

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 26 AVRIL 1904.

Projet de loi relatif à l'exploitation du chemin de fer d'Eecloo à Bruges par l'État

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESSIEURS,

La concession du chemin de fer d'Eecloo à Bruges a été accordée par arrêté royal du 14 juin 1861 à M. Isidore Neelemans, qui en a fait apport en 1862 à la « Société du chemin de fer d'Eecloo à Bruges ». Cette ligne a été ouverte au public en juin 1863. Mais, dès le 1^{er} février 1867, la société concessionnaire en a confié l'exploitation à une compagnie voisine, celle du chemin de fer d'Eecloo à Gand : la première n'a donc assuré elle-même le service que pendant très peu de temps.

La ligne d'Eecloo à Bruges a fait disparaître la solution de continuité qui existait entre Bruges et le chemin de fer d'Eecloo à Gand. L'exploitation de ces deux lignes, dont la longueur totale est de 48 kilomètres environ, ne peut s'effectuer dans des conditions rationnelles et fructueuses que si elle est assurée par une même administration.

L'exploitation du chemin de fer d'Eecloo à Bruges est restée entre les mains de la société du chemin de fer d'Eecloo à Gand jusqu'au moment où l'État effectua le rachat de cette dernière ligne ; les rapports entre les deux sociétés avaient été réglés en dernier lieu par une convention en date du 30 décembre 1892 dont la durée était de dix ans. En négociant la reprise du chemin de fer d'Eecloo à Gand, l'État accepta (1) de se substituer à la Société Eecloo-Gand pour assurer l'exploitation de la ligne Eecloo-Bruges conformément au dit contrat du 30 décembre 1892 et jusqu'au moment où une convention interviendrait entre lui et la société concessionnaire.

La convention que l'on avait en vue et qui allait confier à l'État l'exploitation de la ligne dont il s'agit jusqu'à la fin de la concession, fut conclue le

(1) Art. II de la convention du 22 avril 1897, page 28 du document parlementaire n° 161 de la session de 1896-1897.

27 avril 1897 et présentée à l'approbation de la législature en même temps, notamment, que le contrat relatif au rachat de la concession du chemin de fer d'Eecloo à Gand (document parlementaire n° 161, rappelé au renvoi (1) à la page précédente.

Mais une difficulté étant survenue ensuite, le Gouvernement décida de ne pas poursuivre la ratification de la dite convention et il retira celle-ci des documents soumis aux Chambres (amendement déposé le 16 juin 1897 par M. le ministre Vandenpeereboom).

En exécution de l'engagement qu'il avait pris dans l'acte de rachat de la concession du chemin de fer d'Eecloo à Gand, l'État, en même temps qu'il prenait possession de cette ligne, reprit donc l'exploitation du chemin de fer d'Eecloo à Bruges, conformément à la convention du 30 décembre 1892. Celle-ci est arrivée à son terme le 31 décembre 1902.

En vue d'assurer la continuation de l'exploitation, le Gouvernement a négocié avec la Société anonyme du chemin de fer d'Eecloo à Bruges le nouveau contrat, pour lequel il sollicite l'approbation de la législature.

Cette convention se rapporte exclusivement à l'exploitation de la ligne; elle est faite pour la durée restant à courir de la concession.

L'État reprend les droits qu'il avait concédés relativement à l'exploitation et il assume les obligations exclusivement afférentes à l'exercice de ces droits (art. 1 de la convention).

La société conserve à sa charge (art. 2) les obligations imposées par l'acte de concession relativement aux travaux de premier établissement, d'extension et d'amélioration; toutefois, on a limité dans une mesure compatible avec sa situation de concessionnaire, les charges financières à résulter pour elle des dites obligations.

Les prélèvements maximum et minimum d'une partie des recettes, stipulés au profit de l'exploitant pour couvrir celui-ci de ses frais (art. 3), sont conformes à ceux qui étaient en vigueur sous le contrat qui vient d'expirer; ces bases ont été reconnues équitables pour les deux parties. En ce qui concerne les prélèvements intermédiaires, c'est-à-dire ceux à opérer au fur et à mesure que les augmentations de recettes se produiront, le régime fixé dans le dernier contrat a été modifié d'une manière juste et rationnelle: le concessionnaire et l'exploitant recevront chacun une part proportionnelle des dites augmentations.

Le mode de calcul des recettes de la ligne concédée, la nomenclature des produits revenant à celle-ci en exécution du contrat de concession, la désignation des produits qui ne font pas partie des péages concédés (art. 4 et 5) sont conformes aux principes arrêtés par l'État en la matière et inscrits dans les derniers cahiers des charges de lignes concédées sous réserve de l'exploitation par l'État.

L'exécution des articles 3, 4, 5 et 7 du contrat aura pour effet d'allouer à la société, par la voie de comptes qui seront dressés par l'administration des chemins de fer de l'État, et vérifiés par la compagnie, une part de recette toujours en rapport avec l'importance du trafic de la ligne.

Par l'article 10, l'État a obtenu, à partir de 1915, la faculté de remplacer

cette part variable de recette, part une part fixe, qui sera calculée d'après la moyenne de la somme reçue par la société pendant les cinq années les plus favorables de la dernière période septennale; on déduira de cette moyenne une annuité d'intérêts et d'amortissement du coût des travaux que l'État aurait exécutés pour la compagnie, soit d'office, soit à la demande de celle-ci, et l'on ajoutera ensuite une prime qui sera de 10 p. c. si l'opération se fait au 1^{er} janvier 1915, mais qui décroîtra ensuite d'un demi pour cent par an si la transformation de la recette se fait postérieurement à cette date. De plus, mais seulement de commun accord, la même opération pourra se faire à toute époque, avant 1915, sur les bases prévues pour cette date. Cette stipulation équivaut à une clause de rachat; elle comble une lacune du cahier des charges, lequel ne renferme aucune disposition prévoyant la reprise de la concession par le Gouvernement.

Les autres articles de la convention ne paraissent pas nécessiter d'explication.

La convention a été approuvée le 29 février 1904 par l'assemblée générale des actionnaires de la société; le Gouvernement, persuadé qu'elle est équitable pour les deux parties, a l'honneur de proposer aux Chambres de la ratifier également.

* * *

Le contrat du 30 décembre 1892 a été inséré dans la brochure contenant les documents relatifs à la concession, à l'exploitation, etc., des lignes d'Anvers à Gand, de Gand à Eecloo et d'Eecloo à Bruges qui a été remise aux membres des Chambres en même temps que le document parlementaire n° 161 de la session de 1896-1897; afin d'éviter des recherches, ce contrat a été reproduit en annexe au présent exposé.

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

JUL. LIEBAERT.

*Le Ministre des Finances et des
Travaux publics,*

C^{te} DE SMET DE NAEYER.



ANNEXE.

CONVENTION

du 30 décembre 1892 pour l'exploitation de la ligne d'Eecloo à Bruges
par la Société anonyme du chemin de fer d'Eecloo à Gand.

(Note. — Cette convention est arrivée à son terme le 31 décembre 1902).

Entre la Société anonyme du chemin de fer d'Eecloo à Gand, représentée par MM. Alexandre Paternotte, Alfred Neelemans, administrateurs, et Louis Neelemans, directeur-gérant de la Société, délégués aux fins des présentes par l'assemblée générale extraordinaire des actionnaires de la dite Société, d'une part,

Et la Société anonyme du chemin de fer d'Eecloo à Bruges par ses administrateurs, MM. Edmond Neelemans, président du conseil, et le chevalier P. Le Jeune, administrateur délégué, délégués aux mêmes fins par l'assemblée générale extraordinaire des actionnaires de la dite société, en date du 29 décembre 1892, d'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

La Société du chemin de fer d'Eecloo à Bruges donne à bail à la Société du chemin de fer d'Eecloo à Gand, qui l'accepte, pour le terme de dix années, à partir de la date fixée ci-après, l'exploitation de son chemin de fer aux clauses et conditions suivantes :

ARTICLE PREMIER. — La Société Eecloo-Gand se charge d'exploiter ou de faire exploiter par des tiers dont elle répondra, sous réserve dans ce dernier cas d'approbation par les actionnaires d'Eecloo à Bruges, pendant toute la durée du bail, avec son matériel, son personnel et ses propres moyens, le chemin de fer actuellement en exploitation d'Eecloo à Bruges.

Cette exploitation commencera le premier du mois qui suivra l'approbation des présentes par les assemblées générales extraordinaires des deux sociétés contractantes.

La Société Eecloo-Gand sera tenue, en ce qui concerne l'exploitation, de se conformer aux clauses du cahier des charges et de la convention avec le Gouvernement.

L'exploitation par la Société d'Eecloo-Gand comprendra l'entretien en parfait état de la voie de fer, des terrassements, des ouvrages d'art et des bâtiments des stations, du matériel fixe, le transport des voyageurs et des marchandises et le service télégraphique.

La Société d'Ecloo-Bruges cède à la Société d'Ecloo-Gand avec tous leurs avantages et charges, ses conventions en date du 30 mars et du 31 mai 1864 avec l'État belge, établissant la communauté de la station de Bruges et déterminant les conditions de parcours sur les voies de l'État entre Bruges et Steenbrugge.

Les frais de surveillance prévus par l'article 35 du cahier des charges seront supportés par la Société d'Ecloo à Gand.

ART. 2. — La Société d'Ecloo à Gand tiendra une comptabilité distincte des recettes du chemin de fer d'Ecloo à Bruges, comptabilité que l'administration du chemin de fer aura le droit de contrôler.

Pour se couvrir des dépenses de toute nature afférentes à l'exploitation et à l'entretien, la Société Ecloo-Gand prélèvera annuellement sur le montant des recettes brutes de la ligne d'Ecloo-Bruges, 60 p. c. jusqu'à concurrence de la somme de 290,000 francs.

Au delà de la dite somme de recettes de 290,000 francs, le prélèvement de 60 p. c. à faire annuellement par Ecloo-Gand diminuera de 1 p. c. par 10,000 francs ou fraction de 10,000 francs de recettes brutes.

Si le coefficient d'exploitation descendait à 50 p. c. de la recette brute, le prélèvement annuel resterait fixé à ce chiffre, quelle que soit cette dernière.

La Société Ecloo-Gand tiendra semestriellement compte à la société Ecloo-Bruges de l'excédent des recettes lui revenant. Ces paiements seront effectués le 1^{er} janvier et le 1^{er} juillet de chaque année.

ART. 3. — La Société Ecloo-Gand prendra l'exploitation de la ligne d'Ecloo à Bruges, libre de tout engagement, pour la gestion antérieure à l'entrée en jouissance; la Société d'Ecloo-Bruges gardant la responsabilité pleine et entière de tous ses actes antérieurs à l'entrée en jouissance, la Société d'Ecloo-Gand devant y rester étrangère et n'étant tenue qu'à remplir les obligations du présent contrat.

ART. 4. — En cas de non-paiement des sommes revenant à la Société Ecloo-Bruges, en exécution des conditions stipulées à l'article 2 ci-dessus ou d'inexécution d'une des clauses ou conditions auxquelles le présent bail est accordé, la Société d'Ecloo-Bruges aurait le droit, à son choix, de faire prononcer la résiliation ou d'en poursuivre l'exécution.

ART. 5. — Cette convention pourra être dénoncée dans le courant de la première année d'exercice par chacune des parties contractantes, moyennant préavis de six mois.

Ed. NEELEMANS, *président*.

Chevalier LE JEUNE.

Pour Ecloo-Gand :

A. PATERNOTTE, *président*.

ALF. NEELEMANS, *administrateur*,

NEELEMANS, *directeur-gérant*.



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

- Sur la proposition de Nos Ministres des Finances et des Travaux publics et des Chemins de fer, Postes et Télégraphes,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes présentera en Notre nom, aux Chambres législatives, le projet de loi dont la teneur suit :

ARTICLE UNIQUE.

La convention conclue, le 26 février 1904, entre les Ministres des Finances et des Travaux publics et des Chemins de fer, Postes et Télégraphes, d'une part, et la Société anonyme du chemin de fer d'Eecloo à Bruges, d'autre part, en vue de l'exploitation de ce chemin de fer par l'État, est approuvée.

Donné à Strezza, le 24 avril 1904.

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

Op voorstel van Onze Ministers van Financiën en Openbare Werken en van Spoorwegen, Posterijen en Telegrafien,

WIJ HEBBEN BESLOTEN EN WIJ BESLUITEN :

Onze Minister van Spoorwegen, Posterijen en Telegrafien zal, in Onzen naam, bij de Wetgevende Kamers het wetsontwerp aanbieden, waarvan de inhoud volgt :

EENIG ARTIKEL.

Is goedgekeurd de op 26ⁿ Februari 1904 tusschen de Ministers van Financiën en Openbare Werken en van Spoorwegen, Posterijen en Telegrafien, eenerzijds, en de Naamlooze Maatschappij van den Eecloo-Brugge-spoorweg, anderzijds gesloten overeenkomst voor de exploitatie, door den Staat, van dien spoorweg.

Gegeven te Strezza, den 24ⁿ April 1904.**LÉOPOLD.**

Par le Roi :

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

Van 's Konings wege :

*De Minister van Spoorwegen, Posterijen
en Telegrafien,*

JUL. LIEBAERT.

*Le Ministre des Finances et des
Travaux publics,*

*De Minister van Financiën
en Openbare Werken,*

C^o DE SMET DE NAEYER.

CONVENTION

relative à l'exploitation, par l'Etat, du chemin de fer d'Eecloo à Bruges.

Entre les soussignés, d'une part, le comte de Smet de Naeyer, ministre des finances et des travaux publics, et Julien Liebaert, ministre des chemins de fer, postes et télégraphes, agissant au nom de l'État et sous réserve de l'approbation du pouvoir législatif,

D'autre part, J.-B.-Alfred Neelemans et Armand Lepère, respectivement président et membre du conseil d'administration de la Société anonyme du chemin de fer d'Eecloo à Bruges, agissant au nom de cette société et sous réserve d'approbation par l'assemblée générale des actionnaires, il a été convenu ce qui suit :

La société anonyme prénommée cède à l'État, à partir du premier janvier mil neuf cent trois et jusqu'à l'expiration de la concession (quatorze juin mil neuf cent cinquante trois inclus), l'exploitation du chemin de fer d'Eecloo à Bruges, concédé par arrêté royal du 14 juin 1861, ce aux clauses et conditions ci-après mentionnées :

ARTICLE PREMIER. — La cession comporte l'abandon des droits stipulés au cahier des charges de concession relativement à l'exploitation.

En conséquence, en exécution de cette cession, le chemin de fer d'Eecloo à Bruges sera considéré comme faisant partie du réseau construit directement par l'État et sera, comme tel, exploité, administré et entretenu par le Gouvernement sur le même pied que les voies ferrées du réseau construit par l'État, à l'exclusion de toute intervention de la société concessionnaire. Par suite, cette société ne pourra intervenir dans aucune question relative soit aux tarifs, soit à l'organisation ou à la marche des convois, à l'entretien, etc. ; le Gouvernement aura le pouvoir d'accorder telles modérations ou exemptions de taxes qu'il jugera convenir, sans que la société puisse élever aucune réclamation de ce chef. En outre, la ligne d'Eecloo à Bruges pourra être utilisée sans rémunération pour les transports en service.

La société est déchargée des obligations imposées par le dit cahier des charges relativement à l'exploitation et à l'entretien et l'État restera seul responsable envers les tiers des conséquences d'un défaut d'entretien et de celles de l'exploitation.

ART. 2. — La société conserve les obligations imposées par le cahier des charges de concession relativement aux installations, dépendances et accessoires dont le chemin de fer devra être pourvu, ainsi que relativement aux extensions et changements à apporter aux installations, dépendances et

accessoires actuels (1), afin que le chemin de fer et ses dépendances puissent être toujours maintenus, dans toutes leurs parties, en bon état d'entretien, qu'ils puissent toujours remplir parfaitement leur destination, que les stations, haltes, points d'arrêt, etc., soient toujours, tant en nombre qu'en étendue, en rapport avec les besoins du commerce et de l'industrie, et que l'exploitation puisse avoir lieu régulièrement et sans danger pour la sécurité publique. L'importance du trafic dévolu à la ligne par l'application de l'article 3 ci-après servira de base à l'appréciation des travaux et fournitures à réclamer par l'État à la société; celle-ci devra satisfaire aux réquisitions qui lui seront adressées par le Ministre des chemins de fer, postes et télégraphes, sous peine de voir effectuer les travaux et fournitures à ses frais, par l'État.

Toutefois, l'État ne pourra réclamer, au cours d'un exercice, des travaux ou fournitures pour une somme supérieure à dix mille francs (10,000 francs) de dépenses de premier établissement, d'extension ou d'amélioration, l'excédent de cette somme sur les dépenses faites ne pouvant être reporté à l'exercice suivant.

Le remboursement à l'État, par la société, des dépenses faites dans le cas ci-dessus prévu, pourra s'effectuer au moyen d'annuités; il en sera de même pour les dépenses résultant de travaux qui, éventuellement, seront exécutés par l'État à la demande de la société.

ART. 3. — Les recettes du chemin de fer prementionné seront opérées par l'État pour compte du concessionnaire. Il sera attribué à l'État, à titre de remboursement, par forfait, de ses dépenses d'exploitation, d'administration et d'entretien, une part des recettes brutes qui sera calculée d'après la règle suivante : soixante pour cent (60 p. c.) des recettes brutes, si celles-ci sont inférieures ou égales à deux cent quatre-vingt dix mille francs (290,000 francs); pour des recettes brutes supérieures à deux cent quatre-vingt dix mille francs (290,000 francs), le coefficient de soixante pour cent (60 p. c.) subira une diminution proportionnelle à l'augmentation des dites recettes, de façon à être réduit à cinquante pour cent (50 p. c.) pour des recettes brutes de trois cent quatre-vingt dix mille francs (390,000 francs) (2); pour des recettes brutes égales ou supérieures à cette dernière somme, le coefficient restera fixé invariablement à cinquante pour cent (50 p. c.).

Le tantième revenant à l'État résultera chaque année de l'import des recettes de la ligne.

(1) Y compris, bien entendu, les stations de Bruges et d'Eecloo, conformément à l'article 1^{er} du cahier des charges.

(2) Exemple d'application pour des recettes brutes supposées de 515,600 francs.

L'augmentation, comparativement aux recettes de 290,000 francs, est de 515,600 — 290,000 = 225,600 francs.

Le coefficient du prélèvement au profit de l'État devant diminuer de 10 p. c. pour une augmentation de 100,000 francs, la diminution sera, pour l'augmentation de 225,600 francs, de

$$225,600 \frac{10}{100,000} = 2.56.$$

Ce coefficient sera donc 60 — 2.56 = 57.44 p. c.

ART. 4. — Les recettes brutes du chemin de fer concédé d'Eecloo à Bruges, donnant lieu à l'application de l'article précédent, seront déterminées d'après les règles de partage admises actuellement pour le même objet entre l'administration des chemins de fer de l'État et la Société concessionnaire du chemin de fer de Tournai à Jurbise.

Au point de vue du partage des produits, la ligne d'Eecloo à Bruges sera considérée comme s'étendant du milieu du bâtiment principal de la station d'Eecloo jusqu'au milieu du bâtiment principal de la station de Bruges.

Ce partage portera exclusivement sur les prix de transport proprement dits, les frais de chargement et de déchargement, les taxes de provision, d'enregistrement et d'avis d'arrivée.

La compagnie concessionnaire n'aura droit à aucune part dans d'autres produits et notamment dans ceux perçus du chef de : prise et remise à domicile, dépôts au bagage, frais de chômage du matériel, location de bâches appartenant au chemin de fer, vérification de poids, frais de désinfection, intérêts à la livraison, frais de magasinage et de dépôt, opérations en douane, surtaxes non remboursées, location ou vente des terrains faisant partie du chemin de fer et de ses dépendances, tickets d'entrée dans les gares, location des buffets et des bibliothèques, affichage, etc., etc.

ART. 5. — En service intérieur de l'État, les transports seront, d'une manière générale, portés au compte de la ligne concédée, chaque fois que celle-ci fait partie de l'itinéraire le plus court; quant aux tarifs mixtes et internationaux, l'ensemble des lignes exploitées par l'État, y compris la ligne de Bruges à Eecloo, sera considéré, à l'égard de ces services, comme formant un réseau unique. et les règles qui régissent aujourd'hui ou régiront à l'avenir les dits services s'appliqueront à la ligne de Bruges à Eecloo comme elles s'appliquent ou seront appliquées aux autres lignes exploitées par l'État.

Par dérogation à la règle générale ci-dessus, il ne sera point fait état, pour le calcul de l'itinéraire le plus court, des modifications que l'établissement éventuel d'une liaison directe par rails entre les deux rives de l'Escaut, à Anvers ou aux environs, apporterait à la situation actuelle.

En conséquence, les transports pour lesquels l'existence de cette liaison ferait entrer la ligne d'Eecloo à Bruges, en tout ou en partie, dans l'itinéraire le plus court, seront exclus du compte des produits à partager avec la compagnie concessionnaire, mais pour autant seulement qu'ils ne soient pas compris dans l'une des catégories ci-après :

1° les transport en provenance réelle ou en destination définitive des stations actuelles d'Anvers, savoir : Anvers (bassins et entrepôt) transit (1), Anvers (bassins et entrepôt) local, Anvers (bassins et entrepôt) Merxem, Anvers (Dam), Anvers (gare centrale), Anvers (sud), Anvers (sud-quais) transit (1), Anvers (Kiel), Anvers (boulevard Léopold) et Anvers (place verte);

(1) C'est-à-dire les transports destinés à l'exportation maritime et ceux provenant de l'importation maritime.

2° les transports en provenance réelle ou en destination définitive des stations situées entre Bruges et Eecloo, celles-ci exclues.

ART. 6. — L'administration des chemins de fer de l'État aura le droit de diriger les transports par la voie qui lui paraît la plus avantageuse au service de l'exploitation, que l'itinéraire le plus court soit obtenu ou non par la ligne d'Eecloo à Bruges, sans que la société concessionnaire de cette dernière ligne puisse élever aucune réclamation ou prétention de ce chef.

ART. 7. — Le règlement de compte des sommes à payer par l'État à la Compagnie d'Eecloo à Bruges aura lieu mensuellement au moyen de relevés qui seront dressés par l'administration des chemins de fer de l'État et qui seront remis à la compagnie concessionnaire, au plus tard dans le courant du troisième mois qui suivra celui auquel le dit règlement de compte s'applique. La Compagnie Eecloo-Bruges pourra faire vérifier ces relevés, sans toutefois exiger le déplacement des documents appartenant à l'administration pré-nommée.

Le prélèvement attribué à l'État sera effectué sur les produits mensuels de la ligne à concurrence du coefficient, augmenté de cinq dixièmes pour cent (0.5 p. c.), résultant des comptes clôturés de l'année précédente, sans dépasser soixante pour cent (60 p. c.). Lors de la clôture des comptes du mois de décembre de chaque année, il sera fait un compte général des recettes de l'année; le prélèvement revenant à l'État sera alors fixé pour tout l'exercice conformément à l'article 5 ci-dessus et la somme revenant définitivement à la Société sera déterminée en conséquence.

Dans les dix jours après celui de l'acceptation de chaque règlement par la Compagnie Eecloo-Bruges, il sera délivré à celle-ci un mandat payable à vue chez l'agent du Trésor à Bruxelles, et montant à la somme revenant à la Compagnie.

ART. 8. — Le Gouvernement s'engage à prendre toutes les mesures nécessaires pour la loyale exécution de la présente convention.

D'autre part, la compagnie concessionnaire s'interdit formellement tous traités, arrangements ou conventions quelconques, sans le consentement préalable de l'État; dans le cas où elle contreviendrait à cette stipulation, le montant intégral de la part de recette qui lui est attribuée, pour chacun des cas où des actes de fraude auront été commis, appartiendra au Trésor et sera prélevé sur toute somme revenant à la Compagnie, et ce sans préjudice à toutes les mesures administratives et même à des dispositions législatives que le Gouvernement se réserve de prendre ou de provoquer selon les circonstances.

ART. 9. — La Société anonyme du chemin de fer d'Eecloo à Bruges versera entre les mains de l'État une somme de neuf mille deux cent soixante-quinze francs (9,275 francs) moyennant laquelle celui-ci la garantit de toute revendication quant à l'inexécution de l'abonnement de certaines parties de la ligne, la non-conformité de la ligne aux plans, le manquant de titres de pro-

priété et de plans ou procès-verbaux d'abornement; la société conserve l'obligation de libérer les servitudes qui auraient été inscrites dans les actes d'acquisitions d'immeubles incorporés dans le chemin de fer.

ART. 10, § 1. — A partir du premier janvier mil neuf cent quinze (1915), l'État aura la faculté de remplacer la part de recette revenant à la société en exécution de l'article VII, par une part fixe annuelle qui sera calculée comme il suit :

a) on établira la moyenne de la part de recette payée par l'État à la Société pendant les cinq années les plus favorables de la période septennale précédant l'exercice de cette faculté ;

b) on déduira de cette moyenne l'import d'une annuité d'intérêts et d'amortissement du coût des travaux de premier établissement, d'extension et d'amélioration exécutés éventuellement par l'État pour le compte de la société ;

c) on ajoutera à l'excédent de la part moyenne de la recette sur l'import de l'annuité d'intérêts et d'amortissement une prime qui sera de :

dix pour cent (10 p. c.) si la transformation de la part de recette se fait au premier janvier mil neuf cent quinze ;

dix pour cent (10 p. c.) moins un demi pour cent (0.5 p. c.) par année écoulée depuis cette dernière date si la transformation se fait postérieurement, de sorte que la prime sera éteinte le trente et un décembre mil neuf cent trente quatre (1934);

d) la somme ainsi obtenue formera le montant de la part fixe annuelle de recette qui sera payée par l'État à la Société Eecloo-Bruges jusqu'à la fin de la concession; toutefois, ce montant ne sera pas inférieur à la somme reçue par la société pendant la dernière année de la période septennale sur laquelle les calculs auront été faits et après déduction de l'annuité désignée à b) ci-dessus.

§ 2. — De commun accord entre la Société et l'État, la transformation, prévue au paragraphe premier ci-dessus, de la part de recette revenant à la Société, pourra être réalisée à toute époque avant le premier janvier mil neuf cent quinze, aux mêmes conditions, étant entendu que la prime sera uniformément de dix pour cent jusqu'au premier janvier mil neuf cent quinze.

ART. 11. — Les dépenses de premier établissement et d'extension du chemin de fer qui n'auraient pas été soldées à la date de la mise en vigueur de la présente convention (premier janvier mil neuf cent trois) resteront à la charge de la Société anonyme du chemin de fer d'Eecloo à Bruges.

ART. 12. — Les comptes mensuels des recettes de l'année mil neuf cent trois, qui sont dressés et ceux restant à faire sont soumis au régime de la convention du trente décembre mil huit cent nonante deux et le prélèvement au profit de l'État sera calculé à raison de soixante pour cent de la recette brute. Toutefois, dès que la présente convention sera devenue défi-

nitive, le prélèvement pour l'année entière sera rectifié, s'il y a lieu, conformément aux stipulations des articles 3 et 7 ci-dessus.

A partir du premier janvier mil neuf cent quatre, les relevés des recettes seront dressés conformément au présent acte.

ART. 13. — Les frais de timbre de la présente sont à la charge de la Société anonyme du chemin de fer d'Ecloo à Bruges; l'enregistrement incombera à l'État.

Fait en double à Bruxelles, le vingt-six février mil neuf cent quatre.

(Signé) J.-B. A. NEELEMANS.

(Signé) JUL. LIEBAERT.

ARM. LEPÈRE.

C^{te} DE SMET DE NAEYER.

Enregistré à Bruxelles-Sud, le vingt-six février mil neuf cent quatre.
Volume 241, folio 88, case 13. Reçu gratis; huit rôles sans renvoi.

Le receveur,
(Signé) D.....



Kamer der Volksvertegenwoordigers.

VERGADERING VAN 26 APRIL 1904.

Ontwerp van wet betreffende de exploitatie, door den Staat, van den Eekloo-Brugge-Spoorweg.

MEMORIE VAN TOELICHTING.

MIJNE HEEREN,

Bij Koninklijk besluit van 14ⁿ Juni 1861, werd de vergunning van den Eekloo-Brugge-Spoorweg verleend aan den heer Isidoor Neelemans, die ze in 1862 bij de « Eekloo-Brugge-Spoorwegmaatschappij » inbracht. In Juni 1863 werd die lijn tot het openbaar verkeer geopend. Edoch, sedert 1ⁿ Februari 1867, heeft de vergunninghoudende maatschappij er de exploitatie van opgedragen aan eene naburige maatschappij, met name die van den Eekloo-Gent-Spoorweg : eerstgenoemde maatschappij heeft dus slechts gedurende zeer korten tijd den dienst waargenomen.

De lijn Eekloo-Brugge stelde Brugge in verbinding met den spoorweg van Eekloo naar Gent. De exploitatie dier beide lijnen, samen ongeveer 48 kilometer lang, kan alleen dan op redematige en vruchtdragende wijze geschieden, wanneer zij door een en hetzelfde beheer wordt waargenomen.

De exploitatie van den Eekloo-Brugge-Spoorweg bleef in handen van de Maatschappij van den Eekloo-Gent-Spoorweg totdat de Staat laatstgenoemde lijn afkocht ; de betrekkingen tusschen de beide maatschappijen werden laatstelijk geregeld door eene overeenkomst, dato 30 December 1892, voor eenen duur van tien jaren. Bij de onderhandelingen omtrent de overneming van den Eekloo-Gent-Spoorweg, nam de Staat aan in de plaats van de Eekloo-Gent-Maatschappij te treden (1), tot het exploiteeren van de lijn Eekloo-Brugge, overeenkomstig voormeld verdrag van 30ⁿ December 1892 en totdat eene overeenkomst zou worden getroffen tusschen hem en de vergunninghoudende maatschappij.

De beoogde overeenkomst, waarbij de exploitatie van bedoelde lijn aan

(1) Art. II van de overeenkomst van 22ⁿ April 1897, blz. 28 van het Kamerbescheid N^o 161, zittijd 1896-1897.

den Staat zou worden opgedragen tot aan den afloop van de vergunning, werd den 27ⁿ April 1897 gesloten en der Wetgevende Kamers ter goedkeuring aangeboden tegelijker tijd als, onder andere, het verdrag betreffende den afkoop van de vergunning van den Eekloo-Gent-Spoorweg (Kamerbescheid n^r 161, op de vorige bladz. in verwijzing (1) aangehaald).

Doch daar er naderhand eene moeilijkheid was gerezen, besliste de Regeering de bekrachtiging van voormelde overeenkomst niet door te drijven en trok zij deze terug uit de aan de Kamers onderworpen stukken (Wijziging, den 16ⁿ Juni 1897 ingediend door den heer Minister Vandenpeereboom).

Tot uitvoering van de verbintenis welke de Staat had aangegaan in de akte tot afkoop van de vergunning van den Eekloo-Gent-Spoorweg. nam hij dus, tegelijker tijd als hij die lijn in bezit nam, de exploitatie over van den Eekloo-Brugge-Spoorweg, volgens de overeenkomst van 30ⁿ December 1892. Deze is den 31ⁿ December 1902 verstreken.

Om de exploitatie te kunnen voortzetten, heeft de Regeering met de Naamlooze Maatschappij van den Eekloo-Brugge-Spoorweg een nieuw verdrag aangegaan, en nu verlangt zij daarover de goedkeuring der wetgevende macht.

Die overeenkomst heeft uitsluitend betrekking op de exploitatie van de lijn; zij is aangegaan voor den verderen loop van de vergunning.

De Staat neemt de rechten terug welke hij betrekkelijk de exploitatie vergund had en neemt op zich de verplichtingen die uitsluitend voortvloeien uit de oefening van die rechten (art. 1 van de overeenkomst).

Ten laste van de maatschappij blijven (art. 2) de verplichtingen door de vergunningsakte opgelegd betrekkelijk de werken van eersten aanleg, van uitbreiding en van verbetering; de geldelijke lasten welke voor haar uit voormelde verplichtingen kunnen voortvloeien, werden echter beperkt in eene mate die strookt met haren toestand als vergunninghoudster.

De ten bate van den exploitant bepaalde hoogste en minste afhoudingen van een deel der ontvangsten om dezès kosten te bestrijden (art. 3) komen overeen met die, welke onder het afgelopen verdrag van kracht waren — welke grondslagen voor beide partijen billijk werden erkend. Wat betreft tusschenvallende afhoudingen, dit zijn die te doen naar gelang de ontvangsten toenemen, werd de regeling, in het laatste verdrag getroffen, billijker en redematiger wijze veranderd: vergunninghoudster en exploitant ontvangen ieder een geëvenredigd aandeel van die toeneming.

De wijze van berekening van de ontvangsten op de vergunde lijn, de opsomming van de opbrengsten welke die lijn toekomen volgens het vergunningsverdrag, de aanwijzing van de opbrengsten welke geen deel uitmaken van de vergunde vrachtgelden (art. 4 en 5) komen overeen met de te dier zake door den Staat vastgestelde beginselen, die neergeschreven zijn in de laatste lastkohieren voor lijnen, die onder voorbehoud van Staats-exploitatie zijn vergund.

De uitvoering van artikelen 3, 4, 5 en 7 van het verdrag zal dit gevolg hebben, dat aan de Maatschappij, bij wijze van rekeningen, door het Beheer van Staatspoorwegen opgemaakt en door de vennootschap nagezien, een

aandeel in de ontvangsten wordt toegekend, dat steeds in verhouding zal staan tot de belangrijkheid van het verkeer op de lijn.

Door artikel 10 verkrijgt de Staat, van 1915 af, de bevoegdheid om dat veranderlijk aandeel in de ontvangsten te vervangen door een vast aandeel, dat berekend zal worden naar de gemiddelde som, door de Maatschappij ontvangen gedurende de vijf voordeeligste jaren van het laatst zevenjarig tijdvak; van die gemiddelde som wordt afgetrokken eene annuïteit interest en aflossing van de kosten der werken, welke de Staat, hetzij van ambtswege, hetzij op aanvraag van de Maatschappij, voor deze mocht hebben uitgevoerd, en daarna wordt eene premie toegevoegd die 10 t. h. zal bedragen, indien de verrichting op 1 Januari 1915 geschiedt, maar die daarna met een half ten honderd per jaar zal verminderen, indien de ontvangst na dien datum wordt omgezet. Bovendien, doch enkel in gemeen overleg, mag dezelfde verrichting ten allen tijde, vóór 1915, geschieden op de grondslagen welke voor dien datum zijn gesteld. Deze beschikking staat gelijk met eene bepaling tot afkoop; zij vult eene leente van het lastkohier aan, daar dit geene enkele bepaling bevat waarbij overneming van de vergunning door het Staatshestuur wordt voorzien.

Uitlegging van de overige artikelen der overeenkomst schijnt overbodig.

Den 29ⁿ Februari 1904 werd de overeenkomst goedgekeurd door de algemeene vergadering van aandeelhouders in de Maatschappij; de Regeering, in de overtuiging dat die overeenkomst voor beide partijen billijk is, heeft de eer aan de Kamers voor te stellen ze eveneens te bekrachtigen.

* * *

Het verdrag van 30ⁿ December 1892 is opgenomen in de verzameling van de bescheiden betreffende de vergunning, de exploitatie enz. van de lijnen Antwerpen-Gent, Gent-Eekloo en Eekloo-Brugge, die aan de leden der Wetgevende Kamers werd verstrekt, tevens met het Kamerbescheid n^o 161, zittijd 1896-1897; tot vermijding van opzoekingen, is dat verdrag aan deze Memorie toegevoegd.

*De Minister van Spoorwegen,
Posterijen en Telegrafen.*

JUL. LIEBAERT.

*De Minister van Financiën
en Openbare Werken.*

C^{te} DE SMET DE NAEYER.



BIJLAGE.

OVEREENKOMST

van den 30ⁿ December 1892 voor de exploitatie van de lijn Eekloo-Brugge
door de Naamlooze Maatschappij van den Eekloo-Gent-Spoorweg.

(Nota. — Deze overeenkomst is den 31ⁿ December 1902 vervallen.)

Tusschen de Naamlooze Maatschappij van den Eekloo-Gent-Spoorweg, vertegenwoordigd door de heeren Alexander Paternotte, Alfred Neelemans, beheerders, en Lodewijk Neelemans, zaakvoerend bestuurder van de Maatschappij, hiertoe gemachtigd door de buitengewone algemeene vergadering van aandeelhouders in voormelde Maatschappij, enerzijds,

en de Naamlooze Maatschappij van den Eekloo-Brugge-spoorweg, vertegenwoordigd door hare beheerders, de heeren Edmond Neelemans, voorzitter van den raad en ridder P. Le Jeune, gemachtigd beheerder, hiertoe gemachtigd door de buitengewone algemeene vergadering van aandeelhouders in voormelde maatschappij, dato 29ⁿ December 1892, anderzijds,

is overeengekomen hetgene volgt :

De Maatschappij van den Eekloo-Brugge-Spoorweg geeft in huur aan de Maatschappij van den Eekloo-Gent-Spoorweg, die ze aanneemt, voor den termijn van tien jaren, te rekenen van den hierna te bepalen datum, de exploitatie van haren spoorweg en wél tegen de navolgende bepalingen en voorwaarden :

ARTIKEL EÉN. — De Maatschappij van den Eekloo-Gent-Spoorweg belast zich met het exploiteeren of met het doen exploiteeren door derden, voor wie zij verantwoordt, in dit laatste geval onder voorbehoud van goedkeuring door de aandeelhouders in de Eekloo-Brugge-Maatschappij, gedurende gansch den huurtermijn, met zijn materieel, zijn personeel en zijne eigene middelen, den thans in exploitatie zijnden spoorweg Eekloo-Brugge.

Die exploitatie zal aanvangen met den eersten dag der maand na de goedkeuring van deze overeenkomst door de buitengewone algemeene vergaderingen der beide verdragsluitende maatschappijen.

De Eekloo-Gent-Maatschappij zal verplicht zijn, wat de exploitatie betreft, de bepalingen in acht te nemen van het lastkohier en van de met de Regeering gesloten overeenkomst.

De exploitatie door de Eekloo-Gent-Maatschappij bestaat uit het onderhoud in volkomen goeden staat van den ijzeren weg, van de aardewerken, van de kunstwerken en van de statiegebouwen, van het vast materieel, uit het vervoer van reizigers en goederen en uit den telegraafdienst.

De Eekloo-Brugge-Maatschappij doet afstand aan de Eekloo-Gent-Maatschappij met al hare voordeelen en lasten, van hare overeenkomsten dato

30 Maart en 31 Mei 1864 met den Belgischen Staat getroffen, vaststellende het gemeenschappelijk gebruik van de statie Brugge en bepalende de voorwaarden van het gebruik van de Staatssporen tusschen Brugge en Steenbrugge.

De bij artikel 2^s van het lastkohier voorziene kosten van toezicht vallen ten laste van de Eekloo-Gent-Maatschappij.

ART. 2. — De Eekloo-Gent-Maatschappij zal afzonderlijk boekhouden over de ontvangsten op den Eekloo-Brugge-Spoorweg en het spoorwegbeheer zal het recht hebben die boekhouding na te zien.

Tot dekking van de kosten van allen aard aan de exploitatie en aan het onderhoud verbonden, zal de Eekloo-Gent-Maatschappij, op het bedrag van de bruto-ontvangsten op de lijn Eekloo-Brugge, jaarlijks 60 t. h. afhouden op eene som tot 290,000 frank.

Boven voormelde som van ontvangsten van 290,000 frank, zal de jaarlijks door de Eekloo-Gent-Maatschappij te doene afhouding van 60 t. h. verminderen met 1 t. h. per 10,000 frank of gedeelte van 10,000 frank bruto-ontvangsten.

Ingeval het exploitatie-coëfficiënt mocht dalen tot 50 t. h. van de bruto-ontvangst, zal de jaarlijksche afhouding op dat cijfer bepaald blijven, om het even hoe groot die ontvangst zij.

De Eekloo-Gent-Maatschappij zal alle zes maanden aan de Eekloo-Brugge-Maatschappij rekening houden van de overschietende ontvangsten die haar toekomen. Deze betalingen zullen telken jare op 1^{re} Januari en 1^{re} Juli geschieden.

ART. 3. — De Eekloo-Gent-Maatschappij neemt de exploitatie van de lijn Eekloo-Brugge op zich, vrij van alle verbintenis over het beheer vóór de ingenottreding; de Eekloo-Brugge-Maatschappij blijvende geheel en al verantwoordelijk voor al hare daden vóór de ingenottreding begaan, zullende de Eekloo-Gent-Maatschappij daaraan vreemd blijven en enkel gehouden zijn tot het vervullen van de verplichtingen uit hoofde van dit verdrag.

ART. 4. — Ingeval van wanbetaling van de sommen welke, tot uitvoering van de bepalingen gesteld bij bovenstaand artikel 2, aan de Eekloo-Brugge-Maatschappij toekomen, of van niet-uitvoering van eene der bepalingen of voorwaarden, onder dewelke het tegenwoordig huurverdrag wordt verleend, zal de Eekloo-Brugge-Maatschappij het recht hebben naar eigen keuze hetzij de verbreking van dit verdrag te doen uitspreken, hetzij de uitvoering ervan te doen voortzetten.

ART. 5. — In den loop van het eerste dienstjaar, kan deze overeenkomst door elke der verdragsluitende partijen worden verbroken mits vooropzegging van zes maanden.

Ed. NEELEMANS, *voorzitter*.

Chevalier LE JEUNE.

Voor Eekloo-Gent :

A. PATERNOTTE, *voorzitter*.

ALF. NEELEMANS, *beheerder*,

NEELEMANS, *zaakvoerend-bestuurder*.

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

Sur la proposition de Nos Ministres des Finances et des Travaux publics et des Chemins de fer, Postes et Télégraphes,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes présentera en Notre nom, aux Chambres législatives, le projet de loi dont la teneur suit :

ARTICLE UNIQUE.

La convention conclue, le 26 février 1904, entre les Ministres des Finances et des Travaux publics et des Chemins de fer, Postes et Télégraphes, d'une part, et la Société anonyme du chemin de fer d'Ecloo à Bruges, d'autre part, en vue de l'exploitation de ce chemin de fer par l'État, est approuvée.

Donné à Strezza, le 24 avril 1904.

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

Op voorstel van Onze Ministers van Financiën en Openbare Werken en van Spoorwegen, Posterijen en Telegrafien

WIJ HEBBEN BESLOTEN EN WIJ BESLUITEN :

Onze Minister van Spoorwegen, Posterijen en Telegrafien zal, in Onzen naam, bij de Wetgevende Kamers het wetsontwerp aanbieden, waarvan de inhoud volgt :

EENIG ARTIKEL.

Is goedgekeurd de op 26^e Februari 1904 tusschen de Ministers van Financiën en Openbare Werken en van Spoorwegen, Posterijen en Telegrafien, eenerzijds, en de Naamlooze Maatschappij van den Eekloo-Brugge-spoorweg, anderzijds gesloten overeenkomst voor de exploitatie, door den Staat, van dien spoorweg.

Gegeven te Strezza, den 24^e April 1904.**LÉOPOLD.**

Par le Roi :

Le Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes,

JUL. LIEBAERT.

Le Ministre des Finances et des Travaux publics,

C^o DE SMET DE NAeyer.

Van 's Konings wege :

De Minister van Spoorwegen, Posterijen en Telegrafien,

De Minister van Financiën en Openbare Werken,



OVEREENKOMST

betreffende de exploitatie, door den Staat, van den Eekloo-Brugge-Spoorweg.

Tusschen de ondergeteekenden : Eenerzijds, graaf de Smet de Naeyer, Minister van Financiën en Openbare Werken, en Juliaan Liebaert, Minister van Spoorwegen, Posterijen en Telegrafen, handelende namens den Belgischen Staat, en onder voorbehoud van nadere goedkeuring door de wetgevende macht,

Anderzijds, J.-B.-Alfred Neelemans, voorzitter, en Armand Lepère, lid van den raad van beheer van de Naamlooze Maatschappij van den Eekloo-Brugge-Spoorweg, handelende namens deze maatschappij en onder voorbehoud van nadere goedkeuring door de algemeene vergadering van aandeelhouders, is overeengekomen hetgene volgt :

Voornoemde naamlooze maatschappij draagt aan den Staat over, te rekenen van den eersten Januari negentienhonderd drie en tot den vervaldag van de vergunning (tot en met veertien Juni negentienhonderd drie en vijftig), de exploitatie van den Eekloo-Brugge-Spoorweg, bij Koninklijk besluit van 14 Juni 1861 vergund, en wél tegen de hierna vermelde bepalingen en voorwaarden :

ARTIKEL ÉÉN. — De overdracht bestaat in den afstand van de rechten in het lastkohier tot vergunning bepaald betrekkelijk de exploitatie.

Dienvolgens en tot uitvoering van die overdracht, wordt de Eekloo-Brugge-Spoorweg beschouwd als deel uitmakende van het door den Staat rechtstreeks aangelegd net en wordt hij als zoodanig door de Regeering geëxploiteerd, beheerd en onderhouden op denzelfden voet als de spoorwegen van het door den Staat aangelegde net, met uitsluiting van alle tusschenkomst vanwege de vergunninghoudende maatschappij. Daaruit volgt dat deze maatschappij in geene enkele zaak betreffende hetzij de tarieven, hetzij de inrichting of den loop der treinen, het onderhoud enz. mag tusschenbeide komen; de Regeering zal de macht hebben zoodanige vrachtverlagingen of -vrijstellingen te verleenen als zij behoorlijk zal achten, zonder dat de maatschappij uit dien hoofde eenig bezwaar kunne opperen. Daarenboven zal de lijn Eekloo-Brugge zonder vergelding mogen gebezigd worden voor vervoer in dienst.

De maatschappij is ontlast van de verplichtingen door voormeld lastkohier opgelegd betrekkelijk de exploitatie en het onderhoud, en de Staat alleen zal jegens derden verantwoordelijk blijven voor de gevolgen van onvoldoend onderhoud en van de exploitatie.

ART. 2. — Op de maatschappij blijven rusten de verplichtingen door het lastkohier tot vergunning opgelegd betrekkelijk de inrichtingen, aanhoorig-

heden en toebehooren waarvan de spoorweg moet voorzien zijn, alsmede betrekkelijk de aan de bestaande inrichtingen, aanhoorigheden en toebehooren (1) toe te brengen uitbreidingen en veranderingen opdat de spoorweg en dezès aanhoorigheden steeds in al hunne deelen goed worden onderhouden, opdat zij steeds volkomen aan hunne bestemming kunnen beantwoorden, opdat het getal en de uitgestrektheid der statiën, halten, stopplaatsen enz., steeds in verhouding staan tot de behoeften van handel en nijverheid en opdat de exploitatie geregeld kunne geschieden en zonder gevaar voor de openbare veiligheid. De bij toepassing van onderstaand artikel 5 aan de lijn toegekende belangrijkheid van het verkeer zal tot grondslag dienen bij het waardeeren van de werken en leveringen door den Staat van de maatschappij te vorderen; deze zal steeds moeten voldoen aan de vorderingen welke door den Minister van Spoorwegen, Posterijen en Telegrafien tot haar worden gericht, bij gebreke waarvan de werken en leveringen op hare kosten door den Staat zullen worden uitgevoerd.

De Staat zal echter, in den loop van één dienstjaar, geen werken of leveringen mogen vergen voor eene hogere som dan tienduizend frank (fr. 10,000) aan kosten van eersten aanleg, van uitbreiding of van verbetering, zullende het overschot van die som op de gedane kosten niet mogen worden overgebracht op het volgende dienstjaar.

In voormeld geval, zullen de gedane kosten door de maatschappij aan den Staat mogen worden terugbetaald door middel van annuïteiten; hetzelfde geldt ten opzichte van de kosten der werken die door den Staat mochten zijn uitgevoerd op aanvraag van de maatschappij.

ART. 5. — De ontvangsten op voormelden spoorweg zullen door den Staat geschieden voor rekening van den vergunninghouder. Aan den Staat wordt, over het geheel, als terugbetaling van zijne kosten van exploitatie, beheer en onderhoud, een volgens onderstaanden regel berekend aandeel in de bruto-ontvangsten toegekend: zestig ten honderd (60 t. h.) van de bruto-ontvangsten, zoo deze niet meer dan tweehonderd negentigduizend frank (fr. 290,000) bedragen; voor de bruto-ontvangsten boven de tweehonderd negentigduizend frank (fr. 290,000), wordt het coëfficiënt van zestig ten honderd (60 t. h.) verminderd in verhouding tot de vermeerdering van voormelde ontvangsten, zoodat het tot vijftig ten honderd (50 t. h.) verminderd zij voor eene bruto-ontvangst van driehonderd negentigduizend frank (fr. 390,000) (2); voor bruto-ontvangsten gelijk aan of hooger dan

(1) Wel te verstaan, met inbegrip van de statiën Brugge en Eekloo, overeenkomstig artikel 4 van het lastkohier.

(2) Voorbeeld van toepassing op eene veronderstelde bruto-ontvangst van 315,600 frank.

De vermeerdering in vergelijking tot de ontvangst van 290,000 frank bedraagt 315,600 — 290,000 = 25,600 frank.

Daar het coëfficiënt van de afhouding ten bate van den Staat moet verminderen met 10 t. h. voor eene vermeerdering van 100,000 frank, zal de vermindering, uit hoofde van de vermeerdering van 25,600 frank, bedragen $25,600 \times \frac{10}{100,000} = 2.56$.

Dit coëfficiënt zal dus gelijk zijn aan $60 - 2.56 = 57.44$ t. h.

laatstvermelde som, blijft het coëfficiënt onveranderlijk bepaald op vijftig ten honderd (50 t. h.).

Het aan den Staat toekomend aandeel zal telken jaar blijken uit het bedrag der ontvangsten op de lijn.

ART. 4. — De bruto-ontvangsten op den vergunden Eekloo-Brugge-Spoorweg, die aanleiding geven tot toepassing van het vorig artikel, zullen worden vastgesteld volgens de verdeelingsregelen welke thans voor hetzelfde onderwerp gelden tusschen het Beheer van Staatsspoorwegen en de vergunninghoudende Maatschappij van den Doornijk-Jurbeke-Spoorweg.

Ten opzichte van de verdeling der opbrengsten, wordt de lijn Eekloo-Brugge beschouwd als zich uitstreckende van het midden van het hoofdgebouw der statie Eekloo tot het midden van het hoofdgebouw der statie Brugge.

Deze verdeling geldt enkel ten opzichte van de eigenlijke vervoerprijzen; de laad- en loskosten; de rechten voor provisie, voor inschrijving en voor kennisgevingen van aankomst.

De vergunninghoudende maatschappij zal geen recht hebben op eenig aandeel in andere opbrengsten, en namelijk, in die geheven wegens: afhaling en bestelling ten huize; bewaring van reisgoed, staangeld van materieel, huur van dekkleeden toebehoorende aan den spoorweg, naweging, kosten van ontsmetting, belang bij de aflevering, magazijn- en stapelgelden, tolverrichtingen, niet terugbetaalde overvrachten, huur of verkoop van gronden deel uitmakende van den spoorweg en van dezès aanhoorigheden, bewijzen van toegang tot de statiën, verpachting van buffetten en boekenkramen, aanplakking enz. enz.

ART. 5. — In Staatsbinnenverkeer, zal het vervoer, op algemeene wijze, op rekening van de vergunde lijn worden gebracht, telkens als deze deel uitmaakt van den kortsten vervoerweg; wat de gemengde en internationale tarieven betreft, zal het geheel der door den Staat geëxploiteerde lijnen, met inbegrip van de lijn Brugge-Eekloo, ten aanzien van die diensten, worden beschouwd als één enkel net uitmakende, en zullen de regelen, die thans of later voor die diensten gelden, op de lijn Brugge-Eekloo worden toegepast evenals zij thans of later worden toegepast op de andere door den Staat geëxploiteerde lijnen.

Met afwijking van den hierboven neergeschreven algemeenen regel zal, voor de berekening van den kortsten vervoerweg, geene rekening worden gehouden met de wijzigingen welke de mogelijke aanleg eener rechtstreeksche spoorverbinding tusschen de beide Schelde-oevers te Antwerpen of in de omstreken aan den tegenwoordigen toestand mocht toebrengen.

Derhalve zullen de zendingen, waarvoor het bestaan van die verbinding de lijn Eekloo-Brugge geheel of gedeeltelijk in den kortsten vervoerweg zou doen opnemen, gesloten zijn buiten de rekening van de met de vergunninghoudende maatschappij te deelen opbrengsten, doch enkel voor zoover die zendingen niet behooren tot eene der navermelde reeksen :

1^o Zendingen werkelijk afkomstig van of voorgoed bestemd voor de thans te Antwerpen bestaande statiën, te weten : Antwerpen (Dokken en Stapelplaats) doorvoer (1), Antwerpen (Dokken en Stapelplaats) lokaal, Antwerpen (Dokken en Stapelplaats) Merxem, Antwerpen (Dam), Antwerpen (Middenstatie), Antwerpen (Zuid), Antwerpen (Zuid-Kaaïen) doorvoer (1), Antwerpen (Kiel), Antwerpen (Leopoldslei) en Antwerpen (Groenplaats);

2^o Zendingen werkelijk afkomstig van of voorgoed bestemd voor de statiën gelegen tusschen Brugge en Eekloo, beide laatstgenoemde statiën uitgezonderd.

ART. 6. — Het Beheer van Staatsspoorwegen zal het recht hebben de zendingen te leiden over den weg die hem voor den dienst der exploitatie het voordeeligst toeschijnt, om 't even of de kortste vervoerweg al dan niet over de lijn Eekloo-Brugge worde verkregen, zonder dat de vergunninghoudende maatschappij van laatstgenoemde lijn uit dien hoofde eenig bezwaar of eenigen eisch kunne inbrengen.

ART. 7. — De afrekening der door den Staat aan de Eekloo-Brugge-Maatschappij te betalen sommen geschiedt maandelijks op staten welke door het Beheer van Staatsspoorwegen worden opgemaakt en welke aan de vergunninghoudende maatschappij worden afgegeven uiterlijk in den loop van de derde maand na die, waarop bedoelde afrekening betrekking heeft. De Eekloo-Brugge-Maatschappij zal die rekeningen mogen doen nazien zonder echter de verplaatsing te vergen van de bescheiden, welke aan voornoemd Beheer toebehooren.

De aan den Staat toegekende afhouding zal op de maandelijksche opbrengst van de lijn gebeuren tot beloop van het coëfficiënt verhoogd met eenhalf ten honderd (0.5 t. h.) voortspruitende uit de afgesloten rekeningen over het vorig jaar, zonder zestig ten honderd (60 t. h.) te overtreffen. Bij het sluiten van de rekening over de maand December van elk jaar, zal eene algemeene rekening worden opgemaakt van de ontvangsten van het jaar; de aan den Staat toekomende afhouding zal alsdan voor het geheele dienstjaar worden bepaald overeenkomstig vorenstaand artikel 3 en de som, die de maatschappij voorgoed toekomt, zal dienovereenkomstig worden vastgesteld.

Binnen tien dagen na dien der aanvaarding van elke afrekening door de Eekloo-Brugge-Maatschappij, zal aan deze worden afgeleverd een door den agent der Schatkist te Brussel aan toonder te betalen mandaat ten bedrage van de som, welke de maatschappij toekomt.

ART. 8. — De Regeering verbindt zich tot het nemen van alle noodige maatregelen voor de trouwe uitvoering van deze overeenkomst.

Ten andere verbindt zich de vergunninghoudende maatschappij geenerlei

(1) Dit wil zeggen, zendingen per zeeschepen uit te voeren en die per zeeschepen ingevoerd.

verdragen, schikkingen of overeenkomsten aan te gaan zonder de voorafgaande instemming van den Staat; ingeval zij deze bepaling mocht overtreden, zal het algeheele bedrag van het haar toegekend aandeel in de ontvangst, voor elk der gevallen waarin bedrog mocht zijn gepleegd, de Schatkist toebehooren en afgehouden worden op alle aan de Maatschappij toekomende som, en dit onverminderd alle bestuurlijke maatregelen en zelfs wettelijke bepalingen welke de Regeering zich voorbehoudt volgens omstandigheden te nemen of voor te stellen.

ART. 9. — De Naamlooze Maatschappij van den Eekloo-Brugge-Spoorweg zal in de kassen van den Staat eene som van negenduizend tweehonderd vijf en zeventig frank (9.275 frank) storten, mits dewelke de Staat haar vrijwaart tegen alle vordering betrekkelijk de niet-uitvoering der grensscheiding van sommige gedeelten der lijn, de niet-overeenkomstigheid van de lijn met de plans, het gemis van eigendomstitels en van plans of processen-verbaal van grensscheiding; op de maatschappij blijft de verplichting rusten om zich vrij te stellen van de dienstbaarheden die mochten neergeschreven zijn in de akten tot aankoop van bij den spoorweg ingelijfde onroerende goederen.

ART. 10, § 1. — Van den eersten Januari negentienhonderd vijftien (1915) af, zal de Staat de bevoegdheid hebben het krachtens artikel 7 aan de maatschappij toekomende aandeel in de ontvangst te vervangen door een jaarlijksch vast aandeel, dat zal worden berekend als volgt :

a) men zal het middelencijfer vaststellen van het aandeel in de ontvangst dat door den Staat aan de Maatschappij zal zijn betaald gedurende de vijf voordeligste jaren van het zevenjarig tijdvak vóór het gebruik van die bevoegdheid;

b) van dat middelencijfer zal worden afgetrokken het bedrag van ééne annuïteit interest en aflossing van de kosten der werken van eersten aanleg, van uitbreiding en van verbetering, des voorkomend door den Staat voor rekening van de maatschappij uitgevoerd;

c) aan het overschot van het gemiddeld aandeel in de ontvangst op het bedrag van de annuïteit interest en aflossing, zal eene premie worden toegevoegd van :

tien ten honderd (10 t. h.) indien het aandeel in de ontvangst op eersten Januari negentienhonderd vijftien wordt omgezet;

tien ten honderd (10 t. h.) min een half ten honderd (0.5 t. h.) voor elk jaar, sedert laatstgenoemden datum verlopen, indien de omzetting later geschiedt, zoodat de premie geheel vervalt op een en dertigsten December negentienhonderd vier en dertig (1934);

d) de aldus verkregen som zal het bedrag uitmaken van het jaarlijksch vast aandeel in de ontvangst dat door den Staat aan de Eekloo-Brugge-Maatschappij zal worden betaald tot aan den vervaldag van de vergunning; dat bedrag zal echter niet lager zijn dan de som door de maatschappij ontvangen gedurende het laatste jaar van het zevenjarig tijdvak, waarover de berekeningen zullen zijn gedaan en na aftrek van de hiervoren *sub b)* vermelde annuïteit.

§ 2. In gemeen overleg tusschen de Maatschappij en den Staat, kan de *sub* vorenstaande § 1 voorziene omzetting van het aan de maatschappij toekomend aandeel in de ontvangst bewerkstelligd worden, ten allen tijde vóór den eersten Januari negentienhonderd vijftien, tegen dezelfde voorwaarden, met dien verstande dat de premie onveranderlijk tien ten honderd zal bedragen tot den eersten Januari negentienhonderd vijftien.

ART. 11. — De kosten van eersten aanleg en van uitbreiding van den spoorweg, die op den dag dat deze overeenkomst in werking treedt (één Januari negentienhonderd drie) nog niet betaald mochten zijn, blijven ten laste van de Naamlooze Maatschappij van den Eekloo-Brugge-Spoorweg.

ART. 12. — De maandelijksche rekeningen van de ontvangsten over het jaar negentienhonderd drie, die opgemaakt zijn en die blijven op te maken, zijn onderworpen aan de regelen van de overeenkomst van den dertigsten December achttienhonderd twee en negentig en de afhouding ten bate van den Staat zal worden berekend tegen zestig ten honderd van de bruto-ontvangst. Zoodra de tegenwoordige overeenkomst voorgoed gesloten zal zijn, zal de afhouding over het geheele jaar desnoods verbeterd worden overeenkomstig de bepalingen van artikelen 3 en 7 hiervoren.

Van den eersten Januari negentienhonderd vier af, zullen de staten van ontvangsten worden opgemaakt overeenkomstig de tegenwoordige akte.

ART. 13. — De zegelkosten van deze overeenkomst zijn ten laste van de Naamlooze Maatschappij van den Eekloo-Brugge-Spoorweg; de registratie valt ten laste van den Staat.

In dubbel gedaan te Brussel, den zes en twintigsten Februari negentienhonderd vier.

(Ondert.) J.-B.-A. NEELEMANS.
ARM. LEPÈRE.

(Ondert.) JUL. LIEBAERT.
C¹⁰ DE SMET DE NAEYER.

Kosteloos geboekt te Brussel (Zuid), den zes en twintigsten Februari negentienhonderd vier, boek 241, blad 88, vak 13. Acht bladen zonder verwijzing.

De Ontvanger,
(Ondert.) PILLAERT.

