A.

(N° 294.)

Chambre des Représentants.

Séance du 8 Juin 1849.

SERVICE DES MALLES POSTES ENTRE OSTENDE ET DOUVRES.

Rapport présenté par M. le Ministre des Affaires Étrangères.

Messieurs,

Afin de satisfaire à l'obligation imposée au Gouvernement par la loi du budget des dépenses du Ministère des Affaires Étrangères, pour l'exercice 1849, j'ai l'honneur de vous faire connaître toutes les circonstances qui ont précédé, accompagné et suivi l'achat des trois navires à vapeur destinés à transporter les dépêches et les voyageurs entre Ostende et Douvres, en exécution de la loi du 9 juillet 1845.

CHAPITRE PREMIER.

CONSTRUCTION ET ÉTABLISSEMENT.

Peu de jours après la promulgation de cette loi, deux fonctionnaires du Département des Affaires Étrangères furent envoyés en Angleterre pour conclure, sous réserve d'approbation ultérieure, le contrat d'acquisition du premier bateau destiné à servir de modèle aux autres.

Le prix d'achat de ce navire fut fixé à 11,800 livres.

Les constructeurs étaient, pour les machines, MM. Maudslay sons et Field, et pour la coque MM. Dichtburn et Mare de Blackwall.

C'était de leurs ateliers qu'était sorti, en 1843, le bateau *Princess Alice,* acheté par le Gouvernement anglais, et qui, par la rapidité de sa marche, était venu modifier complétement l'ancien système de communications avec Douvres.

Les machines étaient à mouvement direct, de l'espèce appelée *à cylindres annulaires,* et d'une force nominale de 120 chevaux, mais, en réalité, de 190 chevaux de force, si l'on prend pour unité l'expression cheval-vapeur comme

désignant une force capable d'élever, à chaque seconde, 75 kilogrammes à 1 mètre de hauteur.

La force nominale signifie la force réelle employée, déduction faite des frottements, perte de force, de vapeur, etc.

Dès les premiers jours du mois de février 1846, MM. Dichtburn et Mare furent à même de livrer leur bateau neuf au Gouvernement belge; il fut nommé *le Chemin de fer.*

Les essais auxquels on se livra dans la Tamise donnèrent une vitesse d'environ 14 milles à l'heure; les machines, fonctionnant à une atmosphère et demie de pression, produisaient de 33 à 34 tours de roue par minute; cette vitesse s'est maintenue jusqu'à ce jour.

Pendant que l'on construisait le navire-modèle en Angleterre, le Gouvernement s'occupait, aux termes de la loi, de contracter, avec l'industrie indigène, pour la fourniture de deux autres bateaux à construire sur le même plan.

Le 30 novembre 1845, une convention fut signée par M. le Ministre des Travaux Publics, avec la Société anonyme pour l'exploitation des ateliers John Cockerill, à Seraing. Cette Société, moyennant une somme de 625,000 francs, s'engageait à fournir un premier bateau dans le terme de 10 mois, et un second, 3 mois après.

Un retard qu'éprouva l'envoi des derniers plans, engagea le Gouvernement à accorder aux constructeurs belges un délai supplémentaire de deux mois, pour fournir les bateaux.

L'époque définitive de la livraison était donc le 30 novembre 1846 pour le premier, et le 28 février 1847 pour le second.

La Société ne put terminer la construction des bateaux à cette époque. Le Gouvernement opéra, le 3 août 1847, la réception du premier navire construit par la Société Cockerill; il fut nommé *Ville d'Ostende;* le second, *la Ville de Bruges,* fut livré le 21 décembre 1847. C'était pour chacun d'eux 10 mois environ après le terme fixé.

Une amende de 150 francs par jour de retard était applicable aux constructeurs. Le Gouvernement la réduisit à 10,000 francs.

Les frais de construction et de premier établissement peuvent donc se résumer de la manière suivante :

Achat d'un bateau en Angleterre.	fr.	304,440 00
Rechanges, tels que tubes pour chaudières, coussinets en cuivre, barres de foyer, etc., etc.		21,600 00
Frais de surveillance		2,000 00
Frais des 24 plans de détail du modèle.		2,000 00
Mobilier et menus frais		2,903 26
Achat des deux bateaux de la Société Cockerill (amende déduite).		615,000 00
Aux mêmes (pièces de rechange).		20,880 00
Objets d'inventaires et mobilier pour les deux derniers bateaux.		8,540 40
	fr.	977,363 66

Il restait donc disponible sur le million accordé pour l'établissement du service, une somme de fr. 22,636-34.

Le Gouvernement résolut de l'employer, à Ostende, à la construction d'une salle d'attente indispensable au succès de l'entreprise. Cette salle fut adjugée, suivant le bordereau d'adjudication de la place d'Ostende, et coûta, avec le mobilier qu'elle renferme, une somme totale de fr. 19,454-91.

Toutefois, par suite des observations de la cour des comptes, cette dépense ne put être imputée sur les fonds alloués par la loi du 9 juillet 1845; les crédits ordinaires des budgets de 1847 et 1848 servirent à cet usage.

La dépense totale d'établissement et de construction s'élève donc à fr. 996,818-57.

La somme de fr. 22,636-34 a été acquise au trésor; mais, d'après les explications qui précèdent, on peut, dès à prèsent, remarquer que les frais de construction de la salle d'attente devront être déduits des dépenses réelles de l'exercice sur lequel ils ont été imputés.

CHAPITRE II.

EXPLOITATION.

§ 1er. — Première période. — Du 3 mars 1846 au 10 août 1847.

UN BATEAU.

L'exploitation du service commença le 3 mars 1846, avec un seul bateau dont l'équipage fut strictement proportionné aux besoins du service. La note annexe *A* donne un état comparatif de la force des équipages des malles-postes belges, françaises et anglaises, ainsi que de la dépense qu'ils occasionnent.

L'organisation fut réglée par arrêté royal du 4 février 1846, ci-annexé sous le *litt. B.*

Les prix de passage furent fixés de la manière suivante :

Voyageurs de 1re classe	liv. sterl.	1	1	10	fr. 26	90
Id. de 2e id.		0	10	6	13	45
Voitures à 4 roues		3	3	0	80	65
Id. à 2 id.		2	2	0	53	78
Cheval.		2	2	0	53	78
Chien		0	5	0	6	40
Location de la cabine particulière pour un nombre indéterminé de passagers de 1re classe, au-dessus du prix de passage		2	2	0	53	78

Les enfants au-dessous de deux ans sont exempts.

Les enfants au-dessous de dix ans payent demi place

A partir de ce moment prennent place des faits qu'il est nécessaire de connaître, afin de juger avec connaissance de cause et discernement, la marche et les résultats de l'exploitation.

Nous devons néanmoins jeter auparavant un regard rétrospectif sur une convention conclue, en 1844, par M. le Ministre des Travaux Publics avec la Société du chemin de fer du Sud-Est (de Londres à Douvres).

Ce haut fonctionnaire, appréciant les avantages que pouvait procurer à la Belgique le transit des lettres et des voyageurs, avait déposé à la Chambre des Représentants, dans la séance du 11 juin 1844, un projet de loi sur l'organisation des services de transport en dehors du chemin de fer.

En attendant que les assemblées législatives se fussent prononcées sur ce projet qui comprenait également la réorganisation de la poste aux chevaux, le Ministre des Travaux Publics, pour amener en Belgique un plus grand nombre de voyageurs et faciliter les relations postales avec la Grande-Bretagne, s'adressa à la société des bateaux à vapeur appelée : *Eastern and continental navigation company*.

Par le contrat ci-annexé sous le *litt. C,* le Gouvernement belge se réservait le droit de se substituer aux bateaux à vapeur de cette compagnie; dans ce cas, le subside de 25,500 francs qu'on accordait à la société viendrait à cesser. Ce subside fut régulièrement payé depuis le 30 juillet 1844 jusqu'au 3 mars 1846, jour où commença le service belge.

Les bateaux du Gouvernement anglais recevant également une redevance de 25,500 francs du Gouvernement belge, effectuaient, quatre fois par semaine, le transport des dépêches et des voyageurs. La Société du Sud-Est se chargea de deux autres jours.

Le Gouvernement anglais, pour reconnaître les nouvelles facilités que la Belgique assurait à la correspondance, en organisant un nouveau service de bateaux à vapeur, consentit, depuis, à la suppression de la redevance annuelle de 25,500 francs, aussi longtemps que le service actuel serait maintenu.

Les départs étaient fixés comme suit :

D'Ostende :

Lundi, Malle anglaise.

Mardi, Bateau particulier, plus tard, malle belge.

Mercredi, Malle anglaise.

Jeudi, Malle anglaise.

Vendredi, Bateau particulier, plus tard, malle belge.

Samedi, Pas de communication.

Dimanche, Malle anglaise.

De Douvres :

Lundi, Pas de communication.

Mardi, Malle anglaise.

Mercredi, Malle anglaise.

Jeudi, Bateau particulier, plus tard, malle belge.

Vendredi, Malle anglaise.

Samedi, Malle anglaise.

Dimanche, Bateau particulier, plus tard, malle belge.

Dans les premiers jours d'avril 1846, la Société du chemin de fer du Sud-Est ouvrit la section qui aboutit au port de Ramsgate et rejoint à Ashford l'artère principale du chemin de fer de Londres à Douvres. La société établit alors, en concurrence du bateau belge, un service quotidien de paquebots à vapeur entre Ramsgate et Ostende.

Le Gouvernement fut alors forcé de réduire les prix aux taux adoptés par les concurrents. Ils furent fixés de la manière suivante :

Voyageurs de 1re classe	liv. sterl.	0	15	0	fr. 19 15
Id. de 2e id.		0	10	0	12 75
Voitures à 4 roues		3	3	0	80 35
Id. à 2 id.		1	11	6	40 15
Cheval		1	11	6	40 15
Chien		0	5	0	6 40
Location de la cabine particulière pour un nombre indéterminé de voyageurs de 1re classe au-dessus du prix de passage		2	2	0	53 55

Le Gouvernement, pour soutenir la concurrence active qu'on lui faisait dans toutes les stations du chemin de fer anglais à Londres même et en Allemagne, organisa une agence centrale à Bruxelles et se mit en rapport avec le chemin de fer rhénan, les bateaux à vapeur de Cologne et les chemins de fer badois.

Des courriers furent chargés d'offrir des coupons aux voyageurs sur tout l'itinéraire suivi habituellement par ceux qui se rendent en Angleterre. L'annexe *D* donne le détail de ces agences et des courriers, leur nombre et les dépenses qu'ils ont occasionnées.

Au commencement du mois d'août, un accident vint interrompre la navigation du bateau belge. Quelques pailles occasionnèrent la rupture de l'arbre des roues ; MM. les constructeurs Maudslaysons et Field étaient, par leur contrat, responsables des machines pendant un an. Cette réparation eut lieu à leurs frais ; mais elle priva néanmoins le Gouvernement belge d'une recette considérable que fit, en son lieu et place, le bateau que le Gouvernement anglais avait eu l'obligeance de substituer au bateau belge, pour ne point entraver le service.

Malgré ces nombreuses contrariétés, les recettes du bateau *le Chemin de fer* s'élevèrent, en 1846, à fr. 83,813-95 pour 158 voyages.

Le bateau anglais substitué au bateau belge, pendant 25 jours du mois d'août, produisit en outre 25,000 francs environ dont nous eussions fait la recette sans l'accident dont il est question.

Dans l'Exposé des motifs du projet dont l'art. 1er est devenu plus tard la loi du 9 juillet 1845 (document parlementaire n° 393, session 1843-1844), les produits du service des malles-postes, à raison de 730 traversées, étaient évalués de la manière suivante :

13,000	voyageurs de 1re classe à . . . . fr.	20 00	fr. 270,000 00
1,000	id. de 2e id. à	10 00	10,000 00
100	id. sur le pont à	5 00	500 00
150	voitures à 4 roues à	75 00	11,250 00
75	id. à 2 id. à	37 50	2,812 50
150	chevaux à	50 00	7,500 00
50	chiens à	5 00	250 00
15,000	kilogrammes de bagages à	5 00	750 00
Redevance de la poste			60,000 00
		Total. . . fr.	363,062 50

14,100 voyageurs répartis en 730 traversées donnent pour moyenne, par traversée, 19 1/3 voyageurs et une recette de 415 francs, chevaux et équipages compris, soit par voyageur fr. 21-50.

Le prix moyen du passage des voyageurs, sans tenir compte des équipages et des chevaux, était donc, dans ces prévisions, fixé à fr. 19-89. Mais les prix des places ayant été, par suite de la concurrence, réduits, dès le 1er juin 1846, au prix de fr. 19-15 pour la 1re classe et à celui de fr. 12-75 pour la 2e classe, fr. 15-95 deviennent la moyenne du prix de passage de chaque voyageur sans chevaux ou équipages, en y comprenant les passagers de 3e classe et les enfants qui payent demi-place ; la proportion des voyageurs de 2e classe est à peu près de 50 p. %, tandis que le projet primitif du Gouvernement ne comptait que sur des passagers de 1re classe accompagnés de domestiques, ces derniers n'entrant dans le calcul que pour 10 p. %.

Dans l'évaluation du projet, on avait tenu compte de l'influence qu'exerce toujours sur les voyageurs un service quotidien et permanent.

En 1846, le bateau belge ne marchait que 4 fois par semaine ; il avait à lutter contre les malles anglaises, contre les bateaux de Ramsgate, contre ceux qui effectuent le trajet direct d'Ostende à Londres, et, malgré cela, sa moyenne de recette s'est élevée à fr. 530-47 par voyage et a dépassé, par conséquent, de fr. 115-47 un chiffre que beaucoup de personnes croyaient exagéré.

La moyenne des voyageurs transportés à chaque traversée, en 1846, s'est

élevée à 28 $^{2}/_{3}$. Le produit moyen de chaque voyageur était de fr. 18-42. Leur nombre total de 4,548.

Il peut être utile de faire remarquer, en outre, que les frais généraux d'agence, courriers, publications, annonces, pesaient sur le produit d'un seul bateau faisant 4 traversées par semaine, tandis que ces dépenses restent les mêmes quand trois bateaux sont en activité.

Comme nous l'avons dit plus haut, le 30 novembre 1846, le premier bateau de la Société Cockerill aurait dû être livré. Il n'en fut rien et le bateau construit en Angleterre continua de naviguer seul et sans interruption. Le service resta incomplet précisément lorsque les recettes de l'année 1846 donnaient l'espoir d'arriver bientôt aux plus beaux résultats.

§ 2. — Deuxième période. — Du 10 août 1847 au 21 avril 1848.

DEUX BATEAUX.

Le bateau *la Ville d'Ostende* fut livré le 3 août 1847 et commença le service, à raison de 2 fois par semaine, le 10 du même mois. Par l'adjonction de ce bateau on combla la lacune qui existait dans la correspondance avec l'Angleterre; elle eut lieu, depuis cette époque, 7 fois par semaine, tant d'Ostende à Douvres que de Douvres à Ostende, offrant ainsi aux voyageurs et aux correspondances un service quotidien sur les deux rives.

Les bateaux belges avaient 6 traversées et les malles anglaises en assuraient 8, par semaine.

Lors de l'arrivée à Ostende du bateau *Ville de Bruges,* à la fin de décembre 1847, le bateau *le Chemin de fer belge* avait fait un service continuel depuis le 3 mars 1846, c'est-à-dire pendant 22 mois; il était indispensable de réparer ses chaudières; force fut de le faire partir pour Anvers où se trouvaient les ateliers de chaudronnerie de la Société Cockerill, et l'administration se vit contrainte de continuer un service incomplet avec deux bateaux.

Les produits de 1847 s'élevèrent à la somme de fr. 140,660-18 pour 250 voyages. La moyenne était donc de fr. 562-64 par voyage, soit de fr. 147-64 au-dessus de la moyenne de 415 francs qu'indiquait le devis estimatif joint au projet de loi présenté par le Gouvernement.

Le nombre des voyageurs transportés en 1847 par les malles belges s'élève à 7,980, soit, en moyenne, à 32 par voyage. Le prix moyen de passage de chaque voyageur fut de fr. 17-63.

L'année 1848 ne s'ouvrit point sous des auspices favorables; la crise commerciale et industrielle avait déjà ralenti le nombre des voyageurs en 1847; les événements politiques vinrent interrompre successivement les communications.

D'un autre côté, les réparations du bateau *Chemin de fer* se prolongèrent jusqu'au 19 avril. A peine ce navire était-il de retour à Ostende qu'il fallut faire chômer, pendant un temps assez long, les bateaux *Ville d'Ostende* et *Ville de*

Bruges, dont les chaudières avaient, dès la mise en service, présenté de nombreuses défectuosités.

§ 3. — Troisième période. — Du 22 avril 1848 au 11 novembre de la même année.

TROIS BATEAUX.

Au commencement de juillet, le Gouvernement, voyant qu'il était impossible, avec le matériel dont il pouvait disposer, d'assurer un service quotidien au moyen des bateaux belges, chercha à rendre au moins les recettes plus productives, en proposant au Gouvernement anglais une fusion d'intérêts, en partage des frais d'agence, et enfin la cession de deux jours de poste par semaine au profit du service belge.

Il consulta, à cet effet, les chefs de service, et les jours dont il demanda la cession à l'Angleterre furent indiqués par l'officier supérieur du service des malles à Ostende. Ces propositions sont annexées sous les *litt. E* et *F*.

Le rude service que faisaient les bateaux anglais entre Douvres et Boulogne rendit acceptables ces propositions; elles ont été l'objet de deux conventions signées sous les dates des 25 octobre et 3 novembre 1848. Ces conventions sont annexées sous les *litt. G* et *H*.

Les départs eurent lieu désormais comme suit :

	D'Ostende.	De Douvres.
Lundi.	Malle belge.	Malle belge.
Mardi.	Malle belge.	Malle anglaise.
Mercredi.	Malle anglaise.	Malle anglaise.
Jeudi.	Malle anglaise.	Malle belge.
Vendredi.	Malle belge.	Malle belge.
Samedi.	Malle belge.	Malle anglaise.
Dimanche.	Malle anglaise.	Malle belge.

L'administration du chemin de fer belge et la direction générale des postes à Londres favorisèrent cette amélioration qu'il eût été difficile d'effectuer sans leur concours.

Désormais, les malles-postes, au lieu de partir le matin d'Ostende, quittèrent ce port dans la nuit après l'arrivée d'un convoi dont le départ de Bruxelles eut lieu à 6 heures; par contre, les lettres furent remises à Douvres à 11 heures 15 minutes du soir aux commandants des malles qui appareillèrent immédiatement pour Ostende. Par cette combinaison, les dépêches partant de Londres à 8 heures 30 minutes du soir, sont rendues à Bruxelles le lendemain à midi, et celles que l'on expédie de Bruxelles à 6 heures du soir, arrivent à Londres à 10 heures et demie, le lendemain matin. Les frais d'agence et de courriers furent partagés par les deux Gouvernements; l'annexe *I* donne la liste de ceux qui restèrent respectivement à charge de la Belgique et de l'Angleterre.

Les conventions dont nous venons de parler procurèrent aux bateaux belges deux traversées de plus par semaine, soit quatorze traversées pour les mois de novembre et de décembre 1848; mais, comme ces deux mois sont à peu près les moins productifs de l'année, cette augmentation de voyages diminua la moyenne du produit des traversées.

Une légère voie d'eau du bateau *le Chemin de fer* nécessita, au mois de novembre 1848, le départ de ce navire pour Blackwall, où il fut réparé dans un bassin sec, ainsi que l'avait proposé le chef supérieur du service à Ostende. (*Voir* annexe *litt. J.*)

Les bateaux belges transportèrent pendant l'année 1848, en 328 voyages, 7,550 voyageurs qui produisirent une recette totale de fr. 130,975-34, soit fr. 399-31 par voyage, et une moyenne de 23 voyageurs donnant une recette moyenne de fr. 17-34 par voyageur.

La crise commerciale, puis les événements politiques exercèrent une influence très-fâcheuse sur toutes les relations du continent avec l'Angleterre. Les malles n'ont pas été seules à s'en ressentir; elles ont suivi le sort de la plupart des chemins de fer du continent.

§ 4. — Quatrième période. — Du 11 novembre 1848 jusqu'à ce jour.

TROIS BATEAUX. — SERVICE DE NUIT.

Ce service de nuit est organisé depuis trop peu de temps pour qu'on puisse juger des résultats pécuniaires. On peut toutefois annoncer que la promptitude de l'expédition des dépêches a reçu une approbation générale en Belgique et à l'étranger. Les lettres ci-jointes des chambres de commerce d'Anvers, d'Ostende et de Gand indiquent la satisfaction que ces nouvelles mesures ont causée au commerce. (*Voir* annexes *K, L* et *M.*)

Dépenses de l'exploitation.

Nous avons montré par l'annexe *A* que la solde du personnel des bateaux belges était de beaucoup inférieure au coût de l'équipage des malles françaises et anglaises.

L'administration ne recula devant aucune peine pour former au service de la mer les machinistes, aides machinistes et les chauffeurs qui successivement assistèrent au montage des machines après avoir reçu leur instruction pratique à la mer. Le personnel entier se compose de Belges, sans exception.

Jusqu'ici la défiance avait empêché de tenter une semblable épreuve dont le résultat doit exercer quelqu'influence sur la position morale et pécuniaire de nos mécaniciens qu'on n'avait point cru pouvoir encore employer à la mer.

Le personnel des agences et des courriers est indiqué à l'annexe *I.*

Le matériel dont ont besoin les bateaux à vapeur se compose :

1° De houille;

2° D'huiles, étoupes, fagots, etc., nécessaires aux machines ;

3° Des objets de matériel en usage dans la marine.

La houille, l'huile, etc., se fournissent en Belgique, par adjudication publique. Le cahier des charges et toutes les conditions de ces fournitures sont indiquées aux annexes *N* et *O*. Les prix varièrent chaque année; ils furent pour le charbon :

En 1846	de fr.	28 38	par tonneau de grosse houille.
1847		28 20	id.
1848		27 90	id.
1849		24 90	id.

Le nombre de kilogrammes fournis, chaque année, pour la consommation des paquebots est indiqué à l'annexe *P*.

Les soutes à charbon des malles contiennent de 12 à 14 tonneaux. Autant que possible, ces matières s'achètent en Belgique, mais, comme la consommation moyenne de chaque traversée est d'environ 7 $^1/_2$ tonneaux, il en résulte que très-souvent les bateaux à vapeur sont obligés de s'approvisionner d'un supplément de houille en Angleterre.

La quantité des charbons achetés à Ostende est dans la proportion de 4 à 1, comparée au chiffre des fournitures du même genre à Douvres.

L'adjudication publique est une bonne mesure en Belgique, mais elle devient, en quelque sorte, impossible à l'administration belge en Angleterre. D'abord, la quantité de charbon qu'on y embarque n'est pas assez considérable pour que l'on soit à même de contracter sur les lieux de production comme le fait l'amirauté anglaise. Ensuite, il faudrait que l'État prît un magasin en location à Douvres pour y conserver son charbon, sous la surveillance d'un gardien, ou bien encore, il faudrait contracter pour que le charbon fût fourni directement aux bateaux et, dans cette hypothèse, si les objets à fournir étaient de mauvaise qualité, les capitaines des paquebots se trouveraient dans une alternative fâcheuse. En effet, si le charbon était de mauvaise qualité, ces officiers devraient le refuser; mais, en pays étranger, il en naîtrait très-probablement une action devant les tribunaux.

L'administration a cru qu'il était préférable de laisser latitude entière aux commandants des malles pour l'acceptation ou le rejet des charbons, le prix courant de la place devant en moyenne se rapporter à un prix moyen d'adjudication.

Les motifs que nous venons d'énumérer devraient être pris en considération quand bien même le prix de revient du charbon acheté de la main à la main, serait un peu plus élevé que le prix du charbon fourni par adjudication publique; mais ils acquièrent une importance plus grande encore, si l'on prouve, comme l'indique l'annexe *Q*, que le charbon fourni aux malles belges sans adjudication, coûte moins que le charbon fourni, par adjudication publique, à l'amirauté anglaise à Douvres.

Nous aurions pu faire le relevé de tous les charbons achetés depuis 1846, mais il nous a paru suffisant d'établir la comparaison pour l'exercice 1848.

L'annexe *R*, document émanant de l'amirauté anglaise, ne peut laisser de doute sur le prix de revient des charbons à cette administration.

Les autres objets de matériel, tels que cordages, etc., sont fournis par adjudication publique dont le cahier des charges se trouve annexé sous le *litt. O*.

CHAPITRE III.

DÉPENSES D'EXPLOITATION.

§ 1er. — 1846.

Les dépenses d'exploitation avaient été fixées à la somme de 116,608 francs au budget de la marine pour 1846. Elles furent en réalité de fr. 98,230-43 et il resta disponible au trésor un solde de fr. 18,377-57.

Il ne sera pas inutile de faire remarquer que le chiffre de fr. 98,230-43 renferme plusieurs dépenses de nature différente qui ne peuvent, en aucun cas, être mises à charge de l'exploitation.

D'abord, de concert avec le Département des Travaux Publics, le Ministre des Affaires Étrangères se chargea de payer à la Société du Sud-Est la quote-part du subside annuel de 25,500 francs que l'administration des postes avait supprimé au budget de 1846, dans la prévision que le premier bateau belge entrerait en activité le 1er janvier. Ce subside, pour 2 mois, était de fr. 4,166-66. A cette somme vint se joindre la restitution faite à la même Société des droits du port d'Ostende, pendant la même période; les receveurs du pilotage, des fanaux et de la police maritime en versèrent le montant au trésor; cela ne constituait pas réellement une dépense pour l'État, soit . . . . . fr. 6,608 34

La marine, pour activer l'arrivée des lettres à Ostende, obtint du chemin de fer de l'État qu'une locomotive prendrait les dépêches à 4 heures du matin à Bruges et les transporterait à Ostende; le chemin de fer a fait recette de cette redevance, soit 576 00

Les frais de voyage d'Anvers à Londres de l'équipage qui alla chercher le bateau construit à Blackwall et la dépense de son séjour pendant six jours en Angleterre 982 08

Fr. 8,166 42

Si de la somme de . . . . . fr. 98,230 43
on déduit celle de 8,166 42

Il reste . . . . . fr. 90,064 00

Comparons maintenant ces dépenses avec les recettes directes.

Le bateau produisit : 1°	fr.	83,813 95
2° Il épargna à l'État la redevance de 25,500 francs à la poste anglaise		25,500 00
3° Le subside à la Société du Sud-Est, pour dix mois (1) . . .		21,333 34
	Fr.	130,647 29
Les dépenses furent de		90,064 00
Différence	fr.	40,583 29

Nous avons indiqué les frais occasionnés par l'équipage, mais nous ne les portons pas en compte pour suivre la marche adoptée dans l'Exposé des motifs du 9 juillet 1843. Cependant, afin que l'on puisse la faire entrer dans les calculs des recettes et dépenses comparées, voici la dépense comme elle est prévue pour l'exercice 1849.

Le personnel militaire des paquebots d'Ostende coûte actuellement, machinistes et chauffeurs compris :

Personnel.	fr.	82,236 00
Vivres.		21,170 00
	Fr.	103,406 00

Si le service venait à cesser et que les bateaux fussent *désarmés,* ce même personnel, placé dans la position de disponibilité, coûterait :

1 capitaine-lieutenant de vaisseau,	aux $^2/_3$	fr.	5,066 66
1 ingénieur de 2e classe,	id.		2,400 00
1 agent comptable,	id.		840 00
3 lieutenants de vaisseau,	id.		8,080 00
3 enseignes,	id.		5,040 00
		Fr.	21,426 66
3 machinistes et 3 chauffeurs, à solde entière			11,400 00
Entretien			4,000 00
		Fr.	36,826 66

Enfin, si au désarmement on joignait la vente des bateaux, il ne resterait plus que le personnel militaire qui recevrait une solde de disponibilité de fr. 21,426 66

---

(1) Les frais de pilotage ne figurent pas dans ce relevé, attendu que l'État les recevait et que cela ne constitue aucune charge pour le trésor.

Comme nous l'avons fait remarquer plus haut, les frais généraux entrent pour une assez forte somme dans la dépense et contribuent à diminuer l'excédant des recettes sur les dépenses; c'est le résultat inévitable d'un service incomplet. En 1846, un seul bateau était en activité; les frais généraux eussent été les mêmes si les trois bateaux avaient desservi la ligne de Douvres.

Nous avons négligé, dans ce calcul, les produits indirects qu'a procurés au trésor le service des bateaux belges, tant par l'accroissement des recettes du chemin de fer sur la ligne d'Ostende que par le transit des dépêches par la Belgique. Tout ce qui se rattache à ces recettes fera l'objet d'un chapitre suivant.

§ 2. — 1847.

Les dépenses d'exploitation avaient été fixées à la somme de 242,100 francs au budget des dépenses de la marine pour 1847. Elles ne furent en réalité que de fr. 165,930-07; il resta donc disponible une somme de . . . fr. 76,169 93

à laquelle vient encore se joindre une partie des frais de construction de la salle d'attente, dépense de premier établissement que nous avons déjà comprise au chapitre Ier dans l'emploi des fonds de construction, soit 15,536 83

Excédant réel . . . . . fr. 91,706 76

En comparant les recettes aux dépenses on trouve :

Recette directe	fr.	140,660 18
Subside à payer à l'Angleterre.		25,500 00
A la Société du Sud-Est		25,500 00
	Fr.	191,660 18
Dépense		150,393 24
Excédant	fr.	41,266 94

§ 3. — 1848.

Les dépenses avaient été fixées à 242,100 francs au budget des dépenses de la marine pour 1848. Elles s'élevèrent seulement à fr. 209,623-31.

Il resta donc disponible au budget une somme de . . . . fr. 32,476 69

à laquelle vient se joindre :

1° Une restitution de 2,417 00

faite par le Gouvernement anglais pour les frais d'agence de Londres, depuis le mois d'août et versée au trésor;

2° Une somme de 3,918 08

formant le complément des dépenses de la salle d'attente, indiquées au premier chapitre.

Excédant réel . . . . fr. 38,811 77

L'allocation au budget était de. . . . . fr. 242,100 00

Dépense réelle . . . . . fr. 203,288 23

En comparant les recettes aux dépenses, on trouve :

Recette directe	fr.	130,975 34
Subside à payer à l'Angleterre		25,500 00
A la Société du Sud-Est		25,500 00
	Fr.	181,975 34
Dépense		203,288 23
Différence en déficit	fr.	21,312 89

Nous avons porté en dépense le chiffre exact des fonds employés sur le chapitre *Malles postes;* mais nous devons faire remarquer qu'il se trouve, dans ce chiffre, quelques dépenses extraordinaires qui ne peuvent pas être considérées comme étant de nature à se reproduire toujours. Elles ne peuvent donc être considérées comme de véritables dépenses d'exploitation dans toute l'acception du mot; ainsi, parmi ces dépenses figurent :

Réparations de chaudières à la Société Cockerill	fr.	19,000 00
Tubes achetés pour servir dans les chaudières neuves, en 1849.		7,613 87
A M. Maclagan, fournisseur de charbon, à Ostende (indemnité pour perte dans les approvisionnements de charbon, en 1847) . .		1,500 00
Réparations du bateau *Chemin de fer,* en Angleterre, par suite d'une voie d'eau		10,326 23
	Fr.	38,440 10

On a vu plus haut les frais qu'ont entraînés les défauts de chaudières des deux paquebots la *Ville d'Ostende* et la *Ville de Bruges*. La durée moyenne d'une chaudière est de cinq années; l'administration se trouve obligée de les renouveler après un service de moins de 12 mois.

CHAPITRE IV.

RECETTES INDIRECTES.

§ 1er. — Postes.

Afin de mettre la Législature à même d'apprécier l'influence que l'augmentation successive des communications établies entre la Belgique et l'Angleterre a exercée sur le mouvement des correspondances, il convient de rappeler d'abord, par un exposé succinct, les diverses modifications introduites dans ce service ainsi que la situation dans laquelle il se trouvait à l'époque des événements de 1830.

La dernière convention postale entre la Grande-Bretagne et le royaume des

Pays-Bas fut conclue le 6 octobre 1818; elle stipulait qu'il y aurait deux communications par semaine, tant de Harwich à Helvoet-Sluys que de Douvres à Ostende et réciproquement.

L'office britannique renonçant à la contribution qui lui avait été payée jusqu'alors par l'office des Pays-Bas, prit à sa charge les frais du service des paquebots, à la condition que l'office néerlandais transporterait sur son territoire, sans frais pour l'office britannique, toutes les correspondances échangées entre l'Angleterre et les États du continent, par la voie des Pays-Bas.

A la suite des circonstances qui amenèrent la séparation de la Belgique, le service des paquebots continua d'être exécuté sur le même pied entre Douvres et Ostende jusqu'à la convention du 17 octobre 1834, par laquelle le nombre des communications fut porté de 2 à 4 par semaine. (*Voir* annexe *S.*)

Aux termes de l'art. 5 de ce dernier arrangement, une somme de 1,000 livres était payée annuellement par la Belgique à l'Angleterre, pour sa quote-part contributive dans les frais des deux communications nouvelles.

Cet état de choses fut maintenu jusqu'à la convention du 19 octobre 1844 (annexe *T*), qui régit encore aujourd'hui nos relations postales avec l'Angleterre et dont les clauses principales ont eu pour résultat de réduire le port des lettres d'un pays pour l'autre, en supprimant l'affranchissement obligatoire, et de donner surtout un essor remarquable aux correspondances échangées entre le Royaume-Uni et les États du continent, par l'intermédiaire de la Belgique.

L'art. 5 de cette convention permettait au Gouvernement belge d'établir ou de faire établir, à ses frais, un service de bateaux à vapeur pour transporter des dépêches et des voyageurs entre Ostende et Douvres, deux fois par semaine ou quotidiennement s'il le jugeait convenable.

En outre, il s'était réservé la faculté expresse de s'entendre avec l'office britannique pour être déchargé de la redevance annuelle de 1,000 livres sterlings mentionnée ci-dessus.

Dès le mois de juillet de la même année, l'office belge s'était mis en mesure d'obtenir cette dernière concession, au moyen d'un traité avec la société du chemin de fer de Douvres à Londres (*voir* annexe *C*), qui prit l'engagement d'organiser un service provisoire, transportant, deux fois par semaine, nos dépêches entre Douvres et Ostende, jusqu'à l'époque où il deviendrait possible d'effectuer ce même service, avec des paquebots appartenant à l'État.

Ainsi que nous l'avons dit dans nos premiers chapitres, le nombre des communications se trouve ainsi porté à 6 par semaine.

L'office britannique consentit alors à faire l'abandon de la redevance de 1,000 livres sterlings, aussi longtemps que l'exécution du service serait assurée dans les mêmes conditions. (*Voir* annexe *U.*)

Quelques mois plus tard, la Législature accorda au Gouvernement, par la loi du 9 juillet 1845, un crédit de 1,000,000 de francs pour la construction de trois bateaux à vapeur dont le premier, ainsi que nous l'avons dit plus haut, entra en

exploitation le 3 mars 1846, en remplacement des bateaux de la Compagnie du Sud-Est.

C'est de ce nouveau service, aujourd'hui complétement organisé, qu'il nous reste à constater l'influence sur les développements de nos relations postales.

Les correspondances échangées entre les deux offices peuvent se diviser comme suit :

1° Correspondances internationales réciproquement livrées en compte;

2° Correspondances avec les colonies et pays d'outre-mer;

3° Correspondances de l'Angleterre et des pays d'outre-mer avec les États du continent et vice-versâ.

Quant aux correspondances internationales, il est à remarquer que nous manquons de données certaines pour les années qui ont précédé l'exercice 1845, parce que l'affranchissement des lettres étant alors obligatoire, les deux offices ne tenaient aucun décompte et percevaient, chacun de leur côté, les taxes territoriales qui leur étaient respectivement dues.

Des relevés statistiques du nombre de lettres, dressés avec plus ou moins d'exactitude par les bureaux d'Ostende et d'Anvers, permettent toutefois d'affirmer que, pendant toute cette dernière période, les correspondances dont il s'agit ont suivi une progression ascendante qu'il faut en grande partie attribuer à l'amélioration du service depuis l'année 1844.

A partir de 1845 seulement, il s'est établi entre les deux offices une comptabilité régulière dont les résultats sont consignés dans le tableau annexé sous le *litt. V*, et qui reproduit les sommes bonifiées, de part et d'autre, pendant les quatre dernières années; il en résulte que les correspondances directement échangées entre la Belgique et l'Angleterre n'ont plus éprouvé d'augmentation bien sensible, mais qu'elles présentent une balance annuelle d'environ 20,000 francs au profit de la Belgique.

Ce solde provient, en partie, des lettres non affranchies de la Belgique à destination des colonies anglaises, sur lesquelles l'office britannique doit nous bonifier les taxes dues pour leur parcours sur le territoire belge.

Une augmentation assez considérable ressort de la comparaison des sommes payées par l'office belge à l'office britannique, du chef des correspondances originaires des pays d'outre-mer et destinées pour la Belgique et certains États de l'Allemagne.

Ces correspondances, pour ainsi dire nulles ou insignifiantes dans le principe, ont successivement pris une plus grande importance, surtout depuis la convention postale du 19 octobre 1844.

En effet, les remboursements opérés de ce chef, qui ne s'élevaient qu'à 17,000 francs, en 1844, ont tout d'un coup doublé l'année suivante, et sont arrivés, par une progression continue, jusqu'au chiffre de 57,000 francs, somme liquidée au profit de l'Angleterre, pour l'exercice 1848.

Il est du reste utile d'ajouter que les taxes payées pour les lettres d'outre-mer,

ne constituent, de la part de l'office belge, qu'une avance pécuniaire qui lui est intégralement remboursée, soit par le public, soit par les officiers étrangers auxquels il sert d'intermédiaire.

Nous arrivons enfin aux correspondances de l'Angleterre avec les États du Continent dont la majeure partie est aujourd'hui acheminée en dépêches closes, et sur lesquelles l'office belge perçoit un droit fixe de transit d'un franc par poids de 30 grammes, en vertu de l'art. 22 de la convention prémentionnée.

C'est particulièrement ici que l'influence des nouvelles communications s'est fait sentir d'une manière remarquable, puisque, malgré l'abaissement du prix de transit qui était autrefois de 40 centimes par lettre simple (1) (soit fr. 1-60 par 30 grammes), les sommes remboursées à l'office belge ont presque quadruplé pendant les quatre dernières années et se sont élevées de 50,000 francs, chiffre constaté en 1844, jusqu'à 186,000 francs, somme reçue, en dernier lieu, pour l'exercice 1848.

On peut s'assurer, par l'examen de l'annexe *V*, que les comptes établis entre les deux offices présentent actuellement une balance de 150,000 francs environ au profit de la Belgique, défalcation faite des sommes payées, pour les lettres d'outre-mer, lesquelles, comme on l'a dit ci-dessus, ne doivent pas être considérées comme une charge définitive.

§ 2. — Chemin de fer.

Le service des malles-postes a exercé aussi une influence très-remarquable sur les recettes du chemin de fer.

Ainsi que l'indique le tableau annexé sous le *litt. W*, la station d'Ostende n'avait produit, en 1843, pour ce qui concerne les voyageurs ainsi que leurs bagages, voitures et chevaux, qu'une somme de fr. 247,583-50.

Dès l'établissement d'un service supplémentaire, les recettes s'accrurent et atteignirent, en 1846, la somme de fr. 353,649-09, présentant ainsi une augmentation de plus de 106,000 francs, le nombre des voyageurs de 1re classe ayant monté de 12,650 à 19,412.

Ce résultat important doit être attribué entièrement à l'influence qu'exerce un service quotidien sur l'Angleterre.

Ce chiffre n'indique cependant que la moitié de l'augmentation des recettes qu'a procurée le service des malles.

La station d'Ostende ne peut, dans ses écritures, tenir compte que des coupons achetés par les voyageurs pour quitter Ostende; mais il est naturel de supposer qu'un pareil nombre de voyageurs venant de différentes stations du pays, a

---

(1) A l'exception des lettres *originaires* des pays auxquels la Prusse servait d'intermédiaire et qui n'étaient soumises qu'à une taxe de transit de 30 centimes par lettre simple.

augmenté, dans la même proportion, les recettes du chemin de fer. Ce serait donc plus de 212,000 francs.

Les événements de 1847 et 1848 prouvent que le ralentissement des communications entre l'Angleterre et le continent a apporté une grande réduction dans les recettes de la station d'Ostende. Cependant, en 1848, elles se sont trouvées, à peu de choses près, les mêmes qu'en 1843, avant le commencement d'un service régulier par un bateau de la Société du Sud-Est.

CHAPITRE V.

RÉSUMÉ.

Le tableau annexe *X* indique toutes les recettes faites par le service des malles-postes depuis son organisation.

Les explications qui précèdent ont montré :

1° Que, chaque année, les crédits votés par les Chambres, pour l'exploitation des malles, n'avaient pas été atteints et que la somme économisée s'est élevée à plus de 150,000 francs ;

2° Que le service des malles-postes a épargné à l'État :

a. Le payement d'une redevance annuelle de 25,500 francs au Gouvernement anglais, pour le transport des lettres ;

b. Un subside de pareille somme que le Gouvernement belge donnait à la Société du Sud-Est, pour desservir deux jours de poste, avant la construction des bâtiments de l'État ;

3° Qu'au moyen des malles-postes belges, le transit des dépêches qui, jusqu'en 1843, s'élevait à 12,535 francs, a monté successivement à 149,590 francs, offrant ainsi, en cinq années, une augmentation graduelle qui s'élève aujourd'hui à plus de 137,000 francs ;

4° Que le chemin de fer de l'État a transporté un grand nombre de voyageurs qui, auparavant, se portaient, soit sur Calais, soit sur Rotterdam et que, de cette manière, les produits de la station d'Ostende se sont accrus de plus de 100,000 fr. en 1846, — l'augmentation réelle de toutes les stations devant être estimée au moins à 200,000 francs.

Ces résultats couvrent, bien au-delà, les dépenses d'exploitation, du personnel, l'intérêt du capital employé et les frais d'amortissement de ce même capital.

Si, dès le commencement, les malles n'ont pas produit directement des recettes plus fortes, on doit l'attribuer principalement à une cause particulière.

Cette cause qui a influé, d'une manière très-fâcheuse, sur le produit des recettes, est le retard de dix mois qu'ont mis les constructeurs belges à livrer

leurs bateaux au Gouvernement. Pendant 22 mois, un seul bateau a été chargé du service et, au lieu de quatorze traversées par semaine, il n'a pu en effectuer que quatre.

Lorsqu'enfin, les bateaux à vapeur belges ont été terminés, sont arrivés, d'abord, la crise commerciale et industrielle, puis, les événements politiques qui ont tout paralysé.

Cependant, malgré ces circonstances malheureuses, nous avons prouvé plus haut que toutes les dépenses étaient couvertes et bien au delà par les recettes directes et indirectes que procurait ce service.

On est donc fondé à soutenir qu'au point de vue général, le nouveau service de bateaux à vapeur, exploité aux frais de l'État, a produit d'excellents résultats ; loin d'y renoncer, il faudrait, au contraire, songer à l'améliorer, afin de mettre la Belgique en mesure de lutter contre la France qui, à l'aide de ses chemins de fer entre Calais et la frontière belge, cherchera certainement à attirer, vers son territoire, toutes les correspondances transatlantiques à destination du nord de l'Allemagne.

Le Ministre des Affaires Étrangères,

C. D'HOFFSCHMIDT.

ANNEXE *A*. *Tableau synoptique du personnel des malles françaises, anglaises et belges.*

MALLES FRANÇAISES. (Ordonn du 10 juin 1847.)

PERSONNEL.	DÉPENSES. Fr.	
1 capitaine au long cours	4,000	Ils se partagent 10 °/₀ sur le montant des recettes.
1 lieutenant, capitaine au long cours	1,800	
1 mécanicien en chef	2,400	
1 aide mécanicien	1,500	
1 chauffeur	1,200	
1 second maître de timonerie	1,200	
1 second maître de manœuvre	1,200	
1 quartier-maître de manœuvre ou de timonerie	720	
2 matelots (aides chauffeurs), à 660 fr.	1,320	
8 matelots à 540 fr.	4,320	
1 mousse	240	
1 maître d'hôtel	800	
1 aide cuisinier	600	
21 hommes.	21,300	
Vivres	7,665	
TOTAL	28,965 (a)	

(a) Plus 10 p. °/₀ sur les recettes.

MALLES ANGLAISES.

PERSONNEL.	DÉPENSES. Liv. s. d.	Fr.
1 capitaine (a)	550 0 0	
1 lieutenant	124 14 1	
1 mécanicien de 1re classe	202 1 0	
1 id. de 3e classe	104 5 8	
1 quartier-maître	80 12 0	
1 charpentier	58 10 0	
4 chauffeurs	213 4 0	
6 matelots	273 0 0	
1 mousse	50 11 0	
1 maître d'hôtel, payé par le capitaine	»	
18 hommes.	1,456 17 9	56,640 65

(a) Reçoit, en outre, 10 p. °/₀ des recettes.

MALLES BELGES.

PERSONNEL.	DÉPENSES. Fr.	
1 lieutenᵗ de vaisseau de 1re ou de 2e cl. (a)	5,940	
1 enseigne	3,020	
1 mécanicien chef	2,400	Vivres compris.
1 premier chauffeur (aide mécanicien)	1,400	
1 contre-maître de manœuvre	720	
1 id. de charpentier	600	
4 chauffeurs, à 516 fr.	2,064	
6 matelots, à 516 fr.	3,096	
1 maître d'hôtel	516	
1 mousse ou matelot de 3e classe	336	
18 hommes.	20,092	
Vivres pour 16 hommes	5,840	
TOTAL	25,932	

(a) Lieutenant de vaisseau de 1re classe 5,040
Indemnité 900
Fr. 5,940

Lieutenant de vaisseau de 2e classe. 3,600
Indemnité 1,500
Fr. 5,100

RÉCAPITULATION.

Bateaux français..... fr. 28,965 plus 10 p. °/₀ des recettes.
Bateaux anglais..... 56,640 id.
Bateaux belges..... 25,932

ANNEXE *B*.

Arrêté royal portant réglement pour les bateaux à vapeur de la marine chargés du service entre Ostende et Douvres.

LÉOPOLD, ROI DES BELGES,

A tous présents et à venir, salut.

Sur la proposition de Notre Ministre des Affaires Étrangères,
Nos Ministres des Travaux Publics et des Finances entendus,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

ART. 1er. L'administration des bateaux à vapeur chargés du service entre Ostende et Douvres comprend quatre services distincts :

1° Le service d'exploitation de la ligne;
2° Le service des machines;
3° Le service des postes;
4° Le service des douanes.

ART. 2. Chaque service a ses agents : tous ceux qui appartiennent aux deux premiers sont subordonnés au directeur de la marine; les autres restent, pour leur service spécial, sous la direction de leurs chefs ordinaires, mais ils sont, quant à la discipline, sous les ordres du capitaine, du chef supérieur du service et du directeur de la marine.

ART. 3. Ces agents se doivent mutuellement aide et assistance chaque fois qu'ils en seront requis, les instructions devant néanmoins être toujours données et exécutées dans l'ordre hiérarchique.

TITRE PREMIER.

SURVEILLANCE DES MACHINES. — SERVICE DE L'INGÉNIEUR MÉCANICIEN.

ART. 4. Un ingénieur mécanicien est chargé de la surveillance des machines. Il correspond directement avec le directeur de la marine. Il a sous ses ordres le personnel attaché aux machines, et propose les mutations qui doivent être faites dans ce personnel.

Il reçoit du chef supérieur les états de demandes d'achat et de réparation, que lui auraient remis les machinistes; il les approuve ou les modifie et les soumet à l'approbation supérieure.

Il ordonne et surveille l'exécution des travaux autorisés; il vise et approuve les comptes de réparations des machines.

TITRE II.

ENTRETIEN ET POLICE DES BATEAUX. — SERVICE DU CHEF SUPÉRIEUR.

ART. 5. Il y aura à Ostende, sous les ordres immédiats du directeur de la marine, un officier ou fonctionnaire chargé de l'ensemble du service.

Ce fonctionnaire a sous ses ordres :.

1° L'agent spécialement chargé des relations à entretenir avec les passagers, avant le départ et après l'arrivée des bateaux ;

2° Sur chaque bateau :

Un capitaine;

Un officier en second ;

Un sous-officier et les matelots de l'équipage ;

Un mécanicien ;

Un premier chauffeur et les chauffeurs subalternes ;

Un maître d'hôtel ;

Enfin, sous le rapport de la discipline, les agents que les Départements des Travaux Publics et des Finances placent à bord pour assurer le service des postes, des recettes et des douanes.

ART. 6. Ce fonctionnaire prend le titre de chef supérieur du service des bateaux à vapeur d'Ostende à Douvres.

ART. 7. Il veille au bon entretien des bateaux et des machines ; il s'assure de l'exactitude des agents placés sous ses ordres et de l'exécution des règlements. Il visite en détail les bateaux, vérifie la qualité et la quantité des matériaux et charbons qui sont fournis à bord sur son ordre et d'après les prescriptions des cahiers des charges d'adjudication publique ; il vise et approuve les états et déclarations des fournisseurs, ainsi que les demandes que peuvent lui adresser les capitaines ou les mécaniciens ; il adresse ces dernières à l'ingénieur mécanicien.

Il soumet au directeur de la marine les projets ou propositions que réclame le bien du service.

ART. 8. Il fait exécuter, en temps utile, les ordres du directeur de la marine et donne, quand il est consulté, des réponses motivées.

ART. 9. En cas d'urgence extrême et sous la condition d'en informer sur-le-champ la direction de la marine, il ordonne et fait exécuter les travaux nécessaires.

ART. 10. Il correspond seul avec les fonctionnaires et employés relativement à des affaires qui concernent le service des bateaux à vapeur.

L'agent correspond avec les voyageurs, mais il communique sa correspondance au chef supérieur.

Toutefois, les agents des administrations des douanes et des postes correspondent directement avec leurs supérieurs, d'après les ordres ou instructions générales de leur service.

TITRE III.

SERVICE DU CAPITAINE.

ART. 11. Le capitaine de chaque bateau est responsable du bon entretien du bateau qu'il commande, et des autres embarcations qui pourraient être placées sous ses ordres.

ART. 12. Il adresse au chef supérieur les demandes du matériel nécessaire au bateau; il lui soumet les projets de réparations et fait exécuter d'urgence celles qu'il jugera indispensables pour assurer la sécurité du trajet.

Il veille à la conservation et au bon entretien de l'inventaire.

ART. 13. Il règle la marche du bateau et est responsable des accidents qui surviennent par sa faute ou sa négligence.

ART. 14. Le devoir du capitaine étant de maintenir le bon ordre à bord et de prévenir toute cause d'accident, il sera d'une grande sévérité envers les agents placés sous ses ordres, et rendra immédiatement compte au chef supérieur des infractions, négligences ou abus qu'il aurait constatés.

ART. 15. Le capitaine ne laisse voyager aucune personne qui ne soit munie d'un coupon, d'un permis de circulation ou d'une carte de service.

Il a sous sa garde une caisse dans laquelle doivent être déposés les coupons remis au garde par les voyageurs.

Il tient cette caisse à la disposition des inspecteurs ou contrôleurs chargés de la vérification des recettes, et adresse au chef de la station du chemin de fer d'Ostende, lors de son arrivée dans ce port, les coupons reçus depuis son dernier départ pour l'Angleterre.

ART. 16. Il dresse et signe les états mensuels de remises et de consommations.

Il signe les bons de combustible ou d'autres objets à fournir par adjudication publique, et s'assure de leur bonne qualité et de la quantité reçue.

ART. 17. Le capitaine fait partir exactement le bateau à l'heure fixée; cependant, en cas de retard dans l'arrivée du convoi en correspondance avec le bateau, il se conformera aux instructions qui seront données, de commun accord, par les Départements des Affaires Étrangères et des Travaux Publics.

ART. 18. Les départs extraordinaires n'auront lieu que sur un ordre spécial écrit, émané du directeur de la marine.

ART. 19. A l'arrivée à Ostende, le capitaine fait rapport, au chef supérieur, de ses dernières traversées.

ART. 20. Le capitaine fait tinter la cloche avant le départ, d'après les instructions.

Il tiendra, au besoin, une annotation régulière de la durée du trajet, en indiquant les causes présumées du retard.

ART. 21. Il veille à ce qu'aucune personne étrangère ne circule dans le local des machines, sans une autorisation signée, délivrée par l'autorité supérieure.

ART. 22. Il est chargé de la garde des marchandises ou objets saisis par

l'agent des douanes, et il en fait la remise contre reçu au receveur des douanes à Ostende.

Il veille à ce que le personnel, sous ses ordres, se comporte envers les voyageurs avec la politesse et les égards qui leur sont dus.

Il a soin qu'aucun homme de l'équipage ne se charge d'objets de fraude, de lettres, de paquets ou messages qui n'émaneraient pas de l'administration.

TITRE IV.

SERVICE DU SECOND.

ART. 23. Le second est chargé du service du bord d'après les indications du capitaine.

Il ne peut quitter le bord sans l'autorisation du capitaine.

Il remplacera ce dernier en cas d'absence ou de maladie.

ART. 24. Il assiste, autant que possible, à la visite des bagages des passagers.

TITRE V.

SERVICE DES RECETTES ET DES AGENTS DES ADMINISTRATIONS DES POSTES ET DES DOUANES.

ART. 25. Les agents des administrations des postes et des douanes se trouvent placés sous les ordres du capitaine, dans les relations de service.

Ils sont autorisés à lui faire telles propositions qu'ils jugeront convenables, dans l'intérêt des fonctions dont ils sont chargés.

ART. 26. L'agent des postes reçoit les dépêches qui restent sous sa garde; il les trie s'il y a lieu, et les délivre sous sa responsabilité et d'après les ordres de l'administration des postes.

ART. 27. Il sera délivré dans les stations du chemin de fer du Sud-Est des permis de circulation qui comprendront le parcours entier, jusqu'aux principales stations des chemins de fer belge ou rhénan, stations dans lesquelles on délivrera également des permis pour le trajet par chemin de fer jusqu'à Ostende, pour la traversée d'Ostende à Douvres et le parcours du chemin de fer du Sud-Est.

Ces permis de circulation indiqueront le nombre et la classe des voyageurs, ainsi que les bagages, équipages, chevaux et chiens dont ils seront accompagnés.

En cas de séjour, ces permis devront être visés, tant pour autoriser le séjour que pour permettre la continuation du voyage. Les augmentations qui existeraient dans les quantités indiquées au premier point de départ devront être comprises dans un bulletin supplémentaire.

ART. 28. L'agent des douanes visite pendant la traversée, à la demande des voyageurs, les malles et autres colis à leur usage.

ART. 29. Les effets neufs restent soumis au payement des droits d'entrée.

Ces droits pourront être payés, pendant la traversée, entre les mains de l'agent des douanes.

ART. 30. Les objets de commerce, autres que les effets à l'usage personnel des passagers. ne seront pas visités à bord du bateau. mais ils pourront être expédiés sous plomb, comme l'indique l'art. 31.

ART. 31. Les passagers qui voudront éviter la visite à bord pourront laisser leurs bagages sous la garde de la douane.

Dans ce cas, ces effets seront plombés et expédiés par le chemin de fer avec passavant-à-caution et sous convoi vers le bureau de la frontière indiqué par les voyageurs, ou, à leur demande, vers l'une des villes d'Anvers, Bruges, Bruxelles, Gand, Liége, Louvain, Termonde et Verviers.

Dans le premier cas, on ne fera aucune visite, et les agents de la douane prendront les mesures prescrites par les règlements pour le transit.

Dans le second cas, la visite aura lieu à l'entrepôt de la ville désignée, et l'on y percevra, s'il y a eu lieu, les droits d'entrée.

ART. 32. Le plombage se fera aux frais des passagers, à raison de 10 centimes par plomb.

ART. 33. Les passagers qui voudront user de la faculté accordée par l'art. 28, remettront au capitaine une déclaration conforme au modèle ci-joint, n° 1.

ART. 34. Le capitaine ou le second autorisera l'agent des douanes à agir conformément à la déclaration et constatera que la visite, s'il y a lieu, a été faite en sa présence.

ART. 35. Les colis visités seront revêtus, par les soins de l'agent des douanes, d'un bulletin portant ces mots : *Vérifié par la douane suivant déclaration... n°...*

ART. 36. A l'arrivée du bâtiment à Ostende, les employés des douanes se rendront à bord.

Ils se feront remettre les déclarations faites en vertu de l'art. 33, et après en avoir reconnu la conformité avec les colis, mettront immédiatement les bagages visités à la disposition des voyageurs.

Les colis à expédier vers un bureau de la frontière ou vers un entrepôt, resteront sous la surveillance de la douane jusqu'à l'arrivée à destination par le chemin de fer.

ART. 37. Il pourra toujours être fait, sur l'ordre écrit de l'inspecteur des douanes à Ostende, une nouvelle vérification des malles et colis qui seront à bord.

ART. 38. Les contraventions pour tentatives de fraude ou pour fausse déclaration pendant la traversée, seront constatées conformément à la loi.

Les marchandises saisies seront laissées sous la garde et la responsabilité du capitaine qui en fera la remise, contre reçu, au receveur des douanes à Ostende.

TITRE VI.

SERVICE DU MACHINISTE ET DES CHAUFFEURS.

ART. 39. Le machiniste visite avec soin les machines, les soupapes et pompes alimentaires, les roues et les bielles; il s'assure que l'approvisionnement d'huile,

de graisse et de charbon, est suffisant pour les deux voyages d'aller et de retour.

Le machiniste est responsable du bon entretien des machines et des objets qui lui sont confiés.

Il fait allumer à temps les foyers des chaudières et met la plus grande économie dans la consommation du combustible et du matériel d'entretien.

ART. 40. Nul ne peut entrer dans le local des machines, outre le machiniste et les chauffeurs, que les agents supérieurs de l'administration, le capitaine et les étrangers munis de cartes d'entrée.

ART. 41. Le machiniste met les machines en mouvement sur l'ordre du capitaine ou du timonier; dès que le bateau marche, il ne peut quitter les machines sous aucun prétexte.

ART. 42. Le machiniste surveille constamment la tension de la vapeur dans la chaudière et modère la course des machines d'après les ordres du capitaine.

ART. 43. Il se trouve placé sous les ordres immédiats de l'ingénieur mécanicien, pour tout ce qui concerne l'entretien et le service intérieur des machines.

ART. 44. Les chauffeurs sont sous les ordres immédiats du machiniste; celui-ci a soin de leur enseigner la manœuvre de la machine, pour qu'ils puissent être capables, au besoin, de l'arrêter ou de la mettre en mouvement.

ART. 45. Le machiniste constate la réception du charbon, de l'huile et autres objets nécessaires aux machines; il adresse à l'ingénieur mécanicien, par l'entremise du capitaine et du chef supérieur, les états de demande d'achat et de réparation pour les machines; il surveille les travaux et signe les comptes des fournisseurs.

TITRE VII.

SERVICE DU GARDE.

ART. 46. Le garde est placé sous les ordres du capitaine.

Le garde indiquera aux voyageurs la partie du navire qui leur est assignée.

ART. 47. Il est strictement défendu au garde de laisser voyager à bord quelque personne que ce soit, non munie d'un coupon, d'un permis de circulation ou d'une carte de service.

Il en fera délivrer à bord aux personnes qui en seraient dépourvues.

ART. 48. Au signal du départ, il vérifiera les coupons de tous les voyageurs et les retirera ensuite après en avoir déchiré le talon.

Il vérifiera également les permis de circulation délivrés pour un parcours international et les soumettra au visa de l'agent des postes; il en déchirera le talon et les déposera dans la caisse du capitaine avec le talon des coupons.

ART. 49. Toute infidélité constatée sera punie de destitution immédiate, indépendamment des poursuites judiciaires.

ART. 50. Le garde se conduira envers les voyageurs avec la plus grande politesse.

En cas de discussions entre un voyageur et le garde, celui-ci réclamera immédiatement l'intervention du capitaine.

S'il s'aperçoit qu'un homme ivre est à bord comme passager, il réclamera l'intervention du capitaine pour le faire enfermer jusqu'à l'arrivée du bateau à destination.

TITRE VIII.

SERVICE DU MAÎTRE D'HÔTEL.

ART. 51. Le maître d'hôtel est spécialement chargé de donner ses soins aux voyageurs, et de l'entretien des salons et autres locaux à l'usage des passagers.

ART. 52. Il reçoit les objets de mobilier dont il est responsable et dont il soigne l'entretien.

ART. 53. Le maître d'hôtel se conduira à l'égard des voyageurs avec la plus grande politesse, et interdira aux hommes l'entrée de la cabine des dames.

ART. 54. Il est autorisé à vendre aux voyageurs des rafraîchissements et des comestibles d'après un tarif affiché dans les salons, et approuvé par le directeur de la marine.

ART. 55. Il ne laissera fumer aucun voyageur dans les salons.

ART. 56. Il est défendu au maître d'hôtel de demander une gratification aux voyageurs.

TITRE IX.

OBLIGATIONS DE L'ÉQUIPAGE DANS SES RELATIONS DE SERVICE.

ART. 57. Les garde, machinistes, maître d'hôtel, etc., sont tenus à une subordination complète envers le capitaine et ceux à qui le capitaine remet son autorité.

ART. 58. Ces agents ainsi que ceux des administrations des postes et des douanes se doivent entre eux des marques de déférence.

ART. 59. Tout ordre doit être ponctuellement exécuté au moment prescrit.

ART. 60. Tout accident est présumé dû à une faute; les agents, dans l'ordre hiérarchique, doivent détruire cette présomption.

Toute faute suppose un coupable.

Est réputée faute toute inobservation du règlement, tout acte non-seulement de maladresse, mais d'imprévoyance.

ART. 61. Toute plainte, à charge des agents des douanes ou des postes, sera adressée au directeur de la marine, et transmise, par le Département des Affaires Étrangères, à celui des Travaux Publics ou des Finances, qui infligera, s'il y a lieu, une punition.

ART. 62. Indépendamment des punitions, il pourra être requis des poursuites criminelles, conformément aux art. 319 et 320 (1) du Code pénal, et

---

(1) ART. 319. Quiconque, par maladresse, imprudence, inattention, négligence ou inobservation des règlements, aura commis involontairement un homicide, on en aura volontaire-

sans préjudice de l'action civile résultant des art. 1382 et suivants (1) du Code civil.

A cet effet, il sera immédiatement transmis au Ministre un rapport sur chaque accident, ses causes et ses suites.

ART. 63. Tout acte de zèle et de dévouement, en dehors des règles ordinaires, sera récompensé. En outre du traitement, il pourra être accordé, de ce chef, par le Ministre des Affaires Étrangères, une indemnité ou un supplément de traitement.

ART. 64. Toute personne de l'équipage convaincue d'avoir, à l'insu du capitaine, embarqué ou débarqué à l'étranger des objets dont la saisie constituerait, soit le capitaine, soit l'État, en frais et dommages, sera condamnée au *maximum* des peines prononcées par la loi du 6 mars 1818 (*Bulletin officiel*, n° 12) (2), et notamment l'application des peines disciplinaires établies par les lois.

ART. 65. Toute personne de l'équipage, convaincue d'avoir introduit en Belgique des objets de fraude en violation des lois sur la douane, est passible des peines prononcées par les lois du 26 août 1822 et du 6 avril 1843 et nonobstant l'application des peines disciplinaires établies par les lois (3).

---

ment été la cause, sera puni d'un emprisonnement de trois mois à deux ans et d'une amende de cinquante francs à six cents francs.

ART. 320. S'il n'est résulté du défaut d'adresse ou de précaution que des blessures ou coups, l'emprisonnement sera de six jours à deux mois, et l'amende de seize francs a cent francs.

(1) ART. 1382. Tout fait quelconque de l'homme, qui cause à autrui un dommage, oblige celui par la faute duquel il est arrivé, à le réparer.

ART. 1383. Chacun est responsable du dommage qu'il a causé, non-seulement par son fait, mais encore par sa négligence ou par son imprudence.

ART. 1384. On est responsable non-seulement du dommage que l'on cause par son propre fait, mais encore de celui qui est causé par le fait des personnes dont on doit répondre, ou des choses que l'on a sous sa garde, etc.

ART. 1385. Le propriétaire d'un animal, ou celui qui s'en sert, pendant qu'il est à son usage, est responsable du dommage que l'animal a causé, soit que l'animal fût sous sa garde, soit qu'il fût égaré ou échappé.

(2) ART. 1er. Les infractions aux dispositions arrêtées par les règlements d'administration de l'État, seront punies d'une amende qui ne pourra excéder cent florins, ni être moindre de dix florins, ou d'un emprisonnement d'un jour au moins et de quatorze jours au plus, ou enfin d'une amende et d'un emprisonnement réunis, mais qui ne pourront respectivement excéder le *maximum* qui vient d'être indiqué.

(3) ART. 19. Tout capitaine et second d'un bâtiment de mer, tout batelier ou patron d'une embarcation quelconque, tout voiturier, conducteur, porteur, etc., tous autres individus qui, à l'entrée ou à la sortie, tenteraient d'éviter de faire soit au premier, soit à tout autre bureau où cela devrait avoir lieu, les déclarations requises, et chercheraient ainsi à frauder les droits du trésor, tout individu chez lequel on aura trouvé un dépôt prohibé par les lois en vigueur, seront punis d'un emprisonnement de quatre mois au moins et d'un an au plus. En cas de récidive, l'emprisonnement sera de huit mois au moins et de deux ans au plus; et pour toute récidive ultérieure, de deux ans au moins et de cinq ans au plus.

En cas de récidive, le condamné pourra de plus être placé par l'arrêt ou le jugement sous

TITRE X.

OBLIGATIONS DE L'ÉQUIPAGE DANS SES RELATIONS AVEC LES PASSAGERS.

ART. 66. Les matelots de l'équipage ne doivent pas se mêler aux passagers; ils resteront à l'avant du navire, à moins qu'ils ne soient appelés ailleurs pour affaires de service.

Tous sont tenus de parler aux passagers avec politesse, quand le service exige qu'ils entrent en relation avec eux.

ART. 67. Les matelots de l'équipage sont tenus d'embarquer avec tout le soin convenable les objets que les voyageurs désirent faire transporter par le bateau.

Ces objets devront être déposés sur l'embarcadère ou dans les canots.

Les matelots de l'équipage devront, à l'arrivée, déposer, avec soin, sur l'embarcadère ou dans les canots, les objets appartenant aux voyageurs.

Ils aideront également les passagers qui arriveraient à bord ou quitteraient le bateau à l'aide d'une embarcation.

Il leur est strictement défendu de recevoir des pourboires ou gratifications des voyageurs.

TITRE XI.

DROITS ET OBLIGATIONS DES VOYAGEURS.

ART. 68. Toute personne non munie d'un coupon, d'un permis de circulation ou d'une carte de service, ne peut être admise à faire le trajet.

ART. 69. Tout voyageur est tenu de se mettre dans la partie du navire que son coupon lui assigne et qui lui sera indiquée par le garde.

Le salon d'arrière et toute la partie du bateau à l'arrière des roues sont exclusivement réservés aux voyageurs de première classe.

Les voyageurs de deuxième classe doivent se tenir à l'avant des claires-voies des machines, ou dans le salon d'avant.

ART. 70. Tout voyageur de deuxième classe qui voudrait entrer ou se placer dans les lieux réservés, est tenu de prendre un coupon supplémentaire au bureau.

ART. 71. Aucune réclamation ne doit être adressée, aucune observation ne doit être faite par les voyageurs aux gens de l'équipage; le capitaine seul a la police du bord.

Un registre sera déposé à bord, dans le grand salon, pour recueillir les plaintes

---

la surveillance spéciale de la police pendant deux ans au moins et cinq ans au plus, conformément à la loi du 31 décembre 1836 (*Bulletin officiel*, n° 651).

ART. 20. Par dérogation à l'art. 208 de la loi générale, la peine de l'emprisonnement sera toujours encourue, lorsque la fraude s'effectuera par cachettes ou par bandes de trois individus au moins.

que les voyageurs croiraient devoir faire. La réclamation du voyageur devra contenir lisiblement son nom, ses qualités et son adresse.

ART. 72. Les voyageurs s'abstiendront de fumer dans les couloirs ou salons.

Il est strictement défendu aux voyageurs de descendre dans le local des machines.

Il est spécialement recommandé aux voyageurs de ne pas s'asseoir sur les lisses de garde-corps, et de ne pas chercher à sortir du bateau, avant qu'il ne soit bien arrêté.

Ils attendront, pour quitter le bateau, que l'escalier ait été baissé ou que le capitaine annonce qu'on peut débarquer.

Les voyageurs ne peuvent faire descendre leurs chiens dans les salons ; ils sont obligés de les tenir en laisse ou de les attacher sur le pont.

Les voyageurs garderont leurs coupons jusqu'à ce que le garde les réclame.

ART. 73. Les dommages causés au bateau à vapeur, aux embarcations ou embarcadères par les passagers, ou par la faute ou la négligence des propriétaires ou conducteurs de chevaux, voitures, etc., seront supportés par eux.

ART. 74. Après le dernier coup de cloche, l'accès du bateau à vapeur sera interdit aux voyageurs.

ART. 75. Les contraventions aux dispositions du présent titre seront punies, selon l'exigence du cas, d'après la loi du 6 mars 1818 (*Bulletin officiel,* n° 12). (*Voir* l'art. 64 du présent réglement.)

TITRE XII.

SERVICE DES BAGAGES.

ART. 76. Les voyageurs devront inscrire une adresse lisible sur les bagages qu'ils désirent transporter par le bateau.

TITRE XIII.

HEURES DE DÉPART ET TARIF.

ART. 77. Les heures de départ des bateaux à vapeur seront fixées par arrêté ministériel, inséré au *Moniteur,* de manière que les voyageurs en général retirent de ce service le plus d'utilité possible.

ART. 78. Le départ du bateau à vapeur sera annoncé au moins dix minutes d'avance par un tintement de deux minutes. Un second tintement aura lieu immédiatement avant le départ.

Quand la marée exigera que le bateau sorte du port avant l'heure du départ et attende en rade, les voyageurs seront admis à bord, une demi-heure avant cette manœuvre; ceux qui, munis d'un permis de circulation, arriveront par le convoi du chemin de fer en correspondance avec le bateau, seront transportés à bord sans frais.

ART. 79. Il y aura, à Douvres et à Ostende, plusieurs bateliers nommés par

la direction et qui seront seuls autorisés à débarquer les passagers quand on ne pourra accoster l'embarcadère.

Ce débarquement se fera sans frais pour les voyageurs.

Le bateau à vapeur sera pourvu de deux canots et d'une bouée de sauvetage.

Des extraits du réglement seront affichés dans les salons.

ART. 80. Tarif pour le transport des voyageurs et des animaux, d'Ostende à Douvres :

Voyageurs de première classe	liv sterl.	1	1	0	fr. 26	90
Voyageurs de deuxième classe		0	10	6	13	45
Voitures à 4 roues.		3	3	0	80	65
Voitures à 2 roues.		2	2	0	53	78
Cheval		2	2	0	53	78
Chien		0	5	0	6	40
Location de la cabine particulière pour un nombre indéterminé de passagers de première classe, au-dessus du prix de passage . . .		2	2	0	53	78

Les enfants au-dessous de deux ans seront exempts.

Les enfants au-dessous de dix ans payeront demi-place.

ART. 81. Nos Ministres des Affaires Étrangères, des Travaux Publics et des Finances, sont chargés de fixer, chacun en ce qui le concerne, les mesures d'ordre nécessaires pour l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 4 février 1846.

Par le roi : LÉOPOLD

Le Ministre des Affaires Étrangères,

A. DECHAMPS.

Bateaux à vapeur d'Ostende à Douvres.

Déclaration à faire par ceux des passagers qui, pendant la traversée de Douvres à Ostende, demandent à être exemptés des formalités ordinaires de douanes pour les effets à leur usage personnel.

Je soussigné (1). . . . . déclare que mes malles et colis consistant en (2) . . . . . ne contiennent que des effets à mon usage personnel.

---

(1) Nom, prénoms et domicile.

(2) Nombre et espèce de colis.

Rubrique à remplir lorsque le voyageur désire que ses effets soient soumis à la visite, et, s'il y a lieu, au payement des droits pendant la traversée.

Je demande que ces effets soient soumis à la visite de la douane belge, pendant la traversée, et, s'il y a lieu, au payement des droits d'entrée.

Rubrique à remplir lorsque le voyageur, traversant la Belgique, désire que ses effets soient exemptés de la visite et du payement des droits.

Je demande que ces colis soient expédiés sous plomb par le chemin de fer sur le bureau de (1). . . . . où la remise m'en sera faite à ma sortie de Belgique.

Rubrique à remplir lorsque le voyageur désire que ses effets soient expédiés sur une des villes d'entrepôt désignées dans l'arrêté du . . . . . .

Je demande que ces colis soient expédiés sous plomb sur l'entrepôt public d (2) . . . . . pour y être soumis à la visite, et, s'il y a lieu, au payement des droits de douanes.

Rubrique à remplir dans tous les cas énoncés ci-dessus.

J'affirme que ces colis ne contiennent aucun objet de commerce.

J'entends que la présente déclaration aura les mêmes effets et valeur que si elle avait été faite à l'arrivée du bâtiment en Belgique, soit pour le payement des droits éventuellement dus, soit pour les contraventions qui pourraient être constatées à ma charge, par suite de tentative de fraude ou de fausse déclaration.

A bord du navire. . . . le . . . . . 18 . . .

Le capitaine du bateau (3) autorise l'agent des douanes à agir conformément à la déclaration ci-dessus.

Le . . . . . 18 . . .

(*Signature.*)

Le soussigné, agent des douanes à bord, certifie (4) . . . . . que les

---

(1) Bureau frontière par où le voyageur se propose de sortir de Belgique.

(2) Ville sur l'entrepôt de laquelle les colis doivent être expédiés.

(3) Nom du bateau à vapeur.

objets contenus dans les colis désignés ci-dessus ont été trouvés conformes à la déclaration qui précède :

(1) Que les colis désignés ci-dessus ont été expédiés sur (2) . . . . . sous plombs et avec passevant-à-caution de ce jour, n° . .

Le . . . . . 18 . . .

(*Signature.*)

(3) Je certifie que la visite mentionnée ci-dessus a été faite en ma présence.

Le . . . . . 18 . . .

Le capitaine,

Nota. Pour les effets reconnus passibles des droits d'entrée, le certificat de vérification sera apposé, selon l'usage, au dos de l'acquit de payement.

On barrera, par un trait à l'encre, les rubriques non applicables.

Vu et approuvé pour être joint à notre arrêté du 4 février 1846.

Par le Roi : LÉOPOLD.

Le Ministre des Affaires Étrangères,

A. Dechamps.

Annexe C.

Convention entre le Département des Travaux Publics de Belgique et l'administration du chemin de fer de Londres à Douvres, pour l'établissement d'un service supplémentaire de la poste aux lettres, au moyen d'un bateau à vapeur à établir entre Ostende et Douvres.

1° Moyennant le payement de 1,000 liv. sterl. par an, plus la restitution des frais de port et de pilotage à Ostende, la Société du chemin de fer de Londres à Douvres s'engage à établir un service supplémentaire de la malle entre les ports de Douvres et d'Ostende, au moyen d'un bateau à vapeur partant d'Ostende pour Douvres, les mardi et vendredi, et de Douvres pour Ostende, les jeudi et dimanche de chaque semaine. Les dépêches seront transportées par ce bateau sans autres frais pour le Gouvernement belge.

2° Annulé de commun accord.

---

(1) Formule pour le cas d'expédition sur un bureau frontière ou sur un entrepôt public.

(2) Bureau ou entrepôt sur lequel les colis sont dirigés.

(3) A remplir dans le cas de visite pendant la traversée.

Observation. *Cet article concernait le transport des marchandises.*

3° La Société du chemin de fer du Sud-Est pourra transporter les voyageurs, les bagages et les articles de diligence, sans s'exposer au payement des droits de tonnage, pilotage ou autres.

4° Tout payement fait par le Gouvernement anglais au Gouvernement belge, du chef de ce nouveau service, appartiendra au Gouvernement belge.

5° Le produit du transport des voyageurs, ainsi que des paquets, marchandises, etc., appartiendra exclusivement à la Société du chemin de fer du Sud-Est.

6° Le prix à payer par les voyageurs entre les ports de Douvres et Ostende, n'excédera, dans aucun cas, celui exigé par les bateaux du Gouvernement anglais.

7° La Société du chemin de fer du Sud-Est s'efforcera de faire arriver le bateau de Douvres à Ostende avant 3 heures de l'après-midi; il quittera Ostende à 8 $^1/_2$ heures du matin.

M. Bareel s'engage à interposer ses bons offices pour engager le Gouvernement anglais à reconnaître le bateau comme malle, dans le but de le faire exempter des frais de port à Douvres.

Le premier voyage aura lieu le dimanche 28 juillet courant, moyennant que la ratification de cette convention soit remise au secrétaire de la Société du chemin de fer du Sud-Est, le 24 de ce mois. Dans le cas que cette ratification n'aurait pas lieu audit jour, cette convention sera considérée comme nulle et non-avenue. La présente convention durera douze mois et, si le Gouvernement belge le désire, la Société du chemin de fer du Sud-Est la continuera pour un terme de six mois, pourvu qu'il en soit donné avis au secrétaire dudit chemin de fer par ledit Gouvernement, trois mois avant l'expiration du terme convenu d'une année.

La question de la délivrance de coupons de voyageurs pour le parcours entier ayant été discutée, l'utilité en a été reconnue et les détails concernant sa mise à exécution feront la matière d'un arrangement ultérieur.

Ostende, le 17 juillet 1844.

De Bavay.

Richards.

ANNEXE *D.*

État du personnel et du matériel des agences des bateaux à vapeur, établies en juin 1846, *à Bruxelles, Ostende, Douvres et Londres, ainsi que des courriers circulant sur les chemins de fer de Cologne à Ostende et du courrier spécial employé à Londres.*

Personnel.

Piddington, agent général à Bruxelles.	fr.	3,750
Nyssens, commis.		400
Carbon, agent à Ostende		2,000
Hayward, agent à Douvres.		3,060
Norie, agent à Londres		1,912
Moris, courrier à Londres		3,315
Willems, chef courrier à Malines		2,000
Chevalier, courrier à Ostende		1,400
La Paix, courrier à Verviers		1,200
		19,037

Matériel.

Agence générale, loyer		1,000
Agence de Londres, id.		2,040

Frais d'impression et d'insertion, abonnements, etc.

Agence générale		2,344
Agence de Londres		3,383
Échelle, canot, signaleur à Douvres		1,785
Frais d'habillement des courriers		400
Frais extraordinaires de route pour les courriers		800
Total. . . .	fr.	30,989

ANNEXE *E*.

Ostende, le 6 juillet 1848.

MONSIEUR L'INSPECTEUR GÉNÉRAL,

J'ai l'honneur de vous faire parvenir, conformément à votre demande du 4 courant, n° 33, mon avis sur la proposition contenue dans la lettre de M. Cowper, relative à la cession du transport de deux malles par semaine. Le départ d'Ostende le dimanche, que le Gouvernement anglais veut nous céder, ne peut nous convenir. Si un de nos bateaux était obligé de chômer, le service serait forcément interrompu. Je conçois, du reste, que l'administration des malles anglaises, obligée de faire avec 6 bateaux, le service de Boulogne et d'Ostende, n'ait pas voulu accéder à la combinaison qui lui a été proposée. En nous concédant le mercredi d'Ostende et le vendredi de Douvres, les malles anglaises devaient chômer à Ostende les mercredi, vendredi, samedi et dimanche; c'est ce que l'administration cherche à éviter autant que possible.

Je vous proposerai de demander la cession du lundi, départ d'Ostende, et vendredi, départ de Douvres; alors les bateaux anglais repartiront toujours le lendemain de leur arrivée et ne chômeront pas même le dimanche à Ostende. Le départ d'Ostende, le lundi, est plus favorable pour nous que le mercredi, parce que nous n'aurons pas la concurrence du *General-Steam*, dont un des bateaux partant dans la nuit du mardi, enlève une grande partie des voyageurs.

Je crois que la proposition de l'administration anglaise, de payer chacun les frais d'agence dans son pays, est bonne et acceptable, pourvu toutefois qu'elle s'engage à maintenir des agents et courriers à Londres et à Douvres.

Combinaison proposée par l'administration belge.

MALLES ANGLAISES.

De Douvres.				D'Ostende.
Mardi,	chôme	mercredi	et repart	jeudi.
Mercredi,	»	vendredi et samedi	»	dimanche.
Samedi,	»	dimanche	»	lundi.

Combinaison proposée par l'administration anglaise.

De Douvres.			D'Ostende.
Mardi,		repart le	mercredi.
Mercredi,		»	jeudi.
Samedi,	chôme dimanche	»	lundi.

Cette combinaison laisse pour les départs des malles belges d'Ostende, les vendredi, samedi et dimanche, ce qui la rend impossible avec trois bateaux.

Nouvelle combinaison.

MALLES ANGLAISES.

De Douvres.		D'Ostende.
Mardi,	repart le	mercredi.
Mercredi.	»	jeudi.
Samedi,	»	dimanche.

MALLES BELGES.

	D'Ostende.	De Douvres.
La malle *C* chôme et reprend le service le lundi suivant.	*a*. Lundi.	*a*. Jeudi.
	b. Mardi.	*b*. Vendredi.
	a. Vendredi.	*a*. Dimanche.
	b. Samedi.	*b*. Lundi.

Avec cette combinaison qui, je le présume, sera acceptée par le Gouvernement anglais, deux bateaux nous suffisent pour assurer le service; le troisième peut chômer.

Le capitaine lieutenant de vaisseau,
EYCKHOLT.

ANNEXE *F*.

Ostende, le 26 août 1848.

MONSIEUR L'INSPECTEUR GÉNÉRAL,

Le chemin de fer de Calais à Lille sera ouvert à la circulation dans le courant du mois prochain. En 12 heures on se rendra par cette voie de Londres à Bruxelles; si nous n'y prenons garde, lettres et voyageurs prendront cette route.

Je crois que l'administration de nos chemins de fer est disposée à établir un convoi spécial qui attendrait jusqu'à neuf heures l'arrivée des malles de Douvres; si nous pouvions obtenir de notre administration des postes d'envoyer les dépêches pour l'Angleterre par un convoi jusqu'à Ostende qui arriverait vers 11 heures du soir, au lieu d'une mauvaise carriole qui n'arrive qu'à 6 heures du matin, la distribution des lettres en Angleterre y gagnerait tout un jour.

Par contre, en Angleterre, on nous remettrait nos lettres à 11 heures 15 minutes au lieu de minuit, et 28 fois par mois les malles arriveront à Ostende avant 9 heures.

Je regarde l'organisation proposée comme facile, s'il y a entente entre les trois administrations; il y a urgence de bien arranger notre service.

Le capitaine lieutenant de vaisseau,
EYCKHOLT.

ANNEXE G.

Articles of agreement between Commander Baldock, R. N. acting under the authority of the Lords Commissioners, of the Admiralty and M. Piddington, Agent general, under the authority of Capitain Lahure, Inspector general of the navy of His Majesty the King of the Belgians.

ARTICLE 1.

That the mails of friday morning from Dover and of Monday morning from Ostend be carried by Belgian instead of British vessels.

ARTICLE 2.

That the Agency in both Countries for the Government Packets between Ostend and Dover shall be common to the vessels of the two nations and that the Administration there of in all its operations and ramifications shall be strictly impartial.

ARTICLE 3.

That the management and total expenses of such agency, advertisements, etc., as may be necessary, shall be undertaken in England by the Lords Commissioners of the Admiralty and in Belgian by the Marine Departement, either party exercising and absolute control over the expenses and details of each Administration respectively.

ARTICLE 4.

That each party be at liberty to book Passengers and issue tickets which tickets shall be recened on board the Packets of both Countries Without distinction, the same to be afterwards exchanged for cash, viz, those issued in London and received on board the Belgian Government steamers, by the Agent at Dover and those issued on the Continent and received by the English Government steamers, by the Agent at Ostend, or otherwise in such manner as may be found most convenient.

ARTICLE 5.

That the Agents in both Countries continue to deliver « cartes de service » in concordance with the existing instructions which limit this privilege to a very small number of persons. These cartes de service shall be received on board the boats of each Government without distinction and both parties shall exercice a strict surveillance to prevent any abuse in the issue of them.

The Superior Agents of the English and Belgian mail service shall be entitled to a first class free passage when on service, but the number of such agents shall be entitled to a first class free passage when on service, but the number of such agents shall be limited to three on each side, and a list of them shall be deposited with the superior officier of each service at Dover and Ostend.

The subaltern agents, couriers shall pass free in the second class on showing their nomination and their identity being ascertained.

ARTICLE 6.

The service being a joint one, any instructions relative to it that may be issued by either Government to their superior agent shall be communicated by him to the other agent before carrying it into effect and as regards all notices, advertisements, time bills, etc., which it is the duty of the agent to prepare, he shall submit them for approval to the officer appointed by the other Government for the purpose; and no important change shall be introduced into any printed notice without the previous concurrence of both the said officers.

The same regulations shall apply to the instructions issued from time to the couriers and subordinate agents which must be in writing.

ARTICLE 7.

The present agreement to remain in force for at least one year at the expiration of which time or at any subsequent period, either party being desirous of discontinuing it, must give to the other, not less than six months notice.

Signed in duplicata at Brussels, October, the 25th 1848.

R.-N. BALDOCK. JOHN PIDDINGTON.

ANNEXE *II*.

Convention conclue entre la Belgique et la Grande-Bretagne.

ENTRE

M. BAREEL, secrétaire général du Ministère des Travaux Publics de Belgique, agissant en vertu des pouvoirs signés par M. le Ministre de ce Département et M. LAHURE, capitaine de vaisseau, inspecteur général de la marine, agissant en vertu des pouvoirs signés par M. le Ministre des Affaires Étrangères, d'une part,

ET

M BALDOCK, capitaine de frégate de la marine royale anglaise, surintendant du service des malles-postes, à Douvres, agissant en vertu des pouvoirs à lui délivrés par les Lords de l'amirauté, d'autre part,

Il a été convenu :

ART. 1er. A partir du 11 novembre 1848, les dépêches en destination de la Belgique expédiées de Londres à 8 heures 30 minutes du soir, seront remises aux capitaines des malles, à Douvres, à 11 heures 15 minutes du soir, pour être rendues, à Ostende, à 8 heures 30 minutes du matin, au plus tard.

ART. 2. Lorsque les malles arriveront à Ostende après le départ du premier convoi du chemin de fer pour Bruxelles, mais avant 8 heures 30 minutes du matin, les dépêches *ainsi que* les voyageurs de la 1re classe, leurs bagages et leurs domestiques, seront transportés par un convoi spécial, de manière à être rendus à Malines avant le passage du 2e convoi partant de Bruxelles vers l'Allemagne, et arrivant à Cologne avant de départ du chemin de fer pour Berlin.

ART. 3. Les dépêches en destination de l'Angleterre partiront de Bruxelles vers 6 heures du soir et continueront leur route sur Ostende où elles seront transportées par les malles d'Ostende à Douvres, de manière à partir de cette dernière ville pour Londres par le convoi de 8 heures du matin.

ART. 4. Les canots qui seront nécessaires pour embarquer ou débarquer les dépêches ou pour donner aide aux bateaux à vapeur à leur entrée ou à leur sortie, seront fournis, pour le service réuni des bateaux belges et anglais, à Ostende, par la Belgique et à Douvres par l'Angleterre.

ART. 5. Les dépenses que pourront occasionner les signaux de toute espèce et l'allumage des feux de Bengale, sur la jetée, pour les bateaux à vapeur des deux pays, seront supportées, à Ostende par la Belgique; à Douvres par l'Angleterre.

ART. 6. Toutes les fois que les dépêches devront être embarquées ou débarquées en canot, un agent responsable se trouvera dans l'embarcation pour accompagner les malles jusqu'au bateau à vapeur ou les recevoir du navire et les conduire à terre.

ART. 7. Les capitaines feront tous leurs efforts pour embarquer et débarquer les malles à Douvres; mais quand cette opération sera impossible, la communication avec la terre aura lieu au chantier de S. M. la Reine de la Grande-Bretagne, à Deal, où des embarcations convenables sont disposées.

ART. 8. La présente convention est conclue pour un temps indéterminé ; elle ne pourra être annulée par l'un ou par l'autre des deux Gouvernements, qu'après notification faite à l'autre Gouvernement, au moins trois mois d'avance.

Ainsi fait et convenu à Bruxelles, le troisième jour du mois de novembre 1848.

BAREEL. V. LAHURE. BALDOCK.

ANNEXE *I.*

État du personnel et du matériel des agences restées à la charge du Gouvernement (belge ou anglais), par suite des conventions des 25 octobre et 3 novembre 1848.

A charge du Gouvernement belge.

PERSONNEL.

Piddington, agent général à Bruxelles	fr.	3,750
Nysssens, commis		400
Carbon, agent à Ostende		2,000
Hayward, agent à Douvres		523
Willems, chef courrier à Malines		2,000
Chevalier, courrier à Ostende		1,400
La Paix, courrier à Verviers		1,200

MATÉRIEL.

Agence générale, loyer		1,000

Frais d'impressions et d'insertions, abonnements, etc.

Agence générale		2,344
Frais d'habillement des courriers		400
Frais extraordinaires de route des courriers		800
Total	fr.	15,817

A charge du Gouvernement anglais.

PERSONNEL.

Hayward, agent à Douvres	fr.	2,550
Norie, agent à Londres		1,912
Moris, courrier à Londres		3,315

MATÉRIEL.

Loyer à Londres		2,040
Frais d'impressions, etc., agence de Londres		3,570
Échelle, canot, etc., à Douvres		1,785
Total	fr.	15,172

ANNEXE *J.*

A M. l'Inspecteur général de la marine, à Bruxelles.

Bruxelles, le 14 septembre 1848.

MONSIEUR L'INSPECTEUR GÉNÉRAL,

J'ai l'honneur de porter à votre connaissance qu'au retour d'Anvers de la malle *le Chemin de fer,* M. l'ingénieur Guiette m'informa qu'il n'avait pu renouveler la soupape de décharge des chaudières, que cette soupape pourrait encore aller pendant quelque temps et qu'alors elle devrait être remplacée. Depuis quelque temps, le navire fait un peu d'eau ; lundi matin, à Douvres, il y avait de l'eau jusque près de la plate-forme des machines.

Je crois donc qu'il serait indispensable, avant la mauvaise saison, de hâler ce navire sur coulisse, soit à Blackwall, soit à Ramsgate, pour visiter ses fonds et y faire les réparations nécessaires.

Le capitaine lieutenant de vaisseau,
EYCKHOLT.

ANNEXE *K.*

La Chambre de commerce et des fabriques d'Anvers à M. le Ministre des Affaires Etrangères.

Anvers, le 6 mars 1849.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Par la lettre que vous nous avez fait l'honneur de nous écrire le 26 février (Ind. E n° 5644), vous nous invitez à vous adresser un rapport sur l'utilité que présente le service des paquebots à vapeur entre Ostende et Douvres, au point de vue des intérêts généraux du commerce.

Nous devons faire observer d'abord, Monsieur le Ministre, que l'organisation des paquebots entre Ostende et Douvres a subi récemment d'importantes réformes

que le commerce réclamait depuis plusieurs années. Les heures de départ étaient précédemment réglées d'après la marée; il s'en suivait qu'il n'y avait aucune coïncidence ni à Douvres, entre l'arrivée des convois de Londres et le départ du paquebot, ni à Ostende entre l'arrivée du paquebot et le départ des convois vers Bruxelles et Anvers. Par suite, la correspondance anglaise expédiée de Londres à 8 heures du soir, était distribuée à Anvers quelquefois le lendemain avant la bourse, quelquefois le lendemain au soir et le plus souvent le surlendemain. Mais, depuis qu'il a été décidé que les steamers partiront toujours de Douvres dans la nuit, de manière à arriver à Ostende avant le départ du premier convoi, les voyageurs et les lettres de l'Angleterre arrivent régulièrement à Anvers, le lendemain vers l'heure de la bourse. Une amélioration analogue a été introduite dans la direction inverse; le départ des paquebots pour Douvres a été retardé de quelques heures, et, par suite, on a reculé aussi le départ du dernier convoi de Bruxelles et d'Anvers pour Ostende, de manière qu'à présent le commerce a un temps suffisant après la bourse pour expédier ses lettres pour l'Angleterre.

Le service organisé par l'État entre Ostende et Douvres a donc considérablement facilité les communications entre la Belgique et l'Angleterre, tant pour la correspondance que pour les voyageurs, et vous apprécierez, Monsieur le Ministre, qu'en présence de l'accroissement que nos relations avec ce pays voisin ont pris depuis quelques années, la régularité et la célérité des communications sont un avantage immense pour le développement de notre prospérité commerciale, industrielle et agricole.

Ce service est d'ailleurs pour la ville d'Ostende le seul moyen d'attirer le grand courant des voyageurs entre l'Allemagne et l'Angleterre, car, si Ostende n'avait plus que sa ligne de bateaux à vapeur vers Londres, la trop longue durée du trajet par mer ferait décidément préférer la voie de Calais. Cette voie nous livre déjà une forte concurrence aujourd'hui. En effet, bien que la route de Londres à Bruxelles, Anvers ou Cologne soit plus longue par Calais que par Ostende, les voyageurs partant de la première de ces villes arrivent en même temps à leur destination par les deux voies, par la raison qu'en se dirigeant par la Belgique, ils sont retenus quelques heures soit à Douvres, soit à Ostende, tandis qu'il y a une connexité immédiate entre l'arrivée de Londres à Douvres, le départ de cette dernière ville pour Calais et le convoi du chemin de fer qui quitte Calais à une heure de la nuit. Le voyage par Calais est plus coûteux, il est vrai, mais ce désavantage est compensé par l'agrément de rester moins longtemps en mer. Dans la direction inverse nous l'emportons, quant à la célérité; les voyageurs partant de Cologne par le second convoi à 9 heures 45 minutes et se dirigeant par Ostende, arrivent à Londres en même temps que ceux partis par le premier convoi à 6 heures 45 minutes et par la route de Calais.

La suppression de la malle entre Ostende et Douvres aurait ainsi pour conséquence de déposséder Ostende, au profit de Calais, de tous les avantages que lui procure actuellement le transport des voyageurs entre l'Allemagne et l'Angleterre; elle détournerait aussi sur Calais, non-seulement le transit des lettres entre ces deux pays, mais aussi notre propre correspondance avec l'Angleterre et celle avec les pays transatlantiques qui se fait par l'intermédiaire des steamers anglais et américains. La Belgique perdrait par là la réputation de son importance

postale pour le transit des lettres d'outre-mer, le courant des postes se dirigeant ostensiblement par la France qui, par ses traités des postes avec divers États de l'Allemagne, à des taux de port très-modiques, tend de plus en plus à séquestrer la Belgique de cet avantage. Déjà, lorsque le service des paquebots entre Ostende et Douvres était encore mal organisé, des ouvertures nous ont été faites en ce sens par le commerce de Calais. Or, la nécessité de nous servir de l'intermédiaire d'un port français pour notre correspondance anglaise et transatlantique aurait de graves inconvénients pour le commerce; elle le placerait sous la dépendance d'un pays rival qui pourrait, dans bien des circonstances, abuser, à notre préjudice, de la suprématie que nous aurions eu l'imprudence de le laisser s'arroger, ou nous faire souffrir des interruptions éventuelles par suite d'événements politiques.

Enfin, Monsieur le Ministre, la prospérité future du chemin de fer de l'État dépend, en grande partie, du maintien du service de paquebots entre Ostende et Douvres. Pour le moment, le chemin de fer est à peu près désintéressé dans la question, parce que le trajet jusqu'à Mouscron que doivent parcourir les voyageurs se dirigeant sur Calais est presqu'aussi long que celui jusqu'à Ostende, et qu'ainsi la recette par les deux voies est équivalente. Mais, la France possèdera bientôt une route plus directe vers l'Allemagne par *Mons, Manage, Namur* et *Liége* : une fois que cette ligne de chemins de fer sera ouverte, les transports entre la France et l'Allemagne n'emprunteront plus de notre railway de l'*État* que la section de Liége à Herbesthal; la recette si importante que rapportent les voyageurs entre la Grande-Bretagne et le centre de l'Europe sera donc presqu'entièrement perdue pour le trésor, si Ostende ne demeure un des principaux points d'embarquement vers l'Angleterre. Or, comme nous croyons l'avoir démontré, cela n'est possible qu'au moyen d'un service régulier à vapeur entre Ostende et Douvres.

La question de l'utilité de ce service se résume en celle-ci : Faut-il que la Belgique corresponde avec l'Angleterre, par Ostende ou par Calais? Faut-il attirer par notre pays les voyageurs entre le continent européen et les pays d'outre-mer, ou faut-il les détourner sur le Nord de la France? La question ainsi posée ne saurait être douteuse pour aucun véritable Belge; c'est une grande question d'intérêt et d'indépendance nationale, et nous n'hésitons pas à déclarer que, supprimer le service entre Ostende et Douvres, ce serait porter au pays un préjudice incalculable.

Nous croyons devoir saisir cette occasion pour appeler votre attention, Monsieur le Ministre, sur l'utilité qu'il y aurait de donner plus de publicité, en Allemagne, aux conditions favorables que présentent aux voyageurs qui doivent se rendre en Angleterre le passage par la Belgique et l'embarquement à Ostende. L'administration du chemin de fer du Nord fait insérer dans les journaux de toutes les grandes villes de l'Allemagne et afficher dans les bureaux de poste et autres lieux publics, les heures de départ et d'arrivée par la voie de Calais ainsi que les frais de transport. La voie par Ostende est plus économique et plus courte, et on ne prend, pour ainsi dire, aucune mesure pour le faire connaître en Allemagne. Il serait d'un grand intérêt, tant pour notre chemin de fer que pour le service entre Ostende et Douvres, que partout, dans les journaux, dans les hôtels, dans

les stations, etc., les conditions du transport par Ostende fussent affichées à côté de celles du chemin de fer du Nord. C'est un moyen d'attirer les voyageurs, que nous vous prions de recommander à la sollicitude de M. le Ministre des Travaux Publics, pour que l'agence et le consulat, à Cologne, y prêtent la main.

Agréez, etc.

La Chambre de commerce et des fabriques d'Anvers,
J. Fucus.

Le Secrétaire,
Paul Diercxsens.

Annexe *L.*

La Chambre de commerce et des fabriques de Gand à M. le Ministre des Affaires Etrangères.

Gand, le 13 mars 1849.

Monsieur le Ministre,

Le service des bateaux à vapeur entre Ostende et Douvres présente de très-grands avantages pour le commerce qui, depuis qu'il est établi, n'a eu qu'à s'applaudir de la régularité avec laquelle il se fait. Les lettres écrites à Londres la veille, parviennent à Gand le lendemain vers midi et sont immédiatement distribuées ; il est facile de comprendre combien cette promptitude de correspondance est favorable aux affaires, puisqu'en trois jours on peut être fixé sur les ordres donnés à Londres. A l'exception du lundi, les nouvelles d'Angleterre arrivent journellement, tandis qu'auparavant on n'avait de communications postales que deux fois par semaine, ce qui existe encore aujourd'hui en Hollande. Un autre avantage que le commerce retire encore de ce service de bateaux à vapeur, c'est la facilité de correspondance avec l'Amérique, car il est de l'intérêt de l'industriel d'attendre jusqu'au dernier moment pour passer ses ordres, afin de pouvoir s'entourer de tous les renseignements sur les autres marchés, et s'il n'avait la facilité et la certitude de la régularité des transports de dépêches par les bateaux à vapeur vers l'Angleterre, il devrait souvent passer des ordres en Amérique avant d'être informé du dernier état des choses sur les divers marchés anglais.

Ce service est donc des plus utiles pour le commerce et l'industrie, et en supposant même que, sous le rapport financier, il puisse présenter des résultats

peu favorables, alors encore les avantages qu'il procure à la généralité du pays nous paraissent devoir légitimer suffisamment cette dépense.

La Chambre de commerce et des fabriques,
E. Grenier.

Le membre de la Chambre, faisant fonctions de secrétaire,
Ch. De Meulemeester.

Annexe *M.*

La Chambre de commerce et des fabriques d'Ostende à M. le Ministre des Affaires Etrangères.

Ostende, le 4 mars 1849.

Monsieur le Ministre,

Par la lettre que vous nous faites l'honneur de nous adresser en date du 26 du mois dernier, n° 5644, vous nous demandez un rapport relatant des faits sur l'utilité que présente le service des paquebots entre Ostende et Douvres, au point de vue des intérêts du commerce.

Pour satisfaire à cette demande, nous avons l'honneur, Monsieur le Ministre, de vous dire que, sous le point de vue que vous posez à l'examen de la question, il est incontestable que l'utilité du service dont il s'agit est de la plus grande importance pour le commerce, surtout depuis que ce service a été mis en coïncidence immédiate avec celui du chemin de fer dans ses heures de départs des convois de Bruxelles et d'Anvers pour notre station.

En effet, tandis qu'autrefois la correspondance de l'intérieur du pays, arrivant ici le soir à 9 heures, y restait au bureau des postes jusqu'au lendemain, 7 à 9 heures du matin, avant de partir pour Douvres, aujourd'hui, par la modification apportée aux heures de départ des convois et par l'établissement du service quotidien entre Ostende et Douvres, les lettres partant de Bruxelles le soir avant 6 heures, d'Anvers avant 5 heures, de la frontière d'Allemagne le matin, arrivent ici le soir vers 10 $^1/_2$ heures et, sans rester au bureau des postes, elles sont remises au paquebot qui, selon la marée, part de 11 à 3 heures de la nuit pour Douvres : de là, les lettres arrivent à Londres où elles sont distribuées vers 11 heures avant midi. Le retour de la correspondance se fait avec la même rapidité périodique à laquelle nous croyons qu'il n'y a rien à améliorer dans l'intérêt de la correspondance commerciale.

L'examen de la question d'utilité sous le point de vue que vous indiquez, Monsieur le Ministre, nous a portés à examiner si cette célérité de correspondance postale accomplit, en même temps, une seconde condition, celle de satisfaire aux convenances du plus grand nombre de voyageurs qui, pour passer en Angleterre ou pour en arriver, prennent la voie de nos chemins de fer et de nos paquebots.

Nous sommes d'opinion que, sous ce point de vue, cette condition de convenance n'est pas remplie.

Exceptant les courriers et un petit nombre de voyageurs pressés d'arriver, les passagers en général se trouvent fort contrariés, en arrivant ici à une heure déjà tardive, de n'avoir d'autre occasion que le paquebot partant la nuit pendant laquelle un passage de mer, déjà effrayant pour quelques-uns, répugne toujours plus que pendant les heures du jour. Cet inconvénient, nous en sommes persuadés, donne lieu à une forte diminution dans le nombre des voyageurs passant la mer par Ostende et les fait dévier de cette route pour se porter sur celle de Boulogne ou de Calais, où, en outre d'un trajet de mer plus court, le passage se fait pendant le jour. Mais l'inconvénient dont nous parlons serait facilement levé, s'il se rétablissait dans notre port le service de jour qui s'y fit en 1847 par les steamers naviguant entre Ostende et Ramsgate avec ses passagers seuls; et, dans notre opinion, ce service si utile se rétablirait si le Gouvernement voulait lui accorder l'exemption des droits de tonnage et de pilotage. Alors et dans ce cas, viendraient à cesser ces justes plaintes et réclamations de nos hôteliers, industriels nombreux dans notre localité, lesquels, chargés de gros loyers et de lourds impôts envers l'État, profiteraient quelque peu de la dépense pendant les heures de repos des passagers, tandis qu'à présent ces passagers, déjà moins en nombre, sont conduits de la station du chemin de fer au paquebot ou à une salle d'attente, restaurant y établi par l'État, et dans quelle salle les voyageurs font, au profit de l'exploitation indirecte par l'État, une dépense qui, de toute équité, devrait être faite au profit des hôteliers établis dans la localité.

Dans l'intérêt de ces industriels et pour la convenance des voyageurs, nous nous permettons, Monsieur le Ministre, de vous prier de bien vouloir examiner aussi la question sous ce point de vue et de vouloir aviser sur le moyen que nous vous indiquons pour concilier tous les intérêts.

Agréez, etc.

Le Président et les membres de la Chambre de commerce,

JEAN VAN ISEGHEM.

Le Secrétaire,

M. HAMMAN.

ANNEXE N.

Cahier des charges pour la fourniture des charbons de terre, huiles, savon, fagots, etc., etc., nécessaires au service des bateaux à vapeur de l'État, à Ostende, pendant l'année 1849 (1).

LE MINISTRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES,

Vu les devis et cahier des charges présentés par l'inspecteur général de la marine, pour la fourniture des charbons de terre, huiles, savon, fagots, etc., etc., nécessaires au service des bateaux à vapeur de l'État, à Ostende, depuis le 1er janvier jusqu'au 31 décembre 1849,

ARRÊTE :

ART. 1er. Les devis et cahier des charges ci-joints sont approuvés.

ART. 2. Il sera procédé, le 12 octobre 1848, à midi, dans une des salles du Ministère des Affaires Étrangères, rue de la Loi, à Bruxelles, à l'adjudication publique de cette fourniture.

Bruxelles, le 28 septembre 1848.

C. D'HOFFSCHMIDT.

Conditions d'après lesquelles sera adjugée la fourniture des charbons de terre, huiles, savon, fagots, etc., etc., nécessaires au service des bateaux à vapeur de l'État, à Ostende, à dater du 1er janvier jusques et y compris le 31 décembre 1849.

ART. 1er. L'adjudication pour la fourniture des objets énumérés ci-dessus, aura lieu au Ministère des Affaires Étrangères, à Bruxelles, le 12 octobre 1848, à midi.

ART. 2. Chaque soumission devra se faire sur papier timbré et contenir avec exactitude, écrit en toutes lettres et en chiffres, le °/₀ de rabais ou d'augmentation que le soumissionnaire offre sur le prix fixé pour tous les articles d'une série et non un °/₀ particulier pour chaque objet. Il est de rigueur de soumissionner pour tous les articles d'une série.

Les soumissions pour chaque série devront contenir, avec exactitude, les noms

---

(1) Les mêmes conditions ont été acceptées par les adjudicataires de 1846, 1847 et 1848.

et prénoms du soumissionnaire et de ses cautions, être revêtues de leurs trois signatures, et être remises cachetées au Ministère des Affaires Étrangères, à Bruxelles, avant ou au plus tard le 12 octobre 1848, à onze heures du matin, et porter pour suscription : *Soumission pour la fourniture du matériel de chauffage aux bateaux à vapeur de l'État, à Ostende, série N°*

Le soumissionnaire devra joindre à sa soumission un certificat de l'administration communale du lieu de son domicile, ainsi que de l'administration communale du lieu où ses cautions sont domiciliées, constatant qu'ils sont solvables et qu'ils offrent toutes les garanties nécessaires pour être admis, le premier comme entrepreneur et les derniers comme cautions de celui-ci. Toutes les soumissions qui ne seraient pas dans la forme voulue et prescrite ci-dessus, ainsi que celles qui renfermeraient quelques conditions, autres que celles stipulées dans le présent cahier des charges, de même que les soumissions auxquelles on négligerait de joindre des certificats de solvabilité des soumissionnaires et de leurs cautions, seront rejetées.

Les soumissions qui ne renfermeraient pas un °/₀ fixe et déterminé, et qui contiendraient seulement l'offre de fournir à un certain prix moindre que le plus bas soumissionnaire, seront également rejetées ; on ne pourra non plus faire usage d'aucune fraction, dans l'indication du rabais ou de l'augmentation.

ART. 3. Les séries seront adjugées séparément; il est de rigueur de remettre une soumission particulière pour chaque série, quoique cependant la même personne puisse devenir adjudicataire des deux séries à la fois.

ART. 4. Les prix, sur lesquels les soumissionnaires devront présenter un rabais ou demander une augmentation pour chaque série différente, sont :

PREMIÈRE SÉRIE.

Charbon de terre, gros à la main (*waagkolen*), par 100 kilog., trois francs	fr.	3 00
Idem gailletteries, contenant trois cinquièmes de gros et gaillettes, deux francs soixante centimes		2 60
Idem forges gailletteuses, contenant un cinquième de gros et gaillettes, un franc soixante-cinq centimes		1 65

DEUXIÈME SÉRIE.

Huile à quinquet,	par litre	fr.	1 00
Idem de Gallipoli,	id.		2 00
Idem de térébenthine,	id.		1 35
Idem de lin,	id.		0 85
Graisse de Russie,	par kilog.		1 50
Savon vert,	id.		0 70
Bitord blanc,	id.		1 60
Déchet de coton,	id.		0 70
Étoupes,	id.		0 50

Chanvre,	par kilog.	1 25
Coton de lampe,	id.	2 30
Minium sec,	id.	0 70
Feuille toile d'Émeril, la feuille		0 15
Fagots, par pièce		0 18

ART. 5. Le charbon sera de première qualité de Flénu, mélangé d'un cinquième de charbon de première qualité de Mariemont.

Il devra être livré par l'entrepreneur à bord des bateaux à vapeur, tous les jours, selon que l'officier chef de ce service le trouvera convenable. La pesée en sera faite, au moyen d'une bascule, à bord du bateau à vapeur et en présence du commandant du bateau et du machiniste, ou d'autres agents à désigner par l'administration de la marine.

Le charbon gros à la main sera placé à la main sur la bascule, pour être pesé; chacune des deux espèces de charbon sera fournie séparément dans des paniers ou des sacs différents, aussi bien pour les gailletteries et les forges gailletteuses que pour le gros à la main.

ART. 6. Tous les objets spécifiés à la 2e série doivent être de la première qualité. Les fagots auront un mètre vingt-cinq centimètre (1m,25) de longueur, et cinquante-cinq centimètres (0m,55) de circonférence; il seront fournis tous les samedis, ou plus souvent si on le juge nécessaire. L'étoupe sera conforme à l'échantillon modèle, ainsi que le déchet de coton, le bitord blanc, les feuilles d'Émeril, les différentes huiles et le chanvre.

ART. 7. Les entrepreneurs devront avoir constamment en magasin un approvisionnement de charbons, ou des articles spécifiés dans la 2e série, pour les besoins de trois semaines, jusqu'au 15 décembre 1849; passé cette époque, il ne devra plus être que pour les besoins de huit jours. Les deux espèces de charbons devront être parfaitement séparées dans le magasin, de manière à ne pouvoir se mélanger.

ART. 8. La commission qui sera nommée à cet effet par l'inspecteur général de la marine, aura en tout temps la libre entrée dans les magasins de l'entrepreneur, afin d'examiner, aussi souvent qu'elle le jugera nécessaire, le charbon et autres objets destinés aux bateaux à vapeur, et pour s'assurer si l'approvisionnement est suffisant et de bonne qualité.

ART. 9. Toute fourniture devra se faire à bord des bateaux à vapeur, deux heures au plus après la réception du bon, dressé comme le prescrit l'article 11 ci-dessous.

ART. 10. La consommation par semaine peut s'élever à quatre-vingt-quatre mille killogrammes (84,000 kil.) de charbon et aux quantités suivantes :

Huile à quinquet . . .	20 à 22 litres.
Huile de Gallipoli . . .	13 à 14 id.
Graisse	22 à 24 kilog.
Savon.	12 à 14 id.
Étoupe	16 à 17 id.
Fagots	30 à 40

Comme il est impossible de fixer précisément tous ces chiffres, l'entrepreneur s'engage à fournir sans réclamation, et pour chaque espèce d'objet, les quantités dont l'Administration de la marine pourrait avoir besoin.

ART. 11. Chaque objet sera fourni par l'entrepreneur sur la présentation d'un bon signé par le commandant du bateau et par l'officier chef du service; le machiniste le signera à son tour après la réception des objets, qui devra être faite immédiatement après leur arrivée à bord.

ART. 12. Tous frais quelconques résultant de la pesée du charbon, de son transport à bord et de celui des autres objets, restent et demeurent à la charge de l'entrepreneur.

ART. 13. L'Administration de la marine se réserve bien expressément le droit d'employer également, comme combustible à bord des bateaux à vapeur, la quantité de coke qu'elle jugera convenable et dont elle se pourvoira à ses frais là où elle pourra l'obtenir.

ART. 14. Si l'entrepreneur néglige de tenir constamment son magasin convenablement approvisionné, il sera passible d'une amende de cinquante francs par jour de retard; dans le cas où le charbon et autres objets ne seraient pas à bord des bateaux à vapeur à l'heure fixée par l'art. 9, il sera fait une retenue de cinq francs par heure de retard. Le montant de ces amendes sera retenu sur le premier payement à effectuer.

ART. 15. Si les objets à fournir n'ont pas les qualités prescrites par le cahier des charges, ils seront refusés; l'entrepreneur devra immédiatement les remplacer, sous peine d'encourir les amendes fixées à l'article précédent. Dans ce cas, ainsi que dans celui prévu par l'art. 14, et malgré ces amendes, il pourra être acheté, sans délai ultérieur, pour le compte de l'entrepreneur, à quelque prix que ce puisse être, tout ce qui sera nécessaire au remplacement; il en sera donné avis à l'entrepreneur, dont les nouveaux objets pourront être refusés s'ils sont devenus inutiles par suite de l'achat; l'amende sera due jusqu'à l'époque de leur arrivée à bord.

ART. 16. Dans le cas où les entrepreneurs négligeraient de satisfaire à leurs engagements, ou se trouveraient dans l'impossibilité de les remplir en entier ou en partie, ils seront tenus de payer, sans objection ni réclamation aucune, et sans pouvoir prétendre à aucune indemnité, tous les frais qui résulteraient de l'approvisionnement jugé nécessaire, et dont l'achat sera effectué immédiatement pour leur compte, en déduction de ce qui pourrait leur revenir du chef de leurs fournitures.

Les contraventions stipulées par les art. 14 et 15 seront constatées par procès-verbaux dressés par l'officier chef du service, le commandant et le machiniste du bateau à vapeur, ou par la commission désignée à l'art. 8. L'entrepreneur s'engage à admettre ces procès-verbaux comme pièces suffisantes pour établir la preuve des faits qu'ils constatent.

ART. 17. Dans les vingt jours qui suivront l'envoi de la déclaration du fournisseur au Département de la Marine, le Ministre fera transmettre à la Cour des comptes une demande de payement pour la valeur des fournitures.

ART. 18. Si, contre toute attente, l'entrepreneur négligeait de satisfaire

ponctuellement aux obligations imposées par le présent contrat, l'inspecteur général de la marine sera tenu d'en informer le Ministre des Affaires Étrangères, qui se réserve le droit de demander aux tribunaux l'annulation du marché, sans indemnité aucune, et d'exclure l'entrepreneur de toutes fournitures quelconques pour le service de la marine.

Si le contrat vient à être annulé par un des motifs précités, l'entrepreneur devra supporter toutes les pertes quelconques occasionnées par la passation d'un nouveau marché, soit qu'elles proviennent d'une hausse dans les prix des denrées ou autrement. A cet effet, le Ministre des Affaires Étrangères se réserve le droit de faire faire le relevé des objets que l'entrepreneur devrait encore fournir jusqu'à l'expiration de son marché, et de faire retenir la différence en plus résultant du prix stipulé par le nouveau contrat, de la somme qui reviendrait à l'entrepreneur du chef de ses fournitures jusqu'au moment de l'annulation de son contrat, sauf à liquider définitivement cet objet lorsque le terme de l'entreprise sera expiré.

Art. 19. L'entrepreneur payera le droit proportionnel d'enregistrement sur le montant de ses fournitures, et devra, à cet effet, faire enregistrer sa déclaration mensuelle avant d'en recevoir le montant.

Il devra payer, en outre, les frais de timbre du présent contrat, ainsi que les frais résultant des affiches et annonces dans les journaux, de la présente adjudication, et ceux de l'impression du cahier des charges à cent exemplaires.

La déclaration mensuelle de l'entrepreneur sera faite en double expédition, dont une sur timbre.

Tous les bons délivrés par les commandants devront être donnés à l'appui.

Art. 20. S'il s'élève quelques différends entre le chef du service et l'entrepreneur sur l'exécution de l'un ou de l'autre article du présent contrat, l'entrepreneur se soumettra à la décision de l'inspecteur général de la marine.

Art. 21. L'entrepreneur devra désigner deux cautions bonnes et solvables, pour garantie de l'exécution de toutes les clauses de son marché; elles devront être domiciliées en Belgique et y avoir leur demeure.

L'entrepreneur et ses cautions seront solidairement responsables pour tout ce qui concerne cette entreprise; à cet effet, ils se soumettront à la juridiction du tribunal de première instance, séant à Bruxelles, avec renonciation à tous autres tribunaux quelconques, ainsi qu'aux avantages et bénéfices que les lois accordent aux cautions, et devront, en conséquence, élire domicile chez l'avoué Speeckaert, rue Fossé-aux-Loups, à Bruxelles.

Il ne sera pas permis à l'entrepreneur, sous peine de nullité, de céder le présent marché en tout ou en partie, sans une autorisation spéciale du Ministre des Affaires Étrangères.

Art. 23. Il est, en outre, expressément stipulé par ce contrat :

1° Que le fournisseur ne peut, dans aucun cas, délivrer aucun objet aux agents de l'administration de la Marine, sans la production et la remise d'un bon dûment établi;

2° Qu'il ne recevra, par jour, qu'un seul bon par navire pour le même objet;

3° Qu'il s'engage, à moins d'ordres contraires de l'inspecteur général de la Marine, à refuser de délivrer toute quantité demandée, soit par un bon supplémentaire, soit par un bon portant une date antérieure au jour où il lui sera pré-

senté, et qu'il s'interdit, sous peine d'une amende de cinquante francs, de remettre aux agents de l'État un ou plusieurs contre-bons;

4° Qu'il s'engage à produire, quand il en sera requis par l'inspecteur général de la marine, tous les bons qu'il pourrait avoir au jour de l'inspection, et qu'il consent à ce que la valeur des bons qui pourraient lui manquer lors de cette inspection ne lui soit pas payée par le Gouvernement.

ART. 24. L'ouverture des soumissions se fera publiquement par le Ministre des Affaires Étrangères, ou par la personne déléguée par lui, le 12 octobre 1848, en présence des soumissionnaires.

ART. 25. La fourniture sera adjugée, si le prix est trouvé acceptable, au fournisseur qui aura fait l'offre la plus avantageuse, pourvu qu'il présente au Ministre les garanties nécessaires : le Ministre se réserve d'écarter un ou plusieurs soumissionnaires sans en donner de motifs.

ART. 26. Toutes les impositions et taxes municipales établies ou à établir sont et resteront pour le compte de l'entrepreneur.

ART. 27. Avant de ressortir son plein effet, le contrat devra être approuvé par le Ministre des Affaires Étrangères.

ART. 28. Si, par des causes imprévues et indépendantes de la volonté du Gouvernement, le service d'un, de plusieurs ou de tous les bateaux à vapeur chômait pendant un laps de temps quelconque, l'entrepreneur n'aura droit à aucune indemnité, à quelque titre que ce soit.

ANNEXE O.

Cahier des charges pour la fourniture du matériel d'entretien et de construction, pendant les années 1848, 1849 *et* 1850 (1).

LE MINISTRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES,

Vu les devis et cahier des charges présentés par l'inspecteur général de la marine, pour l'adjudication publique de la fourniture du matériel pour les différents services de la marine, pendant les années 1848, 1849 et 1850,

ARRÊTE :

ART. 1er. Les devis et cahier des charges ci-joints sont approuvés.

(1) Les mêmes conditions ont été acceptées par les adjudicataires en 1846 et 1847.

ART. 2. L'adjudication publique aura lieu à Bruxelles, dans une des salles du Ministère des Affaires Étrangères, le 10 novembre 1847, à midi, par-devant le secrétaire général du Département.

Bruxelles, le 16 octobre 1847.

C. D'HOFFSCHMIDT.

Conditions auxquelles le Ministre des Affaires Étrangères fera adjuger publiquement, le 10 novembre 1847, la fourniture des toiles à voiles, cordages, étamines, bois de construction, goudron, brai, gallipot, couleurs, brosses, etc., etc., nécessaires aux différents services de la marine, pendant les années 1848, 1849 et 1850.

L'adjudication de la fourniture des toiles à voiles, étamines, cordages, bois de construction, goudron, brai, gallipot, etc., etc., aura lieu au Ministère des Affaires Étrangères, à Bruxelles, le 10 novembre 1847, à midi.

Chaque soumission devra se faire sur papier timbré et contenir avec exactitude, écrit en toutes lettres et en chiffres, le p. °/₀ de rabais ou d'augmentation que le soumissionnaire offre sur le prix fixé pour tous les articles d'une série, et non un p °/₀ particulier pour chaque objet. Il est de rigueur de soumissionner pour tous les articles d'une série.

Les soumissions pour chaque série devront contenir avec exactitude les noms et prénoms du soumissionnaire et de ses cautions, être revêtues de leurs trois signatures et être remises cachetées au Ministère des Affaires Étrangères, à Bruxelles, avant ou au plus tard le 10 novembre 1847, à onze heures du matin, et porter pour suscription : *Soumission pour la fourniture du matériel de la marine, série N°*

Le soumissionnaire devra joindre à sa soumission un certificat de l'administration communale du lieu de son domicile, ainsi que du lieu où ses cautions sont domiciliées, constatant qu'ils sont solvables et qu'ils offrent toutes les garanties nécessaires pour être admis, le premier comme entrepreneur et les derniers comme cautions de celui-ci.

Toutes les soumissions qui ne seraient pas dans la forme voulue et prescrite ci-dessus, ainsi que celles qui renfermeraient quelques conditions, autres que celles stipulées dans le présent cahier des charges, de même que les soumissions auxquelles on négligerait de joindre des certificats de solvabilité des soumissionnaires et de leurs cautions, seront rejetées.

Les soumissions qui ne renfermeraient pas un p. °/₀ fixe et déterminé, et qui contiendraient seulement l'offre de fournir à un certain prix moindre que le plus bas soumissionnaire, seront également rejetées ; on ne pourra non plus faire usage d'aucune fraction dans l'indication du rabais.

Les séries devront être adjugées séparément ; il est de rigueur de remettre une soumission particulière pour chaque série, quoique cependant la même personne puisse devenir adjudicataire de plusieurs séries réunies.

Les prix sur lesquels les soumissionnaires devront présenter un rabais ou demander une augmentation, pour chaque série différente, sont :

PREMIÈRE SÉRIE.

Toiles à voiles.

		Mèt. Ct.		Fr. Ct.
Toile N° 1, marque AA^{X}_{B} forte,	large de	0.75,	prix par mèt. courant.	3 08
2, id. AA^{X}_{B} forte,	id.	0.75,	id.	2 95
3, id. A^{X} plus légère,	id.	0.75,	id.	2 57
4, id. AA^{X} karldoek,	id.	0.75,	id.	2 44
5, id. AA^{X}_{K} karldoek,	id.	0.72,	id.	2 18
6, id. A^{X} karldoek,	id.	0.72,	id.	2 05
7, sans marque, coletas,	id.	0.72,	id.	1 28
8, marque AA^{X}_{B} forte,	id.	0.59,	id.	2 12
9, id. AA^{X}_{B} forte,	id.	0.59,	id.	2 05
10, id. A^{X} plus légère,	id.	0.59,	id.	1 93
11, id. B karldoek,	id.	0.59,	id.	1 67
12, sans marque, forte 2e qual.,	id.	0.80,	id.	2 57
13, id. plus légère, id.	id.	0.80,	id.	2 31
14, id. forte, id.	id.	0.62,	id.	1 86
15, id. plus légère, id.	id.	0.62,	id.	1 73
16, id. toile grise,	id.	0.73,	id.	1 30
17, id. id.	id.	0.73,	id.	1 38
18, id. id.	id.	0.73,	id.	1 52
Fourrure, à calculer sur la largeur de		0.75,	id.	0 55

DEUXIÈME SÉRIE.

Étamines.

	Fr. Ct.
Étamine rouge, 1re qualité, par mètre	1 60
Autres couleurs indistinctement	1 40
Étamine rouge, 2e qualité	1 30
Autres couleurs indistinctement	1 12
Fil de couleur, pour pavillon, indistinctement, par kilog.	6 00
Fil gris à gargousse	5 70
Fil à voile, 1re qualité	4 00
Fil à surlier	3 25
Serge à gargousses, largeur de 70 centimètres, par mètre	1 90

TROISIÈME SÉRIE.

Cordages.

	Fr. C.
Cordages patents, par 100 kilogrammes	115 00
Cordages ordinaires, ligne d'amarrage, bitord, tout de première qualité.	108 00
Vieux cordages, par 100 kilogrammes	60 00
Étoupe à calfater, id.	45 00
Lignes blanches, lignes de sonde, lignes de loch, par 100 kilogrammes.	154 00

QUATRIÈME SÉRIE.

Goudron de Stockholm, 1re qualité, la gonne	28 00
Id. 2e id.	22 00
Brai dit kroonpick, 1re id.	50 00
Id. 2e id.	46 00
Goudron minéral kooltеer 2e id.	12 00
Gallipot, 1re qualité, par 100 kilogrammes	25 00
Id. 2e id.	20 00
Graisse, id.	148 00
Cuir à garnir, le kilogramme.	4 00
Cuir à pompe, id.	4 00
Peaux de tambour, par pièce.	3 00
Peaux de mouton, 1re qualité	7 50
Vernis pour giberne, le litre	5 00
Pierres à fusil et à pistolet, les 100	1 60
Plombs pour fusil et pistolet, les 100	4 50
Papier à gargousses, 1re qualité, la rame	7 00
Id. à cartouches.	6 00
Horloge ou sablier de 1/2 heure, 1re qualité	4 00
Mesure à poudre, en cuivre rouge, contenant 1 kilogramme	6 50
Id. id. 1/2 id.	4 50
Cercle pour caisse de tambour, peint aux trois couleurs	1 75
Baguettes pour tambour, en ébène et bouts d'ivoire, la paire.	5 00
Tapis de chaloupe, longueur 1m,45, largeur 0m,70, en drap bleu, qualité de 7 francs les 70 centimètres, bordés de rouge, avec une ancre en drap jaune à chaque coin, avec doublure.	20 00
Porte-voix en cuivre de 0m,60 de longueur	7 00
Id. fer-blanc laqué	5 00
Plomb de sonde, par kilogrammes	1 00
Pliants de chambre.	4 80
Vadrouilles en laine, 1re qualité	2 90
Vadrouilles dites *smoudzakken*	2 00
Barils à chaux, cerclés en fer, avec couvercle, et contenant de 25 à 30 kilogrammes	5 00

	Fr. c.
Entonnoir à poudre, en cuivre	4 50
Gros charbon de terre, par 100 kilogrammes	30 00
Menu id. par hectolitre	2 00
Chandelles de suif, par kilogrammes	1 50
Corde de tympan pour tambour, par pièce	0 45
Huile de pied-de-bœuf pour armes blanches, le litre	2 00

CINQUIÈME SÉRIE.

Blanc de céruse sec,	les 100 kilog.	65 00
Id. préparé,	id.	80 00
Blanc de craie sec,	id.	10 00
Id. d'étain préparé,	id.	190 00
Id. id. sec,	id.	140 00
Noir de fumée préparé,	id.	230 00
Id. sec,	id.	70 00
Ocre brun ou jaune préparé,	id.	100 00
Id. sec,	id.	20 00
Vert d'Espagne préparé,	id.	450 00
Id. sec,	id.	400 00
Vert de Paris préparé,	id.	480 00
Id. sec,	id.	400 00
Minium préparé,	id.	80 00
Id. sec,	id.	60 00
Couleur brune pour fond de chaloupe, préparée,	id.	80 00
Id. Id. sèche,	id.	50 00
Rouge anglais préparé,	id.	150 00
Id. sec,	id.	100 00
Jaune de chrome préparé,	id.	380 00
Id. sec,	id.	340 00
Vermillon préparé, dit *de l'Empereur*,	id.	1,650 00
Terre de Sienne broyée dans l'eau,	id.	280 00
Id. sèche,	id.	200 00
Terre d'ombre broyée dans l'eau,	id.	240 00
Id. sèche,	id.	150 00
Terre de Cassel préparée avec de l'eau,	id.	280 00
Id. sèche,	id.	200 00
Bleu de Berlin préparé,	les 100 kilog.	1,100 00
Id. sec,	id.	1,000 00
Indigo,	id.	1,600 00
Litharge moulue,	id.	90 00
Sel de Saturne,	id.	120 00
Mastic,	id.	60 00
Chaux de Namur préparée avec du sel, de l'alun et du tournesol,	les 100 kil.	20 00
Colle-forte,	les 100 kilog.	130 00

		Fr. c.
Pierre-ponce,	les 100 kilog.	40 00
Savon vert,	id.	70 00
Huile fine,	l'hectolitre	200 00
Id. de lin crue,	id.	75 00
Id. id. bouillie,	id.	95 00
Id. id. à quinquet,	id.	100 00
Térébenthine,	id.	130 00
Vinaigre de vin,	le litre	» 60
Siccatif,	id.	2 00
Vernis copal, n° 1,	id.	3 30
Id., n° 2,	id.	2 80
Id., n° 3,	id.	2 40
Vernis blanc,	id.	3 40
Carreaux de capotin,	la pièce	1 50
Verres patents longs, grandeur moyenne,	id.	4 00
Id. id. grandes dimensions,	id.	5 40
Id. ronds, grandeur moyenne,	id.	6 00

SIXIÈME SÉRIE.

Clous.

Grands, de 4 à 10 pouces et plus,	les 100 kilog.	45 00
Dits *enkelde en dubbelde soldernagels,*	id.	50 00
Enkelde en dubbelde speernagels,	id.	45 00
Enkelde en dubbelde saletnagels,	id.	55 00
De plus petite dimension, indistinctement,	id.	100 00
Clous en cuivre, étamés,	id.	185 00
Clous à clin en cuivre, de toutes dimensions,	le kilogramme. . . .	6 50
Clins en cuivre, id.	id.	6 50
Clous en cuivre, à écarts, id.	id.	4 50
Pointes de Paris, fil de fer fort, de toute première qualité, les mille, de	1/2 pouce.	» 50
	3/4 id.	» 85
	4/4 id.	1 10
	5/4 id.	1 50
	6/4 id.	2 00
	8/4 id.	4 50
Plomb en plaque		75 00
Aiguilles à voiles et à ralingues, par pièce (anglaises, 1re qualité) . .		» 20
Aiguilles à pavillon		» 01
Paumelles		» 24
Tournevis pour fusil		» 29
Tire-bourre		» 29
Épinglettes pour fusil, avec chaîne et boutons		» 25
Crocs et cosses en fer, épissoirs, etc., par 100 klog.		110 00
Grattes, par pièce		2 00

	Fr.	c.
Meule à aiguiser, de 16 pouces, par pièce	4	00
Ciseaux et gouges de charpentier, grands	1	30
Id. moyens	1	10
Id. petits	»	60
Plane, par pièce	2	50
Vilbrequin en fer	1	50
Mèches pour vilbrequin (assorties)	»	20
Varlopes (sans fer)	2	00
Demi-varlopes, id.	1	25
Rabots, indistinctement, sans fers	1	50
Marteaux à dents, de charpentier, emmanchés	2	00
Id. à river	2	00
Chasse-clous, à manches	2	20
Tarières assorties, de 6 à 18 lignes, par ligne	»	15
Maillet à calfat, par pièce	3	00
Série d'outils à calfat (six pièces)	8	00
Becs à corbin, par pièce	2	50
Pot à brai, par kilog.	»	40
Erminette de charpentier	4	00
Compas id. de 8 à 9 pouces	»	90
Cuiller pour le pot à brai	1	10
Haches de charpentier, 1re qualité (grandes)	6	00
Id. (moyennes)	4	80
Tarrières à douilles rondes, par ligne	»	15
Fers à varlopes, assortis	»	80
Id. demi-varlopes	»	70
Id. de rabot, indistinctement	»	60
Id. de varlopes et demi-varlopes, doubles	1	60
Limes (paquet de deux, en paille) et râpes à bois	1	50
Id. bâtardes, de 9 à 12 pouces	1	50
Id. triangulaires, de 5 pouces, pour scie, par pièce	»	55
Tenailles, de toute grandeur, le paquet de deux	2	30
Scie trempée, montée, de 26 à 30 pouces, la pièce	4	80
Id. de 22 à 26 id. et égohines	5	40
Cadenas assortis, laqués, avec couvercles et à différentes clefs	1	60
Palette en cuivre	6	30
Tire-fond en cuivre	3	10
Couteau id.	1	50
Erminette id.	12	75
Baril à bourse	10	75
Corne d'amorce avec courroie	3	80
Prélats à poudre, doubles, en poil de vache	20	10
Prélats à poudre, simples, en poil de vache.	10	20
Bretelles pour fusil	1	80
Ceinturons avec passants pour sabre de bord	3	45
Fourreaux pour baïonnettes	»	55

	Fr. c.
Cric, moyenne grandeur	45 00
Manches pour tarrière	» 30
Id. pour ciseaux	» 30
Id. pour lime	» 30
Ciseaux à froid, en acier, par kilog.	3 50
Rabot à rainure, par paire.	3 00
Fers pour id., par pièce.	» 60
Plane emboîtée avec écrous en cuivre	4 00
Equerre à charnière en bois	1 00
Sergent de charpentier, en fer, par kilog.	1 80
Meule à aiguiser, de 16 pouces, avec bac en bois de chêne, essieu et manivelle en fer	18 50
Balais en bouleau, par pièce	» 16
Roseaux, par botte	» 20

SEPTIÈME SÉRIE.

Brosses cotées n°	1,	la douzaine	» 80
Id.	2,	id.	» 90
Id.	3,	id.	1 20
Id.	4,	id.	1 30
Id.	5,	id.	2 00
Id.	6,	id.	2 50
Id.	7,	id.	3 40
Id.	8,	id.	4 00
Id.	9,	id.	5 40
Id.	10,	id.	6 30
Id.	11,	id.	7 50
Id.	12,	id.	8 50
Id.	13,	id.	9 50
Id.	14,	id.	10 50
Id.	15,	id.	11 50
Id.	16,	id.	12 50
Id.	17,	id.	13 50
Id.	18,	id.	14 50
Id.	19,	id.	15 50
Id.	20,	id.	16 50
Id.	21,	id.	17 50
Id.	22,	id.	18 50
Id.	23,	id.	19 50
Id.	24,	id.	20 50
Brosses à goudron, 1re qualité, la douzaine (avec manches).			14 00
Id. pour les soutes à poudre, la pièce			1 60
Id. à la chaux, avec manche,		id.	1 00

HUITIÈME SÉRIE.

	Fr. c.
Grands avirons en sapin, pour canonnière, la pièce.	10 00
Avirons en frêne, de 18 pieds, id.	10 00
Id. id. 16 pieds, id.	7 00
Id. en sapin, de 18 pieds, id.	7 00
Id. id. 16 pieds, id.	6 00
Gaffes en fer, avec manche de toute longueur, par pièce	1 75
Escope de chaloupe.	» 45
Tollets tournés, pour amarrage	» 40
Siége de commétage, pour lusin, la pièce	» 45
Mallioches à garnir	» 70
Réas de poulies, en bois de gaïac avec dés de fonte, par centimètre. .	» 14
Réas de poulies, id. sans dés de fonte, id. . .	» 10
Essieux de poulies, en gaïac, assortis, par pièce	» 20
Id. en fer, par kilog.	» 85
Poulies doubles, assorties, par centimètres	» 25
Id. simples, id. id.	» 16
Anspects, en frêne	2 10
Cercle de mât, par pièce	2 00
Seaux, avec trois cercles en gros fer.	3 20
Id. en zinc, d'après le modèle	3 50
Montants de tente, en chêne, 10 sur 10 centimètres, par mètre. . .	1 80
Pagaies, la pièce.	1 50
Poulie coupée, garnie en fer, de 48 centimètres (selon modèle). . .	20 00
Id. id. 30 id. id. . . .	17 00

NEUVIÈME SÉRIE.

Bois de différentes essences (par mètre cube).

1° Pièces de chêne droites ou courbes, équarries sur quatre faces, fortes dimensions (au-delà de 10 mètres de longueur). . . .	150 00
2° Pièces de chêne droites ou courbes, équarries sur quatre faces, moyennes dimensions (de 6 à 10 mètres de longueur). . . .	140 00
3° Pièces de chêne droites ou courbes, équarries à la hache sur quatre faces, faibles dimensions (de 4 à 6 mètres de longueur). . .	125 00
4° Pièces de chêne courbes, présentant un talon, au-dessous de 5 mèt. de développement	100 00
5° Bordages de chêne choisis, de 8 à 15 centimètres d'épaisseur, de toute largeur et longueur	190 00
6° Bordages de chêne choisis, de 1 $^1/_2$ à 8 centimètres d'épaisseur, de toute largeur et longueur	185 00
7° Planches de chêne, dites *fonsuur*, pour canots, de $0^m,005$ à $0^m,025$ d'épaisseur	230 00
8° Poutres de Pologne, de 6 à 12 mètres	95 00

	Fr. c.
9° Bordages de sapin rouge de Riga, de 0m,05 à 0m,08 d'épaisseur, de toute longueur et largeur	145 00
10° Planches de menuiserie de sapin rouge de Riga, de 0m,02 à 0m,04 d'épaisseur, de toute longueur et largeur	125 00
11° Planches de sapin de Memel, de 0m,015 à 0m,04 d'épaisseur, de toute largeur et longueur	135 00
12° Planches de sapin blanc du Nord, de 0m,01 à 0m,04 d'épaisseur, de toute largeur et longueur.	110 00
13° Planches de bois blanc (tremble), de 0m,025 à 0m,05 d'épaisseur, de toute longueur et largeur	75 00
14° Bois d'orme équarri, de toutes dimensions	120 00
15° Bordages d'orme, de 0m,01 à 0m,10 d'épaisseur, de toute largeur et longueur	150 00
16° Bois de frêne équarri, de toutes dimensions	150 00
17° Bois de hêtre id.	75 00
18° Bordages de hêtre, de 0m,05 à 0m,10 d'épaisseur, de toute longueur et largeur	100 00

Les bois devront être fournis sur la production d'un bon délivré par l'officier chargé des travaux. Chaque livraison sera annotée avec la date et l'énumération exacte des bois fournis, sur un livret en double, dont une expédition sera remise à l'entrepreneur et l'autre restera à la marine.

Les bois devront être fournis, pour les dimensions difficiles à trouver, endéans les huit jours après l'avis donné au fournisseur : les autres devront l'être endéans les vingt-quatre heures.

Les bois ne devront être fournis qu'à Anvers ; la réception en sera effectuée par une commission, à laquelle on pourra adjoindre des experts, ou seulement par l'officier chargé des travaux.

Renseignements généraux.

Les toiles, brosses, étamines, devront généralement être conformes aux échantillons-types arrêtés par le Ministre des Affaires Étrangères, et communiqués aux soumissionnaires avant l'adjudication. Chaque pièce de toile devra être revêtue d'un certificat d'origine nationale, tel qu'il est prescrit par l'arrêté du 1er juin 1820, n° 14; elle sera, en outre, munie d'un plomb portant son numéro de fabrique et son aunage ; les fils eux-mêmes devront tous avoir été fabriqués en Belgique. La marque de fabrique, apposée sur les échantillons-types, n'est pas obligatoire.

Tous les bois de chêne, excepté celui marqué sous le n° 1, devront être du pays, blancs à mailles serrées et compactes, et ne présenter aucun vice local ; les bois gras ne seront acceptés sous aucun prétexte.

Afin que l'on puisse s'assurer que le fil n'a pas été coupé, les bois équarris sur quatre faces devront accuser l'aubier sur les quatre arêtes ; mais s'il en reste au milieu des faces, déduction en sera faite dans l'estimation de la largeur et de

l'épaisseur, de manière à ne prendre ces dimensions que lorsque chacune des faces présentera un tiers de sa largeur de bois sans aubier.

Les bois de sapin devront être de Riga rouge, sans mauvais nœuds et sans vices locaux. Les bordages de sapin, aussi bien que ceux de chêne, devront accuser l'aubier sur les arêtes; mais déduction sera faite de cet aubier dans l'estimation de la largeur.

Quant au toisé, il sera fait de la manière suivante : la longueur sera prise suivant le développement; l'épaisseur et la largeur le seront au milieu, excepté les courbes, pour lesquelles on prendra les dimensions moyennes, entre celles du milieu et celles des deux extrémités.

Dans les prix portés au devis sont compris tous les frais d'emballage et de transport du matériel jusqu'aux destinations en Belgique, que l'inspecteur général de la marine assignera aux fournitures, qui devront être faites franches de port et de tous frais quelconques aux magasins indiqués.

Les adjudicataires seront tenus de payer les frais résultant des affiches et annonces de l'adjudication dans les journaux, ceux de l'impression du cahier des charges à 200 exemplaires, ainsi que le prix du timbre du contrat en double expédition, son enregistrement, et en outre le droit proportionnel d'enregistrement, sur le montant de leurs fournitures.

Les factures des livraisons effectuées devront être faites en double expédition, dont une sur timbre.

Dans le délai de trente jours, après l'ordre de l'inspecteur général de la marine, le fournisseur sera tenu de livrer, au lieu indiqué, les objets demandés (sauf l'exception indiquée ci-dessus pour les bois, les articles de la 5e série et les onze premiers articles de la 6e série, qui pourront être exigés immédiatement sur la production d'un bon). La vérification et la réception définitive ou le rejet devront s'effectuer dans les quinze jours qui suivront l'arrivée des ballots ou colis. Le soumissionnaire s'engage à livrer, au lieu indiqué par l'inspecteur général de la marine, les articles compris dans la série pour laquelle il a soumissionné, et à fournir toutes les quantités de chaque article, qui pourraient être demandées par l'administration.

Si, à l'époque fixée pour chaque livraison, le soumissionnaire n'est pas en mesure de fournir les quantités demandées, le Ministre des Affaires Étrangères y fera pourvoir à ses frais, et fera déduire du montant des objets déjà livrés ce qui aurait dû être payé en sus des prix stipulés au contrat.

Si le soumissionnaire n'a encore fait aucune livraison sur le montant de laquelle les frais ci-dessus puissent être déduits, il sera obligé de les payer dans le délai d'un mois après qu'il en aura été requis.

Toutes les impositions quelconques établies ou à établir sur les objets à fournir sont à charge de l'entrepreneur. Tous les objets sont livrés en mesures et poids décimaux, et la réception en sera convenablement constatée par procès-verbaux, dans lesquels seront consignées les quantités des objets.

Le goudron et brai seront livrés dans les gonnes de la dimension ordinaire acceptée dans le commerce. Les entrepreneurs devront livrer dans les magasins de l'État tous les objets scellés de leur cachet. Ils seront tenus d'y joindre une facture

signée par eux, spécifiant le poids net de leurs marchandises ou le nombre des objets fournis.

Les entrepreneurs seront prévenus du temps de la vérification, afin de pouvoir y assister ou s'y faire représenter. La vérification aura lieu en présence de l'adjudicataire ou de son délégué, par une commission nommée par l'inspecteur général de la marine.

Dans le cas de non-admission des objets jugés ne pas avoir les qualités requises, les entrepreneurs ou leurs fondés de pouvoirs seront obligés de remplacer convenablement, d'une manière conforme aux conditions, et avant le huitième jour qui suivra l'expertise, les articles qui n'auront pas été admis, sous peine d'une amende de vingt francs par jour de retard, au profit des pauvres. Cependant, malgré cette amende, il pourra être acheté, sans délai ultérieur, pour le compte de l'entrepreneur, tout ce qui sera nécessaire au remplacement, et il en sera donné avis à l'entrepreneur, dont les nouveaux objets pourront être refusés s'ils sont devenus inutiles par suite de l'achat; l'amende sera due jusqu'au jour de leur arrivée.

Dans le cas où les entrepreneurs négligeraient de satisfaire à leurs engagements, ou se trouveraient dans l'impossibilité de les remplir en entier ou en partie, ils seront tenus de payer, sans objection ni réclamation aucune, et sans pouvoir prétendre à aucune indemnité, tous les frais qui résulteraient de l'approvisionnement jugé nécessaire, et dont l'achat sera effectué immédiatement pour leur compte, en déduction de ce qui pourrait leur revenir du chef de leurs fournitures.

Les objets achetés pour le compte de l'entrepreneur seront expertisés avec les mêmes formalités que ceux livrés par les entrepreneurs, et ceux-ci ou leurs délégués auront la faculté d'assister à cet examen; ils recevront une expédition du procès-verbal.

Si quelques difficultés s'élevaient entre les membres de la commission et l'entrepreneur, sur l'exécution de l'un ou de l'autre article du présent contrat, l'entrepreneur devra se soumettre à la décision de l'inspecteur général de la marine, auquel il devra adresser sa réclamation motivée endéans les deux jours qui suivront la date du différend survenu.

Pour obtenir le payement des fournitures faites, les entrepreneurs seront obligés de faire parvenir à l'Administration de la marine une déclaration en double expédition, dont une sur timbre, conjointement avec le procès-verbal de réception des objets livrés.

Dans le délai d'un mois qui suivra l'envoi de la déclaration, le Ministre fera parvenir à la Cour des comptes une demande de payement pour le montant de la fourniture.

Les entrepreneurs devront être en état d'offrir, au gré du Ministre des Affaires Étrangères, toutes les garanties suffisantes et nécessaires pour bien s'acquitter de la fourniture; ils devront, pour en assurer l'exécution, désigner deux cautions bonnes et solvables, domiciliées en Belgique, et y demeurant.

L'entrepreneur et ses cautions seront solidairement responsables de tout ce qui concerne cette entreprise. Ils se soumettront à la juridiction du tribunal de première instance, séant à Bruxelles, avec renonciation à tous autres tribunaux

quelconques, ainsi qu'aux droits que les lois accordent aux cautions, et devront élire domicile chez l'avoué Speeckaert, rue Fossé-aux-Loups, à Bruxelles.

Sous peine de nullité, les entrepreneurs ne pourront céder leur entreprise, en tout ou en partie, sans l'autorisation du Ministre des Affaires Étrangères.

Si, par suite de la mauvaise exécution des clauses du présent contrat, des plaintes étaient adressées au Ministre, celui-ci se réserve de demander aux tribunaux d'annuler le marché, sans devoir payer à l'adjudicataire la moindre indemnité. L'entrepreneur, en outre, devra supporter les frais occasionnés par une seconde adjudication, soit qu'ils proviennent d'une hausse dans les prix ou autrement.

L'ouverture des soumissions de chaque série sera faite en présence des soumissionnaires, par le Ministre des Affaires Étrangères, ou son délégué, le 10 novembre 1847, à midi, dans une des salles du Ministère.

Chaque série sera adjugée au plus bas soumissionnaire, pourvu qu'il présente toutes les garanties désirables pour l'exécution de son marché. En conséquence, le Ministre se réserve bien expressément le droit de choisir entre les soumissionnaires, sans devoir motiver sa décision.

L'adjudication ne sera définitive qu'après l'approbation du Ministre des Affaires Étrangères.

Renseignements particuliers.

Les toiles devront avoir la largeur indiquée au devis ; il ne sera rien compté à l'entrepreneur pour l'excédant qu'elles pourraient présenter.

Les toiles seront mesurées sur une table à ce destinée, ou sur une échelle fixe, déposée dans le magasin.

Les cordages devront être de la première qualité ; le chanvre destiné à leur confection pourra être vérifié, pesé et soumis à toutes les épreuves, pour la première qualité des cordages. A cet effet, les membres de la commission de réception ou autres personnes désignées par le Ministre auront toujours libre entrée dans les ateliers de corderie de l'adjudicataire. La graisse, les couleurs, les clous, l'huile, devront être remis dans de bonnes futailles, pour empêcher toute perte qui pourrait provenir du bris du baril ou d'écoulement du liquide.

La commission pourra rejeter tous ceux qui ne présenteraient pas de garanties suffisantes.

ANNEXE *P.*

MALLES POSTES.

Consommation de charbons.

ANNÉES.	NOMBRE DE TONNEAUX.		PRIX PAR TONNEAU.		OSTENDE.	DOUVRES.
	OSTENDE.	DOUVRES.	OSTENDE.	DOUVRES.		
1846.	702 $\frac{166}{1000}$	178	28 38	26 $\frac{2550}{10000}$	19,927 49	4,680 52
1847.	1,417 $\frac{650}{1000}$	367 $\frac{500}{1000}$	28 20	28 $\frac{7959}{10000}$	39,977 73	10,582 50
1848.	2,003 $\frac{527}{1000}$	470	27 90	27 $\frac{5525}{10000}$	55,898 42	13,170 11

ANNEXE Q.

Tableau comparatif du prix de revient des charbons fournis par adjudication publique à l'administration des malles-postes britanniques, à Douvres, avec le prix payé dans la même ville pour les charbons, depuis le 1er janvier 1848, par le Gouvernement belge.

MOIS.	NOMBRE DE TONNEAUX.	PRIX PAR TONNEAU d'après L'ADJUDICATION ANGLAISE.	TOTAL.	PRIX PAR TONNEAU payé par le GOUVERNEMENT BELGE.	TOTAL.	PAYÉ par LE GOUVERNEMENT BELGE	
						EN PLUS.	EN MOINS.
		L. s. d.	L. s. d.	L. s. d.	L. s. d.	L. s. d.	L. s. d.
1848. Janvier	49	1 2 4	54 14 4	1 3 0	56 7 0	1 12 8	»
Février	56	1 2 4	61 10 8	1 3 0	64 8 0	2 17 4	»
Mars	46	1 2 4	51 7 4	1 3 0	52 18 0	1 10 8	»
Avril	43	1 2 4	50 5 0	1 1 6	48 7 6	»	1 17 6
Mai	29	1 1 4	30 18 8	1 1 6	31 5 6	0 4 10	»
Juin	8	1 1 4	41 12 0	1 1 6	39 12 0	»	2 0 0
	31			1 0 0			
Juillet	29	1 1 4	30 18 8	1 0 0	29 0 0	»	1 18 8
Août	32	1 1 4	34 1 8	1 0 0	32 0 0	»	2 1 8
Septembre	24	1 1 4	25 12 0	1 0 0	24 0 0	»	1 12 0
Octobre	23	1 1 4	24 10 8	1 1 6	24 14 6	0 3 10	»
Novembre	30	1 1 4	33 6 8	1 1 6	33 15 0	0 8 4	»
Décembre	36	1 1 4	39 14 8	1 1 6	40 4 0	0 9 4	»
TOTAUX	474		518 12 4 (a)		516 9 6	7 7 0	9 9 10
Soit en moins							2 2 10

(a) A cette somme il faut ajouter :
1° Les frais de location d'un magasin;
2° La perte résultant du tamisage du charbon en magasin;
3° Les frais de comptabilité pour constater l'entrée des charbons en magasin et leur sortie;
4° Le traitement d'un gardien.

ANNEXE *R*.

Contract price of coal delivered into the Government stores at Dover for the use of Her Majesty's mail steam packets, on the station for the three years undermentioned, the proportion being about two thirds Welsh and one third North country coal, the Welsh costing the contractor about one fourth more than that of the North country.

In addition to which contract Government pay 1 shelling 6 pence per ton to another party for porterage and cartage from the said stores to the packets.

In this estimate no calculation is made for the hire of starage :

May 1846 to april 1847	18 sh. 3	pence per ton.
May 1847 to april 1848	20 id. 10	id.
May 1848 to april 1849	19 id. 10	id.

Dover, 21st december 1848.

TH. BALDOCK.

Traduction.

Prix d'adjudication du charbon fourni dans les magasins de l'État à Douvres, pour le service des malles-postes à vapeur de la marine royale à cette station, pendant les trois années mentionnées ci-dessous; la proportion du mélange étant environ deux tiers de charbon du pays de Galles et un tiers des comtés du Nord, le charbon du pays de Galles coûtant à l'entrepreneur environ un quart de plus que celui des comtés du Nord.

Outre les prix fixés par l'adjudication publique, le Gouvernement paye *un* shelling *six* pence (1 sh. 6 p.) par tonneau, à d'autres personnnes, pour porter et charrier ces charbons depuis les magasins jusqu'aux bateaux à vapeur.

Dans cette dernière estimation d'un shelling six pence par tonneau n'est pas compris le prix du loyer du magasin :

De mai 1846 à avril 1847	liv. 0 18 3	par tonneau.
De mai 1847 à avril 1848	1 0 10	id.
De mai 1848 à avril 1849	0 19 10	id.

Douvres, le 21 décembre 1848.

Le capitaine de frégate de la marine royale anglaise, surintendant du service des malles-postes,

TH. BALDOCK.

ANNEXE S.

Traité pour le transport des dépêches entre la Belgique et l'Angleterre.

L'administration des postes de Belgique et le maître général des postes du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, désirant donner une nouvelle activité aux communications entre les deux pays;

Nous, Édouard, baron d'Huart, Ministre des Finances du royaume de Belgique, membre de la Chambre des Représentants, etc., d'une part; Nous, François Nathaniel, marquis de Conyngham, comte de Mont Charles, le maître général des postes de Sa Majesté le roi du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, sommes convenus de ce qui suit :

ARTICLE PREMIER.

Il sera entretenu une fidèle et exacte transmission de lettres et paquets par la voie de Douvres et Ostende au moyen de paquebots à vapeur.

ART. 2.

Les communications auront lieu quatre fois par semaine, savoir : de Douvres à Ostende, les mardi, mercredi, vendredi et samedi, et d'Ostende à Douvres, les mercredi, jeudi, samedi et dimanche.

ART. 3.

La correspondance enfermée dans des malles cachetées sera remise à l'agent de l'office Britannique à Ostende.

ART. 4.

La correspondance d'office à office, c'est-à-dire les lettres du Royaume-Uni de la Grande Bretagne et d'Irlande pour la Belgique et réciproquement les lettres de la Belgique pour le Royaume-Uni de la Grande Bretagne et d'Irlande et les colonies Britanniques, sera livrée, de part et d'autre, sans taxes ni débours, chaque office se réservant le droit de percevoir pour son compte la taxe et l'affranchissement qu'il jugera convenable.

ART. 5.

Le maître général des postes prendra à sa seule charge le transport par mer des malles tant à l'aller qu'au retour; l'office de Belgique s'engage à transporter sans frais pour l'office Britannique, toutes les lettres et paquets en transit, originaires ou à destination du continent, et que ce dernier office recevra ou transmettra par la Belgique, en ne réclamant aucune rétribution pécuniaire à la charge de l'office Britannique à leur égard, mais en se réservant le droit de percevoir sur lesdites lettres ou paquets en transit la taxe qu'il jugera convenable.

En outre, eu égard aux frais qui résulteront pour l'office Britannique de l'accroissement des communications, l'office de Belgique s'engage à lui rembourser, à raison de mille livres sterlings par an, sa quote-part dans lesdits frais.

ART. 6.

L'administration des postes de Belgique prendra à sa charge tous les frais ordinaires et extraordinaires que pourrait occasionner l'embarquement ou le débarquement des malles dans le port d'Ostende ; enfin tout ce qui sera nécessaire sur les côtes de la Belgique pour la sûreté des malles, et pour accélérer leur arrivée et leur départ; et si, par suite du mauvais temps ou tout autre accident, les paquebots étaient forcés de relâcher dans un port autre que celui d'Ostende, l'office de Belgique s'engage à faire parvenir, à ses propres frais, les dépêches par terre à leur destination.

ART. 7.

Les deux offices s'engagent mutuellement à faire transporter les dépêches avec toute la célérité possible et à prendre des mesures nécessaires pour que la correspondance n'éprouve aucun retard.

ART. 8.

Les deux offices veilleront à ce qu'il ne soit pas transporté de lettres en fraude en dehors des dépêches, ni par leurs agents ou préposés, ni par les passagers, excepté toutefois les dépêches *bonâ fide* des deux Gouvernements qui pourront être adressées à l'agent de l'office Britannique à Ostende.

ART. 9.

Les paquebots de Sa Majesté Britannique, comme bâtiments de l'État, seront exempts de droits publics dans les ports de la Belgique. Ils seront considérés et reçus comme vaisseaux de guerre et ils jouiront des honneurs et priviléges que réclament les intérêts et l'importance générale du service qui leur est confié.

ART. 10.

En cas de guerre entre les deux nations, les paquebots de poste continueront leur navigation sans obstacle ni molestation jusqu'à notification de la cessation de leur service faite par l'un des deux Gouvernements, auquel cas il leur sera permis de retourner avec l'agent du maître général des postes, librement et sous protection spéciale à Douvres.

ART. 11.

La présente convention conclue pour un temps indéterminé, aura son exécution à dater du premier novembre prochain, ou plus tôt si faire se peut; et si, dans la suite, les circonstances faisaient désirer quelque changement ou modification dans l'un ou l'autre de ses articles, les parties contractantes tâcheront de s'entendre à l'amiable à cet égard ; mais à moins que ce ne soit d'un commun accord, ni la convention, ni aucune de ses stipulations ne pourront être ni infirmées ni annulées sans une notification faite six mois d'avance, durant lequel temps la convention continuera d'avoir sa pleine et entière exécution.

ART. 12.

Il sera transcrit quatre copies de la convention, deux desquelles, l'une en anglais et l'autre en français, resteront entre les mains de l'office des postes anglaises, et les deux autres, l'une en anglais et l'autre en français, entre les mains de l'office de Belgique.

En foi de quoi nous avons signé la présente convention.

Fait à Londres, ce 17 octobre 1834.

(*Signé*) CONYNGHAM.

Fait à Bruxelles, ce

(*Signé*) E. D'HUART.

J. FREELING, *secrétaire.*

DU JARDIN, *secrétaire général par intérim.*

ANNEXE *T.*

Convention conclue et signée à Londres, le 19 octobre 1844, entre S. M. le Roi des Belges et S. M. la Reine du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, pour régler les communications postales entre leurs Etats respectifs.

Sa Majesté le Roi des Belges et Sa Majesté la Reine du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, désirant favoriser les relations amicales existant entre les deux pays, et régler, au moyen d'une nouvelle convention, les communications par les postes de leurs états respectifs sur des bases plus libérales et plus avantageuses, ont nommé pour leurs plénipotentiaires à cet effet, savoir :

Sa Majesté le Roi des Belges, le sieur Sylvain Van de Weyer, Commandeur de l'Ordre de Léopold, décoré de la croix de fer, grand croix des Ordres de La Tour et de l'Épée, de la Branche Ernestine de Saxe et de St-Maurice et de St-Lazare, Commandeur de l'Ordre de la Légion d'Honneur, Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire de Sa Majesté le Roi des Belges près Sa Majesté Britannique ;

Convention concluded and signed at London, octobre 19, 1844 between His Majesty the King of the Belgians and Her Majesty the Queen of the United Kingdom of Great Britain and Ireland, for regulating the communications by Post between their respective dominions.

His Majesty the King of te Belgians and Her Majesty the Queen of the United Kingdom of Great Britain and Ireland, being desirous to promote the friendly relations existing between the two Countries, and to regulate, by means of a new convention, the communications by Post between their respective dominions, upon a more liberal and advantageous basis, have named as their Plenipotentiaries, for this purpose, namely :

His Majesty the King of the Belgians, the Sieur Sylvain Van de Weyer, Commander of the Order of Leopold, decorated with the Iron cross, Grand cross of the Orders of the Tower and Sword, of the Ernestine Branch of Saxony, and of St-Maurice and St-Lazarus, Commander of the Order of the Legion of Honor, Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary of his Majesty the king of the Belgians, to Her BritannickMajesty ;

Et Sa Majesté la Reine du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, le très-honorable Georges Comte d'Aberdeen, Vicomte Gordon, Vicomte Formartine, Lord Haddo, Methlick, Tarvis et Kellie, Pair du Royaume-Uni, Conseiller de Sa Majesté en son Conseil privé, Chevalier du très-ancien et très-noble Ordre du Chardon, et principal Secrétaire d'État de Sa Majesté pour les Affaires Étrangères, et le très-honorable Guillaume Comte de Lonsdale, Vicomte Lowther, Pair du Royaume-Uni, Lord Lieutenant des Comtés de Cumberland et de Westmorland, Conseiller de Sa Majesté Britannique en son Conseil privé, et Maître-Général de ses Postes.

Lesquels, après s'être réciproquement communiqué leurs pleins pouvoirs respectifs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus des articles suivants :

TITRE Ier.

Dispositions générales.

ARTICLE PREMIER.

Il y aura un échange périodique et régulier des correspondances entre la Belgique et la Grande-Bretagne, aux époques et par les moyens de communication et de transport qui seront indiqués ci-après, tant pour les lettres, échantillons de marchandises, journaux, bulletins de bourse, prix-courants et autres imprimés jouissant dans le Royaume-Uni d'une modération de port, qui seront nés sur le territoire des deux États, que pour les objets de même nature originaires ou à destination des pays qui emprunteront leur intermédiaire.

ART. 2.

L'échange des correspondances entre les deux offices aura lieu par les bureaux de poste suivants, savoir :

Du côté de la Belgique :

1° Ostende;

2° Anvers.

Du côté de la Grande-Bretange :

1° Douvres;

2° Londres.

And Her Majesty the Queen of the United Kingdom of Great Britain and Ireland, the Right honorable George, Earl of Aberdeen, Viscount Gordon, Viscount Formartine, Lord Haddo, Methlick, Tarvis, and Kellie, a Peer of the United Kingdom, a Member of her Majesty's most honorable Privy Council, Knight of the most Ancient and most noble Order of the Thistle, and her Majesty's Principal Secretary of state for Foreing Affairs; and the Right honorable William, Earl of Lonsdale, Viscount Lowther, a Peer of the United Kingdom, Lord Lieutenant of the Counties of Cumberland and Westmorland, a Member of Her Britannick Majesty's most Honorable Privy Council, and Her Post Master General.

Who, after having communicated to each other their respective full powers, found to be in good and due form, have agreed upon the following articles :

CHAPTER I.

General arrangements.

ART. 1.

There shall be a periodical and regular exchange of correspondence between Belgium and Great Britain, at the times and by the means of communication and conveyance hereinafter described, as well for letters, patterns of goods, newspapers, courses of exchange, prices current, and other printed papers which, in the United Kingdom, are allowed to pass by post at reduced rates, originating within the territories of either state, as for objects of a similar nature originating in, or addressed to, the countries, the correspondance of which shall be transmitted through the said states.

ART. 2.

The exchange of correspondence between the two offices shall be effected through the following Post-Offices, namely :

On the part of Belgium :

1° Ostend;

2° Antwerp.

On the part of Great-Britain :

1° Dover;

2° London.

ART. 3.

Indépendamment des bureaux d'échange qui sont désignés dans l'article précédent, il pourra en être établi sur tous les autres points du littoral ou de l'intérieur des deux pays, pour lesquels des relations directes seraient ultérieurement jugées nécessaires.

TITRE II.

Échange des correspondances.

ART. 4.

L'échange principal des dépêches formées des correspondances internationales ou en transit, spécifiées à l'art. 1er, aura lieu par les points d'Ostende et de Douvres.

L'office des postes du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande continuera de transporter par ses paquebots à vapeur, tant à l'aller qu'au retour, les dépêches échangées avec l'office des postes de Belgique, par la voie d'Ostende et de Douvres, quatre fois par semaine, aux conditions stipulées dans la convention conclue entre les bureaux des Postes Belge et Britannique, au mois d'octobre 1834. Les départs ordinaires d'Ostende pour Douvres auront lieu les dimanches, lundis, mercredis et jeudis; et ceux de Douvres pour Ostende, les mardis, mercredis, vendredis et samedis.

ART. 5.

Il est toutefois entendu que le Gouvernement Belge aura la faculté d'établir ou de faire établir, à ses frais, un service de bateaux à vapeur pour transporter des lettres, des dépêches et des voyageurs entre les villes précitées, deux fois par semaine, ou quotidiennement, s'il le juge convenable; et le Gouvernement Belge se réserve expressément, dans l'un comme dans l'autre cas, de s'entendre avec le Gouvernement Britannique, pour être libéré de l'obligation de payer à l'office des postes britanniques la somme annuelle de mille livres sterlings stipulée dans la convention du mois d'octobre 1834, mentionnée à l'article précédent.

ART. 3.

Independently of the offices of exchange, named in the preceding article, others may be established at any other places on the coast, or in the interior of each of the two countries, between which direct communications may hereafter be deemed necessary.

CHAPTER II.

Exchange of correspondence.

ART. 4.

The principal exchange of the mails composed of the international or transit correspondence specified in article 1, shall take place at Ostend and Dover.

The Post-Office of the United Kingdom of Great Britain and Ireland shall continue to convey by its Steam packets, in both directions, the despatches exchanged with the Belgian Post-Office, by way of Ostend and Dover, four times a week, on the conditions stipulated in the convention concluded between the Belgian and British Post-Offices in October 1834. The ordinary departures from Ostend to Dover shall take place on Sundays, Mondays, Wednesdays, and Thursdays, and those from Dover to Ostend, on Tuesdays, Wednesdays, Fridays and Saturdays.

ART. 5.

It is nevertheless understood that the Belgian Government shall be at liberty to establish, or cause to be established, at its own expense a service of Steam-Boats, to convey letters, despatches and passengers between the above mentioned towns, twice a week or daily, should the Belgian Government think it necessary, and the Belgian Government reserves to itself the power of coming to an understanding, in either case, with the British Government, in order to be liberated from the obligation of paying to the British Post-Office the sum of *L.* 1,000 sterling annually stipulated in the convention of October 1834, mentioned in the preceding article.

ART. 6.

Les commandants des paquebots des offices respectifs recevront des mains du percepteur des postes d'Ostende et de l'agent du maître général des postes à Douvres, les valises fermées et cachetées.

Le nombre de ces valises et l'heure de leur remise seront constatés sur un part que ces commandants, ou les officiers chargés, sous leurs ordres, du soin des dépêches, remettront à leur arrivée au bureau de destination.

Ils devront rapporter à l'office expéditeur un certificat de l'exacte remise de ces dépêches, délivré par l'agent qui les aura reçues.

ART. 6.

The Captains of the packets of the respective offices shall receive from the Director of the Post-Office at Ostend, and from the Agent of the Post-Master General at Dover, the Mail-bags, closed and sealed.

The number of these bags and the time of their delivery, shall be noted on a bill which the said Captains, or the Officers intrusted under their orders with the care of the Mails, shall deliver on their arrival, to the office for which they are destined.

They shall bring back to the despatching office a certificate of the due delivery of the said Mails, from the agent who shall have received them.

ART. 7.

Les paquebots employés par les deux offices pour le transport ordinaire des correspondances entre Ostende et Douvres, seront des bateaux à vapeur d'une force et d'une dimension suffisantes pour le service auquel ils sont destinés : ce seront des bâtiments appartenant à l'État ou frétés pour le compte de l'État.

Ces bâtiments seront considérés et reçus dans les deux ports susmentionnés, et dans tous les autres ports des deux pays où ils pourraient accidentellement aborder comme vaisseau de guerre ; et ils y jouiront des honneurs et priviléges que réclament les intérêts et l'importance du service qui leur est confié.

Ils seront exempts dans ces ports, tant à leur entrée qu'à leur sortie, de tous droits de tonnage, de navigation et de port, excepté toutefois les bâtiments frétés pour le compte de l'État, lesquels devront acquitter ces droits dans les ports où ils sont établis au profit des corporations, compagnies particulières ou personnes privées.

Ils ne pourront être détournés de leur destination spéciale, c'est-à-dire du transport des dépêches, par quelque autorité que ce soit, ni être sujets à saisie-arrêt, embargo ou arrêt de Prince.

ART. 7.

The packets employed by the two offices for the ordinary conveyance of the correspondence between Ostend and Dover, shall be Steam-boats of sufficient power and size for the service in which they are to be engaged. They shall be Vessels belonging to Government, or freighted by order of Government.

They shall be considered and treated in the two ports above mentioned, and in all other ports of the two Countries at which they may accidentally touch, as Vessels of war, and be there entitled to all the honours and privileges which the interests and importance of their service demand.

They shall be exempted in those ports, as well upon their entrance, as their departure, from all tonnage, navigation and port-dues, excepting however, the Vessels freighted by order of Government, which must pay such dues in those ports where are levied on behalf of corporations, private companies, or individuals.

They shall not be diverted from their especial duty, that is to say, the conveyance of the Mails by any authority whatever, or be liable to seizure, detention, embargo, or *arrêt de Prince*.

ART. 8.

En cas de guerre entre les deux nations,

ART. 8.

In case of war between the two nations,

les paquebots de poste des deux offices continueront leur navigation sans obstacle ni molestation, jusqu'à notification de la cessation de leur service faite par l'un des deux Gouvernements; auquel cas, il leur sera permis de retourner librement, et sous protection spéciale, dans leurs ports respectifs.

ART. 9.

Les paquebots des deux offices pourront embarquer ou débarquer, tant à Ostende qu'à Douvres, ainsi que dans les autres ports des deux États où ils seraient contraints de relâcher, tous passagers, de quelque nation qu'ils puissent être, avec leurs hardes et effets personnels, ainsi que leurs chevaux et voitures, sous la condition que les commandants de ces paquebots se soumettront aux règlements des Gouvernements respectifs, concernant l'entrée et la sortie des voyageurs.

Ils ne pourront transporter aucune marchandise à titre de fret.

ART. 10.

A moins d'empêchement de force majeure, les commandants des paquebots employés au transport des dépêches entre Ostende et Douvres, devront faire route directement pour leurs destinations respectives.

Si, par suite de gros temps ou d'avaries, ils sont contraints de changer de route, et de relâcher dans un port autre que celui d'Ostende ou de Douvres, selon leur destination, ils devront en justifier par tel moyen que l'un ou l'autre des deux offices jugerait à propos d'établir.

En cas de relâche forcée d'un paquebot porteur des dépêches, dans un autre port que celui où ce paquebot devait aborder, l'office sur le territoire duquel ces dépêches auront été débarquées, devra employer les moyens les plus prompts pour les faire parvenir à leur destination.

ART. 11.

Il est défendu aux commandants des paquebots spécialement employés au transport des dépêches respectives des deux offices,

the Mail-Packets of the two offices shall continue their navigation, without impediment or molestation, until a notification is made on the part of either of the two Governments, that the service is to be discontinued; in which case they shall be permitted to return freely, and under special protection, to their respective ports.

ART. 9.

The packets of the two offices shall be at liberty to take on board, or land, both at Ostend and Dover, as well as in other ports of the two Countries, where they may be obliged to put in, any passengers, of whatever nation they may be with their wearing apparel and luggage and also with their horses and carriages, on condition that the captains of the said packets shall submitt to the regulations of the respective Governments, concerning the arrival and departure of travellers.

They shall be prohibited from conveying goods or merchandize on freight.

ART. 10.

The captains of the packets engaged in carrying the Mails between Ostend and Dover, shall, in all practicable cases, proceed directly their respective destinations.

If in consequence of stress of weather or damage, they should be compelled to alter their course, and to put into any other port than Ostend or Dover, according to their destination, they shall be called upon to account for the deviation, in such manner as their respective offices shall deem advisable.

Whenever a packet, conveying mails, shall be compelled to put into any other than its destined port, the office of the place where the said Mails shall be landed, shall use the most expeditious means of forwarding them to their destination.

ART. 11.

The captains of the packets specially engaged in the conveyance of the respective Mails of the two offices are forbidden to take

de se charger d'aucune lettre en dehors de ces dépêches, excepté toutefois celles de leur Gouvernement.

Ils veilleront à ce qu'il ne soit pas transporté de lettres en fraude par leurs équipages ou par les passagers, et ils dénonceront à qui de droit, les infractions qui pourraient être commises à cet égard.

ART. 12.

A défaut de bâtiments de l'État, spécialement affectés au transport direct de la correspondance entre le bureau belge d'Anvers d'une part, et le bureau britannique de Londres de l'autre, l'échange des dépêches entre ces bureaux aura lieu par les paquebots particuliers à vapeur naviguant entre ces ports.

ART. 13.

Outre les dépêches ordinaires qui seront échangées, conformément aux art. 4 et suivants de la présente convention, entre le bureau belge d'Ostende d'une part, et les bureaux britanniques de Londres et Douvres de l'autre, par les bâtiments de l'État ou frétés pour le compte de l'État, ces bureaux pourront employer la voie de paquebots particuliers à vapeur naviguant d'un de ces ports à l'autre, pour s'expédier réciproquement, par dépêches supplémentaires, les correspondances qui pourraient être acheminées avec avantage par cette voie.

ART. 14.

Les dépêches ordinaires ou supplémentaires que sont autorisés à s'expédier réciproquement, par la voie des paquebots particuliers, les bureaux d'échange désignés dans les articles précédents, pourront contenir, indépendamment des correspondances originaires ou à destination de ces localités, les correspondances en transit de ou pour quelque pays que ce soit, que les deux offices jugeraient utile de diriger par ces bureaux.

charge of any letter not included in their Mail bags, except, however, despatches of their Governments.

They must take care that no letters are conveyed illegally by their crews or passengers, and must give information, in the proper quater of any breach of the laws which may be committed in that respect.

ART. 12.

If there should be no Government Vessels specially appointed for the direct conveyance of the correspondence between the Belgian office of Antwerp, on the one part, and the British office of London, on the other, the exchange of Mails between the said offices shall take place by means of private steam-packet plying between the above ports.

ART. 13.

In addition to the ordinary Mails which shall be exchanged, conformably to the IVth and following articles of the present convention, between the Belgian office of Ostend, on the one part, and the British offices of London and Dover, on the other, by Vessels belonging to Government, or freighted by order of Government, the said offices may have recourse to private steam-packets plying between those ports to forward mutually to each other, by supplementary Mails, such letters as may be advantageously transmitted by these means.

ART. 14.

The ordinary or supplementary Mails which the Offices of exchange mentioned in the two preceding articles are authorized to forward to each other reciprocally, by means of private packets, may contain, independently of the correspondence coming from, or adressed to, the said Offices, the transit correspondence from or to any country whatever, which the two offices may think it advisable to forward through those offices.

TITRE III.

Port des lettres internationales.

ART. 15.

Les personnes qui voudront envoyer des lettres ordinaires, soit de la Belgique pour le Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, et les colonies et possessions anglaises où l'administration des postes de la Grande-Bretagne entretient des bureaux de poste, soit du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, et les colonies et possessions anglaises pour la Belgique, auront le choix, savoir : 1° de laisser le port entier de ces lettres à la charge des destinataires ; 2° d'en payer le port d'avance jusqu'au lieu de destination.

L'affranchissement pour une partie de la distance à parcourir ne sera point admis.

ART. 16.

Le public des deux pays pourra envoyer des lettres chargées d'un pays pour l'autre, et, autant qu'il sera possible, pour les pays auxquels les offices respectifs servent d'intermédiaire.

Le port de ces lettres sera établi d'après les tarifs combinés des deux pays : il devra toujours être acquitté d'avance et jusqu'à destination.

ART. 17.

Le mode d'affranchissement libre ou facultatif, stipulé par l'art. 15 précédent, en faveur des lettres ordinaires des deux pays, sera applicable aux lettres et paquets renfermant des échantillons de marchandises.

ART. 18.

Les lettres et paquets renfermant des échantillons de marchandises, qui seront envoyés d'un pays pour l'autre, affranchis ou non affranchis, jouiront des modérations de port qui sont accordées à ces objets par les lois et règlements de chaque pays.

CHAPTER III.

Postage of international letters.

ART. 15.

Persons desirous of sending ordinary letters, either from Belgium to the United Kingdom of Great Britain and Ireland and those British Colonies and possessions where the Post Office of Great Britain maintains Post-Offices, or from the United Kingdom of Great Britain and Ireland, and the British Colonies and possessions to Belgium, shall have the option : First, of leaving the whole postage of such letters to be paid by the receiver ; secondly, of paying the said postage to the place of destination.

Prepayment for a part of the distance shall not be permitted.

ART. 16.

The inhabitants of both Countries may send registered letters from one Country to the other ; and, as far as it shall be found practicable, to the countries the correspondence of which shall be transmitted through the respective offices.

The postage on such letters shall be fixed according to the combined rates of the two countries : it must in all cases be paid to the place of destination.

ART. 17.

The option of forwarding letters, either paid or unpaid, specified in article 15 preceding, in favour of ordinary letters from the two countries, shall be applicable to letters and packets containing patterns of goods.

ART. 18.

Letters and packets, containing patterns of goods, forwarded from one country to the other, either paid or unpaid, shall be conveyed at such reduced rates of postage as are allowed for such articles by the laws and regulations of each country.

ART. 19.

Les lettres affranchies ou non affranchies nées dans un endroit quelconque du royaume de Belgique, et destinées pour un endroit quelconque du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, et réciproquement, les lettres affranchies ou non affranchies envoyées d'un endroit quelconque du Royaume-Uni et destinées pour un endroit quelconque de Belgique, seront frappées, dans les deux pays, d'un port uniforme de douze décimes ou d'un schelling, par lettre simple, dont quatre décimes ou pence seront censés représenter la taxe due à l'office de Belgique, et huit pence ou décimes celle due à l'office Britannique.

Chacune de ces deux taxes de quatre et de huit pence ou décimes, augmentera en raison du poids des lettres, suivant l'échelle de progression respectivement en vigueur dans les deux pays.

Toutefois il est entendu que l'office Britannique percevra de quart d'once en quart d'once, un port entier sur les lettres affranchies livrées à la Belgique comme sur les lettres non affranchies reçues de la Belgique pour la portion de port représentant la taxe à rembourser à l'office Belge.

ART. 19.

Letters, either paid or unpaid, originating in any place of the Kingdom of Belgium. and addressed to any place in the United Kingdom of Great Britain and Ireland, and reciprocally, letters, either paid or unpaid sent from any place in the Said United Kingdom to any place in Belgium, shall be charged in the two Countries with an uniform postage of twelve decimes, or one shelling, per single letter, of which four decimes, or pence, shall be considered as representing the postage due to the Belgian Office, and eight pence or decimes, that due to the British Office.

Each of those two rates of four and eight pence, or decimes, shall increase according to the weight of letters, in conformity with the scale of progression respectively established in the two countries.

It is understood, nevertheless that the British Office shall charge, for every quarter of an ounce, one whole rate, on paid letters delivered to Belgium, as well as upon unpaid letters coming from Belgium, for that portion of postage representing the sum to be accounted for to the Belgian Office.

ART. 20.

Les deux offices se tiendront mutuellement compte de la part qui revient à chacun d'eux dans le produit des correspondances qu'ils se transmettront réciproquement.

Toutefois, afin de simplifier cette opération, toutes les lettres faisant partie d'une même dépêche et appartenant à la même catégorie, seront pesées en masse et livrées aux prix fixés ci-après :

L'office des postes Britanniques payera à l'office des postes de Belgique pour les lettres non affranchies originaires de Belgique, et destinées pour le Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, et pour les colonies et possessions anglaises où l'office Britannique entretient des bureaux de poste, ainsi que pour les lettres affranchies dans le Royaume-Uni et dans les dites colonies et possessions anglaises, à destination de la Belgique, la somme d'un franc soixante centimes par 30 grammes, poids net.

ART. 20.

The two Offices shall mutually account to each other for the portion of the postage of the correspondence exchanged between them, which is due to each.

In order, however, to simplify this operation, all letters contained in one and the same Mail, and belonging to the same class, shall be weighed in bulk, and delivered at the following rates :

The British Post Office shall pay to the Post-Office of Belgium, for all unpaid letters originating in Belgium, and addressed to the United Kingdom of Great Britain and Ireland, and those British Colonies and possessions where the British office maintains Post-Offices, and also for all letters paid in the United Kingdom, and in the said British Colonies and possessions, and addressed to Belgium, at the rate of one franc and sixty centimes, for every thirty grammes net weight.

De son côté, l'office des postes de Belgique payera à l'office des postes Britanniques, pour les lettres non affranchies, originaires du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, et destinées pour la Belgique, ainsi que pour celles affranchies en Belgique et destinées pour le Royaume-Uni, la somme d'un schelling quatre pence par once britannique, poids net.

ART. 21.

Les dispositions des articles précédents ne s'appliquent pas seulement aux lettres faisant partie des malles ordinaires, mais encore à celles expédiées par les occasions particulières, dont il est fait mention à l'art. 13.

TITRE IV.

Transit des correspondances étrangères.

§ 1. — *Transit à découvert.*

ART. 22.

L'office des postes de Belgique continuera à transporter, sans frais pour l'office Britannique, toutes les lettres que ledit office lui transmettra pour être expédiées vers d'autres États du continent, en transit par la Belgique, ainsi que celles originaires des dits États et destinées pour la Grande-Bretagne, qui seraient dirigées par la même voie.

Ces lettres seront transmises, tant de la part de l'office Britannique à celui de Belgique, que par ce dernier office à celui de la Grande-Bretagne, sans aucune taxe ni débours. L'office de Belgique se réserve toutefois la faculté de se faire payer, par les autres offices intéressés, un droit de transit dont le montant ne pourra excéder un franc par 30 grammes, poids net.

ART. 23.

Le Gouvernement de Sa Majesté le Roi des Belges promet d'interposer ses bons offices auprès des Gouvernements des pays dont les Administrations des Postes sont en relation avec celle de Belgique, afin d'obtenir, pour les correspondances originaires de ces pays,

The Belgian Post-Office shall, on its part, pay to the British Post-Office, for all unpaid letters originating in the United Kingdom of Great-Britain and Ireland, and addressed to Belgium, and also for letters paid in Belgium and addressed to the United Kingdom, at the rate of one shelling and four pence, per ounce British net weight.

ART. 21.

The stipulations of the preceding articles are applicable not only to the letters composing the ordinary Mails, but also to those forwarded by the special opportunities mentioned in article 13.

CHAPTER IV.

Transit of foreign correspondence.

§ 1. — *Ordinary transit correspondence.*

ART. 22.

The Belgian Post-Office shall continue to convey, without charge to the British Office, all the letters which the said office shall tansmit to it, to be forwarded to other states of the continent, in transit through Belgium, and also those originating in the said states and intended for Great Britain, that may be sent by the same route.

These letters shall be forwarded by the British Office to that of Belgium, and by this latter office to that of Great Britain, without any charge or expense. The Belgian office however, reserves to itself the right to levy upon the other offices concerned, a transit rate the amount of which shall not exceed one franc for every thirty grammes net weight.

ART. 23.

The Government of His Majesty the King of the Belgians promises to use its good offices with the Governments of the countries the Post-Offices of which are in relation with the Belgian Post-Office, in order to procure for the correspondence originating in the

adressées dans le Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, ou dans les colonies et possessions anglaises, et *vice-versâ*, des facilités analogues à celles dont jouissent ou pourront jouir, à l'égard de ces mêmes pays, les habitants de la Belgique, en vertu des conventions existantes, ou qui interviendraient dans la suite.

ART. 24.

L'office des postes de Belgique payera à l'office des postes de la Grande-Bretagne et d'Irlande, pour les correspondances affranchies originaires de Belgique ou des États du continent qui empruntent son intermédiaire à destination des colonies et des pays d'outre-mer, ainsi que pour les correspondances non-affranchies originaires des colonies et pays d'outre-mer, et destinées pour la Belgique ou pour les États du continent auxquels la Belgique sert d'intermédiaire, savoir :

1° Huit pence par lettre simple, pour le transit sur le territoire du Royaume-Uni ;

2° La taxe de voie de mer à payer par le public anglais, sur les lettres originaires et à destination des colonies et pays d'outre-mer.

De son côté, l'office des postes du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande payera à l'office des postes de Belgique, pour le port des correspondances originaires du Royaume-Uni et destinées pour les colonies et pays d'outre-mer, ainsi que de celles originaires des colonies et pays d'outre-mer, à destination du Royaume-Uni, savoir :

1° Un franc soixante centimes par trente grammes, poids net, pour le transit sur le territoire belge ;

2° Deux francs par trente grammes, poids net, pour la voie de mer, en tout trois francs soixante centimes par 30 grammes poids net.

§ 2. — *Transit en dépêches closes.*

ART. 25.

Le Gouvernement belge prend l'engagement d'accorder au Gouvernement britan-

said countries, and addressed to the united Kingdom of Great Britain and Ireland, or to the British Colonies and possessions, and *vice versâ*, the same facilities, which are now, or may hereafter be, secured to the inhabitants of Belgium, with respect to such countries, in accordance with present or future Conventions.

ART. 24.

The Belgian Post-Office shall pay to the Post-Office of Great Britain and Ireland for paid letters originating in Belgium, or in the states of the continent, the correspondence of which shall be transmitted through Belgium and addressed to the Colonies and Countries beyond sea, and also for unpaid letters originating in the Colonies and Countries beyond sea, and addressed to Belgium, and to the States of the continent, the correspondence of which shall be transmitted through Belgium, namely :

1° Eight pence per single letter for the transit through the territory of the united Kingdom ;

1° The packet rate which the inhabitants of Great Britain have to pay on letters coming from and addressed to the Colonies and Countries beyond Sea.

The Post-Office of the United Kingdom of Great Britain and Ireland, shall, on its part, pay to the Post-Office of Belgium, for postage of letters originating in the United Kingdom, and addressed to the Colonies and Countries beyond Sea, and of those coming from the Colonies and Countries beyond Sea, and addressed to the United Kingdom, namely :

1° One franc and sixty centimes for every thirty grammes, net weight, for the transit through the Belgian Territory ;

2° Two francs for every thirty grammes, net weight, for Sea conveyance, making in all, three francs and sixty centimes for every thirty grammes net weight.

§ 2. — *Transit in closed Mails.*

ART. 25.

The Belgian Government engages to grant to the British Government the transit in clo-

nique, le transit en dépêches closes sur son territoire, des correspondances du Royaume-Uni, des colonies et possessions anglaises et autres lieux où l'office britannique entretient des bureaux de poste, pour les différents États du continent auxquels la Belgique sert d'intermédiaire, et de ces États pour le Royaume-Uni, les colonies et possessions anglaises et autres lieux où l'office britannique entretient des bureaux de poste, moyennant le prix d'un franc par trente grammes, poids net, pour les lettres, et cinq centimes par journal ou feuille d'imprimé.

ART. 26.

Dans le cas où l'office des postes britanniques jugerait convenable de faire passer par la Belgique les malles closes renfermant la correspondance du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande et des colonies et possessions anglaises pour les Indes orientales et pour les autres pays auxquels les Indes orientales servent d'intermédiaire et *vice-versâ*, l'office des postes de Belgique se chargera d'effectuer le transport de ces correspondances sur son territoire, moyennant les prix de transit fixés par l'art. 25 précédent.

ART. 27.

Le Gouvernement belge s'engage en outre à transporter, aussi en dépêches closes, moyennant les prix respectivement fixés par l'art. 24 et par l'art. 34 ci-après, les lettres, journaux et imprimés du Royaume-Uni et des colonies et possessions anglaises, pour les divers États des deux continents d'Amérique, et *vice-versâ*, qui seront desservis aux frais de l'office des postes de Belgique, soit par des bâtiments de commerce, soit par des bâtiments de l'État, ou frétés au compte de l'État, expédiés ou à destination des ports de Belgique ou des ports de relâche de ces bâtiments dans les parages transatlantiques.

ART. 28.

Le Gouvernement britannique promet, de son côté, d'accorder le transit, en dépêches

sed Mails, through its territory, of the correspondence from the United Kingdom, the British Colonies and possessions, and other places where the British Office maintains Post-Offices, to the various continental States, the correspondence of which shall be transmitted through Belgium, and from those states to the United Kingdom, the British Colonies and Possessions, and other places where the British Office maintains Post-Offices, at the rate of one franc for every thirty grammes net weight, for letters, and five centimes for every newspaper, or other printed paper.

ART. 26.

Should the British Post-Office deem it advisable to transmit through Belgium closed Mails containing the correspondence from the United Kingdom of Great Britain and Ireland, and the British Colonies and possessions, to the East Indies and other Countries the correspondence of which shall be transmitted by way of the East Indies, and *vice versâ*, the Belgian Post-Office engages to effect the conveyance of the said correspondence, through its territory, at the transit rates fixed by the preceding article 25.

ART. 27.

The Belgian Government further engages to convey also in closed Mails, at the rates respectively fixed by article 24, and by article 34 following, letters, newspapers, and printed papers from the United Kingdom, and the British Colonies and possessions, to the several States of the two Continents of America, and *vice versâ*, the correspondence of which may be forwarded at the expens of the Belgian Post-Office, either by private Ships, by Government Vessels, or by Vessels freighted by order of Government, dispatched from or bound to the ports of Belgian, or the ports of destination of such Vessels in transatlantic Countries.

ART. 28.

The British Government engages on its part, to grant the transit in closed Mails, at

closes, moyennant les prix respectivement fixés, au profit de l'office des postes britanniques, pour la transmission des correspondances à découvert, par les art. 24 et 34 déjà cités, des lettres, journaux et imprimés de la Belgique, pour les différents États d'Amérique ou pour d'autres pays étrangers, et *vice versâ*, qui seront transportés, soit par des bâtiments de commerce, soit par des bâtiments de l'État ou frétés pour le compte de l'État, expédiés ou à destination des ports du Royaume-Uni.

TITRE V.

Journaux et imprimés.

§ 1. — *Journaux et imprimés internationaux.*

ART. 29.

Les journaux publiés dans le Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, qui seront adressés à des personnes résidant en Belgique, seront livrés à l'office belge non affranchis, et ne supporteront qu'une taxe de cinq centimes par journal, payable par le destinataire.

Réciproquement, les journaux belges adressés à des personnes résidant en le Royaume-Uni, seront livrés à l'office britannique non affranchis, et ne supporteront qu'une taxe d'un demi penny par journal également payable par le destinataire.

Pour jouir de la modération de port indiquée ci-dessus, les journaux ne pourront contenir aucune écriture, et ils devront être expédiés sous bandes, ou renfermés dans des enveloppes ouvertes sur les côtés, de manière à pouvoir être facilement vérifiés.

Les journaux qui ne réunissent pas ces conditions, seront traités comme lettres.

Il est bien entendu que les stipulations qui précèdent, n'infirment, en aucune manière, le droit que peut avoir l'un ou l'autre des deux offices de ne pas effectuer, sur son propre territoire, le transport ou la distribution de ceux de ces journaux à l'égard desquels il n'aurait pas été satisfait aux lois et arrêtés qui règlent les conditions de leur publication et de leur circulation.

the rates respectively fixed on behalf of the British Post-Office by articles 24 and 34, already referred to, for the conveyance in ordinary Mails, of letters, newspapers and printed papers, addressed from Belgium to the several States of America and other foreign Countries, and *vice versâ*, which may be conveyed, either by private ships, by Government Vessels, or by Vessels freighted by order of Government, despatched from or bound to the ports of the United Kingdom.

CHAPTER V.

Newspapers and printed papers.

§ 1. — *International Newspapers and printed papers.*

ART. 29.

Newspapers published in the United Kingdom of Great Britain and Ireland, and addressed to persons residing in Belgium, shall be forwarded unpaid to the Belgian office, and they shall be subject to a rate of only five centimes each, to be paid by the receiver.

Reciprocally, Belgian newspapers addressed to persons residing in the United Kingdom, shall be forwarded unpaid to the British Office, and they shall be subject to a rate of only one halfpenny, each, to be paid likewise by the receiver.

In order to enjoy the reduction of postage above mentioned, the new papers must not contain any writing; and they must be sent in bands or covers open at the sides, so that they may be easily examined.

Newspapers which are not sent in conformity with the conditions above mentioned, shall be considered as letters.

It is fully understood that the preceding stipulations do not in any way invalidate the right of either of the said offices to refuse conveying or distributing on its own territory, newspapers, in any cases where the laws and regulations concerning their publication and circulation have not been duly complied with.

ART. 30.

Les ouvrages périodiques non quotidiens, paraissant en Belgique et dans le Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, sous forme de brochures, pourront être envoyés d'un pays dans l'autre, par la voie des deux offices, aux conditions ci-après exprimées, savoir :

1° Le port de ces ouvrages devra être payé d'avance et il ne pourra être acquitté que jusqu'à la limite du territoire des États respectifs ;

2° Ils devront être expédiés sous bandes ou renfermés dans des enveloppes ouvertes sur les côtés, de manière à pouvoir être facilement vérifiés ;

3° Ils devront être imprimés dans la langue du pays où ils auront été publiés, et ils seront en tous points assujettis aux conditions imposées à la circulation des journaux quotidiens et autres publications de cette espèce, par les lois, arrêtés et réglements des deux pays.

Le port à percevoir, en Belgique, sur les ouvrages ci-dessus désignés, qui seront envoyés du Royaume-Uni en Belgique ou de ce dernier pays dans le Royaume-Uni, est fixé à cinq centimes par feuille d'impression au-dessous de 30 décimètres carrés.

Quant au port à percevoir par l'office des postes de la Grande-Bretagne sur les mêmes ouvrages adressés en Belgique ou venant de Belgique, il sera réglé ainsi qu'il suit, savoir :

1° Pour tout ouvrage dont le poids n'excédera pas deux onces, un penny ;

2° Pour tout ouvrage pesant au-dessus de deux onces, et n'excédant pas trois onces, six pence ;

3° Pour tout ouvrage pesant au-dessus de trois onces, et n'excédant pas quatre onces, huit pence ;

4° Pour chaque once au-dessus de quatre et jusqu'à seize onces (limite de l'admission de ces objets par l'office britannique), deux pence en sus, en observant que toute fraction de l'once sera comptée comme une once pour le port à percevoir.

ART. 31.

Le public des deux pays pourra envoyer,

ART. 30.

Periodical works, not of daily publication, issued in Belgium and in the United Kingdom of Great Britain and Ireland, in the shape of pamphlets, may be forwarded from one Country to the other, by means of the two offices, under the following conditions, namely :

1° The postage on such works must be paid, but only to the frontier of the territories of the respective States ;

2° They must be sent in bands or covers open at the sides, so that they may be easily examined ;

3° The must be printed in the language of the Kingdom in which they are published, and they shall be, in every respect, subject to the conditions prescribed by the laws, rules and regulations of both countries, with regard to the circulation of daily newspapers, and other publications of the nature in question.

The rate to be levied in Belgium on the above mentioned works, addressed from the United Kingdom to Belgium, or from Belgium to the United Kingdom, is fixed at five centimes, for each printed sheet, under thirty decimetres square.

The rate to be levied by the Post-Office of Great Britain on similar works addressed to, or coming from Belgium, shall be as follows :

1° For every work not exceeding two ounces in weight, one penny ;

2° For every work above two ounces in weight, and not exceeding three ounces, six pence ;

3° For every work above three ounces in weight, and not exceeding four ounces, eight pence ;

4° And for every ounce above four, up to sixteen ounces (the limit imposed on the transmission of such articles by the British Office) two pence additionnal, every fraction of an ounce being reckoned as a full ounce.

ART. 31.

The inhabitants of both Countries may

d'un pays pour l'autre, des bulletins de bourse, prix-courants et autres imprimés jouissant dans le Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, d'une modération de port, en se conformant aux dispositions ci-après :

1° Ces imprimés devront être expédiés sous bandes et ne pourront contenir aucune écriture, chiffre ou signe quelconque à la main; les bulletins de bourse et prix courants se borneront à indiquer le nom des marchandises et les prix, sans faire mention du nom et de la demeure des vendeurs.

2° Le prix de ces objets est fixé à cinq centimes par feuille, pour le parcours sur le territoire belge, et à un penny ou dix centimes, aussi par feuille, pour le parcours sur le territoire du Royaume-Uni.

3° Ils ne pourront être envoyés de part et d'autre, qu'affranchis jusqu'à la limite du territoire des deux offices respectifs.

ART. 32.

La transmission réciproque des journaux, ouvrages périodiques et autres imprimés de l'un pays pour l'autre, ne donnera lieu à aucun décompte : chaque office retiendra à son profit le port qu'il aura perçu conformément aux dispositions des art. 29, 30 et 31 précédents.

§ II. — *Journaux et imprimés en transit.*

ART. 33.

Les journaux publiés dans le Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, et adressés à des personnes résidant dans les divers États du Continent auxquels la Belgique sert d'intermédiaire, ainsi que les journaux expédiés de ces mêmes États pour le Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, continueront à être livrés, de part et d'autre, exempts de tout prix de port.

L'office des postes de Belgique se réserve, toutefois, la faculté de se faire payer, par les États précités, pour le transport des journaux sur le territoire belge, un prix de transit de cinq centimes par journal.

send from one Country to the other courses of exchange, prices current, and such other printed papers as are allowed in the United Kingdom of Great Britain and Ireland to pass by Post, at a reduced rate, under the following conditions, namely :

1° The said printed papers must be sent in bands, and must not contain any writing, figures, or manual mark whatsoever; — the courses of exchange and prices current shall merely give the name and prices of goods, without any mention of the name and residence of the vendors;

2° The postage of such papers is fixed at five centimes each, for conveyance on the Belgian territory, and at one penny or ten centimes, each, for conveyance on the territory of the United Kingdom;

3° They shall not be sent either way, except paid to the territorial limit of the two respective offices.

ART. 32.

No accounts shall be required between the two offices for the mutual transmission of newspapers, periodical works, and other printed papers, from one Country to the other. Each Office shall retain on its own account the postages it shall have charged, according to the stipulations in the preceding articles 29, 30 and 31.

§ 2. — *Newspapers and printed papers in transit.*

ART. 33.

Newspapers published in the United Kingdom of Great Britain and Ireland, and addressed to persons residing in the several States of the Continent, the correspondence of which shall be transmitted through Belgium, and also newspapers coming from the said States to the United Kingdom of Great Britain and Ireland, shall continue to be forwarded from both sides, free from any charge for postage.

The Belgian Post-Office reserves to itself, however, the right to levy upon the above mentioned States, for the conveyance of the newspapers through the Belgian territory, a transit rate of five centimes for every newspaper.

ART. 34.

L'office des postes de Belgique payera à l'office des postes britanniques la somme d'un penny par journal, pour port de transit sur le territoire du Royaume-Uni et pour voie de mer, des journaux destinés pour les colonies et pays d'outre-mer, sans distinction de parages, qui seront livrés par l'office de Belgique à l'office Britannique, pour être transportés, soit par les bâtiments de commerce, soit par les bâtiments de l'État, ou frêtés pour le compte de l'État.

La même somme d'un penny par journal sera payée par l'office des postes de Belgique à l'office des postes britanniques, pour port de transit sur le territoire du Royaume-Uni et pour voie de mer, des journaux étrangers destinés pour la Belgique, ou pour les pays auxquels la Belgique sert d'intermédiaire, qui seront apportés pas quelque voie que ce soit dans le Royaume-Uni.

Réciproquement l'office des postes britanniques payera à l'office des postes de Belgique, pour port de transit par la Belgique et pour voie de mer, des journaux que l'office britannique transmettra à l'office de Belgique, pour être envoyés, par quelque voie que ce soit, dans les colonies et pays d'outre-mer, dix centimes par journal.

La même somme de dix centimes par journal sera payée par l'office des postes britanniques a l'office des postes de Belgique, pour port de transit par la Belgique, et pour voie de mer, des journaux originaires des colonies ou pays d'outre-mer, et destinés pour le Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, qui seront apportés en Belgique par quelque voie que ce soit.

TITRE VI.

Dispositions diverses.

ART. 35.

Les offices des postes de Belgique et du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande dresseront, chaque mois, les comptes résultant de la transmission réciproque, ou du transport en dépêches closes des corres-

ART. 34.

The Belgian Post-Office shall pay to the British Post-Office the sum of one penny, for every newspaper, for transit postage through the territory of the United Kingdom and for sea conveyance of newspapers addressed to the Colonies and all Countries beyond sea, without distinction, sent by the Belgian Office, to the British Office, to be conveyed either by private ships, by Government Vessels or by Vessels freighted by order of Government.

The same sum of one penny for every newspaper shall be paid by the Belgian Post-Office to the British Post-Office, for transit postage, through the territory of the United Kingdom and for sea conveyance of foreign newspapers addressed to Belgium, or to those Countries the correspondence of which shall be transmitted through Belgium, brought in any manner whatsoever into the United Kingdom.

Reciprocally, the British Post-Office shall pay to the Belgian Post-Office for transit postage through Belgium, and for sea conveyance, of newspapers sent by the British Office to the Belgian Office, to be forwarded in any manner whatsoever to the Colonies and countries beyond sea, a rate of ten centimes for every newspaper.

The same rate of ten centimes for every newspaper shall be paid by the British Post-Office to the Belgian Post-Office for transit postage through Belgium, and for sea conveyance, of newspapers coming from the Colonies or Countries beyond sea, and addressed to the United Kingdom of Great Britain and Ireland, brought into Belgium in any manner whatsoever.

CHAPTER VI.

Various regulations.

ART. 35.

The Post-Offices of Belgium and of the United Kingdom of Great Britain and Ireland shall make out monthly their accounts for the mutual transmission, or conveyance in closed Mails, of correspondence; and those

pondances ; et ces comptes, après avoir été débattus et arrêtés contradictoirement par ces offices, seront soldés, à la fin de chaque trimestre, par l'office qui sera reconnu débiteur envers l'autre.

ART. 36.

Le solde des comptes mentionnés dans le précédent article sera établi en monnaie de Belgique. A cet effet, les sommes portées au crédit de l'office des postes de la Grande Bretagne en monnaie britannique, seront réduites en francs sur le pied de dix centimes par penny, un franc vingt centimes par schelling et 24 francs par livre sterling.

ART. 37.

Les lettres et journaux tombés en rebut, pour quelque cause que ce soit, seront renvoyés de part et d'autre, à la fin de chaque mois et plus souvent si faire se peut. Celles de ces lettres qui auront été livrées en compte, seront remises pour les poids et prix auxquels elles auront été originairement expédiées par l'office envoyeur.

ART. 38.

Les lettres tombées en rebut, pour quelque cause que ce soit, qui auront été transportées en transit, soit à découvert, soit en dépêches closes, par l'un des deux offices, pour le compte de l'autre, seront admises pour les poids et prix pour lesquels elles auront été comprises dans les comptes de transit des offices respectifs, sur de simples déclarations ou listes nominatives mises à l'appui des decomptes, lorsque les lettres elles-mêmes n'auront pas pu être produites par l'office qui aura à se prévaloir du montant de leurs taxes vis à-vis de l'autre office.

ART. 39.

Les lettres mal adressées ou mal dirigées seront, sans aucun délai, réciproquement renvoyées par l'intermédiaire des bureaux d'échange respectifs, pour les poids et prix auxquels l'office envoyeur aura livré ces lettres en compte à l'autre office.

accounts, after having been examined, compared and settled by the two Offices, shall be paid, at the expiration of every quarter, by that Office which shall be found to be in debt to the other.

ART. 36.

The balance of the above mentioned accounts shall be stated in Belgian money; and for this purpose the sums carried to the credit of the Post Office of Great Britain in British money shall be brought into Francs, at the rate of ten centimes for a penny, one franc and twenty centimes for a shilling, and twenty four francs for a pound sterling.

ART. 37.

Dead letters and newspapers which cannot be delivered, from whatever cause, shall be mutually returned, at the expiration of every month, or oftener if possible; such of those letters, as shall have been charged in the account, shall be returned for the same weight and amount of postage which was originally charged by the sending office.

ART. 38.

Dead letters which cannot be delivered, from whatever cause, and which have been conveyed in transit, either in ordinary or in closed Mails, by either of the two offices, on account of the other, shall be admitted for the same weight and amount of postage which was charged in the transit accounts of the respective offices, on a simple declaration, or on nominal lists vouching for the amount of postage demanded, when the letters themselves cannot be produced by the office which has to claim the amount of the postage from the other office.

ART. 39.

Letters misdirected or missent shall be reciprocally returned without delay, through the respective offices of exchange, for the same weight and amount of postage at which they were charged by the despatching office to the other office.

Quant aux lettres adressées à des destinataires ayant changé de résidence, et quelle que soit l'origine de ces lettres, elles seront respectivement rendues chargées du port qui aurait dû être payé par les destinataires.

ART. 40.

Afin de s'assurer réciproquement l'intégralité du produit des correspondances de l'un pour l'autre pays, les Gouvernements belge et britannique s'engagent à empêcher, par tous les moyens qui sont en leur pouvoir, que ces correspondances ne passent par d'autres voies que par leurs postes respectives.

Toutefois, il est entendu que les courriers envoyés par des maisons de commerce ou autres, pour porter accidentellement une seule lettre ou une ou plusieurs gazettes, pourront traverser librement les territoires respectifs des deux États, pourvu que, sur le territoire belge, ces courriers présentent la lettre ou les gazettes dont ils seront porteurs, au premier bureau de poste, qui leur appliquera les taxes voulues par les lois et règlements du pays.

Ces objets seront frappés des timbres d'origine et d'affranchissement des bureaux de poste par lesquels les taxes auront été perçues et il en sera délivré au courrier un certificat qui sera joint à son passeport.

ART. 41.

La forme à donner aux comptes mentionnés dans l'art. 35 précédent, la direction à donner aux correspondances et toutes autres mesures de détail et d'ordre qui devront être arrêtées de concert pour procurer l'exécution des stipulations de la présente convention, seront réglées entre les offices des postes de Belgique et du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, aussitôt après l'échange des ratifications de la dite convention.

Il est aussi convenu que les mesures de détail et d'ordre mentionnées au présent article pourront être modifiées par les deux offices, toutes les fois que, d'un commun

With regard to letters addressed to persons who have changed their residence, whatever be the origin of such letters, they shall be mutually returned, charged with the rate that should have been paid by the receivers.

ART. 40.

In order reciprocally to secure the postage on the whole correspondence from one Country to the other, the Belgian and British Governments engage to prevent, by all the means in their power, the transmission of the said correspondence through any other channel than their respective Post-Offices.

Nevertheless, it is understood that couriers sent by commercial firms or by other persons to convey occasionnally a single letter, or one or more newspapers, may pass unmolested through the respective territories of both powers, provided the said couriers exhibit, on the Belgian territory the letter or newspapers which they convey, to the first Post-Office on their road, which office shall tax the said letter or newspapers with the rates prescribed by the laws and regulations of the Country.

The said letter or newspapers shall be marked with the date and charge stamps of the office at which the postage shall have been paid, and a certificate thereof shall be delivered to the courier, and annexed to his passeport.

ART. 41.

The forms in which the accounts mentioned in article 35 preceding are to be made up, the direction to be given to the correspondence and all other matters of detail and regulation which are to be arranged by mutual consent, for insuring the execution of the stipulations contained in the present convention, shall be settled between the Post Offices of Belgium and of the United Kingdom of Great Britain and Ireland, as soon as possible, after the exchange of the ratifications of the said convention.

It is also agreed that the mesures of detail and regulation mentioned in the present article, may be modified by the two Post-Offices, whenever, by mutual consent, those

accord. ces deux offices auront reconnu que ces modifications seraient utiles au bien du service des postes des deux pays.

ART. 42.

La présente convention est conclue pour un temps indéterminé. Elle ne pourra être annulée par l'un ou l'autre des deux Gouvernements qu'après notification faite à l'autre Gouvernement, au moins six mois d'avance.

ART. 43.

Sont maintenues les dispositions des conventions antérieures qui ont été conclues entre les bureaux des postes respectifs, en autant qu'elles ne seraient pas contraires aux stipulations de la présente convention.

ART. 44.

La présente convention sera ratifiée, et les ratifications en seront échangées à Londres, dans le délai d'un mois, ou plus tôt si faire se peut; et elle sera mise à exécution le 1er décembre 1844.

En foi de quoi les plénipotentiaires respectifs ont signé la présente convention et y ont apposé le sceau de leurs armes.

Fait à Londres, en double original, le dix-neuvième jour du mois d'octobre, l'an de grâce mil huit cent quarante-quatre.

(*L. S.*) *Signé :* SYLVAIN VAN DE WEYER.
(*L. S.*) *Signé :* ABERDEEN.
(*L. S.*) *Signé :* LONSDALE.

offices shall have decided that such modifications would be beneficial to the Post-Office service of the two Countries.

ART. 42.

The present convention is concluded for an indefinite period. It cannot be annulled by either of the two Governments, except after notice given to the other Government, at least six months previously.

ART. 43.

The provisions of former conventions which have been concluded between the respective Post-Offices are maintained where they are not contrary to the stipulations of the present convention.

ART. 44.

The present convention shall be ratified, and the ratifications exchanged at London, within one month, or sooner if possible; and it shall come into operation on the First day of december one thousand eight hundred and forty four.

In witness whereof the respective plenipotentiaries have signed the present convention, and have affixed thereto the seal of their arms.

Done in duplicate at London the Nineteenth day of October, in the year of our Lord one thousand eight hundred and forty four.

(*L. S.*) *Signed :* SYLVAIN VAN DE WEYER.
(*L. S.*) *Signed :* ABERDEEN.
(*L. S.*) *Signed* : LONSDALE.

Articles convenus entre l'office des postes de Belgique et l'office des postes de la Grande-Bretagne, pour l'exécution de la convention du 19 octobre 1844.

En exécution de l'art. 41 de la convention du 19 octobre 1844, entre la Belgique et la Grande-Bretagne, qui confie aux offices des postes des deux pays le soin de régler, aussitôt après l'échange des ratifications de ladite convention, la forme à donner aux comptes de la transmission des correspondances et toutes autres mesures de détail et d'ordre qui devront être arrêtées de concert pour procurer l'exécution, à partir du 1er décembre prochain, des stipulations contenues dans cette convention;

Les soussignés, dûment autorisés à cet effet par leurs offices respectifs, sont convenus des articles suivants :

CHAPITRE Ier.

Relations entre les bureaux d'échange respectifs.

ARTICLE PREMIER.

Les relations entre les bureaux d'échange belges et britanniques seront établies de la manière suivante, savoir :

1° Le bureau d'Ostende correspondra avec ceux de Londres et Douvres ;

2° Le bureau d'Anvers avec celui de Londres.

ART. 2.

Les dépêches ordinaires du bureau d'Ostende pour celui de Londres comprendront toutes les correspondances originaires de Belgique et des pays étrangers auxquels elle sert d'intermédiaire, pour le Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, les colonies et pays d'outre-mer, à l'exception des villes de l'Angleterre portées dans le tableau n° 1.

Articles agreed upon between the Post-Office of Great-Britain and the Post-Office of Belgium, for carrying into execution the Convention of October 19, 1844.

In pursuance of article 41 of the convention of October 19, 1844, between Great Britain and Belgium, which leaves to the two Post-Offices the regulation, immediately after the exchange of the ratifications of the said convention, of the form in which the accounts for the transmission of correspondence are to be made up, as well as of all other matters of detail, which are to be arranged by mutual consent for insuring the execution from the first day of December next, of the stipulations contained in the said convention,

The undersigned, duly authorized for that purpose by their respective offices, have agreed upon the following articles :

CHAPTER I.

Regulations between the respective offices of exchange.

ART. 1.

The following shall be the regulations for the exchange of mails between the British and the Belgian offices :

1° The office of Ostend shall exchange mails with the offices of London and Dover ;

2° The office of Antwerp shall exchange mails with the office of London.

ART. 2.

The ordinary mails despatched from the office of Ostend to the office of London shall comprize all the correspondence originating in Belgium and in the foreign countries, the correspondence of which shall be transmitted through Belgium, for the United Kingdom of Great Britain and Ireland, its colonies and countries beyond sea, with the exception of the English towns mentioned in table n° 1.

ART. 3.

Réciproquement les dépêches ordinaires du bureau de Londres pour celui d'Ostende comprendront toutes les correspondances originaires du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, des colonies et pays d'outre-mer, à l'exception des villes d'Angleterre désignées dans le tableau faisant suite aux présents articles, sous le n° 1, pour la Belgique et les divers États du continent auxquels l'office britannique transmettra sa correspondance par l'intermédiaire de l'office belge.

ART. 4.

Les dépêches ordinaires du bureau d'Ostende pour le bureau de Douvres comprendront toutes les correspondances originaires de Belgique et des pays étrangers qui empruntent son intermédiaire, pour les villes de l'Angleterre portées dans le tableau n° 1.

ART. 5.

Réciproquement les dépêches ordinaires du bureau de Douvres pour le bureau d'Ostende comprendront toutes les correspondances originaires des villes de l'Angleterre désignées dans le tableau faisant suite aux présents articles, sous le n° 1, pour la Belgique et les divers États du continent auxquels l'office britannique fera parvenir sa correspondance par l'intermédiaire de l'office belge.

ART. 6.

Les dépêches supplémentaires que pourront s'expédier réciproquement, en vertu de l'art. 13 de la convention du 19 octobre 1844, le bureau d'échange belge d'Ostende, d'une part, et les bureaux britanniques de Londres et Douvres, de l'autre part, par les paquebots à vapeur des entreprises particulières, ne comprendront que les correspondances que les envoyeurs voudront expressément diriger par cette voie, et dans ce cas, leur intention devra être exprimée sur l'adresse en ces termes : *Paquebots particuliers.*

ART. 3.

Reciprocally, the ordinary mails despatched from the office of London to the office of Ostend shall comprize all the correspondence originating in the United Kingdom of Great Britain and Ireland, its colonies and countries beyond sea, with the exception of the English towns mentioned in table n° 1, annexed to the present articles, for Belgium and the various states of the continent, the correspondence of which shall be transmitted through Belgium.

ART. 4.

The ordinary mails despatched from the office of Ostend to the office of Dover shall comprize all the correspondence originating in Belgium and in the foreign countries, the correspondence of which shall be transmitted through Belgium, for the English towns mentioned in table n° 1.

ART. 5.

Reciprocally the ordinary mails despatched from the office of Dover to the office of Ostend shall comprize all the correspondence originating in the English towns mentioned in table n° 1, annexed to the present articles, for Belgium and the various states of the continent, the correspondence of which shall be transmitted through Belgium.

ART. 6.

The supplementary mails which the Belgian office of exchange of Ostend, on the one part, and the British offices of London and Dover, on the other, may, conformably to article 13 of the convention of October 19, 1844, exchange by means of private steam packets, shall comprize only such correspondence as the senders shall expressly desire to be forwarded by these means; and in this case, the intention of the said senders must be expressed by writing on the address, *Private ships.*

ART. 7.

Les dépêches que les bureaux d'Anvers et de Londres s'expédieront réciproquement par les bateaux à vapeur des entreprises particulières, ne comprendront également que les correspondances que les envoyeurs voudront expressément diriger par cette voie, et dans ce cas, leur intention devra être exprimée sur l'adresse en ces termes : *Paquebots particuliers* PAR ANVERS.

ART. 7.

The mails which the offices of Antwerp and London may exchange by means of private steam packets shall equally comprize only such correspondence as the senders shall expressly desire to be forwarded by these means, and in that case the intention of the said senders must be expressed by writing on the address, *Private ships* VIA ANTWERP.

CHAPITRE II.

Conditions particulières du transit de certaines correspondances.

CHAPTER II.

Regulations for the transit of various descriptions of correspondence.

ART. 8.

L'affranchissement des lettres destinées pour les colonies et pays d'outre-mer, dont le transport devra être effectué par le moyen des paquebots réguliers partant des ports du Royaume-Uni, est facultatif ou obligatoire.

Il est facultatif pour les colonies et possessions anglaises qui sont désignées dans le tableau faisant suite aux présents articles, sous le n° 2. Il est obligatoire pour tous les pays et établissements d'outre-mer desservis par lesdits paquebots et qui sont désignés dans le tableau faisant suite aux présents articles, sous le n° 3.

L'affranchissement des lettres destinées pour les colonies et pays d'outre-mer, sans distinction de parages, que se livreront mutuellement les deux offices, pour être transportées par les bâtiments de commerce partant des ports de l'un ou de l'autre État, sera toujours obligatoire.

Les tableaux n° 2 et 3 mentionnés au présent article indiquent le port qui devra être bonifié à l'office britannique par l'office de Belgique, pour les lettres affranchies destinées pour les colonies et possessions britanniques et les autres pays d'outre-mer, ainsi que pour celles non affranchies originaires des colonies et pays d'outre-mer.

ART. 8.

The payment of the postage of letters addressed to the colonies and Countries beyond sea, which are to be conveyed by means of regular packets leaving the ports of the United Kingdom, is either optional or compulsory.

It is optional for the British Colonies and possessions mentioned in table n° 2, annexed to the present articles. It is compulsory for all the Countries and settlements beyond sea, which are served by the said packets, and mentioned in table n° 3, annexed to the present articles.

The payment of letters addressed to the Colonies and Countries beyond sea, wherever the same may be situated, which the two offices shall forward mutually to each other, to be conveyed by private ships leaving the ports of either state, shall always be compulsory.

The tables n° 2 et 3 referred to show the postage which is to be acounted for to the British office by the Belgian office for paid letters addressed to the British Colonies and possessions, and to other Countries beyond sea, as well as for unpaid letters which have originated in the Colonies and Countries beyond sea.

ART. 9.

Lorsque les auteurs des lettres pour les colonies et pays d'outre-mer, que se livre-

ART. 9.

When the writers of letters addressed to the Colonies and Countries beyond sea, which

ront mutuellement les deux offices, pour être ultérieurement expédiées de leurs ports respectifs, voudront qu'elles soient transportées par les bâtiments du commerce partant de ces ports, l'intention devra en être exprimée sur l'adresse par ces mots : *Bâtiments du Commerce* ou *Private Ships*.

A défaut de cette indication, les lettres pour les colonies et pays d'outre-mer, sans distinction de parages, livrées mutuellement par les deux offices, seront acheminées au moyen de paquebots réguliers entretenus ou frétés par leurs Gouvernements respectifs, à moins que l'affranchissement de ces lettres ne soit obligatoire, auquel cas elles seront rendues à l'office envoyeur, dans les formes prescrites par l'art. 37 de la Convention du 19 octobre 1844.

CHAPITRE III.

Progression de la taxe des lettres en raison de leur poids.

Art. 10.

La progression de la taxe belge en raison du poids, applicable aux lettres mentionnées dans l'art. 19 de la convention du 19 octobre 1844, est fixée ainsi qu'il suit, savoir :

1° Au-dessous de 10 grammes, une fois le port;

2° De 10 à 15 grammes inclusivement, une fois et demie le port;

3° De 15 à 20 grammes inclusivement, deux fois le port;

4° De 20 à 30 grammes inclusivement. deux fois et demie le port;

5° Et ainsi de suite, en ajoutant, de dix en dix grammes, la moitié du port en sus.

Toutefois, il est entendu que l'office britannique percevra, de quart d'once en quart d'once, un port entier sur les lettres affranchies livrées à la Belgique, comme sur les lettres non affranchies reçues de la Belgique, pour la portion de port représentant la taxe à rembourser à l'office belge, en vertu de la convention du 19 octobre 1844.

Art. 11.

La progression de la taxe britannique, en

the two offices shall forward mutually to each other to be transmitted from their respective ports shall wish them to be conveyed by private ships leaving those ports, such intention must be expressed by writing on the address : *Bâtiments du Commerce* or *Private ships*.

In all cases where such direction is not given, letters addressed to the Colonies and Countries beyond sea, wherever the same may be situated, which the two offices may forward to each other, shall be transmitted by means of the regular packets maintained or freighted by their respective Governments, unless the payment of the said letters be compulsory, in which case they shall be returned to the office from which they were forwarded, in the manner prescribed by art. 37 of the Convention of October 19, 1844.

CHAPTER III.

Progressive rates of postage according to the weight of letters.

Art. 10.

The progressive scale of the Belgian rates of postage, according to weight applicable to the letters mentioned in article 19 of the Convention of October 19, 1844, is fixed as follows :

1° Under ten grammes, one single rate.

2° From ten grammes to fifteen grammes inclusively, one rate and a half.

3° From fifteen grammes to twenty grammes inclusively, two rates.

4° From twenty grammes to thirty grammes inclusively, two rates and a half.

5° And so on, one half rate being added for every ten grammes.

It is understood nevertheless, that the British-Office shall charge, for every quarter of an ounce, one whole rate on paid letters delivered to Belgium, as well as upon unpaid letters coming from Belgium, for that portion of postage representing the sum to be accounted for to the Belgian office, pursuant to the Convention of October 19, 1844.

Art. 11.

The progressive scale of the British rates

raison du poids, applicable aux lettres mentionnées dans les art. 19 et 24 de la convention précitée, est fixée ainsi qu'il suit, savoir :

1° Pour toute lettre dont le poids n'excède pas une demi-once, un port simple ;

2° Au-dessus d'une demi-once, et n'excédant pas une once, deux ports ;

3° Au-dessus d'une once et n'excédant pas deux onces, quatre ports ;

4° Au-dessus de deux onces et n'excédant pas trois onces, six ports ;

5° Au-dessus de trois onces et n'excédant pas quatre onces, huit ports ;

Et ainsi de suite, en ajoutant deux ports pour chaque once ou fraction d'once au-dessus de l'once.

of postage, according to weight applicable to the letters mentioned in articles 19 and 24, of the aforesaid Convention is fixed as follows :

1° For every letter not exceeding half an ounce, in weight, one single rate.

2° Above half an ounce, but not exceeding one ounce, two rates.

3° Above one ounce, but not exceeding two ounces, four rates.

4° Above two ounces, but not exceeding three ounces, six rates.

5° Above three ounces, but not exceeding four ounces, eight rates.

And so on, two rates being added for every ounce, or fraction of an ounce.

CHAPITRE IV.

Feuilles d'avis, accusés de réception, poids et timbres.

Art. 12.

Chacune des dépêches ordinaires ou supplémentaires expédiées entre les bureaux d'échange des offices respectifs sera accompagnée d'une feuille d'avis sur laquelle ces bureaux énonceront, avec les classifications établies par la convention du 19 octobre 1844, la nature et le poids des objets que la dépêche contiendra.

Le bureau auquel la dépêche aura été adressée, en accusera réception au bureau envoyeur par le plus prochain courrier.

Les feuilles d'avis et accusés de réception, à l'usage des bureaux d'échange respectifs, seront conformes aux modèles paraphés qui sont joints aux présents articles.

Art. 13.

Dans le cas où, aux jours fixés pour l'expédition des dépêches ordinaires ou supplémentaires, un des bureaux d'échange des offices respectifs n'aurait aucune lettre à adresser au bureau correspondant, ce bureau d'échange n'en devra pas moins former une dépêche qui sera composée seulement d'une feuille d'avis négative.

CHAPTER IV.

Letter-bills, acknowledgments of receipt, weights and stamps.

Art. 12.

Every mail, whether ordinary or supplementary, passing between the offices of exchange of the respective Post-Offices, shall be accompanied by a letter-bil, specifying, according to the classifications established by the Convention of October 19, 1844, the nature, and weight of the articles contained in the said mail.

The office to which the mail is addressed, shall return by the next post, an acknowledgment of receipt to the office from which it was transmitted.

The forms of letter-bills and acknowledgments of receipt for the use of the respective offices of exchange shall be made according to the forms agreed upon and annexed to the present articles.

Art. 13.

If it should happen at the usual period for making up the mails whether ordinary or supplementary, that there should not be any letters from either of the offices of exchange for the corresponding office, a despatch containing only a blank letter-bill shall nevertheless be sent.

Les bureaux d'échange autorisés à expédier aux bureaux correspondants des dépêches par voie supplémentaire, feront la distinction entre les dépêches ordinaires, en écrivant en tête des feuilles d'avis qui accompagneront ces premières : *Dépêches supplémentaires.*

L'accusé de réception de cette dépêche contiendra la même mention.

ART. 14.

Pour la transmission réciproque des lettres ordinaires ou chargées et échantillons de marchandises, les bureaux d'échange belges feront uniformément usage de poids dont le gramme sera l'unité, et les bureaux d'échange du Royaume-Uni ou de ses possessions et établissements feront uniformément usage de poids dont l'unité sera l'once britannique, avec ses divisions en demi-once et quart d'once.

Les lettres ordinaires ou chargées et échantillons de marchandises devront être pesés par les bureaux d'échange expéditeurs, avant d'avoir été ficelés et enveloppés ; de même que la vérification du poids de ces objets énoncé sur la feuille d'avis, ne devra avoir lieu, de la part des bureaux correspondants, qu'après que ces bureaux auront séparé lesdits objets des feuilles et enveloppes qui servaient à les contenir.

Il est convenu que pour tout ce qui se rapporte à l'exécution de la convention, chaque once britannique sera assimilée à trente grammes, poids de Belgique.

ART. 15.

Indépendamment du timbre d'origine et à dates, dont devront être frappés les lettres ordinaires ou chargées et échantillons de marchandises, transmis réciproquement par les offices respectifs, ceux de ces objets qui auront été affranchis jusqu'à destination, recevront, dans un endroit apparent de l'adresse, l'empreinte d'un timbre portant les initiales P. D.

Les objets de même nature livrés également, de part et d'autre, affranchis et qui seront destinés pour les colonies et pays d'outre-mer devront aussi être frappés du timbre P. D.

The offices of exchange autorized to despatch supplementary mails to the corresponding offices, shall make a distinction between supplementary and ordinary mails, by writing at the top of the letter-bill which shall accompany the former, *supplementary Mail.*

The acknowledgment of the receipt of the said supplementary mails shall bear a similar inscription.

ART. 14.

For the mutual transmission of ordinary or registered letters and patterns of goods, the Belgian offices of exchange shall uniformly make use of weights having the gramme for unit ; and the offices of exchange for the United Kingdom, its possessions and settlements, shall, uniformly, make use of weights having the British ounce for unit, with its divisions into half ounces and quarters of an ounce.

The ordinary or registered letters and patterns of goods shall be weighed by the offices forwarding them, previous to their being tied up into parcels and wrapped in papers, and in like manner, the verification of the weight of the same, as stated in the letter-bills, shall not take place in the corresponding offices till after the despatches have been separated from the string and paper in which they were bound up.

It is agreed that in every thing that relates to the execution of the Convention each British ounce shall be considered as equivalent to thirty grammes Belgian weight.

ART. 15.

In addition to the local and dated stamp which ordinary or registered letters and patterns of goods, exchanged between the respective offices, must be marked, such of those articles as have been paid to their destination, shall bear plainly impressed on the address another stamp with the initials P. D.

Articles of a like nature exchanged between the same offices and addressed paid to the Colonies and Countries beyond sea, shall also be marked with the stamp P. D.

Ceux des objets susmentionnés, qui, aux termes de la Convention du 19 octobre 1844, doivent être livrés par l'office des postes britanniques à l'office des postes de Belgique, affranchis, jusqu'à la limite du territoire de la Grande-Bretagne, seront frappés dans les bureaux de poste du Royaume-Uni ou de ses possessions ou établissements, d'un timbre portant l'initiale P.

CHAPITRE V.

Lettres chargées.

ART. 16.

Il est convenu que le poids des lettres chargées, envoyées d'un pays dans l'autre, sera compris dans celui des affranchissements ordinaires et que chaque office retiendra à son profit l'augmentation de port qui aura été perçue dans son pays, conformément aux dispositions de l'art. 16 de la convention du 19 octobre 1844, de sorte que ce surplus ne donnera lieu à aucun décompte entre les deux offices.

ART. 17.

Les lettres chargées venant des pays étrangers seront réciproquement livrées par les deux offices de Belgique et de la Grande-Bretagne, avec les précautions usitées pour les lettres chargées déposées dans les deux pays et sans augmentation de port.

ART. 18.

Les lettres chargées seront inscrites nominativement au tableau pour ordre qui termine la feuille d'avis avec les détails que ce tableau comporte.

Ces lettres seront réunies par un croisé de ficelle, et les bouts de cette ficelle seront attachés au bas de la feuille d'avis du bureau envoyeur, au moyen d'un cachet en cire fine.

CHAPITRE VI.

Rebuts.

ART. 19.

Le port ou le prix des lettres tombées en

Those of the above mentioned articles, which, in conformity with the Convention of October 19, 1844, must be forwarded by the British Post-Office to the Post-Office of Belgium, paid to the frontier of the British territory, shall be marked, in the Post-Offices of the United Kingdom, its possessions and settlements, with a stamp bearing the initial P.

CHAPTER V.

Registered letters.

ART. 16.

It is agreed that the weight of registered letters, sent from one country to the other, shall be included in that of the ordinary prepaid letters, and that each office shall retain the extra postage which shall have been charged in its territory, in conformity with the stipulation in article 16 of the Convention of October 19, 1844, so that this surplus shall not give rise to any account between the two offices.

ART. 17.

Registered letters from foreing Countries shall be reciprocally exchanged between the Belgian and British offices, with the same precaution used for registered letters posted in the two Countries and without any additional postage.

ART. 18.

The addresses of registered letters shall be inserted in the table which is prepared for that purpose in the letter-bill with such particulars as are pointed out by the said table.

These letters shall be tied up together with a cross string, the ends of which shall be made fast to the bottom of the letter bill of the sending office, by means of a seal made of sealing-wax.

CHAPTER VI.

Dead-letters.

ART. 19.

The postage of all dead-letters which are

rebut, pour quelque cause que ce soit, que les deux offices se renverront, en vertu de l'art. 37 de la Convention du 19 octobre 1844, ne sera admis à la décharge de l'office auquel ces lettres auront été originairement transmises, qu'autant que l'état de leurs cachets ne donnera pas lieu de supposer qu'elles ont pu être lues par les destinataires et sauf les réserves faites par l'art. 38 de la dite Convention, pour les lettres parvenues en transit, et qui ne pourraient pas être produites à l'office envoyeur.

ART. 20.

Les lettres injurieuses et les lettres dites d'attrape, dont les deux offices sont autorisés par leurs règlements à rembourser le port aux destinataires, pourront être comprises et admises dans les rebuts renvoyés réciproquement, quand bien même ces lettres auraient été ouvertes.

CHAPITRE VII.

Compte de la transmission réciproque des correspondances.

ART. 21.

Il sera dressé chaque mois, à la diligence de l'office des postes de la Grande-Bretagne, des comptes particuliers résumant les faits de transmission des correspondances entre les bureaux d'échange respectifs. Ces comptes auront pour base et pour justification les accusés de réception des envois effectués de part et d'autre pendant la période mensuelle.

Les comptes particuliers seront immédiatement récapitulés dans un compte général destiné à présenter les résultats définitifs de la transmission des correspondances, tant à découvert qu'en dépêches closes, effectuée pendant le mois révolu.

Les comptes particuliers et généraux seront conformes aux modèles paraphés qui sont annexés aux présents articles.

Fait en double original à Bruxelles, le sixième jour, et à Londres, le vingt-septième jour du mois de novembre mil huit cent quarante quatre.

Signé, BAREEL. *Signé,* MABERLY.

Approuvé : Approuvé :

Signé, DECHAMPS. *Signé,* LONSDALE.

to be mutually returned, in conformity with article 37 of the Convention of october 19, 1844, shall be allowed in discharge of the account of the office to which the said letters have been originally transmitted, but only upon such letters as have not been opened, except however, in the case provided for by article 38 of the said Convention, as regards letters which have been conveyed in transit, and which cannot be produced.

ART. 20.

Letters forwarded for the purpose of annoying or injuring the parties to whom they were addressed, the postage of which both offices are authorized to return to the public, even after they have been opened, may be included and admitted with dead-letters and newspapers, which are to be mutually returned.

CHAPTER VII.

Accounts of the reciprocal transmission of correspondence.

ART. 21.

The Post-Office of the United Kingdom shall prepare every month separate accounts exhibiting the results of the exchange of correspondence between the respective offices. Such accounts shall be founded upon the receipts of the respective offices during the month.

The separate accounts shall be immediately incorporated in a general account, which shall exhibit the result of the exchange of correspondence, whether in ordinary or closed mails, during the month.

The separate and general accounts shall be made up according to the forms agreed upon and annexed to the present articles.

Done in duplicate at Brussels the sixth day, and at London the twinty seventh day of the month of November, one thousand eight hundred and forty four.

Signed, BAREEL. *Signed,* MABERLY.

Approved : Approved :

DECHAMPS. LONSDALE.

TABLEAU N° 1.

Nomenclature des villes de l'Angleterre dont la correspondance pour la Belgique et les pays qui empruntent son territoire, doit être dirigée par Douvres et réciproquement.

N°s D'ORDRE.	VILLES.	COMTÉS.
1	Ashford.	Kent.
2	Bidenden	Id.
3	Canterbury	Id.
4	Chatham	Id.
5	Cranbrook	Id.
6	Dartford.	Id.
7	Deal	Id.
8	Dover (Douvres). . .	Id.
9	Faversham	Id.
10	Folkestone	Id.
11	Gravesend.	Id.
12	Hastings	Sussex.
13	Hythe.	Kent.
14	Maidstone.	Id.
15	Margate.	Id.
16	New Romney	Id.
17	Queenborough . . .	Id.
18	Ramsgate.	Id.
19	Rochester.	Id.
20	Rye.	Sussex.
21	Sandwich.	Kent.
22	Sheerness.	Id.
23	Schooters Hill. . . .	Id.
24	Sitting Bourne . . .	Id.
25	St-Leonards.	Sussex.
26	Walmer.	Kent.

TABLE N° 1.

List of the English Towns, the correspondence of which to and from Belgium, and to and from countries through Belgium should be forwarded by Dover.

N°s D'ORDRE.	TOWNS.	COUNTIES.
1	Ashford.	Kent.
2	Bidenden	Ditto.
3	Canterbury	Ditto.
4	Chatham	Ditto.
5	Cranbrook	Ditto.
6	Dartford.	Ditto.
7	Deal	Ditto.
8	Dover.	Ditto.
9	Faversham	Ditto.
10	Folkestone	Ditto.
11	Gravesend	Ditto.
12	Hastings	Sussex.
13	Hythe.	Kent.
14	Maidstone.	Ditto.
15	Margate.	Ditto.
16	New Romney	Ditto.
17	Queenborough . . .	Ditto.
18	Ramsgate.	Ditto.
19	Rochester.	Ditto.
20	Rye.	Sussex.
21	Sandwich.	Kent.
22	Sheerness.	Ditto.
23	Shooters Hill	Ditto.
24	Sitting Bourne . . .	Ditto.
25	St-Leonards.	Sussex.
26	Walmer.	Kent.

TABLEAU N° 2.

Nomenclature des Colonies et possessions Anglaises, où l'Office Britannique entretient des bureaux de poste et à l'égard desquelles l'affranchissement des lettres est facultatif, avec indication de la taxe à appliquer tant aux lettres non affranchies de ces Colonies et possessions à destination de la Belgique ou des États auxquels elle sert d'intermédiaire, qu'aux lettres affranchies en Belgique ou dans les dits États pour ces mêmes Colonies et possessions.

DÉSIGNATION DES COLONIES ET POSSESSIONS.	TAXE par LETTRE SIMPLE.	PORTS de l'Angleterre d'où partent et où arrivent les paquebots.	ÉPOQUES DES EXPÉDITIONS de LONDRES.
Indes Occidentales.	s. d.		
Antigoa, La Barbade, Cariacou, Démérary, La Dominique, Essequibo, La Grenade, Le port et la ville de Kingston (Jamaïque), Montserrat, Nevis, Ste-Lucie, St-Christophe ou St-Kitts, St-Vincent, Tobago, Tortola, La Trinité	1 8	Southampton.	les 2 et 17 de chaque mois (1).
Berbice, La Jamaïque (le port et la ville de Kingston exceptés)	1 10		
Bahamas	1 8	Southampton.	le 2 de chaque mois (1).
Amérique du Nord.			
Le Canada, Nouveau Brunswick, Nouvelle Ecosse (à l'exception du port et de la ville de Halifax), Ile du Prince Edouard	1 10	Liverpool.	les 3 et 18 de chaque mois (2).
Les Bermudes, Terre-Neuve, Halifax (le port et la ville de) (*nouvelle Ecosse*)	1 8	Id.	Id.
Méditerrannée.			
Gibraltar	.....	.....	tous les jeudis.
Malte, Iles Ioniennes	1 8	Southampton.	tous les 15 jours (3).
Hong-Kong (Chine)	1 8	Id.	le 3 de chaque mois.

(1) Lorsque le 2 tombe un dimanche, les expéditions ont lieu la veille au soir.

Lorsque le 17 tombe un dimanche, les expéditions ont lieu le jour suivant au matin.

(2) Excepté pendant les mois de décembre, janvier, février et mars, durant lesquels les expéditions n'ont lieu que le 3 de chaque mois.

Lorsque le 3 ou le 18 tombe un dimanche, les expéditions ont lieu de Londres le jour suivant au soir.

(3) C'est-à-dire le 3e jour au matin de chaque mois et le jeudi le plus voisin du 15 de chaque mois, soit avant, soit après le 15.

Lorsque le 3 tombe un dimanche l'expédition a lieu le samedi soir.

TABLE N° 2.

List of British Colonies and possessions in which Great Britain maintains Post-Offices, with the Rates of postage on letters to and from Belgium and to and from Countries in transit through Belgium, the payment of which is optional.

NAMES OF THE COLONIES OF POSSESSIONS.	RATES per SINGLE LETTER.	PORTS OF DEPARTURE and ARRIVAL.	DAYS ON WHICH MAILS are made UP IN LONDON.
West Indies.	s. d.		
Antigua, Barbadoes, Cariacou, Demerara, Dominica, Essequibo, Grenada, Kingston (Port and Town of Jamaica), Montserrat, Nevis, Ste-Lucia, St-Kitts, St-Vincent, Tobago, Tortola, Trinided	1 8	Southampton.	2nd and 17th of each month(1).
Berbice, Jamaica (Port and Town of Kingston excepted)	1 10		
Bahamas	1 8	Southampton.	2nd of each month (1).
North America.			
Canada, New Brunswick, Nova Scotia (Port and Town of Halifax excepted), Prince Edwards Island	1 10	Liverpool.	3rd and 18th of each month(2).
Bermuda, Newfoundland, Halifax (Port and Town of Nova Scotia	1 8	Ditto.	Ditto.
Mediterranean.			
Gibraltar	.....	.....	every Thursday.
Malta, Ionien Island	1 8	Southampton.	every 15 days (3).
Hong Kong	1 8	Ditto.	3rd of each month.

(1) When the 2nd falls on a sunday, the Mail is made upon the *previous evening*.

When the 17th falls on a sunday, the Mail is made upon the *following Morning*.

(2) Except during the months of December, January, February and March, during which months the Mails are despatched on the 3rd only.

When the 3rd of 18th falls on a sunday, the Mail is made up in London on the *following evening*.

(3) That is the 3rd morning of each month and the Thursday nearest to the 15th of each month, either before or after the 15th.

When the 3rd falls on a sunday, the Mail is made up on the *previous evening*.

TABLEAU N° 3.

Nomenclature des Colonies et possessions anglaises où l'Office Britannique n'entretient pas des bureaux de postes, ainsi que des pays étrangers pour lesquels la correspondance originaire de Belgique ou des États du continent auxquels elle sert d'intermédiaire, transportée en transit par la Grande-Bretagne, doit être affranchie, avec indication du port à bonifier par l'Office de Belgique à l'Office Britannique, pour les correspondances originaires ou à destination des Colonies ou possessions Britanniques, ou des autres pays étrangers.

COLONIES ANGLAISES et PAYS ÉTRANGERS.	TAXE par LETTRE SIMPLE.	ROUTES, PORTS DE DÉPART OU D'ARRIVÉE.	ÉPOQUES DES EXPÉDITIONS de LONDRES.
	s. d.		
Indes orientales	2 6 (1)	Via Marseille, Suez et Bombay.	le 7 de chaque mois (2).
Ceylan			
Mauritius			
Australie	1 8	Via Southampton, Suez et Bombay.	le 3 de chaque mois (3).
Nouvelle-Zélande			
Van Diemen's Land			
Egypte et Syrie	2 2	Southampton.	id.
Grèce	2 2	Id.	tous les 15 jours (4).
Espagne	2 10	Id.	tous les jeudis
Portugal	2 3		
Les Açores	2 4	Falmouth.	le 1er mardi de chaque mois.
Les Canaries			
Le Brésil	3 3		
Buenos-Ayres	3 1		
Monte-Video			
Venezuela	1 8	Southampton.	le 2 de chaque mois (5).
Honduras			
Panama			
Chili et le Pérou			
Le Mexique	2 9		
La Nouvelle Grenade			
Madère	2 4		
Cuba	2 9		
Guadeloupe	1 11	Id.	les 2 et 17 de chaque mois (5).
Martinique			
Haïti			
Porto-Rico			
Ste-Croix			
St-Eustache			
St-Martin			
St-Thomas			
Etats-Unis d'Amérique	1 8	Liverpool.	les 3 et 18 de chaque mois (6).
Cap de Bonne-Espérance			
Ste-Hélène			
Sierra Léone			
Australie			
Nouvelle-Zélande			
Van Diemen's Land ou toute autre Colonie Britannique ou pays étranger, lorsque l'expédition se fait de ou pour l'Angleterre par des navires particuliers	1 4	Par des navires particuliers.	quand l'occasion se présente.

(1) Cette taxe de 2 s. 6 d. se compose d'un port Anglais de 2 s. 1 d., suivant la progression Britannique et d'une taxe de 5 d. soumise à la progression Française.

(2) Quand le 7 tombe un dimanche, l'expédition a lieu, de Londres, le jour suivant.

(3) Lorsque le 3 tombe un dimanche, l'expédition à lieu, de Londres, la veille au soir.

(4) Voir la note 3 du tableau, n° 2.

(5) Lorsque le 2 tombe un dimanche, l'expédition a lieu, de Londres, la veille au soir.

Lorsque le 17 tombe un dimanche, l'expédition a lieu, de Londres, le jour suivant, au matin.

(6) Excepté durant les mois de décembre, janvier, février et mars, pendant lesquels les départs n'ont lieu que le 3 de chaque mois.

Si le 3 ou le 18 tombe un dimanche, l'expédition a lieu, de Londres, le jour suivant.

TABLE N° 3.

List of British Colonies and Possessions in which Great Britain does not maintain Post-Offices and also of Foreign Countries, the Correspondence for which originating in Belgium or in the states of the continent passing through Belgium and forwarded through Great Britain must be prepaid, with the Rates of postage for which the Office of Belgium is to account to that of Great Britain.

BRITISH COLONIES and FOREIGN COUNTRIES.	RATES per SINGLE LETTER	ROUTES, PORTS OF DEPARTURE AND ARRIVAL.	DAYS ON WHICH MAILS are made UP IN LONDON.
	s. d.		
East Indies	2 6 (1)	Via Marseille, Suez and Bombay.	7th of each month (2).
Ceylan			
Mauritius			
Australia	1 8	ViaSouthampton, Suez and Bombay.	3rd of each month (3).
New Zealand			
Van Diemen's Land			
Egypt and Syria	2 2	Southampton.	ditto.
Greece	2 2	Ditto.	every 15 days (4).
Spain	2 10	Ditto.	every Thursday.
Portugal	2 3		
Azores	2 4	Falmouth.	1th Tuesday in each month.
Canary Islands			
Brazils	3 3		
Buenos Ayres	3 1		
Monte Video			
Venezuela	1 8	Southampton.	2d of each month (5).
Honduras			
Panama			
Chili and Peru			
Mexico	2 9		
New Granada			
Madeira	2 4		
Cuba	2 9		
Guadaloupe	1 11	Ditto.	2nd and 17th of each month(5).
Martinique			
Hayti			
Porto Rico			
Ste-Croix			
St-Eustatius			
St-Martin			
St-Thomas			
United States of America.	1 8	Liverpool.	3rd and 18th of each month(6).
Cape of Good Hope			
St-Helena			
Sierra Leone			
Australia			
New Zealand			
Van Diemen's Land or any other British Colony or Foreign country, when conveyed to or from England by private ship	1 4	Private ships.	as opportunities offer.

(1) This rate of 2/6 consists of a British charge of 2/1 according to British progression and a French charge of 5d to which the French progression is applicable.

(2) When the 7th falls on a sunday the Mail is maid up in London of the *following day*.

(3) When the 3rd falls on a sunday the Mail is made up in London *on the previous evening*.

(4) See note 3, table 2.

(5) When the 2d falls on a sunday the Mail is made up in London on the *previous evening*.

When the 17th falls on a sunday the Mail is made up in London on the *following morning*.

(6) Except during the Months of December, January, February and March when the Mails are despatched only on the 3rd.

When the 3rd or 18th falls on a Sunday the Mail is made up in London ou the *following day*.

ANNEXE *U.*

OFFICE GÉNÉRAL DES POSTES.

A M. Bareel, chef de la division des postes au Département des Travaux Publics.

Londres, le 29 octobre 1844.

MONSIEUR,

Le directeur général ayant transmis une copie de votre lettre du 30 juillet dernier, aux lords de la trésorerie de Sa Majesté pour être soumise à l'examen et à la décision de ces Messieurs, lettre d'après laquelle vous réclamez, en faveur de l'office belge, la décharge de la contribution annuelle de 1,000 livres sterlings, appliquée maintenant au service des bateaux à vapeur anglais employés au transport des malles de Douvres à Ostende, considérant que le Gouvernement belge a entrepris à ses propres dépens le transport hebdomadaire de deux malles additionnelles entre les deux pays, le directeur général vous fait savoir que la trésorerie a accédé à votre demande et a relevé le Gouvernement belge de cette charge, aussi longtemps qu'il assurera l'exécution de ce service à l'heure du départ et aux deux jours indiqués par ce Gouvernement et de manière à satisfaire aux exigences de ce Département.

J'ai l'honneur, etc.

Signé, MAUERLY.

ANNEXE V.

Relevé des correspondances tant internationales que de celles en transit échangées entre la Belgique et l'Angleterre.

EXERCICES.	SOMMES PAYÉES A LA BELGIQUE PAR L'OFFICE BRITANNIQUE ainsi que PAR LES OFFICES DE PRUSSE ET DE LA TOUR ET TAXIS				SOMMES PAYÉES A L'ANGLETERRE PAR L'OFFICE BELGE			DIFFÉRENCES AU PROFIT DE LA BELGIQUE ENTRE LES SOMMES constatées AUX COLONNES 4 ET 7	Observations.
	SOMMES PAYÉES POUR LA CORRESPONDANCE		SOMMES REÇUES POUR LE TRANSIT DES CORRESPONDANCES D'ANGLETERRE ET DES PAYS D'OUTRE MER A DESTINATION DE L'ALLEMAGNE ET VICE VERSA	TOTAL GÉNÉRAL DES SOMMES PAYÉES A LA BELGIQUE.	SOMMES PAYÉES à l'Angleterre POUR LA CORRESPONDANCE	SOMMES PAYÉES A L'ANGLETERRE POUR LA CORRESPONDANCE DES COLONIES ET POUR LA BELGIQUE ET LES ETATS DU CONTINENT ET VICE VERSA	TOTAL GÉNÉRAL DES SOMMES PAYÉES A L'ANGLETERRE		
	INTERNATIONALE	D'OUTRE MER			INTERNATIONALE				
	1	2	3	4	5	6	7	8	
1830	»	»	594 08	594 08	»	»	»	594 08	
1831	»	»	1,226 98	1,226 98	»	»	»	1,226 98	
1832	»	»	4,629 97	4,629 97	»	»	»	4,629 97	
1833	»	»	4,944 02	4,944 02	»	»	»	4,944 02	
1834	»	»	6,154 81	6,154 81	»	»	»	6,154 81	
1835	»	»	15,021 27	15,021 27	»	»	»	15,021 27	
1836	»	»	13,787 18	13,787 18	»	»	»	14,787 18	
1837	»	»	26,075 12	26,075 12	»	401 70	401 70	25,673 42	
1838	»	»	28,261 21	28,261 21	»	3,813 70	3,813 70	24,447 51	
1839	»	»	29,011 17	29,011 17	»	7,198 17	7,198 17	21,813 00	
1840	»	»	33,614 41	33,614 41	»	3,981 63	3,981 63	29,632 78	
1841	»	»	46,220 79	46,220 79	»	13,998 58	13,998 58	32,222 41	
1842	»	»	39,146 02	39,146 02	»	13,197 53	13,197 53	25,948 49	
1843	»	»	28,337 49	28,337 49	»	16,022 04	16,022 04	12,335 45	
1844	»	»	30,315 14	30,315 14	» (a)	17,031 74	17,031 74	33,283 40	(a) Antérieurement à la convention du 19 octobre 1844, les correspondances échangées avec l'office Britannique étaient soumises à un affranchissement obligatoire jusqu'aux frontières respectives et ne donnaient, par conséquent, lieu à aucun decompte
1845	65,869 62	489 82	83,179 41	149,538 85	56,132 00	54,054 63	70,186 63	79,352 20	
1846	66,458 03	808 12	108,250 26	175,566 43	41,277 70	55,935 30	95,253 00	80,333 43	
1847	63,858 31	1,146 80	137,068 87	204,073 98	45,440 70	51,364 45	96,805 15	107,268 83	
1848	64,748 90	1,388 30	186 020 95	252,538 15	44,851 50	57,916 60	102,768 10	149,590 05	

ANNEXE IV.

Rapport du directeur de l'administration des chemins de fer en exploitation sur le mouvement des voyageurs à Ostende, pendant l'année 1844.

Bruxelles, le 29 janvier 1845.

MONSIEUR LE MINISTRE,

J'ai l'honneur de vous adresser ci-joint un état annexe *A*, présentant, pour l'année 1844, le mouvement du port d'Ostende comparé, dans ses résultats, à celui de l'année 1843.

Il en résulte, Monsieur le Ministre, que le mouvement général s'est élève, en 1844, au chiffre de . . . . . 22,439 voyageurs,
tandis qu'en 1843 il n'a atteint que le chiffre de . . . 13,528 id.

ce qui constitue, en faveur de 1844, une différence de . . 8,911 voyageurs.

C'est donc une augmentation de plus de $^5/_8$ sur le mouvement général de 1843, et cet accroissement peut, à juste titre, être en grande partie attribué à l'établissement d'un service régulier entre Ostende et Douvres, en correspondance directe avec le chemin de fer de la Compagnie du Sud-Est.

Vous remarquerez, Monsieur le Ministre, qu'en calculant le nombre de passagers qui ont pris place sur la *Princess Mary*, depuis l'établissement international belge-anglais-rhénan jusqu'au 31 décembre dernier et en faisant la même opération pour les passagers transportés sur les navires à vapeur de la Société Générale de Londres et des malles royales anglaises, pendant le même laps de temps, on établit la moyenne suivante pour chacun des cinq mois de l'existence des trois services à la fois, savoir :

	Embarquements.	Débarquements.	Total.
Princess Mary	515	286	801
Malles anglaises	479	479	958
Société Générale de Londres . . .	573	331	904

Il en résulte donc qu'en tenant compte de cette circonstance que la *Princess Mary* n'effectue que deux voyages par semaine, alors que les bateaux concurrents en effectuent quatre, l'importance des transports effectués par la *Princess Mary*

dépasse de beaucoup l'importance de ceux qu'ont effectués les navires des administrations rivales.

Vous trouverez également, Monsieur le Ministre, un état annexe *B*, indiquant le nombre de voyageurs transportés directement par le chemin de fer, aux conditions de la convention conclue avec la Société du chemin de fer de Londres à Douvres.

Le directeur,

MASUI.

A. — *Etat comparatif des transports effectués par les bateaux à vapeur de la Société de Douvres, du Gouvernement britannique et de la Société générale de Londres, pendant les années 1843 et 1844.*

PÉRIODES.	1843.						1844.					
	Société de Douvres		Gouvernement Britannique		Société générale de Londres		Société de Douvres.		Gouvernement Britannique.		Société générale de Londres	
	DÉBARQUEMENT — VOYAGEURS	EMBARQUEMENT — VOYAGEURS	DÉBARQUEMENT — VOYAGEURS	EMBARQUEMENT — VOYAGEURS	DÉBARQUEMENT — VOYAGEURS	EMBARQUEMENT — VOYAGEURS	DÉBARQUEMENT — VOYAGEURS.	EMBARQUEMENT — VOYAGEURS	DÉBARQUEMENT — VOYAGEURS.	EMBARQUEMENT — VOYAGEURS.	DÉBARQUEMENT — VOYAGEURS	EMBARQUEMENT — VOYAGEURS.
Janvier	»	»	46	50	122	175	»	»	93	59	144	246
Février	»	»	49	62	136	212	»	»	89	89	147	283
Mars	»	»	51	71	156	369	»	»	132	180	182	248
Avril	»	»	48	17	264	364	»	»	286	241	243	264
Mai	»	»	128	87	342	442	»	»	421	353	364	313
Juin	»	»	191	110	505	473	»	»	704	408	529	332
Juillet	»	»	266	168	756	746	17	17	849	460	751	680
Août	»	»	477	219	855	848	549	354	1,033	586	700	829
Septembre	»	»	333	311	501	945	482	931	580	820	437	900
Octobre	»	»	191	211	261	595	222	815	352	489	278	766
Novembre	»	»	140	137	142	263	92	318	207	244	104	170
Décembre	»	»	92	104	212	225	84	155	225	256	138	199
TOTAUX	»	»	2,012	1,607	4,252	5,657	1,446	2,590	4,971	4,165	4,017	5,230
Moyenne par mois	»	»	167	134	355	471	241	431	415	349	335	435

Mouvement des voyageurs entre Ostende et l'Angleterre en 1845, comparé à celui de 1844.

1845.

MOIS.	OSTENDE A DOUVRES. MALLES ANGLAISES.				OSTENDE A DOUVRES. SOUTH EN COMPANY.				OSTENDE A LONDRES. SOCIÉTÉ PARTICULIÈRE.				OSTENDE A LONDRES. SOCIÉTÉ GÉNÉRALE.			
	VOYAGEURS PARTIS D'OSTENDE.	NOMBRE DE VOYAGES.	VOYAGEURS ARRIVÉS A OSTENDE.	NOMBRE DE VOYAGES.	VOYAGEURS PARTIS D'OSTENDE.	NOMBRE DE VOYAGES.	VOYAGEURS ARRIVÉS A OSTENDE.	NOMBRE DE VOYAGES.	VOYAGEURS PARTIS D'OSTENDE.	NOMBRE DE VOYAGES.	VOYAGEURS ARRIVÉS A OSTENDE.	NOMBRE DE VOYAGES.	VOYAGEURS PARTIS D'OSTENDE.	NOMBRE DE VOYAGES.	VOYAGEURS ARRIVÉS A OSTENDE.	NOMBRE DE VOYAGES.
Janvier	218	18	151	18	166	9	94	9	»	»	»	»	209	9	104	9
Février	167	15	126	16	151	8	110	8	»	»	»	»	152	7	157	8
Mars	214	18	177	17	148	8	112	9	»	»	»	»	197	10	145	10
Avril	219	17	230	18	238	9	130	8	»	»	»	»	239	9	169	9
Mai	351	17	436	18	332	9	275	9	»	»	»	»	259	9	266	9
Juin	463	18	1,647	18	698	11	496	10	»	»	»	»	409	9	418	8
Juillet	495	18	887	18	715	10	848	10	84	4	165	4	626	16	626	16
Août	702	17	1,044	19	968	9	920	9	234	7	467	8	668	16	779	18
Septembre	514	16	464	15	1,374	16	600	15	»	»	»	»	948	17	560	16
Octobre	332	14	250	18	812	17	461	18	»	»	»	»	685	16	272	20
Novembre	255	15	247	17	247	7	158	8	»	»	»	»	263	9	117	9
Décembre	128	15	126	17	215	9	157	8	»	»	»	»	215	8	114	9
Totaux	4,085	198	5,785	209	6,099	122	4,361	121	358	11	630	12	4,866	153	3,307	141

	VOYAGEURS.	VOYAGES.	VOYAGEURS.	VOYAGES.	VOYAGEURS.	VOYAGES.	VOYAGEURS.	VOYAGES.
Total général de chaque service en 1845	9,870	507	10,460	243	968	25	8,376	276
Total général de chaque service en 1844	»	»	»	»	»	»	»	»
Moyenne par voyage en 1845	32 $\frac{1}{7}$	1	43 $\frac{1}{24}$	1	42	1	30 $\frac{1}{3}$	1
Moyenne par voyage en 1844	»	»	»	»	»	»	»	»

Total du mouvement en 1845..... 29,671 voyageurs en 949 voyages.
Id. en 1844.....

Mouvement des voyageurs entre Ostende et l'Angleterre en 1846, *comparé à celui de* 1845.

1846.

N. B. Le nombre de voyageurs transportés par les malles belges est seul officiel. Les autres chiffres ont été indiqués par les sociétés concurrentes. On les croit plus ou moins exagérés.

MOIS.	OSTENDE A DOUVRES. MALLES BELGES.				OSTENDE A DOUVRES. MALLES ANGLAISES.				OSTENDE A DOUVRES. SOUTH EN COMPANY.				OSTENDE A DOUVRES. SOCIÉTÉ GÉNÉRALE.			
	VOYAGEURS PARTIS D'OSTENDE.	NOMBRE DE VOYAGES.	VOYAGEURS ARRIVÉS A OSTENDE.	NOMBRE DE VOYAGES.	VOYAGEURS PARTIS D'OSTENDE.	NOMBRE DE VOYAGES.	VOYAGEURS ARRIVÉS A OSTENDE.	NOMBRE DE VOYAGES.	VOYAGEURS PARTIS D'OSTENDE.	NOMBRE DE VOYAGES.	VOYAGEURS ARRIVÉS A OSTENDE.	NOMBRE DE VOYAGES.	VOYAGEURS PARTIS D'OSTENDE.	NOMBRE DE VOYAGES.	VOYAGEURS ARRIVÉS A OSTENDE.	NOMBRE DE VOYAGES.
Janvier.....	»	»	»	»	167	15	128	15	140	9	166	9	245	9	112	9
Février.....	»	»	»	»	147	15	146	16	218	8	133	8	175	8	128	8
Mars.....	227	9	145	8	87	17	143	16	158	8	106	8	135	8	124	8
Avril.....	103	8	150	9	159	15	249	17	309	20	177	21	219	9	166	9
Mai.....	111	8	85	8	185	15	179	16	558	53	657	53	368	9	244	9
Juin.....	301	9	219	9	342	15	349	14	740	30	1,062	30	457	9	459	8
Juillet.....	483	10	523	10	507	18	698	17	761	31	1,370	32	854	17	633	17
Août.....	53	1	(a)	»	473	18	995	19	1,721	38	910	38	1,023	18	795	18
Septembre.....	687	9	280	8	689	17	682	18	1,459	50	966	50	887	17	527	16
Octobre.....	484	9	229	9	469	17	257	15	1,022	50	413	50	741	18	214	16
Novembre.....	208	8	152	9	590	17	238	16	131	9	88	9	285	9	155	10
Décembre.....	174	8	170	9	232	15	239	16	58	7	53	9	195	8	120	8
TOTAUX.....	2,815	79	1,758	79	3,847	192	4,303	195	7,215	283	6,081	257	5,540	159	3,657	157

	VOYAGEURS.	VOYAGES.	VOYAGEURS.	VOYAGES.	VOYAGEURS.	VOYAGES.	VOYAGEURS.	VOYAGES.
Total général de chaque service en 1846.....	4,548	158	8,150	387	13,296	510	9,197	276
Total général de chaque service en 1845.....	»	»	»	»	»	»	»	»
Moyenne par voyage en 1846.....	28 $\frac{2}{3}$	1	21 $\frac{1}{15}$	1	26 $\frac{1}{15}$	1	33 $\frac{1}{4}$	1
Moyenne par voyage en 1845.....	»	»	»	»	»	»	»	»

Total du mouvement en 1846..... 33,211 voyageurs en 1,323 voyages.
Id. en 1845..... 29,671 id. en 949 id.

(a) Le bateau belge a été remplacé, pendant le mois d'août, par un bateau anglais.

Mouvement des voyageurs entre Ostende et l'Angleterre en 1847, comparé à celui de 1846.

1847.

N. B. Le nombre de voyageurs transportés par les malles belges est seul officiel. Les autres chiffres ont été indiqués par les sociétés concurrentes. On les croit plus ou moins exagérés.

MOIS.	MALLE ROYALE BELGE. — CHEMIN DE FER.				SERVICE DE LA SOCIÉTÉ DE RAMSGATE.				SERVICE DES MALLES ANGLAISES.				SERVICE DE LA NAVIGATION DE LONDRES.			
	VOYAGEURS PARTIS D'OSTENDE.	NOMBRE DE VOYAGES.	VOYAGEURS ARRIVÉS A OSTENDE.	NOMBRE DE VOYAGES.	VOYAGEURS PARTIS D'OSTENDE.	NOMBRE DE VOYAGES.	VOYAGEURS ARRIVÉS A OSTENDE.	NOMBRE DE VOYAGES.	VOYAGEURS PARTIS D'OSTENDE.	NOMBRE DE VOYAGES.	VOYAGEURS ARRIVÉS A OSTENDE.	NOMBRE DE VOYAGES.	VOYAGEURS PARTIS D'OSTENDE.	NOMBRE DE VOYAGES.	VOYAGEURS ARRIVÉS A OSTENDE.	NOMBRE DE VOYAGES.
Janvier	151	9	152	9	55	9	52	7	249	18	249	20	299	9	174	9
Février	189	8	120	8	56	8	54	7	216	17	215	16	254	8	110	8
Mars	190	9	109	8	57	9	57	9	509	17	388	18	216	9	107	8
Avril	210	8	162	8	112	8	127	9	516	17	520	17	254	8	118	8
Mai	283	8	276	9	150	8	267	9	516	18	493	16	280	6	261	9
Juin	460	9	273	8	259	9	295	8	583	16	807	17	496	9	344	9
Juillet	460	9	415	9	651	26	996	27	440	18	824	18	703	17	474	17
Août	666	14	660	13	891	26	1,544	26	751	18	910	17	828	17	570	18
Septembre	736	12	493	13	1,031	26	780	26	898	18	591	17	820	18	551	17
Octobre	624	14	525	13	609	26	565	26	525	17	567	18	659	17	255	16
Novembre	404	15	251	15	»	»	»	»	424	16	550	16	264	8	75	7
Décembre	194	15	77	15	»	»	»	»	575	18	546	18	252	10	115	8
TOTAUX	4,567	126	3,413	124	3,851	155	4,555	154	5,602	208	5,858	208	5,287	156	3,052	154

	VOYAGEURS.	VOYAGES.	VOYAGEURS.	VOYAGES.	VOYAGEURS.	VOYAGES.	VOYAGEURS.	VOYAGES.
Total général en 1847.	7,980	250	8,364	309	11,460	416	8,319	270
Moyenne	2 bateaux 32	1	8 bateaux 27 $\frac{1}{15}$	1	4 bateaux 27 $\frac{1}{2}$	1	30	1
Total général en 1848.	4,548	158	»	»	8,150	387	»	»
Moyenne	28 $\frac{2}{3}$	1	»	»	21 $\frac{1}{16}$	1	»	»

Total général en 1847..... 36,123 voyageurs en 1,248 voyages.
Id. en 1846..... 35,211 id. en 1,325 id.

Mouvement des voyageurs entre Ostende et l'Angleterre en 1848, comparé à celui de 1847.

1848.

N. B. Le nombre de voyageurs transportés par les malles belges est seul officiel. Les autres chiffres ont été indiqués par les sociétés concurrentes. On les croit plus ou moins exagérés.

MOIS.	OSTENDE A DOUVRES. MALLES BELGES.				OSTENDE A DOUVRES. MALLES ANGLAISES.				OSTENDE A LONDRES. SOCIÉTÉ GÉNÉRALE.				*Observations.*
	VOYAGEURS PARTIS D'OSTENDE.	NOMBRE DE VOYAGES.	VOYAGEURS ARRIVÉS A OSTENDE.	NOMBRE DE VOYAGES.	VOYAGEURS PARTIS D'OSTENDE.	NOMBRE DE VOYAGES.	VOYAGEURS ARRIVÉS A OSTENDE.	NOMBRE DE VOYAGES.	VOYAGEURS PARTIS D'OSTENDE.	NOMBRE DE VOYAGES.	VOYAGEURS ARRIVÉS A OSTENDE.	NOMBRE DE VOYAGES.	
Janvier	179	13	170	14	312	17	191	16	196	8	118	9	La différence en moins de 12,608 voyageurs pour 1848, comparé à 1847, provient de la crise politique, commerciale, industrielle et financière, qui a tout paralysé en 1848. Les services belge et anglais n'étaient pas réunis. En effet depuis le mois de novembre, une amélioration sensible se manifeste. L'été confirmera ceci.
Février	274	13	186	12	282	16	276	17	219	8	117	8	
Mars	287	12	249	13	275	18	304	18	201	9	128	9	
Avril	375	13	195	13	453	17	302	17	272	9	94	8	
Mai	379	13	274	13	548	17	441	17	366	9	133	8	
Juin	372	15	347	13	521	17	452	17	376	9	240	9	
Juillet	415	13	397	13	529	18	624	17	349	8	344	9	
Août	450	13	430	13	677	18	790	18	429	9	404	8	
Septembre	391	14	340	12	606	16	645	18	479	9	293	9	
Octobre	427	13	273	14	527	18	369	17	396	8	149	8	
Novembre	227	16	211	17	193	14	221	15	223	9	112	9	
Décembre	242	18	262	17	207	12	203	13	179	10	116	8	
TOTAUX	4,216	164	3,334	164	5,212	198	4,820	198	3,685	105	2,250	102	

	VOYAGEURS.	VOYAGES.	VOYAGEURS.	VOYAGES.	VOYAGEURS.	VOYAGES.
Total général de chaque service en 1848	7,350	328	10,032	396	5,935	207
Total général de chaque service en 1847	7,980	250	11,460	416	8,519	270
Moyenne par voyage en 1848	32	1	25 1/3	1	28 1/2	1
Moyenne par voyage en 1847	32	1	27 1/2	1	30	1

Total général en 1848..... 27,317 voyageurs en 931 voyages.
Id. en 1847..... 36,125 id. en 1,245 id.

B. — CHEMIN DE FER. — VOYAGEURS, BAGAGES, VOITURES ET CHEVAUX.

Tableau des recettes de la station d'Ostende pendant, les exercices 1843, 1844, 1845, 1846, 1847 *et* 1848.

EXERCICES.	VOYAGEURS. NOMBRE. 1re CLASSE	2e CLASSE.	3e CLASSE.	TOTAL.	RECETTES. 1re CLASSE.	2e CLASSE.	3e CLASSE.	TOTAL.	BAGAGES. POIDS.	RECETTE.	VOITURES. NOMBRE.	RECETTE.	CHEVAUX ET CHIENS. NOMBRE.	RECETTE.	TOTAL DES RECETTES.
									Kilog.						
1843	12,650	23,033	49,900	87,583	72,857 45	75,647 80	59,361 05	207,846 30	561,961	20,336 70	201	18,981 00	9	599 50	247,383 50
1844	14,978	24,453	37,514	76,927	95,464 75	82,588 50	52,743 00	228,596 25	439,261	27,563 55	233	21,019 00	48	1,481 00	278.661 78
1845	17,574	26,329	36,757	80,840	112,545 75	88,827 50	49,719 75	250,893 00	554,068	33,861 64	248	18,944 00	43	1,363 75	305,062 39
1846	19,412	29,958	41,110	90,480	126,193 25	103,985 75	57,598 50	287,777 50	648,500	39,418 44	328	24,957 80	39	1,496 35	353,649 09
1847	17,518	28,382	43,082	87,982	115,363 25	87,995 00	62,500 75	265,859 00	649,200	39,774 80	289	21,331 00	36	1,222 25	326,206 84
1848	10,628	19,483	43,657	73,738	77,243 25	67,189 25	58,011 75	202,444 25	454,500	33,480 59	62	6,169 10	42	1,000 75	243.094 19

ANNEXE *X*.

STATION D'OSTENDE. —

Recettes des exercices

EXERCICES.	MOUVEMENT.											VOYA			
	VOYAGEURS.							EQUIPAGES		CHEVAUX.	CHIENS.				
	CABINE.	1re CLASSE	2e CLASSE.	3e CLASSE.	ENFANTS 1re CLASSE.	ENFANTS 2e CLASSE.	TOTAL.	A 4 ROUES	A 2 ROUES			CABINE.	1re CLASSE	2e CLASSE.	3e CLASSE.
1846 1er avril au 31 déc	2	2,684	1,405	»	301	156	4,548	47	2	4	18	108 40	55,599 85	18,318 65	»
1847	7	5,043	2,291	165	586	118	7,980	85	1	11	33	379 40	97,582 05	29,555 90	1,495 25
1848	9	4,635	2,374	54	271	209	7,550	67	»	10	17	482 60	88,870 95	30,512 45	487 00

SERVICE DES BATEAUX A VAPEUR.

1846, 1847 *et* 1848.

RECETTE.

GEURS. ENFANTS. 1re CLASSE.	ENFANTS. 2e CLASSE.	TOTAL.	ÉQUIPAGES A 4 ROUES.	ÉQUIPAGES A 2 ROUES.	CHEVAUX.	CHIENS.	TOTAL.	PRODUITS EXTRAORDINAIRES.	TOTAL GÉNÉRAL.
2,880 47	2,919 13	79,626 50	3,814 55	94 45	121 95	90 10	85,775 28	40 65	85,815 95
5,446 08	761 10	133,213 78	6,745 75	40 65	447 15	212 85	140,660 18	»	140,660 18
2,594 16	1,339 00	124,086 16	5,387 05	»	403 00	108 90	129,985 11	990 23	130,975 34