

---

## Chambre des Représentants.

---

SÉANCE DU 10 MARS 1843.

---

EXPLOITATION DE LA *BRITISH QUEEN*.

---

COMPTE-RENDU.

---

DEMANDES DE CRÉDITS.

---

MESSIEURS ,

Le compte-rendu de l'exécution de la loi du 29 juin 1840, relative à la navigation à vapeur, présenté à la Chambre des Représentants dans sa séance du 5 décembre 1841, vous a fait connaître les circonstances qui ont précédé et accompagné l'achat du bâtiment la *British Queen*, et vous a exposé les mesures prises pour commencer le service de cette navigation au printemps de l'année 1842.

Vous avez vu notamment que le Gouvernement avait conclu, le 26 novembre 1841, une convention avec MM. Cateaux-Wattel et Le Jeune, et qu'il s'était assuré, par cet acte, la surveillance et une large intervention dans tout ce qui se rapportait à la mise en œuvre de l'entreprise. La mission des administrateurs était bornée à la direction du service.

Un comité de cinq membres fut chargé spécialement de veiller à la gestion.

Je crois convenable, Messieurs, de vous communiquer, sub litt. *A*, le texte de la convention du 26 novembre 1841, et de joindre à cet acte, sub litt. *B*, l'arrêté de nomination du conseil de surveillance.

Ces mesures préliminaires avaient achevé de constituer l'organisation de l'entreprise. A partir de ce moment prennent place les faits qu'il est nécessaire de connaître, afin de juger avec discernement la marche et le résultat de l'exploitation de la *British Queen*. Je vais les retracer en suivant l'ordre chronologique

et en n'écartant de cet exposé que les incidents sans liaison directe avec le fonds du sujet, ou d'un intérêt tout à fait secondaire.

§ 1<sup>er</sup>.

*Mesures prises pendant l'hivernage. — Travaux du conseil général. — La direction de l'exploitation de la British Queen passe dans les attributions du Département des Affaires Étrangères.*

Le conseil général formé, aux termes de la convention, des membres composant le comité de surveillance et de MM. les administrateurs, fut installé le 29 novembre 1841, et s'occupa immédiatement de réduire les dépenses d'hivernage à ce qui était strictement nécessaire pour maintenir le navire et les machines dans un bon état de conservation. Cependant, il n'était pas possible de se priver du concours des personnes avec lesquelles des engagements avaient été pris en Angleterre, et dont la prudence commandait d'ailleurs de ne pas se séparer, lorsque les premières opérations de l'exploitation restaient à effectuer.

Avant d'arrêter ces réductions, quelques membres du comité de surveillance reçurent la mission de se consulter avec le capitaine Keane, qui avait signé un engagement pour un voyage, ainsi que l'ingénieur mécanicien et le maître d'hôtel. Après une discussion minutieuse, le personnel destiné à rester à bord du navire pendant l'hivernage, fut fixé tel qu'il se trouve indiqué sur le tableau formant l'annexe litt. C. Pour diminuer autant que possible les dépenses d'entretien, on arrêta, de plus, que la *British Queen* recevrait un officier de la marine de l'État, avec un détachement composé d'un sous-officier et de vingt-cinq hommes appartenant au même corps.

Le conseil général s'occupa ensuite d'un règlement pour la comptabilité du navire. Ce règlement provisoire fut approuvé le 1<sup>er</sup> décembre 1841, par le Ministre de l'Intérieur. Il est joint au rapport sub litt. D.

Le Ministre avait décidé que l'on se servirait uniquement de charbons belges pour les besoins de la *British Queen*. Des expériences répétées furent faites, tant à bord de ce bâtiment qu'à bord d'un des paquebots belges desservant la ligne d'Anvers à Londres, pour constater les propriétés de cette qualité de combustible. Ces épreuves procurèrent la certitude que plusieurs espèces de charbons du pays convenaient spécialement à la navigation à la vapeur. Les voyages de la *British Queen* ont démontré, à l'évidence, le peu de fondement d'un préjugé accrédité depuis longtemps, et qui tendait à faire considérer les produits de nos houillères comme ne pouvant être employés à la navigation maritime.

Le succès de l'entreprise était fondé en grande partie sur la publicité qu'elle recevrait. Il a toujours été compris que la *British Queen* ne devait pas effectuer seulement le transport des passagers et des marchandises belges, et que l'étranger était appelé à concourir pour une forte part aux avantages et aux frais de l'exploitation. Le conseil général ne perdit pas de temps pour nommer un courtier pour le navire et des agents à New-York, à Londres, à Paris et dans les principales localités de France et d'Allemagne (1).

---

(1) Une difficulté survenue entre le Gouvernement et M. Gateaux-Wattel au sujet de la nomination d'un des correspondants, amena la démission de cet administrateur.

Le secrétaire du conseil avait été désigné par une décision antérieure, voir les annexes sub litt. *E*, nos 1, 2, 3 et 4.

Des instructions furent envoyées aux consuls de Belgique résidant dans les villes les plus importantes de tous les pays de l'Europe, afin de porter à la connaissance du public le nouveau moyen de relations que le Gouvernement belge avait créé avec les États-Unis; les journaux de la plupart de ces pays reproduisirent dans leurs colonnes le programme arrêté par le conseil général et approuvé par le Gouvernement; ce programme, qui contenait les conditions du voyage et les dates des départs pendant toute l'année 1842, fut affiché dans les bourses de commerce, déposé dans les cercles et les lieux de réunion, et reçut, en un mot, toute la publicité désirable.

Afin de stimuler le zèle des agents consulaires, on leur alloua une remise de 4 p. % sur le montant du prix de passage des voyageurs et du fret des marchandises dont l'embarquement à bord de la *British Queen* aurait lieu par leurs soins.

On sait que les expéditeurs sont loin d'être indifférents aux formalités qui accompagnent le transit ou la sortie des marchandises. Afin de rassurer les personnes qui auraient pu s'exagérer la sévérité de notre administration des douanes, le commerce fut prévenu que les objets introduits en Belgique pour être expédiés par la *British Queen*, seraient admis au transit sans être visités et sans que les colis fussent ouverts; le Gouvernement devait se borner à les faire plomber et convoier s'il le jugeait convenable.

Ces mesures furent régularisées et complétées par la loi du 18 juin 1842 et l'arrêté royal du 20 août suivant.

Il avait été arrêté, comme je l'ai rappelé plus haut, que l'on brûlerait des charbons belges exclusivement à bord de la *British Queen*.

Pour réaliser cette idée dans son ensemble, il fallait que ces moyens de combustion se trouvassent préparés à New-York pour les voyages de retour du *steamer*. Cinq navires belges jaugeant ensemble 1340 tonneaux furent affrétés, à cet effet, le 7 mars, par le conseil général; quatre de ces navires partirent d'Anvers; le cinquième mit à la voile d'Ostende.

Dans le but d'attirer vers la Belgique le transit des marchandises étrangères, et notamment celui de l'Allemagne et de la Suisse, le Gouvernement jugea convenable d'établir un service régulier de navires à voiles vers New-York, à l'aide du fret que l'on payait pour transporter les charbons belges en Amérique. Ce service de navigation à voiles ne devait pas faire concurrence à la *British Queen*.

Ce *steamer* ne possède qu'un emplacement peu spacieux pour le chargement des marchandises, et les marchandises elles-mêmes doivent être d'une grande valeur pour supporter le prix du frêt du navire. Il en était de même pour le retour d'Amérique. La *British Queen* ne pouvait charger que des marchandises légères; le transport de la potasse et d'autres produits pondéreux que les navires à voiles peuvent charger en Amérique, lui était en quelque sorte interdit.

Le Gouvernement, à l'aide d'un fret fixé à 25 francs par tonneau de charbon transporté à New-York, organisait un service à voiles sans autre subside et sans frais considérables pour le trésor.

En même temps que le conseil général faisait un appel aux armateurs pour le transport des charbons destinés au voyage de retour du *steamer*, un empla-

vement fut pris en location à Anvers, et un autre à New-York, pour y établir un dépôt de ce mineral, et M. Mali, consul de Belgique à New-York et agent du service de navigation, reçut l'ordre de retenir également dans cette ville, moyennant une somme fixée par voyage, un quai de débarquement convenable pour la *British Queen*, comme cela a lieu communément pour les bateaux à vapeur transatlantiques.

Afin de n'omettre aucune circonstance, je crois devoir faire mention ici qu'une demande fut adressée au Gouvernement, dans le commencement du mois de mars, pour obtenir l'admission d'un certain nombre d'émigrants à bord de la *British Queen*. Cette demande ne put être prise en considération, par suite de l'état des emménagements; des raisons d'un ordre différent, et que vous apprécierez, n'auraient pas permis d'ailleurs de l'accueillir.

On comprend que le Gouvernement ne pouvait se trouver vis-à-vis des passagers dans la même position qu'une société particulière; en suivant les voies ordinaires on s'exposait à des abus de plus d'une espèce qu'il était essentiel de prévenir. Il fut décidé par le conseil général, sur la proposition de M. l'administrateur Lejeune, qu'un contrat serait fait avec l'intendant en chef Cox, par lequel celui-ci se chargeait, moyennant les conditions fixées, de la nourriture des passagers et du personnel anglais.

Aux avantages que j'ai indiqués, cette mesure joignait le mérite de simplifier de beaucoup la comptabilité. Une copie du contrat se trouve parmi les pièces annexées, sub Litt. F.

Un des membres du conseil fut délégué pour faire un inventaire général de tout ce qui se trouvait à bord de la *British Queen*, d'après le modèle en usage pour les navires de l'État. Cet inventaire fut dressé dans les premiers jours du mois d'avril; il comprenait la nomenclature exacte des voiles, du gréement, des machines, et l'état détaillé de l'ameublement, des objets de lingerie, de la vaisselle et des approvisionnements du bord.

Y avait-il lieu de faire assurer le navire contre les risques de mer?

La question fut examinée par le conseil général qui, prenant en considération que les assurances seraient très-difficiles à obtenir et que, dans tous les cas, elles seraient fort onéreuses pour le trésor, se prononça pour la négative; le Gouvernement adopta cet avis.

Jusqu'à ce moment tout ce qui concernait la direction et le service de la *British Queen* avait été considéré comme étant du ressort du Département de l'Intérieur, mais il ne pouvait plus en être de même depuis que l'équipage avait été formé, en partie, d'officiers et de matelots appartenant à la marine de l'État, et que le conseil général, d'accord avec le Gouvernement, avait pris la résolution de remplacer successivement ce qui restait du personnel anglais par des belges, non moins pour diminuer les charges de l'exploitation, que dans le but de donner un caractère tout à fait national à l'entreprise.

Il fut arrêté, en conséquence, que la *British Queen*, et tout ce qui y était relatif, passerait dans les attributions de l'administration de la Marine, dont les agents étaient naturellement appelés, par leur spécialité, à entretenir des relations journalières avec M. l'administrateur du service.

Ce changement, qui n'enlevait pas, d'ailleurs, à l'entreprise sa partie purement commerciale, a eu lieu le 10 avril et fut réglé par arrêté royal.

Quelques légères modifications au système de comptabilité suivi jusqu'à cette

époque, furent reconnues nécessaires par le conseil général; les magasins de l'État devaient fournir dorénavant les objets de matériel qui étaient nécessaires pour la *British Queen*, et leur emploi fut justifié d'après le mode adopté pour la marine royale. Le règlement de comptabilité auquel fut soumise la direction du service se trouve annexé au rapport, sub. litt. *G*.

La *British Queen* était sortie du bassin le 28 mars, et avait pris station devant la ville.

## § 2.

*Dernières mesures prises avant le départ de la British Queen. — Départ d'Anvers. — Arrivée à New-York. — Retour à Anvers. — Résultats du premier voyage.*

M. le capitaine-lieutenant Eyckholt, auquel le Gouvernement avait l'intention de confier, par la suite, le commandement du navire, fut désigné pour accompagner la *British Queen*, à son premier voyage, en qualité de commissaire du Gouvernement.

Une copie des instructions que reçut le capitaine-lieutenant Eyckholt, est communiquée à la Chambre, annexe litt. *H*.

Deux jeunes officiers de la marine de l'État et un officier d'administration furent placés à bord, sous les ordres du capitaine Keane. Déjà antérieurement un officier de santé avait reçu la même destination.

En conformité de l'art. 225 du Code de commerce, deux experts nommés par le tribunal de commerce d'Anvers procédèrent à la visite du navire; leur rapport, ainsi que celui du constructeur Lecarpentier, se trouve parmi les pièces jointes, annexe litt. *I*, nos 1 et 2.

Afin de ne laisser échapper aucun moyen d'augmenter les chances de succès de l'entreprise, le Gouvernement s'adressa au cabinet de Londres pour obtenir que la *British Queen* fût traitée dans les ports anglais à l'égal des navires appartenant à la marine royale belge, et jouît, à ce titre, entre autres avantages, de la libération des droits de port, etc. Cet avantage ne put être obtenu.

La *British Queen* partit d'Anvers le 4 mai 1842, et toucha le lendemain à Southampton pour prendre les passagers qui s'y étaient rendus du Havre, et ceux de l'Angleterre; le nombre total des passagers était de 46; le fret des marchandises embarquées s'élevait à fr. 6331 78 c<sup>s</sup>.

A sa sortie de Cowes, le 8 mai, le navire essuya une tempête violente qui dura plusieurs jours; il arriva cependant le 26 mai à New-York, sans autres avaries que le bris d'une vergue et de quelques planches des tambours des roues.

La *British Queen* repartit de New-York le 7 juin, arriva à Cowes le 23 à 5 heures du matin, et à Anvers le lendemain 24. Trente-deux passagers avaient pris place sur le navire, et le fret des marchandises chargées à bord, à la destination d'Anvers, était de fr. 3790 82 c<sup>s</sup>.

Le rapport que M. le capitaine-lieutenant Eyckholt adressa à la suite du premier voyage, forme l'annexe litt. *J*.

Les pertes occasionnées par ce voyage s'élevaient à environ 100,000 francs, en tenant compte du montant de la solde et de la nourriture de l'équipage anglais depuis le 28 mars, époque de la sortie du navire du bassin d'Anvers.

## § 3.

*Remplacement du personnel anglais par un personnel belge. — Deuxième voyage d'Anvers à New-York. — Retour — Résultats du deuxième voyage. — Troisième voyage et retour.*

J'ai déjà indiqué les diverses raisons qui avaient engagé le Gouvernement à adopter le principe du remplacement successif du personnel anglais par un personnel belge. Dans le procès-verbal n° 15, annexé à ce rapport, l'on a fait entrer plus spécialement les considérations qui décidèrent l'administration à se priver des services du capitaine Keane, et des officiers et sous-officiers placés sous ses ordres.

Cette mesure, que certains incidents survenus durant le premier trajet avaient fait juger opportune, et qu'il aurait été, du reste, difficile de remettre sans laisser s'accréditer des doutes sur l'aptitude des officiers et des marins belges pour ce genre de service, fut réalisée avant le second départ du navire. La suite a nettement établi que le Gouvernement ne s'était pas trompé quant au fond de sa résolution, et aussi que l'application n'en avait pas été prématurée. La marine de l'État a complètement justifié la confiance que le Gouvernement avait placée en elle.

La *British Queen*, qui avait levé l'ancre le 7 juillet, partit de Cowes le 10 au soir et arriva le 27 à New-York, ayant accompli le trajet en 17 jours. Le nombre des passagers s'élevait à 33, et le prix du fret était de fr. 8085 21 c<sup>s</sup>; la traversée avait eu lieu sans la moindre avarie.

La *British Queen* partit de New-York le 7 août au soir, toucha à Cowes le 22, et jeta l'ancre devant Anvers, dans la journée du 24. Le trajet avait duré quinze jours du point de départ à Cowes, et s'était accompli sans aucun accident.

La *British Queen* amenait en Europe trente quatre passagers, et le prix du fret de retour montait à fr. 2996 27 c<sup>s</sup> seulement.

L'élévation du chiffre des dépenses des deux premiers voyages ne devait pas faire augurer favorablement des résultats du troisième. On se demanda s'il n'était pas préférable de le suspendre. Le conseil général émit l'avis formel qu'il croyait nécessaire d'entreprendre la troisième traversée, pour laquelle tous les approvisionnements étaient faits, bien qu'il ne se dissimulât point que le subside alloué par le Gouvernement ne suffirait peut-être pas pour ce nouveau voyage. Les motifs qui guidèrent le conseil dans sa délibération à ce sujet, sont développés dans le procès-verbal n° 16. De son côté, le Gouvernement envisageant les pertes auxquelles donneraient lieu la vente des charbons qui avaient été transportés en Amérique, et le licenciement avant le terme de leur contrat, des mécaniciens anglais qui, dans ce cas, auraient eu droit à un dédit considérable, résolut de tenter une troisième épreuve à laquelle on n'aurait pu renoncer, du reste, sans manquer aux engagements qui avaient été pris dans le programme de l'entreprise, et qui avaient reçu une publicité telle que la dignité du pays était intéressée à ce qu'ils fussent strictement observés. D'ailleurs, des marchandises étaient arrivées ou en route pour être embarquées à bord de la *British Queen*, et l'on pouvait raisonnablement fonder quelque espoir sur les résultats

de la troisième traversée qui devait avoir lieu au mois de septembre, moment le plus favorable de l'année pour les voyages transatlantiques.

La *British Queen* partit donc d'Anvers le 7 septembre et arriva à Cowes le 9 au soir, après avoir supporté une tempête très-violente qui, ayant diminué considérablement l'approvisionnement ordinaire de charbon, nécessita à Cowes, l'achat de 70 tonneaux de ce combustible. La *British Queen* quitta ce port le 11, avec 62 passagers; il avait été réalisé un fret de fr. 7298 19.

Le terrible ouragan du 19 septembre, qui occasionna tant de sinistres sur les côtes de l'Amérique du Sud, dans le golfe du Mexique et aux Antilles, fut affronté avec bonheur par la *British Queen*, qui lutta énergiquement contre les éléments et arriva le 28 septembre à New-York, après avoir éprouvé quelques avaries qui ne tardèrent pas à être réparées. Le navire resta à New-York, jusqu'au 7 octobre et se mit en route avec douze passagers et un fret de fr. 3725 26 c<sup>s</sup>.

Le séjour de la *British Queen* en Amérique fut marqué cette fois par un incident qu'il est convenable de ne pas omettre, quoiqu'il ne présente plus actuellement qu'un intérêt historique.

L'administration de la douane à New-York avait soumis le navire, sans que rien eût pu faire prévoir cette mesure, à un droit extraordinaire de un dollar par tonneau, soit 2006 dollars pour la jauge entière du bâtiment; la cargaison avait été frappée aussi d'une surcharge de 10 p. % sur les droits de douane déjà extraordinairement élevés. On sait que le Gouvernement du Roi crut devoir recourir, à cette occasion, à des mesures extraordinaires qui furent révoquées lorsqu'on eut acquis la certitude que le montant des droits perçus indûment à New-York avait été remboursé.

Pendant la traversée de retour, le navire fut exposé à de violentes tempêtes de l'Est qui le tourmentèrent pendant treize jours. La *British Queen* n'ayant plus suffisamment de charbons pour continuer son voyage, fut obligée de relâcher à Fayal (îles Açores), pour y prendre de la houille et se mettre en sûreté contre les avaries qu'elle aurait probablement essuyées en restant en mer. Après une relâche de cinq jours, le *steamer* quitta Fayal, où il avait pris 100 tonneaux de charbon, et arriva à Cowes le 2 novembre et à Anvers le surlendemain.

Les pertes essuyées par l'exploitation de la *British Queen*, à la suite des trois voyages, s'élèvent à fr. 318,508 12 c<sup>s</sup>, ainsi qu'il est établi par le compte général des recettes et des dépenses, annexe litt. L. Ce serait donc à 91,000 francs environ que monterait le crédit supplémentaire que le Gouvernement se voit forcé de demander à la Législature, pour solder les créances qui restent à la charge du service de navigation transatlantique à la vapeur. Toutefois, comme il reste en dépôt à New-York 724 tonneaux de charbons qui, d'après les ordres du Gouvernement, doivent être vendus dans un bref délai, on recevra de ce chef une restitution notable, que l'on croit pouvoir évaluer, à raison de 30 francs par tonneau, à 22,000 francs environ, de sorte que le crédit supplémentaire pour 1842, se réduira à une somme effective d'environ 69,000 francs.

J'ai l'honneur de soumettre, par ordre du Roi, aux délibérations de la Chambre, un projet de loi qui donne au Gouvernement le moyen de rétablir l'équilibre entre les dépenses et les recettes

*Mesures prises pour l'hivernage. — Dispositions ultérieures relativement à la British Queen.*

Dès que le navire fut de retour à Anvers, tous les domestiques belges ou anglais furent congédiés, ainsi que la majeure partie des chauffeurs; l'entrée de la *British Queen* dans le bassin permit, peu de temps après, de renvoyer tout le personnel préposé au service de la machine, à l'exception d'un mécanicien et de quatre aides (1). Il n'est pas difficile de comprendre qu'un appareil aussi considérable que celui du *steamer*, doit être l'objet d'une surveillance incessante et demande des soins continuels d'entretien.

Un officier d'administration de la marine remplaça l'intendant anglais, et trois domestiques furent mis sous ses ordres pour veiller à la conservation et à la propreté de l'ameublement, des objets de lingerie et de la vaisselle.

La plus grande partie des matelots qui formaient l'équipage de la *British Queen*, fut répartie sur les bâtiments de l'État, et il ne resta à bord de ce navire que le personnel nécessaire à sa garde et aux services dont il vient d'être parlé.

Avant de commencer une année nouvelle d'exploitation, le Gouvernement a voulu se rendre un compte exact des résultats de la première épreuve. Ces résultats étaient-ils encourageants pour l'avenir? La conséquence que l'on pouvait en tirer s'appliquait-elle à l'entreprise en elle-même, et était-elle assez concluante pour décider souverainement du sort de la navigation à la vapeur entre la Belgique et l'Amérique du Nord? Si la solution de ces questions n'était pas favorable, quelle destination fallait-il donner à la *British Queen* pour un temps déterminé, ou définitivement?

Le Gouvernement appela le conseil général à se prononcer à l'égard de ces différents points. Celui-ci manifesta l'opinion que le service de navigation dont la *British Queen* était l'agent, n'avait point réalisé en 1842, des avantages en rapport avec les sacrifices que le trésor s'était imposés à l'avance, et qui lui seraient demandés encore. Le conseil, considérant que les causes qui avait amené le déficit en 1842, se reproduiraient selon toute apparence, avec la même influence nuisible en 1843, émit, de plus, l'avis que le service devait être suspendu durant toute l'année actuelle (voir le procès-verbal n° 19).

Le Gouvernement ne peut s'empêcher de partager la manière de voir du conseil général, quant aux résultats des trois voyages faits par la *British Queen*, en 1842; il adopte également la proposition d'interrompre, au moins provisoirement, le service de la *British Queen*. Cette décision n'engage aucunement l'avenir; elle laisse le Gouvernement libre de rendre plus tard, s'il y a lieu, ce navire à sa première destination, et lui permet aussi de l'utiliser d'une autre manière.

Les causes qui ont paralysé les premiers efforts tentés par le Gouvernement pour associer la Belgique aux avantages que semblait promettre la communica-

---

(1) Ces agents étrangers ont été, depuis le 1<sup>er</sup> février, remplacés par des Belges.

tion par la vapeur, entre l'ancien et le nouveau monde, peuvent être rapportées à deux principales :

1<sup>o</sup> La réaction qui se manifeste contre cette navigation depuis les sinistres récents qui sont venus la frapper coup sur coup; la nouveauté de l'entreprise de la *British Queen*, les attaques dont elle a été l'objet, dès le commencement, et qui ont emprunté leur principale force à des moyens dont l'effet n'a été que trop réel;

2<sup>o</sup> La situation commerciale et financière de l'Amérique du Nord, l'état particulier des rapports de la Belgique avec ce pays.

Par un concours malheureux de circonstances, la fin de l'année 1841 et l'année 1842 furent signalées par des sinistres dont la coïncidence et la gravité attirèrent une défaveur générale sur la navigation transatlantique à la vapeur. Sans parler du navire le *Président*, il suffira de citer l'*Isis* et le *Solway*, et les catastrophes qui éclatèrent surtout en Amérique, pour expliquer la réaction qui se forma dans les esprits contre ce mode de communication lointaine.

Toutefois l'on doit se garder de croire que la *British Queen* subit seule, et même de la manière la plus marquée, les conséquences de la défiance publique. Le steamer le *Great Western*, qui avait effectué, sans avaries, plus de quarante traversées, et qui, peu de temps auparavant, ne pouvait suffire au nombre des voyageurs, fut délaissé à un tel point en 1842, que la société qui a créé ce service se trouva contrainte de provoquer une liquidation générale à la fin de l'année. Ces faits étaient déjà de notoriété publique assez longtemps avant que les détails fussent connus avec certitude, et le bruit était même généralement accrédité en Angleterre, au mois d'août dernier, que le *Great Western* n'accomplirait par les voyages qui étaient annoncés pour l'arrière saison.

Des deux compagnies qui ont entrepris le transport des dépêches par bateaux à vapeur entre l'Angleterre et les Indes occidentales, l'une reçoit du Gouvernement Britannique un subside 80,000 *l. st.* (fr. 2,000,000), et l'autre 240,000 *l. st.* (fr. 6,000,000), et cependant, malgré ces allocations énormes, leur capital est aujourd'hui fortement entamé. Je pourrais multiplier ces exemples, si des considérations que la Chambre voudra bien apprécier ne me commandaient une certaine réserve à cet égard.

Cet état de choses ne peut être attribué uniquement, il est vrai, à la réaction que des désastres réitérés provoquèrent contre la navigation transatlantique à la vapeur, mais ces événements ont exercé une influence incontestable et, en quelque sorte, déterminante; quant aux autres raisons qui ont produit la situation fâcheuse de la plupart des compagnies anglaises, elles sont loin d'être étrangères à l'entreprise de la *British Queen*, comme j'aurai l'honneur de le faire voir dans la suite de ce rapport.

Le service de navigation à la vapeur entre Anvers et New-York ne pouvait échapper, de plus, aux difficultés qui s'opposent d'abord au succès de tout établissement nouveau. Ces entraves étaient d'autant plus grandes, que la tentative était plus importante et moins prévue.

Malgré les mesures prises par le Gouvernement pour porter, sans retard, à la connaissance de toute l'Europe la voie nouvelle que la Belgique avait ouverte aux relations avec l'Amérique, malgré les améliorations introduites dans le régime du transit, et qui plaçaient le Gouvernement belge, sous ce rapport, à la tête du mouvement général, les voyageurs et le commerce devaient avoir le

temps de s'habituer à ce mode de transport et à cette route qu'ils n'avaient pas suivie jusqu'alors, au moins dans le même but. Sans attribuer une portée exagérée aux critiques dont la construction de la *British Queen* a été l'objet, et qui se sont manifestées avec peu de réserve, on doit reconnaître, en outre, que les inquiétudes fomentées à ce sujet, n'ont pas été sans influence sur la tiédeur que le public a montrée relativement à cet entreprise. Heureusement l'expérience a donné tort à ces scrupules; trois voyages accomplis avec rapidité et sans avaries très-considérables, malgré des temps contraires, et principalement, la dernière traversée qui s'est faite sans encombre au milieu d'une suite de tempêtes, dont tant d'autres navires ont ressenti les tristes effets, ne permettent plus de révoquer en doute la solidité de construction de la *British Queen*, et son aptitude aux voyages transatlantiques.

L'année dernière a été marquée par une crise aux États-Unis, qui a été particulièrement sensible pour le commerce étranger et pour la navigation, qui est l'intermédiaire de ce commerce. Le Gouvernement de ce pays a demandé aux droits de douane, un remède contre le déficit du trésor de l'Union. Les droits d'entrée qui, d'après les lois du 2 mars 1833 et du 11 septembre 1841, s'élevaient à une moyenne de 23 p. %, ont été portés à 30, à 40 et à 50 p. %. Cette modification profonde, jointe à l'encombrement qui existait sur le marché des États-Unis, devait nécessairement ralentir les importations des produits d'Europe, dont la vente n'a été jamais aussi difficile et aussi défavorable.

Il résulte de documents officiels qui ont été publiés à Washington que, pendant le dernier trimestre de 1842, les importations dans les ports de l'Union, ont diminué de cent millions de francs, c'est-à-dire de 55 p. %, comparative-ment un trimestres de l'année précédente.

En 1841, l'Angleterre avait expédié aux États-Unis pour 220,068 livres sterling de coton filé; en 1842, les exportations de ce produit ne se sont élevées qu'à L. 45,160; une réduction proportionnelle se fait remarquer dans tous les autres échanges, et il est constaté par des renseignements sur l'exactitude desquels j'ai lieu de compter que, comparée à l'année précédente, l'année 1842 présente, en ce qui concerne le commerce de la Grande-Bretagne avec les États-Unis, une décroissance qui est en général de plus de moitié, souvent de deux tiers et quelquefois de trois quarts.

Les transactions entre la Belgique et l'Amérique du Nord se sont ressenties de cette crise, et le transit des produits de l'Allemagne, de la Suisse et de la France a dû nécessairement en être affecté. Le fret a été moindre par conséquent, et un nombre moins grand de passagers a été appelé par les affaires en Amérique.

Pour faire apprécier le tort que cet état de choses a dû causer à l'entreprise de la *British Queen*, il suffira de dire que tel bâtiment, appartenant à la navigation régulière à la vapeur ou à voiles, entre l'Angleterre et les États-Unis, qui, en 1841, pouvait compter sur une cargaison qui lui rapportait 800 et même 900 L., ne parvenait pas toujours sans peine, en 1842, à réaliser L. 100 à 150 par voyage (voir l'annexe litt. R).

L'absence d'un arrangement régulier de commerce entre la Belgique et l'union américaine a été également nuisible. Nous n'avions d'autre garantie contre l'application de la surtaxe des droits de douane, qu'un simple acte du président qui pouvait être révoqué d'un moment à l'autre, et qui, comme on le sait, n'a

pas été respecté ou a été inexactement interprété lors du troisième voyage de la *British Queen*. L'administration a été sollicitée plus d'une fois par les expéditeurs étrangers, de prendre sur elle tous les risques qui se présentaient à cet égard; mais elle ne pouvait assumer une telle responsabilité, comme la suite l'a fait voir, et l'entreprise a été privée ainsi du bénéfice du transport d'une certaine quantité de marchandises françaises, qui ont dû être embarquées au Havre, faute des garanties demandées (*voir annexe litt. S*).

Quoi qu'il en soit et quel que soit l'avenir réservé, en Belgique, au système de navigation transatlantique à la vapeur, l'épreuve faite l'année dernière n'aura pas été totalement perdue pour les intérêts généraux ni pour l'influence morale du pays.

Elle a élargi la voie des rapports de commerce entre la Belgique et l'Amérique du Nord, augmenté le mouvement bienfaisant du transit, à travers notre territoire, étendu ainsi nos relations avec les divers États du continent, et assuré la place honorable que la Belgique tient parmi les nations, grâce à son dévouement pour les idées de progrès et de travail.

On n'oubliera pas, non plus, qu'au moyen de l'entreprise de la *British Queen*, l'on a créé un emploi nouveaux pour nos houilles, jusque là jugées impropres au service des bateaux à vapeur (*voir annexe litt. T*).

Ces considérations doivent faire paraître plus léger le sacrifice que le pays s'impose.

Les frais d'entretien que nécessitera le stationnement de la *British Queen*, en 1843, peuvent s'évaluer à la somme globale de 30,000 francs (dont vous trouverez le détail à l'annexe litt. V).

Cette dépense forme l'objet d'un second projet de loi, que Sa Majesté m'a chargé de vous présenter.

*Le Ministre des Affaires Étrangères,*

**COMTE DE BRIEY.**

PROJET DE LOI.

---

**Léopold,**

ROI DES BELGES,

*A tous présents et à venir, Salut.*

Sur la proposition de Notre Ministre des Affaires Étrangères,

**Nous avons arrêté et arrêtons :**

Notre Ministre des Affaires Étrangères présentera aux Chambres, en Notre nom, le projet de loi dont la teneur suit :

ARTICLE UNIQUE.

Un crédit de *soixante-neuf mille francs* (69,000 francs) est ouvert au Département des Affaires Étrangères (*Marine*), pour solder les dépenses occasionnées par l'exploitation du service transatlantique de navigation à vapeur pendant l'exercice 1842.

Mandons et ordonnons, etc.

Donné à Bruxelles, le

**LÉOPOLD.**

PAR LE ROI :

*Le Ministre des Affaires Étrangères,*

COMTE DE BRIEY.

---

PROJET DE LOI.

---

**Léopold,**

ROI DES BELGES,

*A tous présents et à venir, Salut.*

Sur la proposition de Notre Ministre des Affaires Étrangères,

**Nous avons arrêté et arrêtons :**

Notre Ministre des Affaires Étrangères présentera aux Chambres, en Notre nom, le projet de loi dont la teneur suit :

ARTICLE UNIQUE.

Un crédit de *trente mille francs* (50,000 francs) est ouvert au Département des Affaires Étrangères (*Marine*), pour frais d'entretien du navire à vapeur *British Queen*, pendant l'année 1845.

Mandons et ordonnons, etc.

Donné à Bruxelles, le

**LÉOPOLD.**

PAR LE ROI :

*Le Ministre des Affaires Étrangères,*

COMTE DE BRIEY.

---

14

## ANNEXES.

---

ANNEXE A.

---

Léopold, Roi des Belges,

A tous présents et à venir, Salut.

Vu la convention intervenue le 26 novembre dernier, entre Notre Ministre de l'Intérieur et MM. J. Le Jeune et Cateaux-Wattel, pour l'organisation et la gestion du service de navigation à vapeur entre Anvers et New-York, institué en exécution de la loi du 29 juin 1840, convention dont la teneur suit :

- » Entre le Gouvernement belge, représenté par le Ministre de l'Intérieur,
- » d'une part, et
- » MM. Jules Le Jeune et Cateaux-Wattel, d'autre part,
- » A été convenu ce qui suit :
- » ART. 1<sup>er</sup>. Le Gouvernement belge ayant acquis le navire la *British Queen*
- » pour l'établissement d'un service régulier de navigation à vapeur entre Anvers
- » et New-York, déclare remettre et confier ce navire aux mains des compa-
- » rants de deuxième part, pour servir provisoirement à l'établissement dudit
- » service, d'après le mode et les conditions indiquées ci-après, ce que déclarent
- » accepter lesdits comparants.
- » L'entreprise prendra pour titre : *service belge de navigation à vapeur*
- » *entre Anvers et New-York.*
- » ART. 2. Un fonds de roulement de 200,000 francs sera fourni par les com-
- » parants de deuxième part.
- » Ce fonds sera versé au fur et à mesure des besoins de l'entreprise, en vertu
- » des décisions du conseil général approuvées par le Ministre de l'Intérieur.
- » Les versements effectués porteront intérêt à raison de 5 p. % l'an.
- » Les autres fonds nécessaires au service seront fournis par le Gouvernement.
- » ART. 3. Le Gouvernement garantit aux susdits comparants le rembourse-
- » ment des fonds versés, principal et intérêts.
- » Le Gouvernement aura le droit d'anticiper ce remboursement en préve-
- » nant trois mois d'avance.

» ART. 4. Les comparants de deuxième part déclarent accepter l'administration de l'entreprise. Ils formeront à eux deux le conseil d'administration.

» ART. 5. Les administrateurs recevront, à titre d'indemnité et jusqu'à concurrence d'une somme annuelle *maxima*, à déterminer par le Ministre de l'Intérieur, après avoir entendu le conseil général, un tantième de 2 p. % sur le produit des transports. Le montant de cette indemnité pourra, sur l'avis du conseil général, être modifié par le Ministre.

» Les administrateurs sont en outre indemnisés d'après le mode à déterminer ultérieurement par le Ministre, de leurs frais de voyage quand ceux-ci ont lieu pour affaire de service et avec l'agrément de M. le Gouverneur de la province ou du Ministre.

» ART. 6. En cas de démission ou de décès d'un administrateur, le Gouvernement lui nomme, s'il y a lieu, un successeur.

» ART. 7. Les actes ou pièces quelconques émanant de l'administration sont signés par un ou par les deux administrateurs. Les actes qui engagent l'entreprise sont signés par les deux administrateurs, ou, à défaut de l'un d'eux, par un administrateur et par un des commissaires délégués par le comité de surveillance, à la satisfaction du Gouvernement.

» ART. 8. Sur l'invitation du Ministre de l'Intérieur, les administrateurs fourniront respectivement un cautionnement de 15,000 francs.

» Tout ce qui a trait au dépôt et à la restitution de ce cautionnement, sera réglé par le conseil général.

» ART. 9. La gestion des administrateurs est surveillée par un comité composé de cinq membres nommés par le Ministre de l'Intérieur, et agissant d'après ses instructions. Ce comité élit dans son sein un président. Il a en tout temps (lui ou l'un ou l'autre de ses membres en particulier) le droit de prendre connaissance de tous les comptes et livres, et de toutes les opérations de l'entreprise, d'inspecter son matériel, et généralement d'exercer une surveillance illimitée; le comité peut déléguer plus spécialement cette surveillance, ou l'une ou l'autre partie du service, à l'un ou à plusieurs de ses membres. Le comité peut s'aider du concours d'hommes spéciaux dans l'accomplissement de sa mission.

» Le comité de surveillance se réunit soit à Anvers, soit à Bruxelles, sur convocation de son président.

» ART. 10. La haute direction de l'entreprise appartient au conseil général.

» Ce conseil se compose des administrateurs et des cinq membres du comité de surveillance. Il est présidé par le président du comité de surveillance.

» Quand M. le Gouverneur de la province assiste à ces délibérations, la présidence lui est dévolue de droit.

» Les délibérations du conseil général se prennent à la majorité des voix. Celle du président est prépondérante en cas de partage.

» Aucune décision ne peut être prise, si cinq membres, dont trois commissaires, ne sont présents. En l'absence du président, la présidence est dévolue au membre le plus âgé du comité. Il se réunit sur convocation de son président ou sur invitation de M. le Gouverneur de la province. Il est tenu procès-verbal de ses délibérations et de toutes les dispositions qu'il prend.

» Les actes émanant du conseil général sont signés par le président et par un  
» membre délégué de ce conseil.

» ART. 11. Le conseil général règle amiablement ou par des arbitres, toutes  
» les contestations qui pourraient surgir; celles qu'il jugera convenable de porter  
» devant les tribunaux, seront suivies par le conseil d'administration.

» ART. 12. Le conseil général arrête toutes les dispositions et tous les règle-  
» ments nécessaires pour le service. Le conseil d'administration est tenu de s'y  
» conformer.

» Sont soumises à l'approbation du Ministre de l'Intérieur, les dispositions  
» relatives :

» 1<sup>o</sup> Au taux du fret des marchandises et du prix des places des passagers ;

» 2<sup>o</sup> Au nombre et à l'ordre des départs annuels, ainsi qu'à l'organisation  
» des agences et aux frais de celles-ci ;

» 3<sup>o</sup> Aux approvisionnements de charbon de terre ;

» 4<sup>o</sup> A l'assurance du navire, aux grosses réparations et au remplacement du  
» matériel ;

» 5<sup>o</sup> A la comptabilité de l'entreprise et au choix du caissier chez lequel seront  
» versés les fonds en compte courant ;

» 6<sup>o</sup> A la composition, au nombre et au traitement du personnel de l'en-  
» treprise. Néanmoins, la nomination et la révocation de ce personnel et des  
» agents et courtiers, se font par le conseil général, sur la proposition du con-  
» seil d'administration. Toute disposition de cette nature est portée à la con-  
» naissance du Ministre de l'Intérieur et du Gouverneur de la province.

» ART. 13. En cas d'urgence démontrée, le conseil d'administration prend,  
» sans le concours du conseil général, mais après en avoir conféré avec les  
» membres du comité résidant à Anvers, les dispositions que réclame impérieu-  
» sement l'intérêt du service.

» Il rend immédiatement compte au président du conseil général, des dis-  
» positions de cette nature. Le conseil général peut les rapporter ou les modifier,  
» s'il y a lieu.

» ART. 14. Le conseil général détermine le courtier de l'entreprise; il peut,  
» avec l'approbation du Ministre de l'Intérieur, traiter à forfait avec lui pour  
» le service du navire, pour la tenue des écritures, et généralement pour tous  
» les soins que comporte le service. Dans ce cas, le courtier pourra être tenu  
» de fournir aussi les locaux et magasins nécessaires. Le conseil général règlera  
» dans ce même cas l'ordre de la comptabilité du courtier et le cautionnement  
» qu'il aura à fournir.

» Le courtier sera sous les ordres immédiats de l'administration.

» ART. 15. Chaque année, le conseil d'administration arrête, à la date du  
» 31 décembre, les comptes de l'entreprise, et fait le rapport des opérations  
» pendant l'année écoulée.

» Ces comptes sont vérifiés par le conseil de surveillance et approuvés par lui,  
» s'il y a lieu; son approbation servira de décharge à l'administration.

» Le conseil général règle le mode et l'époque de versements au trésor du produit des opérations.

» ART. 16. Sur les frais généraux sont imputés les émoluments de l'administration, ainsi que les jetons de présence et les frais de déplacement des commissaires. Ces jetons et frais de déplacement seront déterminés par le Ministre.

» ART. 17. Le Gouvernement peut, le conseil général entendu, et en prévenant les administrateurs fondateurs 6 mois au moins d'avance, résilier les arrangements résultant des présentes.

» Cette résiliation pourra avoir lieu immédiatement, dans le cas où le Gouvernement jugerait à propos de mettre un terme à l'exploitation de l'entreprise.

» Fait en double à Anvers, le 26 novembre 1841.

» *Ont signé*, J. LE JEUNE; CATEAUX-WATTEL;  
NOTHOMB. »

Sur le rapport de Notre Ministre de l'Intérieur,

**Nous avons arrêté et arrêtons :**

**ARTICLE PREMIER.**

La convention ci-dessus, portant la date du 26 novembre dernier, est approuvée, et recevra son effet.

**ART. 2.**

Notre Ministre de l'Intérieur est autorisé à prendre toutes les mesures réglementaires et à faire, dans les limites des crédits ouverts par la Législature, les dépenses que comporte le service dont il s'agit.

Il est pareillement autorisé à rembourser aux intéressés ou ayants droit, les frais et dépenses qu'ont entraînés jusqu'à ce jour la constitution et l'organisation du service.

**ART. 3.**

Notre Ministre de l'Intérieur est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Ardenne, le 1<sup>er</sup> décembre 1841.

**LÉOPOLD.**

PAR LE ROI :

*Le Ministre de l'Intérieur,*

**NOTHOMB.**

POUR EXPÉDITION CONFORME :

*Le Secrétaire général du Ministère de l'Intérieur,*

**CH. SOUDAIN DE NIEDERWERTH.**

LE MINISTRE DE L'INTÉRIEUR,

Considérant qu'il a été reconnu nécessaire d'instituer un comité chargé par le Gouvernement de surveiller tout ce qui se rattache à l'organisation et à la gestion du service de navigation à vapeur établi entre Anvers et New-York, en exécution de la loi du 29 juin 1840;

Vu la convention intervenue le 24 novembre 1841 entre le Gouvernement et MM. J. Le Jeune et Cateaux-Wattel pour l'organisation et l'administration du service;

ARRÊTE :

ARTICLE PREMIER.

Sont nommés membres du comité de surveillance pour tout ce qui regarde l'organisation et la gestion du service de navigation à vapeur entre Anvers et New-York :

MM. P. ANNEMANS, armateur à Bruxelles;

A. DE COCK, armateur à Gand;

J.-B. DONNET, id. à Anvers;

ELSEN, id. id.

et LAHURE, chef de la division de la marine au Ministère des Affaires Étrangères.

ART. 2.

Etc., etc.

Bruxelles, le 1<sup>er</sup> décembre 1841.

NOTHOMB.

---

## TABLEAU

*Du personnel anglais conservé à bord de la British Queen, pendant l'hivernage 1841—1842.*

	SOLDI PAR MOIS.		
Michel-Arthur KEANE, capitaine. . . . .	<i>L. st.</i>	41	13 4
Robert ADAMS, lieutenant. . . . .		12	» »
James GUNN, charpentier. . . . .		8	» »
William ROBERTSON, maître d'équipage . . . . .		6	» »
Evan SEALES, menuisier . . . . .		6	» »
Benj. GOODWIN, voilier . . . . .		5	12 »
John BOUCHAUT, aide-charpentier . . . . .		4	» »
Henri HOLMES, id. . . . .		4	» »
Robert CLARKE, mousse . . . . .		3	» »
Henri LEWIS, id. . . . .		3	» »
Alexandre MENTIPLAY, ingénieur chef . . . . .		20	» »
Arch. WEIR, deuxième ingénieur . . . . .		16	» »
Alex. HOOD, id. . . . .		16	» »
James STONE, chauffeur . . . . .		4	10 »
Robert HUGHES, id. . . . .		4	10 »
John ROBERTS, id. . . . .		4	10 »
W. BOND, id. . . . .		4	10 »
Henri Benton COX, intendant en chef . . . . .		20	» »
James HART, deuxième maître d'hôtel. . . . .		6	» »
Jones BLAKE, id. . . . .		6	» »
John SMITH, troisième id. . . . .		4	» »
James BURNS, aide. . . . .		3	» »
John JENKINS, id. . . . .		3	» »
	<i>L. st.</i>	<b>205</b>	<b>5 4</b>

Sans aucune indemnité de vivres.

## SERVICE BELGE DE NAVIGATION A VAPEUR

ENTRE ANVERS ET NEW-YORK.

### RÈGLEMENT PROVISOIRE DE COMPTABILITÉ.

ART. 1<sup>er</sup>. Aucune dépense ne peut être faite sans le visa préalable de M. le Gouverneur de la province d'Anvers, sauf en ce qui concerne les dépenses journalières et d'entretien, dont le montant ne dépassera pas trois cents francs par quinzaine.

ART. 2. Le courtier fera, après que ce visa aura été obtenu, l'avance des diverses dépenses journalières du service, telles que celles pour traitements du personnel de l'équipage et des divers menus frais que le service nécessite. Au besoin, des fonds seront mis à sa disposition à cet effet.

ART. 3. Le courtier remettra périodiquement (par quinzaine), à M. l'administrateur Le Jeune, l'état en double des sommes dues pour la période écoulée.

Cet état spécifiera la nature des services ou fournitures à payer, les noms des parties intéressées, etc., etc.

Il sera appuyé des comptes de fournitures, des états de service ou de traitement qui seront dus.

ART. 4. Après avoir été visé et approuvé par l'administrateur, cet état sera soumis en double expédition au visa du Gouverneur de la province, avec les pièces à l'appui.

ART. 5. Le Gouverneur, en tant qu'il reconnaîtra la régularité des dépenses, visera les deux états qui lui seront soumis, et renverra à M. l'administrateur précité l'un des doubles avec les pièces y annexées.

ART. 6. Le montant des dépenses comprises dans l'état ainsi approuvé sera payé par les soins du courtier, sur quittances ou émargements des parties prenantes.

ART. 7. A l'expiration de chaque trimestre, il est rendu compte des dépenses faites pendant la période écoulée.

Ce compte se rend dans la forme prescrite par l'instruction ministérielle du 30 octobre dernier.

Il est appuyé des pièces justificatives des dépenses.

Ce compte étant trouvé régulier, le courtier sera immédiatement couvert de ses avances.

Il sera rendu un compte spécial pour les mois de novembre et de décembre qui terminent l'exercice 1841.

ART. 8. Il est formellement interdit de toucher aux approvisionnements du navire, si ce n'est en vertu d'une autorisation du Gouverneur.

ART. 9. Le présent règlement sera en vigueur jusqu'à l'organisation définitive du service. A cette époque, il sera soumis à une révision.

Arrêté à Anvers, le 29 novembre 1841.

*Le conseil général,*

DE BROUCKERE, *faisant fonctions de président.*

*Le membre délégué en exécution de  
l'art. 10 de la convention,*

J.-B. DONNET.

Vu et approuvé le présent règlement provisoire de comptabilité.

Bruxelles, le 1<sup>er</sup> décembre 1841.

*Le Ministre de l'Intérieur,*

**NOTHOMB.**

---

## SERVICE BELGE DE NAVIGATION A VAPEUR

ENTRE ANVERS ET NEW-YORK.

---

LE CONSEIL GÉNÉRAL DE LA BRITISH QUEEN,

Vu l'art. 12 de la convention du 26 novembre 1841, intervenue entre le Gouvernement et MM. Cateaux-Wattel et Le Jeune, pour l'exploitation du service de navigation à vapeur entre Anvers et New-York;

Vu la lettre de M. le Ministre de l'Intérieur en date du 23 novembre 1841 :

Sur la proposition du conseil d'administration ;

ARRÊTE :

### ARTICLE PREMIER.

Le sieur F. Vandenberg, courtier de navires, est nommé aux fonctions de courtier de la *British Queen*.

En cette qualité, il est chargé de toutes les écritures, correspondance, comptabilité, déclarations à l'entrée et à la sortie, encaissement des frets, débours des frais de port, paiements à l'équipage, etc., etc., et enfin de tous ce qui regarde l'entreprise.

Il fournira un local pour la réunion du comité de surveillance, du conseil d'administration et du conseil général, ainsi que les magasins nécessaires à l'exploitation.

### ART. 2.

Le sieur Vanderbergh jouira d'une commission de 2 1/2 p. % sur le montant du fret à l'entrée pour les marchandises seulement, et de 2 1/2 p. % sur le fret à la sortie, pour les marchandises et les passagers.

### ART. 3.

Le présent arrêté n'a d'effet que pour un an, et sera soumis à une révision avant le 14 décembre 1842.

ART. 4.

Expédition de cet arrêté sera transmise à M. le Ministre de l'Intérieur pour approbation, conformément à l'art. 12 de la convention du 26 novembre 1841.

Fait à Anvers, le 14 décembre 1841.

*Le conseil général de la British Queen,*  
H. DE BROUCKERE, Pt.

PAR ORDONNANCE :

*Le membre délégué en exécution de  
l'art. 10 de la convention,*

*Le Secrétaire,*

J.-B. DONNET.

F. OUTENDIRCK.

Vu et approuvé la présente disposition, en exécution de l'art. 12 de la convention réglementaire du 26 novembre 1841.

Bruxelles, le 14 janvier 1842.

*Le Ministre de l'Intérieur,*  
**NOTHOMB.**

POUR COPIE CONFORME :

*Le secrétaire général du Ministère de l'Intérieur,*  
**SOUDAIN DE NIEDERWERTH.**

## LE MINISTRE DE L'INTÉRIEUR,

Revu la convention intervenue le 26 novembre dernier, entre le Gouvernement et MM. Cateaux-Wattel et Le Jeune, pour la gestion administrative et l'organisation du service de navigation à vapeur entre Anvers et New-York ;

Revu le règlement provisoire de comptabilité, arrêté par nous le 1<sup>er</sup> décembre courant, ainsi que l'arrêté de nomination définitive des membres du comité de surveillance du même service, en date du même jour ;

Ledit comité et le conseil d'administration entendus, et sur la proposition de M. le Gouverneur de la province d'Anvers ;

## ARRÊTE :

## ARTICLE PREMIER.

Le sieur F. Outendirck, employé au gouvernement provincial de la province d'Anvers, est nommé secrétaire du comité de surveillance et conseil d'administration dudit service.

Il recevra en cette qualité une indemnité annuelle de huit cents francs, prenant cours le 1<sup>er</sup> de ce mois. Cette indemnité sera imputable sur les frais généraux du service.

Ses fonctions seront déterminées par une instruction du conseil général, approuvée par M. le Gouverneur de la province.

## ART. 2.

Une somme de deux cents francs par an sera, à partir du 1<sup>er</sup> janvier prochain, prélevée sur les mêmes frais généraux pour subvenir aux frais de toute espèce qui résultent, pour le Gouvernement provincial d'Anvers, des affaires relatives au même service.

## ART. 3.

Monsieur le Gouverneur de la province d'Anvers est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Bruxelles, le 4 décembre 1842.

**NOTHOMB.**

---

*Le Conseil général du service belge de navigation à vapeur entre Anvers  
et New-York,*

Vu l'art. 12 de la convention du 26 novembre, intervenue entre le Gouvernement et le conseil d'administration de la *British Queen* ;  
Sur la proposition de M. l'administrateur Lejeune ;

ARRÊTE :

ARTICLE PREMIER.

Le sieur Leard est nommé aux fonctions de correspondant à Londres pour 1842, du service belge de navigation à vapeur entre Anvers et New-York.

ART. 2.

Il jouira en cette qualité d'une remise de 5 p. % sur le prix de transport des passagers, provenant directement de l'Angleterre.

En dehors de ces 5 p. % l'administration de la *British Queen* payera les frais pour annonces, jusqu'à concurrence de la somme qui sera indiquée postérieurement.

ART. 3.

La présente disposition sera envoyée à M. le Ministre de l'Intérieur, afin d'approbation.

Anvers, le 12 mars 1842.

*Le conseil général,*

ANNEMANS.

*Le membre délégué en exécution de l'art. 10  
de la convention,*

J.-B. DONNET.

PAR ORDONNANCE :

*Le Secrétaire,*

F. OUTENDIRCK.

Vu et approuvé la présente disposition.

Bruxelles, le 16 mars 1842.

*Le Ministre de l'Intérieur,*

NOTHOMB.

---

*Le Conseil général du service belge de navigation à vapeur entre Anvers  
et New-York,*

Vu l'art. 12 de la convention du 26 novembre 1841, intervenue entre le  
Gouvernement et MM. Cateaux-Wattel et Le Jeune ;

Vu les dépêches de M. le Ministre de l'Intérieur, en date du 24 et 29 dé-  
cembre 1841 ;

ARRÊTE :

ARTICLE PREMIER.

Le sieur Henri-Guillaume Mali, consul belge à New-York, est nommé cor-  
respondant entre cette ville, du service belge de navigation à vapeur transat-  
lantique.

Il jouira en cette qualité d'une remise de 2 1/2 p. % sur le montant des  
recettes à New-York, et de 2 1/2 p. % sur la valeur du fret procuré par sa maison  
pour les cargaisons de retour.

Moyennant cette remise, le sieur Mali sera chargé de tous les soins que ré-  
clame cette entreprise à New-York, et il ne lui sera alloué aucune indemnité  
pour les courtiers ou autres agents qu'il jugerait utile d'employer pour le bien  
du service.

ART. 2.

Le présent arrêté sera soumis à l'approbation de M. le Ministre de l'Intérieur,  
conformément à l'art. 12 de la convention du 26 novembre.

Fait en séance à Anvers, le 1<sup>er</sup> février 1842.

*Le conseil général,*

Pour le Président, J.-A. ELSEN.

*Le membre délégué en exécution de l'art. 10  
de la convention,*

J.-B. DONNET.

PAR ORDONNANCE :

*Le Secrétaire,*

F. OUTENDIRCK.

Vu et approuvé par le Gouverneur de la province, délégué à cet effet par  
dépêche de M. le Ministre de l'Intérieur du 20 janvier 1842.

Anvers, le 9 février 1842.

H. DE BROUCKERE.

POUR COPIE CONFORME :

Pour le greffier général,

*Les membres de la députation,*

L<sup>t</sup>. VEYDT.

*MEMORANDUM of an agreement made this twelfth of April eighteen hundred and forty two, between JULES LE JEUNE, or his Successors, appointed by the Belgian Government as director of the Belgian steam ship British Queen, and acting in such quality in virtue of his powers on one part, and HENRY BENTON COX, chief steward of the said steam ship, and appointed in that quality by contract of the twenty third of August eighteen hundred and forty one, or his legal successors and executors in case of death, on the other part;*

*Whereby in consideration of the conditions to be made to him by the said director, he the said HENRY BENTON COX, hereby agrees with the said director as follows : That the said H. B. Cox shall and will accompany the steam ship British Queen, on her voyage out and home to and from New-York, and shall and will provide the ship with fresh provisions, wines, spirits and malt liquors, soda and mineral waters, milk and provisions of every description, all of the first quality, in the best style, and in unlimited quantity for the use of the passengers, commander, officers, engineers and crew on board, whatever may be their number at the departure on the following conditions : That the said H. B. Cox, shall and will provide for the meals of the passengers, in the best style and according to the bill of fare hereafter mentioned under list N° 1, at the price of three shillings for the dinner, one shilling and six pence for the breakfast, one shilling and six pence for the tea, per passenger, every passenger having to pay to the said H. B. Cox, the said prices for every meal they take, but not obliged to pay when prevented from sitting down at table by sickness or otherwise, it being understood that the commander and he H. B. Cox will prevent the passengers from bringing their own victuals or wines on board. Or that the passengers who wish to make a contract with the provider for their meals during the voyage, calculated at an average of twenty days, their meals being just the same as mentioned under N° 1, shall have the option to pay five pounds to the said H. B. Cox, for which sum the said H. B. Cox binds himself to supply them in the same style and without any difference with those paying per meal. Children under twelve years of age to pay half price, viz : nine pence, one shilling and six pence or two pounds and ten shillings.*

*That the passengers have to pay extra for the use of wines, spirits, malt, liquors, soda and mineral waters to the said H. B. Cox, at the prices agreed to hereafter under N° 2. That he H. B. Cox will provide for the meals of the commander, officers, engineers, firemen, petty officers, etc., at the prices and regulations hereafter mentioned in the list N° 3, at sea and in harbour. That the said director shall provide the ship with a number limited to his own judgment of stewards, stewardesses, servants, two cooks and cooks' mate, butcher baker, etc., and shall pay their wages, but the said H. B. Cox having to feed them, with the usual allowances at his own expense, whilst in harbour or at sea. That the said H. B. Cox shall have to provide wax candles, soap, and lamp oils of the best quality for the saloon, pantry and state rooms of the passen-*

gers, commander, officers, doctor and pursers at his own cost; that the said H. B. Cox and the servants under his command shall take charge of all the passenger's luggage when sent on board, and prevent any merchandize passing as passenger's luggage, and limit the quantity to them allowed by the ship's regulations, and shall and will one week previous to the commencement of each voyage, produce to the commander of the vessel, and the director at Antwerp a list of the ship's stores, and immediately procure any further stores which either of them may consider necessary; and also shall and will previous to such voyage leave samples of wines and spirits for the approval of the said director and make such alterations, addition and further supplies of those articles as the directors or commander shall require, and in the event of his neglecting to produce and leave such a list and samples or to supply such further stores or wines or spirits as the commander or director shall consider necessary, it shall be lawful for the commander or director to procure such further stores or wines and spirits, and the cost price of the same shall be deducted from the wages of the said H. B. Cox, and also from the amount of money received by him from the passengers for their meals; without prejudice to any right of action which the director may have against him for such breach of agreement. *That the director* having on board at the expense of the ship a certain stock of salt provisions and ship's bread as reserve and not to be used, only in case of accident, and in such case without the interference of the said H. B. Cox, the said H. B. Cox binds himself to have at all times belonging to him and of his own a plentiful supply of fresh provisions for the passengers, officers and engineers and the usual necessary stores for the other people on board, whose meals are paid to him per diem, for a time of twenty four day's passage, in such manner that there shall never exist any difference or reduction in the meals of the passengers, officers, crew, etc., during those twenty four days.

*And it is also agreed* that the said H. B. Cox shall, during the voyage, keep correct daily lists of fare, to be published in the saloon, and in the event of any complaint being made in writing to the director or commander or otherwise published by any twenty five passengers on board the said ship respecting the quality or quantity of the provisions or stores so to be found by the said H. B. Cox and if the commander of the said ship shall certify under his hand that such complaint is well founded, or if the commander shall certify under his hand any other breach by the said H. B. Cox of this agreement, it shall be lawful for the said director to detain and keep in his hands the amount of money paid by the passengers and stop the wages of the said H. B. Cox (without any prejudice for any other action in compensation, such a case having to be decided by arbitrators in the manner hereinafter mentioned). *And it is hereby agreed* by and between the said parties, that if through any accident happening to the machinery or other wise, the said ship shall be delayed in her passage either out or home beyond the average time of twenty days, it shall be lawful to the said H. B. Cox to charge the passengers with whom a contract for five pounds might have been made, with the extra meals taken by them from this twenty first day until the twenty fourth day, at the rate per meal as will be ordered by the commander, the commander having then the power to fix such prices of meals at the cost price of the provisions and stores

of the said H. B. Cox, and that after such twenty four days all stores kept on board by the said H. B. Cox, shall be delivered for the use of passengers, and crew at cost price of such stores and provisions, the said H. B. Cox, having from such day to keep a regular note of his daily expenditure under the control of the commander or appointed officer by him, the commander having then to fix the prices of the meals to be received for the account of the ship, and the said H. B. Cox being then no more under obligation of a loss, the expenditure of his stores being from such day, repaid to him at cost price. *And it is also agreed* that all provisions, wines, spirits and other stores which are to be provided by the said H. B. Cox, under this agreement shall be ordered by him on his own account and upon his individual credit and not on the account and credit of the said director and that all invoices and bill of parcels shall be made and in the individual name of H. B. Cox and paid by him without any interference whatever from the said director.

*And it is also agreed* that the ship being actually provided with a full stock of plate, crockery and glasses, lamps, etc., the said H. B. Cox shall have to keep in good order at his own expense and replace when necessary by loss, tear and wear or breakage, the following articles in the same number and condition assigned by him upon the inventory, viz: all the glasses, bottles, earthen ware and china articles, crockery, lamps, brushes, brooms, naps, blacking, and every other what so ever small articles of his department an allowance for breakage or wear being given to him for a sum of sixteen pounds per voyage, to be paid by the director, the following articles to be repaid at the cost of the said director, linen, bedding, silver plate, galley's stores, saloon and state rooms furniture the said H. B. Cox being nevertheless, at all times answerable for the loss or injury of all such articles as are specified in the agreement between the director and the said H. B. Cox entered in to on the twenty third day of August eighteen hundred and forty one.

*It is also understood* that all washing of the ship will be at the expense of the said director. The engineers being found by the ship with crockery and glasses, etc., for their own use, the said H. B. Cox not being answerable for the breakage or loss of such stores which are not under his management. *And it is also agreed* between the same parties that whereas the Belgian Government having on board a certain supply of provisions, stores, wines and spirits delivered by the British and American steam navigation Company with the ship, the said H. B. Cox shall have to use such said provisions, stores, wines and spirits for the passengers during the voyages, to whatever extent he may judge proper for such purpose the expenditure of the said provisions, stores, wines and spirits made by the said H. B. Cox to be paid at the end of each voyage into the hands of the said director at cost price mentioned in the bill of invoice delivered by the British and American steam navigation Company. To that effect, a correct inventory of such stores will be made and signed by the said parties and the deficiency at each voyage to be paid by the said H. B. Cox at cost prices as above mentioned. *And in consideration of the agreement herein before contained* and on the due and faithful performance thereof by the said H. B. Cox, he the said H. B. Cox, will be entitled by the said director to charge the passengers for their meals at the price of three shillings per dinner, one shilling and six pence for breakfast, one shilling and six pence for tea and such

other articles of consumption, as also wines, spirits, etc., according to the rates and regulations herein mentioned in the annexed list N<sup>o</sup> 1 and 2, and also to provide the commander, officers, engineers and such persons of the ship's company as mentioned in such lists for their mess and expenditure on board for the sum per diem, therein stipulated, and also that if the commander, officers, engineers or other persons of the ship's company choose to make at their own cost an extra consumption of provisions, or wines and spirits above what they are allowed by the ship's regulations, the said H. B. Cox must not charge them for such extra consumption more than the cost price of the sundry articles asked for. *And whereas the said H. B. Cox has represented to the said director that for the fulfilment and due and faithful performance of this present agreement, a certain sum of money ought to be advanced to him for the purchase of the sundry articles necessary for the victualling of the ship, stating that his individual pecuniary means would not enable him to contract as hereinmentioned in this agreement, if some pecuniary help was not given to him, it is agreed between the said parties that the said director shall open in his office a credit amount of five hundred pounds to the said H. B. Cox to enable him to make his various purchases for the ship's victualling such credit to be received by him at various times, according to his wants, for which he shall give receipts under his own hand, being understood that such credit of five hundred pounds will be sufficient for the three voyages to run this season, viz: fourth May, seventh July, seventh september p<sup>r</sup>, to and from NEW YORK. And for security of such advance money paid to the same H. B. Cox, he the said H. B. Cox engages and binds himself to the following conditions:*

1<sup>o</sup> To repay such advance money at the end of the third voyage fully and entirely, and without any deduction whatever for the losses he may have sustained by his undertaking the victualling of the ship; no interest of money will be charged to him by the director for such advance money.

2<sup>o</sup> *That the said H. B. Cox shall deposit in hands of the said director and unto his order two promissory notes of two hundred pounds each, due 1<sup>st</sup> december eighteen hundred and forty two jointly and severally promised to be paid the one by John Limperani, Esq<sup>re</sup>, the other by J. D. Simpson, Esq<sup>re</sup>, both residents in London, which gentlemen are agreed to by the said director to be the securities of the said H. B. Cox, each for the sum of two hundred and fifty pounds, in such a manner that in the event of the said H. B. Cox not fulfilling his agreement or neglecting to repay the whole sum of money advanced to him, into the hands of the said director three days after the completion of the third voyage, it shall be lawful to the said director to compel by all means of law the said H. B. Cox and his above mentioned securities to make good the payment of such promissory notes to the amount of the balance due to the said director by the said H. B. Cox, and also that it shall be lawful to the said director to stop and put arrest on every provisions, stores, wines, spirits, etc., on board, belonging to the said H. B. Cox as an additional security until the payment of such notes, until the decision of arbitrators in case of difficulties arising about the fulfilment of his contract, such arbitrators having then to decide the amount of balance due by the said H. B. Cox and to order the sale in favour of the said director of all such provisions, stores, wines, spirits, belonging at the time to the said H. B. Cox. And it is also agreed whereas it has been stipulated in the agreement of*

the twenty third August eighteen hundred and forty one , passed between the two said parties that a notice of six calendar months ought to be given in writing by either of the parties desirous of putting an end to the engagement aforesaid of the twenty third of August eighteen hundred and forty one , that the said H. B. Cox will not avail himself of such stipulation revoking in his present agreement the benefit on his part of such clause and being subject to instant dismissal without any compensation whatever in case of any breach of conduct whatever either in duty or in private life, and in case of dismissal given to him by the said director by accident of the ship, or such other causes not reflecting on the private or official character of the said H. B. Cox, the said H. B. Cox to receive as compensation, only *sixty pounds*, instead of six month's pay as mentioned in the agreement of the twenty third of August eighteen hundred and forty one. *Always provided that in case* the Belgian Government or the aforesaid director should judge it necessary to dismiss the said H. B. Cox as deeming his services no longer of value in their employ and not from any just cause or faults as to his conduct, that the aforesaid Government or director should take of the said H. B. Cox at cost price such residue of wines, spirits, porter, ale, soda and mineral waters, preserved milk and meats as he may then have on board the ship for the use of passengers being bona fide his own property.

*And it is also understood* that all the other parts of the agreement of the twenty third August eighteen hundred and forty one, will and shall subsist in all their extent and force for all cases therein mentioned, except those six month notice and the fair allowance for breakage, no allowance being herein given to the said H. B. Cox for such breakage, except a fixed sum of *sixteen pounds* per voyage being agreed in this present agreement to be paid to the said H. B. Cox to make him liable for all breakage, loss, etc.

*And it is expressly hereby agreed* by and between the said parties hereto that all difficulties, contests, disputes or refusals of payment of money due by either of one of these parties to the other by this present agreement, or any misunderstanding whatever about the interpretation of this present agreement, shall be decided by two arbitrators, the parties renouncing now and for ever all recourse to any further legal proceedings and promising, and binding themselves to submit to the decision of such arbitrators without any further recourse whatever such two arbitrators to be chosen, one by the said H. B. Cox and the other by the said director JULES LE JEUNE, and in case of those two arbitrators not agreeing together about the points submitted to them, such two arbitrators have to choose themselves a third arbitrator to decide between them, and in case of not agreeing together for the choice of such third arbitrator as umpire twenty days after the exposition of the difficulties before them, to have such third arbitrator named by the president of the tribunal of commerce of Antwerp. *And it is also agreed that* in case either of the said parties, H. B. Cox or the said director neglecting of naming or indicating their arbitrators a fortnight after the invitation to that effect made in writing by one of the parties to the other, it shall be lawful to either of them, to summon the other who has not accomplished such invitation, before the president of the tribunal of commerce to hear and see himself urged to that effect, and in case of no compliance to such judgment within three days of the judgment the president, of the tribunal of commerce having to name an arbitrator for and in the name of the

party refusing to do so, this party to submit to the decision of such arbitration named in such manner, the said H. B. Cox consenting and promising hereby to submit to such decision taken by the arbitrators and renouncing any opposition whatever in England against such decision of arbitrators in case of necessity of claim upon the securities of the said H. B. Cox. *In witness whereof the said parties* to these presents have hereunto set their hands and seals the day and year first above written, in Antwerp and in duplicata.

*The Director,*

(Signed) JULES LE JEUNE.

HENRY BENTON COX.

Witnesses : { M. M. KEANE.  
VAN DEN BERGH, FILS.  
MAX. VAN DEN BERGH.  
PHIL. RAEYMAECKERS.

---



## LIST NUMBER TWO.

*Charges for Wines, Spirits, etc., on board the Belgian steamer  
British Queen.*

	L	st	Sh.	P.
Sherry, first quality, qu <sup>rt</sup> bottle . . . . .	"		5	"
D <sup>o</sup> second d <sup>o</sup> a good dinner wine . . . . .	"		3	"
Madeira . . . . .	"		3	3
Claret a good dinner wine . . . . .	"		2	"
Superior Claret. . . . .	"		4	"
Burgundy . . . . .	"		4	"
Moselle . . . . .	"		3	"
Hock . . . . .	"		3	9
Sauterne. . . . .	"		3	6
Champagne . . . . .	"		6	"
D <sup>o</sup> pints. . . . .	"		3	6
Champagne Cider . . . . .	"		1	6
Punch, Orgeat, Almonds, Currants, Tamarinds, Oranges, Citron cacap, Apricots, Cherry, Curacoa . . . . .	"		"	5
Parfait Amour . . . . .	"		"	5
Aniseed . . . . .	"		"	5
Crème de Thé . . . . .	"		"	5
Crème du Noyau . . . . .	"		"	5
Genièvre de Schiedam. . . . .	"		"	5
Crème de Rose . . . . .	"		"	5
Crème de Millefleurs . . . . .	"		"	5
Huile de Vanille . . . . .	"		"	5
Crème de Framboises. . . . .	"		"	5
La liqueur des Dames. . . . .	"		"	5
Negus Port, Sherry and Madeira. . . . .	"		"	8
Sherry, cob. . . . .	"		1	"
Brandy, Rhum, Whiskey and Hollands . . . . .	"		"	6
Stout (Dublin), 2 <sup>wts</sup> . . . . .	"		1	"
D <sup>o</sup> pints . . . . .	"		"	6
Ale (Scottish) 2 <sup>wts</sup> . . . . .	"		1	"
D <sup>o</sup> pints . . . . .	"		"	6
Soda Water, Ginger Beer, Lemonade . . . . .	"		"	6
Punch per large bowl. . . . .	"		6	"
Punch per glass, 6 <sup>d</sup> hot wines Bisshopp. . . . .	"		1	"

*Soups.*

	L. st.	Sh.	P.
Ox tail . . . . .			6
Gravy . . . . .	"	"	6
Mulegalawny . . . . .	"	"	6
Mock turtle. . . . .	"	"	6
Soup Italienne. . . . .	"	1	"
Chicken Broth . . . . .	"	"	6
Mutton d° . . . . .	"	"	6
Vegetable d° . . . . .	"	"	6
Sandwiches, per plate . . . . .	"	"	6
Ham or Beef . . . . .	"	"	6
Tongues. . . . .	"	"	6
Coffee per cup, with Brandy . . . . .	"	"	6
Chocolate . . . . .	"	"	6

The Director,

(Signed) JULES LE JEUNE.  
HENRY BENTON COX.

Witnesses : { M. M. KEANE.  
VAN DEN BERGH, FILS.  
MAX. VAN DEN BERGH.  
PHIL. RAEYMAECKERS.



## ALLOWANCES AND PRICES

*For Officers, Engineers, Firemen and Crew, charged by the chief Steward Cox  
British Queen.*

- Officers, Pilots, Custom house Officers.* Doctor dining with the passengers. One or two officers dining by turn daily with the passengers, messing by themselves in the fore cabin. Good satisfactory dinner as usual, breakfast, tea lunch or supper with cold meat.  
*Allowance.* One bottle of faro beer, one pint of Bordeaux, half pint of spirits daily at the price of five shillings per diem either at sea or in harbour all included.
- Engineers . . . . .* Hot meat at breakfast, hot meat at dinner, soup and fresh provisions, good plain dinner, cold meat at supper, tea, coffee.—*Allowance at sea :* two bottles of stout, half a pint of spirits, at the price of five shillings per diem all included for the English engineers; and the Belgian engineers being only allowed two bottles at sea of faro beer of the country, and half a pint of spirits four shillings all included. In harbour the same meals, but being allowed only one bottle of stout and half a pint of spirits, the price to be four shillings, three pence for the English engineers and the Belgian engineers, being allowed one bottle of faro beer instead of stout and half a pint of spirits, three shillings and nine pence all included.
- Firemen . . . . .* Usual allowances of meat, one pound and an half, coffee, tea, sugar, and small stores as usual on board, ships biscuits and potatoes as much as wanted. Allowance half a pint of rum at sea, one gill in harbour, fresh provisions as usual in the engine room at the price of two shillings, three pence per diem all included at sea and in harbour.
- Petty Officers . . . . .* The same messing as the firemen, only one gill of spirits at two shillings per diem all included at sea and in harbour.

The Director,

(Signed) JULES LE JEUNE.

HENRY BENTON COX.

*Witnesses :* {  
M. M. KEANE.  
VAN DEN BERGH Fils.  
MAX. VAN DEN BERGH.  
PHIL. RAEYMAECKERS.

## LE MINISTRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES.

Voulant régler le service de comptabilité du *steamer British Queen*, en attendant l'organisation définitive du service;

## ARRÊTE :

## ARTICLE PREMIER.

Aucun achat ni réparation ne pourra avoir lieu qu'après l'approbation du Ministre des Affaires Étrangères, donnée sur la présentation d'une demande d'armement, signée par le chef de service que la chose concerne, et visée pour approbation par l'administrateur.

## ART. 2.

Néanmoins en cas d'urgence constatée, l'administrateur est autorisé à acheter ou à faire réparer les objets d'un besoin absolu, quand le délai nécessaire pour obtenir l'autorisation du Ministre aurait pu entraver le service.

L'administrateur prendra les mesures de ce genre sous sa responsabilité personnelle, et sera tenu de donner immédiatement connaissance des faits au Ministre.

## ART. 3.

Les comptes d'objets achetés ou réparés seront vérifiés avec soin par l'administrateur, lequel exigera qu'ils soient faits en triple expédition, dont une sur timbre quand la valeur de l'objet excède dix francs; qu'ils soient lisiblement écrits et que la somme totale soit au-dessous de l'addition finale en chiffres, certifiée véritable en toutes lettres par le fournisseur, qui y apposera sa signature. Au bas de chacune des expéditions du compte, le chef de service écrira et signera la déclaration suivante : *Je soussigné (qualité) certifie que les objets spécifiés au présent compte, ont été réellement fournis, et de bonne qualité, et qu'ils ont été portés au registre des remises à charge d'en rendre compte, d'après les règlements existants (ou une déclaration analogue d'après les circonstances).*

Les comptes des objets fournis ou achetés, réparations, etc., seront envoyés du 25 au 30 de chaque mois, ou plus souvent s'il est nécessaire, au Département de la Marine; la lettre d'envoi énoncera la date et le numéro de l'autorisation en vertu de laquelle les achats ou réparations auront eu lieu.

## ART. 4.

Le dernier jour de chaque mois, l'administrateur adressera au Département de la Marine un état en double, certifié véritable, avec la somme en toutes let-

tres et signé par le capitaine, visé ensuite par l'administrateur, comprenant la liste des officiers et autres agents du service qui ne font pas partie de la marine royale, et indiquant la quotité du traitement auquel ils ont droit pour le mois qui va s'écouler.

ART. 5.

Il en sera de même à chaque quinzaine pour le paiement des ouvriers, et pour celui de la nourriture des personnes nourries à forfait par le *steward*.

ART. 6.

L'administrateur recevra immédiatement du Ministre un mandat ou une assignation sur le courtier du navire, pour la totalité des sommes dues à ses subordonnés ou agents supplémentaires, et il fera émarger les états qu'il renverra de suite au Ministère des Affaires Étrangères.

Bruxelles, le 24 avril 1842.

COMTE DE BRIEY.

---

Bruxelles , le 28 avril 1842.

LE MINISTRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES,

A Monsieur le capitaine-lieutenant Eyckholt, commissaire du Gouvernement à bord de la *British Queen*.

MONSIEUR ,

Comme suite à ma lettre du 23 de ce mois, n° 39, j'ai l'honneur de vous informer, qu'en vous plaçant comme commissaire du Gouvernement à bord de la *British Queen*, j'ai eu principalement en vue de vous mettre à même d'acquiescer la connaissance du navire et de ses machines, et de tous les usages du port de New-York, de sorte qu'à l'expiration du contrat intervenu entre le Gouvernement et le capitaine actuel, vous puissiez commander le service de navigation à vapeur vers les États-Unis.

Votre présence a également pour but de vous placer comme intermédiaire officieux entre le commandant et l'équipage belge, en tâchant d'aplanir les prétentions, rivalités ou difficultés qui pourraient s'élever pendant la première traversée. Je compte sur votre prudence et votre caractère conciliant pour terminer à l'amiable les petites contestations de ce genre.

Le capitaine est exclusivement chargé de l'intérieur, de la police et du service de son navire, mais il aura à vous donner tous les renseignements que vous seriez dans le cas de lui demander.

Le capitaine a également plein pouvoir pour la conduite du navire.

Vous aurez soin de vous enquérir près du consul belge, à New-York, de toutes les particularités qui concernent le service de navigation transatlantique, et vous recevrez de lui toutes les communications qui pourront intéresser le commerce ; vous prendrez note de toutes les améliorations que vous croirez pouvoir être introduites, et dans la traversée de retour, vous vous occuperez de la rédaction d'un rapport général et détaillé, tant sur la navigation elle-même que sur la partie commerciale et le service intérieur de la *British Queen*.

*Le Ministre des Affaires Étrangères,*

COMTE DE BRIEY.

---

Nous soussignés, G. Vanden Broeck, ancien capitaine au long cours, et P. Brequigny, maître constructeur de navires, officiers préposés à la visite de la sûreté des navires par le tribunal de commerce, séant à Anvers, chef-lieu de la province du même nom; ayant été requis par le capitaine M. Keane, commandant le navire à vapeur belge, nommé *British Queen*, du port d'environ deux mille seize tonneaux, pour procéder, conformément à l'article deux cent vingt-cinq du Code de Commerce, à la visite de son navire;

Nous nous sommes rendus à bord de ce bâtiment affourché devant la ville, le trente mars mil huit cent quarante-deux, trouvant le capitaine à bord, il nous a fait ouvrir toutes les écoutilles et montrer tout l'intérieur du navire, que nous avons rigoureusement examiné et trouvé qu'il est entièrement construit en bois de chêne Anglais et d'Afrique, qui se trouve encore aussi bien conservé et aussi bien lié qu'en sortant du chantier, avec de fortes courbes bandes en fer, verticalement et obliquement placées, depuis tous les ponts jusqu'au fond du navire, et bien chevillées avec des chevilles en fer, depuis le pont supérieur jusqu'à la partie inférieure des préceintes, et de là avec des chevilles en cuivre; ses guirlandes sont aussi des courbes en fer, bien chevillées avec des chevilles en cuivre et en fer, selon la partie du navire. Tous ses baux, barrots et barrotins des ponts sont d'une dimension convenable pour le navire, et bien liés et soutenus par des épontilles en fer et en bois; toutes ses fourrures de gouttières et bauquières sont d'une bonne dimension et chevillées avec une quantité suffisante de chevilles. Nous avons également trouvé partout une quantité suffisante de chevilles, pour procurer au navire une bonne liaison et lui donner toute la solidité convenable; par les paracloses, qui étaient ouvertes, nous avons reconnu que le navire n'avait pas d'eau au fond, et le capitaine nous a assuré que ce navire ne faisait pas d'eau; sur le pont et à l'extérieur, nous avons également reconnu que le navire est bien étanche, calfaté et doublé en cuivre jusqu'à la ligne de flottaison d'une petite charge.

Après un mûr examen au corps du navire, nous avons reconnu qu'il est en état de pouvoir prendre charge en toute sécurité immédiatement, pour faire un voyage au long cours, et que, dans notre opinion, il peut être rangé parmi les bons navires à vapeur, pour sa construction et sa solidité.

De tout quoi nous avons dressé et signé le présent certificat de visite, pour être enregistré et déposé au greffe du tribunal de commerce de cette ville, où il sera délivré extrait conforme au besoin.

Fait à Anvers, le premier avril 1842.

POUR COPIE CONFORME

G. VANDEN BROECK.

POUR COPIE CONFORME :

Le secrétaire du conseil général de la *British Queen*,

F. OUTENDIRCK.

A la demande de M. Jules Le Jeune , administrateur de la navigation à vapeur transatlantique.

Je soussigné, constructeur de navires, patenté au port d'Anvers, me suis rendu à bord du bateau à vapeur *British Queen*, le cinq avril 1842, afin d'examiner le navire dans toutes ses parties, ce que j'ai fait avec la plus grande attention.

J'ai remarqué que le bâtiment se trouve dans le meilleur état possible, que les matériaux avec lesquels il a été construit sont du meilleur échantillon et peuvent être regardés aussi bons que s'ils étaient neufs; que le navire se trouve lié de l'avant à l'arrière par de fortes plaques en fer entaillées dans les membrures en écharpes, ce qui lui donne une grande liaison. Le vaigrage ainsi que les serres-bauquières sont d'un échantillon proportionné au navire, ainsi que les barrots et courbes; le bâtiment se trouve courbé avec de fortes courbes en fer d'une dimension qui ne laisse rien à désirer, ainsi que ses guirlandes de l'avant et de l'arrière, qui sont en fer et très-bien chevillées.

Le bâtiment est bien chevillé dans ses fonds avec de fortes chevilles en cuivre, depuis et compris une partie de ses préceintes jusqu'à la quille.

Après l'avoir bien examiné dans toute la partie des bouts de barrots de ponts, le navire n'a pas bougé de sa première solidité.

Le navire étant doublé en cuivre jusqu'à sa flottaison en charge, se trouve bien étanche.

Enfin, après une inspection détaillée, il m'est prouvé que le navire se trouve bien lié dans toutes ses parties et qu'il mérite toute confiance.

Ayant construit le bateau à vapeur belge *Antwerpen*, appartenant à la Société Anversoise, j'ai vérifié dans la cale aux machines de la *British Queen*, la charpente et les liaisons, qui sont en très-bonnes proportions avec le poids et la force des susdites machines.

En foi de quoi, j'ai signé le présent, pour certifier que le navire se trouve entièrement bien construit et d'une grande solidité dans toutes parties.

Anvers, le 5 avril 1842.

LE CARPENTIER

Enregistré à Anvers, le sept avril 1842, sans renvois, vol. XV, fol. 75 v°, case Q, reçu deux francs quinze centimes, additionnels compris.

*Lé Receveur,*

SLINGENEYER.

POUR COPIE CONFORME :

*Le secrétaire du conseil général de la British Queen,*

F. OUTENDIRCK.

A bord de la *British Queen*. Anvers le 24 juin 1842.

*A Monsieur le Ministre des Affaires Étrangères et de la Marine.*

MONSIEUR LE MINISTRE,

Conformément à vos instructions du 25 avril, n° 254, j'ai l'honneur de vous adresser mon rapport, sur la navigation et le service intérieur du *steamer* la *British Queen*.

Le peu de temps que nous avons séjourné à New-York ne m'a pas permis d'obtenir des renseignements sur le commerce de cette place qui pourraient être de quelque utilité. Le grand nombre de banqueroutes causées par la dépréciation du papier-monnaie qui a été répandu à profusion, ont donné lieu à une stagnation dans toutes les affaires, qui pourrait encore se prolonger pendant quelque temps. Je me suis borné à indiquer dans mon rapport les usages de la douane et les formalités à remplir par les capitaines de navire.

J'ai observé avec soin pendant la traversée et la manière de conduire le navire et les précautions à prendre pendant le mauvais temps, cette navigation ne m'a pas paru présenter les difficultés qu'on semblait y attacher, et je suis bien convaincu qu'officiers et matelots belges s'acquitteront de cette tâche aussi bien que qui que ce soit.

*Le Capitaine-Lieutenant,*

EYCKHOLT.

Le 4 mai à 10 <sup>1</sup>/<sub>2</sub> heures du matin, nous quittâmes le port d'Anvers, par une légère brise d'ouest, et à 4 heures de l'après-midi, nous primes à bord devant Flessingue, le pilote hollandais qui devait nous conduire en dehors des bancs de l'Escaut. Le 5 le temps fut beau, le vent de l'ouest avec une jolie brise; à 7 heures du soir, nous mouillâmes en rade de Southampton, par 5 brasses d'eau à 3 <sup>3</sup>/<sub>4</sub> mille (d'Allemagne) de la ville, le peu de profondeur ne nous permettant pas d'approcher davantage.

Départ d'Anvers  
et arrivée à Southampton

Le 7 à 1 <sup>1</sup>/<sub>2</sub> heure de l'après-midi, 38 passagers furent conduits à bord sur un bateau à vapeur que l'on dut employer à cause du mauvais temps et de la grande distance où nous étions mouillés.

Le 8 mai à 5 heures du matin, par un gros temps du sud-ouest, nous appareillâmes de la rade de Southampton, faisant route pour sortir par la passe des Aiguilles, en dehors de laquelle nous trouvâmes une forte lame qui fatigua

Départ de Southampton.

beaucoup le navire. Les 10, 11 et 12, les temps et vents furent très-variables, soufflant par rafales du sud-ouest au nord-ouest avec une très-grosse mer.

Le 13 le vent se fixa au sud-ouest, avec tempête. On diminua la force de la machine, on borda quelques voiles pour tenir la cape et fatiguer le bâtiment le moins possible, à 9 1/2 heures il embarqua une forte lame, qui cependant ne causa aucun dommage. A 12 1/2 heures une seconde lame déferla par le bossoir de bâbord; tout ce qui se trouvait sur le passavant, capitaine, officiers, matelots, furent emportés et jetés violemment soit contre les capots soit contre le bastingage sous le vent; plusieurs furent grièvement blessés. Le capitaine fit ensuite mettre vent arrière, manœuvre très-dangereuse, qu'il exécuta avec un rare sang-froid et une grande habileté. Nous nous mîmes à fuir devant la lame, avec intention de chercher un abri à Cork en Irlande, si ce mauvais temps continuait, et d'y débarquer notre surcharge de charbons. Nous tîmes donc cette route jusqu'au 14 à 3 heures de l'après-midi, lorsque le temps devenant plus modéré et la mer plus calme, le capitaine fit de nouveau mettre le cap à l'ouest. L'équipage fut de suite employé à transporter une partie des charbons de l'avant et de l'arrière vers le centre du navire.

Brumes et glaces à l'approche des bancs de Terre-Neuve.

Pendant le reste de la traversée, le temps fut constamment fort modéré; nous hélâmes plusieurs bâtiments anglais et américains allant en Europe.

A l'approche du grand banc de Terre-Neuve, nous eûmes d'épais brouillards, qui ne permettaient pas de voir à une longueur de navire.

Le 20 mai par 44° lat. nord et 48° long. à l'ouest de Gr., le thermomètre, qui pendant toute la journée avait constamment marqué 68° Far., descendit subitement vers le soir à 58°. Ce changement instantané dans la température nous indiquait probablement le voisinage des glaces, et la brume devenant très-épaisse, nous fûmes forcés d'aller pendant toute la nuit à petite vitesse. Le 21 à midi le thermomètre descendit de 60° à 45°, et vers deux heures le temps s'éclaircissant, nous aperçûmes quelques glaçons dans le Nord à un mille de distance. Vers le soir, le temps redevint brumeux, le thermomètre marqua 32° Farh. Nous étions entourés de champs et de montagnes de glace, dont plusieurs passèrent fort près du navire; il fallut user de grandes précautions et employer une vigilance continuelle, pour les éviter.

Le 22 toutes les glaces avaient disparu, le temps redevint chaud. Vers le soir le baromètre descendit à la tempête, heureusement nous en fûmes quittes pour un orage et une pluie épouvantables.

Le 23 le maître d'équipage Goethaels, étant descendu dans l'*engine room*, pour y sécher ses effets, eût, par son imprudence, la mâchoire fracassée, par la clavette de la bielle de tribord; pendant la matinée du même soir, un des coussinets de l'arbre des roues s'échauffa tellement par le frottement, qu'il s'en dégagait des flammes et une fumée épaisse, qui firent croire un instant que le bâtiment avait pris feu. Cet accident, qui est assez commun et ne présente rien de grave, provint de ce que les conduits pour l'huile étaient obstrués.

Arrivée à New-York.

Le 26 au matin, nous prîmes à bord le pilote de New-York, et à 8 heures du soir nous mouillâmes derrière Sandy-Hook, le 27 au matin nous appareillâmes

sous la direction du pilote, et vers midi nous amarrâmes au quai destiné aux grands bateaux à vapeur.

L'immense rade ou port de New-York, qui peut contenir un nombre illimité de navires, est formée par l'affluent de l'*Hudson* ou *North River* et par le canal compris entre Long-Island et le continent et dit *East River*.

L'isle longue, qui s'étend du SO au NE, dans une longueur de 6 1/2 milles, couvre la rade du côté de la mer; son entrée est entre Sandy-Hook au sud, et l'*East Bank*, qui s'étend jusqu'à la pointe sud-ouest du Long-Island, au nord. Une passe sur laquelle on ne trouve guère plus de 22 pieds d'eau, s'étend dans toute la longueur de cette entrée, et la passe est indiquée par deux bouées, une blanche et une noire. Sur Sandy-Hook, il y a un feu fixe élevé de 90 pieds au-dessus du niveau de la mer. Les meilleures marques pour reconnaître l'entrée du port en venant de la mer, sont les hauteurs de *Nevisink*, au sud de la passe. et qu'on aperçoit par un temps clair à 6 milles de distance. A un mille de distance de Sandy-Hook, sur Staten-Island, est construit l'hôpital de la quarantaine, où on passe la visite sanitaire; de là à New-York il y a environ 2 milles; les navires s'amarrèrent à quai devant la ville, et trouvent toutes les facilités désirables pour y charger ou y faire des réparations.

La situation de la ville de New-York est des plus heureuses; bâtie au confluent de l'*Hudson* et de l'*East River*, sur la petite île de Manahattan, qui est jointe au continent par un pont, elle présente sur les deux rivières un quai d'une immense longueur, où les bâtiments du plus fort tonnage peuvent s'amarrer en toute sûreté. Elle renferme une population de 230,000 âmes, sans compter les 40,000 habitants de Brooklyn, faubourg situé sur Long-Island, où se trouve également le chantier et les autres établissements de la marine. New-York, déjà fort grand, s'accroît encore de jour en jour, la plupart de ses rues sont droites et bordées d'arbres; les maisons sont régulières et bien bâties, et l'on y trouve tout le *comfort* que peuvent procurer les villes de premier ordre en Europe.

A notre arrivée en ce port, nous n'y trouvâmes que le barque belge le *Magellan*, avec un chargement de charbons pour notre usage; le *Jupiter*, le *Commerce*, l'*Adèle*, le *Jean de Loquenghien* et l'*Harriet* y arrivèrent successivement avant notre départ.

Le samedi 4 juin, le *steamer* le *Great Western* y jeta l'ancre venant de Liverpool en 14 1/2 jours, avec une cinquantaine de passagers.

Le 7 juin, à deux heures de l'après-midi, nous repartîmes de New-York, ayant à bord 29 passagers, et à 6 heures du soir nous étions en dehors de Sandy-Hook; le vent était du sud, soufflant bonne brise et la mer haute.

Départ de New-York.

Le 11 juin, par 42° lat. N. et 55° long. O. vent SSO., nous éprouvâmes une chaleur accablante; le thermomètre à l'ombre marquait 78° Fahren., tandis que la température de l'eau était de 86°; ce qui nous fit présumer que nous étions dans le courant du golfe de Floride. Le 12, vers midi, le thermomètre descendant à 48°, nous annonça de nouveau la proximité des glaces; une brume épaisse nous obligea d'arrêter la machine pendant une partie de la nuit, le 13, à 4 h. du matin, nous aperçûmes d'énormes montagnes de glaces; la brume

nous força de nouveau à nous arrêter pendant une partie de la nuit, le 14, au matin. on aperçut encore quelques glaçons, mais le thermomètre remontant rapidement, nous annonça que nous allions quitter ce dangereux voisinage. Le 22, à neuf heures du matin, nous eûmes connaissance des îles Scilly; vers midi, nous prîmes à bord le pilote de Cowes, où nous arrivâmes le 23, à 5 heures du matin; après y avoir débarqué une partie des passagers, nous continuâmes notre route pour Anvers, où nous mouillâmes le vendredi 24 juin.

Usages et coutumes du port de New-York.

Dès son arrivée au port de New-York, tout capitaine ou patron de navire, est tenu de délivrer à la douane :

1° Un manifeste signé par lui et contenant le nom du port de départ ou du port où les marchandises ont été chargées, et le nom du port de consignation ou destination;

2° Une liste des passagers, contenant leurs noms, leur âge, sexe, métier, dénomination de leurs bagages, lieux de naissance et l'endroit où ils se rendent; on indiquera également, s'il y a eu, des décès pendant la traversée;

3° Un état des vivres et provisions restant à bord.

En arrivant à 4 lieues des côtes ou dans les baies, ports et rivières des États-Unis, le capitaine tient prêt son manifeste en double, et le présente, sur la demande du premier officier de la douane qui se rendra à bord; sur la demande de cet officier, il lui en délivrera copie. Ledit officier certifiera, sur l'original, le jour et l'an où il lui aura été produit.

L'amende pour refus de délivrer le manifeste ou la copie, à la demande d'un officier des douanes, ou pour ne pas lui avoir indiqué la véritable destination du navire, est de 500 dollars pour chacun de ces délits. Si, à 4 lieues des côtes ou dans les limites d'un district, le capitaine fait décharger des marchandises sans autorisation, il encourra une amende de 1000 dollars, et les objets seront confisqués, excepté en cas de force majeure. Un capitaine qui, après son arrivée dans un port, en partira ou essaiera d'en partir sans l'autorisation du collecteur, est passible d'une amende de 400 dollars.

Le capitaine est obligé d'informer de son arrivée le collecteur, endéans les vingt-quatre heures, et dans les vingt-quatre heures suivantes de faire connaître le nom, la capacité, etc., de son bâtiment, en affirmant le tout sous serment, dans la manière prescrite par la loi.

Les protêts d'avaries devront être faits et déposés à la douane endéans les 24 heures.

Les marchandises de provenances étrangères ne peuvent être déchargées qu'entre le lever et le coucher du soleil.

Aucun navire venant de l'étranger ne pourra faire sa déclaration d'entrée, ni ouvrir les écoutilles, avant que le capitaine n'ait délivré au maître des postes toutes les lettres confiées à ses soins ou en son pouvoir, ce qu'il affirmera sous serment.

Les différents droits à payer, pour la *British Queen*, mesurée 2006 tonneaux au port de New-York, sont :

Tonnage, n'avait pas encore été payé, mais le sera sur le pied de 6 cents am. par tonneau.

<i>Entry fee.</i> . . . . .	dollars	5.50
<i>Harbours Master</i> . . . . .	»	27.29
<i>Health officer.</i> . . . . .	»	6.50
<i>Measinement.</i> . . . . .	»	2.00
<i>Telegraph.</i> . . . . .	»	10.00
<i>Hopital monney</i> (comprenant) :		
<i>Cabin passengers</i> (par tête) . . . . .	»	1.50
<i>Steerage,</i> )	( par tête). . . . .	»
<i>Capitane,</i> )		
<i>Mate,</i> )		
<i>Men,</i> )		
<i>Bill of health.</i> . . . . .	»	2.25
<i>Clearance.</i> . . . . .	»	2.50
<i>Entry fee</i> et pilotage à l'entrée . . . . .	»	54.70
Pilotage à la sortie. — Droit de quai à l'année . . . . .	»	1000.00
Magasinage des charbons à l'année . . . . .	»	500.00

Service intérieur  
du bord.

La navigation par la vapeur permettant de faire son chemin en ligne directe, ou du moins de suivre telle route que les circonstances peuvent exiger, est par cela même beaucoup plus simple et plus facile que la navigation par bâtiments à voiles. Aussi n'y a-t-il rien à dire à ce sujet, si ce n'est qu'il faut une grande surveillance pour éviter la rencontre des navires et celle des glaces à l'approche des bancs de Terre-Neuve; de plus il y a quelques précautions à prendre sur un aussi grand navire que la *Queen*, mais qui tombent sous le sens de tout marin, dès qu'il a mis le pied à bord.

Quoique peu de contestations ou de disputes aient eu lieu entre les belges et les anglais qui composent l'équipage de la *British Queen*, je ne crois pas cependant que ce mélange d'officiers et de matelots de nations différentes puisse subsister; le chef du navire étant anglais, les officiers et même les subalternes de sa nation s'attribuent une supériorité et une suprématie qui ne peuvent manquer de blesser l'amour-propre des belges. L'arrivée de la *Queen* à New-York sous pavillon belge et commandée par un anglais, n'a pas laissé de produire une très-mauvaise impression, et a donné à penser au public que les marins de notre pays sont ignorants et incapables; aussi ne pourront-ils que difficilement se réhabiliter dans l'opinion publique, surtout si l'on continue à en confier le commandement à des étrangers.

Les deux premiers officiers du bord, qui sont anglais, en sont comme nous à leur premier voyage sur un bateau à vapeur, et quoique qu'excellents marins, je n'ai rien pu remarquer en eux qui ait pu motiver leur choix et les faire préférer à nos officiers belges, si ce n'est leur qualité d'anglais.

La tenue et la propreté du navire n'ont rien laissé à désirer pendant tout le voyage, je suis fâché de ne pouvoir en dire autant concernant nos matelots, qui, accoutumés à être conduits militairement et à être tenus sous le joug d'une discipline sévère, se sont un peu relâchés du bon ordre et de la propreté dont doit faire preuve tout marin de l'État.

La confiance en la *British Queen* a été fortement ébranlée par la perte du *Président* et par divers accidents survenus aux *steamers* des Indes occidentales ; aussi tandis que les paquebots à voiles partant de New-York ont plus de passagers qu'ils n'en peuvent contenir, n'avons-nous pu en trouver que 27 au retour. Quelques voyages heureux peuvent cependant nous réhabiliter dans l'opinion publique ; mais pour engager les voyageurs du continent à prendre leur passage à bord, il faut que l'expédition soit tout à fait belge.

Le service de la machine, qui compte un personnel de : l'ingénieur en chef, 6 ingénieurs-mécaniciens, 25 chauffeurs et porteurs de charbons, plus 4 mécaniciens belges, est sans contredit le plus important du bord. Le chef-mécanicien doit avoir la connaissance la plus parfaite de sa machine, et avoir assisté à son placement à bord, où du moins l'avoir vu démonter et remonter entièrement. Remplacer de suite le mécanicien anglais devient donc une chose impossible, et le Gouvernement (si son intention est de confier le commandement de la *British Queen* à un belge) devrait se l'attacher par une augmentation de solde et des offres avantageuses pour l'avenir. La machine a parfaitement fonctionné pendant tout le voyage, et ne laisse rien à désirer, ni sous le rapport de la solidité ni sous celui de la douceur de ses mouvements.

La table des passagers a été pendant toute la traversée abondante et bien servie ; j'observerai cependant que la plupart de nos passagers devant venir de l'Allemagne ou de la France, il est indispensable d'avoir à bord une cuisine française. Beaucoup de personnes ne peuvent se faire aux viandes fortes et aux mets épicés. Les vins de Bordeaux et de Champagne pourraient être de meilleure qualité, et l'intérêt du *providor* est de les débiter par  $\frac{1}{2}$  bouteille.

Le prix de 5 livres st. par abonnement n'est pas trop élevé, et pourrait donner au *providor* un bénéfice raisonnable ; mais beaucoup de voyageurs payent par repas et n'en prennent qu'un ou deux par jour, ce qui ne porte leur dépense qu'à 4 livres pour une traversée de 20 jours.

Le livre du *providor* prouve que, malgré notre longue traversée d'Anvers à New-York, quelques personnes (qui probablement n'ont pas dîné fort souvent), ont trouvé moyen de ne dépenser pour table, vins et liqueurs, que de 3 à 4 livres. Si le plus grand nombre de voyageurs voulait payer par repas, il serait impossible d'avoir une table convenablement organisée, sans de fortes pertes ; il serait donc préférable de comprendre la table sans le vin, dans le prix de passage.

La casse de la vaisselle a été considérable pendant le mauvais temps, et les porcelaines aux armes du navire sont chères et difficiles à remplacer ; un service de faïence ordinaire pour les jours de fort roulis est indispensable.

*Le Capitaine-Lieutenant,*

EYCKHOLT.

A.

## COMPTÉ GÉNÉRAL DES DÉPENSES.

N <sup>o</sup> D'ORDRE.	DÉSIGNATION DES DÉPENSES.	MONTANT.	
		Fr.	C <sup>t</sup> .
1	Personnel . . . . .	148,172	62
2	Entretien . . . . .	52,927	62
3	Charbon . . . . .	221,962	98
4	Administration . . . . .	14,231	37
5	Dépenses diverses . . . . .	63,092	40
	TOTAL des dépenses. . . . . fr.	499,386	94

## COMPTÉ DES DÉPENSES.

1<sup>o</sup> Personnel.

N <sup>o</sup> D'ORDRE.	DÉSIGNATION DE LA DÉPENSE.	MONTANT.	
		Fr.	C <sup>t</sup> .
A.	Gages des gens de l'équipage . . . . .	19,038	43
B.	Id. des ingénieurs et chauffeurs . . . . .	48,228	56
C.	Id. des <i>stewards</i> et domestiques . . . . .	21,290	"
D.	Nourriture du personnel . . . . .	56,615	63
	TOTAL. . . . . fr.	145,172	62

## COMPTÉ DES DÉPENSES.

## PERSONNEL.

## A. — Gages de l'équipage.

DÉSIGNATION DE LA DÉPENSE.	MONTANT.	
Gages des gens de l'équipage, du 2 au 29 janvier . . . . . £.	31	12
Id. de MM. Keane et Robert Adams, mois de janvier . . . . .	53	13
Id. des gens de l'équipage, du 29 janvier au 26 février. . . . .	31	12
Id. de MM. Keane et Robert Adams, mois de février. . . . .	53	13
Id. des gens de l'équipage, du 26 février au 26 mars . . . . .	30	2
Id. de MM. Keane et Robert Adams . . . . .	53	13
Id. des gens de l'équipage, du 26 mars au 30 avril . . . . .	45	8
Id. de MM. Keane, Adams et Remington . . . . .	63	15
	£. 363	10
		3
Id. des gens de l'équipage pendant le mois de mai. . . . .		Fr. 1,458
Id. du capitaine et des officiers. . . . .		53
Id. suppléments des traitements . . . . .		352
Id. des gens de l'équipage pendant le mois de juin . . . . .		1,689
Id. du capitaine et des officiers. . . . .		53
Id. deux mois d'appointements pour solde de M. Keane . . . . .		2,116
Id. frais de voyage de M. Keane d'Anvers à Southampton et retour . . . . .		256
Passage de M. Keane d'Anvers à Londres. . . . .		53
Solde des appointements du second et gratification . . . . .		400
	TOTAL. . . . . fr.	19,098
		43

## PERSONNEL.

B. — *Gage des ingénieurs et chauffeurs.*

DATES.	DÉSIGNATION DE LA DÉPENSE.	MONANT.
Du 2 au 29 janvier . . . . .	Gages des ingénieurs et chauffeurs £. 70 » »	
Du 29 janvier au 26 février .	Id. id. . 70 » »	
Du 26 février au 26 mars . . .	Id. id. . 70 » »	
Du 26 mars au 30 avril . . . . .	Id. id. . 149 16 8	
	£. 359 16 8	Fr. C.
Mois de mai . . . . .	Id. id. . . . .	4,886 20
Id. de juin . . . . .	Id. id. . . . .	5,019 77
Id. de juillet et août . . . . .	Id. id. . . . .	10,845 80
Id. de septembre et octob.	Id. id. . . . .	10,845 80
Du 1 <sup>er</sup> janvier au 15 novemb.	Id. id. . . . .	2,711 45
	Gages des 2 <sup>me</sup> et 3 <sup>me</sup> ingénieurs jusqu'au 3 décembre, et indemnité . . . . .	3,480 65
	Appointements de quatre chauffeurs, du 15 novembre au 31 décembre . . . . .	635 »
	Appointements de l'Ingénieur en chef, du 15 novembre au 31 décembre . . . . .	685 80
	TOTAL. . . . fr.	48,228 56

## COMPTE DES DÉPENSES.

## PERSONNEL.

## c. — Gages des stewards, domestiques, etc.

DATES.	DÉSIGNATION DE LA DÉPENSE.	MONTANT.	
Du 2 au 29 janvier . . . .	Gages des <i>stewards</i> , domest., etc., £. 42 » »		
Du 29 janvier au 26 février.	Id. id. . 39 15 »		
Du 26 février au 26 mars .	Id. id. . 39 » »		
Du 26 mars au 30 avril . .	Id. id. . 79 » 2		
	£. 199 15 2	Fr.	C <sup>s</sup> .
Mois de mai . . . . .	Id. id. . . . .	5,073	86
Id. de juin . . . . .	Id. id. . . . .	2,521	79
Id. de juillet et août . .	Id. id. . . . .	2,534	92
Id. de septemb. et octobre.	Id. id. . . . .	4,620	29
Id. du 1 <sup>er</sup> au 15 novembre.	Id. id. . . . .	3,438	29
	Gages d'un cuisinier et domestique jusqu'au 26 novembre, et passage à Londres . . . . .	525	12
	Gages de 2 <i>stewards</i> jusqu'au 31 décembre . .	127	63
	Gages du chef <i>steward</i> depuis le 1 <sup>er</sup> septembre jusqu'au 31 décembre . . . . .	416	11
		2,032	»
	(En supposant que les arbitres saisis de la contestation qui existe à cet égard se prononcent en faveur de M. Cox.)		
	TOTAL. . . . . fr.	21,290	»

## COMPTE DES DÉPENSES.

## PERSONNEL.

v. — *Nourriture du personnel.*

DÉSIGNATION DES DÉPENSES.		MONTANT.	
		Fr.	C <sup>s</sup> .
Nourriture des officiers, sous-officiers et ingénieurs avant le 31 mars 1842.		383	30
Id. id. pendant le mois d'avril . . . . .		4,833	13
Id. id. id. de mai . . . . .		7,454	58
Id. id. id. de juin . . . . .		7,226	94
Id. id. id. de juillet. . . . .		5,742	93
Id. id. id. d'août. . . . .		5,683	24
Id. id. id. de sept. . . . .		5,693	31
Id. id. id. d'octob. . . . .		5,960	74
Id. id. id. 25 novembre . . . . .		3,376	61
Frais extraordinaires à New-York au 1 <sup>er</sup> voyage . . . . .		640	71
Consommation des capitaines pendant les 3 voyages . . . . .		787	24
Huile, vins, grogs extraordinaires aux ingénieurs et chauffeurs, pendant les 3 voyages . . . . .		1,052	87
Vivres distribués à des matelots, chauffeurs malades, pendant les traversées.		215	56
Fourniture d'eau filtrée . . . . .		603	75
Diverses dépenses pour nourriture à New-York, telles qu'achat d'eau filtrée, etc., £. 361 80 . . . . .		1,953	72
	TOTAL. . . . . fr.	51,615	63
Solde du compte du chef <i>steward</i> (approximativement) . . . . .		5,000	»
	TOTAL. . . . . fr.	56,615	63

## COMPTE DES DÉPENSES.

2<sup>o</sup> *Entretien.*

N <sup>o</sup> D'ORDRE.	DÉSIGNATION DE LA DÉPENSE.	MONTANT.	
		Fr.	C <sup>s</sup> .
A.	Entretien du navire et de son gréement . . . . .	28,949	52
B.	Id. des mécaniques . . . . .	19,579	10
C.	Id. du mobilier . . . . .	4,399	»
	TOTAL. . . . . fr.	52,927	62

## ENTRETIEN.

A. — *Entretien du bâtiment et de son grément.*

DATES.	DÉSIGNATION DE LA DÉPENSE.	MONTANT.	
	<i>A Anvers.</i>	Fr.	C <sup>s</sup> .
Mois de janvier . . . . .	Main-d'œuvre d'un charpentier . . . . .	425	53
Id. de février. . . . .	Id. id. . . . .	630	14
Id. de mars . . . . .	Id. id. . . . .	532	05
Id. d'avril. . . . .	Id. id. . . . .	427	50
	Fourniture de carreaux de vitre . . . . .	68	74
	Id. de divers objets en quincaillerie . . . . .	1,298	02
	Id. d'ouvrages en cuivre . . . . .	228	90
	Id. de lanternes et ouvrages en fer-blanc. . . . .	141	13
	Id. de fusées, feux de bengale, etc. . . . .	223	"
	Id. et réparations de futaille . . . . .	212	55
	Réparations de chronomètres . . . . .	210	96
	Ouvrages de calfatage . . . . .	417	10
	Réparations aux poulies . . . . .	223	60
	Fourniture de bois de construction et journées d'ouvriers . . . . .	4,348	90
	Ouvrages en fer et réparations . . . . .	2,863	78
	Id. en corderie . . . . .	3,168	08
	Id. en voilure . . . . .	4,023	31
	Id. en plomb, etc. . . . .	1,172	01
	Peinture et fournitures de couleurs . . . . .	1,342	"
	Fourniture de clous et vis . . . . .	6	90
	Réparation à des serrures . . . . .	17	90
	Fourniture de sable . . . . .	16	38
	Id. et réparation de lampes . . . . .	82	55
	Id. de clous, balais, savon et divers. . . . .	1,237	88
	Id. d'ouvrage en fonte . . . . .	44	60
	<i>Southampton.</i>		
	Cordage. . . . . £. 27 3	689	61
	<i>New-York.</i>		
	Au 1 <sup>er</sup> voyage. . . . . @. 310 27	1,675	46
	Au 2 <sup>me</sup> id. . . . . 132 47	716	34
	Au 3 <sup>me</sup> id. . . . . 551 91	2,483	60
	TOTAL. . . . . fr.	28,949	52

## ENTRETIEN.

B. — *Entretien des mécaniques.*

DATES.	DÉSIGNATION DE LA DÉPENSE.	MONTANT.	
	<i>A Invers.</i>	Fr.	C <sup>s</sup> .
Mois de janvier . . . . .	Main-d'œuvre de charpentiers . . . . .	110	»
Id. de février. . . . .	Id. id. . . . .	202	40
Id. de mars . . . . .	Id. id. . . . .	247	50
Id. d'avril. . . . .	Id. id. . . . .	240	68
	Fourniture d'huile de pieds de bœuf . . . . .	2,850	40
	Id. de déchets de coton et frais de transport. . . . .	1,353	25
	Id. de mercure . . . . .	181	»
	Id. de sperm oil . . . . .	2,810	45
	Id. de limes, marteaux, outils, etc. . . . .	350	99
	Id. de feutre avec fret et droits . . . . .	471	52
	Ramonage des cheminées . . . . .	360	25
	Ouvrages en fer, réparations et main-d'œuvre . . . . .	2,694	96
	Peinture et fourniture de couleurs . . . . .	1,393	15
	Fourniture d'huile de <i>melboord</i> , de chaux, soufre, etc. . . . .	186	98
	Id. de pelles à charbon. . . . .	36	57
	Id. de deux rames <i>Emery cloths</i> . . . . .	108	»
	Id. réparations de lampes . . . . .	64	90
	Id. d'ouvrages en fonte. . . . .	1,399	60
	Id. de cordages . . . . .	95	23
	Id. de plomb . . . . .	133	62
	<i>New-York.</i>		
	1 <sup>er</sup> voyage . . . . .	141	06
	2 <sup>me</sup> id. . . . .	342	68
	3 <sup>me</sup> id. . . . .	310	33
	<b>TOTAL.</b> . . . . fr.	<b>19,579</b>	<b>10</b>

## ENTRETIEN.

c. — *Entretien et achat du mobilier.*

DESIGNATION DE LA DÉPENSE.	MONTANT.	
	Fr.	Ct.
Achat de 67 volumes pour la bibliothèque . . . . .	52	80
Id. d'assiettes, verres, etc. . . . .	53	55
Id. d'une boîte en fer-blanc . . . . .	4	»
Id. de deux futailles. . . . .	13	»
Fourniture de limes, poêles, fourchettes, etc. . . . .	80	30
Id. et réparations d'ouvrages en cuivre . . . . .	408	65
Id. id. id. en fer-blanc . . . . .	62	75
Id. de brosses, etc. . . . .	73	17
Id. et réparation de lampes. . . . .	62	29
Blanchissage du linge . . . . .	1,209	86
Id. d'une housse de sofa. . . . .	13	02
Id. de divers ustensiles de cuisinier, etc. . . . .	562	50
Dégraissage de tapis, etc. . . . .	47	»
Fourniture de vingt chaises . . . . .	75	»
Id. de cuillères, etc. . . . .	14	11
Id. de deux cadres en bois . . . . .	12	»
Id. de crochets en fer. . . . .	14	»
TOTAL. . . . . fr.	2,758	»
Diverses dépenses pour l'entretien du mobilier à New-York, telles que blanchissage du linge, etc. . . . .	1,641	33
TOTAL. . . . . fr.	4,399	33

## COMPTE DES DÉPENSES.

3<sup>e</sup> Charbons.

N <sup>o</sup> D'ORDRE.	DÉSIGNATION DES DÉPENSES.	MONTANT.	
		Fr.	C <sup>t</sup> .
A.	Achat de charbons . . . . .	125,854	42
B.	Frais de transport d'Anvers à New-York . . . . .	65,618	"
C.	Divers frais concernant les charbons. . . . .	30,490	81
	TOTAL. . . . . fr.	221,962	93

## COMPTE DES DÉPENSES.

## CHARBONS.

## A. — Achat de charbons.

DATES.	DÉSIGNATION DE LA DÉPENSE.	MONTANT.	
		Fr.	C <sup>t</sup> .
Janvier . . . . .	Pour 350,880 kil. charbons fournis par Legrand-Lecreps . . . . .	6,666	72
	Pour 43,000 kil. charbons fournis par Waroquez.	773	72
	Id. quatre hectolitres pour essai . . . . .	9	04
5 avril . . . . .	Id. 356,800 kil. charbons fournis par Legrand-Lecreps . . . . .	6,779	20
10 id. . . . .	Id. deux traites pour charbons fournis par Degorge-Legrand . . . . .	10,000	"
15 id. . . . .	Id. une traite pour charbons fournis par M. Degorge-Legrand . . . . .	6,384	20
21 id. . . . .	Id. une traite pour charbons fournis par M. Legrand-Lecreps . . . . .	1,278	40
10 mai . . . . .	Id. 3,900 kil. charbons fournis par M. A. De Lextry . . . . .	113	70
11 id. . . . .	Id. 1,422,400 kil. charbons fournis par M. Ch. Saintelette . . . . .	35,508	"
27 octobre . . . . .	Id. 3,000 kil. charbons fournis par Kramer . . . . .	129	60
	Achat de charbons à Londres . . . . .	1,733	"
	Id. à Fayal . . . . .	10,258	"
	Comptes à payer, charbon, du Flénu et Wasme.	144	"
	Id. id. id. . . . .	4,675	"
	Id. id. id. . . . .	6,452	"
	Id. id. du Levant du Flénu.	11,245	"
	Id. id. id. . . . .	23,646	62
	Id. id. du Val-Benoit . . . . .	56	22
	TOTAL. . . . . fr.	125,854	42

## COMPTÉ DES DÉPENSES.

## CHARBONS.

B. — *Frais de transport d'Anvers à New-York.*

DÉSIGNATION DE LA DÉPENSE.		MONTANT.	
		Fr.	C <sup>t</sup> .
Fret de 530 tonneaux de charbons par <i>Harriet</i> .		13,250	»
Id. de 280	id. <i>Commerce</i>	7,000	»
Id. de 190 $\frac{430}{1000}$	id. <i>Jupiter</i>	4,760	50
Id. de 300	id. <i>Magellan</i>	7,500	»
Id. de 300	id. <i>Adèle</i>	7,500	»
Id. de 274 $\frac{200}{1000}$	id. <i>Jean de Locquenghien</i>	6,852	50
Id. de 50	id. <i>Zéphyr</i>	1,250	»
Id. de 300	id. <i>Maria</i>	7,500	»
Id. de 240 $\frac{1}{5}$	id. <i>Mercator</i>	6,005	»
Id. de 160	id. <i>Jean Key</i>	4,000	»
TOTAL. . . . . fr.		65,618	»

## COMPTÉ DES DÉPENSES.

## CHARBONS.

c. — *Divers frais relatifs aux charbons.*

DÉSIGNATION DE LA DÉPENSE.		MONTANT.	
		Fr.	C <sup>t</sup> .
Transport de charbons en Belgique . . . . .		3,928	58
Chargement, déchargement, magasinage, Anvers. . . . .		8,352	57
Droits d'octroi à Anvers. . . . .		723	23
Certificats d'origine délivrés par le consul américain pour les charbons envoyés à New-York. . . . .		148	43
Frais de chargement, d'emmagasinage, d'arrimage, intérêts sur les droits payés, etc., à New-York, fr. 3,211 24 c <sup>t</sup> , à fr. 5 40 c <sup>t</sup> . . . . .		17,340	70
TOTAL. . . . . fr.		30,490	51

## COMPTÉ DES DÉPENSES.

4<sup>o</sup> Administration.

N <sup>o</sup> D'ORDRE.	DÉSIGNATION DES DÉPENSES.	MONTANT.	
		Fr.	C <sup>s</sup> .
Litt. A.	Frais d'administration, etc., à Anvers . . . . .	8,868	52
Litt. B.	Idem à l'étranger . . . . .	5,362	85
	TOTAL. . . . . fr.	14,231	37

## COMPTÉ DES DÉPENSES.

## ADMINISTRATION.

A. — *Frais d'administration à Anvers.*

DÉSIGNATION DE LA DÉPENSE.	MONTANT.	
	Fr.	C <sup>s</sup> .
Frais de route et de séjour et jetons de présence des membres du conseil général ; indemnité de son secrétaire ; frais de bureau, etc. . . . .	2,834	»
Commission de M. l'administrateur, 2 % sur les recettes . . . . .	2,970	86
Appointements de C. Mooy, chargé des commissions, déclarations, surveillance, etc. . . . .	423	38
Commission de M. le courtier Vandenberg, à raison de 2 1/2 p. % . . .	2,640	28
TOTAL. . . . . fr.	8,868	52

COMPTE DES DÉPENSES.

## ADMINISTRATION.

B. — *Frais d'agence et de correspondance à l'étranger.*

DÉSIGNATION DE LA DÉPENSE.	MONTANT.
<i>Paris.</i>	
Commission sur le montant du prix de passage des voyageurs et du fret des marchandises.	
	Fr. C.
Premier voyage . . . . .	254 40
Deuxième id. . . . .	223 20
Troisième id. . . . .	236 28
<i>Correspondance à Londres.</i>	
Commission sur le montant du prix de passage des voyageurs.	
Premier voyage . . . . . f. 33 9 5	
Deuxième id. . . . . 22 12 10	
Troisième id. . . . . 46 19 »	
	2,617 79
<i>Administration à New-York.</i>	
Commission sur les passagers et les marchandises.	
Premier voyage . . . . . n. 119 13	
Deuxième id. . . . . 120 35	
Troisième id. . . . . 132 96	
	2,011 18
Au consul à Milan pour commission . . . . .	20 »
TOTAL . . . . . fr.	5,362 85

## DÉPENSES DIVERSES.

DÉSIGNATION DES DÉPENSES.	MONTANT.	
<b>BELGIQUE.</b>		
Passation du contrat d'achat de la <i>British Queen</i> . . . . .	Fr.	C <sup>s</sup> .
Frais d'un acte notarié pour une convention . . . . .	5,300	»
Passage d'Anvers à Londres et vice-versa, des hommes composant l'équipage anglais, des ingénieurs, <i>stewards</i> , etc. . . . .	380	»
Annouces, affiches, impressions, etc. . . . .	3,092	25
Location d'alléges et de chaloupes . . . . .	2,655	71
Port de lettres. . . . .	1,079	91
Lithographies du plan de la <i>British Queen</i> . . . . .	425	30
Entrée et sortie du bassin, droit de bassin, d'écluse, etc. . . . .	288	»
Droit de pilotage, frais de route des pilotes, gratifications, etc. . . . .	2,197	18
Visite par les experts nautiques, formalités auprès du tribunal de commerce, etc. . . . .	3,831	23
Surveillance de la douane, convoyeurs, veilleurs, etc. . . . .	357	66
Bailliage maritime, rôle de l'équipage, etc. . . . .	104	»
Dépenses de diverses natures, telles que remboursement de frets, frais de procédure, petits frais, etc. . . . .	125	»
	1,292	56
<b>FAYAL.</b>		
Dépenses faites lors de l'entrée du navire dans ce port . . . . .	1,371	»
<b>FRANCE.</b>		
Dépenses diverses de publication, etc. (premier voyage) . . . . .	1,965	40
Id. id. (deuxième voyage) . . . . .	602	15
Id. id. (troisième voyage) . . . . .	325	05
<b>ANGLETERRE.</b>		
Dépenses diverses, telles que droits de pilotage, de fanaux, d'ancrage, location de <i>steamers</i> , annonces, affiches, etc. (premier voyage et retour) :	£. 224	2 2
Id. id. (deuxième voyage et retour). . . . .	197	4 »
Id. id. (troisième voyage et retour). . . . .	181	4 9
	£. 602	10 11
	15,290	80
<b>NEW-YORK.</b>		
Dépenses diverses, telles que droits de pilotage, droits de quai, affiches, etc. (premier voyage) . . . . .	6. 932	80
Id. id. (deuxième voyage). . . . .	782	80
Id. id. (troisième voyage). . . . .	903	33
	6. 2668	83
	14,409	25
Différence du cours et perte sur le change de divers billets (approximativement) . . . . .	6,000	»
Dépenses imprévues, dont les comptes ne sont pas rentrés . . . . .	4,000	»
<b>TOTAL.</b> . . . . fr.	65,092	40

U3.

## COMPTÉ GÉNÉRAL DES RECETTES.

LITTEAA.	INDICATION.	MONTANT.	
		Fr.	Ct.
A.	Recettes du premier voyage . . . . .	50,801	10
B.	Id. du deuxième voyage . . . . .	45,006	72
C.	Id. du troisième voyage . . . . .	52,735	40
D.	Id. diverses . . . . .	282,335	60
TOTAL. . . . . fr.		430,878	82

## COMPTÉ DES RECETTES.

A. — *Premier voyage.*

SPÉCIFICATION DES RECETTES.	MONTANT.	
	Fr.	Ct.
<i>Au voyage d'aller.</i>		
Quarante-trois passagers, y compris des enfants et des domestiques. . . . .	23,000	"
Fret des marchandises . . . . .	6,331	78
<i>Au retour.</i>		
Trente et un passagers, y compris des enfants et des domestiques. . . . .	10,973	60
Fret des marchandises . . . . .	8,790	82
Transport de lettres, voyages d'aller et retour . . . . .	6,704	90
TOTAL. . . . . fr.	50,801	10

## COMPTÉ DES RECETTES.

B. — *Deuxième voyage.*

SPÉCIFICATION DES RECETTES.	MONTANT.	
<i>Au voyage d'aller.</i>		
	Fr.	C <sup>s</sup> .
Trente-quatre passagers (y compris des enfants et des domestiques) . . . . .	17,813	83
Fret des marchandises . . . . .	8,084	26
<i>Au retour.</i>		
Trente-trois passagers (y compris des enfants et des domestiques) . . . . .	11,313	"
Fret des marchandises . . . . .	2,996	27
Port de lettres (voyage d'aller et retour) . . . . .	4,799	86
TOTAL. . . . . fr.	45,006	72

## COMPTÉ DES RECETTES.

C. — *Troisième voyage.*

SPÉCIFICATION DES RECETTES.	MONTANT.	
<i>Au voyage d'aller.</i>		
	Fr.	C <sup>s</sup> .
Soixante-deux passagers (y compris des enfants et domestiques) . . . . .	32,570	62
Fret des marchandises . . . . .	7,060	85
<i>Au retour.</i>		
Douze passagers (y compris des enfants et domestiques) . . . . .	3,723	60
Fret des marchandises . . . . .	3,725	26
Port de lettres (voyage d'aller et retour) . . . . .	5,655	07
TOTAL. . . . . fr.	52,735	40

## COMPTE DES RECETTES.

## D. — Recettes diverses.

DATES.	SPÉCIFICATION DES RECETTES.	MONTANT.
	<i>A Anvers.</i>	
		Fr. Cs.
Mai 14 . . . . .	Bonification par le Département de la marine sur le prix de la nourriture des officiers . . . . .	254 "
Juin 2 . . . . .	J.-B. Donnet, paiement de 100 tonneaux charbons à 25 fr. par tonneau . . . . .	2,500 "
Id. 22 . . . . .	Bisschop-Basteyns, paiement de 50 tonneaux à 25 fr. par tonneau . . . . .	1,250 "
Juillet 16 . . . . .	J.-B. Donnet, paiement de 50 <sup>9</sup> / <sub>10</sub> tonneaux à 25 fr. par tonneau . . . . .	1,270 "
Septembre 2 . . . . .	Bonification par le Département de la Marine sur le prix de la nourriture des officiers . . . . .	217 "
Décembre 3. . . . .	Pour 150,530 kil. de charbons vendus à M. Vandenberg . . . . .	3,763 25
	Restitution par l'administration du chemin de fer sur le transport de 1100 kil. déchets de coton de Gand . . . . .	3 85
Id. 8. . . . .	Bonification par le Département de la Marine sur le prix de la nourriture des officiers . . . . .	214 "
	Cateaux-Wattel et C <sup>o</sup> ; paiement de 32 tonneaux charbons à 25 fr. par tonneau . . . . .	800 "
	Passage d'un voyageur d'Anvers à Southampton. . . . .	63 50
	Subside du Gouvernement . . . . .	250,000 "
	700 tonneaux de charbons à New-Yorck . . . . .	22,000 "
	TOTAL. . . . . fr.	282,335 60

## BALANCE.

A. Total général des dépenses . . . . .	fr. 499,386 94
B. Id. des recettes. . . . .	430,878 82
	DÉFICIT. . . . . fr. 68,508 12

## NOTE

SUR LA SITUATION DES BATEAUX A VAPEUR TRANSATLANTIQUES.

La compagnie Cunard possède quatre bateaux à vapeur de 1300 tonneaux. Elle reçoit du Gouvernement anglais un subside de 80,000 *L. st.* (2,000,000 de francs) pour effectuer un voyage *par quinzaine* pendant les huit mois d'été, et un voyage *par mois* pendant les quatre mois d'hiver, soit 20 voyages d'aller et de retour en un an. Ce subside annuel de 80,000 *L. st.* fait donc ressortir la prime *par voyage* à 4,000 *L. st.* ou 100,000 francs, et malgré cela cette compagnie est loin de donner du bénéfice aux propriétaires. De plus, il est à remarquer que la traversée jusqu'à Halifax et Boston, constitue un parcours d'environ 450 milles de moins que celui de New-York.

Cette compagnie Cunard ne recevait primitivement qu'un subside de 60,000 *L. st.* avec obligation de faire 24 voyages. Par suite des vives réclamations de ses directeurs, qui ont prouvé au Gouvernement anglais que leur ruine était imminente, celui-ci leur a accordé, en 1841, une augmentation de 20,000 *L. st.* (soit un total de 80,000 *L. st.*) et une réduction du nombre des voyages annuels à 20 au lieu de 24.

*West India royal Mail Company.*

Cette compagnie a fait construire douze grands bateaux à vapeur, et s'était obligée envers le Gouvernement à effectuer un départ tous les quinze jours de Southampton pour les Indes occidentales et les îles Sous-le-Vent, moyennant un subside annuel de 240,000 *L. st.* (six millions de francs). Après huit mois d'essai, elle a fait de telles pertes, qu'il lui a fallu ou renoncer à l'exécution de son contrat, ou obtenir de nouvelles faveurs du Gouvernement. Elle a démontré au Gouvernement qu'il lui était impossible de continuer si on n'élevait point la prime à 400,000 *L. st.* ou dix millions. Après un long examen de la situation de cette compagnie, on s'est décidé à lui refuser sa demande pécuniaire, mais par contre on a modifié, en sa faveur, les clauses du contrat, en lui permettant de ne faire partir un navire que *tous les mois*, faculté qui équivaut à peu près à sa demande d'augmentation de subside.

Malgré ce changement de conditions, les affaires de la compagnie sont dans un état tellement précaire, qu'avant six mois le Gouvernement sera obligé de reprendre le service pour son propre compte. Elle a déjà perdu deux de ses navires; l'on vient de découvrir il y a environ 15 jours que le *Clyde*, un de leurs meilleurs *steamers* de 1800 tonneaux, construit l'an dernier dans le port de Glasgow, était fortement atteint du *dry rot* (feu ou carie sèche), au point d'être déclaré innavigable. Il est en ce moment sur le chantier, et le devis estimatif des

réparations nécessaires se monte à 24,000 *L. st.* (600,000 francs), somme que la position de la société ne peut lui permettre de dépenser.

Le *Medway*, qui avait relâché à Fayal avec la *British Queen*, a eu de fortes avaries et faisait beaucoup d'eau à son arrivée à Southampton. Il a dû subir une réparation générale.

Plusieurs autres grands *steamers* de cette compagnie sont obligés de chômer pour réparations, et elle s'est vue obligée, il y a trois semaines, d'affréter le *Trident*, *steamer* de 1100 tonneaux, appartenant à la *General steam navigation Company*, à raison de 100 *L. st.* par jour, pour remplacer ses propres *steamer* défectueux.

#### *Great Western.*

Malgré la grande faveur dont ce *steamer* a joui, la compagnie à laquelle il appartient a été obligée de suspendre ses paiements, en présence de 22,000 *L. st.* de dettes sans autre actif que ce *steamer*. Plusieurs actionnaires étant insolubles, elle s'est dissoute en octobre dernier, et a annoncé ce *steamer* en vente publique pour sortir de l'*indivision*. Cette vente n'était, dit-on, à proprement parler que fictive, et il a été racheté nominativement pour 40,000 *L. st.* par ceux des actionnaires les plus solvables, qui ont été forcés d'agir ainsi pour ne pas perdre la totalité de leur mise.

En somme, toutes les affaires de navigation à vapeur souffrent en Angleterre. La compagnie qui a construit le *Précurseur*, *steamer* de 1800 tonneaux, pour les Indes orientales, vient également de suspendre, et ce *steamer* est dans les bassins de Londres, sous le poids d'une saisie arrêt faite par les créanciers. Il n'y a pas une seule entreprise de ce genre qui n'ait été désastreuse pour ses propriétaires, par suite du ralentissement des affaires commerciales et du petit nombre de passagers sur tous les points.



## EXTRAITS

DES LETTRES DE M. A. CHATEAUNEUF, J<sup>no</sup>.

Paris, le 22 juin 1842.

J'ai l'honneur de vous remettre ci-jointe, à gouverne, la lettre d'avis de M. Francisque Dulruet, à un envoi de 16 caisses soieries, qui m'ont été acheminées les 16 et 17 par voie accélérée, pour compte de MM. Beukord et Hutton de New-York, pour les envoyer embarquer à Anvers sur la *British Queen*.

Ces caisses devaient être suivies de 14 autres déposées ici à Paris, chez MM. Paturlle-Lapin et C<sup>e</sup>, et de quelques autres de Lyon, par le même expéditeur.

M. Hutton, propriétaire des marchandises, avec lequel j'avais convenu de toutes ses expéditions par Anvers, sort à l'instant de chez moi pour me donner contre ordre d'expédition sur Anvers, attendu la certitude qu'on vient de lui donner, que les marchandises françaises arrivant aux États-Unis, sont grevées d'un droit de 10 p. % de plus, en arrivant par navires étrangers, que par navires français. Les marchandises ne sont pas encore en mes mains, et je ne prendrai aucune détermination sans avoir la certitude de votre part de ce qui en est.

M. Jarry, que j'ai envoyé aussitôt à l'ambassade des États-Unis, m'annonce qu'on lui a dit aussi à la chancellerie que les marchandises françaises, par navires étrangers belges, étaient grevées d'un plus fort droit que par navires français; la Belgique n'étant pas une puissance au nombre de celles les plus favorisées dans les ports de l'Union.

J'ai encore confiance que vous me rassurerez sur de pareilles assertions, qui, si elles étaient vraies, nous enlèveraient les marchandises de France, et toutes les bonnes dispositions que nous avons trouvées à Lyon seraient ainsi paralysées.

L'état des relations commerciales entre la Belgique et les États-Unis ayant été dans le cas de recevoir d'importantes améliorations, par la ligne d'Anvers à New-York, le Gouvernement belge n'a pu ignorer tout le préjudice qu'une pareille augmentation de droits de 10 p. % apporterait à ses intérêts d'abord, et à la ligne de navigation à vapeur d'Anvers à New-York en particulier, aussi j'attends votre réponse avec une vive anxiété.

Paris, le 26 juin 1842.

D'ici à demain, j'espère vider l'affaire de M. Hutton, pour les colis qui m'ont été adressés de Lyon. Toutefois, je dois vous dire que je vois une guerre sourde

qui nous est faite ici par le *Great Western* et les autres paquebots anglais, dont la jalousie commence à ne plus avoir de bornes.

Nous pourrions encore avoir des marchandises, dans ce cas, m'autorisez-vous à insérer dans mes annonces que : « Les marchandises françaises expédiées par la voie de Belgique, par navires belges aux États-Unis, ne sont grevées d'aucun surplus de droits que celles expédiées de France par pavillon français. » Avec votre autorisation, je garantirai aux expéditeurs l'égalité des droits.

---

Paris, le 27 juin 1842.

On a fait une proposition de rabais pour le *Great Western*, à M. Poplein, qui doit partir avec sa famille et qui, aujourd'hui, expédie un commis pour lequel il m'offre la préférence à 450 francs. Veuillez me dire par retour du courrier si je dois accepter. Les paquebots du Havre ont déjà baissé considérablement leurs prix, et la *Silvie de Grâce*, qui part le 1<sup>er</sup>, a accepté des passagers pour premières, à des prix bien inférieurs aux tarifs. Je sens, d'un autre côté, qu'il faut des passagers à la *British Queen*, et vous pouvez compter que ce ne serait qu'en dernière extrémité que je fléchirai sur les prix, si vous m'y autorisez.

Votre sérieuse attention sur les traités de commerce entre les États-Unis et la Belgique. Le *Galignani* m'a inséré un bon article encore aujourd'hui.

---

Paris, le 4 juillet 1842.

Vous devez ne rien négliger pour qu'au prochain départ il n'y ait aucune incertitude sur la surtaxe de 10 p. %, dont paraissent être grevées les marchandises françaises arrivant à New-York par pavillon belge. Notre agence de Lyon serait manquée, et les frais que nous n'avons pas hésité de faire, M. Jackson et moi, à pure perte, puisque nous les faisons à notre corps défendant. Je vous envoie la liste des maisons visitées par nos amis de Lyon, et qui doivent remettre leurs marchandises. Et sans cette maudite annonce que la concurrence n'a pas manqué de faire circuler, vous auriez vu une grande quantité de colis. Patience.

---

Paris, le 7 juillet 1842.

Je regrette que vous ne m'ayez pas autorisé à annoncer publiquement l'égalité des droits. On demandait ma garantie. Elle ne pouvait que venir en sous ordre. J'ai la certitude d'expéditions si nous pouvons affirmer l'égalité.

---

SIR,

Since the *British Queen* steamer has been the property of the Belgian Government, she has been supplied with the best sort of Belgian coals (except coming from Liverpool to Antwerp, and they were English coals), but during the three voyages that the vessel, has made to and from New York, have used the *former mentioned* Belgian coals which have given entire satisfaction, in every respect; and I would highly recommend them for steam navigation. They being less injurious to the boilers and also, the furnace-bars, they are also very clean, and do not at all cling, the average consumption of them (on board his B. M. st<sup>r</sup> *British Queen*), was from 30 to 36 tons per 24 hours, but when running before the wind, and using the expansive valves steam cut off at half the stroke, the consumption has been lessened, to one ton per hour; in fact, they are the most profitable coals, that ever were on board the ship it is true that the welsh coals are a trifle less in the consumption (the coals used when the vessels traded from London), but they did not give satisfaction, as to steam, and were very injurious, to the *boilers* and *furnace-bars*, and being so soft, they received very much damage in removing them, from one vessel to the other the Belgian coals, being of a harder nature suffer less damage in so doing; there fore I would recommend them, as the most profitable for the above purpose.

Antwerp, january 5<sup>th</sup> 1843.

I AM SIR,

*Your very obedient servant,*

MENTIPLAY, chief engineer.

**EXTRAIT** du Log Book du bateau à vapeur *British Queen*, pendant son premier voyage d'Anvers  
à New-York, sous les ordres du capitaine M. M. Keane.

Dates.	LATITUDE à midi.	LONGITUDE à midi.	DISTANCE en 24 h.	VENTS.	REMARQUES sur L'ÉTAT DE LA MER, ETC.	Observations.
4 Mai 1842.	"	"	"	"	"	Levé l'ancre à 10 h. 30 m. du matin. Mis en mer à 7 h. du soir.
5 —	"	"	"	O.	Belle mer. Brume.	Mouillé à <i>Southampton</i> .
6 —	"	"	"	ONO.	Mauvais temps.	A l'ancre.
7 —	"	"	"	SO.	Trop de vent p <sup>r</sup> prendre la mer.	A l'ancre.
8 —	"	"	"	O.	Haute mer. Coup de vent	Levé l'ancre. Sorti par les <i>Needles</i> .
9 —	49°46' N.	5°50'45" O. Gr.	189 milles.	ONO.	Haute mer de l'O. Forte brise.	
10 —	49,48' N.	9,50' O. Gr.	200 "	SO. à ONO.	Temps à grains.	
11 —	49,55' N.	15,55' O. Gr.	168 "	NO. $\frac{1}{4}$ O.	Forte brise. Haute mer.	
12 —	49,10' N.	18,15' O. Gr.	172 "	SO.	Gros temps. Grosse mer.	Mis plusieurs fois au $\frac{3}{4}$ vitesse.
13 —	49,27' N.	21,00' O. Gr.	178 "	SO.	Tempête. Mer énorme	Embarqué une lame immense. Obligé de fuir vent arrière.
14 —	51,18' N.	17,46' O. Gr.	226 "	SO.	Haute mer. Le temps s'améliore.	Repris la route à l'Ouest.
15 —	51,02' N.	20,46' O. Gr.	128 "	SO.	La houle diminue.	
16 —	50,02' N.	25,05' O. Gr.	180 "	SO. à OSO.	Mer calme. Temps brumeux.	
17 —	48,27' N.	50,56' O. Gr.	248 "	O. $\frac{1}{2}$ NO.	Beau temps. Belle mer.	
18 —	46,19' N.	54,50' O. Gr.	257 "	O. $\frac{1}{2}$ NO.	Belle mer. Beau temps.	
19 —	44,40' N.	59,55' O. Gr.	225 "	ONO.	Beau temps. Belle mer.	
20 —	44,08' N.	44,55' O. Gr.	250 "	SO.	Mer calme. Temps brumeux.	Tombé entre d'énormes glaçons. A $\frac{1}{2}$ vapeur.
21 —	45,52' N.	48,17' O. Gr.	159 "	SO. à NO.	Mer calme. Brume épaisse	Passé beaucoup de glaçons. A $\frac{1}{2}$ vapeur.
22 —	42,52' N.	52,47' O. Gr.	209 "	O. SSO. SSE.	Belle mer. Beau le m. Au s. pluie.	
23 —	42,54' N.	57,47' O. Gr.	224 "	Très-variable.	Belle mer. Pluie.	
24 —	41,50' N.	62,55' O. Gr.	241 "	NE. à SE.	Beau temps. Belle mer.	
25 —	40,51' N.	67,46' O. Gr.	252 "	SE. à NO.	Temps pluvieux. Belle mer.	
26 —	40,18'	72,26' O. Gr.	205 "	O. à SO.	Belle mer. Beau temps	Pris le pilote à bord. Mouillé à <i>Sandy-Hook</i> .
27 —	"	"	"	"	"	Touché sur un banc en mettant le navire à quai à <i>New-York</i> .

Le Capitaine-Lieutenant, **EYCKHOLT.**

**EXTRAIT** du Log Book du bateau à vapeur *British Queen*, pendant son premier voyage de New-York à Anvers, sous les ordres du capitaine M. M. Keane.

Dates.	LATITUDE à midi.	LONGITUDE à midi.	DISTANCE en 24 h.	VENTS.	REMARQUES sur L'ÉTAT DE LA MER, ETC.	Observations.
7 Juin 1842 . . . . .	"	"	"	E. $\frac{1}{4}$ SE.	"	Quitté le quai de <i>New-York</i> à 2 h. 30 m. après-midi.
8 — . . . . .	40,25' N.	70,57' O. Gr.	160 milles.	E. $\frac{1}{2}$ SE.	Forte brise. Belle mer.	
9 — . . . . .	40,52' N.	66,55' O. Gr.	181 "	ESE. à SSE.	Temps couvert. Mer boueuse.	
10 — . . . . .	41,06' N.	65,09' O. Gr.	202 "	S. à SO.	Belle mer. Beau temps.	
11 — . . . . .	42,04' N.	57,50' O. Gr.	256 "	SO.	Belle mer. Beau temps.	
12 — . . . . .	42,58' N.	52,45' O. Gr.	226 "	Variable.	Belle mer. Brumeux . . . . .	Passé quelques glaçons.
15 — . . . . .	42,58' N.	49,26' O. Gr.	171 "	NNE.	Belle mer. Forte brume. . . . .	Passé quelques glaçons.
14 — . . . . .	42,45' N.	46,51' O. Gr.	122 "	NE.	Houle. La brise augmente.	
15 — . . . . .	42,55' N.	42,57' O. Gr.	171 "	NE.	Forte houle. Grains.	
16 — . . . . .	45,00' N.	57,52' O. Gr.	205 "	NNE.	Mer plus calme. Pluie.	
17 — . . . . .	44,22' N.	52,42' O. Gr.	256 "	NO. à O.	Beau temps. Belle mer.	
18 — . . . . .	45,52' N.	27,55' O. Gr.	259 "	O. et ONO.	Belle mer. Ciel couvert.	
19 — . . . . .	47,06' N.	22,55' O. Gr.	255 "	O.	Houle du SO. Beau temps.	
20 — . . . . .	48,11' N.	16,27' O. Gr.	248 "	O. à NO.	Belle mer. Temps variable.	
21 — . . . . .	49,05' N.	10,52' O. Gr.	256 "	NO. à O. $\frac{1}{4}$ NO.	Beau temps. Belle mer.	
22 — . . . . .	49,59' N.	5,22' O. Gr.	"	Variable.	Belle mer. Beau temps . . . . .	Pris à bord le pilote de <i>Cowes</i> .
23 — . . . . .	"	"	"	O. $\frac{1}{4}$ NO.	"	Débarqué les passagers à <i>Cowes</i> . Fait route pour <i>Anvers</i> .
24 — . . . . .	"	"	"	"	"	

Le Capitaine-Lieutenant, EYCKHOLT.

**EXTRAIT** de Log Book du bateau à vapeur *British Queen*, pendant son second voyage d'Anvers  
à New-York, sous les ordres du capitaine F. Eyckholt.

Dates.	LATITUDE à midi.	LONGITUDE à midi.	DISTANCE en 24 h.	VENTS.	REMARQUES sur L'ÉTAT DE LA MER, ETC.	Observations.
7 Juillet 1842 . . .	"	"	"	SO.	"	Quitté Anvers à 11 h. 30 m. du matin.
8 — . . .	50,59' N.	0,09' O. Gr.	"	SO.	Grand frais. Pluie . . . . .	Mouillé au <i>Mother-Bank</i> .
9 — . . .	"	"	"	"	"	A l'ancre.
10 — . . .	"	"	"	S. à SSO.	Bon frais. Belle mer . . . . .	Appareillé à 5 h. après midi.
11 — . . .	"	"	"	SSO. à NO.	Mer houleuse. Pluie.	
12 — . . .	48,51' N.	8,22' O. Gr.	158 milles.	NO. à OSO.	Mer houleuse. Bonne brise.	
13 — . . .	47,45' N.	11,40' O. Gr.	172 "	O.	Forte houle du SO.	
14 — . . .	46,25' N.	16,12' O. Gr.	204 "	S. à SO.	Beau temps. Belle mer.	
15 — . . .	45,50' N.	21,29' O. Gr.	228 "	SO. à ONO.	Pluie et vent. Houle.	
16 — . . .	44,57' N.	24,51' O. Gr.	144 "	NO.	Forte bourrasque. Haute mer.	
17 — . . .	44,10' N.	27,47' O. Gr.	150 "	ONO.	Variable. La houle tombe.	
18 — . . .	43,49' N.	31,57' O. Gr.	196 "	O.	Beau temps. Belle mer.	
19 — . . .	43,08' N.	36,05' O. Gr.	190 "	SO. à N.	Belle mer. Beau temps.	
20 — . . .	42,01' N.	40,51' O. Gr.	222 "	NE. et SO.	Beau temps. Belle mer.	
21 — . . .	40,59' N.	45,41' O. Gr.	224 "	SO.	Belle mer. Beau temps.	
22 — . . .	41,05' N.	50,56' O. Gr.	224 "	SO à NO.	Id.	
23 — . . .	42,02' N.	55,17' O. Gr.	210 "	Variable.	Id.	
24 — . . .	41,58' N.	60,08' O. Gr.	224 "	Variable.	Id.	
25 — . . .	41,21' N.	64,27' O. Gr.	198 "	O. à NO.	Houle du SO. Forte brise.	
26 — . . .	40,46' N.	68,27' O. Gr.	184 "	OSO.	Belle mer. Temps couvert.	
27 — . . .	40,59' N.	72,56' O. Gr.	196 "	OSO. à ONO.	Bonne brise. Belle mer. . . . .	Embarqué le pilote et mouillé la nuit devant New-York.

**EXTRAIT** du Log Book du bateau à vapeur la *British Queen*, pendant son second voyage de New-York à Anvers, sous les ordres du capitaine F. Eyckholt.

Dates.	LATITUDE à midi.	LONGITUDE à midi.	DISTANCE en 24 h.	VENTS.	REMARQUES sur L'ÉTAT DE LA MER, ETC.	Observations.
7 août 1842. . . . .	»	»	»	ESE.	Forte brise . . . . .	Quitté New-York.
8 — . . . . .	40°03' N.	70°16' O. Gr.	172 milles.	NNE. à NE.	Belle mer. Temps couvert.	
9 — . . . . .	40,12' N.	65,59' O. Gr.	208 »	N. à ONO.	Forte houle de l'ESE.	
10 — . . . . .	40,36' N.	61,16' O. Gr.	228 »	ONO.	Ciel couvert. Belle mer.	
11 — . . . . .	40,56' N.	56,54' O. Gr.	201 »	N. à NO.	Forte brise. Belle mer. Pluie.	
12 — . . . . .	41,19' N.	52,30' O. Gr.	202 »	NNO à E.	Beau temps. Belle mer.	
13 — . . . . .	41,54' N.	48,20' O. Gr.	180 »	E.	Forte brise. Houle du NNE.	
14 — . . . . .	42,14' N.	44,17' O. Gr.	184 »	E.	Id.	
15 — . . . . .	45,36' N.	39,51' O. Gr.	226 »	ES et SO.	Beau temps. Belle mer.	
16 — . . . . .	45,03' N.	34,54' O. Gr.	228 »	SO. à N.	Grains. Belle mer.	
17 — . . . . .	45,45' N.	29,42' O. Gr.	250 »	N. à NE.	Belle mer. Beau temps.	
18 — . . . . .	48,39' N.	24,50' O. Gr.	212 »	E. à S.	Id.	
19 — . . . . .	47,29' N.	18,54' O. Gr.	250 »	SO.	Id.	
20 — . . . . .	48,27' N.	13,06' O. Gr.	241 »	SO. à N.	Temps à grains. Belle mer.	
21 — . . . . .	48,57' N.	8,54' O. Gr.	222 »	NNE.	Id.	
22 — . . . . .	50,16' N.	2,50' O. Gr.	»	N. à NE.	Temps à grains . . . . .	Pris à bord le pilote de Cowes.
23 — . . . . .	Mouillé à <i>Flessingue</i> . Et le 24 à Anvers.					

**EXTRAIT** du Log Book du bateau à vapeur *British Queen*, pendant son troisième voyage à d'Anvers à New-York, sous les ordres du capitaine F. Eyckholt.

Dates.	LATITUDE à midi.	LONGITUDE à midi.	DISTANCE en 24 h.	VENTS.	REMARQUES sur L'ÉTAT DE LA MER, ETC.	Observations.
7 septembre 1842 . . .	A 1 h. après-midi quitté Anvers; mouillé et passé la nuit devant <i>Flessingue</i> .					
8 — . . .	»	»	»	SO.	Tempête. Mer creuse et courte .	Quitté <i>Flessingue</i> à 6 h. du matin.
9 — . . .	»	»	»	OSO.	Tempête. Très-forte mer . . .	A 7 h. du soir mouillé à <i>Cowes</i> .
10 — . . .	»	»	»	OSO.	Id. . . .	Rade de <i>Cowes</i> .
11 — . . .	»	»	»	NNO. et NO.	»	A midi appareille.
12 — . . .	»	»	»	NNO.	Beau temps. Belle mer.	
15 — . . .	49°59' N.	11°12' O. Gr.	190 milles.	ONO. à OSO.	Brume. Belle mer.	
14 — . . .	49,14' N.	16,57' O. Gr.	207 »	SSO.	Forte brise. Houle du S.	
15 — . . .	49,18' N.	21,14' O. Gr.	179 »	SSO. NO. SSO.	Houle du NO. Forte brise.	
16 — . . .	48,41' N.	24,57' O. Gr.	150 »	SSO. NNE. NNO.	Tempête. Forte mer.	
17 — . . .	47,22' N.	28,22' O. Gr.	159 »	NO. NNO.	Forte brise. Forte mer.	
18 — . . .	46,28' N.	51,46' O. Gr.	150 »	NO. SO.	Vent violent. Forte mer.	
19 — . . .	46,02' N.	55,57' O. Gr.	176 »	OSO et O.	Houle. Temps couvert.	
20 — . . .	45,25' N.	58,57' O. Gr.	120 »	OSO. NO. SO.	Ouragan. Mer furieuse.	
21 — . . .	45,17' N.	42,22' O. Gr.	159 »	SO. O. ONO.	Haute mer. Forte brise.	
22 — . . .	45,22' N.	46,16' O. Gr.	168 »	SO. N. NO. S.	Beau temps. Belle mer.	
25 — . . .	44,42' N.	51,55' O. Gr.	227 »	SSE. SO. OSO.	Brume. Belle mer.	
24 — . . .	44,01' N.	56,20' O. Gr.	208 »	OSO. ONO. O. ONO.	Houle de l'O. Grains.	
25 — . . .	45,11' N.	60,52' O. Gr.	192 »	ONO. NO. NNO. N.	Beau temps. Belle mer.	
26 — . . .	41,55' N.	65,27' O. Gr.	240 »	N. ONO. N.	Id.	
27 — . . .	40,27' N.	70,50' O. Gr.	226 »	OSO. O. OSO.	Id.	Pris le pilote à bord.
28 — . . .	Amarré à quai à <i>New-York</i> .					

**EXTRAIT** du Journal du bateau à vapeur *British Queen*, pendant son troisième voyage de New-York à Anvers, sous les ordres du capitaine-lieutenant de vaisseau Eyckholt.

Dates.	ROUTES.	DISTANCE en 24 h.	LATITUDE à midi.	LONGITUDE à midi.	VENTS.	REMARQUES.
7 Octobre 1842.	"	"	40°28'	73°57'	"	A 2 heures quitté <i>New-York</i> . Débarqué le pilote à 5 heures.
8 —	E. $\frac{3}{4}$ S.	165 milles.	40,05'	70.17'	Sud.	Beau temps, belle mer, faible brise
9 —	ENE. $\frac{5}{8}$ N.	206 "	41,38'	66,19'	Id.	Le soir forte pluie, tempête, pris la cape.
10 —	E. $\frac{3}{4}$ S.	145 "	41,17'	65,15'	ONO.	A 2 1/2 heures embarqué une forte lame A 4 heures embellie: à 7 heures fait route.
11 —	ENE. $\frac{1}{4}$ N.	198 "	42,56'	59,11'	Est.	Bonne brise, mer boueuse. rencontré le trois-mâts américain <i>Condor</i> .
12 —	Id.	190 "	44,17'	55,28'	SSE.	Grand vent, grosse mer A 7 heures du soir violente bourrasque.
13 —	E. $\frac{1}{4}$ S.	142 "	45,59'	52,21'	Ouest.	La brise mollit et passe à l'Ouest Établi des voiles carrées.
14 —	ENE. $\frac{1}{8}$ E.	219 "	44,45'	47,24'	NO.	Très-forte brise, grosse mer, serre la misaine.
15 —	Est.	228 "	44,46'	42,08'	Nord.	Gros temps, grains violents, le vent passe au NE, laissé arriver au SE
16 —	ESE.	194 "	45,45'	57,51'	NE.	Gros temps, le navire fatigué
17 —	Id.	184 "	42,35'	54,00'	ENE.	Tempête, mer énorme
18 —	SE. $\frac{1}{4}$ E.	100 "	41,29'	52,18'	Id.	Tempête, le navire fatigué tres-fort
19 —	SE. $\frac{1}{2}$ S.	178 "	59,01'	50,11'	Id.	Temps à grains, le matin à 3 heures vu <i>Corvo</i> (Açores). A 10 heures du soir vu Pico
20 —	"	"	"	"	Id.	A 6 heures gouverné sur la rade d' <i>Orta</i> , pris un pilote. venu à l'ancre, le roulis étant trop fort, quitté le mouillage d' <i>Orta</i> pour celui de <i>Fertheira</i> .
21 au 25 —	"	"	"	"	Id.	Embarqué du charbon, de l'eau et des vivres; forte houle du Sud-Est, très-forte brise d'ENE, pluie fréquente Le 25 à 1 heure appareillé, débarqué le pilote, vu le steamer anglais <i>Medway</i> venant des <i>Bermudes</i> .
26 —	NE. $\frac{1}{4}$ N.	148 "	40,21'	26,29'	Id.	Bon frais, ciel couvert
27 —	NE. $\frac{1}{4}$ E., $\frac{1}{8}$ E.	198 "	42,07'	22,51'	Id.	La brise et la mer augmentent
28 —	NE. $\frac{1}{4}$ E.	158 "	45,44'	19,49'	NE.	Grand frais, grosse mer, pluie.
29 —	ENE. $\frac{1}{8}$ E.	156 "	44,51'	16,29'	ENE.	Tempête, grosse mer
30 —	ENE. $\frac{1}{8}$ N.	112 "	45,24'	14,10'	Id.	Tempête, mer énorme.
31 —	NE. $\frac{1}{4}$ E.	94 "	46,26'	11,59'	SE.	Même temps.
1 <sup>er</sup> Novembre	NE. $\frac{3}{4}$ E.	164 "	48,02'	8,50'	Id.	Bonne brise, belle mer.
2 —	ENE. $\frac{3}{4}$ N.	220 "	49,57'	3,04'	Est.	Bonne brise, temps couvert. A 1 heure pris un pilote de <i>Cowes</i> . Gouverne selon ses indications A 2 heures mouille en rade de <i>Cowes</i> . Débarqué les passagers. A 6 heures pris un pilote belge et quitte <i>Cowes</i> .
3 —	"	"	"	"	"	
4 —	"	"	"	"	"	A 1 heure les feux de S. Foreland, NNE. p. C. dist 6 milles A 6 heures <i>Ostende</i> , SE $1\frac{1}{4}$ E Gouverne suivant les indications du pilote. A 11 1/2 heures devant <i>Flessingue</i> .

( 75 )

*Projet de budget des dépenses de la British Queen, en admettant que ce navire reste inactif pendant l'année 1843 (voir les annexes).*

N° 1. Conservation du navire et de son gréement . . . . . fr.	4,500	»
2. Id. du mobilier . . . . .	8,700	»
3. Traitement des ingénieurs-mécaniciens et chauffeurs . . . . .	9,500	»
4. Charbons pour l'entretien de la machine . . . . .	2,500	»
5. Huile, graisse, étoupe pour la machine . . . . .	3,200	»
6. Frais d'administration, fournitures de bureau et dépenses diverses . . . . .	1,600	»
	<hr/>	
	Fr. 30,000	»

*État des objets nécessaires à l'entretien de la coque, mâture, gréement, du bateau à vapeur belge British Queen, pendant l'année 1843.*

Goudron . . . . .	1 tonne . . . . . fr.	25	»
Goudron minéral . . . . .	1 id. . . . .	9	»
Grattes . . . . .	6 . . . . .	13	80
Basane . . . . .	1 peau . . . . .	35	»
Suif . . . . .	25 kilogr. . . . .	25	»
Savon . . . . .	50 id. . . . .	36	»
Brosses à main. . . . .	12 . . . . .	15	50
Brosses à goudron. . . . .	6 . . . . .	6	»
Balais . . . . .	480 . . . . .	90	»
Brosses plates . . . . .	12 . . . . .	25	»
Vadrouilles . . . . .	12 . . . . .	24	»
Peaux de daim. . . . .	6 . . . . .	15	»
Éponges. . . . .	6 . . . . .	18	»
Brosses en crin. . . . .	6 . . . . .	12	»
Pavillons belges . . . . .	2 . . . . .	140	»
Fourrure . . . . .	50 m. . . . .	25	»
Toile à voile . . . . .	50 m. . . . .	100	»
Avirons . . . . .	6 . . . . .	36	»
Gaffes . . . . .	2 . . . . .	5	»
Lanternes . . . . .	4 . . . . .	40	»
	<hr/>		
A REPORTER. . . . . fr.		695	30

	REPORT. . . . . fr.	695	03
Étoupes . . . . .	50 kilogr. . . . .	25	»
Brai . . . . .	1 . . . . .	40	»
Carreaux des clairvoies et des fenêtres du tableau . . . . .		50	»
Clous en fer . . . . .	50 kilogr. . . . .	30	»
Id. en cuivre . . . . .	5 id. . . . .	15	»
Brosses à peindre . . . . .	12 . . . . .	10	»
Peinture noire. . . . .	50 kilogr. . . . .	60	»
Id. blanche . . . . .	60 id. . . . .	48	»
Id. verte. . . . .	20 id. . . . .	70	»
Id. jaune . . . . .	15 id. . . . .	15	»
Huile de lin . . . . .	250 litres . . . . .	250	»
Céruse . . . . .	25 kilogr. . . . .	20	»
Vermillon . . . . .	4 id. . . . .	25	»
Térébenthine . . . . .	10 litres . . . . .	10	»
Mastic . . . . .	8 kilogr. . . . .	8	»
Clous à pompe. . . . .	1,000 . . . . .	1	50
Colle-forte . . . . .	2 kilogr. . . . .	4	»
Litharge. . . . .	4 id. . . . .	3	20
Minium . . . . .	25 id. . . . .	20	»
Coton pour lampes . . . . .	2 id. . . . .	6	40
Huile de lampe . . . . .	360 litres . . . . .	360	»
Charbons pour chauffer les salons et cabines afin d'éviter l'humidité . . . . .	24 tonneaux. . . . .	600	»
Limes . . . . .	6 . . . . .	3	»
Scie . . . . .	1 . . . . .	7	50
Chaux à blanchir . . . . .	100 livres . . . . .	20	»
Brosses à chaux . . . . .	4 . . . . .	4	»
Résine . . . . .	12 kilogr. . . . .	5	»
Réparations aux ventilateurs. . . . .		25	»
Id. aux tentes . . . . .		150	»
Bois pour réparations. . . . .		400	»
Réparations aux pompes . . . . .		150	»
Imprévu. . . . .		1,250	»
	TOTAL. . . . . fr.	4 383	90

*Devis comprenant la solde des employés civils, l'entretien des meubles, linge, literie, etc., à bord de la British Queen, pendant l'année 1843.*

Savoir :

Solde des employés au nombre de trois. . . . .	2,830	»
166 matelas à rebattre, laver et réparer, à . . . fr.	3 50 c <sup>s</sup> .	581 »
185 oreillers en plumes à faire laver, taies à rem- placer et réparer, à. . . . .	1 »	185 »
120 oreillers en crin à faire laver, et plusieurs taies à remplacer et réparer, à . . . . .	» 75 c <sup>s</sup> .	90 »
512 couvertures en laine à laver, à . . . . .	1 »	512 »
642 draps de lit à laver, à . . . . .	» 40 c <sup>s</sup> .	256 80
254 couvertures d'oreillers à laver, à . . . . .	» 20 c <sup>s</sup> .	50 80
1,100 essuie-mains à laver, à. . . . .	» 10 c <sup>s</sup> .	121 »
1,100 nappes de table, à . . . . .	» 50 c <sup>s</sup> .	550 »
287 courtes-pointes, à . . . . .	1 »	287 »
653 rideaux de lit, à. . . . .	» 30 c <sup>s</sup> .	195 90
32 sacs en toile, à . . . . .	» 30 c <sup>s</sup> .	9 60
40 tapis de table, à. . . . .	1 »	40 »
Frais divers, achat d'articles nécessaires pour l'entretien des meu- bles, l'argenterie, les boiseries des salons et cabines, etc., etc. .	1,400	»
Deux pièces vin Sherry, ayant un vide, il est nécessaire de mettre ce vin en bouteilles pour en éviter la détérioration. Achat de bou- teilles, main-d'œuvre, etc. . . . .	200	»
Étamage et réparations à la batterie de cuisine en général . . . .	1,000	»
Imprévu. . . . .	400	»
	<hr/>	
TOTAL. . . . .	fr. 8,709	10
	<hr/>	

## PERSONNEL DE LA MACHINE.

Un ingénieur-mécanicien, par mois . . . . . fr.	175	»
Un contre-maitre id. . . . .	150	»
4 chauffeurs, à 80 francs id. . . . .	320	»
	<hr/>	
TOTAL. . . . . fr.	645	»
	12	»
	<hr/>	
	7,740	»
Journées d'ouvriers supplémentaires. . . . .	1,760	»
	<hr/>	
	FR.	9,500 »
	<hr/>	

Tous les mois les foyers des chaudières doivent être allumés et les machines mises en mouvement pendant une heure, il faut pour cette opération 8 tonnes environ de charbon. Soit pour 12 mois 100 tonnes à 25 francs. . . . . fr. 2,500 »

## DEVIS

*Des objets nécessaires à l'entretien des machines de la British Queen.*

Huile de Galipoli . . . . .	300 litres . . . . .	fr.	390	»	
Id. épurée . . . . .	250 id. . . . .		250	»	
Savon . . . . .	75 kilogr. . . . .		52	50	
Chandelles-bougies . . . . .	25 id. . . . .		50	»	
Tripoli . . . . .	25 id. . . . .		25	»	
Céruse . . . . .	75 id. . . . .		75	»	
Minium . . . . .	75 id. . . . .		75	»	
Charbon (1). . . . .	10,000 id. . . . .		250	»	
Déchet de coton . . . . .	200 id. . . . .		50	»	
Huile de térébenthine. . . . .	50 id. . . . .		50	»	
Id. de lin. . . . .	50 id. . . . .		50	»	
Coton pour lampes . . . . .	10 id. . . . .		32	»	
Balais . . . . .	50 . . . . .		10	»	
Chanvre . . . . .	20 kilogr. . . . .		30	»	
Cordes pour tresses de bourrages de différentes dimensions . . . . .	25 id. . . . .		37	50	
Toile ou papier émeri . . . . .			75	»	
Couleur jacquot . . . . .	200 kilogr. . . . .		200	»	
Id. rouge . . . . .	20 id. . . . .		120	»	
Id. verte . . . . .	10 id. . . . .		32	»	
Id. noire . . . . .	20 id. . . . .		22	»	
Id. blanche . . . . .	20 id. . . . .		20	»	
Peinturage des supports des roues au minium. . . . .			250	»	
Id. des chaudières . . . . .			500	»	
Imprévu . . . . .			500	»	
TOTAL. . . . .			fr.	3,146	»

(1) Pour chauffer pendant l'hiver l'emplacement des machines.

**SERVICE BELGE DE NAVIGATION A VAPEUR**

ENTRE ANVERS ET NEW-YORK.

**CONSEIL GÉNÉRAL.**

Séance du 29 novembre 1844.

PRÉSENTS :

MM. Le Gouverneur, faisant fonctions de Président.  
ANNEMANS, Président.  
LAHURE, }  
A. DE COCK, } membres.  
J.-B. DONNET, }  
EISEN, }  
CATEAUX-WATTEL, Administrateur.  
J. LE JEUNE, idem.

La séance est ouverte à 2 heures.

M. le Gouverneur fait connaître que le comité de surveillance vient d'élire <sup>Président.</sup> pour son président M. Annemans, qui, en conformité de l'art. 10 de la convention intervenue entre le Gouvernement et MM. Cateaux-Wattel et Le Jeune, doit également présider le conseil général.

M. le Gouverneur consulte MM. les administrateurs sur la proposition faite <sup>Secrétaire.</sup> par M. le Ministre de l'Intérieur de nommer un secrétaire du conseil général, et il présente, pour remplir ces fonctions, M. F. Outendirck, employé au Gouvernement provincial, qui a déjà été agréé par MM. les membres du comité de surveillance.

Ces MM. ne font aucune observation contre cette proposition, et M. Outendirck assiste à la séance comme secrétaire.

M. le Gouverneur donne lecture d'une dépêche ministérielle du 23 de ce <sup>Personnel.</sup> mois, relative au personnel à garder à bord de la *British Queen*. Il résulte de cette dépêche que le conseil général aura à décider : 1° quel personnel il est indispensable de conserver pendant l'hivernage, et quels émoluments et autres avantages il faut lui accorder ? 2° si les arrangements pris avec le capitaine, l'ingénieur en chef et le *steward* doivent être maintenus ? et 3° s'il faut conserver même seulement en partie le personnel anglais ?

Comme dans cette dépêche M. le Ministre fait quelques observations relativement à l'élévation du chiffre des dépenses faites jusqu'ici, et insiste fortement sur la nécessité d'introduire des économies dans le service, M. J. Le Jeune demande à pouvoir donner quelques explications sur tout ce qu'il a fait dans cette

affaire. Il attache un grand intérêt à pouvoir se justifier, en présence d'hommes spéciaux et pratiques, de l'espèce de blâme que M. le Ministre exprime dans sa dépêche susdite.

M. le Gouverneur lui accorde la parole.

M. Le Jeune croit d'abord que tout ce qu'il a fait en Angleterre ne peut-être l'objet d'aucune observation. En effet, placé à Londres sous les ordres immédiats de M. le Ministre Van de Weyer, il n'a rien fait sans le consulter, il n'a conclu aucun arrangement sans son approbation; c'est de concert avec lui qu'il a exécuté les prescriptions du Gouvernement belge, et s'il s'est écarté en quelque point des instructions que lui transmettait le Gouvernement, ce ne fut jamais que pour agir d'une manière plus avantageuse pour les intérêts qui lui étaient confiés. Ainsi, il avait d'abord reçu des pouvoirs pour engager définitivement un capitaine anglais, pouvoirs qui ont été modifiés dans ce sens, que l'engagement ne pouvait être que pour trois voyages; cependant, et uniquement dans le but de ne pas lier le Gouvernement pour un terme trop long vis-à-vis d'un étranger, il n'a conclu d'arrangement avec le capitaine Keane que pour un seul voyage. Cet arrangement, de même que ceux pris avec le chef *steward* et l'ingénieur en chef, a reçu l'assentiment de M. Van de Weyer.

M. l'administrateur ajoute qu'ayant reçu mission de conserver le navire en bon état, il devait au Gouvernement et aux assureurs, devant lesquels il était responsable, de faire ce qui dépendait de lui pour prévenir toute espèce de dégâts; que néanmoins il s'est constamment efforcé d'introduire dans le service toutes les économies compatibles avec cette conservation; à l'appui de cette assertion M. Le Jeune fait connaître que les assureurs ayant demandé que, pour la traversée de Liverpool à Anvers il fut mis à bord trois officiers au moins, il n'en plaça que deux, et éleva deux sous-officiers au grade d'officier, sans augmentation de traitement, voulant de cette manière se conformer aux exigences des assureurs sans grever le service de nouvelles charges.

M. Elsen ayant demandé si le personnel gardé à bord est nourri à ses frais, M. l'administrateur Le Jeune répond: que depuis l'entrée du *steamer* dans le bassin il n'a plus été accordé à l'équipage aucune espèce de victuailles aux frais du Gouvernement; que toutes les dépenses pour approvisionnements, dont parle la dépêche ministérielle, ont été faites pendant que le navire était en rade et considéré comme étant en mer; il informe en outre le conseil qu'il a fait plusieurs démarches auprès de M. le Ministre pour rendre plus court le séjour du navire dans l'Escaut, et qu'ainsi il n'a pas dépendu de lui d'obtenir une réduction des dépenses, que l'entrée du bâtiment dans le bassin pouvait seule donner; qu'on ne doit cependant pas regarder le chiffre des dépenses comme exagéré, car, dit M. l'administrateur, il n'a pas été fait, toute proportion gardée, plus de dépenses pour la *British Queen* que pour tout autre navire.

Tout l'équipage, continue M. Le Jeune, doit donc se nourrir à ses frais, moyennant les appointements qui sont alloués à chacun de ses membres, et ces appointements ne sont eux-mêmes pas très-élevés: le capitaine, par exemple, à 500 *l. st.* par an, cette somme n'est pas exagérée, si l'on considère que le commandement du *Président* lui valait 700 *l. st.*, et que tous les capitaines des *steamers* d'Halifax touchent un appointement de 500 *l. st.* et une indemnité lorsqu'ils sont à terre.

M. Le Jeune fait valoir encore cette considération, que les trois membres du

personnel avec lesquels il a été conclu un arrangement, sont des hommes de talents et de connaissances, qui sont animés de la meilleure volonté pour former des belges; que c'est là un avantage qu'il ne faut pas perdre de vue, et qui n'est pas sans importance pour la Belgique.

Le conseil général est unanimement d'accord qu'il y a lieu de conserver, au moins provisoirement, le capitaine, le *steward* et l'ingénieur en chef, et de maintenir les arrangements conclus avec chacun d'eux.

Quant à l'autre personnel conservé à bord, il résulte d'un état soumis par M. Le Jeune qu'il se compose encore d'un lieutenant, d'un charpentier, de deux aides-charpentiers, d'un maître d'équipage, d'un menuisier, d'un canonnier, de deux mousses, de deux ingénieurs de 2<sup>me</sup> classe, de 4 chauffeurs, de 3 sous-*stewards* et de deux aides-*stewards*, total 20 personnes.

M. De Cock est d'avis que s'il n'est pas possible de renvoyer tout ce personnel pour le remplacer par des belges, soit immédiatement, soit vers l'époque du départ du navire, il conviendrait au moins de n'en conserver qu'une partie. Les deuxièmes *stewards* et les aides-*stewards* lui paraissent entièrement inutiles; on pourra les remplacer sans peine, ainsi que le menuisier: rien ne garantit, dit M. De Cock, que ces hommes, auxquels vous payez des gages assez élevés pendant l'hiver, vous prêteront leurs services à l'époque pour laquelle vous les conservez. Ce commissaire voudrait, quand même il serait démontré que le personnel qui est encore à bord est indispensable, faire renvoyer la moitié des anglais pour les remplacer par des belges, qui auraient ainsi 4 mois pour apprendre leur service.

M. Lahure pense qu'il serait d'autant plus avantageux de renvoyer quelques anglais, qu'on pourrait les remplacer par des marins de l'État, qui, étant payés sur le Budget de la Marine, ne coûteraient rien à l'entreprise.

M. Elsen interpelle M. l'administrateur Le Jeune, sur la question de savoir s'il croit pouvoir compter sur la moralité des trois membres du personnel avec lesquels des arrangements ont été pris, et sur la réponse affirmative de M. Le Jeune, il porte à la connaissance du conseil que, dans son opinion, il n'y a aucun inconvénient à renvoyer tout le personnel subalterne; du moment que l'on est sûr des chefs, dit-il, le reste n'est rien, et il serait plus avantageux de placer, fût-ce même dès maintenant, un personnel belge à bord de la *British Queen*; il croit avec M. De Cock que l'équipage anglais, conservé à grand frais, pourrait bien faire défaut dans le mois de mars prochain.

M. Donnet est d'avis qu'on parviendra facilement à composer un personnel subalterne dans le pays, et croit en conséquence qu'on peut réduire sans crainte le personnel anglais.

M. Le Jeune expose les motifs pour lesquels il a cru devoir conserver le personnel anglais: le charpentier, dit-il, connaît le bâtiment, il a aidé à sa construction; les ingénieurs sont dans le navire depuis qu'il est construit; tout l'autre personnel est depuis longtemps à bord de la *British Queen*. D'ailleurs les chefs, que tout le monde croit indispensable de conserver, ne voudront accepter la responsabilité de leur emploi sans le personnel qui est actuellement sous leurs ordres.

Le chef *steward*, par exemple, est responsable de tout l'inventaire du navire, qui le concerne, il doit avoir avec lui des hommes de confiance, des hommes connaissant leur service. M. Le Jeune exprime le désir que quelques membres du

conseil veulent bien s'aboucher avec M. le *steward* Cox ; il est persuadé que les raisons données par ce dernier, les convaincront tous de la nécessité de lui laisser son personnel actuel.

M. De Cock croit qu'il suffirait de laisser au *steward* un seul homme de confiance, pour l'aider dans le soin de conserver l'inventaire, et il ne reconnaît nullement l'utilité de garder, pendant l'hivernage, un personnel d'intendance qui ne fait son service que lorsqu'il y a des passagers à bord. Pour ce qui regarde d'entendre M. Cox, ce commissaire croit qu'on ne doit pas entrer en discussion avec cet employé ; il sait d'expérience que les commandants de navires ont toujours mille raisons à faire valoir à l'appui de leurs prétentions ; et il demande qu'en fait de *stewards* on ne garde que le chef et un bon victuailier.

Il résulte d'un calcul auquel se livre le conseil général, que l'économie à résulter du renvoi de tout le personnel qui lui en paraîtrait susceptible, ne monterait pas à 6,000 francs pour tout l'hivernage.

M. Cateaux-Wattel exprime l'opinion que si la chose pouvait se faire, de concert avec le capitaine, il serait désirable de réduire un peu le personnel anglais pour le remplacer plus tard par des belges ; mais, dit cet administrateur, tout le monde reconnaîtra le besoin de ménager des hommes qui, pour le moment, sont indispensables ; et en effet, pour que l'entreprise puisse avoir des succès, il faut inspirer une confiance entière au commerce et aux passagers ; or, quelle confiance pourrait-on inspirer, si par suite du renvoi de son personnel subalterne, le capitaine venait à quitter le navire ? Il croit donc qu'il serait bon de se concerter avec le capitaine, pour examiner quel personnel anglais il faut provisoirement lui laisser. On peut, du reste, dit M. Cateaux-Wattel, prendre quelques mesures contre la désertion de la partie du personnel que l'on conserverait ; il faudra, par exemple, faire passer un rôle d'équipage à chaque homme gardé à bord.

En définitive, l'opinion émise par M. Cateaux-Wattel est partagée par le conseil. En conséquence, il décide que MM. Donnet, Elsen, Lahure et Le Jeune auront un entretien avec le capitaine à bord de la *British Queen*. Il sera rendu compte du résultat de cette démarche dans la prochaine réunion.

En attendant, le conseil arrête l'état du personnel comme suit :

( Voir la liste qui se trouve dans la lettre du 30 novembre, litt. S ).

Il est bien expressément entendu que, moyennant les appointements alloués à chacun des membres de ce personnel, ils doivent se nourrir à leurs frais et ne reçoivent aucune espèce de victuailles à charge du Gouvernement.

Sur l'interpellation à lui adressée par M. le Gouverneur, M. Le Jeune porte à la connaissance du conseil que le personnel belge, employé pour le désarmement du navire, n'a pas été conservé après le 30 octobre dernier.

M. le Gouverneur communique au conseil général : 1<sup>o</sup> une lettre de M. Brequigny, par laquelle il demande à être nommé courtier de la *British Queen* ; 2<sup>o</sup> une lettre de M. Vandenberg, énonçant les conditions auxquelles il se chargerait des fonctions de courtier du service belge de navigation à vapeur, entre Anvers et New-York ; ces conditions sont conçues comme suit :

« Je me chargerai de tout ce qui a rapport à cette exploitation, c'est-à-dire de toutes les écritures, correspondance, comptabilité, déclarations à l'entrée et à la sortie, encaissement des frets, débours des frais de port, paiements à l'équipage, etc., etc., et enfin de tout ce qui concerne cette

» entreprise , moyennant une commission de 2 1/2 p. % sur le montant du fret  
 » à l'entrée aux marchandises seulement, et de 2 1/2 p. % sur le fret à la sortie  
 » aux marchandises et passagers. »

Il résulte d'une dépêche ministérielle dont M. le Gouverneur fait connaître le contenu au conseil, que le Département de l'Intérieur penche en faveur de M. Vandenberg, mais qu'il veut néanmoins s'en référer entièrement à l'avis et à la décision du conseil pour la nomination du courtier de l'entreprise; le conseil général dit que la lettre du Ministre doit le décider en faveur du courtier qui offrira tout à la fois le plus de garantie d'une bonne gestion et les meilleures conditions; mais il doit être entendu que, moyennant l'indemnité à convenir, le courtier prendra l'engagement de pourvoir à tout ce qui est prévu et mentionné à l'art. 14 du règlement.

M. le Gouverneur rappelle ensuite qu'aux termes de l'art. 12 de la convention, le conseil général nomme le courtier sur la proposition du conseil d'administration; il demande, en conséquence, à MM. les administrateurs s'ils ont quelque proposition à faire à ce sujet.

M. Le Jeune fait connaître, que, quant à lui, loin d'avoir quelque objection contre la nomination de M. Vandenberg, il est d'avis qu'on doit accueillir ses propositions avec empressement; M. Vandenberg a rempli provisoirement les fonctions de courtier, sa gestion a été bonne et il y aurait, d'après M. Le Jeune, des inconvénients à ne pas lui continuer ces fonctions. M. Cateaux n'a non plus aucune observation à faire contre la nomination de M. Vandenberg; mais il croit prudent d'examiner mûrement les conditions proposées par ce courtier; M. Vandenberg demande la même remise pour la ligne d'Anvers à New-York que pour celle d'Anvers à Londres; mais il est à remarquer que la besogne pour un départ vers New-York est à peu près la même que celle pour un départ vers Londres; et cependant le fret du service atlantique sera beaucoup plus élevé, et en conséquence le montant de la remise du courtier bien plus considérable. L'entreprise de la navigation vers New-York au moyen de la *British Queen*, dit M. Cateaux, a déjà été l'objet de beaucoup de critiques; n'est-ce pas en quelque sorte en provoquer de nouvelles, que de nommer un courtier sans demander des propositions à quelques autres courtiers de la place? ne vaudrait-il pas mieux invoquer ici la concurrence? on obtiendrait le même résultat, car M. Vandenberg est certainement en état de faire ses conditions aussi favorables que ses collègues; mais de cette manière on écarterait tout soupçon d'une préférence quelconque, et ce mode de procéder ne pourrait être qu'à l'avantage de l'entreprise. M. Cateaux se livre à un calcul, d'où il résulte que la remise, telle qu'elle a été demandée par M. Vandenberg pourrait former une somme très-forte, et il désire, en conséquence, que dans tous les cas on examine les conditions de ce courtier avec beaucoup de soin; il serait peut-être possible, dit-il, d'obtenir une réduction sur la commission qu'il réclame, où bien on pourrait fixer un *maximum* au delà duquel la remise serait diminuée.

M. Annemans fait observer que l'arrangement à faire avec le courtier pourra toujours être soumis à une révision, dans le cas où le montant du tantième à lui accorder s'élèverait à une somme trop considérable.

Le conseil général, prenant en considération que M. Vandenberg a seul fait des propositions; qu'il présente toutes les garanties désirables; qu'il a été provisoirement chargé des fonctions de courtier et qu'il les a remplies avec zèle

et à la satisfaction de MM. les administrateurs, nomme, conformément à l'avis du conseil d'administration, M. Vandenberg aux fonctions de courtier de l'entreprise.

MM. Donnet, Cateaux et Le Jeune sont chargés de conclure un arrangement avec ce courtier; ils tâcheront d'obtenir que les 2 1/2 p. % demandés par lui soient réduits à 2 p. %.

Le conseil approuve d'avance l'arrangement à intervenir : Messieurs les conseillers délégués le lui communiqueront dans la prochaine réunion.

M. Elsen, en sa qualité de parent de M. Vandenberg, s'est abstenu de la discussion et de la décision de cette affaire.

Agents ou correspondants.

M. le Gouverneur communique au conseil une dépêche de M. le Ministre de l'Intérieur, relativement aux agents ou correspondants du service à New-York et en Angleterre; il résulte de cette dépêche qu'en ce qui regarde New-York, on aurait sondé M. Mali, consul belge en cette ville, mais que ses conditions ont paru onéreuses; M. Mali demandait : *A* 2 1/2 p. % de commission sur le montant du fret tant à l'entrée qu'au départ; *B* 2 1/2 p. % sur la somme reçue à New-York, pour passagers et ports de lettres; *C* 2 1/2 p. % sur les débours faits dans cette ville pour compte du navire, l'indemnité qui pourrait être accordée au courtier de navires n'étant pas portée en compte.

M. Donnet exprime l'opinion que l'intervention d'une maison de commerce ne peut pas, d'après lui, exercer une influence heureuse sur l'entreprise. Il craint que cette intervention n'éloigne plutôt le commerce; les autres maisons, dit-il, ne mettent pas leurs affaires sous les yeux d'une maison concurrente de la place; il croit qu'on ferait mieux de prendre un courtier qui, ayant son bureau et son personnel organisés pour ces sortes d'affaires, rendra plus de services à l'entreprise qu'une maison de commerce.

M. Le Jeune, sur la demande qui lui en est faite par un membre, porte à la connaissance du conseil que la compagnie anglaise des bateaux à vapeur avait d'abord pris un courtier pour correspondant; elle n'a pas pu lui continuer son mandat parce qu'il était lui-même intéressé dans une société de navires à voiles; elle a donc pris un agent qui, pendant 6 mois, à très-bien géré les affaires de la compagnie, mais qui ne lui a rien restitué.

Sur la proposition de M. le Gouverneur, le conseil remet cette affaire à une autre séance. Quelques membres prendront des renseignements qu'ils communiqueront dans une prochaine réunion.

Signature des actes.

En exécution de l'art. 10 du règlement, le conseil délègue M. J.-B. Donnet à l'effet de signer, conjointement avec M. le président, les actes émanant du conseil général.

M. Donnet est également délégué pour signer, conformément à l'art. 7 de la convention, les actes qui engagent l'entreprise, dans le cas où l'un de MM. les administrateurs ne pourrait pas signer; cette décision sera portée à la connaissance de M. le Ministre, avec prière de vouloir bien approuver le choix du conseil.

Comptabilité.

M. le Gouverneur soumet au conseil un projet de règlement provisoire de comptabilité, qui lui a été transmis à cette fin par le Ministre.

L'art. 1<sup>er</sup> de ce règlement pose le principe qu'aucune dépense ne pourra être faite sans le visa préalable de M. le Gouverneur.

M. Le Jeune ayant fait remarquer que ce visa est impossible pour les dépenses

journalières d'entretien, le conseil ajoute un paragraphe à cet article, à l'effet de simplifier la comptabilité de ces dépenses, et adopte ensuite le règlement dans les termes suivants.

(C'est le règlement approuvé par M. le Ministre.)

Ce règlement sera envoyé à M. le Ministre de l'Intérieur, pour approbation, conformément au § 5 de l'article 12 de la convention.

M. Le Jeune appelle l'attention du conseil sur la nécessité de faire, dans un bref délai, un approvisionnement de charbons pour l'exploitation de l'entreprise; il demande l'autorisation de se rendre aux houillères avec l'ingénieur en chef; pour examiner les diverses espèces de charbons, et voir si l'on en trouvera de convenables dans le pays. Charbons

M. le Gouverneur fait remarquer que dans aucun cas le Gouvernement ne consentira à s'approvisionner à l'étranger; on doit donc rechercher quelle qualité de charbons belges convient le mieux, et partir de ce point qu'on doit en trouver de convenables dans le pays.

M. Lahure se rappelle que le Gouvernement a accordé un subside pour la recherche des diverses espèces de charbons, un échantillon en est déposé à l'école militaire à Bruxelles.

Ne pourrait-on pas, dit ce commissaire, demander des renseignements sur la propriété de chaque espèce à M. le professeur qui a été chargé de faire ces recherches.

M. Elsen croit qu'il est indispensable de demander des échantillons aux exploitants des mines, et d'en faire des essais; on donnera la préférence au charbon de la meilleure qualité. Ce membre fait connaître que la société anversoise des bateaux à vapeur s'approvisionne en Angleterre, à cause du bas prix; mais, dans son opinion, on trouvera des charbons convenables dans le pays.

M. Le Jeune est chargé de prendre des renseignements relatifs aux qualités et aux prix de différents charbons du pays, le conseil étant d'accord avec le Gouvernement, que dans aucun cas on ne pourra s'approvisionner à l'étranger.

M. Lahure rapporte qu'il court un bruit (auquel du reste il n'ajoute aucune foi) d'après lequel les chaudières de la *British Queen* réclameraient d'assez fortes réparations; il demande à M. Le Jeune de vouloir bien donner quelques explications à ce sujet.

M. Le Jeune répond que les chaudières n'ont besoin d'aucune réparation; la seule chose qu'il y ait à faire c'est un repeinturage, et il présume que d'ici à 18 mois ou 2 ans, la tôle des chaudières n'exigera aucune réparation importante.

La séance est levée à 4 heures et remise à mardi 7 décembre à 10 <sup>1</sup>/<sub>2</sub> heures du matin.

Approuvé le présent procès-verbal en séance, à Anvers, le 7 décembre 1841.

*Le conseil général,*

H. DE BROUCKERE, P<sup>t</sup>.

*Le membre délégué en vertu de l'art. 10  
de la convention,*

J.-B. DONNET.

PAR ORDONNANCE :

*Le Secrétaire, F. OUTENDIRCK.*

POUR COPIE CONFORME.

*Le Secrétaire, F. OUTENDIRCK.*

**SERVICE BELGE DE NAVIGATION A VAPEUR**

ENTRE ANVERS ET NEW-YORK.

**CONSEIL GÉNÉRAL.**

Séance du 7 décembre 1841.

## PRÉSENTS :

MM. Le Gouverneur, faisant fonctions de Président.  
 ANNEMANS, Président.  
 LAHURI,  
 DE COCK,  
 DONNET,  
 ELSEN,  
 CATEAUX-WATTEL,  
 LE JEUNE,  
 OUTENDIRCK, Secrétaire.

} membres.

La séance est ouverte à 10 <sup>1</sup>/<sub>2</sub> heures du matin.

Le procès-verbal n° 1, de la séance du 29 novembre, est lu et approuvé.

M. le Gouverneur communique au conseil général un arrêté de M. le Ministre de l'Intérieur, en date du 4 décembre, par lequel M. F. Outendireck est nommé aux fonctions de secrétaire du conseil général et du comité de surveillance du service belge de navigation à vapeur entre Anvers et New-York. Pris pour notification.

M. le Gouverneur remet à M. le Président diverses pièces, sur lesquelles le conseil général est appelé à statuer dans la séance de ce jour. Ses nombreuses occupations réclamant ailleurs sa présence, M. le Gouverneur se retire, et M. Annemans préside la réunion.

M. le Président donne connaissance au conseil du contenu d'une dépêche ministérielle, relativement aux charbons rapportés par la *British Queen*, et déposés à l'entrepôt d'Anvers, ainsi qu'à ceux qui se trouvent à New-York, et que la compagnie anglaise a offert de céder au Gouvernement belge.

M. le Ministre soumettant, par sa dépêche susdite, au conseil général, la question de savoir s'il faudra conserver les charbons déposés à l'entrepôt d'Anvers ou les vendre, selon le plus ou moins d'avantages de l'un ou de l'autre mode, ce collège décide que, vu la bonne qualité de ces charbons, il convient de les garder pour l'exploitation de l'entreprise.

Quant à ceux déposés à New-York, le conseil prenant en considération que, d'accord avec le Gouvernement, il a déjà dans la précédente séance reconnu la convenance de s'approvisionner exclusivement dans le pays, est d'avis qu'il n'y a pas lieu de reprendre ces charbons de la compagnie anglaise.

M. le Ministre informe en outre le conseil, par le dernier paragraphe de sa dépêche, qu'il a demandé des renseignements à l'administration du chemin de fer pour savoir quels sont, d'après les expériences qu'elle a faites, les meilleurs charbons du pays pour chauffer les chaudières à vapeur, et qu'il communiquera ces renseignements au conseil.

A cette occasion, M. Elsen appelle l'attention de ses collègues sur l'urgence qu'il y a, selon lui, à s'approvisionner des charbons nécessaires à l'exploitation du service transatlantique. Ce commissaire émet l'avis qu'il conviendrait de charger M. l'administrateur Le Jeune du soin de faire examiner par l'ingénieur en chef les diverses qualités de charbons employées dans des établissements d'Anvers, où l'on travaille au moyen de la vapeur, tels que les distilleries à vapeur, etc., etc.

M. Le Jeune craint que le mode adopté par M. le Ministre n'ait pour résultat de n'avoir pas assez à temps un dépôt de charbons à New-York; il est à remarquer, dit cet administrateur, que les navires à voiles transportant les charbons doivent partir six semaines ou deux mois, avant l'époque de la première traversée de la *British Queen*; si on ne prend pas une décision dans le plus bref délai, ces navires pourraient bien être retenus par le charriage des glaces jusqu'au mois de février ou de mars prochains; d'ailleurs on ne peut pas perdre de vue que, dans tous les cas, des expériences doivent être faites dans les fourneaux mêmes du *steamer*, par l'ingénieur en chef, qui est un juge compétent dans cette matière.

M. Lahure fait observer que les expériences à faire par l'administration du chemin de fer, seront toujours très-utiles; elles serviront à faire reconnaître les qualités extrêmes pour lesquelles il ne faudra plus faire d'essais, et feront découvrir celles qui paraîtront convenir le plus; il restera donc seulement à essayer dans les fourneaux de la *British Queen* les charbons indiqués, dans le rapport de M. le Ministre, comme étant convenables, et de cette manière, les expériences faites sur la demande de M. le Ministre de l'Intérieur auront contribué beaucoup à obtenir un prompt résultat.

M. De Cock croit qu'il serait bon d'appeler l'attention de M. le Ministre sur l'urgence de cette affaire, et de demander qu'il veuille bien transmettre, dans le plus bref délai possible, les renseignements qu'il a promis.

M. le président Annemans, dans le but de presser autant que possible la décision à intervenir, propose au conseil de prier M. le Gouverneur de vouloir bien, aussitôt que le rapport de l'administration du chemin de fer lui sera parvenu, autoriser M. Le Jeune à faire venir immédiatement à Anvers une certaine quantité des charbons qui seront indiqués dans ce rapport comme paraissant réunir les qualités requises pour servir à chauffer les fourneaux de bateaux à vapeur. On pourra procéder sans délai aux essais à bord de la *British Queen*, et le conseil sera à même de prendre tout de suite une décision. M. le président exprime le désir d'être informé assez à temps du jour où l'on fera ces essais, pour pouvoir y assister.

M. Cateaux-Wattel, appuyant la proposition faite par M. le président, demande qu'il soit bien entendu que M. Le Jeune pourra faire venir, à l'effet d'en faire l'essai, plusieurs espèces de charbons à la fois, et qu'il ne devra pas se borner à demander les seuls charbons qui pourraient être mentionnés dans le rapport comme étant les meilleurs.

En définitive, le conseil adopte la proposition de M. Annemans, entendue dans le sens indiqué par M. Cateaux-Wattel. Il décide en même temps de rappeler cette affaire à M. le Ministre de l'Intérieur, comme étant très-urgente, et de le prier instamment de vouloir bien communiquer au conseil, le plus tôt possible, les renseignements qu'il a bien voulu promettre par sa dépêche susdite.

M. l'ingénieur en chef pourra, de son côté, prendre des renseignements relativement aux diverses espèces de charbons employées dans des fabriques et usines de la ville d'Anvers.

M. le président rappelle au conseil que, dans sa séance du 29 novembre dernier, il a été décidé que le personnel conservé à bord de la *British Queen* serait payé par mois, conformément au tableau arrêté par lui. Il communique ensuite une note remise par M. le Gouverneur, d'où il résulte qu'on a soumis au visa de ce haut fonctionnaire, conformément au règlement provisoire de comptabilité, un état de paiement d'une semaine de gages de 19 membres de ce personnel, mais que l'on propose de payer pour une semaine, le quart des traitements alloués pour un mois, et que, de cette manière, on payerait 13 mois pour une année. M. le Gouverneur a différé d'approuver cet état, voulant d'abord soumettre au conseil général la question de savoir si, en arrêtant dans sa précédente séance, le montant des traitements du personnel, il a entendu allouer ces traitements par 4 semaines ou par mois.

M. le président invite le conseil à faire connaître son opinion à cet égard.

M. Le Jeune porte à la connaissance du conseil qu'en mer les appointements sont comptés par mois, mais que pendant l'hivernage, les gages du personnel subalterne sont payés par semaine, ou plutôt à raison des journées de travail; de telle sorte qu'un homme qui s'absenterait sans motifs agréés par ses chefs, perdrait le montant des journées pendant lesquelles il serait absent.

Ce mode est admis sur tous les *steamers* d'Halifax, où l'on paye l'équipage du samedi au samedi. M. Le Jeune donne lecture d'une lettre de M. le capitaine Keane, par laquelle ce commandant fait connaître qu'en effet, pendant l'hivernage, le personnel subalterne est payé par semaine.

M. De Cock croit que, dans les ports belges, on paye les équipages par mois; il sait qu'on est assez généralement dans l'usage de congédier tous les hommes à leur arrivée; on les reprend ensuite comme ouvriers, et on les paye alors par journée de travail.

M. Lahure informe le conseil qu'il est à sa connaissance que, dans la marine anglaise, on paye l'équipage des navires par mois lunaire.

Le conseil général, par suite de ces divers renseignements, décide qu'il convient de continuer à payer l'équipage de la *British Queen* par 4 semaines, conformément au tableau arrêté dans la précédente réunion.

M. Elsen, l'un des commissaires délégués dans la séance du 29 novembre, à l'effet de se concerter avec le capitaine relativement à la composition du personnel gardé à bord de la *British Queen*, porte à la connaissance du conseil que, par l'entretien qu'ils ont eu avec M. Keane, les membres délégués ont acquis la conviction qu'il est impossible d'obtenir du capitaine le renvoi de tout ou partie du personnel anglais. M. Keane paraît attacher beaucoup d'importance à faire, pour la première fois surtout, un voyage heureux: c'est pour lui une question d'honneur et il ne veut avoir sous ses ordres que des hommes qu'il connaît et sur lesquels il peut compter; tout ce que les commissaires délégués

ont pu obtenir, dit M. Elsen, c'est qu'il prendra 24 hommes de notre marine royale.

M. Donnet, qui a également été délégué pour l'affaire du personnel, s'est assuré que le capitaine prend la cause de son équipage, et qu'il sera impossible, si au moins on veut conserver le capitaine, de remplacer les anglais qui sont à bord par des belges. Ce commissaire est d'avis qu'on devra laisser à M. Keane son personnel anglais pour le premier voyage; c'est, d'après lui, une nécessité à laquelle on ne pourrait pas se soustraire sans de graves inconvénients.

M. l'administrateur Le Jeune informe le conseil, qu'à la suite de la visite de Messieurs les commissaires délégués, il a eu un long entretien avec le capitaine, relativement à la composition du personnel qui sera nécessaire à bord de la *British Queen*. Dans cet entretien, il s'est attaché surtout à convaincre M. Keane de la nécessité d'organiser le service d'une manière toute nationale, et en conséquence de la nécessité d'avoir à bord un équipage belge. M. Le Jeune s'empresse d'ajouter que ces démarches n'ont pas été vaines; que le capitaine a pris l'engagement d'organiser, successivement, tout un service belge; ainsi il prendra à bord 24 matelots belges; seulement il désire pouvoir les choisir lui-même parmi les hommes de notre marine royale; ensuite il demande qu'on veuille bien lui confier 2, 3, ou même quatre jeunes officiers belges, qu'il aura soin d'instruire, et qui, à cet effet, seront toujours dans son quart. Pour le premier voyage, ils n'auront pas de grade à bord de la *British Queen*, mais au deuxième voyage, il en nommera deux dans son état-major, en remplacement de deux anglais. Ainsi le capitaine croit indispensable d'avoir huit quartiers-mâtres anglais pour être constamment à la barre, à l'effet de gouverner le navire; mais il consent à placer toujours auprès d'eux des marins belges qui feront le service au deuxième voyage. L'ingénieur en chef est d'avis qu'on ne pourrait pas, lors d'un premier voyage, confier à des marins belges les travaux que nécessite son service; ils ne sont pas faits à la mer, dit-il, et pourraient, s'ils étaient seuls, entraver la marche du navire; en conséquence, il réclame, pour le premier voyage, le nombre d'anglais nécessaire pour faire les travaux; il admettra, en sus de ce nombre, tous les marins belges qu'on voudra lui donner, et qui, au deuxième voyage, remplaceront les anglais.

M. Le Jeune donne lecture d'une lettre par laquelle le capitaine lui fait connaître cette intention d'organiser le service, autant que possible, au moyen de marins belges, et demande qu'on veuille bien mettre à sa disposition, pour former son équipage, vingt ou trente marins belges, huit ou quatre quartiers-mâtres, pour être placés à la barre, et le nombre de jeunes officiers belges que le Gouvernement jugera convenable de détacher à bord de la *British Queen*.

Cette lettre, visée par MM. le président Annemans et l'administrateur Le Jeune, sera jointe au dossier de la présente séance.

M. De Cock soumet au conseil la question de savoir s'il ne conviendrait pas de demander immédiatement au Gouvernement de vouloir bien mettre à la disposition de M. Keane le nombre d'hommes qu'il réclame par cette lettre.

Avant de faire prendre une décision relativement au personnel, M. le président donne lecture d'une dépêche du 4 de ce mois, par laquelle M. le Ministre de l'Intérieur transmet quelques observations concernant le personnel anglais conservé à bord, qu'il trouve trop nombreux, et insiste de nouveau pour que le service soit organisé d'une manière aussi économique que possible, et qu'il

ait en même temps un caractère national , deux conditions dont , d'après M. le Ministre , il n'a pas été tenu compte jusqu'ici.

M. Le Jeune demande à pouvoir donner au conseil quelques explications , relativement au passage suivant de cette dépêche :

« Ce personnel, engagé depuis le 1<sup>er</sup> août, quand il aurait pu, sans doute, ne » l'être que depuis les premiers jours de septembre, époque à laquelle le » navire a quitté l'Angleterre, entraîne des frais énormes. »

M. le président lui accorde la parole.

M. Le Jeune, porte à la connaissance du conseil qu'il avait été convenu de prendre livraison du navire au 1<sup>er</sup> août 1841, et qu'en conséquence il devait aussi engager immédiatement les hommes nécessaires à la garde et à la conservation du navire. En prenant la *British Queen*, il a pris également l'équipage que la compagnie anglaise avait jugé indispensable d'y laisser; et là encore il croit avoir agi de la manière la plus avantageuse pour les intérêts qui lui étaient confiés; pour venir en rade de Liverpool, par exemple, il n'a pris comme chauffeurs, que des hommes qu'il payait à la journée, et ce n'est que la veille du jour (26 août) où la *British Queen* devait quitter Liverpool pour aller en mer, qu'il a engagé les chauffeurs pour la traversée de cette ville à Anvers.

Consulté sur la question de savoir s'il convient de renvoyer une partie du personnel anglais conservé à bord, le conseil général décide, à l'unanimité, qu'il faut conserver tout l'équipage qui est actuellement à bord.

Il décide en même temps qu'on demandera à M. le Ministre de l'Intérieur de vouloir bien mettre à la disposition du capitaine le nombre d'hommes qu'il réclame par la lettre dont il est parlé plus haut.

A cette occasion, le conseil insiste fortement pour qu'il soit porté à la connaissance de M. le Ministre, qu'il est d'accord avec le Gouvernement sur la nécessité d'introduire dans le service toutes les économies qu'on peut y introduire sans inconvénients; mais que, après mûr examen, tous les commissaires ont acquis la conviction que l'économie à résulter du renvoi d'une partie du personnel anglais pourrait avoir des suites très-fâcheuses, compromettre même le succès de l'entreprise, et qu'aucun des membres n'ose prendre sur lui de mettre en péril la réussite d'une affaire importante, pour une économie que le conseil trouve ne pouvoir s'élever en aucun cas à 6000 francs pour tout l'hivernage.

M. le président donne lecture d'une dépêche par laquelle M. le Ministre de l'Intérieur manifeste l'opinion de fixer à 8000 francs le *maximum* de l'indemnité à accorder à MM. les administrateurs, en conformité de l'art. 5 de la convention conclue entre le Gouvernement et MM. Cateaux-Wattel et Le Jeune. Cependant il résulte de la dépêche susdite, que M. le Ministre ne serait pas éloigné de fixer ce *maximum* à une somme plus élevée, sur une proposition conforme et motivée du conseil général.

En conséquence, M. le président invite le conseil à vouloir bien donner son avis concernant la fixation de ce *maximum*.

M. Cateaux-Wattel fait connaître au conseil que, dans cette affaire, ni M. Le Jeune ni lui n'ont jamais mis leur intérêt personnel en avant; ils ont voulu laisser ce point à la décision de M. le Ministre; ils ont prêté leur concours dans cette affaire uniquement dans le but de contribuer au bien-être du pays; cependant il fallait une compensation pour les peines qu'ils doivent se donner; une indem-

nité de ce chef a été prévue à l'art. 5 de la convention ; mais , ajoute M. Cateaux , je n'ai jamais été partisan ni d'une indemnité fixe , que M. le Ministre avait d'abord l'intention d'accorder , ni d'un *maximum*. L'indemnité de 2 % lui paraît très-peu de chose si l'affaire réussit ; il voudrait en conséquence faire accorder les 2 % sans *maximum* , pour , de cette manière , associer encore mieux , si c'est possible , les administrateurs à la bonne ou à la mauvaise fortune de l'entreprise.

M. Cateaux expose ensuite que cette affaire ne sera pas sans donner beaucoup de travail aux administrateurs. M. Le Jeune trouvera à utiliser son expérience dans toute l'administration proprement dite ; pour lui , il s'est chargé de la partie commerciale de l'entreprise ; il regarde le service transatlantique comme devant amener les plus heureux résultats pour le commerce ; ce service est destiné principalement à attirer par notre pays le transit de l'Allemagne et de la Suisse vers les États-Unis , qui , jusqu'ici , se fait par le Havre ; le port d'Anvers présentera une économie dans les dépenses et une économie de temps ; cependant il faudra faire des démarches pour créer ces relations ; des correspondances , des voyages même seront nécessaires pour activer , pour alimenter les affaires. Dans tous les hôtels de l'Allemagne et des États-Unis , par exemple , il faudra que l'on sache qu'il y a des départs réguliers d'Anvers à New-York , et *vice versa* ; de cette manière , mais de cette manière seulement , on peut espérer d'attirer les marchandises et les passagers , et de faire réussir l'entreprise.

M. Le Jeune fait remarquer au conseil , que depuis l'époque où il a été chargé du soin de cette entreprise , il s'en est exclusivement occupé au détriment même de ses autres affaires. Il désire également qu'on alloue l'indemnité de 2 % sans fixation de *maximum*.

M. Elsen pense que , pour pouvoir juger en connaissance de cause , il conviendrait d'attendre quelques voyages pour voir la besogne qui résultera de cette affaire pour MM. les administrateurs.

M. le président propose au conseil de fixer provisoirement à 8,000 francs , somme déterminée par M. le Ministre , le *maximum* de l'indemnité allouée à MM. les administrateurs par l'art. 5 de la convention ; on pourrait toujours après , dit-il , changer le *maximum* si cela paraissait convenable.

La proposition de M. le président est accueillie , et le *maximum* de l'indemnité est provisoirement fixée à 8,000 francs.

Le conseil général prend pour notification une lettre par laquelle M. le Ministre de l'Intérieur informe M. le Gouverneur qu'il agrée avec empressement la délégation de M. J.-B. Donnet pour signer au besoin concurremment avec un administrateur les actes qui engagent l'entreprise du service belge de navigation à vapeur entre Anvers et New-York.

M. le président donne connaissance au conseil d'une dépêche en date du 4 décembre , par laquelle M. le Ministre demande à être instruit sur les causes et les circonstances du commencement d'incendie qui a eu lieu à bord de la *British Queen*. S'il y a eu imprudence , imprévoyance , en un mot , faute de la part d'un ou de plusieurs hommes du bord , M. le Ministre veut qu'il y ait punition ou renvoi , comme moyen d'empêcher le retour d'un fait qui pouvait avoir les plus graves conséquences.

M. l'administrateur Le Jeune fait connaître que le feu a pris le 2 décembre à midi et demi environ , dans l'entrepont , près du grand mât , que l'on avait travaillé dans la cabine aux provisions pour en faire le recensement et en trans-

porter une partie dans un autre endroit du navire, d'après les instructions de M. le Gouverneur ; que durant ces opérations on s'est servi de lanternes avec chandelles de suif, allumées à cause de l'obscurité, et que le feu aura été très-probablement communiqué par une étincelle à un tas de balayures qui se trouvait sur l'entrepont, que du reste les dégâts, d'après une évaluation de M. Carpentier, ne s'élèveront qu'à 354 francs.

M. Elsen, qui a fait une inspection du navire après ce commencement d'incendie, informe le conseil que, d'après lui, les dégâts occasionnés par l'incendie ne sont pas de nature à être pris en considération ; il propose d'adjoindre deux aides au charpentier qui est à bord. Ce commissaire pense que, de cette manière, les réparations pourront se faire à très-peu de frais. Cette proposition est accueillie par le conseil, qui exprime en même temps l'avis qu'il n'y a pas lieu d'infliger une punition du chef de cette affaire aux hommes de l'équipage.

M. Elsen soulève ensuite la question de savoir si l'on devra réclamer le paiement des dégâts de la part des assureurs. Il fait remarquer que, dans ce cas, on s'exposerait à voir résilier les contrats d'assurances, quelques compagnies se réservant toujours le droit d'annulation pour le cas où on réclame des dommages.

A cette occasion, il fait connaître qu'il a appris que les directeurs des compagnies d'Anvers allaient se réunir, pour voir s'ils ne pourraient pas annuler les polices ; il pense que les compagnies d'Anvers ne résilieront pas, mais il croit qu'on ferait bien, dans tous les cas, de ne rien réclamer du chef des dégâts occasionnés par le commencement d'incendie qui a eu lieu.

M. Le Jeune donne lecture d'une lettre adressée à M. le courtier d'assurance Werbrouck, par laquelle la compagnie des primes de Bruxelles résilie la police de son assurance par une simple notification ; cette compagnie offre de restituer la prime qui a été payée. Il demande que le conseil veuille bien décider s'il faut accepter cette résiliation.

M. le président fait observer que l'article de la police sur lequel cette compagnie se base, pour réclamer la résiliation, est conçu dans des termes assez vagues ; en effet il y est dit que la résiliation peut se faire pour tout sinistre donnant lieu à réclamation ; il croit que, devant les tribunaux, la résiliation serait prononcée, mais qu'en faisant juger par des arbitres, la police serait maintenue.

M. Elsen est du même avis que M. le président, il croit qu'on doit invoquer le dernier article de la police, et faire juger le différend par des arbitres.

M. Cateaux-Wattel pense que, puisqu'il ne faut que quelques journées de travail pour réparer tous les dégâts, on pourrait soutenir qu'il n'y a pas lieu à réclamation et repousser en conséquence la demande d'annulation de la police.

En définitive, le conseil décide qu'il n'y a pas lieu à réclamer auprès des compagnies d'assurance du chef de cet incendie, et en conséquence, qu'on n'acceptera pas la résiliation notifiée par la compagnie des primes de Bruxelles ; au besoin, le différend sera vidé par des arbitres.

M. Le Jeune porte ensuite à la connaissance du conseil qu'il a prescrit diverses mesures de surveillance à l'effet d'empêcher le retour de semblables accidents ; à 4 heures de l'après-midi l'équipage quitte le navire, quatre hommes seulement restent à bord jusqu'à six heures sans lumière ; à six heures il y a une visite générale et l'on ferme le navire. Pendant la nuit un gardien reste sur le pont, un des *stewards* est toujours en quart et le maître d'équipage et

le canonnier couchent à bord. Au reste, l'usage des chandelles a été formellement interdit. M. l'administrateur demande à pouvoir faire acheter des lanternes à globes, cadénassées, pour descendre dans les cabines. Cette autorisation est accordée.

M. l'administrateur Le Jeune soumet à l'approbation du conseil général l'état suivant, de diverses améliorations, changements et réparations à faire à la *British Queen*; chaque travail à faire y étant appuyé par les explications nécessaires, il s'abstient, pour le moment, d'entrer dans de nouvelles considérations à cet égard :

1<sup>o</sup> *Vernissage du pont.* Ce travail est absolument nécessaire, pour prévenir tout dommage par l'humidité, et pour tenir les bordages et les joints en bon état. Dépense présumée 120 à 140 francs;

2<sup>o</sup> Il est indispensable d'avoir un ou deux corps de pompes à l'avant de 5 à 6 pouces, bras ordinaires, et il n'y a actuellement qu'une grande pompe à l'arrière et un seul corps de pompe dans la cale aux machines, ce dernier de 2 1/2 à 3 pouces seulement, ces ressources ne sont pas suffisantes pour franchir une voie d'eau, en cas d'accident, et la prudence commande les deux pompes à l'avant, parallèlement au mât de misaine. On propose d'exécuter cet ouvrage avec des tuyaux ou corps de pompes en fer du diamètre ci-dessus désigné;

3<sup>o</sup> L'ingénieur en chef demande l'autorisation de pouvoir faire couvrir les cylindres avec du feutre et un bordage en bois, environ 320 p. c. de feutre et 340 p. c. de bois. 1 pouce d'épaisseur, etc. Cette amélioration est maintenant universellement adoptée à bord de tous les *steamers* du Gouvernement anglais, et des *steamers* de Halifax. Elle est d'une grande utilité, en ce qu'elle procure une économie de combustible et un accroissement de pression, et elle s'explique par le fait qu'une surface nue de métal est sujette à un certain refroidissement relatif, qui occasionne une déperdition de la force élastique de la vapeur, déperdition qui n'aurait plus lieu si la surface des cylindres retenait toute sa chaleur, ainsi qu'il est proposé de le faire. On pourrait ainsi gagner souvent 1/4 à 1/2 at. de pression, et arriver par là à un accroissement de vitesse et à une économie de charbons qui compenseront dès le premier voyage, les frais de cette amélioration : dépense présumée 375 à 400 francs;

4<sup>o</sup> *Nettoyage général des cales, regrattage, lavage et peinture à la colle.* Les cales n'ont pas été nettoyées ou ne paraissent pas l'avoir été depuis la mise en mer du navire;

5<sup>o</sup> *Changements divers dans la cale aux vins et spiritueux.* Il convient d'y faire une cloison pour avoir les spiritueux dans un endroit séparé, et n'être jamais obligé d'y entrer avec de la lumière. Les casiers de la cave aux vins sont insuffisants; il convient de les augmenter pour ne plus être obligé, comme on l'a été jusqu'à maintenant, d'emballer une partie des vins dans des paniers avec de la paille, chose extrêmement dangereuse pour le feu. Il serait convenable également de changer les soutes aux provisions, et de les placer à l'arrière dans la cave d'entre-pont, pour éviter les accidents du feu. avoir les provisions à la seule portée des *stewards* et toujours sous leur contrôle. Ce changement assurerait une grande régularité dans le service, et de plus empêcherait les vols qui ont déjà eu lieu maintefois, cette partie de l'avant étant toujours ouverte à l'équipage et trop éloignée de la surveillance des *stewards*;

6<sup>o</sup> Le capelage et la partie supérieure des haubans du grand mât ont

souffert par leur voisinage immédiat de la cheminée, et seront sujets à une réparation continuelle, sinon même à être brûlés entièrement en mer. Par mesure de prudence et d'économie, on propose de remplacer le capelage à quelques pieds de la partie inférieure de ces haubans par des chaînes en fer, ainsi que cela se pratique à bord de presque tous les *steamers*. On ne peut concevoir le motif des anciens propriétaires pour s'être abstenus d'une condition aussi importante.

M. Le Jeune informe le conseil qu'il se propose de faire exécuter la plupart de ces travaux, pour autant que le conseil veuille bien les autoriser, par les charpentiers et les menuisiers qui sont à bord, et si la nécessité en est reconnue, on mettra sous les ordres de chacun d'eux un homme à la journée. M. l'administrateur croit que c'est là le moyen le plus économique que l'on puisse adopter.

M. De Cock est d'avis qu'il vaudrait peut-être mieux attendre encore quelque temps pour commencer ces travaux, qui ne lui paraissent pas très-urgents; vers l'époque du départ du navire, il y aura encore des réparations ou des améliorations à faire, il croit en conséquence qu'on ferait mieux de faire exécuter alors tous ces travaux à la fois.

M. Le Jeune fait remarquer qu'en supposant que le premier départ ait lieu vers la fin du mois de mars, ou devra toujours faire sortir la *British Queen* du bassin vers la fin de février. Une fois le *steamer* dans l'Escaut, les travaux deviennent plus difficiles. M. l'administrateur est d'avis qu'il est préférable de faire ces travaux au moment actuel, où il n'y a pas un grand personnel à bord.

Abordant la discussion des divers articles de travaux mentionnés dans l'état ci-dessus, le conseil prend les décisions suivantes :

Il autorise M. Le Jeune à faire vernir le pont, seulement il lui est recommandé de choisir pour cette opération des jours secs, et de faire le vernissage de manière à ce qu'il soit utile au pont.

Quant aux travaux prévus au 2<sup>o</sup> de l'état soumis par M. Le Jeune (corps de pompes), M. De Cock est d'avis qu'on devrait prendre des pompes à roues au lieu de pompes à bras. En conséquence de cette observation, M. Le Jeune est prié de présenter, dans une séance suivante, une soumission pour deux corps de pompes à roues.

Les travaux mentionnés aux 3<sup>o</sup>, 4<sup>o</sup>, 5<sup>o</sup> et 6<sup>o</sup>, sont autorisés. Pour le 4<sup>o</sup>. nettoyage, etc., peinture à la colle, M. Lahure exprime l'avis que la colle donnant une odeur désagréable, on ferait mieux de prendre du lait de chaux pour le peinturage des cales.

Le conseil décide qu'on prendra les bois pour tous ces travaux chez un marchand de bois et non pas chez un constructeur.

La séance est levée à une heure.

Approuvé le présent procès-verbal en séance à Anvers, le 14 décembre 1841.

*Le conseil général,*

H. DE BROUCKERE.

*Le membre délégué en exécution de l'art. 40  
de la convention,*

J.-B. DONNET.

PAR ORDONNANCE :

*Le Secrétaire, F. OUTENDIRCK.*

POUR COPIE CONFORME :

*Le Secrétaire, F. OUTENDIRCK.*

**SERVICE BELGE DE NAVIGATION A VAPEUR**

ENTRE ANVERS ET NEW-YORK.

**CONSEIL GÉNÉRAL.**

Séance du 14 décembre 1843

PRÉSENTS :

MM. Le Gouverneur, faisant fonctions de Président.

ANNEMANS, Président.

DE COCK,

DONNET,

EISEN,

CATEAUX-WATTEL,

J. LE JEUNE,

F. OUTENDIRCK, Secrétaire.

} membres.

La présence de M. Lahure étant indispensable à Bruxelles, pour la discussion du Budget de la Marine, il ne peut pas assister à la séance.

La séance est ouverte à 10 <sup>1</sup>/<sub>4</sub> heures du matin.

Le procès-verbal n° 2 de la séance du 7 décembre est lu et approuvé.

M. le Gouverneur communique les pièces dont le conseil général aura à s'occuper dans la présente réunion; notamment une lettre de M. le Ministre de l'Intérieur, d'où il résulte que le conseil aura à déterminer les fonctions du secrétaire, au moyen d'une instruction qui devra être approuvée par M. le Gouverneur, et un rapport de l'administration du chemin de fer, relativement aux diverses espèces de charbons qui paraissent pouvoir convenir pour les chaudières des bateaux à vapeur.

M. le Gouverneur se retire.

M. Le Jeune rappelle au conseil que, dans la séance précédente, il a été décidé de faire vider par des arbitres le différend survenu entre l'administration et la compagnie d'assurances à primes, concernant l'assurance contre incendie de la *British Queen*; il fait connaître que cette compagnie continuant à vouloir résilier son contrat, il lui a, d'accord avec MM. les commissaires résidant à Anvers, fait notifier un exploit de non-acceptation de la notification; mais que dans cet exploit il n'a pas encore demandé la nomination d'arbitres, à l'effet de laisser les grands frais de justice à la compagnie, et de rester simplement sur la défensive. Cet administrateur porte en outre à la connaissance du conseil que la compagnie des propriétaires réunis et la compagnie générale d'assurances à Paris, veulent également faire annuler leurs polices, et il propose de répondre à ces deux compagnies de la même manière qu'à la compagnie d'assurances à primes.

M. Elsen demande si la notification de cet exploit suffit pour conserver en entier les droits de l'administration ; il exprime quelques doutes à ce sujet et voudrait faire consulter un avocat. Ce membre fait remarquer que ce sera un grand avantage pour l'administration si, comme cela paraît probable, aucune compagnie d'Anvers ne fait des démarches pour résilier son contrat.

MM. Annemans et Le Jeune répondent que l'exploit a été lancé dans le seul but de maintenir le contrat, et qu'au moyen de cet exploit tous nos droits restent saufs ; que cependant on pourra prendre l'avis d'un avocat sur cette question, ainsi que sur toute cette affaire.

Après une courte discussion sur la question de savoir s'il ne conviendrait pas de prendre également l'avis de M. Jaumar, le conseil décide que M. Jaumar sera consulté en même temps qu'un avocat. Un exploit sera également lancé contre la compagnie des propriétaires réunis et contre la compagnie générale d'assurances, à Paris.

Conformément à la convention conclue le 26 novembre dernier, MM. les administrateurs feront les diligences nécessaires pour mener cette affaire à bonne fin.

M. Le Jeune soumet au conseil une demande de M. Keane, tendant à obtenir un congé de 8 ou 10 jours, à l'effet de se rendre à Londres pour y terminer des affaires de famille. Ce congé est accordé, sauf au second à faire le service pendant l'absence du capitaine.

M. Donnet, un des commissaires délégués dans une précédente séance pour conclure un arrangement avec M. Vandenberg, courtier de l'entreprise, fait connaître que ce courtier ne paraissant pas disposé à faire des conditions plus favorables que celles qu'il a présentées par sa lettre du 5 août 1841, les commissaires délégués ont cru devoir, en conformité des pleins pouvoirs qui leur ont été donnés dans la séance du 29 novembre, approuver les conditions de M. Vandenberg, pour le terme d'un an, ainsi qu'elles sont conçues dans la lettre ci-dessus.

Ces conditions seront soumises à M. le Ministre, afin d'approbation, conformément au règlement du 26 novembre 1841.

Le conseil général décide qu'il n'y a pas lieu, provisoirement, à déterminer par une instruction les fonctions du secrétaire. Plus tard, lorsque l'expérience sera venue fixer MM. les membres du conseil, ils pourront préciser la besogne de ce fonctionnaire.

M. le président soumet la question de savoir si, dans la crainte que les charbons belges ne soient pas arrivés assez à temps à Anvers pour être expédiés vers New-York, on ne pourrait pas déjà faire partir vers cette ville ceux qui ont été rapportés de Liverpool par la *British Queen*, et se trouvent déposés à l'entrepôt d'Anvers. M. Le Jeune objecte que ces charbons ont déjà été souvent chargés et déchargés, et ont en conséquence perdu beaucoup de leur valeur ; il croit qu'on ferait mieux de les conserver pour faire partir le navire d'Anvers et éviter de cette manière un déchargement et un chargement à New-York.

M. Cateaux pense qu'il serait imprudent de prendre aujourd'hui une décision à cet égard ; il se pourrait, dit cet administrateur, que l'on n'eût pas à temps une provision de charbons ou que les charbons ne répondissent pas à notre attente, on aurait au moins alors quelques charbons pour former un premier dépôt à New-York et commencer l'exploitation.

En conséquence, le conseil s'abstient provisoirement de prendre une décision relativement aux charbons qui se trouvent déposés à l'entrepôt d'Anvers.

M. le président donne lecture du rapport de l'administration du chemin de fer concernant les diverses espèces de charbons de notre pays qui pourraient convenir pour le chauffage des chaudières des bateaux à vapeur; de ce rapport, il résulte que les charbons qui sont les plus favorables pour la fabrication du coak sont les suivants (suit la désignation des charbonnages).

M. le directeur du chemin de fer fait remarquer cependant que les charbons qui sont les meilleurs pour la fabrication du coak, sont par là même moins avantageux dans les machines à vapeur, et il croit que dans tous les cas on ne pourra pas se dispenser de faire des essais avant de prendre une décision quelconque.

M. Le Jeune informe le conseil qu'étant à Liège, il y a quelques jours, pour des affaires particulières, il a saisi cette occasion pour prendre des renseignements sur quelques houillères de cette province; il a vu trois produits différents, ceux de . . . . . ceux de . . . . . et ceux de . . . . . les deux derniers ne conviennent pas, mais ceux de . . . . . lui paraissent réunir toutes les qualités requises. Il a assisté à des expériences, et ces charbons lui semblent très-bons pour les bateaux à vapeur; aussi il a pris sur lui d'en faire venir à Anvers 3 à 4,000 kilogrammes. Il a demandé au directeur quel est le prix de ces charbons et quelle quantité pourrait être fournie d'ici à trois semaines; il n'a pas encore reçu sa réponse. M. Le Jeune fait remarquer que, pour chauffer les chaudières d'un bateau à vapeur, ce n'est pas précisément le charbon qui donne le plus de chaleur qu'il faut préférer, mais bien le charbon qui donne le plus de flammes et brûle légèrement. Une qualité grasse est préférable; ainsi en visitant l'usine au gaz, il a pu se convaincre que les charbons qui sont excellents pour cet établissement, ne conviendraient nullement pour la *British Queen*, parce que ces charbons ne donnent pas assez de flammes. Il demande que le conseil veuille bien approuver ce qu'il a fait relativement aux charbons de . . . . .

M. De Cock croit devoir faire observer que les charbons de Liège sont les plus chers, et il demande s'il ne convient pas, pour une affaire aussi importante, d'avoir quelque égard au prix élevé de ces produits; il pense que, dans la province de Hainaut, où les charbons sont à meilleur marché, on trouvera des qualités convenables.

Le conseil, après un court débat, autorise M. Le Jeune à faire venir un bateau de charbon de . . . . ., de . . . . . et de . . . . ., à l'effet d'en faire des essais à bord de la *British Queen*.

Le collègue, en approuvant ce que M. l'administrateur a fait concernant les charbons de . . . . ., l'invite à porter la quantité demandée à 10,000 kilogrammes.

Des essais seront faits immédiatement, et une décision définitive pourra être prise dans la prochaine réunion.

M. Cateaux appelle l'attention du conseil sur cette circonstance, que quelques charbons ont la propriété de s'enflammer facilement dans le lieu de leur dépôt; c'est un objet qui doit être pris en considération, lors du choix des charbons nécessaires à l'exploitation du service.

M. Le Jeune demande, si, en présence des polices d'assurance, on pourra faire des essais fréquents de charbons, sans s'exposer à des difficultés nouvelles de la part des assureurs.

Le conseil est d'avis qu'il ne faut pas s'arrêter à cette considération, et faire les épreuves nécessaires.

M. Donnet propose au conseil de demander au Gouvernement, dès à présent, les fonds nécessaires pour l'équipement du navire; à l'appui de sa proposition, il fait remarquer que les formes administratives de comptabilité apporteront toujours du retard dans cette affaire; il s'agira ici, dit ce commissaire, de sommes énormes, qu'il sera impossible de faire avancer par le courtier.

M. Cateaux demande s'il n'y aurait pas quelque inconvénient à réclamer immédiatement des fonds du Gouvernement, alors que l'on considère qu'il s'est engagé à les verser en temps utile; ne convient-il pas, dit cet administrateur, de montrer quelque confiance dans les engagements du Gouvernement? Ce qu'on pourrait faire, ajoute M. Cateaux, ce serait de dresser un devis des dépenses présumées du premier voyage, et de l'envoyer à Bruxelles.

Le conseil invite MM. les administrateurs à dresser ce devis et à le soumettre au conseil dans une séance suivante.

Conformément à ce qui a été décidé dans la précédente réunion, M. Le Jeune présente une soumission souscrite par le sieur Vanden Leemput, pour la confection de deux pompes à roues, au prix de 600 francs.

Cette soumission est approuvée.

Quant à celle pour la confection des haubans, le conseil est d'avis qu'il n'y a pas lieu de l'approuver, le prix réclamé par le sieur Witteveen lui paraissant exagéré. M. Le Jeune devra demander d'autres soumissions où le prix sera indiqué à raison de 100 kilogrammes; il faudra faire stipuler, en même temps, la garantie pour le terme d'un an.

La séance est levée à midi et remise jusqu'à convocation ultérieure.

Approuvé le présent procès-verbal en séance à Anvers, le 11 janvier 1842.

*Le conseil général,*

H. DE BROUCKERE, *président.*

*Le membre délégué en exécution de l'art. 10  
de la convention,*

PAR ORDONNANCE :

*Le Secrétaire,*

F. OUTENDIRCK.

J.-B. DONNET.

POUR COPIE CONFORME :

*Le Secrétaire,*

F. OUTENDIRCK.

---

**SERVICE BELGE DE NAVIGATION A VAPEUR**

ENTRE ANVERS ET NEW-YORK.

**CONSEIL GÉNÉRAL.**

Séance du 11 janvier 1842.

## PRÉSENTS :

**MM.** Le Gouverneur, faisant fonctions de Président.

LAHURE,	} membres.
DE COCK,	
DONNET,	
ELSEN,	
CATEAUX-WATTEL,	
LE JEUNE,	

OUTENDIRCK, Secrétaire.

La séance est ouverte à dix heures du matin; le procès-verbal n<sup>o</sup> 3 de la séance du 14 décembre 1841 est lu et approuvé.

M. le Gouverneur communique au conseil une lettre par laquelle M. Annemans l'informe qu'il ne peut assister à la séance d'aujourd'hui, à cause du mariage d'une de ses demoiselles; pris pour notification.

M. le Gouverneur expose ensuite, que M. Annemans lui ayant écrit relativement à un essai comparatif à faire entre les charbons belges et les charbons anglais, il a provisoirement donné ordre de ne pas procéder à cet essai, qu'il regarde comme pouvant amener de graves inconvénients, et ne pouvant donner aucun résultat utile. Dans aucun cas, dit M. le Gouverneur, le Gouvernement ne consentira à ce qu'on emploie du charbon étranger; il ne peut donc pas y avoir d'utilité à constater que les charbons anglais conviennent plus ou moins que les charbons belges, puisqu'en définitive ce sont les derniers qu'on doit prendre. Il demande en conséquence que le conseil veuille bien décider si cet essai comparatif devra avoir lieu à bord de la *British Queen*. Il se réserve toutefois, conformément aux pouvoirs qu'il en a reçus de M. le Ministre, dans le cas où le conseil pencherait pour l'affirmative, d'arrêter provisoirement l'exécution de cette mesure et d'en référer à l'autorité supérieure.

M. Cateaux est d'avis que cet essai pourrait seulement avoir lieu pour autant que l'on aurait la certitude qu'il viendrait prouver en faveur des charbons belges; il aurait alors pour résultat de faire cesser toutes les réclamations de la part des ingénieurs, mais il croit que dans l'incertitude où l'on se trouve à cet égard, il serait dangereux de procéder à cette épreuve comparative; elle pourrait en effet devenir la source de bruits désavantageux et nuire ainsi au succès de l'entreprise.

Interpellé par M. le Gouverneur sur la question de savoir, si parmi les charbons belges dont on a fait l'essai à bord de la *British Queen*, il s'en trouve qui conviennent pour le chauffage des chaudières de bateaux à vapeur, M. l'administrateur Le Jeune répond que les essais faits jusqu'ici, lui ont donné la conviction que certaines qualités de charbons belges conviennent parfaitement à cet effet; mais que l'on ne pourrait pas prendre une qualité seule, qu'il est indispensable que l'on ait la latitude de mélanger diverses espèces de charbons du pays, qui feront un ensemble ne laissant rien à désirer. Seulement, il faut remarquer que les épreuves n'ont pu avoir lieu d'une manière complète. Les machines n'ayant pas travaillé, on n'a pu constater la somme de pression et de force obtenue par les divers charbons. Il croit indispensable de faire un voyage d'essai à Londres, et à cet effet, il demande l'autorisation de mettre à bord de la *Princesse Victoria* une certaine quantité des charbons qu'il croit convenir pour l'exploitation de la *British Queen* et de les faire essayer pendant ce voyage par les ingénieurs de ce dernier navire.

Le conseil, prenant en considération que les essais faits jusqu'ici ont eu pour résultat de faire connaître que les charbons belges conviennent pour le chauffage des chaudières des bateaux à vapeur, décide qu'il n'y a pas lieu à faire encore un essai comparatif entre les charbons belges et les charbons anglais. Mais pour qu'il n'existe aucun doute sur la qualité convenable des charbons qui, lors des premiers essais, ont paru convenir le plus, M. Le Jeune est chargé d'embarquer à bord de la *Princesse Victoria* 30 à 40 tonneaux des charbons qui ont donné les meilleurs résultats, et d'en faire faire un essai complet par les ingénieurs de la *British Queen* pendant le premier voyage à Londres de la *Princesse Victoria*.

M. Le Jeune entre ensuite dans quelques explications relativement aux essais de charbons qui viennent d'avoir lieu à bord de la *British Queen*; il développe les divers motifs qui ont fait rejeter plusieurs espèces de charbons, et ceux qui en ont fait adopter d'autres comme réunissant les qualités nécessaires pour servir au chauffage des chaudières des bateaux à vapeur.

M. Cateaux regarde l'affaire des charbons comme une affaire de la plus haute importance, et demande s'il ne serait pas préférable, avant de se prononcer sur le choix des charbons, d'avoir un rapport écrit de ces expériences, énonçant les motifs pour lesquels telle qualité est préférée à telle autre. Le conseil pourrait, dit cet administrateur, dans la prochaine réunion, prendre une décision sur les conclusions de ce rapport.

M. le Gouverneur appuie la motion de M. Cateaux, il a d'autant plus de raisons de le faire, que M. le Ministre de l'Intérieur a demandé, par sa dépêche du 8 de ce mois, un compte-rendu des expériences qui ont eu lieu dans les fourneaux de la *British Queen*, compte-rendu qu'il ferait insérer au *Moniteur*. M. le Gouverneur propose, en conséquence, au conseil, de charger M. Le Jeune du soin de présenter un rapport et des conclusions relativement à l'affaire des charbons, et, vu l'urgence de cet objet, de le prier de faire ce rapport dans la prochaine séance.

Le conseil, accueillant la proposition faite par M. le Gouverneur, prie M. Le Jeune de présenter ce rapport dans la séance de vendredi.

Il est unanimement reconnu que, dans ce travail, on devra avoir égard à la qualité et au prix de chaque espèce de charbon, et qu'aucune autre considération ne pourra influencer la décision à prendre par le conseil général.

M. Le Jeune, tout en déclarant qu'il tâchera de satisfaire au vœu émis par le conseil général, fait remarquer qu'il y aurait, selon lui, des inconvénients à ce que le travail qu'il soumettra au conseil fût rendu public. En effet, en analysant les divers motifs qui ont fait mettre de côté plusieurs espèces de charbons, comme ne pouvant nullement convenir, et en publiant tous ces détails, ne s'expose-t-on pas à voir ces produits dépréciés d'une manière à peu près officielle, et le Gouvernement ne doit-il pas éviter tout ce qui peut amener ce résultat ?

En conséquence de ces observations, le conseil décide d'inviter M. le Ministre de ne pas publier le rapport à faire par M. Le Jeune, et qu'ou lui communiquera à titre de renseignement.

M. Elsen demande s'il n'y aurait pas moyen de former un enclos au bassin, à proximité de la station du *steamer*, pour y déposer les charbons nécessaires à l'exploitation. Ce serait un emplacement à disposer de telle manière, que l'on pût charger les charbons avec la même facilité dans le bassin ou dans l'Escaut, emplacement qui serait fermé au moyen de palissades.

Le conseil, reconnaissant l'utilité de cet objet, charge M. l'administrateur Le Jeune de présenter un rapport relativement à cette affaire.

M. Le Jeune est chargé également de soumettre au conseil un règlement de tout ce qui a trait à l'inventaire du navire et à la responsabilité de l'intendance.

M. le Gouverneur communique au conseil général une dépêche de M. le Ministre de l'Intérieur, par laquelle ce collège est invité à s'occuper de régler ce qui a rapport au service régulier de navigation à voiles, à combiner avec celui de la *British Queen*.

M. le Ministre croit que le grand avantage du service à établir doit consister particulièrement dans la régularité des départs à époque fixe.

Quant au fret, M. le Ministre pense qu'on pourrait peut être prendre une moyenne de son prix pendant les six derniers mois, et poser un *maximum* égal à cette moyenne réduite de 10, 15 et même 20 p. %.

Le complément de chaque chargement incomplet serait assuré en charbons à un fret à déterminer. Il faudrait, autant que possible, de bons et grands navires. Le *maximum* de tonnage et la qualité des navires devraient donc être déterminés en conséquence. Le programme à publier le serait par le conseil général, après avoir été approuvé par M. le Ministre; il déterminerait le nombre et les époques des départs pour 1842, d'après les quantités de charbons nécessaires au service. Si, par suite de ce que les chargements auraient été composés en grande partie d'autres marchandises, les navires faisant le service régulier n'avaient pu transporter la totalité de ces charbons, on pourrait faire un ou deux envois spéciaux de ce combustible.

Après avoir donné cet aperçu des intentions de M. le Ministre, M. le Gouverneur demande au conseil s'il désire procéder immédiatement à la rédaction du programme de ce service, ou bien s'il veut déléguer deux ou plusieurs de ses membres pour s'occuper de cet objet et présenter un rapport dans une séance suivante.

M. Donnet a remarqué que le but du Gouvernement est d'avoir, à côté du service régulier de la *British Queen*, un autre service régulier de navires à voiles vers New-York; mais il lui paraît impossible, pour le moment, de songer à établir ce service régulier. Il est indispensable, dit ce commissaire, qu'avant tout on forme à New-York un dépôt assez considérable de charbons; plusieurs navires

devront, aussitôt l'ouverture de la navigation, être expédiés vers cette ville avec un chargement complet de ce combustible. Ce ne sera que lorsque le dépôt sera très-bien fourni qu'on pourra s'occuper de l'établissement du service régulier de navigation à voiles.

M. Cateaux fait connaître que, dans son opinion, le Gouvernement en voulant établir un service régulier de navires à voiles entre Anvers et New-York, a voulu attirer vers notre pays le transit des marchandises étrangères, et notamment celui de l'Allemagne et de la Suisse, qui actuellement se fait par le Havre. La propriété des départs à époques fixes, dit cet administrateur, est d'attirer le commerce. La *British Queen* n'a pas un emplacement très-spacieux pour les marchandises, on ne peut pas non plus transporter toutes espèces de marchandises au moyen de ce navire. Il est donc indispensable qu'à côté du *steamer* il y ait un autre service régulier, et à fret modéré. Pour la ligne d'Anvers à New-York, le Gouvernement pourra obtenir ce fret modéré sans frais aucuns pour lui. Le complément du chargement en charbons servira de primes aux armateurs.

M. Cateaux est d'avis que l'on doit prévenir d'avance le commerce tant du pays que de l'étranger, de l'époque à laquelle commencera ce service; on ne peut donc pas perdre de temps, et il devient urgent d'informer les divers négociants et industriels étrangers, pour que l'expéditeur ait le temps d'envoyer ses marchandises vers la place d'où le départ a lieu. Il croit donc qu'on doit s'occuper sans délai de cette affaire.

M. Elsen est d'avis que, pour le moment, on devrait ne s'occuper que du dépôt de charbons à faire à New-York; c'est un objet qu'il regarde comme extrêmement urgent, et une fois la navigation rouverte, il faudra, d'après lui, expédier au moins six navires à New-York, chargés exclusivement de charbons. Une fois ce dépôt formé, on s'occupera immédiatement du service régulier. Pour cinq voyages de la *British Queen*, dit M. Elsen, il faut 4,000 tonneaux de charbons, le transport de ces 4,000 tonneaux de charbons vers New-York, réclame 16 navires de 250 tonneaux chacun. Il sera donc indispensable d'avoir des départs fréquents.

M. De Cock croit également que l'on doit, avant tout, former un dépôt de charbons à New-York, et faire partir à cet effet plusieurs navires à chargement complet de ce combustible; mais il pense qu'en même temps on pourrait annoncer l'établissement d'un service régulier de navires à voiles, dont le premier départ aurait lieu à époque à convenir. M. Cateaux voyant son but atteint, celui de voir le commerce informé en temps utile de l'établissement de ce service, croit qu'on peut se rallier à l'opinion émise par M. De Cock.

En conséquence, le conseil décide de faire connaître à M. le Ministre que, lors de l'ouverture de la navigation, on devra faire partir immédiatement six navires à chargement complet de charbons.

Qu'ensuite on établira un service régulier de navigation à voiles, dont un départ aura lieu de 15 en 15 jours. Tous les navires transportant des charbons pour l'entreprise devront être belges.

Le fret pourrait être fixé à 25 francs par tonneau.

Quant à la rédaction du programme, le conseil s'en occupera en temps utile.

M. le Gouverneur porte à la connaissance du conseil que M. Mali a présenté à M. le Ministre des conditions plus favorables que celles qui ont été précédemment communiquées à ce collège, et auxquelles il se chargerait de la corres-

pondance à New-York du service belge de navigation à vapeur entre Anvers et cette ville. Il donne lecture de ces conditions, d'où il résulte que M. Mali se chargerait de tous les soins de cette affaire, moyennant  $2\frac{1}{2}$  p. % sur les recettes à New-York, et de  $2\frac{1}{2}$  p. % sur la valeur du fret procuré par sa maison pour les cargaisons de retour; la maison de M. Mali ferait elle-même les fonctions de courtier.

M. le Gouverneur fait remarquer au conseil que, conformément à l'art. 12 de la convention intervenue le 26 novembre, entre le Gouvernement et MM. Cateaux-Wattel et Le Jeune, le droit de présentation pour les emplois d'agents ou de correspondants appartient au conseil d'administration; que cependant, dans le cas actuel, M. le Ministre a cru devoir faire saisir directement le conseil général de cette affaire, parce que des ouvertures avaient déjà été faites à M. Mali avant la conclusion de la convention susdite, et qu'en agir autrement serait, d'après M. le Ministre, faire courir au Gouvernement les chances de ne pas pouvoir, en quelque sorte, tenir à ses engagements vis-à-vis du consul belge à New-York.

M. le Gouverneur prie, en conséquence, le conseil de prendre une décision dans cette affaire.

Le conseil général est unanime pour exprimer le désir que le dossier y relatif soit remis à MM. les administrateurs, qui présenteront leurs observations, et s'il y a lieu des conclusions dans la séance de vendredi.

M. le Gouverneur se retire.

Conformément à l'art. 10 de la convention du 26 novembre, M. Donnet, le membre le plus âgé, préside la réunion.

M. Le Jeune porte à la connaissance du conseil que le différend relativement à l'assurance contre incendie de la *British Queen*, survenu entre l'administration et la compagnie générale d'assurances, à Paris, est en voie d'arbitrage. M. D'Hanis Van Canaert est l'arbitre de l'administration, M. Dewael-Vermoele, celui de la compagnie française, et en cas de partage, M. Bogarts sera le tiers arbitre.

M. Le Jeune expose ensuite qu'il était venu à sa connaissance que des exploits avaient été adressés, par les compagnies de Bruxelles, à M. le Ministre de l'Intérieur, déjà dès les premiers jours du mois de décembre; que ne recevant aucune communication à ce sujet, il écrivit à M. le Gouverneur, pour qu'il réclamât les pièces de M. le Ministre; qu'en effet, on envoya trois exploits reçus à Bruxelles, par le Ministre de l'Intérieur, où l'on avait fait mentionner que c'était aux administrateurs à Anvers qu'on devait s'adresser pour tout ce qui a rapport à la *British Queen*. Mais que nonobstant cette mention, il vient d'être informé que le 16 décembre il y a eu assignation de comparaître devant le tribunal à Bruxelles, et qu'aucune communication ne lui a été faite relativement à cette dernière circonstance. Il fait remarquer qu'il lui est difficile de comprendre cette manière d'agir, puisqu'on n'a, à Bruxelles, aucun papier, aucun renseignement pour y préparer la défense.

Le conseil est d'avis qu'on devra prendre des renseignements pour connaître où en est cette affaire à Bruxelles.

Le conseil ayant décidé, dans sa dernière séance, que M. Le Jeune devrait présenter d'autres soumissions des haubans en fer, M. l'administrateur communique les pièces suivantes :

Soumission de M. Van Es, fils. . . . .	fr. 864 »
Idem. de M. Simal. . . . .	810 »

La soumission primitive de M. Witteveen ne montant qu'à 625 francs, le conseil donne la préférence à ce dernier, sauf à faire insérer dans sa soumission la clause de la garantie d'un an.

M. Le Jeune porte à la connaissance du conseil que, lors de l'entrée de la *British Queen* dans le bassin, on a eu recours à l'administration du pilotage pour avoir deux pilotes et un grelin; qu'il vient de recevoir une note montant à 423 francs du chef de cette affaire, et il soumet la question de savoir s'il n'y aurait pas moyen de demander à être affranchi du payement de cette somme.

M. Lahure est d'avis que l'administration du pilotage n'ayant jamais fait exception pour qui que ce soit, ne pourra pas en faire non plus pour la *British Queen*; il y aurait, du reste, quelque chose d'irrégulier à décharger un budget au détriment d'un autre. Le grelin employé pour l'entrée du *steamer* dans le bassin, a été fortement endommagé; ce commissaire est cependant d'avis qu'il serait plus avantageux de reprendre ce grelin de l'administration du pilotage, et de lui en fournir un nouveau.

Le conseil charge M. Le Jeune du soin d'examiner cette affaire, et il l'autorise au besoin à faire faire un nouveau grelin, et à l'échanger avec celui du pilotage.

M. Le Jeune demande au conseil qu'il veuille bien s'occuper de tout ce qui a rapport à la comptabilité de l'entreprise, et d'arrêter des modèles pour les divers registres.

M. Lahure s'engage à fournir tous les modèles des registres en usage sur les navires de l'État. On attendra jusqu'alors pour s'occuper de cette affaire.

M. l'administrateur Le Jeune communique divers états approximatifs de dépenses à faire avant le premier voyage de la *British Queen*. Pris pour notification.

La séance est levée à une heure, et remise à vendredi 14 janvier, à dix heures du matin.

Approuvé le présent procès-verbal en séance à Anvers, le 14 janvier 1842.

*Le conseil général,*

ANNEMANS.

*Le membre délégué en exécution de l'art. 10  
de la convention,*

PAR ORDONNANCE :

*Le Secrétaire,*

F. OUTENDIRCK.

J.-B. DONNET.

POUR COPIE CONFORME :

*Le Secrétaire,*

F. OUTENDIRCK.

---

**SERVICE BELGE DE NAVIGATION A VAPEUR**

ENTRE ANVERS ET NEW-YORK.

**CONSEIL GÉNÉRAL.**

Séance du 14 janvier 1842.

PRÉSENTS :

MM. ANNEMANS, Président.

LAHURE,

DE COCK,

DONNET,

ELSEN,

CATEAUX-WATTEL,

J. LE JEUNE,

OUTENDIRCK, Secrétaire.

} membres.

La séance est ouverte à 10 1/2 heures du matin.

Le procès-verbal n° 4 de la séance du 11 janvier est lu et approuvé.

Le conseil général prend pour notification une lettre par laquelle M. le Ministre de l'Intérieur porte à sa connaissance, qu'il a donné aux directeurs des établissements de Seraing, l'autorisation de faire lever le plan des machines de la *British Queen*.

MM. Le Jeune et Lahure donnent quelques explications relativement à ce qui a été fait à Bruxelles, par rapport au différend survenu entre l'administration et la compagnie française d'assurances.

Il résulte de ces explications que l'affaire est pendante devant le tribunal civil de Bruxelles, où M. Dansaert a obtenu une remise; que M. l'avocat Allard s'est mis en rapport avec M. Le Jeune, et qu'on repoussera la demande de résiliation par une question d'incompétence, pour, de cette manière, obtenir que le différend soit vidé par des arbitres à Anvers.

Conformément à ce qui a été décidé dans la précédente réunion, M. Le Jeune est invité à faire son rapport, relativement aux essais de charbons belges qui ont eu lieu dans les fourneaux de la *British Queen*.

M. l'administrateur Le Jeune fait remarquer que n'ayant pas eu le temps de soumettre son travail à M. le président Annemans, qui a également assisté à ces essais, il ne peut le présenter que comme exprimant son opinion personnelle, et nullement comme étant le résultat de leurs réflexions respectives. Il donne ensuite lecture de son rapport, qui est conçu comme suit :

(Déjà communiqué à M. le Ministre).

Le conseil décide qu'une copie de ce rapport sera transmise à M. le Ministre de l'Intérieur.

M. le président, sans vouloir faire revenir le conseil sur la décision prise

dans la précédente séance de procéder à un dernier essai à bord de la *Princesse Victoria* des charbons belges paraissant les plus convenables pour l'exploitation du service, demande si on ne doit pas craindre de cette épreuve le même inconvénient que celui prévu par M. le Gouverneur dans un essai comparatif entre les charbons belges et les charbons anglais à bord de la *British Queen*, savoir, de courir la chance de voir jeter le discrédit sur nos charbons, qu'on devra faire essayer par des Anglais, et de nuire de cette manière au succès de l'entreprise.

M. Le Jeune ne craint pas le même inconvénient de cet essai à bord de la *Princesse Victoria*; il fait remarquer que les ingénieurs de la *British Queen* sont convaincus que dans aucun cas, le service ne sera exploité au moyen de charbons étrangers; ce seront eux, dit-il, qui feront les essais à bord de la *Princesse Victoria*, et si le temps ne manque pas à M. Le Jeune, il fera lui-même le voyage de Londres pour diriger l'opération. M. l'administrateur donne de nouveau l'assurance que certaines qualités de charbons belges conviennent parfaitement; le but principal de l'essai en mer est de connaître la proportion pour laquelle chacun des charbons de . . . . ., de . . . . . et de . . . . . qui paraissent convenir le plus, devra entrer dans le mélange qui sera définitivement arrêté pour la *British Queen*.

La majorité du conseil croit, en conséquence, qu'il n'y a aucun danger à faire l'essai dont il s'agit.

M. le Gouverneur entre dans la salle de réunion, et conformément à l'art. 10 de la convention du 26 novembre 1841, il préside le reste de la séance.

M. le Gouverneur rappelle que, dans la séance du 11 janvier, le conseil général a jugé convenable de remettre à MM. les administrateurs le dossier relatif à la nomination du correspondant du service belge de navigation à vapeur à New-York; conformément à la décision prise dans cette séance, il invite le conseil d'administration à présenter ses observations à ce sujet.....

(Le reste du procès-verbal de séance est relatif à la nomination de l'agent à New-York.)

A cette occasion, un membre soulève la question de savoir si, en présence du § final de l'art. 12 de la convention, le conseil général peut nommer à un des emplois y mentionnés, une personne qui ne serait pas comprise parmi les candidats proposés par le conseil d'administration, ou bien s'il doit se borner, dans le cas où ces candidats ne lui conviennent pas, à demander une nouvelle présentation.

Le conseil général invite M. le Gouverneur à demander une réponse à cette question à M. le Ministre de l'Intérieur.

La séance est levée à midi et demi, et remise jusqu'à convocation ultérieure.

Approuvé le présent procès-verbal en séance à Anvers, le 1<sup>er</sup> février 1842.

*Le conseil général,*

**H. DE BROUCKERE.**

*Le membre délégué en exécution de l'art. 10  
de la convention,*

**J.-B. DONNET.**

PAR ORDONNANCE :

*Le Secrétaire, F. OUTENDIRCK.*

POUR COPIE CONFORME :

*Le Secrétaire, F. OUTENDIRCK.*

**SERVICE BELGE DE NAVIGATION A VAPEUR**

ENTRE ANVERS ET NEW-YORK.

**CONSEIL GÉNÉRAL.**

Séance du 1<sup>er</sup> février 1842.

PRÉSENTS :

MM. Le Gouverneur, faisant fonctions de Président  
ANNEMANS, Président.

LAHURE,  
DE COCK,  
DONNELI,  
EISEN,  
LE JEUNE,  
OUTENDIRCK, Secrétaire.

} membres.

La séance est ouverte à onze heures du matin.

Le procès-verbal n° 5 de la séance du 14 janvier est lu et approuvé

M. le Gouverneur porte à la connaissance du conseil général que M. Cateaux-Wattel, vient de l'informer qu'ayant envoyé à M. le Ministre de l'Intérieur sa démission d'administrateur du bateau à vapeur la *British Queen*, il croit ne pas devoir assister à la séance d'aujourd'hui.

M. le Gouverneur demande à M. Le Jeune si, en conformité de la décision du conseil général du 14 janvier dernier, il a quelque présentation à faire pour la nomination d'un correspondant à New-York du service belge de navigation à vapeur entre Anvers et cette ville.

M. Le Jeune répond que, se trouvant seul par suite de la retraite de M. Cateaux-Wattel, il ne désire faire aucune proposition; il ajoute que, personnellement, il n'a aucune observation à faire contre la nomination de M. Mali aux fonctions dont il s'agit; mais il croit devoir protester contre la forme employée dans cette affaire par M. le Ministre. M. Le Jeune exprime à cette occasion le désir que les dispositions du contrat intervenu entre le Gouvernement et le conseil d'administration soient rigoureusement observées à l'avenir.

Le conseil général consulté sur la proposition de M. le Ministre de nommer M. Henri-Guillaume Mali, aux fonctions de correspondant à New-York, est unanime pour lui confier ces fonctions.

M. Mali jouira, en cette qualité, d'une remise de 2 1/2 % sur le montant des recettes à New-York, et de 2 1/2 % sur la valeur du fret procuré par sa maison pour les cargaisons de retour.

Moyennant cette remise, le sieur Mali sera chargé de tous les soins que réclame cette entreprise à New-York, et il ne lui sera alloué aucune indemnité pour les courtiers ou autres agents qu'il jugerait utile d'employer pour le bien du service.

M. le Gouverneur informe le conseil que, conformément aux pouvoirs qu'il a

reçus de M. le Ministre de l'Intérieur, il approuve, aux termes de l'art. 12 de la convention du 26 novembre 1841, la nomination de M. Mali aux fonctions de correspondant du service à New-York.

M. le Gouverneur communique au conseil général une dépêche par laquelle M. le Ministre de l'Intérieur invite ce collège à lui faire parvenir un résumé des essais de charbons belges qui ont été faits à bord de la *British Queen*, résumé que M. le Ministre désire faire insérer dans le *Moniteur*. D'accord avec le conseil général pour reconnaître qu'il y aurait des inconvénients à publier les résultats obtenus par les essais des espèces de charbons qui ne conviennent pas; M. le Ministre émet l'avis qu'on pourrait se borner à faire mention dans ce travail de ces charbons seulement qui ont été trouvés convenables.

M. Annemans pense qu'on peut envoyer à M. le Ministre un travail, d'où il résulte que les essais faits à bord de la *British Queen* ont donné la certitude que plusieurs espèces de charbons belges conviennent parfaitement pour le chauffage des fourneaux de bateaux à vapeur, sans même désigner nominativement les charbons qui ont donné des résultats favorables.

M. Le Jeune est d'avis qu'on pourrait attendre, pour rédiger le résumé demandé par M. le Ministre, jusqu'après l'essai définitif qui doit avoir lieu à bord de la *Princesse Victoria*. M. l'administrateur ajoute qu'on pourrait dresser un procès-verbal de cette dernière épreuve, qui, n'étant faite que sur des qualités déjà reconnues comme satisfaisantes, devra nécessairement donner des résultats favorables, et le procès-verbal ne pourra contenir que des assertions avantageuses à nos charbons belges.

Le conseil général se rallie à cette opinion. En conséquence, M. Le Jeune est invité à faire un rapport détaillé sur cette dernière expérience, rapport qui sera communiqué à M. le Ministre, à l'effet d'être publié; seulement on prie M. l'administrateur de ne mentionner dans cet aperçu aucun charbonnage nominativement, mais de les désigner sous les noms généraux de charbons de Liège, du centre, etc.

M. le Gouverneur donne lecture d'une dépêche par laquelle M. le Ministre de l'Intérieur soumet quelques observations relativement à la discussion qui a eu lieu au sein du conseil général, au sujet de la ligne de navigation à voiles vers New-York, et principalement au dépôt de charbons à former dans cette dernière ville. M. le Ministre exprime l'opinion qu'il serait superflu d'envoyer d'avance et tout d'abord au moins six navires à chargement complet, ainsi que cela a été décidé dans la séance du 11 janvier, et il croit qu'il suffirait d'envoyer pour l'époque du retour de la *British Queen*, 1,000 à 1,200 tonneaux de charbons, sauf à envoyer le surplus par les navires faisant le service régulier.

M. Elsen rappelle que c'est lui qui a proposé au conseil d'envoyer immédiatement 6 navires de charbons à New-York. Ce seront des navires, dit M. Elsen, de 200 à 250 tonneaux chacun, de sorte que le total ne dépassera pas de beaucoup celui indiqué par M. le Ministre; du reste, il est indispensable d'envoyer quelques charbons de plus que ceux qui sont nécessaires au service, parce que rien ne garantit l'arrivée en temps utile de tous les navires qui partiront d'Anvers, il n'est pas rare en effet, ajoute ce commissaire, qu'un navire expédié vers New-York reste quelque temps en arrière par suite d'avaries ou autrement, un navire peut se perdre, etc., etc. — Le conseil décide qu'on écrira à M. le Ministre de l'Intérieur dans le sens des explications données par M. Elsen.

M. le Gouverneur communique une dépêche par laquelle M. le Ministre informe le conseil général, en réponse à quelques observations qui ont été faites dans la séance du 14 décembre, que sur l'avis du Gouverneur, il peut, endéans les 8 jours, mettre à la disposition du courtier de l'entreprise, les fonds nécessaires au service, jusqu'à concurrence des crédits disponibles; seulement, dit M. le Ministre, il est désirable que le courtier rende son compte d'emploi aussitôt que possible, après l'épuisement de la somme mise à sa disposition, et cela afin de prévenir toute difficulté éventuelle de la part de la Cour des Comptes. Pris pour notification.....

M. le Gouverneur transmet ensuite au conseil une dépêche, par laquelle M. le Ministre de l'Intérieur l'informe qu'il a communiqué à la section centrale de la Chambre des Représentants le travail fait par le conseil d'administration; que cette section est disposée à se référer aux évaluations qu'il contient, et à proposer, en conséquence, d'allouer au Gouvernement, pour l'exploitation du navire, un crédit annuel de 250,000 francs, au lieu de celui de 400,000 francs qui avait été accordé pour l'exploitation de deux navires; que, toutefois, elle désire que les aperçus et calculs présentés par ces MM. soient soumis au conseil général. C'est pour satisfaire à cette invitation que M. le Gouverneur communique au conseil le travail de M. Le Jeune, avec prière de vouloir bien l'examiner et faire connaître son opinion à cet égard.

Après une longue discussion, à laquelle tous les membres prennent part, le conseil arrête comme suit, le résumé approximatif des recettes et dépenses du service belge de navigation à vapeur pour 1842. Ce travail sera envoyé à M. le Ministre de l'Intérieur, pour être communiqué à la section centrale.

## EXERCICE 1842.

## DÉPENSES.

Appointements. . . . .	fr.	20,000	»
Nourriture de l'équipage . . . . .		10,000	»
— des passagers. . . . .		12,000	»
Charbons, 800 tonneaux pour aller, à 30 francs . . . . .		24,000	»
— 800 tonneaux pour retour, à 60 francs. . . . .		48,000	»
Frais de départ à New-York . . . . .		8,000	»
— à Anvers. . . . .		4,000	»
Frais généraux, entretien ordinaire du grément et de la voilure, etc. . . . .		12,000	»
Bris de charbons, alléges, mise à terre à New-York . . . . .		8,000	»
	Fr.	146,000	»

## RECETTES.

20 passagers de 1 <sup>re</sup> classe, à 800 francs . . . . .		16,000	»
20 — de 2 <sup>me</sup> classe, à 500 francs . . . . .		10,000	»
200 tonneaux fret à Anvers, à 100 francs et 5 p. % . . . . .		21,000	»

*De New-York.*

20 passagers de 1 <sup>re</sup> classe, à 500 francs . . . . .		10,000	»
20 — de 2 <sup>me</sup> classe, à 300 francs . . . . .		6,000	»
400 tonneaux de marchandises, à 50 francs et 5 p. % . . . . .		21,000	»
Lettres et paquets. . . . .		1,000	»

Fr. . . . . 85,000 »

A déduire pour frais d'agences, à 7 p. % . . . . . 5,950 »

RESTE. . . . . fr. 79,050 »

RÉSUMÉ.

Perte présumée pour chaque voyage 66,950 francs, y compris l'entretien du navire pendant l'exercice 1842.

Ainsi pour quatre voyages . . . . . fr. 267,800 »

Il est à remarquer que, dans cet état de recettes et dépenses, on n'a prévu que l'entretien ordinaire du navire, et qu'aucune somme n'y est portée pour avaries extraordinaires. Ensuite, on n'a compris parmi les dépenses aucune somme pour assurance du navire; tous les membres sont du reste d'opinion qu'il ne faudra pas le faire assurer.

M. Le Jeune informe le conseil que le jugement des arbitres, dans le différend qui est intervenu entre l'administration et la compagnie française d'assurances, a été défavorable au Gouvernement; en conséquence, la police a été annulée, et la résiliation signifiée aux autres compagnies. Il fait connaître ensuite où en est le différend existant entre les compagnies d'assurances à primes, union belge et étrangère et des propriétaires réunis, qui toutes veulent également résilier leur contrat.

M. Le Jeune demande si, dans la prévision de l'annulation des polices, par suite du jugement défavorable des arbitres dans l'affaire identique de la compagnie française, il ne serait pas préférable de consentir à la résiliation?

Le conseil général est d'avis de prendre ce dernier parti, et de ne plus s'opposer à l'annulation des contrats des compagnies susmentionnées.

En conséquence de cette décision, la somme pour laquelle la *British Queen* est assurée pendant son hivernage dans les bassins d'Anvers est réduite à 675,000 francs.

La séance est levée à une heure et remise jusqu'à convocation ultérieure.

Approuvé le présent procès-verbal en séance, à Anvers, le 14 février 1842.

*Le conseil général,*

H. DE BROUCKERE.

*Le membre délégué en exécution de l'art. 10  
de la convention,*

J.-B. DONNET.

PAR ORDONNANCE :

*Le Secrétaire,* F. OUTENDIRCK.

POUR COPIE CONFORME :

*Le Secrétaire,* F. OUTENDIRCK.

---

**SERVICE BELGE DE NAVIGATION A VAPEUR**

ENTRE ANVERS ET NEW-YORK.

**CONSEIL GÉNÉRAL.**

Séance du 14 février 1842.

PRÉSENTS :

MM. Le Gouverneur, faisant fonctions de Président.  
ANNEMANS, Président.  
LAHURE,  
DE COCK,  
DONNET,  
EISEN,  
LE JEUNE,  
F. OUTENDIRCK, Secrétaire.

} membres.

La séance est ouverte à dix heures du matin.

Le procès-verbal n° 6 de la séance du 1<sup>er</sup> février est lu et approuvé.

M. le Gouverneur communique au conseil général une dépêche en date du 5 février, par laquelle M. le Ministre de l'Intérieur lui transmet, pour être soumise à ce collège, une proposition de MM. Bisschop-Basteyns et C<sup>ie</sup>, relativement à l'établissement d'un service régulier de navigation à voiles entre Anvers et New-York, et pour lequel on demande, comme principale faveur, la préférence pour le transport des charbons destinés à l'exploitation de la *British Queen*.

M. le Gouverneur fait connaître ensuite, que la proposition primitive de MM. Bisschop-Basteyns et C<sup>ie</sup> ne renfermant pas des données complètes, il a cru devoir réclamer des renseignements plus détaillés, et qu'on s'est empressé de lui fournir tous les éclaircissements désirables. En soumettant la proposition au conseil, il le prie de vouloir bien, après examen des pièces, donner son avis.

M. le Gouverneur se retire.

M. Annemans donne lecture des lettres de MM. Bisschop-Basteyns et C<sup>ie</sup>, des 1<sup>er</sup> et 12 février, et renfermant leurs propositions pour l'établissement du service dont il s'agit. De ces lettres il résulte que ces Messieurs se sont entendus avec une des premières maisons de New-York pour l'organisation d'une ligne régulière de navigation à voiles entre ce port et Anvers, qu'ils se proposent de commencer ce service régulier par un départ, le 15 de chaque mois, pendant les huit mois d'été; que tous les navires seront belges, à l'exception de deux américains; qu'ils invoqueront la concurrence pour chaque départ; qu'ils fe-

ront toutes les démarches possibles pour procurer du fret et des passagers aux navires faisant le service régulier ; que le *maximum* du fret n'excèdera pas le fret ordinaire que l'on paye aujourd'hui , savoir :

Pour les marchandises lourdes , telles que clous , verres à vitres , zinc , etc. , cinq piastres et 10 p. % par tonneau ;

Pour les garances , genièvres , gobeletterie , faïences , marchandises de cubage de peu de valeur , sept piastres et 10 p. %.

Pour les marchandises légères , les manufactures , les articles de mode , marchandises au cubage fines et de valeur , neuf piastres et 10 p. %.

Pour les charbons à raison de 25 francs et 10 p. % par tonneau.

Tous les capitaines des navires du service devront se soumettre à un règlement à déterminer ultérieurement ; tous les navires devront avoir les qualités requises ; les départs d'Anvers auront toujours lieu en droiture ; il sera ouvert un registre chez le courtier pour l'inscription des marchandises à charger ; il ne sera accordé aucune préférence autre que celle résultant de l'inscription ; le Gouvernement pourra s'assurer par ses experts ou commissaires , si le navire en partance n'est pas surchargé , et , le cas échéant , lesdits experts ou commissaires pourront exiger qu'il soit allégé.

Moyennant ces conditions , la maison Bisschop-Basteyns et Comp<sup>e</sup>. s'engagerait à opérer le transport général de tous les charbons nécessaires à l'exploitation du bateau à vapeur *British Queen* , au fret indiqué , se mettant ainsi en lieu et place du Gouvernement , pourvu que l'on prévienne , au moins un mois d'avance , des quantités de charbons qu'il faudra faire charger , et que si ce transport excède le tonnage des navires employés dans la ligne régulière , et que l'on ne puisse obtenir des navires belges supplémentaires qui veulent charger à ce fret , qu'alors il devienne loisible de prendre des bâtiments étrangers pour l'effectuer.

M. le président déclare la discussion ouverte relativement à cet objet.

M. Elsen exprime l'avis que le transport des charbons nécessaires à l'exploitation de la *British Queen* peut avoir pour résultat de relever en quelque sorte la navigation maritime belge. En effet , le chargement en charbons que l'on offre aux navires à voiles est une véritable prime de sortie , moyennant laquelle tout armateur voudra courir le risque d'expédier son navire vers les États-Unis. Mais il croit que ce serait anéantir en grande partie les effets salutaires que doit procurer ce transport à notre marine marchande , que de charger une maison de commerce ou une société quelconque du total de ce transport , et de lui accorder ainsi une préférence , une espèce de monopole , qu'il regarde comme dangereux , et il voudrait une libre concurrence entre tous les armateurs , telle qu'elle a été primitivement conçue par le conseil général même. Du reste , ajoute M. Elsen , il serait imprudent de décider dès aujourd'hui qu'on admettra des navires étrangers dans cette ligne , alors qu'on ignore si les nationaux ne suffiront pas pour faire tout le transport , et dans tous les cas , il serait plus convenable d'essayer , ne fût-ce que pendant une année , si , par la libre concurrence , on ne parviendra pas à établir une ligne exclusivement desservie au moyen de navires belges ; ce qui , selon M. Elsen , serait infiniment préférable.

M. Donnet ne considère pas la proposition comme étant sans avantage pour le commerce maritime belge ; et d'abord , dit ce commissaire , c'est un point important que d'avoir une maison qui s'intéresse au retour de nos navires ; d'un

autre côté, on ne peut pas méconnaître non plus qu'en admettant quelques américains dans la ligne, on assure également aux navires belges du service, un bon traitement de la part des Américains; on peut du reste stipuler que chaque navire américain ne pourra charger qu'une quantité de charbons à déterminer, par exemple, de 200 ou 250 tonneaux; ensuite, continue M. Donnet, c'est bien la maison Bisschops-Basteyns et Comp<sup>e</sup>. qui est la plus à même d'attirer vers la Belgique une partie des marchandises qui s'expédie aujourd'hui de Rotterdam vers New-York; de plus, cette maison pourrait être réellement utile à l'effet d'obtenir par Anvers le transport des émigrants, et à ce double égard, la proposition de MM. Bisschops-Basteyns et Comp<sup>e</sup>. mérite certainement un examen sérieux, et si l'on peut, de quelque manière que ce soit, intéresser sous ce rapport la maison dont il s'agit à l'alimentation de la ligne régulière de navigation à voiles, que dans tous les cas on doit établir, ce sera une garantie de réussite pour la navigation maritime belge.

M. De Cock, se ralliant entièrement à l'avis émis par M. Donnet, ajoute que ce ne serait dans aucun cas une préférence accordée à la maison Bisschops-Basteyns et Comp<sup>e</sup>., dans le sens indiqué par M. Elsen, puisqu'après tout, tous les armateurs pourraient mettre dans la ligne à établir les navires réunissant les qualités voulues, et qu'un appel serait fait aux armateurs concernant cet objet. Ce commissaire ajoute que, pour les diverses lignes favorisées par le Gouvernement, il faut déjà un assez bon nombre de navires, et qu'il se pourrait bien qu'il en manquât; il ne trouve en conséquence aucun inconvénient à admettre deux navires américains dans ce service.

M. Lahure demande quelles seront les conditions d'admission d'un navire et quel sera le juge pour prononcer cette admission? Ce commissaire craint que l'on ne détruise le bien qui pourrait résulter de l'appel aux armateurs par le libre arbitre de la maison Bisschops-Basteyns et Comp<sup>e</sup>. dans le choix des navires. Ensuite, dit-il, les capitaines de tous les navires faisant partie du service, devront se soumettre à un règlement qui doit encore être arrêté; quelles seront les dispositions de ce règlement, par qui seront-elles déterminées? Toutes ces questions, dit M. Lahure, doivent être résolues avant que l'on puisse songer à prendre une décision. Ce commissaire croit cependant qu'il y aura moyen d'arranger l'affaire, et il soumet à cet égard au conseil général les vues suivantes.

La maison Bisschops-Basteyns et Comp<sup>e</sup>. s'engagerait à faire partir pendant la saison d'été, huit navires, dont un tous les mois; on garantirait à cette maison le transport vers New-York de 2000 tonneaux de charbons; dans ce service pourraient être employés deux navires américains; chacun de ces deux navires ne pourrait charger que 250 tonneaux de charbons au plus; tous les navires belges réunissant les conditions requises seraient admis; une commission à nommer par le Gouvernement prononcerait sur l'admission. Un règlement, auquel tous les capitaines auraient à se soumettre serait arrêté par la même commission; le transport du restant des charbons nécessaires à l'exploitation de la *British Queen*, serait laissé à la libre concurrence des autres armateurs.

M. Lahure fait remarquer en outre que, dans la proposition de MM. Bisschops-Basteyns et Comp<sup>e</sup>., le fret pour les charbons a été porté à raison de 25 francs et 10 p. % par tonneau, tandis que l'intention du conseil n'a été que d'accorder 25 francs net.

M. De Cock dit qu'en effet, le conseil n'a entendu accorder que 25 francs sans augmentation aucune, et que certes on ne doit pas majorer ce fret. Ce commissaire est d'avis que l'on pourrait admettre en principe l'établissement d'une ligne régulière d'après les bases indiquées par M. Lahure; seulement il voudrait que pour les 8 départs que l'on laisserait à la maison Bisschops-Basteyns et Comp<sup>e</sup>., la maison même pût faire le choix des navires.

M. Le Jeune regarde la question soumise à l'examen du conseil général comme étant d'une trop haute importance pour que l'on prenne une décision dans la présente séance. Il demande en conséquence que l'on veuille remettre toute décision à ce sujet à la prochaine réunion; de cette manière, tous les commissaires auront eu le temps d'examiner la proposition avec toute l'attention qu'elle réclame. M. l'administrateur déclare que, pour le cas où une décision doit être prise aujourd'hui, il sera forcé de s'abstenir comme n'étant pas assez instruit.

Consultés sur la question de savoir si l'on admettra des navires étrangers dans une ligne régulière de navigation à voiles entre Anvers et New-York, favorisée par le Gouvernement, trois membres répondent oui; deux émettent un vote négatif, et un s'abstient.

Le conseil étant ainsi partagé d'opinion, déclare ajourner la suite de la discussion, ainsi que la décision à intervenir, à la prochaine réunion.

M. De Cock se charge de présenter dans cette séance, le règlement dont il est fait mention dans la proposition de MM. Bisschops-Basteyns et C<sup>ie</sup>.

M. Le Jeune porte à la connaissance du conseil, qu'après beaucoup de démarches, il a fini par trouver à proximité des bassins, vis-à-vis de la station actuelle de la *British Queen*, un enclos fermé, et très-convenable, pour y former un dépôt de charbons nécessaires à l'exploitation de la *British Queen*.

On demande une somme annuelle de 400 francs pour le loyer de cet emplacement.

M. l'administrateur demande l'autorisation de prendre cet enclos en location au prix réclamé, qui peut être en visagé comme étant très-favorable.

Après quelques observations de M. Annemans, relativement au mode d'embarquement des charbons, le conseil accorde l'autorisation demandée.

M. Le Jeune expose ensuite qu'il est indispensable d'avoir un plan de la *British Queen*, avec indication de tous les emplacements quelconques de ce navire. D'après les dispositions qu'il a prises, les frais pour 100 exemplaires lithographiés de ce plan, monteront à 130 ou 150 francs.

Le conseil autorise cette dépense, et émet même l'avis qu'il conviendra d'en faire tirer 200 exemplaires, ce qui ne peut pas augmenter considérablement la dépense.

M. l'administrateur Le Jeune appelle l'attention du conseil sur la nécessité de placer dans l'Escaut une bouée pour y amarrer la *British Queen*; il informe en même temps ce collège qu'il a trouvé à l'arsenal d'Anvers un corps mort pesant environ 4,400 kilogrammes avec une chaîne de 16 brasses de longueur; et si le conseil n'y voit pas d'obstacle, il en fera la demande au Département de la Guerre; de cette manière, il n'y aurait d'autres frais que ceux résultant du transport du corps mort et de la confection d'une bouée.

Le conseil, reconnaissant l'utilité de cet objet, invite M. Le Jeune à continuer de donner ses soins à cette affaire.

La séance est levée à 12<sup>1</sup>/<sub>4</sub> heures, et remise à lundi prochain 21 de ce mois, à 10 heures du matin.

Approuvé le présent procès-verbal en séance à Anvers, le 21 février 1842.

*Le conseil général,*

H. DE BROUCKERE, ff. de Pt.

*Le membre délégué en exécution de l'art. 10  
de la convention,*

PAR ORDONNANCE :

*Le Secrétaire,* F. OUTENDIRCK.

J.-B. DONNET.

POUR COPIE CONFORME :

*Le Secrétaire,* F. OUTENDIRCK.

---

PROCÈS-VERBAL

n° 8.

---

## SERVICE BELGE DE NAVIGATION A VAPEUR

ENTRE ANVERS ET NEW-YORK.

---

### CONSEIL GÉNÉRAL.

---

Séance du 21 février 1842.

PRÉSENTS :

MM. Le Gouverneur, faisant fonctions de Président.  
ANNEMANS, Président.  
LAHURE, }  
DE COCK, } membres.  
DONNET, }  
ELSEN, }  
LE JEUNE, }  
OUTENDIRCK, Secrétaire.

M. Varlet, chef de la division du commerce au Ministère de l'Intérieur, assiste à la présente réunion.

La séance est ouverte à 10 heures du matin. Le procès-verbal de la séance du 14 février est lu et approuvé.

M. le Gouverneur donne lecture au conseil général d'une dépêche de M. le Ministre de l'Intérieur, en date du 20 février, relativement à la proposition de MM. Bisschops-Barteyns et Cie, ayant pour objet d'établir, moyennant la faveur

pour le transport des charbons, un service régulier de navigation à voiles entre Anvers et New-York. Il résulte de cette dépêche que M. le Ministre se propose de faire un appel pour l'exploitation de la *British Queen*, à partir de 1843, par des entrepreneurs particuliers. Le Gouvernement ne pouvant en conséquence s'engager que pour l'exercice courant, il ne peut être donné suite à la proposition de MM. Bisschops-Basteyns et C<sup>ie</sup>, qui exigeraient des engagements pour au delà de 1842. M. le Ministre croit cependant que, malgré l'appel à faire pour l'exploitation de la *British Queen*, à partir de 1843, sur de nouvelles bases, le Gouvernement peut, dans le courant de la présente année, faire servir ce navire à l'établissement du service régulier de navigation à voiles dont il a été question, et cela, en ne prenant d'engagement que pour l'année courante.

Ce service s'établirait au moyen d'un appel public ainsi que cela se fera pour les services à voiles vers l'Amérique du Sud, et le Mexique. Toutefois, ajoute M. le Ministre, comme une quantité de 7 à 800 tonneaux est immédiatement nécessaire à New-York pour le premier retour de la *British Queen*, on pourrait pour cette quantité, affréter, soit par appel public, soit autrement, les navires indispensables. Les autres charbons nécessaires à la *British Queen* serviraient à l'établissement du service régulier pendant 1842. Il informe en outre le conseil qu'il a chargé M. Varlet de donner toutes les explications que le conseil général pourrait désirer, afin de le mettre à même de prendre une résolution et, le cas échéant, une mesure en pleine connaissance de cause.

M. le Gouverneur informe le conseil que M. le Ministre de l'Intérieur vient de lui communiquer une requête du sieur Cramer d'Anvers, par laquelle il demande à être chargé de la fourniture des charbons nécessaires à la *British Queen*. Il ajoute qu'il transmettra cette requête à M. l'administrateur Le Jeune. Devant se rendre à Bruxelles, M. le Gouverneur se retire.

M. Varlet appelle l'attention du conseil sur l'urgence qu'il y a de former immédiatement un premier dépôt de charbons à New-York. Il pense qu'on doit prendre immédiatement des mesures pour le transport vers cette ville d'au moins 800 tonneaux, et pour qu'on ne subisse aucun retard dans l'expédition des charbons que l'on doit faire venir des charbonnages; il émet l'avis que le conseil autorise M. Le Jeune à se rendre à Mons, pour y presser autant que possible l'expédition des charbons nécessaires.

M. Elsen se rallie à l'opinion émise par M. Varlet quant à l'urgence de l'expédition des charbons vers New-York, mais il croit qu'une quantité de 800 tonneaux est insuffisante, et pour des motifs qu'il a longuement exposés dans une précédente réunion, il demande que l'on porte la quantité du premier transport à 1200 ou 1500 tonneaux.

M. Le Jeune regrette que ses occupations l'empêchent de se rendre à Mons pour y donner les ordres nécessaires à la prompt expédition des charbons; mais devant partir pour Londres dans deux jours, il lui serait impossible de satisfaire au vœu émis par M. Varlet; seulement il s'engage à écrire immédiatement après la séance pour ordonner la quantité de charbons que le conseil jugera convenable d'indiquer. Il saisit cet occasion pour faire connaître que la société de \*\*\*\* vient de l'informer qu'elle ne pourra pas fournir des charbons tels qu'ils doivent l'être pour la *British Queen*.

Après une courte discussion, à laquelle tous les membres prennent part, on décide de laisser à M. Le Jeune le soin de faire venir de Mons aussitôt que pos-

sible les charbons nécessaires pour le premier transport; on émet l'avis que six navires de 240 tonneaux chacun suffiront pour le premier dépôt à former.

Il est également décidé que l'on fera un appel public aux armateurs belges, pour le transport vers New-York de ces 1200 à 1500 tonneaux de charbons.

M. Varlet soumet au conseil un projet d'annonce, d'où il résulte conformément à la décision prise par le conseil, que l'on payera 25 francs net par tonneau; que les départs auront lieu soit d'Anvers, soit d'Ostende, du 15 au 31 mars, et que les soumissions seront reçues au Gouvernement provincial jusqu'au 7 mars, à 10 heures du matin.

La rédaction en est approuvée, et l'annonce sera insérée ce soir dans les feuilles d'Anvers. M. Varlet se charge de la faire insérer également dans le *Moniteur*.

M. Le Jeune rédigera le cahier des charges qui doit former la base de l'adjudication; les conditions suivantes devront y trouver place.

L'armateur pourra choisir le courtier de navire à sa convenance; le fret est fixé à 25 francs, dont un tiers payable à New-York; l'administration se réserve 30 jours de planche ouvrables; retenu au delà de ces 30 jours, le capitaine recevra 50 francs pour chaque jour de retard.

Tout retard dans le départ du navire après son chargement sera passible d'une amende de 50 francs par jour.

M. Varlet présente au conseil un projet de programme pour l'établissement d'un navire régulier de navigation à voiles, pendant 1842, d'Anvers à New-York. Ce programme devra être publié par le conseil général de la *British Queen*; le conseil pourra, en conséquence, modifier les dispositions de ce projet et y en ajouter telles autres qu'il jugera convenable.

M. Lahure est d'avis qu'il serait plus régulier que M. le Ministre publiât lui-même ce programme, le conseil général de la *British Queen* n'ayant pas mission d'intervenir dans l'établissement d'un service de navigation à voiles. Le même commissaire fait remarquer que tout ce qui regarde ce service devrait être traité directement par le Gouvernement, et qu'on devrait se borner à laisser au conseil général de la *British Queen*, les attributions qu'il trouve mentionnées dans la convention intervenue le 26 novembre, entre le Gouvernement et le conseil d'administration du service de navigation à vapeur entre Anvers et New-York.

La majorité du conseil se ralliant à l'avis émis par M. Lahure, M. Varlet s'engage à soumettre cette affaire à M. le Ministre, et à l'engager à faire lui-même la publication du programme dont il s'agit; seulement il invite le conseil à donner son avis à titre de renseignements sur les dispositions du programme.

Il est, en conséquence, donné lecture du projet de règlement établissant un service régulier de navigation à voiles entre Anvers et New-York.

Une des dispositions de ce programme (celle de l'article 5 relative au mode de soumissions, donne lieu à quelques débats).

M. Lahure fait remarquer que le but du Gouvernement étant d'établir une ligne régulière de navigation, il est indispensable de donner une garantie aux industriels que les navires partiront régulièrement aux époques annoncées; cette garantie, on ne peut la donner qu'en assurant le service pour toute l'année, au moyen d'une soumission globale pour tous les départs. Si on n'en agit pas ainsi, dit M. Lahure, on ne parviendra jamais à obtenir pour notre port le transit des marchandises de l'Allemagne et de la Suisse.

M. Elsen se déclare contre cette manière d'agir ; en donnant tout le service à un seul armateur , à une seule société , on créé , d'après lui , un monopole qui serait très-nuisible au commerce maritime belge en général ; il insiste donc fortement pour qu'on ne crée pas de privilège , et qu'on admette des soumissions partielles pour chaque départ.

Le conseil général consulté émet l'avis , par quatre voix contre deux , qu'il convient de demander des soumissions partielles , dont une pour chaque départ.

Les autres dispositions du programme ne soulèvent pas de grandes observations de la part du conseil général.

Sur l'interpellation de M. Le Jeune , M. Lahure déclare que l'administration du pilotage se chargera de tout ce qui a rapport au corps mort et à la bouée d'amarrage à placer dans l'Escaut pour la *British Queen* , sauf à l'administration du *steamer* à en rembourser les frais au pilotage.

M. Le Jeune donne lecture d'une lettre de M. Mali , correspondant du service à New-York ; M. Mali demande , entre autres , à l'administrateur , de quelle manière il désire qu'on loue à New-York un quai pour la *British Queen* , et notamment s'il doit en faire louer pour toute une année ou par voyage.

Le conseil estime qu'il convient de prendre le dernier parti , et de louer en conséquence un quai par voyage.

La séance est levée à une heure et remise au 7 mars prochain , à 10 heures du matin.

Approuvé le présent procès-verbal , en séance à Anvers , le 7 mars 1842.

*Le conseil général,*

ANNEMANS.

*Le membre délégué en exécution de  
l'art. 10 de la convention ,*

PAR ORDONNANCE :

*Le Secrétaire,*

J.-B. DONNET.

F. OUTENDIRCK.

POUR COPIE CONFORME :

*Le Secrétaire,*

F. OUTENDIRCK.

---

**SERVICE BELGE DE NAVIGATION A VAPEUR**

ENTRE ANVERS ET NEW-YORK.

**CONSEIL GÉNÉRAL.**

Séance du 7 mars 1842.

PRÉSENTS :

MM. Le Gouverneur, faisant fonctions de Président.  
ANNEMANS, Président.  
LAHURE, } membres.  
DE COCK, }  
DONNET, }  
F. OUTENDIRCK, Secrétaire.

M. Elsen a informé M. le Gouverneur qu'il ne pourrait se rendre à la séance d'aujourd'hui.

M. Le Jeune n'étant pas de retour de son voyage à Londres, ne peut non plus assister à la présente réunion.

La séance est ouverte à 10 heures du matin.

Le procès-verbal n° 8 de la séance du 21 février est lu et approuvé.

Conformément à l'annonce insérée dans les journaux, à la suite de la décision prise dans la précédente réunion, il est procédé à l'ouverture des soumissions pour le transport vers New-York des charbons nécessaires au 1<sup>er</sup> retour de la *British Queen*. Communication de leur contenu est donnée au conseil général. Ces soumissions sont les suivantes :

Du sieur H. Serigiers, pour le transport de 525 tonneaux environ par la barque *Harriet* ;

Du même, pour le transport de 260 à 280 tonneaux par le brick *Jean de Loquenghien* ;

Du même, pour le transport de 160 tonneaux par la barque *Progrès* ;

Du courtier Grisar, pour le transport de 300 tonneaux par la barque *Magellan* ;

Du même, de 200 tonneaux par le schooner *Jupiter* ;

Du courtier Vandenberg, 300 tonneaux par le navire *Adèle* ;

Des sieurs Van Yseghem frères, à Ostende, 260 tonneaux par le schooner *Commerce* ;

Du sieur Spilliaerdt-Caeymax, 440 tonneaux par la barque *Maria* ;

Il est donné lecture d'une lettre par laquelle M. Serigiers prie le conseil de regarder comme non avenue sa soumission pour le navire le *Progrès*, pour lequel il a trouvé un emploi.

En conséquence le conseil est appelé à faire un choix entre les 7 navires suivants :

<i>Harriet</i> . . . . .	525 tonneaux.
<i>Jean de Locquenghien</i> . . . . .	260 »
<i>Mayellan</i> . . . . .	300 »
<i>Adèle</i> . . . . .	300 »
<i>Commerce</i> . . . . .	280 »
<i>Maria</i> . . . . .	440 »
<i>Jupiter</i> . . . . .	200 »
<hr/>	
TOTAL. . . . .	2,305 »

Le conseil prenant en considération que la quantité de charbons à transporter n'est que de 1,200 à 1,500 tonneaux; que la barque *Maria* n'est pas encore arrivée, et qu'il convient en conséquence de donner la préférence aux navires qui sont disponibles dès maintenant; que le navire *Harriet* est d'un tonnage très-élevé et que s'il restait en retard, il y aurait peut-être manque de charbons à New-York, désigne, à l'effet de faire les premiers transports, chacun pour la quantité ci-dessus indiquée, les navires suivants : *Jean de Locquenghien*, *Magellan*, *Adèle*, *Jupiter* et *Commerce*.

Les quatre premiers partiront d'Anvers et le cinquième d'Ostende.....

M. Annemans donne lecture d'une dépêche de M. le Ministre de l'Intérieur, en date du 4 mars, par laquelle il informe que M. le Ministre de la Guerre a donné des ordres pour que l'ancre d'amarrage avec sa chaîne, qui se trouve à l'arsenal d'Anvers, soit mise immédiatement à la disposition du commandant de la *British Queen*. Cette ancre sera transportée à l'endroit où elle doit être embarquée au moyen d'une trique-bale attelée de chevaux du train.

M. Lahure fait observer que, d'après les informations qu'il a prises, les dépenses seront beaucoup plus considérables que ne l'avait prévu M. l'administrateur Le Jeune; d'après M. Lahure, ces dépenses pourraient bien monter à la somme de 7 ou 8000 francs; il propose en conséquence de prendre la lettre du Ministre pour notification, mais de ne donner provisoirement aucune suite à cette affaire.

Cette proposition est adoptée.

La séance est levée à 11 heures et remise à samedi 12 mars, à 10 heures du matin.

Approuvé le présent procès-verbal en séance à Anvers, le 12 mars 1842.

*Le conseil général,*

ANNEMANS.

*Le membre délégué en exécution de l'art. 10  
de la convention,*

PAR ORDONNANCE :

*Le Secrétaire, F. OUTENDIRCK.*

J.-B. DONNET.

POUR COPIE CONFORME :

*Le Secrétaire, F. OUTENDIRCK.*

**SERVICE BELGE DE NAVIGATION A VAPEUR**

ENTRE ANVERS ET NEW-YORK

**CONSEIL GÉNÉRAL.**

Séance du 12 mars 1842.

PRÉSENTS :

MM. ANNEMANS, Président.  
LAHURE,  
DE COCK,  
DONNET,  
EISEN,  
LE JEUNE. } membres.  
F. OUTENDIRCK, Secrétaire.

La séance est ouverte à dix heures du matin.

Le procès-verbal n° 9 de la séance du 7 mars est lu et approuvé.

M. le président donne lecture au conseil d'une lettre par laquelle MM. Koch et Comp<sup>e</sup> demandent au conseil général si la *British Queen* se chargerait du transport d'émigrants, et dans l'affirmative, à quelles conditions se feraient ces transports ?

Après une courte discussion, il est décidé que l'on ne fera pas de transports d'émigrants par la *British Queen*.

Il est donné communication au conseil d'une dépêche de M. le Ministre de l'Intérieur, par laquelle il invite ce collègue à prendre toutes les dispositions convenables pour le premier départ de la *British Queen*.

Les points sur lesquels M. le Ministre appelle spécialement l'attention du conseil sont les suivants :

- a. La fixation et la publication des époques des trois voyages de cette année ;
- b. La fixation et la publication du montant du fret et du prix des places ;
- c. L'inventaire du navire et la responsabilité de l'inventaire.

M. le Ministre exprime le désir, dans la dépêche susdite, que le conseil général veuille bien déléguer M. Lahure à l'effet de dresser l'inventaire général de la *British Queen*.

En conséquence, le conseil prie ce commissaire de bien vouloir se charger de ce soin. M. Lahure accepte la mission qui lui est confiée.

Quant au règlement à faire pour tout ce qui concerne la responsabilité de l'intendant, M. Le Jeune exprime l'opinion qu'il serait préférable, pour la régularité du service, de faire avec le *steward* un arrangement, moyennant lequel celui-ci se chargerait, aux conditions à convenir, de l'entretien à bord du *steamer* des passagers et de l'équipage. De cette manière, on pourrait fixer le prix de passage, non compris la nourriture. Cette mesure aurait aussi pour résultat de simplifier beaucoup la comptabilité. M. Le Jeune demande en conséquence l'au-

torisation de faire des propositions dans le sens ci-dessus au *steward* actuel, M. Cox : il ferait rapport dans la prochaine réunion du résultat de ses démarches.

Le conseil, prenant en considération qu'en suivant la marche indiquée par M. Le Jeune, le Gouvernement n'aura plus à intervenir pour tout ce qui regarde les approvisionnements, et que c'est d'ailleurs le seul moyen de faciliter et de simplifier tout ce qui a rapport à la comptabilité de cette partie importante du service, autorise M. l'administrateur à faire des propositions à l'intendant, à l'effet de lui abandonner, moyennant les conditions à soumettre postérieurement au conseil, tout ce qui a rapport à l'entretien à bord de la *British Queen* des passagers et de l'équipage ; et pour le cas où il ne pourrait pas décider le *steward* actuel à entreprendre ce service, M. Le Jeune pourra faire des ouvertures à des personnes du pays aptes à remplir ces fonctions et à faire l'entreprise dont il s'agit.

M. Le Jeune déclare au conseil que les épreuves définitives de certaines qualités de charbons belges, qui ont été faites dans les fourneaux de la *Princesse Victoria*, ont eu pour résultat de démontrer que ces qualités conviennent autant, peut-être même plus que les charbons anglais, pour le chauffage des chaudières des bateaux à vapeur. M. l'administrateur s'engage du reste à faire un rapport écrit sur ces dernières expériences.

M. Le Jeune porte en outre à la connaissance du conseil qu'il s'est vu forcé de donner des ordres pour l'expédition de 400 tonneaux de charbons de plus que la quantité désignée par le collège dans une précédente réunion, et cela pour assurer un chargement au navire qui, d'après le programme du service régulier de navigation à voiles entre Anvers et New-York, doit partir le 15 avril prochain.

Le conseil approuve ce qu'a fait M. Le Jeune relativement aux charbons, et l'autorise en outre à ordonner immédiatement 600 à 800 tonneaux de charbons nécessaires pour le premier voyage de la *British Queen*.

A cette occasion, il est décidé que l'on écrira à M. le Ministre de l'Intérieur, pour qu'il demande à son collègue de la guerre de vouloir permettre le dépôt provisoire de l'excédant des charbons expédiés vers Ostende pour le navire le *Commerce*, dans un enclos qui se trouve à proximité du bassin d'Ostende et qui est à la disposition de l'autorité militaire.

M. Le Jeune informe le conseil qu'il reste environ cent cinquante tonneaux de charbons de..... qui n'ont pas été employés lors des essais qu'on a faits à bord de la *British Queen*; et comme il a été reconnu que ces charbons ne conviennent pas pour les *steamers*, il demande si le conseil ne consentirait pas à les faire vendre.

La majorité du conseil exprime l'opinion qu'on pourra les mélanger sans aucun inconvénient avec les autres charbons.

Abordant les deux premiers points spécialement recommandés dans la dépêche ministérielle : celui relatif aux époques des départs et celui concernant la fixation du fret et du prix de passage, le conseil demande les proportions de M. l'administrateur.

M. Le Jeune présente en conséquence un projet d'annonce qui est adopté par le conseil dans les termes suivants (*Fiat insertio*).

Cette annonce sera soumise à l'approbation de M. le Ministre de l'Intérieur, et publiée immédiatement après que le Ministre y aura donné son adhésion.

Le conseil décide ensuite ;

1<sup>o</sup> D'écrire à M. le Ministre de l'Intérieur afin qu'il se concerte avec son co-

lègue de Travaux Publics, pour tout ce qui a rapport au transport des lettres par la *British Queen*. Le conseil émet le désir que les lettres soient rendues franco jusqu'à Anvers, et y arrivent la veille du jour fixé pour le départ du bateau à vapeur ;

2° De prier M. le Ministre de l'Intérieur de faire auprès de son collègue de Affaires Étrangères les démarches nécessaires pour obtenir la nomination d'un des officiers de santé de la marine royale, aux fonctions de médecin de la *British Queen* ;

Et 3° de fixer le prix de passage de retour à 15 guinées ou 400 francs, et de laisser au correspondant à New-York le soin de régler le taux du fret de retour des marchandises. Seulement le conseil exprime l'opinion que, dans aucun cas, l'on ne fasse le transport à moins de 40 francs par tonneau et 5 %.

Conformément au dernier paragraphe de l'art. 12 de la convention du 26 novembre dernier, M. l'administrateur propose, pour la place de correspondant du service à Londres, M. Leard, un des anciens agents de la société à laquelle la *British Queen* a appartenu.

Le conseil général nomme, pour l'exercice de 1842, le sieur Leard aux fonctions dont il s'agit ; il jouira en cette qualité d'une remise de cinq pour cent sur le montant du prix de passage des voyageurs provenant directement de l'Angleterre ; moyennant cette remise, il devra pourvoir à toutes les dépenses autres que celles résultant des publications à faire dans l'intérêt du service. Le *maximum* de la somme qu'il pourra dépenser en annonces sera désigné ultérieurement. La présente décision sera soumise à l'approbation de M. le Ministre de l'Intérieur.

M. Le Jeune propose ensuite, comme correspondant du service en France, M. De Châteauneuf, domicilié à Paris, qui se chargerait en France de tout ce qui concerne l'entreprise, moyennant une indemnité de 4 p. % sur tous les passagers et marchandises provenant de ce pays. Outre cette remise de 4 p. %, l'administration devrait prendre à sa charge les frais d'annonces et toutes autres dépenses de publication.

Après une courte discussion, il est décidé que M. Le Jeune proposera l'agence dont il s'agit à M. De Châteauneuf, à la condition bien expresse, que la remise de 4 p. % ne sera opérée en sa faveur que sur les prix de transport des passagers et des marchandises qu'il aura procurés ou qui arriveraient sous ses auspices.

La décision définitive sur cet objet sera prise dans la prochaine réunion.

Il est décidé, en même temps, que l'on fera les mêmes propositions (une remise de 4 p. % sur le montant des recettes qu'ils procureront) à tous les consuls belges, en France, en Suisse, en Hollande, en Allemagne, etc. ; des exemplaires de l'annonce arrêtée dans la séance d'aujourd'hui, leur seront communiqués à cette fin par l'intermédiaire de M. le Ministre de l'Intérieur.

M. Le Jeune communique au conseil une lettre de M. l'avocat Allard, qui demande quelques instructions relativement aux différends survenus entre l'administration de la *British Queen* et des compagnies d'assurances, pour l'assurance contre incendie, du navire dans le bassin d'Anvers.

Cette lettre sera transmise à M. le Ministre de l'Intérieur, avec prière de donner les instructions réclamées.

M. Le Jeune fait remarquer au conseil que les formalités de la comptabilité prescrite par le Gouvernement sont très-difficiles, et réclament beaucoup de temps ; qu'il est en ce moment surchargé de travail pour tout ce qui concerne

l'organisation définitive du service ; que chez le courtier, il ne trouve pas toute l'assistance qu'il pourrait en attendre. Il demande, en conséquence, si on ne pourrait pas nommer un agent, spécialement chargé de la comptabilité, qu'on trouverait facilement parmi les agents comptables de la marine royale. M. l'administrateur déclare, du reste, ne pouvoir prendre sur lui la responsabilité de la comptabilité ; responsabilité qui, d'après lui, doit incomber au courtier au nom duquel les mandats se délivrent.

M. Lahure fait observer que les agents comptables à bord des navires de l'État, ne sont là que pour tout ce qui regarde les services et le payement de l'équipage. Il sera d'autant moins nécessaire de mettre un des agents à bord de la *British Queen*, que le conseil vient de décider que le *steward* fera l'entreprise de la nourriture des passagers et de l'équipage, et que de cette manière le Gouvernement n'aura plus de contrôle à exercer sur cette partie du service. Ce commissaire regarde les formalités de comptabilité comme très-faciles, et comme pouvant être remplies par un commis, que le courtier est tenu de fournir aux termes de l'arrêté de sa nomination.

Quant à la responsabilité en fait de comptabilité, le conseil ne peut que s'en rapporter aux dispositions du contrat intervenu entre le Gouvernement et le conseil d'administration, ainsi qu'au règlement de comptabilité qui a été arrêté par le conseil général dans sa séance du 29 novembre 1841.

M. Lahure donne lecture d'une lettre que lui a adressée M. l'inspecteur du pilotage à Anvers, relativement à la bouée d'amarrage à placer dans l'Escaut pour la *British Queen*. Il résulte de cette lettre et des explications verbales données par ce commissaire que, pour placer cette bouée de manière à ce qu'elle procure réellement des avantages, il faudra faire une dépense de 7,000 francs au moins. M. Lahure exprime du reste l'opinion que cette bouée n'est pas indispensable, et que dans aucun cas elle ne procurerait des avantages en rapport avec les grandes dépenses qu'on devrait faire.

M. Le Jeune déclare ne pas pouvoir se rallier à l'opinion de M. Lahure ; il pense que dans des cas donnés il peut y avoir des dangers pour la *British Queen*, dangers qu'une bouée d'amarrage ferait disparaître.

Le conseil consulté sur cette affaire, émet l'avis qu'il n'y a pas lieu à placer une bouée d'amarrage dans l'Escaut.

M. Le Jeune soumet à l'approbation du conseil une note des frais de son dernier voyage à Londres.

Le conseil approuve : 1<sup>o</sup> une déclaration montant à *quatre cent quinze francs* pour frais de voyage d'après l'arrêté ministériel du 4 décembre, et une autre s'élevant à *cent quatre-vingts francs* pour frais extraordinaires.

Le séance est levée à 1 1/2 heure et remise jusqu'à convocation ultérieure.

Approuvé le présent procès-verbal en séance à Anvers, le 21 mars 1842.

*Le conseil général,*

H. DE BROUCKERE.

*Le membre délégué en exécution de l'art. 10  
de la convention,*

J.-B. DONNET.

POUR COPIE CONFORME :

*Le Secrétaire, F. OUTENDIRCK.*

PAR ORDONNANCE :

*Le secrétaire, F. OUTENDIRCK.*

**SERVICE BELGE DE NAVIGATION A VAPEUR**

ENTRE ANVERS ET NEW-YORK.

**CONSEIL GÉNÉRAL.**

Séance du 21 mars 1842.

PRÉSENTS :

MM. Le Gouverneur, faisant fonctions de Président.  
ANNEMANS, Président.  
LAHURE,  
DE COCK,  
DONNET,  
ELSEN,  
LE JEUNE.  
F. OUTENDIRCK, Secrétaire.

} membres.

La séance est ouverte à 10 heures du matin.

Le procès-verbal n° 10 de la séance du 12 de ce mois est lu et approuvé.

M. Le Jeune donne connaissance au conseil d'une lettre que lui a adressée M. Mali, agent du service à New-York, et par laquelle celui-ci s'engage à faire toutes les démarches possibles pour contribuer à la réussite de l'entreprise. M. Mali exprime l'avis que la *British Queen* trouvera toujours un chargement complet pour ses voyages de retour.

A cette occasion, le conseil décide de laisser à M. Mali toute latitude pour les frais d'annonces et d'affiches; seulement on lui recommandera toute l'économie compatible avec le bien du service.

Les frais d'annonces et d'affiches à faire par l'agent du service à Londres sont fixés à un *maximum* de 80 livres sterlings pour les trois voyages de 1842.

Le conseil est informé que M. le Ministre des Affaires Étrangères a envoyé les annonces des départs de *British Queen* pour 1842, à tous les consuls belges qui sont à même de procurer des passagers ou des marchandises.

Les consuls ont été autorisés à faire publier ces annonces aux frais du Département des Affaires Étrangères; ils obtiendront une remise de 4 p. % sur tous les passagers et marchandises qu'ils procureront. — Pris pour notification.

M. Le Jeune porte à la connaissance du conseil que M. De Châteauneuf accepte les conditions que le conseil a jugé convenable de lui faire proposer pour l'agence du service à Paris.

En conséquence, l'arrêté de sa nomination est approuvé dans les termes suivants :

*Le conseil général du service belge de navigation à vapeur entre Anvers et New-York.*

Vu l'article 12 de la convention intervenue le 26 novembre 1841, entre le Gouvernement et le conseil d'administration de la *British Queen* ;  
Sur la proposition de M. l'administrateur Le Jeune ;

ARRÊTE :

ART. 1<sup>er</sup>. Le sieur De Châteauneuf est nommé correspondant à Paris, pour 1842, du service belge de navigation à vapeur entre Anvers et New-York.

ART. 2. Il lui sera accordé de ce chef une remise de 4 p. % sur le montant du prix payé par les passagers et du fret des marchandises procurées par lui.

ART. 3. La présente disposition sera soumise à M. le Ministre de l'Intérieur, afin d'approbation.

Anvers, le 12 mars 1842.

M. De Châteauneuf pourra faire des annonces en France, jusqu'à concurrence d'une somme de 500 francs pour 1842.

M. Le Jeune appelle l'attention du conseil sur les transports de charbons vers New-York par navires à voiles. Indépendamment des cinq départs du service régulier établi entre Anvers et New-York, il faudra encore faire partir deux navires supplémentaires, à chargement complet de ce combustible.

Il restera en effet, dit M. l'administrateur, une quantité d'environ 600 tonneaux à transporter, et il est indispensable d'expédier cette quantité avant le 15 juillet. Il demande en conséquence que le conseil veuille bien indiquer le mode d'affrètement de ces deux navires supplémentaires.

M. Elsen est d'avis que, moyennant le transport de ces 600 tonneaux de charbons, on pourrait encourager les armateurs qui prennent à bord des émigrants allemands. Personne, dit ce commissaire, ne méconnaît les avantages qui résultent de ces transports pour les villes par où ils se font. On pourrait garantir le transport d'une certaine quantité de charbons pour chaque émigrant qui serait mis à bord d'un navire partant de ce port, soit belge, soit étranger.

Le conseil émet l'avis qu'on pourrait accorder deux tonneaux de chargement en charbons pour chaque émigrant transporté. Les soumissions devraient se faire par écrit et être adressées au conseil général. Les départs devraient avoir lieu avant le 15 juillet prochain.

Ces considérations seront émises à M. le Ministre de l'Intérieur, afin d'approbation.

M. Le Jeune informe le conseil qu'il est en voie d'arrangement avec M. le *steward* Cox, à l'effet de conclure un contrat définitif pour la nourriture à bord des passagers et de l'équipage. M. Cox s'est rendu à Londres, pour y chercher une caution à la convenance de l'administration; aussitôt qu'il sera revenu, M. Le Jeune soumettra les dispositions du contrat à l'approbation du conseil général.

M. Le Jeune soulève la question de savoir s'il faudra faire assurer la *British Queen* contre les risques de mer ?

Le conseil, prenant en considération que les assurances sur le navire seront difficiles à obtenir, et dans tous les cas très-onéreuses, émet l'avis qu'il n'y a pas lieu de faire assurer la *British Queen*. Cette décision sera soumise à l'approbation de M. le Ministre.

M. Le Jeune entretient le conseil de la nécessité d'avoir à bord un commis aux écritures, qui, à New-York, sera indispensable pour les courses nombreuses qu'il y aura à faire pour déclarations en douane, etc. La dépense ne serait pas considérable, dit M. l'administrateur, puisque son traitement serait au *maximum* de 100 florins par mois, pendant l'époque de l'activité du service.

M. Lahure fait observer que ce commis pourrait être chargé aussi de tout ce qui concerne les vivres de l'équipage de l'État qui se trouvent à bord.

En conséquence, le conseil autorise M. l'administrateur Le Jeune à engager un commis aux écritures pour les 3 voyages de 1842.

La *British Queen* étant à la veille d'entrer dans l'Escaut, M. Le Jeune fait remarquer que tout le personnel doit être nourri aux frais de l'État, aussitôt que le navire se trouvera en rade.

Le conseil désire que le personnel soit nourri par abonnement, et qu'un arrangement soit conclu à cet effet avec le *steward*, le tout au plus grand avantage possible pour l'administration.

Le conseil sur la proposition de M. l'administrateur, autorise les travaux et fournitures suivants :

- 1° Repeinturage des cabines, évalué de 60 à 70 francs ;
- 2° Peinturage de la chambre des machines, dépenses présumées fr. 220 ;
- 3° Fourniture de trois voiles de rechange ;
- 4° Id. de 4 grands et 4 petits prélaris ;
- 5° Id. de 80 pieds environ de tuyaux en cuir pour les pompes à incendie.

Les fournitures mentionnées aux nos 3 et 4 ne seront faites qu'après que M. Le Jeune aura demandé des soumissions.

Le conseil autorise également l'achat de quelques livres pour la bibliothèque du navire.

M. Lahure informe le conseil que l'excédant des charbons qui se trouve à Ostende a été déposé dans un enclos mis à la disposition de l'administration par le Département de la Guerre, et où les charbons sont sous clef.

Pris pour notification.

Le même commissaire porte à la connaissance du conseil qu'un officier de santé de la marine a été désigné comme médecin de la *British Queen*, et qu'il viendra à bord le 1<sup>er</sup> avril prochain.

Pris pour notification.

M. Lahure fait encore connaître qu'il a déjà dressé l'inventaire du gréement et de l'armement de la *British Queen*, et que cet inventaire peut être considéré comme étant conforme à l'inventaire primitif.

Sur la demande de M. Le Jeune, le conseil délègue MM. Lahure, Donnet et Elsen, à l'effet d'examiner les comptes de l'administration chez le courtier de l'entreprise. — Ces messieurs acceptent la mission qui leur est confiée.

La séance est levée à 12 1/2 heures et remise jusqu'à convocation ultérieure.  
Approuvé le présent procès-verbal en séance à Anvers, le 11 avril 1842.

*Le conseil général,*

ANNEMANS.

*Le membre délégué en exécution de  
l'art. 10 de la convention,*

PAR ORDONNANCE :

*Le Secrétaire, F. OUTENDIRCK.*

J.-B. DONNET.

POUR COPIE CONFORME :

*Le Secrétaire, F. OUTENDIRCK.*

---

---

PROCÈS-VERBAL

n° 12.

**SERVICE BELGE DE NAVIGATION A VAPEUR**

ENTRE ANVERS ET NEW-YORK.

**CONSEIL GÉNÉRAL.**

Séance du 11 avril 1842.

PRÉSENTS :

MM. ANNEMANS, Président.  
LAFURE,  
DE COCK,  
DONNET,  
ELSEN,  
LE JEUNE,  
F. OUTENDIRCK, Secrétaire.

} membres.

La séance est ouverte à 10 heures du matin.

Le procès-verbal n° 11 de la séance du 21 mars, est lu et approuvé.

M. le président donne lecture d'une dépêche de M. le Ministre de l'Intérieur, par laquelle ce haut fonctionnaire porte à la connaissance du conseil général, que le service belge de navigation à vapeur entre Anvers et New-York vient d'être placé dans les attributions du Département de la Marine, au Ministère des Affaires Étrangères; qu'en conséquence, le conseil recevra des instructions de ce Département, avec le chef duquel il devra correspondre à l'avenir pour tout ce qui concerne ce service.

M. le président soumet la question de savoir si l'on attendra ces instructions

de M. le Ministre des Affaires Étrangères, où bien si le conseil formulera une proposition destinée à être soumise à M. le Ministre.

Le conseil décide qu'on écrira à M. le Ministre des Affaires Étrangères que, pour éviter des retards préjudiciables aux intérêts du service, il conviendrait que les instructions dont il est fait mention fussent conçues dans ce sens, que tout ce qui concerne l'entretien ordinaire du navire et les petits détails d'armement, se traitât dorénavant sans l'intervention du conseil; M. l'administrateur, qui correspondrait directement pour toutes ces affaires avec M. le Ministre, ferait rapport, dans chacune des séances, des décisions qui auraient été prises.

M. Le Jeune porte à la connaissance du conseil, que le Gouvernement ayant demandé le certificat de jauge de la *British Queen*, pour la rédaction de la lettre de mer, il a envoyé à M. le Gouverneur, pour être transmis à Bruxelles, le certificat délivré par la douane belge; ce certificat porte la capacité du navire à 484 tonneaux, mais il est à remarquer que ce n'est là que la capacité des cabines destinées aux marchandises, la capacité réelle du *steamer* étant de 2,016 tonneaux. M. l'administrateur insiste à cette occasion pour que, dans la lettre de mer, la *British Queen* soit mentionnée comme navire de l'État, ce navire devant, de cette manière, jouir de plusieurs avantages, tant dans le port d'Anvers que dans les ports étrangers.

M. Lahure fait connaître que le Gouvernement est décidé à mettre sur la *British Queen* un commissaire chargé d'examiner tout ce qui se fera à bord; il demande que le conseil veuille bien arrêter quelques instructions pour ce fonctionnaire.

Le conseil, après avoir entendu M. Le Jeune, décide que l'on doit accorder à ce commissaire du Gouvernement le droit de tout voir, de tout examiner, sans que cependant il puisse exercer aucun commandement.

Interpellé sur la question de savoir s'il se rendra à New-York par la *British Queen*, lors de son premier voyage, M. Le Jeune répond que, conformément à l'assurance qu'il en a donnée à plusieurs reprises à des membres de la section centrale de la Chambre des Représentants, lors de la discussion du projet de loi relatif à la *British Queen*, il est encore disposé à faire le premier voyage; plusieurs motifs l'ont engagé à prendre cet engagement vis-à-vis du public. D'abord il pouvait paraître rassurant, au moment où une partie de la presse, ou dans le sein même de la Représentation nationale, on s'attachait à discréditer le navire, que l'administrateur, celui qui avait coopéré le plus activement à cette affaire, ne reculât pas devant une traversée sur ce navire, alors surtout que ce voyage ne pouvait pas avoir d'autre but que de prouver à tout le monde la confiance que lui inspirait le *steamer*. Ensuite le bien du service semblait exiger sa présence à bord pendant le premier voyage. Et en effet, ce sera un essai continu de charbons belges; ce seront des mesures d'ordre à prescrire à New-York; des instructions verbales à donner au correspondant; ce sera une surveillance de tous les instants concernant le service du *steward* et la manière dont il traitera les passagers; ce sera le soin d'entretenir l'harmonie entre la partie belge et la partie anglaise de l'équipage. Enfin, l'organisation de tout un service nouveau. Mu par toutes ces considérations, M. Le Jeune regarde comme un devoir de sa place de s'offrir pour faire le premier voyage à bord de la *British Queen*.

M. Donnet croit devoir faire remarquer que le service à Anvers pourra souf-

frir de l'absence de M. l'administrateur; aussitôt après le départ du bateau à vapeur, dit ce commissaire, il faudra prendre des mesures pour le second voyage; la comptabilité du service exigera aussi beaucoup de soins, et M. Le Jeune étant seul aujourd'hui pour toutes les affaires de détail, sa présence pourra être indispensable.

M. Le Jeune répond que toutes les mesures nécessaires pour assurer le second voyage, seront prises avant le premier départ; que le courtier s'occupera des petits détails; que la comptabilité sera mise en règle avant le 4 mai, et qu'en conséquence, il n'y aura rien à faire entre le premier et le second voyage.

M. Donnet déclare ne pas s'opposer à ce que M. Le Jeune fasse le premier voyage vers New-York: seulement il tient à ce qu'il soit constaté qu'il a fait connaître d'avance au conseil que, dans aucun cas, il ne pourra se charger de la besogne du service pendant l'absence de M. l'administrateur.

Le conseil décide, en définitive, d'écrire à M. le Ministre, pour qu'il autorise M. Le Jeune à se rendre à New-York à bord du *steamer British Queen*.

M. Le Jeune fait connaître que le navire l'*Harriet* ayant pris 550 tonneaux de charbons à bord, au lieu de 250 comme il avait été calculé pour le navire devant prendre voile au 15 avril, et dans la prévoyance que l'un ou l'autre des navires du service régulier de navigation à voiles pourra prendre encore un chargement plus considérable que celui qui avait été pris pour base, il est d'avis qu'il ne faudra plus de navires supplémentaires pour transporter les charbons.

A cette occasion, il demande l'autorisation de faire venir encore 2,000 tonneaux de ces combustibles.

Le conseil, après une courte discussion, et malgré l'avis contraire de M. l'administrateur, qui regarde la quantité de 2000 tonneaux comme indispensable pour assurer le service, autorise ce dernier à ordonner immédiatement 1550 tonneaux.

Quant au mode d'embarquement des charbons à bord de la *British Queen*, deux moyens se présentent: d'abord, dit M. Le Jeune, de charger les charbons dans des allées qui se mettront à côté du bateau à vapeur, ce qui cependant occasionnerait une dépense de 1,75 fl. par 1,000 kilogrammes, ensuite, et ce moyen paraît préférable, de faire décharger directement les charbons des bateaux dans le *steamer*, en donnant aux propriétaires de ces bateaux la garantie qu'ils réclament, pour le cas où l'un ou l'autre navire coulerait pendant son séjour à côté de la *British Queen*.

M. Lahure se prononce en faveur du deuxième moyen indiqué, et déclare au conseil que le Département des Affaires Étrangères fournira des hommes de corvée de la marine royale pour le transbordement, qui, de cette manière, ne coûterait rien à l'entreprise.

Le conseil décide en conséquence qu'il convient de décharger directement les charbons à bord de la *British Queen*, et de donner aux propriétaires la garantie qu'ils réclament; pour éviter les frais de pesage, le conseil autorise M. Le Jeune de s'en rapporter pour le chargement des navires à la jauge réelle de chacun d'eux.

M. Le Jeune informe le conseil que deux experts du tribunal de commerce d'Anvers ont visité la *British Queen*, conformément à l'art. 225 du Code de commerce; il communique le certificat délivré par ces agents, ainsi qu'une déclaration du constructeur Le Carpentier; ces pièces sont de la teneur suivante.  
(*Fiat insertio.*)

On publiera ces deux documents par la voie des journaux.

M. Le Jeune fait connaître qu'aussitôt que la décision du conseil relativement aux frais d'annonces à faire en Angleterre, a été portée à la connaissance de l'agent de service à Londres, celui-ci a cru devoir insister pour qu'on ne limitât pas ces frais à 80 livres pour les 3 voyages; M. Leard pria en conséquence le conseil de lui accorder une plus forte somme pour affiches et annonces. L'objet étant très-urgent, M. Le Jeune s'est adressé à MM. les commissaires demeurant à Anvers, qui ont pris sur eux d'autoriser une dépense de 80 livres pour le premier voyage, sauf à fixer plus tard le montant des dépenses de ce genre à faire pour les voyages subséquents. M. l'administrateur demande que le conseil régularise cette affaire par son approbation.

Le conseil approuve, en conséquence, l'autorisation donnée par les commissaires résidant à Anvers.

M. Le Jeune rappelle que, dans une précédente séance, il a été autorisé à engager pour les trois voyages de cette année un commis aux écritures pour tous les détails à bord du navire et les formalités de douane à remplir à New-York. Il informe le conseil qu'un américain s'est présenté pour remplir cet emploi; cet américain, muni des meilleures recommandations, pourrait être d'une grande utilité à New-York, puisqu'il est au courant de tout ce qui est relatif à la douane des États-Unis. Il demande un traitement de 6 livres par mois.

Le conseil n'accueille pas la proposition de M. l'administrateur, et décide de ne pas nommer un étranger à cette place. Quant aux formalités de douane, c'est M. Mali qui doit en avoir soin.

M. l'administrateur porte à la connaissance du conseil que M. le Ministre de l'Intérieur lui a communiqué, avant sa publication, le projet d'annonce relativement au transport des lettres par la *British Queen*; qu'il a fait remarquer que les 5 décimes à payer pour la voie de mer doivent être versés dans la caisse du service de navigation à vapeur, et il invite le conseil à faire des démarches pour qu'au moins on paye à l'entreprise 4 décimes par simple lettre; M. Le Jeune émet même l'opinion qu'il faudrait s'opposer à tout transport de lettres si le produit n'en profitait pas à la *British Queen*.

Le conseil est d'avis qu'il tient à M. le Ministre des Travaux Publics d'accorder ou de ne pas accorder cette faveur au service de la *British Queen*; tout navire devant, d'après la législation existante, prendre à bord, sans la moindre rétribution, une malle de la poste.

M. Le Jeune demande l'autorisation de faire confectionner 25 matelas pour les chauffeurs qu'il a fait venir de Londres.

Cette autorisation est accordée, sous la condition bien expresse que chaque chauffeur sera responsable des objets qui lui seront remis.

Le conseil donne encore l'autorisation de faire l'achat d'un service de faïence commune pour les ingénieurs, sauf aussi à ces derniers de répondre de tous les objets qui seront mis à leur disposition.

M. Le Jeune informe le conseil que M. Cox est revenu de Londres, porteur de deux garanties, souscrites par des personnes solvables et montant à 500 L. st.

Le conseil déclare accepter ces deux garanties comme caution de M. Cox, et les déposer entre les mains de M. l'administrateur.

Le conseil approuve ensuite le contrat provisoire intervenu entre l'administration et le chef *steward*, voici les principales dispositions de ce contrat, qui sera soumis au visa de M. le Ministre.

L'administration fera une avance de fonds à M. Cox de 500 *L. st.*

M. Cox nourrira les passagers aux prix stipulés dans l'annonce; il leur fournira un dîner d'après une liste jointe au contrat.

Il nourrira l'état-major, les ingénieurs et les chauffeurs, à des prix fixés.

L'administration payera les gages des *stewards* et domestiques, mais M. Cox les nourrira à ses frais tant en mer que dans le port.

M. Cox fournira l'huile, les bougies, le savon, etc., nécessaires aux passagers et à l'état-major.

Il devra mettre à bord des provisions fraîches pour 24 jours. La liste de ces provisions devra être soumise à M, l'administrateur; en cas d'insuffisance celui-ci pourra obliger le *steward* à compléter ses provisions.

M. Cox reprendra aux prix de facture et au fur et à mesure des besoins, les provisions qui se trouvent en ce moment à bord du bateau à vapeur; d'un autre côté, si M. Cox venait à quitter, l'administration reprendrait également aux prix de facture les provisions du *steward*.

M. Cox est responsable de toutes les provisions restées à bord, et dont la quantité est constatée par l'inventaire qu'en a dressé M. Lahure. Il n'y a que le capitaine qui pourra se faire fournir de ces provisions, sauf à en rendre compte.

En attendant l'approbation de ce contrat par M. le Ministre, M. Cox pourra déjà procéder à l'approvisionnement pour le premier voyage.

Considérant que les charbons déposés à Ostende peuvent rester encore pendant assez longtemps sans emploi, le conseil prie M. De Cock de vouloir bien se charger du soin de les faire vendre.

La séance est levée à 1 1/2 heure et remise jusqu'à convocation ultérieure.

Approuvé le présent procès-verbal en séance à Anvers, le 30 avril 1842.

*Le conseil général,*

H. DE BROUCKERE, Pr.

*Le membre délégué en exécution de l'art. 10  
de la convention,*

PAR ORDONNANCE :

*Le Secrétaire, F. OUTENDIRCK.*

J.-B. DONNET.

POUR COPIE CONFORME :

*Le Secrétaire, F. OUTENDIRCK.*

---

**SERVICE BELGE DE NAVIGATION A VAPEUR**

ENTRE ANVERS ET NEW-YORK.

**CONSEIL GÉNÉRAL.**

Séance du 30 avril 1842.

PRÉSENTS :

MM. Le Gouverneur, faisant fonctions de Président.  
ANNEMANS, Président.  
LAHURE,  
A. DE COCK,  
J.-B. DONNET, } membres.  
ELSEN,  
J. LE JEUNE.  
F. OUTENDIRCK, Secrétaire.

La séance est ouverte à 10 heures du matin.

Le procès-verbal n° 12 de la séance du 11 avril est lu et approuvé.

Le conseil prend pour notification :

1° Une lettre de M. le Ministre des Affaires Étrangères, par laquelle il informe qu'il a donné son approbation au contrat intervenu entre l'administration du service belge de navigation à vapeur et le chef intendant, pour l'entretien à bord de la *British Queen* des passagers et d'une partie de l'équipage.

2° Une dépêche du même Ministre ayant pour objet de faire connaître que, conformément au vœu émis par le conseil général, tous les détails d'armement, l'entretien journalier et ordinaire de la *British Queen*, se traiteront sans l'intervention de ce collège, et que M. l'administrateur est autorisé à correspondre pour ces objets avec le Département de la Marine, sauf à faire, lors de chaque assemblée du conseil, un rapport succinct de ce qui aura été décidé par l'administration supérieure.

3° Une lettre par laquelle M. le Ministre des Affaires Étrangères porte à la connaissance du conseil que, sur sa demande, M. le Ministre des Travaux Publics a décidé que la taxe supplémentaire et progressive de cinq décimes par lettre simple, transportée aux États-Unis par la *British Queen*, sera, après chaque départ, mandatée au profit du service de ce navire à vapeur.

4° Une dépêche portant information de la part de M. le Ministre des Affaires Étrangères, qu'antérieurement à la translation du service de navigation à vapeur entre Anvers et New-York dans les attributions du Département de la Marine, M. le Ministre de l'Intérieur avait accordé le passage gratuit à bord de la *British Queen* à M. De Coninck, agent du Gouvernement, chargé d'une

mission commerciale aux États-Unis; que cependant le sieur De Coninck devra payer sa nourriture à bord, d'après le tarif ordinaire.

M. le Ministre des Affaires Étrangères exprime, dans cette dépêche, l'opinion qu'on ne devrait accorder le passage gratuit à aucun agent étranger au service de la *British Queen*; que c'est là grever le budget de ce navire au profit de celui d'un autre Département ministériel, et que le service de la navigation transatlantique ne peut, sous aucun prétexte, être privé de ses recettes.

M. le Gouverneur donne lecture au conseil d'un arrêté de M. le Ministre des Affaires Étrangères, fixant le service de comptabilité de la *British Queen*.

Cet arrêté est de la teneur suivante (*fiat insertio*).

Il est également donné lecture d'une lettre contenant des observations relativement au mode de comptabilité suivi jusqu'ici, ainsi que des instructions en ce qui concerne le nouveau système de comptabilité à introduire.

Pris pour notification.

On prend également pour notification une lettre par laquelle M. le Ministre des Affaires Étrangères communique une dépêche de M. Van de Weyer et une note de lord Aberdeen, d'où il résulte que la *British Queen* ne pourra pas être considérée, en Angleterre, comme navire de l'État belge.

M. le Gouverneur communique au conseil une dépêche, par laquelle M. le Ministre des Affaires Étrangères réclame l'avis de ce collège sur une demande de la maison Hauman et C<sup>ie</sup>, tendant à obtenir le passage gratuit à bord de la *British Queen*, pour un de ses agents, chargé d'étudier le marché des États-Unis dans ses rapports avec la Belgique, et plus spécialement encore ceux que le service belge de navigation à vapeur pourra servir à établir.

Le conseil n'est pas disposé à accorder le passage gratuit à cet agent; il croit que ce sera un précédent très-fâcheux; on ne pourra plus, en effet, repousser sans injustice les démarches analogues que feront d'autres industriels. Il convient de n'accorder le passage gratuit à aucun agent étranger au service de la *British Queen*, et, sous aucun prétexte, le service de navigation à vapeur ne peut être privé de ses recettes.

Il est donné lecture d'un arrêté de M. le Ministre des Affaires Étrangères, en date du 29 avril, par lequel M. le capitaine-lieutenant de vaisseau Eyckholt est nommé provisoirement commissaire du Gouvernement à bord du *steamer British Queen*.

Cet arrêté, qui sera envoyé à M. Le Jeune, est conçu comme suit (*fiat insertio*).

M. le Gouverneur communique ensuite au conseil une lettre confidentielle renfermant des instructions particulières pour M. le capitaine-lieutenant Eyckholt.

M. le Gouverneur donne lecture d'une lettre de M. le Ministre de l'Intérieur, par laquelle ce haut fonctionnaire exprime le désir que M. Le Jeune ne se rende pas à New-York, ainsi qu'il en avait manifesté l'intention.

Le désir de M. le Ministre est fondé sur la nécessité qu'il y a, selon lui, que M. Le Jeune soit à Anvers, pendant les deux voyages, à l'effet d'y préparer tout ce qui est indispensable pour le deuxième départ.

M. Le Jeune porte à la connaissance du conseil, qu'en conséquence de cette communication, il a renoncé au projet de faire partie du premier voyage de la *British Queen*.

M. Le Jeune soumet au conseil une demande de la maison Reinhamm. ten-

dante à obtenir une agence du service belge de navigation à vapeur, à Manheim; demande qui lui a été transmise pour avis par M. le Gouverneur. M. l'administrateur émet l'opinion que, vu la proximité de Francfort, où il y a une agence principale, et en considération des démarches faites par M. l'agent de Francfort dans les environs de cette ville et jusque dans Manheim même, il convient de ne pas nommer un nouveau correspondant.

Le conseil, partageant cet avis, déclare qu'il n'y a pas lieu à accueillir la demande de M. Reinhamm, qui pourra s'adresser à M. Malheus, à Francfort, pour obtenir une sous-agence.

M. Le Jeune présente au conseil une requête de M. Jermingham de Londres, qui lui a été également renvoyée pour avis par M. le Gouverneur, et par laquelle il demande à être nommé aux fonctions d'agent de la *British Queen* à Southampton.

Le conseil regrette que les termes du contrat intervenu pour l'agence principale à Londres, mettent obstacle à ce que cette demande soit prise en considération; demande qui, sans cette circonstance, aurait été accueillie avec empressement.

M. Le Jeune communique au conseil deux lettres de M. l'agent du service à Francfort, relativement à un arrangement postal à conclure avec l'Allemagne, pour le transport des lettres par la *British Queen*.

Copie de ces lettres sera envoyée à M. le Ministre des Affaires Étrangères.

M. Le Jeune porte à la connaissance du conseil que la ville d'Anvers ayant réclamé le paiement des droits d'octroi, il a consulté MM. les commissaires résidant à Anvers, pour savoir ce qu'il devait faire à cet égard; que, de concert avec ces Messieurs, il a décidé de passer outre, et de déposer les charbons dans le local loué au bassin; que la ville ayant offert pour entrepôt des charbons de la *British Queen*, les caves du local le *Vierschaer*, il a été reconnu que ce local ne peut nullement convenir comme entrepôt pour les charbons; que la ville n'accueillant pas les réclamations de M. le courtier Vanden Bergh, l'administration a lancé contre la régence un protêt. M. Le Jeune demande au conseil comment il faudra terminer cette affaire.

M. Elsen est d'avis qu'il pourra y avoir moyen de faire accorder par la ville l'entreposage libre des charbons de la *British Queen* dans le local loué à cet effet; et, si le conseil le désire, il fera des démarches pour atteindre ce but.

Le conseil accueille avec empressement l'offre de M. Elsen, qui, en conséquence, emploiera ses bons offices pour aplanir cette difficulté.

M. Le Jeune consulte le conseil pour savoir si la *British Queen* devra entrer dans le port de Southampton, ou bien si, en relâchant à Cowes, il faudra y faire embarquer les passagers anglais au moyen d'un autre bateau à vapeur. Il est à remarquer que les droits à Southampton s'élèvent à environ 56 *L. st.*; et les frais d'embarquement des passagers à Cowes monteraient environ à la même somme.

Le conseil prenant en considération que la relâche à Southampton a été annoncée par lui, est d'avis qu'il faudra faire entrer le navire dans ce dernier port.

M. Le Jeune donne lecture d'un projet de lettre renfermant des instructions pour le capitaine Keane. Il en résulte que le capitaine reçoit plein pouvoir pour la conduite de son navire; il est, en conséquence, responsable envers le Gouvernement de tout ce qui est relatif au bateau à vapeur. Cette lettre contient, en outre, information que le navire n'a pas été assuré.

Ce projet est approuvé par le conseil.

Le conseil entend également la lecture d'une série d'instructions que M. Le Jeune a préparées pour le correspondant à New-York, et en approuve le contenu.

M. Le Jeune appelle l'attention du conseil sur la nécessité de tout régler pour le prompt chargement des charbons à bord de la *British Queen* entre deux voyages.

M. Lahure fait observer qu'à une simple demande de l'administration du *steamer*, le Ministre des Affaires Étrangères mettra à sa disposition le nombre d'hommes nécessaires pour faire ce chargement dans le plus bref délai possible.

En conséquence, le conseil décide de prier M. le Gouverneur de faire cette demande en temps utile.

M. Le Jeune fait connaître qu'il a eu quelques difficultés pour obtenir, de la part des bateliers arrivant avec des charbons, le chargement direct dans la *British Queen*. Il n'a pas donné la garantie qu'on lui avait d'abord demandée pour le cas d'avaries, parce qu'il regardait cette garantie comme extrêmement dangereuse pour l'administration; mais il a accordé une gratification de 200 fr. pour le déchargement direct. Moyennant cette gratification, toutes les difficultés ont été levées, et on n'a plus à en craindre pour l'avenir.

Le conseil approuve tout ce que M. l'administrateur a fait dans cette circonstance.

M. De Châteauneuf ayant demandé un nouveau crédit pour frais d'annonces, le conseil est d'avis que, pour le moment, il n'y a pas lieu à lui en donner, et décide de laisser la somme pour annonces en France, fixée à 500 francs.

M. Le Jeune rappelle qu'il n'a été alloué un crédit pour frais d'annonces à faire à Londres, que pour le premier voyage de la *British Queen*, et il demande que le conseil veuille bien fixer la somme qui pourra être dépensée de ce chef pour les voyages subséquents.

Le conseil, persuadé que M. l'administrateur mettra dans cette affaire toute l'économie compatible avec le bien du service, lui laisse la faculté de fixer ce chiffre.

La séance est levée à 1 heure.

Approuvé le présent procès-verbal en séance à Anvers, le 11 juin 1842.

*Le conseil général,*

ANNEMANS, Pt.

*Le membre délégué en exécution de l'art. 10  
de la convention,*

J.-B. DONNET.

PAR ORDONNANCE :

*Le Secrétaire, F. OUTENDIRCK.*

POUR COPIE CONFORME :

*Le Secrétaire, F. OUTENDIRCK.*

---

**SERVICE BELGE DE NAVIGATION A VAPEUR**

INTRE ANVLRS ET NEW YORK

**CONSEIL GÉNÉRAL.**

Séance du 10 juin 1842

PRÉSENTS :

MM ANTMANS, President	} membres.
LIVURE,	
DE COCK,	
DONNEL,	
EISIN,	
LE JEUNE,	} membres.
OUFENDIRCK, Secrétaire	

La séance est ouverte à 10 heures du matin

Le procès-verbal n° 13 de la séance du 30 avril est lu et approuvé.

M. Le Jeune soumet à l'examen du conseil la question de savoir, s'il ne conviendrait pas d'admettre, lors du second voyage de la *British Queen*, des passagers de deuxième classe à bord de ce navire. M. l'administrateur émet l'avis que ces passagers de deuxième classe pourraient, sans aucun inconvénient, être admis, puisqu'on a tous les moyens désirables de les séparer de ceux de première classe. En ne fixant le prix du passage pour ces voyageurs qu'à 10 *L. st.*, on aurait l'espoir fondé d'en avoir un nombre assez considérable, qui, aujourd'hui, s'embarquent à bord des navires à voiles, et on obtiendrait une augmentation de recettes qui, en présence des grandes dépenses qu'occasionne le service, n'est nullement à dédaigner: on ne leur donnerait, du reste, ni draps de lit, ni essuie-mains, les prix du déjeuner et du dîner seraient diminués, et le navire ne pourrait, de quelque manière que ce soit, être discrédité par l'admission de ces passagers, qui tous appartiennent à des classes intéressantes de la société. M. Le Jeune prie le conseil de remarquer, en outre, qu'il ne propose pas le transport d'émigrants par la *British Queen*, les émigrants ne payant pas une somme de 10 *L. st.* pour le passage. ce sont des fermiers, des artisans qui vont à New-York pour leurs affaires; d'ailleurs, dit-il, dans un moment où presque tous les navires à vapeur ont pénurie de voyageurs, il est juste qu'on emploie en faveur d'une entreprise nouvelle tous les moyens propres à augmenter les recettes; il engage, en conséquence, fortement MM. les membres du conseil à accueillir favorablement sa proposition.

M. De Cock émet l'opinion que le prix de passage est déjà très-minime et beaucoup au-dessous de ce qu'on paye sur des navires anglais; cette réduction

dans les prix n'a pas donné un nombre considérable de voyageurs, et, d'après ce commissaire, une nouvelle diminution dans les prix pour des passagers de deuxième classe ne ferait pas augmenter les recettes.

M. Elsen s'oppose également à la prise en considération de la proposition de M. l'administrateur. Si c'est uniquement dans le but d'augmenter les recettes, dit M. Elsen, que la proposition a été faite, on ferait mieux, selon moi, d'admettre des émigrants allemands, qui, étant bien séparés du restant des autres voyageurs, ne discréditeraient pas plus le navire que des passagers de deuxième classe, tels que les conçoit M. Le Jeune. On pourrait espérer tout au plus, dit ce commissaire, une trentaine de passagers de deuxième classe, qui, à raison de 10 *L. st.*, rapporteraient 300 *L. st.*, ou une somme de 7,500 francs, tandis qu'on pourrait facilement loger sur le devant de la *British Queen* deux cents émigrants. En ne calculant que cent francs par émigrant, somme extrêmement minime en considération du peu de temps que le navire doit rester en route, on trouverait une somme de 20,000 francs.

M. Annemans exprime l'avis que toute personne devant se rendre à New-York, payera tout aussi bien 20 *L.* que 10 *L.* pour son passage, et il croit que le seul résultat de la mesure proposée par M. Le Jeune serait de voir payer seulement dix livres par quelques-uns des passagers qui, sans cette mesure, en auraient payé vingt. M. le Président fait remarquer au surplus que les trois voyages de cette année ont toujours été considérés comme des voyages d'essai, et il regarde comme inopportunes toutes les modifications qu'on proposerait au système actuel avant que l'expérience ne soit venue fixer l'opinion de chacun des membres du conseil. Il propose, en conséquence, l'ajournement de la décision à prendre sur la question soumise par M. l'administrateur.

Après quelques nouvelles observations de M. Le Jeune, d'où il résulte qu'il regarde la mesure comme indispensable sous le rapport des avantages financiers qu'il présente, le conseil adopte la proposition de M. le Président, et prononce l'ajournement de l'examen de cette affaire.

Sur la proposition de M. Le Jeune, le conseil décide qu'on admettra des passagers de Cowes à Anvers. Le prix de passage est fixé à *L. 2-10*; mais il est bien entendu que la présente mesure ne peut occasionner ni retard ni frais d'annonces.

M. Le Jeune ayant fait remarquer qu'il y a moins de danger pour le navire s'il reste à Cowes qu'en allant à Southampton, et que, du reste, les frais sont à peu près les mêmes dans les deux endroits, le conseil décide que la station du navire sera dorénavant à Cowes.

M. Le Jeune porte à la connaissance du conseil que déjà une quantité de 2224 tonneaux de charbons ont été envoyés à New-York; quantité qui, d'après lui, sera suffisante pour alimenter le bateau à vapeur pendant ses trois voyages de retour; et comme on peut toujours, dit-il, pour le cas où il y aurait insuffisance de charbons, en acheter sur les lieux, M. Le Jeune propose de ne plus faire transporter de charbons à New-York.

Le conseil prenant en considération qu'un service régulier de navigation à voiles a été institué par le Gouvernement au moyen du transport des charbons nécessaires à la *British Queen*, et que tous les départs de ce service ont été officiellement annoncés, et voulant, d'ailleurs, prévenir la possibilité de devoir acheter des charbons étrangers, décide de mettre encore à la disposition des armateurs,

pour les deux derniers départs de ce service régulier de navigation à voiles , une quantité de 400 tonneaux. La commission de navigation à voiles sera , en conséquence , invitée à avoir égard , dans le choix des navires , à la quantité des charbons qui restent à transporter.

M. Le Jeune informe le conseil que , conformément à une décision récente , il a payé à la ville d'Anvers le montant de l'octroi sur les charbons déposés à l'enclos de Carpentier , et il ajoute qu'ayant demandé que l'administration communale fasse constater par un de ses employés la quantité des charbons qui sont embarqués pour l'exportation , celle-ci s'y est refusée pour ne pas admettre le principe des entrepôts fictifs pour la houille. Il propose de porter cette affaire à la connaissance de M. le Gouverneur , avec prière de vouloir bien faire des démarches pour obtenir la restitution des droits sur les quantités qui seront embarquées. Cette proposition est accueillie.

Sur la proposition de M. Elsen , M. Le Jeune est invité à fournir , pour la prochaine séance , un aperçu succinct de toutes les dépenses déjà faites pour le service de la *British Queen*.

MM. les commissaires délégués pour la comptabilité du service , font un rapport favorable relativement à l'examen des pièces de dépenses , imputables sur les 50,000 francs mis à la disposition de l'administration pour les frais , pendant l'exercice 1841. Le compte-rendu en a été approuvé , quant au fond.

Les mêmes commissaires (MM. Lahure , Donnet et Elsen ) sont chargés de la vérification des autres pièces de dépenses du service.

M. Le Jeune , ayant demandé que le conseil veuille bien indiquer la série de registres qu'il croit indispensables pour la tenue de la comptabilité de l'entreprise , on lui répond qu'il doit faire tenir tous les registres que réclame une bonne comptabilité , tels qu'un grand livre , un journal , etc.

M. l'administrateur fait connaître au conseil que les dépenses à liquider par M. Mali , étant plus considérables que les recettes qu'il fera pour le premier voyage , une traite pour le montant de l'excédant de dépenses lui sera préalablement présentée en acceptation lors de l'arrivée du navire , et il demande s'il peut se regarder comme autorisé à l'accepter.

Le conseil étant d'avis que M. Mali présente toutes les garanties , et qu'on a d'ailleurs toujours recours contre lui pour la justification du montant de la traite , autorise M. Lejeune à l'accepter.

M. l'administrateur communique une lettre de M. Mali , d'où il résulte qu'il a été dans l'impossibilité de louer un quai par voyage ; il l'a donc pris pour toute une année , à raison de 1000 piastres ; il a également loué un enclos pour les charbons , etc. , à raison de 500 piastres par an : M. le correspondant de New-York informe en outre M. Le Jeune , qu'il a repris plusieurs ustensiles indispensables pour le transport des charbons.

Sur la proposition de M. Le Jeune , on décide de prendre à bord de la *British Queen* des marchandises en destination d'autres ports que celui de New-York.

M. Le Jeune rappelle que , dans une précédente réunion , il a été décidé de mettre à la disposition de M. De Châteauneuf , agent du service en France , une somme de 500 francs pour annonces et affiches , relativement aux départs de la *British Queen* ; M. De Châteauneuf ayant envoyé les comptes des dépenses de cette nature , M. Le Jeune en donne le résumé suivant :

Pour l'impression d'affiches , etc. . . . .	fr.	336 30
Distribution des affiches . . . . .		20 »
Comptes des afficheurs. . . . .		40 »
Insertions dans divers journaux de Paris. . . . .		1,118 60
Insertions à Lyon . . . . .		286 »
Annonces journalières . . . . .		120 »
Enseigne et pour boîte. . . . .		460 »
TOTAL. . . . .		fr. <u>2,380 90</u>

Le conseil, prenant en considération que le montant des dépenses faites n'est nullement en rapport avec celles qui avaient été autorisées, décide qu'il n'y a pas lieu de procéder à l'examen de ce compte.

M. Le Jeune fait connaître au conseil que, malgré les termes positifs de l'annonce, des colis de marchandises devant être transportés par la *British Queen*, et portant les inscriptions voulues, ont été ouverts au bureau de Quiévrain, et les droits payés pour les marchandises.

Le conseil décide qu'on réclamera auprès de M. le Ministre des Finances la restitution des droits payés, et qu'on le priera de donner des ordres pour que des faits pareils ne se renouvellent plus.

M. le consul de Hambourg n'acceptant pas la place d'agent de la *British Queen*, M. Le Jeune propose de nommer à cet emploi M. James Brunton de Hambourg.

Le conseil accueille cette proposition; on accordera à M. Brunton les mêmes avantages que ceux qui sont accordés à tous les consuls.

La séance est levée à 1 1/2 heure et remise jusqu'à convocation ultérieure.

Approuvé le présent procès-verbal en séance à Anvers, le 28 juin 1842.

*Le conseil général,*

ANNEMANS.

*Le membre délégué en exécution de l'art. 10  
de la convention,*

PAR ORDONNANCE :

*Le Secrétaire, F. OUTENDIRCK.*

J.-B. DONNET.

POUR COPIE CONFORME :

*Le Secrétaire, F. OUTENDIRCK.*

**SERVICE BELGE DE NAVIGATION A VAPEUR**

ENTRE ANVERS ET NEW-YORK.

**CONSEIL GÉNÉRAL.**

Séance du 28 juin 1842.

PRÉSENTS :

MM. ANNEMANS, Président.  
LAHURE,  
DE COCK,  
DONNET,  
EISEN,  
J. LE JEUNE,  
OUTENDIRCK, Secrétaire.

} membres.

La séance est ouverte à 10 1/2 heures du matin.

Le procès-verbal n° 14 de la séance du 11 juin est lu et approuvé.

Sur la demande de M. Le Jeune, M. Eyckholt, commissaire du Gouvernement à bord de la *British Queen*, pendant le premier voyage, est introduit et assiste à la réunion.

Il est donné lecture d'une dépêche ministérielle, en date du 27 de ce mois, par laquelle M. le Ministre transmet le rapport qui lui a été fait par M. le capitaine-lieutenant de vaisseau Eyckholt, concernant le 1<sup>er</sup> voyage de la *British Queen*.

M. le Ministre charge le conseil général d'examiner mûrement tous les points traités dans ce rapport, et de lui faire parvenir son avis y relatif.

Le seul point important dont il y est fait mention, c'est la proposition de faire remplacer le personnel anglais par un personnel belge.

M. le Gouverneur ayant fait annoncer qu'il se rendra au sein du conseil vers midi, et tous les membres désirant que ce haut fonctionnaire assiste à la discussion de cet objet, on décide de s'occuper, en attendant l'arrivée de M. le Gouverneur, des autres affaires à discuter.

M. Le Jeune porte à la connaissance du conseil qu'il résulte d'un rapport fait par l'ingénieur en chef, au retour du voyage, qu'il n'a jamais employé de meilleur charbon que le charbon belge, qui peut être regardé comme supérieur au charbon anglais pour les bateaux à vapeur.

M. l'administrateur fait encore connaître que l'agent du service à Paris l'a informé que beaucoup de marchandises françaises auraient été expédiées, sans la crainte où l'ont est que ces marchandises, expédiées par un navire belge, payeront à New-York 10 p. % de plus que par navire national.

M. Le Jeune a répondu que les précédents semblent ne pas infirmer cette as-

sersion ; qu'il y a eu, en effet, plusieurs colis de marchandises française qui, à son su, n'ont pas été frappés d'augmentation.

Le conseil approuve ce qui a été fait par M. Le Jeune, quoique, dans son opinion, une différence de droits existe aux États-Unis entre les produits d'un pays expédiés sous pavillon national ou sous pavillon étranger.

M. Donnet interpelle M. Le Jeune pour savoir si ce qui a été rapporté est exact, savoir, que le correspondant du service à New-York aurait refusé des marchandises pour la *British Queen*.

M. Le Jeune répond qu'il est en effet à sa connaissance que des potasses n'ont pas été acceptées par M. Mali. M. l'administrateur fait remarquer à ce sujet que M. Mali est resté dans les termes des instructions qui lui ont été données, et d'où il résulte que les marchandises lourdes ne peuvent être acceptées que jusqu'à concurrence de la quantité nécessaire pour lester le navire. Le navire ayant eu à bord assez de marchandises pour, avec le charbon, former un lest suffisant, M. Mali n'a pu admettre des potasses.

M. Le Jeune rend compte au conseil d'un différend survenu au moment de l'arrivée de la *British Queen*, relativement à un paquet de lettres qui n'avait pas été remis à M. le percepteur de la poste. Cette affaire a été du reste terminée à l'amiable.

Un expéditeur de la ville ayant demandé si l'administration de la *British Queen* n'accorderait pas une diminution dans les frais de transport pour une partie d'armes, M. Le Jeune est provisoirement convenu avec cet expéditeur de les accepter à raison de 60 francs par tonneau, et il demande que le conseil veuille bien ratifier cet arrangement.

Le conseil approuve.

M. Le Jeune soumet l'état approximatif ci-dessous des dépenses et des recettes du service de la *British Queen* depuis sa sortie du bassin.

#### DÉPENSES.

Avril.	Gages, appointements et main-d'œuvre . . . . .	fr.	14,882 86
	Fournitures et frais divers . . . . .		6,102 30
Mai.	Id. id. . . . .		5,411 36
Juin.	Fournitures diverses . . . . .		24,867 97
	Frais divers . . . . .		2,154 07
	Id. d'urgence, etc. . . . .		7,497 83
	Gages et appointements de mai et juin . . . . .		19,800 »
	Nourriture id. . . . .		12,500 »
	Charbons à la sortie, 700 tonneaux . . . . .		18,450 »
	Id. au retour, 630 id. . . . .		37,800 »
	Frais à New-York. . . . .		6,000 »
			155,466 39

#### RECETTES.

A la sortie . . . . .	fr.	29,585 78	
Au retour. . . . .		13,875 »	43,460 78
			112,008 61
DÉFICIT. . . . .	fr.		

Il est à remarquer : 1<sup>o</sup> que l'état qui précède n'est qu'un aperçu approximatif des recettes et dépenses, et qu'en conséquence, il ne peut pas être regardé comme un compte définitif; 2<sup>o</sup> que plusieurs fournitures pour le second voyage sont comprises dans les achats faits pendant les mois d'avril, mai et juin.

M. le Gouverneur étant entré dans la salle de délibérations, on met en discussion la question de savoir s'il convient de remplacer avant le second voyage tout le personnel anglais, à l'exception toutefois des ingénieurs et chauffeurs et du chef *steward* et quelques-uns de ses aides, par un personnel belge.

M. le Gouverneur appelle l'attention du conseil sur les conséquences possibles du renvoi de M. Keane; cet officier, dit-il, jouit d'une grande réputation; n'est-il pas à craindre que l'officier belge qui le remplacera, quel que soit d'ailleurs son mérite, n'inspire pas la même confiance? N'y a-t-il pas raison de craindre encore que si les résultats du voyage sont fâcheux, et, d'après M. le Gouverneur, ils le seront pécuniairement, on n'adresse et dans les journaux et même peut-être à la Chambre, des reproches au Gouvernement, auquel on pourrait dire que, si le premier voyage n'a pas réussi, c'est que c'était un voyage d'essai, que cet essai fait, on en aurait recueilli les fruits lors du second voyage en laissant les choses sur le pied où elles étaient? Il demande en conséquence, qu'on veuille examiner mûrement cette affaire avant de prendre une décision.

Le conseil général prend en considération d'abord, que d'assez nombreuses collisions ont eu lieu entre des belges et des anglais, et que l'on n'aurait pas toujours montré la plus parfaite impartialité en faveur des Belges; ensuite que les officiers belges sont exposés à l'humiliation tant des anglais que des américains, etc., même en quelque sorte de la part des passagers, qui doivent naturellement s'étonner qu'un navire appartenant au Gouvernement belge est commandé par un capitaine anglais; enfin qu'une économie considérable résulterait du renvoi du personnel anglais, économie qui peut être portée de 6,000 à 7,000 francs par mois.

Le conseil considère en outre que, dans l'état actuel des choses, il serait impossible de trouver des officiers belges qui consentissent à s'embarquer encore sous les ordres de chefs anglais, et qu'en conséquence, il ne lui reste à choisir qu'entre ces deux parties : ou bien donner le commandement du navire à un officier belge, ou bien organiser un service exclusivement anglais.

Déterminé par les motifs qui précèdent, et considérant qu'il répugne à l'amour-propre national de faire desservir par des anglais un service éminemment belge, alors surtout que la Belgique possède des hommes ayant les capacités requises pour diriger cette entreprise nationale, le conseil décide, à l'unanimité, le remplacement par des belges de tout le personnel anglais, sauf les ingénieurs et chauffeurs, ainsi que le chef *steward*, et quelques-uns de ses aides.

M. Le Jeune s'est abstenu.

Quant aux ingénieurs-mécaniciens, le conseil décide qu'il sera fait des démarches pour les attacher au service de la *British Queen*, et que l'on ne reculera pas devant des sacrifices pécuniaires pour atteindre ce but.

MM. Lahure et Le Jeune sont chargés par le conseil de porter la décision prise à son égard à la connaissance de M. Keane, et d'entrer en arrangement avec les ingénieurs mécaniciens.

La séance est levée à 1 1/2 heure et remise jusqu'à convocation ultérieure.  
Approuvé le présent procès-verbal en séance à Anvers, le 26 juillet 1842.

*Le conseil général,*

ANNEMANS.

PAR ORDONNANCE :

*Le membre délégué en exécution de l'art. 10  
de la convention,*

*Le Secrétaire, F. OUTENDIRCK.*

J.-B. DONNET.

POUR COPIE CONFORME :

*Le Secrétaire, F. OUTENDIRCK.*

---

PROCÈS-VERBAL

n° 16.

---

## SERVICE BELGE DE NAVIGATION A VAPEUR

ENTRE ANVERS ET NEW-YORK.

### CONSEIL GÉNÉRAL.

Séance du 26 juillet 1842.

PRÉSENTS :

MM. ANNEMANS, Président.

LAHURE,	} membres.
DE COCK,	
DONNET,	
EISEN,	
J. LE JEUNE,	
F. OUTENDIRCK, Secrétaire.	

La séance est ouverte à 10 1/2 heures du matin.

Le procès-verbal n° 15 de la séance du 28 juin est lu et approuvé.

M. l'administrateur fait connaître que, conformément à la décision prise par le conseil dans sa dernière séance, il a, conjointement avec M. Lahure, informé le capitaine Keane que le Gouvernement belge désirerait donner le commandement de la *British Queen* à un officier de la marine royale. M. Keane a accepté sa démission, et sur la demande des commissaires délégués, il a fait des efforts pour engager les ingénieurs-mécaniciens à rester à bord sous les ordres d'un commandant belge. Ces efforts ont été couronnés de succès : les ingénieurs ont consenti à la passation d'un contrat, par lequel, moyennant une augmentation

de vingt livres sterlings par mois pour tous les ingénieurs, ils s'engagent à rester au service de la Belgique. M. le chef *steward* Cox ne s'est pas non plus refusé à continuer son service sous un commandant belge. Cette communication est prise pour notification.

M. Le Jeune informe le conseil que M. Châteauneuf a encore dépassé cette fois de 90 francs la somme qui avait été fixée pour frais d'annonces, concernant le deuxième voyage. M. l'administrateur lui a fait de nouvelles observations tant au sujet de ce compte que de son premier compte de frais d'annonces, et il propose au conseil d'attendre, avant de prendre une décision, la réponse de M. De Châteauneuf.

Cette proposition est accueillie par le conseil.

M. Le Jeune soumet au conseil général plusieurs tableaux, relativement à la comptabilité du service.

Il résulte de ces tableaux que les fonds disponibles peuvent être regardés comme étant les suivants :

Fonds à Anvers et à Bruxelles, sur le crédit des 250,000 francs.,	
ci . . . . . fr.	111,722 07
Recettes présumées du deuxième voyage . . . . .	6,809 60
Valeur des charbons qui se trouvent à Ostende . . . . .	1,437 50
Port de lettres du premier voyage . . . . .	1,430 »
	<hr/>
Fr.	121,399 17
	<hr/>
Reste en magasin :	
A Anvers, 273,000 kilog. de charbons . . . . .	7,616 70
A New-York, 1,574,400 kilog. de charbons . . . . .	87,834 58
A Anvers, huile 400 litres . . . . .	612 17
Déchet de coton . . . . .	455 40
Huile spermacéti . . . . .	380 »
	<hr/>
Fr.	96,898 85
Vient ensuite la somme avancée à M. Cox . . . . .	12,830 69
	<hr/>
TOTAL. . . . . fr.	109,729 54
	<hr/>

Il résulte du tableau des dépenses qu'il y a environ fr. 118,284 74 <sup>cs</sup> à payer.

De manière qu'outre les charbons et les autres approvisionnements qui se trouvent en magasin et qui doivent servir pour le troisième voyage, il resterait pour le voyage, d'abord la différence entre les fonds disponibles et le montant approximatif des sommes à payer; ensuite le produit du troisième voyage d'aller et retour; enfin les fr. 12,830 69 <sup>cs</sup> avancés à M. Cox.

Le conseil émet l'opinion qu'il serait fâcheux dans l'état actuel des choses que le service dût cesser, et tous les membres sont d'accord qu'il serait convenable que le troisième voyage eût lieu cette année, conformément à l'annonce qui en a été faite tant dans le pays qu'à l'étranger.

La majorité des membres croit que même alors qu'on aurait la certitude que, par suite de ce troisième voyage, il y eût un déficit sur la somme de 250,000 francs votée par les Chambres, on devrait encore faire ce voyage.

Après un assez long débat, le conseil décide que MM. Annemans et Le Jeune demanderont à M. le Ministre des Affaires Étrangères une audience, à l'effet de lui exposer la véritable position financière de l'entreprise et de réclamer de M. le Ministre une décision dans le plus bref délai possible.

Il sera, du reste, écrit officiellement à M. le Ministre dans le même sens.

M. l'administrateur porte à la connaissance du conseil que M. Léard, correspondant du service à Londres, vient d'envoyer sa démission de ses fonctions; il propose pour le remplacer M. Lichten, qui lui a été recommandé comme un homme actif et zélé.

Le conseil, pour autant que le troisième voyage doive avoir lieu, accepte M. Lichten comme agent du service à Londres; il décide en même temps qu'il pourra dépenser 5 livres sterlings par semaine pour annonces, etc.

Le *maximum* des dépenses pour frais d'annonces à Paris, ayant pour objet le troisième voyage, est fixé à 250 francs.

On autorise M. l'administrateur à faire venir immédiatement deux bateaux de charbons pour le troisième voyage. Le restant de ces charbons pourra, s'il y a lieu, être cédé à M. Vandenberg, administrateur de la société anversoise des bateaux à vapeur.

M. Le Jeune consulte de nouveau le conseil sur la question de savoir si on ne prendrait pas à bord de la *British Queen* des passagers de 2<sup>m</sup>e classe.

Le conseil émet l'avis que, pour cette année, qui est une année d'essai, il convient de ne rien changer au système d'exploitation qui a été adopté par le conseil et que M. le Ministre a approuvé.

M. Le Jeune est autorisé à faire payer à M. Keane, à titre d'indemnité, le montant de son traitement pendant deux mois; il pourra également faire payer à titre d'indemnité une somme de 500 francs, pour les officiers Adams et Rimington.

La séance est levée à midi et demi, et remise jusqu'à convocation ultérieure.

Approuvé le présent procès-verbal en séance à Anvers, le 31 août 1842.

*Le conseil général,*

ANNEMANS, Pt.

*Le membre délégué en exécution de l'art. 10  
de la convention,*

PAR ORDONNANCE :

*Le Secrétaire, F. OUTENDIRCK.*

J.-B. DONNET.

POUR COPIE CONFORME :

*Le Secrétaire, F. OUTENDIRCK.*

---

**SERVICE BELGE DE NAVIGATION A VAPEUR**

ENTRE ANVERS ET NEW-YORK.

**CONSEIL GÉNÉRAL.**

Séance du 31 août 1842.

PRÉSENTS :

MM. ANNEMANS, Président.	} membres.
DE COCK,	
DONNUT,	
EISEN,	
LE JEUNE,	
OUFENDIRCK, Secrétaire	

La séance est ouverte à 10 1/2 heures du matin.

Le procès-verbal n° 16 de la séance du 26 juillet est lu et approuvé.

M. l'administrateur Le Jeune porte à la connaissance du conseil que, conformément à l'autorisation qu'il en a reçue de lui, il a fait payer à M. Keane, à titre d'indemnité, une somme de 2,000 francs, et à M. Adams une somme de 400 fr. Pris pour notification.

M. Le Jeune ayant reçu une lettre par laquelle le sieur Rimington réclame également une indemnité, demande ce qu'il convient de répondre à cet ancien officier. Le conseil décide, de l'avis conforme de M. l'administrateur, qu'il n'y a pas lieu à donner suite à cette demande.

M. Le Jeune expose au conseil que M. Keane s'étant chargé de vendre à New-York un tableau pour un nommé Tavenraad, artiste peintre, l'avait fait charger à bord de la *British Queen*; que ce tableau, n'ayant pas pu être vendu aux États-Unis, est revenu à Anvers tout à fait avarié et dégradé. M. Tavenraad réclame contre le paiement des frais de transport d'Anvers à New-York et *vice-versâ*. Ces frais montent à fr. 131 25 c<sup>s</sup>, et M. l'administrateur désirerait connaître l'opinion du conseil à ce sujet. On décide à l'unanimité qu'il ne faut donner aucune suite à cette affaire.

M. l'administrateur demande au conseil l'autorisation de payer au chef *steward* Cox des à-compte sur les sommes qui lui reviennent pour la nourriture à bord des officiers, des ingénieurs et des chauffeurs.

Le conseil invite M. Le Jeune à s'entendre, relativement à cette affaire, avec M. Lahure.

Il est donné communication d'une dépêche par laquelle M. le Ministre des Affaires Étrangères informe M. le Gouverneur qu'il vient de décider que, même dans l'éventualité d'un déficit sur les fonds votés cette année pour le service de

la *British Queen*, le troisième voyage doit s'effectuer conformément à l'annonce qui en a été faite. Pris pour notification.

La séance est levée à midi et quart et remise jusqu'à convocation ultérieure.  
Approuvé le présent procès-verbal en séance à Anvers, le 24 novembre 1842.

*Le conseil général,*

H. DE BROUCKERE, Pt.

*Le membre délégué en exécution de l'art. 10  
de la convention,*

PAR ORDONNANCE :

*Le Secrétaire, F. OUTENDIRCK.*

J.-B. DONNET.

POUR COPIE CONFORME :

*Le Secrétaire, F. OUTENDIRCK.*

---

PROCÈS-VERBAL

n° 18.

---

## SERVICE BELGE DE NAVIGATION A VAPEUR

ENTRE ANVERS ET NEW-YORK.

---

### CONSEIL GÉNÉRAL.

---

Séance du 24 novembre 1842.

PRÉSENTS :

MM. Le Gouverneur, faisant fonctions de Président.

ANNEMANS, Président.

LAHURE, " }

DE COCK, " }

DONNET, " }

ELSEN, " }

LE JEUNE, " }

OUTENDIRCK, Secrétaire.

membres.

La séance est ouverte à 11 heures du matin.

Le procès-verbal n° 17 de la séance du 31 août dernier est lu et approuvé.

M. le Gouverneur communique une dépêche, par laquelle M. le Ministre des Affaires Étrangères prie le conseil général du service belge de navigation à vapeur entre Anvers et New-York de vouloir bien s'occuper de l'examen de la question de savoir quelles mesures il croira utiles à l'entreprise ou nécessaires au bien-être du navire.

Conformément au contenu de cette lettre, M. le commandant Eyekholt avait été prié d'assister à la présente réunion, mais une indisposition l'a empêché de se rendre à ce désir.

Le conseil s'occupera en conséquence, dans sa prochaine réunion, de l'examen des questions posées par M. le Ministre.

De l'avis conforme de M. l'administrateur, il est décidé :

1<sup>o</sup> Que le chef intendant Cox sera renvoyé du service. Cet employé ayant abandonné la *British Queen* à Fayal, ne touchera son traitement que jusqu'au jour où il a quitté le navire ; dans aucun cas, il ne lui sera remis des fonds avant qu'une vérification de l'inventaire du navire, confié à ses soins, ne soit venu démontrer que tous les objets y portés sont en bon état, et avant qu'un décompte pour tous les comestibles consommés n'ait été établi avec le plus grand soin. Deux officiers seront en conséquence délégués par M. Lahure, pour vérifier si tous les objets portés à l'inventaire se trouvent encore à bord. Tout l'inventaire sera remis à la garde de l'aide-*steward*, Paul Neutsonne, qui, par sa signature, devra se rendre responsable ;

2<sup>o</sup> Que tous les domestiques anglais seront démissionnés ;

Et 3<sup>o</sup> qu'il sera fait des propositions à l'ingénieur en chef Mentiplay, à l'effet de l'engager à continuer son service pendant l'hiver. On lui payerait 20 livres sterlings par mois ; il aurait sous ses ordres le nombre d'ouvriers nécessaires, chargés de nettoyer et d'entretenir les mécaniques ; que, si cet ingénieur ne consent pas à rester à bord de la *British Queen* à ces conditions, on fera des ouvertures à un des deux ingénieurs qui se trouvent encore actuellement à bord. Il est convenu, dans tous les cas, qu'il ne restera qu'un seul ingénieur à bord pendant l'hiver.

M. Le Jeune est prié de se charger du soin de faire ces propositions, et de porter à la connaissance du conseil, dans sa prochaine réunion, le résultat de la présente mission.

La séance est levée à midi et demi, et remise à mardi prochain, à 10 heures du matin.

Approuvé le présent procès-verbal, en séance à Anvers, le 29 novembre 1842.

*En conseil général,*

DE BROUCKERE.

*Le membre délégué en exécution de l'art. 10  
de la convention.*

J.-B. DONNET.

PAR ORDONNANCE :

*Le Secrétaire, F. OUTENDIRCK.*

POUR COPIE CONFORME :

*Le Secrétaire, F. OUTENDIRCK.*

---

**SERVICE BELGE DE NAVIGATION A VAPEUR**

ENTRE ANVERS ET NEW-YORK.

**CONSEIL GÉNÉRAL.**

Séance du 29 novembre 1842.

PRÉSENTS :

MM. Le Gouverneur, faisant fonctions de Président.  
ANNEMANS, Président.  
LAHURE,  
DE COCK,  
DONNET,  
ELSEN,  
OUTENDIICK, Secrétaire.

} membres.

La séance est ouverte à 10 ½ heures du matin.

Le procès-verbal n° 18 de la séance du 24 novembre est lu et approuvé.

M. le Gouverneur prie le conseil de vouloir bien, en conformité de la dépêche ministérielle du 18 novembre, délibérer sur les mesures qu'il croit utiles à l'entreprise ou nécessaires au bien-être de la *British Queen*.

M. De Cock croit que les avantages que présente le service de navigation à vapeur ne sont nullement en rapport avec les sacrifices considérables qui ont été faits pour son établissement, et dès lors qu'il n'y a pas d'autre parti à prendre que de stater ce service et de faire en sorte qu'on puisse se défaire de la manière la plus avantageuse du bâtiment. Les causes de la non-réussite de cette entreprise sont assez nombreuses, et on peut citer en première ligne la crise commerciale des États-Unis, l'absence d'un traité de commerce, etc., etc.; toutes ces causes subsistent aujourd'hui et subsisteront encore l'année prochaine. Du reste, dans l'opinion de M. De Cock, les lignes de navigation transatlantiques à vapeur n'offriront jamais de très-grands avantages, et on devra en venir à les stater entièrement.

M. Annemans, tout en étant d'accord avec M. De Cock qu'il conviendra de suspendre le service en 1843, ne partage pas l'opinion de ce membre sur le manque d'éléments de réussite d'un service de navigation transatlantique à vapeur, bien organisé; mais pour qu'il ait des chances de succès, ce service devrait être desservi par deux navires d'un moindre tonnage; alors, surtout après l'achèvement du chemin de fer jusqu'à Cologne, ce service pourrait présenter un haut intérêt pour le commerce belge, et certainement le Gouvernement ferait chose utile de l'encourager.

M. Le Jeune est également d'avis qu'il ne faut pas condamner en principe la

navigation à vapeur transatlantique. Si le service belge n'a pas donné des résultats financiers plus satisfaisants, il faut l'attribuer à diverses circonstances qui ont également été défavorables aux autres services. Tous les *steamers* naviguant entre les États-Unis et les ports européens ont ressenti la même pénurie de passagers que la *British Queen*. Mais puisque les mêmes causes qui ont amené le déficit de cette année paraissent devoir subsister encore l'année prochaine, il faut, d'après M. l'administrateur, proposer au Gouvernement de suspendre le service pendant 1843. Le navire du reste ne peut pas être considéré comme mettant obstacle à la réussite de l'entreprise; il a des qualités précieuses, et ce qui vient puissamment attester la bonne construction et la solidité de la *British Queen*, c'est sa conservation et sa rentrée à Anvers par des tempêtes qui ont occasionné la perte totale de quelques bateaux à vapeur et de plusieurs bâtiments à voiles qui étaient réputés les meilleurs navires du monde.

M. Elsen croit également devoir se rallier à l'opinion qu'il convient de suspendre le service pendant l'année prochaine; il évalue les dépenses occasionnées, en 1842, par le service de la *British Queen*, à 670,000 francs, au *minimum* répartis comme suit, savoir :

Subside du Gouvernement pour les frais occasionnés par le service . . . . . fr.	300,000	»
Intérêts du capital d'achat . . . . .	90,000	»
Détérioration du navire, à raison de 10 p. % . . . . .	180,000	»
Risques d'assurances, le navire n'étant pas assuré, le Gouvernement court les chances d'en faire la perte totale, et en conséquence, on doit compter la prime comme dépense faite . . . . .	100,000	»
TOTAL égal. . . . . fr.	670,000	»

En présence de cette somme considérable de dépenses, et du peu d'avantages résultés pour le pays de la création de cette ligne de navigation, il est impossible, dit M. Elsen, de continuer un sacrifice qui, en réalité, ne profite en rien au pays en général.

En définitive, le conseil décide, à l'unanimité, de faire connaître à M. le Ministre que, dans son opinion, le service de navigation à vapeur n'a pas produit pour le pays des avantages en rapport avec les sacrifices considérables qui ont été faits; qu'il en attribue les causes, d'abord à la crise commerciale des États-Unis, crise qui a eu pour résultat de faire subir des pertes très-grandes à toutes les compagnies anglaises exploitant des lignes de navigation à vapeur vers l'Amérique; ensuite, à l'absence d'un traité de commerce entre la Belgique et les États-Unis, état de choses qui doit évidemment mettre des entraves aux relations commerciales entre les deux pays, et de proposer, en conséquence, à M. le Ministre, de suspendre le service pendant l'exercice 1843.

Le conseil décide, en outre, qu'il est indispensable d'organiser le service du bâtiment pendant son séjour dans les bassins de la manière la plus économique possible; en conséquence, on ne conservera à bord qu'un seul ingénieur, à raison de 12 L. et quatre chauffeurs à raison de 4 L., par mois solaire. Des propositions seront faites sur ce pied à M. Mentiplay, ingénieur en chef.

M. Le Jeune croit devoir faire remarquer que, pour plusieurs des travaux d'entretien de la machine, un seul ingénieur est insuffisant; que l'on doit prendre garde d'occasionner, en vue d'économiser un traitement, des dégâts très-considérables aux mécaniques, qui, maintenant, se trouvent dans un état très-satisfaisant.

Le conseil tout en maintenant sa décision, émet l'opinion que si la nécessité en est démontrée, on pourra, dans des cas spéciaux, prendre un ou deux jours des ouvriers mécaniciens pour aider l'ingénieur dans des travaux qu'il ne pourrait pas exécuter lui-même.

M. Le Jeune porte à la connaissance du conseil qu'une assez forte quantité de charbons se trouve encore en ce moment à New-York; il propose de solliciter l'autorisation de vendre ces charbons au taux le plus avantageux, pour le produit en être affecté au payement de quelques-unes des dépenses du service restant à liquider.

Le conseil décide de prier M. le Ministre, dans le cas où il accueillerait sa proposition tendant à suspendre le service en 1843, de donner l'autorisation nécessaire à l'effet de vendre les charbons qui se trouvent actuellement à New-York.

Sur la proposition de M. Le Jeune, le conseil autorise l'administrateur à admettre en compte le montant des frais d'annonces faits pour le service de la *British Queen*, par M. Châteauneuf, correspondant à Paris; il est expressément entendu que le prix de l'enseigne, porté précédemment en compte à l'administration, reste à la charge de M. Châteauneuf.

La séance est levée à midi et demi, et remise jusqu'à convocation ultérieure.  
Approuvé le présent procès-verbal en séance à Anvers, le 13 décembre 1842.

*Le conseil général,*

ANNEMANS.

*Le membre délégué en exécution de l'art. 10  
de la convention,*

PAR ORDONNANCE :

*Le Secrétaire, F. OUTENDIRCK.*

J.-B. DONNET.

POUR COPIE CONFORME :

*Le Secrétaire, F. OUTENDIRCK.*

---

## TABLE DES MATIÈRES.

	PAGES
Compte-rendu . . . . .	1
Projets de loi . . . . .	12—13
ANNEXE A. — Convention du 26 novembre 1841. . . . .	15
— B. — Nomination du comité de surveillance . . . . .	19
— C. — Etat du personnel. . . . .	20
— D. — Règlement provisoire de comptabilité . . . . .	21
— E, n° 1. — Nomination du courtier . . . . .	23
— E, n° 2. — — du secrétaire . . . . .	25
— E, n° 3. — — de l'agent à Londres . . . . .	26
— E, n° 4. — — à New-York . . . . .	27
— F. — Convention avec l'intendant en chef . . . . .	28
— G. — Second règlement de comptabilité . . . . .	38
— H. — Instructions données au commissaire du Gouvernement. . . . .	40
— I, n° 1. — Certificats des experts . . . . .	41
— I, n° 2. — Id. du constructeur Le Carpentier . . . . .	42
— J. — Rapport du capitaine-lieutenant Eyckholt . . . . .	43
— L. — Compte général des dépenses et des recettes . . . . .	49
— R. — Note sur la situation des bateaux à vapeur . . . . .	65
— S. — Extraits des lettres de l'agent à Paris . . . . .	67
— T. — Déclarations relatives aux charbons belges . . . . .	69
— U, n°s 1, 2, 3, 4, 5 et 6 . . . . .	70—75
— V, n°s 1, 2, 3, 4, 5 et 6 . . . . .	76—80
Procès-verbal n° 1. — Séance du 29 novembre 1841 . . . . .	81
— n° 2. — — du 7 décembre 1841 . . . . .	88
— n° 3. — — du 14 décembre 1841 . . . . .	97
— n° 4. — — du 11 janvier 1842 . . . . .	101
— n° 5. — — du 14 janvier 1842 . . . . .	107
— n° 6. — — du 1 <sup>er</sup> février 1842 . . . . .	109
— n° 7. — — du 14 février 1842 . . . . .	113
— n° 8. — — du 21 février 1842 . . . . .	117
— n° 9. — — du 7 mars 1842 . . . . .	121
— n° 10. — — du 12 mars 1842 . . . . .	123
— n° 11. — — du 21 mars 1842 . . . . .	127
— n° 12. — — du 11 avril 1842 . . . . .	130
— n° 13. — — du 30 avril 1842 . . . . .	135
— n° 14. — — du 10 juin 1842 . . . . .	139
— n° 15. — — du 28 juin 1842 . . . . .	143
— n° 16. — — du 26 juillet 1842 . . . . .	146
— n° 17. — — du 13 août 1842 . . . . .	149
— n° 18. — — du 24 novembre 1842. . . . .	150
— n° 19. — — du 29 novembre 1842. . . . .	152