

Art. 1^{er}. Le gouvernement est autorisé à accorder un supplément de pension, à charge du trésor, aux officiers belges qui, ayant fait partie de l'armée des Pays-Bas aux Indes orientales, sont ou seront pensionnés par l'État et se trouveraient dans les conditions requises pour y avoir droit, par les règlements sur les pensions supplémentaires en vigueur au 1^{er} octobre 1830.

Art. 2. Ce supplément de pension, fixé en raison du grade dont l'officier était en dernier lieu titulaire aux Indes, sera, par chaque année de service aux Indes, y compris le temps d'embarquement, savoir :

Pour un major, de	fr. 165
— capitaine, de	110
— 1 ^{er} lieutenant, de	70
— 2 ^e lieutenant, de	50

L'officier ne pourra obtenir le supplément attribué à son grade que pour autant qu'il en a été revêtu pendant deux années au moins; dans le cas contraire, il n'obtiendra que le supplément attaché au grade immédiatement inférieur.

Toutefois, cette exception n'est pas applicable aux sous-lieutenants.

Art. 3. L'officier pensionné, sous le gouvernement des Pays-Bas, pour infirmités ou pour blessures reçues aux Indes, aura droit au supplément calculé à raison de 15 années de service aux Indes.

Art. 4. En aucun cas, les suppléments de pension, liquidés sur le pied de l'art. 2, ne pourront être inférieurs à ceux dont les officiers, déjà pensionnés, étaient en jouissance au 1^{er} octobre 1830.

Art. 5. Les suppléments liquidés en conformité de la présente loi seront accordés avec jouissance du 1^{er} janvier 1845, et avec rappel de

l'arriéré, déduction faite des avances du trésor depuis 1830, sans que ce rappel puisse remonter au delà du 1^{er} septembre 1831.

Art. 6. Les conditions déterminées dans la loi du 24 mai 1838, relativement à la jouissance, à la conservation et à la privation des pensions militaires, sont rendues applicables aux suppléments à accorder en vertu de la présente loi.

Art. 7. La somme remise par le gouvernement des Pays Bas, du chef de la liquidation et du partage du fonds des pensions supplémentaires des officiers de l'armée de terre aux Indes orientales, en conséquence de l'art. 6, § 6, de la convention du 19 juillet 1843, est acquise au trésor.

Art. 8. Pour faire face au paiement des suppléments de pensions qui seront liquidés en vertu de la présente loi, le crédit alloué au chapitre II, article 1^{er}, du budget de la dette publique de l'exercice 1845, est augmenté d'une somme de onze mille six cent quarante francs (11,640 fr.).

Il est en outre ouvert au même budget, pour le paiement de l'arriéré, un crédit de trente-cinq mille quatre cents francs (35,400 fr.), qui formera l'art. 4 du même chapitre.

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

Contre-signé par le ministre des finances (M. Mercier) et le ministre de la guerre (M. du Pont).

308. — 16 MAI 1845 — *Loi autorisant la concession des chemins de fer de Tournay à Jurbliss et de Saint-Trond à Hasselt* (1). (Monit. du 21 mai 1845.)

Léopold, etc. Les chambres ont adopté et nous sanctionnons ce qui suit :

loi fondamentale conférait au roi la direction suprême des colonies et des possessions d'outre mer. En vertu du pouvoir que lui attribuait cette disposition constitutionnelle, le roi statua, par un arrêté du 18 février 1815, qu'une pension supplémentaire dont la quotité, cumulée avec celle de la pension ordinaire, pouvait s'élever à la hauteur du traitement de l'officier de l'arme d'infanterie en Europe, serait accordée aux officiers de l'armée des Indes. Un fonds spécial, formé au moyen d'une retenue de 3 p. c. sur le traitement des officiers, devait pourvoir au service de ces suppléments de pension.

» Toutefois, les besoins de ce fonds, dans son origine, étant supérieurs à ses ressources, un arrêté du 19 novembre 1816 fixa les pensions des officiers aux Indes à la charge du trésor à un taux plus élevé que celles accordées aux officiers de

l'armée d'Europe, par l'arrêté-loi de 1814. Cet ordre de choses exista jusqu'au 21 mars 1820, date à laquelle la caisse de retenue fut chargée du service complet des pensions dont il s'agit. Les pensions supplémentaires furent servies sur ce pied jusqu'au 28 mai 1828.

» A cette époque, l'état de détresse où se trouvait la caisse des retenues ne permit plus de continuer le service intégral de ces pensions, et un arrêté royal réduisit aux trois cinquièmes le paiement des pensions, temporairement et sous réserve de rappel des deux cinquièmes laissés en souffrance.

» Ces dispositions sont le principe et la base des droits des officiers belges qui ont fait partie de l'armée de terre aux Indes, jusqu'à l'époque des événements de 1830. » (Exposé des motifs.)

(1) Présentation à la chambre des représentants, le 10 décembre 1844. — *Mon.* du 11. — Rapport

Article unique. Le gouvernement est autorisé à accorder, aux clauses et conditions reprises dans l'annexe jointe à la présente loi, la concession de la construction des chemins de fer de Tournay à Jurbise et de Saint-Trond à Hasselt.

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

Contre-signé par le ministre des travaux publics (M. Dechamps).

ANNEXE.

Clauses et conditions auxquelles le gouvernement est autorisé à accorder la concession des chemins de fer de Tournay à Jurbise et de Saint-Trond à Hasselt.

Art. 1^{er}. Les concessionnaires exécuteront, à leurs frais, risques et périls, par leurs agents, sous la surveillance du gouvernement et dans un délai de trois ans, à compter de la date de la loi à intervenir, tous les travaux des chemins de fer de Tournay à Jurbise et de Saint-Trond à Hasselt.

Ils ne pourront, en aucun temps, mettre empêchement à la concession ou à la construction d'un chemin de fer parallèle ou autre, et ce, sans qu'il puisse y avoir ouverture, de ce chef, à une demande en indemnité de leur part.

Art. 2. Les plans et études de M. l'ingénieur en chef Desart, ainsi que le devis estimatif annexé à son rapport (pag. 55 à 63), serviront, sans avoir égard aux prix (toutefois, de base aux projets définitifs du chemin de fer de Tournay à Jurbise.

Ce chemin de fer sera construit à double voie.

Les plans et études de M. l'ingénieur en chef Grocraers, ainsi que le devis estimatif annexé à son rapport du 15 mai 1844 (tracé direct), serviront, également sans égard aux prix, de base aux projets définitifs du chemin de fer de Saint-Trond à Hasselt, mais avec cette différence, que le poids des rails sera porté à 24 kil. par mètre courant au minimum.

Les rails et les billes à poser dans la voie définitive seront neufs et ne pourront avoir été employés, au préalable, comme matériel d'exécution des travaux.

Les billes seront en chêne et ne pourront être

coupées et approvisionnées que dans l'hiver qui précédera immédiatement la pose de la voie.

Les travaux seront, du reste, exécutés conformément aux règles de la bonne construction, et la réception en sera faite par les ingénieurs de l'État.

Des cahiers de charges, à arrêter ultérieurement par le gouvernement, détermineront tout ce qui est relatif à l'exécution des travaux, d'après les bases qui précèdent.

Les concessionnaires auront la faculté d'exécuter, aux mêmes conditions, le prolongement du chemin de fer de Hasselt vers la limite du Limbourg, dans le cas où le gouvernement le jugerait nécessaire et vers le point qu'il indiquerait.

Le gouvernement ne pourra user de cette faculté qu'en vertu d'une loi.

La surveillance à opérer par le gouvernement aux termes de l'art. 1^{er}, 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, ni libérer les concessionnaires de la responsabilité qui pèse sur eux.

Art. 3. La durée de la concession ne pourra dépasser 90 ans qui prendront cours, pour chaque ligne, à compter du jour de la mise en exploitation.

Art. 4. Le gouvernement prendra les mesures requises pour que la mise en possession des propriétés bâties et 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, aient lieu conformément aux lois en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique.

Tous frais, y compris ceux de justice, seront exclusivement supportés par les concessionnaires.

Art. 5. Le tarif des péages à percevoir pendant la durée de la concession, sera établi d'après les bases du tarif actuellement en vigueur sur les chemins de fer de l'État, sans préjudice aux modifications qui pourront y être apportées de commun accord.

Les modérations et exemptions de taxe actuellement établies sur les chemins de fer de l'État en faveur du service de la poste aux lettres et des transports de militaires, de mendians arrêtés, de détenus, de douaniers et de fonctionnaires et employés des chemins de fer de l'État,

par M. Desmazières, le 3 avril 1845. — Discussion les 23, 24, 25, 26, 28 et 29 avril. — Adoption, le 29, par 69 voix contre 7.

Rapport au sénat, par M. le baron de Macar, le 10 mai 1845. — Discussion les 12 et 13. — Adoption, le 13, à l'unanimité des 37 membres présents.

seront appliquées aux lignes concédées de Tournay à Jurbise et de Landen à Hasselt.

Art. 6. L'État accordera à la compagnie, à titre de subvention, pour la ligne de Saint-Trond à Hasselt, la jouissance de la section de Landen à Saint-Trond, pendant la durée de la concession de cette ligne.

Art. 7. L'État sera chargé d'administrer par ses agents, d'exploiter par son matériel et d'entretenir les lignes concédées.

Au moins 50 p. % de la recette brute des lignes qui font l'objet de la présente concession, sont attribués à l'État, pour frais d'administration, d'exploitation et d'entretien, et ce à titre de forfait absolu et pour toute la durée de la concession.

L'excédant de la recette prémentionnée sera versé mensuellement dans les caisses de la compagnie concessionnaire.

Art. 8. Le gouvernement, à moins que les pertes ne résultent d'un vice de construction, restera seul responsable vis-à-vis des tiers des conséquences de cette exploitation, sans aucun recours contre les concessionnaires.

Art. 9. La compagnie sera représentée, près du gouvernement, par son conseil d'administration.

Elle pourra déléguer ses administrateurs pour la surveillance de ses intérêts, l'inspection et la vérification des comptes de recettes qui lui seront remis par le gouvernement.

Deux administrateurs de la compagnie seront admis aux délibérations du conseil de la direction des chemins de fer de l'État, pour toutes les affaires concernant les lignes de la compagnie et notamment en ce qui concerne le règlement du nombre et de la marche des convois.

Ils n'auront pas voix délibérative.

Art. 10. Les lois et règlements généraux en matière de grande voirie, en vigueur pour les chemins de fer de l'État, seront applicables aux lignes de la compagnie.

Art. 11. Le gouvernement aura le droit de racheter la concession après l'expiration de la moitié du terme fixé à l'art. 3, en prévenant la compagnie deux années d'avance.

Ce rachat aura lieu moyennant le payement d'une annuité pour chacune des années qui resteront à courir sur la durée de la concession.

Cette annuité sera égale au produit net et moyen des cinq dernières années, majoré de 25 p. c. à titre de prime.

Art. 12. A dater du rachat opéré par le gouvernement ou de l'expiration du terme de la concession, le gouvernement sera subrogé dans tous les droits des concessionnaires et entrera immédiatement en possession et jouissance des lignes

de la société, telles qu'elles existeront à cette époque.

Art. 13. Les concessionnaires auront la faculté de former une société en nom collectif ou anonyme, avec émission d'actions, en se conformant, du reste, aux lois et règlements sur la matière. Cette émission ne pourra se faire qu'en titres sur lesquels il aura été versé 50 p. c.

Ces titres ou actions ne pourront être cotés aux bourses d'Anvers et de Bruxelles qu'après l'entier achèvement des chemins de fer.

Si les concessionnaires usent de la faculté que leur confère le paragraphe premier du présent article, ils n'en restent pas moins personnellement obligés envers le gouvernement, pour l'entière et bonne exécution des travaux, dans les limites de la présente convention, 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.

Le siège de la société sera établi à Bruxelles.

Art. 14. Les concessionnaires devront déposer, pour sûreté de leurs engagements, un cautionnement de fr. 500,000.

Ce capital, qui sera versé avant l'adjudication ou au moment de la signature du contrat, sera mis à la disposition du gouvernement, sans intérêts. Il sera restitué par cinquièmes, jusqu'à concurrence de quatre cinquièmes, à mesure que des propriétés auront été acquises ou que des travaux auront été exécutés pour une somme double de chaque cinquième du montant du cautionnement.

Le dernier cinquième ne sera restitué qu'après l'achèvement total des travaux.

Art. 15. L'enregistrement des actes auxquels les présentes donneront lieu ne s'élèvera qu'à un droit fixe de 1 fr. 70 c. en principal.

309. — 19 MAI 1845. — *Arrêté royal portant concession des chemins de fer de Tournay à Jurbise et de Saint-Trond à Hasselt.* (Monit. du 21 mai 1845.)

Léopold, etc. Vu la loi du 16 de ce mois, qui autorise le gouvernement à accorder la concession de la construction des chemins de fer de Tournay à Jurbise et de Saint-Trond à Hasselt ;
Vu les clauses et conditions reprises en l'annexe de ladite loi ;

Vu la convention faite, le 17 de ce mois, par notre ministre de travaux publics, d'une part, et

les sieurs Mackenzie (W.), Barry (J.-D.), Bullot (A.-B.), Tercelin-Sigart (A.) et Bruneau (A.-B.), d'autre part ;

Sur la proposition de notre ministre des travaux publics,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Article unique. La convention dont mention précède est approuvée ; en conséquence, les sieurs Mackenzie (W.), Barry (J.-D.), Bullot (A.-B.), Tercelin-Sigart (A.) et Bruneau (A.-B.), sont déclarés concessionnaires de la construction des chemins de fer de Tournay à Jurbise et de Saint-Trond à Hasselt, aux clauses et conditions reprises dans l'annexe de la loi du 16 mai et dans ladite convention du 17 mai 1845.

Notre ministre des travaux publics (M. De-champs) est chargé de l'exécution du présent arrêté.

CONVENTION.

Entre les sieurs :

Mackenzie (William), Barry (John-David), tous deux concessionnaires administrateurs du chemin de fer d'Orléans à Bordeaux, domiciliés à Paris, représentés conjointement par le sieur Bullot (Ambroise-Benjamin), chevalier de la Légion d'honneur, membre du conseil général de Seine-et-Marne, domicilié à Paris, en vertu de procuration sous seing privé, donnée à Paris, le 11 novembre 1844, enregistrée à Bruxelles, et déposée chez le notaire Verhaegen, par acte du 7 décembre 1844, ledit sieur Bullot, agissant en nom propre ; le sieur Tercelin-Sigart (Augustin), chevalier de l'ordre de Léopold, ancien président du tribunal de commerce, banquier, domicilié à Mons ; le sieur Bruneau (Adrien-Benoît), membre de la députation permanente du conseil provincial de la Flandre orientale, domicilié à Alost ;

Et le gouvernement belge, représenté par M. le ministre des travaux publics,

A été convenu ce qui suit :

Art. 1^{er}. Les comparants de première part s'engagent à fournir les fonds nécessaires à l'établissement des chemins de fer de Tournay à Jurbise et de Saint-Trond à Hasselt ; ils s'engagent également à exécuter ces deux chemins de fer, à leurs frais, risques et périls et par voie de concession.

Art. 2. La concession sera régie par les clauses et conditions reprises en l'annexe de la loi du 16 mai 1845, ainsi que par les dispositions de la présente convention.

Art. 3. Elle aura une durée de 90 ans.

Art. 4. La part de la recette brute attribuée à l'État, pour frais d'administration, d'exploita-

tion et d'entretien, est fixée à 50 pour cent.

Art. 5. Le cautionnement d'un demi-million de francs, déjà déposé par les premiers contractants, est affecté à la garantie des engagements qu'ils contractent par la présente convention.

Art. 6. 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, d'un premier versement, en Belgique, de deux millions de francs, y compris le cautionnement mentionné à l'art. 5.

Art. 7. Dans les six mois, à compter de la date du présent contrat, les concessionnaires soumettront à l'approbation du ministre des travaux publics, les projets complets, consistant en plans, profils en long et en travers, plans détaillés des ouvrages d'art de toute nature, les détails de la voie ferrée, la traversée à niveau des routes et chemins ; les ponts à bascule et loges de garde ; les projets de stations, bâtiments et dépendances, et généralement de tous ouvrages nécessaires au parachèvement des deux lignes et à leur mise en exploitation régulière.

Art. 8. Le ministre des travaux publics pourra apporter aux propositions et projets dont il s'agit telles modifications qu'il trouvera nécessaires et utiles ; les concessionnaires devront se conformer à la décision qui sera prise à cet égard et, dans le cours de l'exécution, ils ne pourront s'écarter des projets approuvés, que moyennant l'autorisation expresse et formelle du département des travaux publics.

Si les plans définitifs approuvés comportaient la suppression de certains travaux prévus dans les avant-projets qui servent de base au présent contrat, les concessionnaires seraient tenus d'exécuter d'autres travaux, d'une valeur correspondante et d'après ce qui serait décidé par le ministre des travaux publics.

Art. 9. Le fer à mettre en œuvre dans la voie ou pour les travaux proviendra des usines du pays, pourvu, toutefois, qu'elles puissent le livrer à un prix qui ne dépasse pas de 10 pour cent celui des fers étrangers rendus à Anvers.

Art. 10. Les concessionnaires entreprennent à leurs frais, risques et périls, et sans charge aucune pour le trésor de l'État, tous les travaux qui font l'objet du présent contrat, ainsi que toutes fournitures et dépenses qui seront reconnues nécessaires pour l'établissement des chemins de fer de Tournay à Jurbise et de Saint-Trond à Hasselt. 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.

Art. 11. Les concessionnaires demeurent seuls et exclusivement chargés de toutes les indemnités

et de tous les frais auxquels donnera lieu, au profit de qui que ce soit, la construction des chemins de fer prémentionnés et de leurs dépendances.

Art. 12. Si, dans le délai d'une année, à compter de la date du présent contrat, les concessionnaires n'ont pas justifié de la réalisation du versement de deux millions exigé par l'art. 6, ou si, endéans le même délai, ils n'ont pas commencé leurs travaux, ils seront, par ce fait et de plein droit, déchus de leur concession, sans qu'il soit besoin d'aucune mise en demeure quelconque.

Art. 13. Les concessionnaires seront également déchus de tous leurs droits, si les travaux n'étaient pas complètement achevés endéans le délai fixé par l'art. 1^{er} de l'annexe de la loi du 16 mai 1845, comme aussi dans le cas où les travaux ne seraient pas à moitié achevés à la fin de la deuxième année, à compter de la date des présentes.

Art. 14. Dans le cas de 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. 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'État, 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 leur en demeurerait dû, serait acquis à l'État, 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'amenait 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 résultat, les ouvrages déjà construits, les matériaux approvisionnés, les terrains achetés, les parties de chemins 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. 15. Les art. 12 et 13 ne seront pas applicables si les concessionnaires justifient que le re-

tard ou la cessation des travaux est le résultat d'un événement de force majeure, dûment constaté.

Art. 16. 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.

Art. 17. 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, 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.

Art. 18. Le gouvernement fera surveiller par ses agents l'exécution des travaux; cette surveillance sera exercée aux frais des concessionnaires; à cet effet, ceux-ci verseront, endéans les trois mois à compter de la date des présentes et, ensuite, annuellement pendant la durée des travaux, dans la caisse qui leur sera indiquée à cet effet, une somme de 8,000 fr.

Art. 19. 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.

Le gouvernement se réserve également de créer l'exécution d'embranchements accessoires au chemin de fer concédé.

Art. 2. Les concessionnaires seront non 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. 21. 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, les concession-

naires ne pourront y mettre obstacle, ni réclamer de ce chef aucune indemnité, 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.

Art. 22. Dans tous les cas où il y aura 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.

Art. 23. Dans aucun cas, les concessionnaires ne seront recevables à invoquer la force majeure, pour quelque cause que ce soit, à moins que, dans les 50 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.

Art. 24. Dans aucun cas, ils ne pourront baser une réclamation quelconque sur des ordres qui leur auraient été donnés verbalement; des ordres verbaux ne pourront avoir pour eux un caractère obligatoire.

Art. 25. 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 leur accordé à cet effet, sans qu'il soit besoin d'aucun acte judiciaire.

Art. 26. Dans le cas où l'on découvrirait dans les fouilles à faire pour l'établissement des chemins de fer et de leurs dépendances, quelques objets d'art, d'antiquité, de numismatique, d'histoire naturelle, etc., ces objets deviendraient la propriété de l'État.

Art. 27. Il est entendu que les concessionnaires n'auront aucun droit au subsidie de 72,000 francs, voté par la ville de Hasselt, pour le chemin de fer de Saint-Trond à Hasselt.

Art. 28. Les concessionnaires devront indiquer un domicile d'élection, où leur seront adressés les communications, réquisitions et ordres émanés de l'administration; les 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 constaté par un reçu.

Art. 29. 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 que 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.

Art. 30. Les cahiers des charges à arrêter ultérieurement, en exécution de l'art. 2 de l'annexe de la loi du 16 mai 1845, détermineront le délai spécial d'exécution pour chacune des deux lignes.

Fait en double, à Bruxelles, le 17 mai 1845.

A. DECHAMPS.

BULLOT.

A.-B. BRUNEAU.

510. — 16 MAI 1845. — *Arrêté royal par lequel le sieur Renard (Hyacinthe-Gaspard-Joseph), né le 19 avril 1822, domicilié à Liège et résidant à Bruxelles, est autorisé à substituer à son nom celui de Smal et à porter dès lors les noms de Smal (Hyacinthe-Gaspard-Joseph), sous la condition de se conformer à l'art. 12 de la loi du 31 mai 1824, en acquittant, dans le délai d'un an, le droit d'enregistrement de la présente autorisation. (Monit. du 21 mai.)*

511. — 20 MAI 1845. — *État dressé par le ministre de l'intérieur (M. Nothomb), en exécution de l'art. 4 de la loi du 31 juillet et de l'arrêté royal du 7 août 1834, et indiquant le prix moyen du froment et du seigle pendant la semaine du lundi 12 au samedi 17 mai 1845. (Monit. du 21 mai 1845.)*

MARCHÉS RÉGULATEURS.	FROMENT.		SEIGLE.	
	Quant. vend.	Prix moyen. Fr. c.	Quant. vend.	Prix moyen. Fr. c.
Anvers,	36	21 86	81	15 12
Arlon,	460	16 25	280	12 25
Bruges,	551	18 75	102	15 46
Bruxelles,	1,946	21 17	16	13 22
Gand,	286	19 27	67	13 24
Hasselt,	100	22 05	700	14 50
Liège,	1,500	20 18	1,000	14 24
Louvain,	1,125	21 92	216	13 55
Mons,	1,500	18 88	500	12 59
Namur,	225	22 88	168	12 52
Totaux. . . .	7,707		3,160	
Prix moyen.	20 17	13 68