

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 18 MARS 1842.

Documents à consulter sur la proposition destinée à accorder au gouvernement la faculté de réduire, pour certains objets et temporairement, les péages sur les canaux et rivières de l'État.

MESSIEURS,

La loi du 30 floréal an X attribue au gouvernement le droit de fixer les péages sur les rivières et les canaux (1).

(1) L'art. 3 de la loi du 30 floréal an X est ainsi conçu : « Il sera arrêté par le gouvernement, dans la forme des règlements d'administration publique, un tarif des droits de navigation pour chaque fleuve, rivière ou canal, après avoir consulté les principaux négociants, marchands et marimers qui les fréquentent. — A cet effet, les négociants, marchands ou mariniers seront appelés au nombre de douze, pour chaque fleuve, rivière ou canal; ils seront réunis en conseil auprès du préfet qui sera désigné par le gouvernement; ils donneront leur avis sur la réformation ou le maintien des tarifs existants pour les fleuves, rivières ou canaux, où il y en a, et sur leur formation pour les fleuves, rivières ou canaux, où il n'y en a pas. »

Dans la séance du 27 avril 1840 (*Chambre des Représentants, Moniteur du 28, n^o 119*), M. le Ministre des Travaux publics s'exprimait en ces termes sur les doutes que présente la législation :

« . . . Le gouvernement est venu vous demander l'autorisation d'abaisser les droits actuels. Cette faculté, la trouvait-il dans ses pouvoirs mêmes? ou avait-il besoin d'une investiture législative?

« Ce point pouvait être mis en question. Si nous consultons les antécédents, nous trouverons que déjà quatre fois le gouvernement avait pris sur lui de baisser les droits sur les canaux sans recourir à l'intervention législative.

« Ainsi l'on vient de rappeler que sous un de mes prédécesseurs, les droits sur le canal de la Sambre avaient déjà été réduits. Sous le gouvernement provisoire, alors que les pouvoirs avaient été remis au Congrès national, et qu'il ne restait plus investi que du pouvoir exécutif, les droits sur le canal d'Antoing furent diminués de moitié par un

Ce pouvoir ayant paru contestable aujourd'hui, le gouvernement, pour faire cesser les doutes, avait inséré au projet de budget des voies et moyens, pour l'exercice 1842, art. 4, une disposition conçue en ces termes :

« Le gouvernement est autorisé à réduire les péages des canaux et rivières »
» perçus au profit de l'État :

» 1^o Sur les productions du sol ou de l'industrie du pays qui sont ex- »
» portés ;

» 2^o Sur les matières premières exotiques servant à l'industrie nationale.

» Les pouvoirs qui résultent de la disposition précédente cesseront au »
» 31 décembre 1842, s'ils ne sont renouvelés avant cette époque, et, en cas »
» de non-renouvellement, les anciens tarifs reprendront leur cours de plein »
» droit à la même époque, quand même aucun terme n'aurait été indiqué »
» dans les mesures prises par le gouvernement. »

La Chambre a décidé que cette disposition ferait l'objet d'un projet de loi spécial.

C'est ce projet de loi que nous avons l'honneur de lui présenter en ce moment, avec les résultats de l'instruction dont il a été l'objet.

Voici les points que l'on s'est principalement attaché à établir :

1^o Quelle influence a exercée sur l'industrie du pays ainsi que sur les recettes du trésor, l'arrêté royal du 1^{er} septembre 1840, qui a réduit à 10 centimes par tonneau et par lieue de parcours, le péage sur la Sambre belge, en ce qui concerne le charbon de terre, le fer de fonte et les ardoises à destination de la France, par la Sambre supérieure ?

2^o Quels ont été les effets de la mesure partielle prise le 17 juillet 1841, en faveur des charbons exportés vers la Hollande, et comment cette mesure a-t-elle été appréciée par les districts qui s'y trouvaient particulièrement intéressés ?

3^o Les motifs qui ont déterminé le gouvernement à faire la proposition qui vous est soumise aujourd'hui, ainsi que les effets probables de la mesure sur l'industrie nationale et sur le trésor de l'État ;

4^o L'état actuel de tous nos tarifs des péages, et l'anomalie qui résulte de leur comparaison.

» simple arrêté du gouvernement : c'était au mois de janvier 1831, alors que le congrès »
» siégeait.

» Je crois donc que le ministère, se rapportant à ces antécédents, aurait pu jusqu'à »
» un certain point abaisser les droits ; il l'eût fait alors dans la plénitude de ses pouvoirs ; »
» il ne faut pas venir nous demander de lui imposer des limites ; il eût usé de ses pouvoirs »
» devant l'intérêt général du pays et suivant l'intérêt spécial que cette diminution de droits »
» avait pour but de favoriser. Mais enfin il n'a pas procédé ainsi, il a eu recours à l'in- »
» tervention de la législature. »

En conséquence, voici l'ordre dans lequel on a traité ces différents points :

§ 1^{er}.

Effets de l'arrêté royal du 1^{er} septembre 1840, qui a réduit à 10 centimes par tonneau et par lieue de parcours, le péage sur la Sambre belge, en ce qui concerne le charbon de terre, le fer de fonte et les ardoises à destination de la France par la Sambre supérieure.

§ 2.

Effets de l'arrêté royal du 17 juillet 1841, qui a réduit de moitié, en faveur des charbons de terre exportés en Hollande, le taux des péages sur les rivières et canaux de l'État.

§ 3.

Instruction, avec le concours des chambres de commerce, de la disposition qui fait l'objet du projet de loi ci-joint.

§ 4.

Nécessité de la mesure. — Influence qu'elle est appelée à exercer sur le commerce et l'industrie du pays, ainsi que sur le trésor.

§ 5.

Ensemble des tarifs de péages en vigueur sur les canaux et rivières du pays.

§ 6.

Récapitulation.

§ 1^{er}.

Effets de l'arrêté royal du 1^{er} septembre 1840, qui a réduit à 10 centimes par tonneau et par lieue de parcours, le péage sur la Sambre belge, en ce qui concerne le charbon de terre, le fer de fonte et les ardoises à destination de la France par la Sambre supérieure.

Avant la disposition royale du 1^{er} septembre 1840, le bassin de Charleroi, quoique possédant une ligne de navigation vers Paris, se trouvait dans la presque-impossibilité d'en faire usage.

La raison en était dans la hauteur des péages qui atteignaient les principaux articles d'exportation de ce district vers la France, non-seulement sur la Sambre belge, mais aussi sur la prolongation de cette voie en France.

On reconnut la nécessité de réduire ces péages, dans le double but de favoriser en général la navigation de la Sambre canalisée, et de permettre au bassin de Charleroi de concourir avec celui de Mons, à l'approvisionnement du marché de Paris.

Cette question est traitée avec beaucoup de développement dans le rapport sur *la Navigation de la Belgique vers Paris*, travail qui a été présenté aux Chambres législatives, le 24 février 1840, par le Ministre des Travaux publics de cette époque (1).

Le 28 avril suivant, vous avez autorisé le gouvernement à réduire le tarif de la Sambre, à mesure que des réductions analogues seraient simultanément opérées en France dans le tarif de la même voie navigable, entre les frontières belges et Paris.

Enfin, le 1^{er} septembre 1840, un arrêté royal a réalisé la réduction.

Nous allons examiner successivement les effets de cette mesure sur la navigation du canal de la Sambre en général, sur les recettes effectuées de ce chef par le trésor, et enfin sur le mouvement des exportations faites par cette voie vers la France.

(1) N^o 81 des documents parlementaires, session de 1839—1840.

ANNÉES 1840 ET 1841.

État comparatif du tonnage des marchandises en ardoises, charbon de terre et fer de fonte, transportées sur le canal de la Sambre, sans distinction du lieu de destination.

	ARDOISES.	CHARBONS DE TERRE.	FER DE FONTE.	RECETTES EFFECTUÉES
1^{er} SEMESTRE 1840.				
Sambre supérieure	1,784.70	105,004.30	5,436.60	94,374.74
Id. inférieure	1,283.60	45,792.80	281.80	48,171.92
Total, tonneaux.	3,070.30	150,797.10	5,718.40	142,546.66
2^e SEMESTRE 1840.				
Sambre supérieure.	217.60	62,951.00	3,811.10	40,708.48
Id. inférieure	1,385.70	57,104.90	806.80	49,737.67
Total, tonneaux.	1,603.30	120,055.90	4,617.90	90,446.15
1^{er} SEMESTRE 1841.				
Sambre supérieure.	329.20	100,045.90	4,792.90	61,753.09
Id. inférieure	3,970.90	112,843.40	4,803.10	106,090.33
Total, tonneaux.	4,300.10	213,888.30	9,596.00	167,843.42
2^e SEMESTRE 1841.				
Sambre supérieure.	342.20	73,410.30	4,473.80	43,138.99
Id. inférieure	588.70	52,192.60	3,108.80	46,728.40
Total, tonneaux.	930.90	125,602.90	7,582.60	89,867.39

Rien qu'à la simple inspection des chiffres qui précèdent, il est facile de se convaincre du mouvement ascensionnel qu'ont suivi, dès l'exécution de la mesure, les quantités des objets transportés ainsi que les recettes effectuées par le trésor.

En effet, l'excédant du 1^{er} semestre 1841 sur le semestre correspondant de 1840, est de tonn. 1,229.80 pour les ardoises; de tonn. 63,091.20 pour le charbon de terre; et de tonn. 3,877.60 pour le fer de fonte.

Quant au produit des péages sur ces trois articles pendant le 1^{er} semestre 1841, il dépasse de fr. 25,296-76, ou environ 17 $\frac{7}{10}$ p. %, les recettes du 1^{er} semestre 1840.

L'excédant des recettes totales effectuées pendant l'année 1841 sur celles de l'année 1840, est de fr. 24,718.

Il serait inutile de pousser plus loin la comparaison de chiffres que chacun a sous les yeux.

En examinant l'état comparatif suivant, on se convaincra plus facilement encore de la progression rapide qu'ont suivie, à partir de l'arrêté royal du 1^{er} septembre 1840, nos exportations d'ardoises, de charbons de terre et de fer de fonte par la Sambre canalisée.

État comparatif du tonnage des ardoises, du charbon de terre et du fer de fonte exportés en France par la Sambre canalisée, avant et après l'arrêté royal du 1^{er} septembre 1840.

PÉRIODES DES EXPORTATIONS.	ARDOISES.	CHARBON DE TERRE.	FER DE FONTE.	TOTAUX.
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Du 1 ^{er} septemb. 1837 au 31 août 1838	»	32,158.50	1,473.80	33,632.30
Du 1 ^{er} septemb. 1838 au 31 août 1839	171.90	50,525.50	724.10	51,421.50
Du 1 ^{er} septemb. 1839 au 31 août 1840	884.90	66,004.40	1,372.50	68,261.80
Du 1 ^{er} septemb. 1840 au 31 août 1841	3,307.10	119,832.20	4,072.80	127,212.10

Que l'on compare seulement entre elles les deux dernières périodes, celle du 1^{er} septembre 1839 au 31 août 1840, antérieure à l'arrêté royal du 1^{er} septembre 1840, et celle du 1^{er} septembre 1840 au 31 août 1841, postérieure à cet arrêté, on verra que les exportations de cette dernière période excèdent celles de la première de tonn. 2,422.20 ou de 273 p. % pour les ardoises; de tonn. 53,827.80 ou 81 $\frac{1}{2}$ p. % pour le charbon de terre; et de tonn. 2,700.30 ou 196 $\frac{1}{2}$ p. % pour le fer de fonte.

Deux faits importants viennent d'être constatés par des chiffres :

1^o Que, par suite de la réduction des péages sur les ardoises, les charbons de terre et les fers de fonte, exportés par la Sambre canalisée, le mouvement de la navigation sur ce canal a pris un accroissement considérable :

2^o Que le produit des péages, bien que ceux-ci soient réduits de moitié environ, a augmenté dans une progression très sensible.

Ces deux points établis, toute autre démonstration en faveur d'une réduction analogue sur d'autres voies de navigation, eût pu sembler superflue.

On était dès lors fondé à croire qu'une mesure dont l'application partielle a donné de si beaux résultats, produira des effets bien plus satisfaisants encore, lorsque, d'isolée qu'elle était, elle viendra, dans certaines limites, à être appliquée d'une manière plus générale.

§ 2.

Effets de l'arrêté royal du 17 juillet 1841, qui a réduit de moitié, pour le charbon de terre exporté en Hollande, le taux des péages sur les rivières et canaux de l'État.

L'arrêté royal du 17 juillet 1841 a été pris d'urgence.

A cette époque il y avait encombrement de charbons de terre sur les rivières du Hainaut.

Il importait donc grandement de faciliter le prompt écoulement de ce produit, qui s'accumulait chaque jour davantage.

On avait aussi en vue de tâcher de reconquérir, au moins en partie, le débouché, autrefois si important, qu'offrait la Hollande à nos charbonnages.

Le temps pressait trop pour que l'on pût procéder à une enquête préalable complète.

Un seul moyen d'exécution était à la disposition immédiate du gouvernement ; c'est ce moyen qu'il a employé.

Le but de ces quelques lignes n'est pas d'anticiper sur la discussion : on a voulu simplement établir un fait.

Les chambres de commerce de Mons, de Charleroi et de Liège ont été invitées à donner leur avis sur les dispositions de l'arrêté royal précité.

Les pièces relatives à cette instruction sont reproduites textuellement sous le litt. A, 1 à 9.

En voici le résumé :

La chambre de commerce de Mons regarde la mesure prise par le gouvernement comme insuffisante. Elle pense que les produits de nos houillères ne pourront lutter en Hollande, avec les houilles d'Angleterre et de Prusse, qu'à condition que l'on augmente sensiblement la somme à restituer, et que l'on

parviennent à niveler, autant que possible, cette restitution entre les deux voies navigables de Charleroi et de Mons vers Bruxelles et vers Gand.

La chambre de commerce de Charleroi demande la restitution de la totalité du droit perçu au profit de l'État quant aux houilles en destination de la Hollande.

Le conseil charbonnier du bassin de Charleroi, consulté par ladite chambre de commerce, partage ce dernier avis, mais il voudrait que la même faveur fût accordée aux houilles expédiées dans le Tournaisis.

La chambre de commerce ne se rallie pas à cette proposition ; ce serait, à ses yeux, poser un précédent dangereux et rendre difficile, sinon impossible, la création ultérieure de nouvelles voies de navigation.

De l'avis de *la chambre de commerce de Liège*, l'effet de cette réduction partielle des péages a été peu sensible pour la province de Liège, vu le faible parcours sur la petite partie du territoire belge du canal de Bois-le-Duc et le rapprochement de nos frontières jusqu'à Eysden.

Il serait néanmoins utile pour le pays de proroger le terme de cette faveur, que la chambre de commerce précitée croit avoir dû être très importante pour Mons et pour Charleroi.

Dans le but de rendre plus complet l'effet salutaire que l'on se promettait de l'arrêté royal du 17 juillet, le gouvernement a pensé qu'il serait désirable que la réduction de moitié fût également appliquée à la partie du canal de Mons à Condé qu'emprunte l'exportation charbonnière vers la Hollande.

M. le Gouverneur du Hainaut a, en conséquence, été invité à appeler sur ce point l'attention du conseil provincial. La session de ce dernier étant déjà trop avancée, il n'a pu s'occuper de cette question dont a été saisie la députation permanente.

Ce dernier collège reconnaît qu'une égale réduction de moitié par la province, quant au canal de Mons à Condé, serait très avantageuse à l'industrie charbonnière ; il en fera la proposition à la prochaine session du conseil provincial. En attendant il est d'avis qu'il y a lieu de proroger le terme de l'arrêté royal du 17 juillet 1841.

M. le Gouverneur de la province du Hainaut croit également à l'opportunité d'une prorogation.

La chambre de commerce de Tournay regarde comme nécessaire et même comme urgente, la réduction de moitié par la province, ainsi qu'une diminution analogue du péage perçu, au profit de la ville de Tournay, sur la partie de l'Escaut qui la traverse. Cette chambre de commerce croit que la ville de Tournay consentira d'autant plus facilement à cette réduction, que le droit qu'elle percevait de ce chef est très minime.

C'est précisément en invoquant l'exiguité de ce droit (fr. 1-27 par bateau), que l'administration communale de cette ville est d'avis qu'il n'y a pas lieu d'accorder cette diminution, d'autant plus que le terme de la perception en a été prorogé par le gouvernement lui-même (arrêté royal du 31 décembre 1838) jusqu'au 31 décembre 1847.

Il faut espérer néanmoins que, le principe de cette réduction une fois généralement admis, les administrations communales et provinciales, loin d'hésiter à consentir à quelques sacrifices, s'empresseront, au contraire, dans l'intérêt de l'agriculture, de l'industrie et du commerce du pays, de s'associer à l'impulsion donnée dans cette voie par la législature et par le gouvernement.

Nous venons de donner l'analyse succincte des avis qui ont été recueillis sur la portée de l'arrêté royal du 17 juillet 1841.

On a vu que tous sont unanimes à reconnaître implicitement l'urgence des motifs qui l'ont dicté et la nécessité d'en étendre et d'en prolonger les effets. Si l'on exprime quelque regret, c'est au sujet de l'insuffisance de la mesure que l'on voudrait voir établie d'une manière plus large.

Voici maintenant le relevé comparatif des exportations par rivières et canaux, de charbons de terre belge en Hollande, pendant les années 1839 à 1841 inclusivement.

BUREAUX D'EXPORTATION.	1839.			1840.			1841.		
	1 ^{er} SEMESTRE	2 ^e SEMESTRE	TOTAL.	1 ^{er} SEMESTRE	2 ^e SEMESTRE	TOTAL.	1 ^{er} SEMESTRE	2 ^e SEMESTRE	TOTAL.
Lillo	»	1,138,600	1,138,600	3,724,460	1,815,410	5,539,870	1,272,035	2,290,860	3,562,895
Zellacte	»	352,500	352,500	1,176,300	16,450,000	17,626,300	3,481,500	5,382,400	8,863,900
Lanaken	»	1,270,000	1,270,000	»	»	»	»	»	»
Looszen	»	394,100	394,100	540,700	3,913,900	4,454,600	818,000	1,123,000	1,941,000
Maseyck	»	18,000	18,000	»	»	»	»	»	»
Luxhe.	»	11,512,800	11,512,800	5,318,000	27,583,891	32,901,891	35,358,200	47,254,850	82,613,050
Esnaeye	2,489,700	»	2,489,700	»	»	»	»	»	»
Totaux. . . kil.	2,489,700	14,686,000	17,175,700	10,759,460	49,763,204	60,522,664	40,930,335	56,051,050	96,981,385

En comparant entre eux les chiffres des diverses périodes de ce tableau, on trouvera, pour premier résultat, que le total partiel du 2^e semestre de 1841 à lui seul, période à laquelle est restreint l'effet de la mesure dont il s'agit, excède de 15,120,715 kilog. celui du 1^{er} semestre de la même année, et de 28,115,890 kilog., celui des deux semestres de 1839 et du 1^{er} semestre de 1840 réunis.

On verra, en outre, que le chiffre total des exportations de charbon de terre en Hollande, pendant l'année 1841, surpasse de kil. 36,458,721 celui de l'année 1840, de kil. 79,805,685 celui de 1839, et de kil. 19,283,021 celui des années 1839 et 1840 réunis. Ces 19,200 tonneaux, évalués au prix moyen du tonneau pris sur le carreau des mines, représentent une valeur de fr. 230,400 environ, qui peut être portée à fr. 345,600, les frais de transport compris.

Ainsi, bien que l'arrêté royal du 17 juillet 1841 n'ait pu même produire son effet sur *toutes* les exportations de l'espèce effectuées pendant le dernier semestre de ladite année, il faut se féliciter des heureux résultats de cette mesure.

Mais cet effet a été très peu important pour l'industrie charbonnière de la province de Liège, par les motifs déjà énoncés; — il a été nul pour le district de Charleroi jusqu'au mois d'octobre, vu le chômage de la Sambre et du canal de Bruxelles; — il a été peu sensible, en général, attendu que la température et les grandes eaux de la saison n'étaient guère propres à favoriser de semblables expéditions.

Enfin, ce qui a encore atténué ses effets, au moins dans les premiers temps qui l'ont suivi, ce sont les formalités, peut-être trop rigoureuses, dont son exécution a été entourée, formalités qui, plus tard (en octobre 1841), ont été adoucies.

On vient de voir cependant, que, nonobstant ces circonstances, toutes défavorables, la mesure a produit à peu près les fruits que l'on était fondé à espérer d'un essai de cette nature.

D'après les chiffres et les faits qui précèdent, on peut déjà facilement apprécier les avantages que retirerait l'industrie du pays d'une réduction des péages établie pour une période de temps moins limitée.

Après avoir étudié avec maturité cette question importante, qui touche de si près aux intérêts du commerce, de l'industrie et du trésor, ainsi qu'à la prospérité du pays en général, le gouvernement a inséré au budget des voies et moyens de l'exercice 1842 (art. 4), le projet de disposition déjà cité.

La Chambre ayant décidé que cette disposition ferait l'objet d'un projet de loi spécial, on a demandé l'avis des principales chambres de commerce du royaume sur la mesure proposée par le gouvernement. (*Voir les annexes B 1 à 9.*)

Voici l'analyse succincte de ces avis :

§ 3.

Instruction avec le concours des chambres de commerce.

AVIS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE D'ANVERS.

Cette mesure est propre à exercer la plus heureuse influence sur le commerce et l'industrie du pays. Cette chambre de commerce l'appuie vivement.

La proposition n'étant faite que pour un an, ses résultats sur le trésor public, constatés à la fin du présent exercice, pourront éclairer la législature sur l'opportunité de la reproduire au budget suivant.

Toutefois, pour que la mesure devienne pleinement efficace, il faut que la réduction soit suffisamment élevée.

Elle favorisera l'exportation de nos produits à l'étranger, et la fabrication intérieure, en réduisant, dans ce dernier cas, le prix des matières premières exotiques.

Elle stimulera le zèle de nos fabricants qui chercheront à lutter de bon marché avec tous les fabricants de l'étranger. Mais il faudrait accorder la réduction, qu'elle que pût être la voie de sortie, par la mer, les canaux, les rivières, ou même par terre.

Il importerait même de l'étendre aux houilles destinées à la consommation des divers établissements industriels du pays.

AVIS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE DE BRUXELLES.

Ce qui manque à la Belgique, ce n'est pas la faculté de produire, mais celle d'opérer des exportations vers les grands marchés étrangers.

Une des principales causes de cet état d'infériorité relative, c'est la large part de taxes de toute espèce qui grèvent le commerce et l'industrie du pays, telles que le droit de patente, celui de barrière, et surtout les péages sur les canaux et rivières, perçus au profit de l'État.

Cette chambre de commerce applaudit donc au projet conçu par le gouvernement de réduire ces péages; elle désire vivement que cette proposition obtienne le complet assentiment de la législature.

Les transports deviendront plus nombreux à mesure qu'ils pourront s'effectuer à moins de frais, et l'État trouvera une large compensation dans cet accroissement, au léger sacrifice qu'il sera peut-être appelé à faire momentanément.

Cette compensation consistera en outre, et particulièrement, dans l'augmentation du produit des contributions indirectes, des droits de patente, de mutation et de consommation de tous genres, effets naturels du développement de l'industrie et de l'augmentation de la richesse publique ainsi que de la population du pays.

AVIS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE DE CHARLEROI.

Le plus puissant véhicule de la prospérité de nos houillères, de nos établissements métallurgiques, etc., c'est la facilité et l'économie des moyens de transport; or, la diminution du fret étant une suite nécessaire de celle des péages sur les canaux et rivières, il s'en suit naturellement qu'une mesure prise dans ce sens serait d'une utilité évidente.

La chambre de commerce susdite appelle de tous ses vœux cette diminution des péages qui permettra à nos houilles, à nos fontes, à nos verres, etc., de lutter avec les produits similaires de l'étranger.

Mais pour que cette mesure produise d'heureux effets, il importe que l'on

procède à sa mise à exécution de manière à ne point favoriser telle localité au détriment de telle autre.

Il faut, par exemple, en ce qui concerne les houilles et les fers, que Liège, Charleroi, Mariemont et Mons, soient mis dans un rapport qui ne leur accorde ni ne leur enlève aucun avantage réciproque.

AVIS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE DE GAND.

Il est à désirer que la législature accueille favorablement cette proposition du gouvernement.

Les avantages qui résulteraient pour le commerce et l'industrie de sa mise à exécution sont trop évidents pour qu'il soit nécessaire d'entrer dans des développements à cet égard.

En définitive, les revenus du trésor n'en souffriront point; d'ailleurs, il n'y a aucun inconvénient à ce que l'essai en soit fait, puisque les pouvoirs à accorder de ce chef au gouvernement ne sont que provisoires.

L'expérience d'une année sera suffisante pour démontrer s'il est utile ou non de les lui continuer au-delà de ce terme.

AVIS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE DE LIÈGE.

Cette mesure, si elle est adoptée, loin de diminuer les ressources de l'État, contribuera, au contraire, à les accroître par la plus grande activité qu'elle communiquera au commerce et au mouvement de la navigation du pays. Elle sera avantageuse à toutes les provinces de la Belgique et ne pourra froisser aucun intérêt.

Réduire les péages sur les canaux et rivières, c'est, en dernière analyse, seconder la fabrication en l'aidant à produire à bon marché.

Cette réduction profitera à l'intérieur, contribuera à arrêter l'importation des produits étrangers et nous mettra dans des conditions telles, qu'il nous sera permis de rivaliser, sur les marchés extérieurs, avec les nations qui nous y font concurrence.

AVIS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE DE LOUVAIN.

La réduction dont il s'agit devrait s'appliquer à tous les produits du sol ou de l'industrie du pays, qu'ils soient en destination de l'étranger ou d'autres localités de la Belgique.

La mesure devrait profiter aux matières premières indigènes, aussi bien qu'aux matières premières exotiques.

La mesure, telle qu'elle est proposée par le gouvernement, rendrait nécessaire une surveillance continuelle de la part des employés de l'État, tandis

que, reposant sur des bases plus larges. elle serait plus en harmonie avec les intérêts généraux du pays.

AVIS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE DE MONS.

L'adoption de la mesure proposée par le gouvernement serait très avantageuse à l'industrie du pays.

Elle aurait pour effet immédiat l'accroissement du mouvement d'exportation de tous nos produits pondéreux, tels que houilles, fontes, marbres, pierres à bâtir, à paver, à diguer, etc., lesquels ne peuvent supporter un fret élevé et qui se trouvent néanmoins en si grande abondance dans plusieurs de nos provinces.

D'un autre côté elle réduirait le prix de revient des marchandises dans la fabrication desquelles nous faisons entrer des matières premières exotiques.

Si, par suite de l'adoption du projet du gouvernement, les recettes de l'État subissent, d'une part, une diminution momentanée, le trésor en sera, d'un autre côté, amplement dédommagé par l'accroissement des impôts de consommation qui en sera le résultat nécessaire.

La restitution sur les exportations de houille vers la Hollande, décrétée par l'arrêté royal du 17 juillet 1841, est insignifiante pour le couchant de Mons; aussi les envois de l'espèce y sont-ils presque nuls. Mais une réduction plus large pourrait les faire multiplier et donner, en conséquence, une plus grande activité aux exploitations houillères de cette localité.

AVIS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE DE NAMUR.

La réalisation du projet du gouvernement favoriserait extrêmement l'exportation de nos produits, entre autres, celle de la chaux, des pierres et de la houille, ainsi que le transit qui recommençait à se faire par la Sambre des ardoises et autres objets qui s'expédiaient du département des Ardennes vers ceux du Nord, de la Somme et du Pas-de-Calais.

Les recettes du trésor seraient loin d'en souffrir, puisque l'exportation seule par la Sambre et par la Meuse doublerait au moins d'importance.

AVIS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE DE TOURNAI.

Assentiment complet au projet du gouvernement.

Comme il ne s'agit que d'une mesure temporaire, l'expérience acquise en une année prouvera si la disposition est bonne dans toutes ses parties, ou s'il y a lieu de la modifier en ce qui concerne certains articles d'importation ou d'exportation.

§ 4.

Nécessité de la mesure; influence qu'elle est appelée à exercer sur le commerce et l'industrie du pays, ainsi que sur le trésor.

La disposition peut être considérée sous le rapport de sa nécessité et sous celui de l'influence qu'elle est appelée à exercer, tant sur le commerce et l'industrie du pays, que sur le trésor public.

Nous allons l'examiner brièvement sous ces deux points de vue.

Nous venons de faire connaître l'avis des chambres de commerce du royaume qui ont été entendues (1).

Toutes s'accordent à reconnaître au projet de loi prémentionné un caractère de haute utilité, et toutes forment des vœux pour qu'il obtienne l'approbation de la législature.

En effet, il ne suffit pas qu'un pays soit éminemment producteur : il faut encore que les produits de son sol et de son industrie trouvent au dehors un écoulement facile et assuré; il faut surtout que, par leur bon marché et leur bonne qualité, ils puissent soutenir la concurrence étrangère sur les marchés extérieurs.

Comme on a eu souvent l'occasion de le reconnaître, cette condition se rattache presque toujours à une question de transport.

Le corollaire nécessaire de la production, c'est donc le débit, le placement du produit.

Or, diminuer le prix de revient de la marchandise ou en favoriser l'exportation, c'est absolument la même chose : l'un est la conséquence naturelle de l'autre, et c'est là le grand résultat que l'on se promet de l'adoption du présent projet de loi.

La Belgique produit beaucoup et produit bien : la dernière exposition en a de nouveau fourni la preuve éclatante.

Quant aux produits manufacturés, elle fait en grande partie aussi bien ou même mieux que les autres pays.

Sous le rapport de l'industrie métallurgique et des productions du sol, en général, elle peut, quant à l'abondance et à la qualité, soutenir toutes les comparaisons.

Mais ces circonstances, toutes favorables qu'elles soient, suffisent-elles pour garantir le pays contre les crises momentanées qui accompagnent presque toujours l'exubérance de production ?

Évidemment non !

(1) On a cru pouvoir se borner à consulter celles qui étaient particulièrement en position de donner un avis éclairé sur la question qui nous occupe.

Comme on l'a démontré plus haut, il faut encore, et surtout, le placement au dehors; et pour parvenir à lutter avantageusement sur les marchés étrangers avec les nations qui, depuis longtemps, sont habituées à les approvisionner, il est encore une condition essentielle à remplir : celle du bon marché.

Or, si nous ne remplissons pas cette condition et si nous voulons éviter l'encombrement à l'intérieur, il faut, de toute nécessité, que nos houilles et nos fers, pour ne citer que deux de nos principaux articles d'exportation, soient mis en état de n'avoir rien à redouter, *quant au prix*, de la concurrence étrangère sur les marchés que nous pouvons contribuer à approvisionner.

Il est du devoir du gouvernement et de la législature de mettre, autant que possible, l'industrie du pays à même d'éviter, à l'intérieur, l'écueil qui vient d'être signalé, et de soutenir, au dehors, cette concurrence des produits similaires étrangers.

C'est sous l'empire de cette double nécessité qu'un essai partiel a été fait dans cette voie par l'arrêté royal du 17 juillet 1841.

On a vu plus haut, traduits en chiffres, les résultats de ce premier essai, tout imparfait qu'il était par sa trop courte durée et par les circonstances accidentelles qui en ont amoindri les heureux effets.

C'est encore dans le même esprit et pour arriver au même but, avec le concours de la législature, qu'a été conçu le présent projet de loi, ainsi que l'exposé des motifs dont ce projet est accompagné.

D'un autre côté, personne n'ignore que les frais de transport joints aux péages sur les voies de navigation, constituent en grande partie le prix des articles pondéreux, tels que le charbon de terre, la fonte, le fer, les grains, les bois, les ardoises, les marbres, le sable, les pierres, etc.

Ces mêmes frais rentrent aussi pour une part notable dans le prix des matières premières exotiques et pondéreuses, nécessaires à la fabrication intérieure.

Or, comme l'on veut, par exemple, que nos relations transatlantiques acquièrent toute l'importance qu'elles sont susceptibles de prendre, la réduction proposée est de nature à y contribuer grandement, puisqu'elle aura pour effet immédiat :

1° De faire arriver à moins de frais, aux ports d'exportation, les produits naturels ou manufacturés du pays en destination des contrées d'outre-mer ;

2° De diminuer le prix de revient du sucre brut, du coton en laine, de certains minerais, des bois de teinture, etc., nécessaires à la fabrication intérieure.

Quant à l'influence probable sur les recettes du trésor de la mesure, prise dans de sages limites, on a sous les yeux les chiffres des deux états comparatifs dressés pour constater les effets de l'arrêté royal du 17 juillet 1841 et de celui du 1^{er} septembre 1840.

On a vu par ces tableaux dans quelle progression rapide s'est élevé le mouvement de nos exportations vers la Hollande et vers la France, sous la faveur de la réduction partielle établie par les deux dispositions royales.

On a remarqué que, dès le premier semestre de 1841, le produit des péages sur la Sambre belge, uniquement en ce qui concerne les ardoises, le charbon de terre et le fer de fonte, ont excédé de fr. 25,296-76, ou plus de 17 $\frac{1}{2}$ p. ‰, les recettes du semestre correspondant de 1840.

Ce fait établi, on peut espérer avec fondement que la même disposition, appliquée, toujours avec modération, d'une manière plus générale, produira des effets analogues par la perception des péages sur des transports plus fréquents et plus considérables, sans compter le surcroît de recettes en impôts de consommation et autres, que l'augmentation de la richesse publique procurera infailliblement aux caisses de l'État.

La nécessité d'une réduction étant prouvée et reconnue, tout ce que la legislature peut faire, c'est d'accorder au gouvernement des pouvoirs généraux.

Il s'agit jusqu'à un certain point d'une question de confiance.

Le gouvernement ne fera usage de ces pouvoirs qu'avec circonspection et dans de justes limites.

Augmenter le mouvement, sans diminuer la recette totale, tel est le problème; il y a un point qu'il faut saisir, et qu'on ne découvre quelquefois qu'à la suite de tâtonnements, point où le mouvement augmente sans diminuer le total des recettes.

§ 5.

Ensemble des tarifs de péages en vigueur sur les canaux et rivières du pays.

Nous joignons ici, Messieurs, sous le *litt.* C, 1 à L, comme documents propres à éclairer vos délibérations, l'ensemble des tarifs de péages en vigueur sur les canaux et rivières de l'État.

Au premier aperçu, on sera frappé de la manière bizarre dont ces tarifs diffèrent entre eux.

Celui-ci établit le droit de péage à raison des distances parcourues; celui-là fait abstraction du point de départ et veut l'acquittement du droit, même pour le parcours qui n'a pas eu lieu.

L'un fixe le droit à raison du chargement réel, l'autre à raison de la capacité du bateau.

Ici, tels articles sont imposés assez fortement, là ces mêmes objets ne le sont presque point.

Ce serait chose oiseuse que de faire ressortir en détail les nombreuses anomalies qui résultent de la comparaison de ces pièces entre elles, chacun de vous, Messieurs, les ayant sous les yeux.

On se convaincra facilement de la confusion et des nombreux inconvénients qui résultent de cette diversité.

§ 6.

Récapitulation.

On a vu que toutes les chambres de commerce consultées à ce sujet, sont

unanimes à reconnaître que l'adoption par la législature du projet de loi du gouvernement, aurait pour résultat infaillible d'imprimer un nouvel essor à la production, de faciliter l'exportation de nos produits de tous genres ainsi que leur placement avantageux sur les marchés étrangers, et conséquemment d'accroître la richesse publique en même temps que les recettes du trésor.

Chacun sait qu'une des premières conditions de prospérité pour les exploitations houillères, pour les établissements métallurgiques, enfin pour toutes les industries à produits pondéreux, c'est la *facilité des moyens* et surtout *l'économie des frais de transport*; or, la diminution de ces frais étant une conséquence naturelle de la réduction des péages, l'utilité de cette mesure, sous quelque point de vue qu'on l'envisage, est incontestable.

A l'appui des raisonnements on a produit des chiffres qui constatent les résultats de deux essais antérieurs. De toute manière, le terme mis aux pouvoirs demandés par le gouvernement est assez court, pour rassurer ceux dont la conviction ne serait pas encore entièrement formée sur les effets éventuels de la mesure pour le trésor.

Plusieurs chambres de commerce demandent une très large application de la mesure précitée; un de ces corps voudrait même la voir étendre aux matières premières indigènes, aussi bien qu'aux matières premières exotiques, et à tous les produits du sol ou de l'industrie, qu'ils soient destinés à l'exportation vers les pays étrangers, ou à des localités de la Belgique.

Le gouvernement ne va pas si loin; sans rien préjuger pour l'avenir, il cherche à améliorer dès aujourd'hui ce qu'il croit susceptible de l'être, mais il tient à ne procéder dans cette voie qu'appuyé sur les faits de l'expérience et sans diminuer le total des recettes dans leur ensemble.

Voilà pourquoi sa proposition se trouve circonscrite dans de certaines limites.

L'enseignement d'une période donnée démontrera s'il y a lieu d'étendre ou de restreindre ces limites. C'est là une question que le temps se chargera de résoudre.

Il y a lieu de regretter que la Chambre n'ait pas fait de cette question l'objet de son examen, conjointement avec le budget des voies et moyens.

Dans l'état actuel des choses, nous n'aurons pour 1842 qu'une expérience encore incomplète, vu l'époque de l'année où nous sommes arrivés et le temps qui s'écoulera encore jusqu'à la mise en application quelque peu générale de la mesure. Ce sera néanmoins un jalon de posé dans la voie d'une révision générale des tarifs à laquelle il faudra venir un jour.

Pour faire connaître toutes les charges de la navigation, nous joignons à ce travail le tableau des droits dans les principaux ports du pays. (*Voir la quatrième partie des documents.*)

Le Ministre de l'Intérieur,

NOTHOMB.

TEXTE DU PROJET DE LOI.

Leopold,

Roi des Belges,

A tous présents et à venir, salut.

Revu l'art. 4 du projet de loi du budget des voies et moyens, exercice 1842,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Nos Ministres de l'Intérieur, des Finances et des Travaux publics présenteront à la Chambre des Représentants, en notre nom, le projet de loi dont la teneur suit :

ARTICLE UNIQUE.

Le Gouvernement est autorisé à réduire les péages des canaux et rivières, perçus au profit de l'État :

1° Sur les productions du sol ou de l'industrie du pays qui sont exportées ;

2° Sur les matières premières exotiques servant à l'industrie nationale.

Les pouvoirs qui résultent de cette disposition cesseront (au 31 décembre 1842), s'ils ne sont renouvelés avant cette époque, et, en cas de non-renouvellement, les anciens tarifs reprendront leur cours de plein droit, à la même époque, quand même aucun terme n'aurait été indiqué dans les mesures prises par le gouvernement.

Mandons et ordonnons, etc.

Donné à

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre de l'Intérieur,

NOTHOMB.

Le Ministre des Finances,

SMITS.

Le Ministre des Travaux publics,

L. DESMAISIÈRES.

ANNEXES. — PREMIÈRE PARTIE.

Litt. A. — I à IX.

AVIS RECUEILLIS SUR LES DISPOSITIONS DE L'ARRÊTÉ ROYAL
DU 17 JUILLET 1841.

I.

Chambre de commerce de Mons.

Mons. le 28 septembre 1841.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Vous avez désiré connaître notre opinion touchant les dispositions de l'arrêté royal du 17 juillet dernier, qui accorde en faveur des charbons exportés en Hollande une diminution de moitié sur les péages perçus sur les rivières et canaux de l'État.

Nous ne pouvons mieux satisfaire à ce désir, Monsieur le Ministre, qu'en vous adressant la copie de l'avis que nous avons transmis sur ce même arrêté à M. le gouverneur du Hainaut, le 5 de ce mois.

Comme nous le disions alors, nous regardons la mesure prise par le gouvernement, non-seulement comme insuffisante pour faire augmenter nos exportations de houille par la frontière du Nord, mais encore comme étant de nature à les arrêter tout à fait, par suite de l'avantage énorme qu'elle accorde sur les nôtres aux charbons de Charleroi. Il est arrivé que cette mesure, que nous avons nous-mêmes provoquée dans l'intérêt des exploitants des houillères de notre ressort, contourne aujourd'hui à leur détriment. En effet, ils n'ont plus à combattre uniquement en Hollande la concurrence que leur opposent les charbons anglais et prussiens, ils doivent, en outre, y soutenir une lutte fâcheuse contre les charbons du Centre et de Charleroi, qui obtiennent un dégrèvement de fr. 1-59 par tonneau, quand le dégrèvement auquel peuvent atteindre les houilles de Mons ne dépasse pas 46 centimes.

Les calculs que nous avons fait valoir, à cet égard, près de M. le gouverneur de notre province, nous paraissent sans réplique, et nous croyons, Monsieur le Ministre, que, pour obtenir le résultat auquel visait le gouvernement, il importe de modifier l'arrêté royal du 17 juillet dernier, en ce sens que la réduction consentie puisse s'élever au moins à fr. 1 par tonneau, et soit la même pour tous les charbons du pays, quel que soit d'ailleurs le bassin houiller d'où ils proviennent; ainsi, les principes de la justice distributive seraient respectés, et l'équilibre dont l'idée conserva-

trice a présidé à l'établissement des tarifs des droits de nos diverses voies navigables serait maintenu parfaitement intact.

De cette manière aussi il y aurait compensation dans le sacrifice apparent que ferait le trésor : nous disons sacrifice apparent, Monsieur le Ministre, parce que nous avons démontré déjà que ce sacrifice serait à peu près nul. Si la restitution pour les houilles de Mons dépassait la hauteur des péages auxquels ces houilles sont soumises, la restitution pour celles transportées par le canal de Charleroi étant égale, resterait certainement de beaucoup au-dessous du montant des droits perçus pour le parcours de celui-ci.

Nous prenons la liberté, Monsieur le Ministre, d'appeler particulièrement votre attention sur cette grave question, digne sous tous les rapports de la sollicitude des chambres législatives et du gouvernement.

Aux observations qui précèdent, nous devons ajouter que le terme assigné à la durée des effets de l'arrêté du 17 juillet, est infiniment trop court pour pouvoir constater d'ici au 1^{er} janvier d'une façon concluante, quelles en seraient les conséquences pour nos envois de houille en Hollande, du moins en ce qui concerne celles du couchant de Mons. La navigation n'est rouverte sur le canal de Pommerœul à Antoing que depuis peu de jours, et l'on aura à peine eu le temps d'expédier quelques chargements, que cet arrêté cessera d'être exécutoire.

D'un autre côté, Monsieur le Ministre, les formalités qu'exige la décision ministérielle du 4 août dernier, pour obtenir la restitution, sont effectivement conçues de manière à atténuer et même à neutraliser entièrement le bénéfice de la mesure.

Les charbons de Mons destinés pour la Hollande, sont transportés jusqu'à Gand par les bateaux qui ne peuvent naviguer en hiver, par la crainte de se trouver arrêtés par les glaçons et par les grandes eaux. A Gand on les transborde dans des bâtiments à voiles, d'un tonnage moins considérable, mais capable de tenir la mer, ou bien on les dépose à terre pour les réexpédier plus tard.

Le batelier qui acquitte les péages sur le canal de Pommerœul à Antoing, etc., et qui devrait consigner la moitié de ces péages, comme le marinier hollandais qui devrait faire la déclaration de sortie et recevoir la restitution, restent totalement étrangers à l'exportation dont ils sont les instruments. Le premier fera toujours entrer dans son fret l'importance de la consignation dont rien ne lui garantit la rentrée, tandis que l'autre ne voudra pas déduire du sien le montant de cette restitution, qu'une simple omission dans l'accomplissement des formalités prescrites peut faire ajourner indéfiniment. Il s'ensuit que, n'ayant nul intérêt à ce que ces formalités soient convenablement remplies, ils y porteront d'autant moins de soin que les opérations du plombage, de la visite, etc., leur feraient perdre un temps précieux et entraveraient toujours la marche de leur navire.

Enfin, les bateaux charbonniers de Mons contenant au-delà de 2,000 hectolitres, tandis que les embarcations hollandaises n'en prennent souvent que 6 à 700, il n'y aurait jamais la moindre concordance entre les quittances de consignation et les déclarations de sortie. De là, de nouvelles difficultés et de nouvelles lenteurs.

Il nous paraît, Monsieur le Ministre, qu'il y aurait un moyen facile de simplifier beaucoup la marche tracée par la décision de M. le ministre des finances du 4 août dernier. On pourrait, par exemple, exiger du batelier wallon le paiement des droits de navigation, comme si les charbons transportés devaient être consommés à l'intérieur et ne rembourser ces droits que sur les déclarations faites à Gand par l'expéditeur, et après vérification de l'exactitude de celles-ci.

Cette vérification pourrait, nous semble-t-il, avoir lieu au dernier bureau de la

donanc, sous plombage préalable et par la comparaison de la lettre de voiture avec le certificat du jaugeage du navire.

Nous vous soumettons avec confiance ces réflexions, et nous vous prions d'agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de notre très haute considération.

Le Président,

LEGRAND-GOSSART,

Le Secrétaire,

FRED. CORBISIER.

II.

Chambre de commerce de Mons.

Mons, le 5 septembre 1841

MONSIEUR LE GOUVERNEUR,

Un arrêté royal, en date du 17 juillet dernier, réduit de moitié les droits à percevoir par le gouvernement, sur les charbons qui seraient exportés en Hollande jusqu'au 31 décembre prochain.

Par votre lettre du 31 du même mois, n° 16,715, vous nous demandez notre avis sur l'utilité, la nécessité, et l'urgence d'adopter en outre des mesures tendant à faire réduire de la même quotité les péages qui se perçoivent sur le canal de Mons à Condé, au profit de la province, et sur l'Escaut, au profit de la ville de Tournai.

Afin de vous faire connaître la nécessité de donner plus d'importance, pour ce qui concerne le couchant de Mons, à la restitution que le gouvernement a bien voulu accorder au commerce de houille par cet arrêté, il nous suffira, Monsieur le Gouverneur, d'établir un calcul comparatif entre la somme à restituer aux exploitants des charbonnages de Charleroi et du Centre, et la moitié du droit du canal d'Antoing, le seul qui se paie au profit de l'État, sur la ligne de navigation de Mons à Gand.

Le droit acquitté au passage des bateaux par ce canal est de 70 centimes par tonneau (à charge et vide); la moitié à restituer sur les charbons exportés en Hollande sera donc de 35 centimes

Si à cette somme de 35 centimes
l'on pouvait ajouter :

- 1° La moitié du droit dû à la province, pour le parcours du canal de Mons jusqu'à l'embouchure de l'autre canal à Pommerœul 7 »
- 2° Le droit perçu au passage de l'écluse d'Antoing. 2 »
- Et 3° le droit payé sur l'Escaut dans la traverse de Tournai 2 »

On aurait un total de. 46 centimes par tonneau.

On trouverait ainsi que l'importance de la somme à restituer, de ces différents chefs, serait de 92 fr. pour un bateau du port moyen de 200 tonneaux ou de fr. 0,035 environ par hectolitre.

Les essais qui ont été faits, il y a quelques temps, par différentes sociétés charbonnières du couchant de cette ville, ont démontré que cette somme est trop faible et

qu'il ne peut résulter que des pertes de toute expédition de charbons qui se ferait en Hollande, même pendant l'existence de l'arrêté qui nous occupe.

Il n'en est pas de même pour les deux autres bassins houillers de la province, et quant à ce qui regarde Charleroi, par exemple, voici quel serait le résultat de l'application de l'arrêté :

1° Deux distances (en moyenne) à parcourir sur la Sambre canalisée, en remonte et en descente, à raison de 12 centimes par tonneau, donneront, pour	
la moitié	0 06 centimes.
2° Le demi-droit sur le canal de Charleroi s'élèvera à	1 53
	<hr/>
Ensemble.	1 59 centimes.

De sorte qu'en admettant même la restitution au profit des houilles de Mons, de la moitié des droits de navigation payés au profit de la province et de la ville de Tournai, elles auraient encore contre elles une différence de fr. 1-14 $\frac{1}{2}$ centimes par tonneau. Cette différence leur ôte tout moyen de concurrence en Hollande.

Si l'on prend en considération la différence telle que l'arrêté l'a établie, en n'ayant égard qu'aux 35 centimes par tonneau, moitié seulement du droit perçu par l'État sur le canal d'Autoing, elle sera bien plus considérable encore en faveur des exportations faites de Charleroi et du Centre et pourra s'élever à fr. 248 pour un bateau du port de 200 tonneaux.

Vous devez être convaincu, par l'inspection de ces chiffres, Monsieur le Gouverneur, qu'il y a impossibilité pour les exploitants de Mons, restant dans cette condition, non-seulement de tirer actuellement le moindre parti avantageux de l'arrêté royal du 17 juillet, mais même d'en profiter alors qu'on réduirait, en outre, les péages dont vous nous entretenez.

Vous reconnaîtrez, sans doute, Monsieur le Gouverneur, que la conservation de l'équilibre, tant réclamée par les propriétaires des houillères de Charleroi, quand il s'est agi d'établir, en raison des distances parcourues, le droit perçu sur le canal qui sert à transporter leurs produits à Bruxelles, n'existe plus et qu'il n'y a plus de justice distributive pour les divers producteurs d'une même province, quand, dans la restitution accordée, la différence est aussi considérable, quand elle s'élève à fr. 1-24 par tonneau.

Qu'il nous soit permis de faire une dernière comparaison pour vous démontrer, Monsieur le Gouverneur, en vous citant un fait récemment accompli, combien une mesure analogue a été nuisible aux exploitants de notre canton.

Lorsque le gouvernement français, par mesure générale, décida que le droit d'entrée sur les houilles étrangères serait réduit de moitié, il accorda de fait aux houilles anglaises, à leur introduction dans les ports de l'Océan, de la Manche et de la mer du Nord, l'énorme réduction de 5-50 par tonneau métrique, tandis que la réduction ne fut que de fr. 1-50 pour les charbons belges introduits en France, par l'Escaut et par la Sambre.

Il s'en suivit bientôt que la différence de 4 fr. par tonneau fit perdre au commerce de houille du couchant de Mons, non-seulement la consommation des ports du littoral français, mais encore celle de Rouen et de toutes les localités de la Basse-Seine.

Nous pensons qu'il en sera de même encore pour la Hollande et que les produits de nos houillères ne pourront y arriver en concurrence avec les houilles anglaises et prussiennes, si l'arrêté du 17 juillet n'est pas révisé dans un sens plus large et n'est rendu d'une exécution plus facile. Il faudrait majorer sensiblement la somme à restituer et parvenir, autant que possible, à niveler la restitution entre les deux voies navigables de Charleroi et de Mons vers Bruxelles et Gand.

Nous ajouterons, Monsieur le Gouverneur, que les formalités exigées par la décision de M. le ministre des finances, en date du 4 août, à l'effet d'obtenir la restitution des droits pour les charbons expédiés en Hollande, ne peuvent, par leurs formes gênantes, qu'accroître les difficultés qui arrêtent le rétablissement de nos relations commerciales avec ce pays.

Veuillez agréer, Monsieur le Gouverneur, l'assurance de notre haute considération.

Le Président,
LEGRAND-GOSSART.

Le Secrétaire,
FRÉD. CORBISIER.

III.

Gouvernement provincial du Hainaut.

Mons, le 27 octobre 1841.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Par dépêche du 19 juillet dernier, 3^e division, n^o 4,659, vous m'avez adressé une expédition de l'arrêté royal du 17 de ce mois, qui réduit de moitié en faveur de l'exportation charbonnière en Hollande, les péages sur les canaux et rivières de l'État.

En même temps vous avez exprimé le désir de voir appliquer la mesure à la partie du canal de Mons à Condé qu'emprunte cette exportation.

Le conseil provincial n'ayant pu s'occuper de cet objet, la députation permanente en a été saisie, mais avant d'y statuer elle a désiré entendre les chambres de commerce sur l'utilité, la nécessité et l'urgence de réduire également les droits qui se perçoivent au profit de la province et de la ville de Tournai, sur le canal de Mons à Condé et sur l'Escaut. En outre, elle a cru devoir s'assurer des intentions du conseil communal de Tournai à cet égard.

J'ai le regret de devoir vous informer, Monsieur le Ministre, que l'une des chambres de commerce n'a pas encore pu adresser le rapport qui lui a été demandé, ce qui n'a pas permis à la députation permanente de prendre sur cette affaire la décision qui est attendue.

Au surplus, il paraît y avoir d'autres causes qui rendront insuffisant l'essai que le gouvernement a ordonné pour juger de la nature des mesures qu'il convient d'adopter afin de favoriser efficacement l'exportation charbonnière en Hollande. En effet, M. l'ingénieur en chef des ponts et chaussées que j'avais chargé d'examiner et de constater les résultats de la réduction accordée par l'arrêté royal du 17 juillet, m'annonce que le commerce charbonnier du district de Charleroi ne pourra jouir en aucune manière des avantages qui lui sont assurés par l'arrêté, parce que le chômage de la Sambre et du canal de Bruxelles, n'aurait permis aucune expédition pour la Hollande

avant le mois d'octobre et que, d'un autre côté, la température et les grandes eaux de la saison actuelle ne sont guère propres à faciliter de semblables expéditions d'ici au 1^{er} janvier, époque à laquelle l'essai doit cesser, suivant la disposition royale précitée.

Il semblerait donc y avoir lieu de prolonger cet essai jusqu'au mois d'août de l'année prochaine, afin de mettre les différents bassins houillers en situation de faire les expériences nécessaires en ce qui concerne l'exportation dont il s'agit.

Toutefois, je vous proposerai d'attendre, pour prendre une mesure à cet égard, le résultat de l'instruction ordonnée par la députation permanente, résultat que je m'empresserai de porter à votre connaissance, aussitôt que tous les renseignements seront parvenus à l'autorité provinciale.

Je ne dois pas vous laisser ignorer, Monsieur le Ministre, que le conseil communal de Tournai n'est pas disposé à accorder la réduction demandée sur le péage qui se perçoit au profit de cette ville dans sa traversée sur l'Escaut, pour les motifs indiqués dans la délibération dont je vous envoie copie.

Le Gouverneur,

LIEGERS.

IV.

Extrait du registre aux délibérations du conseil communal de la ville de Tournai.

Séance du 18 septembre 1841.

Présents : MM. D. Dehults, *Bourgmestre-président*, F. Neve, J.-B. Thieffvry, L. Dumortier, L.-J. Chuffart, A. Hubert, Savart, Sacqueleu, Gilson, E. Dereine, Cambier, L. Duquesnoy, C. Henry, Le Maistre d'Anstaing, A. Allard-Kuppens et H. Debettignies.

M. le bourgmestre donne communication de deux lettres de M. le gouverneur, du 31 juillet et du 14 septembre dernier, portant qu'un arrêté royal du 17 juillet réduit de moitié les péages sur les canaux et rivières de l'État, en faveur de l'exportation des charbons en Hollande, qu'il paraîtrait désirable que cette mesure d'un essai qui peut cesser au 1^{er} janvier prochain, fût appliquée aux péages perçus sur l'Escaut au profit de la ville, et que le conseil communal est invité à faire connaître ses intentions relativement à leur réduction.

L'assemblée délibérant sur ce point considère que le terme du droit de navigation dont il s'agit, a été prorogé par arrêté royal du 31 décembre 1838 jusqu'au 31 décembre 1847, qu'il n'est que d'un franc 27 centimes (60 cents), par bateau pour toute la traversée de la ville; et que sa perception est le résultat d'une transaction entre le gouvernement et la ville.

Pour ces motifs, elle est d'avis qu'il y a d'autant moins lieu de la part de la ville,

à le réduire, qu'il en coûterait peu au gouvernement d'en indemniser le commerce de charbon, le cas échéant, et que lui seul peut s'assurer de l'exportation des charbons.

Ainsi fait en conseil, les mêmes jour, mois et an que dessus. (Suivent les signatures.)

Par le conseil :
Le Secrétaire,
Signé, DROGUET.

Pour extrait conforme :
Le Bourgmestre-président,
Signé, D. DEHULST.

Pour copie conforme :
Le Greffier provincial du Hainaut,
FREMIET.

V.

Chambre de commerce de Charleroi.

Charleroi, le 16 novembre 1841.

MONSIEUR LE GOUVERNEUR,

Pour satisfaire au contenu de votre lettre du 4 octobre dernier, D. 16715, nous avons cru devoir recourir aux lumières du conseil charbonnier et lui demander son avis sur les questions que vous nous posiez, et qui intéressent au plus haut degré l'industrie qu'il représente.

En nous adressant sa réponse, M. le président dudit conseil nous informe qu'il vous l'a transmise directement, toutefois nous avons l'honneur de vous en adresser une copie.

Tout en partageant son avis, en ce qui concerne le remboursement total du droit perçu sur les canaux de l'État pour les houilles exportées en Hollande, nous ne croyons pas devoir nous joindre au vœu émis d'appliquer la même faveur aux houilles destinées pour l'intérieur, nous croyons qu'entrer dans cette voie ce serait poser un précédent dangereux et rendre difficile et même impossible pour l'avenir la création de nouvelles voies de navigation.

Nous croyons qu'on pourrait atteindre le même résultat et reconquérir le marché de Tournai, qui en effet est de la plus haute importance pour nos charbons maigres, en exécutant le canal de jonction de la Sambre au canal de Mons, projet depuis longtemps attendu et dont la réalisation mettrait en rapport les deux grandes lignes de navigation du royaume.

Quant à ce qui concerne les péages perçus au profit des villes ou provinces sur la ligne à parcourir pour arriver à l'exportation, il est évident que, dans l'intérêt de l'industrie houillère, le remboursement de ces droits serait chose avantageuse, mais outre que dans l'exécution cela présenterait des difficultés, nous pensons que le gouvernement ne doit adopter une semblable mesure qu'avec la plus grande circonspection, il nous semble même que l'indemnité que l'État devrait de ce chef payer

aux villes ou provinces étant en réalité une prime à l'exportation, ce serait entrer dans un système nouveau dont les avantages et l'opportunité ne nous paraissent pas démontrés.

En résumé nous demandons dans l'intérêt de l'industrie houillère :

1° Le remboursement de la totalité des droits de péages sur les canaux et rivières appartenant à l'État ;

2° Que les formalités à remplir pour obtenir ce remboursement soient simplifiées autant que possible.

Veuillez agréer, Monsieur le Gouverneur, l'assurance de notre haute considération.

Le Président,
Signé, JULES FRISON.

Le Secrétaire,
Signé, A. HABART.

VI.

Conseil charbonnier du bassin de Charleroi.

Charleroi, le 27 octobre 1841.

A MM. les membres composant la chambre de commerce de Charleroi.

MESSIEURS,

Le conseil charbonnier ayant pris connaissance de vos lettres du 5 septembre dernier, 5 et 18 de ce mois, et après avoir examiné attentivement le texte de l'arrêté royal du 17 juillet 1841 et la disposition ministérielle du 4 août suivant, s'est formée sur cette question l'opinion suivante, qu'il a l'honneur de vous soumettre.

Nous rendons justice aux bonnes intentions de notre gouvernement, qui a voulu par une diminution de moitié sur les droits de navigation, procurer à nos exploitations un nouveau débouché dont elles ont le plus grand besoin ; mais nous vous faisons observer que cette réduction est insuffisante pour ouvrir un marché en Hollande aux charbons du bassin de Charleroi.

Nous avons à parcourir pour aller en Hollande : 1° le canal de Charleroi ; 2° celui de Willebroeck ; 3° une partie de l'Escaut. Sur le droit perçu en faveur de la ville de Bruxelles, au canal de Willebroeck, nous ne jouissons d'aucune remise et la réduction est de fr. 1-30 suivant les uns et de fr. 1-40 suivant les autres par 1,000 kilogrammes ; cette réduction, fût-elle même de fr. 1-40, n'est pas suffisante.

Des houilles grasses, placées à perte en l'année 1840, au prix de 18 liv. $\frac{1}{2}$ les 100 schaal (environ fr. 32 les 1,000 kilog., rendus à Schiedam et Rotterdam), ne peuvent être vendues aujourd'hui qu'à 17 liv. La diminution survenue est plus forte que la faveur accordée par le gouvernement.

Nous devons dire d'où vient cette diminution dans le prix de vente de la houille.

Aussitôt que les exploitants anglais ont eu connaissance, par la presse, des efforts que faisait la Belgique pour reconquérir un marché perdu pour elle depuis dix ans, ils ont fait une baisse de fl. 1 et fl. 1 $\frac{1}{2}$ sur les charbons qu'ils expédiaient. Et cette baisse est d'autant plus facile pour eux qu'ils obtenaient sur le canal Saint-David, en Écosse, une remise complète des droits de navigation.

Nous pouvons dire encore que la redevance proportionnelle n'est pas comme en Angleterre et que les houillères de ce royaume ont de ce fait sur nous une prime de 2 $\frac{1}{2}$ p. %.

Le charbon gailleteux, 1^{re} qualité, de ce pays pour les manufactures n'est, en définitive, vendu en Hollande qu'à fr. 5-60 les 1,000 kilog. C'est à peine le prix de revient moyen de nos exploitations.

Nous pensons donc que le gouvernement devrait faire remise entière des droits de navigation sur les canaux et rivières de l'État, et qu'en outre, il ne devrait pas appliquer les droits de plombage et de garde à un taux trop élevé.

L'ordonnance ministérielle du 4 août, nous semble-t-il, complique beaucoup la besogne des négociants et des employés de l'État. Ces complications sont plus sensibles encore pour nous, qui avons trois canaux ou rivières et qui devons conséquemment avoir à faire à un nombre égal d'administrations distinctes.

Nous demandons s'il ne serait pas plus facile de rembourser les droits *sur le simple certificat de sortie au bureau de la frontière*.

Nous émettons le vœu que cette simplification soit adoptée, elle compléterait le bienfait du gouvernement.

Votre lettre du 18 de ce mois nous demandait, si nous désirions que le droit perçu sur l'Escaut au profit de la ville de Tournai fût aussi supprimé ou réduit. Cette question ne paraît pas nous intéresser directement. Elle regarde les exploitants du bassin de Mons, qui y ont un intérêt immédiat. Cette lettre nous fournit cependant l'occasion de formuler une demande dans l'intérêt des houilles maigres de Charleroi, houilles si abondantes et si peu demandées.

Le gouvernement devrait faire en faveur des houilles expédiées dans le Tournais la même remise des droits de navigation qu'il accorde pour les charbons expédiés en Hollande.

Un mot éclaircira cette proposition. Le Tournais fait une énorme consommation de houille pour la fabrication de la chaux, cette houille provient des exploitations situées près de Valenciennes en France. Là de nouvelles découvertes ont permis de baisser le prix de vente et nous ne pouvons plus prétendre, malgré le droit d'entrée en Belgique que paient ces houilles françaises, à lutter contre elles.

Nous observerons que le bassin de Mons est désintéressé dans la question, puisqu'il ne produit pas cette qualité de charbon, employée à la calcination. Au surplus cette faveur devrait s'étendre jusqu'à lui en bonne justice et nous ne nous y opposerions pas.

Les houilles maigres parties de Charleroi ont traversé en voiture la ville de Mons, pour aller concourir à Tournai avec les produits de Fresnes; aujourd'hui cela n'est pas possible.

Que le gouvernement veuille donc bien peser dans sa sagesse les réclamations que nous lui adressons et les prendre en sérieuses considérations.

L'État des négociations avec la France au sujet d'un traité de commerce ne paraît pas s'y opposer pour le moment.

Si les efforts de nos commissaires n'ont pu encore nous ouvrir de nouveaux débouchés, nous demandons, en attendant, une légère compensation.

En résumé, le conseil charbonnier est d'un avis unanime pour demander la remise

aussi entière que possible des droits de navigation, et le remboursement des droits trop payés sur le certificat de sortie au bureau de la frontière.

Par mandement, en l'absence du président :

Le Vice-président du conseil charbonnier du bassin de Charleroi,

Signé, GUILLEMIN.

Le Secrétaire,

Signé, AB. DUTOIT.

VII.

Chambre de commerce de Liège.

Liège, le 26 novembre 1841.

MONSIEUR LE MINISTRE,

L'effet de la réduction à moitié des péages sur les canaux et rivières, accordée par l'arrêté royal du 17 juillet 1841, pour le transport des houilles en Hollande, est très peu sensible pour les exportations des combustibles de nos exploitations charbonnières pour ce pays.

La cause en est dans leur rapprochement de nos frontières jusqu'à Eysden, et ensuite, dans le faible parcours sur la petite partie du territoire belge du canal de Bois-le-Duc.

Mais ces avantages de peu d'importance pour la province de Liège, doivent l'être au contraire beaucoup pour Mons et Charleroi, vu leur éloignement des lieux d'embarquement pour la Hollande.

La chambre, néanmoins, est d'avis qu'il y a utilité pour le pays à ce que la faveur accordée par l'arrêté royal susdit soit continuée au-delà du terme qu'il avait fixé.

Agrérez, Monsieur le Ministre, l'assurance de notre haute considération.

Le Président,

J.-J. ORBAN.

Par la chambre :

Le Secrétaire,

FRÉD. GILMAN.

VIII.

Gouvernement provincial du Hainaut.

Mons, le 11 décembre 1841.

MONSIEUR LE MINISTRE,

La députation permanente s'est occupée de la proposition contenue en votre dépêche du 19 juillet dernier, 3^e division, n^o 4,659, concernant la réduction de moitié

en faveur de l'exportation charbonnière en Hollande, des péages sur la partie du canal de Mons à Condé, qu'emprunte cette exportation.

Le collège reconnaît la mesure utile et avantageuse au commerce de charbons, et il aurait été disposé à seconder le gouvernement dans l'essai qu'il veut faire à cet égard, s'il ne s'était trouvé arrêté par un scrupule puisé dans les dispositions de l'art. 107 de la loi provinciale.

La députation a donc résolu d'attendre la session prochaine du conseil provincial, auquel elle proposera une réduction de droits sur le canal de Condé, égale à celle qui serait accordée par le gouvernement sur les fleuves et canaux qui lui appartiennent.

Il a paru à la députation, de même qu'à M. l'ingénieur en chef des ponts et chaussées et à moi, que l'essai ordonné par l'arrêté royal du 17 juillet dernier, serait insuffisant, et qu'il y avait lieu de proroger la mesure jusqu'au 31 décembre 1842.

Pour remplir les désirs du collège, j'ai l'honneur de vous communiquer les observations présentées par les chambres de commerce de Mons, Tournai et Charleroi, au sujet de la mesure dont il s'agit. Elles paraissent mériter une attention toute particulière de la part du gouvernement, qui jugera sans doute utile, notamment d'aviser aux moyens de simplifier les formalités prescrites pour obtenir la restitution des droits.

Le Gouverneur,

LIEDTS.

IX.

Chambre de commerce de Tournay.

Tournay, le 21 août 1841.

MONSIEUR LE GOUVERNEUR,

Par votre dépêche du 31 juillet dernier, (D., n° 16,715), vous demandez notre avis sur l'utilité, la nécessité et l'urgence d'adopter des mesures tendant à faire réduire de moitié les droits qui se perçoivent au profit de la province et de la ville de Tournai, sur le canal de Mons à Condé et sur l'Escaut, en ce qui concerne les exportations de la houille en Hollande.

A notre avis, il est très important pour nos exploitations houillères de reconquérir le marché hollandais dont elles étaient, pour ainsi dire, en possession exclusive avant 1830, et que les événements politiques leur ont ravi pendant quelques années; nous applaudirons toujours aux mesures qui seront prises pour atteindre ce but, et, en conséquence, nous répondons affirmativement à la question que vous nous posez, Monsieur le Gouverneur, par votre dépêche prérappelée. Nous pensons que la province récupérera avec avantage, d'un autre côté, le sacrifice qu'elle fera en abandonnant une partie des droits de péage perçus à son profit; et quant à la ville de Tournai, ses droits de navigation sont si minimes, qu'on ne peut douter un seul instant qu'elle ne contribue de son côté au but que l'on veut atteindre.

D'ailleurs, il ne s'agit ici que d'un essai temporaire, et on pourra le révoquer dans le cas où des inconvénients graves seraient signalés.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de nos sentiments distingués.

Le Secrétaire,

N. ALLARD,

Le Président,

GILSON.

ANNEXES. — DEUXIÈME PARTIE.

Litt. B. — I à IX.

**AVIS DES CHAMBRES DE COMMERCE SUR LES DISPOSITIONS DU PRÉSENT
PROJET DE LOI.**

I.*Chambre de commerce d'Anvers.*

Anvers, le 24 décembre 1841.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Par la lettre que vous nous avez fait l'honneur de nous adresser le 29 novembre (direction du commerce, n° 5604), vous demandez notre avis sur les résultats d'une disposition à insérer dans le budget des voies et moyens, par laquelle le gouvernement serait autorisé à réduire les péages des canaux et rivières perçus au profit de l'État :

- 1° Sur les productions du sol ou de l'industrie du pays qui sont exportés;
- 2° Sur les matières premières *exotiques* servant à l'industrie nationale.

Un travail complet sur cette grave question exigerait, Monsieur le Ministre, une étude spéciale du mouvement de la navigation sur les différents canaux et rivières sur lesquels l'État perçoit des péages. Ces éléments seuls peuvent faire reconnaître et les charges qui résultent pour l'industrie de chacun de ces péages, et l'importance de leur produit pour le trésor; notions indispensables pour pouvoir apprécier, sous ce double rapport, les effets d'une réduction sur ces mêmes péages. Ne possédant point ces données, et vu surtout que votre dépêche exige une réponse prompte, nous avons cru, Monsieur le Ministre, en abandonnant aux localités intéressées le soin d'indiquer jusqu'à quel point l'application de la mesure serait utile sur tel ou tel canal, devoir nous borner à traiter la question sous le point de vue de la prospérité du commerce en général.

Le manque de débouchés suffisants pour écouler le trop-plein des produits de notre sol et de nos fabriques étant la cause principale du malaise qui continue à peser sur l'industrie et le commerce, nous devons accueillir avec reconnaissance toute mesure susceptible de faciliter l'exportation de ces produits; et certes, l'économie dans les frais de transport qui doit résulter d'une réduction des péages sur les rivières et canaux, doit améliorer notre position relative et nous aider à soutenir la concurrence dans les pays étrangers de consommation.

Ce serait s'exagérer la portée d'une telle mesure, il est vrai, que de soutenir qu'elle suffira à elle seule pour donner une puissante impulsion au commerce; mais il n'en est pas moins évident que ses résultats seront avantageux, puisqu'elle favorisera sensiblement et les exportations de nos produits en les faisant arriver, chargés de moins de frais, sur les marchés étrangers, et la fabrication même en lui procurant une économie sur le prix des matières premières dont elle a besoin.

Entourés de voisins puissants et qui sont depuis longtemps en possession presque exclusive de ces marchés, ce n'est qu'en tâchant de les surpasser par le bas prix et la bonne fabrication, que nous pouvons espérer d'y faire admettre nos produits. Sous ce rapport la mesure proposée mérite d'autant plus notre appui, que cette preuve de concours donnée par le gouvernement ne pourra manquer de stimuler nos industriels à apporter dans leurs procédés ces améliorations qui doivent les mettre à même de soutenir la concurrence étrangère, tant par la modicité des prix que par la qualité des produits, et de s'assurer peu à peu la préférence auprès des consommateurs étrangers.

C'est surtout pour deux de nos produits, savoir, le fer et la houille, que nous croyons que la mesure proposée doit exercer une influence heureuse si la réduction est suffisante.

En effet, la production du fer s'est notablement accrue depuis peu d'années dans notre pays, et la concurrence qui en a été la suite a réduit les prix à un taux qui est bien près d'égaliser celui de l'Angleterre, laquelle, avec la Suède, fournit presque exclusivement ce métal aux peuples qui en ont besoin. Certaines qualités de nos fers égalant celui tant et si justement vanté de la Suède, une économie dans les frais de transport pour un article aussi pondéreux, devra évidemment favoriser son exportation, qui déjà commence à prendre une certaine importance.

Quant au charbon, le fret de Charleroi à Anvers faisant plus des deux tiers de la valeur de ce précieux combustible, fret dont l'élévation provient en grande partie des péages établis sur le canal, une réduction de ceux-ci devra encourager activement l'exportation. Toutefois, afin que cette mesure soit réellement utile, il importe qu'elle soit admise, quel que soit le mode final d'exportation, soit par mer, soit par les canaux ou rivières vers les pays limitrophes, soit même par terre.

Si nous demandons la réduction des péages quelle que puisse être la voie de sortie, c'est surtout en considération de l'exportation des charbons et des fers tant vers la France que vers la Hollande, pays vers lesquels l'exportation par canaux, rivières et par terre, est appelée à prendre plus d'extension que celle par mer.

Nous croyons même que, pour recueillir tous les fruits que la réduction peut rapporter à la production nationale, il faudrait l'étendre, pour les houilles surtout, qui sont le principal moteur de toute industrie, à celles qui sont consommées dans les établissements industriels du pays. De cette manière on leur procurerait une économie sensible dans les frais de fabrication, qui réagirait favorablement sur le prix de revient et les conditions de concurrence avec les produits similaires des autres pays. L'on favoriserait donc par ce moyen les exportations, qui non-seulement aideraient à relever nos manufactures de l'état de souffrance où elles se trouvent, mais viendraient aussi en aide à notre navigation, en procurant au commerce maritime des frets de sortie qui doivent former la base des opérations régulières avec les pays transatlantiques.

Nous n'avons pu apprécier l'influence que la mesure proposée pourra exercer sur les recettes de l'État; mais comme elle sera évidemment utile pour le commerce en général, nous croyons devoir l'appuyer vivement, Monsieur le Ministre, et exprimer notre gratitude au gouvernement qui en a pris l'initiative. D'ailleurs, la proposition n'étant faite que pour une année, ses résultats sur le trésor public, constatés à la fin

du présent exercice, pourront éclairer la législature sur l'opportunité de la reproduire au budget suivant.

Nous devons ajouter néanmoins, Monsieur le Ministre, que la réduction des péages ne portera pas tous ses fruits, à moins qu'il ne soit introduit en même temps une meilleure organisation dans les services de halage et d'écluses, qui sont l'objet de plaintes légitimes de la part des bateliers. Nous citerons pour exemple le canal de Charleroi, où le mode vicieux de halage et la défectuosité dans le service des écluses occasionnent des retards souvent assez longs; le temps que les bateliers y perdent habituellement les oblige à exiger un fret plus élevé, non-seulement pour compenser les frais de toute espèce provenant de ces délais, mais encore pour leur tenir compte des bénéfices qu'ils pourraient faire en répétant plus souvent les mêmes voyages. Le consommateur et l'exportateur souffrent également de ces retards qui ne leur permettent point de compter à jour fixe sur leurs marchandises.

Nous espérons, Monsieur le Ministre, que vous voudrez bien prendre les dispositions nécessaires pour introduire dans ce service la célérité et la régularité nécessaires.

Agrérez, Monsieur le Ministre, l'assurance de notre plus parfaite considération.

La chambre de commerce et des fabriques d'Anvers.

Le Président,
GATEAUX-WATTEL.

Le Secrétaire,
PAUL DIERCXSENS.

II.

Chambre de commerce de Bruxelles.

Bruxelles, le 11 décembre 1841.

MONSIEUR LE MINISTRE,

En réponse à votre dépêche du 29 novembre dernier, 3^e division, n^o 5,604, nous avons l'honneur de vous adresser le rapport qui nous a été fait et que nous avons unanimement adopté, dans notre assemblée de ce jour, concernant l'autorisation à accorder au gouvernement de pouvoir réduire les péages des canaux et rivières perçus au profit de l'État.

Nous exprimons le vif désir que le pouvoir législatif partage les opinions qui y sont énoncées.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, tous nos sentiments de haute considération.

Le Président,
P.-J. VAN DER ELST.

Le Secrétaire,
LAMQUET.

Rapport présenté par MM. DEMUNGK, ANNEMANS et FRÉDÉRIC BASSE, à la chambre de commerce de Bruxelles, et adopté par celle-ci, à l'unanimité, dans sa séance du 11 décembre 1841.

MESSIEURS,

Par sa dépêche du 29 novembre dernier, n° 5,604, M. le Ministre de l'Intérieur a exposé à la chambre de commerce de Bruxelles, « que, d'après le vœu souvent » manifesté, soit par des fabricants, soit par les chambres de commerce du pays, » de voir réduire les péages sur les canaux et rivières, le gouvernement a inséré dans » le projet du budget des voies et moyens, une disposition conçue en ces termes :

» Le gouvernement est autorisé à réduire les péages des canaux et rivières, perçus » au profit de l'État ;

» 1° Sur les productions du sol ou de l'industrie du pays qui sont exportées,

» 2° Sur les matières premières *exotiques* servant à l'industrie nationale.

» Les pouvoirs qui résultent de la disposition précédente cesseront au 31 décembre 1842, s'ils ne sont renouvelés avant cette époque, et en cas de non-renouvellement, les anciens tarifs reprendront leur cours de plein droit à la même époque, » quand même aucun terme n'aurait été indiqué dans les mesures prises par le gouvernement. »

M. le Ministre de l'Intérieur a bien voulu vous consulter et vous inviter, Messieurs, par sa dépêche susmentionnée, à lui faire connaître votre avis sur la mesure proposée par le gouvernement, tant sous le rapport de l'influence qu'elle pourra exercer sur l'agriculture, l'industrie et le commerce, que sous celui de son résultat probable, quant aux revenus du trésor.

Vous avez chargé une commission, choisie parmi vous, du soin de vous faire un rapport sur ces importantes questions. Cette commission, après s'être livrée à un travail approfondi, vient vous présenter ici le résultat de ses délibérations.

Il ne s'est élevé dans son sein aucun doute sur l'influence favorable, qu'aurait l'adoption de la mesure proposée sur le développement de toutes les sources de notre richesse nationale.

En effet, les conditions dans lesquelles se trouve l'industrie de la Belgique, sous le point de vue de la possibilité de produire, ne sont pas inférieures à celles dont jouissent les nations qui nous avoisinent, mais ce qui nous manque, c'est l'exploitation de débouchés suffisants, pour nous permettre de répartir nos frais sur une plus ample quantité de produits, c'est, par conséquent, la faculté d'opérer des exportations vers les grands marchés du dehors.

Or, la plupart de ces marchés nous sont fermés, les uns par les obstacles que nos voisins opposent à nos exportations, les autres parce que notre industrie, trop souvent comprimée par les événements politiques qui ont agité notre pays, trop resserrée dans les limites de notre débouché intérieur, ou trop faiblement développée encore, n'a pu acquérir toute la force nécessaire pour entrer en lutte avec l'industrie étrangère.

A ces causes de notre infériorité il faut ajouter que plusieurs de nos concurrents n'ont pas à supporter autant de charges que nous.

Ainsi, les cultivateurs des bords de la Mer Noire et de la Baltique, de même que les fabricants de la Suisse, sont presque exempts d'impôts, et obtiennent, comme ceux de diverses contrées de l'Allemagne, la main-d'œuvre à très bon marché. Ainsi

les exploitants d'un grand nombre de charbonnages de l'Angleterre et notamment ceux des mines de Newcastle, n'ont à payer aucun droit de navigation, pour amener leurs produits jusque dans les ports de Rotterdam, d'Anvers, du Havre, de Bordeaux, et devant tout le littoral du continent. Ainsi d'autres producteurs obtiennent la restitution de certains impôts, lorsqu'ils effectuent des exportations.

Ces diverses considérations démontrent la réalité du mal dont se plaint notre industrie; elles expliquent pourquoi nos céréales soutiennent difficilement, même sur nos marchés intérieurs, la concurrence des céréales venant de l'étranger; pourquoi nos étoffes de laine et de coton ne peuvent s'écouler convenablement à côté de celles que l'Angleterre et la France déversent en si grande quantité au dehors de leurs frontières; pourquoi nos toiles de lin sont si fortement rivalisées par les toiles fabriquées en Angleterre, en Saxe, en Prusse et notamment à Bielefeld, comment la forgerie anglaise nuit au développement de la nôtre, et par quelle raison enfin, nos charbons de terre ne trouvent en France un débouché considérable, qu'à la faveur d'une disposition qui les y admet de préférence à ceux provenant d'autres contrées.

Cependant, tandis que de si puissants obstacles, de si grandes difficultés, paralysent la majeure partie des branches de l'industrie de la Belgique, tandis que sa situation critique fait rechercher tous les moyens possibles de développer ses relations au dehors et surgir la question de savoir, s'il ne serait pas convenable d'accorder, au moins temporairement, des primés à l'exportation de quelques-uns de ses produits, cependant, et par une inconséquence bien fâcheuse, on ne s'est guère occupé, jusqu'à présent, du soin d'alléger les charges qui pèsent sur la production dans l'intérieur même du pays, ni de faire disparaître les entraves qui la gênent.

Ainsi le droit de patente n'a pas cessé d'être très élevé et de nuire surtout à la navigation, parce qu'il frappe trop fortement les bateliers; le droit de barrière grève encore tous nos produits agricoles et manufacturés, enfin, et qui pis est, les péages établis au profit du trésor, sur nos canaux intérieurs, n'ont pas subi les modifications réclamées par les intérêts généraux du pays, quoiqu'on ait souvent rejeté des demandes en concession, ayant pour objet l'établissement de communications nouvelles, en alléguant que des particuliers ne peuvent souscrire aussi complètement que l'État, aux sacrifices que le bien-être de l'industrie et du commerce peut exiger.

Toutefois, le gouvernement vient de prouver, par une détermination récente, qu'il apprécie nos grands intérêts commerciaux, et que ceux-ci font l'objet de sa sollicitude; il a donné cette preuve en réduisant de moitié les péages sur le transport des charbons de la Belgique vers la Hollande.

Nous pensons, Messieurs, que la mesure sur laquelle vous êtes appelés à vous prononcer aujourd'hui, a pour but de le mettre à même de persévérer dans la voie où il s'est engagé.

Nous ne pouvons qu'applaudir à son dessein et vous proposer d'émettre le vœu qu'il soit accueilli sans réserve par la législature.

Quant à la diminution que l'abaissement des droits imposés exclusivement sur la production, pourra faire subir aux revenus du trésor, nous pensons qu'elle ne sera pas proportionnée au chiffre de cet abaissement, et que, dans tous les cas, elle ne sera que passagère.

Les transports deviendront plus nombreux à mesure qu'ils seront plus économiques et plus faciles, l'État trouvera donc, dans l'augmentation de leur quantité, la compensation du sacrifice qu'il fera sur la taxe dont ils sont frappés.

Si cette assertion devait être appuyée par un exemple, nous citerions le fait qui se présente maintenant sur la Sambre belge canalisée, depuis Charleroi à la frontière

française. Les péages établis sur cette voie navigable ont été réduits au mois de septembre de l'année dernière, de 19 centimes à 10 par distance et par tonneau, et cependant, depuis lors, leur produit s'est accru dans une très forte proportion.

Mais la compensation de l'abaissement des péages ne résultera pas seulement de leur perception sur des transports plus fréquents et plus considérables, elle consistera bien plus encore dans l'augmentation du produit des contributions indirectes, des droits de patente, de mutation et de consommation de tous genres, qui ne peut manquer d'être la conséquence du développement de l'industrie, ainsi que de l'augmentation de richesse et de population qui en est la suite nécessaire.

Ainsi, Messieurs, de quelque manière que nous envisagions la mesure sur laquelle vous êtes invités à donner votre avis, nous la trouvons également favorable aux intérêts bien entendus du gouvernement et du pays. Nous vous engageons, en conséquence, à donner à cette proposition votre entier assentiment, et à l'appuyer de tout votre pouvoir.

FRÉDÉRIC BASSE.

DEMUNCK.

ANNEMANS.

III.

Chambre de commerce de Charleroi.

Charleroi, le 2 décembre 1841.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Par votre missive du 29 novembre dernier, n° 5604, vous nous demandez notre avis sur une disposition insérée dans le projet de budget des voies et moyens, relative à la réduction des péages sur les canaux et rivières :

1° Sur les productions du sol ou de l'industrie du pays qui sont exportées.

2° Sur les matières premières exotiques servant à l'industrie nationale.

Nous ne pouvons qu'approuver une mesure qui témoigne de votre sollicitude éclairée pour l'industrie du pays.

En effet, nous avons souvent dit et nous le répétons, que la facilité et l'économie des moyens de transport, sont le plus puissant véhicule de la prospérité de nos houillères, de nos établissements métallurgiques et autres, dont les produits pondéreux ne peuvent supporter un fret élevé; or, la diminution du fret étant une suite nécessaire de celle des péages sur les canaux et rivières, nous ne doutons point de l'utilité d'une semblable mesure.

Une condition essentielle pour la vente à l'étranger, de nos houilles, de nos fontes, fers, verres, etc., c'est de pouvoir les y livrer à bon marché, c'est-à-dire à un prix tel que nous puissions soutenir la concurrence étrangère. Une diminution de péages nous viendra en aide, nous l'appelons donc de tous nos vœux.

Cependant, pour qu'une mesure semblable porte de bons fruits, il faut qu'à son application préside une exacte justice distributive, que la diminution des péages soit calculée de façon à ne point favoriser telle localité au détriment de telle autre, qu'à

cet égard, pour les houilles et les fers, par exemple, Liège, Charleroi, Mariemont et Mons, soient mis dans un rapport qui ne leur accorde ou ne leur enlève aucun avantage réciproque, et permette à chacune de ces localités de soutenir entr'elles la concurrence là où elle existe et a presque toujours existé; une autre manière de faire devant nécessairement devenir le sujet de plaintes nombreuses.

Nous avons assez de confiance dans vos lumières et dans votre impartialité, Monsieur le Ministre, pour ne point douter un instant que votre intention soit de maintenir cet équilibre.

Nous ne parlons ici principalement que des houilles, des fers, des verres, etc., parce que ces produits intéressent au plus haut point notre localité, parce que leur exportation en grande quantité est une condition de prospérité pour notre arrondissement. Nous laissons à d'autres chambres de commerce le soin de faire valoir les considérations qui militent en faveur d'une réduction de péages sur les produits exotiques qui servent à la fabrication. N'ayant point à cet égard d'intérêt local, nous nous abstenons de vous en entretenir.

Les craintes que l'on pourrait avoir pour les intérêts du trésor, en cas d'adoption de la mesure proposée, nous paraissent peu fondées, nous croyons, au contraire, que le trésor y gagnerait par la quantité plus grande de produits pondéreux qui seraient transportés sur les canaux et rivières. L'exemple de la réduction sur la Sambre canalisée est un fait qui vient à cet égard à l'appui de la proposition.

Veillez, Monsieur le Ministre, agréer l'assurance de notre considération très distinguée.

Le Président,

JULES FRISON.

Le Secrétaire,

A. HABART.

IV.

Chambre de commerce de Gand.

Gand, le 3 décembre 1841.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Après mûre délibération, nous ne pouvons qu'applaudir à la proposition faite par le gouvernement et insérée dans le budget des voies et moyens, mentionnée dans votre dépêche du 29 novembre dernier, n° 5604; il nous semble, en effet, que les avantages qui doivent résulter de cette mesure sont très bien développés dans cette dépêche, qui nous a aussi paru suffisamment combattre l'argument qui pourrait lui être opposé et tiré de ce qu'elle tendrait à réduire le revenu du trésor, puisqu'elle ne doit avoir d'effet que pour un an, au bout de quel temps, si on en ressentait des inconvénients quelconques qui ne s'aperçoivent pas maintenant, il pourrait y être porté remède, soit en ne la renouvelant plus, soit en la modifiant de telle manière que l'expérience en aura démontré la nécessité. D'ailleurs, comme ce n'est pas une obligation imposée au gouvernement, mais seulement une faculté qui lui est accordée, celui-ci n'en usera

qu'avec prudence, de sorte que, d'une part, nous y voyons un avantage réel pour le commerce, l'industrie et l'agriculture, et, d'autre part, nous n'apercevons aucun inconvénient; il serait donc à désirer que cette proposition fût accueillie par la législature.

La chambre de commerce et des fabriques,

BONAERT.

Le membre de la chambre faisant fonction de secrétaire,

E. GRENIER.

V.

Chambre de commerce de Liège.

Liège, le 4 décembre 1841.

MONSIEUR LE MINISTRE,

La chambre de commerce s'empresse de répondre à votre dépêche du 29 novembre dernier, 3^e division, n^o 5604, laquelle nous invite à délibérer sur une modification que vous désirez voir s'introduire dans les tarifs des péages établis sur les rivières et sur les canaux.

Cette disposition, Monsieur le Ministre, qui témoigne de votre intelligente sollicitude pour les intérêts réunis de l'agriculture, du commerce et de l'industrie, serait conçue dans les termes suivants :

« Le gouvernement est autorisé à réduire les péages des canaux et rivières, perçus » au profit de l'État :

- » 1^o Sur les productions du sol ou de l'industrie du pays, qui sont exportés ;
- » 2^o Sur les matières premières *exotiques* servant à l'industrie nationale. »

Le caractère d'utilité générale que comporte cette proposition, la place au nombre de celles qu'a toujours préconisées la chambre de commerce de Liège ; avantageuse à toutes les provinces de la Belgique, elle ne froisse l'intérêt particulier d'aucune d'elles ; cette mesure offre au gouvernement le moyen de favoriser l'industrie d'une manière efficace sans susciter aucune récrimination, vu qu'elle n'est exceptionnelle à aucune localité.

Réduire les péages auxquels sont assujettis les canaux et les rivières, en faciliter le cours navigable, c'est réellement seconder la fabrication, l'aider à produire à bon marché ; c'est, en d'autres termes, réduire le prix de la production industrielle. Cette diminution profite à l'intérieur, contribue à arrêter l'importation des produits étrangers et nous permet de rivaliser sur les marchés extérieurs avec les nations qui nous font concurrence.

L'industrie privée et surtout l'industrie liégeoise, a tout fait pour triompher des obstacles qui s'opposaient à ce qu'elle produisît aussi économiquement que la fabrication étrangère ; elle a appelé à son aide les agents mécaniques les plus avancés ; elle n'a reculé devant aucun sacrifice pécuniaire ; loin de se laisser décourager par les crises politiques et financières, elle a persévéré avec une rare énergie dans les voies de

progrès, elle a eu foi dans l'avenir : ne serait-il pas pénible de voir tant et de si généreux efforts aboutir à un résultat négatif !

L'industrie charbonnière, pour ne citer qu'un exemple, extrait le minéral à 12 et 15 p. % de moins que le charbon provenant des houillères de la Roër ; la qualité de Liège est supérieure et malgré ces avantages nous ne pouvons encore parvenir à ressaisir totalement le marché de la Hollande.

Les péages qui grèvent la Meuse, le chiffre exagéré des patentes imposées sur le batelage, les obstacles matériels, les exigences douanières qui entravent la navigation de ce fleuve, nous ont dépossédés de ce vaste débouché.

L'industrie privée a fait son devoir : il appartient au gouvernement d'accomplir le sien.

Cet état de choses nuisible à l'industrie privée, réagit également au détriment du fisc.

Les revenus du trésor public se perçoivent en raison de la quantité des transports, c'est la base normale d'après laquelle se calcule le rapport présumé des péages ; plus la circulation est active sur les routes de l'État et plus il y a de bateaux qui naviguent sur les rivières, plus les recettes augmentent ; elles diminuent nécessairement quand le mouvement commercial suit une progression inverse.

S'il était besoin de donner à cette proposition une démonstration péremptoire en faveur de la réduction des péages, nous la trouverions dans l'expérience que le gouvernement a faite de ce système en diminuant le tarif appliqué aux péages de la Sambre canalisée.

Se poser la question s'il est plus avantageux d'adopter, en matière de péage, un tarif modéré qu'une taxe qui fasse obstacle à la navigation, c'est se demander, si le creusement d'un canal a pour but le péage ou la navigation ; si le péage est le principal et non l'accessoire.

En résumé, la chambre estime que toute modération des péages établis sur les canaux et les rivières, loin de diminuer les ressources de l'État, contribuera, au contraire, à les accroître. Elle pense que cette mesure, que justifient les saines doctrines de l'économie politique, favorable à l'industrie dont elle diminue les frais de production, profitera aux consommateurs et aura pour conséquence finale de donner satisfaction à trois intérêts dignes, au même degré, de la sollicitude du gouvernement.

Agréé, Monsieur le Ministre, l'assurance de notre haute considération.

Le Président,

J.-J. ORBAN.

Par la chambre :

Le Secrétaire,

FRÉD. GILMAN.

VI.

Chambre de commerce de Louvain.

Louvain, le 14 décembre 1841.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Par votre dépêche en date du 29 courant, direction du commerce, n° 5,604, vous voulez bien soumettre à notre avis une disposition insérée dans le projet de budget des voies et moyens, tendant à autoriser le gouvernement à réduire les péages des canaux et rivières, perçus au profit de l'État :

- 1° Sur les produits du sol ou de l'industrie du pays qui sont exportés ;
- 2° A l'importation des matières premières *exotiques* servant à l'industrie nationale.

Nous sommes d'avis, Monsieur le Ministre, que la mesure, telle qu'elle est présentée, offrira beaucoup d'inconvénients par la surveillance et les formalités qu'on aura à remplir, car les employés de l'État devront visiter ces objets et s'assurer de leur sortie du pays.

Nous sommes cependant loin de vouloir combattre un avantage qu'on offrirait au commerce et à l'industrie, mais nous croyons qu'il devrait avoir un but plus général, plus en harmonie avec les intérêts généraux du pays et moins sujet à des tracasseries fiscales.

En effet, Monsieur le Ministre, les houilles destinées pour l'étranger, et qui, d'après le projet du gouvernement, feraient jouir les navires qui les transporteraient d'une diminution des droits de péages, sont en quelque sorte une matière première pour toutes nos industries, et le gouvernement lui-même sent si bien le besoin d'une diminution sur le prix de ce combustible, qu'il nous a récemment consultés sur le point de savoir s'il ne conviendrait pas de l'exempter des droits d'octroi.

La chaux que nous recevons est employée en partie comme engrais, aussi les fermiers qui viennent en acheter pour cet emploi jouissent de l'exemption des droits de barrières.

Enfin, l'engrais en général, ce puissant et indispensable moteur de notre agriculture, ne présente-t-il pas un intérêt plus réel pour le pays que l'exportation des houilles dont les besoins sont si étendus chez nous ?

Nous dirons de même, n'est-il pas de l'intérêt du pays de pouvoir se procurer dans toutes les localités les matières premières indigènes, aussi favorablement que celles de l'étranger ? Pourquoi, en effet, exiger un droit plus élevé pour le transport des houilles, des drilles et chiffons, de la ferraille, des graines oléagineuses, des laines, des cuirs et peaux, etc., du pays, que pour ces mêmes objets qui nous viennent de l'étranger pour l'usage de nos fabriques ?

Nous sommes donc d'avis, Monsieur le Ministre, que la diminution devrait s'appliquer à tous les produits du sol ou de l'industrie du pays, n'importe que ce soit pour l'exportation ou en destination d'une autre localité de la Belgique, et que les matières premières du pays devraient en profiter aussi bien que les matières premières exotiques.

Pour favoriser les transports par eau, une autre mesure, que nous considérons comme de la plus haute importance, se présente, non-seulement pour atteindre le

but que le gouvernement se propose, mais également pour encourager la navigation intérieure et améliorer la triste position dans laquelle se trouvent nos bateliers. Nous voulons parler de la patente exorbitante que l'on exige d'eux.

Lorsqu'on considère la vie pénible que ces hommes mènent, et que nonobstant leurs fatigues continuelles, ils ne parviennent pas même à entretenir leurs familles, quoiqu'occupant pour toute habitation une petite place de quelques pieds carrés dans le navire, on ne peut s'empêcher d'éprouver un sentiment de pitié en songeant au droit énorme que l'État exige d'eux.

En effet, Monsieur le Ministre, combien de ces malheureux n'ont déjà été obligés de vendre leur bateau pour acquitter leurs dettes? Et quel nombre plus grand n'a été obligé d'engager par des emprunts cette seule ressource qu'ils possèdent et que les transports des marchandises par le chemin de fer est venu si fortement restreindre?

Nous ne ferons pas ici le tableau de la misère qui accable cette classe intéressante et indispensable à l'industrie, le gouvernement en est instruit; mais nous observerons que des primes pour la construction des navires ne peuvent produire aucun effet, si les bateliers n'ont dans cet état la perspective d'une honnête existence, et, par conséquent, que, pour favoriser la navigation intérieure, il est indispensable de réduire de beaucoup le sacrifice qu'on exige d'eux.

Agréez, Monsieur le Ministre, l'expression de la haute considération avec laquelle nous avons l'honneur d'être.

Le Président,

LE BON.

Le Secrétaire,

EUG. STAPPAERTS.

VII.

Chambre de commerce de Mons.

Mons, le 5 décembre 1841.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Pour satisfaire à l'invitation que vous nous avez adressée, par votre dépêche du 29 novembre dernier, nous avons examiné, avec la plus sérieuse attention, quelles pourraient être, pour le commerce et l'industrie de notre ressort, les conséquences de la disposition nouvelle que le gouvernement a insérée dans le projet du budget des voies et moyens.

Cette disposition est conçue en ces termes :

« Le gouvernement est autorisé à réduire les péages des canaux et rivières, perçus au profit de l'État :

» 1^o Sur les productions du sol et de l'industrie du pays qui sont exportées;

» 2^o Sur les matières premières *exotiques* servant à l'industrie nationale.

» Les pouvoirs qui résultent de la disposition précédente cesseront au 31 décembre 1842, s'ils ne sont renouvelés avant cette époque, et, en cas de non-renouvellement, les anciens tarifs reprendront leur cours de plein droit, à la même

« époque, quand même aucun terme n'aurait été indiqué dans les mesures prises par le gouvernement. »

Il est évident, Monsieur le Ministre, qu'une semblable mesure doit avoir pour résultat d'accroître l'importance présente des exportations de tous les produits pondéreux, tels que les houilles, les fontes, les marbres, les pierres à bâtir, à paver, à diguer, etc., qui se trouvent en si grande abondance dans nos provinces; et, en même temps, de réduire la hauteur du prix de revient des marchandises dans la production desquelles nos manufacturiers font entrer des matières premières exotiques. Sous ce rapport elle ne peut donc qu'être extrêmement avantageuse à l'industrie du pays en général.

Si, par suite de son adoption, le trésor se voit privé de quelques rentrées, il trouvera une compensation bien large de ce sacrifice, dans l'accroissement des impôts de consommation, qui doit être la suite nécessaire d'un développement plus considérable de l'exploitation de nos richesses minérales et de la fabrication des divers objets dont on trouve le débouché à l'intérieur et au dehors du royaume.

Pour ce qui concerne l'exportation des houilles de notre arrondissement vers la Hollande, par exemple, la restitution des péages perçus au profit de l'État sur nos envois actuels est à peu près insignifiante. Ces envoies sont presque nuls; mais si la restitution doit les faire multiplier notablement, et donner, par conséquent, une activité plus grande aux travaux de nos houillères, il se fera dans le pays de plus grandes dépenses de main-d'œuvre en même temps qu'une plus forte consommation des bois, des fers, des huiles, des cordages, de la poudre et de toutes les autres matières indispensables aux travaux des mines; ainsi ce que l'État perdrait d'un côté, par la réduction des droits de navigation, rentrerait insensiblement dans les caisses par mille autres canaux divers.

Mais, Monsieur le Ministre, pour que la disposition proposée soit réellement efficace à un degré égal pour toutes les industries appelées à profiter de ses avantages, il importe que son application se fasse suivant les règles de la justice distributive la plus sévère. Or, cette justice serait incontestablement violée si, par une mesure uniforme, la restitution de tous les péages perçus au profit du trésor était décrétée.

Le gouvernement ne doit point perdre de vue que dans leur fixation pour les différentes lignes de navigation, on a eu non-seulement pour but de couvrir l'amortissement de la dépense primitive, l'intérêt de cette dépense et les frais d'exploitation et d'entretien, mais encore de maintenir, entre les différents centres de production, un équilibre tel, que l'un ne puisse, sur un marché commun, déverser ses produits à l'exclusion d'un autre.

Dans la détermination du chiffre de la réduction à consentir, le gouvernement devrait avoir nécessairement égard aux conditions respectives de production; aux difficultés relatives de transport; aux charges qui pèsent sur l'ensemble des voies navigables à parcourir, et sur la nature de ces charges. Ce dernier point surtout est extrêmement grave sur nos différentes lignes de navigation. En effet, les droits se perçoivent tantôt au profit de particuliers, de villes ou de provinces, et tantôt au profit de l'État. Le parcours de l'une se fait entièrement sur le territoire belge, sur telle autre, au contraire, le parcours a lieu presque entièrement au delà des frontières. Il importe donc, Monsieur le Ministre, que, prenant en considération toutes ces circonstances, le gouvernement évite avec le plus grand soin de favoriser quelques producteurs par un acte essentiellement nuisible à d'autres exerçant la même industrie.

L'arrêté royal du 17 juillet dernier, nous a prouvé combien une mesure largement conçue dans l'intérêt général, peut, dans son exécution, froisser cruellement les intérêts de certaines localités. En effet, par suite des dispositions de cet arrêté il est arrivé que

le dégrèvement accordé en faveur des houillères de Charleroi et du Centre de la province s'élève à fr. 1-53 par tonneau, tandis que le dégrèvement auquel peuvent atteindre les houilles de Mons ne dépasse pas 35 centimes. Il en est résulté qu'au lieu d'accroître l'exportation des charbons de notre arrondissement vers la Hollande, cette disposition a eu un effet tout contraire, et ce n'est plus seulement la concurrence anglaise et prussienne qui repousse nos exploitants des marchés de Rotterdam, Schiedam, Amsterdam, Dordrecht, etc., mais encore la concurrence belge elle-même.

Les considérations qui précèdent nous portent à demander, dans le cas de l'approbation par la législature de la proposition du gouvernement, que le chiffre de la restitution soit uniformément le même par tonneau de marchandises importées ou exportées. Ainsi les principes de la justice distributive seront respectés et l'équilibre, dont l'idée conservatrice a présidé à l'établissement des tarifs de nos diverses voies navigables, sera maintenu parfaitement intact.

L'équité du maintien de cet équilibre n'a été contestée par personne lors de la discussion de la loi relative à la réduction des droits perçus sur la Sambre belge. Il résulte d'ailleurs des débats de la Chambre des Représentants, qu'une compensation fut implicitement promise au couchant de Mons, qui allait ressentir, sur le marché de Paris, le contre-coup de cette réduction.

Cette compensation, Monsieur le Ministre, le couchant de Mons l'attend encore.

On a calculé que, pour avoir un effet réellement utile, l'exportation des houilles de notre bassin vers la Hollande devrait obtenir une remise d'un franc par tonneau. Or, si cette remise dépasse la hauteur des péages auxquels le transport de ces houilles est soumis, la restitution accordée aux houilles transportées par d'autres voies étant égale, c'est-à-dire, étant aussi d'un franc par tonneau, resterait certainement de beaucoup en dessous du montant des péages dont celles-ci sont grevées. De cette manière les intérêts du trésor n'auraient nullement à souffrir de notre système.

En résumé, Monsieur le Ministre, nous croyons qu'il est à désirer que la disposition qui fait l'objet du présent rapport puisse être adoptée par le pouvoir législatif, pourvu, toutefois qu'il y soit formellement exprimé qu'en usant de la faculté que lui donne cette disposition, le gouvernement maintiendra, dans leur position actuelle, les diverses localités qui pourront tirer avantage de la mesure projetée.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de notre haute considération.

Le Président,

LEGRAND-GOSSART,

Le Secrétaire,

FRÉD. CORBIER.

VIII.

Chambre de commerce de Namur.

Namur, le 16 décembre 1841.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Nous avons l'honneur de vous transmettre l'avis que vous nous avez demandé par votre dépêche du 29 novembre dernier, relativement au projet du gouvernement, tendant à être autorisé à réduire les droits de péages des canaux et rivières, perçus au profit de l'État :

- « 1° Sur les produits du sol ou de l'industrie, qui sont exportés ;
- » 2° Sur les matières premières *exotiques*, servant à l'industrie nationale. »

La chambre considère ce projet comme devant produire les meilleurs effets et favoriser au dernier point l'exportation des produits du pays.

Elle est parfaitement de l'avis énoncé dans ladite dépêche, que l'adoption d'une telle mesure aurait nécessairement pour but de faciliter, pour certains produits de l'industrie nationale, les moyens de soutenir la concurrence sur les marchés étrangers, et, en outre, de mettre notre industrie à même de s'approvisionner plus économiquement de certaines matières premières *exotiques*, et de pouvoir ainsi lutter avec cette même concurrence, non-seulement sur les marchés extérieurs, mais aussi sur le marché intérieur.

Et d'abord, en ce qui concerne la Sambre, une forte réduction sur les péages est devenue d'autant plus nécessaire, on peut dire même indispensable, qu'aujourd'hui la navigation sur ce canal est rendue beaucoup plus difficile et plus coûteuse par suite de l'établissement du chemin de fer, qui traverse ledit canal quatorze fois dans son parcours d'ici à Charleroi.

La mesure proposée par le gouvernement, largement prise, favoriserait en ce moment l'exportation des chaux, pierres et houilles, que l'on pourrait employer pour les fortifications de Paris, concurremment avec celles du Hainaut.

Elle favoriserait également le transit, qui recommençait à se faire par la Sambre, pour les ardoises et autres objets qui s'expédiaient du département des Ardennes vers les départements du Nord, de la Somme et du Pas-de-Calais, en empruntant la Sambre belge.

Mais autant ce transit deviendrait plus important, si ces péages étaient réduits, autant il diminuerait, et cesserait même de nouveau, si ce transport déjà fort coûteux le devenait encore davantage, par suite des difficultés de la navigation occasionnées par le chemin de fer.

Les péages devraient aussi être diminués sur la Meuse, afin de faciliter dans cette direction le transport des houilles, marbres, charbons, fers, mines et autres produits de notre sol.

Le fret sur cette rivière, lorsque la navigation y est possible, s'élève, terme moyen, à quarante centimes par tonneau et par lieue, tandis que, sur les canaux des Flandres et du Brabant, il ne dépasse généralement pas huit à dix centimes.

Quant à l'objection que l'on pourrait présenter contre la mesure, relativement aux intérêts du trésor, en ce qu'elle tendrait à en réduire les revenus, nous ne la croyons pas soutenable.

Il est hors de doute que l'abaissement des péages, loin de nuire aux revenus de l'État, les augmenterait de beaucoup, tout en répandant un bienfait général; car il est à croire que l'activité des transports, tant sur la Sambre que sur la Meuse, doublerait au moins, s'ils étaient moins coûteux.

Nous pensons, Monsieur le Ministre, avoir suffisamment satisfait à votre dépêche.

Les vues du gouvernement, en cette circonstance, nous paraissent tellement avantageuses aux intérêts du pays, que nous émettons tous unanimement le vœu de les voir secondées par la législature.

Les membres de la chambre de commerce :

Le Président,

A. LEMELLE MAZURE.

Le Secrétaire,

A. BRUNO fils.

IX.

Chambre de commerce de Tournay.

Tournay, le 30 décembre 1841.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Nous donnons notre assentiment unanime à la mesure proposée dans votre dépêche du 29 novembre dernier (division du commerce et de l'industrie, n° 5604), d'après laquelle le gouvernement serait autorisé à réduire les péages des canaux et rivières, perçus au profit de l'État : 1° sur les productions du sol ou de l'industrie du pays, qui sont exportées ; 2° sur les matières premières *exotiques*, servant à l'industrie nationale.

Nous adoptons entièrement les motifs que vous indiquez à l'appui de cette proposition. Les avantages qui doivent en résulter pour le pays sont faciles à saisir, et nous pensons qu'il est inutile d'entrer, à cet égard, dans de longs développements.

Quant aux intérêts du trésor, nous pensons aussi qu'ils ne seront pas compromis. Car, si les péages sont moins élevés, les exportations seront plus nombreuses, et il y aura compensation.

Du reste, comme il ne s'agit que d'une mesure temporaire, proposée par forme d'essai, et dont les effets doivent cesser au 31 décembre 1842, l'expérience d'une année prouvera si l'on doit la modifier en ce qui concerne certains articles d'importation ou d'exportation.

Nous vous prions, Monsieur le Ministre, d'agréer l'assurance de nos sentiments distingués.

Le Président,

GILSON.

Le Secrétaire,

N. ALLARD.

ANNEXES. — TROISIÈME PARTIE.

Litt. C. — I à L.

TARIFS DE PÉAGES EN VIGUEUR SUR LES CANAUX ET RIVIERES DU PAYS.

I.

CANAL DE CHARLEROI A BRUXELLES.

Léopold, Roi des Belges,

A tous présents et à venir, salut,

Vu le cahier des charges et conditions de la concession du canal de Charleroi à Bruxelles, arrêté le 10 janvier 1826 ;

Vu l'acte de concession du 6 mai même année ;

Vu l'arrêté de réduction des péages du 17 septembre 1832 ;

Voulant pourvoir par des dispositions provisoires au service de la navigation sur ce canal ;

Sur le rapport de notre ministre de l'intérieur ;

Nous avons arrêté et arrêtons :

TITRE PREMIER.

Dispositions générales.

ART. 1^{er}. Le canal de Charleroi à Bruxelles sera constamment maintenu dans ses formes et dimensions dûment déterminées, de manière que la navigation, avec un tirant d'eau de 18 décimèt., y soit toujours libre, sûre et facile.

ART. 2. La conservation du canal, de ses ouvrages et dépendances, ainsi que la perception des droits sont au compte des concessionnaires et confiées à leurs agents, préalablement agréés par les gouverneurs des provinces respectives, sur l'avis des ingénieurs en chef des ponts et chaussées.

Ces agents prêteront serment entre les mains des gouverneurs, qui ne pourront les révoquer que sur l'avis des ingénieurs en chef, les concessionnaires préalablement entendus.

Ils seront en nombre suffisant pour assurer la marche régulière du service

ART. 3. Les frais et droits à acquitter, pour l'usage des eaux du canal, sont les frais de jaugeage et les droits de navigation, à raison du tonnage et du chargement des bateaux, ainsi qu'il est déterminé aux titres II et IV.

ART. 4. Les règlements généraux d'ordre public et de police de navigation, qui sont ou pourront être mis en vigueur, sont applicables au canal en tout ce qui n'est pas contraire aux dispositions du présent règlement et à celles de l'acte de concession.

TITRE II.

Jaugeage.

ART. 5. Tout batelier naviguant dans les eaux du canal de Charleroi doit être porteur du procès-verbal de jaugeage de son bateau et l'exhiber à toute réquisition des préposés au service du canal.

ART. 6. Les bateaux seront jaugés par un expert à désigner par le gouverneur de la province, à Dampremy dans le premier bief du canal, et à Bruxelles, dans le bassin entre la porte de Ninove et la 55^e écluse, à moins qu'ils ne l'aient été sur quelque autre ligne de navigation de la manière déterminée par le présent règlement.

ART. 7. Le jaugeage a lieu suivant le mode et les détails indiqués au procès-verbal de l'opération, dont le modèle est annexé au présent règlement et détermine 1^o la capacité et le tonnage du bateau; 2^o le rapport de son immersion avec son chargement.

ART. 8. Ce procès-verbal est transcrit en double et signé par l'expert et le batelier, sur un registre à souche, coté et paraphé à l'avance par les soins du gouverneur de la province, pour être ensuite déposé dans les archives.

ART. 9. L'un des doubles du procès-verbal est détaché du registre et remis au batelier en échange du montant des frais de l'opération fixés à 12 fr., y compris plaque, jauge et clous; il en sera donné quittance.

ART. 10. Deux relevés de chaque procès-verbal seront adressés par l'expert, dans la huitaine, à l'ingénieur en chef de la province, chargé d'en vérifier les calculs, de les signer et de les transmettre, l'un au gouverneur et l'autre au concessionnaire du canal.

ART. 11. Dans le cas où l'exactitude d'un jaugeage serait douteuse ou contestée de la part du batelier, ou du concessionnaire, l'expert vérifie l'opération en présence d'un conducteur des ponts et chaussées.

ART. 12. S'il résulte de l'opération renouvelée une différence avec la première de plus de $\frac{1}{4}$ %, le procès-verbal reconnu vicieux est annulé et il en est délivré un nouveau avec les relevés prescrits en l'art. 10; dans le cas contraire, la vérification est mentionnée au registre.

ART. 13. Tous les frais résultant d'une vérification sont à 12 fr., payables en mains de l'expert, qui a fait la première opération, par le batelier ou le concessionnaire, si le doute émane de l'un d'eux et est reconnu non fondé; dans le cas contraire, c'est l'expert qui les supportera.

La vacation de l'employé de l'administration sera payée à raison de 5 fr.

ART. 14. Les procès-verbaux de jaugeage, non conformes au modèle prescrit, seront successivement échangés, sans frais, contre d'autres, aux termes des art. 8 et suivants; en cas de perte de l'un de leurs extraits du registre, un autre double pourra toujours être délivré au batelier intéressé, sur sa demande, au prix de 4 fr.

ART. 15. Les clous de repère, échelle et plaque de jaugeage apposés à chaque bateau doivent être maintenus intacts et patents, sans altération; en cas de modification quelconque aux dimensions du bateau, ils doivent être reproduits dans la quinzaine à l'expert avec le procès-verbal de jaugeage y relatif.

TITRE III.

Halage.

ART. 16. Provisoirement et jusqu'à ce que les motifs qui, pour le moment, rendent l'emploi des chevaux impossible, aient cessé d'exister, le halage sera effectué par des hommes.

ART. 17. Le batelier est entièrement libre de prendre ses haleurs où bon lui semble.

ART. 18. La marche des bateaux sera toujours active et régulière; le halage d'un bateau chargé de plus de 10 tonneaux devra se faire par deux hommes au moins.

ART. 19. Aucun bateau ne pourra devancer celui qui le précède, à moins que celui-ci ne s'arrête.

ART. 20. Les bateaux ne pourront marcher :

Pendant le mois de janvier que de 7 heures du matin à 5 heures du soir.

»	février	6 $\frac{1}{2}$	»	5 $\frac{1}{2}$	»
»	mars	6	»	6	»
»	avril	5	»	7	»
»	mai	4 $\frac{1}{2}$	»	7 $\frac{1}{2}$	»
»	juin	4	»	8	»
»	juillet	4	»	8	»
»	août	4 $\frac{1}{2}$	»	7 $\frac{1}{2}$	»
»	septembre	5	»	7	»
»	octobre	6	»	6	»
»	novembre	6 $\frac{1}{2}$	»	5 $\frac{1}{2}$	»
»	décembre	7	»	5	»

ART. 21. Le passage du souterrain sera ouvert aux bateaux dans les deux directions suivant l'ordre de leur arrivée; la marche des bateaux se succédant dans le même sens, ne pourra se prolonger plus de deux heures, au bout desquelles la marche en sens contraire sera libre.

Dans le cas où deux bateaux se présenteraient en même temps à chacune des deux extrémités du souterrain, la préférence sera accordée au bateau vide; si les bateaux se trouvaient être tous deux vides ou chargés, le bateau naviguant dans la direction de Bruxelles serait préféré.

ART. 22. L'ordre et la police de la navigation et du halage seront surveillés et maintenus sur le canal par les agents des concessionnaires, les conducteurs et ingénieurs des ponts et chaussées; un garde sera attaché à la surveillance spéciale du souterrain.

• TITRE IV.

Navigation.

ART. 23. Défenses sont faites à tous bateliers d'augmenter l'immersion de leurs bateaux au-delà de la ligne inférieure de la plaque de jauge, de charger des objets dangereux ou insalubres, de naviguer avec deux ou plusieurs bateaux, en remorque, ou de rompre, en aucun cas, l'ordre de navigation, sans autorisation expresse des gouverneurs.

ART. 24. Il est défendu aux bateliers de stationner, sous aucun prétexte, à moins de 40 mètr. des écluses et ponts et dans la galerie souterraine.

ART. 25. Tout bateau surchargé ou autrement, exposé à être submergé, sera arrêté et retenu à la diligence des agents préposés à la surveillance du canal.

ART. 26. Le droit de navigation dû pour l'usage du canal se perçoit au passage des bateaux dans chaque bureau de perception :

1^o A raison de leur tonnage déterminé par le procès-verbal de jauge, etc.

2^o En outre, à raison de leur chargement réel, indiqué par le nombre de demi-décimètres de leur immersion (art. 3 et 7).

ART. 27. Les bureaux de perception sur le canal sont établis, le premier à la 1^{re} écluse à Dampremy, le second à la 14^e écluse à Senefte, le troisième à la 45^e écluse à Clabecq, et le quatrième à la porte de Ninove à Bruxelles.

ART. 28. Les droits seront payés, conformément aux clauses et conditions de la soumission et à l'arrêté du 17 septembre 1832, d'après le tarif ci-dessous, le tonneau étant de 1,000 kilog.

		A RAISON		
		du tonnage du bateau	du charge- ment du bateau	
Charbon de toute espèce.	Provenant de la Sambre ou embarqué sur le canal de Charleroi et Arquennes, inclusivement pour être transporté à Bruxelles.	0.6138	1.8414	
		Embarqué au canal à Ronquières et au-dessous, transporté à Bruxelles.	0.2347	0.7041
			Embarqué au canal d'Arquennes à l'extrémité opposée du bief de partage, transporté à la Sambre.	0.1443
Pierres de taille, mar- bres de toute espèce.	Provenant de la Sambre ou embarqués dans un des dix premiers biefs vers Charleroi, transportés à Bruxelles	0.6138	1.8414	
		Embarqués au canal depuis Senefte jusqu'à la Roque, transportés à Bruxelles	0.5054	1.5162
			Provenant des Écaussinnes et Soignies, embarqués à Ronquières et au-dessous, transportés à Bruxelles.	0.2347
Pierres à diguer	Embarquées entre Arquennes et Ronquières, transportées à Bruxelles	0.1803	0.5415	
Chaux à bâtir.	Venant de la Sambre ou embarquée dans l'un des dix biefs vers Charleroi, pour Bruxelles	0.6138	1.8414	
		Chaux grasse embarquée d'Arquennes à la Roque, pour Bruxelles.	0.4311	1.2533
Grès, pierres à pavé	Embarqués dans l'un des dix biefs vers Charleroi, pour Bruxelles.	0.3608	1.0824	
		Embarqués de Ronquières à Lembecq, pour Bruxelles.	0.1443	0.4329
Cendres de mer, fumier et engrais de toute espèce.	Sur toute la longueur du canal :			
	Par lieue de 5,000 mètres ou 5 kilomètres	0.0181	0.0091	
	Par kilomètre.	0.0036	0.0081	
	Par écluse	0.0091	0.0091	
Pour toutes autres marchandises et distances intermédiaires non spécifiées au présent tarif.	Sur toute la longueur du canal :			
	Par lieue de 5,000 mètres ou 5 kilomètres.	0.0181	0.0543	
	Par kilomètre.	0.0036	0.0109	
	Par écluse.	0.0091	0.0273	

Toutes fractions de distances seront payées par kilomètres ou cinquième de lieue. Au-dessous d'un kilomètre on comptera un kilomètre.

Au-dessous de deux kilomètres on comptera deux kilomètres, et ainsi de suite.

TITRE V.

Contraventions.

ART. 29. Les contraventions aux règlements d'ordre public, de police, de navigation et aux présentes dispositions réglementaires, sont constatées par des procès-verbaux en due forme, dressés par les employés des ponts et chaussées, ceux des concessionnaires et par tous les agents de l'administration publique qui ont qualité à cet effet.

ART. 30. Seront poursuivis comme délits de voirie, et sans préjudice aux autres peines dont les contrevenants pourraient se rendre passibles, toute perception non autorisée, toutes entraves mises à la libre navigation, toutes dégradations aux ouvrages, plantations et dépendances du canal, tout dépôt de marchandises dans le canal, dans le contre-fossé et sur le chemin de halage, toute surcharge, toutes anticipations sur le terrain du canal ou de ses dépendances, toutes fraudes commises par indication d'un domicile faux ou supposé, par la production de procès-verbaux de jaugeage non conformes aux dimensions du bateau, par altération aux procès-verbaux, clous de repère, échelles ou plaque de jauge et en général toutes contraventions aux dispositions du présent règlement.

ART. 31. Il sera statué simultanément sur les restitutions ou réparations de dommages.

ART. 32. Les surcharges donneront lieu à une peine proportionnelle à l'immersion au-delà de la ligne inférieure de la plaque de jauge et calculée par centimètres, sans néanmoins pouvoir dépasser le *maximum* fixé par les lois et règlements.

ART. 33. Toutes amendes recouvrées et réparties d'après les dispositions des lois, les parts attribuées au trésor de l'État seront dévolues au concessionnaire, dans le cas de surcharge, fraudes de toutes espèces et dégradations.

ART. 34. Si un batelier refuse d'acquitter le droit de navigation réclamé ou d'en consigner le montant aux mains du receveur, contre quittance, son bateau sera arrêté à la première écluse, jusqu'à décision de l'autorité compétente.

ART. 35. Notre ministre de l'intérieur est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera inséré au *Bulletin officiel* et demeurera constamment affiché dans tous les bureaux de perception et stations du canal.

Donné à Bruxelles, le 28 juin 1833.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre de l'Intérieur,

CH. ROGIER.

PROVINCE DE HAINAUT.

NAVIGATION INTÉRIEURE.

EMBRANCHEMENTS DU CANAL
DE BRUXELLES A CHARLEROI.

PROCÈS-VERBAL.

N°

*Changement progressif par
demi-décimètre.*

HAUTEUR.	TONNAGE.	FRACTION.

*Du jaugeage du bateau le, appartenant
à, conduit par batelier de*

L'an mil huit cent, le du mois de, en exécution de l'arrêté royal du 10 février 1840, nous soussigné, expert-jaugeur, dûment nommé et assermenté, avons, en présence du sieur, du bateau ci-dessus indiqué, procédé au jaugeage dudit bateau, au moyen, 1° d'une équerre en fer, ayant l'une de ses branches graduée par centimètres, depuis sa naissance jusqu'à une longueur de dix-huit décimètres; 2° d'un cordon de jauge divisé dans toute sa longueur en mètres, décimètres et centimètres.

Et d'abord, ayant reconnu et vérifié que le bateau flotte d'une manière horizontale et régulière, nous avons posé l'équerre extérieurement à son flanc droit au tiers de sa longueur vers l'avant, de manière que la branche graduée se trouvant verticale, l'autre était fixée contre le fond extérieur du bateau et nous avons reconnu ainsi :

1° Que la ligne d'immersion qui indique son enfoncement lorsqu'il est à vide se trouve à au-dessus de la surface du fond extérieur.

2° Que la hauteur du bateau au-dessus de cette même ligne d'immersion est de, de sorte que son franc-bord conservant une hauteur de, l'immersion à résulter de son chargement peut être de, au-dessus de la ligne de son immersion à vide;

Et après ces opérations, nous avons fixé dans le flanc droit du bateau au tiers de sa longueur vers l'avant, 1° sur la ligne de son immersion à vide un clou de repère en zinc; 2° immédiatement au-dessus de la ligne de sa plus grande immersion à charge, une plaque de jauge en zinc, revêtue du nom, 3° entre le clou et la plaque, une échelle en zinc graduée par demi-décimètres, depuis 0 jusqu'à décimètres.

Ensuite, opérant toujours à l'extérieur du bateau, au moyen de l'équerre et du cordon de jauge, nous avons reconnu, 1° que la longueur de l'avant à l'arrière, prise à la hauteur de sa plus grande immersion, est de, et prise à la hauteur de sa moindre immersion, de, ce qui présente une longueur moyenne de, 2° que la largeur moyenne résultant des largeurs prises sur trois lignes différentes à la hauteur de sa plus grande immersion, est de, et celle résultant des largeurs prises sur trois autres lignes à la hauteur de sa moindre immersion, est de, ce qui présente une largeur réduite de

En multipliant la susdite longueur moyenne de par la largeur réduite

de et le produit de par la hauteur qui forme la différence entre la plus grande et la moindre immersion du bateau, il en résulte un nombre cubique de indiquant le nombre de tonneaux de chargement possible et le tonnage de ce bateau.

En multipliant la susdite longueur moyenne de par la largeur réduite de et le produit de par la hauteur qui forme la différence entre la plus grande et la moindre immersion du bateau, il en résulte un nombre cubique de indiquant le nombre de tonneaux de chargement possible et le tonnage de ce bateau.

Divisant ensuite ce nombre par le double du nombre de décimètres contenu dans la différence de hauteur précitée ou par, il en résulte le nombre de, indiquant la quantité de tonneaux dont le chargement progressif du bateau s'accroît chaque fois que son immersion s'accroît d'un demi-décimètre.

En conséquence et conformément à l'ordonnance réglementaire, nous soussigné expert jaugeur déclarons avoir déterminé le tonnage du bateau le à tonneaux et son chargement progressif à tonneaux par demi-décimètre d'enfoncement au-dessus de la ligne de son immersion à vide.

De tout quoi nous avons dressé en double le présent procès-verbal qui a été souscrit par le sieur sur le registre à souche, ouvert pour cette destination, duquel double, l'un a été remis audit sieur et l'autre est resté annexé au registre.

A, ce 184 .

II.

Arrêtés royaux du 28 août 1838 et du 3 avril 1841, relatifs au halage du canal de Charleroi.

Léopold, etc. ,

Vu notre arrêté du 28 juin 1833, portant règlement sur la navigation du canal de Charleroi;

Vu les plaintes adressées au sujet du halage, à notre ministre des travaux publics, par les marchands de charbons et les propriétaires de bateaux naviguant sur le canal de Charleroi;

Considérant qu'il importe d'assurer au commerce un service à la fois prompt, certain et économique;

Sur la proposition de notre ministre des travaux publics,

Nous avons arrêté et arrêtons :

ART. 1^{er}. Le halage des bateaux du canal de Charleroi fera l'objet d'une entreprise publique.

ART. 2. Cette entreprise sera adjudgée publiquement, d'après un cahier des charges arrêté par notre ministre des travaux publics, et déterminant les droits et les obligations, tant de l'entrepreneur que des bateliers.

ART. 3. L'art. 17 de notre arrêté du 28 juin 1833 est rapporté.

ART. 4. Notre ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera inséré au *Bulletin officiel*.

Donné à Ostende, le 28 août 1838.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Travaux publics,

NOTHOMB.

Léopold, etc.,

Vu notre arrêté du 28 août 1838, concernant l'entreprise du halage des bateaux sur le canal de Charleroi ;

Vu le cahier des charges de cette entreprise, arrêté par le département des travaux publics, le 25 août 1838 ;

Prenant en considération la nécessité d'améliorer le service du halage dans les moments où l'activité de la navigation est la plus grande ;

Sur la proposition de notre ministre des travaux publics,

Nous avons arrêté et arrêtons :

ART. 1^{er}. Dans les moments de grande activité de navigation, c'est-à-dire lorsque, par périodes de dix jours consécutifs, le nombre des bateaux qui auront passé en descente à la 45^e écluse du canal de Charleroi, s'élèvera, en moyenne, à plus de 18 bateaux par jour, il sera accordé aux entrepreneurs du halage, pour chaque bateau excédant la moyenne qui vient d'être fixée, une prime de fr. 1 par relais de halage.

ART. 2. Les fractions de relais seront comptées ainsi qu'il est dit à l'art. 8 du cahier des charges de l'entreprise du halage.

ART. 3. Un état indicatif des bateaux qui auront passé en descente à la 45^e écluse du canal de Charleroi sera dressé tous les mois, par périodes de dix jours, par le receveur des droits de navigation à la porte de Ninove, à Bruxelles.

ART. 4. Cet état sera transmis au fonctionnaire de l'administration des ponts et chaussées, chargé de la direction du canal qui, après y avoir établi le décompte de la prime acquise aux termes de l'art. 1^{er} et l'avoir visé, l'adressera au département des travaux publics pour paiement.

ART. 5. Le présent arrêté n'aura d'effet que pour une année.

Nos ministres des travaux publics et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté, qui sera inséré au *Bulletin officiel*.

Donné à Bruxelles, le 3 avril 1841.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Travaux publics,

CH. ROGIER.

III.

CANAL
DE
CHARLEROI A BRUXELLES.

MODIFICATIONS AU TARIF POUR DROITS DE NAVIGATION.

Charbon.....	}	Embarqué entre la 3 ^e et la 7 ^e écluse et débarqué à Arquennes ou à Feluy	20.75	62.25
		Embarqué entre la 3 ^e et la 7 ^e écluse et débarqué depuis la 30 ^e écluse jusqu'à Ronquières.....	32.80	98.40
		Embarqué entre la 3 ^e et la 7 ^e écluse et débarqué depuis Ronquières jusqu'à Clabecq.....	41.27	1,23.80
		Embarqué entre la 3 ^e et la 7 ^e écluse et débarqué depuis Clabecq jusques y compris Hal.....	49.70	1,49.50
		Embarqué entre la 3 ^e et la 7 ^e écluse et débarqué depuis Hal jusques y compris Ruysbroek.....	55.00	165.00
Pierres à diguer.....	}	Embarquées à la Sambre ou dans les dix premiers biefs, débarquées à Bruxelles.....	29.63	84.65
		Embarquées à Clabecq, débarquées à la Sambre.....	29.63	84.65
		Id. Bruxelles.....	10.00	30.00
Pierres de taille et marbres.		Embarqués à Feluy ou à Arquennes, débarqués à la Sambre...	29.05	87.15
Pavés et grès.....	}	Embarqués entre Arquennes et Ronquières, débarqués à Bruxelles.....	24.35	73.00
		Embarqués entre Arquennes et Ronquières, débarqués à la Sambre.....	20.00	59.00
		Embarqués à Clabecq, débarqués à Arquennes.....	14.43	43.29
		Id. id. Senoffe.....	18.04	54.11
		Id. id. la 52 ^e écluse.....	8.00	24.00
		Id. dans les dix premiers biefs, débarqués à Senoffe...	11.00	33.00
		Id. id. Arquennes.....	13.07	40.01
		Id. id. Bruxelles..	36.08	108.24
Chaux.....		Id. à la 8 ^e écluse, débarqués à la Sambre.....	6.02	18.04
Ardoises, bois, planches, écorces de toute espèce et terre à pipe ou à porcelaine.	}	Considérés comme charbon.		
Les charbons, de même que toutes marchandises quelconques dont le départ ou l'arrivée n'est point indiquée au tarif ni aux modifications, seront considérés comme marchandises diverses, et paieront par distance et par écluse, selon le tarif.				
Les briques, pannes et généralement toutes les marchandises partant de Bruxelles et allant à la Sambre, sont considérées comme charbon et paieront par tonneau de charge.....				
Et celles allant au de-là Clabecq, jusqu'au pont de Roux, paieront les distances qu'elles parcourront à raison de.....				

Certifié véritable par moi, receveur des droits de navigation du canal de Charleroi, à Bruxelles, le 10 décembre 1839.

L. FRANÇOIS.

IV.

Rapport adressé à M. le directeur de l'enregistrement et des douanes, à Bruxelles, concernant les motifs qui ont porté les concessionnaires du canal de Charleroi à modifier le tarif des droits de navigation, approuvé par l'arrêté royal du 28 juin 1833.

Le tarif des droits de navigation du canal de Charleroi, imposé à la concession par le cahier des charges, n'avait pas été étudié. Il était encore incomplet. — Son auteur paraissait n'avoir eu principalement en vue que les transports de charbons depuis les bassins houillers jusque Bruxelles.

Les charbons, les pavés, les grés, les pierres à diguer et les chaux étant tarifés au voyage, devaient payer les droits par distance et par écluse, lorsqu'ils étaient destinés pour des lieux intermédiaires; et il s'en suivait que ces marchandises, en parcourant un trajet moins long, devaient supporter un droit plus élevé que pour toute la longueur du canal. Ainsi un tonneau de charbon partant de la première écluse à la destination de Bruxelles ne paie, d'après le tarif, que fr. 2-45,52; et si la destination était un point intermédiaire, comme Hal, par exemple (49^e écluse), le même tonneau, en appliquant le tarif des distances et écluses, était grevé d'un droit de fr. 2-60,152, ce qui donne une différence en plus de fr. 0-14,612, pour un parcours de 3 lieues de moins.

En suivant à la lettre le tarif primitif, toutes les communes intermédiaires se trouvaient privées de l'avantage que devait leur procurer le canal, et les transports se faisant alors par roulage, il y avait nécessairement déficit dans les recettes. Les concessionnaires ont cru devoir faire disparaître ces inégalités, en établissant pour ces marchandises un droit proportionnellement à leur parcours.

Le tarif devait aussi subir des modifications à l'égard de certaines marchandises venant de la Sambre, telles que terre de pipe, ardoises, bois, écorces de chêne. Ces marchandises qui, par leur valeur, peuvent être assimilées aux charbons, n'auraient pu supporter le droit de marchandises diverses, qui est de fr. 3-08,80; elles ont par conséquent été tarifées à fr. 2-45,52, par tonneau.

Les chargements en retour devaient également être passibles du même droit que les marchandises diverses payant par distance et par écluse, soit fr. 2-31,60 par tonneau de charge (non compris le vide). Il était impossible que des pannes, briques, carreaux, minéral, bois de sapin, mitraille, etc., supportent un droit aussi élevé. Les voituriers en enlevaient tous les transports au canal.

Pour faire cesser un état de choses si funeste à leurs intérêts, les concessionnaires ont aussi assimilé au même droit que le charbon toutes les marchandises en retour (sauf les cendres de mer, fumier et engrais), soit à fr. 1-84,14 par tonneau de charge, celles destinées pour la Sambre; et à fr 0-12 $\frac{1}{2}$ pour les points intermédiaires. Quant au droit de vide, que paient les bateaux en remontant, soit à charge ou à vide, le droit est toujours égal à celui qui a été perçu à la descente.

Les concessionnaires ont encore accordé au commerce la faculté de faire flotter les poutres de sapin destinées pour la Sambre, qui, par leur longueur, ne peuvent être chargées dans les bateaux. Le droit en a été établi à raison de fr. 1-80 par mètre cube.

En se renfermant strictement dans les bornes du tarif, approuvé par l'arrêté royal

du 28 juin 1833, l'on excluait du canal la majeure partie des transports de marchandises. L'interprétation à donner à la perception était d'une grande importance pour la navigation en général, puisqu'il s'agissait d'attirer ces transports vers le canal de Charleroi, afin d'améliorer ses produits.

L'expérience de plus de cinq années a pleinement justifié les prévisions des concessionnaires, puisque les modifications qu'ils ont conçues, tant dans l'intérêt du canal que dans celui du commerce et des navigateurs, ont puissamment contribué à donner à la navigation l'extension dont elle jouit aujourd'hui.

Bruxelles, le 10 décembre 1839.

Le receveur des droits de navigation du canal de Charleroi,

L. FRANÇOIS.

V.

Arrêté royal du 26 décembre 1839, modifiant le règlement du canal de Bruxelles à Charleroi.

Léopold, etc.,

Vu notre arrêté du 28 juin 1833, portant règlement sur la navigation du canal de Bruxelles à Charleroi ;

Sur la proposition de notre ministre des travaux publics ;

Nous avons arrêté et arrêtons :

ART. 1^{er}. Tout bateau naviguant, soit à vide, soit à charge, sur le canal de Bruxelles à Charleroi, ne pourra s'arrêter pendant les heures de navigation, à moins qu'il n'accoste à un rivage autorisé, pour y prendre un chargement, ou pour y effectuer son déchargement.

ART. 2. Toutes contraventions à la disposition qui précède seront constatées et poursuivies, ainsi qu'il est dit au titre V du règlement précité du 28 juin 1833.

ART. 3. Notre ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera inséré au *Bulletin officiel*, et demeurera constamment affiché dans tous les bureaux de perception et stations du canal.

Donné à Bruxelles, le 26 décembre 1839.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Travaux publics,

НОТРОМБ.

Arrêté du département des finances, en date du 18 avril 1840, assimilant provisoirement les transports de chaux et de pierres brutes sur le canal de Charleroi aux transports d'engrais, quant aux droits de péages.

Le ministre des finances,

Vu la lettre de M. le ministre des travaux publics, en date du 18 mars 1840, n° 1107^a 454, secrétariat général, par laquelle, en transmettant un rapport qui lui a été adressé par M. l'inspecteur des ponts et chaussées Vifquain, au sujet des transports de chaux et pierres brutes sur le canal de Charleroi, il propose, conformément aux conclusions de ce rapport, de donner quelque importance au produit du transport desdits objets qui n'existe aujourd'hui que dans une proportion imperceptible, en sublevant par manière d'essai ces transports d'une partie des charges qui les grèvent ;

Vu le rapport susmentionné de M. l'inspecteur Vifquain, en date du 2 mars 1840, tendant à ce qu'il ne soit plus provisoirement perçu sur les chaux et pierres brutes de toutes provenances et destinations que le péage repris aux tarifs pour les fermiers, cendres de mer et engrais de toutes espèces ;

Vu le rapport de M. le directeur de l'enregistrement et des domaines à Bruxelles, en date du 8 avril 1840, n° 14410 ;

Prenant en considération les motifs de M. l'inspecteur des ponts et chaussées susdit fait valoir à l'appui de sa proposition et attendu que l'essai qu'on demande à faire paraît devoir tourner à l'avantage du trésor, aussi bien que de l'agriculture et du commerce.

Le conseil contentieux entendu :

Décide :

M. le directeur de l'enregistrement et des domaines à Bruxelles, est invité à vouloir bien prendre les mesures nécessaires pour que les transports de chaux et pierres brutes sur le canal de Charleroi, soient assimilés provisoirement sous le rapport des droits de péage aux transports d'engrais.

Expédition de la présente sera transmise à M. le ministre des travaux publics pour son information.

Bruxelles, le 18 avril 1840.

Le Ministre des Finances,

L. DESMAISIÈRES.

VI.

Arrêtés royaux du 25 mars et du 31 août 1840, relatifs aux primes accordées aux constructeurs de bateaux.

Léopold, etc.

Vu un arrêté royal du 25 mars 1830, n° 115, qui accorde des primes pour la construction de bateaux propres à la navigation du canal de Bruxelles à Charleroi;

Notre ministre des travaux publics nous ayant exposé qu'il est nécessaire de prendre de nouveau une mesure de ce genre ;

Considérant que l'exploitation du canal de Bruxelles à Charleroi étant confiée au gouvernement, il en résulte pour lui le droit et le devoir de prendre, dans les limites de l'allocation portée au budget, pour ce service, toutes les mesures propres, tant à faciliter la navigation qu'à augmenter la recette ;

Nous avons arrêté et arrêtons :

ART. 1^{er}. Une prime est accordée aux constructeurs de bateaux propres à la navigation du canal de Bruxelles à Charleroi et de ses embranchements.

ART. 2. Cette prime ne sera acquise aux constructeurs que pour autant que les bateaux, construits par eux et pour leur compte, soient terminés dans le courant des années 1840 et 1841.

ART. 3. Les constructeurs qui auront achevé leurs bateaux dans le courant de l'année 1840, recevront 2 fr. par tonneau de 1,000 kilog. de chargement de ces bateaux ; les constructeurs qui ne termineront leurs constructions que dans le courant de l'année 1841, ne recevront qu'un franc par tonneau de la même capacité.

ART. 4. Ces primes seront prélevées sur le montant des fonds alloués au budget du département des travaux publics, pour le service du canal de Bruxelles à Charleroi.

ART. 5. Ne pourront jouir de la prime accordée que les constructeurs qui auront déclaré leur projet au gouverneur de leur province, avant l'élévation du bateau sur le chantier, en spécifiant les longueur, largeur et hauteur de ce bateau, et en indiquant le nom qu'ils se proposent de lui donner.

Les gouverneurs des provinces tiendront note de ces déclarations et en donneront récépissé aux intéressés.

Pour ce qui est des bateaux qui étaient en construction le 1^{er} janvier de cette année et pour ceux dont la construction a été commencée depuis cette époque, la déclaration devra en être faite de la manière précitée, endéans les deux mois à dater de ce jour.

ART. 6. Les gouverneurs des provinces adresseront, tous les trois mois, au ministère des travaux publics, les déclarations qu'ils auront reçues, accompagnées d'une liste sur laquelle elles seront portées par ordre de dates.

ART. 7. Aucune prime ne sera payée avant que le bateau construit n'ait fait, avec une charge convenable, au moins deux voyages, et qu'il n'ait été ainsi démontré que ce bateau sera propre à sa destination.

ART. 8. Aussitôt qu'il aura été reconnu, ainsi qu'il est dit à l'article précédent, que le bateau construit répond à sa destination, ce fait sera constaté par une déclaration de l'ingénieur chargé du service du canal.

Les intéressés transmettront, avec le certificat de jaugeage du bateau, la déclaration dont il vient d'être fait mention au ministère des travaux publics qui, sur le vu et la

vérification des pièces , prendra les dispositions nécessaires pour le paiement de la prime acquise au constructeur.

ART. 9. Notre ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera inséré au *Bulletin officiel*.

Donné à Bruxelles, le 25 mars 1840.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Travaux publics,

НОТНОМЪ.

Léopold, etc.

Revu notre arrêté du 25 mars dernier, qui accorde des primes pour la construction de bateaux propres à la navigation du canal de Bruxelles à Charleroi et de ses embranchements ;

Sur la proposition de notre ministre des travaux publics,

Nous avons arrêté et arrêtons :

ART. 1^{er}. Par extension des dispositions de l'art. 2 de notre arrêté précité du 25 mars dernier, la prime accordée pour la construction de bateaux propres à la navigation du canal de Bruxelles à Charleroi et de ses embranchements, sera acquise aux constructeurs lorsque les bateaux, construits par eux et pour leur compte, auront été terminés dans le courant des années 1840, 1841 et 1842.

ART. 2. Par extension des dispositions de l'art. 3 de notre même arrêté, les constructeurs qui achèveront leurs bateaux dans le courant de l'année 1841, recevront une prime égale à celle accordée pour les bateaux construits en 1840.

La prime sera d'un franc par tonneau de 1,000 kilog. de chargement pour les bateaux dont la construction ne sera achevée que dans le courant de l'année 1842.

ART. 3. Les autres dispositions de notre arrêté du 25 mars dernier sont et demeurent en vigueur.

ART. 4. Notre ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera inséré au *Bulletin officiel*.

Donné à Bruxelles, le 31 août 1840.

LEOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Travaux publics,

СЪ. РОГИЕР.

VII.

Arrêté royal du 5 février 1841, modifiant le règlement du canal de Bruxelles à Charleroi.

Léopold , etc.

Vu notre arrêté du 28 juin 1833 , portant règlement sur la navigation du canal de Bruxelles à Charleroi ;

Prenant en considération la nécessité de compléter, à certains égards, les dispositions de ce règlement ;

Sur la proposition de notre ministre des travaux publics ,

Nous avons arrêté et arrêtons :

ART. 1^{er}. Aucun bateau chargé aux rivages ou autres points des digues du canal de Bruxelles à Charleroi , ne pourra entrer dans la file des bateaux en marche , s'il n'est pourvu des moyens de halage autorisés par le règlement.

ART. 2. Défense est faite à tout batelier chargeant à un rivage , ou stationnant le long des digues du canal, de tenir le mât de son bateau levé.

ART. 3. Aucun bateau ne pourra stationner dans la partie du canal comprise entre l'écluse n° 13 et l'alignement de la façade de la maison du garde , préposé à la manœuvre du pont établi sur le chemin de halage, à l'embouchure des canaux d'embranchements.

ART. 4. Lorsque des bateaux venant de Charleroi et des canaux d'embranchements se présenteront à la fois à la 13^e écluse , le garde préposé à la manœuvre de cette écluse ne les laissera descendre qu'alternativement , et dans une proportion égale à celle du nombre des bateaux attendant le passage et venant des deux directions.

ART. 5. Toutes contraventions aux dispositions qui précèdent seront constatées et poursuivies ainsi qu'il est dit au titre V du règlement précité du 28 juin 1833.

ART. 6. Notre ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera inséré au *Bulletin officiel*, et demeurera constamment affiché dans tous les bureaux de perception et stations du canal.

Donné à Bruxelles , le 5 février 1841.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Travaux publics,

CH. ROGIER.

VIII.

Arrêté royal du 10 février 1840, portant règlement sur les embranchements du canal de Charleroi.

Léopold, etc.

Vu le cahier des charges et conditions de la concession des embranchements du canal de Bruxelles à Charleroi, approuvé par notre arrêté du 11 septembre 1833 ;

Vu le procès-verbal de l'adjudication de cette concession, en date du 11 octobre 1833 ;

Vu notre arrêté du 29 août 1835, portant approbation de cette adjudication ;

Voulant pourvoir, par des dispositions provisoires, au service de la navigation et de la circulation sur ces embranchements ;

Sur le rapport de notre ministre des travaux publics,

Nous avons arrêté et arrêtons :

TITRE PREMIER.

Dispositions générales.

ART. 1^{er}. Les canaux et chemins de fer des embranchements du canal de Bruxelles à Charleroi seront constamment maintenus dans leurs formes et dimensions, de manière que la navigation, avec un tirant d'eau de 18 décimètres sur les premiers, et la circulation avec une largeur de voie de 1^m20 sur les seconds, y soient toujours libres, sûres et faciles.

ART. 2. La conservation des canaux et chemins de fer, de leurs ouvrages et dépendances, ainsi que la perception des droits sont au compte des concessionnaires et sont confiées à leurs agents, préalablement agréés par le gouverneur de la province sur l'avis de l'ingénieur en chef des ponts et chaussées.

Ces agents prêteront serment entre les mains du gouverneur, qui pourra les révoquer sur l'avis de l'ingénieur en chef, les concessionnaires préalablement entendus.

Ils seront en nombre suffisant pour assurer la marche régulière du service, et ne pourront, sous aucun prétexte, s'éloigner de leur poste, pendant les heures de navigation.

ART. 3. Les frais et droits à acquitter pour l'usage des embranchements sont les frais de jaugeage et le péage, à raison du tonnage et du chargement des bateaux, ainsi qu'il est déterminé au titre V.

ART. 4. Les règlements généraux d'ordre public et de police, en matière de grande voirie et de navigation, qui sont ou pourront être mis en vigueur, sont applicables aux embranchements du canal de Bruxelles à Charleroi, en tout ce qui n'est pas contraire aux dispositions du présent règlement et à celles de l'acte de concession.

TITRE II.

Wagons et circulation sur les chemins de fer.

ART. 5. Les chariots et wagons circulant sur les chemins de fer devront réunir les conditions suivantes :

1° Le coffre des waggons devra être fixé au train d'une manière solide pour qu'il n'y ait pas de brandillement.

2° Les deux essieux devront être fixés au coffre, bien parallèles entre eux, et les quatre roues montées parfaitement d'équerre sur ces derniers.

La largeur de la voie des waggons entre les roues, rebords compris, est de 1^m,14; les roues devant rouler dans les courbes à petit rayon, auront :

Diamètre au plat bord	0 ^m ,796
Diamètre au rebord	0 ^m ,846
Largeur du plat bord	0 ^m ,072
Inclinaison du plat bord	0 ^m ,003
Largeur ou épaisseur du rebord	0 ^m ,022
Distance des essieux	1 ^m ,030

ART. 6. Ces waggons seront bien graissés et ils seront, ainsi que leurs accessoires, constamment maintenus en bon état.

L'appareil destiné à accrocher les waggons au plan incliné, sera construit en fer forgé et présentera assez de solidité pour qu'aucun accident ne soit à craindre. Il sera en outre combiné de manière à ne pas user le câble.

ART. 7. Tout chariot ou waggon qui ne réunirait pas les conditions voulues, ou qui occasionnerait un frottement extraordinaire ou nuisible aux ornières en fer, sera immédiatement écarté et mis hors d'usage par les soins du garde du plan incliné, ou de tout autre agent de la société qui se trouverait sur les lieux, et il ne pourra reprendre de service qu'après avoir été convenablement réparé.

Toute contestation qui naîtrait de l'application de cette disposition sera jugée par arbitrage, sans toutefois que le recours suspende l'exécution de cette mesure.

Toute circulation autre que celle des waggons construits d'après le modèle déterminé par l'art. 5 est expressément interdite.

ART. 8. La marche des waggons sera toujours active et régulière.

Aucun conducteur ne pourra, au moyen des places d'évitement, devancer celui qui le précède, à moins que celui-ci ne s'arrête.

Les waggons ou trains de waggons ne pourront, en aucun cas, séjourner sur les voies des chemins de fer, sans une autorisation spéciale de la société concessionnaire ou de son régisseur. Les préposés de la société concessionnaire pourront faire enlever immédiatement tout waggon ou train de waggon qui empêcherait la libre circulation et le faire placer à l'endroit le plus voisin où il ne causerait aucune gêne.

ART. 9. Chaque waggon portera la marque de l'expéditeur. Nul ne pourra peser plus de 3,200 kilog., chargement et poids du waggon réunis; celui-ci ne pèsera pas plus de 800 kilog.

Les masses indivisibles du poids de 2,000 kilog. et toute marchandise pesant moins de 500 kilog. sous le volume d'un mètre cube, ne pourront être transportées par les chemins de fer que moyennant convention spéciale avec la société concessionnaire.

ART. 10. Jusqu'à disposition contraire, toute circulation sur les chemins de fer avant le lever ou après le coucher du soleil est interdite.

TITRE III.

Jaugeage.

ART. 11. Tout batelier naviguant dans les eaux des embranchements du canal de Bruxelles à Charleroi doit être porteur du procès-verbal de jaugeage de son bateau et l'exhiber à toute réquisition des préposés au service des embranchements.

ART. 12. Les bateaux seront jaugés par un expert à désigner par le gouverneur de la province du Hainaut, à l'entrée des embranchements, à moins qu'ils ne l'aient été sur quelque autre ligne de navigation, de la manière déterminée par le présent règlement.

ART. 13. Le jaugeage a lieu suivant le mode et les détails indiqués au procès-verbal de l'opération dont le modèle est annexé au présent règlement et détermine :

1^o La capacité et le tonnage du bateau ;

2^o Le rapport de son immersion avec son chargement.

ART. 14. Ce procès-verbal est transcrit en double et signé par l'expert et le batelier sur un registre à souche, coté et paraphé à l'avance par les soins du gouverneur de la province pour être ensuite déposé dans les archives.

ART. 15. L'un des doubles du procès-verbal est détaché du registre et remis au batelier en échange du montant des frais de l'opération fixé à fr. 12, y compris plaque, jauge et clous ; il en sera donné quittance.

ART. 16. Deux relevés de chaque procès-verbal seront adressés par l'expert, dans la huitaine, à l'ingénieur en chef des ponts et chaussées de la province, chargé d'en vérifier les calculs, de les signer et de les transmettre, l'un au gouverneur de la province, et l'autre au régisseur des embranchements.

ART. 17. Dans le cas où l'exactitude d'un jaugeage serait douteuse ou contestée de la part du batelier ou du régisseur, l'expert vérifie l'opération, en présence d'un conducteur des ponts et chaussées.

ART. 18. S'il résulte de l'opération renouvelée une différence avec la première de plus de $1/40$, le procès-verbal reconnu vicieux est annulé, et il en est délivré un nouveau avec les relevés prescrits en l'art. 16 ; dans le cas contraire, la vérification est mentionnée au registre.

ART. 19. Tous les frais résultant d'une vérification sont fixés à fr. 12, payables en mains de l'expert qui a fait la première opération, par le batelier ou le régisseur, si le doute émane de l'un d'eux et est reconnu non fondé ; dans le cas contraire, c'est l'expert qui les supportera.

La vacation de l'employé de l'administration sera payée à raison de fr. 5.

ART. 20. Les procès-verbaux de jaugeage non conformes au modèle prescrit seront successivement échangés, sans frais, contre d'autres, aux termes des art. 14 et suivants.

En cas de perte de l'un de ceux extraits du registre, un autre double pourra toujours être délivré au batelier intéressé, sur sa demande, au prix de fr. 4.

ART. 21. Le nom du bateau, peint sur l'avant du bateau même, et non sur une planchette clouée, ainsi que les clous de repère, échelle et plaque de jauge apposés à chaque bateau, doivent être maintenus intacts et patents, sans altération.

En cas de modification quelconque aux dimensions du bateau, ils doivent être reproduits dans la quinzaine à l'expert avec le procès-verbal de jaugeage y relatif.

TITRE IV.

Halage.

ART. 22. Provisoirement et jusqu'à ce que les motifs qui, pour le moment, rendent l'emploi des chevaux impossible, aient cessé d'exister, le halage sera effectué par des hommes.

ART. 23. La marche des bateaux sera toujours active et régulière.

Le halage d'un bateau chargé de plus de dix tonneaux devra se faire par 2 hommes au moins.

ART. 24. Aucun bateau ne pourra devancer celui qui le précède , à moins que celui-ci ne s'arrête.

ART. 25. A moins d'autorisation spéciale du gouverneur de la province, les bateaux ne pourront marcher pendant le mois de :

	Janvier	que de 7	heures du matin à 5	heures du soir.
	Février	" 6 $\frac{1}{2}$	"	5 $\frac{1}{2}$ "
	Mars	" 6	"	6 "
	Avril	" 5	"	7 "
	Mai	" 4 $\frac{1}{2}$	"	7 $\frac{1}{2}$ "
	Juin	" 4	"	8 "
	Juillet	" 4	"	8 "
	Août	" 4 $\frac{1}{2}$	"	7 $\frac{1}{2}$ "
	Septembre	" 5	"	7 "
	Octobre	" 6	"	6 "
	Novembre	" 6 $\frac{1}{2}$	"	5 $\frac{1}{2}$ "
	Décembre	" 7	"	5 "

ART. 26. L'ordre et la police de la navigation et du halage seront surveillés et maintenus sur le canal par les agents des concessionnaires et les conducteurs et ingénieurs des ponts et chaussées.

TITRE V.

Navigation.

ART. 27. Des échelles d'étiage seront placées, aux frais des concessionnaires, à la jonction des embranchements avec le canal de Bruxelles à Charleroi et à ceux des ponts qui précèdent chaque bassin.

ART. 28. Défenses sont faites à tous bateliers d'augmenter l'immersion de leurs bateaux au delà de la ligne inférieure de la plaque de jauge, de charger des objets dangereux ou insalubres, de naviguer avec deux ou plusieurs bateaux en remorque, ou de rompre, en aucun cas, l'ordre de la navigation, sans autorisation expresse du gouverneur.

ART. 29. Il est défendu aux bateliers de stationner, sous aucun prétexte, à moins de 40 mètr. des ponts.

ART. 30. Tout bateau exposé, par vétusté ou autrement, à un danger notoire de submersion, est immédiatement arrêté dans sa marche, à la diligence des préposés au service de la navigation.

Tout bateau coulé à fond ou naufragé qui interrompra la marche de la navigation, sera relevé ou tiré de l'eau par le propriétaire ou conducteur dans les 24 heures, faute de quoi il le sera d'office, à ses frais, à la diligence du pontonnier le plus voisin ou de tout autre agent de l'administration des embranchements qui en fera prévenir sur-le-champ le régisseur.

Le pontonnier ou l'agent dressera procès-verbal dans lequel il constatera la cause du naufrage, les retards qui en résulteront pour la navigation, et indiquera le montant des frais auxquels le bateau aura donné lieu.

Le régisseur, aussitôt l'avis qu'il aura reçu du naufrage, se transportera sur les lieux; il s'assurera si le procès-verbal ordonné a été rédigé; s'il ne l'a pas été, il fera procéder à sa rédaction, et ordonnera toutes les mesures qu'il croira les plus propres à débarrasser le canal de tous les obstacles qui peuvent entraver le cours de la navigation; il en rendra immédiatement compte à l'ingénieur en chef des ponts et chaussées.

Dans le cas où le montant de l'état des frais occasionnés, présenté au conducteur du

bateau, ne serait pas immédiatement acquitté par lui, comme il y est tenu, le bateau sera retenu jusqu'à remboursement; il en serait alors rendu compte au gouverneur qui fixerait le délai après lequel le propriétaire du bateau sequestré serait poursuivi par-devant les tribunaux, afin d'être contraint à effectuer le paiement des frais susdits.

Pour tout bateau échoué qui n'arrêterait point la marche de la navigation, le procès-verbal constatant le naufrage sera transmis au gouverneur qui, sur le rapport lui présenté, fixera le délai dans lequel l'enlèvement du bateau devra s'effectuer.

Si, dans ce délai, le bateau n'était pas relevé, il le serait d'office, aux frais du propriétaire d'après le mode indiqué aux paragraphes précédents, et le remboursement des frais s'opérerait de la même manière.

ART. 31. Le droit dû pour l'usage du canal et des chemins de fer, se perçoit au passage des bateaux devant le bureau de perception.

ART. 32. Le bureau de perception sera établi au point de bifurcation des deux canaux.

ART. 33. Les droits seront payés conformément aux clauses et conditions de la concession, d'après le tarif ci-dessous, le tonnage étant de 1000 kilog.

	A RAISON			
	DU TONNAGE DES BATEAUX.		DU CHARGEMENT DES BATEAUX.	
	EMBRANCHEMENTS.		EMBRANCHEMENTS.	
	EST.	OUEST.	EST.	OUEST.
<i>Charbons et marchandises de toutes espèces.</i>				
Passant devant le bureau de perception, se rendant dans le canal de Bruxelles à Charleroi, et en venant.	fr. c. » 15	fr. c. » 20	fr. c. » 60	fr. c. » 80
Passant devant le bureau de perception, pour se rendre d'une branche à l'autre, à l'effet de compléter un chargement	» 15	» 20	»	»
<i>Fumures, cendres et engrais, destinés à l'agriculture.</i>				
Passant devant le bureau de perception.	» 075	» 10	» 30	» 40

TITRE VI.

Contraventions.

ART. 34. Les contraventions aux règlements d'ordre public, de police, de navigation et aux présentes dispositions réglementaires, sont constatées par des procès-verbaux en due forme, dressés par les employés des ponts et chaussées, ceux des concessionnaires et par tous les agents de l'administration publique qui ont qualité à cet effet.

ART. 35. Seront punis conformément à l'art. 1^{er} de la loi du 6 mars 1818, et sans préjudice aux autres peines dont les contrevenants pourraient se rendre passibles :

- 1° Tout refus d'acquitter les droits;
- 2° Toute perception non autorisée;
- 3° Toute entrave apportée à la libre circulation;
- 4° Toute dégradation aux ouvrages, plantations et dépendances des canaux et chemins de fer;

5° Tout amarrage aux arbres, aux ponts et aux gardes-corps qui garnissent leurs abords;

6° Tout dépôt dans les canaux, dans le contre-fossé, sur les chemins de fer et sur les chemins de halage;

7° Toute anticipation sur le terrain des canaux et des chemins de fer ou de leurs dépendances;

8° Toute construction ou plantation faite le long des ouvrages des embranchements ou dans leur emplacement même, sans autorisation de l'autorité compétente;

9° Toute altération aux procès-verbaux, clous de repère, échelles ou plaques de jauge;

10° Toute surcharge des bateaux ou waggons;

11° Toute fraude commise par indication d'un domicile faux ou supposé, par la production de procès-verbaux de jaugeage non conformes aux dimensions du bateau;

12° Toute circulation de voitures et de chevaux sur les digues, sans une autorisation spéciale.

ART. 36. En cas de surcharge d'un bateau, outre le déchargement immédiat, aux frais du batelier, avec défense de déposer la surcharge sur des barques ou canots à la suite du bateau, la peine sera proportionnelle à l'immersion au-delà de la ligne inférieure de la plaque de jauge et calculée par centimètres.

ART. 37. En cas de surcharge d'un waggon, outre le déchargement immédiat, aux frais de l'expéditeur, la peine sera proportionnelle à la quotité de poids excédant 3,200 kilog., y compris celui du waggon.

ART. 38. Il sera statué simultanément sur les restitutions ou réparations de dommages.

ART. 39. Toutes amendes seront recouvrées et réparties d'après les dispositions des lois; les parts attribuées au trésor de l'État seront dévolues aux concessionnaires, dans le cas de surcharge, fraudes de toutes espèces et dégradations.

ART. 40. Si un batelier refuse d'acquitter le droit de navigation réclamé ou d'en consigner le montant entre les mains du receveur, contre quittance, son bateau sera arrêté jusqu'à décision de l'autorité compétente.

ART. 41. Lorsque des réparations extraordinaires et urgentes ou d'autres travaux indispensables l'exigeront, le gouverneur pourra, sur la demande de la société concessionnaire et l'avis de l'ingénieur en chef des ponts et chaussées, interrompre momentanément la circulation sur les chemins de fer des embranchements du canal de Charleroi.

Avis de cette interruption sera placardé, trois jours d'avance, dans les communes de Seneffe, Familleureux, St-Vaast, Bellecourt, Bois d'Haine, Haine-St-Paul, Haine-St-Pierre, La Hestre, Morlanwelz et Chapelle-lez-Herlaymont, et au bureau de perception, et inséré dans le journal administratif de la province du Hainaut.

ART. 42. Le règlement de police dont la teneur précède est arrêté pour le terme d'une année, et sauf prorogation, s'il y a lieu.

ART. 43. Notre ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera inséré au *Bulletin officiel*, et demeurera constamment affiché dans le bureau de perception, les maisons pontonnières et autres bâtimens dépendant de la concession.

Donné à Bruxelles, le 10 février 1840.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Travaux publics,

НОТРОМЪ.

IX.

Arrêté royal du 19 juillet 1841, qui maintient, pour le terme d'une année, le règlement du 10 février 1840.

Léopold, etc.

Vu notre arrêté du 10 février 1840, portant règlement sur la navigation des embranchements du canal de Bruxelles à Charleroi, et sur la circulation des chemins de fer qui en dépendent;

Prenant en considération la nécessité de compléter, à certains égards, les dispositions de ce règlement de police, qui n'a été arrêté que pour le terme d'une année;

Sur la proposition de notre ministre des travaux publics,

Nous avons arrêté et arrêtons :

ART. 1^{er}. Le règlement de police des embranchements du canal de Bruxelles à Charleroi, arrêté provisoirement par nous, sous la date du 10 février 1840, est maintenu, pour le terme d'une année, à partir de la date du présent arrêté.

ART. 2. Il est d'ailleurs entendu que le pont-levis établi sur le chemin de halage du canal de Bruxelles à Charleroi, à l'embouchure des canaux d'embranchement, ne restera levé que pendant le temps strictement nécessaire au passage des bateaux et que ce passage s'opérera toujours de la manière la plus accélérée.

ART. 3. Il est ajouté à l'art. 6 de notre arrêté du 10 février 1840, un 3^e § ainsi conçu :

Les waggons seront munis de freins assez puissants pour pouvoir être arrêtés toutes les fois que de besoin sera.

L'art. 25 de notre arrêté précité se terminera par le § suivant :

Les bateaux ne pourront, sous quelque prétexte que ce soit, franchir les portes de sûreté placées sous les ponts après les heures destinées à la navigation.

ART. 4. A la nomenclature des contraventions que l'art. 35 de notre arrêté prémentionné stipule devoir être punies, conformément à l'art. 1^{er} de la loi du 6 mars 1818, sont ajoutés les deux cas suivants :

1^o Toute marche de bateaux sur le canal et tout passage aux portes de sûreté après les heures fixées pour la navigation;

2^o Toute contravention à l'une quelconque des dispositions du présent règlement de police.

ART. 5. Notre ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera inséré au *Bulletin officiel* et demeurera, avec notre arrêté réglementaire du 10 février 1840, constamment affiché dans le bureau de perception, les maisons pontonnières et autres bâtiments dépendant de la concession des embranchements du canal de Bruxelles à Charleroi.

Donné à Bruxelles, le 19 juillet 1841.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Travaux publics,

L. DESMAISIÈRES.

X.

Canal de Bruxelles à Willebroeck. — Tarif.

Le bourgmestre et les échevins,

Vu la résolution du conseil de régence, en date du 5 mars 1831, modificative du tarif des droits de navigation sur le canal de cette ville, ladite résolution dûment approuvée par l'autorité compétente, le 30 avril suivant;

Considérant qu'il importe de donner la plus grande publicité aux dispositions contenues en cette résolution, comme aussi de fixer l'époque à laquelle elles deviendront obligatoires;

Arrêtent :

La résolution sus-énoncée et l'approbation y apportée, seront imprimées, publiées et affichées dans les deux langues, pour être exécutées suivant leur forme et teneur, à compter du 1^{er} juin prochain.

Elles seront communiquées aux autorités des villes et communes qui y ont intérêt avec invitation d'y donner toute publicité nécessaire.

Fait à l'hôtel de ville, le 8 mai 1831.

Le Bourgmestre,

ROUPPE.

Par ordonnance :

Le Secrétaire,

ZANNA.

Le bourgmestre et les échevins,

Vu les réclamations faites contre le tarif des droits de navigation pour le canal de Bruxelles;

Voulant fixer ces droits d'une manière équitable et en même temps établir des règles pour le chargement, déchargement et le dépôt des marchandises, sur les digues et quais le long du canal;

Ont résolu :

CHAPITRE PREMIER.

Droits de navigation.

ART. 1^{er}. Tout bâtiment qui naviguera sur le canal de Bruxelles au Ruppel, sera assujéti à un droit d'écluse, calculé selon son port en tonneaux combiné avec la nature de son chargement, et divisé en trois classes, comme suit :

La 1^{re} classe se composera des bâtiments transportant du fumier et immondices, terres, sables et pierres à diguer.

La 2^e classe, des bâtiments transportant des charbons de toute espèce, briques, briquettes, carreaux, pannes, bois à brûler, marne, cendres, pavés, pierres brutes, foin, paille, groisil, os et eaux de mer.

Tout bâtiment transportant toutes autres marchandises que celles nommément désignées ci-dessus, appartiendra à la 3^e classe.

ART. 2. Tout bâtiment muni d'échelles graduées d'immersion, placées l'une à l'étrave et l'autre à l'étambot, et transportant des marchandises d'un poids de plus de 800 kil. par tonneau (aune cube), payera, chargé, par tonneau et pour chaque passage à chacune des écluses, savoir :

1 ^e classe	1 cent.
2 ^e "	2 " "
3 ^e "	5 " "

Et il payera, vide, $\frac{1}{2}$ cent. également par tonneau et pour chaque passage à chacune des écluses.

Le jaugeage et le placement des échelles, seront effectués en présence des agents de l'administration municipale; il sera dressé procès-verbal de ces opérations, dont une copie sera remise au batelier.

Lorsque le chargement ne sera pas complet, le droit sera perçu comme chargé, pour la charge effective; plus, comme vide, pour la différence entre la charge effective et le plus fort tonnage du bâtiment.

ART. 3. Tout bâtiment non muni d'échelles graduées et quel que soit le poids des marchandises qu'il transporte, ainsi que ceux munis d'échelles graduées, mais transportant des marchandises pesant moins de 800 kilog. par tonneau, payeront, par tonneau, pour chaque passage à chacune des écluses et pour la totalité du tonnage, a moins qu'ils ne soient entièrement vides :

1 ^e classe	1 cent.
2 ^e "	2 " "
3 ^e "	3 " "

Et vides entièrement, ils payeront 1 cent. par tonneau, toujours pour chaque passage à chacune des écluses.

Tout bâtiment en-dessous de dix tonneaux, payera le droit fixé par le présent article comme s'il jaugeait dix tonneaux.

ART. 4. Tout bâtiment qui parcourra une distance de 500 aunes dans un bief, sans passer une écluse, payera néanmoins, pour chaque trajet, les droits d'écluse ci-dessus fixés.

ART. 5. Tout bâtiment qui contiendra des marchandises appartenant à deux ou trois des classes ci-dessus spécifiées, payera pour tout son chargement le droit le plus élevé.

ART. 6. Le tonnage des bâtiments sera calculé, savoir : pour ceux porteurs d'échelles graduées, d'après le procès-verbal de jaugeage et de placement de ces échelles, et pour les autres, d'après le certificat de jaugeage et la patente.

En cas de doute sur l'exactitude des mesures déclarées, il pourra être procédé à un nouveau jaugeage; dans ce cas les frais seront supportés par la partie succombante, sans préjudice à une amende de 5 florins par chaque tonneau non déclaré, au-delà de 5 tonneaux.

ART. 7. Tout bâtiment qui parcourra le canal, payera les droits à l'entrée ou à la sortie pour sa plus grande charge, la classe la plus élevée et la totalité du chemin parcouru ou à parcourir, soit qu'il ait chargé ou déchargé dans sa route.

ART. 8. Les droits devront toujours être acquittés avant le départ des bâtiments.

Les éclusiers et les pontonniers s'opposeront à leur passage, jusqu'à ce qu'il ait été satisfait à cette obligation.

CHAPITRE II.

Du droit de débarquement et d'embarquement et du droit de quai sur les rives du canal.

ART. 9. Sur tous les quais du canal établis ou à établir par l'administration, ainsi qu'aux endroits où elle l'autorisera sur la demande des particuliers, on pourra dorénavant embarquer ou débarquer toute espèce de marchandises, après avoir au préalable acquitté les droits d'après les règles établies pour les droits de navigation et fixés, savoir :

	Embarquement.	Débarquement
1 ^{re} classe, par tonneau	6 cents.	6 cents.
2 ^e "	15 "	10 "
3 ^e "	30 "	20 "

ART. 10. Le collège pourra en outre autoriser le dépôt des matériaux, marchandises et autres objets, sur les terrains qui appartiennent à la ville, le long des rives du canal, moyennant un droit de quai fixé à raison d'un cent par palme carrée (décimètre), pour 3 mois; sauf le cas d'abonnement.

Les tas ne pourront avoir plus de deux aunes de hauteur.

ART. 11. Les personnes qui voudront effectuer de ces dépôts, seront tenues d'en faire au préalable la déclaration à l'agent de l'administration préposé à cet effet et d'en acquitter les droits.

Ces objets ne pourront être déposés qu'aux endroits et de la manière qui seront déterminés par les employés de l'administration.

Cinq jours avant l'expiration des trois mois, les personnes qui voudront prolonger la durée du dépôt, devront en acquitter de nouveau les droits et représenter leur quittance aux gardes-digues du canal.

ART. 12. Nul enlèvement d'objets déposés ne pourra avoir lieu que de jour et après en avoir informé le garde-digue, qui devra sur-le-champ et chaque fois, en donner avis au bureau des recettes du droit de navigation.

ART. 13. En cas de contravention des articles précédents, les gardes-digues sont autorisés à arrêter les objets et à retenir les bateaux et voitures pour sûreté du paiement de l'amende encourue et des droits; et ce, jusqu'à consignation de leur montant.

ART. 14. Les objets dont les droits n'auraient point été payés depuis 2 ans, seront vendus avec l'autorisation de la régence, publiquement et par ministère d'huissier.

Le prix en provenant servira à payer les frais faits par l'administration et les droits, le surplus, s'il y en a, sera déposé à la caisse municipale, à la disposition du propriétaire.

Dispositions générales.

ART. 15. Les contraventions au présent arrêté seront punies d'une amende du sextuple droit.

ART. 16. Les poursuites envers les contribuables en retard, celles contre les contrevenants, ainsi que le partage des amendes, se feront conformément à la loi du 29 avril 1819.

ART. 17. Il sera perçu 5 cents par chaque expédition, outre le remboursement du timbre des quittances qui en sont susceptibles.

ART. 18. La présente ordonnance sera mise à exécution et le tarif y établi deviendra obligatoire à compter du prochain.

Fait en séance du conseil de régence, à l'hôtel de ville, le 5 mars 1831.

Par ordonnance :
Le Secrétaire,
ZANNA.

Le Bourgmestre,
ROUPEE.

AU NOM DU PEUPLE BELGE ,

Nous, baron Surllet De Chokier, Régent de la Belgique ,

Vu le règlement arrêté par le conseil de régence de la ville de Bruxelles , dans sa séance du 5 mars 1831, fixant les droits de navigation à percevoir sur le canal de cette ville au Rupel ;

Sur la proposition du ministre de l'intérieur ;

Avons arrêté et arrêtons :

ART. 1^{er}. Le règlement arrêté par le conseil de régence de la ville de Bruxelles, dans sa séance du 5 mars 1831, relatif aux droits de navigation à percevoir sur le canal de cette ville au Rupel, est approuvé.

ART. 2. Le ministre de l'intérieur est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Bruxelles, le 30 avril 1831.

E. SURLLET DE CHOKIER.

Par le Régent :

Le Ministre de l'Intérieur,

E. DE SAUVAGE.

XI.

*Règlement de navigation sur la Sambre, approuvé par arrêté royal du
16 août 1828.*

TITRE PREMIER.

De la navigation.

ART. 1^{er}. La navigation de la Sambre canalisée sera déclarée ouverte, aussitôt après que le parfait achèvement des travaux de canalisation aura été certifié par l'ingénieur en chef de la province du Hainaut, conformément à l'art. 20 du cahier des charges.

ART. 2. Le tirant d'eau des bateaux, trains et radeaux, peut être en tout temps de six palmes, la profondeur des eaux sous la flottaison, étant de deux aunes.

TITRE II.

Du droit de navigation.

ART. 3. Le droit de navigation est perçu d'après ledit art. 20, pour chaque lieue de distance à parcourir au taux de 3 cents par tonneau, à raison du tonnage, et de 6 cents par tonneau, à raison du chargement, sur tous les bateaux qui navigueront sur la rivière.

ART. 4. Les trains de bois et radeaux sont assimilés aux bateaux à charge, à raison d'un tonneau par corde, ou aune cube, leur nombre étant multiplié par la pesanteur spécifique du bois, celle de l'eau étant l'unité.

ART. 5. Les distances de cinq mille aunes chacune seront marquées à la diligence de l'ingénieur en chef, de concert avec le concessionnaire, sur le chemin de halage

par une série de bornes numérotées, partant de la limite de France et allant vers Namur.

ART. 6. Le droit est dû comme aux barrières des routes de l'État, sans fraction et pour chaque distance à parcourir, dès que le bateau aura franchi la borne, mais il y a lieu de la modérer en amiable, lorsqu'un bateau n'a à parcourir que 2,000 aunes au moins entre les deux bornes.

ART. 7. Les propriétaires de bateaux qui parcourent fréquemment une partie de la rivière, ont droit de réclamer un abonnement en raison de la distance qu'ils parcourent habituellement, lorsqu'elle ne sera pas moindre que 2,000 aunes.

ART. 8. Dans aucun cas le droit ne peut être exigé, que lors du passage aux écluses où les bureaux de perception sont établis.

ART. 9. Les bureaux sont établis aux points ci-dessous, n^o 1, 2, 4, 6, 8, 11, 13, 14, 16, 18, 20 et 22.

ART. 10. La perception se fera par les employés du concessionnaire, agréés par l'administration de la province sur le territoire de laquelle ils perçoivent, dûment assermentés et suivant les instructions qu'il leur donnera à cet effet, en se conformant aux règlements.

ART. 11. Il sera approuvé sur une proposition concertée entre l'ingénieur en chef et le concessionnaire, des tarifs pour déterminer le droit dû aux divers bureaux, d'après les distances respectives et d'après celles des points intermédiaires d'embarcation.

ART. 12. Il sera délivré aux bateliers, contre paiement du droit, des quittances extraites d'un registre à talon, qu'ils doivent exhiber à toute réquisition.

ART. 13. Ils pourront acquitter ce droit à l'avance pour tout l'intervalle qu'ils ont à parcourir, quel que soit le nombre des bureaux qu'ils aient à dépasser.

TITRE III.

Du jaugeage.

ART. 14. Tout bateau destiné à la navigation de la Sambre, est soumis à un jaugeage, aux frais du propriétaire et par les soins de l'un des experts, préposés par les administrations provinciales respectives, à Solre sur-Sambre, à Charleroi et à Namur.

ART. 15. Les frais de jaugeage, y compris ceux de clou de repère, de la plaque et de l'échelle graduée, sont fixés à raison du tonnage, à 5 cents par tonneau, et le procès-verbal de cette opération dressé en double par l'expert-jaugeur, d'après le modèle annexé au présent règlement, détermine :

1^o La capacité ou le tonnage du tableau ;

2^o Le rapport de son immersion avec son chargement.

ART. 16. Le double de ce procès-verbal reste au registre, et des relevés sont adressés par l'expert-jaugeur ou concessionnaire, ou à son délégué, aux États députés et à l'ingénieur en chef.

ART. 17. Tout bateau doit porter un clou de repère, une échelle d'immersion et une plaque de jauge; indiquant le tonnage du bateau, le tout sur un modèle uniforme, donné par l'ingénieur en chef.

ART. 18. Tout conducteur de bateau doit être muni du double du procès-verbal de jaugeage, et l'exhiber à toute réquisition qui pourrait lui en être faite par les percepteurs du droit de navigation.

ART. 19. En cas de doute ou de contestation sur l'exactitude d'un jaugeage, de la part du batelier ou du concessionnaire, l'opération est vérifiée conjointement par l'ingénieur en chef, ou un employé du waterstaat, délégué à cet effet, par l'expert qui a opéré la première fois, et l'un des autres experts, au choix du demandeur.

ART. 20. Si la première opération est trouvée exacte, les frais de vérification sont supportés par celui qui l'a demandée.

ART. 21. S'il résulte de l'opération renouvelée une différence de plus d'un cinquantième, le procès-verbal est déclaré vicieux et annulé, et il en est délivré un nouveau : en ce cas, les frais sont à la charge de l'expert.

ART. 22. Des relevés de ce second procès-verbal sont aussi adressés au concessionnaire, aux États députés et à l'ingénieur en chef.

ART. 23. En cas de perte de procès-verbal de jaugeage, le batelier peut obtenir la délivrance d'une autre expédition, moyennant le remboursement des frais.

TITRE IV.

Du halage.

ART. 24. Le halage se fera par les moyens que les bateliers jugeront convenables.

ART. 25. Le halage en descente cédera le pas à celui qui s'opère en remonte.

TITRE V.

De la marche des bateaux.

ART. 26. Les bateaux ne pourront stationner dans les dérivations, que le temps nécessaire pour attendre leur tour de passer l'écluse.

ART. 27. A cet effet, ils se rangeront, lors de leur arrivée, en amont de l'écluse sur une seule file, contre la rive opposée à celle du halage, les bateaux en aval bordent la rive de halage, de sorte que ceux qui descendent ne peuvent la regagner qu'au-delà de la file des bateaux montants.

ART. 28. Le passage aux écluses sera alternatif, lorsqu'il y aura des bateaux à l'amont et à l'aval.

ART. 29. Tout bateau surchargé, ou autrement exposé à un danger notoire de submersion, est immédiatement retenu et arrêté, à la diligence des employés exerçant la police sur le canal, jusqu'à déchargement ou réparation, sans préjudice, en cas de surcharge, à la condamnation à l'amende.

ART. 30. Tout bateau coulé ou échoué doit être enlevé dans les 48 heures, sinon, il y est pourvu d'office, de la part des préposés à la police sur le canal, aux frais du propriétaire du bateau, à moins que le délai soit reconnu insuffisant.

ART. 31. Il est défendu à tout batelier de naviguer avec deux ou plusieurs bateaux en remorque au passage des écluses.

ART. 32. Les bateaux légalement admis pour le transport régulier et à époque fixe de voyageurs et de marchandises, auront partout la préférence aux écluses, ponts, etc., sur les autres bateaux.

ART. 33. Les éclusiers et préposés à la manœuvre des écluses, recevront du concessionnaire les instructions nécessaires pour exercer leurs fonctions d'une manière convenable.

ART. 34. Tout batelier qui troublerait l'ordre prescrit pour le passage des écluses, qui gênerait la navigation en chargeant au-delà du tirant d'eau permis, qui occasionnerait des dégradations aux ouvrages d'art, etc., sera responsable des dommages qui en résulteraient et poursuivi en conséquence, sans préjudice de la peine prononcée à l'art. 39 du présent règlement.

TITRE VI.

De la police.

ART. 35. La police de cette navigation sera exercée par les ingénieurs du waterstaat et les agents de la police locale, etc.; en outre, pour ce qui concerne le présent

règlement, par les agents du concessionnaire, dûment assermentés et agréés par les administrations provinciales respectives.

ART. 36. Ils constateront par procès-verbaux les contraventions qui pourront être commises.

ART. 37. En cas de refus d'acquitter le droit demandé, le passage des écluses et toute navigation, pourront être interdits aux bateliers.

ART. 38. Sont punissables d'une amende de fl. 1 à 75, toute altération des procès-verbaux, échelle ou plaque de jauge, toute surcharge d'un bateau, train ou radeau, toute fraude commise par une fausse déclaration des distances à parcourir, par l'indication d'un faux domicile ou autrement.

ART. 39. Sont punissables de la même amende, toute dégradation aux ouvrages de plantations et dépendances de la Sambre canalisée, tout dommage, outrage ou violence envers les agents du concessionnaire, ou les préposés aux ponts, écluses, etc.

ART. 40. La même peine est encourue par le concessionnaire et ses employés, desquels il demeure responsable, pour toutes entraves apportées à la navigation, pour toute perception non-autorisée, voie de fait, en général pour toute contravention aux règlements.

ART. 41. Le concessionnaire est tenu, pour l'exécution des dispositions de ce règlement, de faire élection de domicile aux chefs-lieux des deux provinces du Hainaut et de Namur.

ART. 42. Les condamnations sont prononcées par la députation des états de la province, sur le territoire de laquelle le fait a été constaté, sauf la juridiction des tribunaux ordinaires, pour les délits et pour les actions civiles en réparation de dommages.

ART. 43. Le présent règlement, après l'approbation royale et après l'entier achèvement des travaux de la canalisation, certifié par l'ingénieur en chef de la province du Hainaut, sera dûment publié par les soins des États députés des deux provinces et demeurera constamment affiché dans les bureaux de perception et les maisons éclusières.

XII.

Tableau des distances et des frais de transport par tonneau, à vide et à charge, sur la Sambre canalisée.

	DISTANCES EN KILOMÈTRES.	PÉAGE	
		A VIDE.	A CHARGE.
Première Division.			
Pont de Sambre	1 48	1 29	2 58
Rivage du Pont de Sambre	1 46	1 38	2 76
Écluse n° 1, à Solro-sur-Sambre	1 58	1 74	3 48
Pont de Merbes-le-Château	1 01	3 03	6 06
Écluse n° 2, à Labuissière, carrière de marbre, usines	1 52	4 56	9 12
Embarcadère de minerais pour Hourpes	1 78	5 34	10 68
Rivage de l'aqueduc de Malmarais	1 90	5 70	11 40
Écluse n° 3, à Fontaine-Valmont	2 36	7 08	14 16
Forge de Grignart	2 61	7 83	15 66
Pont de Lobbes	3 38	10 14	20 28
Écluse n° 4, à Lobbes	3 53	10 59	21 18
Pont de Thuin	3 88	11 64	23 28
Écluse n° 5, à Thuin	3 99	11 97	23 94
Rivage de minerais pour Hourpes (rive droite)	4 14	12 42	24 84
Écluse n° 6, au long courant	4 48	13 44	26 88
Fourneau de Hourpes	5 00	15 00	30 00
Écluse n° 7, au trou d'Aulne	5 20	15 60	31 20
" n° 8, à l'abbaye d'Aulne	5 60	16 80	33 60
" n° 9, à Landelies	6 12	18 36	36 72
Carrière de la commune de Landelies (rive gauche)	6 20	18 60	37 20
" Picard (rive gauche)	6 22	18 66	37 32
" Lebon, taillante roche	6 41	19 23	38 46
" Dolbeau pour verreries	6 50	19 50	39 00
" Vincent (rive droite)	6 71	20 13	40 26
Écluse n° 10, à la Jambe de Bois	6 77	20 31	40 62
Embarcadère du Hameau (rive gauche)	6 82	20 46	40 92
Carrière Brandegem (rive droite)	6 83	20 49	40 98
Embarcadère dit <i>Gué Gobeau</i>	7 23	21 69	43 38
Pont de Marchiennes	7 35	22 05	44 10
Rivage de la Providence, lez-Marchiennes	7 54	22 62	45 24
Rivage Roulier	7 75	23 25	46 50
Canal de Bruvilles	7 79	23 37	46 74
Rivage de Charleroy, amont des Piles du Génie	7 98	23 94	47 88
" amont, borne n° 9	8 00	24 00	48 00
Écluse n° 11, à Charleroy	8 14	24 42	48 84

DEPUIS LA BORNE N° 1, (FRONTIÈRE DE FRANCE), JUSQU'À

DEPUIS L'ÉCLUSE N° 11, A CHARLEROY, JUSQU'À

Deuxième Division.

	DISTANCES EN KILOMÈTRES.	PÉAGE	
		A AIDE.	A CHARGE.
Rivage de M. Champeau et autres, dans la Ville Basse de Charleroy.....	01	03	06
Pont de halage et rivages.....	06	18	36
Rivage Sainte-Barbe (rive gauche).....	26	78	156
Ecluse n° 12, à Montigny, et fourneaux de M. Fontaine-Spitaels.....	57	171	342
Rivage de Forêts.....	95	285	570
Fourneau de M. Dupont.....	104	312	624
de M. Wilmar.....	109	327	654
Ecluse n° 13, Châtelineau et rivage contigu.....	119	357	714
Rivage de Châtelineau (rive gauche).....	126	378	756
de Drapier, sous Châtelet (rive gauche).....	128	384	768
de Saint-François d'en haut.....	163	489	978
de Saint-François d'en bas.....	175	525	1050
Ecluse n° 14, à Farcionnes.....	199	597	1194
Rivage du Roton.....	233	699	1398
Pont de Tergnée.....	241	723	1446
Rivage de Monia.....	249	747	1494
de Bonne-Espérance d'en haut.....	256	768	1536
Charotte.....	258	774	1548
de Bonne-Espérance d'en bas.....	267	801	1602
de la Marmite (rive gauche).....	291	873	1746
Ecluse n° 15, à Moignolée.....	297	891	1782
Rivage d'Elcorde.....	298	894	1788
Baty d'Alliotte, à Oignies.....	321	963	1926
Pont de Tamines.....	342	1026	2052
Rivage dit <i>Lamédia</i> (rive droite).....	355	1065	2130
de la commune de Tamines (rive gauche).....	365	1095	2190
du Trésor.....	376	1128	2256
Ledoux (rive gauche).....	391	1173	2346
du Petit-Hazard.....	410	1230	2460
du Grand-Hazard.....	416	1248	2496
Ecluse n° 16, à Crogneau.....	419	1257	2514
Rivage de la Buchée.....	442	1326	2652
Pont d'Anvelois.....	456	1368	2736
Ecluse n° 17, à la Pêcherie.....	481	1443	2886
Pont de halage sur la Biesmes et rivage.....	482	1446	2892
Rivage de la Pêcherie (rive droite).....	495	1485	2970
Carrière de Seuremont.....	498	1494	2988
Gué Canacho.....	512	1536	3072
Rivage de la fosse de Jemeppe.....	528	1584	3168
Ecluse n° 18, à Ham.....	606	1818	3636
Rivage de Proslès.....	616	1848	3696
Ecluse n° 19, à Mornimont.....	666	1998	3996
Rivage de la Mouchelotte (rive droite).....	677	2031	4062
de Franière (rive droite).....	698	2094	4188
2° rivage de Franière.....	703	2109	4218
Embarcadère de Floreffes.....	783	2349	4698
Rivage de Floriffoux (rive gauche).....	812	2436	4872
Ecluse n° 20, à Floriffoux.....	823	2469	4938
Pont de halage et embarcadère de Malonnes.....	867	2601	5202
Ecluse n° 21, à Bauce.....	909	2727	5454
Maison-Blanche.....	927	2781	5562
Carrière de la Gueule du Loup.....	954	2862	5724
Ancienne écluse de Salzennes.....	995	2985	5970
1° rivage de la Dos d'Ane.....	1018	3054	6108
2° ".....	1024	3072	6144
Ecluse n° 22, à Namur.....	1046	3138	6276
Confluent de la Meuse.....	1056	3168	6336

Le présent tableau dressé en conformité du tarif pour la navigation de la Sambre canalisée, approuvé par arrêté royal du 19 mai 1829, n° 17.

Charleroi, le 1^{er} avril 1832.

L'Agent général.

A. LEBON.

NOTA. Quelques erreurs ayant été reconnues dans l'indication de la distance du parcours d'un point à un autre au présent tarif, le département des finances a, le 13 août 1841, demandé à M. le Ministre des Travaux publics de faire vérifier lesdites indications.

XIII.

Arrêté royal du 13 octobre 1832, fixant le péage à percevoir sur la Sambre.

Léopold, etc.

Vu le cahier des charges de la concession de la canalisation de la Sambre, les réclamations des concessionnaires contre l'arrêté du gouvernement provisoire du 22 octobre 1830, et celles du commerce contre l'élévation du droit fixé par la concession ;

Considérant qu'il résulte de l'art. 20 du cahier des charges et conditions, que le nouveau péage à établir sur la rivière canalisée, au taux moyen de 12 cents par lieue et par tonneau, ne devait être payé qu'après le parfait achèvement des travaux ;

Considérant qu'il résulte des arrêtés royaux du 27 décembre 1828, n° 23, 11 février 1830, n° 97, et 17 mars 1830, n° 134, que la perception du droit a cependant été autorisée *provisoirement* avant que les travaux fussent terminés, mais au moyen d'une réduction, en faveur des bateaux qui ne pourraient naviguer à pleine charge ;

Considérant que le gouvernement provisoire, par l'arrêté du 22 octobre 1830, a changé cet état de choses, en ordonnant la perception du droit sur le pied du cahier des charges, en entier pour les bateaux du port de 120 tonneaux et au-delà, et avec des réductions pour ceux d'un moindre tonnage ;

Considérant que l'intérêt du commerce demande de faire cesser cette différence, et d'établir un droit uniforme, basé sur le tonnage pour toute la navigation ;

Considérant enfin, que l'état des travaux non-achevés, d'après le cahier des charges, ne permet pas de maintenir le droit y stipulé ;

Sur le rapport de notre ministre de l'intérieur,

Nous avons arrêté et arrêtons :

ART. 1^{er}. L'arrêté du gouvernement provisoire, en date du 22 octobre 1830, est rapporté.

ART. 2. A partir du 1^{er} novembre prochain, le droit de péage, à charge et à vide, porté par l'acte de concession de la canalisation de la Sambre à 12 cents par tonneau et par lieue de navigation, sera perçu à raison de 9 cents sur les bateaux de toute dimension, jusqu'au parfait achèvement des travaux, en se conformant, pour le surplus, au cahier des charges et conditions.

ART. 3. Toute autre disposition contraire au présent arrêté est abrogée. Nous nous réservons néanmoins le droit de le rapporter ou modifier.

ART. 4. Notre ministre de l'intérieur (M. De Theux) est chargé de son exécution.

XIV.

Arrêté royal du 15 juin 1833, qui apporte des modifications aux règlements et tarifs de la navigation de la Sambre.

Léopold, etc.

Vu le règlement de la navigation de la Sambre, du 16 août 1828 ;

Vu les tarifs approuvés le 19 mai 1829 ;

Vu les clauses et conditions de la concession de la canalisation de la Sambre ;
Vu les demandes des concessionnaires tendant à ce qu'il soit fait quelques modifications auxdits règlements et tarifs ;

Sur le rapport de notre ministre de l'intérieur,

Nous avons arrêté et arrêtons :

ART. 1^{er}. Les articles 6 et 7 du règlement du 16 août 1828 sont rapportés.

ART. 2. A l'art. 14 de ce règlement sont ajoutés les mots : *à moins qu'il ne l'ait été sur quelque autre ligne de navigation, d'après le mode indiqué à l'article suivant.*

ART. 3. L'article 17 du même règlement est remplacé par la disposition suivante :

Tout bateau doit porter un clou de repère, une échelle d'immersion, une plaque de jauge et l'inscription en blanc sur fond noir du nom du bateau et du numéro du jaugeage, précédé de l'une des initiales S. C. ou N, selon que le bateau appartiendra à la série des numéros de jaugeage de Solre, Charleroi ou Namur, le tout sur un modèle uniforme, donné par les ingénieurs des ponts et chaussées.

ART. 4. Seront considérés comme faisant partie du titre III du même règlement les dispositions dont la teneur suit :

a. Le concessionnaire a la faculté de commettre un délégué à l'effet d'assister au jaugeage ; le procès-verbal de jaugeage devra indiquer que l'opération a été faite en présence de ce délégué, ou après qu'il aura été dûment appelé.

b. Le concessionnaire est autorisé à remplacer les relevés des procès-verbaux de jaugeage par des copies qu'il pourra faire prendre chez l'expert, sans déplacement du registre à souche.

c. Le concessionnaire pourra requérir le placement de deux échelles et de plusieurs clous de repère à chaque bateau, sauf à prendre à sa charge les frais résultant du placement, du renouvellement et de l'entretien des objets non prévus à l'art. 2 du présent arrêté.

d. Il pourra faire vérifier, dans son intérêt, et par ses employés, les échelles et plaques et même l'opération du jaugeage, mais seulement lorsque les bateaux stationneront près des écluses, en attendant que leur tour de passage soit arrivé.

e. Lorsqu'un bateau jauge change de nom ou de propriétaire, ce dernier sera tenu de s'adresser de nouveau à l'expert, pour qu'il soit fait mention du changement sur son registre à souche, et de se faire délivrer à ses frais une nouvelle expédition de procès-verbal de jaugeage.

d. Notre ministre de l'intérieur (M. Ch. Rogier) est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera inséré au *Bulletin officiel*.

Arrêté royal du 26 septembre 1833, qui modifie le règlement pour la navigation de la Sambre canalisée.

Léopold, etc.,

Sur la proposition de notre ministre de l'intérieur,

Nous avons arrêté et arrêtons :

L'art. 9 du règlement pour la navigation de la Sambre canalisée, du 16 août 1828, est remplacé par la disposition suivante :

« Les bureaux sont établis aux écluses n^{os} 1, 3, 5, 7, 8, 10, 11, 13, 14, 16, 18, 20 et 22. »

Notre ministre de l'intérieur (M. Ch. Rogier) est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera inséré au *Bulletin officiel*.

XV.

Loi du 1^{er} septembre 1840, relative à la réduction du tarif de la navigation sur la Sambre.

Léopold, etc.

Nous avons, de commun accord avec les Chambres, décrété, et nous ordonnons ce qui suit :

Article unique. Le gouvernement est autorisé à réduire le tarif de la Sambre, à mesure que des réductions analogues seront simultanément opérées en France dans le tarif du cours de la même voie navigable entre les frontières belges et Paris.

Il stipulera, du reste, les conditions qu'il jugera les plus utiles au trésor de l'État et à l'industrie du pays en général.

Mandons et ordonnons, etc.

XVI.

Arrêté royal du 1^{er} septembre 1840, fixant la réduction du tarif de la navigation sur la Sambre.

Léopold, etc.

Vu la loi, en date de ce jour, portant que le gouvernement est autorisé à réduire le tarif de la Sambre, à mesure que des réductions analogues seront simultanément opérées en France, dans le tarif du cours de la même voie navigable, entre les frontières belges et Paris ;

Vu la convention intervenue, le 6 du présent mois, entre nos ministres des travaux publics et des finances et le sieur Frédéric Basse, agissant comme mandataire des sociétés de la Sambre française canalisée et du canal de jonction de la Sambre à l'Oise, et, au besoin, se portant fort pour ces sociétés, convention dont la teneur suit :

« Entre MM. les ministres des travaux publics et des finances du royaume de Belgique, agissant au nom du gouvernement belge,

» Et M. Frédéric Basse, agissant comme mandataire des sociétés de la Sambre française canalisée et du canal de jonction de la Sambre à l'Oise, et, au besoin, se portant fort pour ces sociétés,

» A été convenu ce qui suit :

ART. 1^{er}. A partir de la réouverture de la navigation, à l'expiration du chômage, les tarifs des droits de navigation, tant sur la Sambre belge que sur la Sambre française et sur le canal de jonction de la Sambre à l'Oise, seront définitivement réduits de la manière suivante :

Sambre belge.

» De 19 $\frac{5}{100}$ à 10 centimes, en ce qui concerne les houilles, fontes et ardoises à destination de la France par la Sambre supérieure.

Sambre française et canal de Sambre-et-Oise.

» De 25 p. $\frac{0}{100}$, en ce qui concerne les mêmes produits.

» ART. 2. Le droit nouveau de 10 cent., spécifié ci-dessus pour la Sambre belge,

sera perçu, pour chaque lieue de distance à parcourir, au taux de 2 $\frac{1}{2}$ centimes par tonneau, à raison du tonnage, et de 5 centimes par tonneau, à raison du chargement.

» ART. 3. Les sociétés de la Sambre française et du canal de jonction feront procéder, sans délai, à l'exécution des ouvrages, ci-après indiqués :

Sambre française.

- » 1^o Redressement du parcours sinueux des fortifications, aval de Maubeuge ;
- » 2^o Relèvement de la voûte d'un pont fixe dans Maubeuge ;
- » 3^o Redressement des courbes très resserrées de la rivière, particulièrement entre les deux Helves ;
- » 4^o Enlèvement de quelques rochers qui embarrassent le chenal au 6^e bief.

Canal de jonction.

» 5^o Établissement de réservoirs et creusement de rigoles avec accessoires, pour assurer l'alimentation et soustraire le canal aux ravages et interruptions que peuvent occasionner les crues du Boué et de la Sambre. (Projet de M. l'ingénieur Lamarle.)

» 6^o Établissement de deux gares en élargissement du canal aux extrémités de cette ligne, pour le revirement des bateaux.

» Fait en double, à Bruxelles, le 6 août 1840.

» FRÉD. BASSE.

» CH. ROGIER.

» MERCIER. »

Sur la proposition de nos ministres des travaux publics et des finances,

Nous avons arrêté et arrêtons :

ART. 1^{er}. A partir de la réouverture de la navigation, à l'expiration du chômage qui a lieu actuellement, le péage de la Sambre belge sera réduit à 10 centimes par tonneau et par lieue de parcours, en ce qui concerne les houilles, fontes et ardoises à destination de la France par la Sambre supérieure.

ART. 2. Le droit nouveau de 10 centimes, spécifié à l'art. 1^{er}, sera perçu, pour chaque lieue de distance à parcourir, au taux de 2 $\frac{1}{2}$ centimes par tonneau, à raison du tonnage, et de 5 centimes par tonneau à raison du chargement.

ART. 3. Il est pris acte des engagements contractés par les sociétés de la Sambre française et du canal de Sambre et Oise, tant au sujet de l'abaissement de leurs péages, que relativement aux travaux d'améliorations indiqués dans la convention ci-dessus transcrite.

Nos ministres des travaux publics et des finances sont chargés de l'exécution du présent arrêté, qui sera inséré au *Bulletin officiel*.

Donné à Bruxelles, le 1^{er} septembre 1840.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Travaux publics,

CH. ROGIER.

Le Ministre des Finances,

MERCIER.

XVII.

Arrêté royal du 23 décembre 1840 réglementaire des usines de la Sambre.

Léopold, etc.,

Vu l'arrêté de la députation des États du Hainaut du 2 novembre 1832, dont la teneur suit :

« La députation des États de la province de Hainaut,

» Vu les plaintes du commerce contre la baisse des eaux du canal de la *Sambre*, qui rend impossible la navigation sur ledit canal et sur celui de Charleroi à Bruxelles ;

» Vu la réclamation du conseil charbonnier du district de Charleroi, adressée au ministère de l'intérieur, de laquelle il résulte que, nonobstant de nombreux procès-verbaux dressés à la charge des usines riveraines du onzième bief de la *Sambre*, les eaux étaient, par le fait des usiniers, réduites à 1^m,30 ;

» Vu le rapport de l'ingénieur en chef des ponts et chaussées du 1^{er} novembre 1832, duquel il résulte que le 31 du mois d'octobre les eaux dans le onzième bief étaient réduites, par l'effet des usines, à 1^m.40 au-dessous de la ligne de flottaison, et qu'en conséquence la navigation y est impossible ;

» Vu le cahier des charges de la canalisation de la *Sambre* ;

» Vu les art. 4 et 16 de la loi du 6 octobre 1791, et 538 du code civil, l'art. 1^{er} de la loi du 29 floréal an X ;

» Considérant que la conservation de la navigation sur les canaux, fleuves et rivières navigables est spécialement placée par les lois et règlements sur la matière, dans les attributions de l'autorité administrative et que, dans l'intérêt public, il y a urgence ;

» Arrête :

» Sans préjudice à l'amende que pourraient avoir encourue les propriétaires ou locataires des usines pour fait de baisse des eaux dûment constatée, il leur est fait défense d'ouvrir leurs vannes de prise d'eau et de faire écouler les eaux du canal de la *Sambre*, sous quelque prétexte que ce soit, jusqu'à ce que le niveau de la ligne de flottaison fixée par l'acte de concession ait été de nouveau atteint.

» Même défense leur est faite chaque fois que l'eau de la rivière canalisée sera au-dessous de cette ligne de flottaison.

» M. l'ingénieur en chef des ponts et chaussées est chargé de l'exécution du présent arrêté ;

» En cas de résistance, ce fonctionnaire est autorisé à requérir l'assistance de l'autorité municipale, et au besoin la force publique, sauf aux usiniers, s'ils se croient lésés par ces dispositions d'intérêt général, de se pourvoir devant l'autorité compétente contre qui de droit.

» Fait en séance à Mons, le 2 novembre 1832.

» (*Suivent les signatures*).

» Pour expédition conforme :

» *Le Greffier des États du Hainaut,*

» L. FREMIET. »

Vu notre arrêté du 12 novembre 1834, qui approuve l'arrêté ci-dessus transcrit ;

Considérant que les dispositions prises par l'autorité provinciale du Hainaut, relativement à la Sambre, ne pouvaient produire d'effet que dans cette province ;

Considérant que les besoins de la navigation exigent des mesures analogues dans la province de Namur ;

Considérant que, par la reprise de la concession de la Sambre, autorisée par la loi du 26 septembre 1835, la Sambre est rentrée sous la direction exclusive du gouvernement, et que dès-lors il y a lieu de procéder, à l'égard de ce canal, par voie de règlement d'administration générale ;

Sur la proposition de notre ministre des travaux publics ;

Nous avons arrêté et arrêtons :

ART. 1^{er}. Les dispositions de l'arrêté de la députation des états du Hainaut du 2 novembre 1832, constitueront à l'avenir un règlement d'administration générale applicable sur tout le cours de la Sambre.

ART. 2. En cas d'infraction à ce règlement, et pour autant que les lois n'aient pas déterminé de peines particulières, il sera fait application aux contrevenants des dispositions de l'art. 1^{er} de la loi du 6 mars 1818.

Notre ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera inséré au *Bulletin officiel*.

Donné à Bruxelles, le 23 décembre 1840.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Travaux publics,

CH. ROGIER.

XVIII.

Arrêté royal du 15 avril 1834, portant règlement sur la navigation des canaux de Mons à Condé et de Pommerœul à Antoing.

Léopold, etc.

Vu les dispositions de la députation des états du Hainaut, pour la révision du règlement du 1^{er} août 1827, sur la navigation des deux canaux de Mons à Condé et de Pommerœul à Antoing ;

Sur le rapport de notre ministre de l'intérieur ;

Nous avons arrêté et arrêtons :

Le règlement du 1^{er} août 1827, sur la navigation des deux canaux de Mons à Condé et de Pommerœul à Antoing, est remplacé par les dispositions dont la teneur suit :

TITRE PREMIER.

Dispositions générales.

ART. 1^{er}. Les canaux de Mons à Condé et de Pommerœul à Antoing seront constamment maintenus dans leurs formes et dimensions dûment déterminées, de manière que la navigation avec un tirant d'eau de 1^m80, y soit toujours sûre et facile.

ART. 2. Le canal de Mons à Condé avec ses ouvrages et dépendances, et la perception du droit de navigation y établi sont administrés au compte de la province, et par ses agents.

ART. 3. La conservation du canal de Pommereœul à Antoing, de ses ouvrages et dépendances, ainsi que la perception du droit de navigation y établi, sont au compte du gouvernement et sous sa surveillance.

ART. 4. Toute baisse générale ou partielle des eaux sur les deux canaux sera ordonnée par le département de l'intérieur, sur la proposition de la députation des états.

ART. 5. Les règlements généraux d'ordre public et de police de navigation qui sont ou pourront être mis en vigueur dans la province, sont applicables aux deux canaux en tout ce qui n'est pas contraire au présent règlement.

TITRE II.

Jaugeage.

ART. 6. Tout batelier doit être porteur du procès-verbal de jaugeage et l'exhiber à toute réquisition des préposés au service des deux canaux.

ART. 7. Les bateaux non encore jaugés, et ceux pour lesquels les bateliers réclameront un nouveau jaugeage, seront successivement jaugés dans le bassin de Saint-Ghislain, par les soins de deux experts jaugeurs dûment assermentés qui seront nommés par le gouverneur, l'un conducteur des ponts et chaussées, sur la présentation de l'ingénieur en chef, l'autre sur la présentation de la chambre de commerce de Mons.

ART. 8. En cas de contestation entre les deux experts, l'ingénieur en chef ou un ingénieur délégué, interviendra et prononcera définitivement dans le délai de trois jours; l'expert, dont les calculs ou la manière d'opérer auront été reconnus inexacts, supportera les frais de déplacement de l'ingénieur et de l'autre expert.

ART. 9. Si la réclamation a lieu de la part du batelier contre l'exactitude du procès-verbal des deux experts, la vérification en sera faite par l'ingénieur en présence de tous trois, comme il est dit ci-dessus. Les frais de déplacement seront à la charge du batelier, s'il résulte de la vérification une différence avec le premier jaugeage de moins d'un cinquantième, et la vérification sera mentionnée au registre. Dans le cas contraire, les clous de repère et les échelles d'immersion seront au besoin déplacés, le procès-verbal reconnu vicieux sera annulé et il en sera délivré un nouveau au batelier, le tout aux frais des deux experts.

ART. 10. Dans les cas prévus aux articles 7 et 8, les frais de déplacement du deuxième expert désigné à l'art. 7 seront calculés d'après le même tarif que ceux des conducteurs des ponts et chaussées.

ART. 11. Les jaugeurs se réuniront au bassin de St. Ghislain pour procéder au jaugeage, tous les lundis et samedis pendant les six premiers mois, à dater du jour où le présent règlement sera devenu obligatoire, et tous les lundis après ce temps.

ART. 12. Le jaugeage a lieu suivant le mode et les détails indiqués au procès-verbal de l'opération dont le modèle est annexé au présent règlement, et détermine : 1^o la capacité ou le tonnage du bateau ; 2^o le rapport de son immersion avec son chargement.

ART. 13. Le batelier indiquera lui-même le plus fort tirant d'eau avec lequel il désire naviguer, sans qu'il puisse être porté à plus de 1^m80. Toutefois il devra toujours y avoir au moins 0^m10 de franc-bord au-dessus de la ligne inférieure de la plaque de jauge.

ART. 14. Le procès-verbal est transcrit en double et signé par les experts et le batelier, sur un registre à souche, coté et paraphé à l'avance en l'administration provinciale.

ART. 15. L'un des doubles du procès-verbal est détaché du registre et remis au batelier contre paiement à l'expert nommé sur la présentation de la chambre de commerce, 1^o de fr 10 pour chaque échelle d'immersion avec son clou de repère et sa plaque de jauge, pose comprise; 2^o de fr. 5 pour salaire du dit expert, y compris le prix des timbres.

Ces échelles, clous et plaques seront conformes aux modèles déposés au gouvernement provincial.

ART. 16. Le salaire du conducteur des ponts et chaussées expert est à la charge de la province.

ART. 17. Le batelier pourra toujours obtenir du conducteur des ponts et chaussées expert entre les mains de qui sera déposé le registre, un duplicata du procès-verbal de jaugeage contre paiement d'une rétribution de fr. 1, timbre non compris.

ART. 18. Les clous de repère, échelles d'immersion et plaques de jauge apposés à chaque bateau doivent être maintenus intacts et patents, sans nulle altération.

ART. 19. Tout bateau devra porter à l'arrière son nom distinctement écrit en blanc sur fond noir, suivi des initiales S G (St.-Ghislain) et du numéro du jaugeage; les lettres et chiffres auront une hauteur régulière d'au moins 0^m,10.

ART. 20. En cas de modification aux dimensions d'un bateau, il sera procédé à un nouveau jaugeage.

ART. 21. Tout procès-verbal constatant que le jaugeage a été effectué suivant un mode analogue à celui prescrit par l'art. 12, pourra être valablement produit aux fins indiquées aux articles 6 et 31.

TITRE III.

Halage.

ART. 22. Le halage est entièrement libre; il se fait provisoirement par des hommes ou par des chevaux, au choix du batelier.

ART. 23. La marche des bateaux doit toujours être active et régulière.

TITRE IV.

Navigaton.

ART. 24. On ne pourra naviguer que depuis le lever jusqu'au coucher du soleil, à moins d'autorisation spéciale du gouverneur de la province.

ART. 25. Défenses sont faites au batelier d'augmenter l'immersion de son bateau au-delà de la ligne inférieure de la plaque de jauge, de naviguer avec plusieurs bateaux de front ou avec un bateau en remorque.

ART. 26. Il est également défendu de charger des objets dangereux ou de rompre, en aucun cas, l'ordre de la navigation sans autorisation spéciale du gouverneur.

ART. 27. Aucun bateau ne pourra devancer celui qui le précède à moins que celui-ci ne s'arrête.

ART. 28. Les bateaux ne pourront séjourner que dans les bassins ou contre les rivages où ils devront prendre immédiatement chargement. Ils ne pourront non plus s'arrêter momentanément à moins de 40 mètres des écluses et ponts, ni s'arrêter ou amarrer entre le coucher et le lever du soleil, sur aucun point de la rive gauche du canal de Pommerœul à Antoing, sans autorisation spéciale du gouverneur.

En cas de baisse générale ou partielle des eaux, les bateaux devront être exclusivement placés dans les bassins qui seront désignés par le conservateur de la navigation.

ART. 29. Lorsque plusieurs bateaux à charge ou à vide se trouveront à la fois à une distance de moins de 100 mètres d'une écluse, soit d'un côté de celle-ci, soit simultanément de deux côtés, la préférence pour le passage sera accordée de manière à obtenir la plus grande économie possible de dépense d'eau, sauf à dévier

momentanément de cette règle ensuite d'autorisation spéciale du gouverneur dans l'intérêt du commerce et de la navigation.

ART. 30. Tout bateau exposé par vétusté ou autrement à un danger notoire de submersion est immédiatement arrêté dans sa marche et conduit, s'il est possible, au bassin le plus voisin, à la diligence des préposés au service de la navigation, et ce, à l'intervention de l'autorité locale, à moins que l'imminence du danger ne laisse pas le temps d'y recourir et il sera retenu jusqu'à ce que le danger de submersion ait été écarté ou que le gouverneur ait statué comme il appartiendra.

Droits.

ART. 31. Le droit de navigation, pour le canal de Mons à Condé, est dû au passage des bateaux devant chaque bureau de perception : 1^o à raison de leur tonnage déterminé par leur procès-verbal de jaugeage, et 2^o en outre, à raison de leur chargement réel indiqué par le nombre de demi-décimètres de leur immersion.

ART. 32. La hauteur de ce droit à chaque bureau est fixée à 14 centimes par dix tonneaux de tonnage des bateaux et également à 14 centimes par dix tonneaux de leur chargement réel. L'excédant sur la dernière dizaine est négligé, s'il est égal ou inférieur à 5 tonneaux ; s'il surpasse cette quantité, il est compté pour dix.

ART. 33. Les bureaux de perception sont établis sur ce canal, le 1^{er} à l'écluse de Jemmappe, le 2^e à l'écluse de St-Ghislain, le 3^e au Pont d'Hautrage et le 4^e à l'entrée du canal de Pommerœul à Antoing.

ART. 34. Toutefois, la perception du droit n'est pas opérée sur les bateaux passant au 3^e bureau pour entrer dans le canal de Caraman et au 4^e bureau pour entrer dans le canal de Pommerœul à Antoing. Les bateaux venant de France vers Mons paieront un double droit au 4^e bureau pour la distance déjà parcourue et la distance à parcourir jusqu'au 3^e bureau.

ART. 35. La perception est confiée à des receveurs nommés par l'administration provinciale.

ART. 36. Il est facultatif au batelier naviguant, soit à charge, soit à vide, d'acquitter le droit en totalité au 1^{er} bureau devant lequel il se présente, dans ce cas il est tenu seulement de représenter sa quittance en passant devant les autres bureaux, où elle sera visée et de la déposer, ceux qui prennent leur direction vers le canal de Pommerœul à Antoing, au 3^e bureau, et ceux qui vont en France, au 4^e bureau. Lorsqu'ils navigueront à vide, ils déposeront leur quittance au dernier bureau devant lequel ils passeront.

ART. 37. Si, après avoir acquitté la totalité du droit, le batelier prend en route un supplément de charge, il est tenu d'acquitter le droit sur ce supplément au premier bureau où il se présente ; il en sera de même s'il se décide à aller plus loin que ne le portait sa première déclaration.

ART. 38. Sur le canal de Pommerœul à Antoing, la hauteur du droit est fixée à raison du tonnage des bateaux à fr. 0-1481 par tonneau et à raison de leur chargement à fr. 0-4444 par tonneau.

ART. 39. Ce droit est payé en entier au bureau principal établi au pont de Peruwelz pour les bateaux qui parcourent la totalité du canal ; aux bureaux auxiliaires, situés l'un à la 5^e et l'autre à la 13^e écluse, l'on ne perçoit que la moitié des droits pour tout bateau qui, d'un point quelconque du bief de partage, descend, soit vers le canal de Mons à Condé, soit vers l'Escaut et *vice versa*.

TITRE V.

Contraventions.

ART. 40. Les contraventions aux règlements d'ordre public et de police de navigation et aux présentes dispositions réglementaires sont constatées sur les deux canaux

par des procès-verbaux en due forme, à la diligence des ingénieurs et des employés des ponts et chaussées, des éclusiers et pontonniers et des agents de l'administration publique qui ont qualité à cet effet. Ces procès-verbaux seront affirmés dans les 48 heures.

ART. 41. Seront poursuivis comme délits de voirie, et sans préjudice des autres peines dont les contrevenants pourraient se rendre passibles : toute dégradation aux ouvrages, plantations et dépendances des deux canaux ; toute entrave apportée à la libre navigation ; toute perception non autorisée ; toute altération de procès-verbaux, repère, échelle ou plaque de jauge des bateaux ; tout dépôt dans les canaux, dans les contrefossés ou sur les chemins de halage ; toute anticipation sur le terrain des canaux ou de leurs dépendances ; toute fraude commise par indication d'un domicile faux ou supposé, par la production de procès-verbaux de jaugeage non conformes aux dimensions du bateau et en général toutes contraventions aux dispositions du présent règlement.

ART. 42. Toute surcharge d'un bateau, outre le déchargement immédiat aux frais du batelier et à l'intervention de l'autorité locale, donne lieu à une peine proportionnelle à l'immersion au-delà de la ligne inférieure de la plaque de jauge et calculée par demi-décimètres, sans néanmoins pouvoir dépasser le *maximum* fixé par les lois et règlements.

ART. 43. Il est statué simultanément sur toutes les restitutions ou réparations de dommages.

ART. 44. Si un batelier refuse d'acquitter le droit de navigation réclamé ou d'en consigner le montant aux mains du receveur contre quittance, son bateau sera arrêté et retenu à la première écluse, jusqu'à décision de l'autorité compétente.

ART. 45. Le présent règlement sera dûment publié et demeurera constamment affiché dans tous les bureaux de perception, maisons éclusières et pontonnières des deux canaux. Il sera obligatoire un mois après sa publication.

ART. 46. Notre ministre de l'intérieur est chargé de l'exécution du présent, qui sera inséré au *Bulletin officiel*.

Donné à Bruxelles, le 15 avril 1834.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre de l'Intérieur,

CH. ROGIER.

La députation des états du Hainaut,

Vu l'art. 45 du règlement qui précède pour la navigation des deux canaux de Mons à Condé et de Pommerœul à Antoing, et la dépêche ministérielle du 21 avril courant, 4^e division, n^o 5146 ;

Arrête :

Ledit règlement sera imprimé pour être publié et affiché de la manière prescrite.

En séance à Mons, le 26 avril 1834.

Le Président,

DE PUYDT.

Par la Députation :

Le Greffier des États,

L. FREMIET.

PROVINCE DE HAINAUT.

PROCÈS-VERBAL

CANAUX DE MONS A CONDÉ ET DE POMMEROEUL A ANTOING.

De jaugeage du bateau appartenant au sieur de et conduit par le sieur de

SG, n°

Arrêté royal du 15 avril 1834.

L'an mil huit cent le du mois de nous soussignés experts-jaugeurs nommés en conformité de l'art. 7 de l'arrêté royal du 15 avril 1834, et dûment assermentés, nous sommes rendus sur le canal de Mons à Condé, au bassin de St-Ghislain, où nous avons trouvé le bateau le appartenant au sieur et conduit par le sieur de ayant en présence dudit sieur procédé au jaugeage du susdit bateau, nous avons constaté :

IMMERSION moyenne au-dessus de deux clous de repère (1).		CHARGEMENT en tonneaux de mer cor- respondant à chaque immersion moyenne.	
EN CHIFFRES.	EN TOUTES LETTRES.	EN CHIFFRES.	EN TOUTES LETTRES.
0.05	Cinq centimètres.	7.52	Sept tonneaux cinquante-deux centièmes.
0.10	Dix centimètres.	15.04	Quinze tonn. quatre centièmes.
1.00	Un mètre.	150.40	Cent cinquante tonneaux quarante centièmes.
1.05	Un mètre cinq centimètres.	157.92	Cent cinquante-sept tonneaux quatre-vingt-douze centièmes.
1.06	Un mètre soixante centimètres.	240.64	Deux cent quarante tonneaux soixante-quatre centièmes.

1° Que sa plus grande longueur est de mètres centimètres, sa plus grande largeur de mètres centimètres et sa hauteur totale au milieu des flancs de mètres centimètres.

2° Que la moyenne entre longueurs convenablement choisies d'après la forme du bateau, donne pour longueur réduite mètres centimètres.

3° Que la moyenne entre largeurs déterminées suivant le même principe, donne pour largeur réduite mètres centimètres.

4° Que la moyenne entre le tirant d'eau à vide marqué sur le flanc droit du bateau par un clou de repère en cuivre, placé au tiers de la longueur totale vers l'avant et le tirant d'eau à vide, marqué de la même manière sur le flanc gauche au tiers de la longueur vers l'arrière est de centimètres, le bateau flottant horizontalement dans le sens transversal.

5° Que le plus fort tirant d'eau, avec lequel le batelier a déclaré vouloir naviguer est de mètres centimètres et qu'il a été indiqué à partir des deux clous de repère, au moyen d'échelles d'immersion en cuivre de ladite longueur graduées par demi-décimètres et surmontées de plaques de jauge de même métal, portant le mot *Hainaut*.

6° Que le chargement correspondant à la ligne intérieure des plaques de jauge ou le tonnage du bateau, est d'après les dimensions ci-dessus de tonneaux et centièmes de tonneau, et le chargement progressif par demi-décimètre d'immersion de tonneaux et centièmes de tonneau, ce qui conduit à la formation du tableau ci-contre.

De tout quoi nous avons dressé procès-verbal en double, dont l'un a été détaché du registre à souche et remis au sieur, lequel sur notre invitation a { signé / refusé de signer } avec nous.

Saint-Ghislain, le
Annexé à l'arrêté du Roi, du 15 avril 1834.

Le Ministre de l'Intérieur,

CH. ROGIER.

(1) L'on néglige dans l'immersion moyenne au-dessus des clous de repère, les centimètres en sus du plus grand multiple de cinq.

XIX.

Arrêtés royaux du 6 décembre 1834 et du 28 mai 1838, modifiant la disposition royale précédente

Léopold, etc.

Revu notre arrêté du 15 avril dernier, sur la navigation des deux canaux de Mons à Condé et de Pommerœul à Antoing ;

Vu l'arrêté de la députation des états du Hainaut, du 28 octobre dernier, D. n° 5332, portant ce qui suit :

« Par extension à l'art. 26 du règlement du 15 avril 1834, l'ordre de la navigation pourra être rompu pour les bateaux qui doivent être radoubés aux chantiers qui se trouvent le long des deux canaux de la Haine.

« Pour pouvoir jouir de cette faculté, les conducteurs desdits bateaux devront être porteurs d'une déclaration du maître charpentier au chantier duquel ils se proposent de se rendre, visée par le conducteur des ponts et chaussées, chargé de la surveillance du canal de Pommerœul à Antoing, et par le conservateur du canal de Mons à Condé. Tout maître charpentier convaincu d'avoir abusé de la faculté de délivrer des déclarations de l'espèce, sera irrévocablement privé de l'avantage accordé par la présente disposition. »

Sur le rapport de notre ministre de l'intérieur ;

Nous avons arrêté et arrêtons :

ART. 1^{er}. L'arrêté de la députation des états du Hainaut, dont mention précède, est approuvé.

ART. 2. Notre ministre de l'intérieur est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera inséré au *Bulletin officiel*.

Donné à Bruxelles, le 6 décembre 1834.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre de l'Intérieur,

DE THEUX.

La députation permanente du conseil provincial du Hainaut.

Vu le rapport de la 6^e commission du conseil provincial adopté en séance du 22 juillet 1837, proposant d'ajourner à la session prochaine l'examen des modifications à apporter au règlement du 15 avril 1834 pour la navigation des deux canaux de la Haine et émettant le vœu que : « provisoirement il soit pris par la députation permanente une mesure qui accorde à la remonte le pas aux bateaux chargés, » ayant un enfoncement de 60 centimètres au moins, sur les bateaux vides ; »

Vu le rapport de M. l'ingénieur en chef des ponts et chaussées, en date du 15 septembre et 29 décembre 1837, et l'avis de la chambre de commerce de Mons du 21 octobre ;

Vu le règlement précité du 15 avril 1834 ;

Revu sa résolution du 5 août 1837 ;

Arrête :

ART. 1^{er}. Par dérogation à ce qui est statué par les art. 26, 27 et 29 du règlement

du 15 avril 1834, concernant la marche des bateaux naviguant sur les deux canaux de la Haine, ceux chargés, ayant un enfoncement de 60 centimètres au moins, non compris le tirant d'eau du bateau vide, pourront provisoirement devancer, à la remonte, tous les bateaux vides jusqu'au lieu de leur destination.

ART. 2. Les conducteurs de ces bateaux ne pourront prendre aucun chargement aux rivages du canal de Mons à Condé avant que ceux qui les précédaient au moment où ils ont rompu le tour de file, ne soient arrivés dans les eaux de ce canal.

ART. 3. Le présent arrêté sera soumis à l'approbation du Roi.

Fait en séance à Mons, le 11 janvier 1838.

Signés, THORN, HARMIGNIES, M. RANSELOT, L. HALBREGQ,
J. DEMONTAÏE, A. DUJARDIN, FREMIET.

•

Léopold, etc.,

Vu notre arrêté du 15 avril 1834, portant règlement sur la navigation des deux canaux de Mons à Condé et de Pommerœul à Antoing;

Vu l'arrêté de la députation du conseil provincial du Hainaut du 11 janvier 1838, portant, par dérogation aux art. 26, 27 et 29 du règlement précité, que les bateaux chargés à un enfoncement de 60 centimètres au moins pourront provisoirement, à la remonte, devancer les bateaux vides;

Sur la proposition de notre ministre des travaux publics;

Nous avons arrêté et arrêtons :

L'arrêté de la députation du conseil provincial du Hainaut, du 11 janvier 1838, dont mention précède, est approuvé.

Notre ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera inséré au *Bulletin officiel*.

Donné à Bruxelles, le 28 mai 1838.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Travaux publics,

NOTHOMB.

XX.

Arrêté royal du 2 décembre 1839, portant règlement sur la police et la navigation du canal de Mons à Condé.

Léopold, etc.

Vu le règlement ci-annexé sur la police et la navigation du canal de Mons à Condé, adopté le 20 juillet dernier, par le conseil provincial du Hainaut;

Vu l'art. 86 de la loi du 30 avril 1836;

Sur la proposition de notre ministre des travaux publics,

Nous avons arrêté et arrêtons :

ART. 1^{er}. Le règlement ci-dessous transcrit sur la police et la navigation du canal de Mons à Condé, adopté le 20 juillet dernier par le conseil provincial du Hainaut est approuvé.

ART. 2. Notre ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Règlement sur la police et la navigation du canal de Mons à Condé.

- » Le conseil provincial du Hainaut,
- » Vu les art. 85 et 86 de la loi provinciale;
- » Arrête, sauf l'approbation du Roi, le règlement dont la teneur suit, concernant le service de la navigation du canal de Mons à Condé

TITRE PREMIER.

Dispositions générales.

» ART. 1^{er}. Le canal de Mons à Condé, avec ses ouvrages et dépendances, et la perception du droit de navigation y établi, sont administrés au compte de la province et par ses agents.

» ART. 2. Il sera constamment maintenu dans ses formes et dimensions dûment déterminées, de manière que la navigation, avec un tirant d'eau de 1^m,80 y soit toujours sûre et facile.

» ART. 3. Les chômages de la navigation seront ordonnés par le ministre des travaux publics, sur la proposition de la députation du conseil provincial. Cette mesure sera publiée au moins un mois à l'avance, notamment par le *Moniteur belge*.

» Dans le cas d'accidents graves, ou de nécessité urgente, la baisse partielle et momentanée des eaux sera ordonnée par la députation permanente du conseil provincial.

» ART. 4. Les règlements généraux d'ordre public et de police de navigation, qui sont ou pourront être mis en vigueur dans la province, sont applicables à ce canal, en tout ce qui n'est pas contraire au présent règlement.

TITRE II.

Jaugeage.

» ART. 5. Tout batelier doit être porteur du procès-verbal de jaugeage de son bateau, et l'exhiber à toute réquisition des préposés du service du canal.

» ART. 6. Les bateaux non encore jaugés, et ceux pour lesquels les bateliers réclameront un nouveau jaugeage, seront adjugés dans les bassins de St-Ghislain et de Jemmapes, par les soins d'un expert-jaugeur, dûment assermenté et nommé par la députation permanente, après avoir entendu l'ingénieur en chef des ponts et chaussées, sur la présentation d'une liste triple de candidats formée par la chambre de commerce de Mons. Les candidats seront soumis à un examen, en présence d'une commission composée d'un membre de la députation permanente, d'un ingénieur des ponts et chaussées et d'un membre de la chambre de commerce de Mons.

» La députation permanente, sur la présentation de l'ingénieur en chef, nommera un expert-contrôleur choisi parmi les conducteurs des ponts et chaussées, à l'effet de vérifier les opérations de l'expert-jaugeur.

» **ART. 7.** En cas de contestation entre l'expert-contrôleur et l'expert-jaugeur, ils se réunissent pour vérifier l'opération, et, si le dernier reconnaît qu'il s'est trompé, l'expert-contrôleur mentionne cette circonstance dans tous ses détails, dans le rapport qu'il adresse à l'administration à la fin de chaque mois, et l'expert-jaugeur supportera les frais de changement des échelles, clous de repère et de jauge et délivrance d'un nouveau procès-verbal.

» Si, au contraire, ils ne peuvent parvenir à s'entendre, un ingénieur des ponts et chaussées interviendra et prononcera définitivement dans les trois jours; l'expert dont les calculs ou la manière d'opérer auront été reconnus inexacts à plus d'un cinquantième près, comme il sera expliqué ci-après, supportera les frais de déplacement de l'ingénieur et de l'autre expert, ainsi que les frais de changement des échelles, clous de repère, de jauge et du nouveau procès-verbal.

ART. 8. Si la réclamation a lieu de la part du batelier contre l'exactitude du procès-verbal de l'expert-jaugeur, la vérification en sera faite par l'expert-contrôleur en présence de tous deux. Les frais de déplacement seront à la charge du batelier, s'il résulte de la vérification une différence avec le premier jaugeage de moins d'un cinquantième, et la vérification sera mentionnée au registre. Dans le cas contraire, les clous de repère et de jauge et les échelles d'immersion seront déplacés, le procès-verbal reconnu vicieux sera annulé, et il en sera délivré un nouveau au batelier, le tout aux frais de l'expert-jaugeur.

» Si la réclamation concernait une opération contrôlée par l'expert, un ingénieur des ponts et chaussées devrait intervenir dans la vérification, et les frais précités seront supportés par les deux experts, s'il est reconnu que la différence est d'un cinquantième au plus, et par le batelier, si la différence est de moins d'un cinquantième.

» **ART. 9.** Dans les cas prévus aux art. 7 et 8, les frais de déplacement de l'expert-jaugeur seront calculés d'après le même tarif que ceux des conducteurs des ponts et chaussées.

» **ART. 10.** Le jaugeage des bateaux aura journallement lieu, à la demande des bateliers, les dimanches et jours fériés exceptés.

» L'expert-contrôleur du canal vérifiera sur les lieux, le plus souvent qu'il lui sera possible, et, dans tous les cas, au moins une fois par semaine, le mesurage des bateaux, et il adressera, à la fin de chaque mois à l'ingénieur en chef un rapport sur le résultat comparé de ses opérations avec celles de l'expert-jaugeur.

» **ART. 11.** Le jaugeage a lieu suivant le mode et les détails indiqués au procès-verbal de l'opération, dont le modèle est au présent règlement et détermine : 1° le tonnage du bateau évalué en tonneaux de mer de mille kilog.; 2° le rapport de son immersion avec son chargement.

» **ART. 12.** Le batelier indiquera lui-même le plus fort tirant d'eau avec lequel il désire naviguer, sans qu'il puisse être porté à plus de 1^m,80. Toutefois, il devra toujours y avoir au moins 0^m,10 de franc-bord au-dessus de la partie inférieure du clou de jauge indiquant la plus grande immersion.

» **ART. 13.** Le procès-verbal est transcrit en double et signé par l'expert-jaugeur et le batelier, sur un registre à souche, coté et paraphé à l'avance par un membre ou un délégué de l'administration provinciale.

» **ART. 14.** L'un des doubles du procès-verbal est détaché du registre et remis au batelier, contre paiement à l'expert-jaugeur de fr. 5 pour salaire de cet expert, y compris le prix des timbres et la pose des échelles, clous de repère et de jauge; 2° du prix des clous de repère et de jauge; 3° de celui des deux échelles qu'il est nécessaire d'adapter au bateau s'il n'en est déjà pourvu.

» Les clous et échelles seront fournis aux prix et conditions d'une adjudication publique, par soumission et au rabais, et devront être conformes aux modèles déposés au gouvernement provincial.

» ART. 15. Le salaire de l'expert-contrôleur est à la charge de la province.

» ART. 16. Le batelier pourra toujours obtenir de l'expert-jaugeur un duplicata du procès-verbal de jaugeage contre paiement d'une rétribution d'un franc, timbre non compris.

» Tout acquéreur d'un bateau jaugé pourra faire substituer, à l'encre rouge, ses noms, prénoms et domicile à ceux du propriétaire précédent. Cette substitution sera également effectuée sur la souche du registre des procès-verbaux par l'expert-jaugeur, qui approuvera et paraphera le tout.

» ART. 17. Les clous de repère et de jauge et échelles d'immersion appliqués à chaque bateau doivent être maintenus intacts et patents, sans nulle altération, et placés sur chacun des côtés du bateau, aux tiers de l'avant et de l'arrière.

» ART. 18. Tout bateau devra porter à l'arrière, de chaque côté du gouvernail, son nom distinctement écrit et le numéro du jaugeage. Les lettres et chiffres auront au moins une hauteur régulière de 0^m,06.

» Les bateaux déjà jaugés auront deux ans pour se conformer à cette obligation.

» ART. 19. En cas de modification aux dimensions d'un bateau, il sera procédé à un nouveau jaugeage.

» ART. 20. Tout procès-verbal constatant que le jaugeage a été effectué suivant un mode analogue à celui prescrit par l'art. 11, pourra être valablement produit aux fins indiquées aux art. 5, 33 et 34.

TITRE III.

Halage.

» ART. 21. Le halage est entièrement libre, il se fait par des hommes ou des chevaux au choix du batelier.

» ART. 22. La marche des bateaux doit toujours être active et régulière; le bateau chargé ne pourra séjourner plus de 24 heures devant le rivage où son chargement aura été effectué.

» Les bateaux ne pourront passer à la voile à aucune écluse ou pont. Les bateaux montant devront être halés par la rive droite et ceux descendant, par la rive gauche, à moins de vents contraires, et, à leur rencontre, les bateaux devront toujours passer tribord à tribord, c'est-à-dire céder la droite.

TITRE IV.

Navigation.

» ART. 23. On ne pourra naviguer que depuis le lever jusqu'au coucher du soleil, à moins d'autorisation spéciale du gouverneur de la province.

» ART. 24. Défenses sont faites au batelier d'augmenter l'immersion de son bateau au-delà de la partie inférieure du clou de jauge et de naviguer avec plusieurs bateaux de front ou avec un bateau en remorque.

» ART. 25. Il est également défendu de charger des objets dangereux ou de rompre l'ordre de la navigation sans autorisation spéciale du gouverneur.

» ART. 26. Toutefois, cette dernière disposition n'est pas applicable aux bateaux qui, à la remonte, seront chargés de marchandises avec un enfoncement de 60 centim. au moins, non compris le tirant d'eau à vide. L'ordre de la navigation pourra aussi être rompu pour les bateaux qui doivent être radoubés aux chantiers qui se trouvent le long du canal, mais les conducteurs de ces bateaux ne pourront prendre aucun chargement aux rivages du canal, avant que ceux qui les précédaient au moment où ils ont rompu la file, ne soient arrivés dans le bassin des Herbières; les contrevenants, indépendamment de l'amende encourue, seront retenus au premier pont ou à la première écluse jusqu'à l'arrivée du bateau qui les précédait dans le bassin.

» **ART. 27.** Pour jouir de la faculté de rompre l'ordre de la navigation, pour aller faire radouber un bateau, le conducteur devra être porteur d'une déclaration du maître charpentier du chantier auquel il se propose de se rendre, visée par le conservateur du canal.

» Tout maître charpentier convaincu d'avoir abusé de la faculté de délivrer des déclarations de l'espèce sera privé, pendant deux ans, de l'avantage accordé par la présente disposition.

» **ART. 28.** Aucun bateau ne pourra devancer celui qui le précède, à moins que celui-ci ne s'arrête.

» Tout bateau momentanément arrêté pour attendre son tour pour passer à une écluse ou à un pont est considéré comme étant en marche.

» Tout batelier qui aura devancé les autres sans y être dûment autorisé, indépendamment du procès-verbal qui sera dressé à sa charge, sera forcé d'arrêter son bateau jusqu'après le passage de tous ceux qu'il aura devancés.

» **ART. 29.** Les bateaux ne pourront séjourner que dans les bassins ou contre les rivages où ils devront prendre immédiatement chargement.

» Ils ne pourront non plus s'arrêter momentanément à moins de 40 mètres des écluses et ponts, sans autorisation spéciale du gouverneur.

» La disposition de cet article s'applique aussi bien au déchargement qu'au chargement des bateaux.

» Il est interdit de charger ou décharger des bateaux partout ailleurs que dans les bassins, le long des quais d'abordage et devant les rivages qui pourraient être établis ou autorisés ultérieurement.

» La circulation des voitures est défendue sur les chemins de halage. Il est réservé à la députation provinciale d'autoriser, en ce qui concerne les deux dispositions précédentes, des mesures exceptionnelles dans l'intérêt du commerce et des propriétaires ou locataires de rivages, et sous telle condition que réclameraient la conservation des digues et la liberté de la navigation.

» **ART. 30.** En cas de baisse générale ou partielle des eaux, les bateaux devront être exclusivement placés dans les bassins qui seront désignés par le conservateur de la navigation, lequel devra prévenir le batelier au moins trois jours à l'avance, sauf le cas de nécessité urgente d'un déplacement immédiat.

» **ART. 31.** Lorsque plusieurs bateaux à charge ou à vide se trouveront à la fois à une distance de moins de 40 mètres d'une écluse, soit d'un côté de celle-ci, soit simultanément des deux côtés, la préférence pour le passage sera accordée de manière à obtenir la plus grande économie possible de dépense d'eau, sauf à dévier momentanément de cette règle ensuite d'autorisation de la députation provinciale, dans l'intérêt du commerce et de la navigation.

» **ART. 32.** Tout bateau exposé, par vétusté ou autrement, à un danger notoire de submersion est immédiatement arrêté dans sa marche et conduit, s'il est possible, au bassin le plus voisin, à la diligence des préposés au service de la navigation, et ce, à l'intervention de l'autorité locale, à moins que l'imminence du danger ne laisse pas le temps d'y recourir, et il sera retenu jusqu'à ce que le danger de submersion ait été écarté ou que le gouverneur ait statué comme il appartiendra.

» Tout bateau coulé à fond ou naufragé qui interrompra la marche de la navigation, sera relevé ou tiré de l'eau par le propriétaire ou conducteur, dans les vingt-quatre heures, faute de quoi, il le sera, à ses frais, à la diligence de l'éclusier le plus voisin ou de tout autre agent du canal, qui en fera prévenir sur-le-champ le conservateur : l'éclusier ou l'agent dressera procès-verbal dans lequel il constatera la cause du naufrage, les retards qui en résulteront pour la navigation, et indiquera le montant des frais auxquels le bateau aura donné lieu; ces frais seront immédiatement payés par le conducteur du bateau, sinon il sera retenu jusqu'à remboursement.

» Le conservateur, aussitôt l'avis qu'il aura reçu du naufrage, se transportera sur les lieux, il s'assurera si le procès-verbal ordonné a été rédigé; s'il ne l'a pas été, il fera procéder à sa rédaction et ordonnera toutes les mesures qu'il croira les plus propres à débarrasser le canal de tous les obstacles qui peuvent entraver le cours de la navigation; il en rendra immédiatement compte à l'ingénieur en chef.

» Pour tout bateau échoué et qui n'arrêtera pas la marche de la navigation, la députation permanente, sur le rapport qui lui en sera fait, fixera le délai dans lequel l'enlèvement aura lieu.

» Si, dans le délai fixé par la députation permanente, les frais ne sont pas payés, le propriétaire du bateau séquestré sera poursuivi par-devant les tribunaux pour être contraint à effectuer ce paiement.

Droit.

» **ART. 33.** Le droit de navigation pour le canal de Mons à Condé est fixé à raison de cinq centimes par tonneau du chargement réel, et par chacun des quatre bureaux de perception établis sur ce canal.

» Ce chargement sera constaté par le nombre de demi-décimètres de l'immersion du bateau.

» Le droit sera payé, pour tout son parcours sur le canal, au premier bureau devant lequel le bateau passera.

» Au moyen de ce paiement, le retour à vide aura lieu sans nouveau droit jusqu'au point de départ, pourvu que le retour ait lieu dans le terme d'une année.

» **ART. 34.** Le droit sur les bateaux vides en remonte, que le conducteur ne justifierait pas avoir payé lors de la descente à charge, sera payé pour chaque bureau, à raison de seize centimes les dix tonneaux, sur le tonnage déterminé par le procès-verbal de jaugeage.

» L'excédant sur la dernière dizaine est négligé s'il est égal ou inférieur à cinq tonneaux; s'il dépasse cette quantité, il sera compté pour dix.

» **ART. 35.** Les bureaux de perception sont établis sur le canal, le premier à l'écluse de Jemmapes, le deuxième à l'écluse de St-Ghislain, le troisième au pont d'Hautrage, et le quatrième à l'entrée du canal de Pommerœul à Antoing.

» **ART. 36.** Toutefois, la perception du droit n'est pas opérée sur les bateaux passant au 3^e bureau, pour entrer dans le canal de Caraman, et au 4^e, pour entrer dans le canal de Pommerœul à Antoing.

» Les bateaux venant de France vers Mons paieront un double droit au 4^e bureau, pour la distance déjà parcourue et la distance à parcourir jusqu'au 3^e bureau.

» Tout bateau vide qui, après avoir payé le droit aux 4^e et 3^e bureaux, montera aux biefs supérieurs, dans l'unique but d'y stationner, ne sera tenu au paiement d'aucun nouveau droit.

» Tout bateau vide qui se rendra dans un bief quelconque du canal pour s'y faire radouber, pourra circuler sans être soumis à aucun droit.

» **ART. 37.** La perception est confiée à des receveurs nommés par l'administration provinciale.

» **ART. 38.** Tout batelier qui aura payé le droit sera tenu de représenter sa quittance, en passant devant les autres bureaux.

» **ART. 39.** Si, après avoir acquitté le droit, le batelier prend en route un supplément de charge, il est tenu d'acquitter le droit sur ce supplément au 1^{er} bureau où il se présente, il en est de même, s'il se décide à aller plus loin que ne le portait sa première déclaration.

TITRE V.

Contraventions.

» ART. 40. Les contraventions aux règlements d'ordre public et de police de navigation et aux présentes dispositions réglementaires, sont constatées par des procès-verbaux en due forme, à la diligence des ingénieurs, des conducteurs et employés des ponts et chaussées, des éclusiers, pontonniers et des agents de l'administration publique qui ont qualité à cet effet.

» ART. 41. A défaut d'autres peines prononcées par les lois, seront punis d'une amende de 10 à 100 fr. :

» 1° Toute anticipation sur le terrain du canal et de ses dépendances ;

» 2° Tout dépôt dans le canal, les contrefossés, la dérivation de la Haine et sur les chemins de halage ;

» 3° Toute construction ou plantation faite le long de ses ouvrages ou dans leur emplacement même, sans autorisation de l'autorité compétente ;

» 4° Toute dégradation aux ouvrages, plantations et dépendances du canal ;

» 5° Tout amarrage aux arbres, aux ponts et écluses et aux garde-corps qui garnissent leurs abords ;

» 6° Toute entrave apportée à la libre navigation ;

» 7° Toute altération des procès-verbaux, clous de repère et de jauge, échelles d'immersion des bateaux ;

» 8° Toute fraude commise par indication d'un domicile faux ou supposé, par la production de procès-verbaux de jaugeage non conformes aux dimensions du bateau ;

» 9° Toute manœuvre des ponts et écluses faite sans le consentement des employés à qui cette manœuvre est confiée, ou en leur absence ;

» 10° Toute circulation de voitures et de chevaux sur les digues, sans une autorisation spéciale, et en général toutes contraventions aux dispositions du présent règlement.

» ART. 42. Toute surcharge de bateaux, outre le déchargement immédiat aux frais du batelier, avec défense de la déposer sur des barques ou canots à la suite du bateau, donne lieu à une amende de dix francs pour chaque centimètre d'immersion dépassant le troisième centimètre au-dessus du repère de jauge.

Quand l'immersion dépassera dix centimètres au-dessus de cette jauge, l'amende sera de fr. 20 pour chaque nouveau centimètre, sans que, dans aucun cas, elle puisse dépasser la somme de fr. 200.

» ART. 43. Si un batelier refuse d'acquitter le droit de navigation réclamé ou d'en consigner le montant aux mains du receveur, contre quittance, son bateau sera arrêté et retenu à la prochaine écluse ou au pont le plus rapproché, jusqu'à décision de l'autorité compétente.

» ART. 44. Les dispositions de l'arrêté réglementaire du 15 avril 1834, et autres concernant la navigation du canal de Mous à Condé, sont révoquées.

» ART. 45. Le présent règlement sera dûment publié et demeurera constamment affiché dans tous les bureaux de perception, maisons éclusières et pontonnières du canal ; il sera obligatoire un mois après sa publication.

» Mons, le 20 juillet 1839. »

(Suivent les signatures.)

Vu pour être annexé à notre arrêté de ce jour.

Bruxelles, le 2 décembre 1839.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Travaux publics,

NOTHOMB.

XXI.

ESCAUT.

Extrait du règlement pour la perception des droits de passage sur la navigation, dans la province de Hainaut.

TITRE PREMIER, etc.

TITRE II.

ART. 1^{er}. La perception du droit de navigation sur l'Escaut sera faite dans deux bureaux, l'un placé à l'écluse d'Antoing, l'autre à la grille du pont des Trous à Tournay.

ART. 2. Le droit de navigation sera perçu auxdits bureaux dans les deux directions, sans avoir égard au point de départ des bateaux qui arrivent ni à celui de débarquement des bateaux qui en partent.

Les bateaux chargés de chaux, soit en remonte, soit en descente, seront exempts du droit au bureau d'Antoing.

ART. 3. Les bateaux qui naviguent sur l'Escaut seront divisés en neuf classes ainsi qu'il suit :

1 ^{re}	200 tonneaux et au-dessus	payant pour	212 $\frac{1}{2}$.
2 ^e	175 id.	à 200 id.	187 $\frac{1}{2}$.
3 ^e	150 id.	à 175 id.	162 $\frac{1}{2}$.
4 ^e	125 id.	à 150 id.	137 $\frac{1}{2}$.
5 ^e	100 id.	à 125 id.	112 $\frac{1}{2}$.
6 ^e	75 id.	à 100 id.	87 $\frac{1}{2}$.
7 ^e	50 id.	à 75 id.	62 $\frac{1}{2}$.
8 ^e	25 id.	à 50 id.	37 $\frac{1}{2}$.
9 ^e	au-dessous	de 25 id.	15 $\frac{1}{2}$.

ART. 4. Le droit à percevoir à chacun des deux bureaux de l'Escaut est fixé à un centime (argent de France), par tonneau sur les bateaux vides 1 $\frac{1}{2}$ centime sur les bateaux à demi-charge ou au-dessous, en remonte seulement, et 2 centimes par tonneau sur les bateaux chargés ou au-dessus de demi-charge, en remonte et sur tous les bateaux chargés en descente, quelle que soit leur charge.

ART. 5. Pour faciliter la perception, tant dans l'intérêt du commerce que dans celui du service, le tarif ci-après sera appliqué aux différentes classes de bateaux.

Tarif du droit de passage à percevoir aux bureaux d'Antoing et de Tournay, sur les bateaux qui naviguent sur l'Escaut.

INDICATION DES CLASSES.	MONTANT DU DROIT,		
	A VIDE, DANS LES DEUX DIRECTIONS.	A CHARGE,	
		En remonte, à demi-charge ou au-dessous	En remonte, au-dessus de demi-charge; en descente, quelle que soit leur charge
Première	2.125	3.1875	4.25
Deuxième	1.875	2.8125	3.75
Troisième	1.625	2.4375	3.25
Quatrième	1.375	2.0625	2.75
Cinquième	1.125	1.6875	2.25
Sixième	0.875	1.3125	1.75
Septième	0.625	0.9375	1.25
Huitième	0.375	0.5625	0.75
Neuvième	0.155	0.2325	0.31

ART. 6. Le bureau d'Antoing sera desservi par l'éclusier d'Antoing, et celui de Tournay, par le sous-conservateur de l'Escaut ou l'un des éclusiers, moyennant une rétribution annuelle et fixe qui sera déterminée par le collège des États députés.

ART. 7. L'éclusier d'Antoing percevra le droit à la station en amont de l'écluse pour les bateaux en descente, et à l'écluse même pour ceux qui ne stationneront pas en descente et ainsi pour tous ceux en remonte.

Le receveur de Tournay percevra entre le pont de fer et la grille du pont des Troux pour tous les bateaux indistinctement.

ART. 8. Le conservateur de l'Escaut tiendra des bateaux qui passeront à l'écluse d'Antoing un registre coté et paraphé par l'ingénieur en chef, conformément au modèle ci-annexé, sous le n° 1. Un même registre sera tenu par le même employé de tous les bateaux passant au bureau de Tournay.

TITRE V.

Règlement pour la perception du droit de navigation sur les trains d'arbres ou de bois flottés.

ART. 1^{er}. Les trains d'arbres ou de bois flottés paieront par corde à chaque bureau du canal et des différentes rivières le droit qui y est déterminé par tonneau sur les bateaux à charge entière.

TITRE VI.

Exemptions.

Sont exempts de tous droits :

a. Les bateaux appartenant à l'État et employés pour le service personnel de S. M., celui des princes et princesses de la famille royale, ainsi que pour le service de l'armée de terre et de mer ;

b. Les nacelles et autres embarcations dont la capacité est moindre d'un tonneau et demi.

c. Les bateaux employés à la pêche ;

d. Ceux uniquement chargés de cendres, de fumier et autres engrais, ainsi que ceux qui transportent des récoltes ou des légumes, mais seulement lorsque le propriétaire de ces derniers objets réside dans le rayon d'une lieue ou 5,000 aunes des péages.

e. Les bateaux uniquement chargés d'objets d'artillerie et d'équipements militaires appartenant à l'État, ce qui devra être constaté par un certificat délivré par un officier supérieur.

f. Les bateaux uniquement chargés pour les travaux de la navigation et munis d'une lettre de service de l'ingénieur en chef de la province.

Vu et approuvé par les États députés, en séance du 13 avril 1822.

Le chevalier DE BOUSIES, *président.*

Les États députés de la province du Hainaut,

Vu le règlement qui précède, approuvé par Sa Majesté, le 16 août 1822, pour la perception du droit de navigation sur les rivières et canaux dans la province du Hainaut ;

Vu la dépêche de Son Excellence le ministre de l'intérieur et du waterstaat, en date du 30 août, n° 12, W ;

Arrêtent :

Ce règlement sera mis en vigueur à dater du 1^{er} janvier 1825.

Fait en séance à Mons, le 9 décembre 1822.

Sont signés : le chevalier De Bousies, *président*, Huart,
B. D'Asthier, Omer de Bagenrieux, Ghislain,
le comte E. d'Auxy.

Vu par nous, gouverneur de la province de Hainaut, pour être publié, affiché et exécuté suivant sa forme et teneur.

Mons, le 9 décembre 1822.

Le chevalier DE BOUSIES.

Pour extrait conforme :

Le Greffier des États,

DUMONT.

XXII.

Extrait du règlement approuvé par arrêté royal du 16 août 1822, pour la perception d'un droit de passage sur la Dendre, dans la province de Hainaut.

TITRE III.

Règlement pour la perception d'un droit de passage sur la Dendre.

ART. 1^{er}. La perception du droit de navigation sur la Dendre sera faite dans un bureau placé à Lessines.

ART. 2. Le droit de navigation sera perçu audit bureau, savoir :

Sur les bateaux naviguant entre Lessines et Ath, soit pour la remonte, soit pour la descente, trois centimes (argent de France), par tonneau, sur les bateaux vides; quatre et $\frac{1}{2}$ centimes par tonneau, sur les bateaux à demi-charge ou au-dessous; six centimes par tonneau, sur les bateaux chargés au-dessus de demi-charge;

Sur les bateaux naviguant entre Lessines et la limite de la Flandre, soit pour la remonte, soit pour la descente, un centime par tonneau sur les bateaux vides; un et $\frac{1}{2}$ centime par tonneau sur les bateaux à demi-charge ou au-dessous, et deux centimes par tonneau sur les bateaux chargés au-dessus de demi-charge.

ART. 3. Les droits seront perçus sur tout bateau parcourant, soit une partie, soit la totalité des sections ci-dessus indiquées, sans avoir égard au point de départ ou d'arrivée. Pour tout bateau arrivant à Lessines, en partant, ou traversant cette ville, la perception du droit y aura lieu. Pour tout bateau ne naviguant point jusqu'à Lessines, la perception aura lieu au point le plus rapproché du bureau.

ART. 4. Les bateaux qui naviguent sur la Dendre seront divisés en classes, ainsi qu'il suit :

1	de 90 tonneaux et au-dessous	payant pour	95
2	80 id.	à 90 id.	85
3	70 id.	à 80 id.	75
4	60 id.	à 70 id.	65
5	50 id.	à 60 id.	55
6	40 id.	à 50 id.	45
7	30 id.	à 40 id.	35
8	20 id.	à 30 id.	25
9	10 id.	à 20 id.	15
10	au-dessous de 10 tonneaux	id.	5

ART. 5. Pour faciliter la perception tant dans l'intérêt du commerce que dans celui du service, le tarif ci-après sera appliqué aux différentes classes de bateaux.

Tarif du droit de passage à percevoir au bureau de Lessines sur les bateaux qui naviguent sur la Dendre.

INDICATION DES CLASSES.	MONTANT DU DROIT DANS LES DEUX DIRECTIONS					
	ENTRE LESSINNES ET ATH.			ENTRE LESSINNES ET LA FLANDRE.		
	A VIDE.	A demi charge ou au-dessous	Au-dessus de demi-charge	A VIDE.	A demi charge ou au-dessous	Au-dessus de demi-charge
	fr c	fr c	fr. c	fr c	fr c	fr c
Première . . .	2 85	4 275	5 70	» 95	1 425	1 90
Deuxième . . .	2 55	3 825	5 10	» 85	1 275	1 70
Troisième . . .	2 25	3 375	4 50	» 75	1 125	1 50
Quatrième . . .	1 95	2 925	3 90	» 65	» 975	1 30
Cinquième . . .	1 65	2 475	3 30	» 55	» 825	1 10
Sixième . . .	1 35	2 025	2 70	» 45	» 675	» 90
Septième . . .	1 05	1 575	2 10	» 35	» 525	» 70
Huitième . . .	» 75	1 125	1 50	» 25	» 375	» 50
Neuvième . . .	» 45	» 675	» 90	» 15	» 225	» 30
Dixième . . .	» 15	» 225	» 30	» 05	» 075	» 10

ART. 6. Le bureau de Lessines sera desservi par l'éclusier de Lessines, moyennant une rétribution annuelle et fixe, qui sera déterminée par le collège des États députés.

ART. 7. Le garde-rivière et le conservateur tiendront chacun un registre des mouvements des bateaux qui passeront aux diverses écluses.

TITRE IV, etc.

TITRE V.

Règlement pour la perception du droit de navigation sur les trains d'arbres ou de bois flottés.

ART. 1^{er}. Les trains d'arbres ou de bois flottés paieront par corde à chaque bureau du canal et des différentes rivières le droit qui y est déterminé par tonneau sur les bateaux à charge entière.

TITRE VI.

Exemptions.

Sont exempts de tous droits :

a. Les bateaux appartenant à l'État et employés pour le service personnel de S. M., celui des princes et princesses de la famille royale, ainsi que pour le service de l'armée de terre et de mer ;

b. Les nacelles et autres embarcations dont la capacité est moindre d'un tonneau et demi ;

c. Les bateaux employés à la pêche ;

d. Ceux uniquement chargés de cendres, de fumier et autres engrais, ainsi que ceux qui transportent des récoltes ou des légumes, mais seulement lorsque le propriétaire de ces derniers objets réside dans le rayon d'une lieue ou 5,000 aunes de péages ;

e. Les bateaux uniquement chargés d'objets d'artillerie et d'équipements militaires appartenant à l'État, ce qui devra être constaté par un certificat délivré par un officier supérieur ;

f. Les bateaux uniquement chargés pour les travaux de la navigation et munis d'une lettre de service de l'ingénieur en chef de la province.

TITRE VII.

Dispositions générales.

ART. 1^{er}. Il y aura un receveur principal des droits de navigation pour toute la province, ce receveur sera nommé par le collège des états qui fixera ses émoluments, sans avoir égard au montant total de la recette.

ART. 2. Ce fonctionnaire se transportera régulièrement dans les divers bureaux pour y recevoir les fonds perçus, savoir :

Aux bureaux du canal de Mons à l'Escaut, d'Antoing et de Tournai, tous les quinze jours.

Aux bureaux de Lessines, d'Ognies et Labuissière, tous les trois mois.

ART. 3. Il sera tenu de verser dans la caisse du receveur-général de la province, dans les cinq premiers jours de chaque mois, ce qui sera entré dans sa caisse pendant le mois précédent.

ART. 4. Le receveur principal fournira un cautionnement, dont le montant sera déterminé par le collège des états.

ART. 5. Il tiendra un registre des recettes et des dépenses conforme au modèle ci-annexé sous le n^o 2. Ce registre sera coté et paraphé par le gouverneur de la province.

ART. 6. Il remettra tant au département du waterstaat qu'au gouverneur de la province, par l'intermédiaire de l'ingénieur en chef, un détail général des sommes reçues chaque mois, lequel sera appuyé des certificats délivrés par les receveurs particuliers, des versements dans la caisse du receveur principal ; ce dernier devra y faire mention du jour où il se sera rendu dans chaque bureau.

ART. 7. Les receveurs des droits tiendront de leur perception un registre coté et paraphé par le receveur principal, conforme au modèle ci-annexé sous le n^o 3.

ART. 8. Les receveurs recevront un traitement fixe et annuel ; s'ils sont déjà employés de navigation, il ne leur sera alloué qu'une indemnité pour surcroît de peines ; ces salaires et indemnités seront déterminés par le collège des États ;

ART. 9. Un tableau du droit à payer par chaque bateau, suivant la classe à laquelle il appartient, restera toujours affiché aux divers bureaux de perception, de manière à ce que quiconque puisse y avoir recours.

ART. 10. Il sera fait, aux frais des propriétaires, un nouveau jaugeage de tout ou partie des bateaux naviguant dans la province, en tant que cela sera jugé nécessaire et ordonné par le collège des États députés.

ART. 11. Tout bateau portera l'indication de son nom et de son tonnage en caractères très distincts, ainsi qu'il sera prescrit.

ART. 12. Les jauges d'enfoncement déterminées par les règlements existants ou à fixer par des règlements particuliers du collège des États, seront indiquées d'une manière apparente sur tous les bateaux. Ces jauges seront placées pour les charges entières et demi-charges d'été et d'hiver à cet effet, par l'administration principale.

Article additionnel.

Les droits perçus sur l'Escaut et la Deudre cesseront au 1^{er} janvier 1825, à moins qu'un arrêté ultérieur n'en autorise le maintien.

Vu et approuvé par les États députés, en séance du 13 avril 1822.

Le chevalier DE BOUSIES, *président*.

Les États députés de la province de Hainaut.

Vu le règlement qui précède, approuvé par S. M. le 6 août 1822, pour la perception des droits de navigation sur les rivières et canaux dans la province de Hainaut ;

Vu la dépêche de S. Exc. le ministre de l'intérieur et du waterstaat, en date du 30 août, n° 12, W.

Arrêtent :

Ce règlement sera mis en vigueur à dater du 1^{er} janvier 1823.

Fait en séance à Mons, le 9 décembre 1822.

Sont signés, Le chevalier DE BOUSIES, *président*, HUART,
B. D'ASTIER, OMER DE BAGENRIEUX,
GHISELAIN, le comte ED. D'AUXY.

Vu par nous, gouverneur de la province du Hainaut, pour être publié, affiché et exécuté suivant la forme et teneur.

Mons, le 9 décembre 1822.

Le chevalier DE BOUSIES.

Pour extrait conforme :

Le greffier des États,

DUMONT.

XXIII.

Règlement général sur la police des rivières et canaux, dans la Flandre orientale.

De gedeputeerde staten van Oost-Vlaanderen ;

Gezien de reglementen voor de voormalige provincie Vlaanderen , geemaneerd op het stuk van politie der rivieren en kanalen, namelyk die van 6 oktober 1740, rakende de Opperschelde, en 7 september 1753, betrekkelyk de coupuren of doorsnydingen binnen de steden Gent en Brugge, als ook de Brugschevaart , 23 oktober 1776, voor de Langeleede, 17 january 1780, voor wat aangaat de Moervaart ; en 12 juny 1780, met betrekking tot de Schelde, Leyc, Dender en Durme ;

Gezien de algemeene wetten en verordeningen staande op het onderhavige stuk ;

Gezien de wet van 6 maart 1818, omtrent de straffen tegen de overtreders van algemeene verordeningen uit te spreken of by provinciale en plaatselyke reglementen vast te stellen ;

Willende de handhaving van het bewuste dienstvak vergemakkelyken voor het bestuur, als ook de nakoming van het zelfde voor de geadministreerden, mits, in een eenig reglement verzamelende alle de voormelde verscheidene byzondere en algemeene verordeningen ;

Besluiten het volgende :

EERSTE KAPITTEL.

Opperschelde.

ART. 1. Die welke regt hebben van te visschen in de rivieren gebruik zouden maken van steilen of stokken tot vastmaking van derzelve uetten, zullen die staken of stokken uitdoen by de wegneming hunner gemelde netten, op pøene van eene boete te verbeuren van 5 guldens. (Art. 23, reglement 6 oktober 1740.)

ART. 2. Het is verboden van boomen of andere gewassen op de boorden der rivier te planten, nader dan 3 ellen 854 strepen van de kruin der boorden, op pøene van eene boete van 5 guldens, zullende de overtreders ook de geplante boomen of gewassen te hunner kosten uitdoen en ontwortelen. (Art. 24.)

ART. 3. Men zal geene werken hoegenaamd 't zy paal-, rys- of metselwerk mogen aanvangen op de boorden der rivier, zonder voorafgaande magtiging van gedeputeerde staten, op pøene eener boete van 5 tot 25 guldens, en dat de by overtreding gemaakte werken ten koste der overtreders zullen worden afgebroken, en de boorden der rivier in derzelve vorigen staat hersteld. (Art. 27.)

ART. 4. De gebruikers of eigenaars van gronden, de Schelde palende en voor trekwegdienende, zyn verpligt over de grachten planken met eene leuning te leggen voor den overtocht der scheeptrekkers, op pøene van eene boete van 4 guldens, en dat des noods die bruggetjes t'hunner koste zullen daargesteld worden. (Art. 29.)

ART. 5. Niemand zal vermogen de dyken of boorden der rivier te verlagen, of daarin doorsnydingen te maken zonder voorafgaand bekomen verlof van wegens de staten, zullende de overtreders gestraft worden met eene boete van 5 tot 30 guldens ; zy zullen wyders verpligt zyn alles in deszelfs vorigen stand en wel ten hunnen koste te herstellen (34), onverminderd andere strafbepalingen waartoe de toepassing der algemeene wetten aanleiding zou kunnen geven.

TWEEDE KAPITTEL.

Brugschevaart en coupuren binnen Gend.

ART. 6. Het is verboden te ryden 't zy met wagens, karren, chaisen, en andere rytuigen van beide de kanten ofte tragels van de vaart van Gend naar Brugge, binnen de distantie van twee ellen $2 \frac{1}{2}$ palmen van gemelde kanten of tragels, welke distantie ter lengte van dezelfde vaart in de provincie afgeteckend zal zyn met palen; zullen alleen binnen deze palen mogen ryden de paarden, wel te verstaan langs beide de kanten van aan de grensscheiding der provincie tot aan Mariakerk-brug en van deze brug tot Gend langs den rechter oever, zynde alzoo verboden van op den linker kant op de banketten te ryden, alles dit op pœne eener boete van 5 tot 18 guldens boven de herstelling der schaden. (Art. 1 van het reglement van den 7 september 1753, n^o 39,20.)

ART. 7. Men zal geene voetwegen, apreelen trappen of watergangen, of ook loskaayen zonder voorafgaande magtiging van het provinciaal bestuur mogen maken, op pœne van eene boete van 5 tot 25 guldens, en des noods van afbreking der gemaakte werken en herstelling, ten koste van den overtreder, der talus, in derzelver vorigen staat. (Art. 2.)

ART. 8. Geene viervoetige dieren hoegenaamd zullen mogen weeden op de talus, op pœne eener boete van 1 tot 25 guldens, te verbeuren door den eigenaar der gemelde dieren. (Art. 3.)

ART. 9. Het is verboden te laden of te ontladen eenige materialen of koopmanschappen hoegenaamd op de talus der vaart, ten zy aan de daar toe bestemde en bestaande, of noch te maken hoofden, kaayen van timmer- of metswerk, op verbeurte eener boete van 5 tot 25 guldens, en de herstelling der veroorzaakte schade. (Art. 4.)

ART. 10. Boomen en houtstapelingen of myten zullen niet mogen worden gemaakt op minder dan een afstand van 10 ellen 5 palmen, van de kruin der talus, op pœne eener boete van 5 tot 25 guldens, en des noods de wegneming der gezegde voorwerpen ten koste van de overtreders (Art. 5.)

ART. 11. Het is verboden aarde, steenen, steengruis en andere voorwerpen van dien aard in de vaart en derzelver coupuren te werpen, op verbeurte eener boete van 1 tot 25 guldens. (Art. 6 en 8.)

ART. 12. Insgelyks zullen de schippers welke op de daartoe bestemde plaatsen laden of ontladen, en de metsers en andere werklieden welke langs de vaart en derzelver coupuren zouden werken, eene boete van 1 tot 10 guldens verbeuren, by aldien zy in het water lieten vallen steenen, kolen, gruis of alle andere materialen hoegenaamd. (Art. 8 et 11.)

ART. 13. Schippers zullen tot vastmaking hunner vaartuigen geene staken in de schuintens van de vaart mogen slaan, nemaar gehouden zyn derzelver schepen vast te maken binnen en omtrent de stad en de gemeenten aan de daartoe bestemde palen, enz., en buiten deze stede of dorpen aan staken te slaan, op de kruin der talus, welke staken zullen moeten geslagen worden op eenen afstand van eene halve el van de kruin des talus waterwaards, en by de afreize uitgedaan, zonder schade aan den weg te veroorzaken, op pœne eener boete van 1 tot 6 guldens, en de herstelling der veroorzaakte schaden. (Art. 14.)

ART. 14. Die welke het regt bekomen hebben van bootjes te houden voor den overvaart zullen verplicht zyn, wederzyds kaayen of trappen t'hunnen koste aan te maken en te onderhouden, op pœne eener boete van 5 tot 25 guldens, boven de herstelling der veroorzaakte schaden. (Art. 15.)

ART. 15. Het is verboden enige doorsnydingen in de vaart en derzelver coupuren

te maken , of de gestopte waterloopen te openen , ten zy met voorafgaand consent van gedeputeerde staten , op pœne eener boete van 10 tot 50 guldens , boven de herstelling der zaken in derzelve vorigen staat. (Art. 18.)

ART. 16. Schepen zullen niet in het vaarwater mogen liggen , maar gehouden zyn zich op de eene of andere zyde te leggen , op pœne eener boete van 5 tot 25 guldens. (Art. 22.)

ART. 17. Alle schepen hoegenaamd moeten derzelve zeilen stryken ter distantie van 385 ellen van sluizen en bruggen van de vaart en derzelve coupuren , op pœne eener boete van 3 tot 25 guldens. (Art. 33.)

ART. 18. Het is verboden aan de schippers en alle andere schepen voerende ankers buiten boord , zoo aan de voor- als achterstevan te laten hangen , binnen de sluizen , steenen hoofden , houten bemantelingen , bruggen , enz. , mogende dezelve zich niet bedienen van met yzere beslagene stuurstokken tegen voormelde werken , op pœne eener boete van 1 tot 20 guldens , en de herstelling der veroorzaakte schaden. (Art. 24.)

ART. 19. Zy zullen insgelyks hunne schepen niet mogen vastmaken aan sluisdeuren , hoofden , bruggen en alle andere werken hoegenaamd , ten zy aan ringen of piloten daartoe bestemd , op pœne eener boete van 1 tot 10 guldens. (Art. 35.)

ART. 20. Het is verboden de schepen geheel en al te verlaten , moerende alzoo altoos een man ten minste aan boord blyven om voor te komen dat het schip door de stroom der waters niet worde weggesleept , op pœne eener boete van 1 tot 5 guldens. (Art. 38.)

DERDE KAPITTEL.

Langeleede.

ART. 21. Het is verboden van aan de dyken , tragels en aan alle werken hoegenaamd van de Langeleede eenige schaden of hindernissen toe te brengen , op pœne eener boete van 5 tot 30 guldens (decreet van den 28 oktober 1776) , onverminderd het herstel door het bestuur te bewerkstellingen , en vergoeding der toegebrachte schaden of hindernissen.

VIERDE KAPITTEL.

Moervaart.

ART. 22. Volgens art. 2 van het reglement van den 17 january 1780 , moeten de tragels van den Moervaart de volgende breedte hebben : van aan de Sasschevaart tot aan de brug Wachtebeke , 13 ellen ; en van daar voorts tot aan de plaats genaamd Meerschbosch , $9 \frac{1}{2}$ ellen ; van daar nederwaards tot aan den Splittersput , 7 ellen 7 palmen , moerende dit laatste deel hebben 8 palmen 258 banket langs den kant van de vaart , en $5 \frac{1}{2}$ palmen langs den kant der suatiegracht , welke moet hebben eene breedte van 1 el 9 palmen 270 strepen ; zoo is het dat men met de publicatie dezer ordonnantie zal overgaan , tot de herstelling der wettelyke bréedten.

ART. 23. Het is verboden langs de tragels , zoo als derzelve breedte by voorgaanden artikel is bepaald , van onderhavigen vaart eenige plantingen , bouwingen of andere werken hoegenaamd te doen zonder voorafgaande magtiging van gedeputeerde staten , als ook aldaar houtmyten , of andere hoegenaamde beletselen te stellen buiten de linie der beplantingen , op pœne eener boete van 3 tot 25 guldens , onverminderd de herstelling der zaken in *statu quo* , des noods ook de afbreking der zonder magtiging uitgevoerde werken. (Art. 5 en 8.)

ART. 24. Die welke schade zullen toebrengen aan de dyken en tragels van de vaart , zullen vervallen in eene boete van 1 tot 10 guldens (Art. 7.) Het is op gelyke pœne

verboden aan schippers hunne schepen vast te maken aan de boomen van de tragels.

ART. 25. Niemand, regt van visschery hebbende of te niet, zal in de Moervaart mogen stellen vischsaten noch daarin laten staan eenige netten of staken tot vastmaking van de zelfde, op pœne eener boete van 1 tot 5 guldens, en de weering *ex officio* van gemelde hindernissen. (Art. 9.)

ART. 26. Het is verboden buizen te leggen in de tragels zonder voorafgaande magtiging van gedeputeerde staten, op pœne eener boete van 10 tot 50 guldens en de herstelling der zaken, des noods, in derzelver vorigen staat. (Art. 10.)

ART. 27. De naar aanleiding van vorenstaande art. 26, geroefde buizen zullen moeten opgedaan worden en open blyven van den 11 december tot den 10 april, en gesloten den anderen tyd des jaars; zullen de overtreders van dit artikel verbeuren telken reize eene boete van 10 tot 50 guldens, boven de herstelling der schaden. (Art. 11.)

ART. 28. Die welke zich zouden veroorloven de buizen welke door het land zyn of zullen worden daargesteld te openen, of toe te doen, zullen de zelfde boete en pœne incurreren als het bepaald is by het vorenstaande artikel. (Art. 12.)

ART. 29. Niemand zal vermogen in eenigen tyd des jaars zyne viervoetige dieren, van of naar de weiden gaande, langs de tragels in de vaart te laten gaan drinken ten zy langs de voordren of de daartoe nader te bestemmen plaatsen, op pœne eener boete van 3 tot 10 guldens, boven de herstelling des schaden. (Art. 13.)

ART. 30. De ketspaarden en andere zullen niet mogen ryden langs de banketten, op pœne tegen de geleiders van voormelde paarden eene boete van 1 tot 5 guldens, en de herstelling der schaden. (Art. 15.)

ART. 31. De schippers welke eenige schaden hoegenaamd aan den Moervaart of derzelver werken zouden veroorzaken, zullen deze schaden te hunner kosten herstellen, ende bovendien eene boete verbeuren van 1 tot 5 guldens. (Art. 19.)

ART. 32. Schepen zullen op geender wyze mogen liggen, in dier voege dat de navigatie belemmerd wordt; de met hunne schepen stilliggende schippers zullen ten allen tyde by dage en by nacht plaats maken voor de doorvarende schepen en gaan liggen langs den overkant van den tragel, alles op pœne eener boete van 1 tot 6 guldens. (Art. 20.)

ART. 33. Geen schip zal met volle zeilen mogen varen als de molens uit oorzaak van fellen wind geswidg staan; de schippers zullen ook by de nadering der bruggen de zeilen moeten stryken, op pœne alles van eene boete van 1 tot 10 guldens, en de herstelling der veroorzaakte schaden. (Art. 22.)

VYFDE KAPITTEL.

Nederschelde, Leye, Dender en Durme.

ART. 34. Het is verboden eenige uitgravingen, op wat voorwensel het zoude mogen wezen, te doen binnen de 11 $\frac{1}{2}$ ellen van de kruin of bovenboord van de rivieren de Schelde, Leye, Dender en Durme, op pœne eener boete van 5 tot 50 guldens, en de herstelling der zaken in derzelver vorigen staat. (Art. 1 van het reglement van 12 juny 1780.)

ART. 35. Men zal geen gruis, puinhoopen, afbrecksel van metswerk en alle andere afbrecksels van materialen hoegenaamd, mogen plaatsen of leggen binnen de 11 $\frac{1}{2}$ ellen van de kruin der dyken van gemelde rivieren ten platten lande, op verbeurte eener boete van 5 tot 50 guldens, de wegneming ambtshalve van voormelde hoopen en de herstelling van veroorzaakte schaden, en de zaken in derzelver vorigen staat. (Art. 3.)

ART. 36. Het is insgelyks verboden eenige hoopen van steenen, kalk, kolen, mest en diergelyke materialen te plaatsen ten platten lande binnen de 3 ellen 854 strepen

van de kruin der dyken en boorden, ten zy op de daartoe bestemde en geoctroyeerde kaayen, hoofden, aarden, enz., op poene eener boete van 5 tot 50 guldens, en de herstelling der veroorzaakte schaden, dit solidairelyk tot laste van de eigenaars of gebruikers der gronden en tot die aan welke de materialen zullen toebehooren. (Art. 4.)

ZESDE KAPITTEL.

Algemeene schikkingen tot beteugeling van overtredingen zulks gereputeerd by de algemeene wetten en verordeningen staende op het stuk van politie der rivieren en kanalen.

ART. 37. De rivieren en kanalen welke deel zyn makende van de groote watercommunicatiën der provincie, zyn de volgende: Opperschelde, Neerschelde, Leyc, Dender, Durme, kanaal van Gent naar Brugge, Lieve, kanaal van Gent naar 't Sas, Moervaart, Zuidleede et Langeleede, terwyl met betrekking tot alle deze watercommunicatiën, zoo wel in de steden als ten platten lande, als overtredingen worden beschouwd:

- 1° Vervulling des beds van de rivieren;
- 2° Bouwingen of uitvoering van eenige werken hoegenaamd, zonder voorafgaande magtiging van gedeputeerde staten, langs de rivieren of derzelve dyken en talus;
- 3° Depots op welke distantie het mogte wezen van materialen, van welke slacht het zy, voor wat aangaat de kanalen, op de oevers de provincie competerende; en voor wat aangaat, op de oevers der rivieren aan particulieren hoorende, depots van gemelde materialen binnen de by particuliere voorschriften bepaalde plaatsen en grenzen;
- 4° Doorsnydingen in alle de boorden der kanalen en rivieren in het algemeen;
- 5° Beplantingen of uitroeying, zonder magtiging, van boomen zelfs aan particulieren hoorende langs trekwegen of oevers de provincie competerende;
- 6° Toebrenging van schaden hoegenaamd aan dyken of oevers der rivieren en aan de beplantingen, publieke werken, garzingen enz., van de zelfde;
- 7° By gevolg inneming van de boorden der watercommunicatiën over het algemeen, en van de trekwegen welke men altoos verplicht is te laten;
- 8° Belemmering van de navigatie, op welke wyze het zy, door maken van dyken, molens, waterkeerende werken en alle soortgelyke daden, welke slechts met voorafgaande magtiging mogen geschieden; overlading van schepen zoo dat de zelfde aan grond gerakende het vaarwater of de bodem der rivier over het algemeen belemmeren; eindelyk alles wat voor de algemeene bepalingen, overtredingen gereputeerd is, zullende alle gemelde overtredingen beteugeld en geboet worden, altoos ongeminderd de gewoone prestatie van schaden en intresten, zoo als het met onderscheiding der zaken by de vyf hier vorenstaande kapitfels bepaald is, zynde ook die onderscheidene bepalingen welke slechts voor de eene of andere rivier daargesteld zyn, toepaselyk in het algemeen op alle andere voor zoo veel daartoe termen bestaande zyn.

ZEVENDE KAPITTEL.

Rakende de politie op de kaayen, in de havens of bassins der steden en gemeenten, liggingen en doorvaart der schepen aan de sluizen.

ART. 38. Een daartoe specialyk te benoemen waterstaats bediende zal belast zyn met de handhaving der politie op de kaayen en het bassin van de stad Gend, mitsgaders met alles wat betrekking heeft tot de ligging der schepen en derzelve doorvaart aan sluizen, bruggen en andere waterkeerende werken, dit onder het oppertoezicht van gedeputeerde staten; in de andere steden alwaar er provinciale waterstaats

bedienden staan, zullen deze met voormelde taak belast zyn. Zullende alwaar het geen zaak is in de overige steden en gemeenten de politie-beambten de onderhavige werkzaamheden waarnemen. De gemelde agenten van den waterstaatsdienst zullen voor kenteeken dragen een koperen vergulde medaille aan een oranje lint over derzelve hoofd gepasseerd en op de borst hangende.

ART. 39. De brug- en sluishouders zyn onmiddelyk ondergeschikt aan voormelde opzigters, zullende de eersten zich aan de laatsten by forma van eersten aanleg adresseren tot vereffening van alle kwestien welke tusschen hen en de schippers rakende den onderhavigen dienst zouden kunnen ontstaan.

ART. 40. De schippers, met hunne schepen neerwaards de rivier varende, zullen altoos de kant van de kaai aan de opwaartsvaarders laten, aldaar er slechts langs eenen kant kaai is, op poene eener boete van 1 tot 25 guldens.

ART. 41. Zoo als het alreeds by onderscheidene bovenstaande artikelen aanbevolen is, zullen gemelde opzigters wel opletten, dat het vaarwater niet belemmerd wordt omtrent de bruggen en sluizen byzonderlyk; zullende de tegenstrevers eene boete verbeuren van 1 tot 25 guldens ongeminderd de herstelling der schaden, daartoe termen zynde.

ART. 42. De schippers zullen derzelve vaartuigen altoos vastmaken tegen den kant van de kaai, in diervoege dat het vaarwater altoos liber en vry zy, dit ook op zulk eene wyze dat zy het trekken der op- en afvarende schepen niet belemmeren, zullende zy de varende schippers die hulp leenen welke zy onderling in de gewoonte en verpligting zyn te presteren. Zy zullen ten dezen de bevelen en indicatien van gemelde bedienden nakomen, op poene eener boete van 1 tot 25 guldens.

ART. 43. De schippers zullen niet mogen overslaan derzelve lading van het eene schip in het andere binnen de 100 ellen van sluizen en bruggen dan met eene speciale magtiging van de gemelde bedienden, welk transbordement in allen gevalle nooit zal mogen toegestaan worden op eene wyze van aard om het vaarwater eenigzins te belemmeren, dit op verbeurte eener boete van 1 tot 25 guldens.

ART. 44. Geene schepen zullen mogen vastgemaakt worden, het zy voor te lossen of te laden, van aan de Pasbrug te Gend, tot aan de Visscherysluis, zonder eene voorafgaande magtiging van de daartoe bestemde bedienden; zy zullen echter aan de kaai van gemelde brug mogen lossen of laden per toer de role, in diervoege dat nooit de navigatie belemmerd wordt, op poene eener boete van 1 tot 25 guldens.

ART. 45. De schippers omtrent eene of andere der sluizen van de provincie met hunne schepen aankomende, zullen onmiddelyk aan den sluishouder opgeven derzelve namen, als ook die van hunne schepen, zullende de sluishouders op daartoe voor te schryven controlen of registers dit opteekenen, of door de schippers zelve laten opteekenen, op dat de schepen per rang van inschryving zouden de sluizen doorvaren, in diervoege nogtaus dat nooit de op- en de afvaart ter gelyker tyd plaats vangt.

De schippers welke zich niet zouden hebben laten inschryven, en die welke voor derzelve toer zouden willen doorvaren, hetwelk ook betrekking heeft tot die welke zouden willen opvaren, binst dat men afvaart, en *vice versa*, zullen eene boete incurveren van 1 tot 25 guldens.

De sluishouders daartoe termen zynde, zullen extrakt aan gemelde opzigters afleveren, voor zoo veel deze hun dit vragen, met melding in de kolom van aanmerking van de overtredingen welke zouden begaan worden. De opzigters zullen dagelyks of op de dagen der navigatie eene tournée aan de sluizen maken, ten fine van kennisneming van voormelde registers, als ook des noods om te verbaliseren, zynde, met betrekking tot de overtreders aan dit artikel, de sluishouders gemagtigd en gehouden

van de schepen de doorvaart te beletten tot de aankomst van de havenmeesters of bedienden.

ART. 46. De kapiteyns of voerders der schepen stilliggende langs de kaayen welke zouden weigeren zich te gaan plaatsen met hunne schepen, aldaar het hun door competente bedienden zal worden aangetoond, zullen deze niet alleen het regt hebben, maar ook verplicht zyn, naar drie onderscheidene en mondelinge aanmaningen, de touwen te kappen, zullende deze opzigtters na verloop van een tydstip van vyf minuten, en wel te verstaan de schippers in derzelver weigeringen volhardende, eindelyk verbaliseren, en by derzelver verbalen concluderen tot de toepassing van eene boete van 1 tot 25 gulden, welke voormelde schippers, uit hoofde van hunne weigeringen, wezenlyk telken reize zulle verbeuren.

ART. 47. De gemelde bedienden zullen het regt hebben de schepen van de overtredene schippers te houden liggen, met betrekking tot de opmaking van de vereischte verbalen, nogtans nooit langer dan eene halve uur, zynde de brughouders of sluismeesters verplicht, ten dezen, de bevelen van gemelde bedienden na te komen, en de hand te leenen aan de aanhouding der schepen.

ART. 48. De schippers, aan deze provincie niet t'huishoorende, en welke overtredingen zouden hebben begaan aan de bepalingen vervat in het tegenwoordige zevende kapittel onzer ordonnantie, en tot welker last er zal hebben geverbaliseerd geweest, zullen in handen van gemelde bedienden, het *maximum* bedrag der boeten consigneren tegen kwitantie ofte wel by akte voldoende borgtocht geven aan eenen solvabelen persoon inwoonder van de provincie zynde, en verbonden als principaal, zullende de gemelde bedienden daarvan behoorlyk rekening houden en verantwoording doen.

ART. 49. De bedienden, van welke gewaag is gemaakt, zyn byzonderlyk en uitsluitend belast met de handhaving van de bepalingen van het tegenwoordige zevende kapittel onzer ordonnantie, zynde zy ook, maar niet uitsluitend, belast met de hun competerende uitwerking van de verordeningen van het geheele al dezer ordonnantie.

ART. 50. Het regt 't welke de steden en gemeenten hebben op de handhaving der politie, met betrekking tot derzelver kaayen, wordt by deze geenzins gekrempt, voorbehoudende wy ons slechts de uitoefening dier politie op de scheepvaart welke de provinciale besturen is gedevolveerd.

ACHTSTE KAPITTEL.

Algemeene schikkingen tot beteugeling der overtredingen.

ART. 51. De overtredingen aan het tegenwoordige reglement zullen geconstateerd worden by behoorlyke verbalen, van welke gedrukte modellen aan belanghebbenden zullen worden ter hand gesteld; die verbalen zullen onderworpen worden aan beëdiging binnen de 48 uren voor de hoofden der plaatselyke besturen, ofte wel de vrederegters respectivelyk aan de steden en gemeenten en ressort van de plaats der overtredingen.

ART. 52. Voorgemelde verbalen zullen vooreerst onmiddelyk naar de beëdiging aan den heer hoofd-ingenieur der provincie worden ter hand gesteld, die dezelve met deszelfs advies zal doen geworden aan gedeputeerde staten, welke uitspraak zullen doen naar alvorens partyen gechoord te hebben, welke altoos binnen een tydstip van vyftien dagen hunne geschrevene verdedigingsmiddelen zullen mogen indienen, welk tydstip verschenen er altoos regt zal worden gedaan.

ART. 53. Het ininnen der boeten als ook van het bedrag der *ex officio* gedane

herstellingskosten, wordt den heer ontvanger der registratie en domeinen, te Gent, toevertrouwd.

ART. 54. De tegenwoordige ordonnantie, welke maar derzelver uitwerking zal bekomen naar de goedkeuring van Zyne Majesteit, zal ook dan worden geinscreerd in het *Memoriaal administratif*, en alomme aangeplakt en gepubliceerd zoo wel in de landtaal als in de fransche, aangezien de Walen een onmiddelyk belang in de zaak hebben, zullende de uitwerking daarvan worden gehandhaafd door den heer hoofd-ingenieur, en over het algemeen door de ambtenaren van den provincialen waterstaat; door de heeren distrikts-commissarissen, plaatselyke besturen en politie beambten in het algemeen, wel te verstaan ieder een voor zoo veel de zaak hem betreft.

Gedaan te Gent, den 8 july 1824.

De Gedeputeerde Staten,
PH. comte DE LENS, *President.*

Van wege de Gedeputeerde Staten :
De Greffier der Provinciale Staten,
C. B. MINNE.

XXIV.

*Modification de l'art. 40 du règlement du 8 juillet 1824. **

De gedeputeerde staten, enz.,

Gezien art. 40 van het politie-reglement rakende de rivieren en kanalen van den 8 july 1824, goedgekeurd by koninglyk besluit de dato 18 november, n° 99, luidende als volgt :

» De schippers met hunne schepen neerwaards de riviere varende, zullen altoos de » kant van de kaai aan de opwaardsvaarders laten, aldaar er slechts langs eenen kant » kaai is, op pæne eener boete van 1 tot 25 guldens. »

Besluiten het volgende :

ART. 1. Het bovengemeld en aangestipt art. 40, wordt geamplificeerd in dier-voege dat hetzelfde ook toepasselyk zal zyn voortaan aan de schepen, welke de kanalen opvaren en de daarop gevestigde publieke bargies te gemoet komen om aldus dezelve altoos de passagie langs den trekweg vry te laten.

ART. 2. Het art. 54 van het meergemeld reglement wordt insgelyks toepasselyk gemaakt op de tegenwoordige additionnelle bepaling.

Gent, den 4 february 1826.

Ter ordonnantie :

De Greffier,

GROVERMAN.

De President,

PH. DE LENS.

XXV.

Ampliation du règlement du 8 juillet 1829.

De provinciale staten van Oost-Vlaanderen ,

Gezien het règlement op de politie der rivieren en kanalen, vastgesteld in derzelve vergadering van den 8 july 1824, en goedgekeurd by Zyner Majesteits besluit van den 18 november van het zelfde jaar, n° 99;

In aanmerking nemende dat de ondervinding geleerd heeft, dat eenige bepalingen van opgemeld règlement voor wyziging vatbaar waren en dat het verder noodzakelyk is geworden, daarenboven nog andere daar te stellen.

Besluiten het volgende .

ART. 1. Geene schepen mogen dieper geladen worden, dan, voor iedere rivier en kanaal der provincie, hierna is bepaald, met onderscheid van zomer- en winterpeil, op boete van 1 tot 2 guldens, voor iederen duim meerdere diepte, te weten :

	Zomerpeil.	Winterpeil.
1° Voor de Brugschevaart op	2 ellen 08 d.	2 ellen 38 d.
2° Voor het kanaal van Aelst naar Dendermonde.	1 78	2 08
3° Voor den Dender	1 49	1 78
4° Voor de Opperschelde.	1 78	2 08
5° Voor de Leye	1 49	1 78

ART. 2. De schippers zyn gehouden de lading hunner schepen zoodanig te regelen, dat het middenpunt van den gangboord, voor wat aangaat de schepen met kalk geladen, ten minsten 0 el. 20 duim. en voor alle anderen ten minsten 0 el. 13 duim. boven het water blyve, op boete van 1 tot 3 guldens, voor de eerst bedoelde schepen, en van 1 gulden, voor alle anderen, per iederen duim meerder diepte.

ART. 3. Geene schepen mogen in het vaarwater of op eenen zoodanigen afstand van de kaai blyven liggen dat daardoor de passagie van andere schepen zou kunnen worden belemmerd, op boete van 2 tot 10 guldens.

ART. 4. Op de rivieren en kanalen alwaar slechts eene kaai of tragel bestaat, zullen de afvarende schippers altoos den kant van dit werk aan de opwaardsvarende vry laten, op pœne van eene boete van 1 tot 10 guldens.

ART. 5. Het is verboden te varen met twee naast elkander vastgemaakte schepen, ter uitzondering van booten en kleine vaartuigen te zamen niet meer dan 40 tonnen metende, op boete van 3 tot 25 guldens.

ART. 6. De bepalingen vervat in de vyf bovenstaande artikelen, zyn op alle rivieren en kanalen der provintie toepasselyk.

ART. 7. De schippers welke met hunne schepen van de Neerschelde in de kom der Visscherysluis te Gent aankomen, zyn gehouden by de eerste schutting daaruit te varen; wordende gelyke verpligting opgelegd ten aanzien van de van Gent langs de Nederschelde afvarende schepen, alles onder verbeurte eener boete van 2 tot 10 guldens, voor iedere schutting welke zy laten voorby gaan zonder daarvan gebruik te maken.

ART. 8. Wanneer in de stad Gent op de Opperschelde bestaande lossing-sluizen open zyn en die van de Walpoortbrug aldaar zyn dicht gezet, mogen geene schepen komen of verblyven, tusschen het Strop en de Braamgaten, op boete van 10 tot 50

guldens , en de verplichting om dit gedeelte der rivier onmiddelyk te ruimen. Hiervan zyn alleen uitgezonderd , de dagen bepaald voor het dienen der scheepvaart en zoodanige schepen die in buitengewone gevallen eene schriftelyke permissie, om zich ter gezegde plaatste bevinden, van den hoofd-ingenieur van den waterstaat mogten hebben verkregen; zullende nogtaus deze permissie steeds door de bevoegde autoriteit kunnen worden ingetrokken.

ART. 9. By ampliatic van art. 17 van het hiervoren beroepen reglement van den 8 july 1824, wordt het aan de plaatselyke besturen der steden en gemeenten, palende aan de Neerschelde, de Dender en de Durme, toegelaten, om met voorafgaande autorisatie van gedeputeerde staten op zoodanigen afstand van sluizen en bruggen, als gemelde besturen in het belang der plaatselyke omstandigheden mogten dienstig oordeelen, eenen paal te plaatsen, aanwyzende de verplichting tot het stryken der zeilen.

ART. 10. Alle boeten wegens overtredingen op het stuk van navigatie by vroegere bestaande reglementen bepaald, alsmede die by het meergemeld reglement van den 8 july 1824 vastgesteld en by deze tegenwoordige ampliatic niet gewyzigd, zullen by voortdoring op de betrokkelyke gevallen toepasselyk zyn.

Gent, den 15 july 1829.

De Provinciale Staten van Oost-Vlaanderen,
VAN DOORN.

Ter ordonnantie :
De Greffier,
GROVERMAN.

XXVI.

Règlement supplémentaire.

De gedeputeerde staten van Oost-Vlaanderen,

Gezien de in derzelve vergadering van den 15 julij 1829 vastgestelde en bij Zijner Majesteits besluit van den 9 september daaraan volgende, n^o 115 goedgekeurde ampliatic van het reglement op de politie der rivieren en kanalen, van den 8 julij 1824, bekrachtigd bij koninglijk besluit van den 18 november van het zelfde jaar, n^o 99;

Herzien het art. 1 van gemelde ampliatic, betrokkelyk de diepte op dewelke de schepen, op de, in deze provincie bestaande rivieren en kanalen mogen varen, bij welk artikel deze diepte bij zomer- en winterpeil, voor de Dender en Opperschelde, respectievelijk wordt bepaald als volgt, te weten :

Dender.

Bij zomerpeil, 1 el 49 duim.

Bij winterpeil, 1 el 78 duim.

Opperschelde.

Bij zomerpeil, 1 el 78 duim.

Bij winterpeil, 2 el 08 duim.

Gelet op de reklames ingediend door een aantal schippers, varende op de Dender, ten aanzien van de voor deze rivier bepaalde waterdragt bij zomerpeil, daar bij verzoekende dat de waterdragt in plaats van 1 el 49 duim., op 1 el 60 d. moge worden gebragt, zoo als zulks in Henegouwen is vastgesteld;

Gelet op de in het midden gebragte bedenkingen en gedane voordragten door het collegie van gedeputeerde staten van Henegouwen, strekkende om met betrekking tot de Dender en Opperschelde, de waterdragt op een en den zelfden voet voor beide de provincien vast te stellen, namelijk :

Voor de Opperschelde.

Bij zomerpeil, op 1 el 80 duim.
Bij winterpeil, op 2 el 10 duim.

Voor de Dender.

Bij zomerpeil, op 1 el 60 duim.
Bij winterpeil, op 1 el 80 duim.

En om verder voor beide deze rivieren het tijdstip van het zomerpeil te bepalen van den 1^{en} april tot den 1^{en} november;

Gelet op de ter zaak plaats gehad bebbende briefwisseling met de heeren gedeputeerde staten van meergemelde provincie;

Gelet op het daartoe betrekkelijk rapport van den hoofd-ingenieur van den waterstaat in Oost-Vlaanderen, mitsgaders op de onderscheidene voordragten van dien ambtenaar, en wel namelijk op zijn Ed. Gest. advies nopens de waterdragt voor de schepen varende door de stad Gent en op de Brugschevaart;

In aanmerking nemende :

1^o Dat het nuttig is dat, met betrekking tot de Dender en de Opperschelde, de waterdragt van de daarop varende geladene schepen, voor Henegouwen, en Oost-Vlaanderen op een en den zelfden voet worde geregeld, en dat verder het begin en het eindigen van het seizoen voor het zomerpeil van beide provincien op het zelfde tijdstip worde bepaald;

2^o Dat overigens uit de, door de provincie Henegouwen voorgedragene meerdere voordragt geene zwaarigheden in Oost-Vlaanderen kunnen ontstaan; en dat verder door het vaststellen van het zomerpeil van 1^{en} april tot 1^{en} november, het water op dat peil enige dagen vroeger als voorheen zal gebragt worden, het geen niet dan voordeelig kan zijn voor de lage landen, zonder dat zulks echter voor de scheepvaart eenigzins bezwarelijk kan worden geacht;

In aanmerking nemende dat het dikwerf gebeurt dat, bij hoog water, de schepen de Opperschelde konden afvaren, zonder dat het nogtans mogelijk zij dezelve binnen Gent te laten komen, en dat hier uit in de nabijheid der stad, belemmeringen in de scheepvaart ontstaat;

Besluiten :

1^o Bij alteratie van het art. 1 van de hiervoren aangehaalde ampliatie van het reglement op de politie der rivieren en kanalen, wordt de waterdragt voor de op de Dender en de Opperschelde varende geladene schepen, nader vastgesteld als volgt, te weten :

Opperschelde.

Bij zomerpeil, 1 el 80 duim.
Bij winterpeil, 2 el 10 duim.

Dender.

Bij zomerpeil , 1 el 60 duim.

Bij winterpeil , 2 el 80 duim.

2° Het tijdstip van het zomerpeil wordt, voor de in het vorenstaande artikel vermelde twee rivieren, bepaald van den 1^{en} april tot den 1^{en} november; zullende dienvolgens de ten deze vroegere daargestelde bepalingen worden gehouden voor vervallen;

3° De te Audenaarden residerende waterstaatsopzigter zal een gedeelte der afvarende schepen, zoo lang als het noodzakelijk is, boven Audenaarden kunnen doen verblijven; zullende de genen, welke na het dien aangaande ontvangen bevel zich hier aan niet mogten gedragen, eene boete verbeuren van 5 tot 50 guldens;

4° De waterdragt voor de stad Gent, of op de Brugschevaart, varende schepen, wordt bepaald :

Bij zomerpeil , op 2 el 10 duim.

Bij winterpeil , op 2 el 40 duim.

En de tijdstippen van zomer- en winterpeil worden vastgesteld zoo als dezelve in art. 2 staan vermeld.

Afschrift van het tegenwoordig besluit zal gezonden worden aan het hooger bestuur, om aan Zijner Majesteits goedkeuring te worden onderworpen.

Gent, den 28 julij 1830.

VAN DOORN.

Ter ordonnantie :

De Greffier,

GROVERMAN.

XXVII.

Règlement supplémentaire concernant la police des rivières et canaux de la province de la Flandre orientale.

Le conseil provincial de la Flandre orientale,

Vu le règlement sur la police des rivières l'Escaut, la Lys, la Dendre et la Durme, et des canaux de Gand à Bruges et au Sas-de-Gand, de la Lieve, du Moervaert, de la Zuydleede et de la Langeleede, en date du 8 juillet 1824, approuvé par arrêté royal du 18 novembre suivant, n° 99, ainsi que les ampliations de ce règlement en date des 4 février 1826, 15 juillet 1829 et 8 juillet 1830, approuvés respectivement par arrêtés royaux des 11 mars 1826, 9 septembre 1829 et 19 septembre 1830;

Considérant que dans ledit règlement, on n'a compris les coupures ou canaux de décharge ou de dérivation de l'Escaut dits *de Melsen, Zwartekoppensbeke et Zwynaerde*, situés entre Gand et Audenarde, le fossé extérieur de la ville de Gand, entre la porte de Bruges et l'écluse de décharge dite du *Tolhuys*, et le canal de Nevele, à cause que ces ouvrages n'étaient pas, aux époques précitées, comme maintenant, dans un état d'entretien;

Considérant que l'expérience a démontré qu'il importait que l'administration fût mise en état de faire exercer, sur les coupures, fossé et canal mentionnés en dernier lieu, la même surveillance que sur les autres courants d'eau entretenus par la province, et de faire réprimer les faits qui seraient contraires à la conservation de ces ouvrages ou à la police de la navigation ;

Vu les art. 85 et 86, n° 6 de la loi provinciale ;

Sur la proposition faite, dans le temps, par M. l'ingénieur en chef des ponts et chaussées en cette province ;

Arrête :

ART. 1^{er}. Le règlement précité du 8 juillet 1824, ainsi que les ampliations de ce règlement prérappelées, sont rendus applicables aux coupures, fossé et canal mentionnés en dernier lieu, en tant que ces cours d'eau soient susceptibles d'en recevoir l'application.

ART. 2. La présente ordonnance, après avoir été revêtue de la sanction royale, recevra la publication prescrite par la loi provinciale.

Gand, le 20 juillet 1837.

Le Président,

II. ROOMAN.

Par ordonnance :

Le Greffier,

MONTIGNY.

Léopold, etc.

Vu l'arrêté du conseil provincial de la Flandre orientale, en date du 20 juillet 1837, qui rend le règlement sur la police des rivières et canaux, en date du 8 juillet 1824, approuvé par arrêté royal du 18 novembre suivant, ainsi que les ampliations de ce règlement, respectivement en date des 4 février 1826, 15 juillet 1829 et 8 juillet 1830, applicables aux canaux de décharge ou de dérivation de l'Escaut, dites de *Melsen*, *Zwartekoppensbeke* et *Zwynaerde*, situés entre Gand et Audenarde, au fossé extérieur de la ville de Gand, entre la porte de Bruges et l'écluse de décharge dite du *Tolhuys*, et enfin au canal de Nevele ;

Vu l'art. 86 de la loi provinciale du 30 avril 1836 ;

Sur la proposition de notre ministre de travaux publics,

Nous avons arrêté et arrêtons :

ART. 1^{er}. L'arrêté ci-dessus mentionné du conseil provincial de la Flandre orientale, en date du 20 juillet 1837, est approuvé.

ART. 2. Notre ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 13 décembre 1837.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le ministre des Travaux publics,

NOTIONN.

XXVIII.

Règlement général concernant les droits, la police et le halage du canal de Gand à Terneuzen, approuvé par arrêté royal du 9 avril 1830.

EERSTE AFDEELING.

Heffing der regten.

ART. 1. Al de schpen, schuiten of andere vaartuigen, welke het kanaal van Gent naar Terneuzen, of het zydkanaal naar Hulst bevaren, zyn onderworpen aan de regten in het aan dezen gevoegd tarif vastgesteld.

ART. 2. Deze regten zullen door de daartoe benoemde ambtenaren by het kanaal ontvangen worden, respectivelyk op de kantoren te

Gent,
Roodenhuizen,
Sas van Gent,
Axel, en
Terneuzen,

alsmede bij iedere brug.

De kantoren zullen door zigtbare opschriften en aanplakking des tariefs worden aangewezen.

ART. 3. Schippers of bevelvoerders van schepen, schuiten of andere vaartuigen, zullen de bovengemelde kantoren niet mogen voorbij- noch de bruggen doorvaren, dan na de verschuldigde regten te hebben voldaan.

De bevoegde beambten bij het kanaal zullen tegen betaling der regten strookkwitantien uitreiken.

Wegens de betaling der bruggelden zullen geene kwitantien worden afgegeven.

ART. 4. De schippers of bevelvoerders over schepen, zijn verplicht om op de eerste aanvraag van de ambtenaren bij het kanaal, aan wal te komen, en de in het vorig artikel bedoelde kwitantien, de connossementen hunner ladingen, zoomede de meetbrieven hunner schepen te vertoonen.

ART. 5. De regten betaalbaar per ton, zullen gheven worden op alle schepen, onverschillig of dezelve geheel of gedeeltelijk geladen of ledig zijn.

ART. 6. Tot berekening van den inhoud der vaartuigen, zullen de ambtenaren van het kanaal zich rigten naar derzelve nederlandschen meetbrief, die vergelijkende met het patent van den kapitein of gezagvoerder, ten welken einde die stukken aan de ambtenaren van het kanaal op huone eerste aanvraag vertoond moeten worden.

Bij het ontdekken van verschil tusschen die beide gemelde stukken, zal het regt voorloopig, en onverlet alle verhaal, op de hoogste opgave worden verheven.

ART. 7. Wanneer de ambtenaren mogten vermeenen dat de vaartuigen van grooteren inhoud zijn, dan door de meetbrieven en patent acten wordt aangewezen, of wanneer er vermoeden wegens vergrooting of vertimmering der vaartuigen of verwisseling van meetbrieven of patent bij hen mogt ontstaan, zullen zij bevoegdheid hebben om de verdachte vaartuigen te hermeten of door eenen beëdigden scheeps-meter te doen hermeten.

Indien alsdan blijkt dat er bedrog bestaat, zal de schipper of gezagvoerder een

verhoogd regt met tienmaal de verschuldigde regten gelijk staande, moeten voldoen, boven en behalve het gewone regt en de kosten der hermeting.

Mogt het daarentegen blijken dat de hermeting door de ambtenaren van het kanaal zonder grond is gedaan, alsdan zullen de kosten van hermeting door het rijk worden gedragen, en tevens aan den schipper of gezagvoerder een bewijs worden uitgereikt van de gedane hermeting en bevondene grootte.

ART. 8. Wanneer de schipper of gezagvoerder van eenig vaartuig zich met de hermeting in het vorige artikel bedoeld, bezwaard mogt achten, zal hy, behoudens zijne verplichting om de regten volgens de gedane hermeting, alsmede het verhoogde regt te betalen, de bevoegheid hebben, om zich te vervoegen tot den administrateur der domeinen in het vierde ressort, die onverwijld eene nadere hermeting door twee deskundigen wederzijds een te benoemen zal doen plaats hebben, welke deskundigen zich des noods eenen superarbiter zullen assumeren, terwijl bij verschil omtrent die assumatie de administrateur voornoemd daarin zal voorzien.

De kosten dezer nadere meting komen ten laste der in het ongelijk gestelde partij, en zullen de reeds betaalde regten, wanneer daartoe termen zijn, zonder eenige inhouding terug gegeven worden.

ART. 9. De zeeschepen die de sluis te Terneuzen binnen komen zonder van een nederlandsche meetbrief voorzien te zijn, zullen van den ontvanger aldaar een geleitbillet ontvangen en daarop mogen doorvaren, onder verplichting nogtans om alvorens het kanaal te verlaten, een behoorlijke cautie te stellen voor de voldoening der verschuldigde regten, en wijders onder gehoudenheid om zich zoodra mogelijk te Gent te doen meten, en daarna de regten onmiddellijk te voldoen. Blijvende hierop ook voor al de bepalingen der twee laatst voorgaande artikelen van toepassing.

ART. 10. De diepgang der zeeschepen zal door den ontvanger aan de sluis te Gent worden vastgesteld, naar zoodanige vaste en zekere kentekenen als de schepen van zelve medebrengen.

Bij aldien hier omtrent de minste twijfel mogt bestaan, zal door gemelden ontvanger eene onderhaking moeten worden gedaan, waarvoor aan dien ambtenaar *een gulden* moet worden betaald.

Bij zoodanige onderhaking zal eene maat van minder dan eene halve palm *niet*, doch eene halve palm en meer voor eene geheele worden gerekend.

ART. 11. Houtvloten zullen aan de betaling van een gelijk regt als de binnenvaarders onderworpen zijn.

Iedere cubieke el hout zal gerekend worden voor een scheepston.

ART. 12. Onder de benaming van zeeschepen, worden verstaan alle zulke schepen welke langs de zee, uit havens buiten het rijk gelegen, het kanaal binnen komen, of hunne bestemming naar dusdanige havens hebben, by het afvaren naar zee; om deze onderscheiding te kunnen maken, zal de vertooning der connossementen en paspoorten altyd worden gevorderd en verplichtend zijn.

ART. 13. Schepen of vaartuigen welke op het gedeelte kanaals van een duizend ellen beneden de brug van Meulestede tot de schutsluis of uit wateringsluis te Gent zullen laden of lossen, zijn het zelfde regt verschuldigd als voor het op- en afvaren door gemelde schutsluis.

Het is verboden de lading of lossing te beginnen voor en aler het evengemelde regt is voldaan.

Schepen of vaartuigen welke een duizend ellen boven, of een duizend ellen beneden de sluizen te Sas van Gent, Axel of Terneuzen zouden laden of lossen, zullen ook aan het zelfde regt als voor op- en afvaren door gemelde sluizen is vastgesteld, onderworpen zijn.

De bovengemelde afstanden zullen door zichtbare palen worden aangewezen.

Wegens de vaartuigen die te Terneuzen in de buitenhaven of het oud haventje van Terneuzen komen laden of lossen, zal het zelfde regt als voor op- en afvaren door de sluizen is vastgesteld, worden betaald.

ART. 14. De schepen toegelaten wordende in de schutkolken van Terneuzen te laden of te lossen, zullen het volle regt als door de sluizen op- en afvarende, moeten betalen.

ART. 15. Wanneer de schepen of vaartuigen welke het kanaal uitvaren en alzoo de regten op hetzelfde hebben betaald, door ongunstigen wind in de buitenhaven van Terneuzen worden opgehouden, zullen zy aan geen reederegt meer onderworpen zijn. Doch wanneer hun vertrek niet door weder of wind belet wordt, zal het gemeld regt, gelijk op andere enkel ter reede komende vaartuigen, worden gevorderd.

ART. 16. Geene andere vaartuigen dan die welke voorzien zijn van eene speciale acte van vrystelling, afgegeven door of van wege het amortisatie-syndicaat, zullen vrij zijn van de betaling der regten.

Van regten in de haven van Terneuzen, zijn vrij, de beurtlieden welke van ouds gewoon zijn geweest daar te laden en te lossen, benevens de stoombooten of andere vaartuigen, *uitsluitend* dienende tot het vervoeren van passagiers met hunne bagagien, zonder eenige vrachtgoederen.

ART. 17. A. Alle schippers of directievoerende over vaartuigen, welke de kantoren in art. 2 vermeld, zullen voorbijvaren zonder de regten aldaar te hebben betaald, en hunne kwitantien aan boord te hebben genomen, zoo als die welke de havengelden te Terneuzen zouden hebben verzuimd te betalen, zullen een verhoogd regt met tienmaal de verschuldigde regten gelijkstaande, boven en behalve de gewone regten betalen.

B. De bruggen doorvarende zonder de aldaar verschuldigde regten te hebben gekweten, zullen zij boven dezelve, iedere reis een verhoogd regt van tienmaal zoo veel, verschuldigd zijn.

C. Voor weigering van op eerste aanvraag der beambten van het kanaal aan wal te komen, of van aan dezeve alsdan, of bij het voorbijvaren der kantoren de connossementen, paspoorten, meetbrieven of kwitantien van regten te vertoonen, zal verschuldigd zijn tienmaal al het betaalde of onvoldaan gebleven regt.

D. Eigenaars, schippers of directievoerende over schepen, welke zouden weigeren de meting van hunne schepen op eerste aanvraag der beambten by het kanaal te laten doen, zullen niet worden doorgelaten en voor iederen dag aanleggeld betalen een regt van *vijftig gulden*.

E. Voor het laden of lossen op het gedeelte kanaals van 1,000 ellen beneden de brug van Meulestede tot de schut- en uitwateringssluizen te Gent, of binnen eenen afstand van 1,000 ellen boven en beneden de sluizen van Sas van Gent, Axel en Terneuzen, zonder de verschuldigde regten vooraf te hebben betaald, zal, boven en behalve dat regt, een verhoogd regt met tienmaal hetzelfde gelijkstaande, verschuldigd zijn.

ART. 18. Alle verhoogingen van regten zullen dadelijk op het naast bij gevestigd kantoor tegen kwitantien worden betaald, of voor derzelver bedrag zullen goede en solvabele borgen, ten genoegen van de beambten bij het kanaal, worden gesteld.

Bijaldien de eigenaars, schippers of bevelvoerders van schepen weigeren deze betaling of borgstelling te doen, zoo mede ingeval van weigering tot betaling van het gewone regt, zullen de vaartuigen ten koste der evengenoemde, door de beambte bij het kanaal worden in beslag genomen en gehouden tot na geheele voldoening aan de hierboven gemaakte bepalingen; zullende des noods het verschuldigde van de na-

tigen worden ingevorderd, op de voet en wijze zoo als voor de ontvangsten, waarmede het bestuur der domeinen is belast, bij de bestaande verordeningen is bepaald.

Tarief der brug-, sluis- en vaartregten, te betalen op het kanaal van Gent naar Terneuzen en op het zijdkanaal naar Hulst.

ZEESCHEPEN.

Voor alle de schepen of vaartuigen passerende de schutsluis op de Muide te Gent, per ton, opvarende	» 18
Voor alle de schepen of vaartuigen passerende de schutsluis op de Muide te Gent, per ton, afvarende.	» 14
Dito passerende de sluizen te Sas van Gent, per ton, opvarende.	» 15
Id. id. afvarende.	» 12
Dito passerende de sluizen te Terneuzen, per ton, opvarende.	» 15
Id. id. afvarende	» 12
Boven en behalve deze regten zullen de zeeschepen dieper gaande dan 35 palmen, voor elke palm meerderen diepgang, bij het doorvaren der sluis te Gent betalen per schepston, voor elke doorvaart	» 02
Bij het doorvaren van iedere brug zoo op het kanaal van Gent naar Terneuzen als op het zijdkanaal naar Hulst, alsmede de brug over de oude sluis aan het tolhuis te Gent daaronder begrepen, voor ieder schip of vaartuig.	» 20
Van een uur na zons ondergang tot het opgaan der zon, zal een dubbeld regt bij het doorvaren der bruggen geheven worden.	

BINNENVAARDERS

Gedurende de maanden maart, april, mei, juni, juli, august, september en oktober.

Voor alle schepen of vaartuigen passerende de schutsluis op de Muide te Gent, per ton, opvarende	» 10
Voor alle schepen of vaartuigen passerende de schutsluis op de Muide te Gent, per ton, afvarende.	» 08
Dito passerende de Sluizen te Sas van Gent, per ton, opvarende	» 08
Id., afvarende	» 06
Dito passerende de sluizen te Terneuzen, per ton, opvarende.	» 08
Id., afvarende	» 06
<i>Gedurende de maanden november, december, januarij en februarij.</i>	
Dito passerende de sluizen op de Muide te Gent, per ton, opvarende	» 13
Id., afvarende	» 11
Dito passerende de sluizen te Sas van Gent, per ton, opvarende	» 11
Id., afvarende	» 09
Dito passerende de sluizen te Terneuzen, per ton, opvarende	» 11
Id., afvarende	» 09

Bij het doorvaren van iedere brug, zoo op het kanaal van Gent naar Terneuzen als op het zijdkanaal naar Hulst, alsmede de brug over de oude sluis van het Tolhuis te Gend daaronder begrepen, in alle tijden en voor ieder schip of vaartuig » 10

N. B. Van een uur na zons ondergang tot het opgaan der zon, zal een dubbeld regt bij het doorvaren der bruggen geheven worden.

Voor alle schepen of vaartuigen zonder onderscheid, passerende de sluis aan de Moervaart te Roodenhuizen, op- of afvarende, per ton	» 06
Dito passerende de sluis of sassing van Axel op- of afvarende, per ton	» 10
Dito passerende de ophaalbrug gelegen in den Kinderdijk bij de stad Axel, op- of afvarende, per ton	» 08
Voor alle schepen te Terneuzen in de buitenhaven, enkel ter reede komende zonder aldaar te laden of te lossen, per ton	» 03
En langer dan 24 uren blijvende in ieder etmaal, per ton	» 1 $\frac{1}{7}$
Voor alle schepen of vaartuigen welke langs de kaaien of boorden van de aanlegplaats, boven de schutsluis op de Muide te Gent, zullen laden of lossen, per ton	» 02
Voor elk schip ter overlading in gemelde legplaats vertoevende, per ton	» 01
Voor alle vaartuigen geladen met zand of grond, en welke van de houte ladingskaaijen geconstrueerd of te construeren in de heide van riemen zullen gebruik hebben gemaakt, zal bij het lossen op een afstand minder dan 1,000 ellen, beneden de brug van Meulestede, of bij het doorvaren der schutsluis op de Muide te Gent, of bij het doorvaren der sluizen te Sas van Gent, worden betaald per cubick el zand of grond	» 04

Voor barges, dienstdoende als volksschuiten, alsmede voor vaartuigen met verschen visch of mest geladen, zal van de regten die per schepston geheven worden, slechts de helft moeten worden betaald.

TWEEDE AFDEELING.

EERSTE ONDERDEEL.

Reglement voor de scheepvaart.

ART. 1. De manoeuvring der sluizen, duikers, bruggen, schotbalken, deuren, enz., is alleenlijk aan de ambtenaren van het kanaal of de geëmployeerden daartoe wettiglijk benoemd opgedragen, zijnde het aan ieder ander wel uitdrukkelijk verboden, om zonder voorafgaande autorisatie aan eenige der genoemde voorwerpen, tot het uitvoeren van manoeuvres de hand te slaan.

ART. 2. Niemand zal eenige asch, vuilnis of hetgeen eenige versparring of hinder aan de sluizen of bruggen zou kunnen toebrengen hoe ook genaamd, op, voor of omtrent de sluizen en bruggen mogen werpen.

ART. 3. Niemand zal met haken of boomen in eenig houtwerk, deuren of steenen van de sluizen of bruggen mogen steken of op de sluizen uit of inwinden, anders dan op de daartoe gestelde palen en *duc d'alven*.

ART. 4. Niemand zal met eenig schip of vaartuig binnen of buiten aan de sluizen, bruggen of vleugels van dezelve mogen blijven liggen, noch ook eenige kettingen of touwen aan dezelve vast maken, zullende, het vaarwater ruim moeten worden gelaten ter decisie van den havenmeester, of bij deszelfs ontstentenis, van den sluiswachter.

ART. 5. Niemand zal met eenig schip of vaartuig in eenige der sluizen mogen vareu dan na de ankers ingebrokken te hebben, ten zij dezelve voor den boeg hangen met den stok omlaag.

ART. 6. Geene schippers zullen met hunne vaartuigen met vollen vaart in de sluizen mogen loopen, maar de schepen aan de palen behoorlijk vast leggen en alzoo in de sluizen halen, ten einde geene schade te veroorzaken.

ART. 7. Desgelijks zal niemand eenig schip of vaartuig in de sluizen mogen halen,

dan na dat de voorgaande schutting geheel zal zijn afgeloopen, ieder schip of vaartuig zal naar mate den tijd zijner aankomst op de beurt moeten schutten, met uitzondering der houtvloten, welke altoos het laatste schutten.

Ten einde deze orde te bewaren, zal de sluiswachter de vrijheid hebben lootjes af te geven, die de volgorde bij het schutten zullen regelen.

De koningsschepen of vaartuigen, mitsgaders de erkende barges, marktschuiten of beurtschepen, hebben altoos de voorschutting.

ART. 8. Geene schippers zullen zich met hunne schepen of vaartuigen en onder welk voorwendsel ook, in de sluisen mogen ophouden, maar zoodra de schutting volbragt is, er uithalen, op dat de sluisdeuren niet langer dan volstrekt noodzakelijk is, openblijven.

ART. 9. Bij het doorvaren der sluisen en bruggen, zullen de schippers en loodsgezellen alle mogelijke zorg dragen dat de sluisen of bruggen niet worden beschadigd, en verplicht zijn alle veroorzaakte schaden dadelijk te vergoeden; ter voorkoming daarvan zullen dezelve gehouden en verplicht zijn, bij daartoe gestelde *teekens* of *honden* de lijnen los te gooijen en zich verder op eene voorzigtige wijze door de bruggen en sluisen te halen, zoo als hier boven is gezegd.

ART. 10. Het is verboden op het kanaal te zeilen; alle vaartuigen zullen moeten worden gejaagd of getrokken, ten zij dezelve door den stroom kunnen afdrijven.

ART. 11. Schepen of vaartuigen met staande masten, gejaagd of getrokken wordende, zullende de hun tegenkomende trek-of volksschuiten, barges of wat van dien aard is, *binnen door* laten varen.

ART. 12. Schepen of vaartuigen met staande masten jagende, en elkander ontmoetende, zullen die, welke het kanaal opvaren *binnen door*, en die welke het kanaal afvaren *buiten om* houden.

ART. 13. Des konings schepen en vaartuigen, zoo als de jagten van publieke autoriteiten, hebben de vrijheid om *binnen door* te jagen, onverschillig of dezelve het kanaal op- of afvaren.

ART. 14. Geene schepen of vaartuigen zullen tusschen Gent en Langerbrugge tegen den oostkant, en van Langerbrugge tot Terneuzen tegen den westkant, mogen stilliggen, het zij om te vernachten, te overwinteren of anderzints, en in geval van lading of lossing (welke zonder voorafgaand verlof aan geene andere, dan de daartoe bestemde losplaatsen mogen geschieden), zal zulks met zoodanige voorzorg door het strijken van den mast of anderzints worden gedaan, dat daardoor de vaart voor andere niet worde belemmerd, onverminderd de verplichting om bij de eerste aanzegging de legplaats te verlaten.

Het is verboden de schepen geheel en al te verlaten, moettende altijd een man ten minste aan boord blijven.

Voor de plaatsing der schepen in de legplaats tusschen de brug over de oude sluis aan het Tolhuis, de brug op de Muide en de nieuwe schutsluis te Gent, zullen de schippers of bevelvoerders over vaartuigen, naauwkeurig moeten opvolgen de orders welke hun daaromtrent door den sluiswachter bij gemelde schutsluis zullen worden gegeven.

ART. 15. Geene vaartuigen of schepen zullen naast elkander vastgemaakt, mogen jagen, maar wel achter elkaar.

ART. 16. Geene houtvloten zullen op het kanaal mogen varen *voor* zonnenopgang of *na* zonnenondergang; dezelve zullen gedurende den nacht aan de stille zijde van het kanaal wel en behoorlijk vast gemaakt moeten worden, en zal men verplicht zijn, voor en achter op dezelve gedurende den nacht eene brandende lantaarn te houden.

ART. 17. De raaschepen welke het kanaal bevaren, zullen verplicht zijn de raas te toppen of langs scheeps te brassen, ten einde alle shade bij het voorbijvaren van andere schepen of vaartuigen voor te komen.

ART. 18. De kapiteins of andere bevelvoerders van schepen of vaartuigen bij sluizen of bruggen tegen elkander inkomende, zullen verplicht zijn *al* dan *niet* op te varen, zoo als hun door den sluis- of brugwachter zal worden gelast; ter contrarie handellende, zal de zoodanige verplicht zijn, tot vergoeding van de schaden en kosten door deszelfs onwilligheid veroorzaakt.

ART. 19. Bijaldien vaartuigen elkander mogten beschadigen, zullen de gezagvoerders derzelve zich omtrent het al of niet vergoeden der schaden en het bedrag der vergoeding met elkander pogen te verstaan, des noods onder bemiddeling der kanaal-beambten.

Mogten echter de partijen zich niet kunnen verstaan en zich niet aan de bemiddeling der voormelde beambten willen onderwerpen, alsdan worden zij naar den gewonen regter verwezen.

ART. 20. Wanneer de gelegenheid van wind en weder het bevaren van het kanaal of het doorvaren van bruggen of sluizen bijzonder moeilijk mocht maken, zal men gehouden zijn het vroeger losmaken van jaaglijnen of uithrengen van andere touwwerken en voorzieningsmiddelen, daarnaar te regelen.

TWEEDE ONDERDEEL.

Politie op de boorden, bedding, taluds en kunstwerken.

ART. 21. Het is verboden om langs de boorden of trekwegen eenige gebouwen op te rigten of werken hoe ook genaamd aan te vangen, zónder voorafgaande autorisatie van de bevoegde autoriteit.

ART. 22. Niemand zal binnen een afstand van 3,854 el van de buitenkanten der berm-sloten, of andere scheidingslijnen van het terrein tot de kanalen behoorende, eenige boomen, hagen, of andere gewassen mogen planten.

ART. 23. Het is verboden eenige doorsnijding van dijken of trekpaden te doen, of daarin buizen of waterleidingen aan te leggen, of oude gestopte waterleidingen te openen, voetpaden, oprillen, trappen, watergangen of loskaaijen, daar te stellen, of eenige werken hoegenaamd op het terrein tot het kanaal behoorende te ondernemen of hetzelfde aan te roeren, zonder daartoe speciaal verleende magtiging van de bevoegde autoriteit.

ART. 24. Het is verboden met karren of andere rijtuigen te rijden langs de kanalen binnen eenen afstand van 1 el uit de kruin der binnentaluds gemeten.

ART. 25. Geene rijtuigen bespannen met meer dan twee paarden, of beladen met meer dan 3,000 ponden, zullen over de bruggen mogen passeren, terwijl het altijd verboden is, over dezelve te draven, en den toegang over de sluizen te Terneuzen zelfs, aan voetgangers verboden is.

ART. 26. Geene dieren langs de kanalen naar de weiden gedreven wordende of andere, zullen over de taluds of bermen mogen loopen, of aan de kanalen gaan drinken; zullende de drijvers of bewaarders van zulke dieren, door de noodige touwen moeten zorgen, dat het vee zich niet van den publicken weg verwijdere.

ART. 27. Het is verboden eenige belemmering op de taluds, trekwegen, enz. door het plaatsen van materialen of anderzints toe te brengen; het opstapelen van mijlen, of andere voorwerpen of koopmanschappen, binnen eenen afstand van 3,854 ellen buiten het territoir des kanaals, is insgelijks verboden.

ART. 28. Het is verboden, aarde, steenen en steengruis en andere voorwerpen van dien aard in de kanalen te werpen, of op eenige manier de vervuiling derzelve beddingen te veroorzaken.

ART. 29. Het is verboden van aan de dijken, tragels en kunstwerken van de bedoelde kanalen eenige schade of hindernis toe te brengen.

ALGEMEENE BEPALINGEN.

Op het eerste en tweede onderdeel van toepassing.

ART. 1. Degenen die tegen het bepaalde bij het eerste en tweede onderdeel handelen, zullen telken reize, als een geldelijke vergoeding, verschuldigd zijn, de som van vijf-en-twintig guldens, onverminderd de verplichting tot herstelling van het beschadigde, of de kosten derzelve, en tot herstelling, afbreking van niet geautoriseerde werken, constructien of beplantingen, en behoudens de toepassing der algemeene wetten, in alle gevallen bij dit reglement niet voorzien.

ART. 2. Onmiddellijk na dat aan de sluizen, boorden, bruggen of andere werken van het kanaal eenigerlei schade door een schip of vaartuig mogt zijn toegebracht, zullen de sluis- en brugwachters zorgen dat de betrokken opzigter daarvan verwittigd worde, ten einde deze dadelijk bij proces-verbaal, den aard der schade, de middelen van herstel en de kosten daartoe benodigd constatiere.

Tevens zal de sluis- of brugwachter die de schade ontdekt, zorgen dat de sluis- of brugwachter aan de eerste sluis of brug die het schip moet doorvaren, van de toegebrachte schade kennis bekomme.

Een sluis- of brugwachter, zoodanige kennis bekomende, zal alsdan *op zijne verantwoordelijkheid* zorg dragen, dat het schip of vaartuig hetwelk de schade heeft toegebracht, in geen geval het kanaal verlate, noch door de sluis of brug gelaten worde, voor dat de schade geheelijk, volgens het proces-verbaal door den opzigter opgemaakt, is betaald, of dat eene behoorlijke borgtogt, ten genoege van de beambten aan wien de betaling geschieden moet, is gesteld.

Indien echter de beschadiger verkiesen mogt, om de schade voor zijne rekening te herstellen, zal hem zulks vrijstaan, mits daarmede dadelijk worde aangevangen en voortgegaan, overeenkomstig de orders door de kanaalbeambten te geven, en biunen den door hen vast te stellen tijd; zullende, wanneer de werken alsdan niet naar behooren hersteld of niet in tijds opgeleverd worden, het dubbeld bedrag van de begrooting door den rijksbeambte gemaakt, van dengeenen die de schade heeft veroorzaakt, worden ingevorderd, ten welken einde dus ook wanneer hij met zijn schip of vaartuig het kanaal mogt willen verlaten, het dubbeld bedrag der schade gecousigneerd of eene voldoende borgtogt voor dat dubbeld bedrag gesteld zal moeten worden.

DERDE AFDEELING.

Het jagen der schepen, schuiten en vaartuigen.

ART. 1. Het jagen van schepen, schuiten of vaartuigen, houtvloten zal door niemand anders mogen geschieden dan door de personen, welke daartoe zullen zijn benoemd en aangesteld door den administrateur der domeinen in het vierde ressort, die ook bevoegd zal zijn deze benoeming en aanstelling, daartoe termen zijnde, in te trekken.

De schepen, schuiten, vaartuigen, houtvloten, enz., jagers hebbende, die niet door den administrateur der domeinen aangesteld of daartoe geautoriseerd zijn, zullen niet worden doorgelaten.

ART. 2. Het is, onverminderd de bij het voorgaande artikel gemaakte bepalingen, geoorlofd, dat de schepen of vaartuigen met eigene paarden of ook met paarden van voerlieden uit de plaatsen waar zij gewoon zijn, zulks altijd met de zelfde paarden te doen, worden gejaagd, mits daartoe vooraf de autorisatie van den administrateur der domeinen gevraagd en door dezen verleend is.

ART. 3. Er zullen op het kanaal van Terneuzen zijn de navolgende stations, als:

Bij de nieuwe schutsluis te Gent,

Bij de sluis te Roodenhuizen,

Bij de sluizen te Sas van Gent,

Bij de sluzen te Terneuzen.

De volgens art. 1 aan te stellen jagersbazen, zullen gehouden zijn op ieder der voorschrevene stations, steeds het noodig aantal goede paarden, met geschikte knechts en lijnen in gereedheid te hebben, om de af- en opkomende vaartuigen dadelijk, inmers binnen den tyd van 1/4 uur na dat zij daartoe van de sluiswachters, welke de functien van kommissaris zullen waarnemen, aanzegging zullen hebben bekomen, te kunnen jagen.

In geval van verzuim, zal er door de sluiswachters in worden voorzien, en zullen de jagersbazen voor de kosten aansprekelyk zijn.

ART. 4. Zij zullen zich van geene andere dan door den sluiswachter goedgekeurde paarden mogen bedienen, hunne knechts of jagers moeten ten minste 16 jaren bereikt hebben, en bij den sluiswachter zijn aangegeven en goedgekeurd.

Bij gebreke van dien, zal het bij het laatst voorgaande artikel op het verzuim, bepaalde, van toepassing zijn.

ART. 5. De jagers zullen gehouden zijn de schepen of vaartuigen binnen eenen behoorlijken tyd over te jagen, mits de gelegenheid zoo van wind als weder in het oog worde gehouden, zonderiets meerder te mogen vorderen dan het bepaalde loon. De schippers of voerders van schepen of vaartuigen, zullen van hunne zijde verplicht zijn om op den bepaalden tyd te vertrekken; bijaldien onvoorziene omstandigheden dit vertrek verhinderden, zullen de gezegde schippers of voerders daarvan den sluiswachter of de jagers kennis geven, en anders aan deze, de helft van het bepaalde loon moeten voldoen.

ART. 6. De jagers zullen, zoo veel hun doenlijk is, zorgen, de lijnen strak te houden wanneer dezelve over eenige schepen of vaartuigen jagen, en dezelve tijdig genoeg te laten vallen, wanneer zij niet overjagen, en voorts dezelve bij bruggen als anderzints spoedig los te maken, terwijl zij gehouden zullen zijn, zoo wel bij dag als des nachts, den kapitein of den schipper der schepen of vaartuigen tijdelijk te waarschuwen, wanneer eenig schip of vaartuig hen te gemoet komt; ook wanneer zij eene brug of kromte ontmoeten, en in het algemeen, voor alles wat de doorvaart hinderlijk is, of de schepen of vaartuigen, aan schade of gevaar zoude blootstellen.

ART. 7. Alle voorkomende vrachten zullen aan den sluiswachter, de functie van kommissaris waarnemende, worden opgegeven, die in geval van geschil, het getal paarden voor ieder schip of vaartuig benoodigd zal bepalen, waarbij zoo wel het seizoen, als de wind en het weder in aanmerking zal moeten worden genomen, zullende de sluiswachter daarna de belooning volgens het tarief hierna vast te stellen, regelen en daar van bewijs afgeven.

Tarief der jaagloonen op het kanaal van Terneuzen.

Vaartuigen van en beneden 100 tonnen, voor iedere reis van Gent of Meulestede naar Sas van Gent en <i>vice versa</i> , per paard	gl. 2 80
Vaartuigen boven de 100 tonnen, voor dito	3 50
Vaartuigen van en beneden 100 tonnen, voor iedere reis van Gent of Meulestede naar Roodenhuizen of van Roodenhuizen naar Sas van Gent en <i>vice versa</i> , per paard.	1 80
Vaartuigen boven de 100 tonnen, voor dito	2 25

Vaartuigen van en beneden 100 tonnen , voor iedere reis van Sas van Gent naar Terneuzen en <i>vice versa</i> , per paard	2 25
Vaartuigen boven de 100 tonnen, voor dito	3 60

VIERDE AFDEELING.

ALGEMEENE BEPALINGEN.

ART. 1. De hoofden der besturen van de aan het kanaal grenzende gemeenten, de marechaussées en alle andere openbare officieren en agenten, zullen, des gerekwireerd, aan de uitvoering der bepalingen van dit reglement, de sterkehand houden en doen houden.

ART. 2. Alle eigenaars, schippers, gezagvoerders, knechts en alle andere personen, zullen de beambten van het kanaal, bij het uitoefenen hunner functien met bescheidenheid moeten behandelen; terwijl die geen welke hen daarin mogt verhinderen of dezelve door woorden of daden mogt beledigen of mishandelen, volgens de wetten betrekkelijk het beledigen of mishandelen van puklieke ambtenaren, vervolgd en gestraft zal worden.

ART. 3. Van hunne zijde zullen de beambten van het kanaal, alsmede de jagersbazen en hunne knechts, een ieder behoorlijk moeten bejegenen; zullende alle klagten hieromtrent bij de havenmeesters van het kanaal of agenten van het domein moeten worden ingeleverd, die daaraan het noodig gevolg zullen geven.

Dit alles onverminderd de civiele actie welke de beledigde tegen den belediger hebben mogt.

ART. 4. Voor de toepassing der bepalingen van dit reglement, zullen schippers of kapiteins voor hunne onderhoorngen, bazen en meesters voor hunne knechts, en ouders voor hunne kinderen verantwoordelijk zijn.

ART. 5. Van alle overtredingen tegen dit reglement zal door de beambten van het kanaal proces-verbaal worden opgemaakt.

ART. 6. Hoe zeer iemand mogt vermeenen met de behandelingen der beambten bij het kanaal bezwaard te zijn, of oordeelen mogt dat de regten of vergoedngen, ten onregte van hem gevorderd worden, zal hij echter niet mogen weigeren aan de vordering der beambten te voldoen; onverminderd zijne bevoegdheid om *daarna* zich om voorziening of restitutie van het betaalde bij de bevoégde magt aan te melden.

XXIX.

Tarif approuvé par arrêté royal du 30 novembre 1833, des droits à percevoir sur le passage des bateaux aux écluses établies dans la Flandre orientale, sur le Haut-Escaut, la Lys, la Dendre et la Lieve.

RIVIÈRES ET CANAUX.	DÉSIGNATION DES		MONTANT DU DROIT PAR TORNEAU.	Observations.
		ECLUSES.		
Haut-Escaut.	{	L'écluse dite à <i>Poutrelles</i> , à Audenaerde. . .	3 $\frac{1}{4}$	Les droits sont perçus en raison de la capacité des bateaux.
		Id. du pont <i>Madou</i> , à Gand	1 $\frac{1}{4}$	
Lys	{	Id. de navigat ⁿ de la pêche, à Gand.	4 $\frac{1}{4}$	Sont exempts de droits 1° Les bateaux chargés de fumier de toute espèce, aux deux tiers de leur charge complète; 2° Les barquettes d'un tonnage de moins de 3 tonneaux; 3° Les nacelles et barquettes appartenant à la province et employées au service des écluses et à l'exécution des travaux, ainsi que celles servant au transport des ingénieurs et autres agents du corps des ponts et chaussées.
		Id. de <i>Grammont</i>	1 $\frac{3}{4}$	
		Id. d' <i>Idogem</i>	1 $\frac{3}{4}$	
		Id. de <i>Pollaere</i>	1 $\frac{3}{4}$	
Dendre	{	Id. de <i>Denderleeuw</i>	1 $\frac{3}{4}$	
		Id. d' <i>Alost</i>	1 $\frac{3}{4}$	
		Id. de <i>Wieze</i>	1 $\frac{3}{4}$	
		Id. de <i>Termonde</i>	1 $\frac{3}{4}$	
Lieve	{	Id. du <i>Rabot</i> , à <i>Everghem</i>	2 $\frac{1}{4}$	Les radeaux sont soumis à un droit d'écluse de 4 $\frac{1}{2}$ centimes par aune de longueur.

Outre le droit fixé ci-dessus, il sera perçu à l'écluse de *Grammont*, sur les bateaux pour le passage desquels il aura été manœuvré avec les vannes du moulin à eau du sieur *Albert Spitaels*, savoir :

Pour les bateaux de 100 à 75 tonneaux 74 centimes,
Et pour ceux d'une moindre capacité. 32 "
(Arrêtés royaux des 26 mars 1825, n° 109, et 11 mars 1830, n° 10.)

Les bateliers qui se rendraient avec leurs bateaux de la *Lys* dans le *Bas-Escaut*, en passant par l'écluse de décharge du pont du *Pas*, en amont de l'écluse de navigation de la pêche à *Gand*, paieront le droit comme s'ils avaient traversé cette dernière écluse. (Arrêté royal du 10 décembre 1831.)

Fait et arrêté en séance de ce jour.

Gand, le 9 novembre 1833.

Le Comité de conservation, remplaçant la Députation des États de la Flandre orientale,

Par ordonnance :
Le Greffier, MONTIGNY.

BARON DE LAMBERTS.

(Approuvé par arrêté royal du 30 novembre 1833.)

XXX.

Règlement approuvé par arrêté royal du 6 décembre 1833, sur la perception des droits pour le passage des bateaux aux ponts établis dans la Flandre orientale sur la Lys, etc., et le canal de Bruges.

Le comité de conservation, remplaçant les États députés de la Flandre orientale,

Vu la proposition de M. l'ingénieur en chef des ponts et chaussées, en cette province, tendant à faire apporter quelques changements au règlement en date du 3 décembre 1831, sur la perception des droits sur le passage des bateaux aux ponts situés sur les rivières et canaux qui traversent la Flandre orientale, en ce qui concerne la fixation des heures pendant lesquelles les ponts peuvent être manœuvrés ;

Considérant que, dans l'état actuel de la législation, la connaissance des contraventions aux art. 8, 9 et 10 dudit règlement, attribuée au pouvoir administratif, doit appartenir à l'autorité judiciaire ;

Considérant que pour la régularité il importe de continuer de réunir dans un seul et même règlement, les dispositions relatives à la perception des droits susmentionnés ;

Arrête :

ART. 1^{er}. Il continuera d'être perçu un droit au profit de la province sur le passage des bateaux aux ponts ci-après désignés, savoir :

Sur la rivière la Lys :

Le pont de Deynze,	}	à Gand.
» des Recollets,		
» des Dominicains,		
» de St-Michel,		
» aux Herbes,		
» de la Boucherie,		
» au Laitage,		
» du Pré d'Amour,		
» de St-Georges,		
» de la Tour-Rouge,		

Sur le canal de Bruges :

Le pont de St-Agnès,	}	à Gand.
» du Romardin,		
» de la Maison de force,		
» de la Nouvelle Promenade,		
» de la Barque,		
» de Mariakerke,		
» de Lovendegem,		
» de Bellem,		
» d'Aeltre,		

Sur la Lieve :

Le pont du Rabot, à Evergem.

Sur le Moervaert :

Le pont dit *Kalvebrug* à Wachtelebeke
 » *Dambrug* à Moerbeke.
 » *Bandenbornbrug* à id.
 » de Wachtelebeke.

Ces droits seront perçus d'après le tarif annexé au présent arrêté.

ART. 2. Lesdits droits seront affermés publiquement ou perçus en régie pour le compte de la province.

ART. 3. Les fermiers ou préposés ne pourront exiger des droits plus élevés que ceux fixés par le tarif, sous peine d'être condamnés par le juge de paix du canton, sur la réquisition des parties plaignantes ou de l'administration provinciale, à la restitution des sommes indûment perçues et à une amende de six francs.

En cas de récidive, ils seront poursuivis comme concussionnaires.

ART. 4. Les adjudicataires sont civilement responsables des restitutions et amendes prononcées contre leurs délégués.

ART. 5. Les capitaines ou conducteurs de bateaux ou navires de mer devront, sur la réquisition de l'adjudicataire, lui exhiber le certificat de jaugeage ou autre pièce valide, indiquant le tonnage de leur bateau. En cas de refus les adjudicataires auront la faculté d'exiger le droit auquel sont assujettis les navires de mer.

ART. 6. Tout capitaine ou conducteur de navire qui se soustrairait au paiement des sommes portées au tarif, sera condamné par le juge de paix du canton, outre le paiement des droits, à une amende de six francs. Ceux qui auraient aidé ou favorisé la fraude seront condamnés à la même peine.

ART. 7. Les différends qui s'élèveraient entre les fermiers et les conducteurs de bateaux, au sujet de l'application du tarif, seront décidés sommairement et sans frais par le bourgmestre de la ville ou commune sur le territoire de laquelle le pont est situé, ou par l'un des échevins ou assessors, sauf appel à l'administration provinciale. La décision de l'autorité locale sera entretemps exécutée.

ART. 8. Les heures pendant lesquelles les ponts situés dans la ville de Gand pourront être manœuvrés, sont fixées ainsi qu'il suit :

MOIS.	LE MATIN.	L'APRÈS-MIDI.
Janvier . . .	Depuis 7 $\frac{1}{2}$ heures jusqu'à 11 $\frac{1}{2}$ heures.	Depuis 1 $\frac{1}{2}$ heure jusqu'à 4 heures.
Février . . .	» 7 » 11 $\frac{1}{2}$ »	» 1 $\frac{1}{2}$ » 4 $\frac{1}{2}$ »
Mars	» 6 $\frac{1}{2}$ » 11 $\frac{1}{2}$ »	» 1 $\frac{1}{2}$ » 5 »
Avril	» 6 » 11 $\frac{1}{2}$ »	» 1 $\frac{1}{2}$ » 7 »
Mai, juin . .	» » » »	» » » »
Juillet, août.	» 5 » 11 $\frac{1}{2}$ »	» 1 $\frac{1}{2}$ » 8 »
Septembre .	» 6 » 11 $\frac{1}{2}$ »	» 1 $\frac{1}{2}$ » 7 »
Octobre. . .	» 6 $\frac{1}{2}$ » 11 $\frac{1}{2}$ »	» 1 $\frac{1}{2}$ » 5 »
Novembre. .	» 7 » 11 $\frac{1}{2}$ »	» 1 $\frac{1}{2}$ » 4 $\frac{1}{2}$ »
Décembre. .	» 7 $\frac{1}{2}$ » 11 $\frac{1}{2}$ »	» 1 $\frac{1}{2}$ » 4 »

Aux jours de marché, les ponts situés dans la ville de Gand, ainsi que le pont de la barque sur le canal de Bruges, resteront fermés depuis neuf heures du matin jusqu'à deux heures et demie de relevée, excepté les ponts situés sur la partie du canal de Bruges, dite *la Coupure*, dans la ville de Gand. Les adjudicataires sont néanmoins obligés de tourner les ponts à toute heure, chaque fois que l'urgence des circonstances l'exigera et qu'ils en auront reçu l'ordre des employés des ponts et chaussées.

ART. 9. Après le passage de trois bateaux, les fermiers des ponts situés dans la ville de Gand sont tenus de les fermer, pour laisser passer les personnes, chevaux et voitures, ce à peine d'une amende de deux à dix francs, à prononcer par le juge de paix du canton.

Les contraventions aux dispositions de l'art. 8 seront aussi punies d'une amende de deux à dix francs, à prononcer par la même autorité.

ART. 10. Il est défendu de passer sur les ponts ou de les charger d'une manière quelconque, avant qu'ils ne soient entièrement fermés, sous peine d'une amende de deux à dix francs, à prononcer par le juge de paix du canton. Il est défendu, sous la même peine, aux bateliers d'attacher le cordage de leurs bateaux aux gardes-fous des ponts et de pousser aux ponts avec des crocs en fer.

ART. 11. Les contraventions aux art. 6 et 10 du présent arrêté seront constatées par les fermiers; celles aux art. 3, 8 et 9 le seront par les employés de l'administration des ponts et chaussées ou par les employés de la police locale. Les procès-verbaux relatifs aux contraventions seront affirmés sous serment dans les vingt-quatre heures, devant le juge de paix du canton.

ART. 12. Les amendes prononcées en vertu des articles précédents seront perçues par l'administration de l'enregistrement pour compte de la province.

Tarif pour la perception des droits sur le passage des bateaux aux ponts sur les rivières et canaux de la province. — Ponts sur la Lys et le canal de Bruges.

Pour les bateaux de 25 tonneaux et en dessous	fr. » 10
» 26 à 75 tonneaux	» 18
» 76 à 150 tonneaux	» 36
» 151 tonneaux et au-dessus	» 53
Pour les navires de mer à deux ou trois mâts et d'une capacité d'au-delà de 150 tonneaux	» 85

Les droits seront perçus sur les bateaux chargés ou à vide et à chaque passage, soit que le pont doive être tourné ou non.

Aux ponts de Mariakerke et du Rabot, il ne sera perçu que la moitié des droits perçus ci-dessus.

Aux ponts sur le Moervaert il sera perçu 28 centimes par bateau, lorsque le pont devra être tourné et 14 centimes lorsqu'il ne devra pas l'être. L'on paiera le double droit, lorsque le passage aura lieu avant 6 heures du matin, pendant les mois d'octobre, novembre, décembre, janvier, février et mars, et après 9 heures du soir ou avant cinq heures du matin, pendant les mois d'avril, juin, juillet, août et septembre.

Les bateaux servant au transport des matières fécales (vidanges de latrines) qui ne peuvent entrer dans la ville qu'après la cloche de retraite et qui doivent en sortir avant le réveil, pourront passer aux ponts sans paiement des droits.

Sont exempts des droits les barquettes d'un tonnage de moins de trois tonneaux et les nacelles et barquettes appartenant à la province et employées pour le service des écluses et l'exécution des travaux, ainsi que celles servant au transport des ingénieurs et agents du corps des ponts et chaussées.

Ainsi fait et arrêté à Gand, en séance du 9 novembre 1833.

Le comité de conservation remplaçant les États députés de la Flandre orientale :

BARON DE LAMBERTS.

Par ordonnance :

Le Greffier,

MONTIGNY.

Léopold, etc. ,

Vu le règlement arrêté le 9 novembre dernier, par le comité de conservation, remplaçant la députation des États de la Flandre orientale, pour la perception des droits de navigation aux ponts y désignés des rivières et canaux de cette province ;

Sur la proposition de notre ministre de l'intérieur,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Le règlement ci-dessus mentionné est approuvé.

Notre ministre de l'intérieur est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 6 décembre 1833.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre de l'Intérieur,

CH. ROGIER.

XXXI.

Règlement sur la police du pont de Deynze, approuvé par arrêté royal du 14 décembre 1836.

Le conseil provincial de la Flandre orientale,

Vu le règlement provincial sur la perception des droits de pont, en date du 9 novembre 1833, approuvé par arrêté royal du 6 décembre de la même année ;

Attendu qu'il y a lieu de rendre applicables au pont de Deynze, sur la Lys, les dispositions de l'art. 8 dudit règlement, relatives aux heures pendant lesquelles peuvent être manœuvrés, aux jours autres que ceux de marché, les ponts situés dans la ville de Gand, et qu'il a été reconnu nécessaire d'arrêter quelques dispositions particulières, par rapport audit pont de Deynze ;

Vu le rapport de M. l'ingénieur en chef des ponts et chaussées de cette province ;

Vu l'art. 85 et l'art. 86, § 6 de la loi provinciale, en date du 30 avril 1836 ;

Arrête :

ART. 1^{er}. Les heures, pendant lesquelles pourra être manœuvré le pont de Deynze, sur la Lys, sont fixées ainsi qu'il est arrêté par le règlement provincial précité du 9 novembre 1833, pour les ponts situés dans la ville de Gand, sauf les exceptions établies par les art. 2 et 3 du présent arrêté.

ART. 2. Aux jours de marché ordinaire, le pont de Deynze ne pourra être ouvert qu'une fois par heure, et ce seulement à partir de 9 heures du matin.

Aux jours de la foire annuelle, il ne pourra être ouvert que l'après-midi et qu'une fois toutes les deux heures, à partir de celle fixée par ledit règlement provincial, pour le mois pendant le courant duquel cette foire aura lieu.

ART. 3. Les dimanches et jours de fête reconnus, le pont de Deynze ne pourra être ouvert le matin, pendant le quart d'heure qui précède le service divin, ni pendant le quart d'heure qui le suit.

La dénomination de service divin s'applique à la première messe, à celle de 8 heures et à la grand'messe. Cependant le fermier est tenu d'ouvrir le pont à toute heure, chaque fois que l'urgence des circonstances l'exigera, et qu'il en aura reçu l'ordre des employés des ponts et chaussées.

Chaque fois que le fermier aura reçu, des employés des ponts et chaussées, l'ordre d'ouvrir le pont, il sera obligé d'en donner, immédiatement après l'exécution de cet ordre, connaissance à l'administration locale de Deynze.

Il livrera aussi passage, à toute heure, aux bateaux chargés d'objets appartenant à l'État, de poudre ou d'autres matières, dont le séjour devant le pont pourrait présenter quelque danger.

ART. 4. Les bateliers arrivant à Deynze du côté de Courtrai, soit que leur bateau soit chargé ou non, sont tenus de l'amarrer au pieu existant dans la prairie dite Briel-Meersch, afin de le laisser descendre la rivière jusqu'au-delà du pont, au moyen d'un cordage, de manière à prévenir les dommages qui pourraient être occasionnés par la rapidité du courant.

ART. 5. Les contraventions aux dispositions qui précèdent seront constatées par les employés des ponts et chaussées, ou par les employés de la police locale de Deynze, et punies d'une amende de fr. 2 à 10, à prononcer par le juge-de-peace du canton de Deynze, devant lequel devront être affirmés, dans les 24 heures, les procès-verbaux y relatifs.

ART. 6. Le présent arrêté sera soumis à la sanction de Sa Majesté, conformément à l'art. 86 de la loi provinciale précitée, et recevra ensuite la publication nécessaire.

Gand, le 20 octobre 1836.

Le Président,

ROOMAN.

Par ordonnance :

Le Greffier,

MONTIGNY.

XXXII.

Règlement sur la perception des droits au pont de Santbergen, approuvé par arrêté royal du 19 décembre 1836.

Le conseil provincial de la Flandre orientale,

Vu l'arrêté du comité de conservation, remplaçant les états-députés de cette province, en date du 10 septembre dernier, contenant résolution de demander au gouvernement l'autorisation de prélever un droit sur le passage des bateaux au pont de Santbergen, sur la rivière la Dendre, ainsi qu'au passage sur ce pont, d'après le tarif annexé au dit arrêté, qui a reçu la publicité prescrite par l'arrêté royal du 26 juillet 1832 (*Journal officiel*, n° 580);

Vu la résolution prise par ce conseil, en séance du 18 de ce mois, de faire remplacer le pont de Santbergen, aux frais de la province, par un pont tournant, dont la dépense est évaluée à fr. 10,166-20;

Arrête ce qui suit :

La députation permanente du conseil provincial fera percevoir, après en avoir obtenu l'autorisation du gouvernement, un droit sur le passage des bateaux au nouveau pont de Santbergen, ainsi qu'au passage sur ce pont, dès qu'il sera construit et ouvert à la circulation, ce d'après le tarif susmentionné, adopté et modifié, en séance de ce jour, comme suit, et à charge par la dite députation de présenter dans la prochaine session, un nouveau projet de tarif, comprenant les changements dont l'opportunité sera démontrée, soit par l'expérience, soit par les renseignements que la dite députation se sera procurés sur l'importance du passage sur ce pont, et le nombre des bateaux naviguant en cet endroit.

TARIF.

1° *Sur les bateaux.*

Pour chaque bateau d'une capacité de moins de 10 tonneaux.	fr. » 20
Id. de 10 jusqu'en-dessous de 40.	» 40
Id. de 40 id. de 80.	» 70
Id. de 80 et au-dessus.	1 00
Pour un radeau ou partie de radeau	» 20

2° *Pour le passage sur le pont.*

Pour chaque piéton	» 02
Pour chaque âne ou mulet non attelé	» 04
Pour un cheval non attelé	» 08
Pour un bœuf, vache ou genisse	» 04
Pour un veau, mouton ou porc.	» 02
Pour chaque paire de roues.	» 04

La capacité des bateaux, par rapport aux droits, sera réglée d'après la déclaration de leur jaugeage, et à défaut de cette pièce, d'après la patente.

3° *Des exemptions.*

Sont exemptés du droit sur les bateaux :

1° Les bateaux chargés de fumier de toute espèce aux $\frac{2}{3}$ de leur charge complète.

2° Les barquettes sans gouvernail et auxquelles il ne peut en être adapté ;

3° Les nacelles ou barquettes employées au service de la Dendre et des agents des ponts et chaussées ;

4° Les personnes désignées par l'art. 50 de la loi du 6 frimaire an VII.

Sont exempts des droits au passage sur le pont :

1° Les bestiaux des habitants de Santberghen et des autres localités, qu'on mène paître sur la rive opposée de la Dendre.

2° Les voitures et chevaux chariant de l'engrais ;

3° Les indigents de Santbergen.

Gand, le 21 octobre 1836.

Le Président,

ROOMAN.

Par ordonnance :

Le Greffier,

MONTIGNY.

Léopold, etc.

Vu la délibération du conseil provincial de la Flandre orientale, en date du 21 octobre dernier, relative à la reconstruction du pont de Santbergen, sur la Dendre, et aux péages à y percevoir ;

Vu les lois des 19 juillet 1832 et 31 janvier 1836, sur les concessions de péages ;

Vu notre arrêté réglementaire du 26 juillet 1832 ;

Sur la proposition de notre ministre de l'intérieur ;

Nous avons arrêté et arrêtons :

ART. 1^{er}. Le pont de Santbergen, sur la Dendre, sera reconstruit aux frais de la province de la Flandre orientale à la diligence de l'autorité provinciale et conformément aux plans approuvés par notre ministre de l'intérieur.

ART. 2. La délibération du conseil provincial de la Flandre orientale, en date du 21 octobre dernier, est approuvée et restera annexée au présent arrêté.

ART. 3. A partir de l'achèvement des travaux et jusqu'à la révision prévue en ladite délibération, la province percevra à son profit les péages indiqués au tarif repris en la même délibération.

ART. 4. S'il était donné suite au projet de canalisation de la Dendre, les péages provinciaux au pont de Santbergen pourraient être entièrement supprimés, moyennant remboursement des frais de reconstruction du pont par le concessionnaire éventuel de la canalisation.

Notre ministre de l'intérieur est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera inséré au *Bulletin officiel*.

Donné à Bruxelles, le 19 décembre 1836.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre de l'Intérieur,

DE THEUX.

XXXIII.

*Tarif des droits à payer au pont de Santbergen, approuvé par arrêté royal
du 22 septembre 1833.*

VOOR DE SCHEPEN EN HOUT-VLOTTEN :

Voor elk schip van eenen inhoud minder dan 11 tonnen, fr.	»	20
Id. van 11 tot 40 id.	»	40
Id. van 41 tot 80 id.	»	70
Id. van 81 en daer boven.	1	00
Voor een hout-vlot of een gedeelte daer van	»	20

Nota. Den inhoud der schepen zal gerekend worden volgens hunnen meetbrief, en, by gebrek aen dit stuk, volgens de patente.

VOOR DE PASSAGIE OVER DE BRUG.

Voor eenen ezel of muyl-ezel, ingespannen of niet, fr.	»	04
Voor een peerd, id.	»	08
Voor eenen os, koey of vaers, id.	»	04
Voor een kalf, schaep of verken, id.	»	02
Voor elk paer wielen	»	04

Zyn vry van regt op de schepen :

1° De schepen geladen met vet-wey, mest of asch voor den landbouw, op ten minste $\frac{2}{3}$ hunner volkomene lading.

Worden als vet-wey aenzien :

De gewoone hout- of steenkolen-asch, de asch gezeyd *hollandsche asch*, het roet, de gips of inlandsche pleyster, den mergel, de runne voortkomende van de putten der huydevetteryen en de kalk.

Om de vrystelling van het regt, voor wat aengaet de kalk en de gips, te kunnen genieten, zal men moeten voorzien zyn van eene verklaring afgeleverd door het plaetselyk bestuer en bewyzende dat deze stoffen, welkers hoeveelheden men ten naeste by zal opgeven, uytsluytelyk voor den landbouw bestemd zyn.

2° De booten zonder roer en aen welke er geen kan ghangen worden ;

3° De bootjes of booten gebruykt voor den dienst van den Dender en der agenten der wateren en wegen.

Zyn vry van het regt voor de passagie over de brug :

1° De peerden, rytuygen, toerustingen, wagens en dieren, vermeld in het art. 7 der tweede wet op de barrieren. in dato 18 maert 1833.

2° Het vee der inwooners van Santbergen en van andere localiteyten, die men weyden leydt op den overkant van den Dender.

XXXIV.

Arrêté royal du 23 septembre 1839, portant règlement sur la cote des eaux dans le canal de Bruges à Ostende.

La députation permanente du conseil provincial,

Vu le règlement adopté par le conseil provincial le 13 juillet 1839, sur la cote des eaux du canal de Bruges à Ostende;

Vu l'arrêté royal du 23 septembre 1839 qui approuve ce règlement;

Arrête :

Le règlement prémentionné et l'arrêté royal approbatif seront publiés et affichés dans toutes les villes et les communes de la province; ils seront insérés au *Mémorial administratif* et resteront constamment affichés dans les bureaux de perception des droits de passage aux écluses; des exemplaires en seront envoyés à M. le ministre des travaux publics et à MM. les gouverneurs des autres provinces du royaume.

Bruges, le 31 octobre 1839, n° 7508.

Par ordonnance :

Le Greffier,

CH. DEVAUX.

Le Président,

C^{te} DE MUELENARRE.

Léopold, etc. ,

Vu la délibération votée par le conseil provincial de la Flandre occidentale, dans sa séance du 13 juillet dernier, par laquelle ce conseil a adopté un règlement déterminant la cote des eaux dans le canal de Bruges à Ostende, règlement dont la teneur suit :

» Le conseil provincial de la Flandre occidentale,

» Considérant que, s'il importe, d'un côté, dans l'avantage du commerce maritime et de la navigation charbonnière de fixer la cote d'eau du canal de Bruges à Ostende aussi haut que possible, il n'importe pas moins, d'autre part, de ne pas trop élever cette cote afin de mettre les terrains riverains à l'abri de toute inondation;

» Voulant à cet égard prendre des mesures pour concilier, autant que possible, ces intérêts contraires;

» Vu le règlement arrêté par l'impératrice Marie-Thérèse, en date du 2 décembre 1775;

» Vu le rapport de M. l'ingénieur en chef des ponts et chaussées ainsi que les avis de la commission provinciale d'agriculture et de la chambre de commerce et des fabriques de Bruges;

» Vu la loi du 30 avril 1836;

» Arrête :

» ART. 1^{er}. Afin d'être assuré que les vaisseaux de mer naviguant sur le canal de Bruges à Ostende ne seront pas arrêtés dans leur trajet d'Ostende à Bruges ou de Bruges à Ostende, il sera placé une poutre ou échelle dans les rainures amont de l'écluse de Slykens et à celles de l'écluse du bassin à Bruges, pour y indiquer le même tirant d'eau que porte le canal entre Bruges et Nieuweghe.

» ART. 2. Le *maximum* d'élévation des eaux du canal d'Ostende est fixé comme suit : depuis le 1^{er} avril jusqu'au 30 septembre à la cote de XVIII pieds, correspondant

à 4^m,75 au-dessus du buse de l'écluse de Slykens ; et depuis le 1^{er} octobre jusqu'au 30 mars à la cote de XVII pieds, ou 4^m,49.

» ART. 3. Il est expressément défendu d'élever les eaux au-dessus des cotes déterminées à l'article précédent, sans autorisation spéciale de la députation permanente du conseil provincial, et, pour ne point les dépasser, les éclusiers devront prendre les précautions convenables, et, au besoin, baisser le canal, avant la haute marée, d'autant qu'il faut pour atteindre ce but.

» ART. 4. Si dans des circonstances graves et extraordinaires, après avoir entendu M. l'ingénieur en chef des ponts et chaussées, la députation use de la faculté qui lui est concédée d'élever les eaux au-delà des cotes de XVIII et de XVII pieds, suivant les saisons, sa décision portera un terme d'exécution endéans lequel les intéressés seront tenus de profiter de la hausse momentanée des eaux, de manière à être rendus à leur destination. En tout cas, le délai expiré, les eaux seront remises à leur cote ordinaire.

» ART. 5. Les capitaines ou patrons de navire, lorsqu'ils en seront requis, devront déclarer par écrit, en mesure métrique, le tirant d'eau réel de leur navire.

» ART. 6. Les capitaines ou patrons de navire, qui seraient cause d'une interception de navigation, soit en naviguant avec un tirant d'eau plus fort que celui qu'ils auront déclaré ou que ne le permet le *maximum* de la cote établie, soit en négligeant de se porter à destination endéans le terme dont il est parlé à l'art. 4, encourront une amende de 100 à 200 fr. Ces amendes seront prononcées par les tribunaux compétents.

» ART. 7. Les contraventions au présent règlement seront constatées par les agents de l'administration des ponts et chaussées, par tous les agents de la force publique ainsi que par les bourgmestres des communes riveraines du canal. Les procès-verbaux dressés par les agents de l'administration des ponts et chaussées et de la force publique, devront être dûment affirmés dans les 48 heures par-devant le juge de paix du canton, ou le bourgmestre de la commune.

» Ces procès-verbaux seront immédiatement transmis à M. le gouverneur de la province.

» ART. 8. Les amendes encourues seront versées à la caisse du receveur de l'enregistrement et des domaines dont le bureau comprend la commune où la contravention a été constatée.

» Un quart de chaque amende sera remise par le receveur, sous récépissé, à celui qui aura constaté la contravention ; les trois quarts restants seront renseignés au profit de la caisse provinciale.

» ART. 9. Les agents de l'administration provinciale qui n'observeraient pas les dispositions qui précèdent, seront punis par la privation de leur traitement pendant 10 à 20 jours, selon que la députation permanente trouvera convenir. Les agents appartenants à d'autres administrations seront signalés à leurs chefs respectifs pour être punis suivant la gravité des circonstances.

» ART. 10. La présente ordonnance sera soumise à la sanction royale.

» Bruges, le 13 juillet 1839.

» Par ordonnance :

» *Le Greffier,*

» CH. DEVAUX. »

» *Le Président,*

» MASSEZ.

Vu l'art. 86 de la loi du 30 avril 1836 ;

Sur la proposition de notre ministre des travaux publics ;

Nous avons arrêté et arrêtons :

ART. 1^{er}. La délibération par laquelle le conseil provincial de la Flandre occiden-

tales, dans sa séance du 13 juillet dernier, a adopté un règlement déterminant la cote des eaux dans le canal de Bruges à Ostende est approuvée.

ART. 2. Notre ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera inséré au *Bulletin officiel*.

Donné à Bruxelles, le 23 septembre 1839.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Travaux publics,

NOTHOMB.

XXXV.

Arrêté royal du 25 septembre 1839, portant fixation du droit de quai et de bassin à Ypres.

La députation permanente du conseil provincial,

Vu son arrêté du 31 janvier 1839, relatif à la perception d'un droit de quai et de bassin sur les bateaux qui passent à l'écluse de Bœsinghe, en se dirigeant vers la ville d'Ypres;

Vu l'arrêté royal du 25 septembre 1839, qui approuve cette résolution;

Arrête :

ART. 1^{er}. La perception du droit de quai et de bassin, dont il s'agit, aura lieu en régie, à partir du 1^{er} janvier 1840.

Les dispositions relatives au droit de passage aux écluses de la province, et notamment l'arrêté de la députation du 27 décembre 1838, ainsi que la résolution du conseil provincial, du 19 juillet 1839, seront aussi suivies pour le droit de quai et de bassin susmentionné.

ART. 2. Le présent arrêté avec celui du 31 janvier 1839, et l'arrêté royal du 25 septembre 1839, seront publiés et affichés dans toutes les villes et communes de la province; ils seront insérés au *Mémorial administratif*, et resteront constamment affichés au bureau de perception près de l'écluse de Bœsinghe; des exemplaires en seront adressés à M. le ministre des travaux publics, à MM. les gouverneurs des autres provinces, ainsi qu'à tous les fonctionnaires que la chose concerne.

Fait à Bruges, en séance du 26 novembre 1839.

Le Président,

C. PEGSTEEN-DE LAMPREEL.

Par ordonnance :

Le Greffier,

CH. DEVAUX.

Léopold, etc.

Vu l'arrêté de la députation permanente du conseil provincial de la Flandre occidentale, en date du 31 janvier 1839, portant qu'à partir du 1^{er} janvier 1840, il sera perçu

sur tous les bateaux à vide ou à charge qui passent à l'écluse de Bœsinghe, en se dirigeant vers la ville ou le bassin d'Ypres, un droit de quai et de bassin de 4 centimes par mètre cube, de la capacité réelle de ces bateaux, arrêté dont la teneur suit :

« La députation permanente du conseil provincial,
» Vu la résolution du conseil, en date du 22 juillet 1837, par laquelle la députation a été chargée de prendre les mesures nécessaires pour que les droits de quai et de bassin qui se perçoivent, au profit de la province, sur les bateaux passant à l'écluse de Bœsinghe, et se dirigeant vers la ville d'Ypres, fussent réglés de manière à produire annuellement environ une somme de fr. 1,058-20 centimes;

Arrête :

ART. 1^{er}. A partir du 1^{er} janvier 1840, il sera perçu sur tous les bateaux à vide ou à charge qui passent à l'écluse de Bœsinghe, en se dirigeant vers la ville et le bassin d'Ypres; un droit de quai et de bassin de 4 centimes par mètre cube de la capacité réelle de ces bateaux.

» Le droit est exigible, soit que les bateaux se rendent jusqu'au bassin, soit qu'ils ne fassent qu'une partie du trajet entre le bassin et l'écluse.

» Il ne sera rien perçu au retour.

» ART. 2. La députation permanente se réserve la faculté de porter le droit à 5 centimes, si le droit ne s'élevait pas au moins à fr. 1,058-20 par an.

» ART. 3. La perception du droit sera affermée publiquement, ou aura lieu par régie, suivant que la députation le jugera utile aux intérêts de la province.

» Dans ce dernier cas, les dispositions de l'arrêté du collège en date du 27 décembre 1838, concernant le mode de perception du droit de passage aux écluses de la province, seront appliquées à la recette du droit de quai et de bassin dont il s'agit.

ART. 4. La présente ordonnance sera soumise à l'approbation royale.

» Fait à Bruges, en séance du 31 janvier 1839.

» Par ordonnance :

» Le Greffier,

» CH. DEVAUX. »

» Le Président,

» COMTE DE MUELENAERE.

Vu la loi du 19 juillet 1832, prorogée en dernier lieu par celle du 25 décembre 1838.

Sur la proposition de notre ministre des travaux publics;

Nous avons arrêté et arrêtons :

ART. 1^{er}. L'arrêté prémentionné de la députation permanente du conseil provincial de la Flandre occidentale, en date du 31 janvier 1839, est approuvé.

ART. 2. Notre ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera inséré au *Bulletin officiel*.

Donné à Bruxelles, le 25 septembre 1839.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Travaux publics,

NOTHOMB.

XXXVI

Règlement sur la police et la navigation de la Dendre, approuvé par arrêté royal du 26 septembre 1839.

Léopold, etc.

Vu le règlement sur la police et la navigation de la Dendre, adopté, le 10 juillet dernier, par le conseil provincial de la Flandre orientale, règlement dont la teneur suit :

Le conseil provincial de la Flandre orientale,

Arrête :

PREMIÈRE SECTION.

Police des bords et du lit de la rivière.

ART. 1^{er}. Les propriétaires des héritages aboutissant à la Dendre laisseront le long de la rivière les chemins et francs-bords déterminés par le décret impérial du 4 prairial an XIII. Il leur est expressément défendu d'y faire des abaissements, coupures ou excavations, ou d'y placer des terres, briques, pierres, fumiers ou autres objets qui pourraient gêner la circulation.

ART. 2. Les plantations, clôtures ou autres empêchements qui auraient été établis contrairement aux dispositions du décret impérial précité, seront enlevés dans le délai de six mois, après la publication du présent règlement.

ART. 3. Ceux qui voudraient bâtir ou planter le long de la rivière seront tenus de demander, au préalable, à l'administration compétente, l'alignement à suivre, et de s'y conformer.

ART. 4. Personne ne pourra, sans autorisation préalable de l'autorité compétente, placer des pilotages, fascinages, aqueducs ou buses dans la rive de la Dendre, ou y pratiquer des escaliers, rampes, abreuvoirs ou autres travaux, de quelque nature que ce puisse être.

ART. 5. Il est défendu de jeter, placer, laisser couler ou tomber dans la rivière des immondices, terres, pierres, graviers, décombres ou autres objets qui pourraient encombrer le lit.

ART. 6. Lorsque ceux qui ont droit de pêcher dans la rivière auront besoin d'y poser des piquets, perches ou pieux pour fixer leurs filets, ils devront les en retirer en levant les filets.

ART. 7. Les propriétaires ou locataires des terres ou prairies bordant les deux rives de la Haute-Dendre, seront tenus de poser et d'entretenir en bon état des planches d'une épaisseur convenable, de 0^m,45 de largeur, et garnies de garde-fous, pour le passage des haleurs de bateaux sur les fossés ou canaux qui débouchent dans la rivière.

ART. 8. Ceux qui ont droit de tenir des barquettes pour le passage de l'eau seront obligés de construire, aux deux rives, des têtes en charpente ou en fascinages avec des escaliers convenables, afin d'empêcher les dégradations et les éboulements des bords.

ART. 9. Il est défendu d'apporter le moindre dommage aux digues, chemins de halage, plantations, écluses, ponts, aqueducs et autres ouvrages placés sur ou le long de la Dendre, et appartenant à l'administration.

DEUXIÈME SECTION.

Police de la navigation.

ART. 10. La navigation sur la Haute-Dendre aura lieu deux fois par semaine. En conséquence, les bateaux descendront le mardi et le vendredi jusqu'à l'écluse de Pol-laere, et le mercredi et samedi jusqu'à Alost.

Le jour de la navigation est censé commencer à une heure du matin et finir à minuit.

La navigation aura lieu tous les jours indistinctement sur la partie canalisée de la Dendre, entre Alost et Termonde.

ART. 11. Sous peine des amendes comminées au présent règlement, le tirant d'eau des bateaux naviguant sur la Haute-Dendre ne pourra dépasser 1^m,60 en été et 1^m,80 en hiver.

Le tirant d'eau des bateaux naviguant sur la partie canalisée de la même rivière entre Alost et Termonde, ne pourra dépasser 1^m,78 en été et 2^m,08 en hiver.

La saison d'été commencera le 1^{er} avril, et celle d'hiver le 1^{er} novembre.

ART. 12. Les chargements devront être réglés de manière que le milieu des cour-sives (*gangboorden*) pour les bateaux chargés de chaux s'élève au moins à 20 centim. au-dessus de l'eau et pour tous les autres bateaux, à 15 centimètres.

ART. 13. Il n'est pas permis, sans autorisation préalable, de charger ou de décharger les bateaux ailleurs qu'aux quais ou bassins destinés à cet usage.

Les transbordements des chargements ne pourront avoir lieu que d'après l'autorisation des préposés de l'administration.

ART. 14. Aucune barque ou bateau ne pourra être laissé au milieu de la rivière. Les propriétaires seront obligés de les placer avec les mâts abaissés, contre l'un des bords, de manière à ne pas gêner le passage des autres bateaux.

ART. 15. Les bateliers passant aux écluses et ponts ne laisseront jamais traîner leurs ancres hors des bords, soit à la proue, soit à la poupe.

Les conducteurs des bateaux portant des vergues ou des antennes seront tenus d'attacher ces pièces de manière qu'elles ne dépassent pas le bord du bateau.

ART. 16. Il est défendu de jeter ou de laisser tomber dans les écluses ou sur les ponts des immondices, pierres, décombres ou autres objets propres à y occasionner des dommages ou des embarras.

Tous les dégâts ou dommages quelconques faits par les bateliers aux ouvrages d'art seront réparés par eux ou à leurs frais.

ART. 17. Tous les bateaux devront baisser les voiles à la distance de 400 mètres des écluses ou ponts.

ART. 18. Les bateaux ne pourront entrer en pleine marche dans les écluses; on devra les arrêter aux abords des ouvrages et les tirer ensuite pour les faire passer.

ART. 19. Depuis une heure après le coucher du soleil jusqu'à une heure avant son lever, le passage des bateaux aux écluses est interdit.

ART. 20. Les bateaux descendant la rivière laisseront toujours le côté du chemin de halage à ceux remontant.

Ceux qui auront des mâts fixes céderont toujours le côté du chemin du halage aux barques employées au transport des voyageurs.

ART. 21. Les bateaux appartenant à l'État ou aux autorités constituées tiendront toujours le côté du chemin de halage, soit en descendant, soit en remontant la rivière.

ART. 22. Il est défendu d'attacher plus de deux bateaux l'un à l'autre; ils devront toujours être à la suite et jamais attachés latéralement.

ART. 23. Les flottes ne pourront naviguer ni avant le lever, ni après le coucher du soleil. Leurs conducteurs seront obligés, pendant la nuit, d'y placer sur l'avant et sur l'arrière une lanterne à vive lumière.

ART. 24. Les bateliers seront tenus de laisser, tant de jour que de nuit, au moins une personne sur le bateau, afin de soigner à ce qu'il ne se détache pas par le courant ou le choc d'autres bateaux.

ART. 25. Il est défendu de toucher aux écluses, ponts, estacades, etc., avec des bâtons ou gaffes ferrés.

ART. 26. Les bateliers ne pourront attacher les bateaux aux écluses, ponts, estacades, brise-glaces, etc., mais seront obligés de les amarrer aux pieux et anneaux destinés à cet usage.

ART. 27. La manœuvre des écluses, ponts, aqueducs, etc., appartient exclusivement aux préposés nommés à cet effet par l'administration; il est défendu à toute autre personne de s'y livrer ou d'empêcher lesdits préposés de les exécuter.

Cependant les bateliers ou leurs ouvriers seront tenus, s'ils en sont requis, d'aider les éclusiers dans les manœuvres qu'ils doivent exécuter dans l'intérêt de la navigation.

ART. 28. Lorsque les bateliers approcheront des écluses, ils déclareront immédiatement aux éclusiers leurs noms, les noms, tonnage et chargements de leurs bateaux, et exhiberont, à la première réquisition des éclusiers, leurs lettres de jauges. Ces préposés tiendront, outre le registre du mouvement de la navigation, une note desdites déclarations, afin de laisser passer chaque bateau d'après l'ordre de son inscription, en ayant soin toutefois que la remonte et la descente ne se fassent pas dans le même moment.

Les bateliers ne tenteront pas de passer avant leur tour, ni de remonter pendant la descente des autres bateaux, et *vice versa*

Les flottes ne passeront jamais qu'après le dernier bateau.

Les barques ou bateaux appartenant à l'Etat ou aux autorités constituées, passeront toujours les premiers.

ART. 29. Les bateliers ne pourront jamais laisser leurs bateaux dans les bassins des écluses que pendant le temps strictement nécessaire au passage. Des éclusiers auront le droit de les en faire sortir.

ART. 30. Dans le cas où les capitaines ou conducteurs des bateaux arrêtés dans la rivière, dans les bassins ou devant les quais de déchargement, refuseraient de se placer aux endroits et de la manière qui leur seraient indiqués par les préposés de l'administration, ces derniers auront le droit et seront même obligés, après trois sommations verbales, non-seulement de couper les cordes d'amarrage et de faire placer les bateaux dans un endroit convenable, mais de dresser encore procès-verbal contre les récalcitrants, qui encourront l'amende prévue à l'art. 37 ci-après.

ART. 31. Lesdits employés auront le droit de retenir les bateaux prémentionnés pendant 3 heures, afin d'avoir le temps de rédiger leur procès-verbal. Les autres préposés aux écluses et aux ponts seront tenus de les aider dans l'exécution de cette mesure.

ART. 32. Les bateliers qui ne sont pas domiciliés dans la province, et à charge desquels il aurait été dressé des procès-verbaux de contravention, seront retenus avec leurs bateaux jusqu'à ce qu'ils aient consigné entre les mains de l'auteur du procès verbal le *maximum* de l'amende et des dommages-intérêts dont ils se seront rendus passibles; ou bien jusqu'à ce qu'ils aient fourm. par acte en règle, une caution

solvable domiciliée dans la province et qui s'obligera comme le principal contrevenant.

TROISIÈME SECTION.

Police des usines.

ART. 33. Pendant les jours qui ne sont pas consacrés à la navigation, l'eau de la Dendre pourra être utilisée par les usines.

Pendant les jours de navigation, lorsqu'il y a excédant d'eau, l'administration accordera également aux usines l'autorisation de disposer de cet excédant.

A cet effet, il sera placé près de chaque moulin une barre ou boulon de repère indiquant le point de la hauteur d'eau nécessaire à la navigation.

Il est expressément défendu aux exploiters des usines de tenir leurs vannes ouvertes, en tout ou en partie, tant que le niveau des eaux ne dépasse pas ledit point; et ils cesseront de moudre et fermeront leurs ventelles, dès que les eaux seront descendues jusqu'au repère.

ART. 34. Lorsqu'on appréhendera des débordements par suite d'orages, fortes pluies, fonte de neige, débâcle, etc., les exploiters des usines établies sur les canaux de dérivation de la Dendre seront tenus, au premier ordre qu'ils en recevront de l'administration des ponts et chaussées ou de l'éclusier de leur ressort, et, en cas d'urgence, de l'autorité locale, d'ouvrir les vannes et ventelles de leurs moulins et de les tenir ouvertes aussi longtemps qu'on le jugera nécessaire dans l'intérêt des propriétés riveraines ou de la navigation.

Il en sera de même de l'écluse de décharge contiguë au moulin à drèche à Alost.

ART. 35. La vanne de l'éclusette, établie sur la dérivation dite *Beverbeke*, à Ninove, sera tenue fermée pendant les jours de navigation.

La partie supérieure de cette vanne correspondra à la hauteur de 1^m,75 au-dessus du radier du barrage d'amont de l'écluse de Pollaere.

ART. 36. Les propriétaires de la papeterie, située sur la Dendre à Termonde, observeront ponctuellement les dispositions prescrites par l'arrêté de M. le maire de ladite ville, en date du 17 février 1816, approuvé par les états députés de la province, pour l'entretien de la manœuvre de l'écluse dite du *Romelaer*, celle à portes busquées sur le canal dit *Vestje*, et celle de décharge près la prédite usine.

QUATRIÈME SECTION.

Pénalités. — Mode de constater les contraventions. — Poursuites.

ART. 37. Les contrevenants aux dispositions du présent règlement seront punis d'une amende de 25 à 100 fr., en outre de l'obligation de faire réparer les dommages ou dégâts occasionnés, et de faire disparaître les embarras ou encombrements produits; en cas de refus, ces réparations ou travaux seront exécutés d'office à charge des délinquants.

ART. 38. Les parents sont responsables pour leurs enfants, et les maîtres pour leurs domestiques ou ouvriers.

ART. 39. Les contraventions seront constatées par les agents des ponts et chaussées, de la gendarmerie et des polices locales. Leurs procès-verbaux devront être affirmés dans les 48 heures devant le bourgmestre ou l'un des échevins du lieu de la contravention ou devant le juge de paix du ressort.

ART. 40. Les autorités locales des communes riveraines de la Dendre, la gendar-

merie et tous les autres officiers de la force publique, seront tenus, étant à ce requis, de prêter main-forte pour l'exécution des dispositions contenues dans le présent règlement.

ART. 41. Le recouvrement des amendes et des dommages-intérêts occasionnés aux ouvrages sera effectué par les receveurs de l'enregistrement.

Le produit des amendes appartiendra à la province.

ART. 42. A compter du jour de la publication du présent règlement, les dispositions de ceux en date du 8 juillet 1824, 4 février 1826, 15 juillet 1829 et 28 juillet 1830, relatives à la Dendre, sont rapportées.

ART. 43. L'ingénieur en chef des ponts et chaussées dans la province, les commissaires d'arrondissement et les administrations locales riveraines de la Dendre, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution des dispositions qui précèdent.

Gand, le 10 juillet 1839.

(*Suivent les signatures.*)

Vu l'art. 86 de la loi du 30 avril 1836;

Sur la proposition de notre ministre des travaux publics,

Nous avons arrêté et arrêtons :

ART. 1^{er}. Le règlement sur la police et la navigation de la Dendre, adopté le 10 juillet dernier par le conseil provincial de la Flandre orientale, est approuvé.

ART. 2. Notre ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera inséré au *Bulletin officiel*.

Donné à Bruxelles, le 26 septembre 1839.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Travaux publics,

NOTHOMB.

XXXVII.

Instruction pour les éclusiers de la Dendre, approuvée par la députation permanente du conseil provincial, le 28 décembre 1839.

ART. 1^{er}. Les préposés, nommés par l'administration provinciale, pour la garde et la manœuvre des écluses de la Dendre, sont placés sous les ordres immédiats de l'ingénieur et des conducteurs des ponts et chaussées, chargés de la surveillance de ladite rivière.

ART. 2. Ils ne pourront, en aucun temps, quitter leur poste sans la permission de leurs supérieurs.

Dans le cas où ils auraient obtenu la permission de s'absenter, ils devront se faire remplacer par une personne capable et agréée d'avance par l'administration.

Ils doivent exécuter les manœuvres par eux-mêmes et en sont responsables.

ART. 3. Les soins desdits préposés ne doivent pas seulement se borner à leurs écluses, mais ils veilleront encore à ce qu'il ne se commette aucune infraction aux dispositions du règlement sur la police de la rivière. Ils constateront immédiatement par procès-verbal toutes les contraventions qu'ils découvriront.

Ils surveilleront constamment et même de nuit les écluses des moulins, afin de s'assurer qu'il ne s'y commet aucune infraction aux prédites dispositions.

ART. 4. Les éclusiers observeront, trois fois par jour, la hauteur des eaux à leurs écluses, afin de pouvoir en régler l'étiage suivant la saison et l'état de la rivière.

ART. 5. Ils auront soin, les jours de navigation, que les eaux soient tenues à la hauteur convenable.

La hauteur ordinaire des eaux de navigation sera fixée comme suit, savoir :

Pendant la saison d'été.

A Grammont, à 2^m,25 au-dessus du radier du barrage d'amont de l'écluse en cette ville.

A Ideghem, à 3^m,50 au-dessus du radier de l'écluse.

A Pollaere, à 1^m,80 au-dessus du radier du barrage d'amont de l'écluse.

A Denderleeuw, à 3^m,20 au-dessus du radier du barrage d'amont de l'écluse de navigation.

A Alost, à 3^m,30 au-dessus du radier du barrage d'amont de l'écluse.

A Wieze, à 4^m,80 au-dessus du radier du barrage d'amont de l'écluse.

A Termonde, à 4^m,50 au-dessus du radier du barrage d'amont de l'écluse de navigation.

Pendant la saison d'hiver.

A Grammont, à 2^m,50 au-dessus du radier du barrage d'amont de l'écluse.

A Ideghem, à 3^m,80 au-dessus du radier de l'écluse.

A Pollaere, à 2 mètres au-dessus du barrage d'amont de l'écluse.

A Denderleeuw, à 3^m,50 au-dessus du radier du barrage d'amont de l'écluse.

A Alost, à 3^m,60 au-dessus du radier du barrage d'amont de l'écluse.

A Wieze, à 4^m,80 au-dessus du radier du barrage d'amont de l'écluse.

A Termonde, à 4^m,50 au-dessus du radier du barrage de l'écluse de navigation.

ART. 6. Les éclusiers visiteront fréquemment les radiers des écluses, afin de s'assurer qu'il ne s'y trouve pas d'encombres ou d'affouillements.

ART. 7. Ils veilleront à ce que tous les mécanismes soient bien entretenus, convenablement graissés ou huilés et en parfait état de service.

Toutes les parties des écluses confiées à leurs soins, ainsi que les maisons éclusières, devront être tenues proprement.

ART. 8. Aux écluses où il existe deux barrages, on aura soin de diviser la pression de l'eau également et par moitié sur chaque paire de portes.

ART. 9. Pendant la gelée, les éclusiers devront, tous les jours, dégager les portes des écluses et les mécaniques des glaces qui en gêneraient la manœuvre.

ART. 10. Lorsque le dégel se prononcera, ils ouvriront immédiatement les survanues, vanues, portes ou poutrelles, afin de prévenir les inondations. Il en sera de même, lorsqu'on appréhendera une crue extraordinaire par suite d'orages, fortes pluies, fonte de neiges, etc.

Dans tous ces cas, l'éclusier de l'écluse supérieure prévendra, par exprès, son collègue de l'écluse la plus rapprochée, de la manœuvre qu'il va exécuter; et ce message se fera de l'une à l'autre écluse jusqu'à Termonde, afin qu'on ne soit pas surpris et qu'on ait le temps de se mettre en mesure. L'éclusier de Termonde devra être prévenu, au moins quinze heures d'avance.

ART. 11. En cas d'accidents imprévus, les éclusiers en donneront immédiatement avis, par exprès, au conducteur des ponts et chaussées de leur ressort.

ART. 12. L'éclusier à Idegem aura soin que la vanne de l'éclusette, placée sur le ruisseau de *Ransbeke*, soit fermée pendant les jours de navigation et ouverte pendant les autres jours de la semaine.

ART. 13. Le préposé chargé de la manœuvre de l'éclusette, située à l'origine de la dérivation, dite *Beverbeek*, à Ninove, aura également soin de fermer cette éclusette pendant les jours de navigation.

ART. 14. Pendant les mêmes jours, il sera permis aux meuniers de Grammont, Ninove, Denderleeuw et Alost, de moudre avec les eaux, excédant la jauge, à moins que les éclusiers n'en ordonnent autrement dans l'intérêt du service.

ART. 15. L'éclusier de Wieze tiendra, comme il a été dit à l'art. 5 ci-dessus, les eaux dans le bief supérieur, autant que possible, à la hauteur de 4^m,80, pendant les jours de navigation sur la Haute-Dendre, et à 4^m,25 pendant les autres jours de la semaine.

ART. 16. L'éclusier à Termonde, en outre des soins qu'il doit à son écluse, sera tenu, en temps et lieu, de requérir ou de faire procéder à l'exécution ponctuelle des dispositions prescrites aux propriétaires de la papeterie, établie sur la Dendre, en la dite ville, par l'arrêté de M. le maire de Termonde, en date du 17 février 1816, approuvé par les états-députés de la province, pour l'entretien et la manœuvre de l'écluse, dite *Romelaer*, celles à portes busquées sur le canal dit *Vestje*, et celle de décharge près de la prédite usine.

Il sera tenu également, lors des grandes crues, de demander immédiatement à M. le commandant du génie, à Termonde, l'ouverture des écluses de prise d'eau et de décharge, placées dans les fossés à droite et à gauche de la place.

ART. 17. Les éclusiers sont tenus d'agir avec honnêteté et politesse envers les autorités et envers le public. Toute plainte fondée, qui parviendrait à l'administration sur leurs mauvais procédés, sur leur négligence, inexactitude ou mauvaises manœuvres, donnera lieu à une punition sévère, et même, selon la circonstance, à leur destitution.

Proposé par l'ingénieur chargé des fonctions d'ingénieur en chef des ponts et chaussées, dans la Flandre orientale.

Gand, le 10 mai 1839.

WOLTERS.

La députation permanente du conseil provincial,

Vu l'instruction pour le service des éclusiers de la Dendre, en cette province, proposée le 10 mai dernier, par M. l'ingénieur faisant fonctions d'ingénieur en chef des ponts et chaussées dans la Flandre orientale;

Arrête :

La susdite instruction est approuvée et un exemplaire sera délivré à chacun des agents qu'elle concerne, afin qu'ils aient à s'y conformer.

Gand, le 28 décembre 1839.

J.-J. VANDENHECKE.

Par ordonnance :

Le Greffier,
MONTIGNY.

XXXVIII.

Arrêté royal du 30 septembre 1839, portant fixation d'un nouveau tarif pour la perception des droits de passe aux écluses de la Flandre occidentale.

RÉSOLUTION DU CONSEIL PROVINCIAL QUI ÉTABLIT UN NOUVEAU TARIF DES DROITS DE PÉAGE
AUX ÉCLUSES SITUÉES SUR LES RIVIÈRES ET CANAUX.

La députation permanente du conseil provincial,

Vu la résolution du 19 juillet 1839, par laquelle le conseil provincial a apporté des modifications au tarif du péage aux écluses situées sur les canaux et les rivières de la province et pris de nouvelles dispositions pour la perception des droits;

Vu l'arrêté royal du 30 septembre 1839, approuvant cette résolution;

Arrête :

ART. 1^{er}. La résolution prémentionnée du conseil provincial, avec le nouveau tarif des droits, ainsi que l'arrêté royal du 30 septembre dernier, seront publiés et affichés dans toutes les villes et communes de la province; ils seront insérés au *Mémorial administratif*, et resteront constamment affichés dans chaque bureau de perception; des exemplaires en seront adressés à M. le ministre des travaux publics et à celui des finances, à MM. les gouverneurs des autres provinces du royaume, ainsi qu'à tous les fonctionnaires que la chose concerne.

ART. 2. Toutes dispositions ou instructions contraires sont abrogées à partir du 31 décembre 1839, à minuit.

Fait à Bruges, en séance du 24 octobre 1839, n° 8403.

Le Président,
Comte DE MUELENAERE.

Par ordonnance :

Le Greffier,
CH. DEVAUX.

Extrait du procès-verbal de la séance du 19 juillet 1839, du conseil provincial de la Flandre occidentale.

Un des secrétaires donne lecture d'un rapport de la 4^e commission, concernant les réclamations dont le droit de péage pour le passage aux écluses de la province a été l'objet de la part de quelques intéressés, et relativement au nouveau tarif proposé par la commission.

Le conseil adopte les conclusions à l'unanimité des voix.

Il résulte de cette décision :

« 1^o Que pour ce qui concerne la Lys, comme la navigation sur cette rivière est » extrêmement onéreuse aux bateliers, et que le produit des écluses excède de beau-

- » coup la dépense annuelle d'entretien, la perception, à partir du 1^{er} janvier 1840 .
 » sera effectuée sur le pied proposé ci-bas au § 3 et au taux du tarif actuel ;
 » 2° Que l'instruction donnée par la députation permanente, le 3 janvier 1839 ,
 » est conforme aux décisions du conseil et que le droit continuera à être perçu sur
 » cette base, jusqu'au 31 décembre prochain ;
 » Qu'à partir du 1^{er} janvier 1840, le péage sera perçu sur le tarif ci-joint, d'après
 » le tonnage exprimé dans les certificats de jaugeage que délivre l'administration des
 » contributions directes, cadastre, douanes et accises, et qui, pour les bateaux de
 » l'intérieur, servent d'assiette au droit de patente, et pour les navires de mer, de
 » base à la perception des droits de tonnage et autres ;
 » 4° Qu'à cet effet la députation permanente fera les démarches nécessaires pour
 » obtenir l'autorisation royale et dans le cas où celle-ci ne serait pas donnée avant le
 » 1^{er} janvier 1840, que la perception continuera à se faire conformément au tarif
 » existant et sur le même pied qu'actuellement ;
 » 5° Que la députation est autorisée à donner des instructions pour que les bateaux
 » ou les navires entrant avec permission dans le bassin d'une écluse, soit pour dé-
 » charger, soit pour prendre charge, paient le droit de passage comme s'ils conti-
 » nuaient leur route ;
 » 6° Que le nouveau tarif de la perception des droits de passe aux écluses de la
 » province de la Flandre occidentale, à mettre en vigueur au 1^{er} janvier 1840, est
 » arrêté comme suit. »

Pour extrait conforme :

Le Greffier de la Flandre occidentale,

DEVAUX.

Vu pour être annexé à l'arrêté du Roi du 30 septembre 1839.

Bruxelles, le 30 septembre 1839.

Le Ministre des Travaux publics,

NOTHOMB.

Tarif pour la perception du droit de passe aux écluses de la province de la Flandre occidentale, à mettre en vigueur au 1^{er} janvier 1840.

ÉCLUSE DE LA COUPURE, A BRUGES.

Bateaux de l'intérieur à charge.

	Par tonneau.
De 16 tonneaux et au-dessous	fr. » 02,75
De 17 à 33 tonneaux.	» 04
De 34 à 66 »	» 05,50
De 67 à 100 »	» 06,75
De 101 et au-dessus	» 08

Navires de mer à charge.

De 33 tonneaux et au-dessous.	fr. » 05,50
De 34 à 66 tonneaux	» 08
De 67 et au-dessus	» 10,75

ÉCLUSE DE LA PORTE DE BANNE, A BRUGES.

Bateaux de l'intérieur à charge.

	Par tonneau.
De 16 tonneaux et au-dessous	fr. » 01,25
De 17 à 33 tonneaux	» 02
De 34 à 66 »	» 02,75
De 67 à 100 »	» 03,50
De 101 et au-dessus	» 04

Navires de mer à charge.

De 33 tonneaux et au-dessous	fr. » 02,75
De 34 à 66 tonneaux	» 04
De 67 et au-dessus	» 05,50

ÉCLUSE DE SLYKENS.

Bateaux de l'intérieur à charge.

De 16 tonneaux et au-dessous	fr. » 02,75
De 17 à 33 tonneaux.	» 05
De 34 à 66 »	» 06,75
De 67 à 100 »	» 08,75
De 101 et au-dessus.	» 10,75

Navires de mer à charge.

De 33 tonneaux et au-dessous	fr. » 05,50
De 34 à 66 tonneaux	» 09,50
De 67 et au-dessus	» 13,50

ÉCLUSE DU SYPHON, PRÈS D'OSTENDE.

Comme pour l'écluse de Slykens.

ÉCLUSE DE PLASSCHENDAELE.

Comme pour l'écluse de la Coupure à Bruges.

Toutefois les bateaux venant d'Ostende et se dirigeant vers Nieuport, ou venant de Nieuport et se dirigeant vers Ostende, qui justifieront d'avoir payé le droit à l'écluse de Slykens ou du Syphon, ou bien à l'écluse de la province à Nieuport, seront exempts du droit à Plasschendaele.

ÉCLUSE DE LA PROVINCE, A NIEUPORT.

Comme pour l'écluse de Slykens.

NOUVELLE ÉCLUSE DE FURNES A NIEUPORT.

Comme pour l'écluse de Slykens.

ÉCLUSE D'HOUTHEM.

Bateaux à charge.

	Par tonneau.
De 16 tonneaux et au-dessous	fr. » 02,75
De 17 à 33 tonneaux	» 04
De 34 à 66 »	» 05,50
De 67 et au-dessus	» 06,75

ÉCLUSE DE LA FINTELLE.

Bateaux à charge.

	Par tonneau.
De 16 tonneaux et au-dessous	fr. » 04
De 17 à 33 tonneaux	» 05,50
De 34 à 66 »	» 06,75
De 67 à 100 »	» 08
De 101 et au-dessus	» 09,50

ÉCLUSE D'YPRES A NIEUPOORT.

Bateaux à charge.

De 16 tonneaux et au-dessous.	fr. » 04
De 17 à 33 tonneaux	» 05,50
De 34 à 66 »	» 08
De 67 à 100 »	» 10,75
De 101 et au-dessus	» 13,50

ÉCLUSE DE DORSINGHE.

Comme pour l'écluse d'Ypres à Nieuport.

Pour toutes les écluses qui précèdent, les bateaux et navires à vide de toute espèce, payeront demi-droit.

Les navires en lest sont considérés comme à vide.

ÉCLUSE DE COMMINES.

Par tonneau à charge.	fr. » 06,35
Par tonneau à vide	» 02,12

ÉCLUSE DE MENIN.

Comme pour l'écluse de Commines.

ÉCLUSE D'HARLEBEKE

Par tonneau à charge.	fr. » 10,58
Par tonneau à vide	» 06,35

Les radeaux ou trains de bois par parties de 20 mètres de longueur et au-dessous, paieront à chaque écluse fr. 3-20.

Et pour chaque mètre au-dessus de 20, le droit fixe de fr. 3-20 sera augmenté à raison de 16 centimes par mètre.

Joint au rapport de la quatrième commission du conseil provincial de la Flandre Occidentale.

Bruges, le 19 juillet 1839.

Le Rapporteur,
DE KNUYDT.

Le Secrétaire,
CH. VAN DANNE.

Le Président,
BARON DEVRIÈRE.

Pour copie conforme :
Le Greffier de la province,
DEVAUX.

Vu pour être annexé à l'arrêté du Roi du 30 septembre 1839.

Bruxelles, le 30 septembre 1839.

Le Ministre des Travaux publics,
NOTHOMB.

Léopold, etc.,

Vu la résolution du conseil provincial de la Flandre Occidentale, en date du 19 juillet dernier, par laquelle ce conseil a adopté un nouveau tarif des droits à percevoir aux écluses de la province;

Vu la loi du 30 avril 1836;

Considérant que, dans sa délibération prémentionnée, le conseil provincial de la Flandre occidentale a introduit des dispositions qui concernent la perception des droits établis sur la Lys, à partir du 1^{er} janvier 1840, tandis que c'est précisément à dater de cette époque, que l'administration de la Lys doit cesser de faire partie de ses attributions aux termes de la loi du 31 décembre 1838;

Sur la proposition de notre ministre des travaux publics;

Nous avons arrêté et arrêtons :

ART. 1^{er}. La résolution du conseil provincial de la Flandre occidentale, du 19 juillet 1839, par laquelle ce conseil a adopté un nouveau tarif des droits à percevoir aux écluses de la province, est approuvée.

ART. 2. Il est entendu, en ce qui concerne la Lys, que cette approbation est donnée sans préjudice de l'exécution de la loi du 31 décembre 1838, d'après laquelle cette rivière rentre dans l'administration de l'État à partir du 1^{er} janvier 1840.

ART. 3. La résolution du 19 juillet et le tarif adopté par le conseil provincial, demeureront annexés au présent arrêté.

Notre ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera inséré au *Bulletin officiel*.

Donné à Bruxelles, le 30 septembre 1839.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Travaux publics,

NOTHOMB.

XXXIX.

Arrêté royal du 2 septembre 1840, qui déclare le bureau de Zelzacte lieu d'allége pour les importations par mer en destination du bureau de Gand.

Léopold, etc.

Revu les arrêtés du 12 août 1839 et du 11 juin 1840, qui ouvraient le bureau de Zelzacte, dans la province de la Flandre orientale, à l'importation par mer de toute espèce de marchandises ou denrées;

Considérant que l'état actuel du canal de Terneuzen, qui forme la communication maritime entre la mer et Gand, bureau de déchargement désigné pour les importations par Zelzacte, empêche que le commerce de la ville de Gand jouisse dès à présent des avantages en vue desquels la commune et la province ont concouru à l'établissement et à la construction dudit canal;

Vu les art. 19 et 313 de la loi générale du 26 août 1822, *Journal officiel*, n° 38.
Sur le rapport de notre ministre des finances ;

Nous avons arrêté et arrêtons :

ART. 1^{er}. Le bureau de Zelzaete, dans la province de la Flandre occidentale, est déclaré lieu d'allége pour les importations par mer en destination du bureau de Gand.

ART. 2. Notre ministre des finances est autorisé à prendre, sous réserve de révocation, en cas d'abus, et sous telles conditions qui seront jugées utiles, les mesures nécessaires, à l'effet de mettre dès à présent le commerce de Gand en possession des avantages de navigation qui lui seraient assurés si le canal de Terneuzen avait dans tout son parcours la profondeur normale de 4^m,40, fixée par le cahier des charges de la concession de ce canal.

Notre ministre des finances (M. Mercier) est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera inséré au *Bulletin officiel*.

Arrêté pris par le département des finances, le 3 septembre 1840, en exécution de la disposition royale du 2 septembre.

Le ministre des finances,

Vu l'art. 2 de l'arrêté royal du 2 septembre 1840, qui l'autorise à prendre provisoirement les mesures nécessaires à l'effet de mettre, dès à présent, le commerce de Gand en possession des avantages de navigation maritime qui lui seraient assurés, si le canal de Terneuzen avait dans tout son parcours la profondeur normale de 4^m,40, fixée par le cahier des charges de la concession ;

Le conseil d'administration des contributions directes, douanes et accises entendu ;
Arrête :

ART. 1^{er}. Le directeur des contributions directes, cadastre, douanes et accises, dans la province de la Flandre orientale, autorisera la délivrance des permis d'allége pour les navires de mer entrant par le canal de Terneuzen, en destination de Gand, qui, à cause de la hauteur de leur tirant d'eau, ne pourraient, sans allègement, atteindre le bureau de Zelzaete

ART. 2. Les permis d'allége ne seront pas délivrés pour les navires dont le tirant d'eau serait supérieur à 4^m,10. Ils ne seront également pas délivrés pour les navires dont le tirant d'eau serait inférieur à 3^m,20, à moins que les eaux du canal ne présentent momentanément moins de hauteur à l'époque où le permis d'allége est réclamé, ce dont il devra être justifié au directeur de la province.

ART. 3. L'allègement ne sera autorisé que sur une demande remise par le consignataire, signée par lui, par le capitaine et son second, et par laquelle ils s'engagent ensemble :

1° A arrêter l'allègement lorsque le navire ne présentera plus un degré d'immersion supérieur à 3^m,20, ou à la hauteur momentanée des eaux du canal dans le cas prévu à l'art. 2 ;

2° A remettre au bureau de Zelzaete une seule déclaration en gros pour le chargement du navire et de ses alléges ;

3° A se servir exclusivement d'alléges belges ;

4° A effectuer le trajet de Zelzaete à Gand, avec le navire et ses alléges, entre le

lever et le coucher du soleil, et dans le délai qui sera indiqué à la déclaration générale par le receveur du bureau de Zelzaete ;

5° A se conformer ponctuellement aux dispositions des art. 19, 20 et 21 de la loi générale du 26 août 1822 (*Journal officiel*, n° 28).

ART. 4. Lorsqu'il aura été satisfait aux conditions et formalités imposées ci-dessus, les marchandises transportées par allèges seront considérées en douane comme si elles étaient restées à bord du navire de mer.

ART. 5. Le présent arrêté cessera de plein droit ses effets, dès que le canal de Terneuzen aura atteint, dans tout son parcours, la profondeur de 4^m,40, fixée par le cahier des charges de la concession.

M. le directeur de l'administration des contributions directes, cadastre, douanes et accises, est chargé de l'exécution du présent arrêté, dont expédition sera transmise à la chambre de commerce de Gand, par les soins du directeur des contributions directes, cadastre, douanes et accises dans la province de la Flandre orientale.

Bruxelles, le 3 septembre 1840.

Le Ministre des Finances,
MERCIER.

Arrêté du département des finances, du 21 juin 1841, modifiant l'arrêté du 3 septembre 1840.

Le ministre des finances,

Revu l'arrêté royal du 2 septembre 1840, n° 38, autorisant le ministre des finances à prendre les mesures nécessaires à l'effet de mettre le commerce de Gand immédiatement en possession des avantages de navigation maritime que lui assure le canal de Terneuzen ;

Revu les art. 2 et 5 de l'arrêté du 3 septembre 1840, n° 1, pris en exécution de cette disposition royale ;

Attendu qu'il résulte des renseignements fournis par le département des travaux publics, que la profondeur du canal de Terneuzen et les dimensions de ses écluses et de ses ponts ne mettent pas empêchement à ce que des navires d'un tirant d'eau supérieur à 4^m,10, puissent, après avoir été allégés, arriver jusqu'à Gand ;

Considérant que le caractère temporaire donné à cet arrêté par son art. 5, nuit essentiellement aux spéculations commerciales dont l'essor n'est possible qu'avec la condition de possession permanente des facilités qu'il procure aux importateurs ;

Le conseil d'administration des contributions directes, etc., entendu ;

Arrête :

Le § 1^{er} de l'art. 2 et l'art. 5 de l'arrêté du 3 septembre 1840, n° 1, sont rapportés.

Le chef de la 4^e division de l'administration des contributions directes, etc., est chargé de l'exécution du présent arrêté, dont expédition sera transmise à la chambre de commerce de Gand par les soins du directeur des contributions dans la province de la Flandre orientale.

Bruxelles, le 21 juin 1841.

Le Ministre des Finances,
C. DE BRIEY.

XL.

Canal de Lierre à Herenthals. — Tarif.

La députation permanente du conseil provincial d'Anvers,

Vu la résolution du conseil provincial du 14 octobre 1836, approuvée par arrêté royal du 19 novembre suivant, relative aux travaux d'amélioration à exécuter pour rendre la Petite-Nèthe navigable, entre Lierre et le pont de Casterlé;

Considérant que l'avancement des travaux permet d'ouvrir la navigation entre Lierre et Herenthals;

Considérant que, dans sa séance du 16 juillet dernier, le conseil provincial a autorisé la députation permanente à former le tarif des rétributions à payer aux écluses de cette rivière;

Considérant que ce produit ayant été admis en recette dans le budget provincial de 1839, il devient urgent de faire les dispositions nécessaires, pour que sa rentrée n'éprouve pas de retard;

Voulant pourvoir aux moyens d'assurer la conservation et la jouissance des ouvrages que la province a fait exécuter dans l'intérêt de la navigation et de l'agriculture;

Arrête :

ART. 1^{er}. Tout bateau ou embarcation quelconque qui naviguera sur la Petite-Nèthe, entre l'écluse dite *du Moll*, à Lierre, et les usines ou barrages d'Herenthals, sera assujettie à une rétribution fixée par tonneau et par bief.

ART. 2. Les marchandises, matériaux et objets divers seront rangés en trois classes.

La 1^{re} classe comprend les fumiers et immondices, engrais, cendres pour engrais, terre, sables, pierres brutes, minéral et la tourbe.

La 2^e classe, les charbons de toute espèce, briques, briquettes, tuiles, carreaux, bois à brûler, cendres de bois, bois de construction et autres, pavés, pierres de taille, taillées, dégrossies, bleues ou blanches, foin, paille, os et eau de mer.

La 3^e classe, tous les matériaux, marchandises et objets autres que ceux désignés ci-dessus.

ART. 3. La rétribution se paiera : 1^o sur le tonnage du bateau, tel qu'il aura été déterminé par le procès-verbal de jaugeage; 2^o sur le chargement effectif à raison de celui indiqué par l'échelle d'immersion.

ART. 4. Les biefs entre Lierre et Herenthals sont divisés comme suit :

1^{er} bief. De l'écluse du Moll, à Lierre, jusqu'à l'entrée de la 1^{re} écluse.

2^e bief. De l'aval de la 1^{re} écluse à l'entrée de la seconde.

3^e bief. De l'aval de la 2^e écluse à l'entrée de la 3^e.

4^e bief. De l'aval de la 3^e écluse à l'entrée de la 4^e.

5^e bief. De l'aval de la 4^e écluse à l'entrée de la 5^e.

6^e bief. De l'aval de la 5^e écluse à l'entrée de la 6^e.

7^e bief. De l'aval de la 6^e écluse jusqu'aux usines et barrages d'Herenthals.

On suivra l'ordre contraire en allant d'Herenthals à Lierre, c'est-à-dire qu'alors le 1^{er} bief sera, à partir des usines et barrages d'Herenthals, jusqu'à l'entrée ou à l'amont de la 6^e écluse, et ainsi de suite, jusqu'à l'amont de l'écluse du Moll, à Lierre.

ART. 5. *Tarif provisoire des rétributions à payer aux écluses, par tonneau.*

INDICATION DES BIEFS.	1 ^{re} CLASSE.		2 ^e CLASSE.		3 ^e CLASSE.	
	Pr le tonnage complet du bateau.	Pour le chargement effectif	Pr le tonnage complet du bateau	Pour le chargement effectif	Pr le tonnage complet du bateau	Pour le chargement effectif
	Centimes	Centimes	Centimes	Centimes	Centimes	Centimes
1 ^{er} bief, à partir de Lierre. . .	1	4	1 $\frac{1}{2}$	8	2	12
2 ^e id., id.	1	4	1 $\frac{1}{2}$	8	2	12
3 ^e id., id.	1	3	1 $\frac{1}{2}$	6	2	9
4 ^e id., id.	1	3	1 $\frac{1}{2}$	6	2	9
5 ^e id., id.	$\frac{1}{2}$	2	1	4	1 $\frac{1}{2}$	6
6 ^e id., id.	$\frac{1}{2}$	2	1	4	1 $\frac{1}{2}$	6
7 ^e id., id.	$\frac{1}{2}$	2	1	4	1 $\frac{1}{2}$	6

ART. 6. Les bateaux vides paieront un centime par tonneau pour chaque bief.

Tout bâtiment au-dessous de dix tonneaux paiera les droits fixés au précédent article, comme s'il jaugeait dix tonneaux.

Tout bâtiment dont le chargement serait inférieur à dix tonneaux paiera les droits comme si le chargement était de dix tonneaux.

ART. 7. Tout bâtiment qui contiendra des marchandises appartenant à deux ou aux trois classes ci-dessus spécifiées, paiera pour son chargement entier et pour le tonnage du bateau les droits les plus élevés.

ART. 8. Les barques et chaloupes qui ne servent point au transport des marchandises, paieront au passage de chaque écluse un franc quarante centimes.

Sont exemptées de ce droit les chaloupes qui accompagneront les bateaux auxquels elles appartiennent et qui ne devront pas passer aux écluses séparément.

ART. 9. Les barques et bateaux servant au transport des voyageurs ou employés à un service régulier de messageries, paieront, à raison de la capacité du bateau, une rétribution à régler par l'acte de concession qui en permettra l'établissement.

ART. 10. Il sera perçu dix centimes pour frais d'expédition, outre le remboursement du timbre des quittances qui en seront susceptibles.

ART. 11. Les droits devront être acquittés à Lierre et à Herenthals, avant le départ des bâtiments pour toute la distance à parcourir.

Il sera délivré aux bateliers des quittances extraites d'un registre à talon, qu'ils doivent exhiber aux éclusiers au passage de chaque écluse.

Les éclusiers tiendront note du passage de chaque bateau, sur un registre à ce destiné.

Les éclusiers s'opposeront au passage des bateaux pour lesquels les droits n'auraient pas été acquittés, ou dont la destination, suivant la quittance, devait être en deçà de leur écluse, ou enfin dont le chargement excéderait le tonnage indiqué dans cette quittance.

ART. 12. Lorsqu'un batelier, ayant déclaré vouloir se rendre dans un bief intermédiaire, jugera ultérieurement à propos de continuer la route, il devra acquitter les droits pour le chemin restant à parcourir, entre les mains de l'éclusier de la première écluse où il devra passer.

Il en sera de même, lorsqu'il recevra en chemin une charge ou supplément de charge qui n'aura pas été déclarée au bureau de perception.

ART. 13. Les quittances délivrées aux bateliers seront déposées au dernier bureau de perception ou d'écluse devant lequel ils passeront, suivant les déclarations qu'elles renferment, et cela pour chaque voyage, soit aller, soit retour.

ART. 14. Les règlements généraux d'ordre public et de police de navigation, qui sont ou pourront être mis en vigueur sur les canaux de l'État, seront applicables à la partie rendue navigable de la petite Nèthe, aussi longtemps que le conseil provincial n'y aura pas pourvu par un règlement spécial.

Arrêté en séance de la députation.

Anvers, le 5 décembre 1838.

CH. ROGIER.

Par ordonnance :
Le Greffier provincial,
COYPER.

Vu pour être annexé à l'arrêté du Roi, du 16 janvier 1839.

Le Ministre des Travaux publics,
NOTHOMB.

Arrêté royal du 16 janvier 1839, approuvant l'arrêté de la députation permanente du conseil de la province d'Anvers, en date du 5 décembre 1838.

Léopold, etc.

Revu notre arrêté du 19 novembre 1836, approbatif de la délibération du conseil provincial d'Anvers, du 14 octobre de la même année, relative à l'exécution, pour compte de la province, de travaux à la petite Nèthe ;

Vu l'arrêté de la députation permanente du conseil provincial d'Anvers, en date du 5 décembre 1838, concernant le tarif à appliquer provisoirement à cette rivière, par suite des améliorations ;

Nous avons arrêté et arrêtons :

ART. 1^{er}. L'arrêté ci-annexé, du 5 décembre 1838, de la députation permanente du conseil provincial d'Anvers, est approuvé.

ART. 2. Notre ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera inséré au *Bulletin officiel*.

Donné à Bruxelles, le 16 janvier 1839.

LÉOPOLD.

Par le Roi :
Le Ministre des Travaux publics,
NOTHOMB.

XLI.

Règlement approuvé par arrêté royal du 30 octobre 1820, concernant l'établissement d'un droit de navigation dans les provinces de Namur, Liège et Limbourg.

TITRE PREMIER.

Établissement des péages et perception du droit.

ART. 1^{er}. Il sera établi seize péages sur les rivières ou parties de rivières qui traversent les provinces de Namur, Liège et Limbourg.

ART. 2. Ces péages sont placés de la manière suivante :

A. PROVINCE DE NAMUR.

a. a. *Rivière de Meuse.*

Le 1^{er} dans la commune de Hastière-Lavaux ;

Le 2^e dans la commune de Profondeville ;

Le 3^e dans la commune de Live.

b. b. *Rivière de Sambre.*

Le 4^e dans la commune de Malonne.

B. PROVINCE DE LIÈGE.

c. c. *Rivière de Meuse.*

Le 5^e au-dessus du pont de la ville de Huy ;

Le 6^e en partie aux six maisons de Gragnée, commune de Liège, et en partie à Caroumeuse, commune d'Herstal ;

Le 7^e devant Visé.

d. d. *Rivière d'Ourte.*

Le 8^e au lieu dit *aux Vannes* ;

Le 9^e dans la commune de Tilff ;

Le 10^e à Douflamme, au confluent de l'Amblève, dans l'Ourte.

{ e. e. *Rivière de Vesdre.*

Le 11^e dans la commune de Chenée.

C. PROVINCE DE LIMBOURG.

Le 12^e à Saint-Pierre ;

Le 13^e à Maeseyck ;

Le 14^e à Ruremonde ;

Le 15^e à Venloo ;

Le 16^e à Well.

ART. 3. Il sera payé pour chaque bateau qui passera vis-à-vis de ces péages, un droit de trois centièmes de florin à raison de chaque tonneau ou aune cubique que contiendra la capacité du bateau.

Les trains de bois paieront le même droit de trois centièmes pour chaque corde dont ils se composent.

ART. 4. Seront exempts de tous droits :

a. Les bateaux appartenant à l'État et employés pour le service personnel de Sa Majesté, celui des princes et princesses de la famille royale, ainsi que pour le service de l'armée de terre et de mer.

b. Les nacelles et autres embarcations dont la capacité est moindre d'un tonneau et demi.

c. Les bateaux employés à la pêche.

d. Ceux uniquement chargés de cendres, de fumiers et autres engrais, ainsi que ceux qui transportent des récoltes ou des légumes, mais seulement lorsque le propriétaire de ces derniers objets réside dans le rayon d'une lieue ou 5,000 aunes des péages.

e. Les bateaux uniquement chargés d'objets d'artillerie et d'équipement militaires appartenant à l'État, ce qui devra être constaté par un certificat délivré par un officier supérieur.

f. Les bateaux uniquement chargés pour les travaux de la navigation et munis d'une lettre de service de l'ingénieur en chef de la province.

ART. 5. Les bateaux à vide ne paieront que le tiers du droit fixé par l'art. 3.

ART. 6. La quotité du droit à payer par chaque bateau sera établie d'après le jaugeage fait en exécution de la loi du 12 mai 1819 par les employés des accises.

ART. 7. A cet effet, tout conducteur de bateau sera tenu de représenter, sur la réquisition qui lui sera faite par le percepteur du droit de navigation, lors de son passage vis-à-vis du péage, le certificat de jaugeage mentionné à l'art. 31 de la loi.

ART. 8. Tout propriétaire d'un bateau contenant un tonneau et demi et plus, sera tenu, en outre, de faire marquer en chiffres blancs, hauts d'une palme (décimètre), sur un fond noir, le nombre de tonneaux que contient le bateau d'après le jaugeage ci-dessus.

Cette marque devra être apposée des deux côtés des bateaux et aux endroits les plus apparents.

ART. 9. Les députations des États feront percevoir les droits établis à chaque péage de leur province respective, par voie de mise en ferme ou par voie de régie, selon qu'elles le croiront plus avantageux pour leur province (sous la réserve cependant que le mode de perception sera soumis à l'approbation du roi).

ART. 10. Les percepteurs verseront, dans les premiers jours de chaque mois, le montant de leurs recettes du mois précédent, ou la partie proportionnelle du prix de leur fermage, dans la caisse du receveur-général ou particulier, dans l'arrondissement financier duquel se trouve le péage.

ART. 11. Les produits des péages de chaque province formeront un fonds spécial, dont il sera disposé par les États provinciaux conformément à l'arrêté royal du 17 décembre 1819, n° 1.

ART. 12. Il ne pourra être perçu, sous peine de concussion, aucun droit de quelque nature que ce soit, au passage des écluses, vannes, pertuits ou ponts construits sur les rivières des provinces de Namur, Liège et Limbourg, le service des écluses ou pertuits devant se faire gratuitement par des agents commis à cet effet et salariés sur les produits du droit de navigation.

ART. 13. Il sera placé sur le bord de la rivière, en face de chaque bureau de perception, un poteau muni d'une plaque, sur laquelle sera inscrit le mot *Péage*.

ART. 14. L'emplacement fixe du poteau et du bureau de perception, sera désigné par les États députés des provinces sur les propositions des agents du service de la navigation.

En cas de mise en ferme, le percepteur aura le droit de demander que le poteau soit placé au point qui lui conviendra le mieux, pour autant que ce point ne soit pas hors des limites stipulées, à l'art. 2 et qu'il n'y ait aucun motif dans l'intérêt de la navigation, qui s'opposerait à ce que la demande du percepteur soit accueillie.

ART. 15. Un exemplaire du présent règlement devra être constamment affiché dans l'intérieur du bureau de perception.

ART. 16. Tout conducteur de bateau qui croira ne pas devoir le droit qui lui sera demandé par un percepteur, aura la faculté de ne faire son paiement qu'à titre de consignation et d'exiger une quittance où cette réserve sera exprimée.

ART. 17. Toute contestation relative à la perception du droit, sera portée devant le juge de paix du canton, qui jugera sommairement, conformément aux dispositions de la loi du 29 avril 1819, concernant les impositions municipales.

TITRE II.

Contraventions et peines.

ART. 18. Tout conducteur de bateau qui refusera de payer ou de consigner le droit qui lui sera demandé par le percepteur, sera condamné à une amende de 25 florins, sans préjudice de toutes autres peines qui pourraient être encourues, conformément aux lois, en cas d'insulte, violence ou voie de fait.

ART. 19. Dans le cas où le refus de paiement serait fait par un conducteur qui n'aurait point de domicile connu dans la province, ou qui ne fournirait pas une caution solvable, le percepteur aura droit d'arrêter les chevaux et bateaux et de requérir à cet effet l'intervention de l'autorité municipale.

ART. 20. Tout conducteur qui ne représentera pas le certificat de jaugeage, lorsqu'il en sera requis ou qui naviguera avec un bateau qui ne serait pas muni des marques prescrites par l'art. 8, sera condamné à une amende de 10 florins.

ART. 21. Celui qui aura fait apposer sur son bateau une marque différente de capacité déterminée par les employés des accises, sera condamné à une amende fl. 25 et poursuivi, en outre, comme faussaire.

ART. 22. Tout percepteur qui sera trouvé en contravention aux art. 13 et 15, relatifs à la plaque et à l'affixion d'un exemplaire du règlement, sera condamné à fl. 10 d'amende.

ART. 23. Les contraventions au présent règlement seront constatées par des procès-verbaux dressés par les percepteurs ainsi que par les autres agents du service de la navigation, les fonctionnaires municipaux, les gardes-champêtres et la maréchaussée. Ces procès-verbaux devront être affirmés dans les 24 heures, par-devant le juge de paix ou son suppléant, ou par-devant le maire ou l'adjoint de la commune, à peine de nullité; ils feront foi en justice jusqu'à preuve du contraire.

ART. 24. La connaissance de ces contraventions appartiendra aux tribunaux de la police municipale ou de police correctionnelle, selon le cas, et les poursuites devront être commencées dans le mois, à dater du jour de l'affirmation du procès-verbal.

ART. 25. Un tiers du produit des amendes sera attribué aux agents qui auront constaté les contraventions. Les deux autres tiers seront affectés au service de la navigation de la même manière que le droit principal.

Approuvé par arrêté royal du 30 octobre 1820, n° 83.

*Le Secrétaire de la chambre générale des comptes, chargé provisoirement
de la direction de la secrétairerie d'État,*

J. DASSEVAEL.

Certifié conforme à l'original.

Le Greffier de la secrétairerie d'État,
D'HAMECOURT.

XLII.

Règlement de police du canal de Maestricht à Bois-le-Duc, approuvé par arrêté royal du 12 mars 1828 (non inséré au Bulletin officiel).

VAN DE SLUIZEN EN BRUGGEN.

ART. 1. Geene der sluizen of bruggen zullen mogen worden behandeld of geschat, dan door ambtenaren of geëmployeerden daartoe wettiglyk benoemd wordende, het aan elkeen iegelyk wel expresselyk verboden, om zelve te schatten, sluisdeuren of bruggen open of toe te maken, of op eenigerlei wyze, zonder bekomen verlof, daaraan de hand te slaan.

ART. 2. Niemand zal eenig asch, vuilnis, steen, puin of wat van dien aard mee moge zyn, hetwelk eenig nadeel aan de vaart, sluizen, bruggen of verdere werken, daartoe behoorende, zoude kunnen toebrengen, in de vaart, sluizen en duikers, of op de dyken, bruggen en verdere gronden of werken van de vaart mogen werpen, en zullen de schippers voor hunne knechts, ouders voor hunne kinderen, en meesters en vrouwen voor hunne dienstboden, in dezen opzigte moeten instaan.

ART. 3. Niemand zal met haken of boomen in eenig houtwerk, dueren of steenen van de sluizen of bruggen mogen steken, of op de sluizen uit of inwinden, anders dan op de daartoe gestelde palen.

ART. 4. Niemand zal met eenig schip of vaartuig, binnen of buiten aan de sluizen, bruggen of vleugels van dezelve mogen blyven liggen, noch ook eenige kelingen of touwen aan dezelve vastmaken; zullende het vaarwater ruim moeten worden gelaten ter decisie van den ingenieur en opzigtters met het toezigt over de vaart belast of, by derzelve ontkentenis, van den naastby zynenden sasmester of brugwachter.

ART. 5. Niemand zal eenig schip of vaartuig in de sluis mogen halen, dan nadat de voorgaande schutting geheel zal zyn afgeloopen; ieder schip of vaartuig zal, naar mate den tyd zyner aankomst, op de beurd moeten schutten, met uitzondering der houtvloten, welke altoos het laatst moeten schutten.

Zullende de sasmesters de vryheid hebben, ten einde deze orde te bewaren, loodjes af te geven, om zoo de orde der schutting te regelen. Des konings schepen en vaartuigen, mitsgaders de erkende veer- of marktschuiten, hebben altoos de voorschutting

ART. 6. Geene schippers zullen zich met hunne schepen of vaartuigen, onder welk voorwendsel ook, in de sluizen mogen ophouden, maar verpligt zyn, zoodra de schutting volbragt is, er uit te halen.

ART. 7. De schippers en bootsgezellen zullen alle mogelyke zorg dragen, dat de sluizen en bruggen by het doorvaren niet worden beschadigd en verpligt zyn alle schaden, welke door het aanvaren der schepen, het loslaten of breken der touwen of anderzins, door onvoorzigtigheid of moedwil des schippers aan de sluis- en kanaalwerken worden toegebracht, dadelyk te vergoeden of daarvoor behoorlyk borg stellen, ten genoegen van hen die de directie hebben over de werken, of van de sluis of brugwachters, by welke de schade is bedreven; ter voorkoming daarvan, zullen de schippers en bootsgezellen gehouden en verpligt zyn, by daartoe gestelde teekens of handenvan de lynen los te gooyen of het zeil te stryken, zynde het aan niemand geoorloofd verder te zeilen of te doen jagen. Ook zullen zy verpligt zyn by tyds te roepen en wel zoo lang tot dat de sasmester of brugwachter zal hebben beantwoord en de vryheid gegeven om voort te varen.

ART. 8. De sasmesters en brugwachters, belast met de invordering der sluis en

bruggelden, zullen, by weigering van het doen van betaling, de bevoegdheid hebben het vaartuig of het houtvlot aan te houden of by de volgende sluis of brug te doen aanhouden, en des noods aan de ketting te leggen, tot dat de verschuldigde sluis- en bruggelden, geincurreerde boeten en de gevallen kosten zullen zyn betaald of voor de herstelling der toegebragte schade voldoende borgtocht is gesteld.

ART. 9. By het schutten en doorvaren der sluizen en bruggen zullen de bevelhebbers der schepen en vaartuigen verplicht zyn te zorgen dat de sasmeesters, brugwachters en verdere geëmployeerden bescheidelyk worden behandeld; kwade bejegening zal gestraft worden met de boete hierna te bepalen, of, by verzwarende omstandigheden, volgens de uitspraak van den regter.

VAN HET VAREN.

ART. 10. Ieder vaartuig, het kanaal bevarende, zal moeten voorzien zyn van eene behoorlyken meetbrief en patent, aanduidende de grootte of volle lading die hetzelfde in tonnen kan inneemen. De schippers of bevelvoerders derzelve zullen dien meetbrief en patent aan de onderscheidene sluiswachters moeten vertoonen ten einde de regten van de vaart te kunnen berekenen, volgens de daarvan bestaande of nader te bepalen tarieven.

De schepen waarby zoodanige meetbrieven en patent niet voorhanden zyn, mogen niet geschat worden, terwyl, by vertoon van eenen verkeerden of valschen meetbrief of patent, de schippers of bevelvoerders der vaartuigen, telkens zullen vervallen in eene boete van een honderd gulden, boven en behalven de straffen tegen zoodanige bedrog by de algemeene wetten bepaald.

ART. 11. De vaartuigen gejaagd of getrokken wordende, zullen binnen door, terwyl die welke alleen zullen varen, buiten om moeten houden.

ART. 12. Schepen of vaartuigen met staande masten gejaagd of getrokken wordende, zullen die hen tegen komen de trek- of volkschuiten, bargaen of wat van dien aard is binnen door laten varen.

ART. 13. Schepen of vaartuigen met staande masten jagende, elkander ontmoetende, zullen die welke van Maastricht af komen binnen door, en van 's Hertogenbosch opkomende buiten om houden.

ART. 14. De konings schepen en vaartuigen en jagten van publieke autoriteiten, hebben vryheid om binnen door te jagen van welke zyde dezelve ook afkomen.

ART. 15. De schepen of vaartuigen zullen zonder toestemming der havenmeesters of ambtenaren al zoodanige fungerende op het kanaal, niet mogen stil liggen of lossen, dan in de daartoe bestemde havens of verbreidings-kommen en in alle gevalle verplicht zyn, ons by de eerste aanzegging te verhalen en te gaan liggen, op zoodanige plaatsen als aangewezen zullen worden, zorgende door het stryken van den mast als anderzins dat de vaart voor andere niet worde belemmerd. De schepen die zich in het kanaal binnen de stad 's Hertogenbosch moeten ophouden, zullen hun ligplaats kunnen nemen, aan de zuidzyde van hetzelfde tusschen de sluis van de Hintramerstraat en den Boom, zynde een ligplaats aan de overzyde of elders, zonder speciaal consent van de directie, geheel verboden, gelyk ook nimmer twee schepen naast elkanderen mogen liggen, alzo daardoor de vaart belemmerd wordt, zullende in zoodanig geval de buitenliggende in eene boete van gl. 20 vervallen: by het laden of lossen dier schepen, zal men moeten gebruik maken van trappen, ten einde het beschadigen der glooyingen voor te komen, op eene boete van zes gulden.

ART. 16. Geene vaartuigen of schepen zullen naast elkander vast gemaakt, mogen jagen of zeilen, maar wel achter elkander.

ART. 17. De schippers of andere bevelvoerders van schepen of vaartuigen by

sluizen of bruggen, tegen elkander inkomende zullen gehouden zyn, als dan niet op te varen, zoo als hun door de sasmeeesters zal worden aangewezen; ter contrarie handelende, zal de zoodanige verplicht zyn ter vergoeding van schaden en kosten door deszelfs onwilligheid veroorzaakt.

ART. 18. Omtrent het beschadigen van vaartuigen aan elkander worden bepaald dat die geen de schuldvergoeding zal moeten betalen, die aan andere toebrengt, door het niet voldoen aan de bepalingen by deze ordonnantie vastgesteld. De veroorzaakte schade zal door of van wege het plaatselyk bestuur der gemeente, waaronder de schade is ontstaan, worden opgemaakt, hetwelk daarvan by proces-verbaal zal doen constateren.

ART. 19. Voorts zal by het bevaren van het kanaal en by het doorvaren der sluizen en bruggen, acht gegeven worden zoo op de gelegenheid van wind en weder als andere plaats hebbende omstandigheden, en daarna het byzetten of wegnemen van zeilen, los of vast maken van jaaglynen worden geregeld, en in het werk gesteld, ten einde alzo het toebrengen van schade het zy aan andere schepen of vaartuigen, of aan publieke werken voor te komen.

ART. 20. Elke overtreding van eene der bepalingen in de voorgaande artikelen vervat, zal gestraft worden met eene boete van 6 gulden, herhaling van overtreding met het dubbeld bedrag van dien. De schippers blyven voor hunne onderhoorigen aansprekelyk, en de schepen en vaartuigen voor de voldoening der boete arrestabel.

ART. 21. De processen-verbaal van overtreding, opgemaakt door de ingenieurs, opzigters, sasmeeesters, brugwachters en andere beambten by het kanaal dienende, zullen geloof verdienen en volkomen geldig zyn ten ware de beschuldigde het tegendeel voldoende kan bewyzen.

ART. 22. Alle processen-verbaal van contraventien of van alle daden, betrekkekyk den dienst dezer werken of van deze vaart, welke door hen die de directie hebben, de sluis en brugwachters worden opgemaakt, zullen door hen dadelyk worden ingezonden aan den officier van simpele policie in de gemeente waaronder het feit heeft plaats gehad; zullende deze ambtenaar gehouden zyn, dezelve stukken binnen den termyn by de wet bepaald op te zenden aan den officier by de regtbank, onder welk ressort de plaats gelegen is, waar het feit is bedreven, ten einde aldaar tegen den overtreder worden voort geprocedeert zoo als by de wet is voorgeschreven.

ART. 23. Alle uitspraken zullen worden beteekend aan de belanghebbende of hun domicille, als mede ter kennisse worden gebragt van den hoofdingenieur van den waterstaat in de provincie, en aan dengenen die het proces-verbaal heeft opgemaakt, zullende daarvan gelyke notificatie geschieden en een afschrift dier uitspraak worden toegezonden aan den ontvanger der registratie, welke met de ontvangst der regten van de vaart is belast, ten einde het verschuldigde in te vorderen, welke invordering zal plaats hebben op de wyze voor de regten der registratie gebruykelyk.

ART. 24. De ontvanger der registratie zal ieder drie maanden het een gedeelte der boeten, onder kwitantie, uitkeeren aan den ambtenaar die het proces-verbaal heeft opgemaakt; de overige drie vierde gedeelten, welke ten voordeele van de kas van het kanaal vervallen, zullen door den ontvanger verantwoord worden, volgens de wyze by de registratie in gebruik.

ART. 25. De hoofden der besturen van de aan het kanaal grenzende gemeenten, de marechaussée en alle andere openbare officieren en agenten zullen des gerekwiereerd, de hand houden aan de uitvoering der bepalingen van dit reglement.

Goedgekeurd by konings besluit van den 12 maart 1828, n° 129.

My bekend :

Den Secretaris van Staat,
J.-G. DE MEY VEN STREEKERK.

XLIII.

Tarif des droits de péages sur le canal de Maestricht à Bois-le-Duc, approuvé par arrêté royal du 3 octobre 1828.

ART. 1. De vaart en sluisgelden, zullen worden berekend naar den inhoud in scheepstonnen, zoo als die voor 'sryks belastingen zyn gemeten, en naar den weg welke de vaartuigen op het kanaal zullen afleggen, in dier voegen dat gemiddeld per ton en uur afstand zal worden betaald :

a. In de rigting van Maastricht naar 's Hertogenbosch, voor geladene vaartuigen, $2\frac{1}{4}$ cents, en voor de ledige vaartuigen $1\frac{1}{8}$ cents;

b. In de rigting van 's Hertogenbosch naar Maastricht, voor de geladene vaartuigen, $4\frac{1}{2}$ cents, en voor de ledige vaartuigen $2\frac{1}{2}$ cents, zullende als geladene worden gerekend die vaartuigen welke ook slechts gedeeltelyk zyn beladen.

Wanneer echter door eener te lagen waterstand, zoo wel op Maas beneden 's Hertogenbosch, als boven Maastricht, een schip, tot het bereiken of verlaten der vaart, deszelfs volle lading niet konde innemen of inhouden, zal den schipper of bevelvoerder van hetzelfde worden toegestaan, onder betaling echter van de geheele grootte van zyn schip, de noodige ligter of ligters zonder betaling van regten voor dezelve door de eerste of laatste sluis te doen passeeren en repasseeren, ten einde binnen die sluizen de lading der ligters by de zyne over te nemen of ook in dezelve te kunnen ontladen.

Op gelyke wyze zal, wanneer een of ander boezem der vaart om deze of geene reden, niet op het daarvoor bepaalde peil van waterhoogte kan worden gehouden, zoo dat zulks de schipper in de noodzakelykheid bragt tot doorvaart van die boezem te moeten ligten, den daarvoor noodigen ligter of ligters aan de sluizen onmiddelyk boven en beneden zoodanigen boezem, doch aan geene verdere, om niet worden door geschut, terwyl alleen voor het schip hetwelk heeft moeten ontladen worden, de regten volgens zynen meebrief zullen geheven worden.

ART. 2. De bovenstaande regten zullen aan de hieronder uitgedrukte sluizen worden geheven als :

AANDUIDING DER SCHUTSLUIZEN.	AFWAARDS		OPWAARDS	
	GELADEN VAARTUIGEN.	LEDIGE VAARTUIGEN.	GELADEN VAARTUIGEN.	LEDIGE VAARTUIGEN.
	Cents	Cents.	Cents.	Cents
Aan de hoofdsluis, te Maastricht	»	»	40	20
Schutsluis n° 16, te Weert	24	12	26	13
Id. n° 8, te Helmond	10	5	42	21
Hoofdsluis, te 's Hertogenbosch	20	10	»	»
	54	27	108	54

De vaartuigen, die korten afstand van het kanaal bevaren, zullen de regten aan iedere schutsluis voldoen, naar het volgende tarief:

AANDUIDING DER SLUIZEN.	AFWAARDS		OPWAARDS	
	GELEDEN VAARTUIGEN.	LEDIGE VAARTUIGEN.	GELEDEN VAARTUIGEN.	LEDIGE VAARTUIGEN.
	Cents.	Cents.	Cents.	Cents.
Hoofdsluis binnen Maastricht	1	$\frac{1}{2}$	2	1
Schutsluis n° 19, te Hocht.	8	4	16	8
Id. 18, by Backholt.	8	4	16	8
Id. 17, by Loozen.	1	$\frac{1}{2}$	2	1
Id. 16, by Weert	3	$1\frac{1}{2}$	6	3
Id. 15, by Nederweert.	2	1	4	2
Id. 14, aan de heide van Nederweert.	1	$\frac{1}{2}$	2	1
Id. 13, aan de Limiet	1	$\frac{1}{2}$	2	1
Id. 12, aan de heide van Someren	2	1	4	2
Id. 11, by Asten	2	1	4	2
Id. 10, by Lierop	1	$\frac{1}{2}$	2	1
Id. 9, by Stipdonck	1	$\frac{1}{2}$	2	1
Id. 8, by Helmond.	1	$\frac{1}{2}$	2	1
Id. 7, by Aarle	3	$1\frac{1}{2}$	6	3
Id. 6, by Beekendonck.	3	$1\frac{1}{2}$	6	3
Id. 5, onder Erp.	3	$1\frac{1}{2}$	6	3
Id. 4, by Veghel.	3	$1\frac{1}{2}$	6	3
Id. 3, by Dinther	3	$1\frac{1}{2}$	6	3
Id. 2, by Middelroode	3	$1\frac{1}{2}$	6	3
Id. 1, op het Bosje-Broek.	3	$1\frac{1}{2}$	6	3
Hoofdsluis binnen 's Hertogenbosch	1	$\frac{1}{2}$	2	1
Totaal voor den geheelen afstand.	54	27	108	54

De materialen ten dienste der Zuidwillemsvaart zyn aan deze regten niet onderworpen.

By ontdekking van fraude hieromtrent, als mede in de opgave van de grootte der vaartuigen, door vertoon van valsche meethrieven, als anderzints, en ten doel

hebbende om eenige regten op de vaart te ontduiken, zal voor het vaartuig, waar omtrend zulks geschied, een twintigvoudig regt voor boete moeten worden voldaan.

Van de bootjes, aken of pontjes by schepen, tot dienst op de reis behoorende, zal geen regt worden geheven dan in het geval dat dezelve eenige lading in hebben; of meer dan zeven tonnen inhouden.

ART. 3. Ten aanzien van den langen boezem van Hocht tot Bockholt wordt in byzonder bepaald: de vaartuigen welke slechts eene van de sluizen wederzydsch dezen boezem passeeren naar mate van derzelve bestemming zullen betalen, als volgt:

AANDUIDING DER PLAATSEN VAN BESTEMMING.	AFWAARDS		OPWAARDS	
	GELADEN VAARTUIGEN.	LEDIGE VAARTUIGEN.	GELADEN VAARTUIGEN.	LEDIGE VAARTUIGEN.
	Cents	Cents	Cents	Cents
Bassin van Hocht	1	$\frac{1}{2}$	34	17
Id. te Reekheim	2	1	$31\frac{1}{2}$	$15\frac{1}{2}$
Id. te Mechelen	$4\frac{1}{2}$	2	27	$13\frac{1}{2}$
Id. te Eysden.	6	3	25	$12\frac{1}{2}$
Veer Lanklaar.	7	$3\frac{1}{2}$	22	11
Id. te Rothem	10	5	16	8
Id. te Neerooteren	$10\frac{1}{2}$	5	15	$6\frac{1}{2}$
Bassin van Solt	12	6	11	$5\frac{1}{2}$
Ronde kom van Bree.	15	$7\frac{1}{2}$	7	$3\frac{1}{2}$
Id. van Beek.	16	8	$4\frac{1}{2}$	2
Id. van Bockholt.	17	$8\frac{1}{2}$	2	1

De schippers welke eene verkeerde opgave nopens hunne destinatie doen, om daardoor een gedeelte der regten te onduiken, zullen voor boete deswegens betalen een twintigvoudig regt van hetgeen zy schuldig waren.

ART. 4. Vaartuigen van minder dan tien tonnen zullen by doorschutting betalen voor tien tonnen, doch alleen op eenen boezem varende, zonder te sluizen te passeeren naar derzelve inhoud.

ART. 5. Van de vaartuigen geladen met mitspecie voor den landbouw zullen de regten geheven worden even als voor de ledige vaartuigen by het tarief is bepaald.

ART. 6. De herkende beurtschepen of veerschuiten, als zoodanig met octroyen voorzien en op vastbepaalde tyden varende, zullen wanneer dezelve tevens bestemd zyn tot vervoer van passagiers, *een derde*, en niet bestemd zynde voor passagiers, *de helft* der hiervoor bepaalde regten voldoen. — De vaartuigen, uitsluitend voor passagiers ingerigt en dienende, zullen als ledige by de berekening der regten worden beschouwd. — Vooropgemelde vaartuigen zal men des verkiezende maandelijks,

by wyze van abonnement, kunnen betalen, mits zulks by de eerste te doene reis geschiedt.

ART. 7. De vaartuigen welke by nacht, gerekend wordende van een uur naar zons-
ondergang tot een uur voor zonsopgang, een ophaalbrug passeren, zullen, wanneer
dezelve moet worden geligt, daarvoor betalen een bruggeld van vyftien cents, ten
behoefte van den brugwachter, onverschillig de grootte van het vaartuig, en wanneer
dezelve by nacht tusschen gemelde tyden mogten willen doorschutten aan ieder
plaats, waar zulks plaats heeft, het dubbeld van het gewone sluisgeld ten behoeve
van het fonds der vaart moeten voldoen.

Voorloopig goedgekeurd by 'skonings besluit van den 3 oktober 1828, n° 37.

My bekend :
Den Secretaris van Staat,
J.-G. DE MEY VAN STREEFKERK.

XLIV.

*Instructions données par le ministre des travaux publics, en date du 27 sep-
tembre 1839, concernant la perception provisoire des droits sur le canal
de Maestricht à Bois-le-Duc.*

MONSIEUR L'INGÉNIEUR,

En m'informant que les dispositions nécessaires sont prises pour rouvrir le canal de
Maestricht à Bois-le-Duc à la navigation, vers le 1^{er} octobre prochain, M. le gouver-
neur du Limbourg me fait part des propositions que vous lui avez adressées dans le
but d'assurer provisoirement la perception des droits, en attendant l'issue des confé-
rences avec les commissaires néerlandais.

Examen fait de vos propositions, je pense qu'il y a lieu de percevoir les droits, pro-
portionnellement aux distances.

Du côté du Brabant septentrional,

A partir d'un poteau provisoire à placer sur le canal, au point de séparation des
communes de Bocholt et de Weert, à 5,100 mètr. environ du bassin circulaire de
Loozen, et jusqu'à ce poteau ;

Du côté de Maestricht,

A partir de la délimitation provisoire établie par l'administration hollandaise vers
Smeermaes, et jusqu'à cette délimitation.

Quant à la quotité du droit, il faudra provisoirement s'en tenir aux bases du tarif
actuel, savoir :

En descente.

2½ cents par tonneau et par lieue, pour les bateaux chargés ;

1⅓ cents. pour les bateaux vides ;

En remonte,

4½ cents par tonneau et par lieue, pour les bateaux chargés ;

2½ cents pour les bateaux vides.

Veillez, Monsieur l'Ingénieur, donner des instructions pour qu'à dater de la réouverture, la perception des droits se fasse en francs et centimes sur les bases que je viens d'indiquer.

Je communique la présente à M. le gouverneur du Limbourg et au département des finances.

Bruxelles, le 27 septembre 1839.

Le Ministre des Travaux publics,

NOTHOMB.

XLV.

Tarif des droits de navigation sur le canal de Maestricht à Bois-le-Duc.

BUREAUX DE PERCEPTION.	DISTANCES	MONTANT DES DROITS P ^r TORNEAU.	
		A CHARGE.	A VIDE.
DANS LA DIRECTION DE MAESTRICHT A BOIS-LE-DUC			
Écluse de Hocht.			
De la limite du territoire, prise sur l'axe du pont de Smoermaes, limite provisoire entre les deux royaumes, jusqu'au milieu du bassin de Hocht.	1,714	0.01632	0.00816
Jusqu'au milieu de celui de Reickhem.....	5,272	0.05020	0.02510
Id. milieu de celui de Mechelen.....	10,209	0.09723	0.04861
Id. du grand bassin d'Eysden.....	12,569	0.11970	0.05985
Id. bac de Lanklaer.....	13,760	0.12343	0.06172
Id. bac de Rothem.....	16,187	0.15416	0.07708
Id. premier bassin rond au-dessus de Neer-Oeteren.....	20,462	0.19064	0.09532
Id. second bassin.....	22,505	0.21433	0.10717
Id. bassin rond en aval de Neer-Oeteren.....	23,468	0.22349	0.11175
Id. bassin de Solt.....	26,047	0.24806	0.12403
Id. bassin de Brée.....	28,143	0.26802	0.13401
Id. bassin de Beék.....	33,471	0.31876	0.15938
Id. l'écluse de Bouckholt.....	36,451	0.34926	0.17463
	38,398	0.36569	0.18285
Écluse de Bouckholt.			
Depuis le bassin de Bouckholt jusqu'au bassin rond de l'écluse de Loosen.	3,725	0.03546	0.01773
Écluse de Loosen.			
Depuis le bassin rond de Loosen jusqu'à la limite du territoire.....	5,239	0.04989	0.02495
DANS LA DIRECTION DE BOIS-LE-DUC A MAESTRICHT.			
Écluse de Loosen.			
Depuis la limite du territoire jusqu'au bassin de Loosen.....	5,239	0.09979	0.09990
Jusqu'au bassin de Bouckholt.....	8,964	0.17073	0.08537
Écluse de Bouckholt.			
Depuis le bassin de Bouckholt jusqu'à celui de Beék.....	1,947	0.03284	0.01642
Jusqu'à celui de Brée.....	4,927	0.09384	0.04692
Id. celui de Solt.....	10,255	0.19532	0.09766
Id. en aval de Neer-Oeteren.....	12,351	0.23524	0.11762
Id. immédiatement en amont de Neer-Oeteren.....	14,930	0.28438	0.14219
Id. 1 ^{er} bassin rond de Neer-Oeteren.....	15,893	0.30372	0.15136
Id. passage d'eau de Rothem.....	17,936	0.35008	0.17504
Id. Lanklaer.....	22,211	0.42307	0.21154
Id. grand bassin d'Eysden.....	24,638	0.48453	0.24227
Id. petit bassin id.....	25,829	0.49196	0.24599
Id. bassin de Mechelen.....	28,189	0.53693	0.26847
Id. bassin de Reckem.....	33,126	0.63096	0.31548
Id. bassin de Hocht.....	36,684	0.69874	0.34937
Écluse de Hocht.			
Depuis le bassin de Hocht jusqu'à la limite du territoire.....	1,714	0.03264	0.01632

Hocht, le 10 octobre 1839.

L'ingénieur,
HOUBORTE.

Vu à Hasselt, le 12 octobre 1839.

L'ingénieur faisant fonctions d'ingénieur en chef,
KUMMER.

XLVI.

Convention du 6 novembre 1839, relative à la suppression du droit de transit sur le canal de Maestricht à Bois-le-Duc.

Nous soussignés Procopé-Jean Eckert, directeur des contributions directes, cadastre, douanes et accises et Ulrich Kümmer, ingénieur des ponts et chaussées, faisant les fonctions d'ingénieur en chef, tous deux dans la province de Limbourg, royaume de Belgique, et

Léonard-Bernard-Adrien Vythoff, inspecteur provincial des contributions directes, droits d'entrée et de sortie et des accises et Jean-Guillaume Courad, ingénieur du waterstaat et des travaux publics, faisant les fonctions d'ingénieur en chef, tous deux dans le Limbourg, royaume des Pays-Bas, désignés spécialement par nos gouvernements respectifs :

1° Pour régler ce qui a rapport à l'art. 10 du traité du 19 avril 1839, conclu à Londres entre la Belgique et la Hollande, relativement à la navigation du canal de Bois-le-Duc, dit *Zuidwillemsvaart*, et

2° Pour établir de nouvelles dispositions pour la perception du droit de navigation sur ce canal et notamment pour le placement des bureaux de perception, de manière à assurer à chaque pays une recette en rapport avec le développement du canal sur son territoire ;

N'ayant, dans notre réunion du 28 août dernier, pu tomber d'accord sur ce qui devait être décidé relativement à la libre navigation dudit canal, dans tout son parcours et dans celui de la rivière la Dieze qui en forme la prolongation et nous étant, par suite de nouvelles instructions parvenues aux premiers nommés, de nouveau réunis aujourd'hui six novembre mil huit cent trente-neuf, à neuf heures du matin, à Maestricht, pour nous entendre sur le premier point, en ce qui concerne la libre navigation dudit canal entre la limite en avant de Loozen et la susdite ville, en attendant qu'il soit statué entre les deux gouvernements, soit par la voie diplomatique, soit par les négociations dont est chargée la commission de navigation établie à Anvers, soit enfin par toute autre manière sur la question, précédemment élevée de la part des deux premiers nommés, de la liberté du transit sur ce même canal, entre ladite limite près de Loozen et Bois-le-Duc et ensuite jusqu'à la Meuse par la rivière la Dieze ;

Sommes convenus de ce qui suit :

Le droit de transit qui se perçoit au profit de la Belgique sur la partie de ce canal traversant le Limbourg entre Loozen et Smeermaas et au profit de la Hollande sur la partie traversant le rayon des douze cents toises de Maestricht, sera supprimé et cessera d'être perçu, à dater du huit de ce mois, sur toutes les marchandises sans distinction ; ce transit ne pourra éprouver aucune entrave quelconque.

Toutefois, comme un tel transit ne saurait priver ni l'un ni l'autre gouvernement du droit que chacun a d'avoir recours à des mesures propres à se garantir contre la fraude que l'on pourrait chercher à faire en abusant des stipulations qui sont dictées dans l'intérêt général du commerce et de l'industrie des deux pays, nous avons établi comme règle à suivre ce qui est dit ci-après :

1° Les bateliers, patrons ou conducteurs de bateaux chargés de marchandises de transit, devront être munis d'un manifeste contenant la désignation exacte des marchandises qui composent leur chargement. Ce manifeste sera visé par le receveur du

bureau d'entrée et accompagnera les marchandises, pour telle fin que de droit, pendant le trajet du pays qu'elles auront à faire.

Ces manifestes seront établis conformément au modèle annexé à la convention de Mayence du 31 mars 1831 ; mais pendant les deux mois qui suivront la date de la présente, ils pourront être remplacés par de simples déclarations faites autant que possible sur le pied des dispositions de l'art. 120 de la loi générale du 25 août 1822, *Journal officiel*, n° 33, sur la perception des droits d'entrée, de sortie, de transit et des accises.

Il est entendu que ces transits, après que ces formalités auront été remplies, ne seront sujets à aucune visite quelconque.

La déclaration ou le manifeste destiné à accompagner la marchandise pendant la traversée du pays sera remis au dernier bureau, aux employés du service actif, qui, après avoir convoyé le chargement jusqu'à l'extrême frontière, viseront ce document pour décharge et le déposeront entre les mains du receveur.

2° Les navires, bateaux et embarcations, devront présenter une construction telle que leurs écoutilles ou autres issues ou endroits servant de dépôt, puissent être munis de plombs ou cachets.

Le coût de chaque plomb ou cachet, y compris la corde, est fixé à 10 cents ou 21 centimes. Le nombre de ces plombs ou cachets sera toujours indiqué sur le manifeste qui sera produit au premier bureau et accompagnera le chargement.

3° Il sera loisible aux administrations de chaque gouvernement, soit à cause de la nature du chargement, soit pour cause de manque d'écoutilles, soit pour tout autre motif, de mettre, durant la traversée du pays, à bord des bateaux ou embarcations, des gardiens dont le nombre ne pourra excéder celui de deux et qui sera toujours indiqué sur le document dont les bateliers seront porteurs. Mais ces gardiens ne pourront exiger de la part de ces bateliers ou conducteurs de bateaux, aucune rétribution quelconque, si non le feu et la lumière, indépendamment des aliments et de la boisson nécessaires à leur sustentation, et cela seulement pendant le temps qu'ils devront rester à bord ; la fourniture de ces aliments et boisson pourra être rachetée à raison de 60 cents, soit fr. 1-27 par jour et par homme, si le batelier le préfère et s'il en fait la demande au receveur du bureau d'entrée. Il ne sera rien dû pour le retour desdits gardiens.

4° Hors du cas de force majeure, qui devra être dûment constaté, les bateliers, patrons ou conducteurs de bateaux, resteront responsables du bris ou de l'altération des plombs ou scellés qui seront apposés aux écoutilles ou autres endroits ci-dessus indiqués de leurs bateaux, et en ce cas ces bris ou altérations donneront, à leur charge, ouverture aux pénalités établies par les lois du pays par lequel ils effectueront le transit ; mais ils seront déliés de toute responsabilité sous ce rapport, lorsqu'ils seront convoyés, dans lequel cas toute responsabilité de ce chef pèsera sur les gardiens qui leur auront été donnés.

5° Les bateliers ou conducteurs de bateaux ne pourront alléger leurs bateaux ou rompre charge en route, sinon pour cause de force majeure et sous surveillance des employés de l'administration ou, à leur défaut, de deux membres de l'administration communale de l'endroit le plus prochain du lieu où l'allégement ou la rupture de charge par force majeure auraient ou devraient avoir lieu. Procès-verbal sera dressé de cette force majeure, et dans ce cas, si le bateau n'est pas convoyé, les employés du dernier bureau auront la faculté de s'assurer sommairement si le chargement est conforme à l'énoncé du manifeste.

Si, à l'ouverture de cette vérification, on trouvait un manquant dans les quantités de marchandises énoncées au manifeste, le batelier, conducteur ou patron serait tenu d'acquitter les droits d'importation auxquels aurait donné lieu pareille quantité de la

marchandise, si elle avait été déclarée à l'entrée. Hors les cas ci-dessus mentionnés, toute marchandise provenant de rupture de charge ou d'allégement, ou débarquée de toute autre manière en cours du trajet, sera regardée comme importée frauduleusement et la saisie en sera constatée de la manière voulue par les lois du pays. Il parle de soi-même, que s'il se trouve à bord des marchandises destinées à l'importation dans le pays à traverser, l'on devra suivre à leur égard ce qui est statué par les lois qui y sont en vigueur.

En ce qui concerne le deuxième point ci-dessus rappelé, étant dans la nécessité d'en ajourner la discussion, attendu que nous nous trouvons dans le cas de devoir nous entourer de renseignements propres à en faciliter les délibérations, nous avons trouvé convenable, sans préjuger ce qui pourra être statué définitivement par la commission *ad hoc*, sur la question relative au droit de navigation sur la Meuse, d'après le tarif de Mayence, du 31 mars 1831, d'établir dans la présente comme une chose étroitement liée avec le libre transit sur le Zuid-Willemsvaart, que le droit de cette navigation, à partir d'Eysden, rive droite de la Meuse, jusqu'au bassin de Maestricht, ne devra être acquitté qu'en raison de cette distance par les navires qui descendent la Meuse pour entrer dans ce canal, sauf aux bateliers des navires qui, après avoir ainsi achevé la navigation par ce canal et la rivière la Dieze, entreront dans la Meuse à Crevecœur, d'acquitter le droit de navigation pour la distance de ce dernier endroit jusqu'à Gorcum.

Et sera la présente, pour obtenir son entière exécution, soumise à l'approbation des hauts fonctionnaires, desquels les contractants tiennent respectivement leurs mandats, pour être échangés ensuite dans la ville de Maestricht, dans le terme de 15 jours à dater d'aujourd'hui.

Fait et arrêté la présente convention, qui a été formée en quadruple expédition, le jour, mois et an que dessus, à 6 heures du soir, et avons signé :

VRYTHOFF.
ECKERT.
KUMMER.
J.-W. CONRAD.

(Les ratifications de la convention qui précède ont été échangées le 29 novembre 1839.)

XLVII.

Arrêté royal du 3 novembre 1841, réglementaire de la navigation sur la Meuse.

Léopold, etc.

Considérant qu'aux termes de la loi du 31 décembre 1838, l'État a repris l'administration de la Meuse ;

Vu l'ordonnance du mois d'août 1669, sur la police des eaux et forêts ;

Vu l'arrêté du 19 ventôse an vi, concernant l'établissement et la police des moulins et autres ouvrages d'art sur les rivières ;

Vu la loi du 29 floréal an x, relative aux contraventions en matière de grande voirie;

Vu le décret du 4 prairial an xiii, ordonnant la publication, en Belgique, de l'art. 7, tit. 58, de l'ordonnance du mois d'août 1669;

Vu l'art. 538 du code civil;

Vu l'art. 67 de la Constitution;

Sur la proposition de notre ministre des travaux publics,

Nous avons arrêté et arrêtons :

La police et la navigation de la Meuse seront, à l'avenir, régies par les dispositions suivantes :

TITRE PREMIER.

POLICE DES BORDS ET DU LIT DE LA RIVIÈRE.

CHAPITRE PREMIER.

Dispositions générales.

ART. 1^{er}. Il ne pourra être commencé aucun travail public ou particulier, flottant ou adhérent au sol dans le lit de la Meuse, ni sur les ports, quais ou berges, sans une autorisation spéciale.

ART. 2. Il est défendu d'établir des moulins, batardeaux, écluses, gords, pertuis, murs, plants d'arbres, amas de pierres, de terre, de fascines, ni aucun autre empêchement au cours de l'eau, sans y être spécialement autorisé.

ART. 3. Il est défendu de détourner l'eau de la rivière ou d'en affaiblir et altérer le cours par tranchées ou fossés, ou par quelque autre moyen que ce soit.

ART. 4. Il est défendu de jeter dans la rivière, ou de déposer sur ses bords des gravois, pierres, bois, immondices, pailles ou fumiers, ainsi que tout autre objet qui pourrait embarrasser les berges ou altérer le lit.

ART. 5. Il est enjoint à tous riverains, bateliers ou autres, de faire enlever les pierres, bois, pieux, débris de bateaux et autres empêchements étant de leur fait ou à leur charge, dans le lit de la rivière ou sur ses bords.

Les marchands, les voituriers par eau ou tous autres dont les bateaux couleraient bas, sont tenus, aussitôt après l'événement, de faire placer sur ces bateaux une balise surmontée d'un drapeau rouge.

Ils devront ensuite faire procéder, sans le moindre retard, au relevage des bateaux et au repêchage des marchandises, des agrès et tous autres objets qui seraient restés au fond de l'eau.

ART. 6. Il est enjoint aux propriétaires d'héritages aboutissant à la Meuse, de laisser, le long de leurs bords, 7 m. 80 c. pour trait des chevaux.

Il est défendu de planter des arbres ou des haies, de creuser des fossés ou d'établir des clôtures à une distance moindre de 9 mètres 75 cent. des bords de ladite rivière du côté du halage et de 3 mètres 25 cent. du bord opposé.

Les plantations, clôtures et autres empêchements qui auraient été établis contrairement aux dispositions du décret impérial du 4 prairial an xiii, seront enlevés, dans le délai de six mois après la publication du présent règlement.

ART. 7. Il est défendu de faire stationner des bateaux sur la rivière, soit pour transbordement de marchandises, soit pour tout autre motif, sans une autorisation spéciale.

ART. 8. Il est défendu, même dans les lieux de garage, de placer des bateaux ou trains devant les ponts affectés aux passages d'eau et devant les abreuvoirs publics.

Il l'est également de stationner à moins de 100 mètres de l'amont ou de l'aval des ponts.

ART. 9. Il est défendu de monter sur les bateaux chargés ou vides, sur les nacelles, sur les radeaux, ainsi que sur les trains de toute nature, soit pour pêcher, soit pour tout autre motif étranger au service desdits bateaux, nacelles, radeaux ou trains.

ART. 10. Il est défendu d'arracher, de fatiguer ou d'embarrasser les organes et les pieux d'amarre.

ART. 11. Les conducteurs de bateaux ou trains, ou tous autres bateliers, sont tenus de placer leurs cordes d'amarre sur les ports et berges, de manière à ne pas gêner la circulation.

Il est défendu de faire passer des voitures sur ces cordes, sans prendre les précautions nécessaires pour éviter de les détériorer.

ART. 12. Il est défendu de faire du feu sur les ports, quais et berges sans autorisation.

ART. 13. Lorsque ceux qui ont droit de pêcher dans la rivière auront besoin d'y poser des piquets ou pieux pour fixer leurs filets, ils devront ne gêner en rien la navigation, et, dans tous les cas, les en retirer en levant les filets.

ART. 14. Il est défendu de tirer du sable ou du gravier en rivière, sans permission.

Le tirage du sable ou du gravier, à la main, ne peut avoir lieu qu'au moyen de doubles nacelles, solidement établies, d'où le sable ne pourra être transbordé.

Le sable ou le gravier devra être directement conduit du lieu du tirage au port de déchargement, d'où il devra être enlevé immédiatement et au plus tard dans un délai de vingt-quatre heures.

ART. 15. Il est défendu de tirer du sable ou du gravier à une distance moindre de 50 mètres en amont et de 30 mètres en aval des ponts et à moins de 12 mètres des murs de quai, des berges et des jetées.

CHAPITRE II.

DES GLACES ET HAUTES EAUX.

ART. 16. Lorsque l'administration jugera qu'il y a danger de débordement sur les ports ou que la rivière commencera à charrier des glaces, les marchandises de toute nature et les matériaux, tels que pierres, moellons, pavés, bois, fers ou autres objets qui pourraient occasionner des accidents, seront immédiatement enlevés des ports, des berges et des abords de la rivière.

Le dépôt de semblables objets sur les points ci-dessus est formellement interdit pendant tout le temps des glaces et hautes eaux.

Dans les mêmes circonstances, les bateaux qui ne se trouveraient pas dans des gares ou dans des bassins devront être immédiatement déchargés et les marchandises enlevées par les propriétaires ou gardiens desdits bateaux.

Cette double opération devra être faite sans interruption, même pendant les jours de fête et les dimanches, et, en cas de péril imminent, elle sera continuée pendant la nuit.

ART. 17. Les marchands, les voituriers par eau, les gardiens de bateaux et les propriétaires d'établissements sur la rivière, sont particulièrement tenus, en temps de glaces et hautes eaux, de fermer et amarrer ces bateaux et établissements avec bonnes et fortes cordes aux organes et pieux placés le long des ports et quais.

ART. 18. Les bateaux qui seront jugés hors d'état de service, seront déchirés sur place, ou dans des endroits qui seront désignés par l'autorité.

Les débris en provenant seront vendus conformément aux lois, s'ils ne sont immédiatement enlevés par les propriétaires, et le produit de la vente, déduction faite de tous frais, sera versé dans une caisse publique, où il restera provisoirement déposé à la disposition de qui de droit.

TITRE II.

NAVIGATION SUR LA MEUSE.

SECTION PREMIÈRE. — *Navigation ordinaire.*

CHAPITRE III.

ART. 19. Les conducteurs de bateaux de toute nature, transportant des marchandises, ainsi que les conducteurs de trains de bois, devront être porteurs de lettres de voiture en bonne forme, dont ils justifieront à toute réquisition des préposés de la navigation.

Ces lettres de voiture indiqueront la nature et la quantité de marchandises, le lieu du chargement, l'époque du départ, les noms de l'expéditeur, du marchand ou de tout autre individu à qui les marchandises sont adressées, ainsi que celui du batelier chargé de le conduire.

ART. 20. Les bateaux de toute espèce employés à la navigation de la Meuse, devront porter sur l'arrière leur nom ainsi que le nom et le domicile du propriétaire auquel ils appartiennent.

L'inscription sera faite en lettres blanches de vingt centimètres de hauteur sur trois centimètres de plein et sur un fond noir.

Les trains de bois à ouvrir et à brûler devront porter, sur le pieu de nage ou sur l'oreille, d'une manière très apparente, la marque du marchand dont ils seront la propriété.

ART. 21. Les bateaux bortinglés devront avoir dix centimètres au moins de bord, non compris les bortingles.

Les autres bateaux, quels qu'ils soient, barques ou nacelles, devront avoir au moins dix-huit centimètres de bord au-dessus de l'eau.

Les doubles nacelles, chargées de sable ou de gravier, devront avoir au moins dix centimètres de bord.

ART. 22. Le conducteur d'un bateau montant est tenu, à la rencontre d'un bateau avalant, de se retirer vers terre, du côté du halage, pour laisser passer ce dernier.

ART. 23. Pour prévenir les accidents qui pourraient arriver par la rencontre de bateaux descendants avec des bateaux montants, les conducteurs de ces derniers bateaux devront élever leur corde de halage ou cincenelle, de manière qu'elle ne puisse nuire au passage des chevaux des bateaux descendants, et les conducteurs de bateaux descendants devront lâcher leur cincenelle, en sorte qu'elle passe sous le bateau montant.

ART. 24. Les marchands, les voituriers par eau ou les gardiens de bateaux devront avoir en tout temps sur leurs bateaux une ancre, suffisamment équipée et de bonnes cordes pour les amarrer solidement.

ART. 25. Les bateaux en cours de navigation devront toujours, lorsqu'ils s'arrêteront, être tenus et accostés aussi près que possible de la terre et du bord opposé à celui du halage, sous peine par les conducteurs de ces bateaux d'être poursuivis comme étant dans le cas prévu par l'art. 45 du présent règlement.

Ils ne pourront s'arrêter en pleine rivière, à moins de circonstances de force majeure.

ART. 26. La navigation aura lieu depuis le point du jour jusqu'à la nuit.

Il est défendu aux bateliers et à tous autres de naviguer sur la rivière pendant la nuit.

Ne sont exceptés que les bateaux qui en auront obtenu une autorisation spéciale, comme étant affectés à un service accéléré, ou pour tout autre motif exceptionnel et

d'urgence; mais les conducteurs de ces bateaux devront se conformer aux dispositions des articles 47 et 48 du présent règlement.

ART. 27. Il est défendu de descendre les bateaux et trains par couplage, au passage des ponts et dans les chenaux.

ART. 28. Les bateliers sont tenus de ralentir, aux abords des ponts, le mouvement de leurs bateaux ou trains, pour prévenir tout choc contre les piles.

ART. 29. Au passage des ponts, les bateaux chargés et les trains, auront la priorité sur les bateaux vides; mais, lorsqu'il y aura encombrement, le passage sera donné alternativement à un bateau ou train montant et à un bateau ou train descendant; en suivant l'ordre de leur arrivée aux abords desdits ponts.

ART. 30. Tout bateau à port devra avoir ses mâts abattus.

ART. 31. Les clous, la ferraille, les débris de bouteilles, de verre, de porcelaine, et tous autres objets, de nature à occasionner des accidents, ne pourront être déposés sur les ports et berges autrement qu'enfermés dans des enveloppes en bon état.

ART. 32. Les bois ne pourront, sous aucun prétexte, rester sur les berges.

Le tirage ou le débarquement et l'enlèvement des bois à brûler devront être terminés dans le délai de trois jours pour un train, et de six jours pour un bateau.

Les bois à ouvrir devront être enlevés et rentrés chaque jour, au fur et à mesure du tirage ou du débarquement et de manière que, quel que soit le moyen de transport employé, il n'y ait jamais à la fois sur le port plus de bois que la quantité nécessaire pour un chargement, et qu'il n'en reste point d'un jour à l'autre.

Sur les ports où existent des voies spéciales pour le tirage des bois à ouvrir, le tirage ne pourra se faire en dehors de ces voies.

Lorsque les tirages de bois à ouvrir et de bois à brûler s'opéreront à la fois sur un même port, les tireurs de bois à brûler devront toujours laisser libres les voies destinées au tirage des bois à ouvrir.

ART. 33. On ne pourra, sans autorisation préalable, charger ou décharger les bateaux ailleurs qu'aux endroits indiqués dans chaque commune.

ART. 34. Dans l'intérieur des villes, les houilles et charbons ne pourront être chargés et déchargés que dans les ports et sur les quais affectés spécialement à cet objet.

Il est défendu de les laisser sur les quais de déchargement au-delà du temps nécessaire pour cette opération.

CHÂPITRE IV.

Dispositions spéciales aux passes artificielles.

ART. 35. Tous les bateaux et trains iront de file dans les chenaux, en suivant l'ordre de leur arrivée, sauf les exceptions ci-après :

Tout bateau ou train dont la navigation serait interrompue par force majeure, devra laisser passer les bateaux ou trains qui seront derrière lui, pour qu'ils puissent continuer leur marche. A cet effet, il devra être amarré du côté opposé à celui du halage.

Tout bateau ou train halé par des hommes, devra se laisser trémater par les bateaux ou trains halés par des chevaux, lorsqu'il aura été atteint par eux en pleine rivière.

Les bateaux ou trains halés par des chevaux, qui auront été atteints en pleine rivière par d'autres bateaux ou trains également halés par des chevaux, devront aussi se laisser trémater par eux.

ART. 36. Il est défendu de battre des piquets d'amarre pour arrêter les bateaux ou trains sur les chemins de halage, sur les revêtements de la rive ou les jetées; d'amarrer les bateaux ou trains aux arbres plantés le long des chenaux, et de tenir les cordes d'amarre élevées au-dessus de terre, de manière à gêner le passage.

ART. 37. Il est défendu de jeter les eaux de vidange des bateaux sur les talus ou sur les revêtements.

Il est aussi défendu de faire usage de crocs ou autres instruments pouvant détériorer les jetées ou les revêtements.

ART. 38. Il est défendu d'embarasser les chemins de halage par des dépôts de matériaux, de marchandises, ou par quelque autre objet que ce soit.

Il est aussi défendu de faire des ouvertures dans les jetées, sous quelque prétexte que ce puisse être.

ART. 39. Il est défendu de stationner à moins de 100 mètres de l'entrée ou de la sortie des chenaux avec bateaux, radeaux, trains de bois, nacelles ou barquettes.

Le passage des chenaux doit toujours être entièrement libre, et aucun bateau ne peut s'y arrêter.

ART. 40. Il est défendu de faire paître les bestiaux sur les chemins de halage des chenaux, les levées et leurs dépendances; de parcourir les chemins et levées avec des voitures, charrettes ou bêtes de somme; d'abreuver les bestiaux ailleurs que dans les abreuvoirs; de faire rouir du chanvre dans les chenaux.

SECTION II. — *Navigation spéciale.*

CHAPITRE V.

NAVIGATION ACCÉLÉRÉE.

ART. 41. Tout bateau appartenant à un service de transport accéléré, portera en gros caractères près du nom du bateau les mots : *service accéléré*, les nom et domicile de l'entrepreneur et la date de l'autorisation spéciale qu'il a obtenue.

Le patron du bateau sera porteur d'une lettre de voiture signée de l'entrepreneur et portant les mêmes énonciations que la plaque. Il sera tenu de la présenter aux agents du service de la navigation toutes les fois qu'il en sera requis.

Le bateau sera de plus surmonté par une flamme rouge, destinée à le faire reconnaître de loin.

Il est défendu aux bateaux qui n'appartiennent pas à un service accéléré, dûment autorisé, de porter tout ou partie des signes distinctifs, mentionnés au présent article.

ART. 42. Les bateaux accélérés ne pourront jamais marcher accouplés, ils devront toujours être halés séparément.

ART. 43. Les bateaux accélérés jouiront du droit de trématage en cours de navigation, et de priorité au passage des ponts et chenaux.

Toutefois la priorité de passage est réservée aux bateaux qui seraient chargées pour le service de l'État, et qui seraient arrivés à la tête des ponts ou à l'entrée des chenaux avant le bateau accéléré.

ART. 44. Lorsqu'un bateau accéléré atteindra, en chemin, un bateau marchant moins vite, le halcur de celui-ci devra laisser tomber sa corde et céder le bord de l'eau à l'autre haleur, lequel, de son côté, devra forcer le pas.

ART. 45. Tout batelier qui, étant arrêté, s'opposera au passage des bateaux qui le suivent, ou qui, étant en marche, empêchera de passer devant lui les bateaux ayant droit de le faire, sera considéré comme ayant embarrasé la voie publique et poursuivi comme tel.

ART. 46. A égalité de vitesse :

Les coches et barques transportant des voyageurs ;

Les bateaux chargés pour le service de l'État ou pour des travaux relatifs à la navigation ;

Les bateaux dont le chargement consistera en blés, farines, sucres bruts ou raffinés,

glace, poisson frais, sel ou chaux vive, jouiront du droit de priorité au passage des ponts et chenaux.

ART. 47. Les bateaux voyagant la nuit porteront un fanal sur l'avant et un fanal sur l'arrière, et la lumière devra s'étendre jusqu'au-delà des chevaux de tirage.

ART. 48. Indépendamment de l'éclairage dont il est parlé dans l'article précédent, les conducteurs des bateaux devront être munis de fanaux portatifs, qu'ils allumeront avant d'entrer dans les chenaux et qu'ils n'éteindront qu'après en être sortis.

CHAPITRE VI.

BATEAUX A VAPEUR.

ART. 49. Aucun bateau à vapeur ne pourra être admis à naviguer sur la Meuse, qu'après l'accomplissement des formalités exigées par les règlements existants ou à intervenir relativement aux machines et aux bateaux à vapeur, et sous les conditions spéciales qui seront jugées nécessaires, tant pour la sûreté des passagers, dans le cas où le bateau serait destiné au transport des voyageurs, que dans l'intérêt de la liberté de la navigation et de la conservation des établissements ou des travaux d'art en rivière.

TITRE III.

CHAPITRE VII.

PASSAGE D'EAU.

ART. 50. Il est défendu d'établir des passages d'eau sur la Meuse, sans autorisation préalable.

TITRE IV.

CHAPITRE VIII.

PÉNALITÉS, CONTRAVENTIONS ET POURSUITES.

ART. 51. Pour autant que les lois n'aient pas déterminé de peines particulières qui y soient applicables, les contraventions aux dispositions du présent règlement seront punies des peines comminées par l'art. 1^{er} de la loi du 6 mars 1818.

ART. 52. Les parents sont responsables pour leurs enfants, et les maîtres pour leurs domestiques et ouvriers.

ART. 53. Les contraventions seront constatées par les agens des ponts et chaussées, de la gendarmerie et des polices locales. Leurs procès-verbaux devront être affirmés dans les 48 heures devant le bourgmestre ou l'un des échevins du lieu de la contravention, ou devant le juge-de-peace du ressort.

ART. 54. Les autorités locales des communes riveraines de la Meuse, la gendarmerie et tous autres officiers de la force publique seront tenus, étant à ce requis, de prêter main-forte pour l'exécution des dispositions contenues dans le présent règlement.

ART. 55. Notre ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera inséré au *Bulletin officiel*.

Donné à Bruxelles, le 3 novembre 1841.

LÉOPOLD.

Par le roi :

Le Ministre des Travaux publics,

L. DESMAISIÈRES.

XLVIII.

Note relative aux rivières la Dyle et le Ruppel, sur lesquelles il n'est perçu aucun droit de navigation au profit de l'État.

Il n'est pas établi de droit de navigation au profit de l'État sur ces rivières.

Seulement les bateliers sont astreints à une patente proportionnelle à la capacité de leur bateau, dont l'import se perçoit au profit de l'État, par les receveurs des contributions directes, en vertu de la loi du 6 avril 1838.

L'administration locale de Malines touche une rétribution par bateau pour la traverse de la ville et le déchargement des marchandises sur les quais, à l'entretien desquels cette rétribution est destinée à pourvoir.

Le taux de cette rétribution est fixé dans un règlement approuvé par arrêté royal du 27 mars 1819.

Les bateliers sont encore astreints à payer un salaire au locataire des moulins-à-cau de la porte de Louvain à Malines, pour le passage à la grande écluse établie en cet endroit, excepté les lundis et les jeudis où ce passage se fait *gratis*.

Enfin les préposés aux ponts reçoivent une rétribution par bateau qui leur tient lieu de traitement.

Par dépêche du 22 décembre 1840, n° 22, le Département des Finances a rendu compte de l'état des choses à M. le Ministre des Travaux publics, en lui laissant le soin de juger si des mesures ne devront pas être prises par son département, pour modifier ce qui se pratique actuellement sur les rivières et y établir un service régulier de perception.

XLIX.

Note sur le droit de navigation qui se paie à l'écluse établie sur le Demer, en la commune de Werchter.

Le droit de navigation se paie à raison de 12 centimes par tonneau à charge et de 6 centimes par tonneau à vide, pour tout le parcours de la ligne de Werchter à Diest.

On ne connaît ni la date de ce tarif, ni l'autorité dont il est émané.

L'écluse de Werchter est le seul bureau de péage qui existe sur cette rivière.

Le Demer n'est navigable qu'à partir de Diest; il se jette dans la Dyle à Werchter.

L.

CANAL DE LOUVAIN.

Règlement de police du 3 juillet 1826.

De raad der stad Leuven,

In aandacht nemende dat de meeste beschikkingen der oude ordonnantien over de policie der scheepsvaart door vergetelheid buiten effect zijn geraakt, dat eenige derzelve door het veranderen der omstandigheden derzelyer doeleinde niet meer bereiken en door andere dienen vervangen te worden, en, eindelyk, dat de goede orde en de belangen zoo van den koophandel als van de scheepsvaart eenigenieuwe verordeningen noodzakelyk hebben gemaakt;

Gezien de art. 6 en 13 van het octrooi der scheepsvaart van den 29 januarij 1750;

Gezien de ordonnantien op de policie der scheepsvaart van den 7 juni 1765 en 30 januarij 1770;

Gezien de onderscheidene later gearresteerde ordonnantien en andere verordeningen op hetzelfde vak;

Gezien het art. 70 van het reglement over het stedelyk bestuur en de wet van den 6 maart 1818;

Heeft gearresteerd het volgende :

Algemeene beschikkingen.

ART. 1. Het toezigt der policie der scheepsvaart in geheel deszelfs uitgestrektheid, voor al hetgeen de navigatie, de beweging en ligging der onderscheidene schepen en vaartuigen; het lossen en laden derzelve; het plaatsen en schikken van wagens, karren en andere vervoermiddelen, het plaatsen van goederen, koopmanschappen, materialen en alle andere voorwerpen op de kaaijen en dijken betreft, als ook de uitvoering der reglementen, ordonnantien en andere verordeningen op die vakken reeds uitgegeven en naderhand uit te geven, zijn opgedragen aan den kaai-meester, onverminderd de medewerking en de officiele attributien der beambten en bedienden der gewone policie.

ART. 2. De kaai-meester zal, in geen geval, noch voor eige rekening, noch in commissie voor anderen het beroep van schipper, noch van schippersfactor of commissaris mogen uitoefenen.

ART. 3. Alle schippers en andere scheeps- en schuitenvoerders, alsook alle kooplieden, commissarissen, factoren en andere, zijn gehouden den kaai-meester in de uitvoering zijner officie te gehoorzamen op de verbeurte van eene boete van vijf-entwintig tot vijftig guldens, en eene gevangenis van een tot drie dagen, afzonderlijk of te zamen genomen.

Wanneer men zich door de gegevene orders van den kaai-meester beledigd of te kort gedaan mogt achten zal men zich niet te min daaraan moeten conformeren, maar

men zal zich daarover mogen beklagen bij burgemeester en schepenen, naar welkers beslissing men altoos zal gehouden zijn zich te gedragen.

ART. 4. Alle schippers, scheeps- en schuitenvoerders dezer stadsscheepsvaart opkomende, zullen wanneer zij afvarende vaartuigen ontmoeten, gehouden zijn te wijken en hunne lijnen te strijken, op de verbeurte van eene boete van vijf tot vijf-en-twintig guldens, onverminderd de vergoeding der schade welke zij, door gebrek van zich hiernaar te gedragen, aan de afvarende vaartuigen zouden veroorzaakt hebben.

ART. 5. Alle schippers, scheeps- en schuitenvoerders, zonder onderscheid of dezelve vaart op- of afkomen, zullen gehouden zijn te wijken en hunne lijnen te strijken tot de vrije doorvaart der openbare en andere door burgemeester en schepenen geautoriseerde veerschuiten, op de verbeurte van eene boete van tien tot vijf-en-twintig guldens onverminderd de vergoeding der veroorzaakte schade, als boven.

ART. 6. Geene vaartuigen zullen op dezer stadsscheepsvaart mogen varen met geheel of gedeeltelijk openstaande zeil of zeilen, op de verbeurte eener boete van vijf tot tien guldens; en van tien tot vijf-en-twintig guldens wanneer een vaartuig met een geheel of gedeeltelijk openstaande zeil eene brug doorvaart, of een sas aanaderd.

ART. 7. De sassien van Thildonek, Boortmeerbeek en Battel zullen geopend worden telkens wanneer een vaartuig voor dezelve aankomt. Doch wanneer meerdere vaartuigen in zicht zouden zijn, zal de sassienier het versassen mogen uitsstellen tot de aankomst van die vaartuigen tot concurrentie van het aantal welk te zamen met het eerst aangekomene in eene en dezelve versassing kan doorgelaten worden.

ART. 8. Het sas van Campenhout zal slechts tweemaal om de vier-en-twintig uren geopend worden en wel op zoodanige uren als reeds voorgeschreven zijn, of naderhand door Burgemeester en schepenen zouden kunnen voorgeschreven worden; edoch zullen de schuiten met verschen visch geladen door het gemeld sas doorgelaten worden telkens wanneer die zich voor hetzelfde opdoen.

ART. 9. Bij de zomermaanden zal het burgemeester en schepenen vrijstaan het openen van het sas te Campenhout slechts op een maal om de vier-en-twintig uren te bepalen.

ART. 10. Het zal burgemeester en schepenen ook vrijstaan, om bijzondere redenen of gevallen, de noodige toelating te vergunne om te Campenhout op buitengewone uren te mogen versassen.

ART. 11. In alle de versassingen zal de voorkeur gegeven worden aan de openbare en andere geautoriseerde veerschuiten, en aan de schuiten geladen met verschen visch, welke ten allen tijde wanneer zij zich presenteren zullen moeten doorgelaten worden, en aan welke laatste ook bij het ledig afvaren, den voorrang voor andere vaartuigen zal gegeven worden. De geautoriseerde veerschuiten zullen telkens alleen en op zich zelve moeten versast worden, en geene andere vaartuigen zullen gelijk met dezelve in de kom van een sas mogen toegelaten worden, de vischschuiten alleen uitgenomen.

ART. 12. Niemand, buiten de sassieniers en brughouders en derzelver knechten en bedienden zal zich mogen veroorloven eenige sasdeuren of bruggen geheel of ten deele open noch toe te draaijen, noch de verlaten der sasdeuren op te halen of af te laten, op de verbeurte eener boete van vijf tot twintig guldens.

ART. 13. De sassieniers en derzelver bedienden zijn gehouden de werktuigen door middel derwelke de verlaten opgehaald en afgelaten worden met omzigtigheid en zagtheid te behandelen en nooit de verlaten op zichzelve mogen laten afloopen, noch dezelve nederduwen, maar zullen dezelve moeten met de handvat zagties afdraaijen.

ART. 14. Geene schippers, scheeps- of schuitenvoerders zullen derzelver vaartuigen mogen laten liggen aan de bruggen of sassien in dier voegen dat de in- uit of doorvaart derzelve daardoor zouden belet of vermoeijelijkt worden, op de verbeurte eener boete van vijf tot twintig guldens.

Zijnde de sasseniërs en brughouders gemagtigd de vaartuigen den doortogt aldus belemmerende, bij weigering van derzelver manschap, met de geweldige hand ten koste der tegenstrevers te verplaatsen.

ART. 15. Geene schippers, scheeps- of schuitenvoerders, paardenvoerders of andere zullen vermogen de paarden aan de lijnen der vaartuigen te spannen voor dat dezelve zich met de voorsteven buiten het metselwerk der sassen bevinden, op de verbeurte eener boete van eenen tot vijftien guldens.

ART. 16. Niemand zal de sloopstouwen mogen vastmaken aan de sasdeuren of bruggen noch aan derzelver leuninggen op de verbeurte van eene boete van vijf tot twintig guldens; zullende het daarenboven de sasseniërs en brughouders vrijstaan, bij weigering der schippers, van de aldus vastgemaakte touwen los te maken, dezelve door te hakken of af te snijden.

ART. 17. Geene schippers, scheeps- of schuitenvoerders zullen zich mogen veroorloven van met ijzer beslagene boomen te duwen of te laten duwen tegen het metselwerk der kommen, noch der sassen, bruggen of duikers, anders dan in de daartoe in de muren gemetselde uitgeholde blaauwe steenen, noch tegen de sasdeuren noch bruggen anders dan tegen de daartoe in de dwaars houten der sasdeuren geplaatste ijzere pinnen, op de verbeurte van eene boete van tien tot vijf-en-twintig guldens.

ART. 18. Alle schippers, scheeps- of schuitenvoerders door wiens vaartuig eenige schade zal toegebracht zijn aan sassen, bruggen of andere constructien der Scheepvaart, zal niet alleen gehouden zijn de veroorzaakte schade ten volle te vergoeden, maar zal daarenboven verbeuren eene boete van vijf tot vijf-en-twintig guldens.

ART. 19. Wanneer, het zij in de kommen binnen de stad, het zij op bijzondere of algemeene autorisatie buiten de stad, eenig mest, aarde, puin of andere losse waren gelost of geladen worden, zullen de schippers gehouden zijn eenige luiken of planken onder de daartoe dienende gangen te plaatsen in dier voegen dar er niets van hetgeen in of uit de schepen vervoerd wordt, in de vaart kan vallen, op de verbeurte van eene boete van vijf tot tien guldens.

ART. 20. Zoo in het versassen, als in het plaatsen der vaartuigen binnen, boven of beneden de sassen als in het plaatsen der trekpaarden zal iedereen zich moeten gedragen naar de orders van den sasseniër op de verbeurte van eene boete van drie tot tien guldens.

ART. 21. Het is niemand, wie het zij, geoorloofd van zich binnen de stallen, schuren of andere dependentien der huizen der sasseniërs, brughouders of pontonniers te begeven met een bloed licht, noch met eene aangestokene pijp, op poene van eene boete van vijf tot vijf-en-twintig guldens, en van eene gevangenis van een tot drie dagen, afzonderlijk of te zamen genomen.

Bijzondere beschikkingen betreffende de policie der kommen en kaaijen binnen de stad en op de zoogenaamde beerkom.

ART. 22. Geene paarden zullen mogen gespannen worden aan uit de kommen varenden vaartuigen voor dat derzelver voorsteven buiten het hek aan den ingang der stad geplaatst uitsteke, en wederkeerig, zullen de paarden de opkomende schepen aanvoerende voor hetzelfde hek moeten uitgespannen worden, het eene en andere op de verbeurte van eene boete van vijf tot tien guldens, te ondergaan zoo door den schipper als door den paardenvoerder.

ART. 23. Wanneer een schipper zich in de noodzakelijkheid mogt bevinden om deszelfs schip in een der kommen door middel van de ankerspil, takel of ander tuig door te halen, zal hij de daartoe gebruikte touwen niet mogen vastmaken dan aan de

in de kaaijen geplaatste ijzereringen, en alleen wanneer zulks zonder hinder of schade voor anderen kan geschieden, op de verbeurte eener boete van tien tot vijf-en-twintig guldens boven de vergoeding der schade welke veroorzaakt zoude geworden zijn.

In geval van geschil of moeilijkheid omtrent de uitvoering dezer beschikking zal men zich naar de orders van den kaai-meester moeten gedragen, op pene als bij het art. 3 bepaald wordt.

ART. 24. De beurtschepen en degenen welke door derzelver min of meer periodischen dienst daarmede kunnen vergeleken worden, en alle andere vaartuigen welkers ladingen aan meer dan twee onderscheidene personen geadresseerd zijn, zullen moeten aanleggen gelost en geladen worden in de kleine kom tegen de kaai waar zich de wip bevindt, of op zoodanige andere plaatsen als door burgemeester en schepenen daartoe ten besten nutte naderhand zullen worden aangewezen, op de verbeurte van eene boete van twintig tot vijftig guldens.

Bij ongenoegzaamheid der aangewezenen plaatsen zullen zoodanige vaartuigen als hierboven beschreven zijn, moeten aanleggen, lossen en laden alwaar het door den kaai-meester zal worden aangewezen, op de verbeurte als hierboven uitgedrukt is.

ART. 25. Te rekenen van den dag af door burgemeester en schepenen nader te bepalen zullen tot het laden of lossen der schepen bij het vorenstaande artikel bedoeld, noch tot het wegbrengen en bestellen der daar uitgeloste goederen, buiten des schippers eigene knechts, geene werklieden mogen gebruikt worden dan zoodanige welke daarloe door burgemeester en schepenen aangesteld of aangenomen zullen zijn, op de verbeurte eener boete van een tot vijf guldens te ondergaan door iederen werkman, en van tien tot tot vijf-en-twintig guldens te ondergaan door iederen schipper, factor, commissionaris, koopman en anderen welke deze beschikking zouden overtreden.

ART. 26. De schepen en andere vaartuigen welkers geheele ladingen, slechts aan een of, ten hoogsten, aan twee personen geadresseerd zijn, zullen, zoo veel mogelijk, gelost mogen worden ter plaatse waar die personen zulks verkiezen, ten ware zulks niet overeenkwam met 's rijks of stadsdienst of belang, of met het algemeen belang van den koophandel of scheepsvaart; in alle welke gevallen ook die schepen en vaartuigen zullen moeten geplaatst worden ter plaatse door de kaai-meester aan te wijzen, op de verbeurte van eene boete van tien tot vijf-en-twintig guldens.

ART. 27. Alle schippers welkers vaartuigen in een der konnen of ook buiten dezelve liggen, zonder onderscheid, of dezelve al of niet, geheel of gedeeltelijk ledig, geladen of gelost zijn, welkers tijdelijke of vaste verplaatsing door den kaai-meester zoude noodig geoordeeld worden, zullen zich op de eerste aanzegging van den genoemden kaai-meester daarnaar moeten gedragen, op de verbeurte van eene boete van vijf-en-twintig tot vijftig guldens, en eene gevangenis van een tot drie dagen afzonderlijk of te zamen genomen.

In geval van weigering is de kaai-meester daarenboven geautoriseerd om, wanneer hij zulks noodig zoude oordeelen, de touwen door dewelke dusdanige vaartuigen vastgemaakt zijn, aan de kaai of aan een ander vaartuig, door te hakken of af te snijden, en de gemelde vaartuigen zelfs met de geweldige hand te doen verplaatsen, ten koste der tegenstrevers, onverminderd de vergoeding van alle schaden welke door de geweldige verplaatsing der vaartuigen zouden kunnen veroorzaakt worden, en de zwaardere straffen bij de wetten bepaald tegen diegenen welke zich tegen de uitvoering van wettiglijk gegevene orders verzetten.

ART. 28. Ten aanzien van het plaatsen en schikken der uit en in de schepen geloste of te ladene goederen en voorwerpen hoegenaamd, de daartoe gebruikte wagens, karren, stoot- en kruiwagens en andere gereedschappen, zal iedereen zich moeten onderwerpen aan de daarover door burgemeester en schepenen gemaakte of te maken

verordeningen, en voorloopig aan de orders van den kaai-meester op de verbeurte van eene boete van vijf tot vijf-en-twintig guldens.

ART. 29. Alle geloste of te laden goederen, waren, materialen en andere hoegenaamde voorwerpen, alsook de tot het lossen of laden dienende vervoermiddelen en gereedschap zullen van de kaaijen der scheepsvaart voor den zonnenondergang moeten geamoveerd worden op de verbeurte van eene boete van vijf tot vijf-en-twintig guldens.

Zullende het echter burgemeester en schepenen vrijstaan van hierin, om byzondere redenen en gevallen, tijdelijke uitzonderingen te vergunnen.

ART. 30. Geene goederen, waren, materialen noch andere hoegenaamde voorwerpen zullen op de kaaijen der scheepsvaart zelfs niet tegen de huizen noch op de in de nabijheid derzelve gelegene pleinen noch straten mogen geplaatst of gestapeld worden, dan met toelating van burgemeester en schepenen en volgens de verordeningen deswege door hun Ed. Achtb. reeds vastgesteld, of naderhand te bepalen, op de verbeurte van eene boete van tien tot dertig guldens, en des noods, der dadelijke verplaatsing ten koste der tegenstrevers, der goederen, materialen en andere voorwerpen.

Alle de in tegenstrijding dezer beschikking geplaatste of gestapelde goederen of waren hoegenaamd, zullen op de eerste order van burgemeester en schepenen moeten geamoveerd worden, op de verbeurte en poene als boven.

ART. 31. Geene boomen, timmerhout noch straatsteenen zullen mogen gelost noch geladen worden dan buiten de stad op de daartoe vervaardigde kaai aan de zoogenaamde beerkom, op de verbeurte eener boete van tien tot vijf-en-twintig guldens.

ART. 32. Geen kalk noch asch zal regtstreeks van eenen wagen in een schip, noch, *nice-versa*, uit een schip op eenen wagen mogen gelost noch geladen worden, dan op het daartoe bestemde plein tegen de poort op het uiteinde en aan de linker zijde der groote kom op de poene van eene boete van 5 tot 25 guldens, zoo door den voorman en schipper, als door den koopman of commissiounaris te verbeuren.

ART. 33. Wanneer schepen met kalk of asch voor de pakhuizen der kooplieden geladen of gelost worden zullen slechts twee, of, ten hoogsten, vier der luiken van een zoodanig schip te gelijk mogen opengelegd worden, op de verbeurte van eene boete als bij het voorgaande artikel bepaald is.

ART. 34. De wagens, karren of andere vervoermiddelen door dewelke asch of kalk, uit of in de pakhuizen der kooplieden gebragt wordt, zullen in geenen afstand van meer dan drie ellen van de gemelde pakhuizen mogen geplaatst worden op poene als by art. 26 bepaald is.

ART. 35. De aldus aangebragte kalk zal in mandens van de wagens moeten worden afgehaald en nooit door het opligten der zijdplanken of anderzins op den grond mogen gestort worden, op de verbeurte eener boete, als bij art. 26 bepaald wordt.

ART. 36. In het storten der asch op de wagens of karren zal door de daartoe gebruikte werklieden alle mogelijke zorg genomen worden om, zoo veel mogelijk, het stuiven te beletten.

ART. 37. Het zal voortaan niemand geoorloofd zijn een asch- of kalkmagazijn, of pakhuys, binaen deze stad aan te leggen, noch een reeds bestaande gebouw tot een dier bestemmingen toe te passen noch te gebruiken, dan met toelating van burgemeester en schepenen, welke dezelve zullen weigeren telkens wanneer daardoor eenigen merkelijken hinder zou kunnen veroorzaakt worden, en derzelve toelatingen ten deze met zoodanige voorwaarden bepalen als het hun Ed. Achtbare best zullen goedvinden, op de verbeurte van 50 guldens voor iedere aanlegging, toepassing of gebruik van een hoegenaamd gebouw tot een der bovengemelde bestemmingen, zonder toelating, en op de verbeurte eener boete van 5 tot 25 guldens voor iedere overtreding of niet nakoming eener der voorwaarden door burgemeester en schepenen bij derzelve toelating bepaald.

ART. 38. De bestaande asch- en kalkpakhuisen zullen binnen de 8 dagen na de publicatie dezer door de eigenaars of gebruikers derzelve ter stadssecretarij moeten verklaard worden, over welke verklaring hun een akte door den secretaris zal worden verleend, om ten allen tijde derzelve bestaan, voor de tegenwoordige keure, te kunnen constateren.

Echter wanneer het door eene van wege burgemeester en schepenen gedane enquête blijken zal dat een zoodanig pakhuis of magazijn langer dan gedurende een geheel jaar tot het bergen van asch of kalk niet meer is gebruikt geworden, zullen de gebouwen en de lokalen in dewelke dezelve geplaatst zijn vervallen in de algemeene termen der plaatsen en gebouwen bij het hier bovestaande art. 37 bedoeld, waarvan de eigenaars of huurders eene schriftelijke kennis zal worden gegeven.

ART. 39. Te rekenen van den 1^{sten} januarij 1827 aanstaande, zal geen kalk voor kooplieden bestemd van de wagens of karren door welke dezelve aangebragt wordt mogen gelost worden, noch geen kalk in tonnen gestort, noch anderszins bewerkt worden dan *binnen de magazijnen of pakhuisen*, of, ten minsten, *binnen de beslotene huizingen der kooplieden* op de verbeurte eener boete van 10 tot 25 guldens.

ART. 40. Voor het gebruik en het beheer der kraan of wip tot het laden en lossen der schepen en wagens, op de kaai geplaatst, als van andere soortgelijke werktuigen welke ten zelfden einde aldaar zouden kunnen geplaatst worden, zal ieder gehouden zijn zich te gedragen naar de daartoe reeds bestaande verordeningen of naar zoodanige andere beschikkingen welke daaromtrent door burgemeester en schepenen zouden kunnen genomen worden, op pœne van eene boete van 5 tot 25 guldens.

ART. 41. Het is een ieder ten strengste verboden van eenige vuiligheid, aarde, asch, puin of andere hoegenaamde voorwerpen in de scheepsvaart te werpen, te vegen of te keeren op de verbeurte van eene boete van 5 tot 10 guldens.

Nadere algemeene beschikkingen.

ART. 42. De kaai-meester, de sasseniërs, brughouders, pontonniers, dijkwachters en alle andere beambten en bedienden der scheepsvaart zijn niet alleen gehouden zich aan alle de beschikkingen dezer te onderwerpen, maar ook van alle verzuim en overtredingen derzelve zorgvuldig te bewaken en na te sporen en zonder eenig uitstel aan den burgemeester en schepenen schriftelijk over te brengen.

ART. 43. Niemand zal vermogen de bestuurders of toezieners der scheepsvaart, den kaai-meester, de sasseniërs, brughouders, pontonniers, dijkwachters noch derzelve vrouwen, kinderen of bedienden in de uitoefening van derzelve dienst kwalijk aanspreken, en veel min uitschelden, beledigen noch met woorden noch werken, noch bedreigen op pœne van eene boete van twintig tot vijftig guldens, en eene gevangenis van eenen tot drie dagen, afzonderlijk of te zamen genomen; onverminderd nog zoodanige zwaardere straffen als desaangaande door 's rijks wetten gecommineerd worden.

ART. 44. Wegens alle de boeten hiervoren bepaald zullen de meesters instaan voor hunne knechts en bedienden, en de ouders voor hunne kinderen.

ART. 45. Alle overtredingen en niet nakomingen der vorenstaande beschikkingen zullen tot het ondergaan der daarbij bepaalde boeten straffen genoegzaam geconstateerd zijn door het schriftelijk relaas van den kaai-meester, van eenen sasseniër, brughouder, pontonnier, opziener der vaartswerken en andere beambten of bedienden der scheepsvaart.

ART. 46. Niemand zal in oppositie daartegen aangenomen worden dan na voorafgaande consignatie of waarborging van het *maximum* der gecommineerde boete.

ART. 47. Tot verzekering der ongeconsigneerde of niet gewaarborgde boeten en tot vergoedenis van veroorzaakte schaden zullen de vaartuigen, de goederen, karren,

wagens, paarden en gereedschappen en andere voorwerpen der overtreding, voorloopig mogen aangehouden worden.

ART. 48. Ingevalle de aldus aangehoudene voorwerpen binnen de twintig dagen na de aanhouding door de eigenaars of van hunnen 't wege niet gereclameerd wierden, zullen dezelve voor verbeurd verklaard en verkocht worden, en met het bedrag daarvan gehandeld worden als hieronder aangaande het produkt der boeten bepaald wordt.

ART. 49. Alle de ten deze gecommineerde boeten zullen door den ontvanger der sabbrieven namens burgemeester en schepenen, vervolgd en geïnkasseerd worden.

ART. 50. Van het produkt der boeten en der verbeurde goederen zal zoodanig gedeelte als burgemeester en schepenen zullen goedvinden uitgekeerd worden ten behoeve der aanbrengrers en andere welke zoo tot de ontdekking der overtredingen als tot het stuiten derzelve dienstig zoude geweest zijn, zullende het overige daarvan in de kas van het stads-amortizatie-fonds overgestort worden.

ART. 51. Alle vorige reglementen, ordonnantien en verordeningen over de voorwerpen ten deze behandeld zyn wederroepen en vernietigd.

ART. 52. Wat aangaat de nalatigheid, het verzuim of de overtreding der verplichtingen zoo door de tegenwoordige keure als door vroegere of nadere verordeningen opgeleid of op te leggen aan den kaameester, de sasseniërs, brughouders, pontonniers, dijkwachters en alle andere beambten en bedienden der scheepsvaart, zullen burgemeester en schepenen 't zij door berispingen, het zij door het geheel of gedeeltelyk achterhouden hunner traktementen, het zij zelfs door afzettingen uit hunne bediening, zoodanig beschikken als hun Ed. Achtb. zullen goed en geraadzaam oordeelen.

ART. 53. Over allen twijfel en geschil welke zich mogten opdoen of welke men mogt voorwenden nopens het ware begrip, de verklaring en de toepassing der onderscheidene beschikkingen dezer keure zal door burgemeester en schepenen beslist worden.

Gearresteerd ter vergadering van den raad, den 3 julij 1826.

Burgemeester en schepenen voornoemd,

Bevelen aan commissarissen en andere beambten en bedienden der politie, aan den kaameester, de sasseniërs, brughouders, pontonniers, dijkwachters en andere beambten en bedienden dezer stadsscheepsvaart, van de uitvoering van het vorenstaande reglement ten strengste te bewaken en alle overtredingen der daarin bevatte beschikkingen zorgvuldiglijk na te speuren, op te nemen en over te brengen.

De tegenwoordige publicatie zal gedrukt en alomme zoo binnen de stad als langs de geheele uitgestrektheid der scheepsvaart aangeplakt worden.

Gedaan ten stadhuize den 11 julij 1826.

Burgemeester en schepenen voornoemd,

D'ONIJN DE CHASTRE.

Van wege dezelve :

MARCELIS.

Tarif des droits de navigation.

	ARRIVANT ET PARTANT CHARGÉ.			ARRIVANT CHARGÉ ET PARTANT A VIDE.		
	TONNES.	STERES.	FR. C.	TONNES.	STERES.	FR. C.
Une barque	2	6	4 83	2	6	3 69
Une chaloupe	3	9	6 03	3	9	4 94
Un bateau	8	12	6 21	8	12	5 06
	12	18	7 60	12	18	6 46
	14	21	7 73	14	21	6 54
	15	22	7 77	15	22	6 63
	16	24	7 81	16	24	6 67
	17	25	7 90	17	25	6 71
	18	27	7 94	18	27	6 80
	20	30	9 21	20	30	8 07
	25	40	14 10	25	40	12 96
	30	48	17 83	30	48	15 54
	35	54	19 26	35	54	15 81
	40	60	21 87	40	60	18 40
	45	67	22 14	45	67	18 69
	50	75	22 42	50	75	18 99
	60	90	25 32	60	90	21 87
	70	105	30 48	70	105	27 01
	80	120	34 52	80	120	31 05
	90	135	38 52	90	135	35 07
	100	150	43 71	100	150	40 26

Pour les chevaux.

2 chevaux	fr. 1 74
3 id.	2 59
4 id.	3 45

Droit de quai.

Barque	» 47
Bateau	» 81

ANNEXES. — QUATRIÈME PARTIE.

—
Litt. D. — I à V.
—

DROITS DE PORTS.

—
I.

Note explicative.

Plusieurs de ces droits, tels que ceux de pilotage, de tonnage et de feu, sont perçus au profit de l'État ; d'autres, tels que ceux de bassin, de quai, de lestage, de cuisine, de bailli maritime, sont perçus au profit des localités d'Anvers, d'Ostende, etc.

Voici l'indication de ces droits pour chaque port :

ANVERS.

Les droits de navigation sont :

Au profit de l'État	{ Pilotage. Tonnage.
Dépenses ordinaires au profit de la ville d'Anvers.	{ Mouvement d'entrée et de sortie du bassin. Droit de quai (dit <i>rances et défenses</i>). Droit de bassin. Bailliage maritime. Droit de cuisine. Droit de lest.
Dépenses ordinaires au profit des titu- laires.	{ Visite de la commission du port à la sortie. Visite des écoutilles.
Dépenses extraordinaires au profit de la ville.	{ Droit de chantier (éventuel). Droit de ponts dans les canaux de la ville. (Ceci ne concerne que les bâtiments de l'intérieur.)

Pilotage, tonnage.

Les droits de pilotage et de tonnage se perçoivent : 1° le pilotage d'après un arrêté de M. le ministre des travaux publics, en date du 11 juin 1839, n° 266 ; 2° le droit de tonnage d'après la loi du 26 août 1822, art. 292 et suivants.

Mouvement.

Les droits de mouvement, de quai, de bassin, de lest et de chantier ont été concédés à la ville d'Anvers par l'arrêté du 12 novembre 1817; un arrêté du gouverneur de la province d'Anvers, en date du 15 décembre 1815, en avait fixé le montant.

Droit de quai.

Le droit de quai, appelé *los- en ladingbalken*, rances et défenses, est payé dans la supposition que les capitaines reçoivent de la ville les planches nécessaires au chargement ou au déchargement de leur cargaison. Ce droit a été fixé par un arrêté de la régence d'Anvers, en date du 25 février 1826.

Droit de bassin.

Le droit de bassin se perçoit en vertu d'un arrêté de la régence en date du 21 août 1818, approuvé par le roi le 2 juillet 1819.

Il est la conséquence de l'arrêté royal du 11 mai 1815 qui cède les bassins à la ville.

Bailliage maritime.

L'institution du bailliage maritime, créée par l'arrêté royal du 12 novembre 1816, a été modifiée par un autre arrêté royal du 13 juin 1838 qui en a diminué les émoluments.

Droit de cuisine.

Ce droit est établi en vertu d'un arrêté du 5 mai 1816, approuvé par le gouverneur le 7 du même mois.

Il est défendu aux capitaines de navire de faire du feu à leur bord quand ils sont dans les bassins. Ils sont dès lors obligés de faire la cuisine à terre. Beaucoup d'entr'eux ne se servent pas des cuisines de la ville et font apprêter la nourriture de l'équipage dans des maisons particulières.

Droit de lest.

Les navires qui veulent décharger leur lest ou en prendre avant leur départ ne sont pas libres de traiter avec des particuliers. La ville se charge de ce service qu'elle afferme à un entrepreneur, toutefois avec un bénéfice.

Visite de la commission du port à la sortie.

Tout navire, avant de recevoir sa cargaison, doit être visité par une commission qui déclare que l'état du bâtiment lui permet de prendre la mer.

Une décision du tribunal de commerce d'Anvers en date du 20 février 1816, a fixé le droit de cette visite.

Salaires des experts chargés de la visite des écoutilles.

Tout capitaine, pour mettre sa responsabilité à couvert, demande, dès son arrivée, que des experts constatent l'état des écoutilles (ouvertures dans le pont par où l'on arrime la cargaison), et celui de l'arrimage de la cale.

Dépenses éventuelles : Droit de chantier.

Tout bâtiment qui veut abattre en carène doit le faire à la cale de la ville. Le maître éclusier livre les ustensiles nécessaires à ce travail, tels que poulies, cabestan, garants, etc.; la ville reçoit les deux tiers du droit, et l'autre tiers revient à l'éclusier. Ce droit est fixé par un arrêté du gouverneur de la province, en date du 12 mars 1816.

OSTENDE.

Les droits de navigation sont :

Au profit de l'État	}	Pilotage.
		Tonnage.
		Droit de feu.
		La moitié du droit de passage aux écluses du bassin.
Au profit de la ville.	}	La moitié du droit de passage aux écluses.
		Le droit de bassin.
		Droit de lest.

Pilotage.

Ce droit est perçu en vertu de l'arrêté royal du 21 novembre 1818.

Tonnage.

Est le même que celui qu'on perçoit à Anvers et dans les autres ports. Il a été fixé par la loi du 26 août 1822, art. 292 et suivants.

Droit de feu.

Ce droit a été établi par l'impératrice Marie-Thérèse lors de l'érection du canal d'Ostende ; il paraît avoir été supprimé sous l'empire ; il fut rétabli le 1^{er} juillet 1814, par un arrêté de M. le gouverneur-général, baron de Vincent, lequel chargea en même temps le receveur de la douane de sa perception au profit de la ville. La recette s'opère maintenant au profit de l'État.

Droit de passage aux écluses.

Les navires qui entrent, soit dans les bassins du port d'Ostende, soit dans l'arrière-port, en passant par l'écluse militaire qui sépare les ouvrages de défense de la rive droite de ceux de la rive gauche, sont assujétis à un droit égal établi par arrêté royal du 10 juin 1822, n° 8. Ce droit se verse par moitié dans la caisse de l'État et dans celle de la ville qui entre également dans la moitié des frais d'entretien et d'exploitation de cette écluse.

Droit de bassin.

Le bassin d'Ostende a été cédé à cette ville par le même arrêté qui concède à Anvers ses bassins et ses quais.

Le droit est fixé par un arrêté du corps communal d'Ostende en date du 27 juillet 1821, approuvé par arrêté royal du 6 novembre suivant, n° 76.

Bailliage maritime au profit du titulaire.

La création de ce fonctionnaire a eu lieu par arrêté royal du 2 février 1816. Le règlement du bailliage fut arrêté le 27 novembre suivant et n'a jusqu'à ce jour subi qu'une légère modification en ce qui concerne la taxe imposée aux bateaux pêcheurs, laquelle a été diminuée.

Lestage.

Il n'existe, à ce qu'il paraît, ni arrêté ni tarif pour ce droit qui se perçoit par la ville.

Droit de cuisine.

Il n'existe pas non plus d'arrêté pour la perception de ce droit. C'est par suite d'un ancien usage que chaque navire paie la somme de sept sols de Brabant, fr. 0-63, au gardien de la cuisine. Ce droit est donc presque nul à Ostende.

Capitaine du port.

Ce fonctionnaire, salarié par la ville, qui lui alloue un traitement de fr. 1,370, reçoit de chaque navire une somme de fr. 5, sans y être toutefois autorisé par aucun arrêté; c'est encore un ancien usage.

GAND.

La ville n'impose qu'un faible droit pour le séjour des bassins.

Le lest n'y coûte que la main-d'œuvre.

Le bailli maritime, nommé par arrêté royal du 5 août 1828, y perçoit les mêmes droits qu'à Anvers, à l'exception des frais de ramours.

Tous les autres frais et droits sont à peu près les mêmes que dans les autres ports.



II.

ÉTAT INDICATIF

des frais à payer à Anvers pour un navire de 200 tonneaux, tirant 4 mètres à l'entrée (chargé) et 3 mètres à la sortie (sur lest), sous pavillon belge.

NATURE DES FRAIS.	ENTRÉE.	SORTIE.	OBSERVATIONS.
	Fr. c.	Fr. c.	
Pilotage de Flessingue à Anvers sur 4 mèt. (en été)...	118 51		En hiver, fr. 129-10.
Id. pour entrer au bassin.....	2 11		
Droit de quai.....	6 34		
Plombs à l'entrée.....	3 17		
Lettre de jauge.....	15 44		
Droit de tonnage, 200 tonn. à 45 cents, timbre fl. 104-59	221 35		Payable une fois par an.
Droit de bassin à 20 cents par tonneau (3 mois) 40-00	84 63		
Courtage à l'entrée, 200 tonneaux à 37 $\frac{1}{2}$ cent.....	75 00		
Total.....	526 57		
SORTIE.			
Droit de tonnage, 200 tonn. à 45 cents, timbre fl. 104-59		221 35	Idem.
Droits d'octroi sur les provisions de bord.....		4 50	
Pour mesurage du tirant d'eau du navire.....		2 11	
50 lasts de lest à fl. 1-07 = fl. 53-50.....		113 22	
Droit de cuisine, 2 semaines à 4 fr.....		8 00	
Pilotage d'Anvers à Flessingue, sur 3 mèt.....		76 19	
Courtage à la sortie, 200 tonneaux à 37 $\frac{1}{2}$ cent.....		75 00	
Plombs.....		3 17	
Sortie, total.....		503 54	
Entrée, total.....		526 57	
Total général.....		1030 11	
FRAIS FACULTATIFS OU ÉVENTUELS.			
Protêt de mer.....fr. 10 87			N. B. Quelques-uns de ces droits de port étant variables, les totaux ci-contre ne doivent être regardés que comme approximatifs.
Certificat de long cours..... 28 57			
Nomination d'experts..... 14 49			
Visite des écoutes et arrimage..... 25 39			
Total..... 79 32			

III.

ÉTAT INDICATIF

des frais à payer à Ostende pour un navire de 200 tonneaux, tirant 4 mètres à l'entrée et 3 mètres à la sortie, sous pavillon belge.

NATURE DES FRAIS.	Fr. c.	OBSERVATIONS.
Pilotage de la mer à Ostende (moyenne, mesurage du tirant d'eau compris).....	111 89	Salaire d'été..... fr. 105 82 } fr. 106 60 Mesurage..... » 0 78 } Salaire d'hiver... : 116 40 } Mesurage et timb. » 0 78 } 117 18
Gratification de quai (au capitaine du port).....	5 00	
Bailli maritime, rôle d'équipage compris.....	20 24	La somme à payer au bailli maritime varie suivant le nombre d'individus dont l'équipage est composé. Les frais de protêt de mer, nomination d'experts, etc., varient également dans beaucoup de circonstances.
Protêt de mer, nomination d'experts, etc., environ....	50 00	
Droits de bassin.....	98 55	
Lestage : 50 lasts environ :		La quantité de lest dépend très particulièrement de la construction des bâtiments, de leur destination plus ou moins éloignée et de la saison dans laquelle se fait le voyage.
Pis dans le bassin, à fr. 1 10... 53 00 } » hors du bassin, à » 1 81... 90 50 } moyenne.	72 75	
Droits de cuisine.....	» 63	
Canot lamanour à l'entrée et à la sortie.....		Pour mémoire
Cette dépense est facultative, fr. 25 40.....		Id.
Au signaleur, 3 00.....		Id.
Tonnage, droit ordinaire à la première entrée.....	221 35	Payable une fois par an.
» » » sortie.....	221 35	Id.
Droits de feu (taux).....	31 56	
Pour les deux passages aux écluses (entrée et sortie)..	13 69	Sur 30 palmes, fr. 74 07. — Mesurage et timbre, fr. 0 78
Pilotage à la sortie.....	74 85	
Plombs à l'entrée et au déchargement.....	9 60	
Total, fr.....	931 46	N. B. Quelques-uns de ces droits de port étant variables, le total ci-contre ne doit être regardé que comme approximatif.

IV.

ÉTAT INDICATIF

des frais à payer à Bruges pour un navire de 200 tonneaux, tirant 4 mètres à l'entrée (chargé) et 3 mètres à la sortie (sur lest), sous pavillon belge.

NATURE DES FRAIS.	Fr. c.	OBSERVATIONS.
Droit de passage à l'écluse du Siphon.....	40 50	Aller et retour.
Ponts.....	1 20	
Halage.....	60 00	Aller et retour.— Cette somme, par suite des bas-fonds qui existent dans le canal, s'élève souvent de beaucoup au-delà du chiffre porté en compte.
Plombs et cachet pendant le déchargement.....	25 00	Moyenne. — Le produit des plombs et cachets se perçoit au profit des employés de l'administration des douanes et accises.
Protêt de mer et nomination d'experts.....	64 00	Éventuel.
Gratification facultative au capitaine du port.....	5 00	
Droits de quai.....	22 66	
Lestage.....	105 00	
Tonnage à l'entrée.....	221 35	Saufement à la première entrée et à la première sortie du navire pendant l'année.
à la sortie.....	221 35	
Total..... fr.	766 06	<i>N. B.</i> Quelques-uns de ces droits de port étant variables, le total ci-contre ne doit être regardé que comme approximatif.

V.

ÉTAT INDICATIF

des frais à payer à Gand pour un navire de 200 tonneaux, tirant 4 mètres à l'entrée et 3 mètres à la sortie, sous pavillon belge.

NATURE DES FRAIS.	Fr. c.	OBSERVATIONS.
Pilotage de la mer à Flessingue	126 98	
Id. de Flessingue à Terneuzen.....	35 00	Il y a période d'été et période d'hiver.
Bailli maritime, droit fixe.....	2 44	
Protêt de mer, nomination d'experts, etc.....	28 78	Eventuel.
Droit de bassin.....	8 00	Quatre centimes par tonneau.
Lestage	42 32	
Canal lamaneur à Terneuzen.....	13 00	
Passage des Ponts.....	5 00	
Chevaux de Terneuzen à Gand.....	50 00	Varie selon le vent, le tirant d'eau du navire et la situation des eaux dans le canal, ce qui y arrête souvent les navires ou les fait toucher. Il en résulte un surcroît de dépense qui va parfois jusqu'au double.
Tonnage, droit ordinaire à la 1 ^{re} entrée.....	221 35	Payable une fois par an.
Id. id. sortie.....	221 35	id.
Pilotage de Terneuzen à Flessingue.....	22 00	
Id. de Flessingue à la mer.....	27 51	
Total.....	803 73	Les navires ont à payer, en outre, 54 cents des P.B. par tonneau pour droit de navigation, aller et retour.
		<i>N. B.</i> Quelques-uns de ces droits de port étant variables, le total ci-contre ne doit être regardé que comme approximatif.

TABLE DES MATIÈRES

Contenues dans les documents à consulter sur la proposition destinée à accorder au gouvernement la faculté de réduire, pour certains objets et temporairement, les péages sur les canaux et rivières de l'État.

DIVISION DU RAPPORT. — SOMMAIRE DES PARAGRAPHES	1
§ 1 ^{er} . Effets de l'arrêté royal du 1 ^{er} septembre 1840, qui a réduit à 10 centimes, par tonneau et par lieu de parcours, le péage sur la Sambre belge, en ce qui concerne le charbon de terre, le fer de fonte et les ardoises à destination de la Franco par la Sambre supérieure. — État comparatif du tonnage des marchandises en ardoises, charbon de terre et fer de fonte, transportées, pendant les années 1840-1841, sur le canal de la Sambre, sans distinction du lieu de destination. — État comparatif du tonnage des ardoises, du charbon de terre et du fer de fonte exportés en Franco par la Sambre canalisée, avant et après l'arrêté royal du 1 ^{er} septembre 1840	4
§ 2. Effets de l'arrêté royal du 17 juillet 1841, qui a réduit de moitié, pour le charbon de terre exporté en Hollande, le taux des péages sur les rivières et canaux de l'État. — Relevé comparatif des exportations par <i>rivières et canaux</i> , de charbons de terre belge en Hollande, pendant les années 1839 à 1841 inclusivement . . .	7
§ 3. Instruction avec le concours des chambres de commerce	10
Avis de la chambre de commerce d'Anvers	10
Id. de Bruxelles	11
Id. de Charleroi	Ib.
Id. de Gand	12
Id. de Liège	Ib.
Id. de Louvain	Ib.
Id. de Mons	13
Id. de Namur	Ib.
§ 4. Nécessité de la mesure; influence qu'elle est appelée à exercer sur le commerce et l'industrie du pays, ainsi que sur le trésor	14
§ 5. Ensemble des tarifs de péages en vigueur sur les canaux et rivières du pays . . .	16
§ 6. Récapitulation	Ib.
Texte du projet de loi	18

ANNEXES. — PREMIÈRE PARTIE.

Litt. A. I à IX.

Avis recueillis sur les dispositions de l'arrêté royal du 17 juillet 1841	19
I. Chambre de commerce de Mons	Ib.
II. Id. Id.	21
III. Gouvernement provincial du Hainaut	23
IV. Extrait du registre aux délibérations du conseil communal de la ville de Tournay	24
V. Chambre de commerce de Charleroi	25
VI. Conseil charbonnier du bassin de Charleroi	26
VII. Chambre de commerce de Liège	28
VIII. Gouvernement provincial du Hainaut	Ib.
IX. Chambre de commerce de Tournay	29

DEUXIÈME PARTIE.

Litt. B. — I à IX.

Avis des chambres de commerce sur les dispositions du présent projet de loi.	31
I. Chambre de commerce d'Anvers	<i>Ib.</i>
II. Id. de Bruxelles	33
III. Id. de Charleroi	36
IV. Id. de Gand	37
V. Id. de Liège	38
VI. Id. de Louvain	40
VII. Id. de Mons	41
VIII. Id. de Namur	44
IX. Ids de Tournay	45

TROISIÈME PARTIE.

Litt. C. — I à L.

Tarifs de péages en vigueur sur les canaux et rivières du pays.	46
I. Canal de Charleroi à Bruxelles	<i>Ib.</i>
II. Arrêtés royaux du 28 août 1838 et du 3 avril 1841, relatifs au halage du canal de Charleroi.	52
III. Modifications au tarif des droits de navigation sur ce canal	54
IV. Rapport adressé à M. le directeur de l'enregistrement et des douanes, à Bruxelles, concernant les motifs qui ont porté les concessionnaires du canal de Charleroi à modifier le tarif des droits de navigation, approuvé par l'arrêté royal du 28 juin 1833	55
V. Arrêté royal du 26 décembre 1839, modifiant le règlement du canal de Bruxelles à Charleroi.	56
VI. Arrêtés royaux du 25 mars et du 31 août 1840, relatifs aux primes accordées aux constructeurs de bateaux	58
VII. Arrêté royal du 5 février 1841, modifiant le règlement du canal de Bruxelles à Charleroi	60
VIII. Arrêté royal du 10 février 1840, portant règlement sur les embranchements de ce canal	61
IX. Arrêté royal du 19 juillet 1841, qui maintient, pour le terme d'une année, le règlement du 10 février 1840	67
X. Canal de Bruxelles à Willebroeck. — Tarif	68
XI. Règlement de navigation sur la Sambre, approuvé par arrêté royal du 16 août 1828	71
XII. Tableau des distances et des frais de transport par tonneau, à vide et à charge, sur la Sambre canalisée	75
XIII. Arrêté royal du 13 octobre 1832, fixant le péage à percevoir sur la Sambre	77
XIV. Arrêté royal du 15 juin 1833, qui apporte des modifications aux règlements et tarifs de la navigation de la Sambre	77
XV. Loi du 1 ^{er} septembre 1840, relative à la réduction du tarif de la navigation sur la Sambre	79
XVI. Arrêté royal du 1 ^{er} septembre 1840, fixant la réduction du tarif de la navigation sur la Sambre.	<i>Ib.</i>
XVII. Arrêté royal du 23 décembre 1840 réglementaire des usines de la Sambre	81
XVIII. Arrêté royal du 15 avril 1834, portant règlement sur la navigation des canaux de Mons à Condé et de Pommerœul à Antoing	82
XIX. Arrêtés royaux du 6 décembre 1834 et du 28 mai 1838, modifiant la disposition royale précédente	88
XX. Arrêté royal du 2 décembre 1839, portant règlement sur la police et la navigation du canal de Mons à Condé	89
XXI. Escaut. — Extrait du règlement pour la perception des droits de passage sur la navigation, dans la province de Hainaut	96
XXII. Extrait du règlement approuvé par arrêté royal du 16 août 1822, pour la perception d'un droit de passage sur la Dendre, dans la province de Hainaut	99
XXIII. Règlement général sur la police des rivières et canaux, dans la Flandre orientale	103
XXIV. Modification de l'art. 40 du règlement du 8 juillet 1824	110
XXV. Ampliation du règlement du 8 juillet 1829	111
XXVI. Règlement supplémentaire	112
XXVII. Règlement supplémentaire concernant la police des rivières et canaux de la province de la Flandre orientale	114
XXVIII. Règlement général concernant les droits, la police et le halage du canal de Gand à Terneuzen, approuvé par arrêté royal du 9 avril 1830	116
XXIX. Tarif approuvé par arrêté royal du 30 novembre 1833, des droits à percevoir sur le passage des bateaux aux écluses établies dans la Flandre orientale, sur le Haut-Escaut, la Lys, la Dendre et la Lieve	126
XXX. Règlement approuvé par arrêté royal du 6 décembre 1833, sur la perception des droits pour le passage des bateaux aux ponts établis dans la Flandre orientale sur la Lys, etc., et le canal de Bruges	127

XXXI. Règlement sur la police du pont de Deynze, approuvé par arrêté royal du 14 décembre 1836.	130
XXXII. Règlement sur la perception des droits au pont de Santbergen, approuvé par arrêté royal du 10 décembre 1836.	132
XXXIII. Tarif des droits à payer au pont de Santbergen, approuvé par arrêté royal du 22 septembre 1838.	134
XXXIV. Arrêté royal du 23 septembre 1839, portant règlement sur la cote des eaux dans le canal de Bruges à Ostende.	135
XXXV. Arrêté royal du 25 septembre 1839, portant fixation du droit de quai et de bassin à Ypres.	137
XXXVI. Règlement sur la police et la navigation de la Dendre, approuvé par arrêté royal du 26 septembre 1839.	139
XXXVII. Instruction pour les éclusiers de la Dendre, approuvée par la députation permanente du conseil provincial, le 28 décembre 1839.	143
XXXVIII. Arrêté royal du 30 septembre 1839, portant fixation d'un nouveau tarif pour la perception des droits de passe aux écluses de la Flandre occidentale.	146
XXXIX. Arrêté royal du 2 septembre 1840, qui déclare le bureau de Zelzaet lieu d'allége pour les importations par mer en destination du bureau de Gand.	150
XL. Canal de Lierre à Herenthals. — Tarif.	153
XLI. Règlement approuvé par arrêté royal du 30 octobre 1820, concernant l'établissement d'un droit de navigation dans les provinces de Namur, Liège et Limbourg.	156
XLII. Règlement de police du canal de Maestricht à Bois-le-Duc, approuvé par arrêté royal du 12 mars 1828 (non inséré au <i>Bulletin officiel</i>).	159
XLIII. Tarif des droits de péages sur le canal de Maestricht à Bois-le-Duc, approuvé par arrêté royal du 7 octobre 1838.	162
XLIV. Instructions données par le ministre des travaux publics, en date du 27 septembre 1839, concernant la perception provisoire des droits sur le canal de Maestricht à Bois-le-Duc.	165
XLV. Tarif des droits de navigation sur le canal de Maestricht à Bois-le-Duc.	167
XLVI. Convention du 6 novembre 1839, relative à la suppression du droit de transit sur le canal de Maestricht à Bois-le-Duc.	168
XLVII. Arrêté royal du 3 novembre 1841 réglementaire de la navigation sur la Meuse.	170
XLVIII. Note relative aux rivières la Dyle et le Ruppel, sur lesquelles il n'est perçu aucun droit de navigation au profit de l'Etat.	177
XLIX. Note sur le droit de navigation qui se paie à l'écluse établie sur le Domer, en la commune de Werchter.	<i>Id.</i>
L. Canal de Louvain. — Règlement de police du 3 juillet 1826.	178

QUATRIÈME PARTIE.

Litt. D. — I à V.

I. Droits des ports. — Note explicative.	186
II. État indicatif des frais à payer à Anvers pour un navire de 200 tonneaux, tirant 4 mètres à l'entrée et 3 mètres à la sortie, sous pavillon belge.	190
III. Id. à Ostende.	191
IV. Id. à Bruges.	192
V. Id. à Gand.	193

FIN.