

# CHEMIN DE FER D'ANVERS A ROTTERDAM,

FAISANT PARTIE DU GRAND-CENTRAL BELGE.

(Voir page 228 du premier Annuaire.)

SIÈGE DE L'ADMINISTRATION ET DE LA DIRECTION : Rue Belliard, 88, à Bruxelles.

MM. CONSEIL D'ADMINISTRATION. — COMMISSAIRES. — BANQUIER.

STOCLET (A.),	Propriétaire, Président,	Bruxelles.
MACKENZIE-SHAW,	Id. Administrateur-délégué,	Saint-Germain.
BLANKENHEIM (D.),	Id. Administrateur,	Rotterdam.
CATOIR (H.),	Id. Id.	Bruxelles.
DE CATER (B <sup>on</sup> ),	Id. id.	Anvers.
DECHAMPS,	Id. Commissaire,	Senefte.
MATHIEU (J.),	Banquier, Id.	Bruxelles.
SCHUSTER (H.),	Propriétaire, Id.	Id.
T'HOOF VAN BENTHUYZEN,	Id. Id.	Id.
LEKINE (A.),	Id. Commis. du gouvernem <sup>t</sup> ,	Id.
MATHIEU (J.),	Id. Banquier,	Id.

Exploitation de 121 1/2 kilom., dont 84 1/2 kilom. de voie ferrée pour voyageurs et marchandises et 37 kilom. de voie fluviale, à la fin des exercices 1866 et 1867.

STATIONS. — Anvers à : Eeckeren, 8 kilom.; Cappellen, 12; Calmpthout, 21; Esschen (douane belge), 29; Roosendaal (douane hollandaise), 37; Oudenbosch, 45; Zevenbergen, 53; Moerdyck, 60; Dordrecht, 79; Rotterdam, 97 kilom. (Moerdyck à Rotterdam par voie fluviale). — Roosendaal à : Etten, 14 kilom.; Breda, 23 kilom. — Anvers (voyageurs) à Anvers (marchandises), 2 1/2 kilom. en commun avec l'État.

Dates des ass. gén. ordin. des actionnaires : 2 mai 1867 et 7 mai 1868.

## Sommaire d'arrêtés divers, etc. (suite du premier Ann.)

**La Compagnie se charge à forfait de la part des dépenses d'exploitation de l'Est-belge, dans le Grand-Central.** (Voir plus loin l'Est-Belge.)

1866. Traité du 28 mars. (A dater du 1<sup>er</sup> mai.)

### Modifications aux statuts de la Société.

A. R. 7 mai, acte 23 avril, Mon. 13 mai, ass. gén. 16 avril.

Ajouter au sommaire de l'A. R. du 23 juin 1860 (page 228 du pr. Ann.), après les mots : « Conformément à l'art. 4 cité plus haut » les mots : « et pour l'achat du matériel de transport ou de traction nécessaire aux lignes exploitées par la Société. »

**Délibération au sujet d'un traité d'exploitation relatif aux chemins de fer d'Aix-la-Chapelle à Hasselt et de Hasselt à Landen.**

1867. Ass. gén. extraord. du 13 juillet, Mon. 4 août.

Ce traité, passé le 19/29 avril 1867 est approuvé. (*Voir* Grand-Central Belge.)

L'ass. gén. approuve également un projet de convention à conclure avec la Comp. de l'Est-Belge, pour l'exploitation des lignes d'Aix-la-Chapelle à Maestricht et à Landen.

---

### Notice (1).

---

L'année 1866, exceptionnellement mauvaise pour la plupart des exploitations de chemins de fer, a exercé particulièrement sa fâcheuse influence sur la ligne d'Anvers à Rotterdam, à cause de la peste bovine qui a arrêté complètement le transport des bestiaux de la Hollande vers la Belgique et la France, formant un élément assez important du trafic.

Le traité du 28 mars 1866 par lequel la Société s'est chargée à forfait, à dater du 1<sup>er</sup> mai suivant, moyennant un prélèvement sur les recettes de la part des dépenses d'exploitation de l'Est-Belge dans le Grand-Central Belge (1) a apporté une modification importante et favorable aux intérêts des deux Sociétés.

Pour assurer l'exécution de ce traité, l'ass. gén. des actionnaires du 16 avril 1866 avait autorisé le Conseil d'administration d'Anvers-Rotterdam à émettre des actions ou des obligations pour l'augmentation du matériel, et pour faire face aux dépenses résultant de ce traité.

Les circonstances calamiteuses de 1866 n'ayant point permis de faire cette émission dans des conditions satisfaisantes, le Conseil d'administration, autorisé par l'ass. gén. des actionnaires du 21 sept. 1867, a consacré les bénéfices réalisés en 1866 à l'achat du matériel et à l'exécution des engagements contractés, et le dividende dû aux actionnaires leur a été payé en obligations au prix de 270 fr.

Le 1<sup>er</sup> octobre 1867 a eu lieu l'ouverture de la ligne de Turnhout à Tilbourg, prolongement de celle de Lierre à Turnhout, exploitée pour compte de la Société d'Anvers à Rotterdam. Ce chemin de fer n'aura de véritable importance qu'en 1870, lorsque la ligne de Tilbourg à Utrecht sera terminée. La ligne de Givet à Tilbourg fera alors partie de la voie la plus courte de la France et de la Belgique vers Utrecht et Amsterdam, ce qui donnera beaucoup plus d'importance à son exploitation.

La part de la Comp. d'Anvers à Rotterdam dans les bénéfices du Grand-Central s'est élevée, en 1866, à 1,654,139 fr. et en 1867, à 2,022,584 fr., ce qui donne un excédant de 368,445 fr. Mais en 1867, les charges ont été plus élevées, à cause des travaux de premier établissement effectués et de l'achat du matériel nécessité par le développement du trafic.

Malgré ces charges, un dividende de 14 fr. est payé par action pour l'exercice 1867, soit fr. 5,60 p. c. de leur valeur nominale.

Depuis le 1<sup>er</sup> août 1867, la Société d'Aix-la-Chapelle à Maestricht a réuni l'exploitation de ses lignes à celles du Grand-Central (1).

(1) *Voir* plus loin le Grand-Central et l'Est-Belge.