

## 41ste ZITTING.

ZITTING VAN VRIJDAG 24 JANUARIJ 1817 (1).

(GEOPEND TEN 12 URE.)

Ingekomen: Boekwerk: — Uitgebragt: Algemeen Verslag omtrent het wets-ontwerp betreffende de paarden-posterij; — Voorstellen van den heer Norbert van Aken, betreffende den invoer op zout en katoen; — Verslag op een adres uitgebragt; — Loting tot bepaling van den tijd van aftreding der leden.

Voorzitter, ridder **Membrède.** (2)

De notulen van het verhandelde in de vorige zitting worden gelezen en goedgekeurd.

De heer **Gendebien** biedt, uit naam van den schrijver, den heer Du Buisson, onderwijzer te Mons, aan: een exemplaar van de volgende werken:

*Leçons grammaticales* en *Recueil de fables, suivi d'explications morales*; beide uitgegeven te Mons 1816. 8°.

Beide werken, van welker inzending melding in de notulen van het verhandelde op heden zal gemaakt worden, zullen worden geplaatst in de boekery der Kamer.

De **Voorzitter** berigt: dat de Centrale Afdeeling gereed is met haar *Verslag* betreffende het wets-ontwerp aangaande de paarden-posterij.

Van den inhoud van dit Verslag aan de Vergadering mededeeling gedaan zijnde, (3) wordt tevens besloten de beraadslaging te doen plaats hebben op den volgenden dag.

(1) Dit Verslag is opgemaakt naar: 1°. de *Officiële Notulen* van het verhandelde op dezen dag; 2°. *Nederlandse Staats-Courant* n°. 23 en 24; 3°. *Algemeene Nederlandsche Courant* (*Gazette Générale des Pays-Bas*) n°. 581 en 583; 4°. *Stuart's Jaarboeken* 1817, bl. 92—94; 5°. *le Journal de la Belgique* n°. 25 en 26; 6°. *le Courier Belgique* n°. 11; 7°. *l'Oracle* n°. 26; 8°. *le Journal de Gand* n°. 26 en 29; 9°. *le Journal de la Flandre Orientale et Occidentale* n°. 283 en 287—289.

(2) Bij gemis van een afschrift van de presentie-lijst, behoorende bij de *Notulen* van het gebeurde in deze zitting, kan geene opgave van de tegenwoordig geweest zijnde leden geleverd worden.

(3) Zie *Bijlagen* onder n°. XX.

De **Voorzitter** stelt tevens voor, om, op den volgenden dag, te beraadslagen over het wets-ontwerp betreffende de te openen geldleening voor den aanleg en de voltooiing van wegen, bruggen, kanalen, enz.

De heer **de Surlet de Chokier** merkt op, dat de Kamer nog wachtende is op de inlichtingen, welke zij te dien opzichte gevraagd heeft.

De **Voorzitter** geeft ten antwoord, dat de Minister voor den Waterstaat de ophelderingen staande de vergadering zal mededeelen.

Niemand zich daartegen verklarende, wordt overeenkomstig het voorstel des Voorzitters besloten. (1)

De heer **van Aken** bekomt daarop het woord, tot het doen der navolgende voorstellen: (2)

NOBLES ET PUISSANTS SEIGNEURS!

C'est peut-être pour la dernière fois que j'ai l'honneur d'adresser la parole à Vos Nobles Puissances; le sort va désigner ceux d'entre nous qui cesseront d'être membres de cette Assemblée.

J'éprouve plus que jamais, dans cet instant, le besoin d'appeler votre attention et votre bienveillance sur les deux branches principales de notre industrie nationale; j'entends parler de notre marine marchande et de nos manufactures.

Déjà, Nobles et Puissants Seigneurs, j'aurais pris la liberté de vous entretenir sur ces importants objets; mais je désirais en laisser l'initiative au Gouvernement de Sa Majesté; et si je sou mets aujourd'hui cette matière à vos délibérations, il ne faut l'attribuer qu'à la nécessité indispensable de venir au secours de ces grandes bases de prospérité publique.

C'est surtout à cette époque malheureuse où les subsistances et tous les objets de première nécessité se sont élevés à des prix énormes, qu'il est plus que jamais, je pense, de notre devoir d'aviser au moyen de rendre du mouvement à nos relations commerciales, afin d'en faire rejaillir la plus grande somme possible d'avantages, et de procurer du travail à la classe ouvrière du peuple.

Les discussions qui ont eu lieu le 28 Septembre dernier, à votre séance à la Haye, au sujet de la loi sur les droits d'entrée et de sortie et sur le tarif des douanes, sont sans doute encore présentes à votre mémoire. Vous vous rappelez toutes les observations qui ont été faites sur les défauts de ce tarif. Aussi nous était-il permis d'espérer que, pendant la session actuelle de la Chambre, le Gouvernement vous aurait proposé une révision de ce tarif, au moins à l'égard de notre navigation nationale, à laquelle nos lois de douanes n'accordent aucune protection. Je crois donc devoir appeler aujourd'hui votre attention spéciale sur l'état déplorable, auquel est réduite notre marine marchande, et vous entretenir des moyens propres à prévenir sa ruine entière.

Dans tous les ports du Royaume il s'élève un même cri; on ne fait qu'un même vœu pour la restauration de notre navigation nationale. Plusieurs Chambres de Commerce, et notamment celles des villes d'Amsterdam et de Rotterdam, divers armateurs des autres ports des provinces Méridionales et Septentrionales, réclament avec instance des remèdes efficaces à un mal, pour lequel il n'y aurait bientôt plus de remède.

Dans le but de répondre à ces justes instances, et de vous faire connaître les circonstances déplorables dans lesquelles se trouve notre navigation, je diviserai mes observations, et j'appellerai successivement votre attention sur les objets suivants:

1°. les conséquences qui résultent pour nous des tarifs de douanes des Gouvernements étrangers, et particulièrement des pays qui nous avoisinent;

2°. l'ancien système des droits d'entrée et de sortie des nations étrangères et leur système actuel:

(1) Deze bijzonderheid komt niet voor in de *Officiële Notulen* van het gebeurde op heden, noch in de *Nederlandse Staats-Courant* en *Algemeene Nederlandsche Courant* (*Gazette Générale des Pays-Bas*). Zij is uit de andere dagbladen overgenomen.

(2) De *Nederlandse Staats-Courant* en de *Algemeene Nederlandsche Courant* (*Gazette Générale des Pays-Bas*) geven den inhoud dezer redevoeringen niet op. De eerste is overgenomen van *le Journal de la Flandre Orientale et Occidentale* n°. 288, en de tweede van *le Journal de Gand* n°. 29. Zij werden beide in het Fransch voorgedragen.

3°. l'influence que ces droits peuvent avoir sur notre marine marchande;

4°. les moyens de remédier, au moins partiellement, au mal qui existe.

I. En traitant le premier objet, et pour ne pas me répéter, je vous demanderai la permission de me référer à tout ce que j'ai eu l'honneur de vous dire dans notre séance du 28 Septembre, notamment à l'égard des conséquences qui résultent pour nous du tarif et du système des douanes, qui régissent maintenant la France.

Vous savez, que ce tarif nous interdit presque entièrement toute navigation avec les ports de France; je crois l'avoir démontré, dans cette même séance, jusqu'à l'évidence la plus complète.

II. Je passe au second objet dont j'ai à vous entretenir.

Le système étranger, qui exige nos premières méditations, est celui des Anglais. On sait que depuis longtemps ils ont donné, par leur acte de navigation et par d'autres dispositions, une si grande prépondérance à leur marine marchande, que le commerce et la navigation des autres nations en ont beaucoup souffert.

Il est notoire aujourd'hui, que le Gouvernement Anglais favorise tellement sa marine marchande, qu'il est, pour ainsi dire, impossible d'expédier pour l'Angleterre une quantité notable d'objets provenant de notre sol et de notre industrie, et qu'il n'est également plus praticable d'importer dans nos ports, autrement que sur des navires Anglais, des objets d'une autre espèce.

Jadis, au moins, les peuples du Nord, moins policés et moins instruits des avantages que procure la navigation, qui était chez eux dans l'enfance, laissaient aux Hollandais tout le fret de la mer Baltique pour nos ports et ceux de la Méditerranée.

Il n'en est malheureusement plus de même actuellement. La Suède, jalouse des avantages que les Anglais et les Hollandais tiraient du commerce, a été la première à adopter le système de l'Angleterre et un acte de navigation conçu d'après les mêmes principes.

C'est contre cet acte que vos prévoyans aïeux, sentant combien il nuisait à leur commerce maritime, publièrent un décret, ou *retorsie-placaat*, qui a été strictement observé jusqu'en 1795, mais qui a cessé depuis de recevoir son exécution, malgré que nos marchandises, importées en Suède sur nos navires, soient plus chargées de droits que celles qui y arrivent par bâtiment Suédois.

Les Portugais ont aussi établi une différence de 10 à 20 pour cent entre les marchandises, arrivant dans les ports du Brésil sur leurs bâtiments nationaux, et celles qui y sont importées par navires étrangers; mais les Anglais ont su se réserver quelque faveur par le traité conclu entr'eux et le Portugal.

Les Etats-Unis d'Amérique, dont la marine marchande a eu un accroissement si extraordinaire, ont cru devoir la protéger au moyen de l'acte intitulé: *Inward Duties*, du 4 Mars 1815, acte qui établit une différence de 10 à 12 pour cent entre les navires Américains et ceux venant de l'étranger.

Le tarif actuellement en vigueur en Russie assimile les étrangers aux nationaux, sans doute parce que la marine marchande de ce pays n'est pas encore devenue assez importante pour que le Gouvernement adopte un système de protection en sa faveur; il ne tardera pas, sans doute, à lui accorder des avantages à notre préjudice.

Les Danois persistent dans leur ancien système, et se bornent à prélever des droits de douanes qui ne peuvent donner lieu à des plaintes de notre part, et qui n'appellent pas une attention particulière.

La législation des douanes, qui régit les ports de la Prusse, n'a éprouvé jusqu'ici aucun changement; cependant les différences, relatifs au droit de péage sur le Rhin, peuvent avoir des suites qu'on ne saurait encore apprécier.

L'Espagne seule semble manifester quelque bienveillance pour notre commerce, malgré que son tarif de douanes établisse une différence notable dans les droits sur ses navires et sur ceux de l'étranger.

Vos Nobles Puissances remarqueront, dans ce court exposé, que les nations maritimes les plus importantes ont établi dans leur système de douanes des avantages en faveur de leur navigation.

III. Je suis maintenant arrivé au troisième objet dont je me suis proposé l'examen; j'entends parler du préjudice que ces divers tarifs étrangers doivent porter à notre marine marchande.

Nos regards ne peuvent, dans le cours de cet examen, s'arrêter que sur des motifs de tristesse pour le présent et d'inquiétude pour l'avenir. Rien de plus naturel d'abord, que les ordres, qui, dans la suite, arriveront de France et d'Amérique pour les marchandises provenant de notre commerce, les feront expédier par des bâtiments Français et Américains; et il est de fait que, lorsque le commerce de notre Royaume expédiera des marchandises dans ces deux pays pour son compte, ou pour celui de ses commettants, elles ne pourront entrer en concurrence mercantile avec celles transportées par des

navires Français et Américains, à moins d'une différence dans le fret, au préjudice de nos armateurs.

La décadence de notre navigation nationale n'est-elle pas évidente? Tout récemment encore il a été constaté, par une liste générale des navires de toutes nations, qui ont passé le Sund pendant l'année 1816, que, sur vingt de ces bâtiments, il s'en est à peine trouvé un de notre pays.

Aussi voyons-nous chaque jour des navires précieux rester dans nos ports sans emploi, et privés de l'occasion de donner lieu au moindre trafic.

Jamais la concurrence des pavillons étrangers n'a été si grande qu'à présent, pour tout ce qui se trouve à charger dans notre pays.

On expédie, par des bâtiments Anglais, tout ce qui doit être transporté en Angleterre, et ce n'est qu'à un vil fret qu'on se sert de nos bâtiments pour ce qui reste à y importer.

D'un autre côté, tout ce qui a été expédié de notre pays pour les ports Français par navires nationaux, pendant cette année, ne peut s'élever à 2000 lasts, tandis qu'on voit arriver dans nos ports des bâtiments Français pour charger le peu d'objets de commerce, que nous avons à expédier en France, et ce pour profiter du bénéfice dont jouissent ces marchandises, d'après le système Français.

Nos armateurs exposeront-ils leur fortune dans la Méditerranée? Non, sans doute; ils en seront empêchés par la concurrence des bâtiments étrangers et par la certitude de ne pouvoir, avec avantage, y prendre au besoin du sel pour être transporté et vendu dans ce pays.

Nous avons perdu la meilleure partie de nos colonies, et il ne nous est resté qu'une ombre des anciennes relations que nous avions avec elles. Ce n'est qu'à un petit nombre de nos bâtiments que Suriname peut offrir quelques ressources, tandis que la navigation pour les Indes Orientales ne convient pas à la plupart de nos armateurs, comme exigeant trop de capitaux. Qui ne doit pas se repentir d'être propriétaire de navires, étant privé même de tout espoir d'amélioration dans son sort? Aussi, si l'on ne vient pas au secours de cette branche importante d'industrie, si on ne l'encourage pas efficacement, elle sera perdue sans retour pour nous; elle se trouvera bientôt totalement à la merci de l'étranger. Que deviendront alors tous ceux qui vivent de cette intéressante ressource? Que deviendront nos chantiers nationaux et tous ceux qui trafiquent d'articles qui entrent, sous tant de rapports, dans les besoins qu'exigent les armements et désarmements des navires? Que deviendront nos fabricants de corderie, de voilerie, et les fournisseurs de toute espèce d'avitaillements?

Qu'on se représente la situation de nos chantiers, de nos ateliers, de nos ouvriers de toute espèce, qu'on se représente cette aisance, cette activité et cette influence que les différents Etats exercent au moyen de notre commerce maritime; et Vos Nobles Puissances acquerront une faible idée des suites effrayantes que doit avoir le délabrement progressif de notre navigation. Et ne perdons pas de vue que, par suite de cette calamité, nos marins, appauvris et affamés, chercheront ailleurs un asile, où ils s'estimeront trop heureux de traîner une vie languissante derrière une brouette de maçon (pardonnez-moi cette triviale comparaison), si, ce qui est pis encore, ils ne sont pas obligés, avec leurs femmes et leurs enfants, d'avoir recours à la charité publique. Et le Gouvernement, où trouvera-t-il des marins pour occuper les flottes de l'Etat, lorsque les circonstances l'exigeront? Où trouvera-t-il un nombre suffisant de charpentiers et autres ouvriers pour être employés sur ses chantiers? Je ne pense pas qu'aucun des membres de cette Chambre puisse taxer d'exagération ce tableau vraiment effrayant, mais trop véridique; non, je n'exagère pas l'état de décadence de notre navigation. Faites-vous rendre compte, Nobles et Puissants Seigneurs, de la valeur actuelle de nos navires nationaux, et vous acquiesceriez la conviction qu'on ne peut obtenir aucun prix raisonnable des meilleurs bâtiments de mer exposés en vente publique.

Et qui d'entre nous, en effet, voudrait placer ses capitaux dans notre marine marchande, quand il lui est démontré qu'il s'expose à une perte certaine et inévitable?

IV. Arrivé maintenant à la quatrième question que j'ai pris la liberté de soumettre à vos délibérations, et avant de vous communiquer mes vues sur les moyens propres à opérer une diversion en faveur de notre navigation, il convient d'appeler un instant votre attention sur le droit de tonnage, ou *lastgeld*, décrété par la loi du 3 Octobre dernier.

Nous y reconnaissons une intention bienfaisante, et dont le but est de protéger notre navigation nationale; mais, avec un peu de réflexion, on reconnaît bientôt que ce but ne peut pas être atteint au moyen de cette disposition, à l'égard, par exemple, de nos relations maritimes avec la France. En effet, un bâtiment Français payera dans nos ports, à chaque voyage, 1 à 6 florins par ton-



neau, pour droit de tonnage, tandis que le droit de même nature, auquel sont assujettis nos bâtiments arrivant en France, est fixé de 5 à 50 francs, droit qui se perçoit avec tant de sévérité, qu'un navire ayant déchargé ses marchandises au Havre, et ayant déjà payé dans ce port le droit de tonnage de 5 à 50 francs, arrivant ensuite à Caen ou à Dieppe, à l'effet d'y décharger le restant de sa cargaison, s'y trouve assujetti de nouveau au même droit de tonnage.

Il en résulte évidemment que, malgré qu'un bâtiment Français soit assujetti chez nous à payer un droit de tonnage de 1 à 6 florins, les navires de cette nation conservent un avantage sensible sur les nôtres, dans la navigation entre la France et notre Royaume.

Abordant ensuite le fond de la dernière question, que j'ai soumise à votre examen, je me suis demandé s'il convient d'adopter un système de représailles entières vis à vis des étrangers; mais ce système me semble aussi avoir ses inconvénients.

Premièrement, parce qu'en augmentant les droits d'entrée, par exemple de 10 à 20 pour cent, sur les marchandises arrivant par navires étrangers, on n'obtiendrait pas un résultat suffisant, attendu que ces mêmes droits sont insignifiants, en ce qui concerne les objets les plus importants de notre commerce, tels que les denrées coloniales; que d'autres objets sont entièrement libres; et que par conséquent une augmentation de 10 à 20 pour cent sur des droits aussi faibles, ne pourrait jamais compenser ceux établis à l'étranger.

Il m'a paru d'ailleurs que les mesures de protection qu'on pourrait raisonnablement adopter pour la marine marchande, ne doivent pas être établies aux dépens des autres bases de la prospérité publique. J'estime donc que des représailles générales et complètes entraîneraient avec elles, au moins quant à présent, des inconvénients assez graves pour écarter provisoirement ce système.

Convient-il, au reste, d'augmenter les droits de sortie sur les marchandises qui sont exportées par des navires étrangers, et cela en proportion des droits dont ces mêmes marchandises importées sur nos bâtiments sont grevées de plus dans chaque pays? Cette disposition est séduisante, mais elle peut avoir des résultats nuisibles.

D'abord, allons nous gréver nos toiles, nos draps, nos boissons distillées, et maints autres articles que les Américains prennent en paiement de leurs productions, ou que nous leur expédions pour notre compte? Gréverons-nous l'exportation de celles de nos marchandises qu'on ne veut admettre en France que moyennant des droits exorbitants? Non, sans doute, nous n'adopterons pas des mesures aussi irréfléchies.

Pénétré cependant de la nécessité de ranimer notre navigation languissante, j'ai dû chercher d'autres dispositions, et j'espère être à même de vous en soumettre une propre à atteindre, provisoirement, et en grande partie, le but que je me propose; disposition qui ne pourra faire le moindre tort au commerce général, et qui est conforme au vœu unanime des armateurs des Provinces Septentrionales et Méridionales.

J'ai l'honneur de vous proposer de frapper le sel, importé par d'autres bâtiments que ceux portant pavillon national, d'un droit d'un florin par 100 livres.

Indépendamment de ce que nous pouvons pourvoir ailleurs qu'en France à nos besoins en sel, cette Puissance est trop intéressée à se défaire de cet article pour que nous ayons à craindre qu'elle ait recours à des représailles.

J'ajouterai que le Gouvernement Français vient au contraire d'affranchir du droit de tonnage les bâtiments étrangers qui vont chercher du sel en France. C'est là la preuve la plus convaincante qu'elle cherche à procurer à cette denrée le plus grand débouché possible.

Les Anglais, traités chez nous aussi favorablement que les autres nations, ne pourraient pas prétendre que leurs intérêts seraient lésés.

Les Suédois, qui nous apportent beaucoup de sel, ne seraient pas fondés à se plaindre, attendu que nous ne pouvons en importer chez eux.

Les Russes ont trop peu de navires pour en employer à nous apporter du sel.

La Baltique est ouverte à la navigation diminuée des Danois.

La Prusse est dans la même situation.

Enfin, la proposition que j'ai l'honneur de vous soumettre, ouvre une grande ressource à notre marine marchande. Peut-être croirait-on pouvoir y opposer la crainte que les armateurs exercent ainsi un monopole sur le sel, et en fassent augmenter sensiblement le prix.

Mais cette crainte est sans aucun fondement, quand on considère que, dans les Provinces Septentrionales seulement, il existe environ 1700 navires pour lesquels on a délivré des lettres de mer. En supposant que la 8<sup>me</sup> partie seulement de ces navires soit employée au transport du sel, on voit que ce nombre est plus que

suffisant pour nous approvisionner au-delà de nos besoins et pour prévenir jusqu'à l'ombre d'un monopole.

Dans tous les cas, cette objection, que je viens de démontrer être sans motifs, peut être entièrement écartée, en laissant au Gouvernement la faculté d'ordonner, que l'importation des sels par des bâtiments étrangers cessera d'être assujettie au droit d'un florin par 100 livres, aussitôt que le prix de cette denrée ne sera élevé à un degré dont Sa Majesté serait le souverain arbitre.

Je vais avoir l'honneur de vous donner lecture du projet de loi que je soumetts à Vos Nobles Puissances.

F. I. (1)

#### NOBLES ET PUISSANTS SEIGNEURS!

Lorsque dans votre séance du 28 Septembre dernier, j'eus l'honneur de vous soumettre mon opinion à l'égard de la loi sur les douanes, je vous exprimai en même-temps mes inquiétudes sur le sort de la fabrique du coton dans nos provinces.

Persuadé que les dispositions de la nouvelle loi n'accordaient pas à cette grande branche de notre industrie une protection suffisante, j'invoquai votre sollicitude et celle du Gouvernement, sur les dangers dont elle était menacée.

On assurait alors que les prétentions des fabricants de coton étaient exagérées, et que les mesures protectrices qu'ils réclamaient n'étaient pas nécessaires.

Une trop funeste expérience est bientôt venue nous convaincre que si, dans les meilleures intentions, on a jugé convenable de s'assurer de quelle latitude de protection nos manufactures ont besoin, on est tombé dans une funeste erreur.

En effet, Nobles et Puissants Seigneurs, ces beaux ateliers, qui s'étaient repeuplés à la voix de notre auguste Monarque, sont maintenant déserts; les ouvriers, qui y trouvaient une juste rétribution de leurs travaux, sont aller porter leur industrie sur une terre étrangère, ou parcourent nos villes, couverts de haillons et implorant la pitié publique.

Dans les campagnes, cette classe si nombreuse de tisserands, qui n'avaient d'autres moyens d'existence que la fabrication des calicots, est maintenant sans ouvrage et accablée d'indigence.

Et cette calamité, qui n'a été que trop prévue, pèse sur notre pays, lorsque le prix des subsistances est si cruellement augmenté, lorsque le peuple aurait eu beaucoup à souffrir, alors même qu'il n'aurait pas été privé d'ouvrage.

Il est de notre devoir, Nobles et Puissants Seigneurs, il est digne de vous, de solliciter S. M., de porter un regard d'intérêt sur notre industrie expirante et sur nos malheureux concitoyens.

Les peuples qui nous avoisinent, donnent chaque jour plus d'extension à leurs mesures prohibitives de nos produits, et nous forcent ainsi à avoir recours à de justes représailles, si nous ne voulons pas sacrifier nos plus chères intérêts pour leur fournir des moyens de prospérité.

Vous répéterai-je, d'ailleurs, Nobles et Puissants Seigneurs, ce que j'ai eu l'honneur de vous dire dans notre séance du 28 Septembre: que la quotité des droits, telle qu'elle est établie, blesse tous les principes reçus, en diminuant la protection accordée aux fils et tissus de coton, à mesure qu'ils subsistent une plus grande manutention, et qu'ils se rapprochent du consommateur.

Le fil de coton, par exemple, non tors ou non-teint, est frappé d'un droit de 20 fl. par 100 livres, tandis que la même quantité de coton teint est taxée à 24 fl. Ce dernier droit paraît, au premier aspect, plus élevé que celui sur le coton non-teint, et cependant il n'en est rien, ainsi que je vais avoir l'honneur de vous le démontrer.

On peut calculer qu'aujourd'hui le coton non-teint, en Nos. 30 à 40, vaut 1 fl. 70 cents la livre.

Ainsi le droit de 20 florins pour 100 livres, ou de 20 c. par livre, se réduit à environ 11 pour cent.

Le coton filé teint en rouge vaut aujourd'hui environ 4 fl. 25 c., et comme le droit est de 24 fl. pour 100 livres, ou de 24 c. par

(1) Zie *Bijlagen* onder n°. XXV, en le *Journal de la Flandre Orientale et Occidentale* n°. 287.

XXVI. *Belasting op de Katoen.* (Indiening van het voorstel.)

livre, on voit que le fil teint ne paye que 6 pCt. environ, et par conséquent 5 pCt. de moins que le fil non-teint.

Ainsi le coton filé, étant teint en rouge (fabrication qui commençait à s'établir avec succès dans notre pays), est moins protégé, vis-à-vis des marchandises étrangères, que le coton filé encore en blanc. La même erreur se reproduit à l'égard des toiles de coton en blanc, et des toiles de coton imprimées.

Les premières sont taxées à 30 fl., les secondes à 35 fl. par 100 livres.

Si on suppose une pièce de toile de coton en blanc, longue de 37 aunes, au prix de 35 centièmes de florin l'aune, la pièce vaudra 12 florins 95 cent. Le droit étant de 30 flor. par 100 livres, et la pièce pesant 5 livres, elle payera 1 fl. 50 cent, c'est-à-dire, environ 1½ pCt. Cette même toile étant imprimée et de la valeur de 75 cent par aune, la pièce de 37 aunes, pesant toujours 5 livres, vaudra 27 flor. 75 cent, et payera 1 fl. 75 cents, soit environ 6 et demie pCt.

Ainsi, lorsque la toile de coton a acquis une plus grande valeur par l'art, par notre industrie et l'emploi de matières colorantes, provenant presque entièrement de notre sol, elle est moins protégée que lorsqu'elle était encore en écarlate ou en blanc.

On ne peut se dissimuler que le résultat de semblables erreurs serait inévitablement d'accorder une priorité de protection à l'industrie de l'étranger.

Mais, Nobles et Puissants Seigneurs, pourquoi dois-je vous entretenir de quelques erreurs, lorsqu'il est évident que la partie du tarif qui concerne les cotons filés et fabriqués, doit éprouver un changement notable, réclamé impérieusement par l'intérêt général et les besoins de la classe ouvrière du peuple.

L'administration s'occupe sur toute l'étendue du Royaume, avec un zèle au-dessus de tout éloge, des moyens de venir au secours de cette classe si intéressante; les sentiments d'humanité et de bienfaisance qui distinguent notre nation, secondent sans doute l'autorité; mais nous ne pouvons nous le dissimuler, ces moyens sont insuffisants, et le mal ira en croissant dans une proportion déplorable.

Déjà, dans une ville dont la population est de 60 mille âmes, où jadis la mendicité était défendue, on parle de 15,000 personnes, ayant besoin d'être secourues; bientôt il faudra songer à établir une taxe spéciale pour l'entretien des pauvres, et vous savez, Nobles et Puissants Seigneurs, si l'agriculture peut supporter de nouveaux impôts.

L'aumône la plus profitable à faire à ceux de nos concitoyens qui souffrent, c'est de leur procurer de l'ouvrage; les secours gratuits entretiennent la fainéantise et font naître tous les vices. Pour fonder le bien-être de la classe ouvrière, il faut lui assurer du travail, et sa subsistance à un prix proportionné à son salaire.

C'est dans ces vues, Nobles et Puissants Seigneurs, qu'il est urgent que nous avisions aux moyens de rendre à nos fabriques leur ancienne activité. Déjà S. M. a jeté sur ces établissements un de ces regards de bienveillance qui raniment et vivifient tout ce qu'ils embrassent; déjà elle nous a révélé tout ce qui est dans son cœur, et combien elle compatit au sort de nos malheureux établissements.

Je ne me permettrai pas, Nobles et Puissants Seigneurs, de soulever devant vous le voile, qui couvre encore le noble et touchant usage que fait notre auguste Monarque des fonds qui sont sa propriété personnelle; mais secondons ses intentions bienfaisantes, et offrons-lui les moyens de généraliser le bien dont toute la pensée lui appartient.

J'ai en conséquence l'honneur de vous soumettre la proposition, de solliciter S. M. d'ordonner la révision de la partie de notre tarif de douanes, qui concerne les cotons filés et les toiles de coton.

Je pense qu'il est nécessaire:

1°. que le coton filé, non-teint, soit frappé d'un droit de fl. 38 par 100 livres, équivalant à 20 pCt.;

2°. que le coton filé, teint, paye fl. 170 par 100 livres, ce qui équivaut à 40 pCt.;

3°. que les toiles de coton blanches soient imposées à fl. 78 par 100 livres, répondant à 30 pCt.;

4°. que les toiles de coton imprimées soient frappées d'un droit de fl. 222 par 100 livres, soit 40 pCt.;

5°. que le transit de celles de ces marchandises, qui sont d'une espèce commune, dont se compose la consommation la plus générale et dont nos fabriques s'occupent essentiellement, soit prohibé.

Je vais avoir l'honneur de vous donner lecture du projet de loi, qui consacre les dispositions dont je viens de vous faire l'exposé, et que je sou mets à votre discussion aux termes des articles 113, 114 et suivants de notre Loi Fondamentale. Cependant, si l'Assemblée estime convenable, au lieu de présenter ce projet de loi à la sanction de S. M., de lui faire la très-humble proposition

de présenter à l'Assemblée un projet de loi sur cette matière, je me rendrai au voeu de l'Assemblée.

(F. I.) (1)

Wordt besloten beide voorstellen naar de Afdeelingen te verzenden, om aldaar onderzocht te worden.

De heer **Gendebien**, voorzitter der Commissie voor de verzoekschriften, brengt het navolgend Verslag uit: (2)

De municipale raad der stad Brussel geeft te kennen, in een request aan deze Kamer toegezonden, op den 3den der voorleden maand, dat hare gemeente-administratie drie straatwegen heeft doen aanleggen, door middel van te dien einde opgenomen gelden, overeenkomstig octrooijen van het algemeen Gouvernement, hetwelk toelaten toestond, om de interessen te dekken der geldleening, en derhalve af te lossen; op welke wijze die administratie eigenaresse is geworden van den straatweg van Brussel op Wavre, van dien van Boom op Antwerpen, en eindelijk van dien van Brussel op Vilvoorden.

Hoedanig het gedrag geweest zij van 't Fransch Gouvernement, heeft het echter het eigendom van de stad Brussel niet kunnen vernietigen, welke, door geene wet uit haar bezit gesteld zijnde, de gronden behouden heeft die zij gekocht, en de constructien welke zij daarop gedaan had.

De requestanten komen de tegenwerping voor die men uit art. 538 van het Burgerlijk Wetboek zou kunnen trekken, en lossen deze op: tevens geven zij de uitlegging van een decreet van den 17den Januarij 1813, en doen opmerken, dat daaruit geen gevolg ten hunnen nadeele voortvloeit.

De Grondwet rangschikt onder het eigendom van den Staat, de straat of andere wegen oudtijds aangelegd ten koste, hetzij van het algemeen bestuur, of van provinciale besturen.

Om deze redenen vragen zij, dat de drie hiervoren opgegeven straatwegen teruggegeven worden aan hun bestuur, overeenkomstig de bepalingen van den aanleg, ten zij er redenen bestaan mogten tot eene uit-bezitstelling ter zake van algemeen belang, overeenkomstig de grondbeginselen bij de Grondwet vastgesteld.

De municipale raad van Brussel spreekt vervolgens van de straten der stad, en beklagt zich, dat de administratie der bruggen en wegen van Frankrijk deze begrepen heeft in hare wegen van de eerste en tweede klasse, even als of zij met het domein van den Staat konden vereenigd worden.

De strekking van elken grooten weg rigt zich langs de verschillende straten welke hij doorloopt, en op zoodanigen grond worden deze straten welke van onheuchelijke tijden de oudste en belangrijkste bezitting der gemeente geweest zijn, beschouwd en behandeld als gedeelten van groote wegen aan den Staat toebehoorende, die het midden doet bestraten, wanneer en hoedanig het hem goeddunkt, van beide zijden den kant en de boorden der straten overlatende aan de zorg van het gemeentebestuur of aan de willekeur der aangrenzende huiseigenaren.

De municipale raad verzoekt eene wetgevende bepaling, welke, de stad Brussel in het eigendom dier straten handhavende, hem het beheer over deze teruggeve, overeenkomstig zijne regten en hetgeen vóór 1794 plaats had.

De requestanten doen opmerken, dat de Fransche omwenteling tot in 1806 zich geneigd getoond heeft tot het herstel der plaatselijke en gemeente-besturen; doch dat sedert dien tijd de regering eene tegenovergestelde rigting heeft genomen, door elken dag die besturen van deze regten en inkomsten te versteken, en op deze onderscheiden takken der algemeene landslasten te doen dragen.

De stad Brussel heeft meer dan eenige andere van deze misbruiken geleden; zij vraagt, voor zoo veel haar aangaat, eene wet die op eenen bepaalden voet de lasten regele welke zij dragen moet.

Zij beklagt zich in het bijzonder over het niet ten uitvoer brengen van art. 212 der Grondwet, daar men haar bij hare begroeting belast met de kosten van kazernering en onderhoud der militaire gebouwen en bedden.

Dit onderwerp verdient (zeggen de requestanten) de geheele aandacht der Kamer; want het is van belang, eene zoo groote

(1) Zie Bijlagen onder n°. XXVI en le Journal de Gand n° 29.

(2) Dit Verslag is overgenomen van het oorspronkelijke stuk, in het Archief der Tweede Kamer voorhanden.



gemeente niet te laten in eenen staat van onzekerheid omtrent hare verplichtingen, en de Grondwet ten uitvoer te brengen ten opzichte van gemeenten, even als ten opzichte van bijzondere personen.

Dit zeer beknopt verslag doet nogtans genoegzaam de drie punten kennen, welke in dit request afzonderlijk worden behandeld.

Uwe Commissie zal zich bepalen tot korte aanmerkingen.

De steden zijn collectieve lichamen, die, even als bijzondere personen, deel hebben aan de burgerlijke regten: zij verkrijgen eigendommen overeenkomstig de wet, en met het eigenaardig kenmerk dat zulks altijd is uithoofde, en uit oogmerk van algemeen belang; deze eigendommen hebben dus eene bijzondere aanspraak op duurzaamheid en begunstiging.

Uwe Commissie kent geene wet, die de stad Brussel uit het bezit zoude gesteld hebben van de straatwegen welke zij terug vraagt, veel min van hare tot de groote wegen gebragte straten, en alzoo schijnen de vorderingen van den municipalen raad wel gegrond.

Daar nu Zijne Majesteit welhaast het reglement zal uitvaardigen bij art. 218 en volgende der Grondwet voorgeschreven, is het niet twijfelachtig, of Hoogstdezelve zal de stad Brussel herstellen in het eigendom der drie straatwegen, ten zij bevonden worde de noodzakelijkheid van, overeenkomstig de wetten, haar uit het bezit dezer te stellen.

Ten aanzien der stadstraten, gelooft uwe Commissie dat deze onvervreembare gemeente-eigendommen zijn; en dat, indien er reden bestaat om deze onder de groote wegen te brengen, zulks niet anders zou kunnen zijn, dan door wederzijdsche overeenkomsten, ten einde te regelen hetgeen betrekking heeft op de kosten van onderhoud, en op de jaarlijksche schadevergoeding welke de stad billijkerwijze zoude kunnen vorderen.

Het derde punt van het verzoekschrift is vatbaar voor eene nadere uitbreiding; het is in zijn eigen belang, en ten zijnen opzichte dat de municipale raad het derde deel van zijn verzoek uitdrukt; en hij is alzoo daarin ontvankelijk.

Om deze redenen en overwegingen, vermeent uwe Commissie van petitiën dat er redenen bestaan om dit verzoekschrift ter griffie te doen nederleggen, opdat de leden der Kamer, welke gebruik mogten willen maken van het voorrecht in art. 114 der Grondwet vermeld, het zouden kunnen nalezen, en meer naauwkeurig onderzoeken.

De Vergadering vereenigt zich met de bij dit rapport voorgestelde conclusie.

De Vergadering gaat vervolgens over tot de *loting*, ter bepaling „welke leden der Kamer, respectievelijk in de jaren 1817, 1818 en 1819 zullen aftreden, overeenkomstig de wijze door de Kamer vastgesteld, ter uitvoering van het voorschrift vervat in art. 82 der Grondwet.” (1)

De heer **van Alberda van Rensuma**, door het lot aangewezen zijnde om de reeksen uit te loten, trekt achtereenvolgens uit eene bus, voor de eerste reeks het jaar 1819, voor de tweede 1818, en voor de derde reeks 1817.

De heer **van Hulthem**, *Griffier der Kamer*, verwijdt zich daarop om de benodigde lijsten op te maken.

Teruggekeerd naderen de leden van elke provincie achtereenvolgens het bureau des Voorzitters, en trekken in de orde hunner benoeming, het nummer van de reeks waartoe zij behooren, en dat van het jaar waarop zij zullen aftreden. De Griffier der Kamer trekt voor afwezenden en overledenen.

De uitslag der loting is dat zullen aftreden: (2)

#### *Noord-Brabant.*

In 1817: van Wassenaer van Onsenoort, van Tuyll van Serooskerken van Heeze en Leende, Verheijen.

In 1818: Reigersman, van Sasse van Ysselt.

In 1819: van der Bruggen van Croy, Cuypers.

(1) Zie het daaromtrent bepaalde bl. 11, 13 en 14 der *Bijlagen* onder n°. III.

(2) De uitslag dezer loting is in de meeste dagbladen overgenomen. Men vindt dien, behalve in de *Officiële Notulen* van het gebeurde op dezen dag, in de *Nederlandsche Staats-Courant* n°. 24; *Algemeene Nederlandsche Courant* (*Gazette Générale des Pays-Bas*) n°. 583; *Amsterdamsche Courant* n°. 25; *Rotterdamsche Courant* n°. 13; *Stuart's Jaarboeken* 1817, bl. 92—94; *l'Oracle* n°. 26; *le Journal de Gand* n°. 26; *le Journal de la Flandre Orientale et Occidentale* n°. 289; *le Journal de la Belgique* n°. 25.

#### *Zuid-Brabant.*

In 1817: d'Onyn de Chastre, de le Vielleuze.

In 1818: de Nieuport, Dotrenghe, Meeus.

In 1819: Baesen d'Hautain, Cornet de Grez, de Spoelbergh d'Eynhouts.

#### *Limburg.*

In 1817: Keverberg van Aldengoor.

In 1818: de Surllet de Chokier.

In 1819: van Panhuys, Membrède.

#### *Gelderland.*

In 1817: van Heeckeren tot Kell, van Randwijck.

In 1818: van Markel Bouwer, van Spaen van Biljoen.

In 1819: van Lijnden van Hoevelaken, van Lith de Jeude.

#### *Luik.*

In 1817: de Grady de Bellaire, Schiervel d'Altenbrouck.

In 1818: Simonis, de Floen d'Adlercrona.

In 1819: de Goër, de Pitteurs Budingen.

#### *Oost-Vlaanderen.*

In 1817: Pijcke, Verstraeten, de Potter.

In 1818: Della Faille d'Huyssse, Vilain XIII, Norbert van Aken, Baut de Rasmond.

In 1819: de Vaernewijck d'Angest, Tack, Huytens Kerremans.

#### *West-Vlaanderen.*

In 1817: de Schietere de Lophem, Serruys, de Codt.

In 1818: van Zuylen van Nijvelt Wijckersloot, Reyphins.

In 1819: van de Male de Nys, Holvoet, Dubus.

#### *Henegouwen.*

In 1817: de Secus, de Troije, de Rasse.

In 1818: de Thiennes de Fontaine, Gendebien, de Lebidart.

In 1819: de la Motte Baraffe, de Ham.

#### *Holland.*

In 1817: van Wassenaer Pancras, Bosch, Roest van Alkemade, van Wickevoort Crommelin, van Bommel, Gevers, Clifford.

In 1818: Collot d'Escury, Deutz van Assendelft, Repelaer, van Hees, Carbazius Bzn., Fontein Verschuier, Duvelaer van de Spiegel.

In 1819: van Hogendorp, van Alphen, J. Clifford, Hope, van Schuylenburch van Bommenede, Canneman, 's Jacob, Metelkamp.

#### *Zeeland.*

In 1817: Bijleveld.

In 1818: Huyssen van Kattendyke.

In 1819: de Jonge.

#### *Namen.*

In 1818: Wasseige.

In 1819: Paul Maïbe.

#### *Antwerpen.*

In 1817: de Wargny (overleden, Cogels.

In 1818: de Caters, Della Faille.

In 1819: de Vinck van Wezel.

41STE ZITTING. — 24 JANUARIJ.

*Loting tot bepaling van den tijd der aftreding van de leden.*

*Utrecht.*

In 1817: Voet van Winssen.

In 1818: Ram.

In 1819: Pestors van Cattenbroeck.

*Vriesland.*

In 1817: Roorda van Eysinga en van Sytzama.

In 1818: van Andringa de Kempnaer.

In 1819: van Sminia (overleden), Lycklama à Nyeholt.

*Overijssel.*

In 1817: van Suchtele tot de Haere.

In 1818: van Heerdt tot Eversberg, Sandberg van Essenburg.

In 1819: Bentinck tot Nyenhuis.

*Groningen.*

In 1817: Jarges.

In 1818: van Iddekinge.

In 1819: van Alberda van Rensuma, Gockinga.

*Drenthe.*

In 1817: van Heiden Reinestein.

*Luxemburg.*

In 1817: D'Olimart (ontslag genomen), de Hoffschmidt.

In 1818: De Gerlache de Biourge.

In 1819: de Tornaco de Berlo.

Van den uitslag dezer loting zal aan Zijne Majesteit den Koning kennis worden gegeven. (1)

Niets meer voor heden aan de orde zijnde, wordt de Vergadering gesloten, en gescheiden tot den volgenden dag, op het gewone uur.

(1) Zie *Bijlagen* onder n°. III, bl. 14.