

## Chambre des Représentants.

---

SÉANCE DU MARS 1864.

---

Crédit spécial de fr. 718,437-50 pour le service des bateaux à vapeur  
entre Ostende et Douvres.

---

### EXPOSÉ DES MOTIFS.

---

MESSIEURS,

#### I.

En demandant, au mois d'avril 1862, les fonds nécessaires à l'établissement d'un service de jour des bateaux à vapeur entre Ostende et Douvres, le Gouvernement a fait connaître à la Chambre que le moment ne pouvait tarder où l'État serait amené à reprendre également la partie du service de nuit effectuée sur la même ligne par les bateaux anglais de la Société Churchward.

Dès 1857, les Ministres des Affaires Étrangères et des Travaux Publics avaient reçu avis que le Post-Office manifestait l'intention de substituer le port de Calais à celui d'Ostende pour le transit des lettres, à l'époque où viendrait à expirer son contrat avec la Compagnie précitée.

De son côté, le Gouvernement belge avait conçu le projet de se charger de l'exploitation entière de la ligne d'Ostende à Douvres, moyennant un subside à payer annuellement par l'Angleterre.

A la suite d'une décision prise en conseil des Ministres, les directeurs généraux des chemins de fer et de la marine furent chargés de se rendre à Londres et de se mettre en rapport avec le Ministre du Roi pour atteindre le but indiqué ci-dessus.

Les démarches qu'ils firent à ce sujet ne purent aboutir ; l'amirauté se trouvait encore liée par la convention Churchward, dont un premier vote de la Chambre des Communes fixait l'expiration au 20 juin 1863.

Le Gouvernement dut forcément ajourner la réalisation d'un projet qu'il considérait comme de la plus haute utilité.

En effet, la Belgique possède le transit des correspondances entre le nord et l'est du continent, l'Angleterre et les États-Unis ; grâce à ce transit, que nous devons au service de nos chemins de fer combiné avec celui de nos bateaux à

vapeur, nos relations postales avec les pays étrangers sont assurées par les voies les plus promptes et les plus économiques.

Aux avantages que la ligne de Berlin à Londres, par Cologne, Ostende et Douvres, procure au commerce et à l'industrie belges, il faut ajouter ceux que retire le Trésor d'un transit alimenté par quinze offices étrangers.

Une situation aussi favorable ne peut être maintenue qu'à la condition d'introduire dans le service toutes les améliorations dont il est susceptible.

Pénétré de cette nécessité, le Gouvernement a, en 1862, créé, avec l'assentiment des Chambres, un service de jour entre Ostende et Douvres, et, par la convention du 9 juillet 1862, additionnelle au traité postal du 19 octobre 1844, il a été fait droit aux réclamations fondées du commerce.

Depuis l'établissement de cette nouvelle ligne, les lettres expédiées la nuit de tous les districts de l'Angleterre arrivent en Belgique, à Cologne, à Berlin et dans toute l'Allemagne méridionale, douze heures plus tôt que par le passé, et celles en destination de la Russie, de la Suède, du Danemark et de la Pologne vingt-quatre heures plus tôt, et réciproquement.

Pour assurer définitivement à la Belgique le maintien de cette position, il importait que, de Verviers jusqu'à Douvres, la ligne fût entièrement exploitée par l'État, et que le service de nuit comme de jour entre Ostende et Douvres fût effectué par les bateaux belges.

Aussi longtemps qu'une partie de cette ligne restait confiée à une compagnie particulière, il était à craindre que cette voie ne fût négligée ou abandonnée dans un moment où le service belge n'eût pas eu à sa disposition les moyens nécessaires pour se substituer immédiatement à la compagnie; dans ce cas, la correspondance en transit prenait inévitablement la voie de Calais, au grand préjudice de la Belgique, qui tombait sous la dépendance onéreuse d'un service étranger, même pour ses propres relations avec l'Angleterre.

Dans le courant du mois de décembre 1862, le Gouvernement ayant reçu avis que le Lord Maître général des postes britanniques faisait appel à de nouveaux soumissionnaires pour le transport des malles entre Ostende et Douvres, eut soin de rappeler à notre Ministre à Londres les ouvertures faites en 1857, et l'invita à pressentir le Gouvernement anglais sur l'accueil qui serait réservé à notre proposition.

Après divers pourparlers, M. Van de Weyer fut chargé de faire connaître officiellement au cabinet anglais que le Gouvernement belge offrait, moyennant un subside annuel de 100,000 francs à lui payer par l'Angleterre, d'effectuer le transport complet des dépêches de nuit entre Ostende et Douvres aux conditions insérées dans les conventions postales actuellement en vigueur.

Le 26 mars 1863, M. Van de Weyer adressa au Département des Affaires Étrangères copie d'une communication par laquelle lord Stanley of Alderley acceptait les propositions du Gouvernement belge, sous la réserve toutefois de l'approbation, par le Parlement, de la résolution prise à l'égard de la Convention Churchward.

Les offres faites par le Ministre du Roi, au nom du Gouvernement belge, avaient également été présentées sous la réserve de l'approbation des Chambres Législatives.

Le 2 mai. M. Van de Weyer fut invité à prier le cabinet anglais de hâter, autant que possible, la conclusion de cette affaire, afin que le Gouvernement pût présenter aux Chambres, avant la fin de la session, la demande des crédits nécessaires à l'exploitation de la nouvelle partie du service qu'il prenait à sa charge.

Le vote de la Chambre des Communes ne put être obtenu que le 28 mai, et ce ne fut dès lors que le 29 du même mois que le Maître général des postes informa M. Van de Weyer que l'offre du Gouvernement belge était définitivement acceptée, le service devant commencer le 20 juin.

La clôture de la session législative belge allait être prononcée; il était trop tard pour soumettre à l'examen de la Chambre le projet de loi destiné à fournir au Gouvernement les moyens d'effectuer un service qui devait commencer immédiatement.

La Compagnie Churchward, espérant que le Gouvernement belge ne pourrait se trouver en mesure à l'époque fixée, et comptant sur une telle éventualité pour faire rompre le nouvel arrangement conclu entre les deux pays, tenait ses bateaux prêts à recevoir le 20 juin les dépêches et les voyageurs.

Le Gouvernement ne pouvait hésiter. Le chef supérieur du service des malles belges, accompagné d'un officier ingénieur de la marine, se rendit en Angleterre et obtint des Compagnies du London-Chatam et du South-Eastern la location immédiate de deux steamers, le *Scud* et la *Princess Clémentine*. Le service fut effectué à partir du 20 juin, par les soins de l'administration belge.

---

Il est inutile d'insister sur l'importance du service entier, tant de nuit que de jour, du transport des dépêches et des voyageurs entre Ostende et Douvres. Il reste à exposer succinctement le côté financier de la question.

En se basant sur les recettes effectuées en 1863, tant pour les voyageurs que pour les marchandises, on peut évaluer les recettes pour 1864, à environ . . . . . fr. 575,000

A ces recettes, il faut ajouter le subside payé par le Gouvernement anglais et que ce dernier, moyennant certaines conditions soumises en ce moment à l'examen du Département des Travaux Publics, offre de porter à . . . . . 125,000

Recettes du chef du transit des lettres . . . . . 400,000

Total fr. . . . . 900,000

Les dépenses ordinaires pendant le même exercice sont évaluées à 700,000

Excédant présumé . . . . . fr. 200,000

Auquel on doit ajouter pour mémoire les recettes produites au chemin de fer par le transport des voyageurs qui prennent la voie d'Ostende pour se rendre soit en Angleterre, soit en Allemagne.

Pour assurer le service et effectuer 4 traversées quotidiennes de jour et de nuit, 7 bateaux sont indispensables.

Le repos nécessaire aux équipages, le soin à apporter aux machines, les réparations à faire aux coques des navires, exigent le chômage successif de deux des steamers en activité.

Deux doivent être affectés au service de jour et deux au service de nuit.

L'un des sept bateaux est, à tour de rôle, tenu en réserve pour les voyages extraordinaires; la moindre avarie peut mettre obstacle au départ d'un steamer; le septième bateau sera toujours prêt, et la correspondance et les voyageurs ne souffriront aucun retard, quelles que soient les circonstances qui pourront se produire.

Le Gouvernement a examiné les mesures qu'il y aurait lieu d'adopter pour compléter le nombre de bateaux indiqué ci-dessus.

Il fallait, ou construire deux steamers dans le pays, ou les acheter immédiatement à l'étranger

Le premier de ces moyens occasionnait à l'État les dépenses suivantes :

Prix de construction de deux bateaux . . . . .	fr. 800,000
Cette construction devant durer au moins un an, on se trouvait dans l'obligation de conserver en 1864 deux steamers anglais, loués chacun au prix de 9,450 francs par mois, équipages compris, soit pour douze mois . . . . .	226,800
Total. . . . .	fr. 1,026,800

Il pouvait en outre résulter de ce système des retards très-préjudiciables au service des malles-postes.

Dans l'intérêt de nos relations postales et du trésor public, le Gouvernement a cru devoir recourir au second moyen, c'est-à-dire à l'achat de deux bateaux.

Une occasion des plus favorables se présentait; les compagnies anglaises du « *South Eastern Railway* » et du « *London-Chatham and Dover* » se montraient disposées à céder au service belge les steamers « *Queen of the French* » et « *John Penn*. »

Le chef supérieur des malles belges, l'ingénieur des constructions maritimes et un conducteur-mécanicien, se sont rendus en Angleterre pour examiner ces bateaux.

Le rapport de cette commission a constaté que les steamers précités se trouvaient en parfait état et que leur acquisition serait très-avantageuse pour le service des malles.

Cet achat a été effectué, sous réserve du vote de la Chambre, aux conditions insérées dans les contrats ci-annexés.

Le prix du steamer « <i>John Penn</i> » est fixé à £ 9,250, soit au cours du jour (25.25). . . . .	fr. 233,562 50
Celui du « <i>Queen of the French</i> » à £ 9,500, soit . . . . .	239,875 »
Ensemble. . . . .	fr. 473,437 50
Somme à laquelle il faut ajouter pour les chaudières du « <i>John Penn</i> , » qui doivent être renouvelées vers la fin de 1864 . . . . .	fr. 45,000 »
Total. . . . .	fr. 518,437 50

Moyennant cette dépense, le service des malles est mis en possession de deux nouveaux bateaux, dont l'un est reconnu comme un des meilleurs marcheurs de la Manche, et qui tous deux sont dans le plus parfait état.

## II. *Crédit de fr. 170,000 (dépenses arriérées de 1863).*

Ce crédit est destiné à solder les dépenses supplémentaires, indiquées ci-après, et qui ont été occasionnées en 1863 par la reprise du service de nuit effectué, à partir du 20 juin de la même année, par les malles belges, savoir :

Personnel des équipages des bateaux anglais. . . . .	fr. 53,259
Charbons, huiles, graisse, etc., du 20 juin au 31 décembre 1863, vingt-huit semaines, à six traversées par semaine, soit cent soixante-huit traversées, y compris le transport, l'emmagasinage, le chargement et le déchargement des charbons. . . . .	58,840
Loyer du steamer « <i>Princesse Maude</i> , » du 1 <sup>er</sup> octobre au 31 décembre, à 6,250 francs par mois, équipage non compris. . .	18,750
Loyer de la « <i>Princesse Clémentine</i> » du 20 juin au 31 décembre. .	40,000
Loyer du steamer « <i>Scud</i> » du 18 juin au 31 juillet . . . . .	9,063
Travaux aux ateliers de forge à Otende. . . . .	4,000
Travaux d'entretien des bateaux précités . . . . .	6,086
Total. . . . .	fr. 170,000

## III. *Avaries au steamer BELGIQUE, 30,000 francs.*

Le 19 février dernier, le bateau à vapeur « *Belgique* » : en arrivant au port de Douvres, a été jeté contre le quai, a eu son avant brisé et son étrave replié sur babord.

Le bâtiment a dû être envoyé au chantier de Deptford, dans la Tamise.

Il résulte d'un premier rapport fait immédiatement par les ingénieurs qu'une somme de 30,000 francs est nécessaire pour remettre ce steamer en état de service.

S'il était établi que les avaries sont le résultat d'un vice de construction des machines, le Gouvernement fera usage de son recours contre la société qui l'a construit.

# PROJET DE LOI.



**ROI DES BELGES,**

*À tous présents et à venir, salut.*

Sur la proposition de Nos Ministres des Affaires Étrangères  
et des Finances,

**NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :**

Le projet de loi dont la teneur suit, sera présenté, en Notre  
nom, à la Chambre des Représentants, par Notre Ministre des  
Finances :

## ARTICLE PREMIER.

Il est ouvert au Département des Affaires Étrangères un  
crédit spécial de sept cent dix-huit mille quatre cent trente-  
sept francs cinquante centimes (fr. 718,437-50), pour les  
dépenses suivantes :

a. Achat de deux steamers et de deux chaudières . . . . .	fr. 318,437 50
b. Location des steamers anglais, solde de leurs équipages, matériel et entretien, en 1863. . . . .	170,000 »
c. Réparations extraordinaires au steamer <i>Belgique</i> . . . . .	30,000 »
	<hr/>
	Fr. 718,437 50

## ART. 2.

Ce crédit sera couvert au moyen des ressources ordinaires  
de l'exercice 1864.

Donné à Windsor, le 6 mars 1864.

**LÉOPOLD.**

Par le Roi :

*Le Ministre des Affaires Étrangères,*

**CH. ROGIER.**

*Le Ministre des Finances,*

**FRÈRE-ORBAN.**

# ANNEXES.

---

N° 1.

## SERVICE DES MALLES BELGES.

---

Ostende, 2 février 1864.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Nous avons l'honneur de vous rendre compte du résultat de la mission que vous avez daigné nous confier, et qui avait pour but de nous enquérir des qualités et du prix d'achat des steamers « *John Penn* » et « *Queen of the French* ».

Nous étions rendus, le mardi 26 janvier, à Douvres, et nous avons aussitôt commencé la visite du « *John Penn* » qui était en ce moment à flot dans le bassin de l'arrière-port.

L'accastillage et les machines de ce navire sont en très-bon état et ne laissent rien à désirer ; quant aux chaudières qui fonctionnent depuis deux ans, nous estimons qu'elles pourront encore durer un an. Certaines parties du réservoir à vapeur, notamment autour de la cheminée, commencent à être rongées.

Comme nous avions quelques doutes sur la solidité du navire, nous avons demandé et obtenu qu'on le montât sur chantier. Un examen minutieux de la coque et de la charpente des tambours nous a convaincus que le bâtiment n'avait éprouvé aucun affaissement ni flexions dans ses liaisons et qu'il remplissait toutes les conditions d'une bonne construction.

Le 18 janvier, le colonel Petit s'est rendu à Londres pour traiter du prix d'achat, et le directeur de la Compagnie du London-Chatham-Railway s'est engagé à nous vendre le « *John Penn*, » muni de tout son inventaire et objets de rechange, pour la somme de 9,250 livres. La livraison du navire devant avoir lieu 8 jours après l'approbation du contrat de vente par le Gouvernement.

Nous croyons, Monsieur le Ministre, que le prix de 9,250 livres est très-moderé, car on doit considérer que le bateau est presque neuf, sa construction ne remontant d'ailleurs qu'à quatre années ; enfin, c'est un des plus beaux spécimens d'architecture navale ; ses machines surtout sont un modèle de légèreté et de fini.

Pendant que le colonel Petit était à Londres pour traiter de l'achat du « *John Penn*, » le lieutenant de vaisseau Delcourt, accompagné du conducteur Hoyaux, se rendait à Boulogne, à bord du « *Queen of the French*. » La construction de ce navire remonte à 1848, mais il a subi une refonte complète il y a 8 mois, comme

nous avons pu nous en assurer à cette époque; c'est à peu près le même type que le steamer belge « *Diamant*, » et sa marche est à peu près la même.

*Le Capitaine de vaisseau, chef supérieur  
du service des malle-postes,*

(Signé) PETIT.

*Le Lieutenant de vaisseau de 1<sup>re</sup> classe,  
faisant fonctions d'ingénieur,*

(Signé) G. DELCOURT.

Le steamer « *Queen of the French* » a été soumis à des essais pendant 8 jours; un second rapport du chef supérieur du service des malles en fait connaître le résultat. Il constate que les qualités nautiques de ce bâtiment sont excellentes, qu'il gouverne bien, se lève bien à la lame et n'embarque que fort peu d'eau.

C'est après la réception de ce dernier rapport que le M. capitaine de vaisseau Petit a été chargé de se rendre à Londres à l'effet de conclure l'achat du « *Queen of the French*, » aux conditions insérées dans le contrat annexé au projet de loi.

## N° 2.

*Contrat entre le Gouvernement belge, représenté par M. Charles Rogier,  
Ministre des Affaires Étrangères, d'une part, et la Compagnie du chemin  
de fer London-Chatham and Dover, représentée par M. Staats Forbes,  
d'autre part, pour l'acquisition du bateau à vapeur « JOHN PENN. »*

### I.

La Compagnie du susdit chemin de fer consent à vendre au Gouvernement belge, qui l'accepte, le bateau à vapeur « *John Penn* », lequel est la propriété de la Compagnie du London-Chatham and Dover, dans l'état et tel qu'il se trouve actuellement, y compris l'ameublement, l'approvisionnement des pièces de rechange, conformément à l'inventaire, pour la somme de £ 9,250.

### II.

La Compagnie fera la remise dudit bateau à vapeur « *John Penn* » aux agents du Gouvernement belge, à l'expiration d'une semaine, à partir du jour de la si-



gnature du contrat; après ce délai, le steamer « *John Penn* » restera aux risques, périls et frais du Gouvernement belge.

### III.

Le payement du prix intégral d'acquisition, soit £ 9,250, s'effectuera par le Gouvernement belge à la Compagnie du London-Chatham and Dover, immédiatement après que les fonds auront été votés par les Chambres belges, conformément au contenu de la lettre spéciale du Ministre belge à M. le colonel Petit, en date du 5 février 1864.

### IV.

Le dit steamer « *John Penn* » étant assuré pour la somme de £ 5,000 jusqu'au 13 juin 1864, le Gouvernement belge prend à sa charge, au prorata du temps qu'il aura eu le navire en sa possession, les frais de cette assurance.

### V.

Les parties font élection de domicile, à l'effet des présentes, savoir : le Ministre des Affaires Étrangères en l'hôtel du Ministère à Bruxelles, et M. J.-J. Forbes à la station de Victoria de la Compagnie du London-Chatham and Dover.

Fait en double à Londres, le 9 février 1864.

( Signé ) JAMES STAATS FORBES.

A Buxelles, le 13 février 1864.

( Signé ) CH. ROGIER.

### N° 3.

*Contrat passé entre le Gouvernement belge, représenté par M. Ch. Rogier, Ministre des Affaires Étrangères, d'une part, et la Compagnie du chemin de fer anglais du Sud-Est, représentée par M. C. W. Eborall, Général Manager, d'autre part, pour l'achat du bateau à vapeur anglais « QUEEN OF THE FRENCH. »*

### ART. I.

La Compagnie du Sud-Est consent à vendre et le Gouvernement belge consent à acheter le bateau à vapeur anglais « *Queen of the French* », qui est la propriété de ladite Compagnie, pour la somme de neuf mille cinq cents livres sterling (9,500£).

## ART. II.

Moyennant cette somme, la Compagnie du Sud-Est s'engage, dans l'espace de dix jours après la signature du présent contrat par M. le Ministre des Affaires Étrangères, à délivrer aux agents du Gouvernement belge le bateau à vapeur « *Queen of the French* » en bon état, ainsi que les machines et leurs dépendances, la mâture, le gréement, la voilure, les boussoles, le gréement de rechange, l'ameublement des salons, enfin les inventaires au complet et le bateau prêt à prendre la mer, excepté les objets appartenant au maître d'hôtel.

La Compagnie s'engage également à délivrer toutes les pièces de rechange des machines qu'elle a en sa possession.

Si, à l'expiration des dix jours, le Gouvernement belge ne prend pas possession dudit bateau à vapeur « *Queen of the French*, » il restera à ses risques et périls dans le port de Folkestone.

## ART. III.

Le Gouvernement belge s'engage à payer à la Compagnie du Sud-Est la somme de neuf mille cinq cents livres sterling (9,500 £), qui est le prix d'achat du bateau à vapeur désigné ci-dessus, immédiatement après le vote des Chambres belges.

## ART. IV.

Comme il sera nécessaire, après la réception du bateau par les agents belges, que le machiniste anglais reste quelque temps à bord pour mettre le machiniste belge au courant de la manœuvre des machines, la Compagnie du Sud-Est s'engage à y laisser pendant deux mois, à la solde du Gouvernement belge, le machiniste Daniel Wintle.

## ART. V.

La Compagnie du Sud-Est s'engage, après l'approbation du présent contrat par M. le Ministre des Affaires Étrangères, à reprendre, le 15 mars prochain, le bateau à vapeur « *Princesse Clementine*, » actuellement au service du Gouvernement belge.

## ART. VI.

La Compagnie du Sud-Est s'engage, après la réception du bateau à vapeur « *Queen of the French*, » par les agents du Gouvernement belge, à le faire conduire à Ostende. Il reste bien entendu que ce voyage se fera aux risques et périls du Gouvernement belge qui, de son côté, s'engage à transporter gratuitement d'Ostende à Douvres l'équipage anglais dudit bateau.

## ART. VII.

Aux fins des présentes, les parties contractantes ont élu domicile, M. le

Ministre des Affaires Étrangères en son hôtel à Bruxelles, et M. E.-W. Eborall à la station de London-Bridge à Londres.

Ainsi fait en double expédition à Londres, le 25 février 1864.

(*Signé*) C.-W. EBORALL.

A Bruxelles, le 27 février 1864.

(*Signé*) CH. ROGIER.

