

(N° 16.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 2 DÉCEMBRE 1924.

Projet de loi

approuvant la Convention conclue à Bruxelles le 15 mai 1924, entre la Belgique et le Grand Duché de Luxembourg, concernant le mode d'exploitation du réseau des chemins de fer luxembourgeois à section normale, ainsi que le protocole de clôture se rapportant à la dite Convention et signé à Bruxelles le 14 octobre 1924.

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESSIEURS,

Les chemins de fer luxembourgeois à voie normale forment actuellement deux réseaux distincts : celui de la Société luxembourgeoise des Chemins de fer et Minières Prince-Henri et celui de la Société Royale Grand-Ducale des Chemins de fer Guillaume-Luxembourg. Seule, la première de ces sociétés exploite elle-même les lignes qui lui ont été concédées. Quant à la Société Guillaume-Luxembourg, elle avait, par contrat du 6 juin 1857, concédé l'exploitation de son réseau à la Compagnie française des Chemins de fer de l'Est ; par une convention du 9 janvier 1863 et avec l'approbation de la Compagnie de l'Est, elle confia l'importante ligne Kleinbettingen-Wasserbillig à la Grande-Compagnie (belge) du Luxembourg, qui, le 17 août 1869, rétrocéda pour 44 ans le droit d'exploitation, ainsi acquis, à la Compagnie française des Chemins de fer de l'Est ; de sorte qu'en 1870, au moment de la guerre franco-allemande, cette dernière compagnie exploitait toutes les lignes du Guillaume-Luxembourg. L'article additionnel n° 1 du Traité de Francfort substitua l'Empire allemand aux droits de la Compagnie française ; et par une Convention germano-luxembourgeoise du 11 juin 1872 (renouvelée le 11 novembre 1902), la Direction Générale Impériale (allemande) des Chemins de fer d'Alsace-Lorraine fut chargée de la gestion. Après la guerre de 1914-1918, l'exploitation fut assurée, à titre provisoire, par l'Administration (française) des Chemins de fer d'Alsace et de Lorraine.

Tandis que les événements mettaient fin en fait à la question du Guillaume-Luxembourg par l'Administration allemande, la situation juridique s'était elle-même modifiée : le Grand-Duché avait dénoncé le 19 décembre 1918 l'accord

ferroviaire germano-luxembourgeois de 1902, et l'Allemagne avait renoncé (article 40 du Traité de Versailles) aux droits que lui conférait cet arrangement. Aussi le Gouvernement grand-ducal put-il envisager l'unification de ses chemins de fer, il songea à en confier l'exploitation à un organisme unique auquel seraient imposées des conditions susceptibles de mieux sauvegarder les intérêts publics et privés, tout en assurant de façon plus efficace le contrôle de l'Etat. Et afin de pouvoir choisir librement le futur concessionnaire du Guillaume-Luxembourg, il prit lui-même à bail le réseau de cette compagnie (contrat d'affermage du 25 juin 1921).

C'était précisément l'époque où les Gouvernements belge et luxembourgeois négociaient la Convention d'Union Économique du 25 juillet 1921 ; au moment où les deux pays unissaient, pour cinquante ans, leurs intérêts, le Gouvernement du Roi avait le devoir de se préoccuper du régime nouveau auquel allaient être soumis des chemins de fer dont le mode de fonctionnement influe nécessairement sur notre situation économique. Le réseau luxembourgeois commande une grande partie de l'arrière-pays d'Anvers ; en même temps, il peut être considéré comme une des « plaques tournantes » de l'Europe Occidentale, puisque c'est à Luxembourg que se croisent la voie directe qui mène de Suisse et d'Italie vers l'Angleterre et l'une des grandes voies de communication entre la France et l'Allemagne. Il s'ensuit que le commerce de notre grand port et les recettes des chemins de fer de l'Etat belge sont directement affectés par toutes modifications apportées, dans le Grand-Duché, soit aux tarifs de transit, soit au service des trains internationaux, de même que par toutes conventions concernant l'acheminement et le partage du trafic. Bref, il importe d'éviter toutes mesures pouvant provoquer des détournements de trafic au préjudice du port d'Anvers et des Chemins de fer belges. Cela étant, le Gouvernement du Roi ne pouvait se dispenser d'intervenir dans l'établissement du nouveau statut ferroviaire luxembourgeois.

Les négociateurs du traité d'Union Économique l'ont parfaitement compris. L'article 24 de ce traité stipule, en effet, que l'exploitation de tout le réseau des chemins de fer luxembourgeois à section normale fera l'objet d'un arrangement entre les deux pays. Le même article prévoit en ordre principal que cette exploitation se fera avec le concours de la Société Prince-Henri.

C'est en exécution de cette clause que le Gouvernement du Roi a conclu avec le Gouvernement grand-ducal, la présente Convention du 13 mai 1924, projet de loi que nous sommes chargés de vous présenter.

D'après l'article premier de cette Convention, l'exploitation du réseau unifié sera assurée par la Société anonyme luxembourgeoise des Chemins de fer et Minières Prince-Henri ; elle se fera aux conditions inscrites dans une Convention spéciale intervenue le même jour entre le Gouvernement grand-ducal et la Société Prince-Henri. Celle-ci avait été remaniée au préalable pour tenir compte des intérêts belges.

Pour la clarté de l'exposé, le contrat de concession sera désigné ci-après sous le nom « Convention Prince-Henri » tandis que la Convention conclue à la même date entre les deux Gouvernements portera le nom de « Convention entre Etats ».

C'est naturellement la Convention entre Etats qui détermine, à l'égard du Gouvernement grand-ducal, les droits et les obligations du Gouvernement belge ;

c'est elle qui définit ainsi qu'on va le voir les pouvoirs des délégués belges dans les nouveaux organismes de direction, ainsi que les engagements éventuels de la Trésorerie belge. Mais, pour comprendre la portée de ces obligations, pour saisir comment s'exerceront ces droits, il importe d'étudier l'économie générale du nouveau régime ferroviaire, telle qu'elle résulte principalement de la Convention Prince Henri.

Il est à remarquer d'ailleurs que les dispositions essentielles de cette dernière Convention, qui intéressent la Belgique, sont reproduites dans la « Convention entre États ».

S'inspirant des principes qui ont servi de base aux arrangements récemment intervenus entre le Gouvernement français et les compagnies de chemins de fer de France (Loi Le Troquer), la Convention Prince-Henri établit un système qui tend à concilier les intérêts respectifs des usagers du réseau, de la Société exploitante et du personnel employé.

Dans les systèmes de ce genre, la Société exploitante n'est en quelque sorte que la gérante de l'entreprise. Elle perd le pouvoir de décision qui est réservé à l'Autorité publique.

La Convention Prince-Henri institue deux organismes nouveaux : le Conseil Supérieur des Chemins de fer et le Comité administratif.

Le Conseil Supérieur des Chemins de fer (article 3 de la Convention Prince-Henri et article 2 de la Convention entre États) comprends des délégués de la Société exploitante et de son personnel, des représentants des intérêts généraux de la population luxembourgeoise et deux délégués de chacun des deux Gouvernements belge et luxembourgeois. Son rôle est purement consultatif : il doit donner son avis sur toutes les questions importantes concernant l'exploitation du réseau.

La décision appartient, en principe, au Gouvernement grand-ducal.

Toutefois, pouvoir exclusif de décision définitive est conféré au Comité administratif, formé des deux délégués de chacun des deux Gouvernements belge et luxembourgeois, et cela dans les affaires suivantes (article 2 de la Convention entre États et articles 6 et 7 de la Convention Prince-Henri) :

Mesures relatives au fonctionnement du service financier; programme des travaux complémentaires; programme d'électrification; programme d'acquisition de matériel roulant; approbation des règlements généraux d'exploitation et des méthodes de signalisation; service et horaire des trains; homologation, interprétation et révision des tarifs; ratification des conventions avec les chemins de fer étrangers; autorisation d'émettre des obligations; règles générales sur les facilités de circulation.

Les délégués belges auront voix prépondérante pour le règlement des questions suivantes qui, de l'avis du Gouvernement belge, touchent aux intérêts essentiels de la Belgique :

1° les mesures de tarif relatives aux trafics entre la Belgique, ou en transit par la Belgique d'une part, et les au-delà du Grand-Duché de Luxembourg d'autre part ;

2° les mesures pouvant provoquer au détriment de la voie belge le détournement des transports auxquels celle-ci peut prétendre à égalité de prix ;

3° les Conventions avec les chemins de fer étrangers au sujet de l'acheminement et du partage du trafic ;

4^e l'établissement, l'horaire et la composition des trains internationaux de voyageurs et de marchandises, directs, actuels et futurs transitant par le Grand-Duché de Luxembourg entre la Belgique et ses au-delà d'une part, et les au-delà du Grand-Duché de Luxembourg d'autre part, ainsi que les relations internationales en transit par le Grand-Duché de Luxembourg pouvant concurrencer les relations internationales par la Belgique.

Pour le règlement de toutes autres questions rentrant dans la compétence du Comité administratif, la voix luxembourgeoise sera prépondérante.

On le voit, l'intervention du Gouvernement belge, dans le fonctionnement des chemins de fer du Grand-Duché s'étend à tous les cas où ses intérêts essentiels peuvent être mis en jeu.

La Société Prince-Henri conserve naturellement son Conseil d'Administration et sa Direction propres : mais leur action est subordonnée aux décisions que prendront, dans les limites de la Convention, le Gouvernement grand-ducal ou le Comité administratif. Le Gouvernement du Roi a obtenu des garanties quant à la composition du Conseil d'Administration de la Société (article 4 de la Convention entre États) : celui-ci sera composé en majorité de membres de nationalité belge ; les autres membres seront de nationalité luxembourgeoise ; toutefois, un siège d'Administrateur pourra éventuellement être attribué à une personnalité de nationalité autre que belge ou luxembourgeoise. En vertu des arrangements intervenus (article 3 de la Convention entre États et article 8 de la Convention Prince-Henri), les deux Gouvernements se sont mis d'accord sur des règles générales concernant le trafic direct entre les deux pays et le transit empruntant soit la voie belge, soit la voie luxembourgeoise.

Actuellement la Société Prince-Henri jouit, pour l'exploitation de son réseau, de l'autonomie financière ; elle est maîtresse de ses recettes et attribue à ses actionnaires les dividendes qu'elle estime pouvoir distribuer.

Dans le régime nouveau, elle perd cette autonomie. C'est ainsi qu'à l'avenir, au lieu de pouvoir répartir entre ses actionnaires les excédents de ses recettes, elle est obligée de les verser au « Fonds Spécial » dont il sera parlé plus loin ; c'est ainsi encore que l'on prévoit dans la Convention un abaissement des tarifs ferroviaires en cas d'excédents.

En échange de cet abandon, la Société reçoit, pour ses actions, une garantie d'intérêt fixe à 5 p. c. et, en outre, certaines primes destinées à encourager la Société à exploiter avec économie son réseau, et dont le montant maximum peut être évalué à 2 1/2 p. c.

Bien que la Société soit appelée à exploiter un réseau d'une longueur double (environ 387 kilomètres) de celui qu'elle exploite actuellement (193 kilomètres) ; elle ne procède à aucune augmentation de son capital actuel (37,500,000 francs représentés par 75,000 actions de 500 francs).

Il est créé, en effet, un « Fonds spécial » destiné à pourvoir à l'équilibre des recettes, dépenses et charges, et à faire, le cas échéant, en cours d'exercice, à la Société exploitante, les avances nécessaires au fonctionnement de sa Trésorerie. Ce fonds est alimenté par les excédents des recettes du réseau ; en cas d'insuffisance, le Trésor luxembourgeois lui fait des avances, remboursables et portant intérêt (art. 12 de la Convention Prince Henri).

En outre, le Comité administratif peut autoriser la Société à émettre des obligations ou bons de caisse (art. 15 de la Convention Prince-Henri).

La Belgique prêterait au Grand-Duché de Luxembourg la moitié des sommes que le Gouvernement luxembourgeois devra avancer au Fonds spécial. Les avances ainsi faites par la Belgique au Grand-Duché seront soumises aux mêmes conditions d'intérêt et de remboursement que les avances du Trésor luxembourgeois au Fonds spécial (art. 5 de la Convention entre États).

D'autre part, les Gouvernements belge et luxembourgeois garantiront envers les tiers, chacun pour la moitié, l'intérêt des obligations ou bons de caisse émis par la Société exploitante sous le contrôle des deux Gouvernements (art. 6 de la Convention entre États).

Par l'article 9 de la Convention entre États, le Gouvernement belge renonce à poursuivre nos revendications en ce qui concerne l'exploitation de la ligne Kleinbettingen-Wasserbillig. Nous avons mentionné au début de cet exposé la Convention du 17 août 1869, par laquelle la Grande Compagnie belge du Luxembourg avait cédé à la Compagnie française des Chemins de fer de l'Est le droit d'exploiter cet important tronçon; la cession était faite pour un délai de quarante-quatre ans, à l'expiration duquel la ligne devait être remise à la Compagnie belge du Luxembourg; or, par une convention-loi du 31 janvier 1873, l'État belge a repris l'actif et le passif, c'est-à-dire tous droits et engagements de cette dernière compagnie. Tel était le fondement du droit de l'État belge à l'exploitation de la ligne Kleinbettingen-Wasserbillig: le Gouvernement du Roi, tenant compte du fait que la réalisation de ce droit était peu compatible avec l'unification complète du réseau luxembourgeois sollicitée par le Gouvernement grand-ducal et étant donné les garanties qu'il obtenait sous le régime nouveau, a estimé qu'il pouvait consentir à abandonner définitivement ses revendications sur ce point.

Enfin, il a été entendu (art. 10 de la Convention entre États) que le Statut du personnel des chemins de fer luxembourgeois serait maintenu dans la nouvelle organisation. Les modifications qui y seraient apportées ultérieurement seront subordonnées à une entente entre les deux Gouvernements.

La Convention entre États viendra à expiration en même temps que prendra fin le Traité du 25 juillet 1921 établissant une Union Économique entre la Belgique et le Grand-Duché de Luxembourg. Si la Convention Prince-Henri cessait ses effets avant ce terme, les Gouvernements belge et luxembourgeois se trouveraient replacés, au point de vue de leurs obligations et droits respectifs, dans la situation définie à l'article 24 du Traité d'Union Économique du 25 juillet 1921 (article 11 de la Convention entre États).

La Convention intervenue le 15 mai 1924 entre les Gouvernements belge et luxembourgeois a été complétée par un protocole de clôture, signé le 14 octobre dernier.

Ce protocole règle certaines questions soulevées par la disjonction du réseau Guillaume-Luxembourg d'avec celui de l'Administration des Chemins de fer d'Alsace et de Lorraine, qui en assure provisoirement la gestion.

Il stipule notamment que l'exploitant du réseau luxembourgeois unifié achètera à la France le matériel roulant, l'outillage et les approvisionnements nécessaires à l'exploitation du Guillaume-Luxembourg; et il fixe le mode d'évaluation de ce

matériel ainsi que les conditions de paiement (article I du Protocole). Certaines clauses concernent les tarifs applicables aux transports en provenance ou à destination de la France, transitant par le Grand-Duché de Luxembourg (article VI). D'autres sont relatives aux futures conventions sur le partage du trafic entre la Belgique et ses au-delà d'une part, la Suisse et ses au-delà d'autre part (article IV); d'autres règlent le trafic ferroviaire à la frontière franco-luxembourgeoise (articles II, III et V). Enfin le Gouvernement français reçoit la faculté de se faire représenter avec voix consultative, par un délégué de l'Administration des Travaux Publics, aux séances du Conseil Supérieur et du Comité administratif des Chemins de fer luxembourgeois, au cours desquelles des intérêts économiques français seront mis en jeu (article VIII).

Telle est dans ces dispositions essentielles la Convention que le Gouvernement a résolu de recommander à l'approbation du Parlement. Au cours des longues négociations qui ont préparé cet accord, il n'a cessé de rechercher une solution qui, s'inspirant du projet élaboré par le Gouvernement grand-ducal, conformément à l'article 24 de la Convention d'Union Économique, sauvegardât entièrement les intérêts belges susceptibles d'être affectés par le futur régime du réseau luxembourgeois. Il estime avoir obtenu sur ce point les garanties désirables.

En conséquence, nous avons l'honneur, d'après les ordres du Roi, de soumettre aux délibérations de la Chambre le projet de loi ci-joint, approuvant la Convention ferroviaire belgo-luxembourgeoise du 15 mai 1924 et le Protocole de clôture du 14 octobre 1924 y annexé.

Le Premier Ministre, Ministre des Finances,

G. THEUNIS.

Le Ministre des Affaires Étrangères,

HYMANS.

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

XAVIER NEUJEAN.



CONVENTION

entre la Belgique et le Grand-Duché de Luxembourg, concernant le mode d'exploitation du réseau des chemins de fer luxembourgeois à section normale.

SA MAJESTÉ LE ROI DES BELGES ET SON ALTESSE ROYALE LA GRANDE-DUCHESSE DE LUXEMBOURG, désirant régler l'exécution de l'article 24 du Traité du 25 juillet 1921 établissant une Union Économique entre la Belgique et le Grand-Duché de Luxembourg, ont résolu de conclure une Convention concernant le mode d'exploitation du réseau des chemins de fer luxembourgeois à section normale et ils ont désigné dans ce but pour Leurs Plénipotentiaires, savoir :

SA MAJESTÉ LE ROI DES BELGES :

Monsieur HYMANS, Ministre d'État, Membre de la Chambre des Représentants, Son Ministre des Affaires Étrangères, et

SON ALTESSE ROYALE LA GRANDE-DUCHESSE DE LUXEMBOURG :

Monsieur Emile REUTER, Ministre d'État, Président du Gouvernement,

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

ARTICLE PREMIER.

L'exploitation du réseau unifié des chemins de fer luxembourgeois à section normale sera assurée par la Société anonyme luxembourgeoise des chemins de fer et minières Prince-Henri, moyennant l'observation des dispositions constitutionnelles et légales en vigueur dans le Grand Duché de Luxembourg, conformément aux dispositions de la Convention ci-annexée (y compris le protocole de clôture), conclue ce jour, entre le Gouvernement grand-ducal et la Société précitée, et aux conditions indiquées aux articles suivants.

Les voies ferrées formant le réseau unifié dont il est question ci-dessus sont celles prévues par la Convention ci-annexée de ce jour.

ARTICLE 2.

Le Gouvernement belge est représenté par deux délégués ou leurs suppléants au sein du Conseil Supérieur des Chemins de fer dont la composition, les attributions et le fonctionnement sont déterminés par la Convention ci-annexée de ce jour.

Le Gouvernement belge est également représenté par les deux délégués dont il

est question ci-dessus, ou leurs suppléants, au sein du Comité administratif dont la composition, les attributions et le fonctionnement sont déterminés par la même Convention ci-annexée de ce jour.

Le Comité administratif aura pouvoir exclusif de décision définitive dans les affaires suivantes :

- a) mesures relatives au fonctionnement du régime financier ;
- b) programme des travaux complémentaires ;
- c) programme d'électrification ;
- d) programme d'acquisition de matériel roulant et moyens à employer pour assurer l'uniformisation des types de matériel et fixer la consistance du parc organique ;
- e) approbation des règlements généraux d'exploitation et des méthodes de signalisation ;
- f) approbation des modifications périodiques dans le service des trains, horaires, composition et affectation ;
- g) homologation et interprétation des tarifs, leur révision sous les conditions prévues aux articles 16 et 17 de la Convention ci-annexée de ce jour ;
- h) ratification des Conventions avec les chemins de fer étrangers ;
- i) autorisation d'émission d'obligations ;
- j) règles générales pour la délivrance des facilités de circulation.

Les délégués belges auront voix prépondérante en ce qui concerne les points suivants qui rentrent dans le cadre des questions énumérées ci-dessus :

1° Les mesures de tarif relatives aux trafics entre la Belgique, ou en transit par la Belgique d'une part, et les au-delà du Grand-Duché de Luxembourg d'autre part ;

2° Les mesures pouvant provoquer au détriment de la voie belge le détournement des transports auxquels celle-ci peut prétendre à égalité de prix ;

3° Les Conventions avec les chemins de fer étrangers au sujet de l'acheminement et du partage du trafic ;

4° L'établissement, l'horaire et la composition des trains internationaux de voyageurs et de marchandises, directs, actuels et futurs, transitant par le Grand-Duché de Luxembourg entre la Belgique et ses au-delà d'une part, et les au-delà du Grand Duché de Luxembourg d'autre part, ainsi que les relations internationales en transit par le Grand-Duché de Luxembourg pouvant concurrencer les relations internationales par la Belgique.

Pour toutes les autres questions qui sont de la compétence du Comité administratif, la voix luxembourgeoise est prépondérante.

ARTICLE 3.

Les deux Gouvernements se sont également mis d'accord sur les points suivants :

- 1° Des tarifs directs de marchandises seront établis dans les relations ci-après :
- a) Entre la Belgique et le Grand-Duché de Luxembourg ;
 - b) Entre le Grand-Duché de Luxembourg et les au-delà de la Belgique ;
 - c) Entre la Belgique et ses au-delà d'une part, et les au-delà du Grand-Duché de Luxembourg d'autre part ;

d) Entre le Grand-Duché de Luxembourg et la France ;

e) Entre le Grand-Duché de Luxembourg et l'Allemagne et ses au-delà ;

2° Pour l'établissement de ces tarifs, les règles suivantes seront observées :

a) Sur les réseaux luxembourgeois et pour le trafic transitant par le Grand-Duché de Luxembourg avec emprunt de la voie belge, aucune taxe ne pourra constituer le réseau luxembourgeois en perte. Eventuellement le Gouvernement belge aurait à l'indemniser au cas où les taxes mises en vigueur auraient ce résultat. Cette indemnité sera décomptée au même titre que les autres recettes, par les réseaux belge et luxembourgeois. Les modalités d'application de ce principe feront l'objet d'un arrangement entre les réseaux belge et luxembourgeois ;

b) Les transports en provenance ou à destination du Grand-Duché de Luxembourg vers et de la Belgique et ses au-delà, jouiront sur le parcours belge, de tous les tarifs réduits, applicables sur le même parcours aux transports effectués de et vers la Belgique et ses au-delà, en transit par le Grand-Duché de Luxembourg.

Ces garanties sont données à titre de réciprocité. Il pourra être dérogé à cette règle lorsque les tarifs sont justifiés par des raisons de concurrence entre routes de transports.

Toutefois si des routes concurrentes offrent, pour des provenances ou des destinations luxembourgeoises, des conditions plus avantageuses que la route belgo-luxembourgeoise, cette dernière abaissera, pour les dites provenances ou destinations, ses taxes de manière à lui maintenir le trafic concurrencé.

Ces dispositions joueront indépendamment des clauses en matière de transports, contenues dans la Convention économique entre la Belgique et le Grand-Duché de Luxembourg, en date du 25 juillet 1921.

c) Les réductions que comportent, par rapport aux taxes normales en vigueur sur les deux réseaux, les taxes directes et de transit établies ainsi qu'il est dit ci-dessus, seront supportées par les chemins de fer belges et luxembourgeois au prorata des taxes normales qui seront appliquées sur les deux réseaux.

d) L'acheminement des transports dans les relations entre la Belgique et le Grand-Duché sera réglé d'après le principe de la voie la plus courte, avec report le cas échéant, des taxes obtenues par une voie plus longue que celle de l'acheminement. S'il ne s'agit pas des points sub b et c le partage des taxes se fera au prorata des parcours en plus, après neutralisation des parcours communs aux deux routes.

3° En ce qui concerne les trains internationaux de voyageurs et de marchandises, directs, transitant par le Grand-Duché entre la Belgique et ses au-delà d'une part, et les au-delà du Grand-Duché d'autre part :

a) Tous les trains de voyageurs feront arrêt à Luxembourg. Il pourra être fait exception à cette règle pour les trains spéciaux ;

b) Les gares luxembourgeoises où les trains de marchandises feront arrêt, pourront, le cas échéant, compléter la charge de ces trains jusqu'à concurrence de la charge complète prévue pour le parcours de la frontière luxembourgeoise à la première station de formation étrangère.

ARTICLE 4.

Sans préjudice de la disposition de l'article 16, alinéa 1, des statuts de la

Société anonyme luxembourgeoise des Chemins de fer et Minières Prince-Henri, approuvée par arrêté grand-ducal du 10 juillet 1904 pour autant qu'elle fixe le nombre des administrateurs luxembourgeois, le Conseil d'Administration de la Société, qui comprendra neuf membres, devra être composé dans sa majorité par des membres de nationalité belge.

ARTICLE 5.

Le Trésor belge fera au Trésor luxembourgeois l'avance de la moitié des capitaux que ce dernier devra avancer au fonds spécial institué par l'article 12 de la Convention ci-annexée de ce jour, soit à l'effet de porter le fonds de roulement initial du réseau unifié à la hauteur des besoins reconnus, soit à l'effet de couvrir, conformément à l'article 14 de la même Convention, l'insuffisance des recettes de chaque exercice, comparativement aux charges de l'exploitation.

Les avances du Trésor belge au Trésor luxembourgeois seront effectuées dans le mois de la décision du Comité administratif ordonnant le versement du Trésor luxembourgeois au fonds spécial.

Ces avances seront soumises aux mêmes conditions d'intérêt et de remboursement que les avances du Trésor luxembourgeois au fonds spécial.

Elles seront remboursées et les intérêts en seront payés au Trésor belge par le Trésor luxembourgeois aux époques où des remboursements et des paiements d'intérêts seront opérés au Trésor grand-ducal par prélèvement sur les recettes d'exploitation, et à concurrence de la moitié des dits remboursements et paiements d'intérêts.

ARTICLE 6.

Les Gouvernements belge et luxembourgeois garantiront envers les tiers, chacun pour la moitié, l'intérêt des bons de caisse et des obligations à émettre conformément aux dispositions de l'article 15 de la Convention ci-annexée de ce jour.

Les deux Gouvernements garantiront également, chacun pour la moitié, la quotité d'intérêts comprise dans chacune des annuités qui seront dues du chef de l'achat du matériel roulant, de l'outillage et des approvisionnements effectués en vue du premier équipement des lignes Guillaume-Luxembourg.

Les émissions de ces bons de caisse et obligations seront autorisées par le Comité administratif.

Toutefois l'approbation des Gouvernements belge et luxembourgeois sera requise pour toute émission d'obligations ou de bons de caisse lorsque le montant de ces titres en circulation et dont le produit est affecté aux dépenses de premier établissement autres que celles résultant des acquisitions faites en vue du premier équipement des lignes Guillaume-Luxembourg, dépassera le chiffre de 100,000,000 francs (cent millions de francs).

Les obligations et bons de caisse à émettre en vertu de l'article 9 de la Convention ci-annexée de ce jour, pour couvrir les dépenses de construction des lignes nouvelles, ne jouiront de la garantie d'intérêts du Gouvernement belge que moyennant l'approbation par ce dernier de l'autorisation d'émission du Comité administratif.

ARTICLE 7.

A l'expiration de la présente Convention, la garantie d'intérêts consentie par le Gouvernement belge envers les porteurs des bons de caisse et des obligations émis par la Société Prince-Henri dans les conditions prévues à l'article 6 ci-dessus, ainsi que les garanties éventuelles de l'intérêt des annuités résultant de l'achat du matériel roulant, des approvisionnements et de l'outillage destinés au premier équipement du réseau Guillaume-Luxembourg, conformément au même article 6, cesseront de plein droit de sortir leurs effets, et ni le Gouvernement luxembourgeois, ni la Société Prince-Henri, ni les porteurs des dits titres, ni les bénéficiaires des dites annuités ne pourront plus exercer aucune revendication à l'égard du Gouvernement belge du chef de cette garantie.

ARTICLE 8.

A l'expiration de la présente Convention, le Gouvernement belge ne pourra prétendre recevoir aucune partie du solde disponible que présenteraient le fonds spécial et sa réserve, après que les avances au Trésor luxembourgeois lui auront été remboursées; il n'aura pas non plus à intervenir ni à l'actif, ni au passif du réseau.

Toutefois, le Gouvernement belge remboursera au Gouvernement luxembourgeois la moitié des frais de construction des bâtiments et des extensions des gares frontières établies pour les besoins du régime douanier belgo-luxembourgeois, si les dites installations ne sont plus nécessaires aux services de ces gares et pour autant que ces frais n'aient pas été amortis ou qu'ils ne seront pas couverts par les excédents du fonds spécial et de sa réserve.

A cet effet, les Gouvernements belge et luxembourgeois désigneront chacun un expert pour déterminer si et dans quelle mesure il y a lieu à remboursement. En cas de désaccord entre les experts, ceux-ci auront recours à un tiers arbitre.

ARTICLE 9.

Le Gouvernement belge renonce à poursuivre ses revendications sur l'exploitation de la ligne Kleinbettingen à Wasserbillig.

ARTICLE 10.

La situation du personnel en activité de service et du personnel retraité du réseau unifié, ainsi que celle des veuves et orphelins, est réglée par le statut légal des cheminots luxembourgeois.

Les modifications ultérieures au statut actuellement en vigueur dans le Grand-Duché sont subordonnées à une entente préalable entre les deux Gouvernements.

Il est toutefois entendu que le Gouvernement grand-ducal, respectivement toutes autres autorités compétentes, prendront les mesures nécessaires pour exécuter les dispositions du statut qui n'ont pas encore reçu leur application intégrale jusqu'à ce jour.

ARTICLE 11.

La présente Convention viendra à expiration en même temps que prendra fin le Traité du 25 juillet 1921 établissant une Union économique entre la Belgique et le Grand-Duché de Luxembourg.

Si la Convention ci-annexée de ce jour, conclue entre le Gouvernement grand-ducal et la Société Prince-Henri cessait ses effets avant le terme fixé à la présente Convention, les Gouvernements belge et luxembourgeois se trouveraient replacés au point de vue de leurs obligations et droits respectifs dans la situation définie à l'article 24 du Traité d'Union économique du 25 juillet 1921.

ARTICLE 12.

La présente Convention sera ratifiée après approbation par les Parlements belge et luxembourgeois et les ratifications en seront échangées à Bruxelles aussitôt que faire se pourra.

Elle entrera en vigueur dix jours pleins après l'échange des ratifications.

En foi de quoi les plénipotentiaires respectifs ont signé la présente Convention et l'ont revêtue de leurs cachets.

Fait en double original à Bruxelles, le 15 mai 1924.

(s) HYMANS.

(s) REUTER.

PROTOCOLE DE CLOTURE.

Les Plénipotentiaires soussignés, désirant compléter la Convention conclue le 15 mai 1924 concernant le mode d'exploitation des chemins de fer luxembourgeois à section normale, sont convenus des dispositions suivantes, qui formeront partie intégrante de la Convention même :

I.

Le matériel roulant nécessaire à l'exploitation du réseau Guillaume-Luxembourg, lors de la reprise de ce réseau par la Société Prince-Henri, sera acheté à la France. Il en sera de même des approvisionnements et de l'outillage autre que les machines fixes, qui se trouveront sur le réseau lors de la reprise.

Ces achats seront effectués aux conditions suivantes :

a) Le matériel roulant dont le relevé figure ci-dessous sera prélevé sur le parc du matériel du réseau d'Alsace et de Lorraine :

A. — Locomotives.

7 locomotives du type	S 12
21 — — —	G 4
20 — — —	G 8 ¹
30 — — —	G 12
5 locomotives tender du type	T 4
17 — — —	T 9
10 — — —	T 13
21 — — —	T 17

B. Voitures.

Matériel à boggies :

3 voitures à boggies du type	ABBu
5 — — —	ABBi
20 — — —	ABB
2 — — —	ABCCu
6 — — —	ABCC
4 — — —	BCCi
10 — — —	CCu
10 — — —	CCi
10 — — —	PPi

Matériel à 2 ou 3 essieux :

10 voitures du type	AB
5 — — —	BC
130-150 — — —	C
50 — — —	D (4 ^e classe)
13 fourgons — —	P

C. *Wagons.*

800	wagons	couverts
2000-2800	—	tomberceaux
60	—	plats du type Rm
25	—	pour couplages
100	—	plats à boggies du type SS de 12 à 18 mètres
10	—	à chaux du type K
40	fourgons	du type Pg.

Le réseau d'Alsace et de Lorraine examinera la possibilité de porter à 60 le nombre de fourgons Pg.

b) La qualité du matériel fourni sera analogue à celle du matériel en usage d'une façon générale sur le réseau d'Alsace et de Lorraine; elle sera constatée contradictoirement par des experts des deux réseaux.

c) Pour établir la valeur du matériel fourni on prendra comme base le prix actuel du même matériel à l'état neuf en Belgique; on appliquera à ce prix un coefficient qui sera déterminé en tenant compte d'une part de l'usure, et d'autre part, des réparations faites ou à faire. A cet effet, le réseau français et le réseau luxembourgeois désigneront chacun un expert. Les experts auront recours, s'il le faut, à un tiers arbitre à choisir de commun accord entre les deux réseaux. En cas de désaccord pour le choix de cet arbitre, celui-ci sera désigné par l'Union internationale des Chemins de fer, parmi les nationaux d'un pays autre que la France, la Belgique et le Luxembourg.

d) L'outillage dont question ci-dessus et les approvisionnements de toute espèce seront inventoriés contradictoirement par les experts désignés par les deux réseaux. Pour l'outillage, il sera procédé ainsi qu'il est dit pour le matériel. Les approvisionnements seront achetés au prix de revient, y compris les majorations d'usage pour frais généraux d'administration et les frais accessoires d'approvisionnement.

e) Le montant des dépenses auxquelles ces achats donneront lieu sera payé au Trésor français en francs belges au moyen de dix annuités consécutives. Ces annuités seront calculées, pendant les cinq premières années, au taux d'intérêt de 6 1/2 p. c., et pendant les autres années au taux de 6 1/4 p. c.; ces annuités seront versées au Trésor français par moitié, de six en six mois, le premier versement ayant lieu six mois après la reprise de l'exploitation par la Société Prince-Henri.

Toutefois, l'exploitant aura la faculté de se libérer par anticipation, soit en totalité, soit en partie, à toute date d'échéance d'un semestre d'annuité et moyennant un préavis de trois mois à donner au Trésor français.

En cas de libération anticipative totale, le versement à faire au Trésor français représentera le prix total d'achat déduction faite de la quotité d'amortissement comprise dans les annuités déjà payées.

En cas de libération anticipative partielle, le versement à faire au Trésor français ne pourra être inférieur à dix millions de francs, et le nombre ou le montant des annuités restant à servir sera réduit en tenant compte de la somme ainsi remboursée en principal.

II.

Les établissements industriels ou miniers situés en territoire français, mais raccordés au réseau luxembourgeois ou desservis par l'exploitant de celui-ci, seront traités sur ce réseau au point de vue des conditions de transport et de tarifs comme les établissements similaires se trouvant sur le territoire luxembourgeois.

III.

Des gares frontières communes seront installées sur les lignes reliant le réseau Guillaume-Luxembourg avec les chemins de fer français.

Ces gares communes seront, au point de vue douanier, gares internationales. Au point de vue ferroviaire, elles seront l'origine et le terminus de l'exploitation des chemins de fer français et luxembourgeois.

Les sections de lignes comprises entre la frontière franco-luxembourgeoise et les gares frontières communes seront, en conséquence, exploitées et entretenues : par les chemins de fer français en ce qui concerne les sections aboutissant à une gare commune située en territoire luxembourgeois, par les chemins de fer luxembourgeois, en ce qui concerne les sections aboutissant à une gare commune située en territoire français.

Les taxes en vigueur sur les chemins de fer français seront appliquées dans le premier cas sur les sections de lignes intéressées et perçues par les chemins de fer français, moyennant le paiement aux chemins de fer luxembourgeois d'un péage à déterminer ; les taxes en vigueur sur les chemins de fer luxembourgeois seront appliquées dans le deuxième cas sur les sections de lignes intéressées et perçues par les chemins de fer luxembourgeois, moyennant le paiement aux chemins de fer français d'un péage à déterminer.

La détermination des gares frontières communes et leur aménagement par les soins des chemins de fer luxembourgeois pour les gares situées en territoire luxembourgeois, et par les soins des chemins de fer français pour les gares situées en territoire français, après accord entre les services français et luxembourgeois intéressés, devront être réalisés dans un délai aussi court que possible.

Des conventions seront passées pour déterminer, conformément aux principes posés ci-dessus, les modalités de la communauté des gares frontières, le régime applicable aux sections de lignes comprises entre la frontière et les gares frontières, ainsi que la répartition des frais de premier établissement et d'exploitation.

Ces conventions régleront, en particulier, le régime des établissements raccordés aux gares communes.

Dès à présent, il est pris acte de ce que le Gouvernement français s'est déclaré d'accord pour admettre pour gares frontières communes :

La gare de Bettembourg, en territoire luxembourgeois, sur la ligne de Luxembourg à Thionville ;

La gare d'Audun-le-Tiche, en territoire français, sur la ligne de Redange à Bettembourg.

Pour la ligne en construction de Rumelange à Boulange, le choix de la gare commune sera fixé après achèvement des études en cours.

IV.

En cas d'établissement de conventions relatives au partage — entre les itinéraires susceptibles d'entrer en concurrence — du trafic échangé entre la Belgique et ses au-delà d'une part, la Suisse et ses au-delà d'autre part, les sections françaises des itinéraires franco-luxembourgeois ne devront subir aucun préjudice du fait de l'interposition d'un réseau luxembourgeois autonome, et devront obtenir au moins les avantages auxquels leur aurait donné droit la supériorité de ces itinéraires, si elles avaient continué à être exploitées de bout en bout par les chemins de fer français.

V.

Les trains complets en provenance de la région d'Audun-le-Tiche à destination de Thionville et des au-delà de Thionville et réciproquement pourront continuer à être acheminés par l'itinéraire employé actuellement d'Esch-sur-Alzette-Bettendorf.

Des accords interviendront, à ce sujet, entre les chemins de fer français et les chemins de fer luxembourgeois intéressés.

VI.

Il est entendu qu'à partir du jour où la Société Prince-Henri effectuera la reprise de l'exploitation des lignes du Guillaume-Luxembourg, le Gouvernement français, lorsqu'il le jugera opportun, pourra saisir le Comité administratif luxembourgeois de demandes qu'il croirait devoir formuler dans les conditions ci-après, en vue de sauvegarder les intérêts économiques français en ce qui concerne le trafic en provenance ou à destination de la France et de ses au-delà en transit par le Grand-Duché.

Ces demandes, auxquelles le Comité administratif luxembourgeois devra faire droit, viseront l'extension de tout ou partie des tarifs français à la partie des parcours luxembourgeois sur laquelle ces tarifs sont actuellement prolongés.

Les prix des tarifs français ainsi appliqués sur des parcours franco-luxembourgeois seront répartis entre les chemins de fer français et les chemins de fer luxembourgeois au prorata des parcours kilométriques effectués sur chacun d'eux, après prélèvement de 7.5 p. c. de la taxe totale au profit des chemins de fer français.

Toutefois, si la part luxembourgeoise faisait ressortir une taxe kilométrique inférieure à celle qui résulterait de l'application des tarifs généraux intérieurs belges à la distance de 175 kilomètres, les chemins de fer luxembourgeois seraient en droit de demander que leur quote-part soit portée à ce minimum. Cette clause pourra être révisée à l'expiration d'un délai de deux ans sur la demande du Gouvernement belge, du Gouvernement français ou du Gouvernement luxembourgeois. Faute d'accord dans les six mois qui suivront, elle sera soumise à l'arbitrage d'une personnalité technique choisie d'un commun accord, ou, à défaut, désignée par le Président de l'Union internationale des Chemins de fer.

Sous cette réserve, l'accord qui fait l'objet des quatre paragraphes précédents, est conclu pour une période de dix ans. Cet accord sera prorogé par tacite recon-

duction, à moins que l'un des trois Gouvernements n'en demande la dénonciation avec préavis de douze mois. Il est entendu qu'en cas de dénonciation il sera négocié un nouvel accord sauvegardant, d'une manière équitable, les intérêts économiques belges, français et luxembourgeois.

Pendant la négociation, le régime institué par l'accord actuel sera provisoirement maintenu ; toutefois, si au bout de six mois la négociation n'a pas abouti, la question devra, sur la demande du Gouvernement belge, du Gouvernement français ou du Gouvernement luxembourgeois, être soumise à l'arbitrage d'une personne choisie de commun accord, ou, à défaut, suivant la procédure indiquée au quatrième paragraphe. L'arbitre devra régler la question conformément aux principes énoncés plus haut et devra se prononcer dans un délai de six mois.

Le préjudice résultant du prélèvement des 7 1/2 p. c. au profit des chemins de fer français sera supporté par le réseau luxembourgeois.

Il est entendu que les chemins de fer de l'État Belge ou les délégués du Gouvernement belge au Comité administratif ne prendront aucune mesure pour détourner de la voie la plus courte (1) le trafic de marchandises entre le Nord-Ouest de l'Allemagne et le Limbourg hollandais d'une part et les régions françaises au sud du Grand-Duché de Luxembourg, d'autre part.

Les dispositions ci-dessus seront applicables sans préjudice des clauses de l'article 3 de la Convention entre États.

VII.

Un délégué appartenant à l'Administration française des Travaux Publics, désigné par le Gouvernement de la République, pourra assister avec voix consultative aux séances du Conseil Supérieur et du Comité Administratif des chemins de fer luxembourgeois, au cours desquelles des intérêts économiques français seront en jeu.

Les règlements d'organisation du Comité Administratif et du Conseil Supérieur des chemins de fer luxembourgeois fixeront, le délégué français ayant été préalablement entendu, les modalités suivant lesquelles ce dernier sera mis à même de remplir sa mission.

VIII.

Il est entendu que la somme, dont il est question à l'article 18 de la Convention conclue entre le Gouvernement luxembourgeois et la Société Prince-Henri et annexée à la Convention conclue le 15 mai 1924 entre le Gouvernement belge et le Gouvernement luxembourgeois, et qui avait été évaluée à 15,000,000 de francs, doit, à la date de ce jour, être évaluée à 20,000,000 de francs.

En foi de quoi les Plénipotentiaires soussignés ont dressé le présent protocole, qui sera considéré comme approuvé et sanctionné par les Parties Contractantes sans autre ratification spéciale, par le seul fait de l'échange des ratifications sur la Convention à laquelle il se rapporte.

Fait à Bruxelles, en double original, le 14 octobre 1924.

(s.) HYMANS.

(s.) REUTER.

(1) La voie la plus courte s'entend du point de départ au point de destination définitive.

ANNEXE

à la Convention conclue à Bruxelles, le 15 mai 1924 entre la Belgique et le Grand-Duché de Luxembourg, concernant le mode d'exploitation du réseau des Chemins de fer luxembourgeois à section normale.

CONVENTION

conclue entre le Gouvernement luxembourgeois et la Société Anonyme Luxembourgeoise des Chemins de fer et Minières Prince-Henri, concernant l'exploitation du réseau unifié des Chemins de fer luxembourgeois à section normale.

En exécution de l'article 24 alinéa 1, du Traité d'Union Économique du 25 juillet 1921 entre la Belgique et le Grand-Duché de Luxembourg.

L'an mil neuf cent vingt-quatre, le 15 mai,

Entre :

D'une part, les Délégués du Gouvernement luxembourgeois, ci-après désignés, agissant au nom de l'État du Grand-Duché de Luxembourg et sous réserve d'approbation des présentes par les Pouvoirs publics :

MM. Tony LEFORT, Conseiller d'État,
Pierre BRAUN, Conseiller d'État.
Emile MAYRISCH, Industriel ;

Et :

D'autre part, la Société Anonyme des Chemins de fer et Minières Prince-Henri, désignée ci-après par les mots de « La Société exploitante » représentée par :

MM. Jean JADOT, Président du Conseil d'Administration,
Emile SPEYT, Administrateur-délégué,
Gaston BARBANSOX, Administrateur,
Alfred SOREL, Directeur,

sous réserve de l'approbation de la présente par l'Assemblée générale des actionnaires :

Il a été convenu ce qui suit :

TITRE I.**Dispositions générales.****ARTICLE PREMIER.**

A partir du premier du mois qui suivra de dix jours pleins l'échange des ratifications prévu par l'article 12 de la Convention entre les Gouvernements belge et luxembourgeois, ci-annexée de ce jour, les lignes Guillaume-Luxembourg,

prises à bail par l'Etat luxembourgeois, en vertu de la Convention du 25 juin 1921 annexée à la présente, seront réunies aux lignes constituant en ce moment le réseau Prince-Henri, de manière à former dorénavant avec celles-ci un seul et même réseau.

L'exploitation de ce réseau unifié se fera par les soins de la Société des Chemins de fer et Minières Prince-Henri jusqu'au 31 décembre 1987, sauf reprise anticipée par l'Etat luxembourgeois, suivant l'article 20 ci-après, conformément aux clauses des titres de concession, cahiers des charges, traités et Conventions encore en vigueur et relatifs aux différentes lignes concédées, des lois et règlements actuellement existants ou à édicter à l'avenir dans le Grand-Duché et publiés ou ou à publier au Mémorial.

Il est toutefois entendu que les avantages consentis par la présente Convention à la Société exploitante ne pourront, sans compensation équitable, être diminués par des lois ou règlements spéciaux, qui viendraient à être édictés après la mise en vigueur de la présente Convention, sauf toutefois en ce qui concerne les lois et règlements de police.

Le tout sans préjudice des dispositions modificatives, complémentaires et restrictives figurant dans la convention intervenue le 15 mai 1924 entre les Gouvernements belge et luxembourgeois ainsi que de celles ci-après qui comportent :

1° une organisation destinée à assurer cette exploitation en concordance avec les intérêts généraux du pays ;

2° une coopération du réseau avec l'Etat et l'instauration d'un système financier qui assure l'établissement et le maintien de l'équilibre entre les charges de toute nature et les recettes fournies par le trafic.

Pour le cas où l'Etat ferait usage de la faculté lui réservée par le § 1 de la susdite Convention du 25 juin 1921, en prenant à bail les lignes spécialement désignées sub littéra *a* et *b* du même paragraphe, la Société Prince-Henri serait tenue de les exploiter également aux conditions prévues par la dite convention, ainsi qu'à celles prévues par la présente.

ARTICLE 2.

L'organisation dont question sub 1° de l'article premier est constituée par un Conseil Supérieur des Chemins de fer et un Comité administratif, dont la composition, les attributions et les conditions de fonctionnement sont déterminées ci-après.

En dehors de ces organismes le réseau aura son organisation intérieure et son exploitation propres.

ARTICLE 3.

Le Conseil Supérieur des Chemins de fer est composé :

- a) de deux administrateurs à désigner par le Conseil d'administration de la Société exploitante, ainsi que du Directeur de cette Société;
- b) de deux représentants du personnel désignés par le Gouvernement grand-ducal sur une liste double présentée par le personnel, conformément à un règlement d'administration publique ;

c) de cinq représentants des intérêts généraux du pays, désignés par le Gouvernement grand-ducal sur une liste double à présenter par les principaux groupements intéressés, conformément à un règlement d'administration publique ;

d) du premier Commissaire du Gouvernement grand-ducal pour les affaires des chemins de fer ou de son suppléant, comme président, et d'un délégué du Chef du Département des Finances du Grand-Duché ou de son suppléant ;

e) d'un premier et d'un deuxième délégué du Gouvernement royal belge ou de leurs suppléants ;

Tout membre qui n'exerce plus les fonctions en raison desquelles il a été nommé, cesse de plein droit de faire partie du Conseil Supérieur ; il est immédiatement remplacé par un nouveau membre désigné dans les mêmes conditions que son prédécesseur.

Un arrêté ministériel, rendu sur proposition du Conseil Supérieur, règlera les détails d'organisation et le fonctionnement de ce Conseil et en établira le règlement intérieur.

ARTICLE 4.

Le Conseil Supérieur est obligatoirement saisi par le Gouvernement grand-ducal ou par le Comité administratif, suivant le cas, pour donner son avis sur toutes les questions d'ordre général en matière technique, commerciale, administrative et financière concernant l'exploitation du réseau.

Il donne également son avis sur toutes autres questions dont le Gouvernement grand-ducal ou le Comité administratif juge utile de la saisir.

Sont surtout de sa compétence les questions ci-après :

Les concessions de lignes nouvelles ;

Les modifications de la constitution du réseau ;

Les mesures relatives au fonctionnement du régime financier ;

Les programmes de travaux complémentaires ;

Les programmes d'électrification ;

Les programmes de raccordement avec les réseaux voisins, avec les voies d'eau et toutes autres voies de communication ;

Les programmes d'acquisition de matériel roulant et les moyens à employer pour assurer l'uniformisation des types de matériel et fixer la consistance du parc organique ;

Les règlements généraux d'exploitation et les méthodes de signalisation ;

Les mesures générales relatives à la police, à la sûreté et à l'usage des chemins de fer ;

Les modifications périodiques dans le service des trains, leur composition et leur affectation ;

Les tarifs ainsi que leur application uniforme sur tout le réseau et leur revision en conformité de la présente convention ;

Les conventions avec les chemins de fer étrangers, notamment celles concernant la création de jonctions nouvelles par voie ferrée et le partage de trafic, ainsi que les modifications périodiques des horaires des grands trains internationaux ;

Les autorisations d'émission d'obligations.

Il est en outre appelé à délibérer, conformément aux dispositions de la loi

approbative de la présente convention, sur les questions relatives au statut, aux règles de travail et de rémunération et aux institutions de retraite du personnel.

ARTICLE 5.

Le Conseil Supérieur se réunit sur convocation de son Président. La convocation est obligatoire lorsqu'elle est demandée par les délégués de la Société exploitante, ou par le premier délégué du Gouvernement belge pour autant qu'il s'agira d'affaires énumérées à l'article 7 A ci-après. Les délibérations du Conseil Supérieur sont prises à la majorité des voix des membres présents ; en cas de partage, la voix du président est prépondérante.

Les délibérations du Conseil sur les questions rentrant dans la compétence du Gouvernement sont soumises à l'approbation de celui-ci.

Celles qui portent sur les questions spécifiées aux articles 6, 7 et 8 seront soumises à la décision du Comité administratif, ainsi qu'il est indiqué aux dits articles.

Le Gouvernement ni le Comité administratif ne peuvent prendre une décision contraire à un avis du Conseil supérieur qu'après une seconde délibération de celui-ci.

La Société exploitante peut, dans le délai d'un mois qui suit la réception d'une délibération du Conseil supérieur ou d'une décision du Gouvernement ou du Comité administratif, demander que le Conseil supérieur délibère une seconde fois, si elle estime que la délibération ou la décision est contraire aux intérêts dont elle a la charge. Le Commissaire du Gouvernement grand-ducal peut demander au Conseil supérieur une seconde délibération toutes les fois qu'il le juge nécessaire.

Le premier délégué du Gouvernement belge a le même droit pour les affaires spécifiées ci-après à l'article 7 sub. A.

Dans tous les cas où une décision du Gouvernement ou du Comité administratif aura donné lieu à une délibération ultérieure du Conseil supérieur, le Gouvernement ou le Comité administratif aura à statuer définitivement.

Faute par le Conseil supérieur de délibérer dans les délais qui lui sont fixés par le Gouvernement ou le Comité administratif sur les affaires dont il aura été saisi par eux, il sera statué par le Gouvernement ou par le Comité administratif, après mise en demeure.

Faute par la Société exploitante de se conformer à une décision du Gouvernement ou du Comité administratif prise dans les formes prévues au présent article, le Gouvernement ou le Comité administratif, suivant le cas, lui notifie une mise en demeure à la suite de laquelle il peut être procédé, aux frais de la Société exploitante et dans les conditions fixées par ladite mise en demeure, à l'exécution d'office des mesures prescrites.

ARTICLE 6.

Il est constitué un Comité administratif auquel est conféré pouvoir de décision dans les affaires suivantes :

- a) Mesures relatives au fonctionnement du régime financier ;

- b) Programme des travaux complémentaires ;
- c) Programme d'électrification ;
- d) Programme d'acquisition de matériel roulant et moyens à employer pour assurer l'uniformisation des types de matériel et fixer la consistance du parc organique ;
- e) Approbation des règlements généraux d'exploitation et des méthodes de signalisation ;
- f) Approbation des modifications périodiques dans le service des trains, horaires, composition et affectation ;
- g) Homologation et interprétation des tarifs ; leur révision sous les conditions prévues aux articles 16 et 17 ;
- h) Ratification des conventions avec les chemins de fer étrangers ;
- i) Autorisation d'émission d'obligations ;
- j) Règles générales pour la délivrance des facilités de circulation.

ARTICLE 7.

Le Comité administratif est formé par les deux délégués de chacun des deux Gouvernements belge et luxembourgeois dans le Conseil Supérieur, ou leurs suppléants. Il est présidé par le premier Commissaire du Gouvernement pour les affaires des chemins de fer, ou son suppléant.

A. — La voix belge est prépondérante dans toutes les délibérations qui portent sur :

- a) Les mesures de tarif relatives aux trafics entre la Belgique ou en transit par la Belgique, d'une part, et les au-delà du Grand-Duché de Luxembourg d'autre part ;
- b) Les mesures pouvant provoquer au détriment de la voie belge le détournement des transports auxquels celle-ci peut prétendre à égalité de prix ;
- c) Les conventions avec les chemins de fer étrangers au sujet de l'acheminement et du partage du trafic ;
- d) L'établissement, l'horaire et la composition des trains internationaux de voyageurs et de marchandises directs, actuels et futurs, transitant par le Grand-Duché de Luxembourg, entre la Belgique et ses au-delà, d'une part, et les au-delà du Grand-Duché, d'autre part, ainsi que les relations internationales en transit par le Grand-Duché de Luxembourg, pouvant concurrencer les relations internationales par la Belgique.

B. — Pour toutes autres questions qui sont de la compétence du Comité administratif, la voix luxembourgeoise est prépondérante.

Le Comité administratif se réunit périodiquement ou sur convocation de son président qui fixe l'ordre du jour.

Toutefois, pour les affaires rentrant dans la catégorie de celles spécifiées au présent article sub A, le premier délégué belge pourra également exiger une réunion du Comité administratif. Il pourra encore demander l'inscription à l'ordre du jour de toutes questions rentrant dans cette catégorie.

Les décisions du Comité administratif, sitôt intervenues, sont portées à la connaissance des deux Gouvernements.

Le Comité administratif élabore lui-même son règlement intérieur.
Un secrétaire de nationalité luxembourgeoise lui est adjoint.

ARTICLE 8.

I. — Des tarifs directs de marchandises seront établis dans les relations ci-après :

- a) Entre la Belgique et le Grand-Duché de Luxembourg;
- b) Entre le Grand-Duché de Luxembourg et les au-delà de la Belgique;
- c) Entre la Belgique et ses au-delà d'une part, et les au-delà du Grand-Duché de Luxembourg, d'autre part ;

- d) Entre le Grand-Duché de Luxembourg et la France;
- e) Entre le Grand-Duché de Luxembourg et l'Allemagne et ses au-delà.

2. — Pour l'établissement de ces tarifs les règles suivantes seront observées.

a) Sur les réseaux luxembourgeois et pour le trafic transitant par le Grand-Duché de Luxembourg avec emprunt de la voie belge, aucune taxe ne pourra constituer le réseau luxembourgeois en perte. Eventuellement, le Gouvernement belge aurait à l'indemniser au cas où les taxes mises en vigueur auraient ce résultat. Cette indemnité sera décomptée au même titre que les autres recettes, par les réseaux belge et luxembourgeois. Les modalités d'application de ce principe feront l'objet d'un arrangement entre les réseaux belge et luxembourgeois;

b) Les transports en provenance ou à destination du Grand-Duché de Luxembourg vers et de la Belgique et ses au-delà, jouiront sur le parcours belge, de tous es tarifs réduits, applicables sur le même parcours aux transports effectués de et vers la Belgique et ses au-delà, en transit par le Grand-Duché de Luxembourg.

Ces garanties sont données à titre de réciprocité.

Il pourra être dérogé à cette règle lorsque les tarifs sont justifiés par des raisons de concurrence entre routes de transports.

Toutefois, si des routes concurrentes offrent pour des provenances ou des destinations luxembourgeoises, des conditions plus avantageuses que la route belgo-luxembourgeoise, cette dernière abaissera, pour les dites provenances ou destinations, ses taxes, de manière à lui maintenir le trafic concurrencé.

Ces dispositions joueront indépendamment des clauses en matière de transports, contenues dans la Convention économique entre la Belgique et le Grand-Duché de Luxembourg, en date du 25 juillet 1921.

c) Les réductions que comportent, par rapport aux taxes normales en vigueur sur les deux réseaux, les taxes directes et de transit établies ainsi qu'il est dit ci-dessus, seront supportées par les chemins de fer belge et luxembourgeois au prorata des taxes normales qui seront appliquées sur les deux réseaux.

d) L'acheminement des transports dans les relations entre la Belgique et le Grand-Duché sera réglé d'après le principe de la voie la plus courte, avec report, le cas échéant, des taxes obtenues par une voie plus longue que celle de l'acheminement. S'il ne s'agit pas des points sub b) et c) le partage des taxes se fera au prorata des parcours en plus, après neutralisation des parcours communs aux deux routes.

3. — En ce qui concerne les trains internationaux de voyageurs et de marchan-

disés directs transitant par le Grand-Duché entre la Belgique et ses au-delà d'une part, et les au-delà du Grand-Duché d'autre part :

a) tous les trains de voyageurs feront arrêt à Luxembourg. Il pourra être fait exception à cette règle pour les trains-spéciaux ;

b) Les gares luxembourgeoises où les trains de marchandises feront arrêt, pourront, le cas échéant, compléter la charge de ces trains jusqu'à concurrence de la charge complète prévue pour le parcours de la frontière luxembourgeoise à la première station de formation étrangère.

ARTICLE 9.

A partir de la mise en vigueur du nouveau régime, la construction de lignes à grande section non encore concédées ne pourra être décidée que sur l'avis conforme du Conseil Supérieur des Chemins de fer.

La Société exploitante s'engage d'ailleurs à accepter aux conditions de la présente Convention, les concessions qui pourront lui être octroyées.

Sauf convention spéciale, les dépenses de construction des lignes nouvelles seront à charge de l'Etat.

Les subventions accordées le cas échéant, par les communes ou les particuliers, seront intégralement défalquées du capital à emprunter.

L'Etat pourra demander à la Société exploitante de lui faire l'avance des fonds nécessaires à la construction des lignes ; dans ce cas l'annuité comprendra les intérêts, les amortissements, frais de service, droits de timbre et tous autres droits à la charge de la Société exploitante dont les obligations sont ou seront frappées.

Jusqu'au 1^{er} janvier qui suivra l'ouverture d'une ligne à l'exploitation complète, les charges effectives des sommes dépensées ainsi, de même que les frais d'exploitation, seront payés au moyen des recettes d'exploitation de la dite ligne, et, en cas d'insuffisance, portés au compte du premier établissement.

ARTICLE 10.

La Société exploitante devra présenter, avant le 1^{er} novembre de chaque année, le programme des travaux complémentaires à sa charge qu'elle compte réaliser au cours de l'année suivante ; ce programme pourra être modifié en cours d'exercice.

Le Conseil Supérieur examinera ce programme en vue d'apprécier s'il répond aux besoins de l'exploitation et il adressera au Comité administratif son avis motivé.

Si le programme présenté par la Société exploitante est jugé insuffisant, excessif ou prématuré, si l'accord ne s'établit pas entre la Société exploitante et le Conseil Supérieur, ce dernier remet des propositions au Comité administratif.

ARTICLE 11.

Lorsque le Gouvernement ou le Comité administratif auront à statuer, en vertu des pouvoirs leur conférés par les conventions, lois et règlements, pour parer à l'insuffisance des installations du réseau, de son personnel ou de son matériel, en

raison des besoins déjà constatés et des besoins à prévoir d'après la progression du trafic, ils provoqueront l'avis du Conseil Supérieur des chemins de fer, si celui-ci n'en a pas déjà délibéré, avant d'adresser la mise en demeure à la Société exploitante.

TITRE II.

Dispositions financières.

ARTICLE 12.

Il est institué un fonds spécial destiné à pourvoir à l'équilibre des recettes, dépenses et charges et à faire, le cas échéant, à la Société exploitante, en cours d'exercice, les avances nécessaires au fonctionnement de sa trésorerie.

Ce fonds fera l'objet d'un compte spécial ouvert dans les écritures du Trésor public. Il sera alimenté par l'excédent des recettes du réseau, comme il est dit à l'article 14 ci-après.

Si cet excédent est insuffisant, les tarifs seront majorés dans les conditions indiquées à l'article 16. En cas de besoin, des avances seront faites au fonds spécial par le Trésor public, qui en sera remboursé comme il est prévu aux articles 14 et 16.

Le paiement de l'intérêt des avances ainsi que l'amortissement du capital auront lieu par des prélèvements sur les recettes brutes, comme il est dit sous l'lettre *g* de l'article 14 ainsi qu'à l'article 16.

Lorsque le réseau unifié aura fait retour à l'État, le solde du fonds spécial et de la réserve prévue à l'article 17 appartiendra à celui-ci.

ARTICLE 13.

Sous réserve des prescriptions de l'article 14, il sera alloué à la Société exploitante et à son personnel des primes annuelles tendant à les intéresser au développement du trafic et à l'économie dans les dépenses.

Les primes de la Société exploitante seront calculées comme suit :

A. — 2,5 p. c. des recettes dépassant le chiffre de 75 millions de francs, abstraction faite des recettes minières.

Les recettes seront établies, pour chaque exercice, de façon à ce qu'elles soient indépendantes des modifications de tarifs.

A cet effet, les recettes brutes voyageurs, bagages, équipages, bestiaux et marchandises de chaque mois seront multipliées séparément par un coefficient égal à 1 sur la base des tarifs en vigueur au 1^{er} janvier 1923.

En cas de modification de tarif au cours d'un mois, on obtiendra le nombre dont ce coefficient devra être diminué ou augmenté à l'avenir, de la façon suivante :

On fera la différence entre le produit moyen par tonne transportée de l'unité considérée pendant le premier mois plein d'application du tarif nouveau et on en défalquera le produit moyen par tonne de la même unité pendant le mois précédent celui de la modification de tarif, on divisera ensuite cette différence par le produit moyen de l'unité considérée pendant le premier mois entier d'application du tarif modifié.

Lorsque la différence sera positive, le coefficient sera diminué; lorsqu'elle sera négative, il sera augmenté.

B. — 2 p. c. de la différence entre les recettes établies, tel qu'il est dit ci-dessus, et les dépenses d'exploitation proprement dites établies conformément à la définition figurant à l'article 14 littera a, en maintenant invariables le prix des combustibles pour machines et la rémunération moyenne annuelle par agent.

Les prix des combustibles pour machines seront, par tonne sur wagon-frontière de francs 77 pour le charbon et de francs 102 pour les briquettes, exprimés en monnaie luxembourgeoise.

La rémunération par agent sera fixée en prenant la moyenne des traitements augmentée des indemnités de toute nature au 1^{er} janvier 1923.

Si la différence est négative l'exercice dont il s'agit ne donnera naturellement pas lieu à la prime B. Si pour un exercice postérieur au premier, la différence devient négative, après avoir été positive, elle sera doublée et retranchée de la partie B de l'exercice suivant et, en cas de besoin, des exercices ultérieurs.

Si le total des primes A et B, telles qu'elles sont définies ci-dessus, dépasse 1,500,000 francs, la moitié de l'excédent sera versée au fonds spécial; si, après ce versement, le total ainsi réduit dépasse encore 2,000,000 francs, les 3/4 du nouvel excédent seront versés au fonds spécial.

La prime revenant à l'ensemble du personnel sera composée des éléments indépendants A et B calculés comme il est dit ci-dessus, mais sans tenir compte des versements au fonds special.

Le montant de la prime sera arrêté, chaque année, par le Comité administratif, sur la proposition de la Société exploitante, après vérification des comptes.

Un arrêté du Gouvernement, rendu sur la proposition du Conseil Supérieur, le Conseil d'Etat entendu, déterminera les bases de répartition de la prime revenant au personnel.

ARTICLE 14.

Sur les recettes brutes de toute nature, y compris les recettes minières, la Société exploitante prélèvera :

a) les dépenses d'exploitation proprement dites, suivant annexe n° I à la présente ;

b) les charges financières et sociales reprises dans l'annexe II ;

c) les frais d'administration, suivant annexe III ;

d) une redevance de 3,866,400 francs belges due en vertu de la Convention du 25 juin 1921 entre le Gouvernement et la Société Guillaume-Luxembourg.

Les versements trimestriels, prévus dans la dite Convention, seront effectués au Trésor luxembourgeois, de façon à mettre celui-ci en tout temps à couvert vis-à-vis de la Société précitée. A l'expiration de la Convention du 25 juin 1921, le fermage de 3,866,400 francs belges continuera à être versé à l'Etat luxembourgeois ;

e) les frais occasionnés par le fonctionnement du Conseil Supérieur, du Commissariat du Gouvernement et du Comité administratif tels qu'ils sont fixés aux articles 32 et suivants ;

f) les annuités prévues à l'article 15 ;

g) l'intérêt des avances faites au fonds spécial, conformément à l'article 12, ainsi que les sommes nécessaires pour assurer l'amortissement de ces avances dans les délais déterminés par l'article 16. Le taux de l'intérêt sera de 5 p. c. pendant la première période de dix ans, pour être fixé dans la suite, de dix en dix ans, par le Comité administratif ;

h) une première annuité de 250,000 francs, à verser à l'État luxembourgeois ;

i) une annuité de 1,965,930 francs au profit de la Société Prince-Henri.

Si les recettes ne permettent pas de couvrir l'ensemble des prélèvements ci-dessus, la différence sera versée à la Société exploitante par le fonds spécial.

Par contre, s'il existe un excédent, celui-ci sera versé au fonds spécial, après prélèvement :

1° des primes dont il est question à l'article 13 ;

2° des annuités prévues à l'article 18 ;

3° d'une seconde annuité de 250,000 francs, à verser à l'État luxembourgeois et devant servir, le cas échéant, à subvenir aux insuffisances du produit de l'exploitation des lignes à petite section.

Si l'import de l'excédent, augmenté du montant de la réserve prévue à l'article 17, ne permet pas d'allouer la totalité des versements repris sub 1°, 2° et 3° ci-dessus, ces allocations seront réduites au montant de la somme disponible, chacune au prorata de son importance respective, sans qu'elles puissent être inférieures à la moitié de leur montant, tel que celui-ci est déterminé par les dispositions des articles 13 et 18 et sub 3° du présent article; dans ce cas, les sommes nécessaires pour atteindre éventuellement la moitié de ces versements, seront couvertes par le fonds spécial.

La fraction des annuités prévues à l'article 18, non couverte pendant un exercice, sera reportée aux exercices subséquents pour être prélevée sur les excédents de ces exercices avant le versement au fonds spécial.

ARTICLE 15.

Les dépenses à charge de l'État ou de la Société exploitante pour la construction de lignes nouvelles ainsi que pour l'exécution des travaux complémentaires, l'augmentation du matériel à l'exclusion du renouvellement du matériel existant et futur, y compris l'acquisition du matériel nécessaire à l'exploitation du Guillaume-Luxembourg, ainsi que l'outillage de la voie et des ateliers, du mobilier des gares, du stock d'approvisionnements nécessaires pour une exploitation normale, etc... seront couvertes au moyen d'obligations nouvelles dont la période d'amortissement ne sera pas supérieure à soixante ans (60).

Ces obligations seront émises par la Société exploitante sous la garantie de l'État; les conditions d'émission en seront fixées par le Comité administratif, après avis du Conseil Supérieur.

Pendant la durée de la concession du réseau, les charges de ces obligations nouvelles seront assurées par les prélèvements prévus sub litt. f. de l'article précédent et, en cas d'insuffisance, par le fonds spécial; à l'expiration de la concession, les dites charges seront supportées par l'État.

ARTICLE 16.

Les tarifs pourront, s'il y a lieu, être révisés par décision du Comité administratif, rendue sur la proposition du Conseil Supérieur des Chemins de fer, au-delà des maxima prévus par les cahiers des charges, dans la mesure nécessaire pour établir l'équilibre des recettes d'une part, des dépenses et des charges, d'autre part.

Cette révision ne pourra intervenir que dans la limite compatible avec la situation économique générale.

Le Conseil Supérieur des Chemins de fer devra présenter une première proposition de révision dans les trois mois qui suivront son installation.

Ultérieurement, lorsque les versements du fonds spécial dépasseront ses disponibilités, le Conseil Supérieur des Chemins de fer proposera au Comité administratif de décider, dans les conditions ci-dessus, les révisions des tarifs nécessaires pour :

1° rétablir l'égalité entre les versements et les encaissements annuels du fonds spécial ;

2° combler le déficit antérieur de l'exploitation, de telle sorte qu'au bout d'une période qui sera de quinze années au maximum le fonds spécial ait remboursé au Trésor public toutes ses avances antérieures. Les sommes nécessaires à l'alimentation du premier fonds de roulement seront remboursées dans un délai de trente années au maximum.

Les dispositions qui précèdent ne font pas obstacle aux remaniements partiels de tarifs, qui pourraient être jugés utiles et qui seraient proposés par la Société exploitante ou demandés par le Comité administratif dans les formes réglementaires.

ARTICLE 17.

Lorsque les encaissements du fonds spécial après remboursement des avances lui faites par le Trésor public, excèdent ses versements, l'excédent servira à constituer une réserve dont le maximum sera fixé par le Comité administratif, sur la proposition du Conseil Supérieur des Chemins de fer.

L'affectation de cette réserve n'est pas limitée. Toutefois elle aura principalement pour objet de couvrir les dépenses imprévues imputables au compte d'exploitation ou au compte de premier établissement.

Lorsque le fonds spécial aura atteint le maximum fixé par le Comité administratif et aura été maintenu à cette hauteur pendant deux années consécutives, le Comité administratif pourra, après avis du Conseil Supérieur, ordonner des abaissements de taxes de manière à équilibrer le mieux possible les recettes et les charges du fonds spécial.

ARTICLE 18.

Le Gouvernement est autorisé à prélever les annuités nécessaires pour servir un intérêt de 5 p. c. et amortir en soixante-trois (63) années la somme dont l'Etat est à découvert du chef de l'exploitation antérieure du Guillaume-Luxembourg, et qui est évaluée à 15,000,000 francs.

ARTICLE 19.

Les parties contractantes sont d'accord pour renoncer aux bénéfices et charges pouvant résulter pour elles :

a) de la Convention de mars 1918 entre le Gouvernement et la Société Prince-Henri, concernant les pertes de guerre ;

b) de celle de mars 1919 entre les mêmes, concédant l'exploitation des lignes vicinales.

Toutefois le Gouvernement se réserve, pour la reprise de l'exploitation des lignes vicinales, un délai de huit mois à partir de la mise en vigueur de la présente Convention. Pendant ce délai, les résultats d'exploitation des dites lignes seront pour compte de l'Etat.

ARTICLE 20.

L'Etat se réserve la faculté de reprendre l'exploitation du réseau unifié à la date de l'expiration du Traité d'Union économique du 25 juillet 1921, conformément à l'article 29 dudit Traité, sur préavis d'un an et contre paiement, à la Société, des annuités restant à courir du chef du litt. 1 et du 1° de l'article 14, jusqu'à la fin de la concession Prince-Henri, celle-ci étant reportée au 31 décembre 1987.

Pour fixer le montant de la somme dont question sub. 1° de l'article 14, on prendra la moyenne des sommes touchées pendant les cinq exercices les plus favorables parmi les quinze dernières années d'exploitation par la Société. La moyenne ainsi obtenue ne pourra cependant être inférieure à la somme touchée pendant le dernier exercice.

Moyennant ce qui précède, l'Etat prendra possession de tout l'actif et de tout le passif généralement quelconque de la Société, notamment des charges obligatoires et de toutes les obligations concernant les retraites, les caisses de prévoyance, de secours, etc... à l'exception des dettes de la Société envers elle-même.

Il est entendu toutefois :

1° que le montant de la différence entre l'actif et le passif existant, après compensation des réserves et fonds spéciaux et des pertes, dans le bilan arrêté au 31 décembre 1922 de la Société Prince-Henri, appartiendra ou incombera définitivement aux actionnaires de la Société Prince-Henri.

En ce qui concerne l'exercice 1923, et la fraction de l'exercice 1924 précédant la mise en vigueur de la présente Convention, il est entendu que les changements intervenus à l'actif et au passif de la Société Prince-Henri, au cours de ces exercices, passeront au réseau unifié, sauf une somme mensuelle de 2.670.000 : 12 = 222.500 francs, qui restera acquise à la Société Prince-Henri.

2° qu'il est interdit à la Société Prince-Henri de s'engager sans l'autorisation du Gouvernement, dans une entreprise autre que l'exploitation du réseau unifié tel qu'il est défini à l'article 1^{er} de la présente, quand même cette entreprise rentrerait dans l'objet social, tel qu'il est défini par l'article 4 des statuts de la Société Prince-Henri, approuvés par arrêté royal grand-ducal du 28 octobre 1877 ;

3° qu'il lui est interdit pareillement de contracter, en dehors de la même auto-

risation, des engagements financiers qui ne seraient pas prévus expressément ou implicitement par la présente Convention.

Par dérogation aux cahiers des charges, les mêmes règles s'appliqueront pour la reprise par l'État à la fin de la concession Prince-Henri, sauf, bien entendu, le paiement des annuités prévues à l'alinéa 1 du présent article.

TITRE III.

Dispositions diverses.

ARTICLE 21.

La Société exploitante emploiera exclusivement, pour l'exploitation du réseau unifié, des nationaux luxembourgeois auxquels elle aura reconnu les qualités et capacités requises. C'est seulement dans le cas où des candidats idoines de nationalité luxembourgeoise feraient défaut, que la Société exploitante pourra employer des agents d'une nationalité autre, à condition d'avoir, au préalable, obtenu l'assentiment du Gouvernement, dans chaque cas particulier.

Il est entendu que la Société exploitante, seule responsable de l'exploitation, est également seule juge des capacités techniques de ses agents et que le Gouvernement ne pourra refuser son assentiment que pour des raisons de moralité qui seront précisées dans sa décision.

Toutefois, la Société exploitante ne pourra, à l'égard des candidats de nationalité luxembourgeoise, avoir des exigences plus sévères qu'à l'égard des candidats étrangers.

ARTICLE 22.

La situation du personnel en activité de service et du personnel retraité ainsi que celle des veuves et orphelins est réglée par le statut légal des cheminots. Les agents qui, au moment de la reprise de l'exploitation du Guillaume-Luxembourg y occupaient un emploi ne figurant pas au tableau de rémunération du statut, auront une situation au moins équivalente, sous le rapport du grade et de la rémunération, à celle dont ils jouissaient sous l'ancien régime. Pour les promotions et nominations ultérieures les états de service des anciens agents du Guillaume-Luxembourg entreront en ligne de compte au même titre que ceux des agents du Prince-Henri.

Quant aux ressortissants luxembourgeois occupés sur le réseau des Chemins de fer d'Alsace et de Lorraine, au moment de la mise en vigueur de la présente Convention, leur situation est réglée comme suit :

Dans un délai de trois mois à partir de la date de cette mise en vigueur, les agents intéressés seront tenus de présenter à la Société exploitante une demande de réintégration, en prenant l'engagement de répondre à l'appel du nouvel exploitant endéans le délai fixé par celui-ci. Un avis en ce sens sera publié aussitôt par les soins de la Société exploitante, dans deux journaux d'Alsace et de Lorraine. La réintégration se fera dans des emplois au moins équivalents, sous le rapport des grades et de la rémunération, à ceux que les agents intéressés occupaient avant leur départ du Guillaume-Luxembourg.

Le séjour en Alsace-Lorraine leur sera compté comme service sur les chemins de fer luxembourgeois en ce qui concerne l'avancement, les triennales et l'ancienneté de service.

Les rentrées se feront au fur et à mesure des vacances qui se produiront dans les cadres des emplois permanents.

Les pensions antérieurement liquidées en marks seront converties en francs luxembourgeois, à raison de 1,25 fr. luxembourgeois par mark.

La même garantie est donnée à l'égard de la caisse des pensions ouvrières existant sur le Guillaume-Luxembourg au moment de la reprise de l'exploitation.

Lorsque les autorités luxembourgeoises jugeront nécessaire de procéder à l'arrestation d'un employé du réseau du chef d'une infraction, il sera tenu compte, autant que possible, des exigences du service. L'arrestation sera portée à la connaissance du supérieur immédiat de l'intéressé par le mode le plus rapide.

L'uniforme des employés en service sera déterminé, d'accord avec le Gouvernement.

ARTICLE 23.

La Société exploitante organisera les services de trains de voyageurs omnibus et express nécessaires pour le trafic intérieur ainsi que pour le trafic direct, avec des horaires continus et concordants. Les services directs supposent l'existence d'un accord préalable avec les administrations et compagnies de chemins de fer intéressées.

Elle organisera, de la même façon, des services de trains de marchandises répondant à tous les besoins du trafic.

Aux fins qui précèdent elle autorisera, sauf le décompte et les conditions techniques qui seront d'usage, le passage du matériel roulant d'une ligne sur l'autre.

Elle organisera dans de bonnes conditions de confort, avec des horaires appropriés autant que possible aux heures de travail, des trains en nombre suffisant pour permettre aux ouvriers de se rendre à leur travail et de regagner leurs foyers.

Elle établira des communications directes par trains express ou par correspondances directes, entre Luxembourg et Paris, Bruxelles, Liège, Anvers, Strasbourg, Bâle et les Pays rhénans.

Elle fera tous ses efforts pour que les trains express Ostende-Bâle, qui forment la communication directe entre l'Angleterre et l'Italie, par la Belgique, le Luxembourg et la Suisse, ainsi que les express Paris-Pays rhénans continuent à emprunter les lignes luxembourgeoises et à faire arrêt à Luxembourg.

D'une façon générale, elle s'efforcera d'accroître et d'intensifier le trafic sur le réseau et notamment de lui assurer tout le trafic de transit compatible avec les possibilités techniques.

Les prix de transport seront calculés par la voie la plus avantageuse pour le public, le tableau des distances étant approuvé par le Comité administratif.

ARTICLE 24.

Les traités et conventions passés par les anciennes administrations des chemins de fer d'Alsace et de Lorraine, en tant qu'exploitantes du réseau Guillaume-Luxembourg, avec les administrations publiques, les communes, établissements publics et les particuliers, notamment en ce qui concerne les gares d'échange, les gares communes, le partage du trafic, la desserte des abordages et embranchements, etc... resteront en vigueur dans les limites prévues par les dits traités et par la présente Convention, la Société exploitante se substituant dans tous les droits et obligations des anciennes administrations exploitantes du Guillaume-Luxembourg.

ARTICLE 25.

Seront applicables, pour la concession et l'exploitation des voies de raccordements, les dispositions afférentes, inscrites à l'article 25 du cahier des charges du 14 décembre 1868-27 février 1869, régissant l'exploitation des chemins de fer Prince-Henri.

ARTICLE 26.

Conformément aux titres de concession, cahiers des charges, traités et conventions, relatifs aux lignes visées par la présente Convention et sous les conditions y prévues, la Société exploitante ne pourra mettre aucun obstacle à la concession de lignes ferrées, destinées à relier les dites lignes affermées avec les voies navigables qui viendraient à être créées dans le Grand-Duché pas plus qu'à la traversée de ces mêmes lignes affermées par les voies navigables ou nouveaux chemins de fer dont le Gouvernement ou le Comité administratif ordonnerait ou autoriserait la construction.

Il est entendu, en outre, que l'établissement de voies navigables ne pourra, en aucun cas, donner lieu à indemnité pour détournement de trafic.

ARTICLE 27.

Le régime prévu par l'article 25 pour les embranchements privés des propriétaires de mines ou d'usines sera étendu aux embranchements privés des propriétaires ou concessionnaires de magasins généraux, ainsi qu'à ceux des concessionnaires d'un outillage public et des propriétaires d'un outillage privé, dûment autorisés sur les ports de navigation intérieure.

Le Gouvernement pourra, d'autre part, lorsque l'utilité en aura été reconnue, après enquête, la Société exploitante entendue, pour assurer aux bateaux l'accès des gares desservies par le réseau, prescrire l'exécution des bassins et des voies nécessaires au transbordement des marchandises entre la voie d'eau et la voie de terre.

Ces travaux seront exécutés par la Société exploitante, sur les projets approuvés par le Gouvernement. Les dépenses de premier établissement seront supportées par l'État, avec le concours des intéressés, s'il y a lieu.

ARTICLE 28.

Les transports en provenance ou à destination des installations de transbordement avec la voie d'eau, y compris les raccordements particuliers, desservies directement par le réseau, seront, au point de vue des tarifs, soumis au même régime que les autres transports.

ARTICLE 29.

Les relations entre le chemin de fer et l'administration des Postes et Télégraphes, concernant l'établissement et l'entretien des lignes télégraphiques et téléphoniques le long de la voie, la circulation des wagons postaux, le transport des colis postaux et des dépêches, l'utilisation par l'administration des Postes, de bâtiments du chemin de fer, etc... feront l'objet d'un arrangement à conclure entre l'administration des Postes et la Société exploitante. Cet arrangement sera soumis à l'approbation du Comité administratif.

ARTICLE 30.

La Société exploitante exécutera, dans les délais qui seront déterminés par le Comité administratif, le programme des constructions ci-après désignées :

Elle achèvera, conformément aux plans approuvés et dans les conditions prévues, sauf changements à approuver par le Comité administratif, les travaux de la gare de Luxembourg.

Ces travaux comprennent la suppression du passage inférieur au « Dernier Sol » et son remplacement par un passage supérieur, l'installation de passages souterrains entre les différents quais d'embarquement, la couverture de ces quais, l'aménagement d'une gare de marchandises locale appropriée aux besoins du trafic, avec halles et entrepôts; l'abordage de la ligne de Remich ainsi que du vicina d'Echternach et son embranchement aux Kreutzgründchen.

La Société exploitante procédera à l'agrandissement de la gare d'Esch, où elle établira un nouveau bâtiment de voyageurs ainsi qu'une gare de marchandises locale, avec halles et entrepôts, appropriée aux besoins du trafic, ainsi que les locaux nécessaires pour le service des douanes.

Elle exécutera, en outre, les travaux suivants :

a) pose de la troisième et quatrième voie entre Bettembourg et Luxembourg avec aménagement de toutes installations et de tous ouvrages accessoires qu'elles comportent, tels que passages supérieurs ou inférieurs aux croisements des routes et des chemins prévus par les plans approuvés; passages souterrains dans la gare de Berchem;

b) parachèvement de la ligne de Berchem-Oetrange, y compris le raccordement vers Fentange, qu'elle est autorisée à compléter par la construction d'une seconde voie; construction d'une halte à Syren;

c) agrandissement des gares de Troisvierges, Wasserbillig et Schifflange;

d) construction d'un nouveau bâtiment des recettes à Bettembourg, ainsi que d'un nouveau bâtiment de voyageurs et d'un passage supérieur à Rumelange;

e) établissement à Maulusmühle d'un service d'expédition de petite vitesse par wagons complets, dont la manutention incombe au public;

f) établissement d'un quai de chargement et d'une halle à marchandises à Basbellain et à Munsbach.

Elle s'engage à faire l'étude d'une ligne directe entre la capitale et la Moselle.

ARTICLE 31.

Le Gouvernement déléguera un Commissaire chargé de la sauvegarde de ses droits de souveraineté et de contrôle. Ce fonctionnaire présidera le Conseil Supérieur, ainsi que le Comité administratif; il en est l'agent exécutif.

Il interviendra auprès de la Société exploitante au nom de son Gouvernement, au nom du Conseil Supérieur et au nom du Comité administratif dans tous les cas qui ne comportent pas une intervention directe des autorités de police et de justice, compétentes d'après les lois luxembourgeoises.

ARTICLE 32.

Les frais de fonctionnement du Conseil Supérieur des chemins de fer, du Comité administratif et du Commissariat des chemins de fer seront à charge de la Société exploitante.

ARTICLE 33.

Les locaux du Conseil Supérieur, du Comité administratif et du Commissariat des chemins de fer, le mobilier, le chauffage de ces locaux, de même que les articles de bureau que le fonctionnement de ces institutions pourra comporter et tels qu'ils seront déterminés par celles-ci, seront fournis par la Société exploitante.

ARTICLE 34.

Un secrétariat est adjoint au Conseil Supérieur. Il comportera un secrétaire ainsi que le personnel du bureau. Les titulaires de ces emplois seront également chargés du travail de bureau du Comité administratif; ils seront désignés par le Comité administratif, qui fixera leurs rémunérations et conditions d'emploi.

ARTICLE 35.

Les fonctionnaires et agents du Commissariat des chemins de fer seront, au point de vue de la rémunération, des retraites et des frais de route, assimilés aux agents de la Société exploitante, remplissant une fonction de même importance, sauf toutefois que les primes, gratifications et tantièmes alloués au personnel de la Société ne seront pas pris en considération.

La formule d'assimilation fera l'objet d'une entente entre le Gouvernement et la Société exploitante. En cas de désaccord la décision du Gouvernement prévaudra.

ARTICLE 36.

Lorsque la Convention conclue ce jour entre les Gouvernements belge et luxembourgeois viendra à expiration, les organismes mixtes belgo-luxembour

geois prévus par la présente, seront remplacés par des organismes similaires à désigner par le Gouvernement luxembourgeois, en même temps que cesseront les garanties d'ordre tarifaire stipulées en faveur de la Belgique.

ARTICLE 37.

La présente Convention sera enregistrée au droit fixe de 3 francs.

Fait en double exemplaire, à Bruxelles, le 13 mai 1924.

(s.) Tony LEFORT, Pierre BRAUN, Emile MAYRISCH,
Jean JADOT, Emile SPRUYT, Gaston BARBANSON, Alfred SOREL.

ANNEXE I.

DÉPENSES D'EXPLOITATION.

A. FRAIS GÉNÉRAUX.

Traitements et dépenses du Directeur et des chefs de service de la Direction.
Traitements et dépenses du personnel de la Direction.
Traitements, salaires et dépenses des magasiniers et des ouvriers des magasins.
Frais de chauffage et d'éclairage des bureaux de la Direction et des magasins.
Fournitures de bureau, registres et imprimés; coupons de voyageurs.
Publications, affiches, annonces et abonnements; livres, cartes, etc...
Entretien des bâtiments de la Direction; entretien et renouvellement du mobilier; consommations et frais divers (menues dépenses de la Direction).
Indemnités et assurances contre incendie; contributions foncières.
Pertes, remises et avaries sur transports et procédures y relatives; amendes en douane, etc.
Indemnités, dépenses extraordinaires et imprévues; dépenses spéciales pour affiliation à diverses unions.

B. MOUVEMENT ET STATIONS.

Traitements et dépenses des chefs de service et de leur personnel de bureau.
Traitements, salaires et dépenses du personnel des trains.
Traitements et dépenses des chefs et commis de stations.
Salaires des facteurs, chefs de halte, gardes-excentriques et ouvriers divers.
Frais de chauffage et d'éclairage des stations, des bureaux de l'Inspection et du Contrôle du Mouvement.
Traitements, salaires et frais de déplacement du personnel du service du Télégraphe.
Entretien et renouvellement des appareils du service du télégraphe.
Entretien et renouvellement du mobilier, des ustensiles et engins; objets de consommation :
a) — des stations,
b) -- de l'inspection.

Frais divers et imprévus.

Gares communes (traitements, salaires, consommations et autres dépenses).

C. VOIES ET TRAVAUX.

Traitements et dépenses des chefs de service et de leur personnel de bureau.

Traitements et dépenses des surveillants de la route.

Salaires des gardes-barrières.

Salaires des ouvriers-piocheurs :

a) — ordinaires,

b) — supplémentaires.

Renouvellement de la voie :

a) — Rails et accessoires ;

b) — Billes.

Entretien et renouvellement des excentriques et crossings, des prises d'eau et grues hydrauliques des appareils de levage fixes et mobiles des ponts à bascule, des signaux, des quais de chargement et de divers.

Renouvellement du ballast, entretien des passages à niveau, des ouvrages d'art, des terrassements, talus et remblais, des plantations, des clôtures, barrières et divers.

Entretien et renouvellement du mobilier des bureaux et locaux, des engins, ustensiles et outils du service des piocheurs ; objets de consommation.

Frais de chauffage et d'éclairage des bureaux et locaux.

Entretien des bâtiments des stations et de leurs dépendances ; des maisons et loges de garde des ateliers, remises et dépendances des magasins et dépôts.

Entretien des lignes télégraphiques (traitements, salaires et frais de déplacement du personnel) matériaux.

Entretien et usage des voies et stations communes.

D. — TRACTION ET MATÉRIEL.

a. — *Frais généraux.*

Traitements et dépenses des chefs de service et de leur personnel de bureau.

Traitements et dépenses des chefs d'atelier, dépôt et remise.

Frais d'entretien, de chauffage et d'éclairage des bureaux, ateliers et locaux.

Entretien et renouvellement du mobilier des bureaux, ateliers et locaux.

Visite, nettoyage, graissage, chauffage et éclairage des trains.

Dépenses diverses et imprévues ; améliorations, essais, etc...

Salaires, dépenses et primes des machinistes et chauffeurs.

b) *Traction et matériel.*

Salaires, dépenses et primes des nettoyeurs de locomotives, des lampistes, des chargeurs de combustible, des allumeurs et des ouvriers divers.

Chauffage des locomotives, combustible consommé :

a) — Charbons ;

b) — Briquettes ;

c) — Bois et divers.

- Graissage et éclairage des locomotives et tenders; objets de consommation.
Service hydraulique, salaires, consommation, fournitures, etc...
Traction par les services étrangers.
Entretien et renouvellement des engins, ustensiles et outils des locomotives et tenders.
Entretien et renouvellement des engins, ustensiles et outils des trains; objets d'armement et de consommation.
Entretien et renouvellement des locomotives et tenders; main-d'œuvre et fournitures.
Entretien et renouvellement du matériel de transport, main-d'œuvre et fournitures.
Entretien et renouvellement de l'outillage des ateliers.
Bâches et agrès de chargement.
Réparation au matériel étranger.
-

ANNEXE II.

CHARGES FINANCIÈRES ET SOCIALES.

1. Contributions et patentes.
2. Redevances pour usage des lignes, voies et bâtiments, stations, etc, établis par d'autres administrations.
3. Frais de procédure et honoraires d'avocats
4. Indemnités et rentes viagères.
5. Primes d'assurances vieillesse, invalidité, accidents.
6. Intérêts des obligations 3 p. c.
7. Intérêts des obligations 4 p. c.
8. Charges des bons de caisse 4 1/2 p. c. ou des emprunts obligataires qui les remplaceront.
9. Amortissement des obligations 3 p. c.
10. Amortissement des obligations 4 p. c.
11. Allocations aux caisses d'assurances et de retraites.
12. Secours extraordinaires au personnel.
13. Intérêts, escomptes et divers.
14. Traitements statutaires des Administrateurs et des Commissaires à l'exclusion des tantièmes.
15. Redevances concernant le matériel de transport.
16. Location de terrains, de bâtiments et de dépôts.
17. Intérêts, change, escomptes et divers.
18. Dépenses du service des mines.

ANNEXE III.

DÉPENSES D'ADMINISTRATION GÉNÉRALE

1. Honoraires du Président.
2. Honoraires de l'Administrateur Délégué.
3. Primes allouées à l'Administrateur Délégué et au Directeur.
4. Frais du Secrétariat du Conseil d'Administration.
5. Frais de voyage des Administrateurs et des Commissaires.
6. Frais de correspondance et fournitures de bureau.
7. Location des bureaux du Conseil d'Administration.
8. Divers et imprévus.

ANNEXE IV.

Contrat d'affermage du réseau des Chemins de fer Guillaume-Luxembourg à l'Etat du Grand-Duché de Luxembourg.

Entre :

Le Gouvernement Grand-Ducal luxembourgeois, représenté par :

MM. Joseph Steichen, Conseiller d'Etat ;
Emile Mayrisch, Président de la Direction des aciéries réunies
Burbach-Eich-Dudelange ;
Tony Lefort, Conseiller d'Etat, premier Commissaire du Gouverne-
ment pour les affaires des chemins de fer.

Et :

La Société anonyme Royale Grand-Ducale des chemins de fer Guillaume-Luxembourg, représentée par :

MM. Tony Dutreux, Président du Conseil d'Administration ;
Raphaël-Georges Lévy, Vice-Président du Conseil d'Administration ;
Le Chevalier de Bauer, Administrateur ;
Auguste Dutreux, Administrateur ;

Il a été convenu ce qui suit :

§ 1.

L'objet du présent traité est l'affermage de toutes les lignes du réseau des chemins de fer Guillaume-Luxembourg, situées dans le Grand-Duché de Luxembourg, avec leurs embranchements jusqu'aux frontières du Grand-Duché, à l'exclu-

sion toutefois de la ligne de Trois-Vierges à la frontière prussienne, ainsi que du chemin de fer d'Esch à Audun-le-Tiche et à Redange.

Le Gouvernement se réserve toutefois le pouvoir de prendre à bail également ces lignes :

a) Pour la ligne de Trois-Vierges à la frontière allemande, à raison d'un fermage annuel correspondant à 4.5 p. c. du capital investi de fr. 2.318.046,61;

b) Pour la ligne d'Esch à Redange et Audun-le-Tiche, aux mêmes conditions auxquelles ces lignes ont été affermées jusqu'à présent.

Les dites annuités étant payables de la façon prescrite au § 5.

§ 2.

Le Traité entrera en vigueur le jour de l'abandon de l'exploitation du réseau Guillaume-Luxembourg par l'Administration des Chemins de Fer d'Alsace et de Lorraine pour se terminer à l'expiration des concessions accordées à la Société Guillaume-Luxembourg pour son entreprise de chemins de fer, c'est-à-dire le 31 décembre 1959.

§ 3.

Pendant la durée du Traité, le Gouvernement luxembourgeois exploitera directement ou fera exploiter par tout entrepreneur à son choix les lignes affermées.

§ 4.

La Société Guillaume-Luxembourg est déchargée des obligations lui incombant, quant à l'entretien et à l'exploitation des lignes faisant l'objet du présent Traité, en vertu des actes de concessions, cahiers des charges, lois et règlements qui les régissent. De même, elle ne sera pas tenue de faire des dépenses d'aucune espèce pour le complément et l'extension des mêmes chemins de fer, ni d'assumer d'autres dépenses d'une nature quelconque.

Pour le cas où le Gouvernement luxembourgeois rétrocéderait l'exploitation des lignes à un entrepreneur, il n'en restera pas moins responsable, vis-à-vis de la Société Guillaume-Luxembourg, des obligations assumées par lui en vertu du présent contrat.

A l'expiration du Traité, les lignes affermées passeront dans l'état où elles se trouveront, en la possession et jouissance de l'État luxembourgeois.

§ 5.

Le Gouvernement luxembourgeois payera, à partir du jour de l'abandon de l'exploitation du réseau Guillaume-Luxembourg par l'administration des chemins de fer d'Alsace et de Lorraine, un fermage annuel de 3.866.400 francs (en toutes lettres : trois millions huit cent soixante-six mille quatre cents francs).

Le paiement aura lieu, soit à Luxembourg, soit à Bruxelles, au choix du Gouvernement, en francs belges, pour chaque trimestre écoulé, dans les trois jours du trimestre suivant.

§ 6.

Le Gouvernement luxembourgeois déclare n'avoir aucune réclamation, de quelque nature qu'elle soit, à adresser à la Société Guillaume-Luxembourg du chef de la subvention de huit millions de francs, qui lui a été remboursée par l'ancienne direction générale impériale des chemins de fer d'Alsace-Lorraine.

§ 7.

Le Gouvernement luxembourgeois réserve l'approbation du présent traité par la Chambre des Députés du Grand-Duché de Luxembourg, et MM. Tony Dutreux, Raphaël-Georges Levy, le Chevalier de Bauer et Auguste Dutreux, réservent l'approbation du présent traité par l'assemblée générale des actionnaires de la Société des Chemins de fer Guillaume-Luxembourg.

§ 8.

Le présent traité sera enregistré au droit fixe de 3 francs.

Fait en double exemplaire à Luxembourg, le vingt cinq juin 1924.

(Sig.) Joseph STEICHEN, Émile MAYRISCH, Tony LEFORT, Tony DUTREUX, Raphaël-Georges LEVY, Georges DE BAUER et Auguste DUTREUX.

Note. — Le présent contrat a été approuvé par l'assemblée générale des actionnaires du Guillaume-Luxembourg du 29 octobre 1924.

PROTOCOLE DE SIGNATURE

Au moment de la signature de la Convention arrêtée à la date de ce jour entre les délégués du Gouvernement et ceux de la Société des Chemins de fer et Minières Prince-Henri, les délégués des deux parties contractantes ont déclaré ce qui suit :

I. — La dite Convention est subordonnée à l'approbation des Pouvoirs publics du Grand-Duché de Luxembourg.

II. — Ad. art. 3. — Les délégués de la Société exploitante au Conseil Supérieur pourront se faire remplacer par des suppléants préalablement désignés. Les suppléants auront les mêmes pouvoirs que les titulaires.

III. — Ad. art. 14. — En cas de doute sur l'imputation d'une dépense déterminée, en s'en rapportera, en principe, aux errements suivis jusqu'à ce jour par la Société Prince-Henri dans l'établissement de sa comptabilité.

IV. — Ad. art. 20. — Il est entendu qu'en exécution des dispositions figurant au dernier alinéa de l'article 20 lors de la reprise en fin de concession, l'État prendra possession de tout l'actif et de tout le passif généralement quelconques de la Société, tels qu'ils sont définis au dit article, c'est à-dire notamment, des charges obligataires et de toutes les obligations concernant les retraites, les caisses de prévoyance, de secours, etc...

Le tout, sous les réserves prévues aux numéros 1, 2 et 3 du même article.

La part de l'actif fournie par la réserve légale, constituée au moyen de prélèvements sur les bénéfices revenant aux actionnaires, reste évidemment la propriété de ceux-ci au moment d'une reprise ou en fin de concession.

V. — Ad. art. 22, al. 1. — La rémunération de ceux des agents du Guillaume-Luxembourg, qui ne figurent pas au tableau de rémunération du statut légal, sera fixée en tenant compte de la totalité de leurs émoluments anciens, y compris la gratification annuelle, à l'exclusion toutefois des allocations pour fonctions ou délégations spéciales.

Fait en double exemplaire à Bruxelles, le quinze mai 1924.

(s) Tony LEFORT, Pierre BRAUN, Emile MAYRISCH,
Jean JADOT, Emile SPREY, Gaston BARBANSON, Alfred SOREL.

La présente Convention ainsi que ses annexes sont annexées ne variatur à la Convention de ce jour conclue entre la Belgique et le Grand-Duché de Luxembourg concernant le mode d'exploitation du réseau unifié des Chemins de fer luxembourgeois à section normale.

Bruxelles, le 15 mai 1924.

(p) P. H.

— 515 —

(42)

Kamer der Volksvertegenwoordigers.

VERGADERING VAN 2 DECEMBER 1924.

Wetsontwerp

tot goedkeuring der Overeenkomst gesloten te Brussel, op 15 Mei 1924, tusschen België en het Groothertogdom Luxemburg, betreffende de wijze van uitbating van het net der Luxemburgsche Spoorwegen met normaal spoor, alsmede van het Slotprotocol ondertekend op 14 October 1924.

MEMORIE VAN TOELICHTING.

MIJNE HEEREN,

De Luxemburgsche Spoorwegen met normaal spoor maken thans twee onderscheiden netten uit : het net der « Société Luxembourgeoise des Chemins de fer et Minières Prince-Henri » en dit der « Société Royale Grand-Ducale des Chemins de fer Guillaume-Luxembourg ». Alleen de eerste dezer maatschappijen exploiteert zelf de lijnen waarvoor haar vergunning verleend werd. Wat de Maatschappij « Guillaume-Luxembourg » betreft, deze had, bij contract van 6 Juni 1857, concessie gegeven voor de uitbating van haar net aan de « Compagnie française des Chemins de fer de l'Est » ; bij overeenkomst van 9 Januari 1863 en met de goedkeuring der « Compagnie de l'Est », vertrouwde zij de belangrijke lijn Kleinbettingen-Wasserbillig toe aan de (Belgische) « Grande Compagnie du Luxembourg » die, op 17 Augustus 1869, het aldus verworven recht van uitbating voor 44 jaar wederafstond aan de « Compagnie française des Chemins de fer de l'Est » ; zoodat in 1870, ten tijde van den Fransch-Duitschen oorlog, deze laatste maatschappij al de lijnen van den « Guillaume-Luxembourg » exploiteerde. Het bijgevoegd artikel n^o 1 van het Verdrag van Frankfort droeg de rechten der Fransche maatschappij over aan het Duitse Rijk : en bij eene Duitsch-Luxemburgsche Overeenkomst van 11 Juni 1872 (hernieuwd op 11 November 1902), werd het Duitsch Keizerlijk Algemeen Bestuur der Spoorwegen van Elzas-Lotharingen met het beheer belast. Na den oorlog van 1914-1918, werd de uitbating voorloopig door de (Fransche) « Administration des Chemins de fer d'Alsace et de Lorraine » verzekerd.

Terwijl de gebeurtenissen in feite een einde stelden aan het beheer van den Guillaume-Luxembourg door het Duitse Bestuur, had de gerechtelijke toestand

zelf zich gewijzigd : het Groothertogdom had op 19 December 1918 het Duitsch Luxemburgsch spoorweg-akkoord van 1902 opgezegd en Duitschland had afstand gedaan (art. 40 van het Verdrag van Versailles) van de rechten haar door deze schikking toegekend. Ook kon de Groothertogelijke Regeering der unificati harer spoorwegen in overweging nemen ; zij was van plan er de uitbating van toe te vertrouwen aan een enkel organisme aan hetwelk voorwaarden zouden opgelegd worden geschikt om de openbare en private belangen beter te vrijwaren en tevens het toezicht van den Staat op meer doeltreffende wijze te verzekeren. En ten einde vrijelijk den toekomstigen concessie-houder van den Guillaume-Luxembourg te kunnen kiezen, huurde zij zelf het net van deze maatschappij (pachtcontract van 25 Juni 1921).

Juist op dit tijdstip onderhandelden de Belgische en de Luxemburgsche Regeering over de overeenkomst van Economisch Verbond van 25 Juli 1921 ; op het oogenblik dat beide landen voor vijftig jaar hunne belangen vereenigden, was het voor de Regeering des Konings een plicht bezorgd te zijn over het nieuwe regien waaraan spoorwegen onderworpen zouden zijn wier wijze van werking noodzakelijk onzen economischen toestand beïnvloedt. Het Luxemburgsch net beheerscht een aanzienlijk gedeelte van het hinterland van Antwerpen ; terzelfder tijd mag het beschouwd worden als eene der « draaischijven » van Westelijk Europa vermits Luxemburg het kruispunt is van den rechtstreekschen weg die van Zwitserland en Italië naar Engeland voert en van een der groote verbindingswegen tusschen Frankrijk en Duitschland. Daaruit volgt dat de handel van onze groot haven en de ontvangsten der spoorwegen van den Belgischen Staat rechtstreeks beïnvloed worden door elke wijziging die in het Groothertogdom hetzij aan de transito-tarieven, hetzij aan den dienst der internationale treinen aangebracht wordt, alsook door elke overeenkomst betreffende de richting en de verdeeling van het verkeer. In een woord, het komt er op aan alle maatregelen te vermijden die afleidingen van verkeer ten nadeele der Antwerpsche haven en der Belgisch spoorwegen zouden kunnen veroorzaken. In deze omstandigheden kon de Regeering des Konings niet nalaten in het opmaken van het nieuw Luxemburgsch spoorwegstatuut tusschenbeide te komen.

De onderhandelaars van het Verdrag van Economisch Verbond hebben het terdege begrepen. Artikel 24 van het verdrag bepaalt, inderdaad, dat de uitbating van geheel het net der Luxemburgsche spoorwegen met normaal spoor het voorwerp zal uitmaken van een akkoord tusschen beide landen. Door hetzelfde artikel wordt in de eerste plaats voorzien dat deze uitbating met de medewerking der Société Prince Henri moet geschieden.

Het is ter uitvoering van deze bepaling dat de Regeering des Konings met de Groothertogelijke Regeering deze Overeenkomst van 15 Mei 1924 aangegaan heeft, welk wetsontwerp wij gelast zijn Ued. aan te bieden.

Volgens artikel 1 dezer Overeenkomst zal de uitbating van het geunificeerd net verzekerd worden door de « Société anonyme luxembourgeoise des Chemins de fer et Minières Prince-Henri » ; zij zal geschieden in de voorwaarden opgenomen in eene bijzondere Overeenkomst welke op denzelfden dag tusschen de Groothertogelijke Regeering en de Société Prince-Henri gesloten werd. Deze was voora

Voor de duidelijkheid der uiteenzetting, zal het vergunningscontract hierna aangeduid worden onder den naam van « Overeenkomst Prince-Henri », terwijl de op denzelfden datum tusschen beide Regeeringen gesloten Overeenkomst den naam van « Overeenkomst tusschen Staten » zal dragen.

Het is natuurlijk de Overeenkomst tusschen Staten die, ten opzichte der Groot-hertogelijke Regeering, de rechten en de verplichtingen der Belgische Regeering bepaalt; door haar worden, zooals men zien zal, de rechten der Belgische afgevaardigden in de nieuwe organismen van bestuur alsmede de eventueele verbintenissen der Belgische Schatkist vastgesteld. Maar, om de draagwijdte dezer verplichtingen te begrijpen, om te vatten hoe deze rechten uitgeoefend zullen worden, is het van belang de algemeene economie van het nieuwe spoorweg-regiem, zooals zij hoofdzakelijk uit de Overeenkomst Prince-Henri voortvloeit, te bestudeeren.

Overigens dient opgemerkt te worden dat de voornaamste beschikkingen dezer laatste Overeenkomst, die voor België van belang zijn, in de Overeenkomst tusschen Staten overgenomen zijn.

Berustend op de beginselen, die als grondslag gediend hebben voor de onlangs getroffen schikkingen tusschen de Fransche Regeering en de Fransche Spoorweg-maatschappijen (Wet Le Troequer), voert de Overeenkomst Prince-Henri een stelsel in dat voor doel heeft de respectieve belangen van de gebruikers van het spoorwegnet, van de exploiteerende Maatschappij en van het gebezigde personeel in overeenstemming te brengen.

In dergelijke stelsels heeft de exploiteerende Maatschappij om zoo te zeggen slechts het beheer over de onderneming. Zij verliest de macht om besluiten te nemen, welk recht aan de Openbare Overheid voorbehouden is.

De Overeenkomst Prince-Henri stelt twee nieuwe organismen in : de Hoogere Raad der Spoorwegen en het Comité van Beheer.

De Hoogere Raad der Spoorwegen (artikel 3 van de Overeenkomst Prince-Henri en artikel 2 van de Overeenkomst tusschen Staten) bestaat uit afgevaardigden der exploiteerende Maatschappij en van haar personeel, uit vertegenwoordigers van de algemeene belangen der Luxemburgsche bevolking en uit twee afgevaardigden van de Belgische Regeering en twee van de Luxemburgsche Regeering. Zijn rol is enkel raadgevend : hij moet zijne meening uitbrengen over al de belangrijke kwesties betreffende het exploiteeren van het net.

De beslissing behoort principieel aan de Groothertogelijke Regeering.

Evenwel wordt uitsluitend recht van definitieve beslissing toegekend aan het Comité van Beheer, gevormd door de twee afgevaardigden der Belgische Regeering en de twee afgevaardigden der Luxemburgsche Regeering, en dit in de volgende aangelegenheden (artikel 2 van de Overeenkomst tusschen Staten, en artikels 6 en 7 van de Overeenkomst Prince-Henri).

Maatregelen betreffende de werking van den financieelen dienst; programma der aanvullende werken; programma van electrificatie; programma voor de aanschaffing van rollend materiaal; goedkeuring der algemeene reglementen betreffende de exploitatie en de methodes van seinoverbrenging; dienst en uurregeling der treinen; homologatie, uitlegging en herziening der tarieven; bekrachtiging der overeenkomsten met de vreemde spoorwegen; toelating tot het uitgeven van obligatiën; algemeene regels betreffende de verkeersfaciliteiten.

De Belgische afgevaardigden zullen beslissende stem hebben voor het regelen der volgende kwesties, waarbij, naar de meening der Belgische Regeering levensbelangen van België betrokken zijn :

1^o de tariefmaatregelen betreffende het verkeer tusschen België, of in doorvoer door België, eenerzijds, en de landen die verder dan het Groothertogdom Luxemburg gelegen zijn, anderzijds;

2^o de maatregelen die ten nadeele der Belgische lijnen de afleiding zouden kunnen veroorzaken van het vervoer waarop zij bij gelijkheid van prijzen aanspraak mogen maken;

3^o De Overeenkomsten met vreemde spoorwegen betreffende de richting en de verdeling van het verkeer;

4^o De inrichting, de uurregeling en de samenstelling der tegenwoordige en toekomende doorgaande internationale reizigers- en goederentreinen transiteerend door het Groothertogdom Luxemburg tusschen België en de verder gelegen landen, eenerzijds, en de landen die verder dan het Groothertogdom Luxemburg gelegen zijn, anderzijds, alsmede de internationale betrekkingen in transit door het Groothertogdom Luxemburg, die de internationale betrekkingen door België zouden kunnen concurrentie aandoen.

Voor de regeling van alle andere kwesties die tot de bevoegdheid van het Comité van Beheer behooren, zal de Luxemburgsche stem beslissend zijn.

Men ziet dus dat de tusschenkomst der Belgische Regeering in de werking der spoorwegen van het Groothertogdom, zich uitstrekt tot al de gevallen waarin de levensbelangen van België op 't spel kunnen staan.

De Société Prince-Henri behoudt natuurlijk haar eigen Beheerraad en haar eigen Bestuur : maar hunne actie is ondergeschikt aan de beslissingen die, binnen de grenzen der Overeenkomst, door de Groothertogelijke Regeering of door het Comité van Beheer zullen genomen worden. De Regeering des Konings verkreeg zekere waarborgen betreffende de samenstelling van den Beheerraad der Maatschappij (artikel 4 der Overeenkomst tusschen Staten) : deze zal in meerderheid samengesteld zijn uit leden van Belgische nationaliteit; de andere leden zullen van Luxemburgsche nationaliteit zijn; evenwel zal een zetel van Beheerder eventueel kunnen toegekend worden aan eene personaliteit behoorend tot eene andere dan de Belgische of de Luxemburgsche nationaliteit. Krachtens de getroffen schikkingen (artikel 3 der Overeenkomst tusschen Staten, en artikel 8 der Overeenkomst Prince-Henri), zijn de twee Regeeringen overeengekomen aangaande de algemeene voorschriften betreffende het rechtstreeksch verkeer tusschen beide landen en het transitoverkeer dat hetzij de Belgische hetzij de Luxemburgsche lijnen gebruikt.

Thans bezit de Société Prince-Henri financiële zelfstandigheid voor de exploitatie van haar net; zij is meester over hare ontvangsten en verleent aan hare aandeelhouders de dividenden die zij oordeelt te kunnen uitkeeren.

Onder het nieuwe regime verliest zij deze autonomie. Zoo zal zij in de toekomst, in de plaats van het overschot harer ontvangsten onder hare aandeelhouders te mogen verdeelen, verplicht zijn deze te storten in het Bijzonder Fonds waarvan hieronder spraak zal zijn; zoo is het nog dat in de Overeenkomst eene verlaging der spoorwegtarieven in geval van overschot voorzien wordt.

In ruil van dezen afstand, ontvangt de Maatschappij, voor hare aandeelen, een waarborg van vasten interest aan 5 t. h. en daarenboven zekere premiën bestemd om de Maatschappij er toe aan te zetten haar net met zuinigheid uit te baten en waarvan het maximum bedrag op 2 1/2 t. h. mag geschat worden.

Alhoewel de Maatschappij ertoe geroepen is een net te exploiteeren dat tweemaal zoolang is (ongeveer 387 km.) als datgene welk zij thans exploiteert (193 km.), gaat zij niet over tot eene verhooging van haar huidig capitaal (37,500,000 frank, vertegenwoordigd door 75,000 aandeelen van 500 frank).

Er wordt inderdaad een « Bijzonder Fonds » gesticht, bestemd om in het evenwicht der ontvangsten, uitgaven en lasten te voorzien en om desnoods, in den loop van het boekjaar, aan de exploiteerende Maatschappij, de voorschotten te doen die noodig zijn voor den geregelde gang harer kasverrichtingen. Dit Fonds wordt gevoed door de overschotten der ontvangsten van het net; in geval van ontoereikendheid verstrekt de Luxemburgsche Schatkist aan gezegd Fonds voorschotten die terugbetaalbaar zijn en interest afwerpen (artikel 12 der Overeenkomst Prince-Henri).

Bovendien mag het Comité van Beheer aan de Maatschappij toelating verleenen om obligaties of kasbons uit te geven (artikel 13 der Overeenkomst Prince-Henri).

België zal aan het Groothertogdom Luxemburg de helft der kapitalen leenen die de Luxemburgsche Regeering aan het Bijzonder Fonds zal dienen voor te schieten. De aldus door België aan het Groothertogdom voorgeschoten kapitalen zullen aan dezelfde voorwaarden van interest en van terugbetaling onderworpen zijn als de voorschotten der Luxemburgsche Schatkist aan het Bijzonder Fonds (artikel 5 der Overeenkomst tusschen Staten).

Van den anderen kant, zullen de Belgische en de Luxemburgsche Regeering, elk voor de helft, tegenover derden den interest waarborgen der obligaties of kasbons uitgegeven door de exploiteerende Maatschappij onder het toezicht van beide Regeeringen (artikel 6 der Overeenkomst tusschen Staten).

Door artikel 9 der Overeenkomst tusschen Staten, ziet de Belgische Regeering er van af hare eischen betreffende de exploitatie der lijn Kleinbettingen-Wasserbillig te vervolgen. Wij hebben in het begin dezer uiteenzetting de Overeenkomst van 17 Augustus 1869 vermeld, waardoor de « Grande Compagnie belge du Luxembourg » aan de « Compagnie française des Chemins de fer de l'Est » het recht afgestaan had om dit belangrijk baanvak te exploiteeren; deze afstand was geschied voor een termijn van 44 jaar na verloop waarvan de lijn aan de « Compagnie belge du Luxembourg » moest teruggegeven worden; echter heeft de Belgische Staat, door eene overeenkomst-wet van 31 Januari 1873, het actief en het passief, 't is te zeggen alle rechten en verbintenissen dezer laatste maatschappij overgenomen. Zulks was de grondslag van het recht van den Belgischen Staat op de exploitatie der lijn Kleinbettingen-Wasserbillig: de Regeering des Konings, rekening houdend met het feit dat de verwezenlijking van dat recht moeilijk vereenigbaar was met de door de Groothertogelijke Regeering gevraagde volledige unificatie van het Luxemburgsch net en gezien de waarborgen die zij onder het nieuwe regime bekwam, is van meening geweest dat zij er kon in toestemmen voor goed van hare eischen hieromtrent af te zien.

Ten slotte werd er overeengekomen (artikel 10 der Overeenkomst tusschen Staten) dat het statuut van het personeel der Luxemburgsche spoorwegen in de nieuwe inrichting zou behouden worden. De wijzigingen die er later zouden aan toegebracht worden, zullen aan een accoord tusschen beide Regeeringen onderworpen zijn.

De Overeenkomst tusschen Staten zal vervallen op hetzelfde oogenblik als het verdrag van 25 Juli 1921, waarbij een Economisch Verbond tusschen België en het Groothertogdom Luxemburg tot stand gebracht wordt. Mocht de overeenkomst Prince-Henri vóór dit tijdstip ophouden van kracht te zijn, dan zouden de Belgische en de Luxemburgsche Regeering, ten opzichte hunner respectieve verplichtingen en rechten, teruggeplaatst zijn in den toestand bepaald in artikel 24 van het Verdrag van Economisch Verbond van 25 Juli 1921 (Art. 11 der Overeenkomst tusschen Staten).

De overeenkomst, op 15 Mei 1924 tusschen de Belgische en de Luxemburgsche Regeering gesloten, werd aangevuld door een slotprotocol onderteekend op 14 October II.

Dit protocol regelt zekere vraagstukken opgeworpen door het feit dat het spoorwegnet « Guillaume-Luxembourg » afgescheiden wordt van datgene der « Administration des Chemins fer d'Alsace et de Lorraine », die er voorloopig het beheer van verzekert.

Het bepaalt namelijk dat de uitbater van het geunificeerd Luxemburgsch spoorwegnet, van Frankrijk het rollend materieel, de werktuigen en den verbruiksvoorraad zal koopen die noodig zijn voor de exploitatie van den « Guillaume-Luxembourg » en het stelt vast op welke wijze dit materieel zal geschat worden en onder welke voorwaarden de betaling er van zal geschieden (artikel I van het Protocol).

Zekere bepalingen hebben betrekking op de tarieven toepasselijk op het vervoer komende van of met bestemming naar Frankrijk, in transitio door het Groothertogdom Luxemburg (artikel VI). Andere bepalingen slaan op de toekomstige overeenkomsten nopens de verdeling van het verkeer tusschen België en de verder gelegen landen eenerzijds, Zwitserland en de verder gelegen landen anderzijds (artikel IV); andere nog regelen het spoorwegverkeer aan de Fransch-Luxemburgsche grens (artikels II, III en V). Eindelijk wordt aan de Fransche Regeering het recht toegestaan zich te laten vertegenwoordigen met raadgevende stem door een afgevaardigde van het Beheer van Openbare Werken, op de zittingen van den Hoogeren Raad en van het Comité van Beheer der Luxemburgsche spoorwegen, in den loop derwelke Fransche economische belangen op het spel zullen staan (artikel VIII).

Dit zijn de voornaamste bepalingen der Overeenkomst die de Regeering besloten heeft aan de goedkeuring van het Parlement aan te bevelen. In den loop der lange onderhandelingen die dit accoord hebben voorbereid, heeft zij onophoudend naar eene oplossing gezocht die, uitgaande van het voorstel opgemaakt door de Regeering van het Groothertogdom, overeenkomstig artikel 24 van de Overeenkomst van Economisch Verbond, volledige vrijwaring meebracht der Belgische belangen die zouden kunnen getroffen worden door het toekomstig regime van het Luxemburgsch spoorwegnet. Zij is van meening dat zij op dit punt de gewenschte waarborgen bekomen heeft.

Dienvolgens hebben wij de eer, volgens de bevelen des Konings, het bijgaande wetsontwerp ter goedkeuring van de Belgisch-Luxemburgsche Spoorwegovereenkomst van 15 Mei 1924 en van het bijgevoegde Slotprotocol van 14 October 1924, aan de besprekingen der Kamer te onderwerpen.

De Eerste Minister, Minister van Financiën,

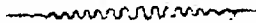
G. THEUNIS.

De Minister van Buitenlandsche Zaken,

HYMANS.

*De Minister van Spoorwegen, Zeewezen,
Posterijen en Telegrafen,*

XAVIER NEUJEAN.



OVEREENKOMST

tusschen België en het Groothertogdom Luxemburg, betreffende de wijze van uitbating van het geunifieerd net der Luxemburgsche Spoorwegen met normaal spoor.

ZIJNE MAJESTEIT DE KONING DER BELGEN EN HARE KONINKLIJKE HOOGHEID DE GROOTHERTOGIN VAN LUXEMBURG, wenschend de uitvoering te regelen van artikel 24 van het Verdrag van 23 Juli 1924 waarbij een Economisch Verbond tusschen België en het Groothertogdom tot stand wordt gebracht, hebben besloten eene Overeenkomst te sluiten betreffende de wijze van uitbating van het net der Luxemburgsche spoorwegen met normaal spoor, en zij hebben te dien einde tot Hunne Gevolmachtigden benoemd, te weten :

ZIJNE MAJESTEIT DE KONING DER BELGEN :

Den heer **HYMANS**, Staatsminister, Lid der Kamer van Volksvertegenwoordigers, Zijn Minister van Buitenlandsche Zaken, en

HARE KONINKLIJKE HOOGHEID DE GROOTHERTOGIN VAN LUXEMBURG :

Den heer **Emile REUTER**, Staatsminister, President der Regeering, .

Welke, na aan elkaar hunne in goeden en behoorlijken vorm bevonden volmachten medegedeeld te hebben, over de volgende artikelen overeengekomen zijn :

ARTIKEL I.

De uitbating van het geunifieerd net der Luxemburgsche spoorwegen met normaal spoor zal verzekerd worden door de « Société anonyme luxembourgeoise des chemins de fer et minières Prince-Henri » mits inachtneming der constitutioneele en wettelijke beschikkingen die in het Groothertogdom Luxemburg van kracht zijn, in overeenkomst met de beschikkingen der hierbij gevoegde Overeenkomst (met inbegrip van het Slotprotocol), op heden gesloten tusschen de Groothertogelijke Regeering en de voornoemde Maatschappij, en onder de in de volgende artikelen aangegeven voorwaarden.

De spoorwegen die het bovenvermeld geunifieerd net uitmaken zijn die welke door de hierbij gevoegde Overeenkomst, op datum van heden, voorzien zijn.

ARTIKEL 2.

De Belgische Regeering is door twee afgevaardigden of door hunne plaatsvervangers vertegenwoordigd in den Hoogen Raad der Spoorwegen waarvan de

samenstelling, de bevoegdheid en de werking door de hierbij gevoegde Overeenkomst op datum van heden vastgesteld zijn. De Belgische Regeering is eveneens door de hooger genoemde afgevaardigden of door hunne plaatsvervangers vertegenwoordigd in het Comité van Beheer waarvan de samenstelling, de bevoegdheid en de werking door de hierbij gaande Overeenkomst geteekend op datum van heden vastgesteld zijn.

Het Comité van Beheer zal de uitsluitende macht hebben om definitief te beslissen in de volgende aangelegenheden :

- a) Maatregelen betreffende de werking van het financieel regiem ;
- b) Programma der aanvullende werken ;
- c) Programma van electrificatie ;
- d) Programma voor het aanschaffen van rollend materieel en middelen te gebruiken om de uniformiseering der typen van materieel te verzekeren en den omvang van het organiek park vast te stellen ;
- e) Goedkeuring der algemeene reglementen van exploitatie en der methodes van seinoverbrenging ;
- f) Goedkeuring der periodieke wijzigingen in den dienst der treinen, uurregeling, samenstelling en bestemming ;
- g) Homologatie en uitlegging der tarieven, hunne herziening in de voorwaarden voorzien in artikelen 16 en 17 der hierbij gevoegde Overeenkomst op datum van heden ;
- h) Bekrachtiging der Overeenkomsten met vreemde spoorwegen ;
- i) Toelating tot het uitgeven van obligatiën ;
- j) Algemeene regels voor het afleveren van verkeersfaciliteiten.

De Belgische afgevaardigden zullen eene beslissende stem hebben wat betreft de volgende punten die binnen het kader der bovenvermelde aangelegenheden vallen :

1° De tariefmaatregelen betreffende het verkeer tusschen België, of in transitio door België eenerzijds, en de landen die verder dan het Groothertogdom Luxemburg gelegen zijn anderzijds ;

2° De maatregelen die ten nadeele der Belgische lijnen de afleiding zouden kunnen veroorzaken van het vervoer waarop zij bij gelijkheid van prijzen aanspraak mogen maken ;

3° De overeenkomsten met vreemde spoorwegen aangaande de richting en de verdeling van het verkeer ;

4° De inrichting, de dienstregeling en de samenstelling der tegenwoordige en toekomende doorgaande internationale reizigers- en goederentreinen, transiteerend door het Groothertogdom Luxemburg tusschen België en de verder gelegen landen eenerzijds, en de landen die verder dan het Groothertogdom Luxemburg gelegen zijn anderzijds, alsmede de internationale betrekkingen in transitio door het Groothertogdom Luxemburg, die de internationale betrekkingen over België zouden kunnen concurrentie aandoen.

Voor al de andere aangelegenheden die tot de bevoegdheid van het Comité van Beheer behooren, is de Luxemburgsche stem beslissend.

ARTIKEL 3.

Beide Regeeringen zijn eveneens over de volgende punten overeengekomen :
1^o Rechtstreeksche tarieven voor goederen zullen vastgesteld worden in de navolgende betrekkingen :

- a) Tusschen België en het Groothertogdom Luxemburg ;
- b) Tusschen het Groothertogdom Luxemburg en de landen die verder dan België gelegen zijn ;
- c) Tusschen België en de verder gelegen landen eenerzijds, en de landen die verder dan het Groothertogdom Luxemburg gelegen zijn anderzijds ;
- d) Tusschen het Groothertogdom Luxemburg en Frankrijk ;
- e) Tusschen het Groothertogdom Luxemburg en Duitschland alsmede de verder gelegen landen ;

2^o Voor het vaststellen dezer tarieven zullen de volgende regels nageleefd worden :

a) Op de Luxemburgsche netten en voor het verkeer in transito door het Groothertogdom Luxemburg met gebruik van de Belgische lijnen, zal geene taxe aan het Luxemburgsch net verlies mogen veroorzaken. Eventueel zou de Belgische Regeering gezegd net moeten schadeloos stellen, ingeval de van kracht geworden taxen zulke uitwerking zouden hebben. Deze vergoeding zal ten zelfden titel als de andere ontvangsten door het Belgisch en door het Luxemburgsch net afgerekend worden. De modaliteiten van toepassing van dit beginsel zullen het voorwerp van eene overeenkomst tusschen het Belgisch en het Luxemburgsch net uitmaken ;

b) De zendingen komende van of bestemd voor het Groothertogdom Luxemburg, naar en van België en de verder gelegen landen, zullen op de Belgische lijnen het voordeel genieten van al de verminderde tarieven die op dezelfde lijnen van toepassing zijn op de zendingen van en naar België en de verder gelegen landen, in transito door het Groothertogdom Luxemburg.

Deze waarborgen worden ten titel van wederkeerigheid gegeven. Van dezen regel zal mogen afgeweken worden wanneer de tarieven gerechtvaardigd zijn door redenen van concurrentie tusschen vervoerwegen.

Indien, evenwel, zekere concurrerende spoorwegen voor zendingen van of naar het Groothertogdom gunstiger voorwaarden aanbieden dan de Belgisch-Luxemburgsche spoorweg, zal deze laatste voor gezegde zendingen van of naar het Groothertogdom zijne taxen derwijze verlagen dat het verkeer waartegen geconcurrereerd wordt hem behouden blijft.

Deze beschikkingen zullen hun uitwerksel hebben afgezien van de bepalingen in zake vervoer vervat in de Economische Overeenkomst tusschen België en het Groothertogdom Luxemburg op datum van 25 Juli 1921 ;

c) De verminderingen die ten opzichte der op beide netten van kracht zijnde normale taxen teweeggebracht worden door de rechtstreeksche en transito-taxen vastgesteld zooals hierboven aangeduid, zullen gedragen worden door de Belgische en de Luxemburgsche spoorwegen naar rato van de normale taxen die op beide nettén van toepassing zullen zijn ;

d) De richting der transporten in de betrekkingen tusschen België en het

Groothertogdom zal geregeld worden volgens het beginsel van den kortsten weg, met overdracht, in voorkomend geval, der taxen bekomen door het volgen van een langeren weg dan dezen der bepaalde richting. Indien het niet gaat om de punten sub *b* en *c*, zal de verdeling der taxen geschieden naar rato van den meerderen weg, na neutralisatie der gedeelten gemeen aan beide wegen.

3° Wat betreft de doorgaande internationale reizigers- en goederentreinen transiteerend door het Groothertogdom tusschen België en de verder gelegen landen enerzijds, en de landen die verder dan het Groothertogdom gelegen zijn anderzijds :

a) Zullen al de reizigerstreinen te Luxemburg stoppen. Op dezen regel zal uitzondering mogen gemaakt worden voor de bijzondere treinen ;

b) Zullen de Luxemburgsche stations waar de goederentreinen stoppen, in voorkomend geval de lading dezer treinen mogen aanvullen tot het beloop van de volledige lading voorzien voor de reis van aan de Luxemburgsche grens tot aan het eerste vreemde vormingsstation.

ARTIKEL 4.

Onverminderd de beschikking van artikel 16, eerste alinea, der standregels van de « Société anonyme Luxembourgeoise des Chemins de fer et Minières Prince-Henri » goedgekeurd bij Groothertogelijk besluit van 10 Juli 1904 in zoverre zij het aantal Luxemburgsche beheerders vaststelt, moet de Beheerraad, die negen leden zal tellen, in meerderheid uit leden van Belgische nationaliteit samengesteld zijn.

ARTIKEL 5.

De Belgische Schatkist zal aan de Luxemburgsche Schatkist de helft der kapitalen voorschieten die deze laatste zal dienen voor te schieten aan het bijzonder fonds ingericht door artikel 12 der hierbij gevoegde Overeenkomst geteekend op datum van heden, hetzij om het oorspronkelijke bedrijfskapitaal van het geunificeerd net op de hoogte der erkende behoeften te brengen, hetzij om, overeenkomstig artikel 14 derzelfde Overeenkomst, het tekort te dekken der ontvangsten van elk boekjaar, vergeleken met de lasten der exploitatie.

De voorschotten der Belgische Schatkist aan de Luxemburgsche Schatkist zullen gedaan worden binnen de maand der beslissing van het Comité van Beheer waarbij de storting der Luxemburgsche Schatkist aan het bijzonder fonds bevolen wordt.

Deze voorschotten zullen aan dezelfde voorwaarden van intrest en terugbetaling onderworpen worden als de voorschotten der Luxemburgsche Schatkist aan het bijzonder fonds.

Zij zullen terugbetaald en de interesten er van zullen uitbetaald worden door de Luxemburgsche Schatkist aan de Belgische Schatkist op de tijdstippen waarop terugbetalingen en uitbetalingen van interesten aan de Groothertogelijke Schatkist zullen geschieden, door afneming van de exploitatie-ontvangsten en tot een bedrag vertegenwoordigend de helft van gezegde terugbetalingen en betalingen van interesten.

ARTIKEL 6.

De Belgische en de Luxemburgsche Regeering zullen tegenover derden, ieder voor de helft, den interest waarborgen der kasbons en der obligatiën die overeenkomstig de beschikkingen van artikel 15 der bijgaande Overeenkomst geteekend op datum van heden, moeten uitgegeven worden.

Beide Regeeringen zullen eveneens, ieder voor de helft, de quotiteit der interesten waarborgen bevat in ieder der annuïteiten die verschuldigd zullen zijn uit hoofde van den aankoop van rollend materieel, van gereedschap, alsmede uit hoofde van de bevoorrading gedaan met het oog op de eerste uitrusting der lijnen Guillaume-Luxembourg.

De toelating tot het uitgeven dezer kasbons en obligatiën zal door het Comité van Beheer verleend worden.

Evenwel zal de goedkeuring der Belgische en der Luxemburgsche Regeering noodig zijn voor elke uitgifte van obligatiën of van kasbons wanneer het bedrag dezer in omloop zijnde titels, waarvan de opbrengst bestemd is voor andere kosten van oprichting dan deze welke voortspruiten uit de aankopen gedaan met het oog op de eerste uitrusting der lijnen Guillaume-Luxembourg, de som van 100.000.000 franken (honderd miljoen franken) overschrijdt.

De obligatiën en kasbons uit te geven krachtens artikel 9 der bijgaande Overeenkomst, geteekend op datum van heden, ten einde de uitgaven voor het aanleggen van nieuwe lijnen te dekken, zullen den interesten-waarborg der Belgische Regeering alleenlijk genieten op voorwaarde dat deze laatste de toelating tot uitgifte van het Comité van Beheer goedkeurt.

ARTIKEL 7.

Bij het vervallen dezer Overeenkomst, zullen de interesten-waarborg verleend door de Belgische Regeering aan de houders van kasbons en obligatiën uitgegeven door de Société Prince-Henri in de voorwaarden voorzien in bovenstaand artikel 6, alsmede de eventuele waarborgen van den interest der annuïteiten voortspruitend uit den aankoop van het rollend materieel, den verbruiksvoorraad en het materieel bestemd voor de eerste uitrusting van het net Guillaume-Luxembourg, overeenkomstig hetzelfde artikel 6, van rechtswege ophouden van kracht te zijn, en noch de Luxemburgsche Regeering, noch de Société Prince-Henri, noch de houders van gezegde titels, noch de genietters van gezegde annuïteiten zullen uit hoofde van dezen waarborg nog eenigen eisch ten opzichte der Belgische Regeering mogen doen gelden,

ARTIKEL 8.

Bij het vervallen dezer Overeenkomst zal de Belgische Regeering geene aanspraak mogen maken op eenig deel van het beschikbaar saldo dat van het bijzonder fonds en van zijne reserve zou overblijven nadat de voorschotten aan de Luxemburgsche Schatkist haar zullen terugbetaald zijn; zij zal evenmin tusschenbeide komen in het actief noch in het passief van het net.

De Belgische Regeering zal evenwel aan de Luxemburgsche Regeering de helft

terugbetalen der kosten van opbouw der gebouwen en der vergrootingen der grensstations opgericht voor de noodwendigheden van het Belgisch-Luxemburgsch douane-regiem, indien gezegde inrichtingen niet meer noodig zijn voor de diensten dezer stations, en voor zooverre deze kosten niet zullen gedelgd of door het batig saldo van het bijzonder fonds en van zijne reserve zullen gedekt zijn.

Te dien einde, zullen de Belgische en de Luxemburgsche Regeering ieder een expert benoemen om uit te maken of en in welke mate er aanleiding is tot terugbetaling. In geval van oneenigheid tusschen de experten, zullen dezen hun toevlucht nemen tot een derde, die als scheidsrechter zal optreden.

ARTIKEL 9.

De Belgische Regeering ziet er van af hare eischen betreffende de exploitatie der lijn van Kleinbettingen naar Wasserbillig te vervolgen.

ARTIKEL 10.¹

De toestand van het in dienst zijnde personeel en van het op rustgeld gestelde personeel van het geunifieerd net, alsook deze der weduwen en weezen wordt door het wettelijk statuut van het Luxemburgsch spoorwegpersoneel geregeld.

De latere wijzigingen aan het thans in het Groothertogdom van kracht zijnde statuut zijn aan eene voorafgaande overeenkomst tusschen beide Regeeringen onderworpen.

Het is evenwel verstaan dat de Groothertogelijke Regeering, en respectievelijk al de andere bevoegde overheden de noodige maatregelen zullen treffen om de beschikkingen van het statuut uit te voeren die tot op heden hunne volledige toepassing nog niet ontvangen hebben.

ARTIKEL 11.

Deze Overeenkomst zal vervallen op hetzelfde oogenblik dat het Verdrag van 25 Juli 1921, waarbij een Economisch Verbond tusschen België en het Groothertogdom Luxemburg tot stand gebracht wordt, een einde zal nemen.

Mocht de bijgaande Overeenkomst geteekend op datum van heden, gesloten tusschen de Groothertogelijke Regeering en de Société Prince-Henri ophouden van kracht te zijn vóór den bij deze Overeenkomst vastgestellten termijn, dan zouden de Belgische en de Luxemburgsche Regeering, ten opzichte van hunne respectieve verplichtingen en rechten, zich weder bevinden in den toestand bepaald in artik. 1 24 van het Verdrag van Economisch Verbond van 25 Juli 1921,

ARTIKEL 12.

Deze Overeenkomst zal bekrachtigd worden na goedkeuring door het Belgisch en het Luxemburgsch Parlement en de bekrachtigingen er van zullen zoo spoedig mogelijk te Brussel uitgewisseld worden.

Zij zal van kracht worden tien volle dagen na de uitwisseling der bekrachtigingen.

Ter oorkonde waarvan de respectieve Gevolmachtigden deze Overeenkomst onderteekend en ze met hunne stempels bekleed hebben.

Gedaan in dubbel origineel te Brussel, den 15ⁿ Mei 1924.

(get.) REUTER.

HYMANS.

SLOT-PROTOCOL.

De ondergeteekende Gevolmachtigden, wenschende de op 15 Mei 1924 gesloten Overeenkomst betreffende de wijze van uitbating der Luxemburgsche spoorwegen met normaal spoor aan te vullen, zijn omtrent de volgende beschikkingen overeengekomen die een wezenlijk deel van de Overeenkomst zelve zullen nitmaken :

I.

Het rollend materieel noodig voor de exploitatie van het net Guillaume-Luxembourg, ten tijde der overname van bedoeld net door de Société Prince-Henri, zal van Frankrijk gekocht worden. Hetzelfde zal gebeuren met den voorraad en de andere werktuigen dan de vaststaande machines die zich op het oogenblik der overname op het net zullen bevinden.

Deze aankopen zullen onder de volgende voorwaarden geschieden :

a) Het rollend materieel waarvan hieronder eene lijst voorkomt, zal van het park van het materieel van het net van Elzas en van Lotharingen afgenomen worden .

A. Locomotieven.

7 locomotieven van het type S 12			
21	—	—	G 4
20	—	—	G 81
30	—	—	G 12
5 tenderlocomotieven van het type T 4			
17	—	—	T 9
10	—	—	T 13
21	—	—	T 17

B. Rijtuigen.

Bogie-materieel.

3 bogie-rijtuigen van het type ABBu			
5	—	—	ABBi
20	—	—	ABB
2	—	—	ABCCu
6	—	—	ABCC
4	—	—	BCCi
10	—	—	CCu
10	—	—	CCi
10	—	—	PPi

Materieel met 2 of 3 assen :

10 rijtuigen van het type AB			
5	—	—	BC
130-150	—	—	C
50	—	—	D (4 ^e klasse)
13 bagagewagons	—	—	P

C. Wagons.

- 800 overdekte wagons
- 2000-2800 kipwagons
 - 60 platte wagons van het type Rm
 - 25 wagons voor koppelingen
 - 100 platte wagons met bogies van het type SS van 12 tot 18 meters
 - 10 kalkwagons van het type K
 - 40 fourgons van het type Pg.

Het net van Elzas en van Lotharingen zal de mogelijkheid onderzoeken om het aantal fourgons Pg tot 60 te brengen.

b) De hoedanigheid van het geleverde materieel zal gelijk zijn aan die van het materieel dat over 't algemeen op het net van Elzas en van Lotharingen in gebruik is; zij zal door de deskundigen van beide netten tegensprekelijk vastgesteld worden.

c) Om de waarde van het geleverde materieel vast te stellen zal men als basis nemen den huidige prijs van hetzelfde nieuwe materieel in België; op dezen prijs zal men een coëfficiënt toepassen die bepaald zal worden enerzijds rekening houdend met de slijtage en anderzijds met de gedane of te verrichten herstellingen. Te dien einde zullen het Fransche en het Luxemburgsche net elk een deskundige benoemen. De deskundigen zullen, indien noodig, hunne toevlucht nemen tot een scheidsman te kiezen in gemeen overleg tusschen beide netten. In geval van oneenigheid voor de keuze van bedoelden scheidsman, zal deze door de Internationale Unie der Spoorwegen aangewezen worden, onder de onderhoorigen van een ander land dan Frankrijk, België en Luxemburg.

d) Van de werktuigen waarvan hierboven sprake en van den voorraad van alle soort zullen de deskundigen aangewezen door beide netten een inventaris opmaken. Wat de werktuigen betreft zal er gehandeld worden zooals gezegd is voor het materieel. De voorraad zal aan den fabrieksprijs gekocht worden met inbegrip van de gebruikelijke verhoogingen voor algemeene kosten van beheer en van de bijkomende kosten van bevoorrading.

e) Het bedrag der uitgaven waartoe deze aankopen zullen aanleiding geven, zal aan de Fransche Schatkist in Belgische franken betaald worden door middel van tien achtereenvolgende annuïteiten. Deze annuïteiten zullen gedurende de eerste vijf jaren berekend worden tegen een interest van $6 \frac{1}{2}$ t. h., en gedurende de andere jaren tegen een interest van $6 \frac{1}{4}$ t. h.; deze annuïteiten zullen voor de helft alle zes maanden in de Fransche Schatkist gestort worden, de eerste storting geschiedend zes maanden na de overname van de uitbating door de Société « Prince-Henri ».

Echter zal de uitbater het recht hebben zich bij vervroeging geheel of gedeeltelijk van zijne schuld te ontlasten op elken vervalldag eener halfjaarlijksche annuïteit mits daarvan drie maanden vooraf kennis te geven aan de Fransche Schatkist.

In geval van geheele kwijting bij vervroeging, zal de storting te doen aan de Fransche Schatkist den totalen koopprijs vertegenwoordigen, na aftrek van het gedeelte der aflossing begrepen in de reeds betaalde annuïteiten.

In geval van gedeeltelijke kwijting bij vervroeging mag de storting te doen in de Fransche Schatkist niet minder bedragen dan tien millioen franken en het aantal of het bedrag der nog te betalen annuïteiten zal verminderd worden rekening houdend met het aldus terugbetaalde gedeelte der hoofdsom.

II.

De nijverheids- of mijninrichtingen op Fransch grondgebied gelegen, maar met het Luxemburgsch net verbonden of door den uitbater van dit laatste bediend, zullen op dit net ten opzichte der voorwaarden van vervoer en van tarieven behandeld worden zooals de soortgelijke inrichtingen op Luxemburgsch grondgebied gelegen.

III.

Gemeenschappelijke grensstations zullen op de lijnen die het net Guillaume-Luxembourg met de Fransche spoorwegen verbinden, aangelegd worden.

Deze gemeenschappelijke stations zullen op tolgebied internationale stations zijn. Op spoorweggebied zullen zij het begin- en het eindpunt van de uitbating der Fransche en der Luxemburgsche spoorwegen zijn.

De lijn-secties begrepen tusschen de Fransch-Luxemburgsche grens en de gemeenschappelijke grensstations zullen dienvolgens geëxploiteerd en onderhouden worden : door de Fransche spoorwegen, wat betreft de secties die zich tot aan een op Luxemburgsch grondgebied gelegen gemeenschappelijk station uitstrekken, door de Luxemburgsche spoorwegen, wat betreft de secties die zich tot aan een op Fransch grondgebied gelegen gemeenschappelijk station uitstrekken.

De op de Fransche spoorwegen van kracht zijnde taxen zullen in het eerste geval op de betrokken lijn-secties toegepast worden en door de Fransche spoorwegen geïnd worden mits betaling aan de Luxemburgsche spoorwegen van een vast te stellen tol ; de op de Luxemburgsche spoorwegen van kracht zijnde taxen zullen in het tweede geval op de betrokken lijn-secties toegepast worden en door de Luxemburgsche spoorwegen geïnd worden mits betaling aan de Fransche spoorwegen van een vast te stellen tol.

De vaststelling der gemeenschappelijke grensstations en hunne inrichting door de zorgen van de Luxemburgsche spoorwegen voor de op Luxemburgsch grondgebied gelegen stations, en door de zorgen van de Fransche spoorwegen voor de op Fransch grondgebied gelegen stations, na akkoord tusschen de betrokken Fransche en Luxemburgsche diensten, moeten binnen een zoo kort mogelijken tijd geschieden.

Overeenkomsten zullen gesloten worden ten einde, overeenkomstig de hierboven aangenomen beginselen, de modaliteiten van de gemeenschappelijkheid der grensstations, het stelsel toepasselijk op de lijn-secties begrepen tusschen de grens en de grensstations, evenals de verdeeling der kosten van oprichting en van exploitatie vast te stellen.

Deze overeenkomsten zullen inzonderheid het regime der met de gemeenschappelijke stations verbonden inrichtingen regelen.

Van nu af aan wordt er akte van genomen dat de Fransche Regeering zich

bereid verklaard heeft om als gemeenschappelijke grensstations aan te nemen :

Het station van Bettemburg, op Luxemburgsch grondgebied, op de lijn van Luxemburg naar Thionville ;

Het station van Audun-le-Tiche, op Fransch grondgebied, op de lijn van Redange naar Bettemburg.

Voor de in aanleg zijnde lijn van Rumelingen naar Boulange, zal de keus van het gemeenschappelijk station gedaan worden nadat de aan gang zijnde studies voltooid zijn.

IV.

In geval overeenkomsten gesloten worden betreffende de verdeeling — tusschen de spoorlijnen die in concurrentie zouden kunnen treden — van het vervoer tusschen België en de verder gelegen landen eenerzijds, Zwitserland en de verder gelegen landen anderzijds, zullen de Fransche seetjes van de Fransch-Luxemburgsche spoorlijnen geen enkele schade mogen lijden uit hoofde van de tusschen-schakeling van een zelfstandig Luxemburgsch net, en ten minste de voordeelen moeten verkrijgen waarop de betere ligging dezer spoorlijnen hun recht zou gegeven hebben, indien de Fransche spoorwegen voortgegaan hadden deze laatsten van het eene eind tot het andere te exploiteeren.

V.

De volledige treinen komende uit de streek van Audun-le-Tiche met bestemming naar Thionville en de voorbij Thionville gelegen plaatsen, en omgekeerd zullen nog steeds mogen geleid worden langs den thans gebruikten weg Esch-sur-Alzette-Bettemburg.

Schikkingen zullen desaangaande tusschen de betrokken Fransche en Luxemburgsche Spoorwegen getroffen worden.

VI.

Het is wel verstaan dat te beginnen van den dag waarop de Société Prince-Henri de exploitatie der lijnen van den Guillaume-Luxembourg zal overnemen, de Fransche Regeering, wanneer zij het gepast zal oordeelen, bij het Luxemburgsch Comité van Beheer aanvragen aanhangig zal mogen maken, die zij het noodig zou oordeelen in te dienen in de hierna vermelde voorwaarden, ten einde de Fransche economische belangen te vrijwaren wat betreft het verkeer komende uit of bestemd voor Frankrijk en de verder gelegen landen in doorvoer door het Groothertogdom.

Deze aanvragen, waaraan het Luxemburgsch Comité van Beheer gevolg zal moeten geven, zullen voor doel hebben de Fransche tarieven geheel of gedeeltelijk uit te breiden tot het deel der Luxemburgsche spoorweglijnen waarover deze tarieven thans verlengd worden.

De prijzen der aldus op Fransch-Luxemburgsche spoorweglijnen toegepaste tarieven zullen onder de Fransche en de Luxemburgsche spoorwegen verdeeld worden naar rato van den afstand in kilometers die op elk dezer spoorwegen afgelegd wordt, na aftrekking van 7.5 t. h. van het geheele bedrag der taxe ten voordeele der Fransche spoorwegen.

Evenwel, indien het Luxemburgsch deel een taxe per kilometer zou uitwijzen lager dan diegene die uit de toepassing der Belgische binnenlandsche algemeene tarieven voor een afstand van 175 kilometers zou voortvloeien, zouden de Luxemburgsche spoorwegen het recht hebben te vragen dat hun aandeel op dit minimum zou gebracht worden. Deze bepaling zal kunnen herzien worden na verloop van een termijn van twee jaren op verzoek van de Belgische, van de Fransche of van de Luxemburgsche Regeering. Bij gebrek aan een accoord binnen de zes volgende maanden, zal zij onderworpen worden aan de scheidsrechterlijke uitspraak van eene technische personaliteit gekozen in gemeen overleg of, bij gebrek daaraan, aangewezen door den Voorzitter van de Internationale Unie der Spoorwegen.

Onder dit voorbehoud, wordt de schikking die het voorwerp der vier voorafgaande paragrafen uitmaakt, voor een tijdperk van tien jaren gesloten. Deze schikking zal verlengd worden bij stilzwijgende hernieuwing tenzij een der drie betrokken Regeeringen er de opzegging van vraagt met verwittiging twaalf maanden vooraf. Het is wel verstaan dat er in geval van opzegging over eene nieuwe schikking zal onderhandeld worden, die op eene rechtmatige wijze de Belgische, Fransche en Luxemburgsche economische belangen vrijwaart.

Gedurende de onderhandelingen, zal het regime door deze schikking ingesteld, voorloopig behouden blijven; evenwel, indien na verloop van zes maanden de onderhandelingen geen uitslag hebben opgeleverd, zal de aangelegenheid, op verzoek van de Belgische, van de Fransche of van de Luxemburgsche Regeering, onderworpen moeten worden aan de scheidsrechterlijke uitspraak van een persoon gekozen in gemeen overleg, of, bij gebrek daarvan, volgens de in de vierde paragraaf beschreven procedure. De scheidsrechter zal de aangelegenheid moeten regelen volgens de hierboven uitgedrukte beginselen en zal binnen een termijn van zes maanden uitspraak moeten doen.

Het nadeel veroorzaakt door de heffing van 7 1/2 t. h. ten voordeele der Fransche spoorwegen zal door het Luxemburgsche net gedragen worden.

Het is wel verstaan dat de Belgische Staatsspoorwegen of de afgevaardigden der Belgische Regeering bij het Comité van Beheer geen enkelen maatregel zullen nemen om het verkeer der goederen tusschen Noord-Westelijk Duitschland en Hollandsch Limburg enerzijds en de Fransche gewesten ten Zuiden van het Groothertogdom Luxemburg anderzijds, van den kortsten weg (1) af te leiden.

De voorafgaande bepalingen zullen van toepassing zijn zonder inbreuk te maken op de bepalingen van artikel 3 der Overeenkomst tusschen Staten.

VII.

Een afgevaardigde, behoorend tot het Fransche Beheer van Openbare Werken, aangewezen door de Regeering der Republiek, zal met raadgevende stem de zittingen van den Hoogeren Raad en van het Comité van Beheer der Luxemburgsche Spoorwegen mogen bijwonen, wanneer in den loop dezer zittingen Fransche economische belangen op het spel zullen staan.

(1) Door kortsten weg verstaat men dien tusschen het vertrekpunt en het punt van definitieve bestemming.

De reglementen van inrichting van het Comité van Beheer en van den Hoogeren Raad der Luxemburgsche spoorwegen zullen, nadat de Fransche afgevaardigde vooraf gehoord werd, de modaliteiten bepalen, volgens dewelke deze laatste in staat zal gesteld worden zijne zending te vervullen.

VIII.

Het is verstaan dat de som, waarvan sprake in artikel 18 der Overeenkomst gesloten tusschen de Luxemburgsche Regeering en de « Société Prince-Henri » en gevoegd bij de Overeenkomst gesloten den 15^e Mei 1924 tusschen de Belgische Regeering en de Luxemburgsche Regeering, en die geschat werd op 15 miljoen frank, op datum van heden op 20,000,000 frank moet geschat worden.

Ter oorkonde waarvan de ondergeteekende Gevolmachtigden dit protocol opemaakt hebben, dat zal beschouwd worden als goedgekeurd en bekrachtigd door de Verdragsluitende Partijen zonder andere bijzondere bekrachtiging, alleen door het feit van de uitwisseling der bekrachtigingen op de Overeenkomst waarop dit protocol betrekking heeft.

Gedaan te Brussel, in dubbel origineel, den 14^e October 1924.

(get.) HYMANS.

REUTER.

BIJLAGE

*van de Overeenkomst gesloten tusschen België en het Groothertogdom Luxemburg
op 15 Mei 1924.*

OVEREENKOMST

**gesloten tusschen de Luxemburgsche Regeering en de
« Société anonyme luxembourgeoise des Chemins de fer
et Minières Prince-Henri », betreffende de uitbating
van het geuniteerd net der Luxemburgsche Spoor-
wegen met normaal spoor.**

In uitvoering van artikel 24, alinea 1, van het Verdrag waarbij op 25 Juni 1921 het Economisch Verbond tusschen België en het Groothertogdom Luxemburg gesloten werd,

In het jaar duizend negenhonderd vier en twintig, den 15ⁿ Mei,

Tusschen :

eenerzijds, de hiernavermelde afgevaardigden der Luxemburgsche Regeering, handelend in naam van den Staat van het Groothertogdom Luxemburg en onder voorbehoud van goedkeuring van deze overeenkomst door de Openbare Machten :

De heeren Tony LEFORT, Staatsraad,
Pierre FRAUN, Staatsraad,
Emile MAYRISCH, Nijveraar,

En :

anderzijds, de « Société anonyme luxembourgeoise des Chemins de fer et Minières Prince-Henri », hierna vermeld met de woorden « De exploiteerende maatschappij », vertegenwoordigd door :

De heeren Jean JADOT, Voorzitter van den Beheerraad,
Emile SPRUYT, Afgevaardigd Beheerder,
Gaston BARBANSON, Beheerder,
Alfred SOREL, Bestuurder,

onder voorbehoud van de goedkeuring dezer overeenkomst door de Algemeene Vergadering der aandeelhouders ;

werd overeengekomen aangaande wat volgt :

TITEL I.**Algemeene beschikkingen.****ARTIKEL 1.**

Van den 1ⁿ der maand af, welke na tien volle dagen zal volgen op de

uitwisseling der bekrachtigingen voorzien door artikel 12 van de op heden geteekende hierbij gevoegde Overeenkomst tusschen de Belgische en de Luxemburgsche Regeering, zullen de lijnen « Guillaume-Luxembourg », in huur genomen door den Luxemburgschen Staat, krachtens de hierbij gevoegde Overeenkomst van 25 Juni 1921, vereenigd worden met de lijnen die thans het net « Prince-Henri » uitmaken om in het vervolg met deze slechts een enkel en zelfde net te vormen.

De uitbating van het geunificeerd net zal geschieden door de « Société des Chemins de fer et Minières Prince-Henri » tot op 31 December 1987, behalve in geval van vervroegde overname door den Luxemburgschen Staat, volgens navolgend artikel 20, in overeenkomst met de bepalingen der vergunningstitels, lastkohieren, verdragen en overeenkomsten, welke nog van kracht zijn en betrekking hebben op de verschillende vergunde lijnen, de wetten en reglementen welke thans bestaan of in het vervolg uitgevaardigd zullen worden in het Groot-hertogdom en afgekondigd zijn of zullen worden in het Mémorial.

Het is echter verstaan dat de voordeelen, door deze Overeenkomst aan de exploiteerende maatschappij verleend, niet zonder een billijke vergoeding zullen verminderd mogen worden door bijzondere wetten of reglementen, die zouden uitgevaardigd worden na het in werking treden van deze Overeenkomst, behalve echter wat betreft de politiewetten en -reglementen.

Dit alles onverminderd de wijzigende, aanvullende en beperkende beschikkingen, die voorkomen in de Overeenkomst gesloten op 15 Mei 1924 tusschen de Belgische en de Luxemburgsche Regeering, alsmede de navolgende welke omvatten :

1° Eene organisatie bestemd om deze uitbating te verzekeren in overeenstemming met de algemeene belangen van het land ;

2° Eene samenwerking van het net met den Staat en de instelling van een financieel systeem, waardoor het verkrijgen en het handhaven van het evenwicht tusschen de lasten van allen aard en de door het verkeer opgeleverde ontvangsten verzekerd wordt.

Ingeval de Staat gebruik zou maken van het hem door § 1 van bovenvermelde Overeenkomst van 25 Juni 1921 voorbehouden recht, door de onder litt. a en b van dezelfde paragraaf in het bijzonder aangeduide lijnen in huur te nemen, zou de Société Prince-Henri gehouden zijn ze eveneens te exploiteeren onder de voorwaarden voorzien door gezegde overeenkomst alsmede onder die voorzien door deze overeenkomst.

ARTIKEL 2.

De organisatie waarvan sprake *sub* 1° van artikel 1 is samengesteld uit een Hoogerem Raad der Spoorwegen en een Comité van Beheer, waarvan de samenstelling, de bevoegdheden en de werkingsvoorwaarden hieronder bepaald zijn.

Buiten deze organismen zal het net zijne eigen inwendige inrichting en zijn eigen exploitatie hebben.

ARTIKEL 3.

De Hoogere Raad der Spoorwegen bestaat uit :

a) Twee beheerders door den Beheerraad der exploiteerende maatschappij aan te wijzen, alsmede de Bestuurder dezer maatschappij;

b) Twee vertegenwoordigers van het personeel gekozen door de Groothertogelijke Regeering uit een dubbele lijst aangeboden door het personeel, overeenkomstig een reglement van openbaar beheer;

c) Vijf vertegenwoordigers der algemeene belangen van het land benoemd door de Groothertogelijke Regeering uit een dubbele lijst aan te bieden door de voornaamste belanghebbende groepeerings, overeenkomstig een reglement van openbaar beheer;

d) Den eersten Commissaris der Groothertogelijke Regeering voor spoorweg-aangelegenheden of zijn plaatsvervanger, als voorzitter, en een afgevaardigde van het Hoofd van het Departement van Financiën van het Groothertogdom of zijn plaatsvervanger;

e) Een eerste en een tweede afgevaardigde van de Koninklijke Belgische Regeering of hunne plaatsvervangers.

Elk lid dat niet meer het ambt uitoefent wegens hetwelk hij benoemd werd, houdt rechtens op deel uit te maken van den Hoogeren Raad; hij wordt onmiddellijk vervangen door een nieuw lid benoemd in dezelfde voorwaarden als zijn voorganger.

Een ministerieel besluit, genomen op voorstel van den Hoogeren Raad, zal de bijzonderheden van inrichting en de werking van dezen Raad regelen en er het huishoudelijk reglement van vaststellen.

ARTIKEL 4.

Door de Groothertogelijke Regeering of door het Comité van Beheer, volgens het geval, worden aan den Hoogeren Raad op verplichte wijze onderworpen, om er zijne meening over te geven, alle kwesties van algemeenen aard in technische, handels-, bestuurs- en financieele aangelegenheden betreffende de uitbaling van het net.

Hij geeft eveneens zijne meening aangaande alle andere kwesties, aangaande welke de Groothertogelijke Regeering of het Comité van Beheer van gevoelen zijn dat het nuttig is ze aan dezen Raad te onderwerpen,

Behooren vooral tot zijne bevoegdheid de hierna volgende kwesties :

De vergunning van nieuwe lijnen ;

De wijzigingen aan de samenstelling van het net ;

De maatregelen betreffende de werking van het financieele regime ;

De programma's der aanvullende werken ;

De programma's van electrificatie ;

De programma's der aansluiting met de naburige netten, met de waterwegen en alle andere verbindingswegen ;

De programma's voor het aanschaffen van rollend materieel en middelen te gebruiken om de uniformiseering der typen van materieel te verzekeren en den omvang van het organiek park vast te stellen ;

De algemeene exploitatiereglementen en de methodes van seinoverbrenging;

De algemeene maatregelen betreffende de politie, de veiligheid en het gebruik der spoorwegen;

De periodieke wijzigingen in den dienst der treinen, hunne samenstelling en hunne bestemming;

De tarieven alsmede hunne gelijkvormige toepassing op het gansche net en hunne herziening volgens deze overeenkomst;

De overeenkomsten met de vreemde spoorwegen, inzonderheid die betreffende de verwezenlijking van nieuwe verbindingen per spoorweg en de verdeeling van het verkeer, alsmede de periodieke wijzigingen der uurregelingen van de groote internationale treinen;

De toelatingen tot uitgifte van obligaties.

Hij is bovendien geroepen om te beraadslagen, overeenkomstig de beschikkingen der wet tot goedkeuring van deze overeenkomst, over de kwesties betreffende het statuut, de regels voor het werk en de bezoldiging, en de pensioeninstellingen van het personeel.

ARTIKEL 5.

De Hoogere Raad vergadert wanneer hij door zijnen voorzitter bijeengeroepen wordt. De bijeenroeping moet geschieden wanneer zij gevraagd wordt door de afgevaardigden van de exploiteerende maatschappij, of door den eersten afgevaardigde van de Belgische Regeering in zooverre het zaken zal betreffen opgesomd in het hiernavolgend artikel 7A. De besluiten van den Hoogeren Raad worden genomen bij meerderheid van de stemmen der aanwezige leden; in geval van staking der stemmen is die van den voorzitter beslissend.

De besluiten van den Raad over de kwesties die tot de bevoegdheid van de Regeering behooren, zullen aan dezer goedkeuring worden onderworpen.

Degene die gaan over de kwesties opgegeven in artikels 6, 7 en 8, zullen aan de beslissing van het Comité van Beheer worden onderworpen, zooals dit aangegeven is in gezegde artikelen.

De Regeering noch het Comité van Beheer mogen een beslissing nemen die strijdig is met een advies van den Hoogeren Raad, dan na een tweede beraadslaging van dezen laatste.

De exploiteerende maatschappij mag binnen een maand na de ontvangst van een besluit van den Hoogeren Raad of van een beslissing van de Regeering of van het Comité van Beheer aan den Hoogeren Raad vragen een tweede maal te beraadslagen, indien zij van meening is dat het besluit of de beslissing strijdig is met de haar opgedragen belangen. De Commissaris der Groothertogelijke Regeering mag aan den Hoogeren Raad een tweede beraadslaging vragen telkens hij dit noodig acht.

De eerste afgevaardigde der Belgische Regeering heeft hetzelfde recht voor de zaken hierna opgegeven in artikel 7 sub. A.

In al de gevallen waarin een beslissing van de Regeering of van het Comité van Beheer aanleiding zal geven hebben tot eene nieuwe beraadslaging van den Hoogeren Raad, zal de Regeering of het Comité van Beheer een definitief besluit moeten nemen.

Blijft de Hoogere Raad in gebreke te beraadslagen binnen den tijd dien hem gesteld werd door de Regeering of door het Comité van Beheer over de zaken die door deze bij hem aanhangig werden gemaakt, dan zal er door de Regeering of door het Comité van Beheer na aanmaning, een besluit genomen worden.

Blijft de exploiteerende maatschappij in gebreke zich te gedragen naar een beslissing van de Regeering of van het Comité van Beheer genomen in de vormen voorzien door dit artikel, dan zendt de Regeering of het Comité van Beheer haar een aanmaning, waarna, op kosten van de exploiteerende maatschappij en in de voorwaarden bepaald door gezegde aanmaning, kan worden overgegaan tot de uitvoering van ambtswege van de voorgeschreven maatregelen.

ARTIKEL 6.

Een Comité van Beheer wordt samengesteld waaraan in de volgende aangelegenheden macht tot besluiten wordt verleend :

- a) Maatregelen betreffende de werking van het financieel regime;
- b) Programma der aanvullende werken ;
- c) Programma van electrificatie ;
- d) Programma der aanschaffing van rollend materieel en middelen te gebruiken om de uniformiseering der typen van materieel te verzekeren en den omvang van het organiek park vast te stellen ;
- e) Goedkeuring der algemeene reglementen van exploitatie en der methodes van seinoverbrenging ;
- f) Goedkeuring der periodieke wijzigingen in den dienst der treinen, hunner uurregelingen, samenstelling en bestemming ;
- g) Homologatie en uitlegging der tarieven, hunne herziening onder de voorwaarden voorzien in artikelen 16 en 17 ;
- h) Bekrachtiging der overeenkomsten met de vreemde spoorwegen ;
- i) Toelating tot uitgifte van obligaties ;
- j) Algemeene regelen voor het afleveren van verkeersfaciliteiten.

ARTIKEL 7.

Het Comité van Beheer wordt gevormd door de afgevaardigden van elk der beide Belgische en Luxemburgsche Regeeringen in den Hoogeren Raad of hunne plaatsvervangers. Het wordt voorgezeten door den eersten commissaris der Regeering voor de spoorwegaangelegenheden of zijnen plaatsvervanger.

A. De Belgische stem is beslissend in alle beraadslagingen die betrekking hebben op :

- a) De tariefmaatregelen betreffende het verkeer tusschen België of in transitio door België, eenerzijds, en de landen die verder dan het Groothertogdom Luxemburg gelegen zijn, anderzijds ;
- b) De maatregelen die ten nadeele van de Belgische lijnen de afleiding zouden kunnen veroorzaken van het vervoer waarop zij bij gelijken prijs aanspraak mogen maken ;
- c) De overeenkomsten met vreemde spoorwegen betreffende de richting en de verdeling van het verkeer ;

d) De inrichting, de dienstregeling en de samenstelling der tegenwoordige en toekomende doorgaande internationale reizigers- en goederentreinen, transiteerend door het Groothertogdom Luxemburg, tusschen België en de verder gelegen landen, eenerzijds, en de landen die verder dan het Groothertogdom gelegen zijn, anderzijds, alsmede de internationale betrekkingen in transit door het Groothertogdom Luxemburg, die de internationale betrekkingen over België zouden kunnen concurrentie aandoen.

B. — Voor al de andere aangelegenheden die tot de bevoegdheid van het Comité van Beheer behooren is de Luxemburgsche stem beslissend.

Het Comité van Beheer vergadert op geregelde tijden of na bijeenroeping door zijnen voorzitter, die de dagorde vaststelt.

Echter, voor alle zaken die behooren tot de categorie dergenen opgegeven in dit artikel sub. A, zal de eerste Belgische afgevaardigde eveneens een vergadering van het Comité van Beheer kunnen eischen. Hij zal ook de opname in de dagorde kunnen vragen van alle kwesties die tot deze categorie behooren.

De beslissingen van het Comité van Beheer worden, zodra zij genomen zijn, ter kennis gebracht van de beide Regeeringen.

Het Comité van Beheer stelt zelf zijn huishoudelijk reglement op.

Een secretaris van Luxemburgsche nationaliteit wordt aan dit Comité toegevoegd.

ARTIKEL 8.

1. De rechtstreeksche tarieven voor goederen zullen vastgesteld worden in de navolgende betrekkingen :

- a) Tusschen België en het Groothertogdom Luxemburg ;
- b) Tusschen het Groothertogdom Luxemburg en de landen die verder dan België gelegen zijn ;
- c) Tusschen België en de verder gelegen landen eenerzijds, en de landen die verder dan het Groothertogdom Luxemburg gelegen zijn anderzijds ;
- d) Tusschen het Groothertogdom Luxemburg en Frankrijk ;
- e) Tusschen het Groothertogdom Luxemburg en Duitschland alsmede de verder gelegen landen.

2. Voor het vaststellen dezer tarieven zullen de volgende regels nageleefd worden :

a) Op de Luxemburgsche netten en voor het verkeer in transit door het Groothertogdom Luxemburg met gebruik van de Belgische lijnen, zal geene taxe aan het Luxemburgsche net verlies mogen veroorzaken. Eventueel zou de Belgische Regeering gezegd net moeten schadeloos stellen, ingeval de van kracht geworden taxen zulke uitwerking zouden hebben. Deze vergoeding zal tenzelfden titel als de andere ontvangsten, door het Belgisch en het Luxemburgsch net afgerekend worden. De modaliteiten van toepassing van dit beginsel zullen het voorwerp van een schikking tusschen het Belgisch en het Luxemburgsch net uitmaken ;

b) De zendingen komende van of bestemd voor het Groothertogdom Luxemburg, naar en van België en de verder gelegen landen, zullen op de Belgische lijnen het voordeel genieten van al de verminderde tarieven, die op dezelfde lijnen van

toepassing zijn op de zendingen van en naar België en de verder gelegen landen in transitio door het Groothertogdom Luxemburg.

Deze waarborgen worden ten titel van wederkeerigheid gegeven.

Van dezen regel zal mogen afgeweken worden wanneer de tarieven gerechtvaardigd zijn om redenen van concurrentie tusschen verschillende vervoerwegen.

Indien evenwel zekere concurrerende spoorwegen voor zendingen van of naar het Groothertogdom gunstiger voorwaarden aanbieden dan de Belgisch-Luxemburgsche spoorweg, zal deze laatste voor gezegde zendingen van of naar het Groothertogdom zijne taxen derwijze verlagen dat het verkeer waartegen geconcurranceerd wordt hem behouden blijft.

Deze beschikkingen zullen hun uitwerksel hebben afgezien van de bepalingen in zake vervoer vervat in de Economische Overeenkomst tusschen België en het Groothertogdom Luxemburg op datum van 25 Juli 1921.

c) De verminderingen die ten opzichte der op beide netten van kracht zijnde normale taxen teweeggebracht worden door de rechtstreeksche en transitio-taxen, vastgesteld zooals hierboven aangeduid, zullen door de Belgische en de Luxemburgsche spoorwegen gedragen worden naar rato van de normale taxen die op beide netten van toepassing zullen zijn.

d) De richting der transporten in de betrekkingen tusschen België en het Groothertogdom zal geregeld worden volgens het beginsel van den kortsten weg, met overdracht, in voorkomend geval, der taxen bekomen door het volgen van een langeren weg dan dezen der bepaalde richting. Indien het niet gaat om de punten sub b) en c) zal de verdeling der taxen geschieden naar rato van den meerderen weg, na neutralisatie der gedeelten gemeen aan beide wegen.

3. — Wat betreft de doorgaande internationale reizigers- en goederentreinen transiteerend door het Groothertogdom tusschen België en de verder gelegen landen eenenzijds, en de landen die verder dan het Groothertogdom gelegen zijn anderzijds :

a) zullen al de reizigerstreinen te Luxemburg stoppen. Op dezen regel zal uitzondering mogen gemaakt worden voor de bijzondere treinen;

b) zullen de Luxemburgsche stations waar de goederentreinen stoppen, in voorkomend geval, de lading dezer treinen kunnen aanvullen tot het beloop van de volledige lading voorzien voor de reis van aan de Luxemburgsche grens tot aan het eerste vreemde vormingsstation.

ARTIKEL 9.

Van af het in werking treden van het nieuwe regiem zal tot den aanleg van nog niet vergunde lijnen op breed spoor niet mogen worden besloten dan na overeenstemmend advies van den Hoogeren Raad der Spoorwegen.

De exploiteerende maatschappij verbindt zich trouwens, de vergunningen die haar zullen kunnen verleend worden, te aanvaarden aan de voorwaarden van deze Overeenkomst.

Behalve in geval van een bijzondere overeenkomst zullen de kosten voor aanleg van nieuwe lijnen ten laste van den Staat zijn.

De in voorkomend geval door de gemeenten of de particulieren verleende toelagen, zullen in hun geheel afgetrokken worden van het te leenen kapitaal.

De Staat zal aan de exploiteerende maatschappij kunnen vragen hem de gelden noodig voor den aanleg der lijnen voor te schieten; in dit geval zal de annuïteit omvatten de interesten, aflossingen, dienstkosten, zegelrechten en alle andere rechten ten laste der exploiteerende maatschappij, waarmede de obligaties belast zijn of zullen zijn.

Tot op den 1^o Januari volgend op de openstelling voor volledige exploitatie van eene lijn, zullen de werkelijke lasten der aldus uitgegeven sommen, zoowel als de exploitatiekosten, betaald worden met de ontvangsten der exploitatie van gezegde lijn, en, ingeval deze niet voldoende zijn, op de rekening der oprichtingskosten geschreven worden.

ARTIKEL 10.

De exploiteerende maatschappij zal vóór den 1^o November van elk jaar het programma moeten indienen van de aanvullende werken te haren laste welke zij voornemens is uit te voeren in den loop van het volgende jaar; dit programma zal in den loop van het jaar kunnen gewijzigd worden.

De Hoogere Raad zal dit programma onderzoeken ten einde na te gaan of het beantwoordt aan de behoeften der exploitatie en zal zijn met redenen omkleed advies aan het Comité van Beheer doen toekomen.

Indien het ingediende programma onvoldoende, overdreven of voorbarig geacht wordt, indien de exploiteerende maatschappij het niet eens wordt met den Hoogeren Raad, overhandigt deze laatste voorstellen aan het Comité van Beheer.

ARTIKEL 11.

Wanneer de Regeering of het Comité van Beheer, krachtens de hun door de overeenkomsten, wetten, en reglementen toegekende macht, besluiten zullen moeten nemen om te voorzien in de ontoereikendheid der inrichtingen van het net, van zijn personeel of van zijn materieel, uit hoofde der reeds vastgestelde behoeften en dergene welke te voorzien zijn volgens de toename van het verkeer, zullen zij het advies van den Hoogeren Raad der Spoorwegen vragen, indien deze er niet reeds over beraadslaagd heeft, alvorens de exploiteerende maatschappij aan te manen.

TITEL II.

Financieele beschikkingen.

ARTIKEL 12.

Een bijzonder fonds wordt ingesteld om te voorzien in het evenwicht der ontvangsten, uitgaven en lasten en om, in voorkomend geval, aan de exploiteerende maatschappij, gedurende het dienstjaar, de voorschotten te doen welke noodig zijn voor den geregelde gang harer kasverrichtingen.

Dit fonds zal het voorwerp uitmaken van een bijzondere rekening geopend in de boeken der Openbare Schatkist. Het zal onderhouden worden door het over-

schot der ontvangsten van het net, zooals gezegd wordt in navolgend artikel 14.

Indien dit overschot onvoldoende is, zullen de tarieven verhoogd worden in de voorwaarden aangegeven door artikel 16. Indien noodig zullen voorschotten gegeven worden aan het bijzondere fonds door de Openbare Schatkist, die daarvan terugbetaling zal ontvangen, zooals voorzien wordt in artikelen 14 en 16.

De betaling van den interest der voorschotten alsmede de aflossing van het kapitaal zullen geschieden door afnemingen van de bruto-ontvangsten, zooals gezegd wordt *sub littera g)* van artikel 14, alsmede in artikel 16.

Wanneer het geunificeerde net terug aan den Staat zal gekomen zijn, zal het saldo van het bijzondere fonds en der in artikel 17 voorziene reserve aan dezen laatste toebehooren.

ARTIKEL 13.

Onder voorbehoud der voorschriften van artikel 14, zullen aan de exploiteerende maatschappij en aan haar personeel jaarlijksche premiën worden toegekend met het doel hen te interesseeren in de uitbreiding van het verkeer en in de besparing van uitgaven.

De premiën der exploiteerende maatschappij zullen berekend worden als volgt :

A. 2,5 t. h. der ontvangsten die het cijfer van 75 miljoen franken overschrijden, de ontvangsten der mijnen afgehouden zijnde.

De ontvangsten zullen vastgesteld worden voor elk boekjaar, derwijze dat zij onafhankelijk zijn van de tariefwijzigingen.

Daartoe zullen de bruto-ontvangsten reizigers, reisgoed, rijtuigen en dieren en goederen van elke maand afzonderlijk vermenigvuldigd worden door een coëfficiënt gelijk aan 1 op de basis van de tarieven van kracht op 1 Januari 1923.

In geval van tariefwijziging in den loop van eene maand, zal men het getal waarmede dit coëfficiënt in het vervolg verminderd of vermeerderd zal moeten worden, verkrijgen op de volgende wijze :

Men zal het verschil maken tusschen het gemiddeld product per vervoerde ton van de beschouwde eenheid gedurende de eerste volle maand van toepassing van het nieuwe tarief en men zal er het gemiddeld product per ton van dezelfde eenheid gedurende de maand die voorafgaat aan degene waarin het tarief gewijzigd werd, aftrekken, men zal vervolgens dit verschil deelen door het gemiddeld product van de beschouwde eenheid gedurende de eerste volle maand van toepassing van het gewijzigde tarief.

Wanneer het verschil positief zal zijn, zal de coëfficiënt verminderd worden, wanneer het verschil negatief zal zijn, zal het verschil verhoogd worden.

B. — 2 t. h. van het verschil tusschen de ontvangsten, vastgesteld zooals hierboven gezegd, en de eigenlijk gezegde exploitatieuitgaven, vastgesteld overeenkomstig de bepaling voorkomend in artikel 14, *littera a*, terwijl de prijs van de brandstoffen voor de machienen en de gemiddelde jaarlijksche bezoldiging per agent onveranderlijk gehouden wordt.

De prijzen der brandstoffen voor de machienen zullen per ton op wagon-grens 77 frank bedragen voor de kolen en 102 frank voor de briketten, uitgedrukt in Luxemburgsche munt.

De bezoldiging der agenten zal vastgesteld worden door het gemiddelde cijfer

te nemen van de salarissen vermeerderd met de vergoedingen van allen aard op 1 Januari 1923.

Indien het verschil negatief is, zal voor het boekjaar waarover het gaat natuurlijk geene premie B gegeven worden. Indien voor een boekjaar volgend op het eerste, het verschil negatief wordt, na positief geweest te zijn, zal het verdubbeld worden en afgetrokken van het deel B van het volgend boekjaar en, indien noodig, van de volgende boekjaren.

Indien het totaal der premiën A en B, zooals zij hierboven bepaald zijn meer dan 1,500,000 frank bedraagt zal de helft van het overschot in het bijzondere fonds gestort worden, indien na deze storting het aldus verminderde totaal nog meer dan 2,000,000 frank bedraagt zullen de drie vierden van het nieuwe overschot in het bijzondere fonds gestort worden.

De premie welke toekomt aan het personeel in zijn geheel zal bestaan uit de onafhankelijke elementen A en B berekend zooals hierboven gezegd, maar zonder rekening te houden met de stortingen in het bijzondere fonds.

Het bedrag der premie zal elk jaar vastgesteld worden door het Comité van Beheer, op voorstel van de exploiteerende maatschappij, na onderzoek der rekeningen.

Een besluit der Regeering, genomen op voorstel van den Hoogeren Raad, den Staatsraad gehoord zijnde, zal de grondslagen vaststellen voor de verdeling der premie welke aan het personeel toekomt.

ARTIKEL 14.

Van de bruto ontvangsten van elken aard, de mijnontvangsten inbegrepen, zal de exploiteerende maatschappij afnemen :

a) De eigenlijk gezegde exploitatie-uitgaven, volgens aanhangsel n° I van deze overeenkomst;

b) De financieele en sociale lasten vervat in aanhangsel II;

c) De administratiekosten volgens aanhangsel III;

d) Een cijns van 3.866.400 Belgische franken, verschuldigd krachtens de Overeenkomst van 25 Juni 1921 gesloten tusschen de Regeering en de Société Guillaume-Luxembourg.

De driemaandelijksche stortingen, voorzien in gezegde overeenkomst, zullen gedaan worden in de Luxemburgsche Schatkist, op zulke wijze dat deze te allen tijde gedekt zij tegenover voormelde maatschappij. Na het verstrijken van de Overeenkomst van 25 Juni 1921, zal de pacht van 3.866.400 Belgische franken voortgaan gestort te worden aan den Luxemburgschen Staat;

e) De kosten veroorzaakt door de werking van den Hoogeren Raad, het Commissariaat der Regeering en het Comité van Beheer zooals deze bepaald zijn in artikel 32 en volgende;

f) De annuïteiten voorzien in artikel 13;

g) De interest der voorschotten gedaan aan het bijzondere fonds, overeenkomstig artikel 12, alsmede de sommen noodig om de aflossing van deze voorschotten te verzekeren binnen de door artikel 16 bepaalde termijnen. De voet van den interest zal 5 t. h. bedragen gedurende de eerste periode van tien jaar en vervolgens om de tien jaar door het Comité van Beheer vastgesteld worden;

h) Een eerste annuïteit van 250.000 frank aan den Luxemburgschen Staat te betalen;

i) Eene annuïteit van 1.965.930 frank ten voordeele van de Société Prince-Henri.

Indien de ontvangsten niet toelaten het geheel der bovenstaande afnemingen te dekken, zal het verschil aan de exploiteerende maatschappij betaald worden door het bijzondere fonds.

Wanneer er integendeel een overschot bestaat, zal dit in het bijzondere fonds gestort worden, na afneming van :

1^o De premies waarvan sprake in artikel 13;

2^o De annuïteiten voorzien in artikel 18;

3^o Een tweede annuïteit van 250.000 frank, te betalen aan den Luxemburgschen Staat en welke, in voorkomend geval, zal moeten dienen om te voorzien in de te korten der opbrengst van de uitbating der lijnen met smal spoor.

Indien het beloop van het overschot, vermeerderd met het bedrag der reserve voorzien in artikel 17, niet toelaat het totaal der stortingen vervat sub. 1^o, 2^o en 3^o hierboven, toe te staan, zullen deze toelagen verminderd worden tot het bedrag der beschikbare som, elk naar rato van zijne respectieve belangrijkheid, zonder dat zij minder mogen bedragen dan de helft van hun bedrag, zooals dit bepaald is door de beschikkingen van artikels 13 en 18 en sub. 3^o van dit artikel; in dit geval zullen de sommen noodig om eventueel de helft van deze bedragen te bereiken, gedekt worden door het bijzondere fonds.

Het gedeelte der annuïteiten voorzien in artikel 18, dat niet gedekt is gedurende een boekjaar, zal overgedragen worden op de volgende boekjaren om afgenomen te worden van de overschotten van deze boekjaren vóór elke storting in het bijzonder fonds.

ARTIKEL 15.

De uitgaven ten laste van den Staat of van de exploiteerende maatschappij voor het aanleggen van nieuwe lijnen alsmede voor de uitvoering van aanvullende werken, de vermeerdering van het materieel met uitsluiting van de hernieuwing van het bestaand of toekomstig materieel, de aanschaffing inbegrepen van het noodige materieel voor de exploitatie vanden Guillaume-Luxembourg, alsmede de werktuigen voor de wegen en de werkhuizen, het meubilair der stations, de stock der bevoorradingen noodig voor een normale exploitatie, enz., zullen gedekt worden door nieuwe obligaties, waarvan de periode van aflossing niet langer dan zestig (60) jaar zal zijn.

Deze obligaties zullen uitgegeven worden door de exploiteerende maatschappij onder waarborg van den Staat; de voorwaarden van uitgifte zullen bepaald worden door het Comité van Beheer, na advies van den Hoogeren Raad.

Tijdens den duur van de vergunning van het net, zullen de lasten dezer nieuwe obligaties verzekerd worden door de afnemingen voorzien *sub litt. f* van het vorig artikel en, ingeval deze niet voldoende zijn, door het bijzondere fonds; na afloop van de vergunning zullen deze lasten gedragen worden door den Staat.

ARTIKEL 16.

De tarieven zullen, indien noodig, herzien kunnen worden door een besluit van het Comité van Beheer, genomen op voorstel van den Hoogeren Raad der Spoorwegen, boven de maxima voorzien door de lastkohieren, in de noodige mate om het evenwicht te houden tusschen de ontvangsten, eenerzijds, de uitgaven en de lasten, anderzijds.

Deze herziening zal slechts kunnen geschieden binnen de grenzen vereenigbaar met den algemeenen economischen toestand.

De Hoogere Raad der Spoorwegen zal een eerste voorstel tot herziening moeten indienen binnen de drie maanden die zullen volgen op zijne installatie.

Naderhand, wanneer de stortingen van het bijzondere fonds zijne beschikbare gelden zullen te boven gaan, zal de Hoogere Raad der Spoorwegen aan het Comité van Beheer voorstellen in de bovenstaande voorwaarden te besluiten tot de tariefherzieningen noodig om :

1^o de gelijkheid te herstellen tusschen de stortingen en de jaarlijksche ontvangsten van het bijzondere fonds ;

2^o het vorige tekort der exploitatie aan te vullen, zoodanig dat op het einde van een periode, van hoogstens vijftien jaar, het bijzondere fonds aan de Openbare Schatkist al zijne vroegere voorschotten terugbetaald zal hebben. De sommen noodig om te voorzien in de behoeften van het aanvankelijke bedrijfskapitaal zullen binnen den tijd van hoogstens dertig jaren terugbetaald worden.

De bovenstaande beschikkingen vormen geen hinderpaal voor de gedeeltelijke omwerkingen van het tarief, die nuttig geacht zouden kunnen worden en die voorgesteld zouden worden door de exploiteerende Maatschappij of in de reglementaire vormen gevraagd door het Comité van Beheer.

ARTIKEL 17.

Wanneer de ontvangsten van het bijzondere fonds, na terugbetaling der aan hetzelfde door de Openbare Schatkist gedane voorschotten, deze stortingen overschrijden, zal het overschot dienen om eene reserve samen te stellen waarvan het maximum bepaald zal worden door het Comité van Beheer, op voorstel van den Hoogeren Raad der Spoorwegen.

De aanwending van deze reserve is niet begrensd, zij zal echter hoofdzakelijk voor doel hebben de onvoorziene uitgaven te dekken welke te dragen zijn door de exploitatierekening of door die der oprichtingskosten.

Wanneer het bijzondere fonds het maximum bereikt zal hebben bepaald door het Comité van Beheer en gedurende twee achtereenvolgende jaren op deze hoogte zal gehandhaafd geweest zijn, zal het Comité van Beheer, na advies van den Hoogeren Raad, verminderingen van taxen kunnen bevelen ten einde de ontvangsten en de lasten van het bijzonder fonds op de best mogelijke wijze met elkander in evenwicht te brengen.

ARTIKEL 18.

De Regeering is gemachtigd de annuïteiten vooraf te nemen welke noodig zijn

voor het betalen van een intrest van 5 t. h. en het aflossen in drie-en zestig (63) jaar van de som, waarvoor de Staat ongedekt is uit hoofde van de vroegere exploitatie van den Guillaume-Luxembourg, en welke geschat wordt op 15,000,000 frank.

ARTIKEL 19.

De verdragsluitende partijen zijn het eens om af te zien van de voordeelen en lasten die voor hen zouden kunnen voortvloeien uit :

a) De overeenkomst van Maart 1918 tusschen de Regeering en de Société Prince-Henri, betreffende de oorlogsverliezen ;

b) Die van Maart 1919 tusschen dezelfden, waarbij de exploitatie der buurtlijnen vergund wordt.

Voor de overname van de exploitatie der buurtlijnen behoudt de Regeering zich echter een tijdruimte van acht maanden voor, te beginnen met het in werking treden van deze overeenkomst. Gedurende dezen tijd zullen de uitslagen der exploitatie van gezegde lijnen voor rekening van den Staat zijn.

ARTIKEL 20.

De Staat behoudt zich het recht voor de exploitatie van het geunificeerd net over te nemen op den datum waarop het Verdrag van Economisch Verbond van 25 Juli 1921 verstrijkt, overeenkomstig artikel 29 van gezegd Verdrag, mits hiervan een jaar op voorhand kennis te geven en tegen betaling, aan de Maatschappij, van de annuïteiten die nog te betalen blijven uit hoofde van de litt. I en van het 1° van artikel 14, tot aan het einde van de vergunning Prince-Henri welke verlengd is tot 31 December 1987.

Om het bedrag vast te stellen van de som waarvan sprake sub. 1° van artikel 14, zal men het gemiddelde nemen der sommen ontvangen gedurende de vijf voordeeligste boekjaren onder de vijftien laatste jaren van uitbating door de Maatschappij. Het aldus verkregen gemiddelde zal niet minder mogen bedragen dan de som ontvangen gedurende het laatste boekjaar.

Mits wat voorafgaat zal de Staat bezit nemen van het geheele actief en het geheele passief om 't even welk van de maatschappij, inzonderheid van alle obligatielasten en van alle verplichtingen betreffende de pensioenen, de verzorgingskassen, de onderstandskassen, enz., met uitzondering der schulden van de Maatschappij tegenover haar zelve.

Het is echter verstaan :

1°) dat het bedrag van het verschil bestaande tusschen het actief en het passief, na vereffening tusschen de reserves en bijzondere fondsen en de verliezen, in de balans van de Société Prince-Henri afgesloten op 31 December 1922, definitief zal toebehooren aan of ten laste vallen van de aandeelhouders der Société Prince Henri.

Wat betreft het boekjaar 1923 en het gedeelte van het boekjaar 1924, dat aan het in werking treden van deze Overeenkomst voorafgaat, is het verstaan dat de veranderingen welke voorgekomen zijn in het actief en in het passief der Société Prince Henri, in den loop van deze boekjaren, op het geunificeerd net zullen overgaan, behalve eene maandelijksche som van $2.670.000 : 12 = 222.500$ frank, die het eigendom zal blijven van de Société Prince Henri ;

2° dat het aan de Société Prince Henri verboden is zonder de toelating van de Regeering deel te nemen aan een andere onderneming dan de exploitatie van het geunificeerde net, zooals dit bepaald is in artikel 1 van deze Overeenkomst, zelfs wanneer deze onderneming zou beantwoorden aan het maatschappelijk doel, zooals dit bepaald is door artikel 4 der statuten van de Société Prince Henri, goedgekeurd door Koninklijk-Groothertogelijk besluit van 28 October 1877;

3° dat het haar insgelijks verboden is, buiten dezelfde toelating, financiële verplichtingen aan te gaan, die niet uitdrukkelijk of stilzwijgend voorzien zouden zijn door deze Overeenkomst.

In afwijking van de lastkohieren, zullen dezelfde regels toegepast worden voor de overname door den Staat aan het einde der vergunning Prince Henri, behalve wel te verstaan, de betaling der annuïteiten voorzien in alinea 1 van dit artikel.

TITEL III.

Verschillende beschikkingen.

ARTIKEL 21.

De exploiteerende Maatschappij zal, voor de uitbating van het geunificeerd net, uitsluitend Luxemburgsche onderdanen gebruiken, na vastgesteld te hebben dat zij de vereischte hoedanigheden en bekwaamheden bezitten. Het is slechts wanneer er gebrek zou zijn aan geschikte kandidaten van Luxemburgsche nationaliteit, dat de exploiteerende Maatschappij agenten van een andere nationaliteit zal mogen gebruiken, op voorwaarde vooraf in elk afzonderlijk geval de instemming van de Regeering verkregen te hebben.

Het is verstaan dat de exploiteerende maatschappij, alleen verantwoordelijk zijnde voor de uitbating, ook alleen oordeelt over de technische bekwaamheid harer agenten en dat de Regeering hare instemming slechts zal kunnen weigeren om redenen van zedelijken aard, die in haar besluit nader omschreven zullen zijn.

Echter zal de exploiteerende maatschappij ten opzichte der kandidaten van Luxemburgsche nationaliteit geen strengere eischen mogen stellen dan ten opzichte der vreemde kandidaten.

ARTIKEL 22.

De toestand van het personeel in werkelijken dienst en van het gepensioneerde personeel, alsmede die der weduwen en weezen wordt geregeld door het wettelijk statuut der spoorwegagenten. De agenten die, op het oogenblik van de overname der exploitatie van den Guillaume-Luxembourg, er een betrekking bekleedden welke niet voorkomt op de bezoldigingstabel van het statuut, zullen in een toestand geplaatst worden welke ten opzichte van den graad en de bezoldiging minstens gelijkwaardig zal zijn aan dien waarin zij zich bevonden onder het oud stelsel. Voor de volgende bevorderingen en benoemingen zal er rekening gehouden worden met de dienststaten van de gewezen agenten van den Guillaume-Luxembourg, tenzelfden titel als met die van de agenten van den Prince-Henri.

Wat de Luxemburgsche onderhoorigen betreft welke in dienst zijn op het net

der Spoorwegen van den Elzas en van Lotharingen, op het oogenblik waarop deze Overeenkomst in werking treedt, hun toestand wordt geregeld als volgt :

Binnen een tijdruimte van drie maanden, te rekenen van den datum van dit in werking treden, zullen de belanghebbende agenten gehouden zijn bij de exploiteerende maatschappij een verzoek tot wederindienstneming in te dienen, en de verbintenis moeten aangaan dat zij den oproep van den nieuwen uitbater zullen beantwoorden binnen den door dezen laatsten bepaalden tijd. Een bericht in dien zin zal onmiddellijk door de zorgen der exploiteerende maatschappij afgekondigd worden in twee dagbladen van den Elzas en van Lotharingen. Het weder in dienst nemen zal geschieden in betrekkingen die, ten opzichte der graden en der bezoldiging, minstens gelijkwaardig zijn aan degene die de betrokken agenten bekleedden vóór dat zij den Guillaume-Luxembourg verlieten.

Het verblijf in Elzas-Lotharingen zal hun geteld worden als dienst op de Luxemburgsche spoorwegen, wat de bevordering, de driejaarlijksche verhoogingen en de dienstjaren betreft.

Het weder in dienst nemen zal geschieden naarmate er plaatsen in de kaders der bestendige betrekkingen open zullen vallen.

De vroeger in marken uitbetaalde pensioenen zullen omgezet worden in Luxemburgsche franken, tegen 1.25 Luxemburgsche frank per mark.

Dezelfde waarborg wordt gegeven ten opzichte van de kas der werkliedenpensioenen, welke op den Guillaume-Luxembourg bestond op het oogenblik der overname van de uitbating.

Wanneer de Luxemburgsche overheden het noodig zullen achten over te gaan tot de aanhouding van een bediende van het net wegens een overtreding, zal er zooveel mogelijk rekening worden gehouden met de eischen van den dienst. De aanhouding zal op de vlugste wijze ter kennis gebracht worden van den onmiddellijken overste van den betrokkene.

De uniform van de bedienden in dienst zal vastgesteld worden in overleg met de Regeering.

ARTIKEL 23.

De exploiteerende maatschappij zal de diensten der lokaal- en exprestreinen voor reizigers noodig voor het binnenlandsch verkeer alsmede voor het rechtstreeksch verkeer met doorlopende en overeenstemmende uurregelingen organiseren. De rechtstreeksche diensten veronderstellen het bestaan van een voorafgaand accoord met de betrokken beheeren en spoorwegmaatschappijen.

Zij zal op dezelfde wijze diensten van goederentreinen inrichten welke beantwoorden aan al de behoeften van het verkeer.

Met het oog op bovenstaande doeleinden zal zij, onder voorbehoud der afrekening en der technische voorwaarden die gebruikelijk zullen zijn, den overgang van rollend materieel van de eene lijn op de andere toelaten.

Zij zal in goede voorwaarden beantwoordend aan het noodige gemak, een voldoende aantal treinen organiseren met uurregelingen welke zooveel mogelijk aan de werkuren aangepast zijn om de werklieden in staat te stellen zich naar hun werk te begeven en naar hunne haardsteden terug te keeren,

Zij zal rechtstreeksche verbindingen inrichten door exprestreinen of recht-

streeksche aansluitingen, tusschen Luxemburg en Parijs, Brussel, Luik, Antwerpen, Straatsburg, Bazel en Rijnland.

Zij zal al het mogelijke doen opdat de expres-treinen Oostende Bazel, die de rechtstreeksche verbinding vormen tusschen Engeland en Italië, door België, Luxemburg en Zwitserland, alsmede de expres-treinen Parijs-Rijnland, voort zouden gaan gebruik te maken van de Luxemburgsche lijnen en stil te staan te Luxemburg.

In het algemeen zal zij er naar streven het verkeer op het net te doen toenemen en intensiever te maken en inzonderheid aan het net al het doorvoerverkeer te verzekeren dat vereenigbaar is met de technische mogelijkheden.

De prijzen van het vervoer zullen berekend worden volgens den voor het publiek voordeligsten weg, de tabel der afstanden goedgekeurd zijnde door het Comité van Beheer.

ARTIKEL 24.

De verdragen en overeenkomsten gesloten door de voormalige beheeren der spoorwegen van den Elzas en van Lotharingen, handelend als uitbaters van het net « Guillaume-Luxembourg », met de openbare beheeren, de gemeenten, de openbare inrichtingen en de particulieren, inzonderheid wat betreft de overgangsstations, de gemeenschappelijke stations, het verdeelen van het verkeer, het bedienen der abordeeringen en der vertakkingen, enz., zullen van kracht blijven binnen de grenzen voorzien door gezegde verdragen en door deze overeenkomst, de exploiteerende maatschappij zich in al de rechten en verplichtingen stellend van de voormalige beheeren welke den « Guillaume-Luxembourg » exploiteerden.

ARTIKEL 25.

Zullen, voor de vergunning en de uitbating van de verbindingsporen van toepassing zijn, de daarop betrekking hebbende beschikkingen, opgenomen in artikel 25 van het lastkohier van 14 December 1868-27 Februari 1869, waardoor de uitbating der spoorwegen Prince-Henri beheerd wordt.

ARTIKEL 26.

Overeenkomstig de titels van vergunning, lastkohieren, verdragen en overeenkomsten, betreffende de lijnen bedoeld door deze Overeenkomst en onder de voorwaarden daarin voorzien, zal de exploiteerende maatschappij de vergunning niet kunnen verhinderen van spoorlijnen, bestemd om gezegde verpachte lijnen te verbinden met de bevaarbare wegen welke aangelegd zouden worden in het Groothertogdom, zoomin als het kruisen van deze zelfde verpachte lijnen door de bevaarbare wegen of nieuwe spoorwegen waarvan de Regeering of het Comité van Beheer den aanleg zou bevelen of toelaten.

Het is bovendien verstaan dat het aanleggen van bevaarbare wegen in geen geval aanleiding zal kunnen geven tot een vergoeding voor afleiding van verkeer

ARTIKEL 27.

Het regime voorzien in artikel 25 voor de particuliere vertakkingen van mijn- of fabriekeigenaars zal uitgebreid worden tot de particuliere vertakkingen van eigenaars of vergunninghouders van algemeene pakhuizen, zoowel als tot diegene der vergunninghouders van openbaar materieel en der eigenaars van particulier materieel, welke behoorlijk gemachtigd zijn in de havens der binnenscheepvaart.

De Regeering zal anderzijds, wanneer het nut er van erkend zal zijn, na onderzoek, de exploiteerende maatschappij gehoord zijnde, den aanleg kunnen voorschrijven van de dokken en lijnen noodig voor het overladen tusschen den waterweg en den weg op vasten grond, ten einde aan de schepen den toegang tot de door het net bediende stations te verzekeren.

Deze werken zullen uitgevoerd worden door de exploiteerende maatschappij, volgens de door de Regeering goedgekeurde plannen. De oprichtingskosten zullen gedragen worden door den Staat met de medewerking der belanghebbenden, indien daartoe aanleiding bestaat.

ARTIKEL 28.

De transporten komende van of bestemd voor inrichtingen van overlading met den waterweg, met inbegrip der particuliere verbindingssporen, rechtstreeks door het net bediend, zullen ten opzichte der tarieven aan hetzelfde regime als de andere transporten onderworpen zijn.

ARTIKEL 29.

De betrekkingen tusschen den spoorweg en het Beheer van Posterijen en Telegrafen, betreffende den aanleg en het onderhoud der telegraaf- en telephoonlijnen langs den weg, het verkeer der postwagens, het vervoer der postcolli en der postzakken, het gebruiken door het Postbeheer van gebouwen van den spoorweg, enz., enz..., zullen het voorwerp uitmaken van eene tusschen het Postbeheer en de exploiteerende maatschappij te sluiten schikking. Deze schikking zal onderworpen worden aan de goedkeuring van het Comité van Beheer.

ARTIKEL 30.

De exploiteerende maatschappij zal binnen de termijnen die bepaald zullen worden door het Comité van Beheer het programma der hierna aangeduide werken uitvoeren.

Zij zal, overeenkomstig de goedgekeurde plannen en in de voorziene voorwaarden, behalve de door het Comité van Beheer goed te keuren veranderingen, de werken van het station van Luxemburg voltooien,

Deze werken omvatten de afschaffing van de onderbrugging aan den « Dernier Sol » en zijne vervanging door een overbrugging, het inrichten van ondergrondse doorgangen tusschen de verschillende statiekaaien, het overdekken dezer kaaien, de inrichting van een plaatselijk goederenstation, aangepast aan de behoeften van het verkeer, met hallen en stapelplaatsen; het aanleggen eener

abordeering voor de lijn van Remich, alsmede voor de buurtspoorlijn van Echter-nach en van hare vertakking op de Kreutzgründchen.

De exploiteerende maatschappij zal overgaan tot de vergrooting van het station van Esch, waar zij een nieuw gebouw voor reizigers zal oprichten, alsmede een plaatselijk goederenstation, met hallen en stapelplaatsen, aangepast aan de behoeften van het verkeer, alsmede de noodige lokalen voor den dienst der douanen.

Zij zal bovendien de volgende werken uitvoeren :

a) leggen van de derde en de vierde spoorlijn tusschen Bettemburg en Luxemburg met inrichting van al de installaties en al de bijkomende werken die zij met zich brengen, zooals over- en onderbrugging bij de kruisingen der banen en wegen voorzien door de goedgekeurde plannen; ondergrondsche doorgangen in het station van Berchem;

b) voltooiing van de lijn Berchem-Octrange, de verbinding met Fentange inbegrepen, welke zij de toelating heeft aan te vullen met den aanleg van een tweede spoorlijn; bouwen van een halte te Syren;

c) vergrooting der stations Troisvierges, Wasserbillig en Schiffange;

d) oprichting van een nieuw gebouw der ontvangsten te Bettemburg, alsmede van een nieuw gebouw voor reizigers en van een overbrugging te Rumelange;

e) inrichting te Maulusmühle van een dienst van verzending van vrachtgoed per volledige wagons, waarvan de behandeling ten laste van het publiek is;

f) bouw van een ladingskade en van een goederenhal te Basbellain en te Munsbach.

Zij verbindt zich de aanleg van een rechtstreeksche lijn tusschen de hoofdstad en de Moezel te bestudeeren.

ARTIKEL 31.

De Regeering zal een Commissaris afvaardigen belast met de bescherming harer rechten van souvereiniteit en toezicht. Deze ambtenaar zal als voorzitter optreden van den Hoogeren Raad alsmede van het Comité van Beheer; hij is er de uitvoerende agent van.

Hij zal handelend optreden bij de exploiteerende maatschappij in naam zijner Regeering, in naam van den Hoogeren Raad en in naam van het Comité van Beheer in al de gevallen die niet een rechtstreeksch optreden van de volgens de Luxemburgsche wetten bevoegde politie- of justitieoverheden wettigen.

ARTIKEL 32.

De kosten van de werking van den Hoogeren Raad der Spoorwegen, van het Comité van Beheer en van het Commissariaat der Spoorwegen zijn ten laste der exploiteerende maatschappij.

ARTIKEL 33.

De lokalen van den Hoogeren Raad, van het Comité van Beheer en van het Commissariaat der Spoorwegen, het meubilair, de verwarming dezer lokalen, zoo- wel als de bureelbenodigheden welke voor de werking dezer instellingen noodig zullen zijn en zooals zij door deze bepaald zullen worden, zullen geleverd worden door de exploiteerende maatschappij.

ARTIKEL 34.

Aan den Hoogeren Raad wordt een secretariaat toegevoegd. Het zal bestaan uit een secretaris alsmede uit het kantoorpersoneel. De titularissen van deze betrekkingen zullen eveneens belast zijn met het bureelwerk van het Comité van Beheer; zij zullen aangeduid worden door het Comité van Beheer, hetwelk hunne bezoldigingen en de voorwaarden hunner betrekking zal vaststellen.

ARTIKEL 35.

De ambtenaren en agenten van het Commissariaat zullen, ten opzichte van de bezoldiging, de pensioenen en de reiskosten, gelijkgesteld worden met de agenten van de exploiteerende maatschappij, die een ambt van hetzelfde belang vervullen; behalve echter dat de premiën, de toelagen en de aandeelen in de winst verleend aan het personeel der maatschappij niet in aanmerking zullen komen.

De formule van gelijkstelling zal het voorwerp uitmaken van eene overeenkomst tusschen de Regeering en de exploiteerende maatschappij. In geval van geschil zal het besluit van de Regeering den doorslag geven.

ARTIKEL 36.

Wanneer de Overeenkomst op heden gesloten tusschen de Belgische en de Luxemburgsche Regeering zal verstrijken, zullen de gemengde Belgisch-Luxemburgsche organismen door deze overeenkomst voorzien, vervangen worden door gelijkaardige organismen aan te duiden door de Luxemburgsche Regeering, terwijl de waarborgen betreffende de tarieven, ten voordeele van België bepaald, zullen ophouden te bestaan.

ARTIKEL 37.

Deze overeenkomst zal geregistreerd worden tegen het vaste recht van 3 frank.

Gedaan in dubbel exemplaar te Brussel, den 15^e Mei 1924.

(get.) Tony LEFORT, Pierre BRAUN, Emile MAYRISCH,
Jean JADOT, Emile SPRUYT, Gaston BARBANSOX, Alfred SOREL.

AANHANGSEL I.

UITGAVEN VAN UITBATING.

A. ALGEMEENE ONKOSTEN.

Wedden en uitgaven van den Bestuurder en de dienstoversten van het Bestuur.

Wedden en uitgaven van het personeel van het Bestuur.

Wedden, loonen en uitgaven der magazijniers en der magazijn-werklieden.

Kosten van verwarming en verlichting der bureelen van het Bestuur en der magazijnen

Bureelbenoedigheden. registers en drukwerk ; reizigersecoupons.

Uitgaven, aanplakbrieven, aankondigingen en abonnementen, boeken, kaarten, enz...

Onderhoud der gebouwen van het Bestuur, onderhoud en hernieuwing van het meubilair; vertering en verschillende onkosten (kleine uitgaven van het bestuur).

Vergoedingen en verzekeringen tegen brand; grondbelastingen.

Verliezen, teruggaven en schade aan transporten en de daarop betrekking hebbende rechtsvorderingen; douaneboeten, enz...

Vergoedingen, buitengewone en onvoorziene uitgaven; bijzondere uitgaven voor de aansluiting bij verschillende bonden.

B. VERKEER EN STATIONS.

Wedden en uitgaven der dienstoversten en van hun kantoorpersoneel,

Wedden, salarissen en uitgaven van het treinpersoneel.

Wedden en uitgaven der stationsoversten en -klerken.

Salarissen der goederenbeambten, halte-oversten, wisselwachters en verschillende werklieden.

Verwarmings- en verlichtingskosten der stations, der bureelen van de Inspectie en van het Toezicht op het Verkeer.

Wedden, salarissen en reis- en verblijfkosten van het personeel van den Telegraafdienst.

Onderhoud en vernieuwing van de toestellen van den telegraafdienst.

Onderhoud en vernieuwing van het meubilair, van gereedschappen en werktuigen; de verbruiksvoorwerpen :

a) Van de stations;

b) Van de Inspectie.

Verskillende en onvoorziene onkosten.

Gemeenschappelijke stations (wedden, salarissen, verbruik en andere uitgaven).

C. WEGEN EN WERKEN.

Wedden en salarissen der dienstoversten en van hun kantoorpersoneel.

Wedden en uitgaven der wegopzichters.

Salarissen der overwegwachters.

Salarissen der wegwerkers:

a) Gewone,

b) Toegevoegde.

Vernieuwing der wegen :

a) Spoorstaven en toebebooren.

b) Dwarssliggers.

Onderhoud en vernieuwing der wissels en crossings, der watermondingen, der waterkranen, der vaste en beweegbare hijschtoestellen, der weegbruggen, der seinen, der laadkaaien en allerlei.

Hernieuwing van den ballast, onderhoud der overwegen, der kunstwerken, der

aardwerken, der glooiingen en der ophoogingen, der beplantingen, der afsluitingen, sluitboomen en allerlei.

Onderhoud en vernieuwing van het meubilair der bureelen en lokalen, der werktuigen, toestellen en gereedschappen van den dienst der wegwerkers, verbruiksvoorwerpen.

Verwarmings- en verlichtingskosten der bureelen en lokalen.

Onderhoud der stationsgebouwen en hunner aanhoorigheden, der wachterswoningen en -huisjes, der werkplaatsen, stelplaatsen, aanhoorigheden, der magazijnen en depôts.

Onderhoud der telegraaflijnen (wedden, salarissen en reis- en verblijfkosten van het personeel), materialen.

Onderhoud en gebruik der gemeenschappelijke wegen en stations.

D. TREKDIENT EN MATERIEEL.

a) *Algemeene onkosten.*

Wedden en uitgaven der dienstoversten en van hun kantoorpersoneel.

Wedden en uitgaven der hoofden van werkplaatsen, depôts en stelplaatsen.

Onderzoek, schoonmaken, smeren, verwarming en verlichting der treinen.

Allerlei en onvoorziene uitgaven; verbeteringen, proefnemingen, enz...

Salarissen, uitgaven en premiiën der machinisten en stokers.

b) *Trekdienst en materieel.*

Salarissen, uitgaven en premiiën der schoonmakers van locomotieven, der lampenisten, der laders van brandstof, der aanstekers en der verschillende werklieden.

Stoken der locomotieven, verbruikte brandstof :

a) Kolen;

b) Briketten;

c) Hout en allerlei.

Smeren en verlichten der locomotieven en tenders; verbruiksvoorwerpen.

Waterwerkdienst, salarissen, verbruik, leveringen, enz...

Trekdienst der buitenlandsche diensten.

Onderhoud en vernieuwing der werktuigen, toestellen en gereedschappen der locomotieven en tenders.

Onderhoud en vernieuwing der werktuigen, toestellen en gereedschappen der treinen; uitrustings- en verbruiksvoorwerpen.

Onderhoud en vernieuwing der locomotieven en tenders; werkloon en leveringen.

Onderhoud en vernieuwing van het vervoermaterieel, werkloon en leveringen.

Onderhoud en vernieuwing der gereedschappen van de werkplaatsen.

Dekkleeden en ladingstuig.

Herstellingen aan buitenlandsch materieel.

AANHANGSEL II.

FINANCIEELE EN SOCIALE LASTEN.

1. Belastingen en patenten.
2. Cijnsen voor het gebruik der spoorlijnen, wegen en gebouwen, stations, enz..., aangelegd en opgericht door andere beheeren.
3. Kosten van rechtspleging en eereloonen van advocaten.
4. Vergoedingen en lijfrenten.
5. Premiën van ouderdoms-, invaliditeits- en ongevallenverzekering.
6. Intresten der obligaties 3 t. h.
7. Intresten der obligaties 4 t. h.
8. Lasten der kasbons 4 1/2 of der obligatieleeningen, die deze zullen vervangen.
9. Aflossing der obligaties 3 t. h.
10. Aflossing der obligaties 4 t. h.
11. Toelagen aan de verzekerings- en lijfrentkassen.
12. Buitengewone ondersteuningën aan het personeel.
13. Intresten, disconto's en allerlei.
14. Statutaire wedden der beheerders en der commissarissen met uitsluiting van de aandeelen in de winst.
15. Cijnsen betreffende het vervoermaterieel.
16. Huur van terreinen, gebouwen en bergplaatsen.
17. Intresten, wisselkoers, disconto's en allerlei.
18. Uitgaven van den dienst der mijnen.

AANHANGSEL III.

UITGAVEN VAN ALGEMEEN BEHEER.

1. Eereloon van den Voorzitter.
2. Eereloon van den Afgevaardigden Beheerder.
3. Premiën toegekend aan den Afgevaardigden Beheerder en aan den Bestuurder.
4. Onkosten van het Secretariaat van den Beheerraad.
5. Reiskosten der Beheerders en der Commissarissen.
6. Briefwisselingskosten en kantoorbenoodigdheden.
7. Huur der bureelen van den Beheerraad.
8. Allderlei en onvoorziene uitgaven.

Verpachtingscontract van het net der Spoorwegen Guillaume-Luxembourg aan den Staat van het Groothertogdom Luxemburg.

Tusschen :

De Luxemburgsche Groothertogelijke Regeering, vertegenwoordigd door :

de heeren Joseph Steichen, Staatsraad ;

Emile Mayrisch, Voorzitter van het bestuur der Aciéries réunies
Buhrbach-Eich-Dudelange ;

Tony Lefort, Staatsraad, eersten Regeeringscommissaris voor
de spoorwegaangelegenheden.

En :

De Société anonyme Royale Grand-Ducale des chemins de fer Guillaume-Luxembourg, vertegenwoordigd door :

de heeren Tony Dutreux, Voorzitter van den Beheerraad ;

Raphaël-Georges Lévy, Ondervoorzitter van den Beheerraad ;

Ridder de Bauer, Beheerder ;

Auguste Dutreux, Beheerder.

Is overeengekomen wat volgt :

§ 1.

Het voorwerp van dit verdrag is de verpachting van al de lijnen van het spoorwegnet Guillaume-Luxembourg, gelegen in het Groothertogdom Luxemburg, met hunne vertakkingen tot aan de grenzen van het Groothertogdom, echter met uitsluiting van de lijn Troisvierges tot aan de Pruisische grens, zoowel als van den spoorweg van Esch naar Audun-le-Tiche en naar Redange.

De Regeering behoudt zich echter het recht voor deze lijnen eveneens in huur te nemen :

a) voor de lijn van Troisvierges naar de Duitse grens tegen een jaarlijksche pacht overeenkomend met 4,5 t. h. van het belegde kapitaal van fr. 2.318.046,61.

b) voor de lijn van Esch naar Redange en naar Audun-le-Tiche, in dezelfde voorwaarden als die waarin deze lijnen tot nu toe verpacht waren.

Gezegde annuïteiten zullen betaalbaar zijn op de wijze voorgeschreven in par 5.

§ 2.

Het verdrag zal in werking treden den dag waarop het Beheer der Spoorwegen van den Elzas en van Lotharingen afstand zal doen van de exploitatie van het net Guillaume-Luxembourg om te eindigen bij het verstrijken der vergunningen verleend aan de Société Guillaume-Luxembourg voor hare Spoorwegonderneming, dat is te zeggen op 31 December 1959.

§ 3.

Tijdens den duur van het verdrag, zal de Luxemburgsche Regeering de verpachte lijnen rechtstreeks exploiteeren of door eenen ondernemer naar hare keuze doen exploiteeren.

§ 4.

De Société Guillaume-Luxembourg is ontlast van de verplichtingen haar opgelegd, wat betreft het onderhoud en de uitbating der lijnen die het voorwerp van dit verdrag uitmaken, krachtens de vergunningsakten, de lastkolieren, wetten en reglementen die ze beheerschen. Desgelijks zal zij niet verplicht zijn uitgaven van eenigen aard te doen voor de aanvulling of de uitbreiding derzelfde spoorwegen noch andere uitgaven van welken aard ook op zich te nemen.

Voor het geval de Luxemburgsche Regeering de uitbating van deze lijnen aan een anderen aannemer zou afstaan, zal zij toch desniettemin verantwoordelijk blijven tegenover de Société Guillaume-Luxembourg voor de verplichtingen door haar krachtens dit contract aangegaan.

Bij het verstrijken van dit verdrag zullen de verpachte lijnen, in den staat waarin zij zich zullen bevinden, overgaan in het bezit en het genot van den Luxemburgschen Staat.

§ 5.

De Luxemburgsche Regeering zal van den dag af waarop het beheer der spoorwegen van den Elzas en van Lotharingen afstand doet van de uitbating van het net Guillaume-Luxembourg een jaarlijksche pacht betalen van 3 millioen 866,400 frank (in volle letters : drie millioen achthonderd zes en zestig duizend vierhonderd frank.)

De betaling zal plaats hebben, hetzij te Luxemburg, hetzij te Brussel, naar keus van de Regeering, in Belgische franken, voor elken verlopen trimester binnen de drie dagen van den volgende trimester.

§ 6.

De Luxemburgsche Regeering verklaart dat zij geen enkelen eisch, van welken aard ook, te richten heeft tot de Société Guillaume-Luxembourg uit hoofde van de bijdrage van acht millioen frank, die haar terugbetaald is geworden door het voormalig algemeen keizerlijk beheer der spoorwegen van Elzas-Lotharingen.

§ 7.

De Luxemburgsche Regeering behoudt de goedkeuring voor van dit verdrag door de Kamer van Volksvertegenwoordigers van het Groothertogdom Luxemburg, en de heeren Tony Dutreux, Raphaël-Georges Lévy, Ridder de Bauer en August Dutreux, behouden de goedkeuring voor van dit verdrag door de algemeene vergadering der aandeelhouders van de « Société des chemins de fer Guillaume-Luxembourg ».

§ 8.

Dit verdrag zal geregistreerd worden tegen het vaste recht van 3 frank.

Gedaan in dubbel exemplaar, te Luxemburg, den 25^e Juni 1921.

(Get.) Joseph STEICHEN. Emile MAYRISCH. Tony LEFORT.

Tony DUTREUX. Raphaël-Georges LÉVY. Georges DE BAUER en August DUTREUX.

Nota. — Dit contract is goedgekeurd geworden door de algemeene vergadering der aandeelhouders van den Guillaume-Luxembourg van 29 October 1921.

PROTOCOL VAN ONDERTEEKENING

Op het oogenblik van de onderteekening van de op datum van heden gesloten overeenkomst tusschen de afgevaardigden der Regeering en die der « Société des Chemins de fer et Minières Prince-Henri », hebben de afgevaardigden der beide verdragsluitende partijen verklaard wat volgt :

I. — Gezegde Overeenkomst is afhankelijk van de goedkeuring der Openbare Machten van het Groothertogdom Luxemburg.

II. — ad. art. 3. De afgevaardigden der exploiteerende maatschappij bij den Hoogerem Raad zullen zich kunnen doen vervangen door op voorhand aangeduide plaatsvervangers. De plaatsvervangers zullen dezelfde bevoegdheid hebben als de titularissen.

III. — ad. art. 14. In geval van twijfel over de rekening waarop een bepaalde uitgave moet geschreven worden, zal men zich in beginsel gedragen naar de gewone manier van handelen door de Société Prince-Henri tot nu toe gevolgd voor het opmaken harer boekhouding.

IV. — ad. art. 20. Het is verstaan dat, in uitvoering van de beschikkingen voorkomend in de laatste alinea van artikel 20, bij de overname bij het einde der vergunning, de Staat bezit zal nemen van het gansche actief en van het gansche passief, hoe deze over het algemeen ook zijn, van de maatschappij, zooals deze bepaald zijn in gezegd artikel, dat is te zeggen inzonderheid de lasten betreffende de lijfrenten, de voorzorgs-, de onderstandskassen, enz...

Dit alles mits de voorbehoudingen gemaakt in de nummers 1, 2 en 3 van hetzelfde artikel.

Het deel van het actief versterkt door de wettelijke reserve, aangelegd door middel van afnemingen van de winsten welke toekomen aan de aandeelhouders, blijft natuurlijk het eigendom van deze laatsten op het oogenblik van een overname of op het einde van de vergunning.

V. — ad. art. 22, al. 1. De bezoldiging van diegenen der agenten van den

Guillaume-Luxemburg, die niet voorkomen op de bezoldigingstabel van het wet-
telijk statuut, zal vastgesteld worden, rekening houdend met het totaal hunner
vroegere emolumenten, de jaarlijksche vergoeding inbegrepen, met uitsluiting
echter der toelagen voor bijzondere ambten of afvaardigingen.

Gedaan in dubbel exemplaar, te Brussel, den 15ⁿ Mei 1924.

(Get.) TONY LEFORT, PIERRE BRAUN, ÉMILE MAYRISCH.

JEAN JADOT, ÉMILE SPRUYT, GASTON BARBANSON, ALFRED SOREL.

Deze Overeenkomst wordt, samen met hare aanhangsels, ne varietur gehecht
aan de op heden tusschen België en het Groothertogdom Luxemburg gesloten
Overeenkomst betreffende de wijze van uitbating van het geunifieerd net der
Luxemburgsche spoorwegen met normaal spoor.

Brussel, den 15ⁿ Mei 1924.



ANNEXE AU N° 16.

BIJLAGE VAN N° 16.

PROJET DE LOI

approuvant la Convention conclue à Bruxelles, le 15 mai 1924, entre la Belgique et le Grand-Duché de Luxembourg concernant le mode d'exploitation du réseau des Chemins de fer luxembourgeois à section normale, ainsi que le Protocole de Clôture se rapportant à la dite Convention et signé à Bruxelles le 14 octobre 1924.

Albert,

ROI DES BELGES,

A tous présents et à venir, Salut.

Sur la proposition de notre Premier Ministre, Ministre des Finances, de Notre Ministre des Affaires Etrangères et de Notre Ministre des Chemins de Fer, Marine, Postes et Télégraphes :

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Premier Ministre, Ministre des Finances, Notre Ministre des Affaires Etrangères et Notre Ministre des Chemins de Fer, Marine, Postes et Télégraphes sont chargés de présenter, en Notre nom, aux Chambres législatives le projet de loi dont la teneur suit :

ARTICLE UNIQUE.

La Convention conclue à Bruxelles, le 15 mai 1924, entre la Belgique et

WETSONTWERP

tot goedkeuring der Overeenkomst gesloten te Brussel op 15 Mei 1924, tusschen België en het Groothertogdom Luxemburg, betreffende de wijze van uitbating van het net der Luxemburgsche Spoorwegen met normaal spoor, alsmede van het Slotprotocol betrekking hebbend op gezegde Overeenkomst en ondertekend te Brussel op 14 October 1924.

Albert,

KONING DER BELGEN,

Aan allen, tegenwoordigen en toekomstenden, Heil.

Op voorstel van Onzen Eersten Minister, Minister van Financiën, van Onzen Minister van Buitenlandsche Zaken en van Onzen Minister van Spoorwegen, Zeewezen, Posterijen en Telegrafen :

WIJ HEBBEN BESLOTEN EN WIJ BESLUITEN :

Onze Eerste Minister, Minister van Financiën, Onze Minister van Buitenlandsche Zaken en Onze Minister van Spoorwegen, Zeewezen, Posterijen en Telegrafen zijn gelast, in Onzen naam, het wetsontwerp waarvan de inhoud volgt aan de Wetgevende Kamers aan te bieden :

EENIG ARTIKEL.

De Overeenkomst gesloten te Brussel, op 15 Mei 1924, tusschen België

le Grand-Duché de Luxembourg concernant le mode d'exploitation du réseau des Chemins de Fer luxembourgeois à section normale, ainsi que le Protocole de clôture se rapportant à cette Convention et signé à Bruxelles le 14 octobre 1924, sortiront leur plein et entier effet.

Donné à Bruxelles, le 28 novembre 1924.

en het Groothertogdom Luxemburg betreffende de wijze van uitbating van het net der Luxemburgsche Spoorwegen met normaal spoor alsmede het Slotprotocol betrekking hebbend op deze Overeenkomst en onderteekend te Brussel op 14 October 1924, zullen hun volledig uitwerksel hebben.

Gegeven te Brussel, den 28ⁿ November 1924.

ALBERT

Par le Roi :
Le Premier Ministre
Ministre des Finances,

Van 's Konings wege :
De Eerste Minister
Minister van Financiën,

G. THEUNIS

Le Ministre des Affaires Etrangères, | *De Minister van Buitenlandsche Zaken,*

HYMANS

Le Ministre des Chemins de Fer,
Marine, Postes et Télégraphes,

De Minister van Spoorwegen,
Zeewezen, Posterijen en Telegrafien,

Xavier NEUJEAN.

