

Chambre des Représentants		Kamer der Volksvertegenwoordigers	
Session de 1928-1929	N° 21		Zittingsjaar 1928-1939
	SEANCE du 4 Décembre 1928	VERGADERING van 4 Deca ber 1928	

PROJET DE LOI

relatif à la cession de la ligne Bruxelles (Quartier-Léopold)-Tervueren.

EXPOSE DES MOTIFS

MESSIEURS,

La Société Nationale des Chemins de fer belges, saisie par la Société Générale de Chemins de fer économiques d'une demande de concession de l'exploitation et de l'électrification de la ligne de Bruxelles (Q. L.) à Tervueren, estime que le projet présenté est favorable à ses intérêts et sollicite du Gouvernement l'autorisation d'accorder cette concession par dérogation aux prescriptions de l'article 10 de ses statuts.

L'exploitation de la section de Bruxelles (Q. L.) à Tervueren est déficitaire et, suivant les prévisions établies, on ne peut, si l'on maintient la traction à vapeur, espérer que cette situation se modifie.

Une redevance calculée sur la recette brute sera payée par le concessionnaire à la Société Nationale.

Le taux de la redevance sera progressif; au début, le coefficient d'exploitation sera très élevé et les recettes minimales, mais les terrains avoisinant la ligne se prêtant à la création d'agglomérations, il en résultera par la suite une nouvelle clientèle pour la ligne. On peut donc espérer, dans un avenir plus ou moins éloigné, voir s'abaisser le coefficient d'exploitation et les recettes s'augmenter. L'accroissement simultané du taux de la redevance se justifie par le fait que l'électrification de la ligne du Luxembourg pouvant être envisagée dans un même avenir, permettrait à la Société Nationale d'exploiter électriquement la ligne de Tervueren à relativement peu de frais.

Au surplus, la convention prévoit le droit de reprise de l'exploitation par la Société Nationale à l'expiration de la vingtième année et stipule, en outre, que cette clause de rachat jouerait, *ipso facto*, en tout temps, dans le cas où l'Etat reprendrait l'exploitation du réseau.

Par la loi ci-jointe, en projet, le Gouvernement propose d'accorder l'autorisation demandée par la Société Nationale.

En faisant appel au concours des Chambres, le Gouvernement reconnaît, d'une part, qu'il s'agit d'une mesure d'exception, justifiée par les considérations qui précèdent et il s'oblige, d'autre part, à recourir à l'intervention des

WETSONTWERP

betreffende den afstand van de lijn Brussel (Leopoldswijk-Tervueren,

MEMORIE VAN TOELICHTING

MINE HEEREN,

De Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen, in het bezit van een aanvraag, van de « Société Générale de Chemins de fer économiques », om vergunning van de exploitatie en de electrificatie van de baan Brussel (L.W.)-Tervueren, acht dat het ingediend ontwerp voor haar gunstig is en verzoekt de Regeering om machtiging tot het verleen van die vergunning, in afwijking van de bepalingen van artikel 10 van haar statuten.

De exploitatie van het baanvak Brussel (L.W.)-Tervueren laat verlies en, volgens de opgemaakte voorzieningen, kan men geen verbetering van dien toestand verwachten indien de stoomtrekkracht behouden blijft.

De vergunninghoudster zal aan de Nationale Maatschappij een vergoeding betalen, berekend op de bruto-ontvangst.

Het bedrag van de vergoeding zal geleidelijk verhoogen; in den beginne zal de exploitatiecoëfficiënt zeer hoog en zullen de ontvangsten gering zijn, doch, wijl de nabij de baan gelegen gronden geschikt zijn voor het oprichten van agglomeraties, zal zulks later een nieuwe clientèle aan de baan bezorgen. Men kan dus verwachten dat de exploitatiecoëfficiënt binnen min of meer afzienbaren tijd zal verminderen en dat de ontvangsten zullen verhoogen.

De gelijktijdige verhoogen van het bedrag der vergoeding is gerechtvaardigd door het feit dat de electrificatie van de baan van Luxemburg binnen denzelfden tijd kan verwacht worden en dat de Nationale Maatschappij alsdan de baan van Tervueren met betrekkelijk weinig kosten electrisch zou kunnen exploiteeren.

De overeenkomst voorziet daarenboven dat de Nationale Maatschappij het recht heeft de exploitatie terug over te nemen na verstrijking van het twintigste jaar en bepaald, bovendien dat die naasting om het even wanneer *ipso facto* zou geschieden, ingeval de Staat de exploitatie van het net mocht hervatten.

Bij nevensgaand ontwerp van wet stelt de Regeering voor de door de Nationale Maatschappij gevraagde machtiging te verleen.

Door een beroep op de Kamers te doen erkent de Regeering, enerzijds, dat het een uitzonderingsmaatregel geldt, gerechtvaardigd door voorgaande beschouwingen, en verbindt zij zich, anderzijds, om de Kamers te doen tusschen

mêmes pouvoirs si d'autres opérations affectant la jouissance des apports étaient envisagées dans l'avenir.

Le Ministre des Chemins de fer, Marine, Postes, Télégraphes, Téléphones et Aéronautique.

MAURICE LIPPENS.

CONVENTION

relative à la concession de l'électrification et de l'exploitation de la Ligne de Bruxelles (Quartier-Léopold) à Tervueren, Convention conclue en exécution de la loi du 23 juillet 1926.

Entre l'Etat belge, représenté par M. le Ministre des Chemins de fer, Marine, Postes, Télégraphes, Téléphones et Aéronautique, la Société Nationale des Chemins de fer belges, ci-après désignée par les mots « La Société Nationale », représentée par MM. Jules Jadot, Président du Comité permanent, et Foulon, Directeur général,

et la Société Générale de Chemins de fer Economiques, ci-après désignée par les mots « le concessionnaire », représentée par MM. Moise et Guillon, Administrateurs,

il a été convenu ce qui suit :

OBJET ET DURÉE DE LA CONCESSION. — RACHAT.

ARTICLE PREMIER.

La Société Générale de Chemins de fer Economiques devient concessionnaire de l'électrification et de l'exploitation de la ligne de Bruxelles (Q. L.) à Tervueren.

ART. 2.

En vue de l'électrification et de l'exploitation de la ligne, le concessionnaire constituera une Société Anonyme spéciale qui lui sera substituée en ce qui concerne les droits et obligations résultant de la présente convention. Les statuts de cette Société devront au préalable être soumis à l'approbation du Ministre des Chemins de fer, Marine, Postes, Télégraphes, Téléphones et Aéronautique et de la Société Nationale.

ART. 3.

La durée de la concession est de cinquante (50) années à partir de la mise en exploitation. Celle-ci aura lieu dix-huit (18) mois après l'approbation des plans de la concession par le Ministre des Chemins de fer, Marine, Postes, Télégraphes, Téléphones et Aéronautique et la Société Nationale.

Leide komen indien andere verrichtingen, betreffende het genot van den inbreng, later mochten overwogen worden.

De Minister van Spoorwegen, Zeewezen, Posterijen, Telegrafien, Telefonen en Luchtvaart.

MAURICE LIPPENS.

OVEREENKOMST

betreffende de vergunning van de electrificatie en de exploitatie van de baan Brussel (L.-W.) Tervueren, overeenkomst gesloten ter uitvoering van de wet van 23 Juli 1926.

Tusschen den Belgischen Staat, vertegenwoordigd door den heer Minister van Spoorwegen, Zeewezen, Posterijen, Telegrafien, Telefonen en Luchtvaart, de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen, hierna aangewezen door de woorden « de Nationale Maatschappij », vertegenwoordigd door de heeren Jules Jadot, Voorzitter van het Bestendig Comité, en Foulon, Algemeen Bestuurder,

en de « Société Générale de Chemins de fer Economiques », hierna aangewezen door de woorden « de vergunninghouder » vertegenwoordigd door de heeren Moise en Guillon, beheerders,

is overeengekomen hetgeen volgt :

VOORWERP EN DUUR VAN DE VERGUNNING.
NAASTING.

EERSTE ARTIKEL.

De « Société Générale de Chemins de fer Economiques » wordt vergunninghouder van de electrificatie en de exploitatie van de baan Brussel (L. W.)-Tervueren.

ART. 2.

Met het oog op de electrificatie en de exploitatie van de baan dient de vergunninghouder een bijzondere Naamloze Maatschappij op te richten die te zijner vervanging dient in zake uit deze overeenkomst voortvloeiende rechten en verplichtingen. De statuten van die Maatschappij moeten vooraf ter goedkeuring worden voorgelegd aan den Minister van Spoorwegen, Zeewezen, Posterijen, Telegrafien, Telefonen en Luchtvaart en aan de Nationale Maatschappij.

ART. 3.

De duur van de vergunning is vijftig (50) jaar, ingaande zodra de exploitatie begint. Deze moet aanvangen achttien (18) maand na goedkeuring door den Minister van Spoorwegen, Zeewezen, Posterijen, Telegrafien, Telefonen en Luchtvaart en door de Nationale Maatschappij, van de plans der vergunning.

Les plans complets devront être présentés à l'approbation au plus tard six (6) mois après la ratification du présent contrat.

ART. 4.

A l'expiration de la concession, la Société Nationale prendra gratuitement possession de la ligne de Bruxelles (Q. L.) à Tervueren avec toutes les constructions et l'équipement établis par le concessionnaire pour l'exploitation de la ligne, comprenant le matériel fixe et roulant de toute nature, les sous-stations pour la transformation du courant et pour l'alimentation de la ligne, les ateliers, remises et autres bâtiments, avec les terrains sur lesquels ils sont établis. Ceux de ces terrains qui n'appartenaient pas à l'Etat doivent être la propriété du concessionnaire et être remis à la Société Nationale quittes et franchises de tous privilèges, hypothèques et autres droits réels.

Les embranchements et extensions de lignes qui auraient été construits par le concessionnaire feront retour gratuitement à la Société Nationale en même temps que la ligne de Bruxelles (Q. L.) à Tervueren et dans les conditions spécifiées à l'alinéa précédent.

Les terrains, embranchements et extensions de lignes repris par la Société Nationale feront retour à l'Etat à la dissolution de la dite Société.

Toutefois, les additions et extensions de lignes, ou de matériel, de bâtiments ou d'équipement, réalisées au cours des vingt (20) dernières années précédant la fin de la concession seront payées par la Société Nationale à leur prix d'acquisition diminué de un vingtième ($1/20^e$) par année de service.

L'établissement d'embranchements ou d'extensions de ligne doit être soumis à l'approbation de la Société Nationale et autorisée par l'Etat.

La Société Nationale aura la faculté de reprendre les approvisionnements moyennant indemnité et dans les conditions fixées ci-après :

Si la Société Nationale estime qu'elle doit faire usage de cette faculté, elle fera connaître au concessionnaire, trois (3) ans avant l'expiration de la concession, son intention de procéder à une estimation de ces approvisionnements à dire d'experts, en l'invitant à désigner son expert. Si dans un délai de deux (2) mois, le concessionnaire n'a pas notifié à la Société Nationale le nom de l'expert choisi par lui, il sera procédé à l'expertise par un expert unique désigné par le Président du Tribunal de première instance de Bruxelles. Si le concessionnaire a désigné son expert et si cet expert ne se met pas d'accord avec celui de la Société Nationale pour désigner un troisième expert, celui-ci sera désigné par le Président du Tribunal de première instance de Bruxelles.

Les experts auront mission d'arbitres et leur sentence sera sans appel.

De volledige plans worden voor goedkeuring overgelegd uiterlijk binnen zes (6) maand na bekrachtiging van deze overeenkomst.

ART. 4.

Bij de verstrijking van de vergunning neemt de Nationale Maatschappij kosteloos bezit van de baan Brussel (L.-W.)-Tervueren, met al de voor de exploitatie van de baan door den vergunninghouder, opgetrokken gebouwen en tot stand gebrachte uitrustingen, daaronder begrepen het vast en het rollend materieel van allen aard, de onderstations voor stroomomvorming en voor voeding van de baan, de werkplaatsen, stelplaatsen en andere gebouwen, met de gronden waarop zij opgericht zijn. Deze onder die gronden welke niet aan den Staat behoorden moeten het eigendom van den vergunninghouder zijn en aan de Nationale Maatschappij worden overgegeven volkomen vrij van alle voorrechten, hypotheek en andere zakelijke rechten.

De vertakkingen en uitbreidingen van banen die de vergunninghouder mocht aangelegd hebben, gaan, terzelfder tijd, als de baan Brussel (L. W.)-Tervueren, kosteloos en onder de in vorig lid opgegeven voorwaarden, over op de Nationale Maatschappij.

De door de Nationale Maatschappij overgenomen gronden, vertakkingen en uitbreidingen van banen gaan over op den Staat bij de ontbinding van voornoemde Maatschappij.

Toevoegingen en uitbreidingen van banen of van materieel, gebouwen of uitrusting, tot stand gebracht in den loop van de twintig (20) laatste jaren vóór het einde van de vergunning, worden evenwel door de Nationale Maatschappij betaald tegen den aankoop prijs er van, vermindert met een twintigste ($1/20$) per jaar dienst.

Aanleggen van vertakkingen of uitbreidingen van banen wordt voor goedkeuring aan de Nationale Maatschappij voorgelegd; machtiging daartoe wordt door den Staat verleend.

De Nationale Maatschappij heeft het recht den voorraad tegen vergoeding en onder navermelde voorwaarden over te nemen :

Oordeelt de Nationale Maatschappij dat zij van dit recht moet gebruik maken, dan deelt zij den vergunninghouder, drie (3) jaar vóór het verstrijken van de vergunning, haar inzicht mede dien voorraad door deskundigen te doen schatten, hem tevens verzoekend zijn deskundige aan te wijzen. Heeft de vergunninghouder den naam van den door hem gekozen deskundige aan de Nationale Maatschappij niet medegedeeld binnen een termijn van twee (2) maand, dan wordt de raming gedaan door één enkelen, door den voorzitter van de rechtbank van eersten aanleg, te Brussel, aangewezen deskundige. Heeft de vergunninghouder zijn deskundige aangesteld en kan deze laatste het met dien van de Nationale Maatschappij niet eens worden om een derden deskundige aan te wijzen, dan wordt deze laatste door den voorzitter van de rechtbank van eersten aanleg, te Brussel, aangesteld.

De deskundigen hebben een scheidsrechterlijke opdracht en hun uitspraak is zonder beroep.

Les experts dresseront un état descriptif et estimatif des approvisionnements.

Deux (2) ans avant l'expiration de la concession, la Société Nationale notifiera au concessionnaire si elle entend user de son droit d'acquiescer ces approvisionnements.

Compte sera tenu, en tous cas, des modifications survenues dans la valeur et la quantité des approvisionnements entre la date de l'expertise et celle de la reprise.

L'indemnité due au concessionnaire pour ces approvisionnements ensuite des expertises ci-dessus sera payable dans les six (6) mois qui suivront l'échéance de la concession.

A dater de la cinquième (5^e) année précédant le terme de la concession, la Société Nationale aura le droit d'exécuter sur les terrains de la ligne les travaux qu'elle jugera nécessaires à la préparation et à l'aménagement de l'exploitation prévue à l'expiration de la concession, étant entendu que ces travaux ne peuvent entraver l'exploitation de la ligne par le concessionnaire.

ART. 5.

Le concessionnaire ne peut conclure de contrats ayant une durée supérieure à dix (10) ans sans accord préalable de la Société Nationale.

A partir de la quarantième (40^e) année d'exploitation, aucun contrat dépassant la durée de la concession ne peut être conclu sans accord préalable.

La Société Nationale continuera, après la reprise par elle de la ligne et de ses embranchements éventuels, l'exécution des contrats conclus par le concessionnaire dans les conditions spécifiées ci-dessus.

ART. 6.

A l'expiration de la vingtième (20^e) année d'exploitation et moyennant préavis d'un an, la Société Nationale aura le droit de racheter la concession (y compris les extensions).

Elle aura la même faculté à l'expiration de la vingt-septième (27^e), de la trente-quatrième (34^e) et de la quarante et unième (41^e) année d'exploitation.

Le rachat étant accompli, la Société Nationale sera subrogée à tous les droits du concessionnaire sur la ligne, son matériel fixe et roulant, ainsi que sur toutes les installations et terrains mentionnés à l'article 4.

Le rachat s'opérera aux conditions de l'une des deux formules ci-après, au choix du concessionnaire :

a) On relèvera pour les sept (7) années d'exploitation précédant la date du rachat, les produits nets annuels obtenus par le concessionnaire; à cet effet, on déduira des recettes les dépenses d'exploitation (frais d'administration exclus) ainsi que la redevance dont il est question à l'article 18.

De deskundigen maken een lijst met beschrijving en raming van den voorraad op.

Twee (2) jaar vóór het verstrijken van de vergunning deelt de Nationale Maatschappij aan den vergunninghouder mede of zij van zins is gebruik te maken van haar recht om zich dien voorraad aan te schaffen.

In elk geval wordt er rekening mede gehouden indien de waarde en de hoeveelheid van den voorraad gewijzigd is tusschen den datum van het deskundig onderzoek en dien van de overname.

De vergoeding voor dien voorraad aan den vergunninghouder verschuldigd ingevolge voormelde raming door deskundigen, is betaalbaar binnen zes (6) maand na den datum waarop de vergunning vervalt.

Te rekenen van het vijfde (5^e) jaar vóór het einde van de vergunning, heeft de Nationale Maatschappij het recht om op de gronden van de baan de werken uit te voeren die zij noodig oordeelt tot voorbereiding en inrichting van de bij het verstrijken van de vergunning voorzienne exploitatie, met dien verstande dat die werken de exploitatie van de baan door den vergunninghouder niet mogen hinderen.

ART. 5.

Zonder voorafgaande instemming van de Nationale Maatschappij mag de vergunninghouder geen contracten voor een langeren duur dan tien (10) jaar sluiten.

Te rekenen van het veertigste (40^{ste}) exploitatiejaar mag geen contract, dat den duur van de vergunning overtreft, zonder voorafgaand accoord gesloten worden.

Nadat de Nationale Maatschappij de baan met de gebeurlijke vertakkingen overgenomen heeft, zet zij de uitvoering voort van de contracten die de vergunninghouder in voormelde voorwaarden aangegaan heeft.

ART. 6.

Na het verstrijken van het twintigste (20^{ste}) exploitatiejaar en tegen voorbericht van één jaar, heeft de Nationale Maatschappij het recht de vergunning (de uitbreidingen inbegrepen) te naasten.

Zij heeft hetzelfde recht bij de verstrijking van het zeven en twintigste (27^{ste}), vier en dertigste (34^{ste}) en één en veertigste (41^{ste}) exploitatiejaar.

Eens de naasting gedaan, treedt de Nationale Maatschappij in al de rechten van den vergunninghouder wat betreft de baan, zijn vast en rollend materieel, alsmede de in artikel 4 vermelde inrichtingen en gronden.

De naasting geschiedt onder de voorwaarden van een van de twee navermelde formules, naar keuze van den vergunninghouder :

a) De jaarlijksche door den vergunninghouder bekomen netto-opbrengsten van de zeven (7) exploitatiejaren vóór den datum van naasting worden opgenomen; te dien einde worden de exploitatie-uitgaven (de kosten van beheering niet inbegrepen) alsmede de vergoeding waarvan sprake in artikel 18, van de ontvangsten afgetrokken.

Du total, on déduira les produits nets des deux (2) années les plus faibles et l'on établira le produit net moyen des cinq (5) autres années.

Pour déterminer le produit net, on déduira des recettes totales de l'exploitation toutes les dépenses de l'exploitation, y compris le prélèvement normal pour le fonds de renouvellement du matériel fixe et roulant et l'amortissement des installations fixes et de la concession. On s'inspirera du règlement en vigueur à la Société Nationale.

Ce produit net moyen, augmenté de quinze pour cent (15 p. c.), formera le montant de l'annuité qui sera due et payée au concessionnaire pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession. Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne sera inférieur au produit net de la dernière des sept (7) années prises pour terme de comparaison, augmenté de quinze pour cent (15 p. c.).

b) Remboursement au concessionnaire des dépenses totales de premier établissement, majorées de quinze pour cent (15 p. c.) et sous déduction des amortissements calculés à raison d'un vingtième (1/20^e) par année de service.

Il est entendu que, en cas de rachat, la Société Nationale maintiendra pendant les années restant à courir sur les cinquante (50) années prévues, un service suffisant et des tarifs non prohibitifs.

ART. 7.

Au cas où l'Etat, usant de la faculté que lui confère l'article 12 de la loi du 23 juillet 1926, reprendrait les droits apportés à la Société Nationale des Chemins de fer belges, la clause de rachat insérée à l'article 6 de la présente convention jouerait *ipso facto* en tout temps.

TARIFS ET CONDITIONS DE TRANSPORT.

ART. 8.

Péages. — Les trains de voyageurs comporteront des compartiments de première et de deuxième classe, dont les tarifs correspondront respectivement à ceux appliqués en deuxième et en troisième classe sur le réseau de la Société Nationale. De même pour les marchandises et bagages, les tarifs seront identiques à ceux appliqués sur son réseau par cette Société.

ART. 9.

Au cas où le concessionnaire désirerait appliquer des tarifs inférieurs, il devra, au préalable, solliciter l'accord de la Société Nationale, qui soumettra la question au Ministre des Chemins de fer.

De netto-opbrengst van de twee (2) minst voordeelige jaren wordt van het totaal afgetrokken en de gemiddelde netto-opbrengst wordt over de vijf (5) overige jaren bepaald.

Om de netto-opbrengst te bepalen trekt men van de gezamenlijke exploitatieontvangsten al de exploitatieuitgaven af, met inbegrip van de normale afschrijving voor het fonds tot vernieuwing van vast en rollend materieel en voor het aflossen van de vaste inrichtingen en van de vergunning. Men dient te handelen in navolging van de regeling van kracht bij de Nationale Maatschappij.

Die gemiddelde netto-opbrengst, vermeerderd met vijftien ten honderd (15 t. h.), maakt het bedrag uit van de annuïteit die aan den vergunninghouder verschuldigd is en dient betaald gedurende een jaar dat de vergunning nog blijft duren. In geen geval mag de annuïteit minder bedragen dan de netto-opbrengst van het laatste van de zeven (7) jaar, genomen om de vergelijking te maken, vermeerderd met vijftien ten honderd (15 t. h.).

b) Terughetaling aan den vergunninghouder van de gezamenlijke uitgaven van eersten aanleg, vermeerderd met vijftien ten honderd (15 t. h.) en verminderd met de afschrijvingen, berekend tegen een twintigste (1/20) per jaar dienst.

Het zij verstaan dat, in geval van naasting, de Nationale Maatschappij, gedurende de jaren die van de vijftig (50) voorzien jaren nog te loopen overblijven, een voldoende verkeer moet behouden en geen hooge beschermende tarieven mag invoeren.

ART. 7.

Ingeval de Staat, gebruik makend van het recht hem bij artikel 12 van de wet van 23 Juli 1926 toegekend, de in de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen ingebrachte rechten mocht terugnemen, wordt de in artikel 6 van deze overeenkomst opgenomen bepaling van naasting door het feit zelf te allen tijde toepasselijk.

TARIEVEN EN VOORWAARDEN VOOR VERVOER.

ART. 8.

Vervoerprijzen. — De reizigerstreinen omvatten afdelingen van eerste en tweede klasse, waarvoor de tarieven onderscheidenlijk overeenkomen met die welke op het net van de Nationale Maatschappij in tweede en derde klasse toegepast worden. Voor goederen en reisgoed komen de tarieven eveneens overeen met die, toegepast op het net van bedoelde Maatschappij.

ART. 9.

Ingeval de vergunninghouder lagere tarieven mocht wensen toe te passen, moet hij vooraf de instemming van de Nationale Maatschappij aanvragen, die de kwestie aan den Minister van Spoorwegen voorlegt.

Le concessionnaire pourra par la suite, et sous les mêmes conditions d'accord préalable, relever ces tarifs sans toutefois dépasser ceux de la Société Nationale.

ART. 10.

Tarifs spéciaux. — Le concessionnaire, d'accord avec la Société Nationale, pourra transporter certaines catégories spéciales de voyageurs (telles que sociétaires, institutions, etc.) à des prix inférieurs au tarif ordinaire, pourvu que ce soit d'une manière générale et sans exception. Il pourra également, dans les mêmes conditions, délivrer des abonnements scolaires.

ART. 11.

Relations avec les réseaux belges. — Les stations de la ligne de Tervueren continueront à délivrer des billets directs et à enregistrer directement les bagages pour toutes les stations du pays et réciproquement.

ART. 12.

Abonnements. — Il sera délivré des abonnements en service mixte sur le réseau de la Société Nationale et sur la ligne de Tervueren.

Les abonnements généraux de la Société Nationale seront valables sur la ligne de Tervueren.

Le partage des recettes se fera au prorata kilométrique, la ligne de Bruxelles (Q. L.) à Tervueren étant comptée pour quinze (15) kilomètres.

SERVICE DES MARCHANDISES SUR LA SECTION D'ETTERBEEK A TERVUEREN.

ART. 13.

Le service est assuré par le concessionnaire dans les conditions imposées aux autres compagnies du pays.

Pour le service des marchandises, le concessionnaire adoptera une comptabilité similaire à celle de la Société Nationale.

Dans les relations internationales, la ligne de Tervueren est considérée comme faisant partie du réseau de la Société Nationale, mais uniquement pour les rapports du concessionnaire avec les administrations étrangères.

ART. 14.

Partage des taxes. — Les frais variables seront répartis au prorata kilométrique. Quant aux frais fixes, il en sera attribué un tiers (1/3) au concessionnaire et deux tiers (2/3) à la Société Nationale.

ART. 15.

Responsabilité. — Les indemnités à payer du chef de retards, manquants, pertes et avaries sont supportées

De vergunninghouder zal daarna en mits insgelijks voorgaand accoord onder dezelfde voorwaarden, zijn tarieven mogen verheogen, zonder echter die van de Nationale Maatschappij te overtreffen.

ART. 10.

Bijzondere tarieven. — In overleg met de Nationale Maatschappij mag de vergunninghouder sommige bijzondere categorieën reizigers (zooals maatschappijleden, instellingen, enz.) tegen lagere prijzen dan die van het gewoontarief vervoeren, mits dat zulks over het algemeen en zonder uitzondering geschiede. Hij mag eveneens, onder dezelfde voorwaarden, schoolabonnementen afleveren.

ART. 11.

Betrekkingen met de Belgische netten. — De statien van de baan van Tervueren gaan voort met rechtstreeksche biljetten af te leveren en rechtstreeksch het reisgoed in te schrijven voor alle statien van het land, en omgekeerd.

ART. 12.

Abonnementen. — Er worden abonnementen afgeleverd in gemengd verkeer op het net van de Nationale Maatschappij en op de baan van Tervueren.

De algemeene abonnementen van de Nationale Maatschappij zijn geldig op de baan van Tervueren.

De ontvangsten worden verdeeld in verhouding tot het getal kilometers, de baan Brussel (L.-W.)-Tervueren wordt daarbij voor vijftien (15) kilometer gerekend.

GOEDERENDIENST OP HET BAANVAK ETTERBEEK-TERVUEREN.

ART. 13.

De dienst wordt door den vergunninghouder waargenomen onder de voorwaarden, opgelegd aan de andere maatschappijen van het land.

Voor den goederendienst voert de vergunninghouder een boekhouding in, zooals die van de Nationale Maatschappij.

Voor het internationaal verkeer wordt de baan van Tervueren beschouwd als deel uitmakende van het net der Nationale Maatschappij, doch enkel voor de betrekkingen van den vergunninghouder met de vreemde Beheeren.

ART. 14.

Verdeeling van de cruchten. — De veranderlijke kosten worden verdeeld naar rato van het getal kilometers. Van de vaste kosten worden één derde (1/3) toegekend aan den vergunninghouder en twee derde (2/3) aan de Nationale Maatschappij.

ART. 15.

Verantwoordelijkheid. — De vergoedingen, te betalen wegens vertraging, tekort, verlies en beschadiging, zijn

par tous les transporteurs au prorata kilométrique quel que soit le réseau sur lequel le dommage s'est produit.

ART. 16.

Le matériel de transport nécessaire pourra être donné en location par la Société Nationale ainsi que, le cas échéant, les locomotives et le personnel de conduite de celle-ci.

L'échange du matériel se fait à Etterbeek et est régi par les conditions admises pour les réseaux étrangers.

ART. 17.

L'organisation du service d'échange des marchandises est réglée par une convention de communauté. Les dépenses occasionnées par ce service d'échange (charges financières afférentes aux installations communes et frais d'exploitation) sont réparties par moitié entre les deux sociétés contractantes.

REDEVANCE.

ART. 18.

La redevance à payer par le concessionnaire à la Société Nationale est fixée à un pour cent (1 p. c.) de la recette brute (voyageurs, bagages, marchandises et produit des affermages éventuels, art. 32) si celle-ci est égale ou inférieure à un million six cent mille (1,600,000) belgas; si cette recette est supérieure à un million six cent mille (1,600,000) belgas, la redevance est fixée à un pour cent (1 p. c.) de la première tranche d'un million six cent mille (1,600,000) belgas;

deux pour cent (2 p. c.) de la tranche comprise entre un million six cent mille (1,600,000) et deux millions quatre cent mille (2,400,000) belgas;

trois pour cent (3 p. c.) de la tranche comprise entre deux millions quatre cent mille (2,400,000) et trois millions deux cent mille (3,200,000) belgas;

quatre pour cent (4 p. c.) de la tranche comprise entre trois millions deux cent mille (3,200,000) et quatre millions (4,000,000) de belgas;

cinq pour cent (5 p. c.) de la tranche comprise entre quatre millions (4,000,000) et quatre millions huit cent mille (4,800,000) belgas;

six pour cent (6 p. c.) de la tranche comprise entre quatre millions huit cent mille (4,800,000) et cinq millions six cent mille (5,600,000) belgas;

sept pour cent (7 p. c.) de la partie de la recette brute supérieure à cinq millions six cent mille (5,600,000) belgas.

Pour le calcul de la redevance, la recette brute sera diminuée de tous impôts ou taxes venant s'ajouter aux prix des transports.

Le montant de la redevance sera établi dans le courant du mois suivant la clôture de l'exercice envisagé et le paie-

ten daste van al de vervoerders naar rato van het getal kilometers, om het even op welk net het feit gebeurd is.

ART. 16.

Het noodig vervoermaterieel alsmede, in voorkomend geval, de locomotieven en het personeel voor het voeren ervan, kan door de Nationale Maatschappij in huur worden gegeven.

De overgave van het materieel geschiedt te Etterbeek, onder dezelfde voorwaarden als voor de vreemde netten.

ART. 17.

De inrichting van den dienst van overgave van goederen wordt geregeld bij een overeenkomst van gemeenschap. De door dezen dienst van overgave veroorzaakte uitgave (financiële lasten van de gemeenschappelijke inrichtingen, en exploitatiekosten) worden bij de helft verdeeld tussen beide contracterende maatschappijen.

VERGOEDING.

ART. 18.

De vergoeding, door den vergunninghouder aan de Nationale Maatschappij te betalen, is bepaald op één ten honderd (1 t. h.) van de bruto-ontvangst (reizigers, reisgoed, goederen en opbrengst van de gebeurlijke verpachtingen, art. 32), indien deze gelijk is aan of minder bedraagt dan één miljoen zeshonderd duizend (1,600,000) belga; beloopt die ontvangst meer dan één miljoen zeshonderd duizend (1,600,000) belga, dan bedraagt de vergoeding één ten honderd (1 t. h.) voor de eerste schijf van één miljoen zeshonderd duizend (1,600,000) belga;

— twee ten honderd (2 t. h.) voor de schijf begrepen tussen één miljoen zeshonderd duizend (1,600,000) en twee miljoen vierhonderd duizend (2,400,000) belga;

— drie ten honderd (3 t. h.) voor de schijf begrepen tussen twee miljoen vierhonderd duizend (2,400,000) en drie miljoen tweehonderd duizend (3,200,000) belga;

— vier ten honderd (4 t. h.) voor de schijf begrepen tussen drie miljoen tweehonderd duizend (3,200,000) en vier miljoen (4,000,000) belga;

— vijf ten honderd (5 t. h.) voor de schijf begrepen tussen vier miljoen (4,000,000) en vier miljoen achthonderd duizend (4,800,000) belga;

— zes ten honderd (6 t. h.) voor de schijf begrepen tussen vier miljoen achthonderd duizend (4,800,000) en vijf miljoen zeshonderd duizend (5,600,000) belga;

— zeven ten honderd (7 t. h.) voor het gedeelte der bruto-ontvangst boven vijf miljoen zeshonderd duizend (5,600,000) belga.

Voor het berekenen van de vergoeding wordt de bruto-ontvangst verminderd met alle belastingen of taxen waarmee de vervoerprijzen bezwaard worden.

Het bedrag van de vergoeding wordt opgemaakt in den loop van de maand na de afsluiting van het

ment en sera effectué à la Société Nationale au plus tard soixante (60) jours après la clôture de cet exercice.

TRACÉ DE LA LIGNE. OUVRAGES D'ART. — INSTALLATIONS.

ART. 19.

Le tracé de la ligne entre Bruxelles (Q. L.) et la sortie de la gare d'Etterbeek figure aux deux plans joints à la présente convention.

Les modifications aux ouvrages d'art et la construction des ouvrages d'art nouveaux nécessaires pour la mise en exploitation de la ligne électrique, seront exécutées par les soins de la Société Nationale, aux frais du concessionnaire. Les plans et cahiers des charges relatifs à ces travaux seront soumis à l'accord préalable de celui-ci. Les paiements aux ayants droit se feront au fur et à mesure de l'avancement des travaux, et d'après les stipulations des cahiers des charges, directement par le concessionnaire, sans intervention de la Société Nationale. Les frais d'étude et de surveillance seront payés par le concessionnaire sur simple présentation par la Société Nationale des états qui s'y rapporteront.

Les travaux de modification à apporter aux voies et à la signalisation de la Société Nationale seront exécutés par celle-ci aux frais du concessionnaire.

L'exploitation actuelle de la ligne devra pouvoir être assurée sans interruption jusqu'au moment de l'exploitation par le concessionnaire.

Les voies à établir par le concessionnaire dans la gare de Bruxelles (Q. L.) pourront être en dénivelation par rapport aux voies de la Société Nationale.

ART. 20.

L'entretien de l'ouvrage inférieur sous la gare d'Etterbeek se fera par la Société Nationale, aux frais exclusifs du concessionnaire. Celui des ouvrages d'art communs aux deux sociétés depuis la gare de Bruxelles (Q. L.) jusqu'à la sortie de la station d'Etterbeek sera assuré par la Société Nationale à frais communs.

La dépense sera répartie entre les deux sociétés proportionnellement au nombre de voies appartenant à chacune d'elles qui les emprunteront.

Le coût des travaux d'entretien sera majoré de quinze pour cent (15 p. c.) pour tenir compte des frais généraux.

Si, toutefois, les dégradations se limitaient à la partie de l'ouvrage utilisée exclusivement par l'une des sociétés exploitantes ou étaient dues d'une manière évidente à la circulation des trains de l'une des sociétés seulement, celle-ci supporterait seule les frais de réparation.

beschouwd dienstjaar, en de betaling er van dient aan de Nationale Maatschappij gedaan uiterlijk zestig (60) dagen na de sluiting van dat dienstjaar.

LOOP VAN DE BAAN. — KUNSTWERKEN. INRICHTINGEN.

ART. 19.

De loop van de baan tusschen Brussel (L. W.) en den uitrit van de statie Etterbeek, is aangegeven op de twee plans, welke bij deze overeenkomst gevoegd zijn.

De wijzigingen aan de kunstwerken en het bouwen van de noodige nieuwe kunstwerken voor het exploiteeren van electrische baan worden op kosten van den vergunninghouder uitgevoerd door toedoen van de Nationale Maatschappij. De plans en laskohieren betreffende die werken worden den vergunninghouder vooraf ter goedkeuring voorgelegd. De betalingen aan de rechthebbers geschieden rechtstreeks door den vergunninghouder, zonder tussenkomst van de Nationale Maatschappij, naarmate de werken vorderen en volgens de bepalingen van de laskohieren. De kosten van studie en toezicht worden door den vergunninghouder betaald op eenvoudige overlegging, door de Nationale Maatschappij, van de desbetreffende staten.

De werken voor wijziging van de sporen en de seininrichting van de Nationale Maatschappij worden door deze uitgevoerd op kosten van den vergunninghouder.

De huidige exploitatie van de baan moet zonder onderbreking kunnen verzekerd worden tot op het oogenblik der exploitatie door den vergunninghouder.

De door den vergunninghouder in de statie Brussel (L.-W.) aan te leggen sporen moeten niet op dezelfde hoogte liggen als die van de Nationale Maatschappij.

ART. 20.

Het onderhoud van de onderbrugging onder de statie Etterbeek geschiedt door de Nationale Maatschappij, uitsluitend op kosten van den vergunninghouder. Het onderhoud van de aan beide Maatschappijen gemeenschappelijke kunstwerken, van aan de statie Brussel (L.-W.) tot aan den uitrit van de statie Etterbeek, wordt door de Nationale Maatschappij op gemeenschappelijke kosten verzekerd.

De uitgaaf wordt tusschen beide Maatschappijen verdeeld in verhouding tot het getal onder of op die kunstwerken liggende sporen dat aan elk harer toebehoort.

De prijs der onderhoudswerken wordt met vijftien ten honderd (15 t. h.) verhoogd om rekening te houden met de algemeen kosten.

Indien echter alleen dat gedeelte van het kunstwerk beschadigd is welk uitsluitend door een der exploiteerende maatschappijen wordt benuttigd of indien de beschadigingen klaarblijkelijk alleen aan het verkeer van de treinen van een der maatschappijen te wijten zijn, komen de herstelingskosten ten laste van die maatschappij alleen.

L'entretien des ouvrages d'art, tant inférieurs que supérieurs, situés entre la sortie de la station d'Etterbeek et la station de Tervueren, est assuré par le concessionnaire et à ses frais.

Le concessionnaire est tenu d'entretenir en parfait état et à ses frais les voies et installations qu'il utilise exclusivement entre la station de Bruxelles (Q. L.) et la sortie de la station d'Etterbeek ainsi que toutes les voies et installations comprises dans le restant de la ligne concédée.

Il sera soumis à la surveillance d'un service de contrôle de la Société Nationale et du Ministère des Chemins de fer.

ART. 21.

Un inventaire des biens de l'Etat constituant l'équipement de la ligne sera dressé au moment de la remise des installations au concessionnaire.

ART. 22.

Emprunts ou traversées des voies. — En aucun cas, le concessionnaire ne pourra être obligé à laisser emprunter ses voies, même sur un parcours réduit, ou à les laisser traverser à niveau par d'autres lignes de la Société Nationale.

DÉCHÉANCE.

ART. 23.

Dans le cas où, sauf raison de force majeure dûment annoncée, le concessionnaire n'aurait pas entièrement pourvu, dans les délais fixés, à l'exécution et à l'achèvement des travaux qui lui incombent, il serait déchu de ses droits.

La Société Nationale sera exonérée de tout paiement de dommages et intérêts si, pour raison de force majeure dûment annoncée, elle n'a pas terminé les travaux qui lui incombent dans le délai fixé à l'article 3.

ART. 24.

En cas de déchéance, il sera procédé à une adjudication de l'entreprise comportant les travaux préalables à l'exploitation sur les bases de la présente convention et sur une mise à prix des ouvrages déjà construits, des matériaux approvisionnés et du matériel existant.

Cette adjudication sera dévolue de préférence à celui des soumissionnaires qui offrira la plus forte somme pour les objets compris dans la mise à prix. Le concessionnaire recevrait du nouvel adjudicataire la valeur que l'adjudication aurait produite, alors même qu'elle serait moindre que la mise à prix et ne pourra élever à ce sujet aucune réclamation ni prétention de quelque chef que ce puisse être.

Si une première adjudication n'amenait aucun résultat,

De vergunninghouder onderhoudt op eigen kosten zoowel de onder — als de overbruggingen die tusschen den uitrit van de statie Etterbeek en de statie Tervueren gelegen zijn.

De vergunninghouder moet de sporen en inrichtingen die uitsluitend door hem tusschen de statie Brussel (L.W.) en den uitrit van de statie Etterbeek benuttigd worden, alsmede al de sporen en inrichtingen van het overig gedeelte der vergunde baan op eigen kosten in volkomen goeden staat onderhouden.

Hij staat onder het toezicht van een toezichtsdienst van de Nationale Maatschappij en van het Ministerie van Spoorwegen.

ART. 21.

Bij de overgave van de inrichtingen aan den vergunninghouder wordt een inventaris opgemaakt van de Staatsgoederen, die de uitrusting van de baan vormen.

ART. 22.

Benutting of gelijkgrondsche kruising van de sporen. — De vergunninghouder kan in geen geval verplicht worden zijn sporen, zelfs over een kleinen afstand, door de Nationale Maatschappij te laten benuttigen of ze door andere banen van de Nationale Maatschappij gelijkgronds te laten kruisen.

VERVALLENVERKLARING.

ART. 23.

Indien de vergunninghouder, behoudens behoorlijk gemeld geval van overmacht, de hem opgelegde werken niet binnen de gestelde termijnen geheel uitgevoerd en voltooid heeft, wordt hij van zijn rechten vervallen verklaard.

De Nationale Maatschappij moet geen schadevergoeding betalen indien zij, wegens behoorlijk gemelde gevallen van overmacht, de haar opgelegde werken niet binnen den bij artikel 3 gestelden termijn volkomen heeft uitgevoerd.

ART. 24.

Bij vervallenverklaring wordt overgegaan tot een aanbesteding van de onderneming welke de voorafgaande werken en de exploitatie op de grondslagen van deze overeenkomst omvat; voor de reeds gebouwde kunstwerken, de aangevoerde materialen en het bestaand materieel wordt vooraf een prijs gesteld.

Die aanneming wordt bij voorkeur toegewezen aan den inschrijver die het grootste aanbod heeft gedaan voor de voorwerpen waarvoor vooraf een prijs gesteld werd. De vergunninghouder zou van den nieuwen aannemer de waarde ontvangen die de aanbesteding mocht opgebracht hebben, zelfs indien die waarde kleiner mocht zijn dan de voorafgestelde prijs, en hij mag hieromtrent en uit welken hoofde ook geenerlei klacht indienen of aanspraak doen gelden.

Blijft een eerste aanbesteding zonder uitslag, dan wordt,

il en serait tenté une seconde sur les mêmes bases, dans le courant de l'année et si cette dernière tentative demeurerait également sans résultat, les ouvrages de tout genre exécutés, les fournitures faites, etc... seraient acquis sans aucune indemnité à la Société Nationale, le concessionnaire demeurant irrévocablement déchu de tous ses droits.

ART. 25.

Les installations (voies, ouvrages d'art, bâtiments, etc.) ainsi que le matériel d'exploitation, doivent être en tout temps maintenus à la hauteur des nécessités d'une exploitation normale.

Si le concessionnaire, après mise en demeure, n'obtempérerait pas aux réquisitions qui lui seraient adressées à ce sujet, la Société Nationale pourrait y pourvoir d'office et, à cet effet, aurait le droit de s'approprier toutes les recettes jusqu'à concurrence du montant des ouvrages à exécuter et des fournitures à faire, plus un dixième (1/10^e) en sus, à titre de dommages et intérêts.

Si, le cas échéant, le concessionnaire interrompait ou faisait stater l'exploitation pendant plus de cinq (5) jours, sauf le cas de force majeure dûment constaté, la Société Nationale aurait également le droit d'y pourvoir d'office et pour son propre compte et, à cet effet, de disposer du matériel, ainsi que de tous les moyens d'exploitation, comme si la ligne était exploitée par elle.

Dans les trois (3) mois après que la Société Nationale se serait trouvée dans le cas de devoir pourvoir à l'exploitation, le concessionnaire aura en tout temps le droit de reprendre l'exploitation moyennant paiement à la dite Société du solde déficitaire éventuel supporté par elle, les dépenses étant majorées de dix pour cent (10 p. c.) à titre de dommages et intérêts.

Après ces trois (3) mois, si le remboursement susdit n'avait pas été effectué, le concessionnaire serait déchu de ses droits comme dans le cas prévu à l'article 23.

Les dispositions qui précèdent seraient également applicables au cas où le concessionnaire laisserait en souffrance une partie quelconque de l'exploitation.

ELECTRIFICATION.

COURANT. — MESURES DE PROTECTION.

ART. 26.

Il ne sera fait usage pour la traction que du courant continu dont la tension sera de 1.500 volts.

L'équipement aérien sera du système « catenaire » et la prise de courant se fera par pantographe.

Le concessionnaire devra établir au moins une sous-station pour la transformation du courant alternatif en continu et l'alimentation de la ligne. Ces installations seront la propriété du concessionnaire et feront retour gratuitement à la Société Nationale en fin de concession.

in den loop van het jaar, een tweede aanbesteding op dezelfde grondslagen beproefd, en als die laatste poging insgelijks zonder uitslag blijft, gaan de uitgevoerde werken van allen aard, de gedane leveringen, enz., zonder eenigerlei vergoeding over aan de Nationale Maatschappij, terwijl de vergunninghouder onwederroepelijk van al zijn rechten vervallen blijft.

ART. 25.

De inrichtingen (sporen, kunstwerken, gebouwen, enz.), alsmede het exploitatiematerieel moeten te allen tijde op de hoogte van de noodwendigheden eener normale exploitatie worden gehouden.

Indien de vergunninghouder, na aanmaning, geen gevolg mocht geven aan de vorderingen die hem daaromtrent gezonden worden, zou de Nationale Maatschappij daar ambtshalve kunnen in voorzien en zou zij, daartoe, het recht hebben zich al de ontvangsten toe te eigenen tot beloop van het bedrag der uit te voeren kunstwerken en te verrichten leveringen, verhoogd met één tiende (1/10) als schadevergoeding.

Indien de vergunninghouder, behalve in behoorlijk vastgesteld geval van overmacht, de exploitatie gedurende meer dan vijf (5) dagen mocht schorsen of doen staken, zou de Nationale Maatschappij insgelijks het recht hebben hierin ambtshalve en voor eigen rekening te voorzien en, daartoe, te beschikken over het materieel, alsmede over al de exploitatiemiddelen, net alsof de baan door haar geëxploiteerd werd.

Binnen drie (3) maand nadat de Nationale Maatschappij de exploitatie heeft moeten waarnemen, heeft de vergunninghouder te allen tijde het recht om de exploitatie te hervatten, mits aan voormelde Maatschappij het door haar gedragen gebentlijk nadeelig saldo terug te betalen, onder verhooging van de uitgaven met tien ten honderd (10 t. h.) als schadevergoeding.

Is, na drie (3) maand, vorenbedoelde terugbetaling niet gedaan, dan wordt de vergunninghouder van zijn rechten vervallen verklaard, zooals in het bij artikel 23 voorzien geval.

Vorenstaande bepalingen zouden insgelijks toepasselijk zijn ingeval de vergunninghouder eenigerlei deel der exploitatie mocht staken.

ELECTRIFICATIE.

STROOM. — VEILIGHEIDSMATREGELEN.

ART. 26.

Voor de trekkracht wordt enkel gelijkstroom met 1.500 volt spanning gebezigd.

De bovengrondsche uitrusting moet van het « catenaire » stelsel zijn met pantograafstroomafnemer.

De vergunninghouder moet ten minste één bijcentrale oprichten om den wisselstroom in gelijkstroom om te zetten en de lijn te voeden. Die inrichtingen zijn het eigendom van den vergunninghouder en worden bij het einde der vergunning kosteloos aan de Nationale Maatschappij overgegeven.

ART. 27.

Les conducteurs de la ligne de traction, les machines électriques des sous-stations et les moteurs de traction seront établis ou construits de façon à éviter, dans toute la mesure du possible, les influences perturbatrices du courant de traction sur les lignes téléphoniques ou de signalisation.

Les règles fixées à ce sujet ainsi que celles qui seront fixées à l'avenir — par l'Union internationale des chemins de fer — devront être observées par le concessionnaire.

La perte de charge dans le circuit de retour en contact avec le sol devra être suffisamment faible pour qu'il n'en résulte aucune perturbation dans les lignes de correspondances de la Société Nationale ou de l'Administration des Télégraphes ni aucune détérioration par l'électrolyse des canalisation souterraines affectées à des services publics (eau, gaz, électricité, câbles téléphoniques, télégraphiques ou de signalisation).

S'il est constaté que les installations du concessionnaire exercent une action nuisible sur les installations électriques ou autres de la Société Nationale ou de l'Etat — que cette action résulte d'effets d'induction, de courants vagabonds ou de toute autre cause — des mesures devront être prises pour faire cesser leur nuisance sans délai.

Le concessionnaire devra se prêter à tout examen ou vérification de ses installations auxquels procéderaient les agents de la Société Nationale ou de l'Administration des Télégraphes dans les cas où des effets nuisibles se feraient sentir.

Il devra éventuellement se conformer à l'Arrêté Royal du 15 octobre 1876 relatif aux travaux à effectuer dans le voisinage des lignes télégraphiques et téléphoniques.

PERSONNEL.

ART. 28.

Le personnel sera assez nombreux pour qu'aucune partie du service ne puisse rester en souffrance; chaque agent devra posséder l'expérience et les aptitudes nécessaires pour bien remplir son emploi.

Ce personnel se conformera à la loi du 31 juillet 1921 sur l'emploi des langues en matières administratives.

Le statut qui sera adopté pour le personnel de la Société Nationale sera appliqué au personnel du concessionnaire.

DISPOSITIONS GÉNÉRALES.

ART. 29.

Sont applicables au concessionnaire les dispositions du cahier des charges de 1866, en vigueur pour les concessions de chemins de fer en Belgique, en tant qu'elles ne sont pas contraires aux clauses de la présente convention. Le concessionnaire se soumettra, dans les mêmes condi-

ART. 27.

De rijdraden, de elektrische machines der bijcentralen en de drijfmotoren dienen derwijze aangelegd of gebouwd dat de storende invloeden van den drijfstroom op de telefoon- of de seinlijnen zooveel mogelijk voorkomen worden.

De hieromtrent voorgeschreven regelen alsmede die, welke later — door de Internationale Spoorwegvereeniging — zullen voorgeschreven worden, dienen door den vergunninghouder nagekomen.

In de retourkelen, die met den grond in aanraking is, moet het stroomverlies zóó klein zijn dat er geenerlei storing in de verkeerslijnen van de Nationale Maatschappij of van het Beheer van Telegrafen, noch beschadiging door electrolyse van de ondergrondse leidingen van openbare diensten (water, gas, electriciteit, telefoon-, telegraaf- of seinkabels) uit voortvloeit.

Zoo bevonden wordt dat de inrichtingen van den vergunninghouder een nadeeligen invloed op de elektrische of de andere inrichtingen van de Nationale Maatschappij of van den Staat uitoefenen — om het even of die nadeelige invloed het gevolg is van inductieuitwerkselen, wervelstromen of eening andere oorzaak, — dienen maatregelen getroffen om de schadelijke uitwerking er van onverwijld te doen ophouden.

De vergunninghouder moet zijn inrichtingen door de bedienden van de Nationale Maatschappij of van het Beheer van Telegrafen laten onderzoeken of nazien, ingeval schadelijke uitwerkselen mochten opgemerkt worden.

Hij moet zich, in voorkomend geval, gedragen naar het koninklijk besluit van 15 October 1876 betreffende de in de nabijheid van telegraaf- en telefoonlijnen uit te voeren werken.

PERSONEEL.

ART. 28.

Het personeel moet talrijk genoeg zijn om geen enkel deel van den dienst te moeten stopzetten; ieder bediende moet de noodige ervaring en bekwaamheid bezitten om zijn betrekking goed waar te nemen.

Dat personeel moet zich gedragen naar de wet van 31 Juli 1921 op het gebruik der talen in bestuurszaken.

Het statuut dat voor het personeel der Nationale Maatschappij zal worden aangenomen, dient op het personeel van den vergunninghouder toegepast.

ALGEMEENE BEPALINGEN.

ART. 29.

Zijn op den vergunninghouder toepasselijk, de bepalingen van het lastkohier van 1866 van kracht op de vergunningen van spoorwegen in België, voor zoover ze niet strijdig zijn met de bepalingen van deze overeenkomst. De vergunninghouder moet zich, onder de-

tions que la Société Nationale, à toutes les mesures que comporte le contrôle du Gouvernement.

ART. 30.

Les stations, haltes et points d'arrêt existants doivent continuer à être desservis, en ce qui concerne les services des voyageurs, bagages et marchandises dans des conditions au moins aussi favorables que dans la situation actuelle.

Il en sera de même pour les services des postes et des télégraphes.

ART. 31.

Les modifications aux installations existantes, les autorisations diverses, la construction et l'exploitation des raccordements devront être soumises à l'approbation du Ministre des Chemins de fer, Marine, Postes, Télégraphes, Téléphones et Aéronautique et de la Société Nationale.

Le concessionnaire doit maintenir et desservir normalement les raccordements privés existants.

ART. 32.

Le concessionnaire se réserve, sur la partie de la ligne comprise entre Tervueren et la gare d'échange des marchandises à Etterbeek, le droit exclusif d'exploitation ou d'affermage de tous les services accessoires de la ligne et de ses dépendances tels que : hôtels, buffets ou buvettes dans les stations, publicité de toute espèce sur les voitures, dans les gares ou sur les terrains dépendant de la concession, service de prise et de remise à domicile des marchandises, etc..., les recettes à en provenir étant comprises dans les recettes brutes.

La Société Nationale se réserve le même droit exclusif mentionné dans l'alinéa précédent, sur la section de Bruxelles (Q. L.) à la gare d'échange des marchandises à Etterbeek.

La Société Nationale se réserve aussi le droit exclusif d'assurer le service de prise et remise à domicile des marchandises et des bagages dans les communes d'Auderghem, Woluwe-St-Pierre, Woluwe-St-Lambert et Evere actuellement desservies par elle.

La désignation des voies d'acheminement des marchandises et des bagages auxquelles ce service se rapporte, sera laissée à l'entière appréciation de la Société Nationale.

Les envois bureau restant pour toutes les stations de la ligne seront acheminés par voie ferrée.

La remise à domicile ultérieure de ces envois n'incombera pas à la Société Nationale.

La Société Nationale se réserve en outre le droit d'organiser pour une durée laissée à son appréciation le service de prise et de remise à domicile des marchandises et des bagages dans d'autres zones des localités traversées par la ligne du concessionnaire et dans les conditions d'achemine-

zelfde voorwaarden als de Nationale Maatschappij, onderwerpen aan al de maatregelen welke het toezicht der Regeering meebrengt.

ART. 30.

De bestaande statien, halten en stopplaatsen moeten, voor den reizigers, den reisgoed- en den goederendienst, onder ten minste zulke gunstige voorwaarden als thans voort opengesteld blijven.

Evenzoo voor den post- en den telegraafdienst.

ART. 31.

De wijzigingen aan de bestaande inrichtingen, de verschillende machtigingen, het aanleggen en exploiteren van de verbindingen moeten den Minister van Spoorwegen, Zeewezen, Posterijen, Telegrafien, Telefonen en Luchtvaart, en de Nationale Maatschappij ter goedkeuring worden voorgelegd.

De vergunninghouder moet de bestaande private verbindingen behouden en normaal bedienen.

ART. 32.

De vergunninghouder heeft, op het baangedeelte begrepen tusschen Tervueren en de overgangsstatie voor goederen te Etterbeek, alléén het recht al de bijdiensten van de baan en haar aanhoorigheden te exploiteren en te vervangen : hotels, spijs- of drankzalen in de statien, publiciteit van allen aard op de rijtuigen, in de statien of op de gronden die van de vergunning afhangen, dienst voor afhaling en bestelling aan huis van goederen, enz., met dien verstande dat de ontvangsten uit dien hoofde bij de bruto-ontvangsten gerekend worden.

De Nationale Maatschappij behoudt zich hetzelfde, in voorgaand lid bedoeld recht voor op het baanvak Brussel (L.-W.) — overgangsstatie voor goederen te Etterbeek.

De Nationale Maatschappij behoudt zich ook, uitsluitend voor haar zelf, het recht voor den dienst voor afhaling en bestelling aan huis van goederen en reisgoed waar te nemen in de thans door haar bediende gemeenten Auderghem, St-Pieters-Woluwe, Op-Woluwe en Evere.

De aanwijzing van de verzendingswegen van de goederen en het reisgoed, waarop bedoelde dienst betrekking heeft, wordt uitsluitend aan de beoordeeling van de Nationale Maatschappij overgelaten.

De kantoorliggende zendingen voor al de statien van de baan worden per spoorweg verzonden.

De latere aanhuisbestelling van die zendingen moet niet verzekerd worden door de Nationale Maatschappij.

De Nationale Maatschappij behoudt zich daarenboven het recht voor den dienst voor afhaling en bestelling aan huis van goederen en reisgoed gedurende een door haar te bepalen tijd onder voormelde voorwaarden van verzending in te richten in andere zonen van de gemeenten, over

ment susindiquées, lorsque celui-ci ne jugera pas à propos de le faire.

Le concessionnaire ne pourra prétendre à aucune part de taxe pour les transports n'empruntant pas sa ligne ou ses installations.

ART. 33.

Engagements de la Société Nationale. — Pour le surplus, le concessionnaire sera substitué à la Société Nationale pour l'exécution des engagements pris, à la date de la signature par cette dernière vis-à-vis de tiers et qui s'appliqueraient à l'exploitation de la ligne, objet de la présente convention.

ART. 34.

Impôts. — Tous les impôts établis par l'Etat, les provinces ou les communes, y compris les impôts relatifs aux immeubles de la concession, seront à charge du concessionnaire abstraction faite des impôts et taxes venant s'ajouter aux prix des transports et dont question à l'article 18. Les impôts à charge du concessionnaire ne seront pas déduits de la recette brute pour le calcul de la redevance stipulée par l'article 18; ils seront compris dans les frais d'exploitation pour le calcul de l'annuité de rachat prévue à l'article 6.

Tous les frais et droits de timbre, enregistrement et autres qui résulteraient de la présente convention seront à charge du concessionnaire.

ART. 35.

Les redevances, indemnités, annuités et en général tous les paiements et encaissements stipulés par la présente convention seront fixés en belgas, dont la parité avec les monnaies étrangères a été établie, par l'Arrêté royal du 25 octobre 1926, à raison d'un poids d'or fin de gr. 0,209.211.

ART. 36.

Un certain délai pouvant s'écouler avant la signature de la présente convention, le concessionnaire se considère comme engagé au moins jusqu'au 31 décembre 1928.

wier grondgebied de baan van den vergunninghouder loopt, indien deze het niet gepast oordeelt bedoelden dienst zelf in te richten.

De vergunninghouder heeft hoegenaamd geen aanspraak op een deel van de vracht der zendingen, die zijn baan of zijn inrichtingen niet benuttigen.

ART. 33.

Verbintenissen van de Nationale Maatschappij. —

Voor het overige treedt de vergunninghouder in de plaats van de Nationale Maatschappij voor de uitvoering van de verbintenissen die op den datum van de onderteekening door laatstbedoelde aangegaan zijn tegenover derden en van toepassing mochten zijn op de exploitatie van de baan, bedoeld bij deze overeenkomst.

ART. 34.

Belastingen. — Al de door den Staat, de provinciën of gemeenten ingevoerde belastingen, daaronder begrepen de belastingen betreffende de onroerende goederen van de vergunning, komen ten laste van den vergunninghouder na aftrek van de in artikel 18 bedoelde belastingen en taxen waarmede vervoerprijzen bezwaard worden. De door den vergunninghouder te betalen belastingen, worden niet van de bruto-ontvangst afgetrokken voor het berekenen van de in artikel 18 bedoelde vergoeding. Zij worden bij de exploitatiekosten begrepen voor het berekenen van de in artikel 6 voorziene annuïteit van naasting.

Alle uit deze overeenkomst voortvloeiende kosten en rechten voor zegel, registratie en andere komen ten laste van den vergunninghouder.

ART. 35.

De vergoedingen, schadeloosstellingen, annuïteiten en over het algemeen alle bij deze overeenkomst voorziene betalingen en incasseeringen worden in belga uitgedrukt, waarvan de pariteit met de vreemde munten bij Koninklijk besluit van 25 October 1926 bepaald werd naar rato van een gewicht fijn goud van gr. 0.209.211.

ART. 36.

Daar een zekeren tijd kan verlopen vooraleer deze overeenkomst onderteekend wordt, beschouwt de vergunninghouder zich ten minste van op 31 December 1928 verbonden.

PROJET DE LOI

ALBERT,

ROI DES BELGES,

A tous, présents et à venir, SALUT !

Sur la proposition de Notre Ministre des Chemins de fer, Marine, Postes, Télégraphes, Téléphones et Aéronautique, et de l'avis de Notre Conseil des Ministres,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Le Projet de Loi dont la teneur suit sera présenté en Notre Nom aux Chambres Législatives par Notre Ministre des Chemins de fer, Marine, Postes, Télégraphes, Téléphones et Aéronautique.

ARTICLE PREMIER.

La Société Nationale des Chemins de fer belges est autorisée à céder pour la durée et aux conditions à déterminer par le Gouvernement, ses droits relatifs à l'exploitation de la ligne de Bruxelles (Q. L.) à Tervueren, tels qu'ils résultent de la loi du 23 juillet 1926 créant ladite Société.

ART. 2.

Toutes les conventions auxquelles donnera lieu cette cession seront subordonnées à l'approbation du Gouvernement.

ART. 3.

Les dispositions de la loi du 23 juillet 1926, sont applicables au concessionnaire; celui-ci sera tenu, dans les mêmes conditions que la Société Nationale des Chemins de fer belges, de toutes les obligations résultant de la susdite loi.

ART. 4.

Le statut qui sera adopté pour le personnel de la Société Nationale des Chemins de fer belges sera appliqué au personnel du concessionnaire.

Donné à Bruxelles, le 24 novembre 1928.

ALBERT,

PAR LE ROI :

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

MAURICE LIPPENS.

WETSONTWERP

ALBERT,

KONING DER BELGEN,

Aan allen, tegenwoordigen en toekomstenden, HEIL !

Op voorstel van Onzen Minister van Spoorwegen, Zee-zezen, Posterijen, Telegrafien, Telefonen en Luchtvaart, en op advies van Onzen Ministerraad,

WIJ HEBBEN BESLOTEN EN WIJ BESLUITEN :

Het Wetsontwerp, waarvan de tekst volgt, zal in Onzen Naam bij de Wetgevende Kamers ingediend worden door Onzen Minister van Spoorwegen, Zeezezen, Posterijen, telegrafien, Telefonen en Luchtvaart.

ARTIKEL EEN.

De Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen is gemachtigd om haar rechten betreffende de exploitatie van de baan Brussel (L. W.)-Tervueren, zooals deze voortvloeien uit de wet van 23 Juli 1926 tot oprichting van voornoemde Maatschappij af te staan voor den duur en onder de voorwaarden door de Regeering te bepalen.

ART. 2.

Al de overeenkomsten, waartoe die afstand aanleiding mocht geven, moeten aan de Regeering ter goedkeuring worden voorgelegd.

ART. 3.

De bepalingen van de wet van 23 Juli 1926, zijn toepasselijk op den vergunninghouder; deze moet, onder dezelfde voorwaarden als die Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen, al de uit voormelde wet voortvloeiende verplichtingen vervullen.

ART. 4.

Het statuut, dat zal aangenomen worden voor het personeel van de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen, moet toegepast worden op het personeel van den vergunninghouder.

Gegeven te Brussel, den 24 November 1928.

ALBERT,

VAN 'S KONINGS WEGE :

*De Minister van Spoorwegen, Zeezezen,
Posterijen, Telegrafien, Telefonen en Luchtvaart,*

MAURICE LIPPENS.