Cette mesure ne présente-t-elle pas plus d'inconvénients que d'avantages?*

SAUVETAGE.

En premier lieu, et pour rendre plus claires les explications qui vont suivre, nous devons intervertir l'ordre des questions posées par la demande ci-contre, et déclarer qu'à aucune époque, le service du sauvetage n'a fait partie des attributions des officiers de Marine, résidant sur les lieux, et que, par conséquent, il n'a pu leur être enlevé pour être transporté à Bruxelles.

Ce service, qui existe seulement sur la côte de la mer du Nord, dans la Flandre occidentale, a été réuni au pilotage, par arrêté royal du 14 mars 1840, peu après qu'il fut passé des attributions du Département de l'Intérieur dans celles du Département de la Marine; le sauvetage est donc ici hors de question.

CHANTIERS DE CONSTRUCTION.

C'est en 1843 seulement] que les élèves, envoyés par le Gouvernement à l'école du génie maritime de l'Orient revinrent en Belgique, après avoir subi, de la manière la plus distinguée, les examens de sortie de cet établissement.

Le besoin de fonctionnaires de cette catégorie s'était fait sentir à plusieurs reprises : en premier lieu, il est bon de faire remarquer que les études spéciales d'un ingénieur maritime et d'un officier de Marine sont tout à fait distinctes; l'un, en effet, est appelé à construire l'appareil dont le second doit se servir. On rencontre assez communément chez les officiers de Marine des connaissances pratiques de charpentage; mais il est excessivement rare de trouver parmi eux un ingénieur maritime.

D'autres considérations avaient engagé le Gouvernement à créer deux de ces officiers. Jusqu'en 1843, quand un bâtiment de l'État nécessitait quelques réparations, ou qu'un officier, à tort ou à raison, jugeait convenable d'en demander, une commission d'officiers de marine, à laquelle se joignait un constructeur de navires, dressait le devis de ces réparations et le soumettait à l'approbation du Ministre. Quand cette autorisation était donnée, le construc-

teur s'empressait de mettre le navire sur chantier, et comme rien n'est plus facile que de découvrir dans un navire telle ou telle partie vicieuse, un rapport supplémentaire était adressé au Ministre que l'on entraînait, malgré lui, dans une dépense onéreuse et beaucoup plus grande qu'aurait pu le faire présumer le devis primitif. D'un autre côté, toute personne qui s'occupe de constructions maritimes, doit savoir que chaque nouveau commandant, quelle que soit l'installation du navire, trouve toujours le prétexte de demander des changements que son successeur, à son tour, trouvera mauvais; or les réparations se faisant avant 1843, sous le contrôle des officiers qui eux-mêmes désiraient ces changements, ces Messieurs se trouvaient être juges et parties dans la même cause, et c'était une nouvelle source de dépenses que n'ont pu tarir tous les efforts de l'administration centrale. C'est ainsi que, dans l'Escaut, il a fallu, de guerre lasse, faire mettre au *Congrès* une guibre dont il n'avait pas besoin, un mât de senau tout à fait inutile pour ne pas dire ridicule, et que l'installation intérieure de ce navire et d'autres canonnières a été changée deux ou trois fois.

L'arrivée des ingénieurs a fait cesser cet abus; une cale a été établie à l'aide des matelots charpentiers de la marine, près de la citadelle d'Anvers; c'est là que se font maintenant, sous l'autorité exclusive de l'ingénieur, les réparations des canonnières, des bateaux-pilotes et des bateaux à vapeur du passage.

Un arrêté royal du 10 novembre 1843, a organisé le service des ingénieurs; il porte à l'art. 2 :

« Les officiers du génie maritime sont exclusivement chargés de diriger la
» construction des bâtiments de l'État, leurs réparations et les divers travaux
» relatifs à ce service, d'après les ordres qu'ils recevront du Département de la
» Marine. »

La marche prescrite par cet arrêté a été suivie depuis le 10 novembre 1843, des économies notables ont été faites dès la première année dans les réparations des bâtiments de l'État; l'arrêté royal du 7 juillet 1844 n'a rien innové à cette utile institution.

Les ingénieurs continuent à recevoir leurs instructions du Département de la Marine, et leur correspondance, dans l'intérêt du service, est adressée au directeur de la marine, qui prend les ordres du Ministre.

Ces explications prouvent que l'arrêté du 7 juillet 1844 n'a nullement enlevé la surveillance des chantiers de construction aux officiers de marine résidant sur les lieux, pour être transportée à Bruxelles.

BATEAUX A VAPEUR DU PASSAGE.

Lorsqu'en 1840, M. le Ministre des Travaux publics, par arrêté du 7 mars, fit passer dans les attributions de la marine le service des bateaux à vapeur du passage d'eau, il désigna M. l'ingénieur Poncelet, attaché aux chemins de fer de l'État, pour surveiller les machines de ces bateaux, et le service entier, à l'exclusion des machines, fut placé sous les ordres de l'officier commandant la station d'Anvers.

Le seul bâtiment qui fût alors appliqué à ce service était le bateau *la Ville d'Anvers*.

Des réparations avaient nécessité le chômage de ce navire, qui resta en chantier, à Boom, jusqu'au 20 juillet 1840.

Dès le 20 août, des conflits eurent lieu entre le commandant de la flottille et l'ingénieur. L'instruction qui fut faite à cette époque, prouva que le commandant de la flottille s'était immiscé, sans en avoir le droit, dans des détails qui concernaient spécialement l'ingénieur.

Pour mettre fin à ce différend, qui nuisait au bien du service, M. Lebeau, Ministre des Affaires Étrangères, décida qu'à partir du 1^{er} septembre suivant, l'exploitation du passage d'eau serait distraite du commandement de la flottille.

L'art. 3 du même arrêté porte :

« L'officier chargé du service du passage d'eau, correspondra directement » avec le Département des Affaires Étrangères, pour ce service spécial. »

C'est donc depuis le 1^{er} septembre 1840, et non depuis le 7 juillet 1844, que le service du passage d'eau d'Anvers ne fait plus partie du commandement de la flottille.

Un arrêté royal du 14 mai 1843 a confirmé la disposition de l'arrêté du 1^{er} septembre 1840, en décidant, à l'art. 2, que le service des bateaux à vapeur de passage, celui du bateau de Tamise et celui de la remorque étaient placés sous les ordres du directeur de l'administration de la marine, à Bruxelles.

L'arrêté du 7 juillet 1844 n'a fait que reproduire ces dispositions; or, il est de notoriété publique à Anvers, que jamais, à aucune époque, le service du passage d'eau de la Tête de Flandre, ne s'est fait avec plus d'ordre, plus de régularité et plus d'égards pour les voyageurs que depuis le 1^{er} septembre 1840.

Le service de Tamise a été l'objet des éloges unanimes des personnes qui se sont servis de ce moyen de transport.

On peut conclure, dès lors, que, loin d'avoir apporté la moindre perturbation au service, l'arrêté royal du 7 juillet 1844 n'a eu pour effet que de maintenir le pouvoir donné par l'arrêté du 1^{er} septembre 1840, au chef de l'administration centrale de la marine, pouvoir dont l'expérience avait permis d'apprécier les bons effets.

ANNEXE N.

CHAP. VIII. — *La section centrale demande le tableau des pensions figurant à l'art. 1^{er} de ce chapitre.*

R. Voici le tableau des pensions, avec l'indication de l'âge et des infirmités des pilotes et canotiers pensionnés depuis que ce service est passé dans les attributions de la marine.

*Développement des pensions à porter au budget de la marine, pour
l'exercice 1845.*

CATEGORIES.	N° D'ORDRE.	NOMS DES TITULAIRES.	GRADES.	STATIONS.
Pensions accordées depuis le 1 ^{er} octobre 1830, à des fonctionnaires ou employés de la marine.	1	Stockar.	Garde-fanal. .	»
	2	Bossuet.	Commis de 1 ^{re} classe.	»
Pensions du pilotage remises à la charge de l'État par l'art. 60 de la loi générale du 21 juillet 1844. (Le capital de la rente de ces pensions a été remis à l'État.)	1	Meyers, Joseph	Pilote.	Anvers . . .
	2	Daems, Jean-Pierre	Id.	»
	3	Boone, Joseph-Antoine	Id.	»
	4	Janssens, J.-F.	Canotier . . .	»
	5	Moortgat, Arnould	Matel. du pilot.	»
	6	Figé, Égide	Pilote.	»
	7	Baert, Jean	Id.	»
	8	Dillewyns, Jean	Id.	»
	9	Janssens, Jean	Id.	»
	10	Cattreels, Jacques.	Id.	»
	11	Vercouille, Laurent	Id.	Ostende . .
	12	Cool, Antoine	Id.	Anvers . . .
	13	Van Borthel, Tobie	Chef-canotier.	»
	14	Grolus, J.-B.	Canotier . . .	»
Pensions à payer en 1845.	1	Marguerie, Félix.	Ag ^t comptable.	»
	2	Pensions éventuelles	»	»

ÉPOQUE DE LA MISE A LA PENSION.	TAUX DES PENSIONS.	TOTAL GÉNÉRAL.	Observations.
1832 1 octobre.	97 00	697 00	
1835 1 juillet.	600 00		
1820 28 septemb.	720 00	6,703 82	Ces pilotes ont été pensionnés par l'ancienne administration.
1826 20 juin.	600 00		
1832 25 janvier.	600 00		
1834 3 juillet.	355 55		
1840 1 juin.	200 00		
1840 1 juillet.	670 00		
1841 1 avril.	450 00		
Id.	350 00		
Id.	450 00		
1841 1 mai.	470 00		
1841 1 juin.	611 67	3,000 00	Agé de 56 ans, a une hernie.
1843 1 septemb.	350 00		Agé de 68 ans, 34 ans de service.
Id.	511 60		Réformé pour incapacité, 26 ans de service.
1843 13 décemb.	365 00		Id. 12 id.
1844 1 octobre.	500 00	3,000 00	Id. 25 id.
"	2,500 00		Id. 26 id.
	10,400 82	10,400 82	Agé de 74 ans, 33 ans de service.
			Réformé pour faiblesse de vue.
			Agé de 70 ans, 28 ans de service.
			Agé de 58 ans, 28 ans de service.
			Infirmité, faiblesse de constitution, 59 ans.
			Il existe treize bateaux-pilotes en activité; les équipages courent tous les jours des chances d'accident dont il faut prévoir l'éventualité.