

108. — 29 AVRIL 1840. — *Loi qui ouvre un crédit provisoire au ministère de la guerre.* (Bull. offic., n. XXII.) (1).

Léopold, etc. Nous avons, de commun accord avec les chambres, décrété, et nous ordonnons ce qui suit :

Art. 1<sup>er</sup>. Il est ouvert au ministère de la guerre un crédit provisoire de trois millions de francs (3,000,000 fr.), pour faire face aux dépenses de l'exercice courant.

Art. 2. La présente loi sera obligatoire le lendemain de sa promulgation.

Mandons et ordonnons, etc.

109. — 5 AVRIL 1840. — *Loi portant acte de naturalisation ordinaire du sieur Schmitz (Jean), sous-lieutenant des douanes, né à Bitzbourg (Prusse), le 10 avril 1793; ledit acte accepté par lui le 16 avril 1840.* (Bull. offic., n. XXII.)

110. — 5 AVRIL 1840. — *Loi portant acte de naturalisation ordinaire du sieur Schwartz (Nicolas-Joseph), domicilié à Liège, né à Scherpenseel, en Suisse; ledit acte accepté par lui le 21 avril 1840.* (Bull. offic., n. XXII.)

111. — 5 AVRIL 1840. — *Loi portant acte de naturalisation ordinaire du sieur Bon (Louis), avocat, domicilié à Liège, né à la Caune, département du Tarn (France), le 17 janvier 1806; ledit acte accepté par lui le 21 avril 1840.* (Bull. offic., n. XXII.)

112. — 5 AVRIL 1840. — *Loi portant acte de naturalisation ordinaire du sieur Taglioretto (Antoine), chirurgien des hospices et de l'hôpital civil à Malines, né à Lugano, canton de Tessin, en Suisse; ledit acte accepté par lui le 14 avril 1840.* (Bull. offic., n. XXII.)

113. — 1<sup>er</sup> MAI 1840. — *Loi qui approuve la convention du 18 octobre 1839, pour l'acquisition de 4,000 actions de la société rhénane des chemins de fer.* (Bull. offic., n. XXIII.) (2).

Léopold, etc. Nous avons, de commun accord avec les chambres, décrété, et nous ordonnons ce qui suit (3) :

Art. 1. La convention du 18 octobre 1839, ci-annexée, relative à l'acquisition, faite par le gouvernement belge, de quatre mille actions de

n'est jamais perçu intégralement, parce que les employés de la douane n'osent pas s'aventurer à préempter la marchandise quand la différence de valeur n'est pas de 20 p. c. au moins; on peut donc admettre que le droit de 10 p. c. à la valeur n'équivaut tout au plus qu'à celui de 8 p. c. reçu intégralement. Le droit de 4 francs par tonneau de mer, étant établi d'après une base rigoureusement appréciable, sera complètement perçu, et d'après les indications que j'ai eu l'honneur de donner hier au sénat, il s'élève à 6, 7 ou 8 p. c. à la valeur, selon les différentes espèces de bois.

» J'ajouterai que les gaules, perches, lattes, etc., sont frappées par le projet de loi, d'un droit de 10 p. c. à la valeur, au lieu de 2 p. c., droit actuel. »

(4) M. Gendebien : « Je crois qu'on ne peut douter que le § 3 s'applique seulement aux perches de sapin; je prierai cependant M. le ministre des finances de s'expliquer sur ce point. »

M. le ministre : « C'est, en effet, seulement aux gaules, perches et lattes de sapin que la disposition doit s'appliquer; elle a été restreinte ainsi pour ne pas gêner l'importation d'autres essences dont on a grand besoin pour les houillères dans le Hainaut. » (Séance du 1<sup>er</sup> mai.)

(1) Présentation à la chambre des représentants, le 22 avril 1840. — *Moniteur* du 25. — Rapport par M. Brabant, le 24 avril. — *Moniteur* du 25. — Adoption le 25 avril, à l'unanimité des 55 membres présents. — *Moniteur* du 26.

Rapport au sénat par M. le chevalier de Rouillé, et adoption à l'unanimité des 26 membres présents, le 29 avril. — *Moniteur* du 30.

(2) Présentation à la chambre des représentants le 8 février 1840. — *Monit.* des 9 février et 3 mars. — Rapp. par M. Lys, le 12 avril. — *Monit.* du 19. — Disc. les 22 et 23 avril. — *Monit.* des 23 et 24. — Adoption le 23 avril par 58 voix contre 4. — *Monit.* du 24.

Rapport au sénat par M. le comte Duval de Beaulieu le 24 avril. — *Monit.* du 25. — Disc. les 24 et 25 avril. — *Monit.* des 26 et 27. — Adoption le 25 par les 51 membres présents. — *Monit.* du 27.

(3) « La pensée qui a présidé à la conception primitive des chemins de fer, en Belgique, était à la fois politique et commerciale. Elle consistait à ouvrir entre la mer et le Rhin, par nos frontières d'Allemagne, une voie directe et économique, à l'abri des obstacles qui paraissaient pouvoir suspendre ou entraver les communications par l'Escaut et les eaux intérieures de la Hollande. Touchant ainsi d'un bout à l'Angleterre par les ports d'Anvers et d'Ostende, et de l'autre à l'Allemagne, le chemin de fer était destiné à devenir l'intermédiaire obligé entre les deux pays. — Depuis, cette conception a été étendue. Encouragé par le vœu national, le gouvernement a projeté un vaste réseau de chemins de fer qui embrasse le territoire dans quatre grandes directions. Mais le but que la pensée première voulait atteindre n'en doit pas