

## Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 20 OCTOBRE 1837.

### BUDGET DE LA MARINE.

CHAPITRE V. ARTICLE UNIQUE. — *Constructions. . . fr. 350,000*

#### ADDITIONS AUX DÉVELOPPEMENTS DU BUDGET.

MESSIEURS,

Chaque année, la question de l'établissement d'une marine militaire a été incidemment soulevée à l'occasion de la discussion du budget.

Le gouvernement a pensé que le moment était venu de faire de cette question un examen particulier.

A cet effet, il a été institué une commission chargée d'examiner les points suivants :

1° Quel genre de bâtiments de guerre convient le mieux à la Belgique, pour protéger le commerce à l'extérieur ?

2° Quel est l'emplacement le plus convenable pour l'établissement d'un chantier et d'un dépôt de marine ?

3° Dans quel lieu conviendrait-il de construire provisoirement en attendant l'installation de ce chantier ?

Vous trouverez ci-joint le rapport et les devis que cette commission m'a adressés; je ne doute pas que ces pièces ne facilitent la discussion qui, tant de fois ajournée, est aujourd'hui reconnue nécessaire.

La somme de fr. 350,000, portée au budget de 1838, ne doit être considérée que comme un commencement d'exécution d'une dépense qui devra se reproduire pendant plusieurs années.

Les trois cales et les trois bâtiments dont la construction est proposée, coûteront environ un million de francs. Cette somme sera répartie sur trois exercices, les travaux devant se faire lentement pour être durables; il a d'ailleurs paru inutile de porter au budget d'une seule année un total qui comporte un emploi partiel et successif.

*Le ministre des travaux publics.*

**NOTHOMB.**

*Arrêté de M. le Ministre des Travaux publics en date du  
12 juillet 1837, n° 273.*

---

Le ministre des travaux publics ,

Voulant rechercher les mesures à prendre pour donner l'extension convenable à la marine de l'État ,

Arrête :

ARTICLE PREMIER.

Une commission composée de :

MM. Teichman , inspecteur-général des ponts et chaussées ;  
Smits , directeur du commerce au ministère de l'intérieur ;  
Roget , ingénieur-en-chef de 1<sup>re</sup> classe des ponts et chaussées ;  
Cordemans , lieutenant-colonel du génie , chef de la 1<sup>re</sup> division des fortifications ;  
Labure , capitaine-lieutenant de vaisseau , chef de la division de la marine ;

se réunira à l'effet de donner son avis motivé sur les points suivants :

- 1<sup>o</sup> Quel genre de bâtiments convient le mieux à la Belgique, eu égard :
  - a. Aux services que la marine militaire sera appelée à rendre à l'extérieur ;
  - b. A la largeur des écluses de mer actuellement existantes ;
  - c. A la profondeur des passes des ports belges sur la mer du Nord.

- 2<sup>o</sup> Quel est l'emplacement le plus convenable pour l'établissement d'un chantier de construction et d'un dépôt de marine militaire , eu égard :

- a. A la défense dont serait susceptible l'endroit désigné ;
- b. A la facilité d'approvisionnement de tout genre ;
- c. A l'économie des journées d'ouvriers ;
- d. A la profondeur des passes et la quantité d'eau nécessaire aux chasses ;
- e. A l'importance des travaux à exécuter pour approprier les terrains.

- 3<sup>o</sup> En attendant la création de ce chantier, dans quel lieu conviendrait-il de faire commencer provisoirement par adjudication publique la construction d'un ou plusieurs bâtiments de guerre ?

ART. 2.

La commission joindra à l'appui de son rapport ses propositions finales , accompagnées de plans , devis , et en général des pièces qui sont indispensables pour être soumises à la sanction du gouvernement.

ART. 3.

M. Teichman , président de la commission , réunira les membres désignés ci-dessus , dans le plus bref délai possible , de manière à ce que le rapport puisse être joint au projet de budget pour 1838.

Bruxelles , le 12 juillet 1837.

*Signé, NOTHOMB.*

*Commission instituée par arrêté de M. le Ministre des travaux publics  
en date du 12 juillet 1837.*

---

PROCÈS-VERBAL DE LA PREMIÈRE SÉANCE LE 5 AOUT 1837.

Par suite de l'arrêté de M. le ministre des travaux publics, du 12 juillet 1837, n° 273, la commission s'est réunie, à midi, dans le local désigné par M. le président.

Sont présents :

MM. Teichman, Smits, Roget, Cordemans et Lahure.

M. Teichman donne lecture de l'arrêté précité et ouvre la discussion sur le 1<sup>er</sup> § des questions sur lesquelles la commission est appelée à émettre son avis :

- « 1° Quel genre de bâtiments convient le mieux à la Belgique, eu égard :
- » *a.* Aux services que la marine militaire sera appelée à rendre à l'extérieur;
- » *b.* A la largeur des écluses de mer actuellement existantes;
- » *c.* A la profondeur des passes des ports belges sur la mer du Nord. »

La commission reconnaît à l'unanimité que le genre de bâtiments qui présente le plus d'avantages sous tous les rapports, sont, dans les circonstances actuelles, des corvettes de 24 et des bricks de 20 canons.

Un des membres de la commission croit devoir appeler l'attention de ses collègues sur les avantages qu'offrirait au commerce et au besoin à l'État, la construction d'un ou deux bateaux à vapeur destinés à remorquer les navires dont l'entrée ou la sortie éprouverait quelque difficulté à cause des vents contraires; les autres membres de la commission sont d'avis que les questions posées par M. le ministre des travaux publics, se rapportent exclusivement à la construction de bâtiments de guerre, et qu'ils n'ont pas à s'occuper de la construction de bâtiments destinés à un autre service; ils reconnaissent néanmoins que deux bâtiments de ce genre pourraient être utiles à la navigation, mais qu'ils devraient être indépendants de la marine militaire.

M. le président passe au second paragraphe ainsi conçu :

- « 2° Quel est l'emplacement le plus convenable pour l'établissement d'un chantier  
» de construction et d'un dépôt de marine militaire, eu égard :
- » *a.* A la défense dont serait susceptible l'endroit désigné;
- » *b.* A la facilité d'approvisionnements de tout genre;
- » *c.* A l'économie des journées d'ouvriers;
- » *d.* A la profondeur des passes et la quantité d'eau nécessaire aux chasses;
- » *e.* A l'importation des travaux à exécuter pour approprier les terrains. »

La commission avant de pouvoir se prononcer sur cette question, décide qu'elle visitera les localités qui semblent propres à remplir le but proposé.

M. le président fixe le lieu de la réunion prochaine, à Bruges, où la commission s'assemblera samedi 19 août 1837, à neuf heures du matin.

*Le président,*

*Signé, TEICHMAN.*

PROCÈS-VERBAL DE LA SECONDE SÉANCE, LE 19 AOUT 1837.

Conformément aux conventions établies dans la séance du 5 de ce mois, et par suite des lettres de convocation de M. le président, la commission s'assemble à Bruges le 19 août, à neuf heures du matin.

Sont présents :

MM. Teichman, Roget, Cordemans et Lahure.

Il est donné lecture du procès-verbal de la dernière séance : aucune observation n'ayant été faite par un des membres, le procès-verbal est adopté.

La commission s'adjoint M. l'ingénieur en chef des ponts et chaussées dans la province de la Flandre occidentale, qui lui donne tous les renseignements désirables sur la largeur des écluses et la profondeur des passes.

Il est décidé que la commission accompagnée de M. l'ingénieur précité, visitera le chantier et le bassin de Bruges, le port d'Ostende et celui de Nieupoort, et qu'un des membres présentera, à la prochaine réunion, un projet de rapport sur le résultat des recherches de la commission.

*Le président,*

*Signé, TEICHMAN.*

---

PROCÈS-VERBAL DE LA TROISIÈME SÉANCE DU 14 OCTOBRE 1837.

Par suite des lettres de convocation de M. le président, la commission s'assemble à Bruxelles, le 14 octobre 1837.

Sont présents :

MM. Teichman, Roget, Cordemans et Lahure.

Il est donné lecture du procès-verbal de la dernière séance. Aucune observation n'ayant été faite par un des membres de la commission, le procès-verbal est adopté.

M. le président donne lecture d'un projet de rapport à M. le ministre des travaux publics, et soumet à la commission, les plans et devis des constructions projetées.

Le rapport et les devis sont mis aux voix ; ils sont adoptés à l'unanimité des membres présents. M. le président est prié de se charger d'adresser le rapport à M. le ministre des travaux publics, au nom de la commission.

M. le président ayant donné lecture du présent procès-verbal qui est adopté, déclare la commission dissoute, et remercie les membres qui en ont fait partie.

*Le président,*

*Signé, TEICHMAN.*

# RAPPORT

*de la commission instituée par arrêté de M. le Ministre  
des Travaux publics, en date du 12 juillet 1837,  
n<sup>o</sup> 273.*

---

MONSIEUR LE MINISTRE,

La commission que vous avez instituée par votre arrêté du 12 juillet dernier, n<sup>o</sup> 273, après avoir mûrement examiné quel genre de bâtiments convient le mieux à la Belgique, et s'être trouvée unanime dans son opinion, a cru de son devoir de visiter en détail toutes les localités qui semblaient se prêter à la construction de bâtiments de guerre. Elle a parcouru successivement Bruges, Nieuport et Ostende, et elle n'a pas tardé à reconnaître qu'une de ces villes réunit tant d'avantages qu'il serait peut-être superflu d'établir son parallèle avec les autres ports; elle a voulu néanmoins vous donner tous les renseignements désirables sur les motifs qui ont servi de base à son opinion.

Procédant dans l'ordre des questions que vous lui avez fait l'honneur de lui soumettre, la commission a d'abord examiné quelle était la position commerciale de la Belgique et dans quel pays la marine militaire était appelée dès à présent à rendre des services au commerce. Elle a pris connaissance des relations qu'entretient notre marine marchande et son attention a été particulièrement appelée sur l'Archipel grec, encore infesté de forbaus, et sur l'Amérique centrale et méridionale agitée si souvent par des commotions politiques. Elle croit que l'état de ces parages impose à la Belgique l'obligation de veiller aux intérêts du commerce, en y établissant dès à présent une station navale.

Les bâtiments que l'on pourrait, à son avis, y employer avec le plus d'avantages sont des navires de moyenne grandeur, assez légers pour approcher des côtes et présentant une force suffisante pour faire respecter le pavillon. Des corvettes de 24 et des bricks de 20 canons réunissent aux qualités désignées ci-dessus les dimensions que limite l'état des écluses et des passes des ports belges sur la mer du Nord.

En effet, la largeur d'une corvette de 24 canons est en dehors des bordages au maître couple, de 9<sup>m</sup>,90 à 10<sup>m</sup>; celle d'un brick de 20, de 9<sup>m</sup>,20 à 9<sup>m</sup>,30. Ces dimensions se rapportent parfaitement à celle :

1° De l'écluse militaire large de . . . . .	12 <sup>m</sup>
2° De l'écluse de Slykens . . . . .	10 <sup>m</sup> ,95
3° De l'écluse du bassin d'Ostende . . . . .	12 <sup>m</sup>
4° Du pont qui sépare le premier du second bassin à Ostende. . . . .	11 <sup>m</sup> ,60

L'ouverture de l'entrée du bassin de Bruges n'a que 9<sup>m</sup>,90; mais les piles étant très basses permettraient l'entrée d'une corvette, si elle était sans charge.

Le tirant-d'eau moyen d'une corvette chargée est de 4<sup>m</sup>,33 à 4<sup>m</sup>,53, celui d'un brick de 4<sup>m</sup>,07 à 4<sup>m</sup>,20.

Or la plus petite profondeur de la barre du port d'Ostende est à marée basse dans les vives eaux . . . . .	1 <sup>m</sup> ,20
La marée en mortes eaux est de. . . . .	4 <sup>m</sup> ,25
	<u>5<sup>m</sup>,45</u>

La barre du port d'Ostende a donc, dans les circonstances les plus défavorables, 5<sup>m</sup>,45 de profondeur à marée haute.

La plus petite profondeur du chenal en vives eaux à Ostende est. . . . .	2 <sup>m</sup> ,00
La marée monte en mortes eaux de. . . . .	4 <sup>m</sup> ,25
	<u>6<sup>m</sup>,25</u>
Profondeur à marée haute. . . . .	6 <sup>m</sup> ,25
Le busc du bassin du commerce est sous basse mer en vives eaux. . . . .	1 <sup>m</sup> ,48
La marée monte en mortes eaux de. . . . .	4 <sup>m</sup> ,25
	<u>5<sup>m</sup>,73</u>
Profondeur du busc en mortes eaux. . . . .	5 <sup>m</sup> ,73
Idem en vives eaux. . . . .	6 <sup>m</sup> ,31

La profondeur du premier bassin du commerce alimenté par le canal d'Ostende offre une différence de 0<sup>m</sup>,70 avec le niveau de la haute mer en vives eaux; elle est cependant de 5<sup>m</sup>,53.

Le deuxième bassin est séparé du premier par un pont sous lequel une écluse était autrefois établie; le busc de cette écluse se trouve à. . . . .	5 <sup>m</sup> ,03
Différence du 1 <sup>er</sup> au 2 <sup>me</sup> bassin. . . . .	0 <sup>m</sup> ,53

Par suite des considérations énumérées ci-dessus, la commission est d'avis à l'unanimité que le gouvernement doit adopter pour les premières constructions et selon les besoins du pays, des corvettes de 24 et des bricks de 20 canons outre un ou deux bricks de moindre grandeur qui seraient destinés à des missions plus rapprochées ainsi qu'à l'instruction des équipages.

Un des membres de la commission a cru devoir appeler l'attention de ses collègues sur les avantages qu'offrirait au commerce, et au besoin à la marine militaire, la construction d'un ou de deux bateaux à vapeur destinés à remorquer les navires dont l'entrée ou la sortie éprouverait quelque difficulté par suite de vents contraires. Les autres membres ont été d'avis que les questions que vous leur aviez fait l'honneur de leur poser, ne se rapportent qu'à la construction de bâtiments de guerre, et qu'ils n'avaient pas à s'occuper de la construction de bâtiments destinés à un autre service. Néanmoins, sans rien préjuger à l'égard des dépenses qu'occasionnerait cette nouvelle institution, la commission croit que la présence de deux bateaux à vapeur à Ostende et

dans l'Escaut pourrait être utile à la navigation, mais que, dans ce cas, le personnel et le matériel de ces bateaux à vapeur devraient être séparés de la marine militaire, du moins aussi longtemps qu'un traité définitif n'aura pas remis les forts de Lillo et de Liefkenshoek en notre possession.

Avant d'entrer dans les détails des ressources qu'offrent les différentes localités qu'elle a visitées, la commission désire vous faire connaître la manière dont elle a entendu la création d'un chantier et d'un dépôt de marine militaire; elle vous exposera les besoins d'un semblable établissement et vous indiquera successivement les lieux qui semblent réunir les conditions voulues. Un dépôt de marine comprend non-seulement les bâtiments proprement dits, mais encore leurs accessoires; ainsi l'arsenal, ses usines, les services affectés à son approvisionnement et aux travaux qui s'exécutent tant à bord qu'à terre, font partie d'un dépôt de marine, non moins que les bâtiments armés. L'arsenal doit être un établissement dans lequel on construit, on équipe, on arme les navires de guerre, et d'où ils ne doivent sortir que munis de tout ce qui leur est nécessaire pour naviguer et pour combattre: on les y répare quand ils sont endommagés par le mauvais temps, la vétusté ou l'ennemi, et on doit pouvoir les y conserver quand ils sont désarmés.

Un arsenal est donc une machine qui doit renfermer des chantiers et des ateliers de plusieurs sortes, ainsi que des magasins proportionnés à son importance; il ne peut se passer d'un approvisionnement relatif à la consommation; il doit être isolé et situé de manière à n'avoir rien à craindre de l'ennemi.

Le bassin de Bruges, que la commission a d'abord visité, est loin de réunir toutes ces conditions. Le côté sud du bassin appartient à la ville; il est entouré de vastes magasins où l'on pourrait abriter le matériel; mais le quai qui les borde ne présente dans sa plus grande largeur prise en biais que 50 mètres. Il serait difficile d'y construire plus de deux bâtiments à la fois; l'un à l'endroit marqué A sur le plan ci-annexé, l'autre à l'endroit marqué B.

Les terrains situés au côté nord du bassin appartiennent à des particuliers exerçant la profession de constructeurs; mais ces terrains sont également trop étroits; ils sont bornés par le pavé qui joint la route d'Ostende à celle de l'Écluse. Cette voie publique resserre tellement les chantiers, que la quille du bateau à vapeur que l'on y construit actuellement a dû y être placée en fixant un angle de 60° avec le bord de la rive.

Il ne sera pas inutile de rappeler ici qu'à défaut de bassin sec les vaisseaux se construisent sur des plans inclinés appelés cales: la partie de ces plans qui se prolonge au-dessous de la mer s'appelle avant-cale; elle doit être assez longue pour que le bâtiment n'éprouve pas de secousse violente lors de son lancement.

Ces avant-cales sur lesquelles glisse le berceau se construisent facilement dans les ports soumis à l'action de la marée; on a de plus la facilité de les nettoyer et de suiffer leur dessus quand la mer est basse: mais leur construction exigerait des procédés beaucoup plus dispendieux dans un bassin comme celui de Bruges où l'on ne peut, sans arrêter la navigation, baisser les eaux à plus d'un mètre cinquante centimètres sous le niveau ordinaire. Il faut, pour obte-

nir ce résultat, baisser le canal de Bruges et les bassins d'Ostende, puisqu'ils sont alimentés par le canal. Cette manœuvre, que l'on devrait répéter souvent, nuirait aux intérêts de la navigation intérieure et à ceux des riverains.

Il est à remarquer en outre que le bassin de Bruges et la partie avoisinante du canal n'ont que 4<sup>m</sup>,25 de profondeur : le sondage augmente successivement dans le canal d'Ostende et atteint à Slykens 4<sup>m</sup>,75.

Cet inconvénient nécessiterait que le matériel, l'artillerie et les provisions ne fussent embarqués qu'à Ostende. Le service serait séparé; la dépense du matériel et du personnel augmenterait dans une forte proportion.

Bruges d'ailleurs n'a pas d'emplacement convenable pour l'installation de cales sèches : leur construction y serait très coûteuse puisqu'il faudrait creuser au moins à deux mètres en contrebas du fond du bassin. L'établissement d'une machine à vapeur deviendrait par là indispensable pour assécher les formes de construction.

Les bâtiments désarmés, les approvisionnements de bois et de mâture pourraient difficilement être placés dans l'enceinte du chantier, et comme le bassin de Bruges doit servir aussi aux navires du commerce, il serait impossible d'établir une séparation complète entre la partie réservée au gouvernement et celle destinée à la marine marchande. Des abus qu'on peut facilement prévoir prendraient leur source dans cette facilité de communications.

Sous le rapport de la défense, tout est à faire pour mettre à l'abri le chantier que l'on construirait à Bruges. Le bassin situé au nord de la ville n'est qu'à peu de lieues de la frontière ; aucun ouvrage, aucune fortification n'empêcherait le passage de l'ennemi, et vous reconnaîtrez sans doute avec nous, M. le Ministre, qu'il est de la plus grande importance de mettre les constructions à l'abri d'un coup de main.

La facilité d'approvisionnement et l'économie des journées d'ouvriers ne diffère pas d'une manière sensible entre Bruges et Ostende; on doit pourtant reconnaître que la main-d'œuvre est plus élevée dans cette dernière ville : mais cette augmentation ne peut exercer une grande influence sur le prix définitif de la construction. En prenant une corvette pour exemple, nous voyons d'après des documents authentiques que la main-d'œuvre ne s'élève pas en tout à fr. 70,000. On conçoit dès-lors qu'une différence que nous croyons pouvoir fixer à un maximum de 5 p. % ou fr. 3,500 n'est pas de nature à contrebalancer les désavantages que nous avons signalés plus haut.

Nieuport situé à 3,000 mètres de la mer ne possède aucune place en faveur de laquelle on pourrait faire valoir quelque considération pour un établissement maritime. Cette ville est privée de bassins, éloignée du centre des relations commerciales, et ne renferme aucun atelier de construction. La longueur du chenal dans lequel il ne reste à marée basse que 0<sup>m</sup>,20 d'eau, présente un obstacle que l'on ne pourrait enlever que par une écluse de chasse à établir entre la jetée et la ville. La dépense de cette construction serait énorme : par ces motifs, la commission pense qu'elle n'a pas à s'occuper davantage de Nieuport et qu'elle peut sans inconvénient vous soumettre de suite le résultat de ses investigations à Ostende.

Il suffit de jeter les yeux sur le plan de cette forteresse pour reconnaître que la ville est séparée en deux parties par les trois bassins du commerce. C'est sur les bords du dernier que sont établies maintenant les cales de construction des bâtiments de la marine marchande. La proximité de ces établissements et la communication immédiate des bassins pourrait faire croire du premier abord que cet emplacement peut avantageusement remplir le but proposé.

Il faut remarquer premièrement que le génie militaire croit l'intérieur du bastion marqué A sur le plan ci-joint, indispensable à la réunion des forces et du matériel qui doivent servir à la défense de la place en cas d'attaque, et secondement que le chemin de ronde qui borde le troisième bassin à l'ouest est le seul passage que puissent suivre les voitures quand la communication est interrompue par le pont qui sépare les deux bassins. Il faut observer aussi que de grands travaux de dévasement devraient avoir lieu dans le 3<sup>e</sup> bassin dont la profondeur n'excède pas deux ou trois mètres.

D'un autre côté la proximité du chemin de fer qui viendra aboutir à peu de distance de ce point donnera une grande valeur aux terrains qu'il faudrait exproprier; les constructeurs actuels d'Ostende pourraient difficilement trouver à s'établir dans une autre localité, et l'emplacement qu'ils abandonneraient ne se trouverait guère dans une position plus favorable à l'installation d'un chantier que le bassin de la ville de Bruges.

À l'est des écluses de chasse et de celle appelée écluse militaire, on a construit sous le gouvernement précédent un ouvrage à couronne qui est fermé du côté de la ville par un mur crénelé dont le pied est baigné par la haute mer dans les vives eaux. La longueur de tout le côté qui borde le port est de 650 mètres, la largeur à compter de la rive jusqu'au talus du rempart est de 190 mètres.

Cet ouvrage est entouré d'un large fossé qu'on peut alimenter avec de l'eau douce ou avec de l'eau de mer. Il est protégé au nord par le fort construit dans les dunes et au sud par deux redoutes; il est entièrement séparé des habitations; il contient une vaste enceinte réservée; le terrain qui le sépare du port est comme tout l'ouvrage, la propriété de l'État.

Cet emplacement donne la possibilité de commencer de suite les constructions sans nécessiter d'autres frais que ceux de l'installation des avant-cales.

Le terrain offre assez d'étendue pour établir une ou deux cales sèches de radoub ou de construction, si plus tard on en reconnaissait la nécessité.

La largeur et la profondeur du chenal ne présentent pas non plus à cet endroit quelque difficulté pour le lancement; sa largeur est de 200 mètres, et les écluses de chasse situées à côté du chantier proposé tiennent continuellement le chenal à sa plus grande profondeur.

Le large fossé qui sépare l'ouvrage à couronne du chemin couvert communique par une poterne avec le terre-plein du fort: on peut dès à présent y mettre l'approvisionnement des bois de construction. Il y sera facilement gardé

par un poste militaire. En établissant à peu de frais une écluse dans le batardeau qui se trouve au sud de l'ouvrage, les canonniers désarmés, les allèges, les radeaux et les canots du chantier seront réunis dans l'enceinte du fort.

L'intérieur peut contenir un atelier de mâture, un hangar pour la construction des canots, une voilerie et des ateliers de garniture.

La situation du fort à l'extérieur de la ville évitera à la marine les formalités et les frais qu'entraîne la perception des droits d'octroi sur tous les objets d'approvisionnement et principalement sur les vivres. Les magasins de subsistances peuvent être placés dès à présent dans les réduits construits à l'entrée du fort.

L'artillerie, le matériel de guerre et les objets d'encombrement seront réunis sans inconvénient dans le magasin du génie qui se trouve à côté du bassin et à l'abri de la bombe.

Une corderie toute établie et appartenant à l'État se trouve de l'autre côté des écluses, et à peu de distance s'élèvent de belles casernes dont la garnison de la ville n'occupe qu'une faible partie. On pourrait y loger les équipages quand les bâtiments seront désarmés ou en réparation.

Répondant à la troisième question, la commission ayant pu apprécier les avantages immenses que réunit l'ouvrage à couronne d'Ostende, n'hésite pas à vous proposer d'y faire construire dès à présent et à l'exclusion de toute autre localité. La dépense que l'on devrait faire ailleurs pour approprier des cales provisoires servira à établir à Ostende des cales définitives, et de toute manière il y aura économie pour l'État.

En résumé, après avoir recherché quel genre de navires de guerre convenait le mieux à la Belgique, nous nous sommes occupés de savoir si nous possédions les éléments d'un établissement maritime, et nous avons reconnu qu'ils existaient dans le port d'Ostende.

Nous avons donné des détails sur l'heureuse situation de l'établissement proposé; nous avons prouvé qu'il réunissait à la facilité de la défense et à celle des approvisionnements, une grande économie d'installation et une profondeur d'eau suffisante. Nous pensons avoir rempli la mission que vous avez bien voulu nous confier.

Puisse notre travail avoir pour résultat la création d'une protection efficace du pavillon belge dans les parages éloignés et la recherche de nouveaux débouchés pour l'industrie nationale.

Vous trouverez ci-joint, M. le ministre, les plans et devis des cales et constructions proposées.

Bruxelles, le 14 octobre 1837.

*Le président de la commission,*

*Signé, TEICHMAN.*

*Devis d'une avant-cale pour un navire en construction.*

1° Déblais et remblais :

Longueur . . . . .	58 <sup>m</sup> ,00	} 1,392 <sup>m</sup> ,00	
$\frac{1}{2}$ hauteur . . . . .	2 <sup>m</sup> ,00		
Largeur moyenne . . . . .	12 <sup>m</sup> ,00		
Imprévu . . . . .	208 <sup>m</sup> ,00		
			1,600 <sup>m</sup> ,00 à fr. 0-60
			960 00

2° 300 pilotis de 6 $\frac{2}{3}$ . . . . .	112.50
5 long. de 84 $\frac{2}{3}$ . . . . .	20.00
60 traversins de 7 mètr. $\frac{2}{3}$ . . . . .	26.25
1 fausse quille de 84 $\frac{2}{3}$ . . . . .	7.56
2 rames de 84 $\frac{2}{3}$ . . . . .	7.56
120 taquets de 0.50 $\frac{2}{3}$ . . . . .	1.80
120 semelles de 1 mètr. $\frac{2}{3}$ . . . . .	7.50
2 long. supérieurs 84 mètr. $\frac{2}{3}$ . . . . .	10.50
Imprévu . . . . .	6.33

Bois de chêne tout compris, mètr cub. 200.00 à fr. 120 24,000 00

3° 700 chevilles et boulons de 0 <sup>m</sup> ,60 de longueur et 0,025	
équarrissage pesant 2,200 kil. à 1 fr. . . . .	2,200 00
Imprévu. . . . .	2,840 00
Total général . . . . .	30,000 00
Trois cales. . . . .	3

Total général pour trois cales. . . . fr. 90,000 00

à construire en 1838. . . . . 90,000 00

*Devis d'une corvette de 24 pièces.*

22 caronades de 30 liv. et 2 canons de 12 liv.

	Matières.	Main-d'œuvre.	
Coque . . . . .	130,000	45,000	fr. 175,000
Mâture. . . . .	12,000	1,300	13,300
Armement . . . . .	115,000	15,000	130,000
Artillerie . . . . .	60,000	"	60,000

Prix total d'une corvette. . . . fr. 378,300

Ce bâtiment doit rester trois ans en chantier :

On construit en 1838,  $\frac{1}{3}$  de la coque." 1839,  $\frac{1}{3}$  de la coque,  $\frac{1}{3}$  de l'armement." 1840,  $\frac{1}{3}$  de la coque,  $\frac{2}{3}$  de l'armement.La coque coûte fr. 175,000 ;  $\frac{1}{3}$  pour 1838, soit. . . . . 60,000 00

Longueur. . . . .	38 <sup>m</sup> ,95
Largeur . . . . .	9 <sup>m</sup> ,90
Creux . . . . .	5 <sup>m</sup> ,15
Hauteur de batterie . . . . .	1 <sup>m</sup> ,80
Tirant d'eau moyen chargé . . . . .	4 <sup>m</sup> ,23

A reporter . . . . . fr. 150,000 00

Report . . . . . fr. 150,000 00

*Devis d'un brick de 20 pièces.*

18 caronades de 24 liv. et 2 canons de 6 liv

	Matières.	Main d'œuvre.	
Coque . . . . .	120,000	39,000	fr. 159,000
Mâture . . . . .	9,000	1,200	10,200
Armement. . . . .	100,000	11,000	111,000
Artillerie . . . . .	50,000	»	50,000
Prix total du brick . . . . . fr.			330,200

Ce bâtiment doit rester trois ans en chantier :

On construit en 1838,  $\frac{1}{3}$  de la coque.» 1839,  $\frac{1}{3}$  de la coque,  $\frac{2}{3}$  de l'armement.» 1840,  $\frac{2}{3}$  de la coque,  $\frac{1}{3}$  de l'armement.La coque coûte 159,000 ;  $\frac{1}{3}$  pour 1838, soit . . . . . 53,000 00

Longueur. . . . .	34 <sup>m</sup> ,15
Largeur . . . . .	9 <sup>m</sup> ,20
Creux . . . . .	4 <sup>m</sup> ,60
Hauteur de batterie . . . . .	1 <sup>m</sup> ,48
Tirant d'eau moyen chargé. . . . .	4 <sup>m</sup> ,07

*Devis d'un brick de 18 pièces.*

16 caronades de 24 liv. et 2 canons de 6 liv.

	Matières.	Main d'œuvre.	
Coque . . . . .	116,000	29,000	fr. 145,000
Mâture . . . . .	8,200	800	9,000
Armement. . . . .	95,508	10,500	106,000
Artillerie . . . . .	44,200	»	44,200
Prix total du brick . . . . . fr.			304,200

Ce bâtiment doit rester deux ans en chantier :

On construit en 1838,  $\frac{2}{3}$  de la coque,  $\frac{1}{3}$  de l'armement.» 1839,  $\frac{1}{3}$  de la coque,  $\frac{2}{3}$  de l'armement.La coque coûte fr. 145,000 ;  $\frac{2}{3}$  pour 1838 . . . . . 96,000 00L'armement, mâture et artillerie coûte 159,200 ;  $\frac{1}{3}$  pour 1838, soit. . . . . 51,000 00

Total du crédit demandé pour 1838 . . . . . fr. 250,000 00

Longueur. . . . .	33 <sup>m</sup> ,75
Largeur . . . . .	8 <sup>m</sup> ,45
Creux . . . . .	4 <sup>m</sup> ,78
Hauteur de batterie . . . . .	1 <sup>m</sup> ,40
Tirant d'eau . . . . .	4 <sup>m</sup> ,00

## RÉCAPITULATION DES TRAVAUX PROPOSÉS POUR L'ANNÉE 1838.

Établissement de trois cales et avant-cales . . . . .	fr. 90,000
Construction d'un tiers de la coque d'une corvette de 24 . . . . .	60,000
Id. d'un tiers de la coque d'un brick de 20 . . . . .	53,000
Id. de deux tiers de la coque d'un brick léger de 18 . . . . .	96,000
Un tiers armement, mâture et artillerie de ce brick . . . . .	51,000
Crédit demandé . . . . .	250,000

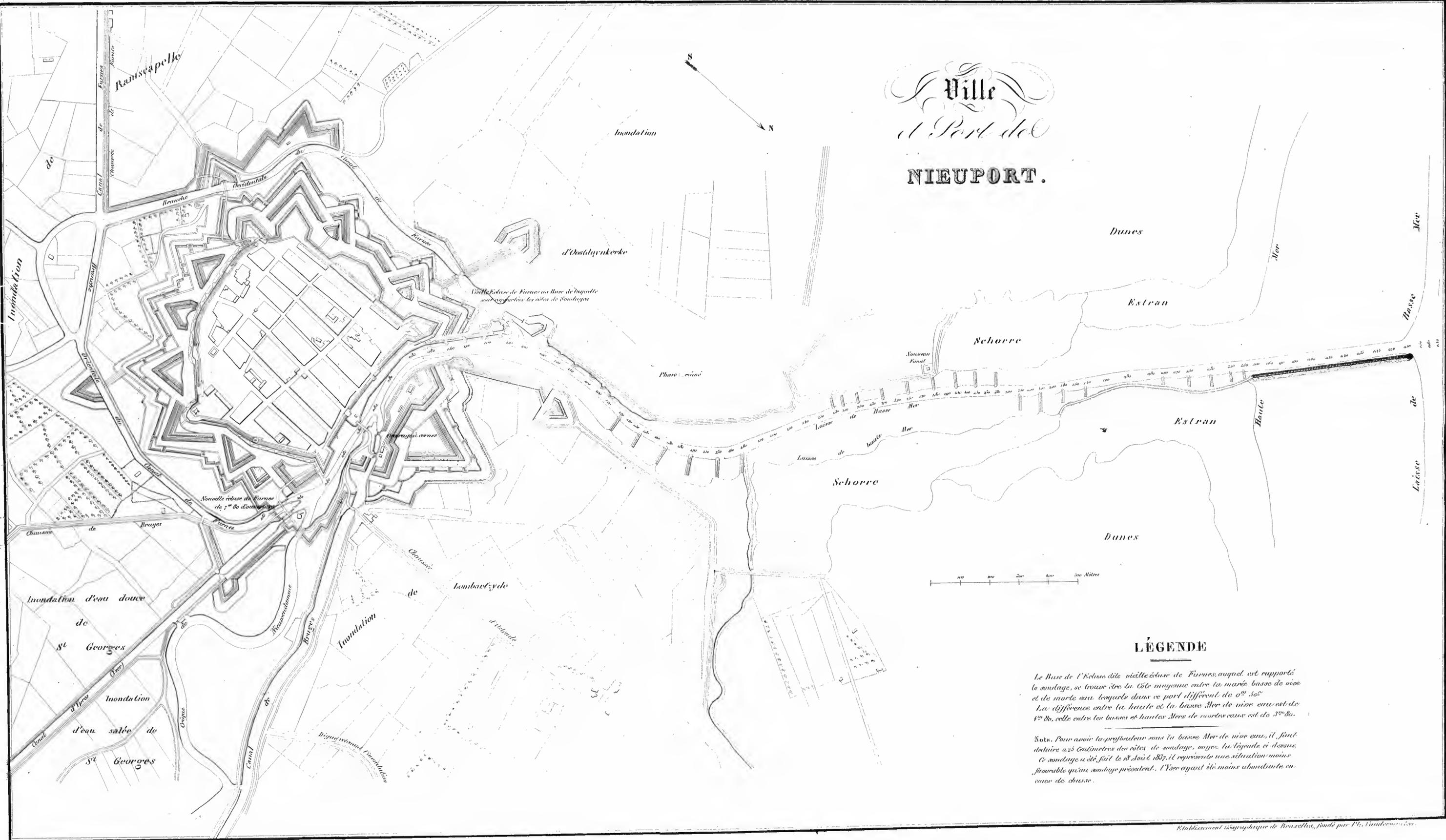
Approuvé pour être joint au rapport du 14 octobre 1837.

Signé, TEICHMAN.

*Plan  
de la ville et de ses environs*

**D'OSTENDE.**





Ville  
et Port de  
**NIEUPOORT.**

Dunes

Estran

Schorre

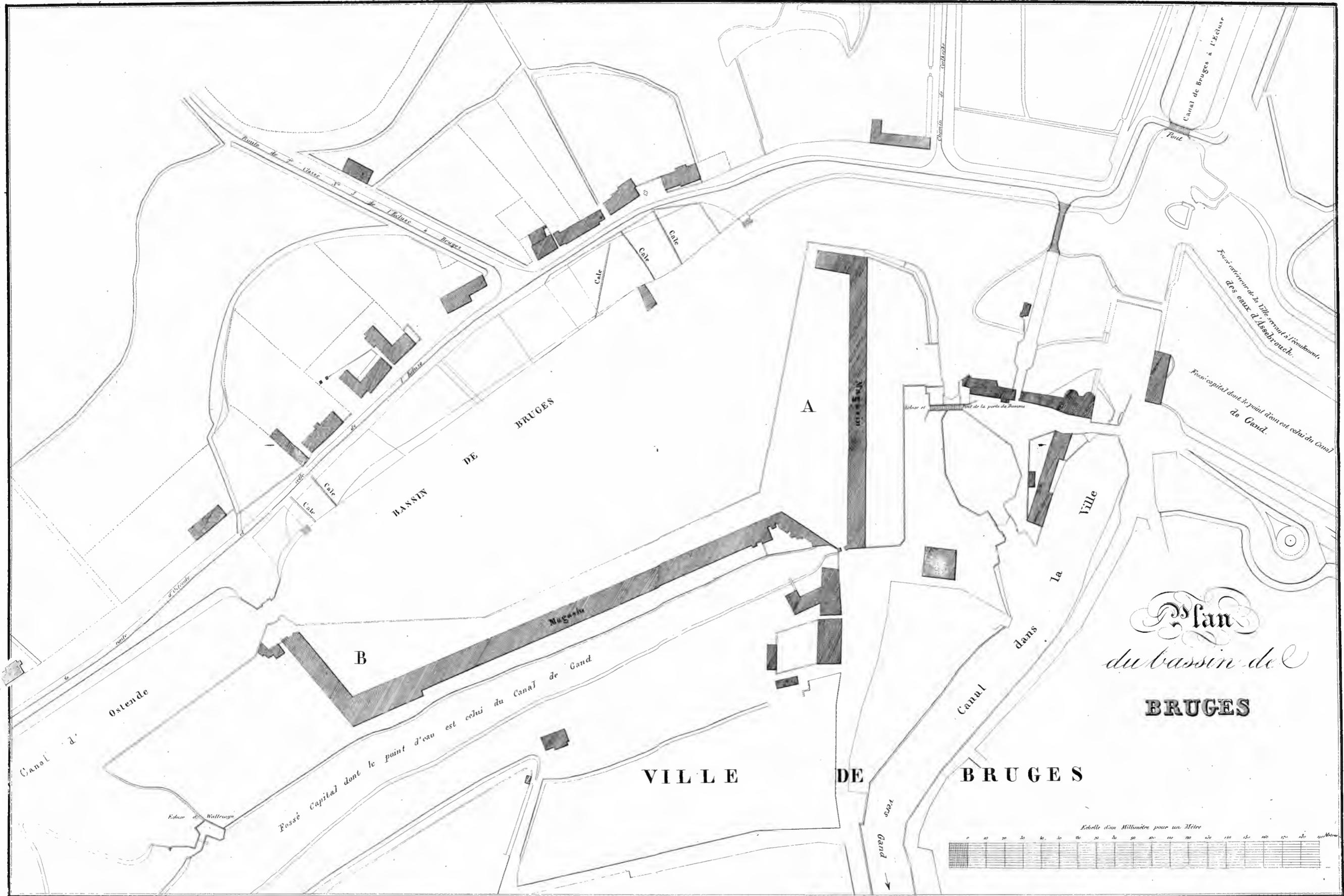
Estran

Dunes

**LÉGENDE**

Le Buis de l'Écluse dite vieille écluse de Fumes, auquel est rapporté le sondage, se trouve sur la côte moyenne entre la marée basse de vive et de morte eau, lesquels dans ce port diffèrent de 0<sup>m</sup> 50<sup>c</sup>.  
La différence entre la haute et la basse Mer de vive eau est de 1<sup>m</sup> 80, celle entre les basses et hautes Mers de mortes eaux est de 3<sup>m</sup> 80.

Note. Pour avoir la profondeur sous la basse Mer de vive eau, il faut déduire 0.25 Centimètres des cotes de sondage, voyez la légende ci-dessus. Ce sondage a été fait le 18 Août 1837, il représente une situation moins favorable qu'au sondage présent, l'Yser ayant été moins abondante en eau de crasse.



Plan  
du bassin de  
**BRUGES**



Etablissement géographique de Bruxelles.