

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 20 NOVEMBRE 1908.

Projet de loi relatif à la reprise de la concession du chemin de fer
de Termonde à Saint-Nicolas (1).

RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA COMMISSION (2), PAR M. RAEMDONCK.

MESSIEURS,

Depuis l'établissement des chemins de fer, la Belgique, a passé au point de vue de l'exploitation, par trois périodes bien distinctes.

Durant la 1^{re} période, de 1835 à 1844, l'État lui-même construisit les chemins de fer. C'est lui qui les exploita.

Durant la 2^e période, de 1844 à 1870, le Gouvernement accorde 39 concessions à différentes Compagnies particulières qui construisent les chemins de fer; et lui-même, durant une période de près de vingt ans, n'établit que 8 kilomètres de voies ferrées.

Pendant la 3^e période, qui commence en 1870, l'État construit lui-même les nouveaux chemins de fer; il n'accorde plus de concessions nouvelles. Alors s'ouvre l'ère de la reprise par l'État de concessions octroyées à différentes Compagnies.

Il n'entre pas dans l'intention de la Commission spéciale, à l'occasion de la reprise du chemin de fer Termonde-Saint-Nicolas, mesurant à peine un développement de 21 kilomètres, de discuter les avantages et les inconvénients des différents modes d'exploitation des voies ferrées comme moyen de transport.

(1) Projet de loi, n° 192 (session de 1907-1908).

(2) La Commission était composée de MM. de Sadeleer, président, Bruyninx, de Winter, Hubert, Persoons, Raemdonck.

Les systèmes en vigueur dans les différents pays ont leurs avantages, mais ils ont aussi leurs inconvénients.

En Angleterre et en Amérique, on continue à pratiquer le régime de la liberté de l'exploitation, et ce régime trouve dans ces vastes pays d'ardents défenseurs.

En France, on préfère le régime de l'exploitation des chemins de fer concédés à des Compagnies particulières privilégiées. Ce n'est qu'après deux ans de discussion que l'État est parvenu à faire reprendre le chemin de fer de l'Ouest.

En Belgique, au contraire, l'exploitation par l'État semble avoir les préférences marquées du public, et chaque projet de reprise est voté par la grande majorité de la Chambre.

En agissant ainsi, on ne veut point se prononcer sur le principe même du régime de l'exploitation.

Dans un pays comme la Belgique, où le territoire est restreint, où il y a un développement kilométrique de voies ferrées supérieur à tout autre pays du continent, on a constaté tous les jours les inconvénients des différents régimes en présence et la nécessité de mettre de l'harmonie dans l'exploitation des diverses parties du réseau national.

Dans une contrée où circulent différents chemins de fer, les uns exploités par l'État, les autres par des Compagnies, personne ne mettra en doute l'utilité d'uniformiser le plus possible le régime de l'exploitation.

Voilà pourquoi les projets qui nous ont rapprochés de cette unité d'exploitation ont rencontré jusqu'ici l'adhésion de la Chambre.

*
* *

Le Gouvernement, en vertu de l'article 18 de la Convention du 14 mai 1870, avait droit au rachat de la concession des péages octroyés à la Société anonyme du chemin de fer de Termonde à Saint-Nicolas.

Lorsque, l'an dernier, le Gouvernement nous a proposé la reprise de la concession du chemin de fer de la Flandre occidentale, il fallut entamer de longues négociations, le droit de rachat n'étant pas prévu dans l'acte de concession.

Ici, au contraire, comme l'Exposé des motifs nous l'indique, la clause de la reprise est prévue. En vertu de cette clause, l'État exploite pour son compte la ligne, moyennant le paiement, durant la période de la concession, d'une annuité égale au produit net moyen des cinq meilleures années prises parmi les sept dernières.

La concession a été octroyée le 3 juin 1870. Elle a encore une durée de 59 ans. A partir du 1^{er} janvier 1907, l'État exploite le chemin de fer, moyennant le paiement annuel de 128,000 francs durant la jouissance de la concession.

Le prix du rachat ne saurait donc être contesté; il est prévu dans la convention relative à la concession, clause de reprise dont le Gouvernement a fait usage.

Trois questions ont été posées au Gouvernement :

1^{re} QUESTION.

« Le Gouvernement voudrait-il communiquer l'acte de concession de la ligne de Termonde-Saint-Nicolas ? »

RÉPONSE.

« Ci-joint un exemplaire des documents régissant la concession, savoir :

« 1^o Arrêté royal du 3 juin 1870 approuvant la convention du 14 mai précédent intervenue entre le Gouvernement et le sieur De Bruyn, en vue de l'octroi de la concession (un exemplaire du cahier des charges-type du 20 février 1866 auquel se réfère cette convention est annexé);

» 2^o Arrêté royal du 21 mai 1872 prorogeant le délai accordé pour la construction du chemin de fer. »

La Commission a décidé que les deux documents seront déposés sur le bureau de la Chambre pendant la discussion.

2^e QUESTION.

« Le Gouvernement compte-t-il prendre des mesures pour assurer le sort du personnel et notamment du petit personnel ?

» Il est à la connaissance d'un membre de la Commission que quatre ouvriers et un chef de gare ont reçu avis qu'à partir du 1^{er} janvier 1909 leur pension cesserait ! »

RÉPONSE.

« Ci-annexé un exemplaire de la lettre qui a été adressée le 7 mai 1908, sous le n° 5526 RC, à la Société anonyme du chemin de fer de Termonde à Saint-Nicolas afin de lui donner connaissance des intentions du Gouvernement en ce qui concerne le personnel.

» Par lettre du 6 juillet suivant, portant le n° 15, la Société en a accusé réception en déclarant se rallier aux dispositions prises par le Gouvernement.

» Ainsi qu'il résulte de la correspondance ci-dessus rappelée, la Société a pris la charge de continuer le service des pensions en cours au moment de la reprise.

» Interpellée au sujet du contenu du 2^e alinéa de la question ci-contre, la Société a fait parvenir une réponse, de laquelle il résulte qu'elle n'a pas donné avis de la cessation de pensions, sauf en ce qui concerne un ancien chef de station, dont le secours (ou pension) avait été justifié par des considérations humanitaires qui n'existent plus aujourd'hui. »

Bruxelles, le 7 mai 1908.

« Au Conseil d'administration de la Société anonyme du chemin de fer de Termonde à Saint-Nicolas, à Termonde.

» Une convention a été conclue ce jour, sous réserve de l'approbation du pouvoir législatif, en vue de l'application de l'article 18 de la convention du 14 mai 1870 concernant la reprise, par l'État belge, de la concession du chemin de fer de Termonde à Saint-Nicolas.

» Je crois le moment venu de vous confirmer les intentions du Gouvernement, dont connaissance vous a déjà été donnée en ce qui concerne le personnel.

» Fonctionnaires et employés.

» I. Les fonctionnaires et employés valides qui coopèrent d'une manière effective à l'exploitation seront transférés à l'État, pour autant qu'ils n'aient pas, au moment de la reprise effective, dépassé l'âge fixé pour la mise à la retraite du personnel commissionné de l'État (66 ans).

» Toutefois, j'ai pris acte du désir manifesté par M. le directeur De Bruyn de ne pas entrer au service de l'État.

» II. Tous les fonctionnaires et employés qui passeront à l'État seront repris avec leur grade ou leur titre, pour autant que le maintien de ce grade ou titre soit compatible avec les fonctions qui leur seront attribuées à l'État; leur traitement ou salaire leur sera maintenu, sauf réduction aux maxima organique de l'État, des rémunérations qui dépassent ces maxima, et étant bien entendu que les fonctionnaires et employés qui conserveront un grade ou un titre supérieur à celui correspondant aux attributions qui leur seront dévolues ne pourront, dans l'avenir, prétendre aux avantages dont jouissent les agents de ce grade ou de ce titre dans les cadres du personnel de l'État : ils n'auront droit qu'aux avantages du personnel de l'État occupant des fonctions analogues.

» On s'attachera à adopter, au point de vue des grades ou des titres, la terminologie des cadres de l'État.

» Une disposition spéciale sera insérée dans la loi approuvant la convention de reprise pour autoriser le Gouvernement à conserver le grade d'ingénieur à M. Fransen, pour le cas où celui-ci ne serait pas porteur du diplôme légal.

» Tous les fonctionnaires et employés repris formeront provisoirement un cadre distinct.

» Ils seront versés dans le cadre général de l'État à mesure que les circonstances le permettront.

» On considérera comme commis les titulaires de ce grade dont le traitement dépasse le maximum du traitement des commis d'ordre de 2^e classe de l'État (2,200 fr.).

» Les autres, bien que conservant l'appellation de commis, seront traités

comme commis d'ordre. Ils ne deviendront commis effectifs qu'à la suite d'examens de promotion à organiser.

» III. Votre société devra assurer le sort des agents qui ne seront pas repris par l'État par application du I, premier alinéa, ci-dessus.

Personnel ouvrier.

» IV. Tous les ouvriers valides participant à l'exploitation et âgés de moins de 70 ans au moment de la reprise effective, seront transférés à l'État.

» Ceux qui conserveront un grade ou un titre supérieur à celui correspondant aux attributions qui leur seront dévolues ne pourront, dans l'avenir, prétendre aux avantages dont jouissent les agents de ce grade ou de ce titre dans les cadres du personnel de l'État : ils n'auront droit qu'aux avantages du personnel de l'État occupant des fonctions analogues.

» Les ouvriers repris par l'État en exécution du premier alinéa ci-dessus, seront affiliés à la caisse des ouvriers de l'administration des chemins de fer.

» Les services qu'ils ont rendus à votre compagnie seront validés au point de vue de la pension personnelle des intéressés et de la pension de leurs veuves et orphelins.

» Indépendamment des retenues statutaires, une cotisation extraordinaire de 2 p. c. sera perçue pendant une période double de la durée des services à valider.

» Si la liquidation des droits venait à se produire pendant la période d'application de la retenue, il serait tenu compte de l'intégralité des années de service à la Compagnie, bien que la dette ne soit pas apurée.

» En aucun cas, il ne sera fait de retenue sur la pension.

» De son côté, votre société versera, de la façon qui lui sera indiquée, au moment de la reprise effective, une somme de *trente mille francs* (fr. 30,000.00), représentant son intervention dans les frais de la validation des services de ses ouvriers auprès de ladite caisse.

» V. Votre société devra assurer le sort des ouvriers qui ne seront pas repris par l'État par application du paragraphe IV ci-dessus.

Pensionnés.

» L'État ne reprend aucune charge du chef des pensions en cours ; votre société aura à les continuer à ses frais exclusifs.

» Je vous prie de me confirmer votre accord sur la présente, en en reproduisant les termes.

» Agréez, etc.

Le Ministre,

G. HELLEPUTTE. »

La Commission appelle spécialement l'attention du Gouvernement sur les avantages indirects dont jouissaient différents employés et ouvriers. Il serait évidemment juste de leur conserver une situation tout au moins égale, après la reprise.

3^{me} QUESTION

« Quelle sera la situation des obligataires ? »

» La Compagnie est-elle en droit de rembourser anticipativement les obligations ? »

» Le Gouvernement voudrait-il communiquer les clauses et conditions de l'emprunt ? »

RÉPONSE

» En vertu d'une décision de l'assemblée générale des actionnaires du 13 mai 1882, la Société anonyme du chemin de fer de Termonde à Saint-Nicolas a contracté un emprunt de 500,000 francs, représenté par 1,000 obligations de 500 francs rapportant 4 p. c. d'intérêt (1) et remboursables au pair, en 80 années, d'après un tableau d'amortissement reproduit sur les titres.

» Au 31 décembre 1906, 735 de ces titres, représentant une valeur nominale de 367,500 francs, étaient en circulation.

» Aucune stipulation autorisant un remboursement anticipatif de l'emprunt n'est mentionnée sur les titres. La Compagnie ne s'est donc réservé aucun droit spécial à ce sujet.

» L'article VI, A, 3^e alinéa, de la convention soumise à l'approbation du pouvoir législatif, stipule au sujet du service des obligations : « Préalablement » au paiement du terme semestriel de l'annuité échéant le 31 décembre de » chaque année, la Société devra justifier, à la satisfaction du Gouverne- » ment, qu'elle a assuré le service de l'intérêt et de l'amortissement de ses » obligations afférents à l'année en cours. »

*
**

La reprise d'un chemin de fer par l'État présente toujours pour les populations qu'il dessert un grand intérêt. Il est indispensable de signaler les avantages qu'on attend de la reprise actuelle.

» C'est d'abord l'entrée des trains dans la gare principale de Saint-Nicolas, et, par conséquent, la construction très urgente d'une nouvelle gare en cette ville.

C'est ensuite le maintien d'un arrêt des trains à la gare Ouest actuelle à Saint-Nicolas.

(1) Cet intérêt est payable par semestre.

On demande spécialement de maintenir à Saint-Nicolas les ateliers du chemin de fer. Ceux-ci pourraient être joints à ceux de l'État qui ont été conservés après la reprise du chemin de fer Anvers-Gand. Lors de la reprise de cette ligne, en 1897, l'administration communale de Saint-Nicolas faisait connaître au Gouvernement son vif désir de conserver les ateliers du chemin de fer. Dans sa réponse, l'honorable M. Vandenpeereboom, Ministre des Chemins de fer, disait : « Cette reprise ne doit pas seulement tendre à l'avantage de l'État, mais respecter la situation acquise par les villes que la ligne reprise dessert, au point de vue de l'installation et de l'extension des ateliers ».

A l'occasion de la reprise actuelle, le conseil communal de Saint-Nicolas, à la date du 7 août dernier, vient d'adresser à M. le Ministre des Chemins de fer une demande semblable. Il est convaincu que les sentiments de l'honorable M. Helleputte sont ceux de l'honorable M. Vandenpeereboom.

Notre Commission, à l'unanimité de ses membres, vous propose l'adoption du projet de reprise.

Le Rapporteur,

A. RAEMDONCK.

Le Président,

L. DE SADELEER.



Kamer der Volksvertegenwoordigers.

VERGADERING VAN 20 NOVEMBER 1908.

Wetsontwerp betreffende de naasting van den spoorweg Dendermonde-Sint-Nicolaas (1).

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE (2) UITGEBRACHT DOOR DEN HEER RAEMDONCK.

MIJNE HEEREN,

Sedert het tot stand komen van de spoorwegen heeft België, wat betreft de exploitatie, drie bepaald verschillende tijdperken beleefd.

Gedurende het eerste tijdperk — 1835 tot 1844 — heeft de Staat zelf de spoorwegen aangelegd. Zij werden door hem in bedrijf genomen.

Gedurende het tweede tijdperk — 1844 tot 1870 — verleent de Regeering negen en dertig concessiën aan verschillende bijzondere maatschappijen die spoorwegen aanleggen; zij zelf heeft, gedurende een tijdsverloop van bijna twintig jaren, slechts 8 kilometer spoorwegen aangelegd.

Gedurende het derde tijdperk, dat een aanvang neemt in 1870, bouwt de Staat zelf de nieuwe spoorlijnen; hij verleent geene nieuwe concessiën meer. Dan begint het tijdperk der naasting, door den Staat, van concessiën verleend aan verschillende Maatschappijen.

Het ligt niet in de bedoeling van de Bijzondere Commissie, naar aanleiding der naasting van den spoorweg van Dendermonde-Sint-Nicolaas, die eene lengte heeft van slechts 21 kilometer, de voordeelen en de bezwaren na te gaan, die zijn verbonden aan de verschillende wijzen van beheer der spoorwegen als vervoermiddel.

De stelsels, toegepast in de verschillende landen, leveren hunne voordeelen, maar tevens hunne bezwaren op.

In Engeland en in Amerika wordt nog steeds het stelsel van het vrij beheer toegepast; in die uitgestrekte landen telt het warme aanhangers.

(1) Wetsontwerp n^o 192 (zittingsjaar 1907-1908).

(2) De Commissie was samengesteld uit de heeren de Sadeleer, voorzitter, Bruyninx, de Winter, Hubert, Persoons en Raemdonck.

In Frankrijk wordt de voorkeur gegeven aan het stelsel van het beheer der spoorwegen, in concessie verleend aan bevoorrechte private maatschappijen. Slechts na eene behandeling die twee jaar lang duurde, kon de Staat doen overgaan tot de overneming van den Wester-spoorweg.

In België, integendeel, schijnt het in bedrijf nemen door den Staat verre weg de voorkeur van het volk te genieten; elk ontwerp tot naasting wordt door de Kamer bij groote meerderheid aangenomen.

Zoodoende wil men geen uitspraak doen over het beginsel zelf van de wijze van beheer.

In een land als België, met beperkt grondgebied, waar de spoorweg-uitbreiding per kilometer grooter is dan in elk ander land van Europa, heeft men elken dag kunnen vaststellen tot welke bezwaren het gelijktijdig toepassen van verschillende stelsels aanleiding geeft en hoe het noodig is eenheid te brengen in het beheer van de verschillende deelen van 's lands spoorwegnet.

In eene streek waar verschillende spoorwegen in werking zijn, de eene beheerd door den Staat, de andere door Maatschappijen, zal niemand betwisten dat het nuttig is zooveel eenheid mogelijk in te voeren in de wijze van beheer.

Om deze reden hebben de ontwerpen, die ons nader brachten bij deze eenheid van beheer, tot nog toe de goedkeuring der Kamer verworven.

*
* *

Krachtens artikel 18 der Overeenkomst van 14 Mei 1870, had de Regeering het recht de concessie der vrachtprijzen, verleend aan de Naamlooze Vennootschap van den spoorweg van Dendermonde op Sint-Nicolaas, af te koopen.

Toen verleden jaar de Regeering ons voorstelde den spoorweg van West-Vlaanderen te naasten, moesten er langdurige onderhandelingen aangeknoopt worden, daar het recht van afkoop niet voorzien was in de akte van concessie.

Hier, integendeel, zooals de Toelichting het ons zegt, is de naasting voorzien. Krachtens deze bepaling neemt de Staat de lijn in bedrijf voor eigen rekening, mits hij, gedurende het tijdperk der concessie, een jaargeld betaalt van gelijk bedrag als de gemiddelde zuivere winst der vijf beste jaren onder de laatste zeven.

De concessie werd verleend op 3 Juni 1870. Zij vervalt eerst binnen 59 jaar. Van 1 Januari 1907 af, neemt de Staat den spoorweg in bedrijf mits eene jaarlijksche betaling van 128,000 frank zoolang de concessie duurt.

De prijs van den afkoop kan dus niet worden betwist; hij is bepaald in de overeenkomst betreffende de concessie, en van deze bepaling heeft de Regeering gebruik gemaakt.

Drie vragen werden aan de Regeering gesteld :

1^{ste} VRAAG.

« Zou het de Regeering believen, ons de akte van concessie der lijn Dendermonde-Sint-Nicolaas mede te deelen? »

ANTWOORD.

« Hierbij is gevoegd een afschrift van de stukken die de concessie regelen, namelijk :

« 1^o Koninklijk Besluit van 3 Juni 1870, waarbij wordt goedgekeurd de overeenkomst van 14 Mei 1870, gesloten tusschen de Regeering en den heer De Bruyn, tot het verleenen van de concessie (bijlage : een exemplaar van het model-lastenboek van 20 Februari 1866, waarnaar die overeenkomst verwijst);

» 2^o Koninklijk Besluit van 21 Mei 1872 houdende verlenging van het tijdsbestek bepaald voor het leggen van den spoorweg. »

Door de Commissie werd beslist, dat beide stukken bij het Bureau der Kamer ter inzage zullen liggen gedurende de behandeling.

2^{de} VRAAG.

« Is de Regeering van plan maatregelen te nemen om den toestand van het personeel, inzonderheid van het lagere personeel, te verzekeren?

» Een lid der Commissie heeft vernomen dat aan vier werklieden en aan een staticoverste bericht werd gegeven dat, van 1 Januari 1909 af, hun pensioen niet meer zou uitbetaald worden! »

ANTWOORD.

« Hierbij is gevoegd een afschrift van den brief, op 7 Mei 1908, onder n^o 5526 R. C., geschreven aan de Naamlooze Vennootschap van den Spoorweg van Dendermonde op Sint-Nicolaas om haar kennis te geven van de inzichten der Regeering betreffende het personeel.

» Bij brief van 6 Juli daaropvolgende, n^o 13, liet de Vennootschap weten dat zij bewust schrijven had ontvangen en verklaarde zij tevens dat zij zich vereenigde met de schikkingen genomen door de Regeering.

» Zooals blijkt uit die briefwisseling, heeft de Vennootschap de verbintenissen aangegaan de pensioenen, die op 't oogenblik der naasting waren verleend, bij voortduur uit te betalen.

» Ondervraagd over den inhoud van het tweede lid van bovenstaande vraag, deed de Vennootschap ons een antwoord geworden, waaruit blijkt dat zij aan niemand bericht gaf dat de pensioenen niet meer zouden uitbetaald worden, tenzij aan een gewezen staticoverste wiens hulpgeld (of pensioen) gebillijkt was geworden door redenen van menschlievendheid die thans niet meer gelden. »

Brussel, 7 Mei 1908.

*« Aan den Beheerraad der Naamlooze Vennootschap van den
Spoorweg van Dendermonde op Sint-Nicolaas, te Dendermonde.*

» Heden werd eene overeenkomst gesloten, mits nadere goedkeuring door de Wetgevende Macht, voor de toepassing van artikel 18 der Overeenkomst van 14 Mei 1870 betreffende de naasting, door den Belgischen Staat, van de concessie van den spoorweg Dendermonde-Sint-Nicolaas.

» Ik acht dat het oogenblik gepast is om u de inzichten der Regeering betreffende het personeel — inzichten waarvan u reeds kennis werd gegeven — te bevestigen.

» Ambtenaren en bedienden.

» I. De gezonde en sterke ambtenaren en bedienden, die werkelijk bijdragen tot de exploitatie, worden door den Staat in dienst genomen, mits hun leeftijd, op 't oogenblik der werkelijke naasting, niet hooger is dan die bepaald voor het op pensioen stellen van het personeel in dienst van den Staat (66 jaar).

» Evenwel heb ik akte genomen van den wensch uitgedrukt door den heer bestuurder De Bruyn om niet in Staats dienst te treden.

» II. Al de ambtenaren en bedienden, die tot den dienst van den Staat overgaan, worden overgenomen met hunnen graad of hunnen titel, voor zooveel het handhaven van dien graad of titel strookt met het ambt dat hun bij den Staat wordt toegekend; zij behouden hunne jaarwedde of loon, mits vermindering, tot het hoogste bedrag bepaald door de reglementen van den Staat, van de vergeldingen die bedoeld hoogste bedrag overschrijden, en met dien verstande dat de ambtenaren en bedienden, die een graad of een titel behouden hooger dan deze verbonden aan de betrekkingen welke hun worden opgedragen, in de toekomst geen aanspraak kunnen maken op de verdiensten van de beambten van dien graad of van dien titel in de kaders van het personeel van den Staat; zij zullen enkel recht hebben op de verdiensten toegekend aan het personeel van den Staat, die soortgelijke betrekkingen bekleeden.

» Voor de graden of titels zal men trachten de benamingen aan te nemen, die gelden voor de kaders van den Staat.

» Eene bijzondere bepaling zal in de wet tot goedkeuring van de naasting worden opgenomen ten einde aan de Regeering machtiging te verleen en om aan den heer Fransen den graad van ingenieur te behouden, ingeval deze het wettelijk diploma niet mocht bezitten.

» Al de overgenomen ambtenaren en bedienden zullen voorloopig een afzonderlijk kader uitmaken.

» Zij zullen in het algemeen kader van den Staat worden opgenomen naarmate de omstandigheden het veroorloven.

» Als klerken zullen worden beschouwd de titularissen van dien graad, wier jaarwedde het maximum overschrijdt van de jaarwedde der ordeklerten 2^e klasse van den Staat (2,200 fr.).

» De andere, ofschoon zij de benaming van klerk behouden, zullen worden behandeld als ordeklert. Zij zullen eerst werkelijke klerken worden na het afleggen van nader te regelen bevorderingsexamens.

» III. De toestand van de beambten, die niet door den Staat worden overgenomen, bij toepassing van bovenstaande n^o 1, eerste lid, zal door uwe Maatschappij moeten geregeld worden.

Werklieden.

» IV. Al de gezonde en sterke werklieden, die deelnemen aan de exploitatie en minder dan 70 jaar oud zijn op het oogenblik van de werkelijke naasting, worden door den Staat overgenomen.

» Zij die een graad of een titel behouden, welke hooger is dan deze verbonden aan de betrekkingen die hun worden opgedragen, kunnen in de toekomst geen aanspraak maken op de verdiensten van de beambten van dien graad of van dien titel in de kaders van het personeel van den Staat: zij zullen enkel recht hebben op de verdiensten toegekend aan de werklieden van den Staat, die soortgelijke betrekkingen bekleeden.

» De werklieden, door den Staat overgenomen bij toepassing van het bovenstaande eerste lid, worden aangesloten bij de kas der werklieden van het Spoorwegbestuur.

» De diensten, welke zij aan uwe maatschappij hebben bewezen, zullen in aanmerking komen voor het persoonlijk pensioen der belanghebbenden en het pensioen hunner weduwen en weezen.

» Buiten de afhoudingen, bepaald door de statuten, zal eene buitengewone bijdrage van 2 t. h. worden afgehouden gedurende een tijdperk tweemaal zoo lang als de in aanmerking komende dienstjaren.

» Moest het pensioen een aanvang nemen gedurende het tijdperk dat afhouding wordt gedaan, dan zouden al de dienstjaren bij de Maatschappij in aanmerking komen, alhoewel de schuld niet voluit is betaald.

» In geen geval hoegenaamd zal er iets worden afgehouden van het pensioen.

» Van haren kant, zal uwe Vennootschap op de wijze, die haar zal worden aangeduid op het oogenblik der werkelijke naasting, eene som van, *dertig duizend frank* (30,000 fr.) storten als bijdrage in de kosten die voortspruiten uit het in aanmerking komen van de diensten harer werklieden bij bedoelde kas.

» V. Uwe Vennootschap zal den toestand moeten regelen van de werklieden die niet door den Staat worden overgenomen bij toepassing van de vorige paragraaf IV.

Pensioentrekkenden.

» De Staat neemt geen last hoegenaamd over uit hoofde van de pen-

sioenen die thans zijn verleend; uwe Vennootschap moet deze bij voortduur uitbetalen met hare eigen penningen.

* * *

» Ik verzoek u mij te bevestigen dat gij het eens zijt over dit mijn schrijven, door de bewoordingen daarvan te herhalen.

» Aanvaard, enz.

» *De Minister,*

» J. HELLEPUTTE. »

De Commissie vestigt in 't bijzonder de aandacht van de Regeering op de onrechtstreeksche verdiensten die toegekend werden aan verscheidene bedienden en werklieden. Onbetwistbaar ware het billijk hun, na de overneming, eenen ten minsten gelijken toestand te verzekeren.

3^e VRAAG.

« Welke zal de toestand zijn van de obligatiehouders?

» Is de Vennootschap gerechtigd de obligatiën vóór den bepaalden tijd uit te keeren?

» Zou het de Regeering believen, ons de bepalingen en voorwaarden der leening mede te deelen? »

ANTWOORD.

« Krachtens eene beslissing van de algemeene vergadering der aandeelhouders op 15 Mei 1882, heeft de Naamlooze Vennootschap van den Spoorweg van Dendermonde op Sint-Nicolaas eene leening aangegaan van 500,000 frank, verdeeld over 1,000 schuldbrieven van 500 frank tegen 4 t. h. interest (1) en uitkeerbaar al pari, op 80 jaar, volgens eene op de schuldbrieven overgedrukte delgingstabel.

» Op 31 December 1906 waren er in omloop 735 dier titels met eene nominale waarde van 367,500 frank.

» Op de titels komt geene bepaling voor, krachtens welke het zou veroorloofd zijn de leening vóór den gestelden tijd uit te keeren. De Vennootschap heeft zich hieromtrent geen bijzonder recht hoegenaamd voorbehouden.

» Artikel VI, A, 3^e lid der overeenkomst, onderworpen aan de goedkeuring van de Wetgevende Macht, luidt als volgt, wat aangaat den dienst der schuldbrieven :

« Voordat het zesmaandelijksch gedeelte der annuïteit, vervallende op » 31 December van ieder jaar, haar wordt uitbetaald, moet de Vennoot- » schap ter voldoening van de Regeering het bewijs leveren dat zij gezorgd » heeft voor het uitbetalen van den interest en van de uitkeering harer » schuldbrieven behorende tot het loopende boekjaar. »

* * *

(1) Die interest moet om de zes maand betaald worden.

De overneming van een spoorweg door den Staat levert, voor de bevolking welke hij bedient, steeds groot belang op. Het is onontbeerlijk te wijzen op de voordeelen die men verwacht van de onderhavige overneming.

't Is vooreerst het binnenrijden van de treinen in de hoofdstatie van Sint-Nicolaas, en bijgevolg het zeer spoedvereischend opbouwen van eene nieuwe statie aldaar.

't Is vervolgens het behoud van eene stopplaats ter huidige Weststatie te Sint-Nicolaas.

Men vraagt hoofdzakelijk dat de werkhuizen van den spoorweg worden behouden te Sint-Nicolaas. Ze zouden kunnen gevoegd worden bij die van den Staat welke werden behouden na de naasting van den spoorweg Antwerpen-Gent. Bij de overneming van deze lijn in 1897 deelde het gemeentebestuur van Sint-Nicolaas aan de Regeering zijn innig verlangen mede om de werkhuizen van den spoorweg te behouden. In zijn antwoord zegde de achtbare heer Vandenpeereboom, Minister van Spoorwegen :

« Die overneming moet niet alleen voordeelig zijn voor den Staat, zij moet ook den toestand eerbiedigen, verworven door de steden welke de lijn bedient, wat aangaat de inrichting en de vergrooting der werkhuizen. »

Naar aanleiding van de onderhavige overneming, heeft de gemeenteraad van Sint-Nicolaas den 7ⁿ Augustus laatstleden dezelfde vraag overgemaakt aan den heer Minister van Spoorwegen. De gemeenteraad koestert de overtuiging dat de gevoelens van den achtbaren heer Helleputte ook die zijn van den achtbaren heer Vandenpeereboom.

Met algemeene stemmen stelt de Commissie u voor, het ontwerp tot naasting goed te keuren.

De Verslaggever,

A. RAEMDONCK.

De Voorzitter,

L. DE SADELEER.

