

Kamer der Volksvertegenwoordigers

Chambre des Représentants

28 JUNI 1951.

28 JUIN 1951.

WETSONTWERP

betreffende de definitieve overname van de geconcessioneerde spoorweg Mechelen-Terneuzen (gedeelte op Belgisch grondgebied) en betreffende de opname van die spoorweg in het net der Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen.

PROJET DE LOI

relatif à la reprise définitive du chemin de fer concédé de Malines-Terneuzen (partie sur territoire belge) et sur l'incorporation de ce chemin de fer dans le réseau de la Société Nationale des Chemins de fer belges.

MEMORIE VAN TOELICHTING

EXPOSE DES MOTIFS

MEVROUWEN, MIJNE HEREN.

MESDAMES, MESSIEURS.

Tot het concessionneren van de internationale spoorweg Mechelen-Terneuzen werd, wat het gedeelte op Belgisch grondgebied betreft, machtiging verleend bij de wet van 27 Mei 1868.

Een op 4 Mei 1868 tussen de Belgische Regering en de concessiehouder gesloten bijgevoegde overeenkomst verwijst naar de bepalingen en voorwaarden van het op 20 Februari 1866 door de Minister van Openbare Werken goedgekeurd algemeen lastkohier.

Artikel 57 van dat lastkohier luidt als volgt :

« Van en met de verstrijking van de concessie treedt » het Departement van Openbare Werken in al de rechten der concessiehouders en komt het onmiddellijk in » het bezit van de baan en dezer materieel, zoals een en » ander op dat tijdstip zal bestaan. De prijs van het materieel, contradictoir door deskundigen vastgesteld, zal aan » de concessiehouders betaald worden. »

Alinea 2 van artikel 63 van hetzelfde lastkohier luidt :

« De Regering behoudt zich het recht voor hetzij de » concessie te naasten, hetzij de exploitatie over te nemen » binnen de termijnen en onder de voorwaarden welke bij » de bijzondere overeenkomst betreffende de concessie » dienen bepaald. »

In het bijzonder geval van de spoorweg Mechelen-Terneuzen zijn de voorwaarden waaronder de Staat de concessie vroegtijdig zou kunnen doen eindigen, echter niet in de bijzondere overeenkomst van 4 Mei 1868 bepaald geworden.

Aangenomen moet dus worden dat die overeenkomst,

La concession du chemin de fer international de Malines-Terneuzen a été autorisée, pour ce qui concerne la section sur territoire belge, par la loi du 27 mai 1868.

Une convention annexe passée le 4 mai 1868 entre le Gouvernement belge et le concessionnaire se réfère aux clauses et conditions du cahier général des charges approuvé par le Ministre des Travaux Publics le 20 février 1866.

L'article 57 de ce cahier des charges stipule ce qui suit :

« A dater de l'expiration de la concession, le Département des Travaux Publics sera subrogé à tous les » droits des concessionnaires et entrera immédiatement en » possession de la route et de son matériel, tels qu'ils existeront à cette époque. Le prix du matériel, fixé par expertise contradictoire, sera payé aux concessionnaires. »

L'article 63 du même cahier des charges stipule en son alinéa 2 :

« Le Gouvernement se réserve le droit soit de racheter » la concession soit de reprendre l'exploitation dans des » délais et sous des conditions à déterminer par la convention spéciale de concession. »

Or, dans le cas particulier du chemin de fer de Malines-Terneuzen, la convention spéciale du 4 mai 1868 n'a pas précisé les conditions dans lesquelles l'Etat pourrait mettre anticipativement fin à la concession.

Il faut donc admettre que pour ce qui concerne la partie

G.

wat het gedeelte op Belgisch grondgebied betreft, normaal moest verstrijken 90 jaar na de inbedrijfstelling van de lijn, t. t. z. in 1961.

De gebeurtenissen van de oorlog 1940-1944 hebben noodlottige gevolgen gehad voor de Maatschappij Mechelen-Terneuzen. Door de vernieling, in Mei 1940, van de bruggen te Temse en te Willebroek, werd de lijn in verscheiden stukken gesneden.

Het gedeelte op de rechteroever van de Schelde is tamelijk spoedig in het net der Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen kunnen opgenomen worden, terwijl de Maatschappij Mechelen-Terneuzen het gedeelte op de linkeroever bleef exploiteren, evenwel op zeer beperkte schaal.

Het overvloedig personeel werd voor een groot gedeelte door de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen gebezigd.

Bovendien heeft de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, op verzoek van de toenmalige overheid, aan de Maatschappij Mechelen-Terneuzen verscheiden miljoenen toegekend om de kasmiddelen van die Maatschappij enigszins op peil te houden.

Het goederenmaterieel in gebruik op die lijn werd over het net der Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen en over vreemde netten verspreid; het werd in deerlijke staat teruggegeven, waarbij dan nog kwam dat honderden goederenwagens niet meer teruggekomen zijn.

Bij de bevrijding van ons grondgebied bevond Mechelen-Terneuzen zich dus voor de zware taak haar exploitatie te hervatten.

Alras bleek dat het een praktisch onmogelijke taak was.

De brug te Temse was (en is nog) niet wederopgebouwd en, van de andere kant, moesten de lonen en pensioenen ten gevolge van de naoorlogse omstandigheden verhoogd worden.

Na een zekere tijd bleef er voor de Maatschappij Mechelen-Terneuzen geen andere uitweg dan de overname van haar spoorweg door de concessionerende macht.

Onderhandelingen met Nederland werden aangeknoopt en leidden, zonder ernstige moeilijkheden, tot een grondslagakkoord waarvan de hoofdpunten hierna volgen :

De lijn Mechelen-Terneuzen wordt met ingang van 21 Januari 1948 door de Nederlandse Spoorwegen en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen in huur genomen tegen een huurbedrag van één gulden per jaar voor de overname van de lijnen en van het exploitatiematerieel op Nederlands grondgebied en van één frank per jaar voor de overname van de lijn en van het exploitatiematerieel op Belgisch grondgebied. Voor deze inhuurneming worden afzonderlijke overeenkomsten gesloten.

De volgende resoluties werden genomen tijdens de besprekingen en door de respectieve Regeringen bekrachtigd.

1. — Tot het tijdstip, waarop de concessie van Mechelen-Terneuzen normaal zou aflopen, d.w.z. tot ultimo 1961, blijven de Belgische tarifiering (inclusief de bijzondere tarieven toepasselijk voor het binnenverkeer) en de thans geldende afstanden van toepassing voor het vervoer tussen de stations van het net der Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen enerzijds en de stations van het Nederlands gedeelte van Mechelen-Terneuzen anderzijds; de verdeling van de ontvangsten tussen de beide exploitierende maatschappijen zal geschieden naar verhouding van de afgelegde kilometers.

Partijen zullen zich nader verstaan omtrent de na 1961 toe te passen tariefregeling.

sur territoire belge cette convention devait normalement expirer 90 ans après la mise en exploitation de la ligne, c'est-à-dire en 1961.

Les événements de la guerre 1940-1944 ont eu des conséquences néfastes pour la Société Malines-Terneuzen. Par suite de la destruction, en mai 1940, des ponts de Tamise et de Willebroek, la ligne a été coupée en plusieurs tronçons.

Le tronçon de la rive droite de l'Escaut a pu être incorporé assez rapidement dans le réseau de la Société Nationale des Chemins de fer Belges tandis que la Société Malines-Terneuzen a continué à assurer l'exploitation du tronçon de la rive gauche, mais sur une échelle très réduite.

Le personnel en surnombre a été utilisé en grande partie par la Société Nationale des Chemins de fer Belges.

De plus, à l'intervention de l'autorité de l'époque, la Société Nationale des Chemins de fer Belges a alloué à la Société Malines-Terneuzen plusieurs millions afin de tenir, tant soit peu, la trésorerie de cette Société à flot.

Le matériel à marchandises affecté à cette ligne fut dispersé sur le réseau de la Société Nationale des Chemins de fer Belges et sur des réseaux étrangers; il fut rendu dans un état pitoyable, sans compter que des centaines de wagons à marchandises ne sont plus rentrés.

À la libération de notre territoire Malines-Terneuzen se trouvait donc devant la lourde tâche de reprendre son exploitation.

Il apparut rapidement que cette tâche était pratiquement impossible.

Le pont de Tamise n'était pas (et n'est pas encore) reconstruit et, d'autre part, par suite des circonstances de l'après-guerre, les salaires et pensions devaient être augmentés.

Au bout d'un certain temps, il n'y avait pour la Société Malines-Terneuzen pas d'autre issue que la reprise de son chemin de fer par le pouvoir concédant.

Des pourparlers furent entamés avec les Pays-Bas et aboutirent, sans difficultés sérieuses, à un accord de principe dont voici les éléments essentiels :

La ligne de Malines-Terneuzen est prise en location par les « Nederlandse Spoorwegen » et la Société Nationale des Chemins de fer Belges à dater du 21 janvier 1948, moyennant un taux de location d'un florin par an pour la reprise des lignes et du matériel d'exploitation sur territoire néerlandais et d'un franc par an pour la reprise de la ligne et du matériel d'exploitation sur territoire belge. Cette prise en location fait l'objet de conventions distinctes.

Les résolutions suivantes ont été prises au cours des échanges de vues et elles ont été ratifiées par les Gouvernements respectifs.

1. — Jusqu'à la fin normale de la concession de Malines-Terneuzen, c'est-à-dire jusqu'à fin 1961, la tarification belge (y compris les tarifs spéciaux applicables en trafic intérieur) et les distances actuellement utilisées resteront d'application pour le trafic entre les stations du réseau de la Société Nationale des Chemins de fer Belges d'une part et les stations de la section néerlandaise du Malines-Terneuzen d'autre part; la répartition de la recette entre les deux sociétés exploitantes se fera proportionnellement au parcours kilométrique.

Les parties contractantes se mettront d'accord sur le régime tarifaire à appliquer après 1961.

De bepalingen van de I. O. G. en de I. O. V. (1) zullen worden toegepast in het internationaal verkeer op de oude lijn Mechelen-Terneuzen.

2. — De toepassing van andere bijzondere tarieven dan die hierboven omschreven, zal op verzoek van de Nederlandse Regering in de meest welwillende zin worden onderzocht in het raam van de bestaande BENELUX-verdragen.

3. — De verdeling van het rollend materieel, de voorraden en de uitrusting van de Maatschappij Mechelen-Terneuzen zal gegrond zijn op een tussen de « Nederlandse Spoorwegen » en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen te sluiten minnelijke overeenkomst.

Komt vóór 21 Januari 1948 geen minnelijke overeenkomst tot stand, dan zal, in afwachting van een definitieve verdeling, tot voorlopige verdeling van het materieel worden overgegaan, in verhouding tot de lengte in kilometers van de lijn Mechelen-Terneuzen, op het grondgebied van elk der partijen.

Bij de verdeling van het materieel, als boven omschreven, zullen aan de Belgische en aan de Nederlandse Spoorwegen respectievelijk 51 % en 49 % van het materieel worden toegewezen. Deze verhouding komt nagenoeg overeen met het huidige vervoer op elk der netten.

De naasting van dit materieel zal, zo mogelijk, voor beide netten volgens gelijke formules plaats vinden.

4. — De Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen zal zoveel als in haar vermogen ligt voorzien in de behoeften aan rollend materieel voor het spitsverkeer op het Nederlands gedeelte.

5. — Mocht één der spoorwegmaatschappijen het reizigersvervoer per spoorweg staken en dit door een autobusdienst vervangen, dan zal het net, dat hiertoe wenst over te gaan, zes maanden te voren daarvan aan het andere net kennis geven, opdat gemeenschappelijke regelingen worden getroffen om de reizigers geen grote moeilijkheden te berokkenen. Mochten gemeenschappelijke regelingen niet tot stand komen, dan zal het net, dat het nemen van dergelijke maatregelen beoogt, deze op zijn gebied tot stand kunnen brengen, zulks tot aan het eerste over de grens gelegen station.

De artikelen 6 en 7 van het verdrag van 1867 zullen in beide gevallen, zo nodig in onderling overleg tussen de twee Regeringen, worden herzien.

6. — Op de lijn Mechelen-Terneuzen zullen de loop en de tractie van de treinen geschieden op grond van de overeenkomst van 24 Februari 1936, waarbij de kwestie van de loop en de tractie der treinen op de grensbaanvakken van de Belgische en Nederlandse spoorwegen in haar geheel geregeld is. Een aanvulling van deze overeenkomst, welke tussen beide maatschappijen zal worden gesloten, zal hiertoe worden opgesteld en zal bepalen dat Terneuzen in haar werkingssfeer zal worden opgenomen. De Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen zal derhalve op het Nederlands gedeelte van Mechelen-Terneuzen de tractie tot dit station verzorgen.

* * *

Eigenlijk was de vroegtijdige overname van de lijn Mechelen-Terneuzen reeds op 21 Januari 1948 virtueel een gedane zaak.

(1) I. O. G. Internationale overeenkomst betreffende het goederenvervoer per spoorweg.

I. O. V. Internationale overeenkomst betreffende het vervoer van reizigers en bagage per spoorweg.

Les dispositions de la C. I. M. et de la C. I. V. (1) seront appliquées dans les relations internationales sur l'ancienne ligne Malines-Terneuzen.

2. — L'application de tarifs spéciaux, autres que ceux désignés ci-dessus sera à examiner avec toute la bienveillance voulue dans le cadre des accords BENELUX existants, sur demande du Gouvernement néerlandais.

3. — La répartition du matériel roulant, des approvisionnements et de l'outillage appartenant à la Compagnie Malines-Terneuzen sera basée sur un accord amiable à réaliser entre les « Nederlandse Spoorwegen » et la Société Nationale des Chemins de fer Belges.

Si un accord amiable n'est pas réalisé avant le 21 janvier 1948, une répartition provisoire du matériel se fera sur la base du développement kilométrique de la ligne Malines-Terneuzen sur les territoires respectifs, en attendant la répartition définitive du matériel.

Dans la répartition du matériel prévue ci-dessus, les parts de matériel revenant au chemin de fer belge et au chemin de fer néerlandais sont respectivement de 51 % et 49 %. Ces parts correspondent sensiblement au trafic actuel de chacun des réseaux.

Le rachat de ce matériel se fera si possible suivant des formules uniformes pour les deux réseaux.

4. — La Société Nationale des Chemins de fer Belges s'efforcera de satisfaire dans toute la mesure de ses moyens aux besoins en matériel roulant de la section néerlandaise, nécessités par les trafics de pointe.

5. — En cas de suppression du trafic des voyageurs par voie ferrée par une des sociétés de chemin de fer et remplacement de ce service par un service d'autobus, le réseau qui envisage cette mesure préviendra six mois d'avance l'autre réseau, afin que des dispositions communes soient arrêtées en vue de ne pas créer d'entraves d'ordre majeur pour la clientèle. Dans le cas où des mesures communes ne seraient pas arrêtées, le réseau qui a envisagé de telles mesures pourra les réaliser sur son territoire jusqu'à la première gare au delà de la frontière.

Les articles 6 et 7 du traité de 1867 seront éventuellement revus de commun accord entre les deux gouvernements dans l'un et l'autre cas.

6. — La circulation et la traction des trains sur la ligne Malines-Terneuzen seront faites en application de la convention du 24 février 1936 réglant dans son ensemble la question de la circulation et de la traction des trains sur les sections frontières des chemins de fer belges et des chemins de fer néerlandais. Un avenant à cette convention qui sera conclu entre les deux sociétés, sera rédigé à cette fin et précisera que Terneuzen sera englobé dans sa zone d'application. La Société Nationale des Chemins de fer Belges assurera donc sur la section néerlandaise de Malines-Terneuzen la traction des trains jusqu'à cette station.

* * *

A vrai dire, dès le 21 janvier 1948 la reprise anticipée de la ligne Malines-Terneuzen était virtuellement chose faite.

(1) C. I. M. Convention Internationale pour le transport des marchandises par chemins de fer.

C. I. V. Convention Internationale pour le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer.

Het betrokken personeel gaf zich ten andere rekenschap van die staat van zaken en drong er op aan dat zijn toestand dan ook zo spoedig mogelijk zou geregeld worden.

Eerst en vooral waren op die datum van 21 Januari 1948 aan dat personeel in werkelijke dienst, alsmede aan de gepensioneerden van Mechelen-Terneuzen achterstallen voor een gezamenlijk bedrag van meer dan 1.500.000 frank verschuldigd, welke achterstallen de Maatschappij Mechelen-Terneuzen niet kon betalen.

Vervolgens moest het personeel in werkelijke dienst, in de kaders der Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen worden opgenomen met al de gevolgen van dien, wilde men de opvallende onrechtvaardigheid niet begaan die bedienden in hun nieuwe loopbaan te benadelen.

De toenmalige Minister heeft zonder dralen de te dier zake nodig gebleken maatregelen voorgeschreven.

Ten slotte geraakte de zelfstandige Pensioenkas van Mechelen-Terneuzen zeer spoedig leeg en van met de maand Augustus 1948 moest de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen verzocht worden nieuwe verhaalbare voorschotten toe te kennen om op de door die Kas tegen het vooroorlogs bedrag uitgekeerde pensioenen voorlopig coëfficiënt 2 toe te passen.

De schulden van de Maatschappij Mechelen-Terneuzen tegenover de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, evenals trouwens de obligatieschulden, verhoogden dus gestadig.

Het was dan ook wegens een dergelijke toestand dat de Regering op 18 September 1950 met de Maatschappij Mechelen-Terneuzen bijgaande overeenkomst tot definitieve overname van het Belgisch gedeelte van de spoorweg Mechelen-Terneuzen gesloten heeft.

Artikel 1 bepaalt voor die overname terugwerkende kracht tot op 21 Januari 1948, datum van de voorlopige inhuurneming waarvan hiervoren sprake.

De in dat artikel vermelde som van 32 miljoen is het op de waarde van 1939 geraamd bedrag der oorlogsschade aan de roerende goederen van de Maatschappij Mechelen-Terneuzen.

Binnen het raam van de definitieve overname is het niet mogelijk geweest de regeling der oorlogsschade aan de roerende goederen van de Maatschappij Mechelen-Terneuzen te verdagen, zonder de hervatting van de dienst der obligatiën, die sedert het begin van de oorlog geschorst is, nog verder uit te stellen.

De waarde van het door de Staat luidens artikel 57 van het lastkohier over te nemen exploitatiematerieel werd in dat artikel van de overeenkomst niet opgenomen, aangezien partijen erkend hebben dat die waarde, op 4 miljoen 200.000 frank na, overeenkwam met de schuld welke de Maatschappij Mechelen-Terneuzen tegenover de Nationale Maatschappij had aangegaan uit hoofde van de van deze laatste bekomen verhaalbare voorschotten.

In artikelen 2, 3, 4 en 5 van de overeenkomst van 18 September 1950 komen de principes voor die eveneens voor de overname van de geconcessioneerde spoorwegen van de « Nord-Belge » aangenomen werden. Om strikt humanitaire redenen kon het personeel van Mechelen-Terneuzen niet minder gunstig behandeld worden.

Artikel 7 van dezelfde overeenkomst bepaalt dat de betaling van de aan de Maatschappij Mechelen-Terneuzen toekomende som van 32 miljoen uiterlijk op 1 November 1950 zal geschieden. Te rekenen van die datum zal aan de Maatschappij Mechelen-Terneuzen een interest wegens verwijl van 4 % verschuldigd zijn.

De Regering heeft aan die contractuele verplichting voldaan door middel van een Thesaurievoorschot.

Artikel 3, lid 1, van dit ontwerp van wet zal de regularisatie van dat Thesaurievoorschot mogelijk maken.

Par ailleurs, le personnel intéressé avait conscience de cet état de choses et insistait pour voir régler au plus tôt sa situation en conséquence.

Tout d'abord il était dû à ce personnel en activité, ainsi qu'aux pensionnés de Malines-Terneuzen, à cette date du 21 janvier 1948, un arriéré de plus de 1.500.000 francs que la Société Malines-Terneuzen n'était pas en mesure de payer.

Ensuite, il fallait intégrer le personnel en activité dans les cadres de la Société Nationale des Chemins de fer Belges avec toutes les conséquences que cela devait comporter si l'on ne voulait pas commettre la flagrante injustice de lésar ces agents dans leur nouvelle carrière.

Le Ministre de l'époque n'a pas tardé à prescrire les mesures qui s'imposaient à cet égard.

Enfin, la Caisse autonome des pensions de Malines-Terneuzen se vidait très rapidement et dès le mois d'août 1948 il a fallu inviter la Société Nationale des Chemins de fer Belges à faire de nouvelles avances récupérables aux fins de porter provisoirement au coefficient 2, les pensions versées au taux d'avant-guerre par cette Caisse.

Les dettes de la Société Malines-Terneuzen à l'égard de la Société Nationale des Chemins de fer Belges ne faisaient donc qu'augmenter de même d'ailleurs que les dettes obligataires.

C'est en présence d'une telle situation que le Gouvernement a passé avec la Société Malines-Terneuzen, le 18 septembre 1950 la convention ci-annexée en vue de la reprise définitive du tronçon belge du chemin de fer Malines-Terneuzen.

L'article 1^{er} fait rétroagir cette reprise au 21 janvier 1948 date de la prise en location provisoire dont question ci-dessus.

La somme de 32 millions indiquée dans cet article constitue, à la valeur de 1939, l'évaluation des dommages de guerre aux biens meubles de la Société Malines-Terneuzen.

Il n'a pas été possible, dans le cadre de la reprise définitive, de postposer le règlement des dommages de guerre aux biens meubles de la Société Malines-Terneuzen, sans retarder davantage le service des obligations suspendu depuis le début de la guerre.

La valeur du matériel d'exploitation à reprendre par l'Etat aux termes de l'article 57 du cahier des charges n'a pas été reprise dans cet article de la convention attendu que les parties contractantes ont reconnu que cette valeur correspondait à 4.200.000 francs près à la dette contractée par la Société Malines-Terneuzen à l'égard de la Société Nationale des Chemins de fer Belges du chef des avances récupérables obtenues de cette dernière.

Les articles 2, 3, 4 et 5 de la convention du 18 septembre 1950 énoncent les principes qui ont été également adoptés pour la reprise des chemins de fer concédés du « Nord-Belge ». Pour des raisons strictement humanitaires, on ne pouvait traiter moins favorablement le personnel du « Malines-Terneuzen ».

L'article 7 de la même convention stipule que le paiement de la somme de 32 millions revenant à la Société Malines-Terneuzen se fera au plus tard le 1^{er} novembre 1950. A partir de cette date un intérêt de retard de 4 % sera dû à la Société Malines-Terneuzen.

Le Gouvernement s'est acquitté de cette obligation contractuelle au moyen d'une avance de trésorerie.

L'article 3, § 1, du présent projet de loi permettra la régularisation de cette avance de trésorerie.

Blijft nog te onderzoeken de toestand uit het oogpunt van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen.

Van bij de aanvang der besprekingen werd er aan gedacht de toekomstige exploitatie van de lijn Mechelen-Terneuzen op Belgisch grondgebied aan de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen op te dragen, daar de Staat deze Maatschappij in 1926 met de exploitatie van het groot spoorwegnet belast heeft.

Met het oog hierop heeft de Regering op 3 Januari 1951 met de Nationale Maatschappij een overeenkomst gesloten, waarbij deze Maatschappij in de plaats van de Belgische Staat treedt voor de uitvoering van de overeenkomst van 18 September 1950, met dien verstande dat buiten de betaling der 32 miljoen aan Mechelen-Terneuzen gestort en waarvan sprake in artikel 1 van deze laatste overeenkomst de Staat aan de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen zal afdragen :

1) 4.200.000 frank, te weten het totaal der kasvoorschotten die door deze laatste op verzoek van de Staat aan de Maatschappij Mechelen-Terneuzen vóór de inhuurneming werden verleend en niet zijn kunnen vergoed worden door de waarde van het door de Maatschappij Mechelen-Terneuzen afgestaan exploitatiematerieel;

2) 32 miljoen als provisie voor het aanleggen van de wiskundige reserves die nodig zijn voor de betaling der pensioenen krachtens de overeenkomst van 18 September 1950.

Het is inderdaad duidelijk dat het nieuwe statuut der pensioenen, aan het personeel van Mechelen-Terneuzen toegekend, voor de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen bijkomende uitgaven ten gevolge zal hebben, te meer daar de Pensioenkas van Mechelen-Terneuzen praktisch ledig is. Deze omstandigheid heeft de Staat in de mogelijkheid gesteld van de Maatschappij Mechelen-Terneuzen te verkrijgen dat deze zich, voor de regeling van haar oorlogsschade, tevreden stelt met de niet gerevalueerde waarde van 1939, dan wanneer de Maatschappij Mechelen-Terneuzen oorspronkelijk gevraagd had de coëfficiënt 3 op deze waarde toe te passen.

Het met de Maatschappij Mechelen-Terneuzen en met de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen gesloten akkoord brengt dus voor de Staat de regeling der oorlogsschade aan de roerende goederen van Mechelen-Terneuzen, op grond van de waarde van 1939 (32 miljoen, na aftrek van de waardevermindering wegens ouderdom), vermenigvuldigd met de coëfficiënt 2, te weten in het geheel 64 miljoen.

De helft van dit bedrag wordt aan Mechelen-Terneuzen toegewezen om deze in staat te stellen tot haar liquidatie over te gaan.

De andere helft is, met toestemming van Mechelen-Terneuzen, door de Staat aan de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen te betalen als provisie voor het aanleggen van wiskundige reserves voor de pensioenen van Mechelen-Terneuzen (nieuw stelsel).

De regeling van het eventueel saldo zal in ieder geval geschieden in het gezamenlijke der financiële betrekkingen tussen de Staat en de Nationale Maatschappij en rekening gehouden met de evolutie van de exploitatievoorwaarden, alsmede met de uitwerking van het in uitvoering zijnde rationalisatieplan.

* * *

In artikel 18 van de wet van 23 Juli 1926 is bepaald dat de Nationale Maatschappij geen uitbreiding van het net mag ondernemen indien zij daartoe niet bij een wet wordt gemachtigd.

Anderzijds bepaalt artikel 4 van de statuten der Nationale Maatschappij, dat deze, in overleg met de Staat,

Il reste à examiner la situation du point de vue de la Société Nationale des Chemins de fer Belges.

Dès le début des pourparlers, il a été envisagé de confier l'exploitation future de la ligne Malines-Terneuzen sur territoire belge, à la Société Nationale des Chemins de fer Belges, l'Etat ayant, en 1926, chargé cette Société de l'exploitation du grand réseau ferré.

Dans cet esprit, le Gouvernement a passé le 3 janvier 1951 avec la Société Nationale une convention substituant cette Société à l'Etat Belge pour l'exécution de la convention du 18 septembre 1950 étant entendu qu'outre le paiement des 32 millions versés à Malines-Terneuzen et dont il est question à l'article 1^{er} de cette dernière convention, l'Etat versera à la Société Nationale des Chemins de fer Belges :

1) 4.200.000 francs représentant le total des avances de trésorerie faites par celle-ci, à la demande de l'Etat, à la Société Malines-Terneuzen avant la prise en location et qui n'ont pu être compensées par la valeur du matériel d'exploitation cédé par la Société Malines-Terneuzen;

2) 32 millions à titre de provision pour la constitution des réserves mathématiques nécessaires au paiement des pensions en vertu de la convention du 18 septembre 1950.

Il va sans dire en effet que le nouveau statut des pensions, assuré aux agents de Malines-Terneuzen, vaudra pour la Société Nationale des Chemins de fer Belges des dépenses supplémentaires, d'autant plus que la Caisse des Pensions de Malines-Terneuzen est pratiquement vide. Cette circonstance a permis à l'Etat d'obtenir de la Société Malines-Terneuzen qu'elle se contente, pour le règlement de ses dommages de guerre, de la valeur de 1939 non réévaluée, alors que la Société Malines-Terneuzen avait primitivement demandé d'appliquer sur cette valeur le coëfficiënt 3.

L'accord conclu avec la Société Malines-Terneuzen et avec la Société Nationale des Chemins de fer Belges consiste donc, pour l'Etat, dans le règlement des dommages de guerre aux biens meubles de Malines-Terneuzen sur la base de la valeur de 1939 (32 millions, vétusté déduite) affectée du coëfficiënt 2, soit au total 64 millions.

La moitié de ce montant est attribuée à Malines-Terneuzen pour permettre sa liquidation.

L'autre moitié est à verser par l'Etat, avec l'accord de Malines-Terneuzen, à la Société Nationale des Chemins de fer Belges à titre de provision pour la constitution de réserves mathématiques pour les pensions de Malines-Terneuzen (nouveau régime).

Le règlement du solde éventuel se fera, en tout état de cause, dans l'ensemble des relations financières entre l'Etat et la Société Nationale et en tenant compte de l'évolution des conditions d'exploitation en même temps que des effets du plan de rationalisation en cours.

* * *

La loi du 23 juillet 1926 dispose en son article 18 qu'aucune extension du réseau ne pourra être entreprise par la Société Nationale si elle n'y est autorisée par une loi.

D'autre part, l'article 4 des statuts de la Société Nationale stipule qu'elle pourra, d'accord avec l'Etat, administrer

alle in België aangelegde of aan te leggen spoorwegen zal mogen beheren en exploiteren.

Aan de Wetgevende Macht behoort het aldus, ingevolge deze twee teksten, aan de Nationale Maatschappij machtiging te verlenen om de lijn Mechelen-Terneuzen in haar net op te nemen.

Er dient nochtans op gewezen dat de wetgever zich in onderhavig geval op verre na niet bevindt in de toestand die bij de wet van 23 Juli 1926 voorzien werd, namelijk in hoogste instantie te beslissen over een kwestie van uitbreiding van het groot spoorwegnet die slechts als een eenvoudige eventualiteit voorzien was.

In werkelijkheid hebben de oorlogsfeiten tot de opname van deze lijn in het net van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen genoodzaakt.

Sedert verscheiden jaren strijkt de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen de exploitatie-ontvangsten op en gebruikt zij het materieel, de voorraden en het personeel van Mechelen-Terneuzen.

Het is nodig deze feitelijke toestand, waarop onmogelijk zou kunnen teruggegaan worden, te regulariseren.

Het ontwerp van wet dat wij de eer hebben aan de Wetgevende Kamers voor te leggen, werd in die zin opgevat.

De Minister van Verkeerswezen,

et exploiter toutes les lignes de chemin de fer construites ou à construire en Belgique.

C'est au Pouvoir Législatif qu'il incombe, conformément à ces deux textes, d'autoriser la Société Nationale à incorporer dans son réseau la ligne de Malines-Terneuzen.

Il convient cependant de souligner qu'en l'occurrence le législateur est loin de se trouver dans la situation envisagée par la loi du 23 juillet 1926, d'apprécier souverainement une question d'extension du grand réseau ferré n'ayant la portée que d'une simple éventualité.

A vrai dire, l'incorporation de cette ligne dans le réseau de la Société Nationale des Chemins de fer Belges a été forcée par les événements de guerre.

Depuis plusieurs années la Société Nationale des Chemins de fer Belges encaisse le produit de l'exploitation et utilise le matériel, les approvisionnements et le personnel de Malines-Terneuzen.

Il importe de régulariser cette situation de fait, sur laquelle il serait impossible de revenir.

Le projet de loi que nous avons l'honneur de soumettre aux Chambres Législatives a été conçu dans cet esprit.

Le Ministre des Communications,

P.-W. SEGERS.

De Minister van Financiën,

Le Ministre des Finances,

J. VAN HOUTTE.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE.

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, tweede kamer, de 13^e April 1951 door de Minister van Verkeerswezen verzocht hem van advies te dienen over een voorontwerp van wet « betreffende de definitieve overname van de geconcessioneerde spoorweg Mechelen-Terneuzen (gedeelte op Belgisch grondgebied) en betreffende de opname van die spoorweg in het net der Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen », heeft ter zitting van 26 April 1951 het volgend advies gegeven :

Het voorontwerp van wet verwijst naar twee overeenkomsten die onderscheidenlijk 18 September 1950 tussen de Belgische Staat en de N. V. « Société du chemin de fer international de Malines à Terneuzen » en 3 Januari 1951 tussen de Belgische Staat en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen zijn gesloten.

Artikel 1 heeft tot doel de eerstgenoemde overeenkomst te bekrachtigen en artikel 2 roept de tweede in om de modaliteiten van opname van de spoorweg van Mechelen naar Terneuzen in het net van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen te bepalen. Het voorontwerp zou moeten bepalen dat die overeenkomsten worden gevoegd bij de wet waarvan zij de aanvulling zijn.

De kamer was samengesteld uit :

De Heren : F. Lepage, raadsheer van State, voorzitter;
D. Declercq, J. Coyette, raadsheren van State;
L. Fredericq, J. Mertens, bijzitters van de afdeling wetgeving;
J. Cypres, adjunct-griffier, griffier.

De overeenstemming tussen de Nederlandse en de Franse tekst werd nagezien onder toezicht van de H. Lepage.

De Griffier,
(get.) J. CYPRES.

De Voorzitter,
(get.) F. LEPAGE.

Voor uitgifte afgeleverd aan de H. Minister van Verkeerswezen.

De 17^e Mei 1951.

De Griffier van de Raad van State,
(get.) K. MEES.

AVIS DU CONSEIL D'ETAT.

Le CONSEIL D'ETAT, section de législation, deuxième chambre, saisi par le Ministre des Communications, le 13 avril 1951, d'une demande d'avis sur un avant-projet de loi « portant sur la reprise définitive du chemin de fer concédé de Malines-Terneuzen (partie sur territoire belge) et sur l'incorporation de ce chemin de fer dans le réseau de la Société Nationale des Chemins de fer Belges », a donné en sa séance du 26 avril 1951 l'avis suivant :

L'avant-projet de loi se réfère à deux conventions passées respectivement le 18 septembre 1950 entre l'Etat belge et la S. A. « Société du chemin de fer international de Malines à Terneuzen » et le 3 janvier 1951 entre l'Etat belge et la Société Nationale des chemins de fer belges.

L'article 1^{er} a pour objet de ratifier la première et l'article 2 invoque la seconde pour déterminer les modalités de l'incorporation du chemin de fer de Malines à Terneuzen dans le réseau de la Société Nationale des chemins de fer belges. Il importerait que l'avant-projet prévît que ces conventions soient annexées à la loi dont elles constituent le complément.

La chambre était composée de :

Messieurs : F. Lepage, conseiller d'Etat, président;
D. Declercq, J. Coyette, conseillers d'Etat;
L. Fredericq, J. Mertens, assesseurs de la section de législation;
J. Cypres, greffier adjoint, greffier.

La concordance entre la version néerlandaise et la version française a été vérifiée sous le contrôle de M. Lepage.

Le Greffier,
(s.) J. CYPRES.

Le Président,
(s.) F. LEPAGE.

Pour expédition délivrée à M. le Ministre des Communications.

Le 17 mai 1951.

Le Greffier du Conseil d'Etat,
(s.) K. MEES.

WETSONTWERP

BOUDEWIJN,

Koninklijke Prins,

die de grondwettelijke macht van de Koning uitoefent.

Aan allen, tegenwoordigen en toekomstenden, HEIL.

Gelet op het advies van de Raad van State;

Op de voordracht van Onze Minister van Verkeerswezen en van Onze Minister van Financiën en op in Raad overlegd advies van Onze Ministers,

WIJ HEBBEN BESLOTEN EN WIJ BESLUITEN :

Onze Minister van Verkeerswezen en Onze Minister van Financiën zijn gelast in Onze Naam bij de Wetgevende Kamers het ontwerp van wet in te dienen, waarvan de tekst volgt :

Artikel één.

Wordt bekrachtigd de bij deze wet behorende overeenkomst op 18 September 1950 gesloten met de Maatschappij van de Internationale Spoorweg Mechelen-Terneuzen, betreffende de definitieve overname door de Staat, met terugwerkende kracht op 21 Januari 1948, van het lijngedeelte op Belgisch grondgebied van de geconcessioneerde spoorweg Mechelen-Terneuzen.

Art. 2.

De Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen wordt er overeenkomstig artikel 18 der wet van 23 Juli 1926 en artikel 4 van haar statuten toe gemachtigd met ingang van 21 Januari 1948 en voor heel de bij artikel 5 van die statuten bepaalde duur, het lijngedeelte waarvan sprake in artikel 1 in haar net op te nemen, overeenkomstig de bepalingen en voorwaarden van de bij deze wet behorende overeenkomst van 3 Januari 1951.

Art. 3.

Wordt uitgetrokken :

1) op de Buitengewone Begroting voor 1950, een krediet van 32 miljoen onder het artikel « Overname door de Staat van de lijn Mechelen-Terneuzen ter uitvoering van de overeenkomst van 18 September 1950 »;

2) op de Buitengewone Begroting voor 1951, een krediet van 36.200.000 frank onder de tekst « Opneming in het net der N. M. B. S. van de lijn Mechelen-Terneuzen, ter uitvoering van de overeenkomst van 3 Januari 1951 ».

Gegeven te Brussel, 27 Juni 1951.

BAUDOUIN.

VANWEGE DE KONINKLIJKE PRINS :

*De Minister van Verkeerswezen.**De Minister van Financiën.*

P.-W. SEGERS.

J. VAN HOUTTE.

PROJET DE LOI

BAUDOUIN,

Prince Royal,

exerçant les pouvoirs constitutionnels du Roi,

A tous, présents et à venir, SALUT.

Vu l'avis du Conseil d'Etat;

Sur la proposition de Notre Ministre des Communications et de Notre Ministre des Finances et de l'avis de Nos Ministres qui en ont délibéré en Conseil,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre des Communications et Notre Ministre des Finances sont chargés de présenter en Notre Nom aux Chambres Législatives le projet de loi dont la teneur suit :

Article premier.

Est ratifiée la convention annexée à la présente loi, passée le 18 septembre 1950 avec la Société du Chemin de fer international de Malines-Terneuzen en vue de la reprise définitive par l'Etat avec effet rétroactif au 21 janvier 1948 de la partie sur territoire belge du chemin de fer concédé de Malines-Terneuzen.

Art. 2.

La Société Nationale des Chemins de fer Belges est autorisée, conformément à l'article 18 de la loi du 23 juillet 1926 et à l'article 4 de ses statuts, à incorporer dans son réseau à compter du 21 janvier 1948, et pour toute la durée fixée à l'article 5 des dits statuts, la partie de ligne dont question à l'article 1 et ce conformément aux clauses et conditions de la convention du 3 janvier 1951, annexée à la présente loi.

Art. 3.

Il est ouvert :

1) au Budget Extraordinaire de 1950 un crédit de 32 millions sous l'article « Reprise par l'Etat de la ligne de Malines-Terneuzen en exécution de la convention du 18 septembre 1950 »;

2) au Budget Extraordinaire de 1951 un crédit de 36.200.000 francs sous le libellé « Incorporation dans le réseau de la S. N. C. B. de la ligne Malines-Terneuzen en exécution de la convention du 3 janvier 1951. »

Donné à Bruxelles, le 27 juin 1951.

PAR LE PRINCE ROYAL,

*Le Ministre des Communications.**Le Ministre des Finances.*

OVEREENKOMST

Tussen

de Belgische Staat vertegenwoordigd door de Heren P.-W. Segers, Minister van Verkeerswezen, en Van Houtte, Minister van Financiën, eensdeels,

en

de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, vertegenwoordigd door de Heren Claeys G., Voorzitter van het Bestendig Comité, en Delory F., Directeur-Generaal, anderdeels,

is overeengekomen als volgt :

Artikel 1.

De Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen treedt in de plaats van de Belgische Staat voor de uitvoering van de overeenkomst dd. 18 September 1950 betreffende de overname door de Belgische Staat van het spoorweggedeelte op Belgisch grondgebied van de internationale spoorlijn Mechelen-Terneuzen.

Artikel 2.

Deze in de plaatstreding heeft ten gevolge dat alle, om het even welke rechtstreekse en onrechtstreekse voordelen en lasten die uit de overname waarvan spraak zullen voortvloeien, op de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen overgedragen worden, met dien verstande dat het bedrag van 32 miljoen (eventueel verhoogd met de interesten) vermeld in artikel 1 van de overeenkomst dd. 18 September 1950 door de Belgische Staat aan de N. V. « Société du chemin de fer international de Malines à Terneuzen » zal uitbetaald worden.

Artikel 3.

De Belgische Staat verbindt er zich toe aan de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen te storten :

a) 4,2 miljoen die als voorschot door de N. M. B. S. op verzoek van de Belgische Staat aan de N. V. « Société du chemin de fer international de Malines à Terneuzen » werden afgedragen;

b) 32 miljoen als provisie op de wiskundige reserves voor de pensioenen uit te betalen aan de belanghebbenden waarvan spraak in artikel 4 van de overeenkomst dd. 18 September 1950.

Opgemaakt in 2 exemplaren te Brussel, op 3 Januari 1951.

De Minister van Verkeerswezen,

De Minister van Financiën,

P.-W. SEGERS.

J. VAN HOUTTE.

Namens de Maatschappij :

De Voorzitter van het Bestendig Comité,

De Directeur Generaal,

G. CLAEYS.

F. DELORY.

CONVENTION

Entre

l'Etat belge, représenté par MM. P.-W. Segers, Ministre des Communications, et Van Houtte, Ministre des Finances, d'une part,

et

la Société Nationale des Chemins de fer Belges, représentée par MM. Claeys, G., Président du Comité Permanent, et Delory, F., Directeur-Général, d'autre part,

il est convenu ce qui suit :

Article 1^{er}.

La Société Nationale des Chemins de fer Belges se substitue à l'Etat belge pour l'exécution de la convention du 18 septembre 1950 concernant la reprise par l'Etat belge du tronçon situé sur territoire belge de la ligne de chemin de fer international Malines-Terneuzen.

Article 2.

Cette substitution a pour conséquence que tous les avantages et charges quelconques directs et indirects, qui résulteront de la reprise en question, seront transférés à la Société Nationale des Chemins de fer Belges, étant entendu que le montant de 32 millions (majoré éventuellement des intérêts) dont il est question à l'article 1^{er} de la convention du 18 septembre 1950, sera liquidé par l'Etat belge à la S. A. Société du chemin de fer international de Malines à Terneuzen.

Article 3.

L'Etat belge s'engage à payer à la Société Nationale des Chemins de fer Belges :

a) 4,2 millions qui ont été versés par la S. N. C. B. à la S. A. « Société du chemin de fer international de Malines à Terneuzen » à titre d'avance, à la demande de l'Etat belge;

b) 32 millions à titre de provision sur les réserves mathématiques pour les pensions à liquider aux intéressés dont il est question à l'article 4 de la convention du 18 septembre 1950.

Fait en 2 exemplaires à Bruxelles, le 3 janvier 1951.

Le Ministre des Communications,

Le Ministre des Finances,

Au nom de la Société :

Le Président du Comité Permanent,

Le Directeur-Général,

OVEREENKOMST

Tussen

de Belgische Staat, hierna genoemd « de Staat », vertegenwoordigd door de HH. P. W. Segers, Minister van Verkeerswezen, Van Houtte, Minister van Financiën, en De Boodt, Minister van Wederopbouw, enerzijds,

en

de N. V. « Société du chemin de fer international de Malines à Terneuzen », hierna genoemd « Mechelen-Terneuzen », vertegenwoordigd door de HH. Hubert Verwilghen, Voorzitter en Baron Verwilghen, lid van de Raad van Beheer, behoorlijk gemachtigd door beslissing van genoemde Raad, in dato van 19 October 1949, anderzijds, is overeengekomen als volgt :

Artikel 1.

De Staat neemt met terugwerkende kracht op 21 Januari 1948 de concessie Mechelen-Terneuzen (spoorgedeelte op Belgisch grondgebied) met alle rechten en verplichtingen aan de exploitatie verbonden over, alsmede het door de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen reeds in gebruik genomen rollend materieel, de werktuigmachines en de voorraden waarvan de overname in de wederzijds goedgekeurde inventarissen door beide partijen werd overeengekomen mits betaling door de Staat van de forfaitaire som van 32 miljoen frank, vrijgesteld van bedrijfsbelasting en nationale crisisbelasting in hoofde van de vennootschap op de eventuele in dit bedrag vervatte winst.

Artikel 2.

Mechelen-Terneuzen ziet af van alle verdere aanspraken tegenover de Staat of tegenover de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen.

Van zijn kant verklaart de Staat dat hij tegenover Mechelen-Terneuzen generlei aanspraken meer te maken heeft. Hij waarborgt Mechelen-Terneuzen voor alle verdere aanspraken vanwege de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen.

De dossiers « oorlogsschade » ingediend door Mechelen-Terneuzen bij het Ministerie van Wederopbouw, zullen voor nietig gehouden worden.

Artikel 3.

De Staat neemt het personeel over dat behoort tot het spoorgedeelte waarvan sprake in artikel 1, inbegrepen de vier personeelsleden thans nog in dienst bij Mechelen-Terneuzen en dat op datum van 21 Januari 1948 de ouderdom van 65 jaar niet bereikt had.

Artikel 4.

De pensioenkas Mechelen-Terneuzen wordt door de Staat niet in werking gehouden.

Van 21 Januari 1948 af zal de Staat toepassing maken, wat betreft het personeel Mechelen-Terneuzen (van het spoorgedeelte op Belgisch grondgebied) in dienst of reeds op pensioen gesteld, alsmede de rechthebbende van dat personeel, van het pensioenstelsel van kracht bij de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen.

Artikel 5.

Mechelen-Terneuzen zal het totaal der wiskundige reserves van de « Pensioenkas voor het op Belgisch grond-

CONVENTION

Entre

l'Etat Belge, dénommé ci-après « l'Etat », représenté par MM. P. W. Segers, Ministre des Communications, Van Houtte, Ministre des Finances, et De Boodt, Ministre de la Reconstruction, d'une part,

et

la S. A. Société du chemin de fer international de Malines à Terneuzen dénommée ci-après « Malines-Terneuzen », représentée par MM. Hubert Verwilghen, Président et le Baron Verwilghen, membre du Conseil d'Administration, dûment autorisés par décision de ce Conseil du 19 octobre 1949, d'autre part,

il est convenu ce qui suit :

Article 1^{er}.

L'Etat reprend, avec effet rétroactif au 21 janvier 1948, la concession Malines-Terneuzen (tronçon sur territoire belge) avec tous les droits et toutes les obligations que comporte l'exploitation, ainsi que le matériel roulant déjà utilisé par la Société Nationale des chemins de fer belges, les machines-outils et les approvisionnements dont la reprise a été convenue par les deux parties dans les inventaires approuvés réciproquement, moyennant paiement par l'Etat de la somme forfaitaire de 32 millions de francs, exonérée de la taxe professionnelle et de la taxe nationale de crise dans le chef de la société sur les bénéfices compris éventuellement dans ce montant.

Article 2.

Malines-Terneuzen renonce à toutes autres revendications envers l'Etat ou envers la Société Nationale des chemins de fer belges.

De son côté, l'Etat déclare qu'il n'a plus aucune revendication à faire valoir envers Malines-Terneuzen. Il garantit Malines-Terneuzen contre toutes revendications ultérieures de la part de la Société Nationale des chemins de fer belges.

Les dossiers « dommages de guerre » introduits par Malines-Terneuzen au Ministère de la Reconstruction, seront considérés comme annulés.

Article 3.

L'Etat reprend le personnel appartenant au tronçon dont il est question à l'article 1^{er}, y compris les quatre agents actuellement encore en service à Malines-Terneuzen, et qui n'avait pas encore atteint l'âge de 65 ans à la date du 21 Janvier 1948.

Article 4.

La Caisse de pension Malines-Terneuzen ne sera pas maintenue par l'Etat.

A partir du 21 janvier 1948, l'Etat appliquera au personnel Malines-Terneuzen (tronçon sur territoire belge) en service ou déjà mis à la pension, ainsi qu'aux ayants-droit de ce personnel, le régime de pensions en vigueur à la Société Nationale des chemins de fer belges.

Article 5.

Malines-Terneuzen versera à l'Etat l'ensemble des réserves mathématiques de la « Caisse de pension du personnel

gebied gestationneerde personeel » in haar bezit op datum van de onderhavige overeenkomst, aan de Staat afdragen.

Artikel 6.

Mechelen-Terneuzen verbindt er zich toe de aan haar personeel verschuldigde achterstallen op lonen en pensioenen voor de periode van 1 Juli 1947 tot 20 Januari 1948 uit te betalen binnen de maand van de betaling van het bedrag, vermeld in artikel 1.

Artikel 7.

De betaling van het bedrag vermeld in artikel 1, zal geschieden uiterlijk op 1 November 1950.

Te rekenen van deze datum zal aan Mechelen-Terneuzen een interest van 4 % verschuldigd zijn.

Artikel 8.

Tot 1 November 1951 mag Mechelen-Terneuzen blijven gebruik maken van de lokalen en plaatsen in de stations St-Niklaas-Waas, Temse, St-Gillis-Waas en De Klinge, nodig voor het onderbrengen van haar beheer of de berging van haar materieel.

Na deze datum zal het gebruik van de lokalen — uitgezonderd deze door Mechelen-Terneuzen bezet in het ontvangstgebouw van St-Niklaas-Waas en die alsnog voor haar nodig zijn — het voorwerp van een overeenkomst uitmaken tussen Mechelen-Terneuzen en de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen.

Aldus ondertekend in dubbel exemplaar, te Brussel, de achttiende September 1950.

De Minister van Verkeerswezen,

stationné en territoire belge » en sa possession à la date de la présente convention.

Article 6.

Malines-Terneuzen s'engage à liquider les arriérés de salaires et de pensions dus à son personnel pour la période du 1^{er} juillet 1947 au 20 janvier 1948, endéans le mois après le paiement du montant dont il est question à l'article 1^{er}.

Article 7.

Le paiement du montant indiqué à l'article 1^{er} aura lieu au plus tard le 1^{er} novembre 1950.

À partir de cette date un intérêt de 4 % sera dû à Malines-Terneuzen.

Article 8.

Malines-Terneuzen pourra continuer à utiliser, jusqu'au 1^{er} novembre 1951, les locaux et emplacements dans les gares de St-Nicolas-Waas, Tamise, St-Gillis-Waas et De Klinge, nécessaires à l'installation de son administration et au remisage de son matériel.

Après cette date l'utilisation des locaux — sauf ceux occupés par Malines-Terneuzen dans le bâtiment des recettes de St-Nicolas-Waas et qui lui sont encore nécessaires — fera l'objet d'une convention entre Malines-Terneuzen et la Société Nationale des Chemins de fer Belges.

Signé en double exemplaire, à Bruxelles, le dix-huit septembre 1950.

Le Ministre des Communications,

P.-W. SEGERS.

De Minister van Financiën,

Le Ministre des Finances,

J. VAN HOUTTE.

De Minister van Wederopbouw,

Le Ministre de la Reconstruction,

A. DE BOODT.

De Voorzitter van de Raad van Beheer van de N. V. « Société du chemin de fer international de Malines à Terneuzen »,

Le Président du Conseil d'Administration de la S. A. Société du chemin de fer international de Malines à Terneuzen,

H. VERWILGHEN.

De Beheerder van de N. V. « Société du chemin de fer international de Malines à Terneuzen »,

L'Administrateur de la S. A. Société du chemin de fer international de Malines à Terneuzen,

Baron VERWILGHEN.

Uittreksel uit het proces-verbaal der zitting van de Raad van Beheer van de N. V. « Société du chemin de fer international de Malines à Terneuzen » dd. 19 October 1949.

« *Pouvoirs.* — Le Conseil donne les pouvoirs les plus » étendus à M. Hubert Verwilghen, Président, et au Baron » Verwilghen, administrateur, pour négocier avec l'Etat » belge, la convention pour la reprise du chemin de fer » Malines-Terneuzen et signer valablement en son nom » la ou les conventions définitives par lesquelles seront » réglées les reprises des biens immeubles et meubles, le » règlement des dommages de guerre et la reprise de la » caisse autonome de pension du personnel de Belgique. »

Voor gelijkvormig afschrift :

Een Beheerder,

VERWILGHEN.

Een Beheerder,

VERWILGHEN.

Extrait du procès-verbal de la séance du 19 octobre 1949 du Conseil d'Administration de la S. A. Société du chemin de fer international de Malines à Terneuzen.

« *Pouvoirs.* — Le Conseil donne les pouvoirs les plus » étendus à M. Hubert Verwilghen, Président, et au Baron » Verwilghen, administrateur, pour négocier avec l'Etat » belge, la convention pour la reprise du chemin de fer » Malines-Terneuzen et signer valablement en son nom » la ou les conventions définitives par lesquelles seront » réglées les reprises des biens immeubles et meubles, le » règlement des dommages de guerre et la reprise de la » caisse autonome de pension du personnel en Belgique. »

Pour copie conforme :

Un Administrateur,

Un Administrateur,