

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 13 AVRIL 1905.

Projet de loi approuvant la Convention conclue à Berlin, le 15 août 1903, entre les Plénipotentiaires du Gouvernement prussien et du Gouvernement belge pour l'amélioration des communications par voie ferrée, entre la Belgique et la Prusse.

MESSIEURS,

A. — LIGNE DE LOUVAIN A WELKENRAEDT.

Le trafic des marchandises de et vers l'Allemagne a pris un développement considérable.

Si l'on consulte le tableau général du commerce de la Belgique avec les pays étrangers, on constate, dans les relations avec l'Allemagne, la progression suivante :

	Importations.		Exportations.
	—		—
1860 fr.	241,000,000	fr.	182,000,000
1880	529,000,000		533,000,000
1900	691,000,000		718,000,000
1905	953,500,000		853,000,000

Le mouvement des voyageurs a suivi également une marche ascensionnelle très marquée.

Ce trafic est assuré en grande partie par la ligne de l'Est et de la Vesdre, qui doit desservir en même temps le trafic intérieur, notamment des villes importantes de Louvain, Liège et Verviers, dont le développement commercial et industriel est très rapide.

La ligne actuelle ne peut plus suffire à ce double trafic et il est devenu urgent de la dégager par la création d'une nouvelle voie de communication vers l'Allemagne. L'impérieuse nécessité de cette mesure a, du reste, été reconnue au sein des Chambres.

A cette occasion, le Gouvernement a eu à se préoccuper de la concurrence de plus en plus active que font les voies néerlandaises aux routes belges pour le transit des voyageurs de l'Angleterre vers l'Allemagne et les pays

au delà, et il considère comme indispensable de placer la nouvelle ligne dans les meilleures conditions au point de vue de la circulation des rapides internationaux.

Les progrès de l'application de l'électricité font entrevoir la réalisation pratique de vitesses atteignant 200 kilomètres, et il est donc nécessaire que la nouvelle ligne, qui peut constituer un jour un tronçon du réseau extrarapide européen, soit susceptible d'être parcourue à cette allure.

Il faut, dans ce but, qu'elle ne comporte pas de passages à niveau, ni de bifurcations ordinaires et qu'elle ne présente pas d'inclinaison supérieure à 10 millimètres par mètre, ni de courbe d'un rayon inférieur à 2,000 mètres.

Ce programme ne serait pas réalisable en empruntant la vallée de la Vesdre et le Gouvernement a été amené à reconnaître, après des études dans lesquelles on a envisagé les combinaisons les plus variées, que le projet qui répond le mieux et dans les conditions les plus économiques aux nécessités actuelles et futures du trafic des voyageurs et des marchandises, est celui passant vers Saint-Trond, vers Tongres et Argenteau, et qui est représenté en plan et en profil aux documents déposés à l'appui du présent exposé. La dépense est estimée à environ 55,000,000 de francs (devis ci-joint).

Non seulement la ligne projetée permettra d'établir des relations internationales très rapides, mais elle constituera une artère nouvelle reliant l'Allemagne du centre à Anvers, qui peut être considéré comme le port naturel de cette région.

De plus, elle aura pour effet de desservir le futur bassin houiller de la Campine et d'augmenter les moyens de communication des villes voisines, peu favorisées aujourd'hui sous ce rapport et qui sont appelées à un grand développement.

Au point de vue du service des voyageurs, la durée du parcours serait, dès l'origine, c'est-à-dire indépendamment des nouvelles améliorations à résulter de l'électrification éventuelle de la ligne, réduite d'une heure de Bruxelles à Herbesthal et de près d'une heure et demie en sens inverse.

Entre la frontière belge et Aix-la-Chapelle, les trains doivent gravir le plan incliné de Ronheide, qui a une déclivité de 27 millimètres sur plus de 2 kilomètres, et il en résulte une cause de retard très sensible.

Pour que la nouvelle ligne produise tout son effet utile, il est indispensable de faire disparaître cette sujétion dans le parcours international et les Gouvernements prussien et belge ont chargé des plénipotentiaires de négocier dans ce but une convention, qui a été signée à Berlin le 15 août 1903.

Aux termes de cette convention, que le Gouvernement a l'honneur de soumettre à l'approbation des Chambres, la Belgique fera construire pour son compte une ligne de raccourcissement de Louvain à Welkenraedt, et la Prusse modifiera, à ses frais, le tracé de la ligne existante entre Herbesthal et Aix-la-Chapelle, de manière à supprimer le plan incliné de Ronheide.

Une loi du 25 juin 1904 alloue au Gouvernement prussien, en vue de ce dernier travail, un crédit de 5,405,000 marks.

Aux termes de l'article X de la convention, la mise en exploitation de la

nouvelle ligne de Louvain à Aix-la-Chapelle aura lieu au plus tard dix ans après la promulgation de la loi qui l'aura décrétée.

Pour tenir compte d'appréhensions qui se sont manifestées, le Gouvernement tient à déclarer qu'il n'entre pas dans ses intentions de dériver par la ligne nouvelle tous les trains internationaux, ni de faire sortir les villes de Liège et de Verviers des horaires des grands trains européens.

Ces villes y resteront tout naturellement parce qu'elles se trouvent, pour la plupart des régions, sur la meilleure ligne de la France vers l'Allemagne (par Charleroi et Namur), ensuite parce que, dès l'instant où les nécessités de la concurrence n'exigeront pas une lutte de vitesse avec les voies néerlandaises, il y aura intérêt, au point de vue de la clientèle des trains, à leur maintenir leur itinéraire actuel par Liège et Verviers.

En réalité, on disposera d'une seconde voie plus rapide en vue de faire traverser la Belgique par des voyageurs qui, à défaut de cette voie, passeraient par les Pays-Bas.

Encore aura-t-on soin de créer sur la ligne actuelle un service de voitures directes ajoutées aux trains de la ligne nouvelle ou détachées de ces trains en des points convenablement choisis, suivant le sens de la marche.

Les villes de Liège et de Verviers ne perdront donc rien de leurs avantages actuels et elles ont, au contraire, tout à gagner au dégagement projeté, qui permettra d'améliorer le service sur la ligne existante et de créer les trains nouveaux reconnus nécessaires.

B. — LIGNE DE STAVELOT A LA FRONTIÈRE VERS MALMÉDY.

Les relations par chemin de fer entre la région de l'Eifel et la province de Liège s'établissent aujourd'hui par Herbesthal, alors qu'il n'existe entre les lignes desservant les points extrêmes des deux régions (Malmédy et Stavelot) qu'une solution de continuité de 8 kilomètres.

La création d'un raccordement entre les deux villes précitées produirait une réduction de parcours :

a) D'environ 40 kilomètres pour le trafic du district de l'Eifel avec Liège et toutes les stations belges à l'ouest, au sud-ouest et au nord-ouest de cette ville;

b) De 30 à 40 kilomètres pour les relations entre les gares de la ligne de Verviers à Liège ainsi que des plateaux de Herve, d'une part, Malmédy et au delà, d'autre part.

Cette jonction aurait une influence très favorable sur le mouvement commercial des régions mises en relation plus directe et elle serait avantageuse pour les chemins de fer de l'État belge par l'augmentation du parcours sur notre réseau.

A l'occasion des négociations relatives à la ligne nouvelle de Louvain à Aix-la-Chapelle, les plénipotentiaires belges et prussiens ont reçu mission d'examiner un projet de raccordement.

L'entente s'est établie et la convention soumise à l'approbation des Chambres consacre cet accord.

La section à construire sur territoire belge est figurée aux plan et profil déposés à l'appui du présent exposé des motifs. La dépense à assumer de ce chef par la Belgique est estimée à 1,600,000 francs. (Devis ci-joint.)

Le Gouvernement prussien a sollicité et obtenu le vote d'un crédit de 840,000 marks pour le prolongement de la ligne sur son territoire jusque Malmédy (loi du 28 juin 1904).

Aux termes de l'article X de la convention, le nouveau chemin de fer doit être mis en exploitation au plus tard cinq ans après la promulgation de la loi qui l'aura décrété.

Le Ministre des Affaires étrangères,

P. DE FAVEREAU.

Le Ministre des Finances et des Travaux publics,

C^{te} DE SMET DE NAEYER.

Le Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes,

JUL. LIEBAERT.



Léopold II,**ROI DES BELGES,***A tous présents et à venir, Salut :*

Sur la proposition de nos Ministres des Affaires Étrangères, des Finances et des Travaux publics, et des Chemins de fer, Postes et Télégraphes,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre des Affaires Étrangères est chargé de présenter en Notre nom aux Chambres législatives, le projet de loi dont la teneur suit :

ARTICLE UNIQUE.

La Convention conclue à Berlin, le 15 août 1903, entre les plénipotentiaires du Gouvernement prussien et du Gouvernement belge, pour l'amélioration des communications par voie ferrée entre la Belgique et la Prusse, est approuvée.

Donné à Venise, le 10 avril 1905.

Leopold II,**KONING DER BELGEN,***Aan allen, tegenwoordigen en toekomstenden, Heil !*

Op voorstel van onze Ministers van Buitenlandsche Zaken, van Financiën en Openbare Werken, en van Spoorwegen, Posterijen en Telegrafien,

WIJ HEBBEN BESLOTEN EN WIJ BESLUITEN :

Onze Minister van Buitenlandsche Zaken is gelast, in Onzen naam aan de Wetgevende Kamers het wetsontwerp voor te leggen, waarvan de inhoud volgt :

EENIG ARTIKEL.

Het op 15 Augustus 1903 onder de Gevolmachtigden der Pruisische Regeering en der Belgische Regeering gesloten verdrag tot verbetering der verbindingen per spoorweg tusschen België en Pruisen, is goedgekeurd.

Gegevente Venetië, den 10ⁿ April 1905.**LÉOPOLD.****Par le Roi :***Le Ministre des Affaires Étrangères,***P. DE FAVREAU.***Le Ministre des Finances et des Travaux publics,***C^{te}. DE SMET DE NAEYER.***Le Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes,***JUL. LIEBAERT.****Van 's Konings wege :***De Minister van Buitenlandsche Zaken,**De Minister van Financiën en Openbare Werken,**De Minister van Spoorwegen, Posterijen en Telegrafien,*

ANNEXE N° 1.

SA MAJESTÉ LE ROI DES BELGES

et

SA MAJESTÉ L'EMPEREUR D'ALLEMAGNE, ROI DE PRUSSE, au nom de l'Empire Allemand qui représente ici la Prusse, à sa demande, sont convenus de conclure une convention pour l'amélioration des communications par voie ferrée entre la Belgique et la Prusse, et ont désigné, à cet effet, pour leurs plénipotentiaires :

Sa Majesté le Roi des Belges :

Monsieur Charles-Henri Bruno Ramaeckers, Secrétaire Général du Ministère des Chemins de fer, Postes et Télégraphes,

Monsieur Joseph-Léopold Garnir, Administrateur de l'exploitation à l'Administration des Chemins de fer de l'Etat,

Monsieur Edouard De Rudder, Administrateur des voies et travaux à l'Administration des Chemins de fer de l'Etat,

et

Sa Majesté l'Empereur d'Allemagne, Roi de Prusse :

Monsieur Franz von Aichberger, Son Conseiller Actuel Intime de Légation,

Monsieur Balduin Wiesner, Son Conseiller Supérieur Intime (ingénieur en chef),

SEINE MAJESTÄT DER KÖNIG DER BELGIER

und

SEINE MAJESTÄT DER DEUTSCHE KAISER, KÖNIG VON PREUSSEN, im Namen des Deutschen Reiches, das hierbei Preussen auf dessen Antrag vertritt, sind übereingekommen, zur Verbesserung der Eisenbahnverbindungen zwischen Belgien und Preussen, einen Vertrag abzuschliessen und haben zu diesem Zwecke zu Bevollmächtigten ernannt.

Seine Majestat der König der Belgier :

Herrn Karl Heinrich Bruno Ramaeckers, General-Sekretär des Ministeriums der Eisenbahnen, Posten und Telegraphen,

Herrn Joseph Leopold Garnir, Betriebs-Administrator in der Verwaltung der Staatseisenbahnen,

Herrn Eduard De Rudder, Bau-Administrator in der Verwaltung der Staatseisenbahnen,

und

Seine Majestät der Deutsche Kaiser, König von Preussen ;

Allerhöchstihren Wirklichen Geheimen Legationsrat Herrn Franz von Aichberger,

Allerhöchstihren Geheimen Ober-Baurat Herrn Balduin Wiesner,

Monsieur Gustav Lacomé, Son Conseiller Supérieur Intime des Finances,

Monsieur Rudolf Ottendorff, Son Conseiller Intime des Finances,

Monsieur Max Vieregge, Son Conseiller Intime des Finances,

lesquels, après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs, et les avoir trouvés en bonne et due forme, ont arrêté et conclu, sous réserve de ratification, la convention suivante :

ARTICLE PREMIER.

Les deux gouvernements ont l'intention :

1° D'améliorer les communications par voie ferrée entre Louvain et Aix-la-Chapelle ;

2° De construire une ligne de chemin de fer entre Malmedy et Stavelot.

ART. 2.

En vue d'améliorer les communications par voie ferrée entre Louvain et Aix-la-Chapelle, et d'obtenir entre autres avantages une réduction notable de la durée du trajet des express internationaux, la Belgique fera construire, sur son territoire et pour son compte, une ligne de raccourcissement de Louvain à Welkenraedt. De son côté, la Prusse modifiera, à ses frais, le tracé de la ligne existante entre Herbesthal et Aix-la-Chapelle, de manière à supprimer le plan incliné près de Ronheide.

ART. 3.

Chacun des deux Gouvernements

Allerhöchstihren Geheimen Ober-Finanzrat Herrn Gustav Lacomé,

Allerhöchstihren Geheimen Finanzrat Herrn Rudolf Ottendorff,

Allerhöchstihren Geheimen Finanzrat Herrn Max Vieregge,

von welchen nach geschehener Mitteilung und gegenseitiger Anerkennung ihrer Vollmachten unter dem Vorbehalte der Ratifikation der nachstehende Vertrag verabredet und abgeschlossen worden ist :

ARTIKEL 1.

Die beiderseitigen Regierungen beabsichtigen :

1° die Eisenbahnverbindung zwischen Löwen und Aachen zu verbessern ;

2° eine Eisenbahnverbindung zwischen Malmedy und Stavelot herzustellen.

ART. 2.

Zur Verbesserung der Eisenbahnverbindung zwischen Löwen und Aachen stellt Belgien auf eigenem Gebiet, um neben anderen Vorteilen eine wesentliche Verminderung der Fahrzeit für den internationalen Schnellzugverkehr zu erzielen, für seine Rechnung eine Abkürzungslinie von Löwen bis Welkenraedt her ; Preussen ändert auf eigene Kosten die Linienführung der bestehenden Strecke Herbesthal-Aachen derart dass die Steilrampe bei Ronheide beseitigt wird.

ART. 3.

Die zur Herstellung einer durch-

contractants construira, à ses frais et sur son territoire jusqu'à la limite séparative des deux États, la section nécessaire à l'établissement d'une voie ferrée directe entre Malmedy et Stavelot.

Chacun des deux Gouvernements se réserve de statuer, pour son propre territoire, sur le tracé de la ligne, sur le plan général et sur les projets spéciaux de construction.

Le point de jonction à la frontière ayant été fixé, les Hautes Parties contractantes approuvent l'accord intervenu à ce sujet.

ART. 4.

Le chemin de fer de Malmedy à Stavelot, qui sera exploité en commun par les deux administrations intéressées, sera pourvu d'une seule voie principale et sera établi sur le territoire prussien selon les règlements en usage en Prusse pour la construction et l'exploitation des lignes secondaires.

La voie à construire aura entre les bords intérieurs des rails une largeur de un mètre quatre cent trente-cinq millimètres, afin de se raccorder aux lignes aboutissantes.

Les dimensions de la voie et du matériel d'exploitation seront arrêtées d'après les mêmes bases, de manière à permettre une circulation non interrompue d'une section à l'autre, et spécialement le passage du matériel roulant en provenance ou en destination des lignes about-

ghenden Eisenbahnverbindung zwischen Malmedy und Stavelot erforderliche Bahnstrecke, erbaut jede der beiden vertragschliessenden Regierungen auf ihrem Gebiete für eigene Rechnung bis zur beiderseitigen Grenze.

Die spezielle Feststellung der Bahnlinie, sowie des gesamten Bauplanes und der einzelnen Bauentwürfe, bleibt jeder der beiden hohen Regierungen für ihr Gebiet vorbehalten.

Nachdem die Feststellung des Punktes, wo die Eisenbahn die Grenze überschreitet, bereits erfolgt ist, genehmigen die beiden hohen vertragschliessenden Regierungen die diesbezüglich getroffene Vereinbarung.

ART. 4.

Die Eisenbahn von Malmedy nach Stavelot, die von den beiderseitigen Eisenbahnverwaltungen gemeinschaftlich betrieben werden soll, wird mit einem durchgehenden Gleise versehen und auf preussischem Gebiete nach den dort für den Bau und Betrieb von Nebenbahnen geltenden Bestimmungen erbaut werden.

Die Spurweite der Gleise soll in Übereinstimmung mit den anschliessenden Bahnen 1,433 Meter im Lichten der Schienen betragen. Auch im Übrigen sollen die Konstruktionsverhältnisse der anzulegenden Bahnstrecke und deren Betriebsmittel dergestalt nach gleichmässigen Grundsätzen festgestellt werden, dass auf den beiderseitigen Bahnstrecken ein ineinandergreifender Betrieb stattfinden kann, insbesondere auch die Betriebsmittel von

tissantes, de telle sorte qu'il puisse être réciproquement utilisé.

Le matériel d'exploitation approuvé par l'un des deux Hauts Gouvernements, sera admis sans examen ultérieur sur le territoire de l'autre.

Les points terminus seront raccordés aux lignes aboutissantes de manière à permettre le passage du matériel roulant de l'une à l'autre.

ART. 5.

Au cas où l'une des deux administrations serait chargée, en ce qui concerne la nouvelle ligne Malmedy-Stavelot, de l'exploitation de tout ou partie de la ligne située sur le territoire de l'autre État, il est entendu que l'exercice du droit de haute surveillance sur cette administration reste maintenu au Gouvernement du pays où elle est domiciliée.

Cette disposition ne porte aucun préjudice aux droits de souveraineté et de surveillance (y compris l'exercice de la justice et de la police) des Hautes Parties contractantes sur la section située sur leur territoire respectif et sur l'exploitation de cette section.

La police de la ligne sera exercée en premier lieu par les agents de l'administration du chemin de fer, sous le contrôle des autorités compétentes de chacun des deux pays et d'après les prescriptions et les

und nach den anschliessenden Bahnen ungehindert übergehen, beziehungsweise wechselseitig benützt werden können.

Die von einer der beiden hohen Regierungen geprüften Betriebsmittel werden ohne nochmalige Prüfung auch auf der im Gebiete der anderen liegenden Bahnstrecke zugelassen werden.

Die Bahn wird an ihren Endpunkten in angemessene den Übergang der Betriebsmittel gestattende Schienenverbindung mit den zur Zeit dasselbst anschliessenden Eisenbahnen gesetzt werden.

ART. 5.

Für den Fall, dass eine der beiden Verwaltungen ganz oder teilweise die Betriebsführung auf der im Gebiete des fremden Staates liegenden Strecke der neuen Linie Malmedy-Stavelot übernimmt, wird vereinbart, dass die Ausübung des Oberaufsichtsrechts über diese Verwaltung der Regierung des Landes verbleibt, in dem die Verwaltung ihren Sitz hat.

Durch diese Bestimmung werden die volle Landeshoheit und das Aufsichtsrecht (also auch die Ausübung der Justiz und Polizeigewalt) der beiden hohen vertragschliessenden Teile über die in ihrem Gebiete gelegene Bahnstrecke und über den darauf stattfindenden Betrieb nicht berührt.

Die Bahnpolizei wird unter Aufsicht der dazu in jedem der beiden Gebiete zuständigen Behörden in Gemässheit der für jedes Gebiet geltenden Vorschriften und Grundsätze zunächst durch die Beamten

principes établis dans chacun des pays.

ART. 6.

La réglementation de l'exploitation commune de la nouvelle ligne Malmedy-Stavelot est réservée et fera l'objet d'une convention spéciale entre les deux administrations de chemin de fer.

Les ressortissants d'un des Etats contractants, nommés par l'une des deux administrations sur le territoire de l'autre, ne perdront pas, par ce fait, leur qualité de sujets du pays auquel ils appartiennent, mais seront soumis aux lois du pays où ils ont été nommés.

Dans le cas où la ligne serait exploitée par l'une des deux administrations sur le territoire de l'autre, cette administration sera, à l'égard de toutes les réclamations en dédommagement faites contre elle à raison de cette exploitation, soumise aux lois et à la justice de l'Etat où le dommage aura été causé, à moins que la réclamation ne dérive d'un contrat de transport conclu avec l'administration exploitante ou avec une des autres administrations qui ont participé au transport.

ART. 7.

Les règlements en vigueur entre les deux Gouvernements pour la facilitation du trafic réciproque par chemin de fer seront également applicables à la nouvelle jonction entre Malmédy et Stavelot, qui fait l'objet

der Eisenbahnverwaltung gehandelt werden.

ART. 6.

Die Regelung des gemeinsamen Betriebes auf der neuen Strecke von Malmedy bis Stavelot bleibt einem besonderen Vertrage zwischen den beiderseitigen Eisenbahnverwaltungen vorbehalten.

Angehörige des einen der beiden vertragschliessenden Staaten, die von einer der beiden Eisenbahnverwaltungen im Gebiete des anderen Staates etwa angestellt werden sollten, scheiden dadurch nicht aus Untertanenverbände ihres Heimatlandes aus, sind aber den Gesetzen des Landes, in dem sie angestellt sind, unterworfen.

Insoweit eine der beiden Verwaltungen den Betrieb auf dem Gebiete des fremden Staates führt, hat sie sich rücksichtlich aller aus dem Betriebe der Bahn gegen sie etwa herzuleitenden Entschädigungsansprüche den Gesetzen und der Gerichtsbarkeit des Staates, in welchem die Schadenszufügung stattgefunden hat, zu unterwerfen, insofern der Entschädigungsanspruch nicht aus einem mit der betriebsführenden Bahnverwaltung oder mit einer der übrigen an dem Transporte beteiligten Bahnen abgeschlossenen Frachtgeschäfte hergeleitet wird.

ART. 7.

Die im Interesse der Erleichterung des gegenseitigen Eisenbahnverkehrs zwischen den beiden hohen vertragschliessenden Regierungen jeweilig bestehenden Vertragsbestimmungen finden auch auf den

de la présente convention.

Les deux Hautes Parties contractantes s'obligent :

1° A organiser sur cette nouvelle ligne, pour le service des voyageurs, au moins deux trains par jour et dans chaque direction, en correspondance, autant que possible, avec les trains des lignes attenantes, à mettre en marche pour le service des marchandises autant de trains qu'il sera nécessaire pour en assurer le transport et à régler toutes les autres dispositions concernant l'exploitation au mieux des intérêts du trafic ;

2° A faire porter les deux lignes de chemin de fer en question (Louvain-Aix-la-Chapelle et Malmedy-Stavelot) sur la liste des chemins de fer soumis à la convention internationale pour le transport des marchandises par chemin de fer.

ART. 8.

Les arrangements existants ou à conclure concernant les formalités à remplir pour l'examen des passeports et pour la police des voyageurs, seront également applicables à la nouvelle ligne entre Malmedy et Stavelot.

ART. 9.

L'organisation du service des postes et télégraphes est réservée pour faire l'objet d'une entente spéciale entre les administrations des postes et des télégraphes des deux pays.

durch den gegenwärtigen Vertrag gesicherten neuen Eisenbahnanschluss zwischen Malmedy und Stavelot Anwendung.

Beide hohen vertragschliessenden Teile verpflichten sich,

1. dass auf dieser neuen Eisenbahn möglichst im Anschlusse an die Züge der angrenzenden Bahnstrecken mindestens zwei für die Personenbeförderung geeignete Züge täglich in beiden Richtungen und für den Güterverkehr soviel Züge eingerichtet werden, als zur Bewältigung desselben erforderlich sind, sowie dass die sonstigen Betriebsanordnungen den Verkehrsinteressen entsprechend geregelt werden ;

2. dass die beiden in Rede stehenden Eisenbahverbindungen (Löwen-Aachen und Malmedy-Stavelot) zur Aufnahme in die Liste der dem internationalen Übereinkommen für den Eisenbahnfrachtverkehr unterworfenen Eisenbahnen angemeldet werden.

ART. 8.

Die wegen Handhabung der Pass- und Fremdpolizei im Eisenbahnverkehr schon bestehenden oder noch zu vereinbarenden Bestimmungen sollen auch auf die neue Eisenbahnverbindung zwischen Malmedy und Stavelot Anwendung finden.

ART. 9.

Die Regulierung des Post- und Telegraphendienstes bleibt der besonderen Verständigung zwischen den beiderseitigen Post- und Telegraphenverwaltungen vorbehalten.

ART. 10.

Chacun des deux Gouvernements se déclare prêt à entreprendre la construction des lignes visées aux articles 1, 2, 3 et 4 ci-dessus et conformément aux dispositions de ces articles, dès qu'il en aura reçu l'autorisation légale et que les conditions que la loi pourra exiger auront été assurées.

En ce cas, chacun des deux Gouvernements en donnera avis à l'autre au plus tard dans le délai de trois mois, et préparera et achèvera la construction de telle sorte que les lignes nouvelles puissent être mises en exploitation le plus tôt possible.

La mise en exploitation de ces lignes aura lieu au plus tard :

1° pour la ligne de Louvain à Aix-la-Chapelle, 10 ans après la promulgation des lois qui la décrètent, et

2° pour celle de Malmedy à Stavelot, 5 ans après la promulgation des lois qui la décrètent.

Les deux Gouvernements s'obligent à présenter à leurs assemblées législatives un projet de loi relatif aux fins de la présente Convention, si possible pendant la session prochaine, mais en tout cas et au plus tard le 1^{er} mai 1905.

ART. 11.

Le Gouvernement royal prussien a la faculté de transmettre à l'Empire allemand, les droits et les

ART. 10. *

Zur Ausführung der den Gegenstand dieses Vertrages bildenden Eisenbahnverbindungen nach Massgabe der in Artikel 1 bis 4 getroffenen Vereinbarungen, erklärt sich jede der beiden Regierungen bereit, sobald sie die gesetzliche Ermächtigung hierzu erhalten haben und die Erfüllung derjenigen Bedingungen, von denen der Bau etwa gesetzlich abhängig gemacht werden sollte, sicher gestellt sein wird. Bei Eintritt dieser Voraussetzungen wird jede der beiden Regierungen der anderen hiervon längstens innerhalb dreier Monate Nachricht geben und den Bau derart vorbereiten und fördern dass die neuen Strecken baldmöglichst dem Betriebe übergeben werden können.

Die Inbetriebnahme der Bahnen soll spätestens stattfinden :

1. für die Bahn Löwen-Aachen : 10 Jahre nach Veröffentlichung der Gesetze, die über diese Bahn Entscheidung treffen ;

2. für die Bahn von Malmedy nach Stavelot : 5 Jahre nach Veröffentlichung der über sie entscheidenden Gesetze.

Beide Regierungen verpflichten sich, die zur Erfüllung des Vertrages erforderlichen Gesetzesvorlagen den gesetzgebenden Körperschaften tunlichst bei deren nächstem Zusammentreten, spätestens aber am 1. Mai 1905 zu unterbreiten.

ART. 11

Der Königlich Preussischen Regierung soll es freistehen, die aus diesem Vertrage für sie hervorgehenden

charges qui résultent du présent contrat.

ART. 12.

La présente Convention sera ratifiée et les ratifications en seront échangées à Berlin le plus tôt possible.

En foi de quoi les plénipotentiaires respectifs l'ont signé et y ont apposé leurs cachets.

Fait à Berlin, le 15 août 1903.

CH. RAMAECKERS,
L. GARNIER,
E. DE RUDDER.

Rechte und Pflichten auf das Deutsche Reich zu übertragen.

ART. 12.

Der gegenwärtige Vertrag soll ratifiziert und es sollen die Ratifikationsurkunden so bald als möglich in Berlin ausgetauscht werden.

Zur Beglaubigung dessen haben die Bevollmächtigten denselben unterzeichnet und besiegelt.

So geschehen zu Berlin am 15. August 1903.

V. AICHBERGER,
WIESNER,
LACOMI,
OTTENDORFF,
VIEREGGE.

ANNEXE N° 2.

MINISTÈRE
DES
CHEMINS DE FER
POSTES ET TÉLÉGRAPHES

Construction d'une ligne de chemin de fer entre Louvain et Welkenraedt
via Tongres et Argenteau.

DÉTAIL ESTIMATIF.

	Total des estimations.
1. Acquisition de terrains : 350 hectares. fr.	4,502,000
2. Terrassements	11,300,000
3. 4,420 mètres de tunnel	5,435,000
4. 264 ponts de 6 à 8 mètres d'ouverture	6,580,000
5. 218 aqueducs de 1 ^m /150 d'ouverture	654,000
6. Stations	5,724,000
7. Pont-viaduc de la vallée de la Meuse.	12,000,000
8. 19 ponceaux d'ouvertures diverses	925,000
9. Clôtures, perrés et signalisation	910,000
10. Voie et ballast	6,150,000
11. Imprévus	1,020,000

Total général, fr. 55,000,000

ANNEXE N° 3.

MINISTÈRE
DES
CHEMINS DE FER
POSTES ET TÉLÉGRAPHES.

Construction d'une ligne de chemin de fer entre Stavelot et la frontière allemande
dans la direction de Malmédy.

DÉTAIL ESTIMATIF.

	Total des estimations.
1. Acquisitions de terrains : 16 hectares.	101,000
2. Terrassements. Mouvement total des terres : 219,000 m ³ .	424,000
3. Tunnel de 490 mètres de longueur	349,000
4. 3 ponts de 6 à 8 mètres d'ouverture	74,000
5. 9 aqueducs et ponceaux de sections diverses.	203,000
6. Gares et bâtiments	206,000
7. Clôtures, perrés et signalisation	37,000
8. Voie y compris pose et ballast	155,000
9. Imprévus	51,000
Total général	<u>1,600,000</u>

Kamer der Volksvertegenwoordigers.

VERGADERING VAN 13 APRIL 1905.

Ontwerp van wet tot goedkeuring van de Overeenkomst, den 15^e Augustus 1903 te Berlijn, tusschen de Gevolmachtigden van de Pruisische Regeering en van de Belgische Regeering gesloten tot verbetering van de spoorwegverbindingen tusschen België en Pruisen.

MIJNE HEEREN,

A. BAAN LEUVEN-WELKENRAEDT.

Het goederenverkeer van en naar Duitschland heeft zich aanmerkelijk uitgebreid.

Uit de algemeene tabel van België's handel met de vreemde landen blijkt inderdaad, dat de betrekkingen met Duitschland zijn gestegen als volgt :

	Invoer.		Uitvoer.
1860 fr.	241,000,000	fr.	182,000,000
1880	529,000,000		533,000,000
1900	691,000,000		718,000,000
1903	953,500,000		855,000,000

Ook het reizigersverkeer is op zeer merkelijke wijze toegenomen.

Dat verkeer wordt grootendeels verzekerd door de Ooster- en Vesderbaan, die tevens het binnenlandsch verkeer moet bedienen, onder andere dat der groote steden Leuven, Luik en Verviers, die zich op handels- en nijverheidsgebied zeer snel ontwikkelen.

De thans bestaande baan volstaat niet meer voor dat dubbel verkeer en het is hoogst dringend geworden ze te ontlasten door een nieuwen gemeenschapsweg naar Duitschland. In de Kamers zelve, werd trouwens erkend hoezeer die maatregel noodzakelijk is.

Bij deze gelegenheid, had de Regeering hare aandacht te wijden aan het steeds scherper dinden van de Nederlandsche wegen, ten nadeele van de Belgische lijnen, naar den doorvoer van reizigers uit Engeland naar Duitsch-

land en de verder gelegene landen; zij acht het onontbeerlijk de nieuwe lijn in de beste voorwaarden toe te rusten met het oog op den rit der internationale sneltreinen.

De vorderingen bij het toepassen der electriciteit laten voorzien dat in de praktijk snelheden van tot 200 kilometer bereikt zullen worden : derhalve is het noodig dat de nieuwe lijn, die eens een schakel worden kan van den extrasnellen Europeeschen keten, tegen die snelheid berijdbaar zou zijn.

Met dat doel is het noodzakelijk dat op die lijn geene overwegen en geen gewone vertakkingen zijn; dat er geene hellingen op worden aangetroffen van meer dan 10 millimeter per meter, noch bochten met minder dan 2,000 meter straal.

Door het Vesderdal heen ware zulk programma niet te verwezenlijken; en na studiën, waarbij acht geslagen werd op de meest verscheidene voorstellen, werd de Regeering ertoe geleid te erkennen, dat de richting nabij Sint-Truiden, nabij Tongeren en Argenteau, zooals zij in plan en doorsnede voorgesteld is op de tot staving van deze memorie neergelegde stukken, best en in de meest economische voorwaarden beantwoordt aan de tegenwoordige en toekomstige behoeften van het reizigers- en goederenverkeer. De kosten worden geschat op ongeveer 55,000,000 frank. (Zie bijgaand bestek.)

Niet alleen zal de ontworpen lijn zeer snelle internationale betrekkingen tot stand brengen, maar tevens een nieuwen verkeerweg openen tusschen Midden-Duitschland en de stad Antwerpen, die beschouwd mag worden als de natuurlijke haven voor die streck.

Bovendien zal de lijn voor gevolg hebben dat de toekomstige kolenmijnstreek van de Kempen bediend zal worden en dat de naburige steden, die thans in dat opzicht in een minder gunstigen toestand verkeerden en wien eene groote ontwikkeling wacht, over meer gemeenschapsmiddelen zullen beschikken.

In het opzicht van den reizigersdienst, zou de duur van den rit, van den aanvang af, dat is, zonder de nieuwe verbeteringen voort te spruiten uit mogelijke aanwending van electriciteit op de baan, ingekort worden met één uur van Brussel tot Herbesthal en met schier anderhalf uur in omgekeerde richting.

Tusschen de Belgische grens en Aken, moeten de treinen de helling van Ronheide oprijden, met eene schuinte van 27 millimeter over meer dan 2 kilometer lengte, wat tot zeer gevoelige vertraging leidt.

Opdat de nieuwe lijn al haar mogelijk nut afwerpe, is het onontbeerlijk dien last uit den internationalen weg te doen verdwijnen; ook hebben de Pruisische en de Belgische Regeering Gevolmachtigden gelast, met dat doel, eene Overeenkomst te onderhandelen, die den 13^{en} Augustus 1903 te Berlijn werd geteekend.

Luidens die Overeenkomst, waarop de Regeering de goedkeuring der Kamers verlangt, zal België voor zijne rekening eene verkortingsbaan van Leuven tot Welkenraedt doen aanleggen en zal Pruisen, op eigen kosten, de

richting van de bestaande lijn tusschen Herbesthal en Aken zoodanig wijzigen, dat de steile helling te Ronheide verdwijne.

Bij eene wet van 25 Juni 1904, wordt, voor laatstgenoemd werk, een krediet van 5,405,000 mark aan de Pruisische Regeering verleend.

Luidens artikel 10 van de Overeenkomst, zal de nieuwe lijn Leuven-Aken in dienst gesteld worden ten laatste tien jaar na de afkondiging van de wet, waarbij tot het aanleggen van die lijn zal zijn besloten.

Om rekening te houden met geopperde bezwaren, stelt de Regeering er prijs op te verklaren dat het geenszins in hare bedoeling ligt al de internationale treinen over de nieuwe lijn af te leiden, noch de steden Luik en Verviers buiten de dienstregeling der groote Europeesche treinen te sluiten.

Die steden zullen er gansch natuurlijk in blijven opgenomen, omdat zij, voor het meerendeel der streken, zich bevinden op de beste lijn van Frankrijk naar Duitschland (over Charleroy en Namen); vervolgens omdat, waar de mededinging geen strijd naar snelheid met de Nederlandsche wegen vergt, er, met het oog op hen die de treinen nemen, belang bij zal zijn deze, als thans, over Luik en Verviers te laten rijden.

Feitelijk zal men over een tweeden weg, met sneller verkeer, beschikken om langs dien weg reizigers door België te leiden, die over Nederland zouden gaan, moest die weg niet bestaan.

Bovendien zal er voor gezorgd worden, dat op de bestaande lijn een dienst worde ingericht van doorgaande rijtuigen die, op behoorlijk gekozen plaatsen volgens de richting van den rit, aan de treinen van de nieuwe lijn worden toegevoegd of daarvan afgehaakt.

De steden Luik en Verviers zullen dus niets verliezen van de voordeelen die zij thans bezitten; zij hebben integendeel alles te winnen bij de ontworpen ontlasting, die toelaten zal den dienst op de bestaande lijn te verbeteren en de noodig erkende nieuwe treinen in te richten.

B. — BAAN VAN STAVELOT NAAR DE GRENS, RICHTING MALMEDY.

Thans wordt het spoorwegverkeer tusschen de Eifel en de provincie Luik over Herbesthal geleid, alhoewel er tusschen de lijnen die de uiterste punten der beide streken bedienen (Malmédy en Stavelot) slechts eene gaping van 8 kilometer bestaat.

Rechtstreeksche verbinding tusschen beide voormelde steden zou den weg verkorten :

a) met ongeveer 40 kilometer voor het verkeer van de Eifel met Luik en met al de Belgische statiën ten Westen, ten Zuidwesten en ten Noordwesten dier stad gelegen ;

b) met 30 tot 40 kilometer voor de betrekkingen tusschen de statiën op de baan Verviers-Luik, alsmede op de hoogvlakten van Herve, eenerzijds, Malmédy en verder, anderzijds.

Die verbinding zou een zeer gunstigen invloed uitoefenen op het handelsverkeer van de streken die daardoor meer rechtstreeks in gemeenschap

komen en zij zou voordeelig zijn voor de Belgische Staatsspoorwegen, daar de op ons net af te leggen weg langer wordt.

Naar aanleiding van de onderhandelingen betreffende de nieuwe lijn Leuven-Aken, werd het onderzoek van een ontwerp van verbinding aan de Belgische en aan de Pruisische Gevolmachtigden opgedragen.

Zij zijn tot een akkoord gekomen, dat bevestigd wordt door de thans aan de goedkeuring der Kamers onderworpen Overeenkomst.

Het op Belgisch grondgebied aan te leggen baanvak is afgebeeld op het tot staving van deze memorie neergelegde plan en profiel. De kosten uit dien hoofde door België te dragen zijn geschat op 1,600,000 frank. (Zie bijgaand bestek.)

De Pruisische Regering heeft een krediet van 840.000 mark aangevraagd en verkregen voor de verlenging, op haar grondgebied, van de lijn tot Malmédy. (Wet van 25 Juni 1904.)

Luidens artikel 10 van de Overeenkomst, moet de nieuwe spoorweg in dienst zijn ten laatste vijf jaar na de afkondiging van de wet, waarbij tot den aanleg daarvan zal zijn besloten.

De Minister van Buitenlandsche Zaken,

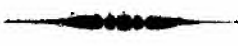
P. DE FAVEREAU.

De Minister van Financiën en Openbare Werken,

C^{te} DE SMET DE NAEYER.

De Minister van Spoorwegen, Posterijen en Telegrafen,

JUL. LIEBAERT.



Léopold II,**ROI DES BELGES,***A tous présents et à venir, Salut :*

Sur la proposition de nos Ministres des Affaires Étrangères, des Finances et des Travaux publics, et des Chemins de fer, Postes et Télégraphes,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre des Affaires Étrangères est chargé de présenter en Notre nom aux Chambres législatives, le projet de loi dont la teneur suit :

ARTICLE UNIQUE.

La Convention conclue à Berlin, le 15 août 1903, entre les plénipotentiaires du Gouvernement prussien et du Gouvernement belge, pour l'amélioration des communications par voie ferrée entre la Belgique et la Prusse, est approuvée.

Donné à Venise, le 10 avril 1905.

Leopold II,**KONING DER BELGEN,***Aan allen, tegenwoordigen en toekomstenden, Heil !*

Op voorstel van onze Ministers van Buitenlandsche Zaken, van Financiën en Openbare Werken, en van Spoorwegen, Posterijen en Telegrafien,

WIJ HEBBEN BESLOTEN EN WIJ BESLUITEN :

Onze Minister van Buitenlandsche Zaken is gelast, in Onzen naam aan de Wetgevende Kamers het wetsontwerp voor te leggen, waarvan de inhoud volgt :

EENIG ARTIKEL.

Het op 15 Augustus 1903 onder de Gevolmachtigden der Pruisische Regeering en der Belgische Regeering gesloten Verdrag tot verbetering der verbindingen per spoorweg tusschen België en Pruisen, is goedgekeurd.

Gegevente Venetië, den 10ⁿ April 1905.**LÉOPOLD.****Par le Roi :***Le Ministre des Affaires Étrangères,***P. DE FAVEREAU.***Le Ministre des Finances et des Travaux publics,***C^{te}. DE SMET DE NAAYER.***Le Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes,***JUL. LIEBAERT.****Van 's Konings wege :***De Minister van Buitenlandsche Zaken,**De Minister van Financiën en Openbare Werken,**De Minister van Spoorwegen, Posterijen en Telegrafien,*

BIJLAGE N^o 1.

**ZIJNE MAJESTEIT DE KONING DER
BELGEN**

en

**ZIJNE MAJESTEIT DE KEIZER VAN
DUITSCHLAND, KONING VAN PRUISEN,**
in naam van het Duitsche Keizerrijk,
dat hierbij Pruisen op dezes aan-
vraag vertegenwoordigt, zijn over-
eengekomen, tot verbetering der
spoorwegverbindingen tusschen Bel-
gië en Pruisen, eene Overeenkomst
te sluiten en Zij hebben met dat doel
tot Hunne Gevolmachtigden be-
noemd :

Zijne Majesteit de Koning der
Belgen :

Den Heer Karel-Hendrik-Bruno
Ramaeckers, Algemeenen Secretaris
van het Ministerie van Spoorwegen,
Posterijen en Telegrafen,

Den Heer Jozef-Leopold Garnir,
Beheerder der Exploitatie bij het
Beheer van Staatsspoorwegen,

Den Heer Edward De Rudder, Be-
heerder van Wegen en Werken bij
het Beheer van Staatsspoorwegen,

en

Zijne Majesteit de Keizer van
Duitschland, Koning van Pruisen:

Den Heer Franz von Aichberger,
Hoogstdezelfs Werkelijken Gehei-
men Gezantschapsraad,

Den Heer Balduin Wiesner,
Hoogstdezelfs Geheimen Opperraad
(Hoofd-Ingenieur),

**SEINE MAJESTÄT DER KÖNIG DER
BELGIER**

und

**SEINE MAJESTÄT DER DEUTSCHE KAI-
SER, KÖNIG VON PREUSSEN,** im Namen
des Deutschen Reiches, das hierbei
Preussen auf dessen Antrag vertritt,
sind übereingekommen, zur Ver-
besserung der Eisenbahnverbindun-
gen zwischen Belgien und Preussen,
einen Vertrag abzuschliessen und
haben zu diesem Zwecke zu Bevoll-
mächtigten ernannt.

Seine Majestät der König der
Belgier :

Herrn Karl Heinrich Bruno Ra-
maeckers, General-Sekretär des Mi-
nisteriums der Eisenbahnen, Posten
und Telegraphen,

Herrn Joseph Leopold Garnir,
Betriebs-Administrator in der Ver-
waltung der Staatseisenbahnen,

Herrn Eduard De Rudder, Bau-
Administrator in der Verwaltung
der Staatseisenbahnen,

und

Seine Majestät der Deutsche Kai-
ser, König von Preussen ;

Allerhöchstihren Wirklichen Ge-
heimen Legationsrat Herrn Franz
von Aichberger,

Allerhöchstihren Geheimen Ober-
Baurat Herrn Balduin Wiesner,

Den Heer Gustav Lacomé, Hoogst-deszelfs Geheimen Opper-Financieraad,

Den Heer Rudolf Ottendorff, Hoogst-deszelfs Geheimen Financieraad,

Den Heer Max Vieregge, Hoogst-deszelfs Geheimen Financieraad,

dewelke, na elkander hunne in goeden en behoorlijken vorm bevonden volmachten te hebben medegedeeld, onder voorbehoud van bekrachtiging, de volgende Overeenkomst hebben vastgesteld en gesloten :

ARTIKEL ÉÉN.

De beide Regeeringen zijn voornemens :

1° De spoorwegverbinding tusschen Leuven en Aken te verbeteren ;

2° Eene spoorweglijn tusschen Malmedy en Stavelot aan te leggen.

ART. 2.

Tot verbetering van de spoorwegverbinding tusschen Leuven en Aken legt België op eigen grondgebied, om benevens andere voordeelen eene aanmerkelijke vermindering van den rittijd voor het internationaal sneltreinenverkeer te verkrijgen, voor zijne rekening eene verkortingslijn van Leuven tot Welkenraedt aan. Pruisen verandert op eigene kosten de lijnrichting van het bestaande vak Herbesthal-Aken zoodanig dat de steile helling bij Ronheide verdwijnt.

ART. 3.

Het tot inrichting eener door-

Allerhöchstihren Geheimen Ober-Finanzrat Herrn Gustav Lacomé,

Allerhöchstihren Geheimen Finanzrat Herrn Rudolf Ottendorff,

Allerhöchstihren Geheimen Finanzrat Herrn Max Vieregge,

von welchen nach geschehener Mittheilung und gegenseitiger Anerkennung ihrer Vollmachten unter dem Vorbehalte der Ratifikation der nachstehende Vertrag verabredet und abgeschlossen worden ist :

ARTIKEL 1.

Die beiderseitigen Regierungen beabsichtigen :

1° die Eisenbahnverbinding zwischen Löwen und Aachen zu verbessern ;

2° eine Eisenbahnverbinding zwischen Malmedy und Stavelot herzustellen.

ART. 2.

Zur Verbesserung der Eisenbahnverbinding zwischen Löwen und Aachen stellt Belgien auf eigenem Gebiet, um neben anderen Vorteilen eine wesentliche Verminderung der Fahrzeit für den internationalen Schnellzugverkehr zu erzielen, für seine Rechnung eine Abkürzungslinie von Löwen bis Welkenraedt her ; Preussen ändert auf eigene Kosten die Linienführung der bestehenden Strecke Herbesthal-Aachen derart dass die Steiltrampe bei Ronheide beseitigt wird.

ART. 3.

Die zur Herstellung einer durch-

gaande spoorwegverbinding tusschen Malmedy en Stavelot noodige baanvak, bouwt ieder der beide verdragsluitende Regeeringen op haar grondgebied voor eigene rekening tot aan de wederzijdse grens.

De bijzondere vaststelling van de spoorweglijn, alsmede van het gezamenlijk bouwplan en van de afzonderlijke bouwontwerpen, blijft ieder der beide Regeeringen voor haar grondgebied voorbehouden.

Daar het punt, waar de spoorweg de grens overschrijdt, reeds vastgesteld is, keuren de beide Hooge verdragsluitende Partijen het daaromtrent getroffen akkoord goed.

ART. 4.

De spoorweg van Malmedy naar Stavelot, die door de beide betrokken Beheeren gemeenschappelijk geëxploiteerd zal worden, zal voorzien zijn van een enkel hoofdspoor en zal op Pruisisch grondgebied aangelegd worden naar de in Pruisen geldende bepalingen voor den aanleg en de exploitatie van mindere banen.

Het aan te leggen spoor zal, tot verbinding met de aansluitende lijnen, één meter vierhonderd vijf en dertig millimeter wijd zijn tusschen de binnenranden der spoorstaven.

De afmetingen van de baan en van het exploitatie-materieel worden, naar dezelfde grondslagen, zoodanig vastgesteld dat een onafgebroken verkeer uit het eene vak in het andere mogelijk zij, en inzonderheid dat het rollend materieel, komende van of bestemd voor de

gehenden Eisenbahnverbinding zwischen Malmedy und Stavelot erforderliche Bahnstrecke, erbaut jede der beiden vertragschliessenden Regierungen auf ihrem Gebiete für eigene Rechnung bis zur beiderseitigen Grenze.

Die spezielle Feststellung der Bahnlinie, sowie des gesamten Bauplanes und der einzelnen Bauentwürfe, bleibt jeder der beiden hohen Regierungen für ihr Gebiet vorbehalten.

Nachdem die Feststellung des Punktes, wo die Eisenbahn die Grenze überschreitet, bereits erfolgt ist, genehmigen die beiden hohen vertragschliessenden Regierungen die diesbezüglich getroffene Vereinbarung.

ART. 4.

Die Eisenbahn von Malmedy nach Stavelot, die von den beiderseitigen Eisenbahnverwaltungen gemeinschaftlich betrieben werden soll, wird mit einem durchgehenden Gleise versehen und auf preussischem Gebiete nach den dort für den Bau und Betrieb von Nebenbahnen geltenden Bestimmungen erbaut werden.

Die Spurweite der Gleise soll in Übereinstimmung mit den anschliessenden Bahnen 1,455 Meter im Lichten der Schienen betragen. Auch im Übrigen sollen die Konstruktionsverhältnisse der anzulegenden Bahnstrecke und deren Betriebsmittel dergestalt nach gleichmässigen Grundsätzen festgestellt werden, dass auf den beiderseitigen Bahnstrecken ein ineinandergreifender Betrieb stattfinden kann, insbesondere auch die Betriebsmittel von

aansluitende banen, uit het eene vak in het andere kunne overgaan en wederzijds gebezigd worden.

Het door eene der beide Hooge Regeeringen goedgekeurd exploitatie-materieel wordt, zonder nader onderzoek, op het grondgebied der andere Regeering toegelaten.

De eindpunten worden zoodanig met de aansluitende lijnen verbonden, dat het rollend materieel van de eene lijn op de andere kunne overgaan.

ART. 5.

Ingeval een der beide Beheeren, wat de nieuwe lijn Malmedy-Stavelot betreft, belast mocht zijn met de exploitatie van de op het grondgebied van den anderen Staat gelegen lijn of van een gedeelte daarvan, is het overeengekomen dat de Regeering van het land, waar dat Beheer zijnen zetel heeft, de uitoefening behoudt van het recht van hooger toezicht over dat Beheer.

Deze bepaling maakt geen inbreuk op de rechten van souvereiniteit en van toezicht (daaronder begrepen de uitoefening van het gerecht en van de politie) der Hooge verdragsluitende Partijen op het baanvak op haar wederzijdsch grondgebied gelegen en op de exploitatie van dat baanvak.

De politie op de baan wordt in de eerste plaats uitgeoefend door de bedienden van het spoorwegbeheer, onder het toezicht van de bevoegde overheden van elk der beide landen en naar de voorschriften en regels,

und nach den anschliessenden Bahnen ungehindert übergehen, beziehungsweise wechselseitig benützt werden können.

Die von einer der beiden hohen Regierungen geprüften Betriebsmittel werden ohne nochmalige Prüfung auch auf der im Gebiete der anderen liegenden Bahnstrecke zugelassen werden.

Die Bahn wird an ihren Endpunkten in angemessene den Übergang der Betriebsmittel gestattende Schienenverbindung mit den zur Zeit daselbst anschliessenden Eisenbahnen gesetzt werden.

ART. 5.

Für den Fall, dass eine der beiden Verwaltungen ganz oder teilweise die Betriebsführung auf der im Gebiete des fremden Staates liegenden Strecke der neuen Linie Malmedy-Stavelot übernimmt, wird vereinbart, dass die Ausübung des Oberaufsichtsrechts über diese Verwaltung der Regierung des Landes verbleibt, in dem die Verwaltung ihren Sitz hat.

Durch diese Bestimmung werden die volle Landeshoheit und das Aufsichtsrecht (also auch die Ausübung der Justiz und Polizeigewalt) der beiden hohen vertragschliessenden Teile über die in ihrem Gebiete gelegene Bahnstrecke und über den darauf stattfindenden Betrieb nicht berührt.

Die Bahnpolizei wird unter Aufsicht der dazu in jedem der beiden Gebiete zuständigen Behörden in Gemässheit der für jedes Gebiet geltenden Vorschriften und Grundsätze zunächst durch die Beamten

die in elk der landen gelden.

ART. 6.

De regeling van de gemeenschappelijke exploitatie der nieuwe lijn Malmedy-Stavelot blijft voorbehouden en zal het onderwerp uitmaken van eene tusschen de beide spoorwegbeheeren te treffen bijzondere overeenkomst.

De onderhoorigen van eenen der verdragsluitende Staten, die door een der beide Beheeren op het grondgebied van het andere worden aangesteld, zullen daardoor hunne hoedanigheid van onderdanen van het land tot hetwelk zij behooren niet verliezen, maar zullen onderworpen zijn aan de wetten van het land, waar zij aangesteld zijn.

Ingeval de baan door een van beide Beheeren op het grondgebied van het andere geëxploiteerd mocht worden, zal het exploiteerend Beheer, ten opzichte van alle tegen hem uit hoofde van die exploitatie ingediende eischen tot schadeloosstelling, onderworpen zijn aan de wetten en de rechtspleging van den Staat waar de schade is ontstaan, tenzij de eisch voortvloeië uit eene vrachtovereenkomst gesloten met het exploiteerend Beheer of met een der andere Beheeren, die aan het vervoer deel genomen hebben.

ART. 7.

De tusschen de beide Regeeringen van kracht zijnde bepalingen tot vergemakkelijking van het wederzijdsch spoorwegverkeer, zullen ook van toepassing zijn op de nieuwe verbinding tusschen Malmedy en Stavelot,

der Eisenbahnverwaltung gehandhabt werden.

ART. 6.

Die Regelung des gemeinsamen Betriebes auf der neuen Strecke von Malmedy bis Stavelot bleibt einem besonderen Vertrage zwischen den beiderseitigen Eisenbahnverwaltungen vorbehalten.

Angehörige des einen der beiden vertragschliessenden Staaten, die von einer der beiden Eisenbahnverwaltungen im Gebiete des anderen Staates etwa angestellt werden sollten, scheiden dadurch nicht aus Untertanenverbände ihres Heimatlandes aus, sind aber den Gesetzen des Landes, in dem sie angestellt sind, unterworfen.

Insoweit eine der beiden Verwaltungen den Betrieb auf dem Gebiete des fremden Staates führt, hat sie sich rücksichtlich aller aus dem Betriebe der Bahn gegen sie etwa herzuleitenden Entschädigungsansprüche den Gesetzen und der Gerichtsbarkeit des Staates, in welchem die Schadenszufügung stattgefunden hat, zu unterwerfen, insofern der Entschädigungsanspruch nicht aus einem mit der betriebsführenden Bahnverwaltung oder mit einer der übrigen an dem Transporte beteiligten Bahnen abgeschlossenen Frachtgeschäfte hergeleitet wird.

ART. 7.

Die im Interesse der Erleichterung des gegenseitigen Eisenbahnverkehrs zwischen den beiden hohen vertragschliessenden Regierungen jeweilig bestehenden Vertragsbestimmungen finden auch auf den

welke het onderwerp van deze Overeenkomst uitmaakt.

De beide Hooge verdragsluitende Partijen verbinden zich :

1° Op die nieuwe lijn, voor den reizigersdienst dagelijks en in elke richting, ten minste twee treinen te laten rijden, zooveel mogelijk in aansluiting met de treinen der aanpalende lijnen ; voor den goederendienst zooveel treinen in te richten als voor het geregeld vervoer noodig zal zijn, en alle verdere zaken betreffende de exploitatie ten beste van de belangen van het verkeer te regelen ;

2° De beide bedoelde spoorweglijnen (Leuven-Aken en Malmedy-Stavelot) te doen opnemen in de lijst van de spoorwegen, die onderworpen zijn aan de internationale Overeenkomst voor het goederenvervoer per spoorweg.

ART. 8.

De thans bestaande of later te treffen schikkingen wegens de formaliteiten te vervullen voor het onderzoek der paspoorten en voor de reizigerspolitie zullen ook van toepassing zijn op de nieuwe lijn tusschen Malmedy en Stavelot.

ART. 9.

De inrichting van den post- en telegraafdienst blijft voorbehouden en zal het onderwerp uitmaken van ene bijzondere overeenstemming tusschen de post- en telegraafbeheerders in der beide landen.

durch den gegenwärtigen Vertrag gesicherten neuen Eisenbahnanschluss zwischen Malmedy und Stavelot Anwendung.

Beide hohen vertragschliessenden Teile verpflichten sich,

1. dass auf dieser neuen Eisenbahn möglichst im Anschlusse an die Züge der angrenzenden Bahnstrecken mindestens zwei für die Personenbeförderung geeignete Züge täglich in beiden Richtungen und für den Güterverkehr soviel Züge eingerichtet werden, als zur Bewältigung desselben erforderlich sind, sowie dass die sonstigen Betriebsanordnungen den Verkehrsinteressen entsprechend geregelt werden ;

2. dass die beiden in Rede stehenden Eisenbahverbindungen (Löwen-Aachen und Malmedy-Stavelot) zur Aufnahme in die Liste der dem internationalen Übereinkommen für den Eisenbahnfrachtverkehr unterworfenen Eisenbahnen angemeldet werden.

ART. 8.

Die wegen Handhabung der Pass- und Fremdpolizei im Eisenbahnverkehr schon bestehenden oder noch zu vereinbarenden Bestimmungen sollen auch auf die neue Eisenbahnverbindung zwischen Malmedy und Stavelot Anwendung finden.

ART. 9.

Die Regulierung des Post- und Telegraphendienstes bleibt der besonderen Verständigung zwischen den beiderseitigen Post- und Telegraphenverwaltungen vorbehalten.

ART. 10.

Iedere der beide Regeeringen verklaart zich bereid den aanleg van de bij vorenstaande artikelen 1, 2, 3 en 4, en wel overeenkomstig de bepalingen der artikelen, te beginnen, zoodra zij de wettelijke machtiging daartoe zal hebben ontvangen en de mogelijks door de wet te stellen voorwaarden verzekerd zullen zijn.

In dat geval, zal ieder der beide Regeeringen er de andere kennis van geven ten laatste binnen de drie maanden, en den aanleg zoodanig voorbereiden en voltooien dat de nieuwe lijnen zoo spoedig mogelijk in dienst gesteld kunnen worden.

De in dienststelling van die lijnen geschiedt ten laatste :

1^o voor de baan Leuven-Aken, 10 jaar na de afkondiging van de wetten, waarbij tot den aanleg daarvan wordt besloten, en

2^o voor de baan Malmedy-Stavelot, 5 jaar na de afkondiging van de wetten, waarbij tot den aanleg daarvan wordt besloten.

De beide Regeeringen verbinden zich aan hare wederzijdsche wetgevende vergaderingen een wetsontwerp betreffende de uitvoering van deze Overeenkomst, zoo mogelijk gedurende den aanstaanden zittijd, doch in alle geval ten laatste den 1^{en} Mei 1905, voor te leggen.

ART. 11.

De Koninklijk Pruisische Regeering is bevoegd de rechten en lasten, welke uit dit Verdrag voort-

ART. 10.

Zur Ausführung der den Gegenstand dieses Vertrages bildenden Eisenbahnverbindungen nach Massgabe der in Artikel 1 bis 4 getroffenen Vereinbarungen, erklärt sich jede der beiden Regierungen bereit, sobald sie die gesetzliche Ermächtigung hierzu erhalten haben und die Erfüllung derjenigen Bedingungen, von denen der Bau etwa gesetzlich abhängig gemacht werden sollte, sicher gestellt sein wird. Bei Eintritt dieser Voraussetzungen wird jede der beiden Regierungen der anderen hiervon längstens innerhalb dreier Monate Nachricht geben und den Bau derart vorbereiten und fördern dass die neuen Strecken baldmöglichst dem Betriebe übergeben werden können.

Die Inbetriebnahme der Bahnen soll spätestens stattfinden :

1. für die Bahn Löwen-Aachen : 10 Jahre nach Veröffentlichung der Gesetze, die über diese Bahn Entscheidung treffen ;

2. für die Bahn von Malmedy nach Stavelot : 5 Jahre nach Veröffentlichung der über sie entscheidenden Gesetze.

Beide Regierungen verpflichten sich, die zur Erfüllung des Vertrages erforderlichen Gesetzesvorlagen den gesetzgebenden Körperschaften tunlichst bei deren nächstem Zusammentreten, spätestens aber am 1. Mai 1905 zu unterbreiten.

ART. 11

Der Königlich Preussischen Regierung soll es freistehen, die aus diesem Vertrage für sie hervorgehende

vloeien, op het Deutsche Keizerrijk over te dragen.

ART. 12.

Deze Overeenkomst zal worden bekrachtigd en de akten van bekrachtiging zullen zoo spoedig mogelijk te Berlijn uitgewisseld worden.

Ten blijke waarvan de wederzijdse Gevolmachtigden deze Overeenkomst hebben onderteeekend en er hun zegel op hebben afgedrukt.

Gedaan te Berlijn, den 15ⁿ Augustus 1903.

CH. RAMAECKERS,
L. GARNIR,
E. DE RUDDER.

Rechte und Pflichten auf das Deutsche Reich zu übertragen.

ART. 12.

Der gegenwärtige Vertrag soll ratifiziert und es sollen die Ratifikationsurkunden so bald als möglich in Berlin ausgetauscht werden.

Zur Beglaubigung dessen haben die Bevollmächtigten denselben unterzeichnet und besiegelt.

So geschehen zu Berlin am 15. August 1903.

V. AICHBERGER,
WIESNER,
LACOMI,
OTTENDORFF,
VIEREGGE.

BIJLAGE N^o 2.

MINISTERIE
VAN
SPOORWEGEN,
POSTRIJEN EN TELEGRAFEN

Aanleg van eene spoorweglijn tusschen Leuven en Welkenraedt
over Tongeren en Argenteau.

BESTEK.

	Gezamenlijke ramingen.
1. Aankoop van gronden : 350 hectaren fr.	4,302,000
2. Aardewerken	11,300,000
3. 4,420 meter tunnel	5,433,000
4. 264 bruggen van 6 tot 8 meter span	6,580,000
5. 218 aquaducten van 1 ^m /150 span	654,000
6. Statiën	5,724,000
7. Viaduct-brug over het Maasdal	12,000,000
8. 19 brugjes van verschillend span	923,000
9. Afsluitingen, beschuttingen en seininrichting	910,000
10. Sporen en ballast	6,130,000
11. Onvoorziene kosten	1,020,000

Algemeen bedrag, fr. 53,000,000

BIJLAGE N^o 3.

MINISTERIE
VAN
SPOORWEGEN,
POSTERIJEN EN TELEGRAFEN.

Aanleg van eene spoorweglijn tusschen Stavelot en de Duitsehe grens,
richting Malmedy.

BESTEK.

	Gezamenlijke raminen.
1. Aankoop van gronden : 16 hectaren fr.	101,000
2. Aardewerken. Gezamenlijke verplaatsing van grond : 219,000 m ³	424,000
3. Tunnel, 490 meter lang.	349,000
4. 3 bruggen van 6 tot 8 meter span.	74,000
5. 9 aquaducten en brugjes van verschillende doorsnede .	203,000
6. Statiën en gebouwen.	206,000
7. Afsluitingen, beschuttingen en seininrichting	37,000
8. Sporen, met het leggen en den ballast	155,000
9. Onvoorziene kosten	51,000
Algemeen bedrag . . fr.	1,600,000