

DÉVELOPPEMENTS

**Du Budget des Dépenses**

**DE LA MARINE,**

**POUR L'EXERCICE 1846.**

  


NUMÉRO des articles de la loi.	dévelop- pements des articles.	DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.
<b>CHAPITRE PREMIER.</b>		
<i>Administration centrale. (Personnel.)</i>		
1	"	Traitement des employés . . . . . Les huissiers et autres gens de service sont rétribués par le Département des Affaires Étrangères.
<i>Administration centrale. (Matériel.)</i>		
2	1	Fournitures de bureau, frais d'impressions, reliures et achats de livres . 3,000
	2	Ports de lettres, chauffage et éclairage. . . . . 500
		} 3,500 "
TOTAL DU CHAPITRE I <sup>er</sup> . . . . . fr.		
<b>CHAPITRE II.</b>		
<i>Bâtiments de guerre.</i>		
La marine militaire se compose des bâtiments suivants :		
		Le brick <i>le Prince Royal</i> , armé de . . . . . 20 pièces. Armé.
		La goëlette <i>la Louise-Marie</i> , — . . . . . 10 — —
	1	Canonnière-goëlette n <sup>o</sup> . . . . . 7 — En disponibilité.
	4	— . . . . . 7 — —
	5	Canonnière-chaloupe n <sup>o</sup> . . . . . 5 — Armée.
	7	— . . . . . 5 — —
	10	— . . . . . 5 — Désarmée.
	11	— . . . . . 5 — Armée.
	12	— . . . . . 5 — En disponibilité.



NUMÉRO des		DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.	
articles de la loi.	dévelop- pements des articles.		
<i>Bâtiments de guerre. (Personnel.)</i>			
1	1	Capitaine de vaisseau . . . . .	3,400 »
2	2	Capitaines-lieutenants de vaisseau . . . . .	15,200 »
3	4	Lieutenants de vaisseau de 1 <sup>re</sup> classe . . . . .	20,160 »
4	2	— de 2 <sup>e</sup> — . . . . .	7,200 »
5	14	Enseignes de vaisseau . . . . .	35,280 »
6	16	Aspirants de 1 <sup>re</sup> classe. . . . .	20,160 »
7	3	— 2 <sup>e</sup> — . . . . .	2,835 »
8	3	Sous-commissaires . . . . .	7,560 »
9	3	Agents comptables . . . . .	3,780 »
10	2	Écrivains . . . . .	1,890 »
11	1	Chirurgien major de 2 <sup>e</sup> classe. . . . .	3,600 »
12	1	— aide-major . . . . .	2,520 »
13	3	— sous-aides. . . . .	6,300 »
14	20	Maîtres et contre-maîtres . . . . .	13,560 »
15	10	Quartiers-maîtres . . . . .	5,400 »
16	5	Coqs . . . . .	2,580 »
17	60	Matelots de 1 <sup>re</sup> classe . . . . .	30,960 »
18	60	— 2 <sup>e</sup> — . . . . .	23,040 »
19	180	— 3 <sup>e</sup> — . . . . .	60,480 »
20	40	Mousses . . . . .	6,240 »
21	1	Chirurgien aide-major chargé de la quarantaine . . . . .	2,100 »
	431		
	2	Sous-ingénieurs du génie maritime . . . . .	5,040 »
	1	Officier supérieur en disponibilité . . . . .	5,066 66
22	2	Enseignes en non-activité. . . . .	1,900 »
	2	Aspirants en non-activité. . . . .	1,600 »
		Pilotes et mécaniciens des bateaux à vapeur . . . . .	4,619 34
<i>Bâtiments de guerre. (Vivres.)</i>			
2		Achat de vivres pour les équipages . . . . .	
<p>Le prix des vivres est calculé d'après les contrats d'adjudication publique passés pour l'exercice 1845. L'annexe n° 1 donne le détail et le prix de chaque ration tant en Belgique qu'à la mer en Europe, et à la mer ainsi qu'en rade dans l'Inde.</p>			
A REPORTER. . . . . fr.			

CRÉDIT DEMANDÉ POUR L'EXERCICE 1846.			CRÉDIT alloué POUR L'EXERCICE 1846.	DIFFÉRENCE AU BUDGET DE 1846.		CRÉDIT ALLOUÉ POUR 1846.	<i>Observations.</i>
CHARGES ordinares et per- manentes.	CHARGES extraordinaires et temporaires.	TOTAL.		EN PLUS.	EN MOINS.		
297,471	"	297,471	297,471	"	"		
148,000	"	148,000	148,000	"	"		
445,471	"	445,471	445,471	"	"		

NUMÉRO des		DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.	
articles de la loi.	dévelop- pements des articles.		
			REPORT. . . . . fr.
		<i>Bâtiments de guerre. (Entretien, chauffage et éclairage.)</i>	
		1 Chauffage et lumière à 8 centimes par jour et par tête . . . . .	12,000 "
		2 Renouvellement et achat de futailles . . . . .	4,000 "
		3 Instruments de chirurgie, médicaments et vivres de malades . . . . .	4,000 "
		4 Mâturation et coque des bâtiments de l'État. . . . .	8,000 "
		5 Gréement à renouveler . . . . .	9,000 "
		6 Poudre pour la flottille et le service de la quarantaine . . . . .	1,000 "
3		7 Voiles de rechange et tentes . . . . .	9,500 "
		8 Fournitures de bureau p <sup>r</sup> les officiers commandants et comptables. . . . .	1,500 "
		9 Frais de route et de déplacement . . . . .	1,500 "
		10 Entretien de l'artillerie, des armes blanches et buffleteries . . . . .	1,500 "
		11 Achat d'huile, couleurs et menus objets . . . . .	3,500 "
		12 Renouvellement des canots et entretien des embarcations. . . . .	4,000 "
		13 Dépenses imprévues . . . . .	2,820 "
			62,320 "
			TOTAL DU CHAPITRE II. . . . . fr.
		<b>CHAPITRE III.</b>	
		<i>Magasin de la marine.</i>	
Uniq.		Traitement du garde-magasin, des commis et des ouvriers, frais de loyer et achat de matériel.	
			TOTAL DU CHAPITRE III. . . . . fr.

CRÉDIT DEMANDÉ POUR L'EXERCICE 1846.			CRÉDIT alloué POUR L'EXERCICE 1846.	DIFFÉRENCE AU BUDGET DE 1846.		CRÉDIT ALLOUÉ POUR 1846.	<i>Observations.</i>
CHARGES ordinaires et per- manentes.	CHARGES extraordinaires et temporaires.	TOTAL.		EN PLUS.	EN MOINS.		
445,471	"	445,471	445,471	"	"		
62,320	"	62,320	62,320	"	"		
507,791	"	507,791	507,791	"	"		
11,200	"	11,200	11,200	"	"		
11,200	"	11,200	11,200	"	"		

NUMÉRO des		DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.	
articles de la loi.	dévelop- pements des articles.		
<b>CHAPITRE IV.</b>			
<b>PILOTAGE.</b>			
<i>Personnel des stations.</i>			
Uniq.	1	Anvers. . . . . 1	{ inspecteur. . . . . 3,500 et commissaire permanent de l'Escaut . . . . . 2,500 } 6,000
		— 1	chef des pilotes à terre . . . . . 2,400
		— 1	pilote de 1 <sup>re</sup> classe, sous-chef . . . . . 1,200
		— 1	greffier-receveur . . . . . 2,800
		— 2	commis, l'un à 1260, l'autre à 400 fr. . . . . 1,660
		— 1	concierge . . . . . 840
		— 1	patron-pilote . . . . . 960
		— 2	matelots, à 840 francs . . . . . 1,680
		— 1	mousse . . . . . 300
		— 1	chef-canotier . . . . . 1,020
		— 4	rameurs, à 840 francs . . . . . 3,360
		— 9	pilotes de 1 <sup>re</sup> classe, à 960 francs. . . . . 8,640
		— 10	— 2 <sup>e</sup> — à 840 — . . . . . 8,400
		— 16	— 3 <sup>e</sup> — { 9 à 720 francs. . . . . 6,480 7 à 600 — . . . . . 4,200
		— 6	élèves-pilotes, à 540 francs. . . . . 3,240
		2	{ Terneuzen. 4 pilotes, à 720 francs. . . . . 2,880 — 1 agent . . . . . 600 } 3,480 "
		3	Flessingue. 1
	et 1		chef des pilotes à terre . . . . . 2,400
	La Manche. 1		commis. . . . . 1,500
	— 9		patrons, à 960 francs . . . . . 8,640
— 20	pilotes de 1 <sup>re</sup> classe, à 720 francs. . . . . 14,400		
— 36	— de 2 <sup>e</sup> — à 600 — . . . . . 21,600		
— 2	chefs canotiers, à 960 francs . . . . . 1,920		
— 18	élèves, à 480 francs . . . . . 8,640		
— 18	matelots, à 480 — . . . . . 8,640		
— 10	canotiers, à 840 — . . . . . 8,400		
A REPORTER.			136,000 "

CRÉDIT DEMANDÉ POUR L'EXERCICE 1846.			CRÉDIT alloué POUR L'EXERCICE 1845.	DIFFÉRENCE AU BUDGET DE 1846.		CRÉDIT ALLOUÉ POUR 1846.	<i>Observations.</i>
CHARGES ordinaires et per- manentes.	CHARGES extraordinaires et temporaires.	TOTAL.		EN PLUS.	EN MOINS.		
"	"	"	"	"	"		

NUMÉRO des articles de la loi.	dévelop- pements des articles.	DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.	
		REPORT. . . . . fr. 136,000 »	
CHAPITRE IV. (Suite.)			
PILOTAGE. (Suite.)			
4		Ostende. . . 1 inspecteur. . . . . fr. 2,500	} 20,190 »
		— 1 sous-chef des pilotes à terre . . . . . 1,200	
		— 1 commis . . . . . 1,260	
		— 1 concierge . . . . . 510	
		— 1 signaleur . . . . . 200	
		— 2 patrons-pilotes à 1,020 francs. . . . . 2,040	
		— 12 pilotes à . . . 720 — . . . . . 8,640	
		— 4 élèves-pilotes à 480 — . . . . . 1,920	
		— 4 matelots à . . 480 — . . . . . 1,920	
		Traitement du personnel des phares et fanaux . . . . .	4,100 »
<i>Remises à payer aux pilotes.</i>			
5		Station d'Anvers. . 45 % à la remonte en amont d'Anvers . . . . . 2,000	} 140,580 »
		— 66 % à la descente id. . . . . 2,970	
		— 30 % à la descente en aval d'Anvers . . . . . 30,000	
		— 20 % à la remonte id. . . . . 14,000	
		Station de Terneuzen. 92 % à la descente. . . . . 2,600	
		Station de Flessingue. 20 % à la sortie . . . . . 11,500	
		— 45 % à l'entrée . . . . . 33,230	
		Remises aux élèves-pilotes et matelots de la station des bouches de l'Escaut. 10,080	
		Station de la Manche. 45 % à l'entrée . . . . . 7,000	
		Station d'Ostende. { 35 % à l'entrée . . . . . fr. 9,800 } 17,300	
		{ 25 % à la sortie. . . . . 7,500 }	
		2 % à payer à la caisse de pensions du pilotage . . . . . 6,000	
	3 % de la recette à Ostende pour le traitement de receveur . . . . . 2,000		
	3 % — à Gand id. id. . . . . 400		
	Restitution de droits indûment perçus . . . . . 1,500		
		À REPORTER. . . . . fr. 300,870 »	

Uniq.  
(suite.)



NUMÉRO des		DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.		
articles de la loi.	dévelop- pements des articles.			
			REPORT.	fr. 300,870 »
		CHAPITRE IV. (Suite.)		
		PILOTAGE. (Suite.)		
		Entretien de treize bateaux-pilotes et chaloupes . . . . .	30,000	} 49,650 »
		Entretien de quatorze bouées . . . . .	1,500	
		Orins et pierres bleues pour bouées . . . . .	1,500	
		Entretien de deux maisons de pilotage et d'un poste de signal . . . . .	1,500	
		Feu et lumière dans les bureaux, corps-de-garde et bateaux . . . . .	1,500	
Uniq.	6	Fournitures de bureau . . . . .	1,200	
(suite.)		Frais de voyage des inspecteurs, commissaires, élèves, etc. . . . .	3,000	
		Loyer d'un magasin à Anvers . . . . .	250	
		Loyer d'une maison à Flessingue . . . . .	1,300	
		Nourriture des pilotes en service extraordinaire dans l'Escaut . . . . .	1,000	
		Éclairage et entretien des fanaux sur la côte de Flandre . . . . .	2,900	
		Dépenses imprévues . . . . .	4,000	
		TOTAL DU CHAPITRE IV. . . . . fr.		
		CHAPITRE V.		
Uniq.	»	Première moitié des frais d'établissement d'un feu flottant dans la passe de Wielingen . . . . .		
		TOTAL DU CHAPITRE V. . . . .		
		CHAPITRE VI.		
		SERVICE DES BATEAUX A VAPEUR DE L'ESCAUT, <i>le Prince Philippe, la Princesse Charlotte</i> <i>et la Ville d'Anvers.</i>		
Uniq.	1	Solde du personnel, frais d'entretien des bateaux et embarcations, achat de combustibles. . . . .		} 49,650 »
	»	Réparations majeures aux machines des bateaux à vapeur <i>le Prince Philippe et la Ville d'Anvers.</i> (Crédit qui ne figure plus au Budget de 1846). . . . .		
		TOTAL DU CHAPITRE VI . . . . . fr.		

CRÉDIT DEMANDÉ POUR L'EXERCICE 1846.			CRÉDIT alloué POUR L'EXERCICE 1845.	DIFFÉRENCE AU BUDGET DE 1846.		CRÉDIT ALLOUÉ POUR 1846.	<i>Observations.</i>
CHARGES ordinaires et per- manentes.	CHARGES extraordinaires et temporaires.	TOTAL.		EN PLUS.	EN MOINS.		
350,520	"	350,520	350,520	"	"		
350,520	"	350,520	350,520	"	"		
"	35,000	35,000	"	(a 35,000	"		a) La nécessité de ce crédit est expliquée dans l'annexe n° 2.
"	35,000	35,000	"	35,000	"		
48,758	"	48,758	48,758	"	"		
"	"	"	10,000	"	10,000		
48,758	"	48,758	58,758	"	10,000		

NUMÉRO des articles de la loi.	dévelop- pements des articles.	<b>DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.</b>
		<b>CHAPITRE VII.</b>
		<i>Police maritime.</i>
Uniq.	"	Traitement des commissaires maritimes, loyers de bureaux, fournitures et impressions . . .
		TOTAL DU CHAPITRE VII. . . . . fr.
		<b>CHAPITRE VIII.</b>
		<i>Service des bateaux à vapeur entre Ostende et Douvres.</i>
		<i>(Loi du 9 juillet 1845.)</i>
		Un bateau commencera le service au 1 <sup>er</sup> janvier 1846; les deux autres, construits dans le pays, ne pourront être mis en activité qu'au 10 août suivant.
	1	Combustible calculé à raison de 5 kilog. de charbon par force de cheval et par heure, pour 150 chevaux, pendant 7 heures chaque jour, pour un bateau, à 30 francs les 1,000 kilog. . . . . fr. 57,500 "
	2	Combustible pour un bateau de même force, depuis le 10 août jusqu'au 31 décembre inclus . . . . . 22,362 "
	3	Huile, graisse, étoupes, déchets de coton, à 10 francs par traversée : 365 traversées pour le premier bateau ; Uniq. 143 — pour le deuxième.
		508 traversées . . . . . 5,080 "
	4	Entretien d'un bateau, 5 p. % du capital d'achat par an, pour l'année entière. . . 15,000 "
	5	— des deux autres bateaux, chacun pour 4 mois et 20 jours, au même taux . . . . . 11,666 "
	6	Frais d'agence à Douvres et à Londres, publications, annonces dans les journaux étrangers . . . . . 5,000 "
		TOTAL DU CHAPITRE VIII. . . . . fr.
		<b>CHAPITRE IX.</b>
		<i>Secours maritimes. (Sauvetage.)</i>
Uniq.	"	Entretien des embarcations, hangars, achat de matériel et solde du personnel . . . . .
		TOTAL DU CHAPITRE IX. . . . . fr.

CRÉDIT DEMANDÉ POUR L'EXERCICE 1846			CRÉDIT alloué POUR L'EXERCICE 1845.	DIFFÉRENCE AU BUDGET DE 1846.		CRÉDIT ALLOUÉ POUR 1846.	Observations.
CHARGES ordinaires et per- manentes.	CHARGES extraordinaires et temporaires	TOTAL		EN PLUS.	EN MOINS.		
32,800	"	32,800	30,000	(a 2,800	"	<p>a) Cette augmentation est motivée sur la création de commissariats à Termonde et à Blankenberghe, ainsi que sur la nécessité d'adjoindre au commissaire d'Ostende un commis chargé du service des passeports. Il est à remarquer, au surplus, que cette dépense est plus que compensée par une augmentation au Budget des Voies et Moyens de 1846, du produit des actes des commissariats maritimes, qui y est compris pour une somme de 34,000 francs, tandis qu'il n'était évalué qu'à 30,000 francs à celui de 1845.</p>	
32,800	"	32,800	30,000	2,800	"		
116,608	"	116,608	"	(b 116,608	"	<p>b) Le Budget des Voies et Moyens contient une somme de 150,000 fr. comme recette probable de ce service en 1846</p>	
116,608	"	116,608	"	116,608	"		
16,500	"	16,500	16,500	"	"		
16,500	"	16,500	16,500	"	"		

NUMÉRO des		DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.
articles de la loi.	dévelop- pements des articles.	
<b>CHAPITRE X.</b>		
<i>Pensions civiles et secours.</i>		
1		Pensions civiles . . . . . 10,050 »
		Ce crédit se décompose comme suit :
		Pensions accordées, depuis le 1 <sup>er</sup> octobre 1850, à des fonctionnaires ou employés de la marine. ( <i>Transfert du Budget de la Dette         publique</i> ) . . . . . 697 »
1		Pensions du pilotage, mises à la charge de l'État, en vertu de l'art. 60 de la loi du 21 juillet 1844. . . . . 6,555 82
		Pensions accordées et à accorder éventuellement en 1845 et 1846. . . . . 2,999 18
		<u>10,050 »</u>
2		Secours aux marins blessés, frais d'hôpital et secours aux veuves d'officiers qui, n'ayant pas de droits à la pension, se trouvent dans une position malheureuse. . . . . 4,000 »
2		» Dotation de la caisse de secours et de prévoyance en faveur des marins naviguant sous pavillon belge. ( <i>Loi du 21 juillet 1844</i> ) . . . . . 10,000 »
TOTAL DU CHAPITRE X. . . . . fr.		
Équipement d'un brick. ( <i>Crédit qui ne figure plus au Budget de 1846</i> ) . . . . .		

<b>RÉCAPITULATION.</b>		
Chapitres.	Pages.	
I.	86	Administration centrale . . . . .
II.	ib.	Bâtiments de guerre . . . . .
III.	90	Magasin de la marine . . . . .
IV.	92	Pilotage . . . . .
V.	96	Établissement d'un feu flottant . . . . .
VI.	ib.	Service des bateaux à vapeur de l'Escaut . . . . .
VII.	98	Police maritime . . . . .
VIII.	ib.	Service des bateaux à vapeur entre Ostende et Douvres . . . . .
IX.	ib.	Secours maritimes ( <i>sauvetage</i> ) . . . . .
X.	100	Pensions civiles. — Secours aux marins blessés et dotation de la caisse de secours et de prévoyance en faveur des marins . . . . .
»	»	Équipement d'un brick. ( <i>Crédit qui ne figure plus au Budget de 1846</i> ) . . . . .
TOTALS. . . . . fr.		

CRÉDIT DEMANDÉ POUR L'EXERCICE 1846.			CRÉDIT alloué POUR L'EXERCICE 1845.	DIFFÉRENCE AU BUDGET DE 1846.		CRÉDIT ALLOUÉ POUR 1846.	<i>Observations.</i>
CHARGES ordinaires et per- manentes	CHARGES extraordinaires et temporaires	TOTAL.		EN PLUS	EN MOINS		
14,050	"	14,050	14,400	"	(« 350	a) Un pilote pensionné est décédé pendant l'an- née 1845	
10,000	"	10,000	"	10,000	"		
24,050	"	24,050	14,400	10,000	350		
"	"	"	33,000	"	33,000		

9,550	"	9,550	9,550	"	"
507,791	"	507,791	507,791	"	"
11,200	"	11,200	11,200	"	"
550,520	"	550,520	550,520	"	"
"	55,000	55,000	"	55,000	"
48,758	"	48,758	58,758	"	10,000
52,800	"	52,800	50,000	2,800	"
116,608	"	116,608	"	116,608	"
16,500	"	16,500	16,500	"	"
24,050	"	24,050	14,400	10,000	550
"	"	"	33,000	"	33,000
1,117,777	55,000	1,152,777	1,051,719	164,408	43,550
DIFFÉRENCE EN PLUS . . . . . fr				121,058	



PIÈCES A L'APPUI

DU

**Budget de la Marine,**

POUR L'EXERCICE 1846.





## CHAPITRE II, ARTICLE 2.

## VIVRES DES ÉQUIPAGES.

La ration des équipages varie d'après la nature du service dont ils sont chargés. On conçoit que, dans les longues traversées de l'Inde, il faut tâcher de varier la nourriture et de prévenir le scorbut.

Une fois en rade, les équipages reçoivent chaque jour des vivres frais, jusqu'à l'époque de leur retour en Europe; il en résulte une augmentation sensible dans le prix des rations.

On verra, par les tarifs qui suivent, que la ration en rade en Belgique coûte, par semaine et par homme, fr.	5 74.87
A la mer, en Europe. . . . .	6 43.86
En rade, dans l'Inde. . . . .	9 32.23
A la mer, pour les voyages de long cours . . . . .	7 26.34
	Fr. 28 77.30
Moyenne par semaine. . . . fr.	7 19.32

Pour l'effectif porté au Budget. . . . . 438 hommes,  
on évalue la dépense à :

$\frac{1}{10}$ dans l'Inde, en rade . . . . . fr.	5,332 35
$\frac{12}{10}$ au long cours . . . . .	49,854 97
$\frac{12}{10}$ à la mer, en Europe . . . . .	44,194 55
$\frac{15}{10}$ en Belgique . . . . .	49,323 84
	148,705 71
$\frac{10}{10}$ Somme approximative. . . . . fr.	148,705 71

*Prix de la ration, par semaine, en Belgique et dans les rades d'Europe.*

		PAR SEMAINE.	FRANCS.	
Orge . . . . .	0.25 tous les jours . .	1 <sup>75</sup>	0 41.20	0 72.10
Id. . . . .	0.05 4 fois par semaine.	0.20	0 41.20	0 08.24
Viande fraîche . . . . .	0.50 4 id.	2.»	0 65.»	1 26.»
Lard fumé. . . . .	0.15 5 id.	0.45	1 59.05	0 62.57
Pois verts . . . . .	0.50 2 id.	0.60	0 50.90	0 18.54
Pois gris . . . . .	0.50 1 id.	0.50	0 57.08	0 18.54
Pain frais . . . . .	5.» 1 id.	5.»	0 17.80	0 53.40
Beurre . . . . .	0.25 1 id.	0.25	1 54.50	0 38.62
Fromage . . . . .	0.50 1 id.	0.50	1 13.50	0 51.65
Genièvre . . . . .	0.08 tous les jours . .	0.56	0 58.71	0 52.88
Vinaigre . . . . .	0.08 id.	0.56	0 72.10	0 40.58
Sel . . . . .	0.12 1 fois par semaine.	0.12	0 51.95	0 05.85
Poivre . . . . .	0.06 1 id.	0.06	1 29.78	0 07.79
Moutarde . . . . .	0.06 1 id.	0.06	0 72.10	0 04.55
Légumes . . . . .	0.09 4 id.	0.36	»	0 56.»
<b>TOTAL.</b>			<b>5 74.87</b>	

*Prix de la ration, par semaine, à la mer en Europe.*

		PAR SEMAINE.	FRANCS.	
Orge . . . . .	0.25 tous les jours . .	1 <sup>75</sup>	0 41.20	0 72.10
Viande salée . . . . .	0.50 2 fois par semaine.	1.»	0 92.70	0 92.70
Lard fumé. . . . .	0.15 5 id.	0.75	1 59.05	1 04.29
Pois verts . . . . .	0.50 5 id.	0.90	0 50.90	0 27.81
Pois gris . . . . .	0.50 2 id.	1.»	0 57.08	0 57.08
Pois blancs . . . . .	0.37 2 id.	0.74	0 25.75	0 19.05
Biscuit . . . . .	5.» 1 id.	5.»	0 49.44	1 48.52
Beurre. . . . .	0.25 1 id.	0.25	1 54.50	0 38.62
Genièvre . . . . .	0.08 tous les jours . .	0.56	0 58.71	0 52.88
Vinaigre . . . . .	0.08 id.	0.56	0 72.10	0 40.58
Sel . . . . .	0.12 id.	0.12	0 51.95	0 05.85
Poivre . . . . .	0.06 id.	0.06	1 29.78	0 07.79
Moutarde . . . . .	0.06 id.	0.06	0 72.10	0 04.55
Rations extraordin. de genièv. (approximativement).	0.25 1 fois par semaine	0.25	0 58.71	0 14.68
<b>TOTAL.</b>			<b>6 45.86</b>	

*Prix de la ration, par semaine, en rade dans l'Inde.*

		PAR SEMAINE.	FRANCS.	
Orge ou riz . . . . .	0.25 tous les jours . .	1.75	0 41.20	0 72.10
Id. pour la soupe . . . .	0.05 id. . . . .	0.55	0 41.20	0 14.42
Viande fraîche ou volaille . .	0.50 id. . . . .	3.50	1 01.„	3 55.50
Légumes pour la soupe. . . .	0.09 id. . . . .	0.63	0 63.„	0 63.„
Pain frais . . . . .	3.„ 1 fois par semaine.	3.„	0 87.„	2 45.„
Beurre. . . . .	0.25 1 id. . . . .	0.25	1 54.50	0 58.62
Genièvre . . . . .	0.08 tous les jours . .	0.56	0 58.71	0 52.88
Vinaigre . . . . .	0.08 id. . . . .	0.56	0 72.10	0 40.58
Id. pour aciduler l'eau.	0.08 id. . . . .	0.56	0 72.10	0 40.58
Sel . . . . .	0.12 1 fois par semaine.	0.12	0 51.95	0 05.85
Poivre . . . . .	0.06 1 id. . . . .	0.06	1 29.78	0 07.79
Moutarde . . . . .	0.06 1 id. . . . .	0.06	0 72.10	0 04.55
TOTAL. . . . . fr.				<u>9 52.25</u>

*Prix de la ration, par semaine, en mer dans l'Inde.*

		PAR SEMAINE.	FRANCS.	
Orge ou riz . . . . .	0.25 tous les jours . .	1.75	0 41.20	0 72.10
Viande salée . . . . .	0.50 5 fois par semaine.	1.50	0 92.70	1 59.05
Lard fumé. . . . .	0.15 4 id. . . . .	0.60	1 59.05	0 85.85
Pois verts . . . . .	0.50 2 id. . . . .	0.60	0 50.90	0 18.54
Pois gris . . . . .	0.50 1 id. . . . .	0.50	0 57.08	0 18.54
Pois blancs . . . . .	0.57 1 id. . . . .	0.57	0 25.75	0 09.27
Chou-croûte . . . . .	0.50 1 id. . . . .	0.50	0 40.„	0 12.„
Betteraves. . . . .	0.06 1 id. . . . .	0.06	0 55.55	0 05.20
Farine pour pudding . . . .	0.50 2 id. . . . .	1.„	0 59.„	0 59.„
Biscuit. . . . .	5.„ 1 id. . . . .	5.„	0 49.44	1 48.52
Beurre. . . . .	0.25 1 id. . . . .	0.25	1 54.50	0 58.62
Genièvre . . . . .	0.08 tous les jours . .	0.56	0 58.71	0 52.88
Vinaigre . . . . .	0.08 id. . . . .	0.56	0 72.10	0 40.58
Sel . . . . .	0.12 1 fois par semaine.	0.12	0 51.95	0 05.85
Poivre . . . . .	0.06 1 id. . . . .	0.06	1 29.78	0 07.79
Moutarde . . . . .	0.06 1 id. . . . .	0.06	0 72.10	0 04.55
Vinaigre pour aciduler l'eau.	0.08 tous les jours . .	0.56	0 72.10	0 40.58
Genièvre, rations extraordin.	0.25 par semaine . . .	0.25	0 58.71	0 14.68
TOTAL. . . . . fr.				<u>7 26.54</u>

CHAPITRE V, ARTICLE UNIQUE.  

---

## NOTE

*Relative au projet d'établissement d'un feu flottant dans la passe de Wielingen, à l'embouchure de l'Escaut (côte de Flandre).*

---

Depuis la reprise des services de pilotage par le Gouvernement et la mise à exécution du régime créé par les traités de 1839 et 1842, de nombreuses améliorations ont été apportées dans l'éclairage et le balisage de l'Escaut occidental. Plusieurs nouvelles bouées ont été placées pour indiquer mieux les passes; deux nouveaux fanaux ont été établis, l'un à Borselen, l'autre à Terneuzen, enfin une bouée, corps mort, a été mouillée devant Terneuzen par le Gouvernement belge, pour faciliter la sortie des navires venant de Gand. Cependant la plus nécessaire, la plus importante, sous le rapport de la sécurité de la navigation, n'a point été réalisée jusqu'à ce jour.

Différentes circonstances ont fait ajourner la mise en place d'un feu flottant en aval du banc de sable dit *Paerde-Markt*, situé dans la passe de Wielingen sur la côte de Flandre; pourtant la nécessité de ce feu a été unanimement reconnue.

Les chambres de commerce d'Anvers et de Gand (*voir les pièces A et B*), les compagnies d'assurance ont tour à tour demandé son établissement. Cette amélioration est attendue avec une vive impatience par les marins qui fréquentent les ports d'Anvers et de Gand.

Le banc dit *Paerde-Markt*, sur lequel la mer se brise avec fureur, forme un écueil des plus dangereux dans le milieu du chenal; il se trouve placé directement sur la route que suivent les navires entrant dans l'Escaut en venant de l'Ouest. Une simple bouée blanche en indique aujourd'hui la position. Cette bouée, il est fort difficile de l'apercevoir même de jour, lorsqu'il y a un peu de brume ou lorsque le temps est mauvais.

Il en résulte que souvent, faute d'indications suffisantes pour se diriger, des bâtiments talonnent ou échouent sur ce banc.

Lorsque le temps est beau, ces accidents n'amènent que des avaries et une perte matérielle plus ou moins considérable; mais, au contraire, lorsque le temps est mauvais, ils sont toujours accompagnés de catastrophes déplorables. La nomenclature des sinistres est assez étendue; bon nombre de bâtiments arrivant de longs voyages, sont venus se briser et se perdre sur ce banc, pour ainsi dire en vue du port, et les malheureux équipages ont trouvé dans le naufrage une mort aussi terrible qu'inattendue.

Ces faits sont de notoriété publique <sup>(1)</sup> : chaque année a, pour ainsi dire, apporté son contingent de sinistres, et souvent la côte, depuis Blankenberghe jusqu'à Knoocke, s'est trouvée couverte de cadavres et de débris, parmi lesquels on ne trouvait même quelquefois point d'indications suffisantes pour reconnaître le nom et la nation du bâtiment naufragé.

A une époque où tous les peuples cherchent chaque jour à améliorer l'éclairage et le balisage de leurs côtes pour en rendre l'abord plus facile, la Belgique ne peut rester en arrière, elle doit, sous ce rapport comme sous les autres, maintenir le rang qu'elle a toujours occupé.

L'intérêt de sa navigation, celui beaucoup plus important de l'humanité, et enfin la responsabilité solidaire qui retombe sur tous les pays baignés par la mer, lui font une loi de prendre les mesures nécessaires pour éloigner de ses côtes une cause de sinistres permanente.

Le plan qui sera déposé au greffe de la Chambre des Représentants fait voir l'emplacement projeté du fanal flottant qui se trouve à environ deux mille mètres à l'ouest du banc.

Sur ce plan est également indiqué l'effet des divers feux situés sur la côte de Flandre et sur celle de Walcheren, et dont les bâtiments font usage pour entrer pendant la nuit. On verra que le feu de Blankenberghe ne peut être utile que pour venir chercher l'entrée de la passe en attérant; caché par les dunes, il cesse bientôt d'être vu. Ceux de Heyst et de West-Cappelle, à droite et à gauche, indiquent seulement à quelle distance on est arrivé dans la passe, mais il n'existe aucun jalon, aucune marque avant-arrière qui puisse faire reconnaître si l'on se maintient en bonne direction dans le chenal; or, comme les marées sont fort irrégulières, et qu'un bâtiment dévie de sa route lorsqu'elle n'est point tout à fait parallèle au courant, il s'en suit nécessairement qu'il est porté soit au nord vers le banc appelé *Rib* ou au sud vers le *Zand*, qui tous deux sont des écueils aussi dangereux que le *Paerde-Markt*; le capitaine ne peut reconnaître le point exact où se trouve le navire. Le feu de Flessingue seul pourrait quelquefois servir à maintenir les bâtiments dans la bonne route; mais sa portée est insuffisante, et il ne devient visible qu'après que les plus grands dangers sont passés; d'ailleurs si son effet était augmenté, il en résulterait l'inconvénient très-grave d'augmenter la confusion qui existe déjà entre les fanaux d'Ostende et de West-Cappelle.

Afin d'éviter cette confusion, après avoir fait divers essais et pris l'avis des personnes les plus compétentes, le Département de la Marine a décidé que le fanal flottant dont l'établissement est proposé présenterait un feu fixe de couleur rouge, formé de huit lampes d'argent garnies de réflecteurs paraboliques. Ce feu sera hissé au mât du bâtiment à dix mètres environ au-dessus de la mer, et son intensité sera telle, qu'il pourra être aperçu par un temps clair à une distance d'environ dix milles marins de 60 au degré.

Ce fanal, une fois en place, la passe de Wielingen, de dangereuse qu'elle est aujourd'hui, surtout pendant la nuit, deviendra la plus sûre de l'embouchure de l'Escaut. Ce fanal servira d'amer, non-seulement pour l'ouest du chenal, mais même en se combinant, plus tard, avec le feu de Flessingue, il donnera une direction excellente pour éviter le banc dit *De Hompel*, qui rétrécit considérablement l'embouchure du fleuve.

---

(1) Voir ci-joint (sub lit. C) la liste des naufragés depuis 1830.

Enfin, il sera encore d'un secours très-utile pour la passe du Deurloo et même pour celle dite *Oostgat*.

Si l'établissement du feu demandé est nécessaire pour la navigation en général, il est surtout indispensable pour les bateaux à vapeur d'Anvers, dont l'entrée se fait toujours de nuit et par tous les temps possibles.

Fort souvent, ces bâtiments, qui doivent arriver pour ainsi dire à heure fixe, et dont les capitaines et les pilotes ont cependant la meilleure pratique, touchent sur les bancs de l'Escaut; et tout récemment encore le *Venezuela*, appartenant à la compagnie générale de navigation (*General steam navigation company*), ayant à bord soixante passagers, est resté échoué pendant plus d'une heure sur *Binnen Paerde-Markt*; heureusement la marée montait et le temps était très-maniable; s'il en eût été autrement, le bâtiment eût été perdu sans ressource, et la vie des passagers et de l'équipage plus que compromise.

Quoi qu'il en soit, le *Venezuela* a souffert considérablement, et la société a dû le faire mettre en chantier, pour subir des réparations majeures.

La possibilité d'une catastrophe aussi épouvantable doit suffire pour motiver l'adoption du crédit dont les détails sont présentés dans la note *D*.

Il est certain que tôt ou tard, dans l'état incomplet où se trouve le système d'éclairage de nos côtes, un malheur de ce genre ne peut manquer d'arriver et qu'au moment où un bateau à vapeur sera vainement attendu à Anvers, la plage de Blankenberghe ou de Knocke sera couverte de débris.

L'honneur du pays et la responsabilité effrayante qui pèserait sur lui, en cas de malheur, ont engagé le Gouvernement à demander à la Législature une allocation de fonds, pour réaliser, enfin, une amélioration indispensable dont l'exécution n'a été que trop longtemps différée.

On s'est borné de porter aux dépenses, en 1846, la moitié des frais de premier établissement du fanal de Wielingen; l'autre moitié sera demandée au Budget de 1847, et en même temps le Budget des Voies et Moyens de ce dernier exercice contiendra la proposition d'établir un droit de fanal supplémentaire, pour couvrir les frais d'entretien et pour amortir une partie des frais de construction du nouveau feu flottant.

---

CHAMBRE DE COMMERCE ET DES FABRIQUES D'ANVERS.  

---

Anvers, le 13 août 1845.

*Monsieur le Ministre des Affaires Étrangères,*

Par la lettre que vous nous avez fait l'honneur de nous adresser le 24 juin (*Marine* n° 50/139), vous soumettez à notre examen une proposition qui vous a été faite par l'administration du pilotage, d'établir un fanal flottant près du banc dit *Paerde-Markt*, dans la passe de Wielingen, moyennant une augmentation sur le droit actuel de fanal de 3 centimes à la remonte et de 3 centimes à la descente par tonneau de jauge.

L'établissement d'un fanal flottant près du *Paerde Markt* sera d'une grande utilité, attendu que ce banc de sable forme une espèce d'impasse très-dangereuse, où souvent des navires se sont perdus.

C'est une amélioration qui augmentera considérablement la sécurité de la navigation, et notre Chambre l'avait déjà réclamée à différentes reprises.

Quant à la taxe supplémentaire à faire payer pour ce fanal, il nous semble, Monsieur le Ministre, que, puisque c'est une question d'humanité et d'intérêt général, le Gouvernement devrait prendre à sa charge, sans en récupérer les intérêts sur le commerce, les dépenses de premier établissement, et n'imposer au commerce que le remboursement des frais annuels d'éclairage et d'entretien.

En partant de ce principe, la taxe projetée de 3 centimes à la remonte et de 3 centimes à la descente, soit ensemble 6 centimes par tonneau, est trop élevée.

En effet, le nombre de navires entrés à Anvers en 1844, a été de 1,300, formant ensemble environ 209,000 tonneaux, et le mouvement annuel de la navigation de Gand, par le canal de Terneuzen, peut être estimé au moins à 25,000 tonneaux, ce qui fait pour les deux ports ensemble 234,000 tonneaux. Les taxes de 6 centimes par tonneau auraient donc rapporté au delà de 14,000 francs, tandis que, d'après l'estimation adoptée dans votre dépêche, les frais annuels d'éclairage et d'entretien ne doivent s'élever qu'à 9,000 francs.

Encore est-il à remarquer que, par suite de l'accroissement que prend le commerce de transit, le mouvement de la navigation est en ce moment dans une voie de progrès et promet de s'accroître considérablement.

Nous croyons donc être fondés à réclamer que la taxe supplémentaire du chef du nouveau fanal à établir au *Paerde-Markt*, soit réduite à 2 centimes à l'entrée et 2 centimes à la sortie.

En admettant même que l'État ne voulût s'imposer aucun sacrifice pour ce fanal, et que l'intérêt du capital engagé dût, aussi bien que les dépenses d'entretien, tomber à charge du commerce, la taxe de 6 centimes serait encore trop élevée; car l'exécution du fanal devant coûter 69,000 francs, l'intérêt à 4 p. 0/0, sur cette somme s'élèverait à 2,760 francs, ce qui, joint aux 9,000 francs de dépenses d'entretien, ne ferait encore que 11,760 francs, pour lesquels il serait injuste de prélever 14,000 francs sur le commerce.

Nous croyons devoir insister d'autant plus sur cette réduction, en apparence si minime, parce que les frais de différente nature auxquels la navigation de notre port est assujettie, sont déjà très-élevés et qu'il importe de ne pas les augmenter au delà du strict nécessaire, et dans ce moment surtout où les péages hollandais par l'embouchure de la Meuse sont réduits considérablement, le droit fixe de 26 1/2 cents des Pays-Bas par 100 kilogrammes étant remplacé par un droit de transit de 10 cents seulement, et que la Prusse prend à sa charge les péages auxquels ses navires rhénans et autres pavillons sont sujets en montant et en descendant vers la pleine mer.

*Pour la chambre de commerce et des  
fabriques,*

LE SECRÉTAIRE,

LE PRÉSIDENT,

**PAUL DIERXSENS.**

**FUCHS.**

---

## CHAMBRE DE COMMERCE ET DES FABRIQUES DE GAND.

## FANAL FLOTTANT.

Gand, le 16 août 1845.

*Monsieur le Ministre,*

Nous ne pouvons que donner notre entière approbation à l'établissement d'un fanal flottant près du banc dit *Paerde - Markt*, dont traite votre dépêche du 12 de ce mois, n° 50/177.

Ce fanal sera très-utile aux navigateurs et contribuera puissamment à diminuer le nombre des naufrages sur cette côte ; mais nous devons faire remarquer que la contribution extraordinaire qu'on propose de prélever pour cet éclairage spécial (six centimes par tonneau), sera une charge très-lourde pour la navigation par le nombre de voyages que chaque navire peut faire par an ; et comme déjà assez de charges pèsent sur la navigation, nous pensons qu'il faudrait aviser au moyen de faire, d'une autre manière, les fonds nécessaires à l'établissement de ce fanal qui intéresse aussi l'humanité.

En tous cas, le taux de la contribution devrait être beaucoup moins élevé, et on pourrait taxer chaque navire à une somme modérée qu'il aurait à payer de ce chef par an en guise d'abonnement.

*La Chambre de commerce et des fabriques,***VERHAEGHE DE NAEYER.***Le membre de la Chambre faisant fonctions  
de Secrétaire,***A.-J. CLAUS.**

ANNEXE N° 2 (C).

TABLEAU des navires qui ont péri, depuis

N° D'ORDRE.	DATE de L'ÉCHOUEMENT.	LIEU D'ÉCHOUEMENT.	NAVIRES.				TONNAGE.
			Espèce.	Pavillon.	Nom.	Capitaine.	
1	22 décembre 1850.	Knoeke . . . .	Trois-mâts . . .	Hollandais . .	Antigone . . . . .	"	"
2	29 mars 1851 . . .	Id. . . . .	Brick . . . . .	Anglais . . . .	Mannink . . . . .	Haliday . . . . .	"
3	1 <sup>er</sup> septemb. 1855.	Id. . . . .	Id. . . . .	Français . . . .	Jeune-Aurélie . . . .	B. Cherel . . . . .	"
4	Id. . . . .	Heyst . . . . .	Id. . . . .	Norvégien . . . .	"	"	"
5	Id. . . . .	Blankenberghe.	Id. . . . .	Id. . . . .	"	"	"
6	Id. . . . .	Wenduyne . . .	Trois-mâts . . .	Id. . . . .	Norchslove . . . . .	"	"
7	30 novemb. 1855 .	Knoeke . . . .	Schöner . . . . .	Anglais . . . .	Charlot and Esther. .	J. Willcocks . . . .	"
8	21 décemb. 1855 .	Heyst . . . . .	Pleyt . . . . .	Belge . . . . .	Persévérance . . . . .	M. Nassel . . . . .	"
9	17 octobre 1854 .	Blankenberghe.	Chasse-marée . .	Français . . . .	La bonne Armel . . .	M. Dano . . . . .	"
10	11 octobre 1855 .	Knoeke . . . .	Pleyt . . . . .	Belge . . . . .	Méduse . . . . .	Kustemeyer . . . .	"
11	5 mars 1855 . . .	Vlisseghe . . .	Koff . . . . .	Id. . . . .	La Reine . . . . .	J.-R. Janssen . . .	"
12	27 avril 1858 . . .	Blankenberghe.	Id. . . . .	Hollandais . . .	Dry Vrienden . . . . .	H. Creven . . . . .	"
13	24 décembre 1858.	Knoeke . . . .	Trois-mâts . . .	Hanovrien . . . .	Vrouw Gelie . . . . .	G. Wyckman . . . .	"
14	9 janvier 1859 . .	Id. . . . .	Sloop . . . . .	Anglais . . . .	Jane . . . . .	Hartmann . . . . .	"
15	17 janvier 1841 . .	Id. . . . .	Schöner . . . . .	Belge . . . . .	Clio . . . . .	Christens . . . . .	"
16	25 janvier 1841 . .	Heyst . . . . .	Id. . . . .	Anglais . . . .	Monkey . . . . .	Ewen . . . . .	"
17	16 octobre 1845 . .	Lisseweghe . . .	Brick . . . . .	Id. . . . .	Barbara . . . . .	Roberts . . . . .	100

1830, sur le Paerde-Markt et la côte voisine.

CARGAISON.	LIEU de DÉPART.	LIEU de DESTINATION.	<i>Observations.</i>
Café, sucre, peaux, etc. . . .	Batavia . . . . .	Anvers . . . . .	Brisé le 25 janvier 1831.
Bois de Campêche, noix. . . .	Londres. . . . .	Id. . . . .	— le 8 avril 1831.
Charbons de terre . . . . .	Dunkerque . . . .	Rouen. . . . .	— le 1 <sup>er</sup> septembre 1833.
Bois de construction. . . . .	»	Dieppe . . . . .	— —
Id. id. . . . .	»	»	— —
Sur lest . . . . .	Rotterdam . . . .	»	Vendu le 20 septembre 1833, renfloué et conduit à Ostende.
Charbons de terre, faïence. . .	Sunderland . . . .	Exeter. . . . .	Brisé le 7 décembre 1833.
Manufactureries . . . . .	Londres. . . . .	Ostende. . . . .	Brisé le 29 décembre 1833.
Sel de Marennes. . . . .	Marennes . . . . .	Dunkerque . . . .	Renfloué le 1 <sup>er</sup> novembre 1834 et conduit à Ostende.
Diverses marchandises. . . . .	Londres. . . . .	Anvers . . . . .	Brisé le 11 octobre 1833.
Manufactureries . . . . .	Hull. . . . .	Id. . . . .	Renfloué le 13 mars et conduit au port d'Ostende.
Noir animal. . . . .	Brémen. . . . .	Nantes . . . . .	Brisé le 50 avril 1833.
Café, riz, laine, etc. . . . .	Liverpool . . . . .	Anvers . . . . .	Renfloué le 28 décembre 1833 et conduit à Flessingue.
Tourteaux . . . . .	Dunkerque . . . .	Colchester. . . . .	Vendu le 14 janvier 1839, renfloué et conduit à Ostende.
Fruits. . . . .	Malaga . . . . .	Anvers . . . . .	Vendu le 25 janvier 1841, renfloué et conduit à Ostende.
Café . . . . .	Jackmel. . . . .	Id. . . . .	Renfloué le 31 janvier 1841 et conduit à Ostende.
Sur lest . . . . .	Duclair . . . . .	Newcastle. . . . .	Vendu le 25 octobre 1843, renfloué et conduit à Ostende.

ANNEXE N° 2 (D).

## FEU FLOTTANT DE WIELINGEN.

## DEVIS ESTIMATIF.

## FRAIS D'ÉTABLISSEMENT.

Coque en fer d'un feu flottant . . . . . fr.	50,000	»
Ferrures nécessaires pour le gréement et l'armement . . . . .	1,755	47
Articles du voilier . . . . .	625	47
Cordages . . . . .	887	72
Poulie . . . . .	108	32
Objets d'inventaire . . . . .	2,905	22
Lanternes . . . . .	2,418	50
Ancres et chaînes . . . . .	10,365	54
Imprévu . . . . .	933	76
<b>DÉPENSES EXTRAORDINAIRES . . . . . fr.</b>	<b>70,000</b>	<b>»</b>