

(1)

(N° 160)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 11 MAI 1897.

Projet de loi relatif au rachat de diverses concessions de chemins de fer (réseaux du Grand Central Belge et du Liégeois-Limbourgeois et ligne de Liège à la frontière néerlandaise vers Maastricht).

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS ,

Les chemins de fer belges sont, au point de vue de l'exploitation, divisés en trois catégories :

1° Les chemins de fer construits ou rachetés par l'État et exploités par lui ;

2° Les chemins de fer construits par des sociétés pour être exploités par l'État ;

3° Ceux construits par des sociétés et exploités par elles-mêmes pour leur propre compte.

Les chemins de fer exploités par l'État se sont développés sans cesse et comprennent aujourd'hui 3332 kilomètres (1) ; l'importance du réseau des sociétés va, au contraire, en diminuant :

Les avantages de l'exploitation des chemins de fer par l'État ne sont plus contestés aujourd'hui ; la principale préoccupation de celui-ci dans ce domaine est d'encourager le progrès de toutes les branches du travail national.

L'importance de son exploitation lui permet, par des réductions de tarifs sagement combinées, et par des facilités données aux différentes catégories de transport, d'apporter son concours au développement de l'industrie et du commerce.

Les sociétés privées, au contraire, ont toujours à se préoccuper des intérêts

(1) Y compris les sections des chemins de fer concédés empruntés en transit par les trains de l'État.

financiers de leur entreprise et c'est là le but vers lequel elles dirigent surtout leurs efforts.

D'autre part, le grand fractionnement des concessions qui ont été accordées dès le début des chemins de fer a amené certaines sociétés concessionnaires à chercher, dans des fusions, des avantages qu'elles ne trouvaient pas dans l'exploitation isolée de leurs lignes : outre que cette réunion leur permettait d'introduire l'unité dans leur exploitation, de réaliser des économies dans leurs dépenses, elle mettait en leurs mains de grandes lignes destinées à desservir des points importants de production et de consommation, et qui, de plus, devaient faire la concurrence à d'autres lignes déjà établies : c'est ce qui s'est passé pour le réseau Grand Central Belge, et, comme exemple, nous citerons les lignes d'Anvers vers Charleroi et la France, d'Anvers vers l'Allemagne, qui sont formées de la réunion de plusieurs concessions et qui font une si grande concurrence aux lignes de l'État Belge.

Cette concurrence, facilitée par l'enchevêtrement des voies ferrées des sociétés dans celles de l'État, a fait dévier, en les soumettant parfois à des parcours plus longs, des transports qui revenaient aux lignes anciennes et que celles-ci auraient pu effectuer à des conditions moins onéreuses : elle a nécessité ainsi, pour certaines directions de trafic, l'organisation d'un double service de transports.

Les lignes Grand Central Belge créent un double service entre Anvers, Louvain et Charleroi, entre Anvers et l'Allemagne; spécialement le trafic du bassin de Charleroi vers Anvers qui suit les lignes du Grand Central Belge, parcourt des sections qui présentent des rampes de 16 et de 18 millimètres : l'État peut conduire tout ce trafic par une ligne plus courte que celle du Grand Central Belge et dont les inclinaisons (pentes ou rampes, pentes dans la direction d'Anvers) ne dépassent pas $\frac{1}{1000}$.

En outre, cet enchevêtrement de lignes d'exploitations différentes fait naître à tout instant des désaccords entre les exploitants au sujet de questions de tarifs, de communauté de voie ou de gares; ces conflits ne peuvent que devenir plus nombreux à raison du développement continu de l'exploitation.

L'intérêt public n'a donc pas retiré de ces fusions tout le bénéfice qu'il aurait obtenu si les lignes ainsi réunies avaient été exploitées par l'État.

Il est résulté, en outre, de cette situation, le double régime que l'on constate aujourd'hui dans l'exploitation des chemins de fer belges.

L'incorporation des lignes concédées dans le réseau national fera disparaître tous les inconvénients de cette dualité de régime : les tarifs seront unifiés, au grand avantage du commerce et de l'industrie; l'exploitation, concentrée entre les mains d'une seule administration, permettra de réunir sur des lignes uniques à profil convenable, la plus grande quantité possible de trafic et de réduire sur les autres lignes le service des trains aux nécessités du trafic local : par suite, les doubles services étant supprimés, l'organisation des trains sera meilleure et moins coûteuse.

A l'origine, l'intervention des compagnies a grandement facilité le développement du réseau ferré, mais l'on doit constater cependant que si les

chemins de fer avaient tous conservé la destination qu'on leur prévoyait en les concédant, la sphère d'action des lignes de l'État aurait été plus grande et l'on serait arrivé plus sûrement au bon marché des prix de transport.

* * *

Le rachat des concessions que le Gouvernement a l'honneur de soumettre à vos délibérations, comprend les réseaux Grand Central Belge et Liégeois-Limbourgeois, ainsi que la ligne de Liège à la frontière néerlandaise vers Maestricht.

La convention conclue relativement au réseau Grand Central Belge comporte, outre la reprise du réseau actuel, le règlement du compte du prix de rachat des lignes d'Anvers au Moerdyk et de Roosendael à Bréda rachetées par les Gouvernements néerlandais et belge depuis le 1^{er} juillet 1880, en exécution du traité international du 31 octobre 1879 (loi du 29 avril 1880). La possibilité de mettre fin amiablement au différend qui existait entre le Gouvernement belge et la Société concessionnaire de ces lignes, au sujet de la détermination du prix de rachat de celles-ci n'a pas été étrangère à la décision du Gouvernement de poursuivre la reprise du réseau actuel Grand Central Belge.

Ce réseau comprend :

les chemins de fer de Marchiennes et Charleroi à Vireux; Berzée à Lanefte; Walcourt à Morialmé, Florennes et Philippeville; Mariembourg à Couvin; Louvain à Charleroi; Lodelinsart à Gilly avec embranchement; Lodelinsart à Jumet avec embranchement vers Dampremy; Lodelinsart à Châtelineau et à Montigny; Châtelineau à la frontière française vers Givet; Louvain à Hérenthals; Anvers à Hasselt; Hasselt à Maestricht et Aix-la-Chapelle; Turnhout à Tilbourg, — exploités pour compte des Sociétés Anvers-Rotterdam, Est-Belge et Entre-Sambre-et-Meuse, sauf redevance à payer aux sociétés concessionnaires de certains d'entre eux, et la ligne d'Anvers à la frontière prussienne vers Gladbach exploitée pour compte des Sociétés Anvers-Rotterdam et Est-Belge.

L'annexe n° 1 au présent Exposé des motifs rend compte des négociations qui ont précédé la conclusion du contrat de rachat de ce réseau.

* * *

Le réseau exploité par le Grand Central Belge comprenant des sections situées dans les pays limitrophes, des négociations ont été engagées avec les Gouvernements de ces pays en vue du rachat de ces tronçons.

Le Gouvernement des Pays-Bas a mis comme condition expresse de sa participation à la reprise des lignes Grand Central Belge, le rachat, par les États belge et néerlandais de la concession des chemins de fer Liégeois-Limbourgeois. Le Gouvernement belge, de son côté, a demandé la coopération des Pays-Bas à la reprise de la ligne de Liège à Maestricht, cette reprise devenant nécessaire afin d'éviter des détournements de transports. L'accord s'est établi sur ces deux points.

Le Gouvernement prussien a subordonné l'incorporation dans son réseau, de la section d'Aix à la frontière néerlandaise-prussienne, à l'octroi d'une indemnité du chef des charges que lui imposerait l'exploitation de ce tronçon.

Enfin, le Gouvernement français a déclaré qu'il ne rachèterait pas lui-même la section française de Vireux à la frontière belge, mais ne verrait aucun inconvénient à ce que cette reprise fût effectuée par la Compagnie des chemins de fer de l'Est.

* * *

Le réseau de chemins de fer concédé à la Compagnie du Liégeois-Limbourgeois comprend deux sections : l'une, de Hasselt à Eindhoven, qui emprunte les territoires néerlandais et belge; l'autre, de Hasselt à Liège et à Flémalle, avec ses embranchements, sur le territoire belge.

La compagnie concessionnaire s'est associée la Compagnie néerlandaise pour l'exploitation de chemins de fer de l'État, en vue de l'exploitation de ses concessions. Cette association a été réglée par des conventions du 27 et du 28 mars 1864 et un article additionnel du 6 mai 1867.

La Compagnie Liégeois-Limbourgeois a fait apport à cette association des concessions qu'elle avait obtenues; la Compagnie néerlandaise a apporté l'engagement de les exploiter, d'exécuter les travaux complémentaires et de payer à la société concessionnaire : 1° des redevances dont les minima ont été fixés, après les premières années d'exploitation, à fr. 450.908 16 pour la ligne de Hasselt à Eindhoven et fr. 600.874 80 pour la ligne de Hasselt-Liège-Flémalle (1); 2° une part, calculée différemment pour chacune des lignes, de la recette brute excédant 17.200 francs par kilomètre (1).

La Compagnie du Liégeois-Limbourgeois a perçu jusqu'ici le minimum de la rente pour la ligne de Hasselt-Eindhoven; elle reçoit actuellement, pour la ligne de Hasselt-Liège-Flémalle, indépendamment du minimum stipulé, sa part de l'excédent de recette brute au delà de 17.200 francs par kilomètre.

L'annexe n° 2 au présent Exposé des motifs indique le calcul du prix de rachat du réseau Liégeois-Limbourgeois.

* * *

Le rachat du chemin de fer de Liège à Maestricht sera effectué conformément à la clause insérée à l'article 77 du cahier des charges de la concession et libellée comme il suit :

« Le Gouvernement aura la faculté de racheter le chemin de fer.

« Dans le cas où il voudrait faire usage de cette faculté, il devrait

(1) Exclusion faite dans les calculs relatifs à cette redevance et à ces partages, de la longueur de la station commune de Flémalle-Haute, station pour laquelle la Compagnie néerlandaise supporte la redevance de premier établissement incombant aux lignes Liégeois-Limbourgeois.

« préalablement s'entendre avec le Gouvernement des Pays-Bas pour le
« rachat simultané par ce dernier gouvernement de la partie du chemin de
« fer située sur le territoire néerlandais.

« Il ne pourra toutefois être fait usage de cette faculté de rachat qu'après
« que le chemin de fer aura été exploité pendant vingt ans.

« Le cas échéant, on calculera le revenu net moyen annuel de cinq années
« d'exploitation, en prenant pour base les cinq années qui auront donné les
« résultats les plus favorables sur les sept qui auront immédiatement précédé
« le rachat, on capitalisera ce revenu net moyen à raison de 5 p. c., et à la
« somme ainsi obtenue, il sera ajouté une prime de 15 p. c. »

Le cahier des charges de la concession néerlandaise contient la même disposition.

*
* *

La convention conclue à Berlin le 15 avril 1897 renferme les conditions relatives au rachat par le Gouvernement prussien de la section d'Aix à la frontière néerlandaise-prussienne.

Le Gouvernement prussien a demandé une indemnité du chef des dépenses en plus que lui causerait l'exploitation de cette section; ces dépenses représentent :

1° Un excédent des frais d'exploitation sur les recettes brutes, justifié par le peu de développement de la section prussienne qui aboutit à de grandes gares (Aix) dont les dépenses sont élevées;

2° La part d'intervention du Grand Central Belge dans l'agrandissement prochain et considérable des stations d'Aix, travail auquel cette administration devrait coopérer si elle continuait l'exploitation de la ligne d'Aix-Maastricht.

La somme réclamée par le Gouvernement prussien était beaucoup plus considérable que celle de 2.000 000 marks dont le paiement a été stipulé après de longues négociations les gouvernements se sont arrêtés à la somme ci-dessus.

Toutefois, la revendication formulée par le Gouvernement prussien en ce qui concerne la quote-part du Grand Central Belge dans les travaux d'agrandissement des gares d'Aix n'ayant pas été prévue lors des négociations avec le Grand Central Belge qui ont abouti à la convention provisoire du 31 décembre 1893, le Gouvernement belge n'a consenti au paiement de la somme de 2.000.000 de marks qu'à la condition que le Grand Central intervînt pour une somme d'un million de francs

Les dépenses d'exploitation du réseau Grand Central Belge déduites des recettes pour former le produit net, base du rachat, comprennent la totalité des frais d'exploitation de la section prussienne; l'excédent de ces frais sur les recettes de cette section a donc été porté en compte dans le calcul du prix de rachat du réseau entier et l'indemnité allouée du chef de cet excédent au Gouvernement prussien ne constitue en réalité qu'une reprise des frais dont il a été tenu compte pour la détermination du prix global.

Il en est ainsi également pour la somme de 240.000 francs dont le paie-

ment est stipulé par l'article 4 de la convention; l'intérêt à 5 p. c de cette somme payé annuellement par le Grand Central Belge a été porté dans les frais d'exploitation et déduit en conséquence des recettes brutes: la capitalisation faite pour déterminer le prix de rachat du Grand Central Belge attribue même de ce chef à l'État belge une somme supérieure à celle qu'il paiera au Gouvernement prussien.

* * *

La convention conclue à Bruxelles le 25 avril 1897 règle les conditions de la cession aux Pays-Bas des concessions situées sur leur territoire.

L'article IV fixe au maximum de 13.000.000 de francs le prix de rachat des sections néerlandaises du Grand Central Belge; ce maximum résulte d'une estimation, faite de commun accord, de la valeur de ces tronçons et rien ne fait prévoir qu'il sera dépassé.

Le prix de la section du Liégeois-Limbourgeois déterminé par l'article V est celui pour lequel cette section est entrée en compte dans le calcul du prix du réseau entier.

Le prix maximum fixé pour le rachat de la section néerlandaise de la ligne de Liège-Maestricht (article VI) résulte également d'une estimation faite contradictoirement et l'on peut prévoir que ce maximum ne sera pas non plus dépassé.

* * *

La cession à la Compagnie de l'Est français de la section de Vireux à la frontière belge a été réglée par une convention passée entre cette compagnie et celle de l'Entre-Sambre-et-Meuse, concessionnaire de ce tronçon.

Le prix de cette cession consiste en une annuité de 20.000 francs jusqu'à la fin de la concession.

Conformément à la législation française, le contrat a été fait entre les Compagnies de l'Est français et de l'Entre-Sambre-et-Meuse. Mais la convention du 10 février 1897, conclue par le Gouvernement belge pour le rachat du réseau Grand Central Belge, stipule la cession à l'État belge de toutes les indemnités qui seraient payées du chef de la rétrocession des lignes situées en pays étranger; c'est donc en réalité au Gouvernement belge que reviendra cette indemnité. Des arrangements devront être pris entre le Gouvernement et la Compagnie de l'Est en vue de régler la liquidation de cette somme et les autres points qui intéresseront l'usage de cette section.

* * *

Le projet de loi soumis à vos délibérations marque un grand pas vers l'unification du réseau de chemins de fer du pays. Neuf compagnies

concessionnaires disparaîtront et l'exploitation de l'État, qui s'étend à plus de 3300 kilomètres, s'augmentera d'environ 600 kilomètres.

Ainsi qu'il a été dit plus haut, la concentration opérée entre les mains du Gouvernement aura pour effet la substitution des tarifs des chemins de fer de l'État pour le transport des voyageurs et des marchandises à ceux du Grand Central, du Liégeois-Limbourgeois et du Liège-Maestricht, ainsi que l'amélioration des divers services.

Sans doute, les divers rachats qui sont proposés ne seront pas également favorables au Trésor.

Les produits futurs des lignes du Grand Central Belge ne seront pas inférieurs à ceux obtenus actuellement : il est même à prévoir que, sous l'influence des nouveaux tarifs, les transports de ces lignes se développeront.

Le prix de rachat payé pour le réseau Liégeois-Limbourgeois ne correspond pas aux produits réels de ce réseau; il est basé sur les redevances payées par la Société exploitante à la Société concessionnaire, redevances qui sont supérieures à la recette nette réelle de ce chemin de fer; mais il est certain que ces lignes, placées entre les mains de l'État, régies par ses tarifs et son mode d'exploitation, verront augmenter leur trafic dans des proportions importantes. Comme pour le Grand Central, des transports détournés aujourd'hui de leur route la plus directe au profit d'itinéraires concurrents seront ramenés sur cette voie et procureront à celle-ci une augmentation de trafic.

La reprise de la ligne de Liège à Maestricht sera favorable sous tous les rapports aux intérêts de l'État belge.



Les articles 1 et 2 du projet de loi ont pour but d'approuver les conventions conclues par le Gouvernement en vue du rachat des réseaux Grand Central Belge et Liégeois-Limbourgeois ainsi qu'en vue de la cession à la Prusse et aux Pays-Bas des sections situées sur leur territoire.

Les articles 3, 4, 5 et 6 règlent les mesures financières nécessaires en vue d'assurer l'exécution de ces conventions. Pour assurer l'exécution de l'article 8 (C) de la convention du 10 février 1897 et de l'article IX (2°) de la convention du 16 février 1897, le Gouvernement sollicite l'autorisation d'émettre des obligations 3 p. c. à concurrence d'un capital nominal de fr. 196.198.697 50.

Or, conformément au traité conclu avec le Gouvernement des Pays-Bas pour la cession des sections néerlandaises des lignes de Tilbourg à Turnhout, d'Anvers à la frontière prussienne vers Gladbach, de Hasselt-Maestricht-Aix-la-Chapelle et de Hasselt à Eindhoven, les Pays-Bas s'engagent à verser au Trésor belge une somme d'environ 16 millions de francs.

D'autre part, les Pays-Bas ont versé précédemment dans nos caisses une somme de 6 millions de florins, représentant une valeur de fr. 12.553.000 » pour le prix de la section néerlandaise de la ligne d'Anvers-Rotterdam, qui leur a été cédée en vertu de la Convention du 31 octobre 1879, approuvée par la loi du 29 avril 1880.

Sur cette somme, la Belgique aura à restituer, conformément à l'article IV du protocole final de la convention du 23 avril 1897, un solde de fr. 140.968 »

Il restera donc fr. 12.414.032 »
encaissés par le Trésor belge.

En y ajoutant les fr. 16.000.000 »
qu'il recevra en vertu de la Convention soumise à l'approbation de la législature, on constate que le montant à rembourser à la Belgique par les Pays-Bas s'élèvera à environ fr. 28.409.032 »

Si le Gouvernement sollicite néanmoins l'autorisation d'émettre des obligations de la dette publique à concurrence de la totalité du prix de rachat des réseaux Grand Central Belge et Liégeois-Limbourgeois, c'est à raison de cette circonstance que le paiement doit être effectué en titres et que le Trésor ne pourra dès lors y affecter ni les sommes à recevoir ultérieurement des Pays Bas, ni celles qu'il a déjà reçues.

Pour décharger la dette consolidée de l'excédent du capital qui aura été émis, soit 28.409.032 francs, le Gouvernement réduira à due concurrence les ressources à demander à l'emprunt pour couvrir les dépenses des prochains Budgets extraordinaires.

L'article 7 du projet de loi a rapport aux mesures de comptabilité à prendre par le Gouvernement à l'égard des lignes reprises.

L'article 8 donne à celui-ci les pouvoirs nécessaires pour traiter avec la Compagnie des chemins de fer de l'Est-Français, en vue de régler les conditions d'usage, d'exploitation et de communauté afférentes à la section de Vireux à la frontière.

L'article 9 autorise le rachat : 1^o de la concession de la ligne de Saint-Trond à Hasselt, pour laquelle un préavis de deux ans doit être donné à la société concessionnaire ; 2^o de la section de Liège à la frontière néerlandaise du chemin de fer de Liège à Maestricht.

Les articles 10, 11 et 12 autorisent des dérogations à certaines dispositions législatives, dérogations qui se justifient comme suit :

Naturalisation. — Parmi les agents appelés à passer au service de l'État, il en est quelques-uns de nationalité étrangère qui seront obligés de solliciter la naturalisation ordinaire pour pouvoir être investis de fonctions publiques.

Il est équitable de les affranchir du paiement du droit d'enregistrement auquel cet acte serait assujéti par l'application de l'article 1^{er} de la loi du 7 août 1881.

C'est l'objet de l'article 10 du projet de loi qui, en accordant l'exemption de plein droit, fixe un délai convenable pour permettre aux intéressés de faire les diligences nécessaires aux fins de se pourvoir de la naturalisation.

Diplôme d'ingénieur. — Aux termes de l'article 48, § 3, de la loi du 10 avril 1890 sur la collation des grades académiques, « nul ne peut être
« admis à concourir pour la fonction d'ingénieur dans une administration de
« l'État, s'il n'a obtenu le grade d'ingénieur civil des mines ou celui d'ingénieur
« des constructions civiles et l'entérinement du diplôme, conformément à la
« présente loi. »

Une dérogation à cette disposition doit nécessairement être autorisée en faveur des ingénieurs des lignes à reprendre (Grand Central, Liégeois-Limbourgeois et Liège-Maestricht) qui, bien que remplissant depuis longtemps leurs fonctions avec la plus grande compétence et pouvant rendre de réels services à l'État, ne sont pas en possession du diplôme légal d'ingénieur, ce diplôme n'étant point requis pour l'exercice de fonctions semblables au service d'industries privées.

C'est dans ce but qu'est proposée la disposition faisant l'objet de l'article 11 du projet de loi.

Participation à la caisse des veuves et orphelins. — Les caisses de veuves et orphelins instituées en exécution de la loi du 21 juillet 1844 sur les pensions civiles et ecclésiastiques sont régies par des statuts d'où résultent des charges et des avantages dont l'équilibre n'est possible qu'autant que les affiliés se trouvent dans des conditions normales relativement à l'âge de leur admission au service de l'État.

Le personnel des lignes qui seront reprises ne répondra pas à ces conditions. Notamment celui du réseau Grand Central Belge, qui comporte un effectif de 944 agents, se subdivise comme suit à ce point de vue :

399 agents sont âgés de moins de 53 ans ;

500 ont de 53 à 55 ans ;

71 — de 56 à 63 ans ;

24 — plus de 63 ans, l'âge de la retraite au service de l'État.

On comprend que l'affiliation pure et simple de ce personnel à la Caisse des veuves et orphelins du Département des Chemins de fer imposerait à certains de ces agents des obligations dont ils seraient exposés à ne retirer aucun avantage, tandis que le plus grand nombre serait pour la Caisse une charge dépourvue des compensations que cette institution retire d'une participation dans les conditions normales que supposent les statuts.

Il faut donc que la loi de reprise des lignes qu'il s'agit de racheter donne au Gouvernement les pouvoirs nécessaires pour régler la situation, vis-à-vis de la Caisse des veuves et orphelins du Ministère des Chemins de fer, des agents qui passeront au service de l'État.

C'est ce qui fait l'objet de l'article 12 du projet de loi.



Indépendamment des deux annexes dont il a été question ci-dessus, le Gouvernement fera distribuer, également comme annexes au présent exposé des motifs, des exemplaires des actes de concession, contrats d'exploitation, statuts des sociétés concessionnaires, pour les lignes Grand Central Belge, Liégeois-Limbourgeois et Liège à la frontière néerlandaise vers Maestricht.

Le Ministre des Affaires Étrangères,
P. DE FAVEREAU.

*Le Ministre des Chemins de fer,
Postes et Télégraphes,*
J. VANDENPEEREBOOM.

Le Ministre des Finances,
DE SMET DE NAEVER.

ANNEXE N° 1.

Détermination du prix de rachat du réseau de chemin de fer Grand Central Belge et règlement du prix de rachat des lignes d'Anvers au Moerdyk et de Roosendaal à Bréda.

A. — PRIX DE RACHAT DU RÉSEAU GRAND CENTRAL BELGE ACTUEL.

Avant d'aborder l'exposé de cette question, il n'est pas inutile de dire que sur les 527 kilomètres de lignes belges du réseau Grand Central Belge, 238 kilomètres seulement, comprenant les lignes de Louvain à Hérentals, de Turnhout à la frontière vers Tilbourg, d'Anvers à Hasselt, d'Anvers à la frontière néerlandaise vers Gladbach, peuvent être rachetés en exécution des cahiers des charges des concessions : pour les autres lignes, le rachat n'a pas été prévu.

Les écritures de l'administration Grand Central Belge confondant les recettes et les dépenses de toutes les lignes exploitées, sauf cependant celles de la ligne d'Anvers à Gladbach pour lesquelles il est tenu un compte séparé⁽¹⁾, on conçoit qu'il n'était pas possible d'en extraire les éléments nécessaires pour le calcul de la valeur des lignes dont le rachat peut être opéré : il ne restait dès lors qu'à traiter de la reprise de l'ensemble du réseau. Il n'y avait nul intérêt, non plus, à séparer la ligne d'Anvers vers Gladbach de l'ensemble de l'opération.

Les deux tableaux figurant aux pages 12 et 13 ci-après indiquent les calculs qui ont été faits pour établir la valeur du réseau au 31 décembre 1895, date à laquelle une convention provisoire de rachat a été conclue.

On s'est d'abord mis d'accord sur la formule qui devait servir de base au calcul du prix de rachat : établissement de l'annuité qui serait due pour chacune des années restant à courir de la durée moyenne des concessions, cette annuité étant égale au produit net moyen des cinq années les meilleures prises parmi les sept dernières; ensuite capitalisation de cette annuité au taux de 3 p. c. pour le nombre moyen d'années restant à courir jusqu'à la fin des concessions et enfin paiement du matériel, du mobilier, de l'outillage et des approvisionnements.

La recette nette des sept dernières années et ensuite la moyenne des cinq meilleures de ces années ont été calculées; on a déduit de cette recette, d'abord la moyenne de la garantie d'intérêt accordée à la Compagnie de l'Entre-Sambre-et-Meuse (cette garantie n'ayant plus que quelques années à courir et devant être capitalisée séparément), ensuite les réductions consenties par le Grand Central à titre transactionnel et dont il va être question. La différence a formé l'import de l'annuité.

(¹) Encore, ce compte distinct ne s'applique-t-il pas à toutes les recettes et à toutes les dépenses du réseau considéré dans son ensemble.

Calcul du prix de rachat du réseau actuel Grand Central Belge.

La recette nette moyenne des cinq années les meilleures parmi les sept dernières dont les résultats étaient définitivement connus au 31 décembre 1893 s'établit comme suit, conformément au tableau dressé à la page suivante :

1888.	fr.	8.128.542	31
1889.		8.139.183	69
1890.		8.121.029	90
1891.		8.447.248	68
1892.	7.209.208		14
1893.	7.761.064		53
1894.		8.419.976	94

TOTAL fr. 41.273.983 52

La moyenne ou $\frac{1}{5}$, est fr. 8.255.196 70

Après déduction de la moyenne de la garantie d'intérêt payée par l'État pendant les cinq années considérées, soit de fr. 138.338 20 c, la moyenne du produit net est de . . fr. 8.116 638 50

Il y a lieu de déduire maintenant les réductions consenties à titre transactionnel, savoir :

1° La moitié de l'intérêt du capital à dépenser par l'État pour le rachat du matériel, de l'outillage, etc. : 50 % de 3 % sur 25.458.000 francs = fr. 351.870 »

2° Le tiers de la moyenne des intérêts intercalaires portés en compte par le Grand Central. 44.783 »

3° Le tiers de la moyenne de la part de bénéfices allouée aux directeurs 16.638 »

413.293 »

Reste pour l'annuité fr. 7.703.365 50

Capital de rachat.

La durée moyenne restant à courir des concessions formant le réseau Grand Central Belge étant encore de 60 années, le prix de rachat se composera de 60 annuités de l'import du produit net. Escomptée au taux de 3 %, la valeur de ces annuités est fr. 213.194.982 »

L'État doit en outre acquitter la valeur de 8,41 annuités égales à la moyenne de la garantie d'intérêt payée pour les embranchements de l'Entre Sambre-et-Meuse, cette garantie ayant encore 8,41 ans à courir. Escomptée au taux de 3 %, la valeur de ces annuités est 1.016.402 »

TOTAL. . . . fr. 214.211.584 »

à ajouter la valeur : du matériel d'exploitation 21.000.000 »

du mobilier et de l'outillage 1.000 000 »

TOTAL. . . . fr. 236.211.384 »

non compris les approvisionnements.

Calcul du produit net des sept années 1888 à 1894 du réseau Grand Central Belge.

LIBELLÉS.	1888.	1889.	1890.	1891.	1892.	1893.	1894.
Recettes brutes	15.422.541 27	15.408.585 40	14.047.114 07	14.217.520 06	15.510.021 70	15.647.522 26	14.116.255 40
Dépenses d'exploitation	6.767.391 78	6.814.918 55	7.547.014 94	7.570.757 94	7.406.994 14	7.240.548 71	7.525.154 44
Bénéfices de l'exploitation	6.654.949 40	6.593.666 85	6.700.099 15	6.846.762 12	6.112.027 56	6.406.973 55	6.795.101 02
Intérêts intercalaires sur ces bénéfices (2 %)	135.098 99	131.873 34	134.001 98	136.935 24	122.240 55	128.159 47	135.862 02
Emploi réciproque du matériel.	651.280 21	750.982 02	709.956 50	745.920 28	575.609 28	502.555 60	552.550 56
Indemnités conventionnelles du chef de l'arrangement de trafic avec l'État.	816.851 74	804.505 05	798.542 20	848.528 54	772.815 80	888.213 64	1.122.175 90
Minimum d'intérêt garanti par l'État pour les embranchements de l'Entre-Sambre-et-Meuse	141.967 99	158.514 22	140.015 80	158.709 63	154.147 29	155.204 25	153.745 28
TOTAUX. fr.	8.578.088 42	8.489.339 48	8.542.413 75	8.710.855 81	7.514.840 48	8.061.088 57	8.717.432 78
A déduire :							
Locations et redevances	222.657 35	212.811 72	228.627 75	244.524 99	256.780 29	245.865 80	227.067 17
Divers et imprévus, etc.	26.888 76	117.342 07	102.758 08	25.282 14	68.859 05	56.100 22	70.588 67
TOTAUX A DÉDUIRE. fr.	249.546 11	330.153 79	331.385 83	269.807 15	325.639 34	301.966 02	297.655 84
PRODUIT NET. fr.	8.128.542 31	8.159.185 69	8.121.029 90	8.447.248 08	7.209.208 14	7.761.061 55	8.419.776 94

TABLEAU II.

(13)

[N° 152.]

Les concessions ayant encore à courir une durée moyenne de soixante ans, on a capitalisé l'annuité pour ce nombre d'années ; la même opération a été faite au point de vue de la garantie d'intérêt de l'Entre-Sambre-et-Meuse qui a encore 8,41 ans à courir. On a ajouté la valeur du matériel, du mobilier et de l'outillage.

Le prix global de rachat du réseau actuel a été fixé ainsi à 236.211.384 francs non compris les approvisionnements.

Nous allons donner des explications au sujet des réductions consenties à titre transactionnel par le Grand Central Belge.

Dans les propositions soumises au Gouvernement par le Grand Central, celui-ci ne tenait pas compte, au point de vue de l'estimation du produit net, des charges résultant de la fourniture du matériel d'exploitation, du mobilier, etc., ni de la part de bénéfices allouée à ses directeurs ; le Gouvernement critiqua aussi l'inscription, aux recettes, des intérêts intercalaires réalisés sur les bénéfices de l'exploitation.

Le prix demandé pour le matériel donna lieu également à discussion.

1° Charge résultant de la fourniture du matériel d'exploitation.

En 1880, lorsque les Gouvernements néerlandais et belge rachetèrent les concessions des lignes d'Anvers au Moerdyk et de Roosendaal à Breda, un premier examen des questions se rattachant à cette opération porta le Gouvernement belge à prétendre que le matériel d'exploitation était immeuble par destination et que, comme tel, il devait être compris dans la concession dont il opérait le rachat, c'est-à-dire remis à l'État en même temps que la route, moyennant le paiement du prix de rachat calculé conformément aux stipulations du cahier des charges.

De son côté, la société concessionnaire souligna que la route seule était construite pour compte de l'État et remise au concessionnaire pour être exploitée à ses frais pendant la durée de la concession de péages octroyée et que la fourniture du matériel était une charge imposée au concessionnaire.

Ce différend, porté devant les tribunaux, fut tranché en faveur de la société.

L'État a soutenu ensuite que cette décision du pouvoir judiciaire devait avoir une influence sur la détermination du produit net qui servait de base au calcul du prix de rachat.

En effet, si le matériel d'exploitation est, au même titre que la route, la propriété de l'État et si ce matériel est mis à la disposition du concessionnaire aux mêmes conditions que la route, le revenu net de la concession sera plus grand que si la route seule est mise à la disposition du concessionnaire et si celui-ci doit acquérir à ses frais le matériel d'exploitation.

La fourniture de ce matériel entraîne comme charge, non seulement son entretien et son renouvellement, mais l'immobilisation, pendant la durée de l'exploitation d'un capital égal à son coût. Cette immobilisation et la perte d'intérêt ou de revenu qui en résulte est donc une charge de l'entreprise, et pour établir correctement le revenu net de celle-ci, il faut déduire des recettes brutes, en même temps que les autres dépenses, l'intérêt du capital immobilisé par le matériel d'exploitation.

L'État fit valoir ces considérations nouvelles et les appliqua dans le calcul qu'il fit du prix de rachat des lignes d'Anvers-Moerdyk-Breda. La compagnie se refusa à admettre cette nouvelle prétention de l'État et un procès dut être engagé pour faire trancher ce différend ainsi que d'autres litiges se rattachant au calcul du prix de rachat des mêmes lignes.

Ce procès n'a pu jusqu'ici être plaidé, même en première instance. Relativement à cette question du matériel, la compagnie avait l'intention d'invoquer la chose jugée et elle pouvait avoir des chances de succès, car il s'agit, en fin de compte, de lui retenir sur le prix de rachat, une partie de la valeur du matériel que les tribunaux ont déclaré ne pas devoir être remis à l'État en même temps que la route.

Le Gouvernement n'abandonna pas cependant le principe dont il revendiquait l'application et, dans ses négociations en vue du rachat du réseau Grand Central, il parvint à obtenir, transactionnellement, qu'il serait fait état dans les charges des concessions, de la moitié de l'intérêt du capital à déboursier pour le rachat du matériel, du mobilier, de l'outillage et des approvisionnements. Cette transaction représente une somme annuelle de 331.870 francs à déduire des recettes et, en fait, une diminution du prix de ces objets de 9.738.200 francs.

2° Part de bénéfices allouée aux directeurs du Grand Central Belge.

Afin d'intéresser ses fonctionnaires supérieurs dans les résultats de son exploitation, le Grand Central leur alloue un tantième de ses bénéfices.

Lors du rachat des lignes d'Anvers-Moerdyk-Breda, le Gouvernement prétendit porter aux frais d'exploitation une part, proportionnelle aux bénéfices de cette ligne, du tantième que le Grand Central accorde à ses directeurs.

L'État se basa sur la considération qu'un seul et même contrat de louage de services alloue à chacun de ces fonctionnaires son traitement et son casuel : il ne doit donc pas y avoir de différence quant à l'imputation de la dépense résultant du traitement et de celle provenant du tantième. De plus, d'après le Gouvernement, le prix de rachat s'opère par la capitalisation d'une somme qui représente, au moment du rachat, les fruits civils de la concession; les tantièmes de bénéfices alloués aux directeurs leur sont accordés à titre de rémunération et non pas comme des fruits civils auxquels ils auraient droit à titre de jouissance de la concession. Il semblait donc que ces tantièmes devaient être portés aux frais d'exploitation.

La compagnie n'accepta pas cette prétention et ce litige fut, comme le précédent, porté devant le pouvoir judiciaire.

L'État formula la même revendication dans les négociations en vue du rachat du réseau actuel du Grand Central.

Celui-ci a fait valoir que cette prétention du Gouvernement va à l'encontre de toutes les idées reçues et de la nature même des choses, que le traitement constitue la rémunération juste du travail et des services du fonctionnaire ou de l'employé, qu'il peut être variable, mais est dû en tout état de cause. Au contraire, l'indemnité ou le tantième n'est pas seulement variable, mais essentiellement aléatoire; elle n'est pas, à proprement parler, la rémunération du travail, mais constitue une prime et un encouragement à l'habileté et a

l'activité professionnelles. Le Grand Central a fait encore valoir que l'application de l'impôt-patente se fait sur l'intégralité des bénéfices, en y comprenant tous les tantièmes alloués aux administrateurs, commissaires, directeurs, ingénieurs et employés quelconques.

Après discussion, le Gouvernement a réussi à faire accepter par le Grand Central, à titre transactionnel, que les parts de bénéfices seraient portées en compte pour un tiers de leur montant dans les frais d'exploitation, soit pour une somme annuelle moyenne de 16.658 francs.

3° Intérêts intercalaires sur les bénéfices.

Il s'agit encore ici d'un différend qui a déjà été soulevé à l'occasion du rachat des mêmes lignes d'Anvers au Moerdyk et à Breda.

D'après le Gouvernement, des intérêts de l'espèce ne devraient pas être portés en compte; le prix de rachat doit être établi d'après le produit même des péages sans y ajouter le bénéfice que le concessionnaire a pu réaliser en plaçant à intérêts le produit de ces péages.

Le Grand Central a soutenu que ces intérêts sont le fruit naturel et légitime des recettes disponibles de l'exploitation, régulièrement déposées, jour par jour, chez ses banquiers; ces recettes représentent l'excédent des produits bruts journaliers sur les dépenses courantes, et les intérêts, comme les sommes déposées elles-mêmes, concourent à former les bénéfices de l'exploitation.

La question étant douteuse, les parties convinrent, après discussion, que, transactionnellement, il ne serait porté en compte que les deux tiers des intérêts accusés; le Grand Central a ainsi abandonné une somme annuelle moyenne de 44.785 francs.

Prix du matériel d'exploitation, du mobilier et de l'outillage.

Le Grand Central Belge estimait son matériel roulant et de traction à 28 millions de francs, et moyennant l'acceptation de ce prix par l'État, il cédait gratuitement à celui-ci le mobilier et l'outillage des bureaux, ateliers, lignes, etc.

L'État fit une évaluation de ce matériel en s'inspirant du prix d'achat de celui-ci, de son état d'entretien courant, que l'on peut qualifier de normal, de l'importance des sommes dépensées pour le renouvellement et les grandes réparations, et, transactionnellement encore, les parties fixèrent le prix de cession du matériel de traction et de transport à 24 millions de francs et celui du mobilier, de l'outillage à 4 million de francs.

Le prix du matériel correspond à environ 60 p. c. du prix d'achat. Mais par le fait d'avoir déduit transactionnellement de la recette nette la moitié de l'intérêt à 3 p. c. dudit capital de 21.000.000 francs, ce prix se réduit en fin de compte à 12.282.000 francs soit 55 p. c. de la valeur d'achat.

De même, la déduction opérée sur la recette nette, de la moitié de l'intérêt à 3 p. c. du capital de rachat du mobilier et de l'outillage, fait descendre ce capital à 584.900 francs soit 58,5 p. c. du prix de reprise de ces objets.

Le prix des approvisionnements subit également une réduction de 603.000 francs du chef de la même déduction; ce prix est ainsi ramené à 41,5 p. c. de sa valeur d'estimation.

**B. — RÈGLEMENT DU COMPTE DU PRIX DE RACHAT DES LIGNES D'ANVERS AU MOERDYK
ET DE ROOSENDAAL A BRÉDA.**

En traitant de la cession du réseau actuel du Grand Central Belge, celui-ci et le Gouvernement avaient également en vue d'arriver à un règlement du prix de rachat des lignes d'Anvers au Moerdyk et de Roosendaal à Bréda, incorporées dans les réseaux des États belge et néerlandais depuis le 1^{er} juillet 1880, en exécution de la convention internationale du 31 octobre 1879, homologuée en Belgique par la loi du 29 avril 1880.

L'article 15 de cette convention stipule :

- « Le Gouvernement belge traitera avec la compagnie »
 « »
 « Il fera toutes les diligences nécessaires en vue de la détermination du
 « prix de rachat tant des parties néerlandaises que de la partie belge du
 « chemin de fer et versera à la compagnie, aux conditions qu'il réglera avec
 « elle, le prix total du rachat de la ligne.
 « Le Gouvernement belge pourra, de commun accord avec la compagnie,
 « adopter pour le calcul du prix de rachat, d'autres bases que celles qui
 « sont déterminées par les actes de concession, s'il reconnaît que celles-ci
 « entraîneraient de trop longs délais pour le règlement du prix.
 « Le nouveau mode à adopter serait soumis préalablement à l'agrément
 « du Gouvernement néerlandais. »

De son côté, l'article 16 dit que la part contributive des Pays-Bas dans le prix total qui aura été fixé pour le rachat des lignes dont il s'agit ne pourra dépasser six millions de florins.

Par suite de différends entre le Gouvernement belge et la Société concessionnaire (ou le Grand Central), différends dont il a déjà été question ci-dessus en partie, le prix de rachat des lignes d'Anvers au Moerdyk et de Roosendaal à Bréda n'a pas encore pu être déterminé.

En 1883, la Société concessionnaire a remis au Gouvernement belge des comptes établissant ce prix et le fixant à :

Section belge	fr.	17.502.604	»
Section néerlandaise.		14.547.553	»
		<hr/>	
TOTAL.	fr.	31.649.957	»

en principal, valeur au 1^{er} juillet 1880.

Après examen, et de commun accord avec le Cabinet de La Haye, le Gouvernement belge, en se basant sur ses principes, rectifia ces comptes et ramena ce prix à :

Section belge	fr.	14.410.670	»
Section néerlandaise		9.726.651	»
		<hr/>	
TOTAL.	fr.	24.137.321	»

Cette estimation, qui comportait une réduction de 7.512.636 francs à l'égard de celle de la compagnie, ne fut pas acceptée par celle-ci; l'État fit en conséquence attirer la Société Anvers-Rotterdam devant les tribunaux en vue de faire fixer judiciairement le prix de reprise de ces lignes.

Quoique introduit depuis le 30 décembre 1892. ce procès n'a pas encore été plaidé en première instance et il est certain qu'à raison de la complication qu'il présente, il s'écoulera encore un temps très long avant que les parties en cause obtiennent une solution.

Ce retard ne saurait être préjudiciable à la compagnie, qui, en exécution des arrangements relatifs à la reprise, reçoit du Gouvernement belge un loyer annuel provisoire de un million de francs (1) définitivement acquis, quel que soit le prix de rachat et qui recevra en outre, lorsque ce prix sera réglé, les intérêts composés à 4 % depuis le 1^{er} juillet 1880 sur la partie du prix qui excédera 25 millions de francs.

Le Gouvernement néerlandais non plus, n'est exposé à subir aucun préjudice puisqu'il a fixé, dans la convention internationale, le maximum de sa contribution au rachat des lignes dont il s'agit.

D'autre part, l'État peut-il espérer obtenir une solution favorable à ses nombreuses revendications? L'issue de plusieurs d'entre elles et notamment de celles signalées précédemment, pour ne parler que de celles-ci, est incertaine et parmi ces questions, la plus importante et peut-être aussi celle dont le résultat est le plus douteux, la question relative à la charge résultant de la fourniture du matériel d'exploitation, représente à elle seule 39,06 % de l'écart entre l'estimation de la compagnie et celle de l'État.

Au cours des négociations, le Grand Central a réduit à 30.600.000 francs ses prétentions en ce qui concerne le prix de cession de l'Anvers-Moerdyk-Breda, et, sur les instances du Gouvernement, il a consenti à ramener ce prix à 29.000.000 de francs, supportant ainsi une réduction de 2.649.937 francs comparativement à son estimation primitive, soit 35,27 % de l'écart entre cette évaluation et celle de l'État.

Le Gouvernement belge a cru pouvoir accepter cette transaction; le Gouvernement des Pays-Bas en a fait autant pour ce qui concerne la section néerlandaise.

Le prix de 29.000.000 de francs auquel les parties se sont ainsi arrêtées représente sensiblement la moyenne entre les résultats probables que donneraient des décisions judiciaires consacrant certaines théories de l'une et l'autre parties et ayant, au point de vue pécuniaire, les résultats suivants :

1^o partage par moitié entre la société concessionnaire et l'État de l'import de toutes les rectifications réclamées par celui-ci;

2^o rejet de la revendication de l'État quant à la question du matériel et partage par moitié de l'import des autres rectifications.

Comme il est dit ci-dessus, l'issue du procès engagé est incertaine pour les points les plus importants. Le Gouvernement belge croit donc avoir agi au mieux des intérêts engagés en faisant une transaction dans les conditions indiquées ci-dessus. Il a été calculé, du reste, dans l'hypothèse de la poursuite du procès, et de l'obtention d'une décision des tribunaux pour le 1^{er} janvier 1902, avec conséquence de fixer le prix de rachat à 29.000.000 de francs, que ce nouveau retard entraînerait pour le Gouvernement belge un supplé-

(1) Ce loyer représente l'intérêt de 4 % sur 25.000.000 de francs, valeur à laquelle on évaluait dans le principe les concessions d'Anvers au Moerdyk et de Roosendaal à Bréda.

ment de perte de 2.816.000 francs, à provenir du paiement d'intérêts à un taux qui, stipulé en 1880, est aujourd'hui relativement élevé. Or, si les différends entre la compagnie et l'État sont remis à l'appréciation du pouvoir judiciaire, il est à prévoir que l'on n'obtiendra pas de solution avant un très long délai et vraisemblablement pas avant la date ci-dessus indiquée de 1902. La transaction met fin au paiement de cet intérêt.

La somme à payer par l'État du chef de ce règlement de compte s'établit comme suit :

Principal du prix	fr.	29.000.000	»
Intérêts composés à 4 % l'an, se réglant par semestre et les paiements ayant lieu au 1 ^{er} octobre et au 1 ^{er} avril, de la partie de ce prix excédant 25.000.000 de francs, depuis le 1 ^{er} juillet 1880 jusqu'au 31 décembre 1895		3.390.000	»
	fr.	<u>32.390.000</u>	»

Le prix de 29.000.000 de francs se partage comme suit entre les deux sections :

Section belge	fr.	16.585.971	»
Section néerlandaise		12.414.032	»

Le Gouvernement néerlandais ayant versé entre les mains du Gouvernement belge, à la date du 1^{er} avril 1886, le solde du prix maximum pour lequel il s'était engagé, soit 6.000.000 de florins, correspondant à 12.555.000 francs, se verra restituer, par ce dernier Gouvernement, la différence entre ce maximum et le prix transactionnel indiqué ci-dessus de la section néerlandaise. Cette restitution montera à fr. 12.555.000 — 12.414.032 = 140,968 fr., plus les intérêts à 4 % depuis le 1^{er} juillet 1880 en exécution de la convention internationale.

C. — PRIX TOTAL DE L'OPÉRATION CONCLUE AVEC LE GRAND CENTRAL BELGE.

Le prix total du rachat du réseau actuel Grand Central Belge et celui des lignes d'Anvers au Moerdyk et de Roosendaal à Bréda a donc été fixé comme suit au 31 décembre 1895 :

Réseau actuel Grand Central Belge	fr.	236.211.384	»
Anvers-Moerdyk et Roosendaal à Bréda, principal et intérêts		32.390.000	»
	fr.	<u>268.601.384</u>	»

Le rachat mettra fin à tous les litiges existant entre l'État et le Grand Central Belge; d'autre part certains aléas devaient être prévus par l'État dans la récupération du prix des sections étrangères. Une réduction de fr. 1.986.384 » a été consentie de ces chefs sur le prix total, de sorte que ce prix a été ramené à fr. 266.615.000 »

A REPORTER. . . fr. 266.615.000 »

REPORT. . . fr. 266.615.000 »

Plus tard, ensuite des négociations entre le Gouvernement belge et le Gouvernement prussien, le Grand Central consentit une réduction d'un million de francs, afin que le Gouvernement belge soit à même de satisfaire à la demande du Gouvernement prussien d'obtenir une compensation pour les dépenses en plus qu'occasionnera à celui-ci l'exploitation de la section d'Aix à la frontière prussienne-néerlandaise; déduction faite de cette somme, ci . . . fr.

1.000.000 »

le prix de rachat arrêté au 31 décembre 1895 fut donc ramené à fr. 265.615.000 »
valeur à cette date.

265.615.000 »

La convention provisoire conclue le 31 décembre 1895 expirait le 30 juin 1896; elle fut prorogée jusqu'au 31 décembre suivant.

A cette époque, les négociations avec les Gouvernements étrangers n'avaient pu être terminées, malgré toutes les diligences que l'on y avait apportées, et conséquemment, les adhésions des sociétés intéressées dans le Grand Central n'étaient pas, non plus, obtenues.

Le Gouvernement et le Grand Central Belge se mirent d'accord pour une nouvelle prorogation jusqu'au 30 juin 1897, à la condition que les produits de l'exploitation de 1896 fussent attribués au Grand Central et que le prix du rachat fût diminué du montant d'une annuité d'amortissement.

Le compte reproduit aux pages 21 et 22 a établi la somme revenant au Grand Central, soit 264.320.000 francs. C'est ce capital qui figure dans la convention de rachat.

Sur cette somme, le Gouvernement retiendra :

1° Un capital de 75.418.375 francs qui représente la valeur des obligations des Sociétés Anvers-Rotterdam et Est-Belge non désignées pour être amorties par les tirages effectués antérieurement au 1^{er} janvier 1897. Moyennant ce capital, l'État assurera le service des intérêts et de l'amortissement de ces titres tel qu'il a été fixé par les tableaux d'amortissement; néanmoins, en vue de garantir les droits des porteurs, le Gouvernement s'est engagé à offrir à ceux-ci, dans un délai de quatre mois à partir de la publication de la loi approuvant le rachat, le remboursement au pair, et en numéraire, de leurs titres.

2° Une somme de fr. 2.937.427 50 c^t moyennant laquelle il prend à sa charge et à ses risques et périls le rachat de la concession de la ligne de Saint-Trond à Hasselt octroyée par arrêté royal du 19 mai 1845. Cette concession qui appartient à la Compagnie des chemins de fer de Tournai à Jurbise et de Landen à Hasselt ne peut, par application de l'article 11 des conditions annexées à la loi du 16 mai 1845, être rachetée que moyennant un préavis de deux ans.

La clause de rachat est ainsi conçue :

« Le Gouvernement aura le droit de racheter la concession après l'expi-

« ration de la moitié du terme fixé à l'article 3, en prévenant la Compagnie
« deux années d'avance.

« Ce rachat aura lieu moyennant le paiement 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 23 p. c. à titre de prime. »

Le capital ci-dessus indiqué a été calculé par l'application de cette formule.

Ce rachat peut être effectué depuis le 8 décembre 1892.

Le complément du prix de rachat du réseau Grand Central belge sera remis aux sociétés concessionnaires conformément à ce qui est stipulé dans la convention. Le partage de ce surplus entre les sociétés intéresse exclusivement celles-ci.

Cependant, sur la somme à remettre aux Sociétés d'Anvers-Rotterdam et de l'Est-Belge, il sera retenu provisoirement une somme d'un million de francs afin de garantir l'État de la libération des servitudes qui pourraient grever le chemin de fer, de l'achèvement de l'abornement des terrains empris pour celui-ci, etc., etc.

*Compte établissant le prix de rachat du réseau Grand Central Belge
au 1^{er} janvier 1897,*

L'État devait au Grand Central Belge au 1^{er} janvier 1896, fr. 263.615.000 »
plus le prix des approvisionnements à fixer par expertise.

Ce capital diminué :

du prix de l'Anvers-Rotterdam . . fr.	32.390.000	»	
du prix du matériel, du mobilier, de			}
l'outillage fr.	22 000.000	»	
			54.390.000 »
			est de . . fr. 211.225.000 »

L'indemnité due à l'État par le Grand Central Belge,
pour 1896, est de :

1 ^o Annuité, intérêt et amortissement à 3 p. c., en 60 ans, correspondant à ce capital fr.	7.632.184	»	
2 ^o Intérêt à 3 p. c. du prix du matériel, du mobilier, de l'outillage fr.	660.000	»	
			TOTAL . . . fr. 8.292.184 »

Par contre, l'État sera redevable au Grand Central Belge :

1° Du prix total de rachat ci-dessus indiqué	fr. 263.615.000	»
2° De l'intérêt de ce capital diminué du prix de l'Anvers- Rotterdam, soit de 263.615.000 — 52.390.000 — 233.225.000		
dont l'intérêt à 3 p. c. est de	fr. 6.996.750	»
	<hr/>	
Soit en tout.	fr. 272.611.750	»
	<hr/>	

Le solde à payer par l'État au Grand Central Belge au 1^{er} janvier 1897 s'établit comme suit :

Somme due par l'État au Grand Central Belge	fr. 272.611.750	»
Somme due par le Grand Central Belge à l'État	8.292.184	»
	<hr/>	
DIFFÉRENCE.	fr. 264.319.566	»
Soit.	fr. 264.320.000	»

Il n'a pas été fait état dans le compte ci-dessus du prix des approvisionnements qui était dû au 1^{er} janvier 1896 parce que ce prix devra être révisé au 1^{er} janvier 1897.

ANNEXE N° 2.

Rachat du réseau de chemins de fer Liégeois-Limbourgeois.

Les cahiers des charges des concessions belges ne réservent pas au Gouvernement la faculté de racheter ces concessions; il en est de même du cahier des charges de la section néerlandaise, mais en Pays-Bas, une loi permet le rachat des concessions de chemins de fer après vingt années d'exploitation par le concessionnaire et moyennant avis donné un an à l'avance.

Ce réseau est exploité, non par la Compagnie concessionnaire, mais par la Compagnie néerlandaise pour l'exploitation de chemins de fer de l'État.

En ce qui concerne la société concessionnaire, le prix de rachat a été basé sur le revenu qu'elle percevait de ses concessions, c'est-à-dire, sur l'import des redevances qui lui sont payées par la compagnie exploitante.

Les premières propositions de la compagnie étaient exagérées quant aux prévisions de plus-value de recettes pour l'avenir et erronées quant à la méthode de capitalisation du revenu pour les annuités restant à courir jusqu'à l'expiration de la concession.

L'accord s'établit sur un prix calculé sur la base du revenu net moyen perçu par la société pendant les cinq années les meilleures parmi les sept dernières; mais le capital de rachat a été déterminé par des méthodes différentes pour chacune des sections néerlandaise et belge.

Pour la section néerlandaise, dont le rachat peut être décidé par le gouvernement des Pays-Bas en conformité de la loi dont il s'agit, le prix a été calculé conformément à la formule stipulée par cette loi, c'est-à-dire en multipliant par vingt le revenu net moyen des cinq années ci-dessus indiquées et en ajoutant une prime de 15 p. c.

Le prix de la section belge a été établi par la capitalisation du nombre d'annuités que percevrait le concessionnaire s'il restait en jouissance de sa concession; cette capitalisation s'est faite au taux de 3 p. c. et il a été ajouté une prime de 15 p. c.

Le calcul du prix de rachat est indiqué ci-après, pages 23 et 24.

Diverses déductions ont été faites sur le capital de rachat afin de tenir compte : 1° de redevances restant à acquitter du chef de l'intervention de la Compagnie Liégeois-Limbourgeois dans les dépenses de premier établissement de gares communes belges, 2° de la régularisation de servitudes qui ont pu être consenties contrairement aux stipulations du cahier des charges et de l'abornement de terrains qui n'aurait pas été effectué, 3° de la restitution restant à faire — pour la part incombant au concessionnaire d'après les contrats d'exploitation — des sommes avancées par l'État belge à titre de garantie d'un minimum d'intérêt pour les sections de Tongres à Glons et de Tongres à Bilsen. En outre, la Compagnie du Liégeois-Limbourgeois a accepté de faire le remboursement demandé par la Compagnie néerlandaise, des sommes dépensées par celles-ci en travaux d'amélioration et d'extension.

La somme revenant à la Compagnie du Liégeois-Limbourgeois, après les déductions indiquées ci-dessus (à l'exception du remboursement à faire à la Compagnie néerlandaise), est donc de fr. 37.903.000 »

Sur cette somme, l'État retiendra. 27.668.500 »
pour faire face au service de l'intérêt et de l'amortissement des obligations de la compagnie concessionnaire dont il a pris la charge. Comme pour les Sociétés Anvers-Rotterdam et Est-Belge, l'État offrira, dans un délai de quatre mois, le remboursement en numéraire et au pair de ces titres.

Le capital qui sera payé à la Compagnie du Liégeois-Limbourgeois est donc de fr. 10.254.500 »
valeur au 1^{er} janvier 1896, le rachat se faisant à cette date.

La Compagnie néerlandaise chargée de l'exploitation du réseau Liégeois-Limbourgeois a consenti à la résiliation de ses contrats de 1864 et de 1867, à la condition que les dépenses qu'elle a faites du chef de travaux complémentaires d'extension et d'amélioration lui soient remboursées et que l'État belge lui paye la valeur du mobilier, de l'outillage et des approvisionnements qu'il reprendra en même temps que l'exploitation.

Le remboursement des dépenses de transformation et d'amélioration ne pouvait incomber au Gouvernement : il a été pris en charge par la Compagnie du Liégeois-Limbourgeois. L'inventaire du mobilier, etc., se fera au moment de la reprise effective de l'exploitation et sera suivi du payement du prix de ces objets.

De son côté, la Compagnie néerlandaise restituera à l'État la part qui lui incombe — d'après le contrat d'exploitation — de la somme restant à rembourser du chef de la garantie d'intérêt des sections de Tongres à Glons et de Tongres à Bilsen, elle l'indemniserà du chef de la moins value des matériaux de l'embranchement de Munster-Bilsen, dont elle a abandonné l'exploitation, et lui remettra diverses sommes qu'elle a reçues en vue de travaux de premier établissement.

*Calcul du prix de rachat du réseau de chemins de fer
« Liégeois-Limbourgeois. »*

A. — Revenu net moyen des concessions.

ANNÉES.	REVENU DES SECTIONS DE			TOTAL de CES REVENUS.
	Hasselt à Eindhoven. (Redevance fixe).	Hasselt-Liège-Flémalle.		
		Redevance fixe.	Part de l'excédent de recette brute au delà de 17,200 fr. par kilomètre.	
1891	450.908 16	610.052 96	144.555 75	1.205.206 87
1892	450.908 16	610.052 96	151.992 05	1.212.953 17
1893	450.908 16	610.052 96	203.102 55	1.264.043 67
1894	450.908 16	610.052 96	208.775 70	1.269.716 82
1895	450.908 16	610.052 96	208.775 70	1.269.716 82
				6.221.707 35
			MOYENNE OU $\frac{1}{5}$. . .	1.244.341 47

Observations. — Les cinq années 1891 à 1895 sont les plus favorables parmi les sept dernières.

Lorsque le Gouvernement belge a traité avec la Compagnie du Liégeois-Limbourgeois, les recettes de l'exercice 1895 n'étaient pas connues; les parties ont donc admis, pour cette année, des recettes égales à celles de l'exercice précédent. (Toutefois cette manière d'agir n'a d'effet qu'en ce qui concerne l'excédent au delà de la redevance fixe, pour la ligne de Hasselt-Liège-Flémalle.)

La redevance fixe de la ligne de Hasselt-Liège-Flémalle et la part de l'excédent de recette brute revenant à cette ligne comprennent les redevances et excédent afférents à la station de Flémalle-Haute; par contre, l'on a déduit du capital de rachat, la part d'intervention de la Compagnie du Liégeois-Limbourgeois dans les dépenses de premier établissement des stations communes de Flémalle-Haute et de Flémalle-Grande.

E. — Calcul du capital de rachat.

Section néerlandaise. — Conformément à la formule de rachat inscrite dans la loi néerlandaise sur les chemins de fer, le prix de rachat de cette section a été calculé en multipliant par vingt son revenu net moyen pour les cinq années ci-dessus et en ajoutant une prime de 15 %.

Le revenu de cette section a été fixé au prorata de sa longueur comparée à celle de la ligne entière, soit à fr. 450.908 16 $\times \frac{17.572^{(1)}}{42.388 + 17.572}$ = fr. 132.144 06.

Le capital de rachat, calculé par l'application de la formule rappelée ci-dessus est de fr. 132.144 06 \times 20 plus 15 p. c. du produit fr. 3.039.313 »

Sections belges. — Le revenu des sections belges est représenté par la différence entre le revenu moyen total et celui de la section en Pays-Bas, soit à fr. 1.244.341 47 — 132.144 06 = fr. 1.112.197 41.

Les concessions belges ayant encore à courir 59,8986301 années, le prix de leur rachat a été calculé par la valeur d'un même nombre d'annuités de fr. 1.112.197 41, escomptées au taux de 3 p. c., plus une prime de 15 p. c., ci. . fr. 35.375.787 »
38.415.100 »

Il a été opéré sur cette somme les réductions suivantes :

1° Valeur de 59,8986301 annuités de fr. 1.328 86 représentant des redevances d'usage de la gare commune d'Ans et de terrains faisant partie de la ligne de Namur à Liège entre Flémalle-Grande et Flémalle-Haute . fr. 36.777 »

2° Part d'intervention incombant aux lignes Liégeoises-Limbourgeoises dans les dépenses de premier établissement des stations communes de Flémalle-Haute et de Flémalle-Grande fr. 314.163 »

3° Pour abornement de terrains, régularisation de servitudes, etc., 139 kilomètres à 350 francs fr. 48.650 »

4° Pour restitution des sommes encore dues au Gouvernement belge du chef de la garantie d'intérêt, et non compris la somme à remettre pour l'année 1895; part incombant à la Compagnie Liégeois-Limbourgeois . . . fr. 112.410 »

	312.002 »
RESTE . . . fr.	37.903.098 »
SOIT . . . fr.	37.903.000 »

(1) La longueur de la section néerlandaise est de 17.572^m, celle de la section belge de 42.388^m.

PROJET DE LOI.

LÉOPOLD II,**ROI DES BELGES,***A tous présents et à venir, Salut.*

Sur la proposition de nos Ministres des Affaires Étrangères, des Chemins de fer, Postes et Télégraphes, des Finances, de la Justice, de l'Intérieur et de l'Instruction publique,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Nos Ministres des Affaires Étrangères, des Chemins de fer, Postes et Télégraphes et des Finances présenteront en Notre nom, aux Chambres législatives, le projet de loi dont la teneur suit :

ARTICLE PREMIER.

Sont approuvées les conventions conclues :

1° Le 10 février 1897 entre les Ministres des Finances et des Chemins de fer, Postes et Télégraphes, d'une part, et, d'autre part, MM. Montefiore Levi, président du Conseil d'administration de la Société anonyme des chemins de fer d'Anvers à Rotterdam, Despret et Devolder, respectivement président du Conseil d'administration et administrateur de la Société anonyme des chemins de fer de l'Est-belge, en vue du rachat des concessions de chemins de fer formant le réseau Grand Central Belge;

2° Le 16 février 1897 entre les Ministres des Finances et des Chemins de fer, Postes et Télégraphes, d'une part, et, d'autre part, la Compagnie du chemin de fer Liégeois-Limbourgeois et des prolongements et la Compagnie pour l'exploitation des chemins de fer de l'État néerlandais, en vue du rachat des concessions formant le réseau de chemins de fer Liégeois-Limbourgeois et ses prolongements.

ART. 2.

Sont approuvées :

1° La convention conclue le 15 avril mil huit cent quatre-vingt-dix-sept, entre la Belgique et la Prusse, concernant le rachat par l'État prussien de la ligne de chemin de fer d'Aix-Marschierthor-Richterich — frontière prussienne-néerlandaise.

2° La convention conclue le 25 avril mil huit cent quatre-vingt-dix-sept, entre la Belgique et les Pays-Bas, en vue de la reprise de lignes de chemins de fer situées sur les territoires des deux États;

ART. 3.

§ 1^{er}. Pour assurer l'exécution des conventions des 10 et 16 février 1897, le Gouvernement est autorisé à émettre des obligations à 3 %, première série, à concurrence d'un capital nominal de cent quatre-vingt-seize millions cent quatre-vingt-dix-huit mille, six cent quatre-vingt-dix-sept francs, cinquante centimes (fr. 196.198.697 50 c^e), savoir :

1° Pour le rachat des concessions formant le réseau Grand Central Belge	fr.	188.964.197 50
2° Pour le rachat des concessions formant le réseau Liégeois-Limbourgeois		10.234.500 »
ENSEMBLE.		fr. 196.198.697 50

§ 2. Pour assurer l'exécution de la convention du 15 avril 1897, il est ouvert au Ministère des Chemins de fer, Postes et Télégraphes un crédit extraordinaire de deux millions sept cent quarante mille francs (2.740.000 francs), à couvrir par une émission d'obligations.

§ 3. Pour assurer l'exécution du protocole final de la convention du 23 avril 1897, il est ouvert au Ministère des Finances un crédit extraordinaire de deux cent cinquante mille francs (250.000 fr.), à couvrir par les ressources générales du Trésor, et destiné à effectuer le remboursement du solde de 140.968 francs dû aux Pays-Bas sur le prix de rachat de la section néerlandaise des chemins de fer d'Anvers au Moerdyk et de Roosendaal à Bréda augmenté des intérêts à 4 % courus depuis le 1^{er} juillet 1880.

§ 4. Il est ouvert au Ministère des Chemins de fer, Postes et Télégraphes, des crédits extraordinaires à couvrir par les ressources générales du Trésor et s'élevant ensemble à quatre cent quarante-huit mille six cent cinquante francs (448.650 francs), savoir :

1° Un crédit de	fr.	300.000 »
pour le rachat du mobilier et de l'outillage du réseau Liégeois-Limbourgeois ;		
2° Un crédit de		100.000 »
pour le remboursement au Grand Central Belge des dépenses effectuées par lui, tant en travaux de premier établissement qu'en achat de mobilier et d'outillage depuis la date à laquelle le rachat prend cours ;		

A REPORTER. fr. 400.000 »

REPORT. . . fr.	400.000	»
3° Un crédit de	48.650	»
pour rachat de servitudes, abornements de terrains, régularisation d'emprises et d'actes d'acquisition, etc., sur le réseau Liégeois-Limbourgeois.		
ENSEMBLE. . . fr.	<u>448.650</u>	»

§ 5. Il est ouvert au Ministère des Chemins de fer, Postes et Télégraphes :

1° Un crédit d'un million sept cent mille francs (1 million 700.000 francs) pour le rachat des approvisionnements du réseau Grand Central Belge;

2° Un crédit de trente-cinq mille francs (35.000 francs) pour le rachat des approvisionnements du réseau Liégeois-Limbourgeois.

Ces crédits seront rattachés au Budget du Ministère des Chemins de fer pour l'exercice 1897.

ART. 4.

Le Gouvernement est autorisé à offrir, conformément aux conventions ci-dessus visées, le remboursement des obligations de la Société anonyme des chemins de fer d'Anvers à Rotterdam, de la Société anonyme des chemins de fer de l'Est-Belge et de la Compagnie du chemin de fer Liégeois-Limbourgeois.

Ce remboursement s'effectuera dans le délai et conformément aux règles à fixer par arrêté royal.

Le Trésor fera le service des intérêts et de l'amortissement des obligations dont le remboursement ne sera pas demandé, en lieu et place des Compagnies qui les ont émises et conformément aux conditions d'amortissement admises par elles. Ces obligations seront vérifiées et estampillées par le Département des Finances.

ART. 5.

Le Gouvernement est autorisé à émettre des obligations 3 p. c. à concurrence du montant des remboursements qui auront lieu en vertu de l'article précédent.

Il pourra être pourvu provisoirement aux besoins résultant de ces remboursements par une émission de bons du Trésor dont l'échéance ne dépassera pas cinq ans.

ART. 6.

Il est ouvert au Ministère des Finances :

1° Un crédit de deux cent cinquante mille francs (250.000 francs), à rattacher au Budget de la Dette publique

pour l'exercice 1897 sous la rubrique : Dépenses exceptionnelles, pour subvenir aux frais de confection des titres de la Dette publique dont l'émission est autorisée par les articles 3 et 5 de la présente loi, ainsi qu'aux frais à résulter de l'estampillage des obligations des sociétés.

2° Un crédit de trois cent sept mille trente-cinq francs (307.035 francs), à rattacher au Budget de la Dette publique pour l'exercice 1897, à l'effet de pourvoir au paiement des intérêts dus pour l'année 1896 sur le capital de 10.234.500 fr. à payer à la Compagnie du chemin de fer Liégeois-Limbourgeois, conformément à l'article 3, § 1^{er}.

3° Un crédit de cinq millions huit cent quatre-vingt-cinq mille neuf cent soixante et un francs (5.885.961 francs), à rattacher au Budget de la Dette publique pour l'exercice 1897, à l'effet de pourvoir au règlement des intérêts du capital de fr. 196.198.697 50 en dette 3 p. c., à émettre conformément à l'article 3, § 1^{er}.

4° Un crédit de trois millions neuf cent vingt-cinq mille francs (3.925.000 francs), à rattacher au même Budget, en vue du service des intérêts et de l'amortissement des obligations des Sociétés d'Anvers-Rotterdam, de l'Est-Belge et du Liégeois-Limbourgeois pendant l'année 1897.

5° Un crédit de sept mille cinq cents francs (7,500 francs), à rattacher au même Budget, pour la régularisation des intérêts à 3 p. c. bonifiés en 1896 à la Compagnie d'Anvers-Rotterdam sur le montant du premier semestre du loyer provisionnel échu le 1^{er} avril 1896.

ART. 7.

Le Gouvernement prendra les mesures nécessaires pour arrêter, en recettes et en dépenses, les résultats de la gestion faite pour compte de l'État à partir du 1^{er} janvier 1897 pour le réseau Grand Central Belge et à partir du 1^{er} janvier 1896 pour le réseau Liégeois-Limbourgeois, jusqu'au jour de la prise de possession effective de ces chemins de fer par l'État, et pour effectuer le versement du solde dans les caisses du Trésor.

Le Gouvernement est également autorisé à déterminer le mode de comptabilité à adopter jusqu'à la fin de l'année 1898 pour l'exploitation de ces chemins de fer.

Un compte spécial de gestion sera rendu aux Chambres en même temps que le compte de la gestion des chemins de fer de l'État.

ART. 8.

Dans le cas où la cession à la Compagnie des chemins de fer de l'Est-Français de la section de Vireux à la frontière belge, concédée à la Compagnie de l'Entre-Sambre-et-Meuse,

serait autorisée par le Gouvernement français, des traités à conclure entre la dite Compagnie de l'Est et l'administration des chemins de fer de l'État belge, sous l'approbation du Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes, régleront l'usage et l'exploitation de la dite section, ainsi que la communauté des gares de Vireux-Molhain et de Vireux-Viroin.

ART. 9.

Le Gouvernement est autorisé :

1° A racheter la concession du chemin de fer de Saint-Trond à Hasselt, conformément à l'article 11 des clauses et conditions reprises en l'annexe de la loi du 16 mai 1843 qui a autorisé le Gouvernement à accorder cette concession.

2° A racheter la concession du chemin de fer de Liège à la frontière néerlandaise dans la direction de Maestricht, conformément à l'article 77 du cahier des charges de cette concession du 17 juillet 1836.

ART. 10.

La naturalisation ordinaire des agents de nationalité étrangère attachés aux administrations des chemins de fer repris par l'État en vertu de la présente loi, sera exempte du droit d'enregistrement, pourvu qu'elle soit demandée dans les deux années de la promulgation de cette loi.

ART. 11.

Par dérogation à l'article 48, § 3, de la loi du 10 avril 1890 sur la collation des grades académiques, les agents portant le titre d'ingénieur dans les services techniques des chemins de fer repris par l'État en vertu de la présente loi, pourront éventuellement être dispensés de justifier de la possession du diplôme d'ingénieur des constructions civiles ou d'ingénieur civil des mines.

ART. 12.

Il pourra être dérogé, en ce qui concerne les agents des chemins de fer repris en vertu de la présente loi qui passeront au service de l'État, aux dispositions du titre II de la loi du 21 juillet 1844 sur les pensions civiles et ecclésiastiques.

ART. 13.

La présente loi sera exécutoire à partir du jour de sa publication au *Moniteur*.

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

Donné à Laeken, le 10 mai 1897.

LÉOPOLD.

PAR LE ROI :

Le Ministre des Affaires Étrangères,

P. DE FAVEREAU.

*Le Ministre des Chemins de fer,
Postes et Télégraphes,*

J. VANDENPEEREBOOM.

Le Ministre des Finances,

P. DE SMET DE NAEYER.

Le Ministre de la Justice,

V. BEGEREM,

*Le Ministre de l'Intérieur
et de l'Instruction publique,*

F. SCHOLLAERT.



CONVENTION

relative à la cession du réseau des chemins de fer Grand Central Belge.

Entre les soussignés :

D'une part, Paul de Smet de Naeyer, Ministre des Finances, et Jules Vandennepeereboom, Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes, agissant au nom de l'État belge ;

D'autre part, Georges Montefiore Levi, président du Conseil d'administration de la Société anonyme des chemins de fer d'Anvers à Rotterdam, Édouard Despret et Joseph Devolder, respectivement président et membre du Conseil d'administration de la Société anonyme des chemins de fer de l'Est-Belge ;

Il est convenu :

L'État belge reprend toutes les lignes exploitées par l'administration du Grand Central Belge, tant en Belgique qu'à l'étranger, et ce, aux clauses et conditions suivantes :

ARTICLE PREMIER.

Le rachat comprendra :

A. La reprise de la concession des lignes suivantes de chemins de fer du réseau Grand Central Belge, savoir :

Marchiennes et Charleroi à Vireux ;

Berzée à Lanefte ;

Walcourt à Morialmé, Florenne et Philippeville ;

Mariembourg à Couvin ;

Louvain à Charleroi ;

Lodelinsart à Gilly avec embranchement ;

Lodelinsart à Jumet avec embranchement vers Dampremy ;

Lodelinsart à Châtelineau et à Montigny ;

Châtelineau à la frontière française vers Givet ;

Louvain à Hérentals ;

Anvers à Hasselt ;

Anvers à la frontière prussienne vers Gladbach ;

Turnhout à Tilbourg ;

Hasselt à Maestricht et Aix-la-Chapelle (1).

(1) La cession ne comprend pas les charbonnages domaniaux de Kerkrade, ni l'embranchement de Simpelveld à Kerkrade, ni le droit de parcours d'Aix-la-Chapelle à Richerich vers Kohlscheid.

Le sens et la portée des derniers mots soulignés sont précisés comme suit :

« Sur le territoire prussien il y a une section comprise entre Aix-la-Chapelle et Kohlscheid-Kämpchen qui est commune aux lignes d'Aix vers Maestricht et d'Aix vers Dusseldorf. Cette communauté est et doit rester maintenue au profit de tous ceux qui y ont droit. La Société d'Aix-Maestricht conservera notamment la communauté de cette section pour les transports entre Aix-la-Chapelle et Kohlscheid, telle qu'elle résulte des conventions existantes entre elle et l'État prussien. »

B. La reprise de l'exploitation de la ligne de Landen à Hasselt, le rachat de la concession de cette même ligne devant être effectué par l'État belge, suivant ce qui est stipulé sur ce point par l'article 8 *sub littera B.*

C. La cession de tous les droits appartenant au Grand Central Belge et aux sociétés concessionnaires qu'il représente, sur les lignes ou sections de lignes exploitées par le Grand Central Belge en territoire étranger ou de toutes indemnités qui seraient payées par les dits Gouvernements pour le rachat de ces lignes ou sections de lignes.

D. La cession à l'État belge des bâtiments occupés par l'administration du Grand Central Belge à Bruxelles, des ateliers de Louvain et de tous terrains à l'usage des chemins de fer et de leurs dépendances, même non portés aux plans approuvés par le Gouvernement pour l'établissement des lignes, à moins qu'il ne s'agisse d'excédents non utilisés pour l'exploitation; ne sont pas compris non plus dans la cession, les bâtiments occupés à Aix-la-Chapelle par la direction de la Société du chemin de fer d'Aix-Maestricht. Toutefois le Gouvernement réservera, dans les bâtiments actuels du Grand Central Belge à Bruxelles, et mettra gratuitement à la disposition des Sociétés d'Anvers-Rotterdam et de l'Est-Belge, un local suffisant pour les bureaux de la liquidation et ce, pour la durée de celle-ci.

E. La cession de tout le matériel fixe ou roulant, de tout l'outillage et de tout le mobilier des ateliers, stations, magasins, bureaux, remises, enfin de tous objets mobiliers quelconques appartenant, soit aux sociétés concessionnaires, soit à l'administration du Grand Central Belge, ou affectés aux services de leur exploitation, tels que ce matériel, outillage, mobilier, figurent aux inventaires dressés contradictoirement à la date du trente et un décembre mil huit cent quatre-vingt-quinze.

Ne seront pas compris dans le rachat les approvisionnements, marchandises et objets en fabrication qui appartenaient au Grand Central Belge à la date du trente et un décembre mil huit cent quatre-vingt-seize. Ces approvisionnements, marchandises et objets en magasin ou en fabrication seront repris par l'État belge en prenant comme base l'inventaire qui a été dressé contradictoirement à la date du trente et un décembre mil huit cent quatre-vingt-quinze, modifié suivant les écritures des livres de magasin de mil huit cent quatre-vingt-seize.

La partie de seconde part remettra à l'État belge celles de ses archives qui pourraient être utiles en vue de l'exploitation future. Si quelque difficulté s'élevait à ce sujet, elle serait soumise à des experts; chacune des deux parties en nommera un et, en cas de partage, il sera nommé un tiers expert par le Président du tribunal de première instance de Bruxelles.

ART. 2.

Le rachat sera considéré comme conclu et effectué à la date du premier janvier mil huit cent quatre-vingt-dix-sept.

A partir du premier janvier mil huit cent quatre-vingt-dix-sept, et jusqu'à la reprise effective, l'administration du Grand Central Belge continue provisoirement à exploiter le réseau pour compte de qui il appartiendra.

L'exploitation se fera dans des conditions normales, régulières et conformes aux précédents.

Un compte arrêté à la date de la reprise effective renseignera les recettes et les dépenses afférentes à cette période d'exploitation et déterminera les sommes à recevoir ou à payer de ce chef, par chacune des parties.

Ce compte comprendra, pour la durée de l'exploitation provisoire, les intérêts intercalaires sur les bénéfices de l'exploitation, calculés conformément à ce qui a été fait pour établir le prix de cession du réseau Grand Central Belge.

L'administration du Grand Central Belge pourra prélever sur les produits de l'exploitation provisoire les sommes nécessaires au paiement des parts revenant aux différentes sociétés dont les lignes constituent son réseau, conformément aux statuts et aux conventions existants.

Les sommes revenant à l'État suivant compte définitif lui seront dues et payées, valeur au jour de la reprise effective, avec intérêts à 3 p. c. à partir de cette date jusqu'à la date du paiement effectif.

Le paiement pourra être fait par versements successifs et il devra être entièrement soldé au plus tard dans les trois mois de la date de la reprise effective.

Les sommes dues au Grand Central Belge du chef des approvisionnements, marchandises et objets en magasin ou en fabrication seront portées en compte avec intérêts à 3 p. c. à partir du premier janvier mil huit cent quatre-vingt-dix-sept.

Les dépenses comprendront une somme mensuelle de quatre mille francs (4.000 fr.) fixée à forfait comme représentant, en dehors du traitement, la part des directeurs dans les bénéfices.

ART. 3.

Comme conséquence du rachat à partir du premier janvier mil huit cent quatre-vingt-dix-sept, l'État belge entrera en pleine possession et jouissance des lignes formant l'objet des diverses concessions reprises au littéra A de l'article premier, comme si ces concessions avaient pris fin par l'expiration de leurs termes respectifs.

ART. 4.

Les voies, bâtiments et dépendances des diverses lignes seront livrés à l'État en pleine propriété, quittes et libres de toutes charges, conformément aux plans approuvés par le Gouvernement et y compris les agrandissements effectués depuis.

Les titres de propriété, en due forme, transcrits au bureau des hypothèques, ou à leur défaut et exceptionnellement des expéditions des procès-verbaux de bornage et des plans d'abornement signés par les riverains et dûment approuvés par le Ministre des Travaux publics, seront remis à l'État au plus tard dans le délai de six mois à compter du jour de la publication de la loi qui approuvera la cession du réseau dont il s'agit.

L'État belge prendra possession des objets mobiliers et des immeubles, autres que ceux désignés à l'alinéa premier du présent article, dans l'état où ils se trouvent au moment de la reprise, avec toutes les servitudes actives et passives qui y sont attachées et sans qu'il puisse y avoir lieu, de part ni d'autre, à aucune majoration ou réduction de prix.

Les titres d'acquisition et tous contrats y relatifs seront pareillement remis à l'État dans le délai de six mois à compter du jour de la publication de la loi qui approuvera la cession du réseau dont il s'agit.

ART. 5.

L'État belge sera tenu pour l'avenir, notamment envers les gouvernements étrangers, de toutes les charges quelconques du réseau cédé ainsi que de l'exécution de toutes les conventions du Grand Central Belge concernant les relations de service, pour autant que ces conventions aient été conclues conformément aux dispositions légales en vigueur.

Il ne reprend aucune des obligations incombant aux sociétés concessionnaires ou au Grand Central Belge, de quelque chef que ce soit, quant au passé, sauf ce qui est dit à l'article 10.

ART. 6.

La volonté expresse des parties étant de donner à la convention de rachat le caractère d'un forfait absolu, réglant définitivement et sans laisser ouverture à aucune réclamation ou contestation ultérieure, leurs droits et obligations réciproques, il est entendu que le paiement du prix fixé à l'article suivant mettra fin à tous procès, litiges ou contestations existant entre elles et qu'elles s'interdisent formellement toutes actions ou réclamations en justice ultérieures, à raison de faits, conventions ou engagements quelconques antérieurs au contrat définitif.

Les instances judiciaires en cours venant ainsi à cesser, les frais en seront supportés par la partie qui en a fait l'avance et nonobstant toute disposition contraire dans les jugements intervenus; toutefois, les dépens déjà payés à ce jour par l'une des parties à l'autre ne pourront être répétés.

Le contrat vaudra entre parties comme quittance définitive et pour solde et décharge absolue et sans réserve de toutes obligations à ce jour, pour quelque cause ou de quelque chef que ce soit.

ART. 7.

Le prix du rachat est fixé à la somme de deux cent soixante-quatre millions, trois cent vingt mille francs (264.320.000 fr.), y compris vingt-deux millions de francs (22.000.000 de fr.) pour le matériel, mobilier et outillage, la dite somme payable comme il est dit à l'article suivant.

Ce prix comprend toutes les sommes dues à la Société des chemins de fer d'Anvers à Rotterdam, en principal et intérêts, du chef du rachat de la concession d'Anvers au Moerdyk et à Bréda; en conséquence, le procès pendant

entre l'État et la dite société, devant le tribunal de commerce de Bruxelles, au sujet de la détermination du prix de rachat de la dite concession, est définitivement terminé.

ART. 8.

Le paiement s'effectuera comme suit :

A. L'État prend à sa charge le service des intérêts et de l'amortissement des obligations des sociétés d'Anvers à Rotterdam et de l'Est-Belge qui n'ont pas été désignées pour être amorties par les tirages effectués antérieurement au premier janvier mil huit cent quatre-vingt-dix-sept, et tel que ce service résulte des tableaux d'amortissement que ces sociétés lui remettront aussitôt après la publication de la loi approuvant la présente convention.

Ces sociétés remettront aussi à l'État les listes des tirages auxquels il a été procédé jusqu'aujourd'hui en vue de l'amortissement de ces titres, ainsi que les urnes contenant les numéros des titres non encore désignés pour le remboursement. L'État aura le droit de faire vérifier les tableaux d'amortissement ainsi que les listes des tirages effectués, d'après les procès-verbaux transcrits dans les registres des deux sociétés.

Les obligations, dont l'État prend ainsi la charge, sont au nombre et au capital de :

1° Pour la Société d'Anvers à Rotterdam :

Quatre-vingt-un mille trois cent quatre-vingt-douze et quinze vingtièmes (81.392 15/20) obligations de cinq cents francs (500 fr.), rapportant trois pour cent d'intérêt par an, pour quarante millions six cent quatre-vingt-seize mille trois cent soixante-quinze francs (40.696.375 fr.).

2° Pour la Société de l'Est-Belge :

Soixante-neuf mille quarante-trois (69.043) obligations de cinq cents francs (500 fr.) à trois pour cent par an, pour une somme de trente-quatre millions cinq cent vingt et un mille cinq cents francs (34.521.500 fr.); deux cents (200) obligations de mille francs (1.000 fr.), rapportant quatre et demi pour cent par an, pour une somme de deux cent mille francs (200.000 fr.); une (1) obligation de cinq cents francs (500 fr.), rapportant cinq pour cent par an, pour une somme de cinq cents francs (500 fr.).

Dans un délai de quatre mois à partir de la date de la publication de la loi approuvant la présente convention, le Gouvernement offrira, au choix des porteurs, le remboursement en espèces de ces obligations au pair de leur valeur nominale.

En compensation des charges indiquées ci-dessus, le Gouvernement retiendra une somme de *soixante-quinze millions quatre cent dix-huit mille trois cent soixante-quinze francs (75.418.375 fr.).*

B. L'État retiendra en outre sur le prix de rachat une somme de *deux millions neuf cent trente-sept mille quatre cent vingt-sept francs cinquante centimes (fr. 2.937.427 50)*, moyennant laquelle le Gouvernement prend à sa charge et à ses risques et périls le rachat de la concession de la ligne de Landen-Hasselt, appartenant à la Société des chemins de fer de Tournai à Jurbise et de Landen à Hasselt.

C. Le surplus du prix, soit *cent quatre-vingt-cinq millions neuf cent soixante-quatre mille cent quatre-vingt-dix-sept francs cinquante centimes* (fr. 185.964.197 50), sera payé en titres de la Dette publique de Belgique, à trois pour cent, première série (janvier-juillet), au pair, valeur au premier janvier mil huit cent quatre-vingt-dix-sept, dans le délai de quatre mois à partir de la date de la publication de la loi approuvant la présente convention.

Ces titres seront remis comme suit :

Pour *vingt-neuf millions trois cent cinquante mille francs* (29.350.000 fr.), à la Société anonyme du Chemin de fer de l'Entre-Sambre-et-Meuse ;

Pour *vingt millions de francs* (20.000.000 de fr.), à la Société du Chemin de fer d'Aix-la-Chapelle à Maestricht ;

Pour *cent trente-six millions six cent quatorze mille cent quatre-vingt-dix-sept francs cinquante centimes* (fr. 136.614.197 50), aux sociétés d'Anvers-Rotterdam et de l'Est-Belge qui en donneront quittance collective.

Ces deux dernières sociétés s'engagent solidairement à remettre à la Société mutuelle des chemins de fer la somme qui revient à cette dernière société comme étant substituée aux droits de la Société des Chemins de fer du Nord de la Belgique, concessionnaire des lignes de Louvain à Hérentals et de Turnhout à Tilbourg.

Une copie certifiée conforme de la quittance délivrée pour cette somme par la Société mutuelle des chemins de fer sera remise à l'État.

Sur la somme à remettre aux Sociétés d'Anvers à Rotterdam et de l'Est-Belge, le Gouvernement retiendra *un million de francs* (1.000.000 de fr.) et les titres représentant cette somme ne seront délivrés aux susdites sociétés que deux ans après la remise des titres de propriété dont il est question à l'article 4.

Cette somme constituera entre les mains de l'État belge une garantie pour lui permettre d'effectuer le rachat des droits réservés ou concédés à des tiers sur les immeubles acquis pour l'établissement des lignes, de compléter l'acquisition et le bornage des terrains et les documents à remettre, à cet égard, par le Grand Central Belge ou les Compagnies concessionnaires.

Si la garantie ci-dessus stipulée était insuffisante, les soussignés de seconde part seraient tenus solidairement de la parfaire. Toute réclamation du chef ci-dessus devra, à peine de déchéance, être produite par l'État dans le délai de deux ans indiqué au cinquième alinéa du paragraphe C du présent article ; celui-ci expiré, le solde du prix de rachat, défalcation faite des sommes nécessaires pour faire face aux réclamations, sera payé aux soussignés de seconde part, sans aucun retard.

Dans le cas où les titres à remettre en paiement du prix de rachat ne seraient pas délivrés avant le premier juillet mil huit cent quatre-vingt-dix-sept, les intérêts semestriels seront payés aux intéressés à la date de leur échéance.

ART. 9.

Les sociétés belges dont l'État ne prend pas à sa charge le service des intérêts et de l'amortissement des obligations, rembourseront ces obligations

à un taux qui ne pourra être inférieur au pair. Les obligations remboursées par ces sociétés seront remises à l'État dans des conditions à régler d'un commun accord.

ART. 10.

Tous les décomptes de services, mixtes et internationaux, du chef de la convention de trafic existant entre le chemin de fer de l'État et le Grand Central Belge, du chef de l'échange du matériel, des conventions avec les particuliers et de la communauté des stations, le loyer provisoire pour la cession des lignes d'Anvers au Moerdyk et à Bréda, etc., etc., afférents à l'exercice mil huit cent quatre-vingt-seize ou aux exercices précédents, seront liquidés comme si la présente convention n'avait pas été conclue, toutes les dépenses afférentes à la période antérieure au premier janvier mil huit cent quatre-vingt-dix-sept restant à la charge du Grand Central Belge.

Le Gouvernement reprendra pour son compte les marchés de matériel et de fournitures conclus avec le Grand Central Belge et qui ne seront pas exécutés lors de la reprise effective.

Les marchés à traiter à partir du premier janvier mil huit cent quatre-vingt-dix-sept pour les besoins courants de l'exploitation seront conclus de commun accord avec le Gouvernement.

ART. 11.

Les soussignés de seconde part s'engagent à comparaître devant tel notaire qui leur sera désigné par M. le Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes, pour prendre part aux actes authentiques destinés à réaliser les cessions qui font l'objet de la présente convention. Les frais de ces actes et en général tous les frais des actes authentiques nécessités par l'exécution de la présente convention de rachat seront supportés par l'État belge.

Par l'effet du rachat qui fait l'objet de la présente convention, l'administration du Grand Central Belge et les sociétés dont les droits sont rachetés seront libérées, à dater du premier janvier mil huit cent quatre-vingt-dix-sept, de tous impôts au profit de l'État, relatifs aux immeubles et à l'exploitation cédés ou remis à l'État. Celui-ci les garantit contre toutes poursuites du chef d'impôts quelconques au profit de la province ou de la commune concernant les dits immeubles ou la dite exploitation.

Toutefois, cette libération et cette garantie ne s'appliquent pas à l'impôt-patente, seul impôt dont la charge continuera, comme avant la cession, à incomber aux compagnies sur leurs bénéfices.

ART. 12.

La présente convention est conclue sous la réserve de la ratification préalable des assemblées générales de chacune des sociétés intéressées et de l'approbation de la présente convention par le pouvoir législatif.

Dans le cas où la ratification des sociétés concessionnaires ne serait pas

obtenue, au plus tard le trente juin mil huit cent quatre-vingt-dix-sept, ainsi que dans le cas où le projet de loi approuvant la présente convention ne serait pas voté à cette date, la présente sera nulle et non avenue et aucune des parties ne pourra s'en prévaloir vis-à-vis de l'autre, notamment pour le règlement de ce qui serait dû aux sociétés concessionnaires en cas de rachat ultérieur.

ART. 13.

Les frais de timbre de la présente convention et de toutes les conventions des sociétés concessionnaires, soit entre elles, soit avec l'État belge, relatives à la reprise d'une des lignes du réseau cédé, sont à la charge des soussignés de seconde part; les frais d'enregistrement des mêmes conventions incomberont exclusivement à l'État.

Fait en double à Bruxelles, le dix février mil huit cent quatre-vingt-dix-sept.

G. MONTEFIORE LEVI.

E. DESPRET.

J. DEVOLDER.

P. DE SMET DE NARYER.

J. VANDENPEEREBOOM.

Enregistré à Bruxelles-Centre, le vingt-huit avril 1897, volume 373, folio 34, R°, case 3, gratis, onze rôles sans renvoi.

Le Receveur,

BOGAERT.

CONVENTION

relative à la cession du réseau de chemins de fer Liégeois-Limbourgeois et ses prolongements.

Entre les soussignés :

De première part, Paul de Smet de Naeyer, Ministre des Finances et Jules Vandenpeereboom, Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes, agissant au nom de l'État,

De seconde part, Henri Clochereux, président du Conseil d'administration, Léon d'Andrimont, administrateur et Marcel Fraipont, administrateur délégué, agissant au nom de la Société anonyme dite : Compagnie du chemin de fer Liégeois-Limbourgeois et des prolongements,

Et Jacobus-Leonardus Cluysenaer, directeur général de la Compagnie pour l'exploitation de chemins de fer de l'État néerlandais, agissant au nom de cette Compagnie,

A été faite la convention suivante, en vue du rachat par l'État belge, de la concession du chemin de fer Liégeois-Limbourgeois et ses prolongements.

Cette convention est conclue sous réserve,

pour les premiers contractants, de l'approbation, par le pouvoir législatif, de la présente convention et de celle relative au rachat du réseau de chemins de fer Grand Central Belge, ainsi que de la ratification de cette dernière convention par les sociétés concessionnaires intéressées,

pour les seconds contractants, de la ratification de la présente par l'assemblée générale des actionnaires de leur compagnie respective.

Dans le cas où la ratification de la Compagnie du chemin de fer Liégeois-Limbourgeois et des prolongements et de la Compagnie pour l'exploitation de chemins de fer de l'État néerlandais ne serait pas obtenue au plus tard le trente juin mil huit cent quatre-vingt-dix-sept, ainsi que dans le cas où le projet de la loi approuvant la présente convention ne serait pas voté à cette date, et où la loi ne serait pas publiée dans les deux ans à partir de ce vote, la présente convention sera nulle et non avenue et aucune des parties ne pourra s'en prévaloir vis-à-vis de l'autre, notamment pour le règlement de ce qui serait dû à la société concessionnaire et à la compagnie exploitante en cas de rachat ultérieur.

Art. I.

Le rachat comprend :

A. la reprise de la concession et de l'exploitation des lignes suivantes :

En Belgique :

1° le chemin de fer de Tongres à Bilsen, concédé par arrêté royal du 14 juin 1861, en exécution de l'article 2 de la loi du 2 juin 1861 ;

2° le chemin de fer de Tongres à Ans par Glons, l'embranchement se dirigeant sur Liège, en passant par Herstal et le faubourg de Vivegnis, et

l'embranchement vers les houillères du Nord de Liège, concédés par arrêté royal du 21 novembre 1862, en exécution de l'article 1, litt. C, de la loi du 12 août précédent;

5° le chemin de fer de Beverst à Hasselt et l'embranchement du chemin de fer prenant son origine à la station de Hasselt et aboutissant au bassin de l'embranchement de Hasselt du canal de jonction de la Meuse à l'Escaut, concédé par arrêté royal du 9 septembre 1863, en exécution de l'article 3, litt. A, de la loi du 31 mai précédent;

4° le chemin de fer de Hasselt à la frontière des Pays-Bas dans la direction d'Eindhoven, concédé par arrêté royal du 1^{er} juillet 1864, en exécution de l'article 1, litt. C, de la loi précitée du 12 août 1862.

Dans les Pays-Bas :

le chemin de fer de la frontière belge à Eindhoven.

Ces lignes sont cédées avec les raccordements aux houillères, usines, etc., que ces raccordements aient ou n'aient pas été construits en exécution des concessions précitées, et pour autant que la Compagnie du Liégeois-Limbourgeois et la Compagnie néerlandaise soient en droit d'en disposer.

Ces chemins de fer sont exploités actuellement pour compte commun des deux Compagnies contractantes, par la seconde de ces Compagnies, en vertu de deux conventions, respectivement du 27 et du 28 mars 1864 et d'un article additionnel à cette dernière en date du 6 mai 1867. Ces conventions et cet article additionnel sont joints à la présente.

B. la cession, sauf l'approbation du Gouvernement des Pays-Bas, de tous les droits appartenant aux Compagnies contractantes de seconde part sur la section de ligne de la frontière belge à Eindhoven, ou en cas de rachat direct par ce Gouvernement, la cession de toutes indemnités qui seraient payées par celui-ci pour ce rachat; toutefois ne sont pas compris dans cette cession les droits ou indemnités relatifs aux sommes à restituer par l'État néerlandais en vertu de la convention pour l'établissement et l'usage de la gare d'Eindhoven.

C. la cession à l'État de tous les bâtiments et de tous les terrains à l'usage des chemins de fer, raccordements, etc., cédés, et de leurs dépendances, même non portés aux plans approuvés par le Gouvernement pour l'établissement des lignes.

D. celle de tout le matériel fixe des lignes, stations, etc. (signaux, etc.).

E. la reprise de tout l'outillage et de tout le mobilier des ateliers, stations, magasins, bureaux, remises, de la route, etc., enfin de tous objets mobiliers et outils quelconques affectés à l'exploitation des lignes belges, tels que ce mobilier et outillage figureront à des inventaires qui seront dressés contradictoirement entre la Compagnie néerlandaise et l'administration des chemins de fer de l'État belge, à la date de la prise de possession définitive de ces lignes par cette administration.

F. la reprise des approvisionnements, marchandises en magasin ou en dépôt et objets en fabrication, sur les lignes belges, pour autant que tous ces objets soient d'un usage courant et tels qu'ils figureront à des inventaires à dresser contradictoirement, comme ci-dessus.

Le prix des objets désignés sub litt. *E* et *F* sera établi de commun accord par

la Compagnie néerlandaise et l'administration des chemins de fer de l'État belge; si l'accord ne pouvait être obtenu, ce prix serait fixé par des experts : chacune des parties en nommera un et en cas de partage, il sera nommé un tiers expert par le président du Tribunal de première instance de Liège.

Les Compagnies contractantes de seconde part remettront à l'État celles de leurs archives qui pourraient être utiles à celui-ci en vue de l'exploitation future. Si quelque difficulté s'élevait à ce sujet, elle serait soumise à la décision d'arbitres à désigner conformément à ce qui vient d'être dit.

ART. II.

Le rachat, sauf ce qui est stipulé sub litt. *E* et *F* ci-dessus, sera considéré comme conclu et effectué à la date du premier janvier mil huit cent quatre-vingt-seize, quelle que soit la date de la prise de possession définitive du chemin de fer par le Gouvernement, prise de possession qui devra avoir lieu dans un délai de quatre mois à partir de la date de la publication de la loi approuvant la présente convention.

Depuis le premier janvier mil huit cent huit quatre-vingt-seize et jusqu'à la prise de possession définitive, l'exploitation du réseau Liégeois-Limbourgeois est et sera faite conformément aux contrats ci-dessus rappelés des 27 et 28 mars 1864 et de l'article additionnel du 6 mai 1867.

Cette exploitation se fera dans des conditions normales, régulières et conformes aux précédents.

Un compte arrêté à la date de la prise de possession renseignera les sommes encaissées ou à encaisser par la Compagnie du Liégeois-Limbourgeois, les dépenses faites par elle pendant cette période d'exploitation et déterminera les sommes à recevoir ou à payer de ce chef par chacune des parties (l'État ou le Liégeois-Limbourgeois). Parmi les dépenses figureront les sommes qui auront été consacrées par la Compagnie du Liégeois-Limbourgeois au paiement des intérêts semestriels courus à partir du premier janvier mil huit cent quatre-vingt-seize des obligations des Compagnies Tongres-Bilsen et Liégeois-Limbourgeois, ainsi qu'au remboursement de ceux de ces titres sortis au tirage du neuf juin mil huit cent quatre-vingt-seize et dont la charge incombe à l'État conformément à l'article IX, 1^o, ci-après.

Ce compte sera remis par la compagnie du Liégeois-Limbourgeois dans le délai d'un mois après la date de la prise de possession définitive et le paiement des sommes dues de part ou d'autre devra être effectué dans les huit jours après l'approbation du dit compte par les deux parties. Dans le cas où la liquidation des sommes dues ne serait pas effectuée dans les quarante jours après la remise du dit compte, la partie qui sera cause du retard dans ce règlement, sera redevable à l'autre des intérêts à trois p. c. du solde qu'elle pourrait devoir à celle-ci, les dits intérêts devant être comptés à partir de la date de la prise de possession de la ligne par l'État. Toutefois, cet intérêt ne s'appliquera pas aux sommes que la Compagnie du Liégeois-Limbourgeois n'aura pas été à même d'encaisser pendant cette période, en exécution de ses contrats avec la Compagnie néerlandaise.

A partir de la date de la présente convention, les Compagnies contractantes de seconde part permettront que l'État fasse procéder déjà à la vérification des comptes relatifs à la période d'exploitation effectuée, éventuellement pour compte de celui-ci; cette vérification devra se faire sans déplacement des documents des Compagnies.

ART. III.

Comme conséquence du rachat, à partir du premier janvier mil huit cent quatre-vingt-seize, l'État belge entrera en pleine possession et jouissance des lignes formant l'objet des diverses concessions, comme si ces concessions avaient pris fin par l'expiration de leurs termes respectifs.

ART. IV.

Les voies, bâtiments et dépendances des lignes seront livrés au Gouvernement belge, dans l'état où ils se trouveront au moment de la prise de possession définitive, libres de toutes charges, conformément aux plans approuvés par le Gouvernement et y compris les agrandissements effectués depuis.

Néanmoins, des droits ayant pu être réservés ou concédés à des tiers sur les immeubles acquis pour l'établissement des lignes qui font l'objet de la présente convention et la Compagnie concessionnaire n'étant pas à même de faire connaître actuellement toutes les charges de l'espèce qui peuvent exister, il a été dressé un état de celles de ces charges qui ont pu être relevées et il a été convenu que la Compagnie du Liégeois-Limbourgeois abandonnera à l'État une somme de *quarante-huit mille six cent cinquante francs* (48.650 fr.), moyennant laquelle celui-ci la garantira de la libération des charges dont il croira devoir poursuivre ultérieurement le dégrèvement, soit que ces charges figurent à l'état indiqué ci-dessus ou qu'elles ne soient découvertes que postérieurement au rachat, de façon que la Compagnie ne pourra jamais être inquiétée de ces chefs. Il est convenu également que la somme indiquée ci-dessus retenue à titre de forfait, garantira la Compagnie de toute revendication que l'État pourra formuler quant à l'inexécution de l'abornement de certaines parties de la ligne, à l'insuffisance d'emprises, la non-conformité des lignes aux plans, ainsi que quant au manquant de titres de propriété et de plans ou procès-verbaux d'abornement.

Les titres de propriété, en due forme, transcrits au bureau des hypothèques, ainsi que les plans et procès-verbaux contradictoires d'abornement de la ligne seront remis à l'État au plus tard trois mois après la publication de la loi portant approbation de la présente.

L'État prendra possession des objets mobiliers et des immeubles autres que ceux repris au premier alinéa du présent article, dans l'état où ils se trouveront au moment de la prise de possession définitive, avec toutes les servitudes actives et passives qui y sont attachées et sans qu'il puisse y avoir lieu, de part ou d'autre, à aucune majoration ou réduction de prix.

Les titres d'acquisition et tous contrats y relatifs seront pareillement remis à l'État dans le délai de trois mois préindiqué, sous le bénéfice de ce qui est dit sous ce rapport, ci-dessus.

De son côté, la Compagnie néerlandaise remettra au Gouvernement belge une somme de *sept mille sept cent cinquante francs* (7.750 fr.), qu'elle a reçue de la Compagnie du Liégeois-Limbourgeois en vue de la construction d'une habitation à l'usage du chef de la station de Liège-Vivegnis et une somme de *deux mille quatre cent soixante-treize francs quatre-vingt-dix centimes* (fr. 2.473 90 c^e) formant le complément restant à restituer du subside qu'elle a reçu de particuliers pour l'établissement d'une halte à Exel. Le versement de ces sommes sera fait à l'agence de la Banque Nationale à Liège, dans le délai d'un mois à partir de la date de la prise de possession définitive des lignes du Liégeois-Limbourgeois par le Gouvernement belge.

ART. V.

L'État belge sera substitué à tous les droits et à toutes les obligations résultant pour la Compagnie du Liégeois-Limbourgeois ou la Compagnie néerlandaise des traités de transports conclus avec des particuliers, des conventions concernant les raccordements industriels, des conventions d'usage d'installation ou d'exploitation conclues avec d'autres Compagnies, etc., en tant que ces traités et conventions seront encore en vigueur le jour de la prise de possession définitive par le Gouvernement belge. Toutefois, cette stipulation ne peut être interprétée comme constituant l'exercice du droit de se substituer à ces Compagnies, prévu dans des actes, dont la résiliation de fait ou de droit est stipulée en cas de cessation de l'exploitation des lignes du Liégeois-Limbourgeois par l'une ou l'autre ou par les deux Compagnies cédantes; ce droit, à se substituer à celles-ci, est transmis purement et simplement à l'État.

La Compagnie du Liégeois-Limbourgeois et la Compagnie néerlandaise, chacune pour ce qui la concerne, déclarent avoir remis avec inventaire, à l'État, qui le reconnaît, les originaux ou des copies certifiées conformes des traités et conventions susmentionnés actuellement en vigueur et dont les effets doivent se prolonger au delà du trente juin mil huit cent quatre-vingt-dix-sept.

La Compagnie du Liégeois-Limbourgeois paiera au Gouvernement belge :

1^o une somme de *trente-six mille sept cent soixante-dix-sept francs* (36.777 fr.) moyennant laquelle, à partir du premier janvier mil huit cent quatre-vingt-seize, elle sera libérée de l'engagement qu'elle a contracté par convention du 9 août 1864 de payer annuellement à l'État une redevance de *douze cents francs* (1.200 fr.) pour l'usage de la station d'Ans et l'État paiera en son lieu et place à la Compagnie du Chemin de fer du Nord, la redevance annuelle de *cent vingt-huit francs quatre-vingt-six centimes* (fr. 128.86), due à cette Compagnie en vertu d'une convention en date du 27 septembre 1867 pour l'occupation, par l'embranchement d'Ans à Flémalle, du terrain dépendant du chemin de fer de Namur à Liège entre Flémalle-Grande et Flémalle-Haute ;

2^o une somme de *trois cent quatorze mille cent soixante-cinq francs* (314.165 fr.), moyennant laquelle l'État supportera en lieu et place des Compagnies contractantes de seconde part, la part afférente aux lignes Liégeoises-Limbourgeoises, de l'intérêt et de l'amortissement des dépenses de premier établissement des stations de Flémalle-Haute et de Flémalle-

Grande, communes avec la Compagnie du Nord en vertu des conventions des 10 décembre 1866, complétée par un article additionnel du 27 septembre 1867 et 10 décembre 1867.

Le Gouvernement ne reprend aucune des obligations incombant aux Compagnies prénommées, de quelque chef que ce soit, échues antérieurement au premier janvier mil huit cent quatre-vingt-seize.

ART. VI.

Les Compagnies contractantes de seconde part remettront à l'État une somme de *cent soixante mille cinq cent quatre-vingt-six francs* (160,586 fr.) représentant la valeur, au premier janvier mil huit cent quatre-vingt-seize, des sommes restant à restituer par elles, sur celles avancées par le Trésor public du chef de la garantie d'intérêt consentie par le Gouvernement en faveur des sections de Tongres à Glons et de Tongres à Bilsen.

Cette somme ne comprend pas le remboursement à faire pour l'année mil huit cent quatre-vingt-quinze; ce dernier remboursement devra être effectué conformément aux règles suivies jusqu'ici, sauf que les parties sont d'accord pour admettre comme définitive, en vue de cette restitution et en cas de ratification de la présente, la somme de *douze mille huit cent quarante-trois francs* (12.843 fr.) résultant des décomptes provisoires remis par la Compagnie néerlandaise à la Compagnie du Liégeois-Limbourgeois.

Conformément au contrat du 28 mars 1864 réglant l'exploitation de la ligne de Hasselt à Liège et à Flémalle et ses embranchements, le paiement de la somme indiquée au premier alinéa du présent article incombera pour *cent douze mille quatre cent dix francs* (112.410 fr.) à la Compagnie du Liégeois-Limbourgeois et pour *quarante-huit mille cent soixante-seize francs* (48.176 fr.) à la Compagnie néerlandaise. Celle-ci effectuera le versement de cette somme à l'agence de la Banque Nationale à Liège, dans le délai d'un mois à partir de la date de la prise de possession définitive des lignes du Liégeois-Limbourgeois par le Gouvernement belge.

ART. VII.

La Compagnie néerlandaise versera également dans la même caisse, et dans le même délai, une somme de *vingt-un mille deux cent trente-quatre francs* (21.234 fr.) représentant l'estimation de la moins-value des matériaux de l'embranchement de Munsterbilsen, dont elle a abandonné l'exploitation.

ART. VIII.

La volonté expresse des parties est de donner à la convention de rachat le caractère d'un forfait absolu réglant définitivement et sans laisser ouverture à aucune réclamation ou contestation ultérieures, leurs droits et obligations réciproques, il est entendu que le paiement du prix de rachat fixé à l'article suivant mettra fin à tous litiges ou contestations existant entre elles et qu'elles s'interdisent formellement toutes actions ou réclamations en justice ultérieures à raison de faits, conventions ou engagements quelconques antérieurs au premier janvier mil huit cent quatre-vingt-seize.

Toutefois, le paiement de ce prix ne libère pas les Compagnies du remboursement relatif à la garantie d'intérêt à faire pour l'année 1893, ni la Compagnie néerlandaise en particulier des paiements qui lui incombent en vertu des articles IV dernier alinéa, VI dernier alinéa, et VII ci-dessus. En outre, en ce qui concerne le procès intenté par le Gouvernement belge à la Compagnie du Liégeois-Limbourgeois en vue du recouvrement de frais de surveillance dont le paiement n'a pas été effectué par celle-ci, les parties s'en tiendront, en cas de ratification de la présente, à l'exécution de l'arrêt rendu par la Cour d'appel de Liège le 12 février 1896.

ART. IX.

Le prix du rachat est fixé comme suit :

A. *A l'égard de la Compagnie Liégeois-Limbourgeois.*

1° L'État prend à sa charge :

a. le paiement des intérêts des obligations de la Compagnie de Tongres-Bilsen et de la Compagnie du Liégeois-Limbourgeois à l'échéance des premier juillet mil huit cent quatre-vingt-seize, premier et deux janvier mil huit cent quatre-vingt-dix-sept, ainsi que le remboursement échu le premier juillet mil huit cent quatre-vingt-seize de ceux de ces titres qui sont sortis au tirage du neuf juin mil huit cent quatre-vingt-seize ;

b. à partir du premier janvier mil huit cent quatre-vingt-dix-sept, le service des intérêts et de l'amortissement des obligations des mêmes Compagnies, qui n'ont pas été désignées pour être amorties par les tirages effectués antérieurement à cette date et tel que ce service résulte des tableaux d'amortissement originaux, que la Compagnie lui remettra aussitôt après l'approbation de la présente. La Compagnie remettra aussi à l'État les procès-verbaux des tirages auxquels il a été procédé jusqu'aujourd'hui en vue de l'amortissement de ces titres ainsi que les urnes contenant les numéros des titres non encore désignés pour le remboursement.

Néanmoins, dans un délai de quatre mois à partir de la date de la publication de la loi approuvant la présente convention, l'État offrira, en lieu et place de la Compagnie, le remboursement immédiat, en numéraire, des obligations dont les porteurs préféreraient obtenir le remboursement. Celui-ci se ferait au pair de la valeur nominale des titres, en ajoutant au capital la partie courue du coupon en cours jusqu'au jour désigné pour le paiement et sous déduction du montant des coupons non échus manquant aux titres présentés au remboursement.

Les obligations dont l'État prend à sa charge le paiement des intérêts et l'amortissement, et éventuellement le remboursement, comme il est dit ci-dessus représentent un capital de *vingt-sept millions six cent soixante-huit mille cinq cents francs* (27.668.500 fr.) et sont indiquées ci-après :

1° *Quinze cent vingt-huit* (1528) obligations de *cinq cents francs* (500 fr.) à trois pour cent d'intérêt par an, de la Compagnie du chemin de fer de Tongres à Bilsen ;

2° *Cinquante-trois mille huit cent neuf* (53.809) obligations de *cinq cents*

francs (500 fr.) à trois pour cent d'intérêt par an émises par la Compagnie du chemin de fer Liégeois-Limbourgeois.

2° L'État paiera à la Compagnie du Liégeois-Limbourgeois une somme de *dix millions deux cent trente-quatre mille cinq cent francs* (10.234.500 fr.), déduction ayant été faite des sommes de *quarante-huit mille six cent cinquante francs* (48.650 fr.), *trente-six mille sept cent soixante-dix-sept francs* (36.777 fr.), *trois cent quatorze mille cent soixante-cinq francs* (314.165 fr.) et *cent douze mille quatre cent dix francs* (112.410 fr.), mentionnées aux articles IV, V et VI ci-dessus.

B. *A l'égard de la Compagnie néerlandaise.*

L'État paiera à cette Compagnie le prix des mobilier, outillage, approvisionnements, etc., qui sera fixé conformément à ce qui est dit à l'article I.

ART. X.

Le paiement de la somme de *dix millions deux cent trente-quatre mille cinq cent francs* (10 234.500 fr.) revenant à la Compagnie du Liégeois-Limbourgeois, conformément à ce qui est dit au § A, 2° de l'article précédent, s'effectuera par la remise de titres de la Dette publique de Belgique, 3 p. c., première série, avec jouissance des intérêts à partir du premier janvier mil huit cent quatre-vingt-seize, c'est-à-dire avec les coupons au premier juillet mil huit cent quatre-vingt-seize et semestres suivants attachés, les dits titres comptés au pair de leur valeur nominale; cette remise devra se faire dans un délai de quatre mois à partir de la publication de la loi portant approbation de la présente.

Le paiement de la somme revenant à la Compagnie néerlandaise du chef de cession des mobilier, outillage, etc., sera effectué dans le délai d'un mois après la clôture des inventaires, dont il est question à l'article I.

ART. XI.

Tous les décomptes de services, mixtes et internationaux, du chef des conventions avec les particuliers, du parcours du matériel, de la communauté des stations, etc., afférents à l'exercice mil huit cent quatre-vingt-quinze ou aux exercices précédents, seront liquidés comme si la présente convention n'avait pas été conclue; toutes les dépenses afférentes à la période antérieure au premier janvier mil huit cent quatre-vingt-seize, qui n'auraient pas été liquidées à la date de la prise de possession définitive des lignes par le Gouvernement resteront à la charge des contractants de seconde part.

De même, resteront à la charge de la Compagnie néerlandaise, pour la période d'exploitation du premier janvier mil huit cent quatre-vingt-seize jusqu'au jour de la reprise définitive par le Gouvernement, les dépenses qui incombent à cette Compagnie en exécution des contrats des 27 et 28 mars 1864 et de l'article additionnel du 6 mai 1867 et qui n'auraient pas été liquidées à la date de la reprise définitive.

Le Gouvernement belge reprendra pour son compte les marchés de mobilier, outillage, approvisionnements, etc., conclus avec la Compagnie

néerlandaise en vue de l'exploitation des lignes belges du Liégeois-Limbourgeois et qui ne seront pas exécutés lors de l'entrée en possession définitive.

La Compagnie néerlandaise a remis à l'État belge, avec inventaire, des copies certifiées conformes des marchés de l'espèce à exécuter après le trente juin mil huit cent quatre-vingt-dix-sept.

A partir de la date de la signature de la présente convention, les marchés à traiter pour les besoins de l'exploitation des lignes belges du réseau Liégeois-Limbourgeois seront conclus de commun accord avec le Gouvernement.

ART. XII.

La Compagnie du Liégeois-Limbourgeois procédera à sa dissolution et à sa liquidation immédiatement après la publication de la loi approuvant la présente convention.

Une expédition de l'acte authentique de clôture de la liquidation et les actions remboursées seront remises à l'État.

ART. XIII.

Les soussignés de seconde part s'engagent à comparaître devant tel notaire qui leur sera désigné par M. le Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes pour prendre part aux actes authentiques destinés à réaliser les cessions qui font l'objet de la présente convention. Les frais de ces actes et en général tous les frais des actes authentiques nécessités par l'exécution de la présente convention de rachat seront supportés par l'État belge.

Par l'effet du rachat qui fait l'objet de la présente convention, les Compagnies contractantes seront libérées à dater du premier janvier mil huit cent quatre-vingt-seize de tous impôts au profit de l'État, relatifs aux immeubles et à l'exploitation cédés ou remis à l'État; celui-ci les garantit contre toutes poursuites, du chef d'impôts quelconques au profit de la province ou de la commune concernant les dits immeubles ou la dite exploitation. Toutefois, cette libération et cette garantie ne s'appliquent pas à l'impôt-patente, seul impôt dont la charge continuera, comme avant la cession, à incomber aux Compagnies sur leurs bénéfices.

ART. XIV.

Comme conséquence de la reprise des concessions et de l'exploitation du réseau de chemin de fer Liégeois-Limbourgeois et de ses prolongements par l'État belge, il est mis fin, à compter du jour de la prise de possession définitive du chemin de fer par le Gouvernement belge, aux conventions conclues entre les deux Compagnies contractantes le 27 et le 28 mars 1864 et à l'article additionnel à cette dernière en date du 6 mai 1867.

Hormis le règlement des comptes de l'exercice mil huit cent quatre-vingt-quinze et de la période d'exploitation depuis le premier janvier mil huit cent quatre-vingt-seize jusqu'à la prise de possession définitive des lignes du

Liégeois-Limbourgeois par le Gouvernement belge, ainsi que de ceux relatifs à l'exécution de l'arrêt de la Cour de Liège en date du 12 février 1896, dont il est parlé à l'article VIII de la présente convention, les deux Compagnies contractantes se donnent, par les présentes, décharge complète moyennant le paiement par la Société du chemin de fer Liégeois-Limbourgeois à la Compagnie néerlandaise d'une somme de *cent cinquante mille francs* (150.000 fr) comme dédommagement pour les dépenses d'amélioration et d'extension des lignes du Liégeois-Limbourgeois. Ce paiement s'effectuera dans le mois qui suivra la prise de possession définitive de ces lignes par l'État belge.

En outre, la Société du chemin de fer Liégeois-Limbourgeois déclare céder à la Compagnie néerlandaise tous les droits qu'elle pourrait faire valoir contre l'État néerlandais en vertu de l'article 31 de la convention conclue entre elle et cet État le $\frac{14 \text{ juin}}{27 \text{ juillet}}$ 1866, pour le service commun dans la station d'Eindhoven, à l'exception pourtant de ses droits sur la somme de *trente-quatre mille florins* (34.000 fl.) payée par elle en vertu de l'article 1^{er} de la dite convention.

ART. XV.

Le Gouvernement belge se mettra en rapport avec le Gouvernement des Pays-Bas en vue d'obtenir son adhésion au rachat de la concession de la section de la frontière belge à Eindhoven.

ART. XVI.

Les frais de timbre de la présente convention sont à la charge de la Compagnie du Liégeois-Limbourgeois; l'enregistrement incombera à l'État.

Fait en triple à Bruxelles, le seize février mil huit cent quatre-vingt-dix-sept.

A. CLOCHEREUX.

LÉON D'ANDRIMONT.

MARCEL FRAIPONT.

J.-L. CLUYSENSAER.

WERKER.

P. DE SMET DE NAEYER,

J. VANDENPEEREBOOM.

Enregistré à Bruxelles-Centre le cinq mars 1897. Vol. 372, fol. 56 v°, case 1, gratis. Treize rôles sans renvoi.

Le Receveur,

BOGAERT.

CONVENTION.

Sa Majesté le Roi des Belges et Sa Majesté l'Empereur d'Allemagne, Roi de Prusse, au nom de l'Empire allemand, prenant en considération que le Gouvernement royal belge a l'intention d'acquérir les chemins de fer exploités par l'administration des chemins de fer du Grand Central Belge à Bruxelles, ont résolu de commun accord, pour le cas où cette intention viendrait à se réaliser, de conclure une convention pour régler les droits de la Belgique et de la Prusse sur la section de la ligne d'Aix-la-Chapelle à Maestricht exploitée par l'administration précitée située sur le territoire prussien, et ont, dans ce but, nommé pour Leurs Plénipotentiaires.

Sa Majesté le Roi des Belges,

M. Jules baron Greindl, Son Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire près Sa Majesté l'Empereur d'Allemagne, Roi de Prusse,

M. Arthur Dubois, Son Administrateur à l'administration des chemins de fer de l'État,

M. Eugène Hubert, Son Ingénieur en chef, Directeur d'Administration à l'administration des chemins de fer de l'État;

Et Sa Majesté l'Empereur d'Allemagne, Roi de Prusse, au nom de l'Empire allemand :

M. Paul Reichardt, Son Conseiller Intime Actuel, Directeur au Département des Affaires Étrangères,

M. Franz von Aichberger, Son Conseiller Intime de Légation,

M. Friedrich Lehmann, Son Conseiller Intime supérieur des Finances,

M. le Dr Max Kieschke, Son Conseiller Intime de Régence,

lesquels, après avoir échangé leurs pleins pouvoirs trouvés en bonne et due forme, sont convenus des articles suivants :

ARTICLE PREMIER.

Le Gouvernement prussien donne son approbation à ce que la Société du chemin de fer d'Aix-la-Chapelle à Maestricht ayant son siège

Seine Majestät der König der Belgier und Seine Majestät der deutsche Kaiser, König von Preussen, im Namen des Deutschen Reichs, in Erwägung, dass die Königlich Belgische Regierung beabsichtigt, die von der Verwaltung der Eisenbahnen des « Grand Central Belge » zu Brüssel betriebenen Eisenbahnen zu erwerben, sind für den Fall der Ausführung dieser Absicht übereingekommen, einen Vertrag zur Regelung der Rechte Belgiens und Preussens an dem auf Preussischen Gebiet belegenen Theil der von der vorgenannten Verwaltung betriebenen Aachen-Mastrichter Eisenbahn abzuschliessen und haben zu diesem Zwecke zu Allerhöchst Ihren Bevollmächtigten ernannt :

Seine Majestät der König der Belgier,

Allerhöchst Ihren ausserordentlichen Gesandten und bevollmächtigten Minister bei Seiner Majestät dem Deutschen Kaiser, König von Preussen, Herrn Jules Baron Greindl,

Allerhöchst Ihren Administrator bei der Verwaltung der Staatsbahnen, Herrn Arthur Dubois,

Allerhöchst Ihren Chefingenieur und Verwaltungsdirektor bei der Verwaltung der Staatsbahnen, Herrn Eugène Hubert;

Und Seine Majestät der Deutsche Kaiser, König von Preussen :

Allerhöchst Ihren Wirklichen Geheimen Rath, Direktor im Auswärtigem Amt, Herrn Paul Reichardt,

Allerhöchst Ihren Geheimen Legationsrath, Herrn Franz von Aichberger,

Allerhöchst Ihren Geheimen Oberfinanzrath, Herrn Friedrich Lehmann,

Allerhöchst Ihren Geheimen Regierungsrath, Herrn Dr Max Kieschke,

die, nach gegenseitiger Auswechslung ihrer in guter und gehöriger Form befundenen Vollmachten, über folgende Artikel übereingekommen sind :

ARTIKEL 1.

Die Preussische Regierung genehmigt, dass die zu Aachen und zu Maestricht domizilirte Aachen-Mastrichter Eisenbahn-Gesellschaft und

à Aix-la-Chapelle et à Maestricht et l'administration des chemins de fer du Grand Central Belge à Bruxelles cèdent la propriété ainsi que tous leurs droits sur la section de chemin de fer partant de la station d'Aix-la-Chapelle Marschierthor inclusivement par Richterich jusqu'à la frontière prussienne-néerlandaise. Cette cession s'opère conformément au contrat ci-joint en copie, certifiée conforme, conclu le 10 février 1897 entre le Gouvernement belge d'une part et M. Montefiore Levi, président du conseil d'administration de la Société anonyme des chemins de fer d'Anvers à Rotterdam, M. Édouard Despret, président et M. Joseph Devolder, administrateur de la Société anonyme des chemins de fer de l'Est belge d'autre part. Elle comprend, à l'exception des droits mentionnés dans l'article 2 de la présente Convention, tous ceux qui ont été conférés aux compagnies précitées en vertu de l'acte de concession et de ratification octroyé par le Gouvernement prussien à la Société du chemin de fer d'Aix-la-Chapelle à Maestricht à la date du 30 janvier 1846, ainsi qu'en exécution des contrats conclus entre elles et de ceux qu'elles ont conclus avec l'administration des chemins de fer de l'État prussien ou de ses prédécesseurs.

ART. 2.

Dans cette aliénation par les compagnies et dans l'achat par l'État belge, ne sont pas compris et restent réservés à la Société du chemin de fer d'Aix-la-Chapelle à Maestricht, les droits suivants :

1° Le droit de jouissance, à titre gratuit, de la maison sise Burtscheiderstrasse, 8, à Aix-la-Chapelle, lequel droit lui a été conféré par le contrat du 26 novembre /5 décembre 1874. Ce droit lui sera maintenu, uniquement pour son propre usage, non seulement jusqu'à l'expiration du contrat conclu le 25 mars 1872 concernant le règlement des conditions pour l'utilisation et l'exploitation en commun des stations d'Aix-la-Chapelle T. et d'Aix-la-Chapelle M. ainsi que de la section située entre Aix-la-Chapelle M. et Richterich, mais encore jusqu'à la fin de l'année 1943 ou jusqu'à la dissolution de la société si elle survient auparavant;

2° Les droits qu'elle possède sur la section de la gare d'Aix-la-Chapelle Rheinisch exclusivement, jusqu'à Richterich dans la direction

die Verwaltung des « Grand Central Belge » zu Brüssel das Eigenthum und alle ihre sonstige Rechte an der Eisenbahnstrecke vom Bahnhof Aachen Marschierthor einschliesslich über Richterich bis zur Preussisch-Niederländischen Grenze an den Belgischen Staat übertragen. Diese Uebertragung erfolgt nach Massgabe des in beglaubigter Abschrift anliegenden, zwischen der Belgischen Regierung einerseits und Herrn Montefiore Levi, Präsident des Verwaltungsraths der Antwerpen-Rotterdam Eisenbahngesellschaft, Herrn Eduard Despret, Präsident, und Herrn Joseph Devolder, Mitglied des Verwaltungsraths der Belgischen Ost-Eisenbahngesellschaft andererseits unter dem 10. Februar 1897 abgeschlossenen Vertrages. Sie umfasst mit Ausnahme der in Artikel 2 des gegenwärtigen Vertrages bezeichneten Rechte insbesondere diejenigen, welche den vorgenannten Gesellschaften aus der von der Preussischen Regierung an die Aachen-Mastrichter Eisenbahngesellschaft unter dem 30. Januar 1846 ertheilten Konzessions- und Bestätigungs-Urkunde, sowie aus den zwischen ihnen selbst und den von ihnen mit der Verwaltung der Preussischen Staatsbahnen oder deren Rechtsvorgängern geschlossenen Verträgen zustehen.

ART. 2.

Von dieser Veräußerung durch die Gesellschaften und von dem Erwerbe durch den Belgischen Staat sind ausgeschlossen und bleiben der Aachen-Mastrichter Eisenbahngesellschaft vorbehalten folgende Rechte :

1. Das ihr durch den Vertrag vom 26. November /5 Dezember 1874 eingeräumte Recht zur unentgeltlichen Benutzung des zu Aachen, Burtscheiderstrasse 8, belegenen Hauses. Dieses Recht soll ihr nicht nur bis zum Erlöschen des unter dem 25. März 1872 geschlossenen Vertrages, betreffend die Regelung der Bedingungen für den gemeinsamen Gebrauch und Betrieb der Stationen Aachen T. und Aachen M. sowie der zwischen Aachen M. und Richterich liegenden Bahnstrecke, sondern bis zum Ablauf des Jahres 1943 oder bis zur Auflösung der Gesellschaft, falls diese früher stattfindet, jedoch nur für eigene Zwecke, zustehen;

2. Die Rechte, welche ihr an der Strecke vom Bahnhof Aachen Rheinisch ausschliesslich bis Richterich in der Richtung auf Kohlscheidt

dé Kohlscheidt et Kämpchen, vis-à-vis de l'État prussien, en vertu des contrats du 21 mars 1846, du 28 janvier 1859 et du 27/31 juillet 1867.

ART. 3.

Le Gouvernement belge cède à l'État prussien, en propriété pleine et entière, exempte de dettes et de charges, la section de ligne d'Aix-la-Chapelle M. (cette gare comprise) par Richterich jusqu'à la frontière prussienne-néerlandaise, ainsi que les droits de toute espèce acquis à cette ligne par application de l'article 1 de la présente Convention avec toutes les dépendances et avec les matériaux, l'outillage et le mobilier existants, donc en bloc, sauf le matériel roulant. Cette cession aura lieu aussitôt que la ligne aura été remise à l'État Belge par l'administration du Grand Central Belge et la Société du chemin de fer d'Aix-la-Chapelle à Maestricht; par contre, le Gouvernement prussien déclare libérer l'État belge, contre paiement des sommes convenues dans les articles 4 et 5, de toutes les obligations qui lui incombent, à lui et à ses prédécesseurs, en vertu des actes cités dans l'article 1 ou qui pourraient naître à l'avenir.

ART. 4.

A la date où le Gouvernement belge cédera à l'État prussien ses droits à la section de ligne d'Aix-la-Chapelle M.-Richterich-frontière prussienne-néerlandaise, il paiera au Gouvernement prussien les 240 000 (deux cent quarante mille) francs dont l'administration des chemins de fer du Grand Central Belge est redevable au Gouvernement prussien, comme successeur de la Compagnie du chemin de fer de Berg-Marche, en vertu de l'article 4 du contrat conclu le 25 mars 1872 entre ladite compagnie et la Compagnie du chemin de fer de Berg-Marche; jusqu'au jour du versement, cette somme rapporte un intérêt de 5 p. c. l'an.

ART. 5.

Le Gouvernement belge paiera en outre au Gouvernement prussien, à la date convenue dans l'article 4, la somme de 2.000.000 (deux

und Kämpchen gegen den Preussischen Staat gemäss den Verträgen vom 21. März 1846, 28. Januar 1859, 27./31. Juli 1867 zustehen.

ART. 3.

Die Belgische Regierung überträgt die Eisenbahnstrecke Aachen M. einschliesslich, über Richterich bis zur Preussisch-Niederländischen Grenze schulden- und lastenfrei mit allen an derselben gemäss Artikel 1 des gegenwärtigen Vertrages erworbenen Rechten jeder Art, mit allem Zubehör und mit den vorhandenen Materialien, Werkzeugen und Inventarien, also wie sie steht und liegt, jedoch ohne rollendes Material, an den Preussischen Staat zu vollem und unbeschränktem Eigenthum. Diese Uebertragung findet statt sogleich nachdem die Verwaltung des «Grand Central Belge» beziehungsweise der Aachen-Mastricht Eisenbahngesellschaft die Strecke dem Belgischen Staat übereignet haben wird. Die Preussische Regierung erklärt hiergegen und gegen Leistung der in den Artikeln 4 und 5 vereinbarten Zahlungen den Belgischen Staat aller Verpflichtungen für los und ledig, welche ihm beziehungsweise seinen Rechtsvorgängern gemäss den im Artikel 1 bezeichneten Urkunden obliegen oder in Zukunft erwachsen können.

ART. 4.

Die Belgische Regierung erstattet an dem Tage, an welchem sie ihre Rechte an der Bahnstrecke Aachen M. - Richterich - Preussisch-Niederländische Grenze auf den Preussischen Staat überträgt, an die Preussische Regierung diejenigen 240,000 (zweihundertvierzigtausend) Francs, welche die Verwaltung der Eisenbahnen des «Grand Central Belge» auf Grund des Artikels 4 des zwischen ihr und der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft unter dem 25. März 1872 abgeschlossenen Vertrages der Preussischen Regierung als Rechtsnachfolgerin der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft schuldet und bis zum Tage der Erstattung mit 5 % jährlich verzinnt.

ART. 5.

Die Belgische Regierung zahlt ferner an die Preussische Regierung an dem im Artikel 4 vereinbarten Tage die Summe von 2,000,000

millions) mark en monnaie de l'Empire allemand, en une fois et à titre d'indemnité du chef de toutes les dépenses en plus qui pourront résulter pour l'administration des chemins de fer de l'État prussien, de la reprise de la section de ligne d'Aix-la-Chapelle M.-Richterich-frontière prussienne-néerlandaise.

ART. 6.

Le Gouvernement prussien assume, sous réserve de l'entente avec le propriétaire de la section de la ligne d'Aix-la-Chapelle à Maestricht située sur le territoire hollandais, l'obligation d'exploiter lui-même ou de faire exploiter par un entrepreneur convenable, la section cédée en vertu de l'article 5 à l'État prussien, de telle sorte qu'un trafic direct reste maintenu sur la ligne d'Aix-la-Chapelle à Maestricht; le Gouvernement belge prend d'autre part, sous la même réserve, l'engagement de maintenir un trafic semblable entre son réseau de chemins de fer et les sections de ligne vendues. Les deux Gouvernements se garantissent, en particulier, réciproquement, que par suite de la vente convenue à l'article 5, la visite douanière des voyageurs, bagages et marchandises ne sera pas soumise à une aggravation de formalités à leurs frontières respectives.

ART. 7.

Le Gouvernement belge obligera la Société du chemin de fer d'Aix-la-Chapelle à Maestricht et l'administration des chemins de fer du Grand Central Belge, à nommer, chacune en due forme et en temps utile, un fondé de pouvoirs et un suppléant de ce fondé de pouvoirs, pour faire devant les autorités compétentes les déclarations nécessaires en vue de la reprise de la section de ligne d'Aix-la-Chapelle M.-Richterich-frontière prussienne-néerlandaise.

ART. 8.

Les employés et ouvriers nommés et occupés par l'administration des chemins de fer du Grand Central Belge sur la section de ligne d'Aix-la-Chapelle M.-frontière prussienne-néerlandaise qui ne sont pas de nationalité allemande ne seront pas repris par le Gouver-

(zwei Millionen) Mark Deutscher Reichswährung als einmalige Abfindung und Entschädigung für alle Mehrausgaben jeder Art, welche der Preussischen Staatseisenbahnverwaltung aus der Uebernahme der Bahnstrecke Aachen M. - Richterich - Preussisch - Niederländische Grenze erwachsen werden.

ART. 6.

Die Preussische Regierung übernimmt vorbehaltlich der Verständigung mit dem Eigentümer des auf Niederländischem Gebiet belegenen Theiles der Eisenbahn von Aachen nach Maestricht die Verpflichtung, die nach Artikel 5 in das Eigenthum des Preussischen Staats übergehende Eisenbahnstrecke in der Weise entweder selbst zu betreiben oder durch einen geeigneten Unternehmer betreiben zu lassen, dass ein durchgehender Verkehr auf der Linie Aachen-Maestricht bestehen bleibt; andererseits verpflichtet sich unter dem gleichen Vorbehalt die Belgische Regierung, einen solchen Verkehr ihres Eisenbahnnetzes mit den veräußerten Eisenbahnstrecken aufrecht zu erhalten. Insbesondere sichern beide Regierungen sich gegenseitig zu, dass in Folge der im Artikel 5 vereinbarten Veräußerung die zollamtliche Abfertigung von Reisenden, Gepäck und Waaren an den beiderseitigen Grenzen keiner Erschwerung unterworfen werden wird.

ART. 7.

Die Belgische Regierung wird die Aachen-Maestrichter Eisenbahn-Gesellschaft und die Verwaltung der Eisenbahnen des « Grand Central Belge » verpflichten, rechtzeitig je einen Bevollmächtigten und einen Stellvertreter desselben in gehöriger Form zu ernennen, um die behufs der Uebereignung der Strecke Aachen M.-Richterich-Preussisch-Niederländische Grenze erforderlichen Erklärungen vor den zuständigen Behörden abzugeben.

ART. 8.

Die von der Verwaltung der Eisenbahnen des « Grand Central Belge » auf der Eisenbahnstrecke Aachen M. - Preussische - Niederländische Grenze angestellten und beschäftigten Beamten und Arbeiter, welche nicht Deutsche Reichsangehörige sind, werden von der Preus-

nement prussien. La nomination et l'admission, dans le service des chemins de fer de l'État prussien, du personnel de nationalité allemande, seront soumises dans chaque cas spécial à une entente particulière avec ce personnel et examinées par le Gouvernement prussien avec bienveillance et conformément aux règles de l'équité.

ART. 9.

Toutes les transactions, déclarations, conventions et tous actes que nécessitera la mise à exécution de la présente Convention, tant de la part des deux Gouvernements, que de celle de la Société du chemin de fer d'Aix-la-Chapelle à Maestricht et de l'administration des chemins de fer du Grand Central Belge, sont exempts de timbres, d'impôts et de taxes de toute espèce.

ART. 10.

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

En foi de quoi les Plénipotentiaires ont signé la présente Convention et y ont apposé leurs sceaux.

Fait à Berlin, le 15 avril 1897.

(L. S.) GREINDL.
(L. S.) A. DUBOIS.
(L. S.) HUBERT.

sischen Regierung nicht übernommen. Die Anstellung und Beschäftigung des Personals von Deutscher Reichsangehörigkeit im Preussischen Staatseisenbahndienste unterliegt in jedem Einzelfalle der besonderen Vereinbarung mit demselben und wird von der Preussischen Regierung mit Wohlwollen und gemäss den Ansprüchen der Billigkeit in Erwägung genommen werden.

ART. 9.

Alle zur Ausführung dieses Vertrages erforderlichen Handlungen, Erklärungen, Vereinbarungen und Urkunden sowohl der beiden vertragschliessenden Regierungen als der Aachen-Mastrichter Eisenbahn-Gesellschaft und der Verwaltung der Eisenbahnen des « Grand Central Belge » bleiben frei von Stempeln, Steuern und Gebühren jeder Art.

ART. 10.

Der gegenwärtige Vertrag soll ratificirt und der Austausch der Ratifications-Urkunden soll sobald als thuntlich in Berlin bewirkt werden.

Dessen zu Urkunde haben die Bevollmächtigten den gegenwärtigen Vertrag unterschrieben und mit ihren Insiegeln versehen.

So geschehen zu Berlin, den 15. April 1897.

(L. S.) REICHARDT.
(L. S.) AICHBERGER.
(L. S.) LEHMANN.
(L. S.) KIESCHKE.

PROTOCOLE FINAL.

Au moment de procéder à la signature de la Convention conclue en date de ce jour, concernant le chemin de fer d'Aix-la-Chapelle à Maestricht, les soussignés ont encore constaté l'accord établi entre eux par rapport aux points suivants :

A L'ARTICLE 2.

Les droits réservés par cet article en faveur de la Société du chemin de fer d'Aix-la-Chapelle à Maestricht seront déterminés par une convention à conclure entre le Gouvernement prussien et ladite société.

A L'ARTICLE 3.

La convention conclue le 10 février 1897 entre le Gouvernement belge d'une part et M. Montefiore Levi, M. Despret et M. Devolder de l'autre, et en particulier les articles IV et VIII de cette convention ne lient pas le Gouvernement prussien.

La cession de la section de chemin de fer Aix-la-Chapelle M.-frontière est uniquement réglée par la Convention conclue aujourd'hui entre les deux Gouvernements.

Conformément à cette Convention, la section ci-dessus désignée devient, avec tous les terrains y appartenant ainsi qu'avec les bâtiments et les installations de toute sorte y attenantes, la propriété exclusive de l'État prussien, que la propriété ou la co-propriété en ait appartenu auparavant à la Société du chemin de fer d'Aix-la-Chapelle à Maestricht ou bien à l'administration du Grand Central Belge.

L'exemption de dettes et charges stipulée en faveur de l'État prussien ne s'étend pas aux servitudes passives; celles-ci retombent au contraire à la charge de l'État prussien. Les matériaux, l'outillage et le mobilier cédés ne comprennent pas les objets qui sont destinés à l'équipement, à l'entretien et au renouvellement du matériel roulant. Ils ne comprennent pas non plus les approvisionnements existants de matières de graissage et de combustibles, de toute sorte.

AUX ARTICLES 4 ET 5.

Le paiement des 240.000 francs convenus, avec les intérêts de 5 % échus jusqu'au jour

SCHLUSSPROTOKOLL.

Im Begriff zur Unterzeichnung des am heutigen Tage abgeschlossenen Vertrages, betreffend die Aachen-Maestrichter Eisenbahn zu schreiten, haben die Unterzeichneten noch ihr Einverständniss über folgende Punkte festgestellt.

ZU ARTIKEL 2.

Die in diesem Artikel der Aachen-Maestrichter Eisenbahn-Gesellschaft vorbehaltenen Ansprüche werden zwischen der Preussischen Regierung und der genannten Gesellschaft durch Vertrag geordnet werden.

ZU ARTIKEL 3.

Der unter dem 10. Februar 1897 zwischen der Belgischen Regierung einerseits und Herrn Montefiore Levi, Herrn Despret sowie Herrn Devolder andererseits abgeschlossene Vertrag und namentlich die Artikel IV und VIII desselben sind für die Preussische Regierung nicht verbindlich.

Für die Uebertragung der Eisenbahnstrecke Aachen M.-Grenze ist vielmehr lediglich der zwischen den beiden Regierungen heute vereinbarte Vertrag massgebend.

In Folge dieses Vertrages geht die vorbezeichnete Strecke mit allen zu ihr gehörigen Grundstücken und damit verbundenen Baulichkeiten und Anlagen aller Art in das alleinige Eigenthum des Preussischen Staates über, mag das Eigenthum oder ein Miteigenthum an denselben der Aachen-Maestrichter Eisenbahn-Gesellschaft oder der Verwaltung des « Grand Central Belge » zustehen.

Die für den Preussischen Staat ausbedungene Schulden- und Lastenfreiheit bezieht sich nicht auf die passiven Servituten (Grunddienstbarkeiten); diese gehen vielmehr zu Lasten des Preussischen Staates auf diesen über. Zu den mitveräusserten Materialien, Werkzeugen und Inventarien gehören nicht diejenigen Gegenstände, welche zur Ausrüstung, Instandhaltung und Erneuerung des rollenden Materials bestimmt sind. Ebensowenig sind einbegriffen die vorhandenen Vorräthe an Schmier- und Brennmaterialien aller Art.

ZU ARTIKEL 4 UND 5.

Die Zahlung der bedungenen 240.000 Francs nebst den 5 % fälliger Zinsen hiervon bis zum

du paiement, et des 2.000.000 de Mark s'effectuera par le versement de ces sommes à la banque de l'Empire au compte-courant de la caisse générale de l'État prussien. La conversion des 240.000 francs et des intérêts éventuels en monnaie de l'Empire allemand aura lieu sur la base du dernier cours précédant le paiement, qui aura été coté, à la bourse de Berlin, pour les lettres de change à huit jours de vue sur Bruxelles.

A L'ARTICLE 7.

La désignation des fondés de pouvoirs des deux administrations de chemin de fer et de leurs suppléants sera communiquée directement le plus tôt possible au Gouvernement prussien par les directions des deux administrations.

A L'ARTICLE 8.

Les employés et ouvriers qui ne sont pas de nationalité allemande, cesseront leur service le jour où l'administration du chemin de fer de l'État prussien prendra possession de la section de ligne cédée. Le Gouvernement belge fera parvenir au Gouvernement prussien, le plus tôt possible et au plus tard dans les quatre semaines après l'échange des ratifications, un état de ces personnes indiquant la situation qu'elles occuperont alors dans le service.

A L'ARTICLE 9.

La franchise de timbres, d'impôts et de taxes ne comprend pas ceux qui sont perçus au profit de l'Empire allemand. Elle s'étend en Prusse aux transmissions de propriété consenties par la Société du chemin de fer d'Aix-la-Chapelle à Maestricht et par l'administration du Grand Central Belge, au profit de l'État belge.

En foi de quoi les soussignés ont dressé le présent protocole, qui sera considéré comme approuvé et sanctionné par les Gouvernements respectifs, sans autre ratification spéciale, par le seul fait de l'échange des ratifications de la convention à laquelle il se rapporte, et y ont apposé leurs signatures.

Fait à Berlin, le 15 avril 1897.

(L. S.) GREINDL.
(L. S.) A. DUBOIS.
(L. S.) HUBERT.

Zahlungstage und der 2,000,000 Mark erfolgt durch Einzahlung dieser Beträge bei der Reichsbank auf das Girokonto der Preussischen General-Staatskasse. Der Umwandlung der 240,000 Francs nebst etwaigen Zinsen in deutsche Reichswährung wird der letzte Wechselkurs zu Grunde gelegt, welcher vor der Zahlung für Wechsel mit achttägiger Sicht auf Brüssel an der Berliner Börse notirt worden ist.

ZU ARTIKEL 7.

Die Bezeichnung der Bevollmächtigten der beiden Eisenbahn-Verwaltungen und ihrer Stellvertreter an die Preussische Regierung wird unmittelbar durch die Vorstände der beiden Verwaltungen und thunlichst bald erfolgen.

ZU ARTIKEL 8.

Die Beamten und Arbeiter welche nicht Deutsche Reichsangehörigesind, treten am Tage der Inbesitznahme der abgetretenen Strecke durch die Preussische Staatseisenbahn-Verwaltung ausser Thätigkeit. Ein Verzeichniß dieser Personen mit der Angabe ihrer derzeitigen dienstlichen Stellung wird die Belgische Regierung alsbald und spätestens vier Wochen nach dem Austausch der Ratifikationsurkunden der Preussischen Regierung zustellen.

ZU ARTIKEL 9.

Die Freiheit von Stempeln, Steuern und Gebühren erstreckt sich nicht auf diejenigen welche für Rechnung des Deutschen Reichs erhoben werden. Sie bezieht sich in Preussen auch auf den Eigenthumsübergang von der Aachen-Mastrichter Eisenbahn-Gesellschaft und der Verwaltung des « Grand Central Belge » auf den Belgischen Staat.

Zu Urkund dessen haben die Unterzeichneten das gegenwärtige Protokoll, welches ohne besondere Ratifikation, auf Grund der blossen Thatsache des Austausches der Ratifikationsurkunden zu dem Vertrage auf den es sich bezieht, als von den betreffenden Regierungen genehmigt und bestätigt gelten soll, aufgenommen und dasselbe mit ihren Unterschriften versehen.

So geschehen zu Berlin, den 15. April 1897.

(L. S.) REICHARDT.
(L. S.) AICHBERGER.
(L. S.) LEHMANN.
(L. S.) KIESCHKE.

CONVENTION.

Sa Majesté le Roi des Belges et Sa Majesté la Reine des Pays-Bas, et en Son nom Sa Majesté la Reine Régente du Royaume, désirant s'entendre sur la reprise de quelques lignes de chemins de fer situées en Belgique et dans les Pays-Bas, ont nommé à cet effet pour Leurs Plénipotentiaires, savoir :

Sa Majesté le Roi des Belges :

M. de Favereau, Chevalier de l'Ordre de Léopold et de l'Ordre de la Couronne de Chêne, Grand Cordon de l'Ordre du Soleil Levant du Japon, Membre de la Chambre des Représentants, Son Ministre des Affaires Étrangères, et

M. J. Vandenpeereboom, Chevalier de l'Ordre de Léopold, Grand Cordon des Ordres de Charles III d'Espagne, du Christ de Portugal et de la Couronne de Roumanie, Grand officier de l'Ordre de la Légion d'honneur, Membre de la Chambre des Représentants, Son Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes,

Et Sa Majesté la Reine Régente du Royaume des Pays-Bas :

M. le Jonkheer de Pestel, Docteur en droit, Chevalier de l'Ordre du Lion néerlandais, Officier de l'Ordre de Léopold de Belgique,

lesquels, après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus des articles suivants :

ARTICLE I.

Le Gouvernement néerlandais consent à ce que le Gouvernement belge rachète la concession des lignes de chemins de fer suivantes pour autant qu'elles soient situées sur le territoire des Pays-Bas :

- a. de *Tilbourg* à *Turnhout* ;
- b. d'*Anvers* à la frontière prussienne vers *Gladbach* ;
- c. de *Hasselt* à *Maestricht* et de *Maestricht* à *Aix-la-Chapelle*, non compris l'embranchement de *Simpelveld* à la houillère de *Kerkrade* ;
- d. de *Hasselt* à *Eindhoven*.

ART. II.

Le Gouvernement belge s'engage à céder au Gouvernement néerlandais, dans un délai de quatre mois après l'échange des ratifications de la présente Convention, les parties des lignes mentionnées ci-dessus situées sur le territoire des Pays-Bas.

Cette cession comporte le chemin de fer et ses dépendances immobilières par nature ou par destination avec tous les terrains à leur usage, même ceux non portés aux plans approuvés par le Gouvernement néerlandais pour l'éta-

blissement des lignes, à moins qu'il ne s'agisse d'excédents non utilisés pour l'exploitation; ne sont pas compris dans la cession : 1° le matériel de traction, le matériel de transport, le mobilier, l'outillage des ateliers, magasins, stations, bureaux, remises, de la route, etc., enfin tous objets mobiliers quelconques affectés à l'exploitation des lignes; 2° les approvisionnements, marchandises et objets en fabrication ou en magasin.

ART. III.

Quelle que soit la date de la remise effective au Gouvernement néerlandais des parties de lignes *visées dans l'article premier*, la cession sera considérée comme conclue et effectuée à la date du 1^{er} janvier 1897, pour les lignes désignées sub *a*, *b* et *c* à cet article, et au 1^{er} janvier 1896 pour la ligne désignée sub *d*.

ART. IV.

Le Gouvernement néerlandais s'engage à payer au Gouvernement belge le prix de rachat des parties néerlandaises des lignes désignées sub *a*, *b* et *c* à l'article 1^{er} ci-dessus, dans le délai de deux ans après que ce prix aura été déterminé de commun accord, cette participation du premier de ces Gouvernements ne pouvant d'ailleurs dépasser treize millions de francs.

Le Gouvernement néerlandais paiera au Gouvernement belge, en termes semestriels, un intérêt de 3 p. c. l'an sur le capital de rachat depuis le 1^{er} janvier 1897, jusqu'au jour du paiement de ce capital; en attendant que celui-ci soit déterminé, cet intérêt sera liquidé sur la somme ci-dessus indiquée.

Le premier paiement comprendra la période écoulée depuis le 1^{er} janvier 1897 jusqu'à l'expiration du semestre qui précèdera la reprise effective des lignes par le Gouvernement néerlandais; ce paiement devra être effectué dans un délai d'un mois après cette reprise.

Le Gouvernement belge restituera au Gouvernement néerlandais les intérêts que celui-ci aura payés en trop, si le prix de rachat est inférieur à treize millions de francs.

ART. V.

Le prix de rachat de la section néerlandaise de la ligne de Hasselt à Eindhoven est fixé à la somme de trois millions de francs, que le Gouvernement des Pays-Bas versera au Gouvernement belge dans le délai d'un an après la reprise effective de cette section.

Le Gouvernement néerlandais paiera en outre au Gouvernement belge un intérêt à 3 p. c. l'an de cette somme à partir du 1^{er} janvier 1896 jusqu'au jour du paiement du capital. Cet intérêt sera soldé en termes semestriels. Le premier paiement comprendra la période écoulée depuis le 1^{er} janvier 1896 jusqu'à l'expiration du semestre qui précèdera la reprise effective de cette ligne par le Gouvernement néerlandais; ce paiement devra être effectué dans le délai d'un mois après cette reprise.

ART. VI.

Aussitôt que le Gouvernement belge aura communiqué au Gouvernement néerlandais son intention de racheter la partie du chemin de fer de Liège à Maestricht située sur le territoire belge et pourvu que cette communication ait lieu dans les trois années de la ratification de la présente Convention, les deux Gouvernements, agissant de concert, notifieront à la société dudit chemin de fer l'exercice simultané du droit de rachat des parties situées sur le territoire des deux pays, en exécution de la clause du cahier des charges du 17 juillet 1856 relative à ce rachat.

Le Gouvernement belge traitera avec la Compagnie et prendra les dispositions nécessaires pour assurer l'entrée en possession simultanée du chemin de fer par les deux Gouvernements. Il fera toutes les diligences nécessaires en vue de la détermination du prix de rachat, tant de la partie néerlandaise que de la partie belge du chemin de fer et versera à la Compagnie, aux conditions qu'il règlera avec elle, le prix total du rachat.

Le Gouvernement néerlandais paiera au Gouvernement belge sa part contributive dans ce prix dans le délai d'une année après que cette part aura été fixée de commun accord entre les deux Gouvernements, celle-ci ne pouvant dépasser d'ailleurs trois millions de francs. Le premier de ces Gouvernements paiera au second, en termes semestriels, un intérêt de 3 p. c. l'an sur le prix de rachat de la section néerlandaise, depuis la date de la prise de possession du chemin de fer jusqu'au jour du paiement de ce prix ; en attendant que celui-ci soit déterminé, cet intérêt sera calculé sur la somme de trois millions de francs ci-dessus indiquée. Le Gouvernement belge restituera au Gouvernement des Pays-Bas les intérêts que celui-ci aura payés en trop si le prix de rachat est inférieur à trois millions de francs.

En cas de reprise du matériel roulant de la Compagnie de Liège-Maestricht, il est entendu que cette reprise se fera pour le compte exclusif du Gouvernement belge.

ART. VII.

Sans préjudice des droits de souveraineté appartenant au Gouvernement belge sur les parcelles de son territoire enclavées dans le territoire des Pays-Bas, le contrôle supérieur sur l'exploitation des tronçons de chemins de fer, situés sur ces parcelles et faisant partie de la ligne de Turnhout à Tilbourg mentionnée à l'article 1^{er} est, en général, dévolu au Gouvernement néerlandais à partir de la date de la cession visée à l'article II de la présente Convention.

Le Gouvernement belge approuve qu'à partir de la même date cette exploitation se fasse par l'administration qui exploitera les sections néerlandaises, à la condition que le Gouvernement des Pays-Bas lui paie une redevance annuelle de deux mille francs pour l'exploitation de ces tronçons ; cette redevance sera liquidée en termes semestriels.

Le Gouvernement belge consent aussi à ce que les horaires et les tarifs se rapportant à ces tronçons soient approuvés et arrêtés par le Gouvernement néerlandais.

ART. VIII.

Les actes de rachat des dites concessions par le Gouvernement belge sont exempts des droits d'enregistrement et de transcription dus en vertu des lois néerlandaises.

Les paiements effectués par le Gouvernement néerlandais au Gouvernement belge, en vertu de la présente convention et les restitutions à faire éventuellement par ce dernier au Gouvernement des Pays-Bas seront exempts de tous droits tant en Belgique qu'aux Pays-Bas.

ART. IX.

Les deux Gouvernements régleront par des arrangements ultérieurs tout ce qui intéressera l'exploitation internationale des chemins de fer rachetés.

ART. X.

La présente Convention est conclue sous la réserve de l'approbation des Pouvoirs législatifs.

Elle sera ratifiée et les ratifications seront échangées à Bruxelles aussitôt que faire se pourra.

En foi de quoi les Plénipotentiaires respectifs ont signé en double la présente Convention et y ont apposé leurs cachets.

Fait à Bruxelles, le 23 avril 1897.

(L. S.) P. DE FAVEREAU.

(L. S.) R. DE PESTEL.

(L. S.) J. VANDENPEREBOOM.

PROTCOLE FINAL.

Au moment de procéder à la signature de la Convention conclue à la date de ce jour entre la Belgique et les Pays-Bas, les Plénipotentiaires soussignés sont convenus de ce qui suit :

I.

Pour arriver au commun accord visé à l'article IV de la convention, le calcul sera établi sur les bases suivantes :

a. *Recettes brutes.* Ces recettes seront calculées d'après les bases de partage indiquées dans l'Annexe au présent Protocole, appliquées aux années 1891-1893.

b. *Recettes nettes :*

1° Coefficient d'exploitation. On déduira des recettes brutes la moyenne des frais d'exploitation desdites années de la Société d'exploitation de chemins de fer de l'État néerlandais, soit 4,462 p. c.

2° Intérêts intercalaires. Après cette déduction, le reste sera majoré de la part afférente aux sections néerlandaises dans la somme de 89.570 francs fixée à titre transactionnel entre le Gouvernement Belge et le Grand Central Belge. Cette part sera calculée dans le rapport des recettes brutes des dites années sur les sections néerlandaises comparées aux recettes de même catégorie sur le réseau Grand Central Belge portées au compte d'exploitation de ce réseau.

3° Déduction pour le matériel roulant, l'outillage, etc. Les recettes brutes réduites et majorées comme il est dit aux 1° et 2° seront diminuées de la part afférente aux sections néerlandaises dans la somme de 351.870 francs, fixée à titre transactionnel entre le Gouvernement belge et le Grand Central Belge. Cette part sera calculée dans le rapport indiqué sub. 2°.

Le résultat de ces opérations donnera le produit net.

c. *Prix de rachat.* Le produit net sera multiplié par le nombre 25, conformément au mode de calcul prévu à l'article 49 de la loi néerlandaise du 9 avril 1873 (*Bulletin des lois*, n° 67).

II.

Pour arriver au commun accord visé à l'article VI de la convention, le calcul sera établi sur les bases suivantes :

a. *Recettes brutes.* Ces recettes seront calculées d'après des bases de partage analogues à celles figurant à l'Annexe, appliquées aux cinq années qui serviront de base au calcul du prix de rachat, conformément à la clause du cahier des charges.

b. *Recettes nettes :*

1° Coefficient d'exploitation. On déduira des recettes brutes la moyenne des frais d'exploitation des années visées sub a de la Société d'exploitation de chemins de fer de l'État néerlandais.

2° On déduira en outre une part de l'intérêt du capital immobilisé par la fourniture du matériel d'exploitation, du mobilier et des approvisionnements, part qui sera proportionnelle aux recettes brutes de la section néerlandaise, calculées comme il est indiqué ci-dessus et comparées aux recettes de même catégorie de la ligne entière. Cet intérêt sera calculé au taux minimum de 3 p. c.

3° Au cas où le Gouvernement belge se verrait obligé d'accorder à la Société du chemin de fer Liège-Maestricht une majoration du prix qu'il aurait fixé, soit du chef d'un accroissement de recettes provenant de produits que ledit Gouvernement aurait cru ne pas devoir lui porter en compte, soit du chef d'une diminution des sommes qu'il aurait cru devoir porter au compte des dépenses, la part de cette majoration afférente à la section néerlandaise comprendra les sommes correspondant aux modifications qui intéresseront exclusivement cette section et une quote-part calculée d'après le principe développé au 2° ci-dessus des sommes correspondant aux modifications qui concerneront la ligne entière.

Le résultat de ces opérations donnera le produit net.

c. *Prix de rachat.* Le produit net sera multiplié comme il est dit sub I, c.

III.

Pour établir la part revenant au Gouvernement néerlandais dans les produits de l'exploitation effectuée par le Grand Central Belge pour la période du 1^{er} janvier 1897 jusqu'à la date de la reprise effective des lignes visées à l'article I, sub a, b et c, de la convention, par les deux Gouvernements, on suivra les règles suivantes :

Recettes brutes. Les recettes brutes des sections néerlandaises seront établies d'après les bases de partage ci-annexées.

Dépenses d'exploitation. Ces dépenses seront calculées d'après le coefficient d'exploitation de la Compagnie néerlandaise pour l'année 1896 si l'exploitation provisoire effectuée par le Grand Central Belge prend fin dans le courant de l'année 1897 et d'après le coefficient de la Compagnie néerlandaise pour l'année 1897 si cette exploitation ne se termine qu'au 31 décembre 1897 ou dans le courant de l'année 1898.

Déduction pour le matériel roulant, etc. Les sections néerlandaises supporteront pour chaque année ou partie d'année de l'exploitation provisoire une part de l'intérêt à 3 p. c. l'an du capital de 25.335.000 francs qui représente le prix du rachat, par le Gouvernement belge, du matériel d'exploitation, du mobilier, de l'outillage et des approvisionnements.

Cette part sera proportionnelle aux recettes brutes de ces sections, établies comme il est dit ci-dessus et comparées aux recettes brutes de même catégorie portées au compte d'exploitation du réseau Grand Central Belge.

Intérêts intercalaires. Le Gouvernement néerlandais n'intervenant pas dans la charge supportée par le Gouvernement belge du chef du paiement d'un intérêt sur le montant des intérêts échus et non payés du capital de rachat, des intérêts intercalaires sur les recettes nettes de la période de

l'exploitation provisoire ne seront pas portés en compte pour les sections néerlandaises.

La répartition du produit net de la ligne de Hasselt à Eindhoven à restituer par le Liégeois-Limbourgeois pour la période du 1^{er} janvier 1896 jusqu'au jour de la reprise effective, se fera au prorata de la longueur des sections de cette ligne situées sur chaque territoire.

IV.

La quote-part définitive des Pays-Bas dans le prix total du rachat du chemin de fer d'Anvers au Hollandsch-Diep avec embranchement de Rosendaël à Bréda n'ayant pas atteint le chiffre de six millions de florins, le Gouvernement belge remboursera, en exécution du dernier alinéa de l'article 16 de la convention du 31 octobre 1879, au Gouvernement néerlandais la somme de 140.968 francs avec les intérêts à 4 p. c. à partir du 1^{er} juillet 1880.

Ce paiement s'effectuera à la date prévue au troisième alinéa de l'article IV de la convention pour le premier paiement par le Gouvernement néerlandais des intérêts du capital de rachat des sections néerlandaises du réseau Grand Central Belge.

En foi de quoi les Plénipotentiaires soussignés ont dressé en double le présent Protocole, qui sera considéré comme approuvé et sanctionné par les Gouvernements respectifs sans autre ratification spéciale, par le seul fait de l'échange des ratifications de la convention à laquelle il se rapporte, et y ont apposé leurs signatures.

Fait à Bruxelles, le 23 avril 1897.

(L. S.) P. DE FAVEREAU.

(L. S.) R. DE PLSTEL

(L. S.) J. VANDENPEEREBOOM,

ANNEXE AU PROTOCOLE FINAL.

Bases de partage à admettre pour l'établissement des parts de recettes à attribuer aux sections néerlandaises du Grand Central Belge.

A. Voyageurs.

Les prix des barèmes en vigueur sur les sections néerlandaises, appliqués en raison des longueurs parcourues à partir des points frontières, sont multipliés par le nombre des voyageurs.

B. Bagages.

Les taxes minima sont partagées par parts égales entre les parcours belges et néerlandais du Grand Central Belge. Pour les relations avec Aix-la-Chapelle, la part attribuée au parcours néerlandais-allemand est partagée par moitié entre les sections néerlandaise et allemande.

Les recettes provenant des expéditions taxées au poids sont partagées d'après les principes énoncés ci-dessus pour la répartition des produits des voyageurs.

C. Marchandises, équipages, tapissières, chevaux et bestiaux.

Les sections néerlandaises du Grand Central Belge doivent recevoir :

1. *du chef des transports effectués en service intérieur du Grand Central Belge (tarif général, tome III) et régis par des tarifs de couture formés par l'addition de barèmes divers, les taxes spécialement fixées pour les sections néerlandaises ;*

2. *du chef des transports régis par des tarifs à barème unique applicables entre les points extrêmes ou par des taxes de concurrence (sauf les exceptions stipulées au 3 et au 4 du présent littéra) :*

- a. la moitié des frais fixes alloués au Grand Central Belge ;
- b. une part de frais variables au prorata des distances ;

3. *du chef des transports effectués en Service Belge-Néerlandais :*

- 1. de et vers une station belge du Grand Central Belge :

frais fixes : néant ;

frais variables : une part au prorata des distances ;

- II. de et vers une station néerlandaise du Grand Central Belge :

le frais fixe entier revenant au Grand Central Belge et une part variable au prorata des distances ;

III. en transit par les sections belge et néerlandaise du Grand Central Belge :

la moitié du frais fixe revenant au Grand Central Belge et une part variable au prorata des distances ;

4. du chef des transports effectués en service Franco-Belge-Néerlandais :

I. de et vers une station néerlandaise du Grand Central Belge :

le droit fixe entier et une part variable au prorata des distances ;

II. en transit par les sections belge et néerlandaise du Grand Central Belge :

la moitié du droit fixe revenant au Grand Central Belge et une part variable au prorata des distances ;

5. du chef des transports empruntant seulement une section néerlandaise du Grand Central Belge :

toute la recette revenant à cette administration.

D. Transports de toute nature empruntant simultanément les sections néerlandaise et allemande de la ligne de Lanaeken frontière à Aix-la-Chapelle.

Le sous-partage entre les deux sections doit se faire en allouant à chacune d'elles une part correspondant à la longueur du trajet parcouru, la part totale revenant à la section néerlandaiso-allemande étant considérée comme ne comprenant aucun droit fixe.

E. Taxes uniformes.

Le partage des taxes uniformes doit suivre le régime indiqué pour les frais fixes sous les littéras C et D.

F. Produits extraordinaires.

Ces produits sont attribués intégralement à la section belge, néerlandaise ou prussienne) dont dépend le bureau de perception.

Fait en double, à Bruxelles, le 23 avril 1897.

P. DE FAVEREAU,
J. VANDENPEEREBOOM.

R. DE PESTEL.

SOCIÉTÉ ANONYME
DES CHEMINS DE FER D'ANVERS A ROTTERDAM.

*Extrait du procès-verbal de l'Assemblée générale extraordinaire
du 27 mars 1897.*

L'assemblée, convoquée en assemblée générale extraordinaire, est réunie au siège social, rue Belliard, 76, conformément à l'avis de convocation suivant :

« Le Conseil d'administration a l'honneur de faire connaître à MM. les
« actionnaires que l'Assemblée générale extraordinaire convoquée pour le
« 10 courant n'ayant pas réuni la moitié des actions émises, nombre fixé par
« les statuts de la Société pour délibérer valablement, une nouvelle assem-
« blée générale extraordinaire aura lieu le samedi 27 mars courant, à 2 heures
« de relevée, au siège social, 76, rue Belliard, à Bruxelles, conformément aux
« articles 32 et 33 des statuts.

ORDRE DU JOUR :

« 1° Approbation de la convention ayant pour objet le rachat par l'État
« belge des concessions des lignes de chemins de fer appartenant à la Société
« d'Anvers à Rotterdam, ainsi que de l'exploitation du réseau du chemin de
« fer Grand Central Belge ;

« 2° Comme suite, approbation des conventions à intervenir entre la
« Société d'Anvers à Rotterdam et les sociétés intéressées dans le Grand
« Central Belge ;

« 3° Pouvoirs à donner au Conseil d'administration à l'effet d'assurer, le
« cas échéant, l'exécution de ces conventions.

« Pour assister à l'assemblée générale, il faut être propriétaire de quarante
« actions au moins.

« Aux termes de l'article 12 des statuts, aucun actionnaire ne pourra faire
« partie de l'assemblée s'il n'a déposé ses actions et, le cas échéant, sa pro-
« curation, dix jours au moins avant l'assemblée, soit à Bruxelles, au siège
« de la société, soit à Anvers, à la Banque de Commerce. »

Cet avis a été inséré dans les journaux suivants :

<i>Moniteur des Intérêts Matériels</i>	des	14 et 18	mars.
<i>Moniteur belge</i>	. . . . .	12 et 14	»
<i>Étoile belge</i>	. . . . .	12 et 14	»
<i>Journal de Bruxelles</i>	. . . . .	12 et 14	»
<i>Cote libre</i>	. . . . .	11 et 13	»
<i>Indépendance belge</i>	. . . . .	12 et 14	»

Sont présents :

L'assemblée est présidée par M. Montefiore Levi.

Il est procédé à la nomination d'un secrétaire et de deux scrutateurs.

M. X. Neujean est nommé secrétaire.

MM. Léon Barbanson et Julien Davignon sont nommés scrutateurs.

M. le Président constate la présence de 44 actionnaires représentant 20.594 actions donnant droit à 425 voix. Il constate, en outre, que tous ces actionnaires ont rempli les formalités prescrites par les statuts pour faire partie de l'assemblée générale et dépose sur le bureau les procurations de ceux qui se sont fait représenter.

Plus personne ne demandant la parole, il est passé au vote, et l'assemblée adopte successivement les résolutions suivantes :

Première résolution.

A l'unanimité l'assemblée générale ratifie la convention ayant pour objet le rachat par l'État Belge des concessions des lignes appartenant à la Société des chemins de fer d'Anvers à Rotterdam, la dite convention, en date du 10 février 1897, ci-annexée et paraphée.

Seconde résolution.

Comme suite à la première résolution, l'assemblée générale ratifie :

1° Par 370 voix contre 51, la convention du 9 février 1897 entre la Société anonyme des chemins de fer d'Anvers à Rotterdam et la Société des chemins de fer de l'Est-Belge, la dite convention ci-annexée et paraphée.

2° A l'unanimité des actionnaires présents, la convention du 29 février 1896 entre les Sociétés des chemins de fer d'Anvers à Rotterdam et de l'Est-Belge et la Société anonyme du chemin de fer d'Aix-la-Chapelle à Maestricht, la dite convention ci-annexée et paraphée.

3° A l'unanimité des actionnaires présents, la convention du 15 janvier 1897 entre les Sociétés des chemins de fer d'Anvers à Rotterdam et de l'Est-Belge et la Société anonyme des chemins de fer de l'Entre-Sambre-et-Meuse, la dite convention ci-annexée et paraphée.

4° A l'unanimité moins 13 voix, la convention du 23 mars 1897 entre les Sociétés des chemins de fer d'Anvers à Rotterdam et de l'Est-Belge et la Société anonyme Mutuelle de chemins de fer, la dite convention ci-annexée et paraphée.

Statuant sur le troisième objet à l'ordre du jour et à l'unanimité, l'assemblée générale, en tant que de besoin, autorise le Conseil d'administration à prendre toutes mesures, à faire ou requérir tous actes et diligences nécessaires pour assurer l'exécution des dites conventions. A cet effet, elle lui donne les pouvoirs les plus étendus d'agir pour et au nom de la Société et notamment le pouvoir, en se faisant, au besoin, représenter par des délégués, de comparaître par-devant tel notaire qui sera désigné par M. le Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes, pour prendre part aux actes authentiques destinés à réaliser les cessions qui font l'objet des dites conventions.

.....

Le Secrétaire,
(s.) X. NEUJEAN.

Le Président,
(s.) G. MONTEFIORE LEVI.

Les Scrutateurs,
(s.) BARBANSON,
J. DAVIGNON.

Pour extrait conforme :

Le Président,
(s.) G. MONTEFIORE LEVI.

(Sont annexées des copies conformes des conventions approuvées.)

SOCIÉTÉ ANONYME**DU CHEMIN DE FER DE L'ENTRE-SAMBRE-ET-MEUSE.**

Extrait du procès-verbal de la 103^e Assemblée générale semestrielle et de l'Assemblée générale extraordinaire tenues à Bruxelles le 29 mars 1897.

L'Assemblée générale, régulièrement convoquée conformément à l'article 34 des statuts, est réunie au siège social, rue Belliard, n° 76, à Bruxelles, par suite de l'avis suivant inséré à deux reprises dans les journaux indiqués plus loin :

« L'Administration a l'honneur d'informer MM. les actionnaires que la
« 103^e Assemblée générale semestrielle aura lieu à Londres le mercredi
« 24 mars prochain, dans les bureaux de la Société, Moorgate Street, n° 10,
« à 2 heures de relevée, et au siège de la Société, à Bruxelles, rue Belliard,
« n° 76, le lundi 29 mars, à 11 heures du matin.

« Pour faire partie de l'Assemblée, les actionnaires devront se conformer à
« l'article 34 des statuts.

« L'Administration a également l'honneur d'informer MM. les porteurs
« d'obligations des emprunts 3 p. c. et 4 1/2 p. c. que le même jour,
« 29 mars, à la même heure, il sera procédé au tirage pour l'amortissement
« des obligations de ces emprunts remboursables le 1^{er} juillet 1897.

« Conformément à l'article 43 des statuts, le bilan et les pièces à l'appui
« seront déposés au siège de la Société, rue Belliard, n° 76, du 29 mars au
« 17 avril, à l'inspection de MM. les actionnaires.

« L'Administration a également l'honneur d'informer MM. les actionnaires
« porteurs soit d'actions primitives, soit d'actions privilégiées, qu'une assem-
« blée générale extraordinaire aura lieu à Londres, le 24 mars prochain,
« dans les bureaux de la Société, Moorgate Street, n° 10, à 2 heures de
« relevée, et au siège de la Société, à Bruxelles, rue Belliard, n° 76, le lundi
« 29 mars prochain, à 11 1/2 heures du matin.

« Pour faire partie de l'Assemblée, les actionnaires devront se conformer
« à l'article 34 des statuts. Les décisions seront prises conformément aux
« articles 3 et 4 des statuts.

ORDRE DU JOUR :

« 1^o Communication et approbation des conventions entre la Société de
» Sambre-et-Meuse et les Sociétés d'Anvers à Rotterdam et de l'Est-Belge,
» ayant pour objet la cession à l'État belge des concessions et de l'exploita-
» tion des lignes de chemins de fer appartenant à la Société de Sambre-et-
» Meuse;

» 2^o Pouvoirs à donner au Conseil d'administration à l'effet d'assurer le
» cas échéant l'exécution de ces conventions. »

Cet avis a été publié dans les journaux suivants, qui sont déposés sur le bureau :

- Le Moniteur Belge* les 5 et 8/9 mars 1897, nos 64 et 67-68.
- L'Indépendance* les 6 et 8/9 mars 1897, nos 65 et 67-68.
- Le Journal de Bruxelles* . . . les 5 et 8/9 mars 1897 nos 64 et 67-68.
- Le Moniteur des Intérêts matériels* les 7 et 11 mars 1897, n°s 19 et 20.
- London Gazette* les 2 et 5 mars 1897, nos 26828 et 26829.
- Times* les 2 et 5 mars 1897, nos 35140 et 35143.
- Daily News* les 2 et 5 mars 1897, nos 15891 et 15893.

Les actionnaires présents, ayant accompli les prescriptions de l'article 34 des statuts, ont droit d'assister à ces assemblées.

Sont présents ou représentés :

.

M. Houbotte, commissaire du Gouvernement, assiste à la séance.

La séance est ouverte à 11 heures, sous la présidence de M. Austin, président du Conseil d'administration.

M. le Président constate la présence de six actionnaires, propriétaires de 1594 actions. Il constate, en outre, que 44 actionnaires, possédant ensemble 5778 actions, sont représentés par les membres présents et leurs procurations sont déposées sur le bureau. En conséquence, l'assemblée réunissant 50 actionnaires présents et représentés, possédant ensemble 7172 actions, est légalement constituée au vœu de l'article 31 (nouveau) des statuts.

L'assemblée nomme comme secrétaire M. E. de Hennin, et comme scrutateurs MM. Dupont et Suys.

.

L'ordre du jour de l'assemblée ordinaire étant épuisé, l'assemblée se constitue en assemblée générale extraordinaire.

La séance est ouverte à 11 ¹/₂ heures.

.

Plus personne ne demandant la parole, il est procédé au vote.

A l'unanimité, l'assemblée vote la résolution suivante :

« L'assemblée générale approuve, pour tout ce qui la concerne, la convention du 10 février 1897, entre l'État belge et les délégués des sociétés des chemins de fer d'Anvers à Rotterdam et de l'Est-Belge. En conséquence, elle ratifie la convention en date du 15 janvier 1897, ayant pour objet la cession à l'État belge de l'ensemble des concessions appartenant à la Société anonyme des chemins de fer de l'Entre-Sambre-et-Meuse. Les deux conventions précitées sont ci-annexées et paraphées.

.

A l'unanimité, l'assemblée vote la résolution suivante :

« L'assemblée générale, en tant que de besoin, autorise le Conseil d'administration à prendre toutes mesures, à faire ou requérir tous actes et diligences nécessaires pour assurer l'exécution des susdites conventions. »
« A cet effet, elle lui donne les pouvoirs les plus étendus pour agir pour et au nom de la société, et notamment, le pouvoir de comparaître devant tel notaire qui sera désigné par M. le Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes, pour prendre part aux actes authentiques destinés à réaliser les cessions qui font l'objet des dites conventions. »

L'ordre du jour étant épuisé, la séance est levée à 12 ¹/₄ heures.

Le Secrétaire,
(s.) E. DE HENNIN.

Le Président,
(s.) W. AUSTIN.

Les Scrutateurs :

(s.) DUPONT,
SUYS.

Pour extrait conforme :

Le Président,
(s.) W. AUSTIN.

(Sont annexées des copies conformes des conventions approuvées.)

SOCIÉTÉ ANONYME
DES CHEMINS DE FER DE L'EST-BELGE.

*Extrait du procès-verbal de l'assemblée générale extraordinaire
du 30 mars 1897.*

L'Assemblée, convoquée conformément aux prescriptions des statuts, est réunie au siège social, rue Belliard, 76, par suite de l'avis suivant :

« Le Conseil d'administration a l'honneur de convoquer MM. les actionnaires à l'assemblée générale extraordinaire qui aura lieu le mardi 30 mars courant, à midi, au siège social, 76, rue Belliard, à Bruxelles.

ORDRE DU JOUR :

« 1^o Approbation de la convention ayant pour objet le rachat par l'État belge des concessions des lignes de chemins de fer appartenant à la Société de l'Est-Belge ainsi que de l'exploitation du réseau du chemin de fer Grand Central Belge;

« 2^o Par suite, approbation des conventions intervenues entre la Société de l'Est-Belge et les sociétés intéressées dans le Grand Central Belge;

« 3^o Pouvoirs à donner au Conseil d'administration à l'effet d'assurer, le cas échéant, l'exécution de ces conventions.

« Pour prendre part à l'assemblée générale, il faut être propriétaire de quinze actions au moins. MM. les actionnaires qui désirent y assister, sont invités à se conformer rigoureusement aux prescriptions de l'article 11 des statuts, ainsi conçu :

« Dix jours avant l'assemblée, les porteurs d'actions doivent faire connaître à l'administration le nombre et les numéros de leurs actions. Ils sont admis à l'assemblée sur la production des actions ou d'un certificat de dépôt chez l'un des banquiers de la Société. Le fondé de pouvoir d'un autre actionnaire doit, trois jours au moins avant l'assemblée, faire connaître au Conseil les pouvoirs dont il est porteur, ainsi que le nombre et les numéros des actions de son mandant.

« Il est admis à l'assemblée sur la production des pouvoirs et des actions à lui remis ou d'un certificat de dépôt chez l'un des banquiers de la Société.

« Le dépôt des actions peut être effectué :

« A la Société Générale pour favoriser l'Industrie nationale, à Bruxelles,

« A la Banque Centrale de la Sambre, à Charleroi,

« A la Banque Centrale de la Dyle, à Louvain,

« A la Banque Centrale de Namur, à Namur,

« A la Banque Centrale Tournaisienne, à Tournai,

« A la Banque d'Anvers, à Anvers,

« A la Banque du Hainaut, à Mons,

« A la Banque de Verviers, à Verviers,

« A la Banque de Courtrai, à Courtrai,
 « A la Banque de Gand, à Gand,
 « A la Banque de la Flandre Occidentale, à Bruges,
 « A la Banque Générale de Liège, à Liège,
 « A la Banque Parisienne, rue Chauchat, à Paris.
 « N. B. MM. les actionnaires, en faisant connaître à l'administration le
 « nombre et les numéros de leurs actions, sont priés de donner leur adresse
 « exacte, afin que l'administration puisse leur faire parvenir son rapport à
 « l'assemblée générale extraordinaire susdite. »

La convocation a été publiée par les journaux suivants :

Le <i>Moniteur belge</i>	des 10 et 15/16 mars 1897.
L' <i>Indépendance belge</i>	» 11 et 15 id.
Le <i>Journal de Bruxelles</i>	» 11 et 15 id.
Le <i>Moniteur des Intérêts matériels</i>	» 11 et 14 id.
La <i>Gazette de Charleroi</i>	» 11 et 15 id.
Le <i>Libéral de Louvain</i>	» 14 et 21 id.

Des exemplaires de ces journaux sont déposés sur le bureau de l'Assemblée.

La liste de présence constate la présence des actionnaires ci-après :

.

M. Dulait, commissaire du Gouvernement, assiste à la séance.

L'assemblée est présidée par M. Ed. Despret, Président du Conseil.

La séance est ouverte à midi.

Monsieur le Président, après avoir vérifié la liste de présence et constaté que les actionnaires présents ou représentés ont rempli les formalités prescrites par les statuts pour assister à l'assemblée générale, déclare l'assemblée régulièrement composée. Il dépose sur le bureau les procurations des actionnaires qui se sont fait représenter.

Il constate ensuite que l'assemblée, réunissant 28.346 actions, chiffre qui dépasse de 8.216 la moitié de toutes les actions émises et donne droit à 88 voix, est valablement constituée pour délibérer sur les objets à l'ordre du jour.

Conformément aux dispositions de l'article 35 des statuts, il est procédé à la formation du bureau.

MM. le comte de Baillet Latour et comte Du Monceau de Bergendael sont nommés scrutateurs.

M. E. de Hennin, secrétaire de la société est nommé secrétaire.

.

 il est procédé au vote.

Première résolution.

A l'unanimité, l'assemblée générale ratifie la convention ayant pour objet le rachat par l'État-Belge des concessions des lignes appartenant à la Société des chemins de fer de l'Est-Belge, la dite convention, en date du 10 février 1897, ci-annexée et paraphée.

Deuxième résolution.

A l'unanimité l'assemblée générale ratifie :

1° La convention du 9 février 1897 entre la Société anonyme des chemins de fer d'Anvers à Rotterdam et la Société des chemins de fer de l'Est-Belge, la dite convention ci-annexée et paraphée;

2° La convention du 29 février 1896 entre les Sociétés de chemins de fer d'Anvers à Rotterdam et de l'Est-Belge et la Société anonyme du chemin de fer d'Aix-la-Chapelle à Maestricht, la dite convention ci-annexée et paraphée;

3° La convention du 15 janvier 1897 entre les Sociétés anonymes des chemins de fer d'Anvers à Rotterdam et de l'Est-Belge et la Société anonyme du chemin de fer de l'Entre-Sambre-et-Meuse, la dite convention ci-annexée et paraphée;

4° La convention du 25 mars 1897, entre les Sociétés de chemins de fer d'Anvers à Rotterdam et de l'Est-Belge et la Société anonyme Mutuelle des chemins de fer, la dite convention ci-annexée et paraphée.

Troisième résolution.

A l'unanimité, l'assemblée générale, en tant que de besoin, autorise le Conseil d'administration à prendre toutes les mesures, à faire ou requérir tous actes ou diligences pour assurer l'exécution des dites conventions. A cet effet, elle lui donne les pouvoirs les plus étendus d'agir pour et au nom de la société et notamment le pouvoir, en se faisant, au besoin, représenter par des délégués, de comparaître par-devant tel notaire qui sera désigné par M. le Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes, pour prendre part aux actes authentiques destinés à réaliser les cessions qui font l'objet des dites conventions.

.....

Le Secrétaire,
(s.) E. DE HENNIN.

Le Président,
(s.) ED. DESPRET.

Les Scrutateurs,
(s.) COMTE F. DE BAILLET-LATOUR.
(s.) COMTE F. DU MONCEAU DE BERGENDAEL.

Pour extrait conforme :

Le Président,
E. DESPRET.

(Sont annexées des copies conformes des conventions approuvées.)

SOCIÉTÉ ANONYME MUTUELLE DE CHEMINS DE FER.

*Extrait du procès-verbal de l'assemblée générale
extraordinaire du 20 avril 1897.*

La séance est ouverte à 10 heures du matin au siège de la société, rue Montagne du Parc, 3, à Bruxelles.

Sont présents :

.....
.....

Ensemble 13 000 actions représentant 13.000 voix.

L'assemblée générale extraordinaire régulièrement convoquée conformément à l'article 29 des statuts, est réunie par suite de l'avis suivant inséré à deux reprises dans les journaux indiqués plus loin.

« Le Conseil d'administration a l'honneur de convoquer MM. les actionnaires en assemblée générale extraordinaire le mardi 20 avril 1897, à 10 heures du matin, au siège de la société, rue Montagne du Parc, 3, à Bruxelles. »

ORDRE DU JOUR.

« Convention du 23 mars 1897 avec les Sociétés des chemins de fer d'Anvers à Rotterdam et de l'Est-Belge.

« Le dépôt préalable des actions et des procurations prescrit par l'article 41 des statuts, doit être effectué au siège de la société huit jours au moins avant l'assemblée. »

Cet avis a été publié dans les journaux suivants qui sont déposés sur le bureau : *Moniteur Belge* des 3 et 11 avril, *Étoile Belge* des 3 et 11 avril, *Journal de Bruxelles* des 3 et 11 avril, *Moniteur des Intérêts Matériels* des 4 et 11 avril et la *Gazette de la Bourse* du 11 avril.

Des convocations par lettres missives ont été, en outre, adressées le 10 avril à tous les actionnaires en nom.

L'assemblée générale, régulièrement constituée est présidée par M. Montefiore Levi.

Les actionnaires présents ayant accompli les formalités prescrites par l'article 41 des statuts et signé la feuille de présence, ont le droit d'assister à la réunion.

L'Assemblée nomme comme secrétaire M. Victor Stoclet et scrutateurs MM. Ferd. Bischoffsheim et Baron A. d'Huart.

M. le Président donne lecture de la convention intervenue le 27 mars dernier, sous réserve d'approbation par l'Assemblée générale, avec les Sociétés des chemins de fer de l'Est-Belge et d'Anvers à Rotterdam.

.

Aucun actionnaire ne demandant plus la parole, le président met aux voix l'approbation de la convention.

La convention est approuvée à l'unanimité, ainsi que, pour autant que de besoin, celle intervenue le 10 février 1897 entre l'État Belge et les Sociétés d'Anvers à Rotterdam et de l'Est-Belge.

La séance est levée à 11 heures.

Le Secrétaire,
(s.) V. STOCLET.

Le Président,
(s.) G. MONTEFIORE-LEVI.

Les Scrutateurs,
(s.) FERD. BISCHOFFSHEIM,
B^{on} A. D'HUART.

Pour extrait conforme :

Le Président,
G. MONTEFIORE-LEVI.

(Sont annexées des copies conformes des conventions approuvées.)

SOCIÉTÉ ANONYME
DU CHEMIN DE FER D'AIX-LA-CHAPELLE A MAESTRICHT.

Procès-verbal de l'assemblée générale extraordinaire du 21 avril 1897.

Aachen, den 21. April 1897.

Anwesende :

Herr Commerzienrath R. Erckens, *Vorsitzender.*

Von Seiten der Direction die Herren : Justizrath Gatzert, Fabrikant J. Lamberts, Spediteur A. Bonhomme, Rentner van der Maesen de Sombreff, Fabrikant L. Regout, Advokat Haex, Commerzienrath L. Beissel, Commerzienrath J. Cüpfer, Rentner Th. Nellessen und Spezialdirektor Sommer.

Der Vorsitzende der Controllkommission eröffnete die heutige, vorschriftsmässig einberufene aussergewöhnliche Generalversammlung der Aktionäre der Aachen-Mastrichter Eisenbahn-Gesellschaft und ernannte mit Zustimmung der Versammlung den Herrn H. Talbot zum Protokollführer und die Herren G. Resselkaul und H. J. Seydlitz zu Scrutatores. Als Notar fungirte Herr Justizrath Matzerath aus Aachen.

Es waren anwesend 20 Aktionäre mit 175 Aktien und 28 Stimmen.

Hierauf gab der Vorsitzende der Direktion das Wort zu folgender Ansprache :

GEBEHRTEN HERREN,

Wir haben Sie auf heute zur aussergewöhnlichen Generalversammlung eingeladen, um Ihnen diejenigen Verträge zur Genehmigung vorzulegen, welche in der Versammlung von 20. Mai vorigen Jahres in Aussicht gestellt worden und jetzt zum vorläufigen Abschluss gekommen sind.

A.

Was die Bahn Aachen-Mastricht-Hasselt betrifft, so ist infolge der Convention vom 29. Februar 1896 zwischen den beteiligten Herrn Ministern und den Delegirten des « Grand Central belge » am 10. Februar d. J. die Cession derselben an den Belgischen Staat gegen eine Entschädigung von 20 Millionen Francs wovon jedoch 1,075 % als Antheil an den Kosten der Verlängerung des Vertrages von 1896 auf 1897 und an den Kosten von Umbauten auf der Strecke Aachen-holländische Grenze an den « Grand Central » zurückzuerstatten sind, unter Vorbehalt beschlossen worden, dass die Generalversammlung der Aktionäre den Vertrag sozeitlich genehmigt, dass derselbe bis zum 30. Juni c. den Kammern vorgelegt und das zu erlassende Gesetz über die Verstaatlichung veröffentlicht sein kann. Das Zustandekommen dieses Gesetzes ist noch bedingt durch die vorherige Einigung zwischen Belgien und Preussen und Holland wegen der Uebernahme der in Preussen und Holland belegenen Theilstrecken unserer Bahn.

Die Entschädigung von 20 Millionen Francs soll 4 Monate nach Publication dieses Gesetzes in 5 % belgischen Staatspapieren al pari erfolgen. Ausgeschlossen von der Verstaatlichung ist das Verwaltungsgebäude, Burtscheiderstrasse N^o 8 zu Aachen, welches der Aachen-Mastrichter Eisenbahn-Gesellschaft vor wie nach zur Benutzung verbleibt.

B.

Die Cession welche durch Vertrag vom 10. April 1897 dem Preussischen Staate zugesichert ist, erstreckt sich auf das Miteigenthum der Aachen-Mastrichter Eisenbahn-Gesellschaft an der Eisenbahnstrecke Aachen-Richterich-Trennpunkt-Kohlscheid-Kämpchen, welche der Preussischen Staatsbahn gegen 50 % der Brutto-Einnahme aus den Kohlentransporten des Wurmreviers auf die Dauer der Concession übertragen ist. Es soll dafür mit Zinsen à 5 % vom 1. Januar 1897 an gerechnet, eine Entschädigung von 1,129,100 Mark an die Aachen-Mastrichter Eisenbahn-Gesellschaft bezahlt werden, welche aus den Einnahmen der 5 Jahre 1891-1895 auf durchschnittlich 56,696 Mark pro Jahr ermittelt und zu 1,129,100 Mark kapitalisirt ist.

Die Genehmigung des Vertrages ist, wie oben, ebenfalls vorbehalten und wird die Auszahlung der Entschädigung nicht später erfolgen als vier Wochen nachdem die Bahnlinie Aachen-Mastricht-Hasselt in Eigenthum des Belgisches Staates und die Strecke Richterich-Kohlscheid-Kämpchen auf den Preussischen Staat übergegangen ist. Der Vertrag soll nichtig sein, wenn er bis zum 1. October 1897 die landesherrliche Genehmigung nicht würde erhalten haben.

Dies sind geehrte Herren, die wesentlichen Bedingungen der Verträge, welche in Abdrücken hier beiliegen und zu deren weiteren Aufklärung wir bereit sind.

Bemerkt wird noch, dass die Steinkohlengruben zu Kirchrath durch besondern Vertrag der Aachen-Mastrichter Eisenbahn-Gesellschaft zu Maastricht zur Verwaltung und Nutzniessung übertragen sind und zum Uebertrag der Aachen-Mastrichter Bahn an den Belgischen Staat nicht gehören.

Die Regulirung der Fonds, die uns aus den Verträgen zufließen werden, bleibt der nächsten, im Juni stattfindenden Generalversammlung vorbehalten, es kann aber jetzt schon mitgetheilt werden, dass man, in Ermangelung eines bessern, den Vorschlag machen wird, die ganze, Ende 1896 noch 9.752.500 Mark betragende Prioritäts-Anleihe de dato Maastricht, den 15. August 1881 zu kündigen, sowie 450 Mark auf jede Stammaktie von 600 Mark in der Art abzulegen, dass Gruppen von 4 Aktien vorgezeigt, 3 gegen Baarzahlung mit Coupons zurückgezogen werden und die 4^{te} über 600 Mark, wie bisher, als Aktie der Gesellschaft beibehalten und abgestempelt wird.

Das diesem nach verbleibende restliche Aktienkapital würde somit betragen 2.062.200 Mark in 5457 Aktien, dem als Aktivposten die Concession der Grube mit Zweigbahn nach Simpelveld und einem ausreichenden Reservefonds gegenüber stehen würde. Da Niemand weiter das Wort

begehrte, so stellte der Vorsitzende die Fragen : genehmigt die Generalversammlung :

I. den Vertrag vom 29. Februar 1896 zwischen den Eisenbahn-Gesellschaften Antwerpen-Rotterdam und Est Belge einerseits und der Aachen-Mastrichter Eisenbahn-Gesellschaft andererseits in Betreff der Cession der letzteren Eisenbahn an den Belgischen Staat;

II. Den Vertrag d. d. Brüssel den 10. Februar 1897 zwischen dem Belgischen Staat einerseits und den Eisenbahn-Gesellschaften Antwerpen-Rotterdam und « Est Belge » andererseits, insoweit in diesem Vertrage der Verkauf der Eisenbahnstrecke von Hasselt nach Maastricht und Aachen vereinbart und der durch den Belgischen Staat zu zahlende Kaufpreis auf 20 Millionen Francs 3 % Belgischer Rente mit Coupon ab 1. Januar 1897 festgesetzt ist.

III. Den Vertrag vom 10. April 1897 zwischen der Königlich Preussischen Staatsregierung einerseits und der Aachen-Mastrichter Eisenbahn-Gesellschaft zu Aachen und Maastricht andererseits, durch welchen die Preussische Staatsregierung das Miteigenthum an der Strecke Richterich-Trennpunkt-Kohlscheid-Kämpchen für den Preis von 1.129.100 Mark unter den in diesem Vertrage näher beschriebenen weitem Bedingungen erwirbt.

Diese Fragen wurden einstimmig bejaht und nachden konstatirt worden, dass die Bekanntmachung zur Einladung der Versammlung am 2. März im « Königlich Preussischen Staats-Anzeiger » Nr. 52, im « Echo der Gegenwart » an demselben Tage, Nr. 154, am 3. März im « Allgemeinen Handelsblad » Nr 21463 und am gleichen Tage im « Dagblad van Maastricht » Nr 49 eingerückt worden, wurde die Versammlung geschlossen.

Vorgelesen, genehmigt und unterschrieben.

RICHARD ERCKENS.
 F. LAMBERTS.
 L. BEISSEL.
 GATZEN.
 VAN DER MAESEN DE SOMBREFF.
 ARNOLD BONHOMME.
 LOUIS REGOUT.
 HAEX.
 F. CÜPPER.
 TH. NELLESEN.
 SEYDLITZ.
 GUSTAV KESSELKAUL.
 HUGO TALBOT.
 SOMMER.

N^o 8823 Rep. Der Unterzeichnete, im Bezirke des Königlich Preussischen Oberlandesgerichtes zu Cöln mit dem Wohnsitze in Aachen angestellte Königlich Preussische Notar Justizrath Rudolf Ignaz Clemens Matzerath bescheinigt hierdurch unter Bezugnahme auf die Allerhöchste Bestätigungsurkunde des Statuts der zu Aachen und zu Maastricht domizilirten Aachen-Mastrichter Eisenbahn-Gesellschaft de dato Berlin den dreissigsten Januar

achtzehnhundert sechs und vierzig, Zusatz zu Artikel sechs und vierzig des erwähnten Statuts, dass in der heutigen ausserordentlichen Generalversammlung der Aktionäre der besagten Gesellschaft, der in dem vorstehenden Protokolle angeführte Beschluss in seiner Gegenwart einstimmig gefasst worden ist, dass die ganze Verhandlung sowie sie vorstehend niedergeschrieben worden ist in seiner Gegenwart stattgefunden und vorgelesen worden ist, sowie dass die vorseitig stehenden Unterschriften in seiner Gegenwart von dem ihm nach Namen, Stand und Wohnort bekannten Herren : 1) Commerzienrath Richard Erckens, Tuchfabrikant zu Aachen-Burtscheid wohnend, Vorsitzender der Generalversammlung; 2) Julius Lamberts, Fabrikant zu Aachen wohnend; 3) Commerzienrath Ludwig Beissel, Nadelfabrikant zu Aachen wohnend; 4) Justizrath Heinrich Gatzen, Rechtsanwalt zu Aachen wohnend; 5) Paul van der Maesen de Sombreff, Rentner zu Maastricht wohnend; 6) Louis Regout, Fabrikant zu Maastricht wohnend; 7) Joseph Haex, Advokat zu Maastricht wohnend; 8) Arnold Bonhomme, Spediteur zu Maastricht wohnend; 9) Commerzienrath Johann Cüpper, Tuchfabrikant zu Aachen-Burtscheid wohnend; 10) Theodor Nellessen, Rentner zu Aachen wohnend, diese sub zwei bis einschliesslich zehn genannten Herren Mitglieder der Direction der Gesellschaft; 11) Johann Joseph Seydlitz, Bankdirektor, zu Maastricht wohnend; 12) Gustav Kesselkaul, Tuchfabrikant zu Aachen wohnend, welche beiden Herren als Scrutatores in der Generalversammlung fungirten; 13) Hugo Talbot, Rentner zu Aachen wohnend, ernannter Protokollführer und 14) Martin Sommer, Spezialdirektor der Gesellschaft, zu Aachen wohnend, niedergeschrieben worden sind.

Aachen den ein und zwanzigsten April achtzehnhundert sieben und neunzig.

gez. *Justizrath*

(L. S.) R. MATZERATH, Notar.

.

Der unterzeichnete, im Bezirke des Königlich Preussischen Oberlandesgerichtes zu Cöln, mit dem Wohnsitze in Aachen, angestellte Königlich Preussische Notar Justizrath Rudolf Ignaz Clemens Matzerath bescheinigt hierdurch dass die vorstehende Abschrift wörtlich übereinstimmt mit dem Original-Protokolle über die am ein und zwanzigsten April dieses Jahres zu Aachen stattgehabte ausserordentliche Generalversammlung der Aktionäre der zu Aachen und zu Maastricht domizilirten Aachen-Maastrichter Eisenbahn-Gesellschaft mit der von ihm unter diesem Protokolle ertheilten Bescheinigung und mit den zu demselben hinterlegten Aktenstücken.

Aachen, den vier und zwanzigsten April ein tausend acht hundert sieben und neunzig.

Justizrath,

R. MATZERATH Notar.

TRADUCTION.

Aix-la-Chapelle, le 21 avril 1897.

Sont présents :

M. R. Erckens, Conseiller de commerce, président.

De la part de la Direction : MM. Gatzen, Conseiller de justice ; J. Lamberts, fabricant ; A. Bonhomme, commissionnaire-expéditeur ; van der Maesen de Sombreff, rentier ; L. Regout, fabricant ; Haex, avocat ; L. Beissel, Conseiller de commerce ; J. Cüpper, Conseiller de commerce ; Th. Nellessen, rentier, et Sommer, directeur spécial.

Le président de la Commission de contrôle ouvre l'assemblée générale extraordinaire, de ce jour, des actionnaires de la Société du chemin de fer d'Aix à Maestricht, régulièrement convoquée et nomme, du consentement de l'assemblée, M. H. Talbot, rapporteur et MM. G. Resselkaul et H. J. Seydlitz, scrutateurs. Le notaire est M. Matzerath, Conseiller de justice d'Aix.

Il y a 20 actionnaires avec 173 actions et 28 voix.

Le président donne ensuite la parole à la Direction qui s'exprime comme suit :

MESSIEURS,

Nous vous avons invité à assister à l'assemblée générale extraordinaire de ce jour, pour soumettre à votre approbation les contrats qu'on vous a fait entrevoir dans l'assemblée du 20 mai 1896, et qui viennent d'être conclus provisoirement.

A.

En ce qui concerne le chemin de fer d'Aix-Maestricht-Hasselt, la cession de cette ligne à l'État belge a été décidée le 10 février 1897 entre MM. les Ministres intéressés et les délégués du Grand Central Belge, contre paiement d'une indemnité de 20 millions de francs fixée par la convention conclue le 29 février 1896 ; sur cette indemnité cependant, il faudra restituer au Grand Central Belge 1,075 p. c. comme quote-part dans les frais de prorogation du contrat de 1896 jusqu'à 1897 et dans les frais des nouvelles constructions sur la section d'Aix à la frontière hollandaise ; cela toutefois sous réserve que le contrat soit approuvé par l'assemblée générale des actionnaires dans un délai assez court pour qu'il puisse être soumis aux Chambres et que la loi concernant le rachat puisse être publiée pour le 30 juin prochain. La présentation du projet de cette loi est encore subordonnée à l'entente préalable entre la Belgique, la Prusse et la Hollande, concernant la reprise des sections de notre ligne situées en Prusse et en Hollande.

Le paiement de cette indemnité de 20.000.000 de francs doit se faire quatre mois après la publication de cette loi en titres de la Dette publique belge 5 p. c. au pair. N'est pas compris dans le rachat : le bâtiment de l'administration, rue de Borcette, 8, à Aix, que la Société du chemin de fer d'Aix à Maestricht conserve pour son usage.

B.

La cession assurée à l'État prussien par le contrat du 10 avril 1897, s'étend à la part de la Société du chemin de fer d'Aix à Maestricht, dans la propriété de la ligne de chemin de fer d'Aix-Richterich-point de bifurcation-Kohlscheid-Kämpchen déjà remise au chemin de fer de l'État prussien pour la durée de la concession moyennant paiement de 50 p. c. des recettes brutes provenant des transports de charbon du bassin de la Wurm. Il sera payé de ce chef à la Société du chemin de fer d'Aix à Maestricht, avec les intérêts à 3 p. c. à partir du 1^{er} janvier 1897, une indemnité de 1.129.100 mark, calculée d'après les recettes des cinq années 1891-1895 s'élevant en moyenne à 36.696 mark par année, et capitalisée à 1.129.100 mark.

La ratification du contrat est réservée également comme plus haut et le paiement de l'indemnité ne se fera pas plus tard que quatre semaines après que le chemin de fer de l'État belge aura pris possession de la ligne d'Aix-Maestricht-Hasselt, et que l'État prussien aura repris la ligne de Richterich-Kohlscheid-Kämpchen. Le contrat sera nul si à la date du 1^{er} octobre 1897, il n'a pas reçu l'approbation du pouvoir législatif. Voilà, Messieurs, les véritables conditions des contrats dont voici des exemplaires et au sujet desquels nous sommes prêts à donner des explications.

On fait encore remarquer que l'administration et la jouissance des charbonnages à Kerkrade reviennent par contrat spécial à la Société du chemin de fer d'Aix à Maestricht, à Maestricht; ces charbonnages ne sont pas compris dans la cession du chemin de fer d'Aix à Maestricht à l'État belge.

Le règlement des fonds qui nous reviennent en vertu des contrats est réservé à la prochaine assemblée générale, laquelle aura lieu dans le courant du mois de juin. Cependant il peut être dit dès à présent qu'il sera fait la proposition (faute d'une meilleure) de dénoncer toute l'émission d'obligations de priorité en date du 15 août 1881 de Maestricht s'élevant encore à la fin de l'année 1896 à 9.732.500 mark, ainsi que de payer sur chaque action primitive de 600 mark, une somme de 450 mark de telle sorte que des séries de quatre actions étant présentées, trois de celles-ci seront retirées avec les coupons contre paiement en espèces et la quatrième au montant de 600 mark comme jusqu'ici serait maintenue et estampillée comme action de la société.

Le capital en actions restant ainsi s'élèverait à une somme de 2 millions 062.200 mark réparti en 3.437 actions, tandis que l'actif de la Société se composerait de la concession du charbonnage avec un raccordement vers Sijpeld et d'un fonds de réserve suffisant.

Personne ne désirant prendre la parole, le président pose les questions suivantes :

L'assemblée générale approuve-t-elle :

I. Le contrat du 29 février 1896 entre les Sociétés des chemins de fer d'Anvers à Rotterdam et de l'Est-Belge d'une part et la Société du chemin de fer d'Aix à Maestricht d'autre part, au sujet de la cession de cette dernière ligne à l'État belge ;

II. Le contrat du 10 février 1897, à Bruxelles, entre l'État belge d'une part et les Sociétés des chemins de fer d'Anvers à Rotterdam et de l'Est-Belge d'autre part, pour autant que, dans ce contrat, la vente des lignes de Hasselt à Maestricht et Aix est convenue et en ce qui concerne la fixation à 20 millions de francs en titres de la rente belge 3 p. c. avec les coupons à partir du 1^{er} janvier 1897, du prix à payer par l'État belge;

III. Le contrat du 10 avril 1897 entre le Gouvernement prussien d'une part et la Société du chemin de fer d'Aix à Maestricht, à Aix et à Maestricht d'autre part, par lequel l'État prussien devient propriétaire de la ligne de Richerich point de bifurcation-Kohlscheid-Kämpchen, à raison d'un prix de 1.129.100 mark, aux conditions stipulées dans ce contrat?

Il a été répondu affirmativement, à l'unanimité, à ces questions et après qu'il eût été constaté que l'invitation à assister à l'assemblée avait paru le 2 mars dans le « *Königlich Preussischer Staats-Anzeiger* », n° 52, à la même date dans le « *Echo der Gegenwart* », n° 154, le 3 mars dans le « *Algemeene Handelsblad* », n° 21.463 et à la même date dans le « *Dagblad van Maastricht* », n° 49, l'assemblée a été levée.

Lu, approuvé et signé :

RICHARD ERCKENS,
 J. LAMBERTS,
 L. BEISSEL,
 GATZEN,
 VAN DER MAESEN DE SOMBREFF,
 ARNOLD BONHOMME,
 LOUIS REGOUT,
 HAEX,
 J. CUPPER,
 TH. NELLESSEN,
 SEYDLITZ.
 GUSTAV RESSELKAUL,
 HUGO TALBOT,
 SOMMER

N° 8823 Rép. — Le soussigné Matzerath, Rudolf Ignaz Clemens, notaire royal, nommé dans le district du Tribunal suprême du Royaume de Prusse, à Cologne, résidant à Aix, Conseiller de justice, certifie par le présent acte, en se référant à l'acte de confirmation des statuts de la Société du chemin de fer d'Aix à Maestricht, ayant son siège à Aix et à Maestricht, acte daté de Berlin, du trente janvier mil huit cent quarante-six, disposition additionnelle à l'article quarante-six des statuts susmentionnés, que dans l'assemblée générale extraordinaire de ce jour des actionnaires de la dite Société, la décision mentionnée dans le procès-verbal ci-dessus a été prise à l'unanimité en sa présence; que toutes les délibérations telles qu'elles sont rapportées ci-dessus ont eu lieu en sa présence et que le procès-verbal en a été lu; que les signatures figurant plus haut ont été apposées en sa présence par les personnes citées ci-après dont il connaît personnellement le nom, l'état et le domicile : MM. 1° Richard Erckens, fabricant de drap, domicilié à Aix-Borcette, prési-

dent de l'assemblée générale; 2° Julius Lamberts, fabricant, domicilié à Aix; 3° Ludwig Beissel, fabricant d'aiguilles, Conseiller de commerce, domicilié à Aix; 4° Heinrich Gatzen, avocat, Conseiller de justice, domicilié à Aix; 5° Paul van der Maesen, de Sombreff, rentier, domicilié à Maestricht; 6° Louis Regout, fabricant, domicilié à Maestricht; 7° Joseph Haex, avocat, domicilié à Maestricht; 8° Arnold Bonhomme, commissionnaire-expéditeur, domicilié à Maestricht; 9° Johann Cüpper, fabricant de drap, Conseiller de commerce, domicilié à Aix-Borcette; 10° Théodor Nellesen, rentier, domicilié à Aix (les personnes nommées sous les chiffres 2 à 10 inclusivement étant membres de la Direction de la société); 11° Johann Joseph Seydlitz, directeur de banque, domicilié à Maestricht; 12° Gustav Resselkaul, fabricant de drap, domicilié à Aix (ces deux dernières personnes ayant rempli dans l'assemblée générale les fonctions de scrutateur); 13° Hugo Talbot, rentier, domicilié à Aix, nommé rapporteur et 14° Martin Sommer, directeur spécial de la société, domicilié à Aix.

Aix, le vingt-un avril mil huit cent quatre-vingt-dix-sept.

R. MATZERATH, *notaire.*
Conseiller de justice,

(Suit une copie des conventions ratifiées.)

Le soussigné Matzerath, Rudolf-Ignaz-Clemens, notaire royal nommé dans le district du tribunal suprême du royaume de Prusse à Cologne, résidant à Aix, Conseiller de justice, certifie par le présent acte, que la copie ci-dessus concorde textuellement avec le procès-verbal original de l'assemblée générale extraordinaire des actionnaires de la Société du chemin de fer d'Aix à Maestricht ayant son siège à Aix et à Maestricht, laquelle a eu lieu à Aix, le vingt-un avril de l'année courante, avec l'attestation inscrite par lui à la suite de ce procès-verbal et avec les actes annexés à celui-ci.

Aix, le vingt-quatre avril mil huit cent quatre-vingt-dix-sept.

R. MATZERATH, *notaire.*
Conseiller de justice,

SOCIÉTÉ ANONYME
DES CHEMINS DE FER DU NORD DE LA BELGIQUE.

*Extrait du procès-verbal de l'assemblée générale, tenue à Bruxelles,
le 30 avril 1897.*

Sont présents :

.....
.....
.....

Lesquels se sont réunis en assemblée générale des actionnaires de la Société anonyme des chemins de fer du Nord de la Belgique.

La présidence de l'assemblée est conférée à M. Baeyens.

M. Victor Stoclet remplira les fonctions de secrétaire et MM. le baron d'Huart et Montefiore Levi celles de scrutateurs.

Le président expose :

Que la Société anonyme du Nord de la Belgique a obtenu la concession des lignes de chemin de fer de Louvain à Hérenthals, de Turnhout à Tilbourg, d'Anvers à Hasselt et d'Anvers à la frontière prussienne vers Gladbach.

Par convention en date du 7 août 1860, l'exploitation de la ligne de Louvain à Hérenthals a été cédée à la Société des chemins de fer de l'Est belge.

Par convention en date du 20 janvier 1863, l'exploitation de la ligne de Turnhout à Tilbourg a été cédée à la Société des chemins de fer de l'Est belge.

La concession des deux lignes prédites a été transférée à la Société anonyme mutuelle de chemins de fer en vertu de l'acte constitutif de celle-ci en date du 5 janvier 1878.

L'exploitation de la ligne d'Anvers à Hasselt a été cédée à la Société des chemins de fer d'Anvers à Rotterdam, par convention en date du 25 décembre 1862, approuvée par arrêté royal du 21 janvier 1863.

Enfin, la concession de la ligne d'Anvers à la frontière prussienne vers Gladbach a été transférée à la Société des chemins de fer d'Anvers à Rotterdam, sous la date du 1^{er} juillet 1875 et approuvée, quant à la partie belge de la ligne, par arrêté royal en date du 13 décembre 1875.

Les quatre lignes de chemins de fer ci-dessus énumérées ont été rétrocédées à l'État belge suivant conventions intervenues en date du 10 février 1897, entre l'État belge d'une part, et MM. Montefiore Levi, Despret et Devolder.

Ces derniers se sont engagés à procurer à l'État belge la ratification de ces rétrocessions et déjà elles ont été approuvées en assemblées générales des Sociétés de chemins de fer d'Anvers à Rotterdam et de l'Est belge et de la Société anonyme mutuelle de chemins de fer.

On demande la même approbation — pour autant que de besoin — à la Société anonyme des chemins de fer du Nord de la Belgique.

6. Or ainsi qu'il vient d'être rappelé :

Quant aux lignes de Louvain à Hérenthals et de Turnhout à Tilbourg, l'exploitation en a été cédée à la Société de l'Est belge, tandis que la concession en a été transférée à la Société anonyme mutuelle de chemins de fer ;

Quant à la ligne d'Anvers à Hasselt, dont la Société du Nord de la Belgique est restée concessionnaire, l'exploitation a été transférée à la Société d'Anvers à Rotterdam.

Enfin, c'est à cette dernière société qu'a été régulièrement transférée la concession de la ligne d'Anvers à la frontière prussienne vers Gladbach.

Dans ces conditions, M. le Président émet l'avis qu'il ne peut y avoir aucun inconvénient à ce que l'assemblée constate que la Société des chemins de fer du Nord de la Belgique n'a ou ne se réserve aucun droit sur les lignes prédites et quant à leur exploitation et qu'elle confirme et ratifie, mais seulement en tant que de besoin, les rétrocessions à l'État belge ci-dessus rappelées.

Sur quoi l'assemblée constate d'abord que le capital entier de la société, soit douze mille actions, s'y trouve régulièrement représenté.

Et passant au vote, elle déclare à l'unanimité des actionnaires présents et représentés, qui représentent eux-mêmes le capital social tout entier, — que la Société des chemins de fer du Nord de la Belgique n'a, ni ne se réserve aucun droit sur les lignes de chemins de fer de Louvain à Hérenthals, de Turnhout à Tilbourg, d'Anvers à Hasselt et d'Anvers à la frontière prussienne vers Gladbach, — mais que, pour autant que de besoin, elle confirme et ratifie unanimement, en ce qui concerne la Société des chemins de fer du Nord de la Belgique, la convention intervenue au sujet des dites lignes, ci-dessus rappelée et portant la date du 10 février 1897.

Le Secrétaire,
(s.) V. STOCLÉT.

Le Président,
(s.) F. BAËYENS.

Les Scrutateurs :

(s.) B^{on} A. D'HUART.

(s.) G. MONTEFIORE LEVI.

Pour copie conforme :

Le Président,
E. BAËYENS.

COMPAGNIE
DU CHEMIN DE FER LIÉGEOIS-LIMBOURGEOIS
ET DES PROLONGEMENTS.

Société anonyme établie à Liège.

Procès-verbal de l'assemblée extraordinaire des actionnaires tenue devant M^e Ferdinand Detienne, notaire à Liège, le mardi six avril mil huit cent nonante-sept, à deux heures et un quart, à l'Hôtel d'Angleterre, rue des Dominicains, 2, à Liège.

La séance est ouverte sous la présidence de M. Henri Clochereux, avocat près la Cour d'appel de Liège, président du conseil d'administration.

MM. Adolphe Franck et Eugène Oury, les deux plus forts actionnaires présents remplissent les fonctions de scrutateurs.

M. Marcel Fraipont, membre du conseil d'administration, celles de secrétaire.

La feuille de présence désignant le nombre et les prénoms, noms, qualités et demeures des actionnaires qui assistent à l'assemblée ainsi que le nombre des actions représentées par chacun d'eux, demeurera ci-annexée.

Cette feuille constate la présence de onze actionnaires représentant deux mille neuf cent soixante-six actions et ayant droit à quarante-huit voix.

Après l'appel nominal, M. le Président donne les explications suivantes :

1^o La présente assemblée générale extraordinaire a été régulièrement convoquée par avis insérés à cinq jours d'intervalle au moins et pour la première fois vingt jours au moins avant celui de la réunion dans les journaux suivants :

Le Moniteur belge, les quatorze et vingt mars dernier.

La Gazette de Liège, les treize et vingt mars.

Le Journal « La Meuse », les quatorze et vingt mars.

Le Journal de Bruxelles, les quatorze et vingt mars.

La Gazette de Bruxelles, les quatorze et vingt mars.

2^o Les convocations mentionnent l'ordre du jour conçu comme suit :

« Communication et ratification de la convention de reprise des concessions du chemin de fer Liégeois-Limbourgeois et des prolongements par l'État belge; »

3^o L'assemblée a été réunie une première fois le vendredi douze mars dernier, devant le notaire soussigné, mais ne s'est pas trouvée en nombre pour délibérer valablement.

La présente assemblée peut, aux termes de l'article quarante-quatre des

statuts, délibérer valablement quel que soit le nombre d'actions représentées en se conformant aux prescriptions de l'article quarante-sept ;

4° Les actionnaires présents ou représentés ont, pour être admis à l'assemblée, observé les prescriptions de l'article quarante-deux des statuts de la société dressés le trois décembre mil huit cent soixante-deux devant M^e Eyben, notaire à Liège.

Ces explications étant reconnues exactes, M. le Président charge le notaire soussigné de donner lecture de la convention qu'il s'agit d'approuver et qui est conçue comme suit :

(Suit la reproduction de la convention du 16 février 1897.)

M. le Président propose à l'assemblée l'approbation de cette convention.

Au scrutin secret, les comparants votant en conformité des articles quarante-quatre et quarante-sept des statuts, ont à l'unanimité ratifié et approuvé la convention, telle qu'elle est transcrite ci-dessus et sous la réserve d'approbation par le Gouvernement ainsi qu'il est dit au paragraphe trois de l'article quarante-sept.

Sur la proposition de M. le Président.

L'assemblée, au scrutin secret et à l'unanimité donne au conseil d'administration pour autant que de besoin, avec faculté de les déléguer, les pouvoirs nécessaires pour l'exécution de cette convention.

Elle autorise le conseil à proroger, le cas échéant, le délai fixé à l'article préliminaire de la convention endéans lequel la loi approuvant la dite convention doit être publiée.

M. Charles Stiels, commissaire du Gouvernement, demeurant à Maceyck, a assisté à la séance et signera le procès-verbal.

La séance est levée.

De tout quoi il a été dressé le présent procès-verbal.

En présence de MM. Victor Vandermercken et Henri Piloy, demeurant et domiciliés tous deux à Liège. Témoins requis.

Lecture faite, les membres de l'assemblée, M. Stiels, les témoins et le notaire ont signé.

(Suivent les signatures.)

Enregistré à Liège, le dix avril mil huit cent nonante-sept, vol. 829, folio 51 v^o c^o 1, dix rôles sans renvoi gratis.

Le receveur intérimaire,

(s.) DEHOUCK.

.....

Pour expédition conforme :

Ferd. DETIENNE.

Verbaal der tweede buitengewone algemeene vergadering van aandeelhouders der Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen, gehouden te Amsterdam, in het lokaal « Eensgezindheid », op Maandag 12 April 1897, des middags ten 12 uur.

De Voorzitter, Mr. H. P. G. Quack, opent de vergadering, en brengt in herinnering dat in de op 29 Maart ll. bijeengeroepen vergadering, het volgens artikel 27 der statuten voor eene wettige samenstelling vereischt aantal aandeeleu niet vertegenwoordigd was, zoodat die vergadering tot heden is verdaagd.

Thans zijn vertegenwoordigd 508 aandeeleu, recht gevende tot het uitbrengen van 88 stemmen, en is de Vergadering, overeenkomstig artikel 28 der statuten, tot het nemen van een besluit omtrent het bekend gemaakte onderwerp bevoegd.

De Voorzitter noodigt de heeren C. André de la Porte en C. E. B. Uloth uit, als stemopnemers te willen werkzaam zijn en als zoodanig tevens de notulen mede te willen vaststellen en onderteekenen. Beide heeren nemen deze opdracht aan.

Tot toelichting van het te behandelen punt, zijnde eene overeenkomst betreffende den spoorweg Luik-Limburg, deelt de Voorzitter thans mede, dat, na langdurige onderhandelingen tusschen de Belgische Regeering, de Luik-Limburgsche Spoorwegmaatschappij en de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen, het gelukt is overeenstemming te verkrijgen omtrent eene Overeenkomst, waarbij de concessieën en de exploitatie van den Luik-Limburgschen spoorweg aan den Belgischen Staat worden overgedragen.

De Raad van Commissarissen is na een nauwkeurig onderzoek tot het eenstemmig besluit gekomen dat de goedkeuring dezer Overeenkomst in het belang der Maatschappij is en derhalve aan de algemeene vergadering kan worden aanbevolen.

Op de vraag van den Voorzitter of een der aanwezige aandeelhouders over deze zaak het woord verlangt, geeft de heer Uloth met eenige waardeerende woorden zijne instemming met de ontworpen overeenkomst te kennen.

Daar geen der aanwezigen enig bezwaar tegen het voorstel heeft, wordt zonder hoofdelijke stemming het volgende besluit genomen :

« Goed te keuren de Overeenkomst betreffende den spoorweg Luik-Limburg, dd. 16 Februari 1897, door den Directeur Generaal namens de Maatschappij — behoudens bekrachtiging door de Algemeene Vergadering van Aandeelhouders — gesloten met den Belgischen Staat en met de Luik-Limburgsche spoorwegmaatschappij. »

Na dankbetuiging aan de aanwezigen voor hunne opkomst, sluit de Voorzitter hierop de vergadering.

(get.) H. P. G. QUACK, *Voorzitter*.
 » C. ANDRÉ DE LA PORTE.
 » C. E. B. ULOTH.
 » J. TH. GERLINGS, *Secretaris*.

Voor eensluidend afschrift :

*De Secretaris der Maatschappij tot Exploitatie
 van Staatsspoorwegen :*
 GERLINGS.

TRADUCTION.

Procès-verbal de la *deuxième assemblée générale extraordinaire des actionnaires* de la Compagnie pour l'exploitation de chemins de fer de l'État, tenue à Amsterdam, au local « Eensgezindheid », le *lundi 12 avril 1897*, à midi.

Le président, M^r H.-P.-G. Quack, ouvre la séance et rappelle qu'à l'assemblée convoquée pour le 29 mars dernier, le nombre d'actions déterminé par l'article 27 des statuts pour une constitution légale n'était pas représenté, et que cette assemblée a donc dû être remise à ce jour.

A présent, 508 actions sont représentées; elles donnent droit à l'émission de 88 votes et, conformément à l'article 28 des statuts, l'assemblée est compétente pour prendre une décision au sujet de l'objet dont il a été donné connaissance.

Le président invite MM. C. André de la Porte et C.-E.-B. Uloth, à vouloir bien remplir les fonctions de scrutateurs et aussi, comme tels, à collaborer à la rédaction du procès-verbal et à contresigner celui-ci. Ces messieurs acceptent.

A titre de renseignement sur la question à traiter, soit une convention concernant le chemin de fer Liégeois-Limbourgeois, le président fait connaître maintenant, qu'après de longs pourparlers entre le Gouvernement belge, la Compagnie du chemin de fer Liégeois-Limbourgeois et la Compagnie pour l'exploitation de chemins de fer de l'État, on a réussi à se mettre d'accord au sujet d'une convention par laquelle les concessions et l'exploitation du chemin de fer Liégeois-Limbourgeois, sont transférées à l'État belge.

Après un minutieux examen, le collège des commissaires a décidé, à l'unanimité, que l'approbation de cette convention est avantageuse pour la Compagnie et peut donc être recommandée à l'assemblée générale.

A la demande du président, si aucun des actionnaires présents ne désire prendre la parole au sujet de cette affaire, M. Uloth, en quelques mots favorables, fait connaître qu'il se rallie au projet de convention.

Aucun des actionnaires présents ne faisant opposition au projet, la décision suivante est prise sans vote nominal :

« La Convention relative au chemin de fer Liégeois-Limbourgeois, conclue le 16 février 1897 par le directeur général, au nom de la Compagnie, — sous réserve de ratification par l'assemblée générale des actionnaires — avec l'État belge et la Compagnie du chemin de fer Liégeois-Limbourgeois, est approuvée. »

Après avoir remercié les actionnaires présents d'être venus à l'assemblée, le président clôt la séance.

(s.) H.-P.-G. QUACK, *président.*
C. ANDRÉ DE LA PORTE,
C.-E.-B. ULOTH,
J.-F. GERLINGS, *secrétaire.*

Pour copie conforme :

*Le Secrétaire de la Compagnie pour
l'Exploitation de Chemins de fer de l'État,*

GERLINGS.

