1

(N° 256.)

Chambre des Représentants.

Séance du 19 Mai 1849.

Budget du Département des Affaires Étrangères, pour l'exercice 1850 (1).

RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA SECTION CENTRALE (2), PAR M. PRÉVINAIRE.

Messieurs,

Le soin avec lequel le Budget du Département des Affaires Étrangères et de la Marine, pour l'exercice 1849, a été examiné par la section centrale, les discussions approfondies auxquelles il a donné lieu au sein de la Chambre, ont rendu bien légère la tâche dévolue à la section centrale, chargée de l'examen du Budget pour l'exercice 1850.

Les chiffres des allocations demandées ont en effet rencontré peu d'opposition au sein des sections et de la section centrale, et les observations se sont plus spécialement appliquées à des demandes de renseignements ou à des considérations d'amélioration administrative. Nous reproduirons ces observations dans leur ordre naturel, c'est-à-dire en regard des articles du Budget qui les ont provoquées, et nous les ferons suivre des renseignements fournis par M. le Ministre des Affaires Étrangères; quant aux observations qui ne se rattachent pas à l'un ou l'autre article du projet de Budget, la section centrale a cru devoir les réserver pour une discussion générale qu'elle a ouverte dans son sein, et dont nous allons avoir l'honneur de vous rendre compte.

DISCUSSION GÉNÉRALE.

La première section a exprimé le vœu de voir promptement régulariser nos relations politiques avec la Russie, et intervenir au traité de commerce et de navigation avec cette puissance.

---

(1) Budget, n° 139.

(2) La section centrale, présidée par M. H. De Brouckere, était composée de MM. Van Isegem, Coomans, Van Cleemputte, E. Vandenpeereboom, David et Prévinaire.

Elle a demandé quand l'arrêté royal du 21 juillet 1848, concernant les bourses à accorder à des jeunes gens qui veulent se rendre à l'étranger, sera mis à exécution.

La deuxième section a manifesté le désir de voir distraire du Département des Affaires Étrangères la division du commerce, de manière que toutes les questions de commerce, d'industrie et même d'agriculture, soient traitées à un même Département, et qu'ainsi plus d'unité et d'ensemble soit imprimé à la direction de ces services publics.

Elle demande, aussi, que les Chambres de commerce soient formées par voie d'élection, en vertu d'une loi qui investirait de cette mission tous les patentés du commerce et de l'industrie.

Elle a proposé enfin la suppression de toutes les primes directes ou indirectes, accordées par l'État à des armateurs pour des voyages maritimes.

La sixième section a exprimé le désir que M. le Ministre des Affaires Étrangères ne perdît pas de vue l'engagement pris par lui, l'année dernière, de ne pas permettre que les agents diplomatiques courent deux carrières à la fois.

Elle a demandé qu'un droit fût exigé pour le visa des passe-ports français à la légation belge à Paris, par mesure de représaille de ce qui se pratique à la légation française à Bruxelles.

M. le Ministre des Affaires Étrangères, s'étant rendu au sein de la section centrale, a donné des explications verbales sur l'état de nos relations avec la Russie, la Hollande et le Zollverein. Ces explications ne sont pas de nature, la Chambre le comprendra, à pouvoir trouver place dans le présent rapport, et la section centrale croit devoir se borner à déclarer que les explications de M. le Ministre lui ont donné la conviction que le Gouvernement se préoccupe avec intelligence des intérêts et de la dignité de la Belgique.

Quant à la seconde demande de la première section, relative à l'exécution de l'arrêté royal du 21 juillet 1848, il est à remarquer que cet objet rentre dans les attributions du Département de l'Intérieur. Il résulte, du reste, des renseignements recueillis que cet arrêté reçoit son application.

Abordant les questions traitées par la deuxième section, la section centrale a partagé l'opinion émise par cette section, relativement à l'utilité de la centralisation de tous les services qui se rattachent au commerce, à l'industrie et à l'agriculture.

Elle fait remarquer que cette question a déjà été soulevée par la section centrale du Budget du Département de l'Intérieur pour l'exercice 1849, et que plusieurs membres l'ont appuyée au sein de la Chambre.

M. le Ministre des Affaires Étrangères, entendu de nouveau à cet égard, a déclaré que déjà le Cabinet s'est occupé d'examiner la possibilité d'un remaniement des attributions ministérielles, afin d'introduire l'unité plus grande que l'on fait entrevoir, et de réaliser des économies, par la simplification des rouages administratifs.

D'après cette déclaration, la section centrale se borne à engager le Cabinet à persévérer dans la voie indiquée.

La seconde question soulevée par la deuxième section, est celle de l'élection des membres des chambres de commerce; la section centrale n'a pu se rallier à la manière de voir de la deuxième section.

Un membre de la section centrale ayant proposé de demander la création d'un

conseil supérieur de commerce et d'industrie, qui serait composé de délégués des chambres de commerce, cette proposition, longuement débattue, est adoptée par trois voix et rejetée par trois voix, un membre étant absent.

Les promoteurs de la mesure pensent que la représentation, dans un seul conseil supérieur consultatif, de tous les intérêts industriels et commerciaux, serait une satisfaction morale très-grande donnée à ces intérêts.

Des tendances économiques nouvelles se manifestent et provoquent des résistances de la part des intérêts qui n'en comprennent ni le but ni les effets. Le pays est intéressé à ce que toutes les questions de cette nature soient débattues mûrement et par des hommes compétents.

Loin que ce conseil supérieur puisse être considéré comme destiné à peser sur les résolutions du Gouvernement, il aura pour effet d'entourer ces résolutions de toutes les garanties d'un examen approfondi et contradictoire. S'il est vrai que nous nous trouvions dans une période de transition entre le régime protectioniste et le régime de la liberté commerciale, il ne l'est pas moins que cette transition doit être ménagée avec intelligence, et que les questions doivent être envisagées au point de vue de l'intérêt général; la discussion et l'enseignement des faits doivent servir à faire apprécier les effets respectifs des systèmes économiques en présence. A ce point de vue, il appartient à un conseil supérieur, se recrutant parmi les membres de toutes les chambres de commerce du pays, d'appuyer d'une autorité plus grande les déterminations prises.

Les membres de la section centrale qui repoussent la proposition, craignent qu'un conseil supérieur ne pèse sur le Gouvernement et n'en entrave la liberté d'action; ils pensent que les questions économiques sont complétement élucidées par les chambres de commerce, qu'ils regardent comme entièrement suffisantes pour éclairer le Gouvernement. Des délégués de ces chambres, renouvelés périodiquement et venant défendre dans un conseil général les opinions de chacune d'elles, n'amèneraient pas, comme on semble l'espérer, une unité de vues et de système que la diversité des intérêts rend bien difficile dans la pratique. Ils font remarquer qu'au besoin, le Gouvernement peut créer des commissions spéciales, auxquelles seraient soumises les questions qui intéressent plus particulièrement telle ou telle fraction du pays, telle ou telle industrie.

Telle est, Messieurs, le résumé succinct du débat qui s'est élevé sur cette question au sein de la section centrale.

En ce qui concerne la proposition de la deuxième section, qui avait pour objet la suppression des primes accordées aux armateurs, elle n'a pas été appuyée au sein de la section centrale.

Celle-ci n'a pas cru devoir s'arrêter à la question soulevée par la sixième section, au sujet de nos agents diplomatiques, M. le Ministre des Affaires Étrangères ayant fourni à la Chambre, lors de la discussion du Budget de 1849, des éclaircissements qui doivent rassurer complétement sur les vues du Gouvernement.

Quant à la mesure de représaille provoquée par la sixième section, la section centrale a été d'avis qu'il y avait lieu d'exiger un droit pour le visa des passeports français, aussi longtemps que l'on persisterait à en faire payer un pour le visa des passe-ports belges à la légation de France et aux consulats établis en Belgique. Toutefois, elle a désiré obtenir, à ce sujet, des éclaircissements de M. le Ministre. Il résulte de sa réponse, que cette question a été examinée par

le Gouvernement, et que déjà un projet de loi avec un exposé des motifs se trouve préparé.

DISCUSSION DES ARTICLES.

CHAPITRE 1er.

ART. 1er. — *Traitement du Ministre* . . . . . fr. 21,000 »

Adopté, sans observation, par toutes les sections et par la section centrale.

ART. 2. — *Traitement du personnel des bureaux* . . fr. 105,050 »

Adopté sans observation par toutes les sections et par la section centrale. Il y a sur les allocations du Budget de 1849 une réduction de 2,000 francs. La note préliminaire fait remarquer que, lors de la discussion du Budget de 1849, M. le Ministre avait déjà fait entrevoir la possibilité de cette réduction.

ART. 3. — *Pensions des fonctionnaires. — Premier terme des pensions à accorder* . . . . . fr. 2,000 »

Ce crédit est destiné au payement du premier terme des pensions à accorder éventuellement en 1850.

Adopté par toutes les sections et par la section centrale.

La section centrale ayant désiré connaître les pensions qui pouvaient se trouver éteintes depuis le vote du Budget de 1849, M. le Ministre a fourni, à cet égard, une réponse négative.

ART. 4. — *Secours à des fonctionnaires, employés, à leurs veuves, etc.* . . . . . fr. 1,000 »

Adopté par toutes les sections et par la section centrale sans observation.

ART. 5, litt. *A.*	— *Fournitures de bureau, etc.* . . fr.	11,600	»
	— *B.* — *Éclairage, etc.*	5,500	»
	— *C.* — *Entretien de locaux*	7,500	»
	— *D.* — *Fonds secrets*	13,000	»
	Fr.	37,600	»

Adopté par toutes les sections.

Toutefois, la cinquième section pense que les fournitures de bureau et chauffage (litt. *A* et *B*) pourraient faire l'objet d'une adjudication générale pour tous les Départements ministériels, qui feraient entre eux une sous-répartition. Elle croit qu'il résulterait une économie de cette manière de procéder.

La sixième section, à propos du litt. *D*, exprime le vœu que l'allocation pour fonds secrets ne soit jamais détournée de sa destination et employée, par exemple, en supplément de traitement. La section centrale s'est bornée à consigner ici ces deux observations. Il résulte des explications fournies spontanément par M. le Ministre, que le Département des Affaires Étrangères ne verrait

aucune difficulté à suivre la marche indiquée par la cinquième section; et quant à la recommandation de la sixième section, qu'aucune des allocations de l'art. 5 n'a été distraite de sa destination.

ART. 6. — *Achat de décorations de l'Ordre de Léopold* . fr. 8,000 »

Adopté, sans observation, par les sections et par la section centrale.

CHAPITRE II.

ART. 7 à 18. — *Traitement des agents politiques*, etc. fr. 364,000 »

Adoptés, sans observation, par toutes les sections, sauf la cinquième, qui pense que le temps n'est pas éloigné où l'on pourra supprimer une des trois légations en Allemagne.

La section centrale partage cette manière de voir; convaincue que lorsque ce moment sera arrivé, le Gouvernement opérera cette économie spontanément, elle ne fait aucune réduction sur le chiffre de l'art. 7.

Elle adopte les articles 7 à 18.

CHAPITRE III.

CONSULATS.

ART. — 19. *Traitements des agents consulaires.* . . fr. 49,000 »

Adopté par toutes les sections; la première section a rappelé le rapport de la section centrale sur cet article, et demandé quels changements ont été opérés dans le corps consulaire.

La sixième section a demandé comment le crédit sollicité sera employé, et elle a de plus appelé l'attention du Gouvernement sur la question de savoir s'il ne conviendrait pas d'augmenter le nombre des consuls rétribués, et si certains agents diplomatiques en non-activité ne pourraient pas être employés comme consuls.

Ces observations ayant été soumises à M. le Ministre, il a répondu, en ce qui concerne les observations de la première section :

Que la liste générale des agents consulaires a été insérée dans le rapport de la section centrale sur le Budget de 1849;

Que les mutations suivantes ont eu lieu dans le personnel du corps consulaire belge, depuis le mois de novembre 1848, savoir :

Nominations :

A Baltimore, M. C.-J. GORGER, remplaçant le sieur WALKER, décédé.

A l'Ile de Mayo, M. Silverio-Antonio d'EVORA, remplaçant M. BURNAY, décédé.

A New-Castle, M. Chreteau-Brun REID, en remplacement de M. J. REID, décédé.

A Bois-le-Duc, M. C.-J. MINNE, en remplacement de M. TILMAN, décédé.

Démissions :

A Nossa-Senhora de Desterro, M. Ch. Scheridan.

A Tacua et Arica, M. Herzog.

M. Castellain, consul à Londres, est décédé ; le consulat est géré par un intérimaire.

M. le Ministre déclare en outre ne pas avoir saisi la portée du désir exprimé par la première section, en se référant au rapport de la section centrale sur le Budget de 1849. Celui-ci exprimait le vœu qu'un nouveau tarif des taxes fût promptement mis en vigueur.

Il a été satisfait à ce vœu par l'arrêté royal du 25 janvier dernier, lequel a réglé les taxes que les consuls belges sont autorisés à percevoir.

Répondant au désir exprimé par la sixième section, M. le Ministre a fait remarquer que le crédit sollicité pour l'exercice 1850 est le même que celui alloué pour 1849 ; il sera réparti de la manière suivante :

Consulat des États-Unis.	fr.	15,000	»
» d'Alger.		10,000	»
» de Guatemala.		12,000	»
» de Cologne		3,000	»
» de Leipsick		800	»
» de Lerwick		1000	»
» de Rotterdam.		2,000	»
» de Flessingue.		2,000	»
» de Smyrne		2,000	»
» de Tunis		1,200	»
Fr.		49,000	»

C'est pour rester dans la limite de ce chiffre de 49,000 francs, voté l'année dernière, et pour se conformer au vœu d'économie si souvent exprimé par la Chambre, que le Gouvernement a provisoirement supprimé le poste de consul général dans les Indes Orientales ; mais il se réserve de rétablir cette allocation au prochain Budget.

En attendant, il a paru que l'on pouvait sans inconvénient grave laisser subsister pour le moment le chiffre réduit de 49,000 francs.

Ce n'est pas à dire que le Gouvernement pense qu'une somme plus élevée ne pourrait être utilement employée ; mais, on le répète, dans les circonstances actuelles et en présence du besoin d'économie, le Gouvernement a pensé qu'il était possible de s'en tenir momentanément au crédit demandé.

Le nombre des agents diplomatiques en disponibilité est de 8, y compris un consul général ; les traitements d'inactivité s'élèvent au chiffre global de 29,000 francs.

CHAPITRE IV.

Art. 20. — *Frais de voyage des agents du service extérieur et de l'administration centrale, courriers, estafettes,* etc. . . . . fr. 70,500 »

Adopté, sans observation, par toutes les sections et par la section centrale.

CHAPITRE V.

ART. 21. — *Frais à rembourser aux agents du service extérieur.* . . . . . fr. 5,700 »

Adopté, sans observation, par toutes les sections et par la section centrale.

ART. 22. — *Frais de correspondance de l'administration centrale avec les agences, ainsi que des agences entre elles*, etc. . . . . fr. 74,300 »

Adopté, sans observation, par toutes les sections, sauf la sixième, qui a demandé les imputations faites sur le crédit alloué pour cet objet en 1848; les tableaux fournis par M. le Ministre, pour satisfaire à ce désir, font l'objet des annexes *A* et *AA*. La section centrale adopte également.

CHAPITRE VI.

ART. — 23. *Missions extraordinaires. — Traitements d'agents politiques et consulaires en inactivité.* fr. 40,000 »

La sixième section a demandé la répartition de ce crédit; il résulte de la réponse de M. le Ministre que les traitements d'inactivité suivants doivent être imputés sur le crédit, savoir :

D'un envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire.	fr.	6,000 »
De trois chargés d'affaires.		12,000 »
D'un consul général		3,000 »
De 2 secrétaires de légation de 1re classe		6,000 »
D'un secrétaire de légation de 2me classe		2,000 »
ENSEMBLE. . . .	fr.	29,000 »

Le surplus du crédit, s'élevant à 11,000 francs, est destiné à faire face aux frais des missions extraordinaires.

M. le Ministre a fait remarquer que la quotité des traitements d'inactivité dont il s'agit a été réglée conformément aux dispositions d'un arrêté royal, concernant la mise en disponibilité des employés du Département des Affaires Étrangères.

ART. 24. — *Dépenses imprévues non libellées au Budget.* fr. 4,000 »

Adopté, sans observation, par toutes les sections et par la section centrale.

CHAPITRE VII.

COMMERCE, NAVIGATION, PÊCHE.

La première section a demandé des renseignements sur l'état de la colonie de Santo-Thomas, et si l'on ne compte pas y établir un comptoir de commerce.

Elle désire que la section centrale réclame les rapports du commandant de la *Louise-Marie* sur l'expédition à la côte d'Afrique, et quelques détails sur l'achat de Rio-Nunez.

Ces deux observations ayant été communiquées à M. le Ministre, il a répondu, en ce qui concerne la première demande :

« La colonie se maintient, mais l'absence de capitaux, la non-exécution de » la route vers l'intérieur, que la compagnie ne peut faire exécuter faute de » fonds, enfin la guerre civile qui a éclaté dans l'intérieur et qui a rendu très- » difficile sinon impossible les rapports de commerce avec la capitale de l'État » de Guatemala, sont autant de causes qui entravent le développement de la » prospérité de l'établissement de Santo-Thomas. Toutefois la quantité des » champs mis en culture augmente; l'état sanitaire est très-satisfaisnt.

» Le Gouvernement poursuit le projet de créer un comptoir de commerce à » Santo-Thomas. »

Et en ce qui concerne la deuxième demande :

« La goëlette de l'État la *Louise-Marie* est attendue de retour de la côte » d'Afrique dans le courant de ce mois; le Gouvernement n'a reçu jusqu'ici » qu'un simple avis du commandant; il n'a pas reçu le rapport de l'expédition » qui se fait en ce moment. »

ART. 25. — *Écoles de navigation, traitements*, etc. . fr. 11,720 »
— 26. — *Frais divers* . . . . . 7,280 »

Adopté par toutes les sections et par la section centrale.

ART. 27. — *Chambres de commerce* . . . . . fr. 12,000 »

Adopté, sans observation, par toutes les sections et par la section centrale.

ART. 28.—*Frais divers et encouragements au commerce.* fr. 19,900 »

Adopté, sans observation, par toutes les sections et par la section centrale.

Pour satisfaire au désir exprimé par un membre de la section centrale, d'être renseigné sur la destination du crédit demandé, M. le Ministre a fourni la note suivante :

« Il n'a encore été dépensé (en 1849) qu'une somme de fr. 624 25 c^s^ en » menus frais (*souscriptions d'ouvrages, etc.*). »

Les dépenses d'ordinaire ne s'effectuent que plus avant dans l'année, et même en grande partie après l'année expirée, notamment pour ce qui regarde le prix des échantillons et documents commerciaux fournis par nos agents à l'étranger; ceux-ci ne présentent habituellement leurs comptes que dans l'année suivante. Du reste, dès à présent, des dépenses, montant approximativement à 10,000 francs, sont décidées; elles se rapportent notamment aux frais d'une exploration commerciale dans certaines parties du midi de l'Europe, afin d'y faciliter l'extension du commerce belge; à ceux d'une expédition analogue dans le Nord, et à un encouragement pour une exploration d'essai dans l'Océanie.

On a déjà eu l'occasion de faire ressortir l'exiguité et l'insuffisance du crédit de 19,900 francs, affecté aux frais divers et aux mesures d'encouragement et de soutien pour le commerce.

ART. 29. — *Encouragements pour la navigation à la vapeur, traitement du secrétaire.* . . . fr. 1,450 »

Adopté, sans observation, par toutes les sections et par la section centrale.

ART. 30. — *Frais divers.* . . . . . fr. 113,550 »

Adopté, sans observation, par toutes les sections et par la section centrale.

ART. 31. — *Primes pour construction de navires* . . fr. 20,000 »

Adopté par toutes les sections, sauf la deuxième, qui rejette.

Adopté par la section centrale.

Le crédit sollicité est la conséquence nécessaire de la loi du 7 janvier 1837, qui alloue des primes à la construction des navires de mer de 100 tonneaux au moins.

Le crédit a du reste été successivement et considérablement réduit dans les dernières années. Il était de 150,000 francs en 1840. Dès 1843, il n'a plus été que de 55,000 francs, et successivement il a été réduit au chiffre actuel de 20,000 francs.

ART. 32. — *Pêche maritime, indemnités des commissions spéciales* . . . . . fr. 7,750 »

ART. 33. — *Pêche maritime, primes* . . . . . 92,250 »

Adopté par toutes les sections et par la section centrale.

Toutefois, la première section appelle l'attention du Gouvernement sur la position précaire de la pêche nationale, et désire que le Gouvernement prenne des mesures pour relever cette industrie si importante.

Ce désir de la première section ayant été communiqué à M. le Ministre, il a fait connaître à la section centrale que le Gouvernement s'occupe en ce moment même de l'examen des mesures qui peuvent éventuellement être prises dans l'intérêt de la pêche nationale.

CHAPITRE VIII.

MARINE.

ART. 34. — *Personnel du pilotage, phares et fanaux.* fr. 169,410 »

Les 2me, 3me, 4me, 5me et 6me sections adoptent sans observation.

La première section a chargé son rapporteur :

1° De demander des explications sur la différence du nombre de pilotes de rivière de 1re, 2me et 3me classe, que présente le Budget de 1850, comparé à celui de 1849; elle trouve qu'aucun pilote n'a été mis à la pension depuis l'adoption du Budget de 1849;

2° De réclamer tous les renseignements administratifs sur le pilotage, et l'état comparatif des recettes séparées de la station d'Anvers, à l'entrée et à la sortie; de la station de Flessingue, à l'entrée et à la sortie, pendant les 1ers trimestres des années 1847, 1848 et 1849;

3° De réclamer un état indiquant le nombre des navires, sans distinction, qui sont entrés dans l'Escaut, et combien d'entre eux ont pris des pilotes belges à bord, de la mer à Flessingue, de Flessingue à Anvers, d'Anvers à Flessingue, et de Flessingue en mer.

Ces derniers renseignements devraient également se rapporter au 1er trimestre des années 1847, 1848 et 1849.

La section craint que la concurrence du pilotage néerlandais et d'autres faits encore n'exercent une influence fâcheuse sur les revenus du pilotage. Elle croit savoir que, même à la sortie d'Anvers, l'emploi des pilotes belges a considérablement diminué.

4° De réclamer un état des remises payées aux pilotes ordinaires et extraordinaires appartenant à la station d'Anvers. Ces renseignements devraient être fournis séparément pour chaque catégorie de pilotes.

Indépendamment de ces renseignements très-détaillés, la première section a cru devoir soumettre à la section centrale la question de savoir s'il ne conviendrait pas de fixer un *maximum* pour la quotité des remises attribuées au pilotes. Elle a de plus appelé l'attention de la section centrale sur l'élévation du traitement du commissaire-inspecteur du pilotage à Anvers, et demandé des explications sur la nouvelle création de deux places d'agents à *Sennegat* et *Willebroek*.

Enfin, la première section a demandé des éclaircissements sur l'augmentation du chiffre de l'allocation sollicitée au Budget de 1850 pour le personnel des phares.

Ces demandes de renseignements formulées par la première section ont été transmises à M. le Ministre, qui a répondu en substance, quant au premier point :

« Le nombre des pilotes, y compris les élèves pilotes, portés au Budget de 1849, était de 41; ce nombre est de 43 au Budget de 1850. Un pilote de 3me classe et un élève pilote figurent en plus au Budget de 1850.

» Le personnel du pilotage indiqué au Budget de 1849 était celui qui existait en 1848, à l'époque où ce Budget fut transmis au Département des Finances; mais postérieurement à l'époque de cette transmission, et dans les premiers mois de l'année 1848, cinq pilotes de 1re classe avaient été admis à la retraite; ils n'ont pas été remplacés. »

Le Gouvernement voulant, au Budget de 1850, indiquer la position exacte du personnel, a donné le chiffre réel des pilotes de 1re classe qui reçoivent encore l'ancien traitement. On se rappellera que le Gouvernement a annoncé à la section centrale du Budget de 1849, que successivement les pilotes de 1re et de 2me classe, dont les traitements étaient fixés respectivement à 80 et 70 francs par mois, seraient tous ramenés, au fur et à mesure des extinctions, au traite-

ment uniforme de 600 francs. De cette manière, les pilotes de 1re classe, d'Anvers, de Flessingue et d'Ostende, se trouveraient tous sur la même ligne quant au traitement fixe.

Le Gouvernement n'a fait usage du crédit alloué au Budget de 1849, que dans les limites des propositions du Budget de 1850.

Pour justifier la nomination d'un nouveau pilote de 3me classe, M. le Ministre a fourni les explications suivantes :

« Ainsi que l'indique le Budget, le service est dirigé à Anvers par un *chef-pilote* et par un pilote de 1re classe *sous-chef*. Ce dernier est spécialement chargé, en outre, du placement des bouées sur la partie belge du fleuve.

» Pendant plusieurs années, sa besogne lui permettait de piloter en outre un certain nombre de navires; mais le chiffre toujours croissant des bateaux à vapeur arrivant à Anvers, joint à de fréquentes indispositions du *chef-pilote*, l'ont empêché de prêter son concours au service du pilotage, comme pilote.

» L'inspecteur d'Anvers insiste fortement pour que ce sous-chef ne s'absente plus d'Anvers, si ce n'est pour le placement des bouées.

» Ce *sous-chef* doit diriger les réparations de gréement des bateaux-pilotes, qui, par mesure d'économie, viennent à tour de rôle réparer et se nettoyer à Anvers; il doit encore surveiller les manœuvres des pilotes, qui, à chaque marée, font entrer des navires dans les bassins ou les font sortir pour descendre la rivière. »

En ce qui concerne l'élève pilote, la note de M. le Ministre s'exprime de la manière suivante :

« Les élèves sont la pépinière des pilotes; ils ne subissent les examens de pilote qu'après avoir servi trois ans au moins, comme pilote.

» Leur nombre doit donc être proportionné aux mutations que l'administration prévoit.

» La bonne éducation des élèves est une garantie de sécurité pour le commerce, et il importe que l'on ne se trouve pas forcé de donner le brevet de pilote à des gens dont la capacité ne serait pas complétement satisfaisante. Il est à remarquer, du reste, que les élèves font le service de matelot et travaillent au gréement des bateaux-pilotes.

» Le tableau annexe *B* fournit les renseignements compris dans les deuxième, troisième et quatrième demandes de la première section. »

Quant à l'opinion exprimée par la première section, qu'il conviendrait de fixer un *maximum* pour les remises des pilotes, M. le Ministre déclare qu'une semblable mesure serait tout à fait contraire à l'intérêt du trésor et au bien du service. La fixation d'un taux qui ne pourrait être dépassé éteindrait toute espèce d'émulation. Ce taux une fois atteint, les pilotes n'auraient plus aucun intérêt à continuer leurs efforts, et il en résulterait une diminution de recette qui dépasserait de beaucoup le chiffre de la somme payée aujourd'hui au delà du *maximum*.

En ce qui concerne l'observation faite relativement au traitement du commissaire-inspecteur du pilotage à Anvers, il est à remarquer que la même

question a été soulevée lors de la discussion du Budget de la Marine pour l'exercice 1845. (Page 504 des *Annales parlementaires*.) Les fonctions d'inspecteur du pilotage sont distinctes de celles de commissaire permanent pour la navigation de l'Escaut. Aux Budgets antérieurs à celui de 1845, un traitement spécial était affecté à chacune de ces deux fonctions; mais à la suite de la discussion soulevée en 1845, et eu égard à ce que les deux fonctions sont remplies par un seul titulaire, les deux crédits ont été réunis en un seul. Un fonctionnaire moins actif et moins zélé que l'inspecteur du pilotage d'Anvers, se trouverait dans l'impossibilité de s'occuper des deux services.

Pour ce qui est des agents du pilotage de Willebroek et de Sennegat, il n'y a aucune innovation; ces agents existent depuis plusieurs années, ainsi qu'on peut s'en convaincre en revoyant la discussion du Budget de 1845. Vu l'exiguité du traitement alloué à ces deux agents, ils n'ont pas été désignés d'une manière spéciale aux Budgets antérieurs.

Répondant au désir manifesté par la première section, par rapport au personnel des phares, M. le Ministre à transmis la note suivante :

« Depuis le mois de novembre 1848, les bateaux à vapeur belges et anglais » arrivent toujours de nuit à Ostende.

» Les feux de marée de ce port, réglés dans l'intérêt général de la navigation, » s'allument quand la mer montante atteint 15 pieds; ils restent allumés jusqu'à » ce que la mer descendante ait atteint ce même niveau de 15 pieds.

» Les malles-postes ne tirant que 6 pieds d'eau peuvent entrer dans le port » jusqu'au moment où l'échelle de marée indique la hauteur de 9 pieds.

» Comme aucun signal n'existait pour faire connaître aux capitaines des » malles qu'il y avait moins de 15 pieds et plus de 9 pieds d'eau, et qu'il pou- » vait en résulter des accidents très-fâcheux, le Département des Affaires » Étrangères s'est adressé au Département des Travaux publics pour lui de- » mander de faire placer, sur les jetées est et ouest du port d'Ostende, deux » petits fanaux, devant être allumés pendant la période de marée qui s'étend » depuis 9 jusqu'à 15 pieds d'eau.

» Cette amélioration était réclamée depuis longtemps par les officiers des » bateaux à vapeur, mais le Gouvernement avait cru pouvoir l'ajourner jus- » qu'au moment de l'organisation définitive du service mixte entre la Belgique » et l'Angleterre.

» Le Département des Travaux publics, ayant dans ses attributions la con- » struction des phares, a fait placer deux fortes lanternes sur les jetées. et » l'augmentation portée au Budget de 1850 est destinée à payer le traitement » du garde, chargé de leur entretien et de leur allumage. »

La section centrale, qui avait cru devoir réserver son vote jusqu'à la production des renseignements réclamés par la première section, adopte le chiffre sollicité.

ART. 35. — *Remises à payer aux pilotes.* . . . . . fr. 187,510 »

Adopté par la section et par la section centrale.

ART. 36. — *Passages d'eau. — Personnel* . . . . fr. 11,850 »

Adopté, sans observation, par toutes les sections, sauf la deuxième, qui trouve ce service trop coûteux, et la sixième, qui demande des renseignements sur les résultats financiers.

Adopté par la section centrale, sans observation.

Il résulte des explications fournies par M. le Ministre, en réponse à l'observation de la deuxième section, qu'il est impossible de réduire davantage le personnel du service; en effet, il y a pour chaque bateau 1 capitaine, 1 machiniste et 1 timonier; l'un des bateaux a 1 chauffeur; il y a de plus 2 nettoyeurs d'embarcadère pour Anvers et la Tête-de-Flandre, et 1 nettoyeur pour Tamise. Quant au matériel, la plus stricte économie préside à son emploi; le charbon, l'huile, le savon, les fagots, etc., sont adjugés chaque année publiquement. Des primes légères sont accordées aux machinistes qui économisent le combustible.

Quant aux résultats financiers des services dont il s'agit, ils se traduisent par les chiffres suivants :

Service de Tamise, année 1847	Produit fr.	16,069 65
— — — 1848	—	16,637 66
— — premier trimestre de 1849 .	—	2,119 61
Service de la Tête-de-Flandre, année 1847. . .	—	23,410 01
— — — 1848. . .	—	24,298 52
— — premier trimest. 1849	—	4,520 17
TOTAL. . . . fr.		87,055 62

Ce produit de deux services, pendant une période de 27 mois, donne une moyenne annuelle de fr. 38,691 36 c^s^.

La dépense annuelle est de 48,850 francs.

L'utilité de ces deux services est incontestable : ces passages d'eau relient deux provinces des plus importantes; leur suppression soulèverait des réclamations unanimes. Il est à remarquer, d'ailleurs, qu'en vertu du décret du 6 frimaire an VII, le Gouvernement doit entretenir les grandes routes, les bacs, les passages d'eau, et que, dès lors, quels que soient les produits du passage d'eau de la Tête-de-Flandre, l'État doit forcément assurer les communications entre les deux rives.

Le service sur Tamise a été organisé sur les demandes incessantes des communes riveraines de l'Escaut; le conseil provincial d'Anvers a voté pour son établissement un subside de 10,000 francs, et les communes intéressées se sont imposé des charges extraordinaires. L'agriculture, le commerce de détail et les consommateurs retirent un grand avantage de ce service.

ART. 37. — *Police maritime. — Personnel* . . . . fr. 26,000 »

Adopté par les sections, sauf la première, qui demande qu'il ne soit point pourvu au remplacement des commissaires maritimes de 5^me^ classe, dans les villes de l'intérieur, lorsque ces places deviendront vacantes.

Adopté, sans observation, par la section centrale.

M. le Ministre a répondu, par la note suivante, à l'observation de la première section :

« Le plan d'organisation de la police maritime a été soumis, en 1842, aux » Chambres, qui l'ont sanctionné.

» Avant 1839, les bailliages maritimes d'Anvers, d'Ostende et de Gand étaient » les seuls existants, et la plus grande irrégularité régnait dans leurs bureaux. » Aucun contrôle, aucun registre matricule n'était tenu : un matelot déser- » teur pouvait se représenter impunément au commissariat maritime pour » contracter un nouvel engagement, sans qu'on pût constater son identité.

» Aujourd'hui il n'en est plus de même; les registres matricules tenus avec » soin permettent de suivre le marin dans ses pérégrinations, depuis le jour où » il a commencé sa carrière.

» L'utilité des commissaires maritimes dans les ports intérieurs fréquentés » par les navires de mer est incontestable. On en trouve la preuve dans les » réclamations adressées au Gouvernement, lors de l'organisation de la police » maritime, par les Chambres de commerce.

» Aujourd'hui surtout que la Chambre est sur le point d'adopter le code dis- » ciplinaire de la marine marchande, un commissaire maritime est absolument » nécessaire dans chaque port, pour assurer l'exécution des prescriptions de » ce code et poursuivre les délinquants. On fera remarquer, du reste, que les » commissaires maritimes des ports de l'intérieur ne reçoivent que 500 francs » de traitement, et que les supprimer serait détruire, pour une bien faible éco- » nomie, la sécurité que leur présence offre aux armateurs, et annuler les » bons effets du nouveau code. »

ART. 38. — *Primes aux agents chargés de l'embarquement des émigrants* . . . . . fr. 2,800 »

Adopté, sans observation, par toutes les sections et par la section centrale.

ART. 39. — *Sauvetage. — Cinq stations* . . . . . fr. 14,300 »

Adopté, sans observation, par toutes les sections et par la section centrale.

CHAPITRE VIII.

PAQUEBOTS ENTRE OSTENDE ET DOUVRES.

ART. 40. — *Personnel.* . . . . . fr. 82,236 »

Adopté, sans observation, par toutes les sections, sauf par la deuxième, qui se prononce pour la suppression de ce service.

Adopté, sans observation, par la section centrale.

M. le Ministre a fait connaître à la section centrale qu'il déposerait incessamment le rapport détaillé sur les résultats de l'exploitation de ce service pendant le 1er semestre de 1849, qu'il a promis à la Chambre, lors de la discussion du Budget de l'exercice courant.

ART. 41. — *Traitement des courriers et agents* . . . fr. 14,350 »

Adopté, sans observation, par toutes les sections et par la section centrale.

ART. 42. — *Personnel de la* Louise-Marie, *du service sédentaire de l'Escaut, du chantier, personnel à terre, réserve au 2/3 de solde en non-activité.* fr. 113,588 34

La première section a demandé s'il n'y avait pas lieu de réarmer le *Duc de Brabant.*

La cinquième section voudrait qu'on le louât à un armateur.

La sixième section pense qu'il faut prendre une détermination définitive relativement à ce brick.

La première section a demandé, de plus, que le Gouvernement fût invité à nommer une commission à l'effet d'examiner toutes les questions qui se rattachent à la marine et à nos relations d'outre mer : elle rappelle à l'attention du Gouvernement la position des officiers de marine mis au traitement d'attente, et demande si on ne pourrait pas utiliser leurs services en les faisant passer dans l'armée de terre.

La section centrale pense que le Gouvernement ferait bien de prendre une détermination par rapport au *Duc de Brabant;* elle attendra toutefois des explications de M. le Ministre sur ce point et sur la position des officiers.

Elle n'a pu partager l'avis de la première section, relativement à l'institution d'une commission pour l'examen des questions qui se rattachent à la marine.

Ces diverses observations des sections ont été transmises à M. le Ministre, qui y a répondu par la note dont la teneur suit :

« Lorsque le Gouvernement, poussé par la nécessité, s'est vu forcé, en présence de la situation du trésor, de demander le désarmement du brick et le renvoi d'une partie des équipages, il n'est nullement entré dans son intention de faire considérer cette mesure comme un acheminement à la suppression complète de la marine militaire. Les explications données aux Chambres, par le Ministre, ont dû prouver, au contraire, que le désarmement ne pouvait être considéré que comme provisoire. Si le Gouvernement juge que le moment d'armer le brick n'est pas encore venu, il n'en est pas moins vrai que son intention bien formelle est de le conserver et de l'utiliser à la première circonstance favorable.

» Le Ministre n'est pas d'avis de louer ce navire à un armateur, d'abord, parce que ce bâtiment devrait subir des changements notables dans son emménagement, qui n'est pas approprié pour le transport des marchandises, ensuite parce que le Gouvernement tient à conserver le brick à sa disposition.

» La position des officiers de marine reste actuellement la même, seulement les mêmes officiers ne resteront pas toujours dans la réserve; lors du prochain retour de la *Louise-Marie,* cette goëlette, devant reprendre la mer pour la surveillance de la pêche, les officiers de son bord ayant besoin de repos, seront remplacés et rentreront à leur tour dans la position de disponibilité.

» Quant à la question de savoir s'il ne serait pas possible de faire passer les officiers de marine dans l'armée, on fera remarquer :

» 1° Que les officiers de marine ont fait des études toutes spéciales, qui » n'ont que peu ou point de rapport avec les connaissances exigées dans l'armée » de terre pour les officiers des différentes armes.

» 2° Que les cadres de l'armée sont complets et qu'il faudrait, si le passage » était accordé, que la solde des officiers admis à changer de corps fût portée » au Budget de la Guerre, ce qui ferait alors un simple transfert et non une » économie.

» 3° Qu'enfin, ce changement de corps ne peut avoir lieu, parce que toutes » les règles de la hiérarchie, d'avancement et d'ancienneté, adoptées par les » Chambres elles-mêmes, s'y opposent. »

La section centrale croit devoir se rallier aux vues exprimées par M. le Ministre, par rapport au brick le *Duc de Brabant;* ces vues ont été exposées lors de la discussion du Budget de 1849; elles ont été partagées par la section centrale de 1849, et la discussion a suffisamment établi que le désarmement du brick a été la conséquence de l'impossibilité de lui donner, en 1849, une destination dont l'utilité répondît à la dépense, et n'a point été résolu en vue de trancher la question générale, celle de la destruction de notre marine militaire.

Les explications de M. le Ministre, par rapport aux officiers en disponibilité, ont également paru concluantes, et la section centrale ne peut qu'appuyer les intentions du Gouvernement.

Elle adopte le chiffre de l'art. 42.

ART. 43. — *Vivres du personnel* . . . . . fr. 54,385 »

Adopté, sans observation, par toutes les sections et par la section centrale.

ART. 44. — *Pensions*. . . . . fr. 15,500 »

Cet article contient une allocation de 10,000 francs au profit de la caisse de prévoyance; la sixième section a manifesté le désir d'obtenir des renseignements sur l'importance de la caisse de prévoyance, sur le concours individuel des intéressés et sur la situation de cette caisse.

M. le Ministre a fourni à cet égard une note détaillée et a produit les comptes de la caisse de prévoyance pour les années 1846, 1847 et 1848. Cette note fait l'objet de l'annexe *C*.

Elle se résume de la manière suivante :

La caisse de prévoyance et de secours en faveur des marins naviguant sous pavillon belge, a été instituée par arrêté royal du 19 septembre 1845.

Elle a pour but d'accorder des secours permanents ou temporaires à ces marins, à leurs veuves ou à leur famille.

Elle s'alimente par une retenue de 3 % sur les gages des capitaines, seconds capitaines et premiers mécaniciens, quand ils dépassent 700 francs; par une retenue de 2 % sur les gages de tous les autres marins; par un versement à faire par les armateurs de tout navire belge, et égal à 1 % de la totalité des gages des marins embarqués sur le navire; enfin par des dons particuliers.

Le nombre des participants s'élève en moyenne à 1,500.

La caisse a reçu, pendant les années 1846, 1847 et 1848, y compris le subside annuel de 10,000 francs, alloué au Budget du Département des Affaires Étrangères . . . . . fr.		104,984 95
Les secours et menus frais se sont élevés en 1846 à . . . . . fr.	240 37	
En 1847 à	2,464 02	
En 1848 à	5,280 13	
Pour les trois années . . . . . fr.	7,984 52	
Les remplois en fonds belges 2 1/2 et 4 1/2 p. % ont absorbé la somme de . . . . . fr. donnant un revenu annuel de 4,785 francs.	94,913 87	
L'encaisse au 31 décembre 1848 était de. . fr.	2,086 56	
Fr.	104,984 95	

ART. 45. — *Traitement des gardiens du matériel et des habillements*. . . . . fr. 2,000 »

Adopté, sans observation, par toutes les sections et par la section centrale.

ART. 46. — MATÉRIEL :

Litt. *A.* — *Pilotage*. . . . . fr.	90,800	»
Construction d'un bateau-pilote. . . .	22,600	»
— *B.* — *Passage d'eau*.	37,000	»
— *C.* — *Police maritime*	6,500	»
— *D.* — *Sauvetage*	2,200	»
— *E.* — *Malles-postes*	160,800	»
— *F.* — *Entretien*	20,000	»
— *G.* — *Magasin*	2,000	»
	341,900	»

dont 319,300 francs à titre de charge ordinaire et permanente, et 22,600 francs à titre de charge temporaire et extraordinaire.

Adopté, sans observation, par les 2me, 3me, 4me, 5me et 6me sections.

La première section a demandé où se trouvent employés les 14 bateaux-pilotes, et si la construction d'un 15me est indispensable.

Cette demande ayant été transmise à M. le Ministre par la section centrale, il y a répondu par la note et les deux tableaux qui font l'objet de l'annexe *D*.

Le chiffre de l'art. 46 a été adopté par la section centrale.

En résumé, Messieurs, le projet de Budget dont nous venons de terminer l'examen présente, dans son ensemble, une diminution de 55,863 francs sur le Budget de 1849, qui se décompose de la manière suivante :

Diminution sur l'art. 2. . . . . fr.	2,000	»
Diminution du service des pensions des Affaires Étrangères, au moyen d'un transfert au Budget de la Dette publique	19,355	»
Diminution sur l'art. 44, au moyen du transfert, au Budget de la Dette publique, du service des pensions de la Marine . . .	24,500	»
Diminution sur le matériel des divers services de la Marine . .	12,008	»
Total. . . . . fr.	57,863	»
dont à déduire l'augmentation à l'art. 3	2,000	»
Diminution par balance. . . . . fr.	55,863	»

Nous avons cru devoir entrer dans quelques détails nouveaux et satisfaire par le présent rapport à toutes les demandes d'éclaircissements formulées par les sections, persuadés qu'on ne saurait trop éclairer la Chambre sur les divers services.

Nous terminons, Messieurs, en vous proposant l'adoption du projet de Budget, s'élevant au chiffre global de fr. 2,103,879 34 c^{s}.

Le Rapporteur, *Le Président,*

Eug. PRÉVINAIRE. **H. DE BROUCKERE.**

ANNEXES.

ANNEXE A.

EXERCICE 1848.

Relevé des imputations faites sur le chapitre V, article unique. — Frais à rembourser aux agents du service extérieur.

DÉBOURSÉS DES LÉGATIONS.

Légation de La Haye, déboursés de 1848 . . . . . fr.	2,511 94		
— de Copenhague, —	2,483 10		
— de Rome, —	2,572 19		
— de Berlin, —	3,153 24		
— de Hambourg, —	435 30		
— de Paris, —	5,294 35		
— de Londres, —	2,588 96		
— de Vienne, —	1,544 25	31,348	73
— de Constantinople, —	3,450 30		
— de Madrid, —	1,803 86		
— de Lisbonne, —	1,075 63		
— de Turin, —	2,338 75		
— de Washington, —	548 91		
— de Francfort, —	970 08		
— de Rio de Janeiro, déboursés du 1er trimestre	577 87		

DÉBOURSÉS DES CONSULATS.

Consulat général à Manille, du 1er janvier au 5 avril 1848	462 71	
— à Alger, déboursés de 1848	271 62	
— à Tunis, — du 1er trimestre	300 »	
— à Cologne, — —	148 36	
Consulat à Bucharest, frais de cavasse, de bateau, de pavillon, pour 1848 . . .	3,000 »	
— à Smyrne, fr. 1,800 70 c., Cherbourg, fr. 20 70 c., Memel, fr. 3 51 c., Odessa, fr. 96 22 c.	1,021 13	
— au Havre, déboursés de 1848	5,150 65	
— à Marseille, fr. 4,178 24 c., Amsterdam, fr. 160 32 c., Stockholm, fr. 66 48 c.	4,405 04	
— à Londres, fr. 1,431 18 c., Palma, fr. 2 08 c., Athènes, fr. 676 35 c., Richemond, fr. 14 31 c.	1,123 92	
— à New-York, déboursés de 1848.	1,171 06	
— à Guatemala, fr. 1,396 67 c., Leipzig, fr. 889 95 c., Lisbonne, fr. 33 49 c., Cuxhaven, fr. 25 87 c.	2,345 98	
— à Bordeaux, fr. 346 12 c., Liverpool, fr. 35 99 c., Château, fr. 5 25 c., Marennes, fr. 9 39 c.	396 75	
A REPORTER. . . . fr.	21,697 22	31,348 73

Report. . . . fr.	21,697 22	31,348 73
Consulat à Boulogne, fr. 332 25 c., Moscou, fr. 19 15 c., Harlinghe, fr. 33 77 c., Benicarlo, fr. 151 50 c.	536 67	
— à Calais, fr. 407 73 c., Gibraltar, fr. 61 56 c., Trieste, fr. 401 89 c., Groninghe, fr. 119 18 c.	990 36	
— à Plymouth, fr. 304 78 c., Rendsbourg, fr. 20 91 c., Gothembourg, fr. 27 40 c.	353 09	
— à Rotterdam, fr 1,093 82 c., Falmouth, fr. 92 54 c., Christiania, fr. 16 16 c., Narva, fr. 5 66 c.	1,207 98	
— à Matanzas, fr. 45 45 c., Milan, fr. 50 63 c., Bergen, fr. 49 86 c., Palerme, fr. 16 73 c.	162 67	
— à Glasgow, déboursés de 1848	40 27	
— à Bois-le-Duc, fr. 73 54 c., Stettin, fr. 123 69 c., Alexandrie, fr. 3,076 42 c., Livourne, fr. 40 40 c.	3,314 05	
— à Genève, déboursés de 1848	230 83	
— à Hull, fr. 140 72 c., Cadix, fr. 472 08 c., Christiansand, fr. 15 15 c., Messine, fr. 19 34 c.	647 29	32,258 85
— aux Dardanelles, fr. 11 11 c., Montpellier, fr. 51 41 c., Leer, fr. 37 49, Lorient, fr. 29 19 c.	129 20	
— à Flessingue, déboursés de 1848.	45 44	
— à Nice, fr. 90 70 c., Zurich, fr. 16 05 c., Ancône, fr. 219 13 c., Nantes, fr. 127 66 c.	453 54	
— à Salonnique, déboursés de 1848.	7 56	
— à Rostock, fr 57 62 c., Cette, fr. 47 07 c., Bayonne, fr. 177 15 c., Pillau, fr. 8 79 c.	290 63	
— à La Rochelle, déboursés de 1848.	19 19	
— à Dunkerque, fr. 653 92 c., Copenhague, fr. 579 57 c., Helder, fr. 27 60 c., Syra, fr. 34 21 c.	1,295 30	
— à Messine, déboursés de 1848	22 35	
— à Naples, fr. 125 19 c., Canton, fr. 363 89 c., St-Pétersbourg, fr. 324 13 c.	813 21	

DÉPENSES DIVERSES.

Société du chemin de fer du Nord, pour transport d'ouvriers belges de Paris à Mouscron	7,656 »	
Hochstein. Port et affranchissement de lettres, du 1er janvier au 31 août.	5,544 71	
Tournai et Deblois. Abonnement à des journaux étrangers	536 42	
Tarlier. Livraison de 50 exemplaires de l'*Almanach royal*, 200 listes des consuls et agents diplomatiques	600 »	
Tircher. Abonnement aux *Annales parlementaires françaises*.	30 »	
Id. Abonnement au *Moniteur industriel* et au *Journal des économistes*	54 »	16,394 42
Quoilin. Pour 256 exemplaires du *Supplément du tarif officiel des douanes*.	192 »	
Bosch. Port de lettres et de paquets venant de Valparaiso	123 60	
Lannoy. Perte de change sur son traitement.	584 40	
Platteau. Port de lettres et de paquets venant de l'étranger.	882 40	
Stapleaux. Impressions pour les consulats.	47 69	
Donnay. Frais de port de lettres et de paquets	143 20	
Total . . . . fr.	80,000 »	

BALANCE.

Crédit alloué au chapitre V, article unique . . . . . fr.	80,000 »
Imputations du 1er janvier 1848 au 5 mai 1849	80,000 »
Disponible.	»

ANNEXE **AA.**

EXERCICE 1847.

Relevé des imputations faites sur le chapitre V, article unique. — (Du 1er janvier 1847 au 5 mai 1849.)

DÉBOURSÉS DES LÉGATIONS.

Légation de Vienne,	déboursés de l'année 1847 . . . . . fr.	2,239 91		
— de Francfort,	—	1,182 31		
— de Paris,	—	3,270 31		
— de La Haye,	—	2,998 »		
— de Rome,	—	5,114 38		
— de Londres,	—	2,066 21		
— de Berlin,	—	3,257 46		
— de Washington,	—	716 88		
— de Constantinople,	—	6,461 50	39,372 01	
— de Rio de Janeiro,	—	2,190 43		
— de Copenhague,	—	1,699 19		
— de Madrid,	—	1,902 82		
— de Hambourg,	—	638 88		
— de Lisbonne,	—	643 99		
— de Berne,	—	1,351 17		
— de Stockholm,	—	1,520 86		
— de Turin,	—	2,217 71		

DÉBOURSÉS DES CONSULATS.

Consulat général de Manille,	déboursés de l'année 1847 . . . . . fr.	2,006 25	
— — d'Alexandrie,	—	4,403 49	
— — de New-York,	—	280 52	
— — de Guatemala,	—	2,935 45	
— — de Tunis,	—	2,849 62	
— — au Chili et au Pérou,	—	4,011 95	
— — de Darmstadt,	—	350 74	
— — de Leipzig,	—	2,375 10	
— — de Hambourg,	—	88 45	
— à Bucharest. Frais de cavasses, de bateau, de pavillon, etc., pour 1847 .		3,000 »	
— à Smyrne. — — et autres déboursés		1,589 49	
— à Ancône, fr 281 57 cs, à Athènes, fr. 638 81 cs, à Alger, fr. 166 14 cs .		1,086 52	
— à Amsterdam, fr. 109 44 cs, à Belfast, fr. 26 29 cs, à Baltimore, fr. 26 76 cs.		162 49	
— à Bois-le-Duc, fr. 105 08 cs, à Bergen, 14 14 cs, à Brême, fr. 29 95 cs. . .		149 17	
— à Boulogne, fr. 1,767 80 cs, à Benicarlo, fr. 89 71 cs, à Bordeaux, fr. 339 06 centimes		2,196 57	
— à Bayonne, fr. 59 64 cs, à Brest, 154 23 cs, à Barcelone, fr. 105 51 cs . .		319 38	
— à Cagliari, fr. 66 86 cs, à Boston, fr. 39 63 cs, à Calais, fr. 795 86 cs. . .		902 35	
— à Cherbourg fr. 37 52 cs, à Civita-Vecchia, fr. 18 24 cs, à Christiansand, fr. 24 24 cs.		80 »	
— à Christiania, fr. 15 55 cs, à Cadix, fr 316 09 cs, à Canton, fr. 1,812 40 cs.		2,144 04	

Consulat à Calcutta, fr. 59 48 c., à Cuxhaven, fr. 153 00 c., à Château, fr. 26 87 c.	240 25	
— à Cette, fr. 59 74 c., à Copenhague, fr. 382 20 c., à Carthagène, fr. 28 53 c.	470 47	
— à Desterro, fr. 2,361 48 c., à Danzig, fr. 78 09 c., à Douvres, fr. 50 22 c.	2,489 79	
— à Dunkerque, fr. 961 30 c., aux Dardanelles, fr. 949 17 c., à Dundée, fr. 23 99 c.	1,934 46	
— à Guyaria, fr. 5 05 c., à Groningen, fr. 41 38 c., à Flessingue, fr. 28 33 c.	74 76	
— à Guernesey, fr. 6 59 c., à Guatemala, fr. 10,070 49 c. (y compris au delà de 8,000 francs de secours distribués)	10,077 08	
— à Gibraltar, fr. 70 23 c., à Genève, fr. 110 45 c., à Glasgow, fr. 112 17 c.	292 85	
— à Gênes, fr. 497 48 c., au Havre, fr. 3,633 26 c., à Hull, fr. 150 25 c.	4,280 99	
— à la Nouvelle-Zélande, fr. 96 39 c., Stockholm, 404 francs, Syngapore, fr. 115 63 c.	616 02	
— à Harlingben, fr. 22 02 c., au Helder, fr. 51 15 c., à la Havane, fr. 101 04 c.	174 21	
— à Heibroun, fr. 19 68 c., à la Rochelle, fr. 21 51 c., à Leith, fr. 33 46 c.	74 65	
— à Lorette, fr. 45 90 c., à Lisbonne, fr. 38 03 c., à Londres, fr. 2,343 59 c.	2,427 52	
— à Lorient, fr. 37 17 c., à Leer, fr. 36 98 c., à Liverpool, fr. 80 03 c.	154 18	
— à Lubeck, fr. 25 25 c., à La Rochelle, fr. 85 65 c., à Lerwick, fr. 50 53.	161 43	
— à Livourne, fr. 219 31 c., à Memel, fr. 16 28 c., à Malaga, fr. 4 31 c.	239 90	
— à Marseille, fr. 4,286 02 c., à Messine, fr. 89 88 c., à Marennes, fr. 17 98 c.	4,393 88	
— à Mazathan, fr. 1,014 25 c., à St-Martin, fr. 33 73 c., à Moscou, fr. 47 39 c.	1,095 37	81,167 76
— à Montpellier, fr. 85 95 c., à Milan, fr. 38 55 c., à Narva, fr. 17 66 c.	142 16	
— à la Nouvelle Orléans, fr. 32 12 c., à Nice, fr. 39 30 c., à Naples, fr. 108 54 c.	180 05	
— à New-York, fr. 556 76 c., à Nantes, fr. 31 41 c., à Nuremberg, fr. 33 33 c.	521 50	
— à Odessa, fr. 227 74 c., à Norfolk, fr. 11 91 c., à Palerme, fr. 37 16 c.	276 81	
— à St-Pétersbourg, fr. 134 73 c., à Pillau, fr. 15 26 c., à Patma, fr. 6 91 c.	156 90	
— Port-au-Prince, fr. 461 85 c., à Plymouth, fr. 35 11 c., à Pesaro, fr. 20 20 c.	517 16	
— à Rotterdam, fr. 861 44 c., à Ramsgate, fr. 19 35 c., à Richemond, fr. 20 35 c.	901 14	
— à Rendsbourg, fr. 38 18 c., à Riga, fr. 227 02 c., à Rouen, fr. 1,093 07 c.	1,358 27	
— à Rostock, fr. 55 73 c., à Stralsund, fr. 6 56 c., à Salonique, fr. 1,245 66 c.	1,307 95	
— à Stockholm, fr. 14 54 c., à San-Lucar, fr. 6 11 c., à Seville, fr. 37 35 c.	57 96	
— à Syra, fr. 45 18 c., à Smyrne, fr. 58 95 c., à Stettin, fr. 122 08 c.	226 21	
— à la Havane, fr. 22 12 c., à Galatz, fr. 120 23 c., à Ste-Tomas, fr. 10 81, à Do Desterro, fr. 234 94 c.	388 10	
— à Santiago, fr. 3,312 58 c., à Toulon, fr. 82 52 c., à Trieste, 413 fr.	3,808 10	
— à Naples, fr. 15 54 c., à Lisbonne, fr. 48 26 c., à Hambourg, fr. 10 28 c.	74 08	
— à Varel, fr. 67 11 c., à Vera-Cruz, fr. 94 08 c., à Vigo, fr. 6 06 c., à Malaga, fr. 6 73 c.	173 98	
Vice-consulat à Emden, fr. 33 45 c., à Valparaiso, fr. 792 90 c., à Catane, fr. 10 49 c.	836 84	
Agence consulaire à Guatemala.	10,001 04	

RAPATRIEMENT DES COLONS DE SANTO-TOMAS.

M. *Grisar.* Pour le fret du navire *l'Adèle*	22,707 06	
» *Outendirck.* Fonds mis à sa disposition et dont il n'a pu rendre compte.	8,713 »	
» *Outendirck.* Pour frais de voyage	492 »	
» *Carpentier.* Fournitures de vivres et ustensiles de cuisine	8,684 12	
» *Hockeys.* Livraison de matelas, serges, etc	795 »	
» *Legros.* Livraison de vins, etc.	285 50	
» *Hendrickx.* Livraison de tonneaux.	635 18	44,807 94
» *Michiels.* Livraison de médicaments.	1,037 85	
» *Scherry.* Main-d'œuvre et fournitures pour ouvrages de maçonnerie et de menuiserie.	807 06	
» *Durand.* Frais de logement à St-Tomas, pendant le séjour du brick *l'Adèle*, en cette colonie.	553 17	
» *Van Praet.* Livraison de 6,000 kilogrammes de charbon.	198 »	

A Reporter. . . . . fr. 166,333 71

DÉPENSES DIVERSES.

	Report. . . . . fr.	165,333 71
M. *Hochsteyn.* Ports et affranchissements de lettres, pendant l'année 1847 . . .	8,244 74	
» *Tournay.* Abonnements à des journaux étrangers.	286 44	
— au *Moniteur universel*	30 »	
» *Platteau.* Ports de paquets venant de l'étranger.	1,424 48	
» *Tircher.* Pour deux tomes des *Annales parlementaires françaises.*	60 »	
» *Janssens.* Livraison de 300 exemplaires des *Instructions consulaires.* . . .	150 »	
» *Smaelen.* Livraison d'écussons pour consuls.	296 »	
» *Stein.* Livraison de 4,000 passe-ports pour les légations et les consulats. . . .	480 »	15,128 36
» *Grisar.* Expédition de diverses caisses à l'étranger.	56 57	
» *Quetlin.* Livraison de 250 exemplaires du *Tarif officiel des douanes* et de 30 exemplaires de la *Loi sur les entrepôts.*	1,566 »	
» *T'Kint* de *Rodenbeek.* Achat et copie de documents.	900 »	
» *Lannoy.* Remboursement de la perte de change sur son traitement et les déboursés de 1847.	1,328 52	
» *Delpierre.* Remboursement de la perte de change sur son traitement. . . .	80 86	
» *De Meyer.* Rapatriement d'un marin de Copenhague à Anvers	45 »	
M. le gouverneur d'Anvers. Rapatriement de matelots.	179 65	
Total. . . . . fr.		180,465 85

BALANCE.

Somme allouée pour 1847, y compris le crédit supplémentaire.	180,465 85
Montant des imputations	180,465 85
Disponible. . . . . fr.	»

ANNEXE B.

État comparatif des recettes pour droits de pilotage, faites à la station d'Anvers, pendant le premier trimestre des années 1847, 1848 *et* 1849.

	1847.	1848.	1849.
De la mer à Flessingue	23,655 31	18,499 26	14,587 15
De Flessingue à la mer	10,590 61	9,385 87	16,310 65
De Flessingue à Anvers	19,448 89	16,230 80	15,054 74
D'Anvers à Flessingue.	20,881 77	17,963 »	30,436 89

État comparatif des remises payées aux pilotes ordinaires et extraordinaires de la station d'Anvers, pendant le premier trimestre des années 1847, 1848 *et* 1849.

	1847.	1848.	1849.
Pilotes ordinaires	7,726 21	6,668 10	8,354 53
— extraordinaires	2,155 33	1,193 46	3,075 53

État comparatif des navires entrés dans l'Escaut, pendant le premier trimestre des années 1847, 1848 *et* 1849, *indiquant le nombre des navires conduits par des pilotes belges.*

1847. — Nombre des navires conduits par des		1848. — Nombre des navires conduits par des		1849. — Nombre des navires conduits par des	
Pilotes belges.	Pilotes néerland.	Pilotes belges.	Pilotes néerland.	Pilotes belges.	Pilotes néerland.
202	99	141	67	176	131
1 navire sans pilote.		—		62 navires sans pilote.	

NOTE. — CAISSE DE PRÉVOYANCE.

Ainsi que l'indique l'art. 2 de l'arrêté royal du 19 septembre 1845, qui a créé la caisse de secours et de prévoyance en faveur des marins naviguant sous pavillon belge, cette institution a pour but :

1° D'allouer des secours, soit temporaires, soit permanents, aux marins naviguant sous pavillon belge et rendus momentanément ou à toujours incapables d'exercer leur profession, et, en outre, à ceux qui se trouveraient sans ressources après avoir perdu leur navire ou sous le coup d'événements graves et imprévus;

2° En cas de décès des marins, d'accorder des secours à leurs veuves ou à leurs familles.

Tous les marins belges ou étrangers, naviguant sous pavillon belge, contribuent à fournir le fonds et le revenu de cette caisse, qui s'alimente :

1° Par une retenue de 3 p. % sur les gages des capitaines, seconds capitaines et premiers mécaniciens, quand ils sont au-dessus de 700 francs;

2° Par une retenue de 2 p. % sur les gages de tous les autres marins;

3° Par un versement à faire par l'armateur de tout navire belge, et égal à 1 p. % de la totalité des gages des marins embarqués sur ce navire;

4° Des dons et legs des particuliers.

Le nombre des personnes qui contribuent à cette caisse et qui sont appelées, dans des cas prévus, à jouir du bénéfice de l'institution, s'élève à 1,500 francs en moyenne.

La création d'une caisse de prévoyance était, depuis fort longtemps, désirée par tous ceux qui s'intéressent à la prospérité de la marine nationale.

Jusqu'ici, les marins invalides étaient, la plupart du temps, réduits à la mendicité. C'était le sort qui attendait également la famille, presque toujours nombreuse, d'un matelot naufragé.

La caisse de prévoyance est venue améliorer le sort de toute cette classe de la société. Les marins subissent sur leur salaire une retenue au profit de la caisse commune. Les armateurs sont tenus d'y contribuer pour une partie.

Un subside de la Législature, accordé au taux de 10,000 francs depuis la création de la caisse, augmente ses ressources et permettra, dans quelques années, à l'institution de se suffire à elle-même.

Les comptes ci-annexés de la caisse de secours et de prévoyance, depuis son

institution, prouvent qu'en dehors du subside du Gouvernement, la caisse a reçu pour contribution, tant des armateurs que des équipages :

1° En 1846	fr.	19,004 58 c^{s}.
2° En 1847		24,727 61 c^{s}.
3° En 1848		23,092 93 c^{s}.

Les économies réalisées jusqu'à ce jour, ont été placées avec l'autorisation du Ministre, en fonds belges, de la manière suivante :

En 4 1/2 p. % belge.	fr.	6,000	» valeur nominale.
En 2 1/2 p. % belge.		180,600	» »

produisant ensemble un intérêt annuel de 4,785 francs.

Le problème à résoudre pour les tontines de ce genre, c'est d'obtenir, année moyenne, des ressources telles qu'elles puissent parer, dans toute leur étendue, jusqu'à la fin, à toutes les conséquences qu'une année moyenne voit naître.

D'après les articles 22 et suivants de l'arrêté royal précité, les véritables charges de la caisse de secours, c'est-à-dire les pensions des invalides, commenceront après cinq années d'existence de la caisse. Il faut que, dès à présent, la caisse réduise ses dépenses au strict nécessaire, de manière que, plus tard, elle reçoive une somme telle, qu'avec les intérêts provenant des placements, elle puisse continuer de satisfaire à ses engagements.

Si la somme à payer en pensions, etc., dans chaque année, est de 10,000 francs, il faudra à la caisse un revenu de 8,000 à 8,400 francs, pour être à même d'acquitter les seules pensions d'une année, en supposant que les intérêts composés forment le complément de la somme nécessaire.

Il serait donc prématuré de déduire du peu de données que possède la commission administrative de la caisse, dont l'existence date de trois années, quel doit être son avenir dans un terme plus éloigné. Elle se borne maintenant à accorder des secours temporaires à des marins sans emploi ou à leurs veuves, et cependant, en y joignant les frais de médicaments et de médecins, ses dépenses s'élèvent à une somme assez forte; mais il est incontestable que si, pendant plusieurs années encore, le Gouvernement ne vient en aide à la caisse, l'avenir de cette institution bienfaisante pourrait être fortement compromis.

Il faut donc réunir ses efforts pour donner à la caisse de prévoyance la consistance et la durée qui assureront son succès.

La commission administrative, en interrogeant sérieusement l'avenir, s'est préoccupée de la nécessité impérieuse de l'économie; elle a fixé les secours dans les limites les plus rigoureuses. C'est au Gouvernement qu'il appartient de la seconder et de conserver à cette œuvre bienfaisante un éclat, une durée qui la préservent de la chute qui a signalé le plus souvent les essais d'institutions de secours mutuel et de bienfaisance.

ANNEXE D.

BATEAUX-PILOTES.

En comparant les résultats généraux des recettes du pilotage de l'Escaut, effectuées en 1848, avec ceux de 1847, on trouve, comme l'indiquent les deux tableaux ci-annexés, que la part du pilotage belge dans les différentes stations du service a été :

De la mer à Flessingue	1847. . . .	61 $\frac{227}{232}$ %.
	1848. . . .	59 $\frac{109}{138}$ %.
De Flessingue à Anvers	1847. . . .	66 $\frac{105}{198}$ %.
	1848. . . .	66 $\frac{22}{115}$ %.
D'Anvers à Flessingue.	1847. . . .	93 $\frac{137}{138}$ %.
	1848. . . .	92 $\frac{76}{100}$ %.
De Flessingue à la mer	1847. . . .	81 $\frac{15}{16}$ %.
	1848. . . .	81 $\frac{29}{58}$ %.

Il en résulte, pour 1848, sur la première, une diminution d'environ 2 p. %, sur la troisième, une diminution de plus de 1 p. %. Dans les deuxième et quatrième sections, le pilotage belge a maintenu la position qu'il occupait.

Ce résultat, assez favorable en apparence, est loin de l'être en réalité.

Les circonstances qui ont amené, en 1848, un ralentissement considérable dans le mouvement de la navigation sont trop connues, pour qu'il soit nécessaire d'entrer dans des détails à ce sujet.

Pendant les années 1846 et 1847, au contraire, le mouvement de la navigation a été considérable, et comme le matériel du pilotage belge était de beaucoup supérieur à celui de l'administration néerlandaise, nous avons conquis le pilotage presque entier.

Nos concurrents n'avaient réellement de chance d'obtenir des navires que lorsque, par suite d'un changement de vent, le grand nombre d'arrivages ou de départs rendait notre personnel momentanément insuffisant.

L'administration du pilotage néerlandais, ayant peu à peu remplacé presque tous ses bateaux par de grands cutters neufs, cet état de choses n'a pas tardé à changer.

L'année 1847 annonce déjà une amélioration pour elle et une diminution pour nous.

En 1848, quoiqu'avec un nombre d'arrivages de beaucoup inférieur à celui de 1847, l'administration hollandaise a pris la part que nous devions lui abandonner l'année précédente; elle l'a même augmentée.

La concurrence entre les pilotes des deux nations est devenue plus animée à mesure que le mouvement de la navigation a diminué, et il a fallu que notre personnel redoublât d'activité pour que nous ne perdissions pas plus de terrain.

Les chiffres obtenus pendant le premier trimestre de cette année nous montrent que les chances de la lutte nous sont devenues encore beaucoup plus défavorables, et que l'année 1849 sera marquée par une diminution notable dans notre part et une augmentation proportionnelle dans celle des Hollandais.

Ces résultats, prévus d'avance, peuvent être attribués à trois causes différentes :

1° Amélioration successive du matériel de l'administration néerlandaise, qui lui permet aujourd'hui de lutter avantageusement contre nous et qui, si nous n'y prenons garde, renversera avant peu la position que nous avons occupée en nous plaçant nous-mêmes dans l'état d'infériorité où elle s'est trouvée vis-à-vis de nous;

2° Développement donné à la navigation à vapeur vers Hull. Cette ligne étant entièrement desservie par les pilotes hollandais, il en résulte pour l'administration belge une perte approximative de 35,000 à 40,000 francs dans les recettes annuelles.

Comme ces bateaux à vapeur font environ cent vingt-cinq voyages par année, l'administration néerlandaise profite maintenant, sans frais, sans concurrence et sans peine, d'un avantage qui égale presque 1/12 du mouvement maritime d'une année ordinaire, lorsque le chiffre des arrivages ne s'éloigne point de 1,500 navires.

3° Défaut de protection de la part des capitaines belges, dont beaucoup sont loin de donner aucune préférence à leurs compatriotes, et manque de concours de la part des courtiers de navires qui, en général, gardent la neutralité entre les deux administrations, alors qu'ils devraient prendre ouvertement parti pour l'administration belge, ne fût-ce qu'en reconnaissance des nombreuses et utiles améliorations qu'elle a introduites. Pour que le pilotage belge puisse maintenir à peu près la position qu'il occupe aujourd'hui, sans gagner du terrain, mais aussi, sans en perdre, il est nécessaire de prendre des mesures efficaces pour combattre ou amoindrir les trois chances désavantageuses signalées plus haut.

Toutes les personnes compétentes proposent les moyens suivants :

1° Décider et mettre en œuvre la construction immédiate de deux grands cutters de 20 mètres de long.

Nous n'avons aujourd'hui qu'un seul bâtiment de cette espèce qui puisse lutter avec avantage contre les grands cutters hollandais.

Nos bateaux n° 4 et n° 6, qui sont également très-fins voiliers, ont des proportions plus restreintes, et perdent naturellement de leur vitesse lorsque la mer est creuse.

Le pilotage néerlandais possède maintenant quatre grands cutters qui ne laissent rien à désirer et qui ont une marche tout à fait supérieure.

Un cinquième se trouve en chantier et la construction d'un sixième paraît arrêtée.

L'administration belge n'a que trois cutters bons marcheurs n° 4, n° 6 et n° 7. Le dernier est le seul qui batte les bateaux néerlandais.

Nous employons des bateaux qui ont d'excellentes qualités à la mer, mais qui

sont hors d'état de soutenir une concurrence où la rapidité de la marche décide tout.

On ne doit point perdre de vue que les bateaux-pilotes sont de véritables armements en course qui vivent aux dépens de l'ennemi.

Toute dépense faite pour les améliorer rapporte au décuple et prouve des recettes abondantes, tandis qu'une économie mal entendue amènera des résultats diamétralement opposés. Nous devons donc au moins suivre les Hollandais, si nous ne les dépassons point, et opposer un bateau de marche à chacun des leurs.

Si ce parti n'est point pris, le pilotage belge déclinera rapidement, et le Gouvernement, au lieu d'avoir, comme aujourd'hui, 72 p. % des recettes du pilotage de l'Escaut, viendra dans la position que notre zèle et nos efforts ont su faire aux Hollandais depuis 1842.

Les 14 bateaux pilotes sont répartis comme suit :

10 aux bouches de l'Escaut.

2 à Ostende.

2 à Anvers, lesquels n'ont qu'un patron, l'équipage étant fourni, chaque fois qu'il est nécessaire, par les matelots et les élèves de la station; l'un des deux est une ponne, bateau plat, qui sert à placer les bouées et à transporter constamment à Flessingue de l'eau et toutes les autres provisions dont cette station a besoin; l'autre, qui a une marche plus accélérée, est employé à transporter des pilotes et sert de bateau d'inspection aux commissaires permanents pour la navigation de l'Escaut.

TABLEAU A, ANNEXE D. *COMPTE-RENDU de l'exploitation du pilotage*

ENTRÉE.

Pilotage de la mer à Flessingue.					Pilotage de rivière à la remonte.				
NOMBRE DE BATIMENTS.		RECETTES.		TOTAL des RECETTES.	NOMBRE DE BATIMENTS.		RECETTES.		TOTAL des RECETTES.
Pilotes belges.	Pilotes néerlandais.	Pilotage belge.	Pilotage néerlandais.		Pilotes belges.	Pilotes néerlandais.	Pilotage belge.	Pilotage néerlandais.	
		fr. c^s	fr. c^s	fr. c^s			fr. c^s	fr. c^s	fr. c^s
1,304	819	144,105 95	88,408 86	232,514 81	1,415	718	132,130 23	66,473 03	198,603 26

Droits de pilotage perçus par l'administration belge.

De la mer à Flessingue.	fr. 144,105 95 c^s,	soit 61 $\frac{257}{279}$ °/₀.
De rivière, à la remonte	132,130 23	» 66 $\frac{105}{198}$ »
De rivière, à la descente	130,027 79	» 93 $\frac{181}{186}$ »
De Flessingue à la mer.	61,458 88	» 81 $\frac{15}{75}$ »
	Fr. 467,722 85	

RÉCAPITULATION.

Recettes faites par l'administration belge.	fr. 467,722 85 c^s,	soit 72 $\frac{33}{64}$ °/₀.
Id. id. néerlandaise	177,446 19	» 27 $\frac{32}{64}$ »
	Fr. 645,169 04	

dans l'Escaut, pendant l'année **1847.**

SORTIE.

	Pilotage de rivière à la descente.					Pilotage de Flessingue à la mer.				
	NOMBRE DE BÂTIMENTS.		RECETTES.		TOTAL des RECETTES.	NOMBRE DE BATIMENTS.		RECETTES.		TOTAL des RECETTES.
	Pilotes belges.	Pilotes néerlandais.	Pilotage belge.	Pilotage néerlandais.		Pilotes belges.	Pilotes néerlandais.	Pilotage belge.	Pilotage néerlandais.	
			fr. c^{s}	fr. c^{s}	fr. c^{s}			fr. c^{s}	fr. c^{s}	fr. c^{s}
	1,070	118	130,027 79	8,314 52	138,342 31	1,652	429	61,458 88	14,249 78	75,708 66

Droits de pilotage perçus par l'administration néerlandaise [1].

De la mer à Flessingue.	fr. 88,408 86 c^{s},	soit 38 $\frac{5}{252}$ °/₀.
De rivière, à la remonte	66,475 03	» 33 $\frac{25}{198}$ »
De rivière, à la descente	8,314 52	» 6 $\frac{1}{156}$ »
De Flessingue à la mer.	14,249 78	» 18 $\frac{63}{70}$ »
	Fr. 177,446 19	

[1] Le chiffre des droits de pilotage perçus par l'administration néerlandaise n'est point le chiffre exact de la recette faite, le tirant d'eau des bâtiments conduits par ses pilotes étant inconnu. Pour former ceux qui figurent dans le présent état, on a été obligé de prendre pour base le nombre des bâtiments conduits par des pilotes belges et la recette donnée par eux On est arrivé ainsi à établir des chiffres proportionnels, qui cependant sont, en réalité, supérieurs à la recette effective, attendu qu'en général les bâtiments servis par des pilotes belges ont un tirant d'eau plus fort que ceux conduits par des pilotes néerlandais.

La station de Gand figure pour la somme de fr. 20,949 99 c^{s} dans le montant des recettes du pilotage belge

TABLEAU B, ANNEXE D. *COMPTE-RENDU de l'exploitation du pilotage*

ENTRÉE.

Pilotage de la mer à Flessingue.					Pilotage de rivière à la remonte.				
NOMBRE DE BATIMENTS.		RECETTES.		TOTAL des RECETTES.	NOMBRE DE BATIMENTS.		RECETTES.		TOTAL des RECETTES.
Pilotes belges.	Pilotes néerlandais.	Pilotage belge.	Pilotage néerlandais.		Pilotes belges.	Pilotes néerlandais.	Pilotage belge.	Pilotage néerlandais.	
		fr. c^s	fr. c^s	fr. c^s			fr. c^s	fr. c^s	fr. c^s
720	449	81,199 81	54,569 95	135,769 76	804	395	76,749 13	39,194 74	115,943 87

Droits de pilotage perçus par l'administration belge.

De la mer à Flessingue	fr. 81,199 81 c^s,	soit 59 $\frac{109}{154}$ °/₀.
De rivière, à la remonte	76,749 13	» 66 $\frac{23}{115}$ »
De rivière, à la descente	95,120 81	» 92 $\frac{76}{100}$ »
De Flessingue à la mer	47,716 84	» 81 $\frac{29}{53}$ »
	Fr. 298,786 59	

RÉCAPITULATION.

Recettes faites par l'administration belge	298,786 59 c^s,	soit 72 $\frac{211}{410}$ °/₀.
— — néerlandaise	111,869 45	» 27 $\frac{84}{110}$ »
	Fr. 410,656 04	

dans l'Escaut, pendant l'année 1848.

SORTIE.

Pilotage de rivière à la descente.					Pilotage de Flessingue à la mer.				
NOMBRE DE BATIMENTS.		RECETTES.		TOTAL des RECETTES.	NOMBRE DE BATIMENTS.		RECETTES.		TOTAL des RECETTES
Pilotes belges.	Pilotes néerlandais.	Pilotage belge.	Pilotage néerlandais.		Pilotes belges.	Pilotes néerlandais.	Pilotage belge.	Pilotage néerlandais.	
		fr. c^s	fr. c^s	fr. c^s			fr. c^s	fr. c^s	fr. c^s
1,208	88	95,120 81	7,269 29	100,390 10	1,025	271	47,716 84	10,835 47	58,552 31

Droits de pilotage perçus par l'administration néerlandaise [1].

De la mer à Flessingue	54,569 95 c^s,	soit 40 $\frac{26}{165}$	°/o.
De rivière, à la remonte	39,194 74	» 35 $\frac{95}{115}$	»
De rivière, à la descente	7,269 29	» 7 $\frac{24}{100}$	»
De Flessingue à la mer	10,835 47	» 18 $\frac{29}{86}$	»
	Fr. 111,869 45		

[1] Les chiffres des droits de pilotage perçus par l'administration néerlandaise ne sont point les chiffres exacts de la recette faite, le tirant d'eau des bâtiments conduits par ses pilotes étant inconnu. Pour former ceux qui figurent au présent état, on a été obligé de prendre pour base le nombre des bâtiments conduits par des pilotes belges et la recette donnée par eux. On est arrivé ainsi à établir des chiffres proportionnels, qui cependant sont, en réalité, supérieurs à la recette effective, attendu qu'en général les bâtiments servis par des pilotes belges ont un tirant d'eau plus fort que ceux conduits par des pilotes néerlandais.

La station de Gand figure pour la somme de 13,911 francs dans le montant général des recettes du pilotage belge.