

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

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

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

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

Mandons et ordonnons, etc.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

la société rhénane des chemins de fer, est approuvée, sous la réserve qu'outre les obligations

qui y sont stipulées, cette société s'engagera à achever la section du chemin de fer d'Aix-la-

moins continuer à faire l'objet de tous nos efforts ; c'est une nécessité de notre nouvel ordre de choses. — De toutes les parties de nos chemins de fer, la section qui doit s'étendre d'Ans à la frontière prussienne sera celle qui, à raison des obstacles résultant de la configuration du sol, entrainera la dépense la plus forte. Cette considération rendait plus impérieux le devoir du gouvernement de prendre toutes les mesures possibles afin d'atteindre le résultat désiré.

Il existe aujourd'hui des chemins de fer achevés ou commencés dans presque tous les États de l'Europe. Dans notre pays, le gouvernement en a eu jusqu'ici à lui seul l'établissement et la régie : dans d'autres États, le gouvernement a préféré le mode de concession à des compagnies. C'est ce dernier système qui a été suivi en Prusse pour le chemin de fer rhénan, qui doit venir joindre le nôtre à la frontière, et compléter la communication de la mer au Rhin par la Belgique.

Un rescrit royal, donné à Berlin, le 21 août 1837, a approuvé la création d'une société anonyme, sous la raison de *Société rhénane des chemins de fer*, formée dans le but de construire et d'exploiter la route en fer depuis Cologne jusqu'aux frontières belges. En considération de la grande utilité publique de l'entreprise, le rescrit a octroyé, d'une manière expresse, à la société, le droit d'acquiescer pour l'exécution de la route, par la voie de l'expropriation forcée, ou d'utiliser passagèrement, les terrains nécessaires ; et ce, sur le même pied et dans la même étendue que ce droit existe légalement en Prusse pour les routes royales. — Nous croyons devoir rapporter ici les principales dispositions des statuts constitutifs de cette société. — Le capital social, fixé d'abord à trois millions d'écus de Prusse (thalers), réparti sur douze mille actions au porteur de 250 thalers chaque (fr. 940), a été ensuite porté à quatre millions et demi de thalers sur dix-huit mille actions ; ce qui fait, en prenant le thaler au cours de trois francs soixante-quinze centimes, un capital en francs de 16,920,000. — Le payement du montant des actions doit avoir lieu en versements successifs de 2 à 10 p. c., d'après les décisions de la direction. — Les intérêts des actions sont fixés à 5 p. c., à partir de chaque versement partiel. — Un dixième au moins du bénéfice annuel est destiné à former le fonds de réserve. — La société est régie par un conseil d'administration composé de vingt-quatre membres et de neuf suppléants. Il y a, en outre, une direction, dont le siège est à Cologne, composée de six membres et d'un nombre égal de suppléants, nommés, de même que le conseil d'administration, par l'assemblée générale. A la direction appartient la gestion principale des affaires et des intérêts sociaux dans les limites fixées par les statuts. — Dans le rescrit royal portant approbation des statuts, le gouvernement prussien a posé les conditions et réserves suivantes : — Que l'établissement d'embranchements et l'augmentation du capital ne peuvent avoir lieu sans son consentement ; — Que l'appro-

bation préalable du ministre des finances et du maître général des postes est requise pour la fixation du tracé, pour la mise en exploitation de la route et la fixation des droits de péage, pour la participation à d'autres entreprises de routes en fer, pour les dispositions à prendre relativement au transport des personnes et des marchandises, pour les levées d'argent par voie d'emprunts, enfin pour la police de la route.

Après avoir donné un aperçu de la situation des travaux déjà exécutés, d'après un rapport présenté à la société par le président de la direction, M. le ministre des finances continue :

« C'est ici le lieu de faire connaître le principe et la marche de la négociation entre le gouvernement belge et la direction de la société. — Nous avons dit que le capital primitif n'était que de trois millions d'écus. — Dès la fin de 1837, l'on avisa, dans l'assemblée générale tenue au mois d'octobre à Cologne, au moyen de majorer ce capital, qui, dès lors, parut insuffisant. Au commencement de 1838, le gouvernement prussien autorisa la société à le porter jusqu'à 4 millions et demi d'écus, et à émettre, à cet effet, 6,000 actions nouvelles. — Il n'est, assurément, aucun chemin de fer dont l'entreprise offre plus de chances de succès. — Ce fut vers le milieu de la même année 1838, que trois maisons de banque de Cologne se chargèrent de 6,000 actions supplémentaires, afin de les négocier pour leur compte. Cependant elles n'en purent obtenir le placement au-dessus du pair, parce que l'émission d'un nombre aussi considérable d'actions nouvelles ne pouvait se réaliser avec facilité, dans un moment où la défaveur, qui dès lors frappait les actions industrielles, et surtout celles des chemins de fer, commençait à se faire sentir. — Par suite de la crise qui a signalé les derniers mois de l'année, sous ce rapport, les affaires financières du chemin de fer de Cologne tombèrent également en souffrance, et la direction dut se décider à reprendre, en janvier 1839, 4,000 des 6,000 actions cédées aux banquiers. C'est de ces 4,000 actions qu'il s'agit aujourd'hui. — Dans cet état de choses, les travaux furent ralentis, et on pouvait prévoir le moment où ils seraient arrêtés tout à fait, au moins dans la partie d'Aix-la-Chapelle à la frontière belge. C'est alors que des ouvertures furent faites au gouvernement belge pour l'engager à prendre part, moyennant l'achat d'un certain nombre d'actions, à l'exécution du chemin de fer de Cologne à notre frontière, complément indispensable du chemin belge de la mer au Rhin. — Avant de répondre à ces ouvertures, nous avons cru qu'il était convenable et prudent de sonder les dispositions du gouvernement prussien. Ce gouvernement, d'après le système qu'il a adopté, de ne pas intervenir en général dans l'établissement des routes ferrées, a dû s'abstenir de prendre une part dans la société du chemin de fer rhénan. Mais nous avons acquis la certitude qu'il ne trouve aucun inconvénient à ce que le gouvernement belge en soit actionnaire. — Au reste, la partici-

Chapelle à la frontière belge le plus tôt possible, sans qu'elle puisse recourir à une nouvelle demande de fonds à la charge du trésor belge, la direction de cette société devant, pour l'achèvement de tous les travaux de l'établissement du matériel, se contenter de l'exécution franche et loyale de ladite convention.

Art. 2. Il est ouvert au gouvernement un crédit de huit cent trente-sept mille quatre cents francs, qui sera employé au versement à faire par lui, en 1840, pour paiement d'une partie du prix des quatre mille actions ci-dessus mentionnées.

Mandons et ordonnons, etc.

### CONVENTION

*Entre le gouvernement belge, représenté par M. le ministre des finances,*

*Et la direction de la société rhénane des chemins de fer, représentée par M. Hansemann, son vice-président, en vertu de procuration en date du 27 mai dernier.*

Article premier. La société vend au gouverne-

ment belge quatre mille actions de ladite société rhénane des chemins de fer de 250 thalers chaque.

Art. 2. Le prix de vente de ces actions est stipulé au pair et au cours de fr. 5-75 le thaler (fr. 937-50 par action). La société escompte au gouvernement belge les intérêts desdites actions jusqu'au 30 juin 1843; de sorte que le gouvernement belge n'aura à payer que fr. 837-40 par action, et ainsi, pour prix desdites quatre mille actions, que la somme de fr. 3,349,600 (1).

Par contre, le gouvernement renonce à tous intérêts et dividendes jusqu'à la même époque.

Art. 3. Le prix de fr. 3,349,600 sera payé par le gouvernement belge en quatre portions égales de fr. 837,400 chaque, aux époques suivantes : le 1<sup>er</sup> mars 1840, le 1<sup>er</sup> janvier 1841, le 30 juin 1841 et le 1<sup>er</sup> janvier 1842. Il est, en outre, stipulé que ledit gouvernement ne sera obligé d'acquitter le premier terme qu'après que les autres actionnaires auront eu versé 60 p. o/o du capital de leurs actions; qu'il ne devra payer le second terme qu'après que les autres actionnaires auront eu versé 80 p. o/o; le troisième,

pation d'un gouvernement étranger à l'exécution d'un ouvrage d'utilité publique, dans un État voisin, n'est pas chose entièrement neuve. On peut citer, entre autres exemples, celui de la Prusse elle-même, qui a fait combler à ses frais une lacune que présentait la route de Berlin à Hambourg, sur le territoire danois, le gouvernement du pays ayant refusé de s'en occuper. — La négociation ouverte avec la direction de la société rhénane des chemins de fer a été suivie en son nom, par son vice-président, M. Hansemann d'Aix-la-Chapelle, tant verbalement que par écrit. Elle a amené le contrat qui fait l'objet du présent projet de loi, et qui n'a été conclu, avec l'autorisation royale, que sous la condition expresse, messieurs, qu'il serait considéré comme non avenu, à défaut d'approbation de votre part. — Le nombre des actions dont le gouvernement belge devient propriétaire est de 4,000. Il ne pouvait être moindre, vu la somme qui était reconnue nécessaire pour l'achèvement des travaux. D'un autre côté, le gouvernement belge se décidant à prendre une part dans la société, son intérêt et sa dignité même exigent que cette part soit assez grande pour lui donner une puissante influence dans l'administration sociale. » — (Exposé des motifs.)

« La nécessité de pouvoir ouvrir de nouvelles communications avec l'Allemagne avait été telle-ment reconnue, qu'on en a fait l'objet de l'art. 12 du traité de paix. Par cet article, on avait prévu le cas où la Belgique aurait fait construire une nouvelle route ou un canal aboutissant à la Meuse, vis-à-vis du canton hollandais de Sittard, et, dans ce cas, cette route ou ce canal pouvait être prolongé, aux frais de la Belgique, jusqu'à la frontière prussienne; mais les travaux devaient être exé-

cutés par des ingénieurs et par des ouvriers fournis par la Hollande, si elle l'exigeait, sans charge aucune pour cette dernière et sans préjudice de sa souveraineté exclusive sur le territoire traversé par la route ou le canal, qui resterait grevé des droits et péages, dont les deux parties fixeraient, d'un commun accord, l'import et le mode de perception. — Les dispositions de cet art. 12 du traité de paix, pour la communication qu'elles nous procureraient avec l'Allemagne, ne peuvent soutenir de comparaison avec celle que nous obtenons par le chemin de fer; car ce n'est plus à nos frais exclusifs, que nous travaillons sur le territoire étranger; nous devenons copropriétaires, à titre d'associés; la Belgique coopérera, en cette qualité, à l'établissement des droits et péages dont elle partagera les bénéfices; la conclusion de pareils arrangements, lorsqu'ils doivent être pris de gouvernement à gouvernement, par voie diplomatique, engendre des difficultés de toute nature, et est surtout exposée à beaucoup de lenteurs; ces embarras, ces difficultés ne peuvent pas exister pour le chemin de fer rhénan; le contrat d'association a fixé le mode de délibérer, et a déterminé la forme et les pouvoirs de l'administration. D'un autre côté, le chemin de fer d'Anvers au Rhin est une communication qui a de l'avenir; la plupart des gouvernements de l'Allemagne s'occupent actuellement de chemins de fer; il est probable que, dans un temps peu éloigné, le chemin de fer rhénan s'étendra, par le Hanovre jusqu'à Hambourg, et par Berlin, jusqu'à Stettin, Breslau et Vienne. » — (Rapport de la section centrale.)

(1) « Le prix, sans être nuisible au crédit de la société, est réglé d'une manière que vous jugerez sans doute acceptable. Au moyen de l'escompte

seulement après que les autres actionnaires auront eu versé 90 p. o/o; finalement, qu'il ne sera tenu d'effectuer son quatrième versement, qu'après que les autres actionnaires auront eu versé eux-mêmes le montant intégral de leurs actions.

De plus, avant que le gouvernement belge puisse être tenu à faire les deuxième, troisième et quatrième versements, la société rhénane devra justifier que les fonds antérieurement versés ont été appliqués simultanément aux travaux à exécuter de Cologne à Aix-la-Chapelle et d'Aix-la-Chapelle à la frontière belge.

Les versements successifs du gouvernement se feront à Bruxelles.

Art. 4. Les susdites quatre mille actions seront inscrites dans les registres de la société au nom du gouvernement belge, ou au nom de telles personnes que le gouvernement désignera (1).

Art. 5. Le gouvernement belge se réserve le droit d'envoyer, sur les lieux, une ou plusieurs personnes, qui seront chargées de constater l'état d'avancement des travaux, et de s'assurer de leur bonne exécution.

La direction s'engage à fournir à ces personnes tous les renseignements qui leur seront nécessaires.

Art. 6. La direction de la société s'oblige à prendre à des établissements industriels en Belgique, le matériel dont elle aura besoin pour la construction du chemin de fer rhénan, pour autant que ses intérêts le comportent.

Art. 7. La présente convention ne sera valable et définitive qu'autant qu'elle sera approuvée par la législature belge, avant le 1<sup>er</sup> février 1840: elle devra, pour lui être soumise, avoir été ratifiée préalablement soit par l'assemblée générale des actionnaires de la société, soit par le conseil d'administration seulement, ainsi qu'il sera décidé ultérieurement.

Ainsi fait en double, à Bruxelles, le dix-huit octobre 1800 trente-neuf.

HANSEMAN.

L. DESMAISIÈRES,  
ministre des finances.

#### Article additionnel.

Le délai fixé par l'art. 7 de la convention qui précède est prorogé au vingt mars prochain.

Le paiement du premier terme se fera dans la huitaine de l'approbation de la convention.

Ainsi convenu et consenti de part et d'autre,

que la société fait au gouvernement belge des intérêts jusqu'au 30 juin 1843, il n'a à déboursier que fr. 837-40 par action, au lieu de fr. 937-50, montant de l'action prise au pair. Les versements sont échelonnés en quatre termes, de manière à assurer l'exécution des travaux qui restent à faire. L'obligation du gouvernement belge de verser le prix est subordonnée, par une réserve expresse, à l'accomplissement intégral des obligations contractées par les propriétaires des autres actions. Son droit à surveiller l'avancement et la bonne exécution des travaux est formellement reconnu par le contrat. Enfin, une autre clause forme, pour la direction de la société, un engagement moral et de loyauté de favoriser les établissements industriels de la Belgique, dans les achats qu'elle aura à faire pour son matériel.

» Les versements, étant répartis sur trois exercices, seront moins sensibles pour le trésor. En outre, on a tout lieu d'espérer que l'exploitation d'une voie placée dans des conditions aussi favorables ne tardera pas à donner des produits; et si, contre toute attente, les produits étaient au-dessous de l'intérêt ordinaire, le trésor belge trouverait indubitablement la compensation de la perte de revenu qu'il éprouverait, et au delà, dans l'augmentation de recette que l'existence du chemin de fer prussien ne manquera pas de procurer à l'exploitation des chemins de fer établis sur notre territoire. » — (Exposé des motifs par M. le ministre des finances.)

(1) « La section centrale avait demandé : Comment et par quels motifs, il peut être justifié à la

chambre, que l'acquisition des actions au chiffre de 4,000 attribuerait au gouvernement belge une influence, réellement efficace, dans l'action de l'administration rhénane?

» M. le ministre des finances lui a répondu : que d'après les statuts de la société rhénane, les membres de la direction, de même que ceux du conseil d'administration, sont élus directement par les actionnaires, en assemblée générale; que la direction est renouvelée par tiers tous les deux ans; que les président et vice-présidents de ce conseil sont nommés, chaque année, par l'assemblée générale des actionnaires; que le gouvernement belge possédant un grand nombre d'actions, beaucoup plus considérable qu'aucun autre possesseur, aura, par ce seul fait, une grande influence sur le choix des administrateurs; qu'il dépendra de lui de faire inscrire ses actions sous plusieurs noms, afin de s'assurer, dans l'assemblée générale, un plus grand nombre de voix; que les administrateurs de la société seront nécessairement disposés à ne pas contrarier les vues d'un intéressé aussi exceptionnel; que le gouvernement jouirait, en outre, de l'influence qui résulte de sa position même; d'abord, comme exploitant la grande ligne des chemins de fer que le chemin de fer rhénan vient rejoindre, et, en second lieu, comme bailleur des fonds auxquels l'existence de la société est attachée, et dont les versements successifs ne seront effectués que pour autant que le traité reçoive, de la part de l'administration sociale, une franche, loyale et complète exécution. » — (Rapport de la section centrale.)

et fait en double, à Bruxelles, ce trente et un janvier dix-huit cent quarante.

*La direction du chemin  
de fer rhénan,*

HANSEMANN.  
HAUCHECORNE.  
*Directeur spécial.*

L. DESMAISIÈRES.

Attendu que,

Si, dans la convention du 18 octobre 1839, il est dérogé aux art. 14, 15, 16, 19 et 20 des statuts de la société, en ce qui concerne les paiements à faire et l'escompte des intérêts des actions,

Il y est suppléé par la convention en date du 28 octobre dernier, en vertu de laquelle les maisons de banque J.-D. Herrstatt, Sal, Oppenheim jun., et compagnie, et J.-H. Stein, se sont engagées à effectuer au lieu et place du gouvernement belge lesdits paiements aux époques et dans les termes prescrits par les statuts,

Le conseil d'administration déclare qu'il a les pouvoirs nécessaires pour ratifier, et ratifie par les présentes ladite convention du 18 octobre 1839, dressée à Bruxelles entre M. le ministre des finances, au nom du gouvernement belge, et M. Hansemann, au nom de la direction de la société rhénane du chemin de fer.

Fait à Cologne, ce 29 octobre 1839.

*Signé à l'original :* Steinberger, V. Gorschén, F.-W. Charlier, J.-J. Fellingner, J. Mumm, Sternickel, H.-G.-F.-V. Hompesch, de Bianco, Holthof, G. Wagner, Ritz, Steffens, F.-E. baron de Furstenberg, Stamhein, Fischer, J. Simonis, J. Van Gulpen, C. Nellessen, Kelleter, J. Nierstras, Léop. Schoeller, George Marx, Dr Monheim, Heimsoeth.

Ce jourd'hui vingt et un novembre mil huit cent trente-neuf,

Le soussigné, Jean-Pierre Fier, notaire à la résidence de Cologne, y demeurant rue Sachsenhausen, numéro vingt-quatre, certifie, par ces présentes, que la copie ci-dessus est textuellement conforme au procès-verbal du vingt-neuf octobre dernier, qui lui a été remis en original et retiré de suite, de sorte que foi doit y être ajoutée tant en justice que dehors.

*Signé, J.-P. FIER, notaire.*

Zur Beglaubigung der vorstehenden Unterschrift des hiesigen Königlichen Notars Herrn Johann-Peter Fier.

Coln, den 22 November 1839.

*Der Praesident des Königl. Landgerichts,  
Sig., HEINTZMANN.*

*Der Landgerichts Sekretær.*

*Sign., THURN.*

Zur Beglaubigung der vorstehenden Unterschrift des Herrn Heintzmann, Praesident des Königl. Landgerichts hieselbst.

Coln, den 22 November 1839.

*Der erst Praesident des Königl. Rheinischen  
Appellations Gerichtshofes,*

Für denselben,

*Der Senats Praesident,*

*Sign., KREZZER.*

*Der Sekretær,*

*Sign., SHERIC.*

Pour copie conforme :

*Le secrétaire général du ministère des  
travaux publics,*

DE BAVAY.

#### CONVENTION

*Entre le gouvernement belge, représenté par  
MM. les ministres des finances et des tra-  
vaux publics.*

*Et la direction de la société du chemin de  
fer rhénan, représentée par M. Hanse-  
mann, son vice-président, en vertu de  
procuratlon en date du vingt du mois cou-  
rant, ci-annexée.*

Art. 1<sup>er</sup>. En outre des obligations stipulées par la convention du 18 octobre 1839, la susdite société s'engage à achever la section du chemin de fer d'Aix-la-Chapelle à la frontière belge le plus tôt possible, sans qu'elle puisse recourir à une nouvelle demande de fonds à la charge du trésor belge, la direction de ladite société devant, pour l'achèvement de tous les travaux et l'établissement du matériel, se contenter de l'exécution franche et loyale de ladite convention.

Art. 2. Pour écarter tout malentendu sur le sens de l'art. 3 de la convention du 18 octobre 1839, la direction de la société du chemin de fer rhénan déclare :

Que la société rhénane, avant que le gouvernement belge puisse être tenu à faire les deuxième, troisième et quatrième versements, devra justifier que la moitié au moins des fonds antérieurement versés a été appliquée aux travaux à exécuter d'Aix-la-Chapelle à la frontière belge.

Ainsi fait en double, à Bruxelles, le 28 avril 1840.

Pour la direction du chemin de fer rhénan,

HANSEMANN.

Pour le gouvernement belge,

Le ministre des finances,

MERCIER.

Le ministre des travaux publics,

CH. ROSTER.

*Bull la procuration :*

Nous autorisons, par la présente, M. Hanse-mann, domicilié à Aix-la-Chapelle, notre vice-président, de prendre, envers le gouvernement belge, l'engagement de la direction de la société du chemin de fer rhénan à parachever le chemin de fer d'Aix-la-Chapelle à la frontière belge, avec telles clauses et conditions qu'il jugera convenable de stipuler.

Fait à Cologne, le 21 avril 1840.

*Les directeurs de la société du chemin de fer rhénan,*

Signé : VON AMMON, G. HEUSER, HECK, C.-E. DARMAN, A. LAMBERTS, X. KUERTGENS, HAUCHECORNE.

Pour copie conforme :

*Le secrétaire général du ministère des travaux publics,*  
DE BAVAY.

114. — 5 AVRIL 1840. — *Loi portant acte de naturalisation ordinaire du sieur Dufresni (Eugène-Jean-Baptiste-François), directeur du pensionnat de Sart-Moulin, domicilié à Sart-Moulin (Brabant), né à Louans (France); ledit acte accepté par lui le 18 avril 1840. (Bull. offic., n. XXIV.)*

115. — 5 AVRIL 1840. — *Loi portant acte de naturalisation ordinaire du sieur Hemery (Louis-Nicolas), cordonnier, domicilié à Bruxelles, né à Douai, le 2 décembre 1803; ledit acte accepté par lui le 14 avril 1840. (Bull. offic., n. XXIV.)*

116. — 5 AVRIL 1840. — *Loi portant acte de naturalisation ordinaire du sieur Hahn (Martin-Henri), commis de première classe des douanes, né à Hambourg, le 28 juillet 1796; ledit acte accepté par lui le 16 avril 1840. (Bull. offic., n. XXIV.)*

117. — 5 AVRIL 1840. — *Loi portant acte de naturalisation ordinaire du sieur Collin (Jean), commis de douanes à Aix-sur-Cloix, né à Bhone-le-Thil, arrondissement de Montmedy (France), le 29 thermidor an IV; ledit acte accepté par lui le 20 avril 1840. (Bull. offic., n. XXIV.)*

118. — 5 AVRIL 1840. — *Loi portant acte de naturalisation ordinaire du sieur Wun-*

*derlin (Frédéric), domicilié à Hal, né à Wrelinghoven (Prusse), le 28 août 1798; ledit acte accepté par lui le 25 avril 1840. (Bull. offic., n. XXIV.)*

119. — 5 AVRIL 1840. — *Loi portant acte de naturalisation ordinaire du sieur Castinel (Jean-Baptiste), entrepreneur de travaux publics, domicilié à Bruzelles, né à Saint-Maximin (France), en 1774; ledit acte accepté par lui le 21 avril 1840. (Bull. offic., n. XXIV.)*

120. — 5 AVRIL 1840. — *Loi portant acte de naturalisation ordinaire du sieur Bidaut (Jean-Claude), propriétaire, domicilié à Liège, né à Gray (Haute-Saône), le 16 mars 1777; ledit acte accepté par lui le 24 avril 1840. (Bull. offic., n. XXIV.)*

121. — 5 AVRIL 1840. — *Loi portant acte de naturalisation ordinaire du sieur Biston (Charles-Xavier), arpenteur, domicilié à Namur, né à Haybes, canton de Fumay, département des Ardennes; ledit acte accepté par lui le 20 avril 1840. (Bull. offic., n. XXIV.)*

122. — 5 AVRIL 1840. — *Loi portant acte de naturalisation ordinaire du sieur Breinen (Louis-Charles), ancien militaire, domicilié à Anvers, né à Dunkerque en 1789; ledit acte accepté par lui le 21 avril 1840. (Bull. offic., n. XXIV.)*

123. — 5 AVRIL 1840. — *Loi portant acte de naturalisation ordinaire du sieur Benda (Sigismond), négociant, domicilié à Bruxelles, né à Furth (Bavière); ledit acte accepté par lui le 18 avril 1840. (Bull. offic., n. XXIV.)*

124. — 5 AVRIL 1840. — *Loi portant acte de naturalisation ordinaire du sieur Neroud (Gabriel-Antoine), lieutenant du premier ban de la garde civique, à demi-solde, domicilié à Bruxelles, né à Grenoble (France); ledit acte accepté par lui le 22 avril 1840. (Bull. offic., n. XXIV.)*