

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 25 FÉVRIER 1856.

VOYAGE DU NAVIRE *BELGIQUE*.

RAPPORT FAIT PAR M. LE MINISTRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES.

MESSIEURS,

Le 29 mai 1853, trois des principaux négociants ou armateurs d'Anvers signèrent avec le Gouvernement une convention par laquelle ils s'engageaient à former une société pour l'établissement et l'exploitation d'une ligne de bateaux à vapeur entre la Belgique et les États-Unis.

La Législature donna sa ratification à un arrangement qui intéressait à un haut degré l'avenir de nos relations avec les contrées transatlantiques.

Au mois d'octobre suivant, la société était formée, les statuts approuvés, l'administration composée de notabilités commerciales ou financières, et de puissantes institutions de crédit prêtaient à l'entreprise leur coopération effective.

Quatre navires, d'une capacité supérieure de beaucoup à celle qu'exigeait la convention, étaient commandés, bientôt après, en Belgique et en Hollande.

Il avait été stipulé que le service entrerait en activité une année après la constitution de la société. Mais la construction des navires, retardée par des causes de force majeure tenant en partie aux événements politiques, marcha moins rapidement qu'on ne l'avait calculé d'abord. Enfin, au mois de novembre dernier, il fut officiellement arrêté entre le Gouvernement et la société, sur la demande de celle-ci, que le service régulier ne commencerait qu'au mois de mars 1856. On n'ignore point qu'aux termes de la convention, la garantie d'intérêt promise par l'État ne doit courir qu'à partir de ce moment-là.

Le voyage du navire *Belgique* n'ouvrait donc pas, comme on l'a généralement pensé, le service régulier de la ligne de New-York. En même temps qu'elle avait prié le Gouvernement de reporter au mois de mars prochain l'entrée en activité du service, la société s'était réservé la faculté d'employer, de la manière qui lui semblerait la plus avantageuse, les bâtiments qui seraient

achevés avant cette époque. Le navire *Belgique* se trouva dans ce cas. Ne voulant point qu'il passât inutilement l'hiver dans les bassins d'Anvers, la compagnie jugea convenable de l'occuper à un voyage préliminaire à New-York, un voyage en quelque sorte d'essai et d'instruction.

Parti d'Anvers le 30 décembre dernier, le navire relâcha d'abord à Southampton, où il devait embarquer des marchandises, des passagers et des dépêches; il toucha ensuite à Plymouth et, enfin, après avoir essuyé une violente tempête dans l'Océan, il revint à Southampton.

L'opinion publique s'émut d'une mésaventure à laquelle on ne s'était pas attendu. Des récits, qui ne paraissent pas avoir été exempts de partialité, furent publiés à l'étranger et se répétèrent en Belgique. Mais l'on n'a pas tardé à revenir de ces premières exagérations, et, tout compte fait, l'on peut dire aujourd'hui que l'entreprise ne court aucun risque.

C'est ce dont on se convaincra aisément à l'aide de quelques explications très-simples, que nous allons donner sur les objets suivants, savoir : le navire, — l'équipage, — l'emménagement des passagers — et les frais occasionnés par la relâche.

I.

Le navire *Belgique* a été construit dans les chantiers de MM. Van Vlissingen et Dudock Van Heil, à Amsterdam. Les travaux ont été surveillés par un ingénieur de la marine royale belge, chargé de cette mission par la société, avec l'autorisation du Gouvernement. Arrivé en rade d'Anvers, le bâtiment n'a été agréé par la compagnie qu'après un examen attentif de la coque et de l'inventaire pratiqué par le même ingénieur et par le capitaine qui devait prendre le commandement.

Pour obtenir ses lettres de nationalisation, le navire a subi la visite minutieuse des experts officiellement institués à cet effet. Ci-joint le certificat de ces experts. (*Annexe n° 1.*)

Est venue ensuite la visite des experts préposés par le tribunal de commerce, dont le rapport est ci-joint. (*Annexe n° 2.*)

Enfin, sur l'invitation de la compagnie, les experts des sociétés d'assurances de la place d'Anvers ont procédé à l'inspection de la coque et du gréement et en ont dressé procès-verbal. (*Annexe n° 3.*)

Toutes les attestations sont unanimes, toutes constatent la bonne construction, le parfait état de navigabilité du bâtiment, classé d'ailleurs au Lloyd français (*veritas*) 3/3. 1. 1., c'est-à-dire dans la toute première classe.

Mais aujourd'hui qu'il a éprouvé quelques accidents de mer, pourra-t-on garder la même confiance dans sa solidité?

Sans entrer dans le détail des circonstances de son court voyage, nous rappellerons :

1° Qu'à Southampton, lors de la première relâche et à propos de ce qui était arrivé à une chaudière, le navire a été visité par l'ingénieur en chef de la *Screw Steam shipping Company*, qui trouva les chaudières ainsi que les machines très-bien construites;

2° Qu'à Plymouth, une nouvelle visite a été effectuée par trois agents anglais, dont l'un est expert du bureau de commerce, l'autre, expert du Gouvernement et le troisième, mécanicien. On nettoya les pompes, on y fit quelques réparations secondaires, et le navire fut derechef déclaré en état de continuer sa route en toute sûreté.

3° Que revenu à Southampton, après avoir lutté contre une tempête terrible, il a été placé dans un bassin sec et visité encore une fois par des experts officiels. (*Annexe n° 4.*)

On a reconnu que les fonds du bâtiment ne présentaient aucune altération capitale et que les hauts seulement offraient des symptômes de travail. Tout ce qui a été prescrit ou recommandé par l'expertise est aujourd'hui en voie d'exécution.

La solidité du navire recevra, enfin, une dernière et surabondante consécration : la société a demandé que le steamer *Belgique* fût coté par le *Lloyd anglais*, dont les décisions, chacun le sait, sont respectées dans le monde entier. Le navire a été visité par ordre de cette corporation ; c'est sous les yeux de ses agents que les réparations se poursuivent. D'après ce que la société d'Anvers a fait connaître au Gouvernement, le *Lloyd* est disposé à accorder, dès que les travaux seront terminés, la cote *AI*, c'est-à-dire la plus favorable.

Il sera donc, plus que jamais, impossible de conserver aucun doute sur la bonne construction et la complète solidité du navire.

Ajoutons que le steamer belge n'est point le seul qui, à la même époque, ait été en butte aux événements de mer. Le *Pera*, modèle de construction, parti de Southampton pour entreprendre son premier voyage, a dû relâcher à Lisbonne avec une forte voie d'eau. Le *Royal Charter* sortant de Liverpool, également pour un premier voyage, a été contraint de se réfugier à Plymouth avec une voie d'eau et d'y décharger sa cargaison. Le steamer *Éthiope* a été ramené dans le même port avec voie d'eau et d'autres avaries. En Angleterre, ces incidents ont passé presque inaperçus.

II.

Arrivons à la composition de l'équipage.

Des cinq officiers du bord, l'un, le commandant, était un lieutenant de vaisseau de la marine de l'État; les quatre autres avaient subi l'examen de capitaines au long cours.

Les machinistes, comme c'est la coutume, avaient été fournis par les constructeurs, plus que personne intéressés au succès du premier voyage.

Pour ce qui est des matelots, le capitaine ayant éprouvé quelque difficulté à recruter aux gages ordinaires, la société l'autorisa à allouer 10 francs par mois au-dessus de ce qu'on donnait à bord des autres navires en rade d'Anvers.

Voilà pour le passé.

La compagnie fait aujourd'hui d'actives démarches pour se procurer des mécaniciens en Angleterre, et la plus sévère sollicitude présidera à la composition du reste de l'équipage.

III.

PASSAGERS.

On a parlé de plaintes auxquelles auraient donné lieu le service des vivres et l'eménagement des passagers à bord.

Ces réclamations sont démenties par les faits.

« J'ai vu beaucoup de passagers du *Belgique*, écrivait au Gouvernement » le consul à Plymouth ; ils étaient entièrement satisfaits des vivres et de l'éclairage. »

A Southampton, au retour du navire, les victuailles ont été soumises à l'examen d'un expert, et ces mêmes aliments, qu'une correspondance étrangère avait déclarés de la pire espèce, ont été reconnus sains, de bonne qualité et en excellent état de conservation (*Annexe n° 5*). Les propres attestations de passagers, également ci-jointes (*Annexes nos 6, 7, 8, 9 et 10*), laissent peu de doutes à cet égard. Du reste, la société a voulu que la question de l'avitaillement fit l'objet d'un nouvel et sérieux examen, auquel procèdent trois membres du conseil d'administration.

Quant aux installations ou arrangements adoptés pour les passagers de 3^{me} classe, le commissaire du Gouvernement assure qu'il n'y a qu'une voix parmi les personnes compétentes, et elles sont nombreuses à Anvers, pour déclarer que l'entre-pont assigné à cette catégorie d'émigrants est emménagé selon les meilleures règles.

IV.

FRAIS.

Il est impossible de déterminer dès maintenant le chiffre exact des frais qu'auront occasionnés les diverses relâches du navire. Toutefois, on sait déjà que la dépense ne sera point considérable, vu que navire et gréement sont neufs. Au surplus, le bâtiment et les machines sont assurés pour une somme de douze cent mille francs et la dépense principale retombera, non sur la société, mais sur les assureurs.

En résumé, si l'on peut regretter un contre-temps toujours fâcheux, l'on ne saurait, sous aucun rapport, considérer le sort de l'entreprise comme compromis. Les choses qui doivent durer ont souvent des commencements difficiles.

Les compagnies de navigation à vapeur, aujourd'hui les plus puissantes d'Angleterre, ont éprouvé à leur début et éprouvent encore tous les jours des accidents autrement importants que ceux que vient d'essuyer la ligne belge. L'établissement d'un service régulier de communications rapides entre la Belgique et les États-Unis n'est pas seulement une affaire d'intérêt privé; c'est, à plusieurs points de vue, une question d'intérêt national. Sans nul doute, la garantie financière de l'État ne peut être dégagée d'un contrôle sérieux, mais le pays et les Chambres seront d'accord avec le Gouvernement pour reconnaître que, dans les moments d'épreuve, une entreprise de cette nature doit attendre des pouvoirs publics, non d'inutiles récriminations, mais un patriotique appui.

Le Ministre des Affaires Étrangères,

V^{te} VILAIN XIII.

ANNEXES.

ANNEXE N° 1.

Copie du procès verbal d'expertise pour la nationalisation du navire à vapeur en fer à hélice nommé BELGIQUE.

L'an mil huit cent cinquante-cinq, le dix-neuf décembre; nous soussignés, E. Guiette, ingénieur de la marine royale, et J.-A. Gras, ingénieur-constructeur et professeur de construction navale à l'Académie royale d'Anvers, et G. Vanden Broecke, ancien capitaine au long cours, nommés experts par arrêté de M. le Gouverneur de la province d'Anvers, en date du 7 courant, en vertu de la dépêche de M. le Ministre des Affaires Étrangères, en date du 7 janvier 1850 (*E. n° 7120*), sur la demande de la Société belge des bateaux à vapeur transatlantiques, à Anvers, tendant à obtenir la nationalisation du navire à vapeur en fer à hélice nommé *Belgique*, construit en l'année 1855, au chantier de MM. Paul Van Vlissingen et Dudock Van Heil, à Amsterdam.

A cet effet, nous étant réunis à bord du prédit navire le 10 du présent mois, pour conférer sur le mode d'examen qui fait l'objet de l'expertise qui nous a été confiée par le Gouvernement, nous avons été d'accord de traiter séparément la question du corps du bâtiment et celle de la construction des machines, chaudières et du système de propulsion.

Nous avons en conséquence procédé immédiatement, et les lendemain et surlendemain, à l'examen de la construction en fer du corps du navire, ainsi que de la charpente en bois qui constitue l'ensemble des liaisons de la coque, et son installation générale aux cales, ponts et entreponts et garde-corps.

Les dimensions principales du navire, mesurées aussi juste qu'il était possible de le faire dans l'état actuel, un navire armé, sont comme suit :

Longueur de l'étrave à l'étambot sur le pont supérieur, 84^m80;

Longueur à la flottaison de charge, à bout des tôles, 82^m30;

Largeur extérieurement à la flottaison, 11^m58;

Largeur intérieurement de serre en serre au maître bau, dans l'entre-pont supérieur, 10^m93;

Creux ou hauteur totale du dessus de la quille au-dessous des bordages du pont supérieur au maître bau, 6^m18;

Hauteur du premier entre-pont, sur planche et sous barrot, 2^m14;

Celle du second entre-pont, sur planche et sous barrot, 2^m04.

Le tonnage global, constaté par l'administration de la douane, est de 1,799 tonneaux; et le tonnage de droits pour le chargement de marchandises et péage, 1,428 tonneaux.

La forme extérieure du navire, pour autant qu'il est possible d'en juger par la partie au-dessus de la flottaison à lége, par la continuation des courbes accusées par les coutures des visières de tôles, ainsi que par l'examen des courbures prises à l'intérieur des serrages et vaigrages, font présumer une vitesse de marche et une stabilité convenable pour la mer, avec une charge moyenne.

L'examen de la force des liaisons dans les assemblages des tôles du fond et des côtés du bâtiment, et leur réunion avec l'étrave et l'étambot, ne laissent aucun doute sur la résistance et la solidité que leur épaisseur et le genre de rivures qu'on y a employé, assurent au navire; la disposition des doubles fers d'angles qui constituent les membrures, forment en outre un excellent système de liaisons avec les tôles à clins, qui forment la coque proprement dite.

Dans l'état d'achèvement où se trouve le navire, il ne nous était pas possible d'examiner, aux deux extrémités, la formation de la carlingue et des varangues, ainsi que leurs assemblages, et nous n'avons pu en juger que par analogie avec les parties semblables accessibles dans la chambre des machines, dont nous reconnaissons les bonnes proportions de force et de liaison.

Les barrots des ponts sont en fer laminé, avec renforts en bourrelet à leur can inférieur, de largeur et épaisseur convenables à chaque étage, reliés aux membrures par des pièces triangulaires de forte tôle faisant fonction de courbes de barrots; leurs extrémités sont réunies dans les trois ponts, par un plat-bord en tôle, reliés également aux côtés du navire par un fer d'angle à l'avant et un à l'arrière.

Les planches de pont y sont fixées par des vis à bois de la manière la plus convenable. Les serrages et vaigrages de la cale et du bas entre-pont sont en bois de sapin, à joints serrés, d'épaisseur convenable, fixés sur des membrures en bois adaptées aux fers d'angles par des boulons à vis.

Les épontilles en fer se trouvent en nombre et en grosseur suffisants, et sont solidement fixées aux barrots des trois ponts.

Les trois cloisons en tôles, établies transversalement, divisent le navire en quatre compartiments, parfaitement étanches et indépendants dans la cale et l'entre-pont inférieur. Ces compartiments peuvent néanmoins communiquer l'un avec l'autre, lorsque c'est nécessaire, au moyen d'un robinet placé immédiatement au-dessus de la quille et se manœuvrant de l'entre-pont supérieur.

Toutes les parties de la charpente en bois, telles que fourrures de gouttières, plat-bords, batayoles, lisses d'appui, planches de ponts, étambrais, écoutilles et autres parties des ponts et du château-gaillard de l'avant, guibre de poulaine, couronnement de poupe, bittes, montants et autres, ne laissent rien à désirer quant à leurs dimensions et liaisons avec les parties en fer de la coque.

La menuiserie et les emménagements intérieurs des chambres et logements, tant pour passagers de cabines que pour passagers d'entre-ponts, sont établis de la manière la plus convenable, ainsi que les maisonnettes et roefs situés sur le pont supérieur.

La mâture, dont deux bas mâts sont en forte tôle, et le gréement ont les dimensions que demande la surface de voilure que le navire peut développer.

Les 17 et 18 du même mois, nous étant de nouveau réunis à bord pour examiner l'appareil moteur, nous avons reconnu qu'il se composait de deux machines horizontales à action directe sur l'arbre de l'hélice, du système dit à fourreau de... (*Pen's trunk Engine*), de la force collective nominale de 366 chevaux,

réunissant tous les perfectionnements connus jusqu'à ce jour pour la construction des machines de mer. L'arbre de l'hélice est muni d'un appareil pour embrayer ou désembrayer à volonté le propulseur, suivant que l'on veut marcher sous vapeur ou sous voiles.

Dans la chambre des machines se trouvent une pompe à bras et une pompe à vapeur, pouvant remplir et vider les chaudières, vider la cale et conduire l'eau au moyen d'une manche avec lance en cuivre, dans tous les compartiments du navire.

La vapeur est fournie aux machines par quatre corps de chaudières tubulaires, accouplées deux à deux, et pouvant travailler, soit les quatre ensemble, soit deux des quatre seulement, sous une pression de 6^{kil.}801 par pouce carré, avec toute la sécurité désirable, comme nous avons pu nous en assurer en les voyant fonctionner sous cette pression.

Les soupapes et leurs contre-poids, les manomètres, les indicateurs de niveau d'eau et les robinets de jauge sont établis de manière à prévenir tout accident.

L'hélice étant submergée sous la flottaison actuelle, nous n'avons pu nous assurer par nous-mêmes de ses dimensions et de sa solidité, mais à en juger par les autres pièces des machines et chaudières, nous ne pouvons conserver la moindre crainte quant au propulseur.

Il résulte de l'examen que nous avons fait du navire et des machines dans tous leurs détails, que le bâtiment à vapeur nommé *Belgique* se trouve en parfait état de navigabilité, et propre à effectuer les voyages transatlantiques auxquels il est destiné.

En foi de quoi, nous, experts dénommés et qualifiés, avons dressé, clos et arrêté le présent rapport, que nous avons signé pour être enregistré et transmis par M. le Gouverneur de la province d'Anvers à qui de droit.

Fait et clos à Anvers les jours et an que dessus.

E. GUIETTE.

J. A. GRAS.

G. VANDEN BROECKE.

ANNEXE N° 2.

Extrait des minutes du greffe du tribunal de commerce séant à Anvers.

L'an mil huit cent cinquante-cinq, le vingt-sept décembre, au greffe du tribunal de commerce séant à Anvers. Par-devant nous Pierre F. Daniëls, commis-greffier au même tribunal, sont comparus les sieurs G. Vandembrouke, officier de la marine de l'État et F. Vandebusché, constructeur de navires, tous deux domiciliés à Anvers. officiers préposés à la visite des navires par le tribunal de commerce susdit, lesquels nous ont déclaré qu'à la requête du capitaine M. A. Tack, commandant le bateau à vapeur belge à hélice *Belyique*, du port de dix-sept cent nonante tonneaux, se trouvant actuellement en ce port, ils ont, conformément à l'arrêté royal du vingt-cinq novembre mil huit cent cinquante-un, procédé à la visite dudit navire, le vingt-quatre de ce mois, et qu'en présence dudit capitaine, ils ont sondé les pompes et ont reconnu que le navire ne faisait pas d'eau, qu'en examinant le corps du navire, ils l'ont trouvé partout bien étanche, solidement construit en tôle et généralement en parfait état pour prendre charge et passagers.

Que ce jourd'hui, ils se sont de nouveau rendus à bord dudit navire pour procéder à l'examen de son inventaire d'armement, en commençant par la mâture; qu'ils ont trouvé celle-ci bonne dans toutes ses parties, et munie de huit espars de rechange, que le navire se trouve également muni de deux jeux de voiles, de trois grandes ancres, de deux ancres à jet, de deux chaînes, d'une chaîne d'affourche, de cinq grelins, de deux chaloupes, de quatre canots, des bouées, orins et aussières nécessaires, le tout bon et proportionné au navire; que ses mâts et pompes sont dûment embrelés à leurs étambrais; que ses écoutilles sont munies de bons prélaris et que tout concourt à tenir le navire bien étanche pendant le voyage.

En conséquence, lesdits experts déclarent que le navire prénommé est *en parfait état* de prendre la mer et de faire un voyage au long cours.

De tout quoi a été dressé le présent procès-verbal, que les comparants ont signé avec le commis greffier. Anvers, date que devant.

VANDENBROUKE.

F. VANDENBUSCHE.

P. DANIËLS.

Enregistré, un renvoi, à Anvers, le vingt-neuf décembre 1856, vol. 256, fol. 199, case 4.

Reçu six francs quinze centimes, 30 p. % additionnels compris.

A URBAIN.

POUR COPIE CONFORME :

Le greffier du tribunal de commerce,

P. DANIËLS.

ANNEXE N° 3.

Nous soussignés E. Neurenberg, ancien capitaine au long cours, expert nautique de la réunion d'assureurs d'Anvers, A.-P.-A. Cornelisse, capitaine au long cours, expert nautique de la 2^{me} réunion anversoise d'assureurs maritimes d'Anvers, ayant été requis par M. Spilliaerdt Caymax, administrateur gérant de la Société belge de bateaux à vapeur transatlantiques, afin de visiter le navire *Belgique*, capitaine A.-H.-L. Tack, appartenant à ladite société ;

Nous nous sommes rendus à bord du susdit navire, amarré dans le petit bassin. où, après avoir fait connaître notre mission au capitaine, ce Monsieur nous a accompagnés dans notre visite, et nous a donné tous les renseignements désirables.

Après avoir examiné tout ce qui nous a été possible de voir de la coque, construite en fer, et du gréement, nous déclarons que le navire est en parfait état pour entreprendre les voyages transatlantiques, et que nous le coterons pleine confiance dans les registres de renseignements particuliers des assureurs d'Anvers.

Anvers, 20 décembre 1855.

E. NEURENBERG.

P.-A. CORNELISSE.

POUR COPIE CONFORME :

E. NEURENBERG.

ANNEXE N° 4.

Southampton, february 4th 1856.

GENTLEMEN,

In compliance with your request we this day surveyed the *Belgique* steam ship in the dry dock at this port and have to report as follows.

We thoroughly examined the hull of the ship and the only leak of importance we could discover, was before the main stern post between the garboard strakes and the keel, in the wake of the angle irons placed there, to increase the stiffness of that part of the keel.

We also found several of the bulks and rivets, more particularly in midships slightly disturbed, and the topsides of the ship near to the large ports exhibited symptoms of working.

The main mast has settled down in consequence of a want of strenght in that part which supports the step.

The post boiler has received damage in the furnaces caused by the plates having been overheated.

One of the blades of the screw propeller is cracked, and some of the nuts and screw at the end of the stern pipe are torn off or damaged, this may have been caused by the screw having caught a hauser while it was in motion. — In consequence of the symptoms of working before mentioned.

We beg to recommend that the cargo ports should be entirely closed and plated up, to correspond with the rest of the ships sides, and that all loose rivets should be cut out and replaced and bulks of plates examined and caulked where found necessary.

We also recommend in order to remove all doubt as to the strength of the vessel, that she should be fitted with an iron stringer, wrought on each side between the main and spar decks, extending at least three fourths of the ships length, this stringer to be 2 p. 6 inches deep and $\frac{5}{8}$ in. dick with an angle iron 3 in. \times 2 $\frac{1}{2}$ in. rivetted to the upper and lower edges and fastened to a reverse angle iron on each of the frames.

We recommend that all the pumps should be overhauled and put in good order: and wash plates fitted on each side under the floor plates of engine room to prevent them being washed up — also that the hold and twist deck pillars be properly secured at top and bottom to the beams. — The step of mainmast should also be more securely fastened and supported on the top of the tunnel.

The furnaces of the defective boiler must be repaired and made good — and the cracked blade of the propeller efficiently repaired.

Having given a general outline of the principal defects, which have been detected, things of minor importance may arise during the progress of the work.

We are, Gentlemen, your obedient servants.

RENALDS, N. A.

G. P. RUBIE,

Shipwright surveyor to the board of trade.

M. A. SUMMERS,

Engineer and iron shipbuilder.

MM. OWEN, HAZELL, ET C^{ie},

*Agents to the Belgian Royal Mail steam navigation
company Southampton.*

TRADUCTION.

Southampton, le 4 février 1836.

MESSIEURS,

Conformément à votre demande, nous avons procédé aujourd'hui à l'expertise de la *Belgique*, steamer placé dans la cale sèche de ce port, et nous avons à vous présenter le rapport qui suit :

Nous avons examiné les fonds du navire, et la seule voie d'eau de quelque importance que nous ayons pu découvrir, se trouve en avant du principal étambot, entre le gabord et la quille, près des angles en fer qui y ont été placés pour renforcer cette partie de la quille.

Nous avons également trouvé que plusieurs abouts et rivets, surtout au centre du navire, avaient légèrement cédé, et les hauts du navire, près des grands sabords de charge, présentaient des symptômes de travail.

Le grand mât a cédé par suite d'un défaut de force dans la partie qui en supporte le pied.

La chaudière de bâbord est endommagée dans les foyers, les plaques ayant été chauffées à l'excès. Une des ailes de l'hélice est fêlée, et quelques-uns des vis et des écrous, à l'extrémité de l'arbre de l'hélice, sont arrachés ou endommagés; ceci peut avoir été occasionné par un cordage qui s'y serait engagé pendant qu'elle était en mouvement.

Vu les symptômes de travail dont il a été parlé ci-dessus, nous recommandons que les sabords de chargement soient entièrement fermés au moyen de plaques, afin de correspondre au reste des côtés du navire, et que tous les rivets qui ont du jeu soient enlevés et remplacés; que les abouts des tôles soient examinés et calfatés là où cela sera nécessaire.

Afin de faire disparaître toute espèce de doute en ce qui concerne la solidité du navire, nous recommandons également qu'il soit pourvu d'une vaigre en fer, rivée de chaque côté entre le pont et l'entre-pont, s'étendant au moins sur une longueur des $\frac{3}{4}$ du bâtiment, large de 2 pieds 6 pouces, épaisse de $\frac{5}{8}$ pouces, avec un fer d'angle de 3 p. \times 2 $\frac{1}{2}$ p. rivée aux angles supérieurs et inférieurs, et attachée à un fer d'angle retourné sur chacune des couples.

Nous recommandons que toutes les pompes soient examinées et mises en bon état; que des plaques en fer soient disposées de chaque côté sous les plaques de fond de la chambre des machines, afin d'empêcher qu'elles soient soulevées par les eaux; que les épontilles de cale et de l'entre-pont soient convenablement maintenues au haut et au bas des barreaux. Le pied du grand mât devrait être également plus solidement attaché et soutenu au-dessus du tunnel.

Les fourneaux de la chaudière endommagée doivent être réparés et mis en bon état; l'aile fêlée de l'hélice doit être réparée efficacement.

Nous avons donné un aperçu général des principales déficiences que nous avons découvertes. Des choses de moindre importance pourront être découvertes dans le cours des travaux.

Nous avons l'honneur, etc.

JOHN RENALDS, N. A.

G. P. RUBIE,

expert maritime du bureau du commerce.

W. A. SUMMERS,

mécanicien et constructeur de navires en fer.

ANNEXE N° 5.

Southampton, le 5 février 1856.

En ayant été requis, je me suis rendu à bord du steamer la *Belgique*, pour examiner quelques épiceries et autres provisions.

Je dois constater d'abord, en ce qui concerne le biscuit et la farine, qui sont de trois espèces différentes, que toute la provision paraît être de très-bonne qualité et bien préparée; le thé, le café, le sucre, le beurre, le lard, le riz et divers autres articles qui ont été produits, étaient également de la meilleure qualité et en très-bon état de conservation, si l'on considère que ces denrées se trouvaient à bord depuis deux mois.

Signé, le 5^{me} jour de février 1856.

TH. LAUER.

*Épicier et fabricant de biscuit, rue Haute,
à Southampton.*

ANNEXE N° 6.

Southampton, le 31 janvier 1856.

Nous, les passagers soussignés, qui nous sommes trouvés à bord de la *Belgique*, certifions par la présente que nous sommes satisfaits du traitement que nous avons reçu à bord dudit vaisseau.

Acc. VANIER.

LOUISON.

KESLERT.

ANNEXE N° 7.

Les soussignés, passagers à bord du steamer *Belgique* déclarent être parfaitement satisfaits du traitement et de la nourriture qu'ils ont eus à bord de ce navire, en foi de quoi ils ont délivré le présent, à Southampton, le 2 février 1856.

P.-D. LANDSHEER.

Pour ma famille et pour moi :

DOMONCHIN.

C. HERMANN HATTENHOFF.

Pour lui, sa femme et sa famille de six personnes :

A. BARTHOLOMEUS.

ANNEXE N° 8.

Reçu de MM. Owen, Hazell et C^e, pour compte de la Société belge de bateaux à vapeur transatlantiques, la somme de vingt-cinq livres dix shellings, moyennant quel paiement la Société susdite est dégagée vis-à-vis de moi. Déclarant, en outre, que je suis en tout point satisfait du traitement et de la nourriture pendant mon séjour à bord du steamer *Belgique*.

KINDEKENS.

ANNEXE N° 9.

Les soussignés, passagers de seconde classe, à bord du steamer *Belgique*, déclarent n'avoir aucune réclamation à faire concernant le traitement et la nourriture qu'ils ont eus à bord de ce navire.

Southampton, le 30 janvier 1856.

J.-L. SCHMITH.

CHARLES BROWN.

DÉSIRÉ CALLAERT.

THOMAS GIBBS.

ANNEXE N° 10.

Les soussignés, passagers de seconde classe, à bord du steamer *Belgique*, capitaine Tack, déclarent par les présentes être satisfaits de la nourriture qu'ils ont reçue à bord et de la manière dont ils ont été traités.

Southampton, le 31 janvier 1856.

J. RUSSELL.

DAVID GHONSTONE.

H. STEVENS.
