

# LE MONITEUR BELGE,

JOURNAL OFFICIEL.

16<sup>e</sup> ANNÉE.

SAMEDI, 10 OCTOBRE 1846.

[N<sup>o</sup> 283.]

PARTIE



OFFICIELLE.

## MINISTÈRE DE LA JUSTICE.

LOI qui accorde la naturalisation ordinaire au sieur Huyaux.

LÉOPOLD, Roi des Belges,

A tous présents et à venir, SALUT.

Vu la demande du sieur Huyaux (Alexis-Joseph), fabricant de bas à Momignies, né à Ohain (France), le 16 floréal an v, tendant à obtenir la naturalisation ordinaire ;

Attendu que les formalités prescrites par les articles 7 et 8 de la loi du 27 septembre 1835, ont été observées ;

Attendu que le pétitionnaire a justifié des conditions d'âge et de résidence exigées par l'article 5 de ladite loi ;

Les Chambres ont adopté et Nous sanctionnons ce qui suit :

Article unique. La naturalisation ordinaire est accordée audit sieur Huyaux (Alexis-Joseph).

Promulguons la présente loi, ordonnons qu'elle soit revêtue du sceau de l'État et publiée par la voie du *Moniteur*.

Donné à Bruxelles, le 26 juillet 1846.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre de la justice,

Baron J. d'ANETHAN.

Scellé du sceau de l'État :

Le Ministre de la justice,

Baron J. d'ANETHAN.

*Date de l'acte d'acceptation.* (Article 4 de la loi du 15 février 1844.)

L'acte de naturalisation ordinaire, publié ci-dessus, a été accepté le 19 septembre 1846, par le sieur Huyaux (Alexis-Joseph), ainsi qu'il conste d'un procès-verbal dressé le même jour, et dont l'expédition a été reçue au ministère de la justice.

Le secrétaire général,

DE CRASSIER.

## MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES.

LÉOPOLD, Roi des Belges,

A tous présents et à venir, SALUT.

Vu l'expédition ci-annexée d'un acte public, reçu le 11 septembre 1846, par M<sup>e</sup> C.-A. Barbanson, notaire à la résidence de Bruxelles, acte renfermant les statuts de la société anonyme dite : *Grande compagnie du Luxembourg*, pour l'établissement de laquelle on demande la sanction prescrite par l'art. 57 du Code de commerce ;

Vu les art. 29 et suivants dudit Code ;

Sur le rapport de Notre Ministre des affaires étrangères, Notre Ministre des travaux publics entendu,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Art. 1<sup>er</sup>. L'établissement de la société anonyme dite : *Grande compagnie du Luxembourg* est autorisé, et ses statuts, tels qu'ils résultent de l'acte public du 11 septembre 1846 précité, sont approuvés sous les réserves et conditions suivantes :

Il est entendu : A. que les autorisation et approbation des statuts de la société par les présentes n'apporteront aucune novation aux obligations résultant des actes de concession des chemin de fer et canal que la société a pour objet de construire ; B. Que, par lesdites autorisation et approbation, il n'est préjugé en rien quant à la concession d'embranchements ou extensions au chemin de fer et au canal concédés ; que l'on ne déroge en rien non plus aux délais fixés par les conditions de la concession pour l'achèvement des travaux ; C. Enfin, que lesdites autorisation et approbation ne préjudicient en rien aux prescriptions de Notre arrêté du 15 novembre 1840, aux termes duquel une autorisation préalable de Notre Ministre ayant les affaires commerciales dans ses attributions, est nécessaire pour pouvoir coter officiellement les actions à la bourse.

Art. 2. Les présentes autorisation et approbation sont accordées sans préjudice des droits des tiers ; Nous Nous réservons de les retirer en cas de violation ou de non exécution des statuts de la société et des dispositions du présent arrêté.

Notre Ministre des affaires étrangères est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Botzen (Tyrol), le premier jour du mois d'octobre mil huit cent quarante-six.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des affaires étrangères,

A. DECHAMPS.

Par-devant M<sup>e</sup> Pierre Barbanson, notaire résidant à Bruxelles, en présence des témoins ci-après nommés, ont comparu :

MM. François-Frédéric de Clossmann, sir William Magnay, baronnet, Charles Lyall, chevalier, tous trois propriétaires, domiciliés à Londres, agissant tant pour eux-mêmes que pour M<sup>m</sup>. John Masterman junior, banquier, Thomas-Henri Black, Richard Heaviside, Henri Simonds, William Evans, tous magistrats, et James-Henri Attwood, chevalier, domiciliés à Londres, qu'ils représentent en vertu de pouvoirs spéciaux suivant deux procurations certifiées ou reçues à Londres par le notaire William Duff, respectivement en date des 31 juillet et 24 août 1846, visées pour valoir timbre, et enregistrées à Bruxelles, cejourd'hui, l'une volume cinquante et un, folio soixante et dix verso, case neuf, au droit de quatre francs quarante-deux centimes, et l'autre volume cinquante et un, folio soixante et dix verso, case sept, au droit de quatre francs, quarante-deux centimes, additionnels compris, par le receveur Barré, lesquelles resteront ci annexées.

Lesquels comparants usant, tant pour eux que pour leurs commettants, des droits qui leur appartiennent, ont, en qualité de fondateurs, établi ainsi qu'il suit les statuts destinés à régir comme société anonyme la *Grande Compagnie du Luxembourg*.

*Grande compagnie du Luxembourg établie à Bruxelles.*

### STATUTS.

#### TITRE PREMIER.

FORMATION DE LA SOCIÉTÉ ; SA DÉNOMINATION ; SON OBJET ; SON SIÈGE ; SA DURÉE.

Art. 1<sup>er</sup>. Il est établi entre les comparants et tous les propriétaires des actions émises ou à émettre d'après les règles à fixer ci-après, une société anonyme qui prend le titre de *Grande compagnie du Luxembourg*.

Art. 2. La société a pour objet la construction du chemin de fer du Luxembourg, de Namur à Arlon, parant de la vallée de la

Meuse, tel qu'il est déterminé par l'acte de concession, avec ses embranchements et prolongements prévus sur Luxembourg, Longwy, Metz, Thionville, Trèves, et avec les extensions à admettre ou à créer par l'assemblée générale des actionnaires; la canalisation de l'Ourthe jusqu'à Laroche; l'exploitation du chemin de fer et du canal à établir, l'établissement et l'exploitation de routes, canaux, ponts et tous autres moyens de communication indispensables ou utiles pour assurer le succès de l'entreprise principale, comme aussi l'exécution et l'exploitation de toute concession ultérieure, qui, offerte à la compagnie, serait acceptée par l'assemblée générale des actionnaires. Elle a pour objet aussi la recherche et l'exploitation des mines, minières et carrières dans le grand-duché du Luxembourg et dans la partie de la province de Namur située sur la rive droite de la Meuse, d'après les concessions obtenues et à obtenir, et enfin le traitement métallurgique des minerais de toute espèce.

Art. 5. Le siège de la société est à Bruxelles. Elle a pour terme à l'égard du chemin de fer du Luxembourg avec ses embranchements et extensions, le terme des concessions à exploiter. Sa durée est illimitée pour l'exploitation du canal, des mines et minières, à raison des concessions perpétuelles qui en garantissent la jouissance.

Art. 4. La dissolution de la société ne pourra être prononcée que sur la proposition du conseil d'administration et par délibération de l'assemblée générale des actionnaires, prise à la majorité des deux tiers des actions, et approuvée par le gouvernement. La même délibération fixera dans ce cas, toujours sur la proposition du conseil, le mode et les conditions de la liquidation à opérer.

## TITRE II.

### APPORTS A LA SOCIÉTÉ, CAPITAL SOCIAL, ACTIONS, VERSEMENTS.

Art. 3. Les comparants MM. de Clossmann et consorts déclarent apporter à la société anonyme fondée par les présentes :

A. La concession du canal de Meuse et Moselle, accordée par arrêté royal du 1<sup>er</sup> juillet 1827, avec faculté expressément reconnue par le gouvernement belge, de n'exécuter ce canal qu'en partie et jusqu'à Laroche seulement, en établissant entre Liège et Laroche une navigation régulière.

Cette concession qui était la propriété de la société anonyme du Luxembourg, établie à Bruxelles, par acte du 10 janvier 1828, reçu par le notaire Annez, résidant à Bruxelles, enregistré, appartient aux comparants qui en font apport, comme porteurs de toutes les actions émises de cette dernière société.

B. La concession du chemin de fer du Luxembourg allant de Namur à Arlon, telle qu'elle a été accordée aux comparants pour cette ligne par la loi du 18 juin 1846, et telle qu'elle résulte des conventions venues avec le gouvernement belge.

C. Les concessions de mines ou minières obtenues jusqu'à ce jour par l'ancienne société du Luxembourg, avec tous les droits qui en résultent.

D. Tous les droits quelconques, tous les biens meubles et immeubles appartenant à cette dernière société, de quelque nature qu'ils soient, et en quelque lieu qu'ils se trouvent, sans en rien excepter ni réserver.

Ils recevront, en échange de leurs apports, des actions de la société.

Art. 6. Ces apports sont faits à la grande compagnie du Luxembourg, qui les reçoit pour en jouir et les appliquer dans l'intérêt commun des comparants et de leurs coassociés, à la charge par la compagnie de remplir toutes les conditions qui y sont attachées, de satisfaire à toutes les obligations qui en résultent, et d'acquitter toutes les dettes qui en dépendent suivant les conventions ou traités antérieurs.

Art. 7. Le fonds social se compose de 75,000,000 de francs, divisés en 150 mille actions de cinq cents francs chacune, pour l'exécution et l'exploitation de toutes les concessions transmises dès à présent à la compagnie.

Cependant le capital social peut être augmenté s'il est nécessaire, à raison des prolongements, embranchements, extensions ou opérations ultérieures à décréter par la suite conformément à l'article 2 ci-dessus.

Cette augmentation n'aura lieu qu'en vertu d'une délibération de l'assemblée générale spécialement convoquée à cet effet et représentant au moins les deux tiers des actions émises. Elle sera réalisée soit par la voie d'emprunts, soit par une nouvelle émission d'actions, ainsi que le déterminera le conseil d'administration, chargé de l'exécution et de toutes les mesures y relatives.

Art. 8. Il sera prélevé au profit des fondateurs, MM. de Closs-

mann et consorts prénommés, une commission de deux pour cent sur le capital social pour les indemniser et pour reconnaître les services qu'ils ont rendus à la compagnie, le tout aux termes des conditions de souscription.

La compagnie leur remboursera en outre tous les frais que cette commission n'est pas destinée à couvrir d'après ces conditions, comme aussi toutes remises aux banquiers ou avances relatives à l'objet de l'association, qui ont précédé l'époque de sa constitution. Ils seront affranchis de tous engagements pris jusqu'à ce jour pour elle ou dans son intérêt. Le règlement à faire de ces divers chefs d'après l'état qu'il fourniront, sera arrêté par le conseil d'administration sur le vu des pièces et quittances constatant les paiements effectués.

Art. 9. Les actions sont *nominatives* jusqu'au paiement des trois premiers dixièmes. Chaque souscripteur répond, pour toutes les actions qu'il prend, des versements à opérer à concurrence de trois dixièmes, sans préjudice à la déchéance prévue et comminée par l'art. 15 ci-après, s'il convient à l'administration de l'appliquer.

Les certificats ou titres à délivrer ensuite seront *au porteur*; aussi longtemps que ces titres seront nominatifs, le transfert s'en fera par simple endossement: le porteur pourra se faire représenter par un mandataire spécial dans l'assemblée générale des actionnaires.

Art. 10. Le montant des actions sera acquitté de la manière suivante: Deux dixièmes seront versés immédiatement, s'ils ne l'ont pas été déjà par les souscripteurs. Les époques successives des versements ultérieurs seront fixées par le conseil d'administration; un intervalle de trois mois les séparera toujours. Chaque versement ne pourra être que d'un dixième au plus.

Art. 11. Les appels de fonds se feront par avis ou insertions publiés un mois d'avance dans trois des principaux journaux quotidiens de Bruxelles et de Londres. Ces avis, insérés deux fois dans le mois qui précédera l'échéance, serviront de mise en demeure suffisante à l'égard de tous les actionnaires.

Art. 12. Les versements se feront dans les caisses désignées par le conseil d'administration. Il sera fait mention sur chaque titre des versements successivement opérés.

Art. 13. Tout actionnaire en retard d'effectuer les versements exigibles, sera tenu de bonifier à la société, depuis l'échéance du terme, l'intérêt à raison de 5 p. c. l'an sur toutes les sommes à verser par lui. Tout actionnaire qui n'aura point satisfait à un appel de fonds dans le mois de l'échéance du terme fixé pourra être déclaré déchu de ses droits, ses actions pourront être vendues au gré de l'administration, qui lui en renseignera le prix après déduction des frais. Il sera donné avis aux actionnaires défaillants de cette déchéance à encourir par une double insertion dans trois journaux de Londres et de Bruxelles, quinze jours au moins avant d'appliquer le résultat. Les dispositions des articles, dix, onze, douze et treize seront imprimées sur les titres au porteur.

Art. 14. Les certificats d'actions ou titres définitifs seront extraits de registres à souche. Ils seront signés par deux administrateurs et par le secrétaire. Ils porteront un timbre à l'usage de la société. Un titre ou certificat unique pourra comprendre plusieurs actions suivant le nombre que le souscripteur possède; la division du titre pourra toujours être réclamée, à la charge par l'actionnaire de supporter les frais des certificats nouveaux à délivrer.

Art. 15. Chaque action donne droit à une part proportionnelle dans les bénéfices de la société.

Art. 16. L'action est indivisible à l'égard de la société qui n'en admet jamais le fractionnement. Le porteur en est, pour elle, le représentant unique. Les copropriétaires d'une action sont tenus de se faire représenter auprès de la société par une seule et même personne.

Art. 17. Les actionnaires ne sont engagés que jusqu'à concurrence du capital de leur action. Ils ne sont passibles que de la perte du montant de leur intérêt dans la société.

Art. 18. Les héritiers ou créanciers des actionnaires ou porteurs de titres ne pourront jamais, sous aucun prétexte, provoquer l'apposition des scellés sur les biens ou valeurs de la société, ni s'immiscer en aucune manière dans son administration; ils devront, pour l'exercice de leurs droits, s'en rapporter aux bilans ou inventaires sociaux, et aux actes ou résolutions du conseil d'administration.

Art. 19. La possession d'un certificat ou d'une action de la compagnie emporte de plein droit adhésion absolue aux présents statuts, qui, après l'approbation du gouvernement, seront publiés conformément aux lois.

Art. 20. Les cent cinquante mille actions qui représentent le fonds social, ayant été prises par les fondateurs et les souscripteurs réunis, la société se trouve constituée à partir de ce jour.

## TITRE III.

## ADMINISTRATION DE LA SOCIÉTÉ.

Art. 21. Tous les intérêts de la grande compagnie du Luxembourg sont administrés par un conseil composé de dix actionnaires au plus, de trois au moins. Ils porteront le titre d'*administrateurs*. Ils devront toujours posséder au moins chacun *cent* actions. Le président du conseil sera choisi par eux et parmi eux.

Art. 22. Sont nommés par les présents statuts, pour la première fois, et avec le droit de conserver ces fonctions, sauf révocation :

M. François-Frédéric de Clossmann en qualité de président du conseil,

Et MM. sir William Magnay, baronnet.

John Masterman junior, banquier,

Thomas-Henri Bluck, magistrat,

Richard, Heaviside, magistrat,

Henri Simonds, magistrat,

William Evands, magistrat,

Charles Lyall, chevalier,

James-Henri Attwood, chevalier,

tous domiciliés à Londres, ou faisant élection de domicile en cette ville chez M. F.-F. de Clossmann, en qualité d'administrateurs.

Le droit de révocation à l'égard des administrateurs appartient à l'assemblée générale des actionnaires.

Toute demande de révocation, formée par un ou plusieurs actionnaires, ne pourra l'être que par écrit; elle ne sera prise en considération et mise en discussion que sur l'avis favorable d'une commission spéciale nommée par l'assemblée générale.

Cette commission sera tenue de consulter, sur les griefs imputés, le conseil d'administration, et de lui soumettre son rapport un mois avant de le présenter à l'assemblée générale qui statuera ensuite. La révocation et le remplacement d'un administrateur auront lieu toutes les fois que la majorité du conseil entier en fera la demande par délibération formelle à la suite d'une convocation spéciale.

Art. 25. En cas de décès ou démission de l'un des administrateurs institués par l'article précédent, les administrateurs survivants pourvoiront à son remplacement, s'ils le jugent convenable; ils seront tenus de le faire dès que le nombre des administrateurs primitifs se trouvera réduit à cinq. Les nominations ainsi faites auront lieu pour un terme de trois ans.

Art. 24. Après le décès, la retraite ou la révocation de tous les administrateurs désignés par l'art. 22, les administrateurs de la société seront nommés, désormais, par l'assemblée générale des actionnaires pour un terme de cinq ans. Ils pourront toujours être réélus à l'expiration de leur mandat, comme les administrateurs nommés dans l'hypothèse de l'article précédent.

Art. 25. Le traitement annuel des administrateurs, quel qu'en soit le nombre, sera de cinquante mille francs à répartir entre eux, s'ils ne préfèrent prélever à ce titre deux vingtièmes des bénéfices nets de l'année, ce qu'ils ont droit d'opter. Ils feront connaître leur option en présentant aux actionnaires le bilan annuel.

Art. 26. Le conseil d'administration nomme les directeurs gérants, le secrétaire de la compagnie, son caissier et tous les employés nécessaires à son service soit intérieur, soit extérieur. Il est autorisé à établir des agents spécialement chargés de diriger ou de surveiller l'exécution des travaux, et plus tard l'exploitation et la jouissance d'après les concessions obtenues. Il fixe les traitements attachés à ces diverses fonctions. Il peut révoquer tous directeurs gérants, agents ou employés quelconques qu'il a nommés.

Art. 27. Le conseil d'administration est investi des pouvoirs les plus étendus pour la gestion des intérêts sociaux. Il conclut les marchés, sous-traités ou contrats d'entreprise, pour l'exécution des travaux. Il autorise, effectue ou ratifie les achats de terrains et immeubles de toute nature, matériaux, machines et autres objets. Il fait les règlements de régime intérieur et extérieur.

Il détermine l'emploi des fonds restés libres pendant l'exécution des travaux. Il autorise la vente des terrains, bâtiments et concessions de mines devenus inutiles, en reçoit le prix, accorde et signe toutes mainlevées d'inscriptions sur les biens vendus par lui. Au lieu d'exiger les versements des actionnaires, il est autorisé à faire, pour y suppléer provisoirement, les emprunts reconnus plus avantageux à l'intérêt commun. Il pourra, dans ce cas, affecter ou donner en hypothèque les biens ou les droits immobiliers de la compagnie. Il règle l'emploi de la réserve. Il traite, transige et compromet sur tous les intérêts de la compagnie. Il défend tous ses droits et poursuit toutes ses demandes devant l'autorité administrative et devant les tribunaux.

Art. 28. Toute action judiciaire est poursuivie au nom de la compagnie, à la poursuite et diligence du président du conseil d'administration.

Art. 29. Pour être valables, les délibérations du conseil devront être prises au moins par trois administrateurs présents. En cas de

partage, la voix du président sera prépondérante. Le conseil d'administration pourra, d'après les besoins des circonstances qu'il appréciera, déléguer à l'un ou à plusieurs de ses membres tout ou partie de ses pouvoirs par un mandat spécial et pour un temps déterminé. Il pourra, en outre, nommer un ou plusieurs directeurs gérants dont il fixera les attributions. Ces fonctions pourront être confiées aux membres du conseil.

Art. 30. Les procès-verbaux des séances du conseil seront inscrits sur un registre spécial, et signés par le président qui aura dirigé la séance.

Art. 31. Le président du conseil d'administration ou l'administrateur délégué par le président ou en son absence par le conseil, signe la correspondance, les actes d'administration, les traités et conventions à conclure, les demandes à former au nom de la compagnie. Cependant les transports ou aliénations de rentes, effets publics ou valeurs de portefeuille appartenant à cette dernière, les actes d'acquisitions mobilières ou immobilières à faire pour elle, les actes de vente ou d'échange de ses propriétés, les transactions et traités qui engagent la compagnie, ainsi que les mandats sur les dépositaires de ses fonds, devront être signés par trois administrateurs, à moins d'une délégation expresse du conseil dans un cas spécial.

Art. 32. Les mandataires chargés de représenter la compagnie et d'administrer ses intérêts, ne sont responsables que de l'exécution de leur mandat: ils ne contracteront jamais, à raison de leur gestion, aucune obligation personnelle ou solidaire relativement aux actes de la société.

## TITRE IV.

## BILAN ANNUEL, VÉRIFICATION. — INTÉRÊTS DES ACTIONS. — PARTAGE DES BÉNÉFICES.

Art. 33. Les comptes et registres de la compagnie sont clos et le bilan arrêté chaque année au 31 décembre. Ce bilan sera soumis par le conseil à l'assemblée générale des actionnaires spécialement convoquée pour le recevoir.

Art. 34. L'approbation donnée au bilan par l'assemblée générale vaudra au conseil d'administration décharge complète de sa gestion.

Art. 35. Pendant la durée des travaux à exécuter, il sera payé aux actionnaires, à titre d'intérêts, quatre pour cent par an sur les sommes versées. Ce paiement se fera par semestre. Il y sera pourvu soit par les bénéfices à provenir du placement et de la transmission des fonds, soit par le produit des diverses parties du chemin de fer ou du canal qui seraient successivement mises en exploitation, ou par tous autres produits à réaliser, soit, en cas d'insuffisance, par un prélèvement sur le capital.

Cet intérêt de 4 p. c. pourra être augmenté et porté à 5 p. c. au plus, suivant les circonstances, par décision du conseil d'administration.

Art. 36. Après l'exécution terminée, les bénéfices nets, dès que le bilan en établira, seront répartis ainsi qu'il suit: après déduction de la somme affectée au fonds de réserve, qui sera fixée par le conseil d'administration, il sera payé aux actionnaires cinq p. c. sur le montant de leurs actions. Deux vingtièmes seront répartis entre les administrateurs à titre de traitement, si leur option le réclame aux termes de l'art. 25. Deux vingtièmes seront remis aux fondateurs et le reste appartiendra aux actionnaires.

Art. 37. Lorsque la réserve sera jugée suffisante, le conseil d'administration pourra suspendre toute affectation ultérieure à ce fonds. Toute la partie des bénéfices réservée à cette destination d'après l'article précédent, sera dans ce cas répartie aux actionnaires.

Art. 38. Les paiements des intérêts et dividendes auront lieu à Bruxelles et à Londres. Il en sera donné avis aux actionnaires par annonces insérées dans deux journaux de ces deux places.

## TITRE V.

## ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DES ACTIONNAIRES; SES DROITS ET SES POUVOIRS.

Art. 39. L'assemblée générale régulièrement constituée représente l'universalité des actionnaires.

Art. 40. Tout porteur de dix actions dont les versements exigibles sont accomplis peut faire partie de l'assemblée générale. Pour y être admis, il devra déposer, sous récépissé, ses titres soit au secrétariat de la compagnie, soit au lieu à désigner par les avis de convocation, cinq jours avant celui de la réunion. Tout actionnaire peut se faire représenter par un mandataire spécial: nul ne peut accepter ou remplir ce mandat s'il n'est actionnaire lui-même. La forme du mandat à produire sera déterminée par le conseil d'administration.

Art. 41. L'assemblée générale se réunira à Bruxelles, dans l'hôtel de la société. Toute convocation qui en provoquera la réunion, aura lieu par avis insérés deux fois au moins, quinze jours à l'avance, dans trois journaux de Bruxelles et de Londres.

Art. 42. Après les convocations ainsi faites, l'assemblée générale sera régulièrement constituée au jour fixé, quel que soit le nombre des actionnaires présents ou des actions représentées, à moins toutefois que l'objet en délibération ne réclame spécialement ou par exception, un concours plus considérable d'actionnaires.

Art. 43. Les actionnaires se réuniront en assemblée générale au moins une fois par année pour recevoir communication du bilan. Le conseil d'administration pourra les convoquer extraordinairement toutes les fois qu'il en connaîtra l'utilité.

Art. 44. L'assemblée générale nomme les administrateurs, lorsqu'il y a lieu, aux termes de l'art. 24 ci-dessus. Elle reçoit le bilan et l'approuve. Elle délibère sur toutes les propositions que lui soumet le conseil d'administration. Elle est autorisée à accepter les concessions ou opérations nouvelles dont elle reconnaît l'utilité pour la compagnie; à décréter l'augmentation du capital social; à statuer sur toute demande ou proposition faite par le conseil d'administration, de modification ou addition aux statuts, ou de dissolution de la société.

Art. 45. L'assemblée générale sera présidée par le président du conseil d'administration, et, en cas d'empêchement, par l'administrateur que le conseil désignera. Tous les administrateurs présents formeront le bureau. Le secrétaire de la compagnie tiendra la plume.

Art. 46. Les délibérations de l'assemblée générale seront prises à la majorité des voix des actionnaires présents.

Dix actions régulièrement payées donneront droit à une voix, vingt-cinq à deux, cinquante à trois, cent à quatre, cent soixante et quinze à cinq, deux cent cinquante à six, trois cent cinquante à huit, cinq cents à dix, sept cent cinquante à quinze et mille à vingt voix, sans que le même actionnaire puisse avoir jamais plus de vingt voix, quel que soit le nombre de ses actions.

Art. 47. Toute résolution de l'assemblée générale, prise conformément aux statuts, d'après les dispositions qui précèdent, obligera la compagnie et tous ses membres, sans réserve et sans recours.

Art. 48. Les délibérations de l'assemblée générale seront constatées par des procès-verbaux, qui seront signés par tous les membres du bureau. Les extraits de ces procès-verbaux à produire en justice seront certifiés par le président du conseil d'administration.

Art. 49. Toutes les fois que les propositions à soumettre aux actionnaires auront pour objet l'acceptation de concessions nouvelles ou d'opérations non prévues, ou une fusion avec d'autres sociétés ou compagnies, l'augmentation du capital social, la modification des statuts, ou la dissolution de la société, les avis de convocation à l'assemblée générale qui devra en connaître, seront toujours une mention expresse des objets à traiter. Les délibérations dans ces divers cas devront être prises à la majorité des deux tiers des actions émises, sauf l'exception suivante.

Art. 50. Si, après une première convocation, les actionnaires présents ne remplissent pas les conditions prescrites pour former valablement l'assemblée générale, une nouvelle convocation se fera, dans la même forme, par avis publics au moins dix jours avant celui de la réunion. Au jour fixé, l'assemblée générale se constituera et ses délibérations seront valables et définitives, quel que soit le nombre des actionnaires présents. Toutefois, elles ne pourront porter que sur les matières qui formaient l'objet de la première convocation. La nécessité de ce résultat sera annoncée aux actionnaires par les avis qui les convoqueront de nouveau. Les résolutions de l'assemblée générale sur les objets énumérés par l'art. 49, ne seront exécutées qu'après l'approbation du gouvernement.

Dont acte fait et passé à Bruxelles, en l'étude du notaire soussigné, ce onze septembre mil huit cent quarante-six, en présence des sieurs Jacques-Philippe Enkels, cabaretier, et Jean Druaert, marchand de vins, tous deux domiciliés à Bruxelles, témoins qui ont signé avec les trois comparants et moi, notaire, après lecture faite. F.F. de Clossmann, W. Magnay, Ch. Lyall, J.-P. Enkels, J. Druaert et P. Barbanson, not.

Enregistré à Bruxelles, le douze septembre 1846, vol. 179, folio 54 v°, case 6; reçu, sous réserve du droit de transmission, etc., six francs 62 centimes add. compris; cinq rôles, trois renvois, le receveur, signé, Barré.

Suit copie des procurations prérappelées.

Les soussignés directeurs de la grande compagnie du Luxembourg ont déclaré faire et constituer respectivement leurs mandataires généraux et spéciaux aux fins des présentes M. F.-F. de Clossmann, président et un des directeurs de ladite compagnie, et sir William Magnay, baronnet, un des directeurs de ladite compagnie conjointement, tous deux actuellement à Londres mais allant à Bruxelles.

Auxquels les comparants soussignés donnent par le présent acte pleins pouvoirs de pour eux et en leur nom, à l'effet de les représenter à Bruxelles dans les affaires de ladite compagnie établie pour

la construction et l'exploitation du chemin de fer, qui doit traverser les provinces de Brabant, de Namur et de Luxembourg, et pour l'achat du canal et de la propriété minérale de la *société de Luxembourg*, le siège de ladite compagnie étant à Bruxelles;

Concourir à la confection des statuts pour l'établissement définitif de ladite compagnie et de faire tous les changements que lesdits mandataires jugeront nécessaires ou convenables et les signer; comparaître devant tous notaires; signer et passer, aux effets ci-dessus, tous actes, pièces et déclarations, élire domicile, et généralement faire tout ce que lesdits mandataires jugeront nécessaire ou convenable pour parvenir à l'établissement définitif de cette compagnie, quoique non prévu par ces présentes; lesdits constituants promettant avouer et ratifier, si besoin est, tout ce qui aura été fait en vertu des présents pouvoirs. Fait et passé à Londres, où lesdits constituants l'ont dûment signé, après lecture faite, le trente et un juillet mil huit cent quarante-six. Suivent les signatures.

Je soussigné William Duff, notaire public à Londres, certifie que la procuration qui précède a été signée par MM. Masterman, Attwood, Simonds et Brand, par-devant moi ledit notaire et en présence de MM. George William Stills et James Ashwell, témoins à ce requis, dûment qualifiés et qui ont signé ci-dessus, et que ladite procuration a été également signée par M. Evans par-devant moi ledit notaire et en présence de M. George William Stills sus-nommé, et de M. Edward Stills, témoins à ce requis, dûment qualifiés et qui ont également signé ci-dessus.

Fait et passé à Londres, ce quinze août mil huit cent quarante-six.

In testimonium veritatis (signé) William Duff.

Nous consul à Londres, de S. M. le Roi des Belges, déclarons et certifions à tous ceux à qui il appartiendra, que M. William Duff, qui a signé le présent document, est vraiment notaire public de cette résidence et que toute foi doit être ajoutée à sa signature. Londres, le quinze août mil huit cent quarante-six (signé) H. Castellam.

Enregistré à Bruxelles, le 11 septembre 1846, vol. 51, folio 70 verso, case 9; reçu quatre francs quarante-deux centimes additionnels compris, un rôle et demi, sans renvoi. Le receveur, (signé) Barré.

Par devant M<sup>e</sup> William Duff, notaire public à Londres, ont comparu :

MM. John Masterman, fils, banquier, Thomas-Henri Bluck, Richard Heaviside, magistrat, Henri Simonds, magistrat, et William Evans, magistrats, tous domiciliés à Londres ou faisant élection de domicile chez M. de Clossmann en qualité d'administrateur.

Lesquels, après avoir mûrement examiné dans toutes ses parties le projet de statuts de la grande compagnie du Luxembourg, dont la copie précède et l'avoir approuvé dans sa rédaction à tous égards et sans réserve, déclarent constituer pour leurs mandataires spéciaux sir William Magnay et M. Charles Lyall, à l'effet de comparaître pour eux devant le notaire Pierre Barbanson, de résidence à Bruxelles, d'y concourir en leur nom avec M. F.-F. de Clossmann, à constituer définitivement en Belgique, comme société anonyme, la grande compagnie du Luxembourg et à établir dans un document authentique et solennel les statuts de cette compagnie, d'après le projet transcrit en tête des présentes et sanctionnée par les comparants; autorisant les mandataires susdits à faire et signer tous actes nécessaires à cette fin, à provoquer l'approbation de ces statuts par le gouvernement de Belgique, et à les faire publier partout où besoin sera, conformément à la loi belge. Et, pour le cas où, contre toute attente, l'autorité belge exigerait quelques changements au projet prérappelé, ils autorisent le même mandataire à admettre, de concert avec M. de Clossmann, sans devoir réclamer aucun autre mandat, toutes modifications dont ils auront, de commun accord, reconnu la nécessité ou l'avantage.

En foi de quoi ils ont signé les présentes avec nous notaire.

Dont acte fait et passé à Londres, le vingt-quatre août mil huit cent quarante-six. (Signé) Masterman, T.-H. Bluck, Heaviside, H. Simonds, W. Evans. Témoins des signatures de MM. Masterman, Bluck, Heaviside, Simonds et Evans; (signé) J. Reed, T.-W. Stills.

In testimonium veritatis, William Duff, not. sub.

Nous, consul à Londres de S. M. le Roi des Belges, déclarons et certifions à tous ceux à qui il appartiendra, que M. William Duff, qui a signé le présent document, est vraiment notaire public de cette résidence et que toute foi doit être ajoutée à sa signature. Londres, le vingt-quatre août mil huit cent quarante-six.

Enregistré à Bruxelles, le onze septembre mil huit cent quarante-six, vol. 51, folio 70 verso, case 7; reçu quatre francs quarante-deux centimes, additionnels compris, un rôle et demi, sans renvoi.

Le receveur,

(Signé) BARRÉ.

Pour expédition conforme :

(Signé) P. BARBANSO, not.

**MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.**

CHEMIN DE FER DU LUXEMBOURG.

LOI autorisant la concession.

**LÉOPOLD, Roi des Belges,**

A tous présents et à venir, **SALUT.**

Les Chambres ont adopté et Nous sanctionnons ce qui suit :

Article unique. Le gouvernement est autorisé à accorder aux sieurs De Clossman (F.-F.) et consorts, la concession du chemin de fer du Luxembourg, d'après les bases posées dans la convention et le cahier des charges, signés sous les dates des 13 et 20 février 1846.

Promulguons la présente loi, ordonnons qu'elle soit revêtue du sceau de l'Etat et publiée par la voie du *Moniteur*.

Donné à Laeken, le 18 juin 1846.

**LÉOPOLD.**

Par le Roi :

Le Ministre des travaux publics,

**DE BAVAY.**

Vu et scellé du sceau de l'Etat :

Le Ministre de la justice,

**J. D'ANETHAN.**

Arrêté de concession,

**LÉOPOLD, Roi des Belges,**

A tous présents et à venir, **SALUT.**

Vu la loi de ce jour qui autorise le gouvernement à accorder aux sieurs De Clossmann (F.-F.) et consorts, la concession du chemin de fer du Luxembourg, d'après les bases posées dans la convention et le cahier des charges, signés sous les dates des 13 et 20 février 1846;

Sur la proposition de Notre Ministre des travaux publics,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Art. 1<sup>er</sup>. La concession du chemin de fer du Luxembourg est accordée aux sieurs De Clossman (F.-F.) et consorts.

Art. 2. Les conditions de cette concession sont déterminées par la convention et le cahier des charges signés sous les dates des 13 et 20 février 1846; ces actes seront annexés au présent arrêté.

Notre Ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Laeken, le 18 juin 1846.

**LÉOPOLD.**

Par le Roi :

Le Ministre des travaux publics,

**DE BAVAY.**

**CONVENTION.**

M. le Ministre des travaux publics de Belgique, premier sous-signé, d'une part,

Et, d'autre part, Messieurs :

François-Frédéric de Clossmann, demeurant à Londres (Park Lane Hyde Park), chevalier, directeur de la compagnie du chemin de fer de Sedan;

John Masterman, jeune, chevalier, demeurant à Londres, banquier;

Richard Heaviside, de Brighton, chevalier, directeur du chemin de fer de Sedan et du Great-Eastern et Western railway;

Charles Lyall, domicilié à Londres (Westbourne Terrace Hyde Park Gardens), chevalier, directeur des Irish-North-Midland et Aylesbury et Thames railways;

Thomas Henry Bluck, de Limehouse, chevalier, magistrat pour le comté de Middlesex, commissaire des impôts fonciers de la taxe sur les revenus, commissaire des routes royales de Middlesex et Essex, président du chemin de fer de Sedan et directeur du Great-Eastern et Western railway;

Henry Simonds, de Reading, dans le comté de Berkshire, chevalier, directeur des Great-Western, Worcester, Wolverhampton et Oxford, Oxford et Cheltenham, et Wiltshire et Somerset railways;

Sir William Magnay, baronnet, alderman, ci-devant lord-maire de la Cité de Londres;

Et William Evans, chevalier, ancien shérif de la Cité de Londres et de Middlesex, directeur de la banque dite *London and County Joint-Stock-Bank*, ayant son siège à Londres, et directeur du chemin de fer de Sedan et des compagnies de Hungerford, tous seconds soussignés :

Sont convenus des clauses et conditions suivantes :

Art. 1<sup>er</sup>. Les concessionnaires, seconds soussignés, s'engagent :  
1<sup>o</sup> A exécuter, à leurs frais, risques et périls, le chemin de fer du Luxembourg, sur le pied du cahier des charges annexé aux présentes;

2<sup>o</sup> A faire obtenir au gouvernement belge, endéans le délai fixé par l'arrêt de la cour de Bruxelles, du 2 décembre 1843, la construction de la partie du canal de Meuse et Moselle, qui s'étend depuis Liège jusques à la Roche, avec cette réserve que, depuis le point de rencontre de l'embranchement de l'Ourthe du chemin de fer du Luxembourg jusqu'à la Roche, le système de canalisation pourra être réduit à ce que le département des travaux publics jugera suffire pour satisfaire aux besoins de la circulation locale.

Art. 2. Les seconds soussignés s'obligent à fournir tous les fonds nécessaires à l'exécution des engagements dont ils sont tenus aux termes de l'art. 1<sup>er</sup>.

Art. 3. Le cautionnement de cinq millions de francs, déjà fourni par les seconds soussignés, est affecté intégralement à la garantie de l'exécution du chemin de fer du Luxembourg.

Art. 4. Si les seconds soussignés concessionnaires voulaient user de la faculté qui leur est laissée par l'art. 49 du cahier des charges susdit, de former des sociétés en commandite ou anonymes, l'émission du capital ne pourrait se faire qu'en titres sur lesquels il aurait été versé 50 p. c., et ces titres ou actions ne pourraient être cotés aux bourses d'Anvers et de Bruxelles qu'après l'entier achèvement du chemin de fer.

Art. 5. Aucune expropriation, aucuns travaux ne pourront être entamés avant qu'il n'ait été dûment justifié, à la satisfaction de M. le ministre des travaux publics, de la réalisation en Belgique d'un premier versement de huit millions de francs ou valeurs correspondantes, y compris les cinq millions de cautionnement exigé par l'art. 3.

Art. 6. Le remboursement du cautionnement pourra être immédiatement réclamé dans le cas où la loi de concession ne serait pas votée dans la présente session, ou si les chambres législatives apportaient aux présentes des modifications que les capitalistes soumissionnaires ne pourraient pas admettre.

Art. 7. Le Ministre des travaux publics accepte les conditions et stipulations qui précèdent et s'oblige à les présenter à l'approbation du Roi, pour être soumises ensuite, s'il y a lieu, à la sanction de la législature dans la présente session. Si l'approbation royale, ou bien si, ensuite, la sanction législative n'était pas obtenue, la présente convention serait regardée, de plein droit, comme nulle et non avenue, et le cautionnement serait restitué immédiatement.

Ainsi fait en double, à Bruxelles, le treize février 1800 quarante-six.

**C. D'HOFFSCHMIDT.**

Et, à Londres, le 20 février 1846.

**F.-F. DE CLOSSMANN, président.**

**JOHN MASTERMAN, jeune.**

**RICHARD HEAVISIDE.**

**CHARLES LYALL.**

**THOMAS-HENRY BLUCK.**

**HENRY SIMONDS.**

**WILLIAM MAGNAY.**

**WILLIAM EVANS.**

**CAHIER DES CHARGES.**

*Description générale du tracé.*

Art. 1. Le chemin de fer du Luxembourg partira de Bruxelles. D'une station située au quartier Léopold, il se dirigera vers le chemin de Louvain à la Sambre, qu'il atteindra à Wavre et avec lequel il pourra, en outre, être relié au moyen d'un raccordement aboutissant à l'une des stations intermédiaires de la section de Wavre à Gembloux. Depuis le point de jonction des deux lignes jusqu'à Namur, les convois du chemin de fer du Luxembourg feront usage du chemin de fer de Louvain à la Sambre, qui, sur cette partie de son développement, sera déclaré commun aux deux lignes, en exécution du § 5 de la loi du 21 mai 1845.

De Namur, le tracé de la ligne du Luxembourg sera conduit sur Arlon par Ciney, Rochefort et Recogne; d'Arlon il pourra être prolongé jusqu'aux frontières française et grand-ducale, dans les deux directions de Longwy et Luxembourg.

Le chemin de fer du Luxembourg aura deux embranchements obligés, l'un vers l'Ourthe, l'autre sur Bastogne.

La station de départ à Bruxelles sera mise en communication avec le railway de l'Etat, par un raccordement qui aboutira à la station du Nord; le gouvernement pourra, en outre, sur la proposition des concessionnaires, autoriser une jonction avec la station du Midi.

*Courbes. — Profil longitudinal.*

Art. 2. Le rayon des courbes du tracé et le système des pentes du profil longitudinal seront déterminés de manière à concilier autant que possible la rectitude du tracé, d'une part, avec l'économie des dépenses de premier établissement; de l'autre, avec une exploitation à la fois sûre, régulière et économique.

*Profil en travers.*

Art. 3. Le chemin de fer sera à double voie. Sa largeur en crête sera d'au moins 8<sup>m</sup>,50, dont 1<sup>m</sup>,50 pour chacune des deux voies et 2<sup>m</sup>,50 d'entre-voie, comme sur la ligne de Bruxelles à Namur.

Les concessionnaires sont toutefois autorisés à ajourner l'établissement de la deuxième voie sur les sections autres que celle de Bruxelles à Wavre, ainsi que sur les embranchements, jusqu'à l'époque où l'activité de la circulation leur en fera reconnaître la nécessité.

La largeur en crête du chemin de fer, qui se composera provisoirement d'une simple voie, sera d'au moins 4 1/2 mètres; il sera pourvu de gares d'évitement en nombre suffisant et convenablement distribuées.

L'acquisition des terrains et la construction des ouvrages d'art se feront, dès l'origine, dans l'hypothèse de la double voie.

*Terrassements.*

Art. 4. L'inclinaison des talus sera réglée d'après la nature du terrain et les localités. Ils seront, au besoin, soutenus par des perrés ou défendus contre l'action des eaux, au moyen de murs de revêtement en maçonnerie.

Les dimensions et la profondeur des fossés et contre-fossés seront fixées de manière à assurer la prompte évacuation des eaux et l'assèchement de la voie.

*Ouvrages d'art.*

Art. 5. L'on construira au-dessous et au-dessus du chemin de fer, tous les ponts, ponceaux, aqueducs, viaducs, tunnels, etc., jugés nécessaires et dont les ouvertures ou le débouché seront réglés d'après le volume d'eau ou la largeur des routes et chemins auxquels chacun d'eux devra livrer passage.

*Voie ferrée.*

Art. 6. Les rails, en fer laminé, pèseront au moins 24 kilog. par mètre courant.

Les fondations et la pose de la voie offriront les conditions requises pour assurer la marche rapide et sûre des transports par locomotives.

*Maintien des communications existantes.*

Art. 7. Lorsque le chemin de fer longera ou traversera à niveau des grandes routes, chemins vicinaux, railways, chemins de halage, etc., les travaux à exécuter aux uns et aux autres, par les concessionnaires, combinés avec les dispositions réglementaires de l'exploitation, devront avoir pour but de maintenir constamment, sur ces diverses communications, la facilité et la sûreté de la circulation.

*Stations. — Haltes.*

Art. 8. Le nombre et l'étendue des stations et des haltes, ainsi que leur distribution et la disposition de leurs abords, devront, en tout temps, être en rapport avec les besoins du commerce et de l'industrie et le mouvement des voyageurs. Elles seront pourvues de gares et bâtiments avec le matériel et les accessoires de toute nature, que réclame une exploitation active et régulière.

*Matériaux. — Main-d'œuvre.*

Art. 9. Tous les ouvrages, sans distinction, pourront être construits avec les matériaux en usage dans les travaux publics des localités, sous la seule condition que ces matériaux seront, chacun dans son espèce, de la meilleure qualité, et qu'ils seront mis en œuvre, d'après les règles de l'art, de manière à garantir la solidité et la durée des ouvrages.

*Fer pour la voie.*

Art. 10. Le fer pour la voie proviendra des usines du pays, pourvu, toutefois, qu'elles puissent le livrer à un prix qui ne dépasse pas de 10 p. c. celui des fers étrangers rendus à Anvers.

*Locomotives et matériel des transports.*

Art. 11. Les locomotives, voitures et waggons seront confectionnés dans le pays; cependant, à raison des perfectionnements qui

pourraient être apportés, à l'étranger, dans la fabrication des locomotives, les concessionnaires ont la faculté d'y acheter celles qui leur seraient nécessaires, pour servir de modèles.

*Mises en exploitation.*

Art. 12. Dans les cinq années, au plus tard, à dater de la promulgation de la loi de concession, les travaux et constructions devront être entièrement terminés et la ligne pourvue de tout le matériel nécessaire, pour qu'à l'expiration de ce délai, elle puisse être exploitée par locomotives, sur toute son étendue.

Art. 13. Au fur et à mesure qu'une section sera susceptible d'être livrée à la circulation, les concessionnaires pourront obtenir sa mise en exploitation, d'après une autorisation expresse du département des travaux publics.

*Projets définitifs.*

Art. 14. Les études de l'avant-projet serviront de base aux projets définitifs et complets que les concessionnaires devront soumettre à l'approbation du gouvernement, dans les six mois à dater de la promulgation de la loi de concession. Le ministre des travaux publics pourra apporter à ces projets telles modifications qu'il jugera utiles ou nécessaires, pour assurer l'exécution des articles 1 à 9 du présent cahier des charges. Les concessionnaires seront tenus de s'y conformer et, dans le cours des travaux, ils ne pourront s'écarter des projets approuvés par lui, que moyennant autorisation préalable et formelle.

*Forfait absolu.*

Art. 15. Les concessionnaires entreprennent à leurs frais, risques et périls et sans charge aucune pour le trésor de l'Etat, tous les travaux quelconques, prévus ou imprévus, sans aucune exception ni distinction, ainsi que toutes fournitures, entretien et renouvellement de matériel, qui seront reconnus nécessaires pour l'établissement du chemin de fer du Luxembourg, pour son exploitation et pour son entretien. Cette clause doit être considérée comme la base du contrat; les parties entendent que, dans tous les cas possibles, elle reçoive l'application la plus large.

*Expropriations. — Indemnités.*

Art. 16. La mise en possession des propriétés bâties et non bâties, nécessaires à l'exécution des travaux, l'occupation des terrains pour l'extraction, le transport et le dépôt des terres et matériaux, auront lieu comme en matière de travaux décrétés d'utilité publique, au nom de l'Etat, mais à la diligence et aux frais exclusifs des concessionnaires.

Le gouvernement cédera gratuitement aux concessionnaires tous les terrains appartenant au domaine de l'Etat, qui devront être incorporés dans le chemin de fer et ses dépendances ou occupés par ses francs-bords; il usera, d'ailleurs, de toute son influence pour leur faire également obtenir, à titre gratuit, de la part des communes et des propriétaires intéressés à l'ouverture de la nouvelle communication, la cession de terrains, matériaux, l'usage de carrières, etc.

Art. 17. Les concessionnaires demeurent seuls et exclusivement chargés de toutes les indemnités et de tous les frais auxquels donneront lieu, au profit de qui que ce soit, la construction, le maintien, l'exploitation, l'entretien et la réparation du chemin de fer et de ses dépendances.

*Cautionnement.*

Art. 18. Les concessionnaires sont tenus de fournir un cautionnement de cinq millions de francs en numéraire, bons du trésor ou obligations des emprunts nationaux; ce capital est remis au gouvernement qui en demeure dépositaire, sans devoir aucun intérêt; il sera restitué aux concessionnaires, à mesure qu'ils auront exécuté des travaux ou acquis des propriétés pour une somme double de celle dont ils réclameront le remboursement.

*Déchéance.*

Art. 19. Si, dans le délai d'une année, à partir de la promulgation de la loi de concession, les concessionnaires n'ont pas commencé leurs travaux, ils seront, par ce seul fait et de plein droit, déchus de leur concession, sans qu'il soit besoin d'aucune mise en demeure quelconque.

Art. 20. Les concessionnaires sont également déchus de tous leurs droits, si tous les travaux n'étaient pas complètement achevés endéans le délai fixé par l'article 12 et au vœu de cet article, comme aussi dans le cas où les travaux ne seraient pas à moitié terminés à l'expiration de la troisième année.

Art. 21. Dans le cas de la déchéance prévue par les deux articles précédents, il sera pourvu au parachèvement des travaux, au moyen d'une adjudication qu'on ouvrira sur les clauses du présent cahier des charges, et sur une mise à prix des ouvrages déjà construits,

des matériaux approvisionnés, des terrains achetés, des portions de chemin de fer déjà mises en exploitation et de leur matériel.

Cette adjudication sera dévolue à celui des nouveaux soumissionnaires qui offrira la plus forte somme pour les objets compris dans la mise à prix; les concessionnaires devront se contenter de celle que l'adjudication aura produite, alors même qu'elle serait moindre que la mise à prix, sans pouvoir élever, à charge de l'Etat, aucune réclamation, ni prétention, de quelque chef que ce puisse être.

Dans le cas où le cautionnement des concessionnaires ne leur aurait pas encore été entièrement restitué, ce cautionnement ou ce qui en demeurerait dû, serait acquis à l'Etat à titre d'indemnité, et l'adjudication n'aurait lieu que sur le dépôt d'un nouveau cautionnement égal à la somme ainsi acquise au gouvernement.

Si l'adjudication, ouverte ainsi qu'il vient d'être dit, n'amène aucun résultat, une seconde adjudication serait tentée sur les mêmes bases, après un délai de six mois: et si cette dernière tentative demeurerait également sans résultats, les ouvrages déjà construits, les matériaux approvisionnés, les terrains achetés, les parties de chemin de fer déjà mises en exploitation, avec leur matériel et toute la partie non remboursée du cautionnement seraient acquis, sans aucune indemnité, au gouvernement qui pourrait en disposer comme de conseil, les concessionnaires demeurant irrévocablement déchus de tous leurs droits.

Art. 22. Les art. 19 et 20 ne seront pas applicables, si les concessionnaires justifient que le retard ou la cessation des travaux est le résultat d'un événement de force majeure dûment constaté.

#### Mesures d'office.

Art. 23. Si, pendant l'exécution des travaux, il est reconnu que des ouvrages ne sont pas exécutés conformément aux règles de l'art et aux clauses et conditions du présent cahier des charges, l'administration pourra les faire démolir et reconstruire, en tout ou en partie, aux frais des concessionnaires et d'office, si ces derniers demeuraient en défaut de le faire à la première réquisition.

#### Bornage.

Art. 24. Après l'achèvement total des travaux, les concessionnaires feront faire, à leurs frais, un bornage contradictoire et un plan cadastral de toutes les parties du chemin de fer et de ses dépendances; ils feront également dresser, à leurs frais, et contradictoirement avec l'administration, un état descriptif et détaillé de la ligne entière de la voie ferrée, des gares, ouvrages d'art, clôtures, ponts à bascule, bâtiments, etc. Des expéditions, dûment certifiées, des procès-verbaux de bornage, du plan cadastral et de l'état descriptif, seront déposées, aux frais des concessionnaires, dans les archives de l'administration.

#### Règlements.

Art. 25. Toutes les lois, tous les règlements généraux en matière de grande voirie actuellement en vigueur ou à intervenir par rapport aux routes et chemins de fer de l'Etat, seront applicables au chemin de fer du Luxembourg.

Le gouvernement, après avoir entendu les concessionnaires, arrêtera les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police, la conservation et la sûreté du chemin de fer et de ses dépendances.

Les concessionnaires seront autorisés à faire, sauf l'approbation de l'administration, les règlements qu'ils jugeront utiles pour le service et l'exploitation du chemin.

Les règlements dont il s'agit dans les deux paragraphes qui précèdent, sont obligatoires pour les concessionnaires, et, en général, pour les personnes qui feront usage du chemin de fer.

#### Entretien.

Art. 26. Les concessionnaires devront maintenir, pendant toute la durée de la concession, le chemin de fer et ses dépendances ainsi que le matériel de locomotion et de transport, en parfait état d'entretien et d'exploitation; si les concessionnaires étaient en demeure de satisfaire aux réquisitions qui leur seraient adressées, à cet effet, par l'administration, le gouvernement pourrait y faire procéder d'office, et, dans ce cas, il aurait le droit de s'approprier toutes les recettes jusqu'à concurrence du montant des travaux et fournitures exécutés, majoré d'un cinquième à titre de dommages et intérêts.

Art. 27. Il sera facultatif au gouvernement de faire reconnaître l'état du chemin de fer et de ses dépendances, ainsi que celui du matériel d'exploitation, quand bon lui semblera.

#### Durée de la concession. — Tarifs. — Perception.

Art. 28. Pour indemniser les concessionnaires des dépenses et travaux qu'ils s'engagent à faire, par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'ils rempliront exactement toutes

leurs obligations, le gouvernement leur concède, pendant un terme de quatre-vingt-dix ans, à dater de la mise en exploitation du chemin de fer et sur toute sa longueur, l'autorisation d'y percevoir les droits déterminés au tarif ci-après, les transports se faisant entièrement aux frais et par les soins desdits concessionnaires.

#### Tarif.

Les bases du tarif sont les suivantes :

##### Marchandises.

|                         |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |                                                  |
|-------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------|
| 1 <sup>re</sup> classe. | Ardoises, bières, bois de construction, briques, cendres, céréales, chaux en sacs ou en barils, clous de toute espèce, cordages vieux, drilles, chiffons et rognures, écorces en sacs, engrais, fers en barres ou étirés et les objets en fonte dont la valeur n'excède pas 80 fr. par 100 kilog., graines, laines brutes (dites en masse), lin et étoupes emballés, houille, marbres en bloc, métaux en fonte, en saumon ou en lingots, minerais, mitraille ou limaille en barils, noir animal servant d'engrais, os, pannes, pavés, pierres de taille sans moulures, poissons, pommes de terre, sel brut, sel de soude, son, terres, tôles, tourteaux, tuiles, verre cassé, verre à vitre en caisses et objets analogues. | Fr. 0-80, par tonneau et par lieue de 5,000 mèt. |
|                         | 2 <sup>e</sup> classe. Marchandises qui ne sont comprises ni dans la première ni dans la troisième classe.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | Fr. 0-75, id.                                    |
| 3 <sup>e</sup> classe.  | Cristaux, glaces, marbres en tranches, meubles, porcelaines, faïences et verreries fines, soieries, vins et boissons distillées, objets encombrants ou d'un transport difficile ou dangereux.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | Fr. 1-00, id.                                    |

##### Voyageurs, bagages et petites marchandises.

|                        |                         |                                           |
|------------------------|-------------------------|-------------------------------------------|
| Voyageurs.             | 1 <sup>re</sup> classe. | fr. » 80 par voyageur et par lieue.       |
|                        | 2 <sup>e</sup> id.      | » 55 id.                                  |
|                        | 3 <sup>e</sup> id.      | » 25 id.                                  |
| Bagages.               |                         | » 50 par 100 kilog. et par lieue.         |
| Articles de diligence. | Au-dessous de 5 kilog.  | » 60 par colis pour toutes les distances. |
|                        | Au-dessus de 5 kilog.   | » 20 par 100 kilog. et par lieue.         |

##### Fonds et valeurs.

| DISTANCES.                           | de 1 à 100 fr.                                                 | de 101 à 500 fr.              | de 501 à 1,000 fr. | De 1,001 à 5,000 fr. | Par mille francs. |                        |
|--------------------------------------|----------------------------------------------------------------|-------------------------------|--------------------|----------------------|-------------------|------------------------|
|                                      |                                                                |                               |                    |                      | Argent.           | Or et papier, valeurs. |
| De 10 lieues et au dessous . . . . . | » 80                                                           | » 75                          | 1 00               | » 50                 | » 25              | » 20                   |
| De 10 à 20 lieues . . . . .          | » 75                                                           | 1 15                          | 1 50               | » 75                 | » 40              | » 30                   |
| De plus de 20 lieues.                | 1 00                                                           | 1 50                          | 2 00               | 1 00                 | » 50              | » 40                   |
| Équipages.                           | à 2 roues . . . . .                                            | par voiture et par lieue, fr. |                    | 2                    | »                 |                        |
|                                      | à 4 roues . . . . .                                            | id.                           |                    | 5                    | »                 |                        |
| Chevaux.                             | 1 cheval . . . . .                                             | par convoi et par lieue,      |                    | 2                    | »                 |                        |
|                                      | 2 ou 3 chevaux . . . . .                                       | id.                           |                    | 2 25                 | »                 |                        |
| Bétail.                              | 5 ou 6 bœufs ou un waggon de petit bétail. . . . .             | id.                           |                    | 2 25                 | »                 |                        |
|                                      | 3 ou 4 bœufs, 5 à 10 porcs ou veaux, 11 ou 20 moutons. . . . . | id.                           |                    | 2                    | »                 |                        |
|                                      | 1 ou 6 bœufs, 1 à 5 porcs ou veaux, 1 à 10 moutons . . . . .   | id.                           |                    | 1 50                 | »                 |                        |
|                                      |                                                                |                               |                    |                      |                   |                        |

Du 1<sup>er</sup> octobre au 1<sup>er</sup> avril, le tarif qui précède pourra être augmenté de 10 p. c. pour les marchandises de 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> classe et pour les voyageurs.

Les droits seront perçus par lieue, dans ce sens que toute lieue entamée sera censée parcourue en totalité.

Le chargement et le déchargement des marchandises pondéreuses se feront aux frais de l'expéditeur et par les soins des concessionnaires, aux prix actuellement fixés par les tarifs de l'Etat.

Les voyageurs pourront transporter gratuitement et à leurs risques et périls, les objets d'un poids au-dessous de 20 kilog. et d'un volume ne dépassant pas 0<sup>m</sup>,50 sur 0<sup>m</sup>,25 et 0<sup>m</sup>,50, et qui pourront se placer sous les bancs des voitures, sans inconvénient pour les autres voyageurs.

Les diverses bases qui précèdent ne sont, au reste, que des *maxima* et il sera facultatif aux concessionnaires de les réduire, dans l'intérêt du commerce et de l'industrie.

Le transport d'objets dangereux, de masses indivisibles de grosses dimensions, ne sera pas obligatoire pour les concessionnaires.

Les conditions de ce transport pourront se régler de gré à gré; tout transport nécessitant, par ses dimensions, l'emploi d'un ou de plusieurs waggon, payera pour la charge entière du wagon ou des waggon, quel que soit le poids.

Les houilles et fontes destinées à être exportées par le chemin de fer du Luxembourg jouiront sur les voies navigables des réductions de tarif actuellement accordées aux houilles qui s'expédient en Hollande.

Sur les sections de Bruxelles à Wavre et de Wavre à Namur il ne pourra être perçu de péages plus élevés que ceux qui sont concédés à la société de Louvain à la Sambre.

Art. 29. Les concessionnaires auront le droit d'appliquer le tarif ci-dessus à toutes les sections qui pourraient être livrées à la circulation avant l'achèvement complet du chemin de fer du Luxembourg, et ce avec l'autorisation du Ministre des travaux publics.

Art. 30. La perception des droits devra se faire par les concessionnaires, indistinctement et sans aucune faveur.

#### *Transports militaires.*

Art. 31. Les militaires en service, voyageant en corps ou isolément, ne seront assujettis, eux ni leurs bagages, qu'à la moitié de la taxe du tarif légal.

Art. 32. Si le gouvernement avait besoin de diriger des troupes ou un matériel militaire, sur l'un des points desservis par la ligne du chemin de fer, les concessionnaires seraient tenus de mettre immédiatement à sa disposition et à moitié de la taxe du tarif, tous les moyens de transport établis pour l'exploitation du chemin de fer.

#### *Service de la poste aux lettres.*

Art. 33. Les lettres et dépêches convoyées par un agent du gouvernement, seront transportées gratuitement et par les convois ordinaires, sur toute l'étendue du chemin de fer.

A cet effet, les concessionnaires seront tenus de réserver, chaque jour, à l'arrière du train des voitures d'un des convois de voyageurs, expédiés dans l'une et l'autre direction, un coffre suffisamment grand et fermant à clef, ainsi qu'une place convenable pour le courrier chargé d'accompagner les dépêches.

#### *Convois spéciaux.*

Art. 34. Dans le cas où des convois spéciaux seraient nécessaires au gouvernement, il y serait pourvu au moyen de conventions particulières pour chaque cas.

#### *Régularité de l'exploitation.*

Art. 35. Au moyen de la perception des droits réglés ainsi qu'il vient d'être dit, et sauf les exceptions stipulées ci-dessus, les concessionnaires contractent l'obligation d'exécuter constamment avec soin, exactitude, célérité et sans tour de faveur, à leurs frais et par leurs propres moyens, le transport des marchandises de toute nature, voyageurs avec leurs bagages, voitures, chevaux et bestiaux, fonds et valeurs qui leur seront confiés.

#### *Frais accessoires.*

Art. 36. Les frais accessoires non mentionnés au tarif, tels que ceux de chargement, d'entrepôt, etc., seront fixés par un règlement qui sera soumis à l'approbation de l'administration.

#### *Abordages. — Embranchements.*

Art. 37. Il sera loisible à qui que ce soit d'établir le long du chemin de fer et sur un point à son choix, des magasins ou abordages, avec des machines, engins ou attirails propres à faciliter le chargement et le déchargement des waggon, à condition d'établir, en dehors du chemin de fer, une ou plusieurs voies latérales, afin que les waggon en chargement ou déchargement ne puissent ni entraver ni empêcher la libre circulation sur le chemin de fer ou ses embranchements.

Art. 38. Il sera également permis à qui que ce soit d'établir des

embranchements aboutissant au chemin de fer, et qui ne seraient pas de nature à faire l'objet d'une concession par voie de péages.

Art. 39. Les concessionnaires du chemin de fer du Luxembourg ne pourront, en aucun temps, mettre obstacle à ces embranchements, ni aux railways qui seraient établis dans le Luxembourg, en vertu de l'art. 47, et pour lesquels les concessionnaires n'auraient pas le droit de réclamation que leur attribue ledit article. Leur état ne pourra motiver, de la part de ceux-ci, aucune demande d'indemnité, pourvu qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation, ni aucuns frais particuliers tombant à leur charge.

Les concessionnaires s'engagent à n'apporter aucune entrave à la libre exploitation de ces voies ferrées et à adopter, à leur égard, des mesures analogues à celles qui seront consacrées par les conventions à intervenir, pour régler les conditions de la circulation du matériel de l'Etat et de la compagnie, sur les lignes respectives.

#### *Nouveaux droits.*

Art. 40. Il ne pourra être établi, pendant la durée de la concession, sur le chemin de fer du Luxembourg, ni sur ses embranchements, aucun péage, ni perçu aucun droit, soit au profit de l'Etat, soit au profit de l'une ou de l'autre des deux provinces traversées par ledit chemin de fer, soit au profit d'une ou de plusieurs communes.

#### *Agents de la concession.*

Art. 41. Le choix et la nomination des agents nécessaires à l'exécution des travaux, à l'exploitation de la route et à la perception des péages, appartiendra exclusivement aux concessionnaires; mais le gouvernement aura le droit de désigner ceux de ces agents qui seront assermentés, aux fins de remplir les fonctions d'officiers de police judiciaire, au vœu de la loi du 13 avril 1845.

#### *Surveillance de l'administration.*

Art. 42. Le gouvernement fera surveiller par ses agents l'exécution de tous les travaux, tant de premier établissement que d'entretien, ainsi que l'exploitation; cette surveillance sera exercée aux frais des concessionnaires; à cet effet, les concessionnaires verseront, endéans les trois mois à compter de la date de la concession et annuellement pendant la durée des travaux, dans la caisse qui leur sera indiquée à cet effet, une somme de 20,000 francs; et ensuite jusqu'à l'expiration de la concession, endéans le premier trimestre de chaque année, une somme annuelle de 4,000 fr.

Art. 43. La surveillance à opérer par le gouvernement, aux termes de l'article qui précède, ayant pour objet exclusif d'empêcher les concessionnaires de s'écarter des obligations qui leur incombent, est toute d'intérêt public, et par suite, elle ne peut faire naître à sa charge aucune obligation quelconque.

#### *Remise de la ligne et de son matériel, à l'expiration de la concession.*

Art. 44. A l'époque fixée pour l'expiration de la concession, le chemin de fer et ses dépendances devront se trouver en parfait état d'entretien, et par suite, si, pendant les cinq années qui précéderont cette époque, les concessionnaires ne se mettaient pas en mesure de satisfaire complètement à cette obligation, le gouvernement aurait le droit de saisir les produits des péages et de les employer à rétablir en bon état le chemin de fer et toutes ses dépendances.

Art. 45. A dater de l'expiration du terme fixé pour la concession, le gouvernement sera subrogé dans tous les droits des concessionnaires et entrera immédiatement en possession de la route et de son matériel, tels qu'ils existeront à cette époque, ainsi que de ses produits.

Le prix du matériel, fixé par expertise contradictoire, sera payé aux concessionnaires.

#### *Formation d'une société avec émission d'actions.*

Art. 46. Les concessionnaires ont la faculté de former des sociétés en nom collectif ou anonymes avec émission d'actions, en se conformant, du reste, aux lois et règlements sur la matière.

S'ils usent de cette faculté, ils n'en restent pas moins obligés envers le gouvernement, pour l'entière et bonne exécution des travaux, dans les limites du présent cahier des charges, même dans le cas où ils formeraient une société anonyme approuvée par le gouvernement; l'approbation qui serait donnée aux statuts d'une semblable société ayant uniquement pour but de lui assurer une existence légale, mais nullement de substituer un nouvel obligé aux obligés primitifs qui seraient déchargés.

#### *Communications nouvelles.*

Art. 47. Le gouvernement conserve la faculté d'autoriser, soit dans le pays traversé, soit partout ailleurs, toute construction de route, canal ou chemin de fer, sans que les concessionnaires puissent réclamer, à ce titre, aucune indemnité quelconque.

(Voir le supplément.)

Toutefois, pendant les douze premières années, à dater de la promulgation de la loi de concession, il ne pourra être construit, entre la Meuse, à l'amont de Liège, et le chemin de fer de Liège vers Cologne, aucun railway qui puisse faire concurrence au chemin de fer du Luxembourg, soit qu'ils s'arrêtent l'un et l'autre dans la province de ce nom, soit qu'ils s'étendent au delà des frontières de France, de Prusse ou du grand-duché de Luxembourg.

Le gouvernement se réserve de décréter l'exécution d'embranchements accessoires au chemin de fer du Luxembourg.

Les concessionnaires auront la préférence pour construire, dans le Luxembourg, les chemins de fer et embranchements mentionnés aux §§ 1 et 3 du présent article, et qui feront, le cas échéant, l'objet de concessions nouvelles octroyées par arrêté royal et d'après les bases de la concession primitive.

Les concessionnaires ne seront point recevables à réclamer des indemnités :

1° A titre des modifications que pourraient subir la taxe des barrières et les péages établis, tant sur les voies de communication actuellement existantes, que sur celles qui pourraient être créées pendant la durée de la concession ;

2° A titre de modifications au tarif des douanes ;

3° A titre de toutes autres mesures, prises ou provoquées par l'administration, dans le cercle de ses attributions.

Art. 48. Dans le cas où le gouvernement ordonnerait ou autoriserait la construction de routes, canaux ou chemins de fer, qui traverseraient le chemin de fer concédé ou ses embranchements, les concessionnaires ne pourront y mettre obstacle, ni réclamer, de ce chef, d'autre indemnité que le remboursement de l'augmentation éventuelle des dépenses d'entretien, le gouvernement s'engageant à faire exécuter, sans frais pour les concessionnaires, tous les ouvrages définitifs ou provisoires qui seraient nécessaires, pour éviter que l'exploitation puisse être entravée ou interrompue.

#### *Dommages-intérêts.*

Art. 49. Dans tous les cas où il y aurait lieu à des dommages-intérêts au profit du gouvernement, aux termes des stipulations qui précèdent, ils lui seront acquis à charge des concessionnaires, sans qu'il doive justifier d'aucun préjudice éprouvé.

#### *Force majeure.*

Art. 50. Dans aucun cas, les concessionnaires ne seront recevables à invoquer la force majeure, pour quelque cause que ce soit, à moins que, dans les trente jours des événements ou circonstances d'où seraient nés les obstacles, ils n'en aient fait reconnaître la réalité et l'influence par le gouvernement. Il en serait de même des faits que les concessionnaires croiraient pouvoir imputer à l'administration ou à ses agents ; ils ne pourront en argumenter que pour autant qu'ils en aient également fait reconnaître la réalité et l'influence par le gouvernement au moment où ils auront été posés, ou, au plus tard, dans les trente jours suivants.

#### *Réclamations.*

Art. 51. Dans aucun cas ils ne pourront baser aucune réclamation quelconque sur des ordres qui leur auraient été donnés verbalement ; des ordres verbaux ne pourront avoir pour eux un caractère obligatoire.

#### *Mise en demeure.*

Art. 52. Les concessionnaires se trouveront en demeure d'exécuter les obligations qui leur incombent, dans les différents cas prévus par les stipulations qui précèdent, par la seule expiration du terme qui leur est accordé à cet effet, et sans qu'il soit besoin d'aucun acte judiciaire.

#### *Objets d'art ou d'antiquité.*

Art. 53. Dans le cas où l'on découvrirait dans les fouilles à faire pour l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances, quelques objets d'art, d'antiquité, de numismatique, d'histoire naturelle, etc., ces objets deviendraient la propriété de l'Etat.

#### *Domicile des concessionnaires.*

Art. 54. Les concessionnaires devront indiquer un domicile d'élection, où leur seront adressés les communications, réquisitions et ordres émanés de l'administration ; ces communications, réquisitions et ordres seront transmis, par voie de correspondance administrative, et auront par eux-mêmes date certaine et caractère authentique, lorsque leur remise au domicile d'élection aura été constatée par un reçu.

#### *Acceptation du cahier des charges.*

Art. 55. Les concessionnaires acceptent les stipulations qui précèdent, comme étant leur propre ouvrage ; ils déclarent avoir vé-

rifié les données et calculs sur lesquels l'entreprise repose ; avoir reconnu la réalité de tout ce qui y est posé en fait, et s'être assurés de la possibilité d'exécuter tous les travaux nécessaires ; en conséquence, le gouvernement ne pourra, dans aucun cas, être rendu responsable, ni des erreurs, imperfections et lacunes, dont les plans et projets pourraient se trouver entachés, ni des difficultés qui pourraient surgir dans l'exécution.

#### *Droits d'enregistrement.*

Art. 56. Les droits d'enregistrement seront fixes et s'élèveront à 1 fr. 70 c. en principal.

#### *Parties communes à plusieurs railways.*

Art. 57. S'il arrivait qu'un chemin de fer à construire par l'Etat ou une société dût suivre une partie du tracé de la ligne qui fait l'objet du présent cahier des charges, cette partie du tracé pourra être déclarée commune aux deux lignes, et, dans ce cas, les concessionnaires devraient livrer passage aux convois désignés par le gouvernement, moyennant une indemnité à fixer de gré à gré ou à dire d'experts.

#### *Waggon couverts.*

Art. 58. Le gouvernement pourra prescrire l'emploi de waggon couverts.

Accepté et signé en double, par les soussignés, pour servir d'annexe à leurs conventions avec M. le Ministre des travaux publics de Belgique.

A Londres, le 20 février 1846.

F.-F. DE CLOSSMANN, président.

JOHN MASTERMAN, jeune.

RICHARD HEAVISIDE.

CHARLES LYALL.

THOMAS-HENRY BLUCK.

HENRY SIMONDS.

WILLIAM MAGNAY.

WILLIAM EVANS.

Et à Bruxelles, le 13 février 1846.

C. D'HOFFSCHMIDT.

### MINISTÈRE DES FINANCES.

#### ARRÊTÉS ROYAUX.

Du 2 octobre 1846.

#### CIRCONSCRIPTION DE RECETTES.

Le bureau de recette des contributions directes des 1<sup>re</sup> et 7<sup>e</sup> sections de la ville de Bruxelles, est supprimé.

Il est créé deux bureaux de recette des contributions directes, dont l'un pour la 1<sup>re</sup> section et l'autre pour la 7<sup>e</sup> section de la ville de Bruxelles.

#### PERSONNEL. — NOMINATIONS.

Le sieur Ipperseel (Louis-Charles-Camille), receveur des contributions directes de la 4<sup>e</sup> section de la ville de Bruxelles, est nommé en la même qualité à la 1<sup>re</sup> section ;

Le sieur Deschryver (Adonis-Pierre), contrôleur des contributions directes, cadastre et comptabilité à Bruxelles, est nommé receveur des contributions directes à la 4<sup>e</sup> section de ladite ville ;

Le sieur Denis (Dieudonné), receveur des douanes, à Bruxelles, est nommé receveur des contributions directes de la 7<sup>e</sup> section de ladite ville ;

Le sieur Gaillard de Fassignies (Adolphe-Maximilien-Louis), contrôleur de deuxième classe des douanes, à Saint-Nicolas (province de la Flandre orientale), est nommé receveur des contributions directes, douanes et accises, à Peruwelz (province de Hainaut) ;

Le sieur Lacrosse (Jean-Mathieu), receveur des contributions directes et accises à Senefte (province de Hainaut), est nommé premier commis au ministère des finances, administration du trésor public ;

Le sieur Myin (Jean-Baptiste), premier commis au ministère des finances, est nommé receveur des contributions directes et accises à Senefte.

Du 17 septembre 1846.

Les sieurs Renson, contrôleur principal des droits de navigation sur la Sambre canalisée, et Maquard, receveur principal desdits droits ordinaires ; lundi, mercredi, vendredi (pendant toute l'année), à midi.

Histoire nationale (cours semestriel). M. A. Borgnet, professeur ordinaire ; mardi, jeudi, samedi (pendant toute l'année), à midi.