

(1)

(N° 278.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 21 MAI 1853.

Concession d'un chemin de fer de Hasselt à la frontière du duché
de Limbourg vers Maestricht.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS,

Une loi du 15 mai 1843 autorisa le Gouvernement à concéder la construction d'un chemin de fer de Saint-Trond à Hasselt

En exécution de cette loi, la concession a été octroyée par arrêté royal du 19 du même mois.

L'État accorda à la compagnie concessionnaire, à titre de subvention, la jouissance de la section du railway de l'État de Landen à Saint-Trond, et se chargea, moyennant 50 p. % des recettes brutes, de l'entretien et de l'exploitation de toute la ligne de Landen jusqu'à Hasselt; les 50 p. % restants furent attribués à la Compagnie concessionnaire.

Aux termes du § 8, art. 2 du cahier des charges de la concession, les concessionnaires ont la faculté d'exécuter le prolongement de ce chemin de fer de Hasselt vers la limite du Limbourg : ils n'ont pas fait usage de cette faculté; mais une autre société se présente et offre de construire la ligne de Hasselt jusqu'à la frontière du duché de Limbourg, vers Maestricht, moyennant qu'une concession lui soit accordée aux clauses et conditions d'une convention provisoire et d'un cahier des charges arrêté le 3 mai courant : c'est la société anonyme du chemin de fer de Maestricht à Aix-la-Chapella, représentée par les directeurs, MM. Winand Clermont et Henri-Otto Sandberg, domiciliés à Maestricht, Abraham Lamberts, domicilié à Borcette, François Nellessen et Émile Wagner, domiciliés à Aix-la-Chapelle.

Le Roi me charge de soumettre à vos délibérations le projet de loi ci-joint, qui a pour but d'autoriser le Gouvernement à accorder cette concession à la société demanderesse.

Cette société entreprend à ses risques et périls la construction, et se charge de l'exploitation et de l'entretien de la ligne de Hasselt à la frontière du duché de

Limbourg ; elle se charge en outre du parachèvement de l'exploitation et de l'entretien de la ligne de Landen à Hasselt ; se substituant à l'État, elle payera à la Société concessionnaire de cette dernière ligne les 50 p. % des recettes brutes que le trésor a payés jusqu'à ce jour, et ne réclame aucune subvention ni garantie d'intérêt.

Elle remboursera, d'ailleurs, à l'État la somme de 70,000 francs qu'il a avancée en travaux de parachèvement sur la ligne de Saint-Trond à Hasselt.

La Société concessionnaire de la ligne de Landen à Hasselt est intervenue dans la convention provisoire, pour accepter la substitution.

Le Ministre des Travaux Publics,

EM. VAN HOOREBEKE.

PROJET DE LOI.

LÉOPOLD, ROI DES BELGES,

A tous présents et à venir, salut.

Sur la proposition de Notre Ministre des Travaux Publics,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre des Travaux Publics présentera aux Chambres, en Notre nom, le projet de loi dont la teneur suit :

ARTICLE UNIQUE.

Le Gouvernement est autorisé à accorder à la Société anonyme du chemin de fer de Maestricht à Aix-la-Chapelle, dûment représentée, la concession d'un chemin de fer de Hasselt à la frontière du duché de Limbourg, vers Maestricht, aux clauses et conditions de la convention provisoire du 3 mai 1853 et du cahier des charges annexés à la présente loi.

Donné à Vienne, le 17 mai 1853.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Travaux Publics,

EM. VAN HOOREBEKE.

CONVENTION.

Entre le Gouvernement belge représenté par le Ministre des Travaux Publics soussigné, de première part ;

La Société anonyme du chemin de fer d'Aix-la-Chapelle à Maestricht, constituée à Aix-la-Chapelle, sous le nom de *Aachen-Maestrichter-Eisenbahn Gesellschaft*, en vertu de l'autorisation de S. M. le Roi de Prusse, en date du 30 janvier 1846, et à Maestricht, sous le nom de *Aaken-Maastrichtsche-Spoorweg Maatschappy*, en vertu de l'autorisation de S. M. le Roi des Pays-Bas, en date du 4 septembre 1845 ; représentée par ses directeurs les sieurs Winand Clermont, fabricant à Maestricht, Reinier-Henri-Otto Sandberg, membre de la députation permanente du duché de Limbourg, à Maestricht ; Abraham Lamberts, négociant à Borcette, François Nellessen, fabricant et consul de Belgique, à Aix-la-Chapelle, et Émile Wagner, fabricant à Aix-la-Chapelle ; tous soussignés, de seconde part ;

La Société anonyme de Tournai à Jurbise et de Landen à Hasselt, représentée par le sieur B.-B. Bruneau, son administrateur directeur, assisté du sieur Th. Westwood, son secrétaire, en vertu d'une délégation spéciale du conseil d'administration, également soussignés, de troisième part ; a été convenu ce qui suit :

ARTICLE PREMIER.

Conformément à ce qui est stipulé à l'art. 2 du cahier des charges, en date du 3 mai 1853, dont une expédition visée, *ne varietur*, par les représentants soussignés du Gouvernement belge et de la Société ci-dessus nommée, de troisième part, est annexée à la présente convention et aux clauses et conditions duquel les représentants, également soussignés, de la Société ci-dessus nommée, de seconde part, demandent, au nom et comme fondés de pouvoirs de ladite Société, la concession d'un chemin de fer à construire de Hasselt à la frontière du duché de Limbourg vers Maestricht, il sera présenté aux Chambres législatives, pendant la présente session, un projet de loi ayant pour objet d'autoriser le Gouvernement à donner à la Société ci-dessus mentionnée, de seconde part, la concession d'un chemin de fer de Hasselt à la frontière néerlandaise, aux clauses et conditions, tant du cahier des charges ci-dessus mentionné que de la présente convention.

ART. 2.

Si le projet de loi à présenter aux Chambres, en exécution de ce qui est stipulé à l'article qui précède, est voté par les Chambres pendant la présente session, et si la Société ci-dessus nommée, de seconde part, ayant satisfait dans le délai

prescrit aux deux conditions stipulées à l'art. 3 du cahier des charges susmentionné, un arrêté royal a déclaré ladite Société concessionnaire, aux clauses et conditions dudit cahier des charges, tant de la ligne de Landen à Hasselt que de celle de Hasselt à la frontière vers Maestricht, à l'époque à laquelle, aux termes de l'art. 11 du même cahier des charges, la ligne de Hasselt à la frontière devra être achevée et livrée à l'exploitation, ou bien, dans le cas où cette époque aurait été ultérieurement modifiée par décision du Gouvernement, à l'expiration du délai dans lequel la ligne de Hasselt à la frontière devra être achevée et livrée à l'exploitation, ou, au plus tard, dans le mois qui suivra ladite époque ou le terme dudit délai, la ligne de Landen à Hasselt sera remise à la Société ci-dessus nommée, de seconde part, dans l'état où elle se trouvera.

Il sera dressé procès-verbal de cette remise.

La Société ci-dessus nommée, de seconde part, pourra toutefois, sur sa demande, en être mise en possession pendant les trois mois qui précéderont l'époque à laquelle ou dans le mois de laquelle la remise devrait lui en être faite de plein droit.

En tout cas, l'entretien de la ligne sera à sa charge à partir du jour où elle en aura pris possession.

ART. 3.

Les cinquante pour cent dans les recettes brutes de la ligne de Landen à Hasselt, revenant à la Société concessionnaire de cette ligne, seront établis conformément aux comptes tenus annuellement par l'administration de l'exploitation de l'État et remis mensuellement à cette Société.

ART. 4.

Dans le cas où la Société ci-dessus nommée, de seconde part, serait déchue de ses droits relativement à la concession de la ligne de Hasselt à la frontière, si une deuxième adjudication, à laquelle il aurait été procédé conformément à ce que prescrit l'art. 23 du cahier des charges ci-annexé, n'avait amené aucun résultat, l'État belge ne serait tenu envers la Compagnie ci-dessus nommée, de troisième part, qu'à reprendre l'exploitation de la ligne de Landen à Hasselt et à remettre les choses, par rapport à cette ligne, sur le pied de la convention du 17 mai 1845.

ART. 5.

La Société ci-dessus nommée, de troisième part, reconnaît avoir eu communication du cahier des charges ci-annexé, et elle déclare que ce qui y est stipulé ne pourra lui servir de prétexte pour élever aucune réclamation ou prétention quelconque à la charge de l'État belge.

ART. 6.

Si la Société ci-dessus nommée de seconde part est déclarée concessionnaire des lignes de Landen à Hasselt et de Hasselt à la frontière vers Maestricht, elle

sera autorisée à exécuter à ses frais, dans la station de Landen, tous les ouvrages nécessaires au raccordement de ces lignes avec le chemin de fer de l'État et à y effectuer, d'après des projets préalablement approuvés par le Département des Travaux Publics, toutes les constructions nécessaires à l'exploitation des dites lignes.

Les ouvrages qui devront y être exécutés et les constructions qui devront y être effectuées dans ce double but, seront exclusivement à la charge de la Société, et l'État belge ne pourra, en aucun cas, avoir à supporter aucune dépense quelconque par suite de ce que la station de Landen aura été rendue commune aux chemins de fer de l'État et à ceux concédés à la Société.

Une convention ultérieure règlera tout ce qui aura rapport aux parties ou dépendances de ladite station qui pourront servir en même temps et concurremment à l'exploitation tant du chemin de fer de l'État que des lignes concédées.

ART. 7.

Si la Société ci-dessus nommée de seconde part est déclarée concessionnaire des chemins de fer de Landen à la frontière néerlandaise vers Maestricht, elle sera fondée à réclamer aux mêmes conditions l'application auxdites lignes de toute mesure qui serait ou aurait été prise par le Gouvernement en faveur d'autres lignes de chemin de fer internationales, le Gouvernement s'engageant à faire, par rapport aux lignes de Landen à la frontière vers Maestricht, tout ce qu'il aura consenti à faire par rapport à d'autres lignes internationales.

Fait en triple à Bruxelles, le trois mai mil huit cent cinquante-trois.

EM. VAN HOOREBEKE.

W. CLERMONT,

A. LAMBERTS,

F. NELLESSEN,

EM. WAGNER,

SANDBERG,

B.-B. BBUNEAU.

TH. WESTWOOD, *secrétaire*.

Cahier des charges aux clauses et conditions duquel la Société anonyme du chemin de fer de Maestricht à Aix-la-Chapelle demande la concession d'un chemin de fer à construire de Hasselt à la frontière néerlandaise vers Maestricht.

ART. 1^{er}. Le chemin de fer à construire partira de la station existante à Hasselt, passera à proximité du village de Bilsen et aboutira à la frontière néerlandaise en un point à déterminer éventuellement de concert avec l'administration néerlandaise.

ART. 2. La Société anonyme du chemin de fer de Maestricht à Aix-la-Chapelle ne pourra toutefois être tenue de construire le chemin de fer mentionné à l'article qui précède que pour autant, en premier lieu, qu'il intervienne entre le Ministre des Travaux Publics et elle une convention portant qu'il sera présenté aux Chambres législatives, pendant leur présente session, un projet de loi ayant pour objet d'autoriser le Gouvernement à concéder le chemin de fer mentionné à l'article qui précède, aux clauses et conditions du présent cahier des charges, et, en second lieu, que le projet de loi prémentionné ait été converti en loi également pendant la session actuelle des Chambres législatives.

ART. 3. A partir de la date de la convention mentionnée à l'article qui précède, la Société du chemin de fer de Maestricht à Aix-la-Chapelle sera réputée avoir obtenu une concession provisoire qui, dans le cas où le projet de loi prémentionné serait voté par les Chambres pendant la présente session, deviendrait définitive de plein droit si, dans les trois mois de la date de la convention mentionnée ci-dessus, elle avait, en premier lieu, déposé un cautionnement de cent mille francs, soit en espèces, soit en bons du trésor ou obligations des emprunts nationaux, et, en second lieu, justifié à la satisfaction du Gouvernement de la réalisation du capital nécessaire pour mettre à fruit la concession qui lui serait éventuellement donnée à concurrence de neuf cent mille francs.

ART. 4. Si, dans le délai prescrit, il a été satisfait à ces deux conditions, un arrêté royal déclarera la Société du chemin de fer de Maestricht à Aix-la-Chapelle concessionnaire du chemin de fer mentionné à l'art. 1^{er}.

Cet arrêté déclarera en outre la même Société concessionnaire du chemin de fer existant de Landen à Hasselt, aux conditions stipulées ci-après.

ART. 5. Si dans les trois mois de la date de la convention dont il est fait mention à l'art. 2, la Société du chemin de fer de Maestricht à Aix-la-Chapelle n'a pas satisfait aux deux conditions stipulées à l'art. 3, la concession qui lui aura été donnée à titre provisoire sera considérée comme non avenue.

ART. 6. L'arrêté royal prémentionné ne ressortira toutefois ses effets en ce qui concerne la ligne de Landen à Hasselt, et la Société du chemin de fer de Maestricht à Aix-la-Chapelle ne sera éventuellement tenue d'entretenir et d'exploiter cette

ligne qu'à partir de l'époque à laquelle la ligne de Hasselt à la frontière devra être achevée et livrée à l'exploitation.

ART. 7. A dater de ladite époque, la Société du chemin de fer de Maestricht à Aix-la-Chapelle, d'une part, sera substituée à tous les droits et obligations de l'État belge envers la Société W. Mackensie et Compagnie, résultant de la convention avenue entre le Ministre des Travaux Publics et ladite Compagnie, en date du 17 mai 1843 et approuvée par arrêté royal du 19 du même mois, et d'autre part, se trouvera dans la même situation vis-à-vis l'État belge que si elle était concessionnaire de la ligne de Landen à Hasselt aux mêmes clauses et conditions que de celle de Hasselt à la frontière vers Maestricht, de telle sorte que notamment tous les ouvrages à exécuter, toutes les constructions à effectuer, toutes les dépenses à faire pour amener la ligne de Landen à Hasselt à un état de parachèvement complet, seront exclusivement à sa charge.

En outre, dans un délai de trois mois, à partir toujours de l'époque susmentionnée, elle remboursera à l'État belge la somme de 70.000 francs, montant de dépenses faites par le Gouvernement, par rapport à la ligne de St-Trond à Hasselt, tant en travaux de parachèvement que par suite de l'insuffisance constatée par l'exploitation des haltes et stations établies par la Société Mackensie et comp.

ART. 8. Dans les trois mois de la date de l'arrêté royal mentionné à l'art. 4, les concessionnaires soumettront à l'approbation du Département des Travaux Publics un tracé et un profil longitudinal du chemin de fer à construire de Hasselt à la frontière vers Maestricht.

ART. 9. Dans un délai de six mois, à partir de la même date, les concessionnaires soumettront, à l'approbation du Département des Travaux Publics, des projets complets et détaillés de tous les ouvrages à exécuter pour l'établissement complet du chemin faisant l'objet de leur concession.

Ces projets comprendront des plans détaillés des haltes et stations et de leurs dépendances de tout genre; les plans terriers, dressés conformément à ce que prescrit l'art. 5 du titre II de la loi du 8 mars 1810, de toutes les propriétés bâties ou non bâties qu'il sera nécessaire d'acquérir par voie d'expropriation forcée et des dessins de grandeur naturelle indiquant tous les détails de la voie ferrée, et notamment la forme et les dimensions des rails, billes, coussinets, etc., etc.

ART. 10. Le Gouvernement pourra, après avoir entendu les concessionnaires, apporter aux plans, profils et projets soumis à son approbation, les modifications qu'il jugera convenir, sans toutefois rien prescrire qui puisse être considéré comme une dérogation aux clauses et conditions du présent cahier des charges.

Le Gouvernement pourra notamment désigner les points où il devra être établi des haltes ou des stations.

Les concessionnaires seront tenus de se conformer exactement, dans l'exécution, aux plans, profils et projets approuvés, que ceux qu'ils avaient présentés aient ou non été modifiés.

ART. 11. Dans un délai de deux ans, toujours à partir de la même date, il devra avoir été acquis des terrains ou exécuté des travaux pour une valeur égale à la moitié de celle des terrains à acquérir et des travaux à exécuter pour l'établissement complet du chemin de fer à construire.

Celui-ci devra être établi en totalité et livré à l'exploitation sur tout son parcours, dans un délai de trois ans à partir de la même date.

ART. 12. Le chemin de fer sera à une voie, mais les terrains seront acquis et les ouvrages d'art exécutés comme pour un chemin de fer à deux voies.

Les terrassements pour la deuxième voie pourront n'être exécutés et la deuxième voie pourra n'être posée que quand les concessionnaires le jugeront nécessaire.

Jusqu'à là, la largeur entre les crêtes extérieures des banquettes sera d'au moins 4 mètres.

Quand la deuxième voie aura été établie, la largeur entre lesdites crêtes devra être d'au moins 8 mètres.

Les parties de chemin de fer en déblai seront accompagnées de fossés dont le fond, de 0^m.30 au moins de largeur, devra se trouver en contre-bas du fond du coffre destiné à recevoir l'ensablement de ce qui sera nécessaire pour que les gargouilles aient une pente suffisante eu égard à la nature du sol.

Le long des fossés, ainsi que le long tant de la crête des talus en déblai que du pied de ceux en remblai, il y aura des bermes dont la largeur sera généralement d'un mètre, mais pourra, si le Gouvernement n'y voit pas d'inconvénient, être réduite à 50 centimètres le long des fossés des parties de chemin de fer en déblai.

L'inclinaison des talus, tant en déblai qu'en remblai, sera réglée de commun accord, sous la réserve expresse de l'approbation du Ministre des Travaux Publics, par les ingénieurs de l'État et ceux des concessionnaires, en tenant compte tant de la hauteur des remblais et de la profondeur des tranchées que du plus ou moins de consistance du sol.

Dans le cas où, par suite d'excédants de déblais, il devrait être formé des dépôts le long de la crête de parties de talus en déblai, l'inclinaison des talus de ces dépôts du côté de ladite crête, ainsi que la distance à laquelle le pied de ces talus devra se trouver de celle-ci, seront également réglées de la manière indiquée au paragraphe qui précède.

ART. 13. Les concessionnaires construiront tous les ouvrages d'art et exécuteront tous les travaux nécessaires pour que l'établissement de leur chemin de fer ne mette nulle part obstacle et n'apporte aucune entrave à l'écoulement de l'eau et pour laisser subsister, sauf les modifications qu'il serait reconnu indispensable d'y apporter, les routes ou chemins publics existants.

ART. 14. Aucun ouvrage d'art ne pourra être établi et il ne pourra être effectué aucun déplacement ou changement de direction ou autre, soit d'un cours d'eau, soit d'une route ou chemin public existant, si ce n'est conformément à un projet préalablement approuvé par le Gouvernement.

Cette disposition est également applicable aux passages à niveau à établir au travers du chemin de fer.

ART. 15. Celui-ci sera pourvu de barrières, d'habitations et de loges de gardes et de tous les accessoires et dépendances nécessaires pour qu'il puisse toujours être maintenu, dans toutes ses parties, en bon état d'entretien et que l'exploitation en puisse avoir lieu régulièrement et sans danger pour la sécurité publique.

ART. 16. Les clôtures à établir autour des haltes et des stations seront comprises

dans les projets à soumettre à l'approbation du Département des Travaux Publics aux termes de l'art. 9.

Entre les haltes et les stations, le chemin de fer sera, de part et d'autre et sur toute son étendue, clôturé pour le moins par une haie vive.

ART. 17. Les matériaux à mettre en œuvre dans les ouvrages à exécuter devront, chacun dans son espèce, être de la meilleure qualité et exempts de tous défauts capables de compromettre la solidité ou la durée des ouvrages.

Les rails seront de fer laminé et ne pèseront pas moins de 24 kilogrammes par mètre courant.

Tous les ouvrages seront exécutés conformément aux règles de l'art, avec les soins nécessaires pour en assurer la solidité et la durée et, au besoin, conformément à ce que le Gouvernement prescrira.

ART. 18. Nonobstant l'approbation par le Département des Travaux Publics des plans de haltes et stations, le nombre et l'étendue de celles-ci devra toujours être en rapport avec les besoins du commerce et de l'industrie.

ART. 19. L'acquisition des propriétés bâties ou non bâties nécessaires à l'exécution des travaux et l'occupation des terrains pour l'extraction, le transport et le dépôt des terres et matériaux auront lieu aux frais et à la diligence des concessionnaires et au besoin, conformément aux lois en vigueur en matière d'expropriation forcée pour cause d'utilité publique.

Les terrains destinés à être définitivement occupés par le chemin de fer et ses dépendances seront acquis au nom de l'État belge.

ART. 20. 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.

ART. 21. Le cautionnement de 100,000 francs que les concessionnaires auront dû verser en exécution de ce que prescrit l'art. 3, sera retenu tant en garantie de l'accomplissement de toutes les obligations incombant aux concessionnaires que pour servir éventuellement à solder les dépenses à faire d'office pour leur compte, jusqu'à ce qu'il ait été dûment constaté que tous les travaux de premier établissement sont entièrement achevés et qu'ils ont été exécutés conformément aux clauses et conditions du présent cahier des charges.

ART. 22. Les concessionnaires seront déchus de leurs droits s'ils n'ont pas satisfait aux clauses et conditions du présent cahier des charges dans les délais respectivement prescrits.

Si ces délais avaient été prolongés par le Gouvernement, il n'y aurait lieu à déchéance que s'il n'avait pas été satisfait aux clauses et conditions du présent cahier des charges dans les délais qui auraient été substitués à ceux primitivement prescrits.

ART. 23. En cas de déchéance, il sera procédé à l'adjudication de l'entreprise du parachèvement des travaux 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 chemins de fer déjà mises en exploitation et de leur matériel

Il sera expressément stipulé au cahier des charges aux clauses et conditions duquel il sera procédé à cette adjudication, que l'adjudicataire sera tenu d'entretenir et d'exploiter la ligne de Landen à Hasselt aux mêmes clauses et conditions que celles auxquelles l'État belge y était tenu en vertu de l'art 7 de l'annexe jointe à la loi du 16 mai 1845 qui a autorisé le Gouvernement à concéder aux clauses et conditions de ladite annexe les chemins de fer de Tournai à Jurbise et de Landen à Saint-Trond.

L'adjudication sera dévolue à celui des 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 ce sujet, aucune réclamation ni prétention de quelque chef que ce puisse être.

De plus, la partie du cautionnement des concessionnaires qui n'aura pas encore été restituée ou dont il n'aura pas été disposé, sera définitivement retenue à titre d'indemnité et l'adjudication n'aura lieu que sur le dépôt d'un nouveau cautionnement égal à la partie de celui des concessionnaires évincés qui se trouvera encore en caisse au moment de la déchéance.

Si une première adjudication n'amenait aucun résultat, il en serait tenté une seconde, sur les mêmes bases, dans le courant de l'année, et si cette dernière tentative demeurerait également sans résultat, 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 du cautionnement non encore remboursée dont il n'aurait pas été fait emploi, seraient acquis à l'État, sans aucune indemnité, et le Gouvernement pourrait en disposer comme de conseil. Les concessionnaires demeurant irrévocablement déchus de tous leurs droits.

ART. 24. Les art. 22 et 23 ne seront pas applicables, si les concessionnaires justifient que le retard ou la cessation des travaux est le résultat de circonstances ou d'événements de force majeure dûment constatés.

ART. 25. Avant qu'aucune partie du chemin de fer puisse être mise en exploitation, les concessionnaires devront soumettre à l'approbation du Département des Travaux Publics, un règlement d'ordre prescrivant toutes les mesures et contenant toutes les dispositions nécessaires pour assurer la régularité de l'exploitation et pour que les transports s'effectuent non-seulement avec sécurité, mais aussi avec toute la célérité désirable.

Indépendamment des obligations des concessionnaires envers le public, le règlement prémentionné déterminera les mesures d'ordre et de police auxquelles sera soumis quiconque voudra faire usage du chemin de fer et fera connaître le montant des frais accessoires, tels que ceux de chargement, de déchargement d'entrepôt, etc., etc., qui ne seront pas compris dans les prix fixés par les tarifs à arrêter de commun accord conformément à ce qui est stipulé à l'art. 36.

Le Département des Travaux Publics fera au règlement, soumis à son approbation, les changements et additions qu'il jugera convenir ; quelles que soient les modifications qu'il y aura apportées, le règlement sera obligatoire tel qu'il l'aura

approuvé, et les concessionnaires devront l'observer et autant qu'il dépendra d'eux, en assurer l'exécution.

ART. 26. Le nombre des convois destinés à transporter, soit les voyageurs, soit les marchandises, sera toujours en rapport avec les besoins du commerce et de l'industrie.

ART. 27. Le Gouvernement aura le droit d'interdire l'emploi des waggons non convertis pour le transport des voyageurs.

ART. 28. Les concessionnaires seront tenus d'entretenir avec soin, pendant toute la durée de la concession, et de maintenir constamment dans une situation à ce qu'ils puissent remplir parfaitement leur destination, tant le chemin de fer, y compris toutes ses dépendances quelconques, que le matériel d'exploitation.

Si les concessionnaires étaient en demeure de satisfaire aux réquisitions qui leur seraient adressées à ce sujet, le Gouvernement pourrait y pourvoir d'office et, à cet effet, aurait le droit de s'approprier toutes les recettes jusqu'à concurrence du montant des ouvrages à exécuter et des fournitures à faire, plus un dixième en sus, à titre de dommages et intérêts.

Si, le cas échéant, les concessionnaires interrompaient ou faisaient stater l'exploitation, le Gouvernement aurait également le droit d'y pourvoir d'office et pour leur compte et, à cet effet, de disposer du matériel, ainsi que de tous les moyens d'exploitation comme si le chemin de fer était la propriété de l'État.

Si, dans les trois mois, après que le Gouvernement se serait trouvé dans le cas de pourvoir à l'exploitation, les recettes n'avaient pas produit, en sus des frais d'exploitation, de quoi solder les dépenses faites ou à faire d'office pour le compte des concessionnaires plus les 10 p. % en sus, dont il est fait mention ci-dessus, les concessionnaires seraient déchus de leurs droits comme dans les cas prévus à l'art. 22.

ART. 29. Le choix et la nomination des agents nécessaires, soit pour diriger et surveiller l'exécution des travaux de construction ou d'entretien, soit pour l'exploitation et la perception des péages, appartiendra exclusivement aux concessionnaires.

Le personnel employé à l'exploitation comprendra les gardes à préposer à la conservation et à la police journalière de la route, ainsi qu'à la manœuvre des barrières à placer aux passages à niveaux excentriques, etc.; ce personnel sera assez nombreux pour qu'aucune partie du service ne puisse jamais rester en souffrance.

Le Gouvernement aura le droit de désigner ceux des agents des concessionnaires qui devront être assermentés aux fins de pouvoir remplir les fonctions d'officiers de police judiciaire.

ART. 30. Le Gouvernement fera surveiller par ses agents tant l'exécution de tous les travaux, soit de premier établissement, soit d'entretien, que l'exploitation; cette surveillance sera exercée aux frais des concessionnaires.

A cette fin, ceux-ci verseront dans la caisse qui leur sera indiquée à cet effet, en premier lieu, 3,000 francs dans les trois mois à compter de la date de la concession définitive, puis également 3,000 francs par an pendant toute la durée des

travaux, et, en second lieu, jusqu'à l'expiration de la concession, dans le courant du premier trimestre de chaque année, une somme de 300 francs.

ART. 51. La surveillance à exercer 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 aucune obligation quelconque à la charge de l'État.

ART. 52. Il sera facultatif au Gouvernement de faire reconnaître l'état de la route et de ses dépendances, ainsi que du matériel d'exploitation, quand il le jugera convenable.

ART. 53. Si, pendant l'exécution et même après l'achèvement des travaux, il est reconnu que des ouvrages n'ont pas été exécutés conformément aux règles de l'art et aux clauses et conditions du présent cahier des charges, le Gouvernement pourra les faire démolir et reconstruire, en tout ou en partie, aux frais des concessionnaires et d'office, si ces derniers demeureraient en défaut de les faire démolir et reconstruire eux-mêmes à la première réquisition de l'administration.

ART. 54. Le Gouvernement pourra interdire et empêcher l'exécution de tout ouvrage qui pourrait mettre obstacle à l'écoulement des eaux ou interrompre la circulation sur les voies de communication existantes, quelles qu'elles soient.

Il pourra également astreindre les concessionnaires à prendre et, au besoin, prendre d'office et à leurs frais toutes les mesures nécessaires pour assurer le libre écoulement des eaux ou la libre circulation sur les chemins, routes, canaux, etc., traversés ou longés par le chemin de fer.

ART. 55. Dans l'année de 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, contradictoirement avec l'administration, un état descriptif et détaillé, tant de la route que 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 prémentionnés seront dressées aux frais des concessionnaires pour être déposées dans les archives de l'administration.

ART. 56. Pour les indemniser des travaux qu'ils s'engagent à exécuter et des dépenses qu'ils contractent l'obligation de faire en exécution des clauses et conditions du présent cahier des charges et sous la condition expresse qu'ils rempliront exactement toutes leurs obligations, les concessionnaires pourront, pendant un terme de quatre-vingt-dix ans, faire percevoir à leur profit des droits et péages dont le montant sera réglé par des tarifs arrêtés de commun accord entre les concessionnaires et le Département des Travaux Publics, les transports se faisant entièrement aux frais des concessionnaires.

ART. 57. Les quatre-vingt-dix ans dont il est parlé à l'article qui précède, prendront cours à l'expiration du délai fixé par l'art. 44 pour l'achèvement complet et la mise en exploitation du chemin de fer faisant l'objet de la concession.

Si, cependant, le délai fixé à l'art. 44 avait été prorogé conformément à ce qui

est prévu à l'art. 22, la durée de la concession ne prendrait cours qu'à dater de l'expiration du nouveau délai qui aurait été substitué à celui mentionné à l'art. 11.

ART. 38. Sans préjudice de ce qui pourra être ultérieurement arrêté de commun accord à cet égard, les bases des tarifs tant de la ligne de Landen à Hasselt que de celle de cette dernière ville à la frontière néerlandaise, seront les mêmes que celles des tarifs des chemins de fer de l'État, sauf toutefois qu'en aucun cas, si ce n'est du plein gré des concessionnaires, elles ne pourront être inférieures d'une part, en ce qui concerne les voyageurs et les bagages, à celles des tarifs actuels des chemins de fer de l'État et, d'autre part, en ce qui concerne toutes les autres catégories de transports, à celles indiquées dans le projet de loi déposé par le Gouvernement à la Chambre des Représentants dans sa séance du 26 janvier 1852.

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

Les voyageurs pourront transporter gratuitement et à leurs risques et périls les objets d'un poids au-dessous de 25 kilogrammes et d'un volume ne dépassant pas 50 sur 25 à 30 centimètres, et qui pourront se placer sous les banes des voitures sans inconvénient et sans qu'il en résulte aucune gêne pour les autres voyageurs.

Le transport d'objets dangereux et de masses indivisibles de grandes dimensions, ne sera pas obligatoire pour les concessionnaires. Les conditions de ce transport pourront se régler de gré à gré.

Pour tout transport nécessitant, par ses dimensions, l'emploi d'un ou de plusieurs waggons, l'expéditeur payera comme si le chargement des waggons avait été complet, quel que soit en réalité le poids transporté.

ART. 39. Pour les prix déterminés par les tarifs mentionnés à l'article qui précède et sauf les exceptions stipulées tant aux articles qui précèdent qu'à ceux qui suivent, les concessionnaires contractent l'obligation d'effectuer constamment, avec soin, exactitude, célérité, sans tour de faveur et à leurs frais, le transport des marchandises de toute nature, voyageurs avec leurs bagages, voitures, chevaux et bestiaux, fonds et valeurs qui leur seront confiés.

ART. 40. Les prix stipulés ci-dessus à l'art. 38 étant des *maxima*, les concessionnaires auront la faculté d'effectuer les transports à des prix moindres

Toutefois aucuns changements ne pourront être apportés aux tarifs arrêtés de commun accord avec le Gouvernement, si ce n'est en vertu d'un arrêté du Ministre des Travaux Publics et après avoir été annoncés au moins un mois à l'avance par voie d'affiche et d'avis insérés dans les journaux.

Le cas échéant, les prix abaissés ne pourront être relevés qu'après un délai de trois mois.

ART. 41. Si les concessionnaires effectuaient certains transports à des prix inférieurs à ceux des tarifs arrêtés de commun accord avec le Gouvernement sans qu'il en eût été donné avis au préalable au Ministre des Travaux Publics, celui-ci pourrait rendre d'office ces réductions applicables à tous les transports de la même catégorie et les prix ainsi abaissés ne pourraient, comme dans le cas de réductions

opérées à l'intervention du Département des Travaux Publics, être relevés qu'après un délai de trois mois.

Les réductions ou remises accordées à des indigents ne pourront pas toutefois donner lieu à l'application de la disposition qui précède.

ART. 42. Les militaires en service, voyageant en corps ou isolément, seront transportés, eux et leurs bagages, pour la moitié des prix à payer pour les voyageurs ordinaires.

ART. 43. 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.

ART. 44. Toutes les fois qu'en dehors des services réguliers l'administration requerra l'expédition d'un convoi extraordinaire, soit de jour, soit de nuit, il devra immédiatement être obtempéré à cette réquisition.

Le prix du convoi expédié sera ultérieurement réglé de gré à gré ou à dire d'experts entre l'administration et les concessionnaires.】

ART. 45. Les concessionnaires seront tenus, à toute réquisition, de faire partir par convoi ordinaire les voitures cellulaires employées au transport des prisonniers.

Les employés de l'administration, les gardiens, les gendarmes et les prisonniers placés dans les voitures cellulaires seront, de même que ces voitures, transportés gratuitement.

ART. 46. Les concessionnaires transporteront gratuitement par tous les convois ordinaires, dans les deux sens et dans toute l'étendue de leur chemin de fer, les bureaux ambulants de la poste aux lettres, les dépêches et les agents nécessaires au service des postes.

En outre, les concessionnaires seront tenus d'établir un convoi par jour, dans les deux sens, partant et arrivant aux heures indiquées par l'administration.

ART. 47. Les concessionnaires seront tenus de fournir, sur chacun des points où l'administration le jugera utile, un emplacement sur lequel l'administration des postes puisse faire construire des bureaux.

Le Gouvernement se réserve le droit d'établir, à ses frais, sans indemnité, tous poteaux ou appareils nécessaires à l'échange des dépêches, sans arrêts de trains, à la condition que ces appareils, par leur nature ou leur position, n'apportent pas d'entraves aux différents services de la ligne ou des stations.

Les concessionnaires devront en tout temps donner accès dans les stations aux employés chargés du service de la poste, dans l'exercice de leurs fonctions.

ART. 48. Le Gouvernement se réserve également la faculté de faire le long des voies du chemin de fer toutes les constructions et de poser tous les appareils nécessaires à l'établissement d'une ligne télégraphique. Il se réserve aussi le droit de faire toutes les réparations et de prendre toutes les mesures propres à assurer le service de la ligne télégraphique, sans nuire toutefois au service du chemin de fer.

Sur la demande de l'administration, il sera réservé, dans les stations qui seront

désignées ultérieurement, le terrain nécessaire à l'établissement de maisonnettes destinées à recevoir les bureaux télégraphiques et leur matériel.

Les concessionnaires seront tenus de faire garder par leurs agents les fils et les appareils des lignes télégraphiques, de faire donner par leurs agents aux employés télégraphistes connaissance de tous les accidents qui pourraient survenir ; autant que faire se pourra, les agents des concessionnaires devront faire connaître aux employés télégraphistes les causes de ces accidents. En cas de rupture d'un fil télégraphique les agents des concessionnaires devront raccrocher provisoirement les bouts séparés en se conformant aux instructions qui leur seront données à cet égard par les employés télégraphistes.

Les fonctionnaires ou agents de l'administration voyageant pour le service de la ligne télégraphique seront transportés gratuitement.

En cas de rupture d'un fil télégraphique ou d'accidents graves, une locomotive sera mise à la disposition de l'administration à l'effet de transporter sur le lieu de l'accident les hommes et le matériel nécessaires à la réparation. Ce transport sera également gratuit.

ART. 49. Si le Gouvernement jugeait qu'une partie du chemin de fer de Hasselt à la frontière vers Maestricht dût être rendue commune à ce chemin de fer et à un autre chemin de fer à construire, soit par l'État, soit par une Compagnie, les concessionnaires du premier de ces chemins de fer seraient tenus d'y consentir, moyennant qu'il leur fût payé de ce chef une indemnité dont le montant serait réglé, soit de gré à gré, soit à dire d'experts.

Le cas échéant, une convention, soit entre l'État et les concessionnaires du chemin de fer de Hasselt vers Maestricht, soit entre les deux Compagnies concessionnaires, déterminerait les conditions auxquelles serait soumise la circulation des convois de l'une et de l'autre ligne sur la partie de chemin de fer commune.

Ces conditions seraient les mêmes pour les convois des deux lignes, et, soit l'État et les concessionnaires de la ligne de Hasselt vers Maestricht, soit les concessionnaires des deux lignes, seraient, par rapport à la partie de chemin de fer commune, exactement sur le même pied, sauf toutefois que l'État ou le concessionnaire de la nouvelle ligne ne pourrait ni recevoir dans ses convois aucun voyageur ni transporter aucune marchandise partant ou en destination d'un point quelconque de la partie de chemin de fer commune aux deux lignes.

Dans le cas où la nouvelle ligne serait construite par une Compagnie, la convention dont il est fait mention ci-dessus serait soumise à l'approbation du Gouvernement qui pourrait y apporter les modifications qu'il jugerait convenir, soit au point de vue de la régularité de l'exploitation, soit dans l'intérêt de la sécurité publique.

ART. 50. Dans le cas où le chemin de fer de Hasselt à la frontière néerlandaise vers Maestricht serait prolongé jusque au delà de ladite frontière, les concessionnaires seraient tenus de fournir, soit à la station-frontière, soit en tout autre point de la ligne qui leur serait désigné, tous les locaux nécessaires à l'accomplissement des formalités de douane.

Ils seraient tenus, en outre, de se soumettre à toutes les mesures que le Gouvernement belge jugerait devoir prescrire pour le service de la douane et de transporter gratuitement dans leurs voitures les agents du Gouvernement chargés de

la surveillance du chemin de fer en ce qui concerne la perception des droits et l'accomplissement des formalités de douane.

ART. 51. Il sera loisible à qui que ce soit d'établir, avec l'autorisation du Gouvernement, le long du chemin de fer de Landen à Hasselt et de Hasselt à la frontière vers Maestricht et en un point à son choix, des magasins ou abordages, avec des machines, engins ou attirails propres à faciliter le chargement et le déchargement des waggons, à condition d'établir en dehors des chemins de fer une ou plusieurs voies latérales, afin que les waggons en chargement ou en déchargement ne puissent ni entraver ni empêcher la libre circulation sur lesdits chemins de fer.

ART. 52. Le Gouvernement pourra également autoriser l'établissement d'embranchements partant des chemins de fer faisant l'objet de la concession ou venant y aboutir.

Les concessionnaires ne pourront en aucun cas mettre obstacle à l'établissement de ces embranchements ni en prendre prétexte ou occasion pour demander des indemnités à quelque titre que ce soit ; ils seront tenus de laisser circuler sur leur chemin de fer, moyennant indemnité, des voitures et waggons appartenant à d'autres exploitations, pourvu qu'il n'en résulte aucune dépense pour eux ni aucun obstacle à la circulation sur leur chemin de fer et que lesdits waggons et voitures soient construits de manière que la circulation sur leur chemin de fer ne puisse présenter aucun inconvénient.

Le cas échéant, le Gouvernement serait juge des contestations qui pourraient s'élever à ce sujet.

ART. 53. Le Gouvernement pourra également, pendant toute la durée de la concession, autoriser, soit dans le pays traversé, soit partout ailleurs, la construction de tous canaux, routes ou chemins de fer qu'il jugera convenir, sans que les concessionnaires puissent réclamer de ce chef aucune indemnité.

ART. 54. Dans le cas où le Gouvernement ordonnerait ou autoriserait la construction de routes, canaux et chemins de fer qui traverseraient le chemin de fer concédé ou ses embranchements, les concessionnaires ne pourraient y mettre obstacle ni réclamer de ce chef aucune indemnité, si ce n'est en dédommagement de l'augmentation des dépenses d'entretien qui pourrait en résulter, le Gouvernement s'engageant à faire exécuter, sans frais pour les concessionnaires, tous les ouvrages définitifs ou provisoires qui seraient nécessaires pour que l'exploitation des chemins de fer ne pût en être ni entravée ni interrompue.

ART. 55. Il ne pourra être établi aucun péage ni perçu aucun droit sur les chemins de fer faisant l'objet de la concession et pendant toute la durée de celle-ci au profit soit de l'État, soit d'une province, soit d'une ou de plusieurs communes.

ART. 56. Les fers et les fontes à mettre en œuvre seront d'origine belge.

ART. 57. Le matériel roulant des concessionnaires devra être établi de manière à pouvoir être admis à circuler sur les chemins de fer de l'État en Belgique.

ART. 58. Les locomotives et les voitures de tout genre destinées à faire le service de la ligne de Maestricht à Aix-la-Chappelle pourront être employées à

l'exploitation des lignes de Landen à Hasselt et de Hasselt à la frontière vers Maestricht, moyennant qu'elles satisfassent à la condition stipulée à l'article qui précède et, en ce qui concerne les locomotives, qu'elles se trouvent à tous égards dans les conditions voulues par les règlements sur la matière en vigueur en Belgique.

La moitié des locomotives et voitures de tout genre que les concessionnaires auront à faire faire pour le service des lignes de Landen à Hasselt et de Hasselt à la frontière, devront être confectionnées en Belgique.

ART. 59. A l'époque fixée pour l'expiration de la concession, les chemins de fer et leurs 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 recettes et de les employer à rétablir en bon état les chemins de fer et toutes leurs dépendances.

ART. 60. Dans le cas où les concessionnaires laisseraient en souffrance une partie quelconque de l'exploitation et où ils n'auraient pas obtempéré dans le délai prescrit aux réquisitions qui leur auraient été faites à ce sujet, les 2^e, 3^e et 4^e paragraphes de l'art. 28 seraient applicables comme dans le cas où ils laisseraient en souffrance l'entretien soit des chemins de fer et de leurs dépendances, soit du matériel d'exploitation.

ART. 61. Le Gouvernement se réserve expressément la faculté soit d'apporter des modifications au tarif de la douane, à la taxe des barrières et aux péages établis tant sur les voies de communication actuellement existantes que sur celles qui pourraient être créées pendant la durée de la concession, soit de prendre ou de provoquer toute mesure d'intérêt général qu'il jugera convenir.

ART. 62. Dans aucun cas les concessionnaires ne seront recevables à invoquer la force majeure pour quelque cause que ce soit, à moins que, dans les 30 jours des événements ou circonstances d'où seraient nés les obstacles, ils n'en aient dénoncé la réalité et l'influence au 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 dénoncé la réalité et l'influence au moment où ils auront été posés ou, au plus tard, dans les trente jours qui suivront.

Dans aucun cas, ils ne pourront baser une réclamation quelconque sur des ordres qui leur auraient été donnés verbalement.

ART. 63. Les concessionnaires se trouveront en demeure d'exécuter les obligations qui leur incombent dans les différents cas prévus au présent cahier des charges par la seule expiration des délais prescrits et sans qu'il soit besoin à cet effet d'aucun acte judiciaire.

ART. 64. Les statuts de la Société anonyme du chemin de fer de Maestricht à Aix-la-Chapelle seront approuvés par un arrêté royal en tout ce qui n'est pas contraire aux lois sur la matière en Belgique, et ladite Société sera reconnue comme existant légalement en Belgique.

ART. 65. Elle sera représentée près du Gouvernement belge par son conseil d'administration ou par son directeur gérant, selon ce qui sera ultérieurement réglé de commun accord à cet égard.

En tout cas, elle indiquera un domicile d'élection en Belgique où devront lui être adressés les ordres, les communications et les réquisitions que le Gouvernement aura à lui faire parvenir.

Ces ordres, communications et réquisitions lui 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, soit par un reçu, soit par un procès-verbal dressé par un agent de l'administration.

En cas d'absence ou de refus de donner reçu des ordres, réquisitions ou autres documents adressés aux concessionnaires ou remis à leur domicile, la notification en sera également valable et ressortira tous ses effets, si elle est faite par lettre chargée transmise par la poste.

ART. 66. Les concessionnaires seront réputés avoir entrepris à leurs frais, risques et périls et sans charge aucune pour l'État, de faire toutes les expropriations et d'exécuter tous les travaux quelconques prévus ou imprévus, sans aucune exception ni distinction, ainsi que de faire toutes les fournitures pour l'entretien et le renouvellement du matériel qui seront reconnues nécessaires pour l'établissement complet, l'entretien et l'exploitation des chemins de fer faisant l'objet de leur concession jusqu'à l'époque fixée pour l'expiration de celle-ci.

Cette clause doit être considérée comme la base du contrat, les parties entendant que dans tous les cas possibles elle reçoive l'application la plus large.

ART. 67. Les concessionnaires acceptent les stipulations qui précèdent comme étant leur propre ouvrage; ils déclarent avoir vérifié 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 quelque cas que ce soit, être rendu responsable ni des erreurs, imperfections ou lacunes dont les plans et projets pourraient se trouver entachés, ni des difficultés qui pourraient surgir dans l'exécution.

ART. 68. 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'État.

ART. 69. Le montant des frais d'enregistrement sera fixe et s'élèvera à fr. 1-70 en principal.

Fait à Bruxelles, par les soussignés Winand Clermont, fabricant à Maestricht, Reinier-Henri-Otto Sandberg, membre de la députation permanente du duché de Limbourg, à Maestricht; Abraham Lamberts, négociant à Borcette; François Nellessen, fabricant et consul de Belgique à Aix-la-Chapelle, et Émile Wagner, fabricant à Aix-la-Chapelle, directeurs de la Société anonyme du chemin de fer de Maestricht à Aix-la-Chapelle, constituée à Aix-la-Chapelle, sous le nom de

Aachen-Maestrichter-Eisenbahn Gesellschaft et à Maestricht, sous le nom de *Aken-Maastrichtsche Spoorweg Maatschappij* et à ce dûment autorisés par les statuts de ladite Société. le 3 mai mil huit cent cinquante-trois.

Visé ne varietur

Bruxelles, le 3 mai 1853.

Le Ministre des Travaux Publics,

EM. VAN HOOREBEEK.

W. CLERMONT.

A. LAMBERTS.

F. NELLESSEN.

EM. WAGNER.

SANDBERG.

Bruxelles, le 3 mai 1853.

*L'administrateur-directeur et le secrétaire de la Société anonyme
de Tournai à Jurbise et de Landen à Hasselt,*

T. WESTWOOD, secrét.

B.-B. BRUNEAU.
