

Primitif

Or. 24. 5. 19

Belfort
Chemins de fer de l'Est
Fonds de rattachement IV

Nous vous informons qu'un nouveau projet de convention
additionnelle est traité de raccordement avec la Cie. des Chemins
de fer de l'Est vient d'être signé à Belfort, en date du 18 Juin
1919.

Nous vous donnons ci-après un résumé des modifications d'ordre
financier qui sont intervenues et sont de nature à vous inté-
resser pour la répartition annuelle des dépenses entre les socié-
tés raccordées.

1° Les frais de traction et de manoeuvres sont comptés à raison
de 15 francs l'heure, à partir du 1er Mai 1919.

2° L'indemnité à payer pour le traitement des gardiens des al-
guilles et des barrières est fixé à 565 francs par an. Cette in-
demnité correspond à deux manoeuvres de desserte par jour. Pour
chaque manoeuvre journalière en sus des deux premières la Cie per-
cevra une indemnité d'un franc à partager au prorata du nombre de
wagons repartis ou livrés à chacune des sociétés raccordées.

3° Les sociétés raccordées paieront en outre chaque année :
1. une indemnité spéciale de 120 francs au garde du passage à ni-
veau du point kilométrique 441,204 ;

2/ une indemnité spéciale de 240 francs pour le traitement de l'at-
tache-garde-barrière du passage à niveau du point kilométrique
445,991.

aris

- 2 -

4° Les sociétés raccordées s'engagent solidairement à rembourser à la Cie. le salaire des agents qu'elle serait obligée d'entretenir pour le service spécial des usines raccordées.

5° Les indemnités de stationnement seront calculées aux taux fixés par les arrêtés ministériels pour le stationnement des wagons en gare.

6° La Cie de l'Est n'est tenue de faire que deux manœuvres par jour.

Ch. 25. 6. 19

[Signature]

27 JUIL

19

Cl. No. 0197

D. N. O.

A

Belfort

Belfort
Chemin de fer de l'Est
Voie de raccordement IV

Nous vous accusons réception de votre lettre du 20
Oct., avec annexes, et vous remercions les uns, muni de votre
signature, le nouveau projet de convention additionnelle au
traité de raccordement avec la Dio. des Chemins de Fer de
l'Est.

Veuillez transmettre ce nouveau projet, avec la lettre
d'accompagnement et le projet signé en 1916, à la Société
Alsacienne de Constructions mécaniques à Belfort.
Recevez, Messieurs, nos sincères salutations,

3 annexes.

Blaise

Travaux 1919

accordement de:

CHATELAIN MIREQ & Co
Société anonyme

17 Jule

19

P. V. B.

Société Anonyme de Construction Mécaniques,

Cx.

2 2 1 1 0 4 4

Belfort
Chemin de Fer de l'Est
Voie de raccordement IV

Nous vous remercions avec la plus vive

Messieurs, Société Anonyme de Construction
Nous avons reçu votre réponse de votre lettre Jule D.
du 3 obligeamment un nouveau projet de convention addi-
tionnelle en vue de raccordement de nos Sociétés, avec la
Cie. des Chemins de Fer de l'Est.

gusture, le projet en question, ainsi que le projet supérieur,
datant de 1916.

Nous avons pris note des modifications et additions
apportées à la convention antérieure, et vous expliquons, en pas-
sant, une petite erreur de plume. à page 9, sous art. 1, où il
faut lire, en effet : "convention additionnelle de l'Est 1916"
et non du 2 avril 1916.

Messieurs agréer, Messieurs, l'assurance de nos sen-
timents distingués. Informations de la voie pour l'année 1919
et le projet de 1916, du 1919

2 annexes.

P. V. B.

[Signature]

Ligne de Paris
à Mulhouse.

Raccordement de:
la Société Alsac-

CHEMINS DE FER DE L'EST
CONVENTION ADDITIONNELLE.

11. JUN 19. 8.

1901
Fevrier 1919

Belfort, le 10 Juin 1919

DOLLFUS-MIEG & C^{ie}

Société anonyme

Capital social: Fr. 13,500,000

R. V. IV

N°

Messieurs DOLLFUS - MIEG & C^{ie}.

MULHOUSE

Nous vous remettons avec la présente :

- 1° Une lettre de la Société Alsacienne de Constructions Mécaniques.
- 2° Un projet de 1916 de Convention additionnelle au traité passé entre la Cie. de l'Est et les Représentants de Raccordement.
- 3° Un nouveau projet -d°- -d°-

Nous vous prions de vouloir bien nous retourner lesdits projets de Convention après avoir dûment rempli et signé le nouveau projet et y avoir indiqué un domicile à Paris.-

Le nouveau projet comporte les additions suivantes qui nous intéressent :

- 1° Le texte des indemnités à payer pour frais et démarrage des barrières et des aiguilles, porte à la page 8 une addition pour le cas de manoeuvres supplémentaires aux deux manoeuvres normales ec-tuelles;
- 2° A la page 10, addition relative aux rémunérations à payer pour le machine de manoeuvres et le personnel, également pour manoeuvres supplémentaires à celles prévues.-

Les frais de machines sont indiqués à quinze francs l'heure; nous sommes informés que le taux nous serait appliqué à partir du 1er. Mai 1919

Recevez, Messieurs, nos sincères salutations.-

P. DOLLFUS-MIEG & C^{ie}

Société anonyme
LE DIRECTEUR

Emil Dollfus

Annexe.-

Adresse télégraphique: DOLLFUSMIEG-BELFORT

M/S 013

Ligne de Paris
à Mulhouse.

CHEMINS DE FER DE L'EST

CONVENTION ADDITIONNELLE

Paris 1919

(Annexé L. 4.5.20)

Raccordement de:
La Société Alsacienne de constructions Mécaniques; La Société Dollfus-Mieg & Cie; la Compagnie du Gaz de Mulhouse; la Société des Etablissements Dollfus & Cie.

Entre :
1^{er} La Compagnie des Chemins de Fer de l'Est dont le siège est à Paris, rue et place de Strasbourg, représentée par :

Agissant, le premier, comme Administrateur, et, le second, comme de ladite Compagnie;

2^o La Société Alsacienne de Constructions Mécaniques, dont le siège est à Belfort, représentée par M. Léon Dardel, son Administrateur Délégué à Belfort, agissant en vertu des pouvoirs qui lui ont été conférés par délibération du Conseil d'Administration en date du 1er Mars 1913,

3^o La Société anonyme Dollfus-Mieg & Cie., dont le siège est à Mulhouse, représentée par M. Ernest Thierry-Mieg, Gérant,
4^o La Compagnie anonyme du Gaz de Mulhouse, dont le siège est à Paris, 39, rue Gaumartin, représentée par M. Laurent Réa, son Directeur à Belfort,
5^o La Société anonyme par actions des Etablissements G. Koechlin, ci-devant Société en nom collectif avec commandite par actions G. Koechlin & Cie, dont le siège est à Belfort, représentée par M. Roger Seyrig, Gérant de la Société,
6^o une quatrième part;
7^o une quatrième part;
8^o une cinquième part;

gent. Et la Société anonyme des " Anciens Etablissements Dollfus & Cie ", dont le siège est à Belfort, représentée par M. Roger Seyrès, industriel, demeurant à Belfort, en vertu des pouvoirs qui lui ont été délégués par une délibération du Conseil d'Administration de ladite Société en date du 25 Mai 1912.

d'une sixième et dernière part.

Il a été exposé et convenu ce qui suit :

I- Par un traité collectif en date du 1er Décembre 1896, la Compagnie des Chemins de fer de l'Est et les Sociétés déssus dénommées ont d'un commun accord, et conformément aux dispositions de l'article 62 du Cahier des Charges, réglé les conditions d'exploitation d'un raccordement situé entre les gares de Bas-Evette et Belfort, et reliant à la voie ferrée une usine à usage de filature et tissage.

Les conditions techniques de ce raccordement ont été modifiées par trois conventions additionnelles des 17 Novembre 1897, 9 Mai 1898 et 6 Janvier 1909.

II- De puis, M. Daniel Dollfus, agissant en qualité de seul gérant responsable de la Société en nom collectif et en commandite " Dollfus & Cie ", a fait apport à une Société anonyme nouvelle constituée sous la dénomination " Anciens Etablissements Dollfus & Cie ", de l'ensemble de cet établissement industriel avec ses dépendances comprenant notamment la voie de raccordement au chemin de fer.

Une convention additionnelle en date du 7 Août 1913 a autorisé cette dernière Société à se servir, aux lieu et place de la Société Dollfus & Cie, du raccordement ayant fait l'objet du traité du 1er Décembre 1896 qui a été modifié et complété.

III- Enfin, la Société Alsacienne de Constructions Mécaniques a été autorisée par la Compagnie de l'Est à apporter diverses modifications de voies dans l'intérieur de ses sta-

IV
modifi
dement
cont
et 60
condi

Cons
prés
corré
trai
add

add
le

" 1
" M

IV- Aujourd'hui, cette Société demande à agrandir et à modifier les installations existantes de la partie du raccordement desservant ses établissements.

La Compagnie des Chemins de fer de l'Est et les parties contractantes désignées ci-dessus sous les Nos 30 - 40 - 50 et 60 consentent à ces agrandissements et modifications aux conditions ci-après :

CONDITIONS PARTICULIERES.

Par suite, les dispositions de la partie du raccordement desservant les établissements de la Société Alsacienne de constructions Mécaniques seront conformes au plan annexé à la présente convention additionnelle et les parties sont d'accord pour apporter les modifications et addition suivantes au traité de raccordement du 1^{er} Décembre 1896 et aux conventions additionnelles susvisées.

Le texte des articles 1^{er} et 2 de la convention additionnelle N^o 2 du 9 Mai 1898 est annulé et remplacé par le texte des articles 1^{er} et 2 ci-après :

Article 1^{er}- La désignation de la première partie de l'embranchement de la Société Alsacienne de constructions

Mécaniques, telle qu'elle est définie à l'article 1^{er}, para-

graphe 5^o, du traité du 1^{er} Décembre 1896, sera remplacée par la désignation suivante :

5^o - a)- Une première voie A B, prenant naissance sur la voie IV de la gare de Belfort, en A, au point 440^K716^M de la ligne de Paris à Mulhouse et se terminant à une bar-

rière B;

b)- Une deuxième voie A' B', prenant naissance sur la dite voie IV, en A', au point 440^K864^M de la ligne de Paris à Mulhouse et se terminant à une barrière B'.

Ces deux voies spéciales d'embranchement sont destinées à desservir les établissements de la Société Alsacienne de constructions Mécaniques.

Article 2- La désignation des voies de la deuxième

partie de cet embranchement, telle qu'elle est définie au
paragraphe A. Voies spéciales du raccordement des Etablissements de la Société Alsacienne de Constructions Mécaniques
du traité du 1^{er} Décembre 1896, sera remplacée par la désignation suivante :

- Une voie B⁰ faisant suite à la voie A B de la première partie et se terminant en C à une plaque tournante;
- Une voie C B D¹ reliée à la plaque tournante C et se terminant en D¹ à un heurtoir. Cette voie C B D¹ est également reliée à la voie A B par une traversée-jonction double et à la voie A' B' par un aiguillage;
- Deux jonctions B¹ B² et B³ B⁴ reliant les voies C E⁰ et E¹;
- Une voie B³ B⁵ reliée également aux voies C B D¹ et E¹ au moyen des aiguillages B³ et B⁵;
- Une voie B⁶ B⁷ reliée à la voie C B D¹ au moyen de l'aiguillage B⁶;
- Une voie C² C³ ayant son origine à la plaque C;
- Une voie C⁴ C⁵ reliée à la voie C² C³ par une plaque tournante;
- Une voie E E¹ prenant naissance à la plaque tournante C et se terminant en E¹ dans le bâtiment de la filature;
- Une voie E² E³ reliée à la voie E E¹ au moyen des aiguillages E² et E³;
- Une voie E⁴ E⁵ reliée à la voie E² E³ par une plaque tournante;
- Une voie E⁶ E⁷ reliée à la voie E E¹ par une plaque tournante et reliée également aux voies I I¹, F⁵ F⁶, H H¹, I² I³ et F⁷ F⁸ par des plaques tournantes;
- Une voie E⁸ E⁹ reliée à la voie E E¹ au moyen de l'aiguillage E⁸ et se terminant au pont tournant F;
- Une voie E¹⁰ E¹¹ reliée aux voies E E¹ et F⁷ F⁸ par des plaques tournantes;

Deux autres voies E¹² E¹³ et E¹⁴ E¹⁵ reliées également à la voie E E¹ par une même plaque tournante;

- Une voie F¹ F² ayant à son origine un pont tournant F et se terminant à une plaque tournante;
- Une voie F³ F⁴ reliée à la voie E¹⁰ E¹¹ au moyen de l'aiguillage F³ et se terminant au pont tournant F;
- Quatre voies F⁵ F⁶, F⁷ F⁸, F⁹ F¹⁰ et F¹¹ F¹² reliées à la voie F¹ F² par des plaques tournantes;
- Une voie G G¹ reliée aux voies F⁵ F⁶, H H¹, G² G³ et F⁷ F⁸ par des plaques tournantes;
- Une voie G² G³ reliée à la voie G G¹ par une plaque tournante;
- Une voie H H¹ reliée par une plaque tournante commune à la voie G G¹ et à la voie E⁶ E⁷ par une autre plaque tournante;
- Une voie H² H³ reliée à la voie H H¹ par une plaque tournante;
- Une voie H⁴ H⁵ reliée aux voies F⁵ F⁶ et H H¹ par des plaques tournantes;
- Une voie I I¹ reliée à la voie E⁶ E⁷ par une plaque tournante;
- Une voie I² I³ reliée aux voies E⁶ E⁷, J² J³ et J J¹ par des plaques tournantes;
- Deux voies J J¹ et J² J³ reliées respectivement à chacune des voies F⁷ F⁸ et I² I³ par des plaques tournantes;
- Trois voies J⁴ J⁵, J⁶ J⁷, J⁸ J⁹ reliées chacune à la voie F⁷ F⁸ par une plaque tournante;
- Une voie K K¹ reliée à la voie J⁸ J⁹ par une plaque tournante.

(Les wagons de la Compagnie de l'Est ne circulent pas sur les voies figurées au plan ci-annexé et non énumérées au présent traité).

2^o - Le texte de l'article 3 du traité de raccordement du 1^{er} Décembre 1896 est annulé et remplacé par le texte de l'article 3 ci-après :

Article 3- Les barrières qui ferment les ouvertures faites dans les clôtures du Chemin de fer pour le passage des voies de l'embranchement seront cadenassées.

En dehors du temps des manoeuvres sur l'embranchement, les aiguilles seront toujours faites, savoir :

- 1° Les aiguilles (1), (7), (9) et (11) pour la direction sur la voie principale II correspondante, et les aiguilles (c^k), (3), (4), (4^{bis}), (5), (6), (8), (10) et (12), pour la direction sur la voie IV. Le levier de ces aiguilles et celui du verrou à distance y seront cadenassés dans ces directions.

Les clefs des cadenas demeureront exclusivement et constamment entre les mains du Chef de gare de Belfort, qui sera seul chargé des dispositions à prendre pour les manoeuvres des aiguilles et des barrières, conformément aux ordres de service de la Compagnie des Chemins de fer de l'Est.

La Compagnie des Chemins de fer de l'Est fera exécuter les travaux de modification de la première partie de l'embranchement et tous autres ouvrages jugés nécessaires à la sûreté de l'exploitation.

La dépense occasionnée par lesdits travaux demeurera à la charge de la Société Alsacienne de Constructions Mécaniques qui devra rembourser à la Compagnie des Chemins de fer de l'Est aux époques fixées ci-après :

1° Avant tout commencement d'exécution les quatre-cinquièmes du montant du détail estimatif des dépenses, dressé par les Ingénieurs de la Compagnie.

2° Aussitôt après l'achèvement des travaux, le complément formant le solde du décompte définitif desdits travaux.

Il est bien entendu que ce décompte définitif comprendra, outre le chiffre des dépenses faites et soldées par la Compagnie des Chemins de fer de l'Est, une majoration de 5% sur le

et le montant des salaires pour frais d'assurances à forfait contre les accidents et une allocation pour frais généraux calculée raisonnablement à raison de 10% du total de la dépense et de la majoration. Les 5% du montant des salaires seront dus soit que la Compagnie des Chemins de fer de l'Est ait eu recours à une assurance, soit qu'elle ait été son propre assureur.

La Société Alsacienne de Constructions Mécaniques fera exécuter par tels moyens qu'elle jugera convenables, sous le contrôle des Ingénieurs de la Compagnie des Chemins de fer de l'Est, les travaux de modification de la deuxième partie de l'embranchement.

Le texte des trois derniers alinéas de l'article 8 du traité en date du 1^{er} Décembre 1896 est annulé et remplacé par le texte ci-après :

La conduite des wagons entre la gare de Belfort et les établissements raccordés se fera au moyen de machines.

Les frais de traction et de manoeuvres seront comptés aux Sociétés raccordées à raison de quinze francs l'heure.

Toute fraction de la première demi-heure comptera pour une demi-heure entière. Toute fraction suivante sera arrondie par quart d'heure.

Le prix de quinze francs précité pourra toujours être révisé par la Compagnie des Chemins de fer de l'Est soit spontanément, soit sur la demande des permissionnaires, et

devra être mis en harmonie avec les dépenses effectives d'exploitation du Réseau, pendant ou après les hostilités.

Le texte de l'article 10 du traité du 1^{er} Décembre 1896 est annulé et remplacé par le texte suivant :

L'indemnité à payer pour le traitement des gardiens des aiguilles et des barrières des embranchements, conformément

aux dispositions de l'Article 62 du Cahier des Charges, est fixée, d'accord entre les parties, à la somme de cinq

cent soixante-cinq francs (565^f) par an, que les Sociétés rac-

...obligées s'obligent à payer annuellement et d'avance à la
Caisse Centrale de la Compagnie des Chemins de fer de l'Est,
à partir du jour de la signature de la présente convention.

* Cette indemnité correspond à deux manœuvres de des-
serte par jour.

* Dans le cas où le raccordement viendrait à être deser-
vi un plus grand nombre de fois par jour, la Compagnie perce-
vrait une indemnité d'un franc (1^f) pour chaque manœuvre
journalière en sus des deux premières.

* Si la manœuvre supplémentaire est commune aux Socié-
tés raccordées, l'indemnité d'un franc sera partagée entre
ces Sociétés, au prorata du nombre de wagons respectivement
repris ou livrés à chacune d'elles.

* Les Sociétés raccordées s'obligent, en outre, à payer
à la Compagnie des Chemins de fer de l'Est, dans les mêmes
conditions que ci-dessus :

1^o. Une indemnité spéciale de cent vingt francs (120^f)
par an pour le surcroît de travail qu'occasionne au garde du
passage à niveau, situé au point kilométrique 441.204, le
passage des trains de manœuvres desservant l'embranchement

2^o. Une autre indemnité spéciale de deux cent quarante
francs (240^f) par an pour le traitement de l'aide garde-bar-
rière du passage à niveau, situé au point kilométrique
440.891.

* Dans le cas où, par suite d'un accroissement extraor-
dinaire de mouvement entre la gare de Belfort et les usines
raccordées, la Compagnie serait obligée de modifier le régi-
me actuel de l'un ou de l'autre des passages à niveau précé-
dés ou des deux à la fois, et d'y installer un gardiennage
plus coûteux, les Sociétés raccordées s'engagent solidaire-
ment à tenir compte à ladite Compagnie de tous les frais
supplémentaires qu'elle se verra contrainte de faire pour
assurer la sécurité audit lieu.

* Les frais d'éclairage, s'il y a lieu, seront exclusi-
vement à la charge des Sociétés raccordées, et réglés an-
nuellement sur la production de factures.

Le texte de l'article 12 du traité du 1^{er} Décembre
1896 est annulé et remplacé par le texte suivant :

* Les Sociétés raccordées s'engagent solidairement à
rembourser à la Compagnie des Chemins de fer de l'Est, sur
le vu des états dressés par elle, le salaire des Agents
qu'elle serait obligée d'entretenir pour le service spécial
des usines raccordées, soit sur le raccordement même, soit
aux établissements proprement dits.

* Ces états comprendront, non seulement le traitement
des agents occupés sur l'embranchement, mais en outre, tou-
tes sommes versées par la Compagnie à ces agents ou pour
leur compte, à quelque titre que ce soit.

Le texte du § 2^o (additions) de la convention ad-
ditionnelle du 7 Août 1913 est annulé et remplacé par le tex-
te suivant :

* S'il arrive que les raccordements ne puissent recevoir
la totalité des wagons que la Compagnie a à lui livrer, ceux
des wagons qui devront être conservés en gare paieront, à
partir du moment où ils auront été mis à la disposition de
la Société raccordée à laquelle ils sont destinés, des in-
demnités de stationnement calculées suivant les taux fixés
par les arrêtés ministériels pour le stationnement des wa-
gons en gare.

* Pour constater la mise à disposition des wagons qui
n'auront pu être livrés sur le raccordement, la gare adresse-
ra à la Société raccordée à laquelle ils sont destinés, un
avis soit par la poste, soit par le télégraphe, soit par le
téléphone, soit par message téléphoné, soit par expès. Le
jour et l'heure où l'avis a dû parvenir sont déterminés par

l'heure de la remise à la poste pour les lettres, de la remise au télégraphe pour les télégrammes, de la communication avec la machine téléphonique pour les avis téléphoniques.

L'heure de la communication téléphonique est constatée par l'inscription sur le registre spécial tenu par la Compagnie pour les avis téléphoniques d'arrivée des marchandises. En cas d'envoi par express, la remise de l'avis est constatée par un écartement que les Sociétés raccordées sont tenues de donner. Addition.

La Compagnie de l'Est n'est tenue de faire que deux manœuvres par jour, aux heures fixées par elle, pour la livraison et la reprise des wagons de l'embranchement.

Dans le cas où la Compagnie consentirait, sur la demande de l'une des Sociétés raccordées, à faire une ou plusieurs descentes supplémentaires par jour, leur exécution donnerait lieu aux rémunérations prévues pour la machine de manœuvre et le personnel par les § 6^{ent} et 7^{ent} des Modifications ci-dessus.

V. Les frais de timbre et d'enregistrement de la présente convention additionnelle et de ses annexes seront à la charge de la Société Alsacienne de Constructions Mécaniques. Biais, les droits proportionnels sur la convention additionnelle seront à la charge de celles des parties qui donnera lieu à cette perception.

VI. Toutes les conditions générales et particulières du traité du 1^{er} Décembre 1896 et des conventions additionnelles des 17 Novembre 1897, 9 Mai 1898, 6 Janvier 1909 et 7 Août 1913, en tant qu'elles ne sont pas modifiées par la présente convention, restent en vigueur et continueront à recevoir leur exécution.

VII- Pour l'exécution des présentes, les parties font élection de domicile à Paris, savoir :

- La Société Alsacienne de Constructions Mécaniques, faisant élection de domicile à Paris, 4 rue de Vienne.
- La Société Dollfus-Mieg & Cie., faisant élection de domicile à Paris, 52 Boulevard de Sébastopol.
- La Compagnie du Gaz de Mulhouse,

La Société des Etablissements G. Koechlin,

La Société des Anciens Etablissements Dollfus & Cie.,

VIII- La présente convention additionnelle sera soumise à l'approbation de M. le Ministre des Travaux Publics.

Fait en autant d'exemplaires qu'il y a de parties intéressées, à Paris, le
mil neuf cent

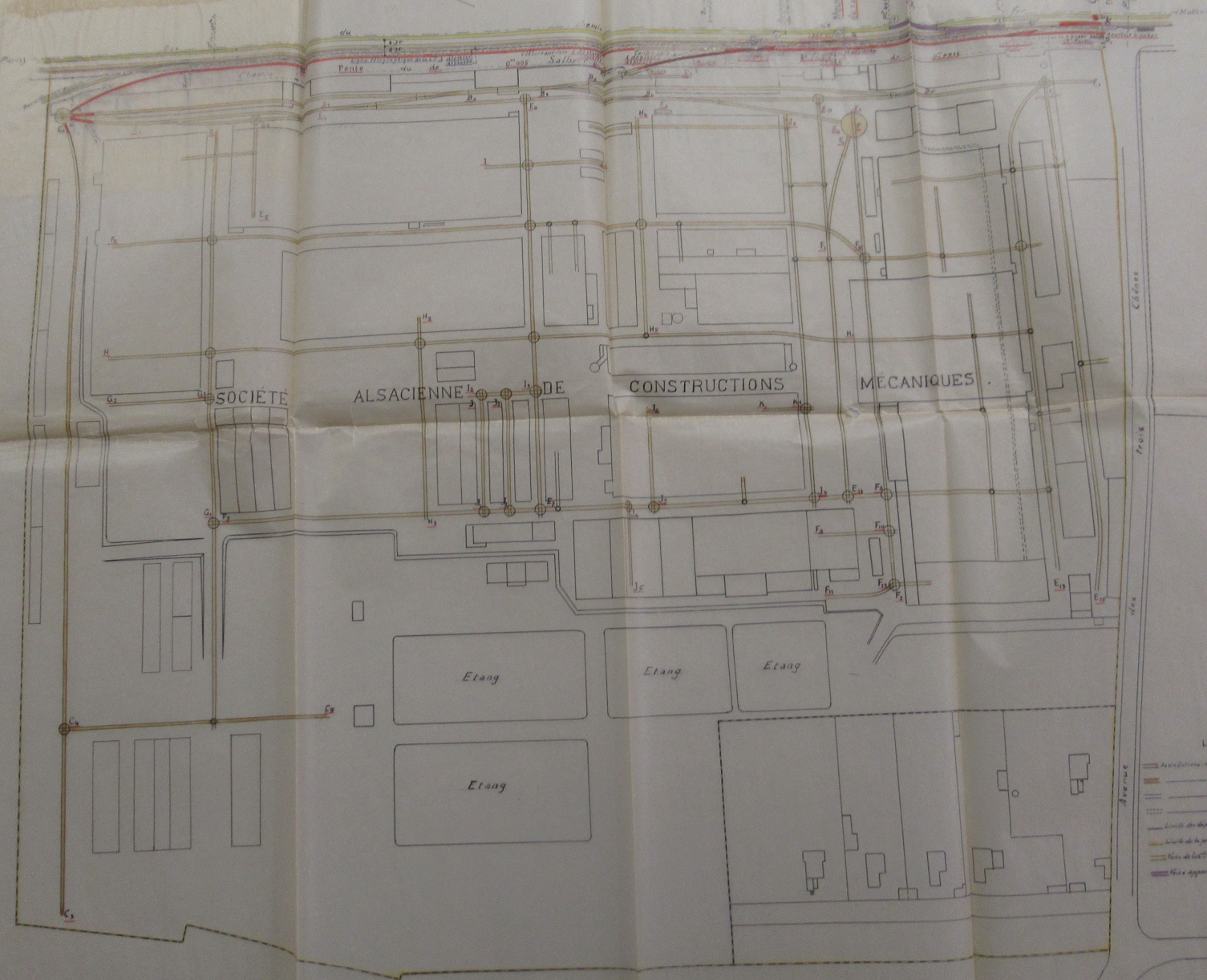
Accepté à titre de projet
Belfort, le 3 Juin 1919.
Signé : C. Bohn

Accepté à titre de projet
Belfort, le 18 Juin 1919
Signé : R Thierry Mieg

Lignes de Paris à Mulhouse
 Gare de Belfort.
 Raccordement de la Société alsacienne
 de constructions mécaniques
 Modifications.

Plan

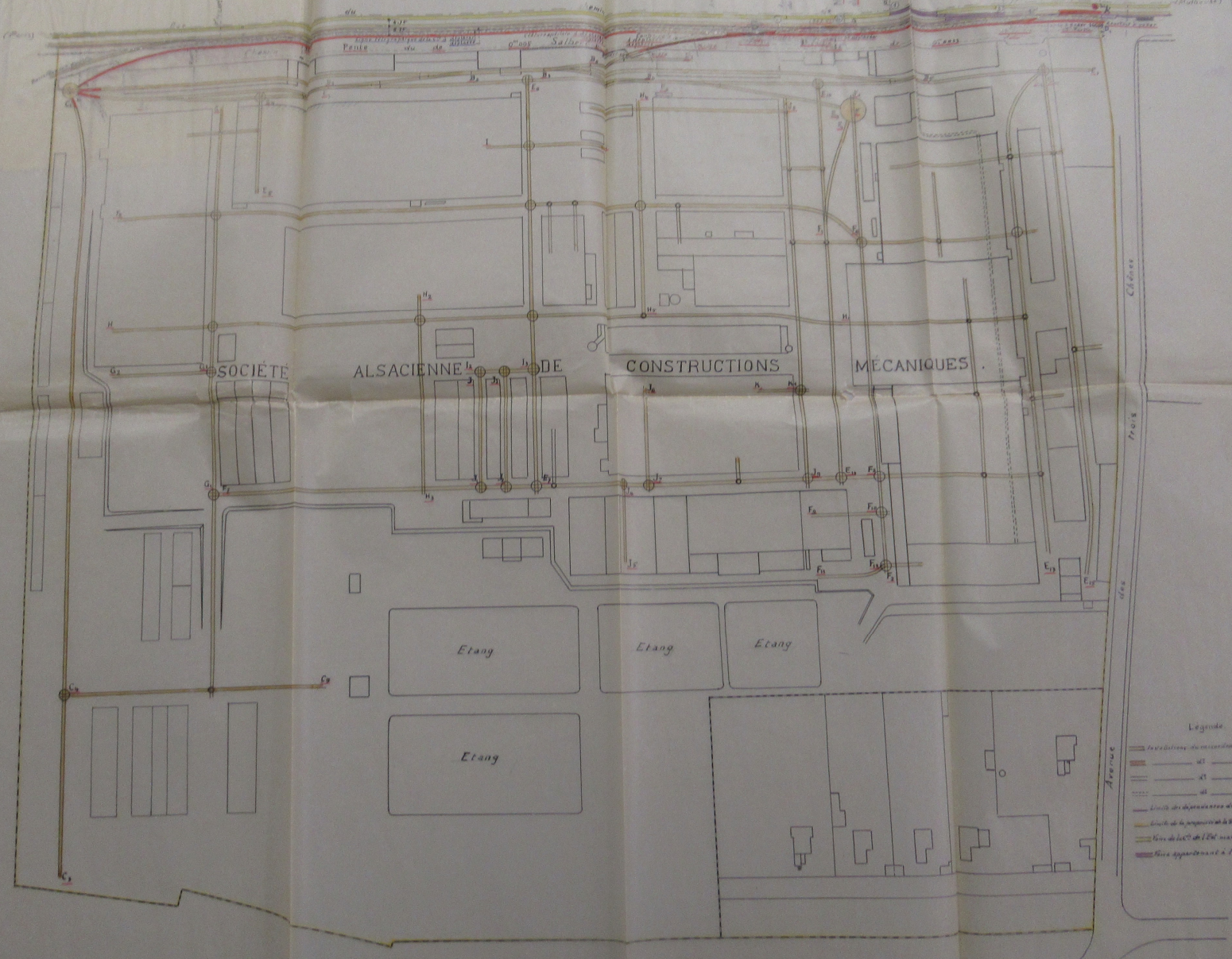
Echelle de 1:2000



- Légende.
- Lignes de raccordement existantes.
 - Lignes de raccordement nouvelles.
 - Lignes de raccordement supprimées.
 - Lignes de raccordement de la Société alsacienne de constructions mécaniques.
 - Lignes de raccordement de la Société alsacienne de constructions mécaniques.
 - Lignes de raccordement de la Société alsacienne de constructions mécaniques.

Plan de l'usine de la Société Alsacienne de Constructions Mécaniques
 Gare de Belfort
 Manufacture de la Société alsacienne
 de constructions mécaniques
 Mulhouse

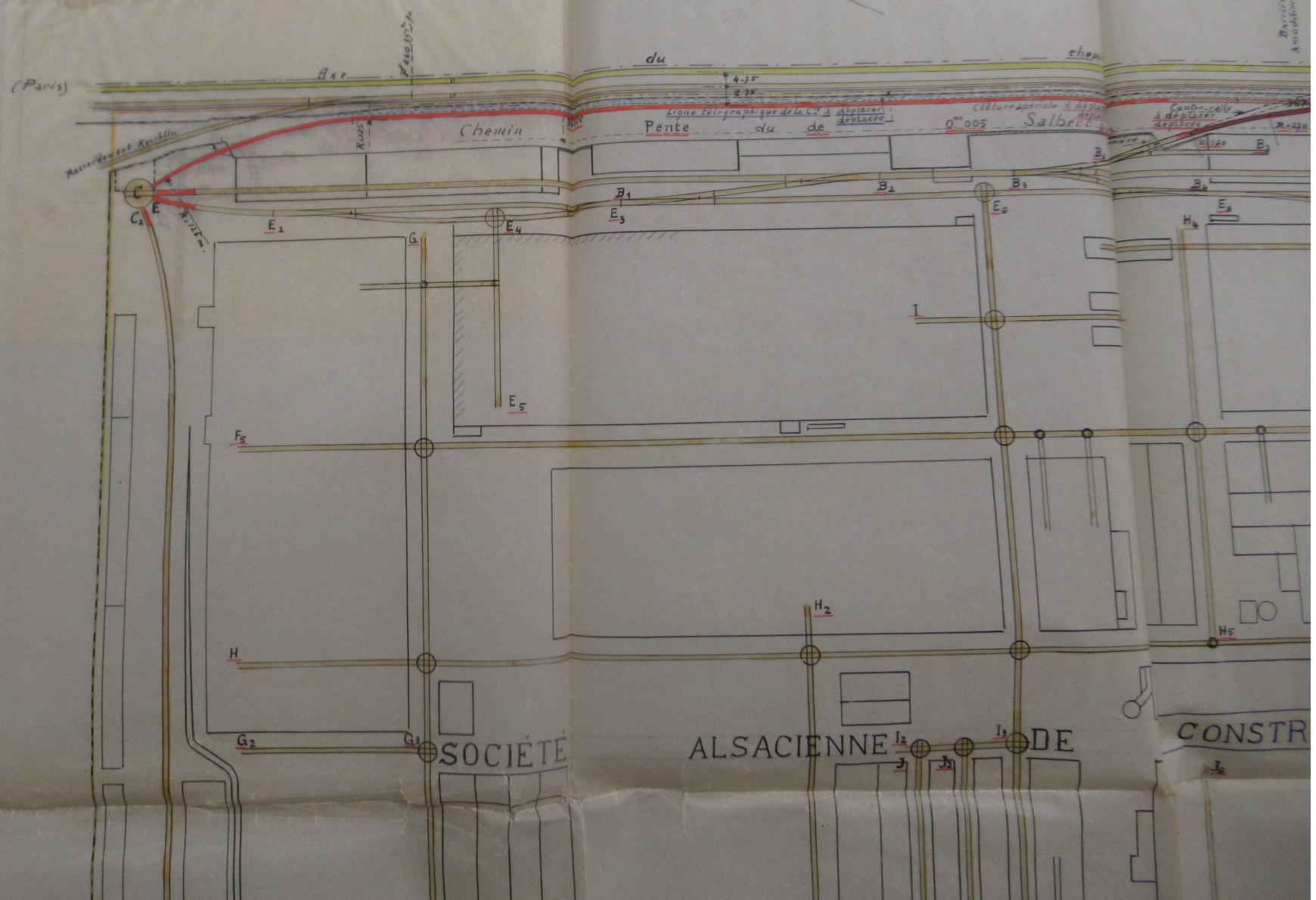
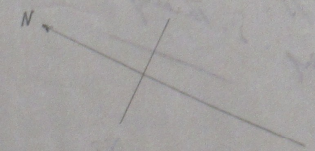
Plan
 Echelle de 1:1000



- Legende
- constructions de construction moderne
 - et usines
 - et usines
 - et usines
 - limites de dépendances des usines publiées au plan
 - limites de la propriété de la Société au plan
 - voie de la C^o de l'Est
 - voie appartenant à l'Etat

Exp. Ligne de Paris à Mulhouse
 Gare de Belfort.
 Raccordement de la Société alsacienne
 de constructions mécaniques
 Modifications

Plan
 Echelle de 0.001 p.m.



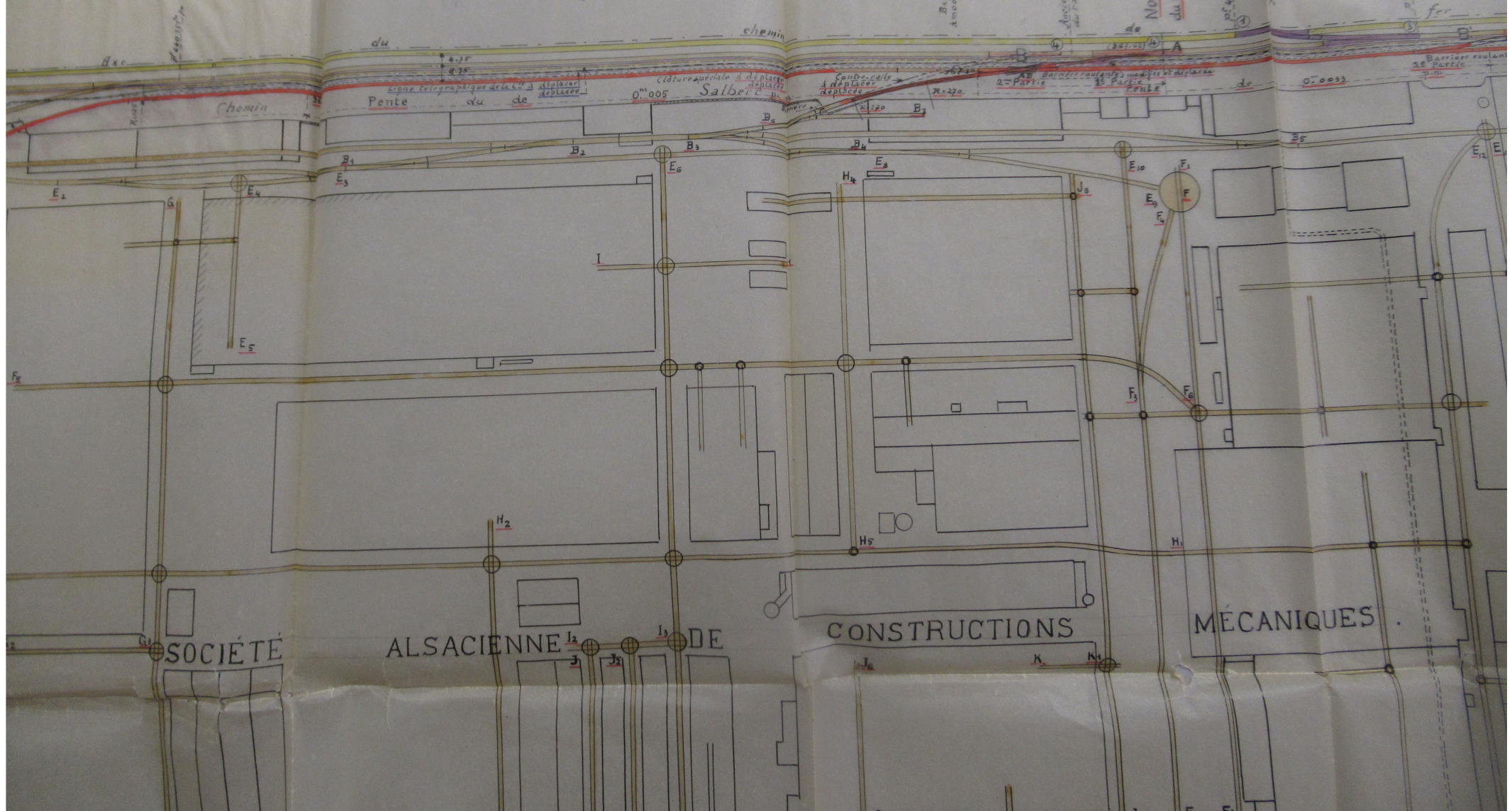
de Paris à Mulhouse
de Belfort
de la Société alsacienne
constructions mécaniques
Modifications.

Handwritten notes:
N
chemin
de

Plan

Echelle de 0,001 m

Nouvelle origine de la 1^{ère} zone
du raccordement. p. 440' 730'



SOCIÉTÉ

ALSACIENNE DE

CONSTRUCTIONS

MÉCANIQUES

Plan

Echelle de 0.001 p.m.

Barrière roulante à modifier et déplacer.

Anciens origine de la voie du raccordement. P^t 440° 583

Nouvelle origine de la 1^{re} voie du raccordement. P^t 440° 716

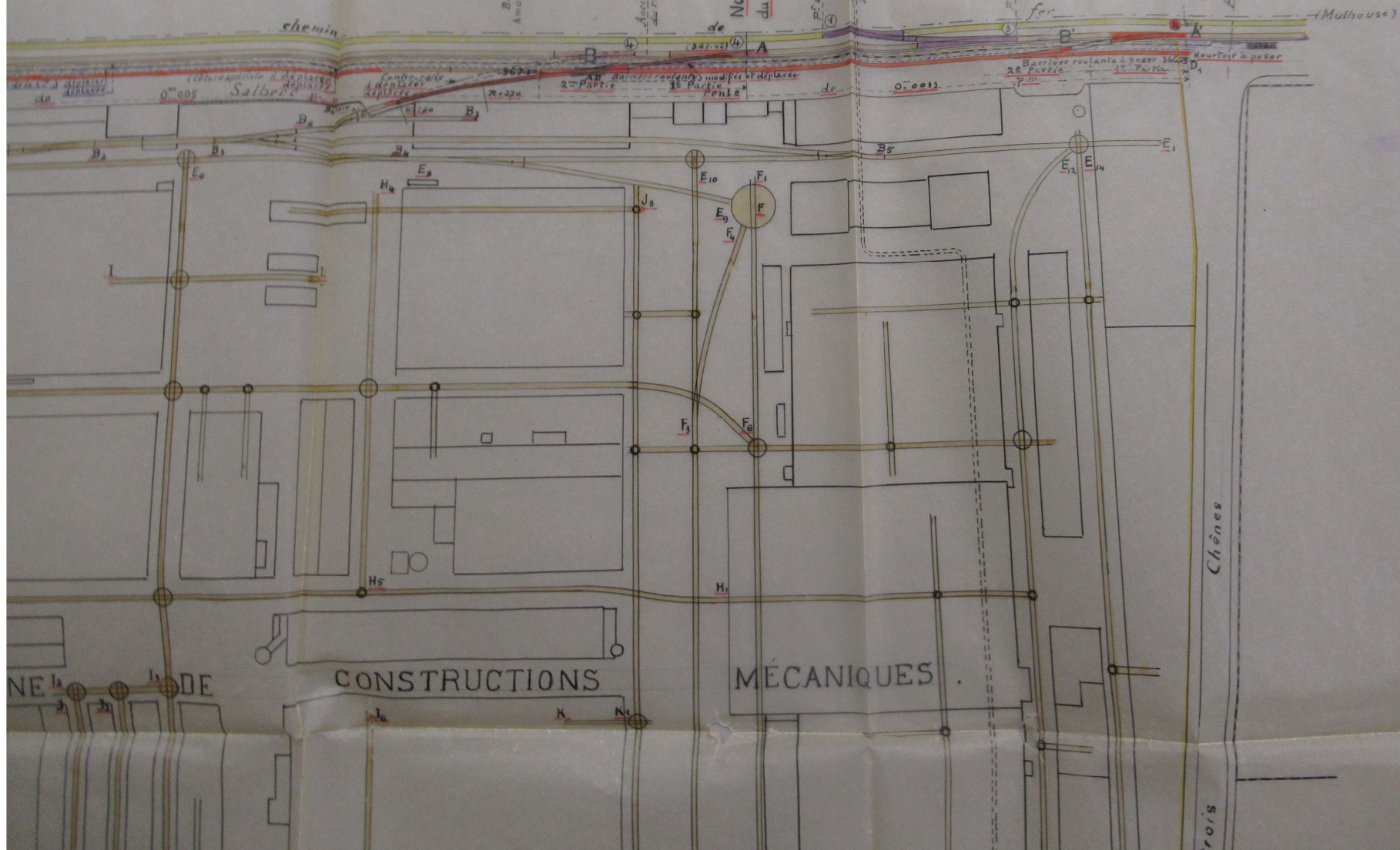
P^t 440° 716

P^t 440° 716

P^t 440° 716

Origine de la 2^e voie du raccordement. P^t 440° 864

P^t de Bellon 44° 440°



NE 1^a DE

CONSTRUCTIONS

MÉCANIQUES

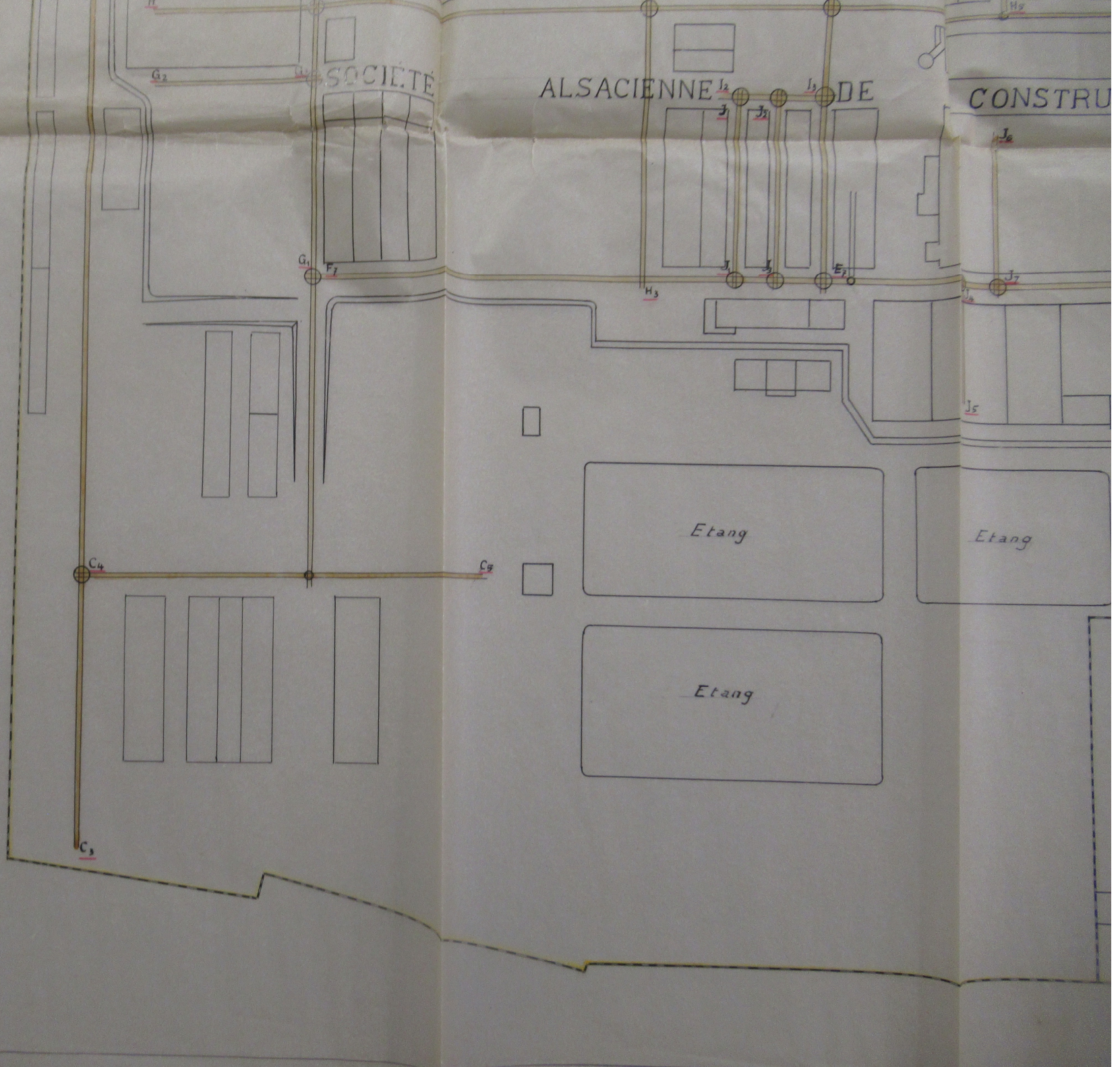
Chênes

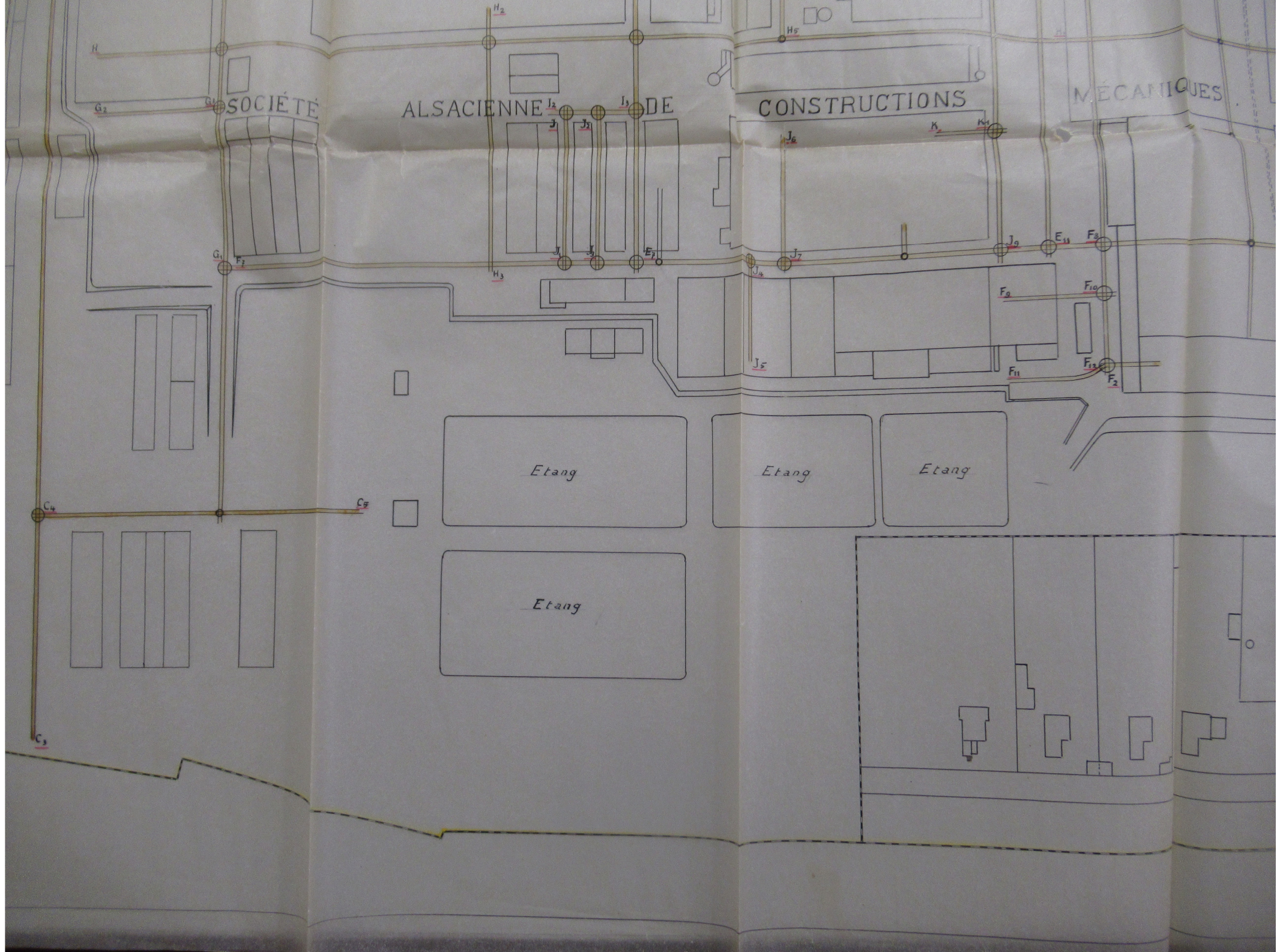
trois

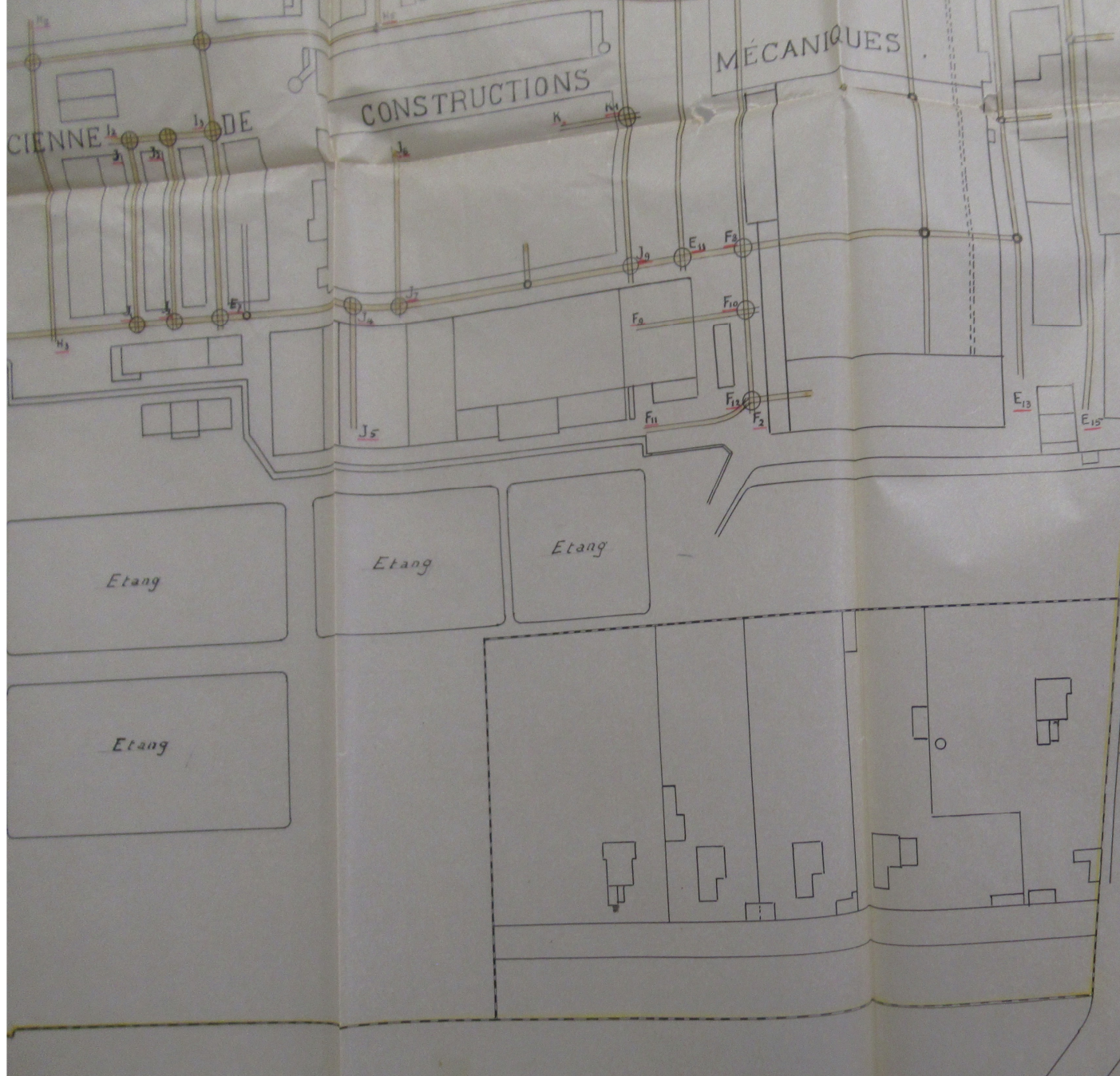
SOCIÉTÉ

ALSACIENNE DE

CONSTRU







Légende.

- Installations de raccordement maintenues.
- de — modifiés.
- de — nouvelles.
- de — supprimées.
- Limite des dépendances du domaine public du chef de l'Etat.
- Limite de la propriété de S^m Association de Constr. Méc.
- Voies de l'Est maintenues.
- Voies appartenant à l'Etat.

№ 8861 (Дéc. 1912)

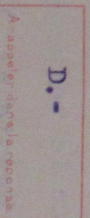
11 JUN 19. 8.

Leite, Maximet & Constructions Mécaniques

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 20 000 000 DE FRANCS

MAISONS :

PARIS, 4, Rue de Vienne (8^e)
LILLE, 17, Rue Faidherbe
LORON, 13, Rue Croixes

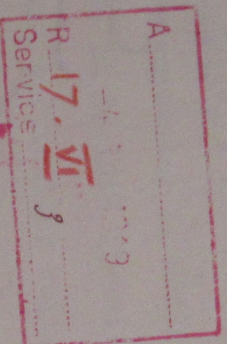


BELFORT, le 3 Juin 1919

MECALSAC BELFORT

Code A I 3^{ème} Edition
Code A B C 5^{ème} Edition
Western Union Code

TÉLÉPHONE
104-105-040



SOCIÉTÉ ANONYME DOLLFUS MIEG & Co
à BELFORT

Messieurs,

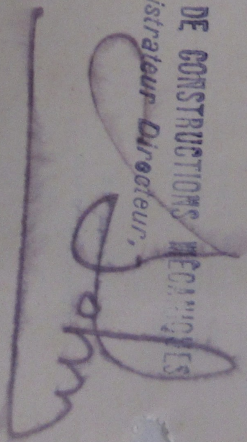
Il avait été établi, dans le courant de 1916, un projet de convention additionnelle au traité de raccordement de nos Sociétés, avec la Compagnie des Chemins de fer de l'Est, projet nécessité par la construction de voies supplémentaires dans notre usine; ce projet avait été accepté par tous les intéressés.-

La Compagnie de l'Est nous adresse maintenant pour acceptation un nouveau projet annexé à la présente, différant du précédent par un certain nombre d'additions et de modifications que signalent des annotations au crayon en marge, et qui ressortent, au surplus, de la comparaison avec le projet de convention de 1916, également annexé à la présente.-

2 Annexes

Nous vous prions de vouloir bien, si vous êtes d'accord sur ce nouveau projet, Le revêtir de votre signature, précédée des mots " Accepté à titre de projet " et de la date, et de nous le retourner avec le texte de 1916. -
Veuillez agréer, Messieurs, l'assurance de nos sentiments distingués. -

SOCIÉTÉ ANONYME DE CONSTRUCTIONS MÉCANIQUES
L'Administrateur-Directeur,



CHEMINS DE FER DE L'EST

EXPLOITATION

SERVICE COMMERCIAL

13, Rue d'Alsace, 13
TÉLÉPHONE : NORD 04-34
PARIS-10^e

Paris, le

5 Mai 1915.

M. S. M.

A la Société DOLLFUS-MIEG et C^{ie},
à MULHOUSE.

Messieurs,

N^o 1703 S.O.4.

Répondre dans la réponse le numéro
de la présente lettre.

Par lettre du 7 Mars dernier, vous exprimez le désir de savoir

OBJET: On en est la régularisation de la convention additionnelle que vous avez acceptée, à titre de projet, au mois d'Août 1916 et qui a pour objet de constater la modification, pour ce qui concerne les installations de la Société Alsacienne de Constructions Mécaniques, du raccordement particulier reliant à la ligne de Paris à Mulhouse, entre Bas-Yvette et Belfort, les établissements de cette Société ainsi que les vôtres et ceux de la Compagnie du Gaz de Mulhouse, de la Société des Etablissements G. Koecklin et C^{ie} et de la Société des Anciens Etablissements Dollfus et C^{ie}.

J'ai l'honneur de vous informer que nous donnons actuellement suite à cette affaire, qui avait été ajournée en raison des circonstances. Toutefois, pour tenir compte dans la convention additionnelle à intervenir, de divers changements apportés depuis 1916 à nos traités de raccordement, nous avons dû établir un nouveau projet que notre Service régional va soumettre incessamment à votre acceptation.

Veuillez agréer, Messieurs, l'assurance de ma considération distinguée.

LE CHEF DU SERVICE COMMERCIAL,

Chauvonnay

12 MARS 1919.

Société Alsacienne de Constructions Mécaniques

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE FR. 13.500.000

Siège Social: Mulhouse, Société de Profenstaden

USINES

Mulhouse (Haute-Alsace)
Grastensteden (Basse-Alsace)

MAISON A PARIS

4, Rue de Valenciennes

Multiplicateur typographique
MECALSAC

Cartes

113 D 5th Edition

Mécanisme Union

Cartes



Mulhouse, le 10 Mars 1919.

Messieurs

Dollfus - Mieg & Cie.,

En Ville

Conc.: Voie de raccorblement IV au chemin de fer de l'Est-Belfort.

Messieurs,

Nous vous accusons réception de votre lettre du 7 crt. et vous informons que nous en transmettons le contenu à la S.A.C.M. à Belfort, en la priant de se mettre directement en rapport avec vous pour cette question. Agréez, Messieurs, nos salutations empressées.

SOCIÉTÉ ALSACIENNE DE CONSTRUCTIONS MÉCANIQUES
L'un des Administrateurs directeurs.

F. Koenig

Compagnie des Chemins de Fer de l'Est
81 - 83 Rue d'Alsace

P A R I S . (1 2 0 ^e)

Voie de raccordement IV - Belfort.

Messieurs,

En Août 1916 la Société Alsacienne de
Construction mécanique nous a soumis un projet de Con-
vention ayant pour objet l'agrandissement et la modification
des installations existantes de la partie du raccordement
desservant ses établissements de Belfort.

Cet avenant provisoire au Traité de Raccordement
du 1 Décembre 1898 a été accepté par nous à titre de
projetymais la Convention définitive n'a pas encore été sou-
mise à notre signature.

Nous vous serions obligés de bien vouloir
nous dire en est cette question, et si les dispositions
nécessaires ont été prises pour sa régularisation définitive
veuilles agréer, Messieurs, nos salutations
distinguées.

Alphonse Gluck

BOULEVARD DES SALES 60

Projet

7 Mars

Société Alsacienne de Constructions Industrielles,

R N 11110.

Voie de raccordement IV

au chemin de fer de l'Est-Belfort.

Messieurs,

En août 1916 vous nous avez soumis un projet de Convention additionnelle ayant pour objet l'agrandissement et la modification des installations existantes de la partie du raccordement desservant vos établissements de Belfort.

Ces travaux provisoire au traité de raccordement du 1 Décembre 1896 a été accepté par nous à titre de projet; mais la Convention définitive n'a pas encore été soumise à notre signature.

Nous vous serions obligés de bien vouloir nous dire où en est cette question, et si les dispositions nécessaires ont été prises pour sa régularisation définitive.

Très affectueux salutations distinguées

Alphonse Halter

Paris

CHEMINS DE FER DE L'EST.

CONVENTION ADDITIONNELLE.

Agence de Paris
à Mulhouse.

Raccordements de:
La Société Alsacienne de Constructions Mécaniques ;
La Société
Dollfus-Kieg et Cie;
La Compagnie
du Gaz de Mulhouse;
La Société
des Etablissements
G. Koechlin et la
Société des Anciens
Etablissements
Dollfus et Cie.
=====

Entre :

1^{er} - La Compagnie des Chemins de fer de l'Est, dont le siège est à Paris, rue et place de Strasbourg, représentée par :

- 1. - M.
- 2. - K.

Agissant, le premier, comme Administrateur, et, le second, comme *Président* de la dite Compagnie, d'une première part;

2^{ème} - La Société Alsacienne de Constructions Mécaniques, dont le siège est à Belfort, représentée par M. Léon Dardel, son Administrateur Délégué, à Belfort, agissant en vertu des pouvoirs qui lui ont été conférés par délibération du Conseil d'Administration en date du 1^{er} Mars 1913, d'une deuxième part;

3^{ème} - La Société anonyme Dollfus-Kieg et Cie, dont le siège est à Mulhouse, représentée par M. Ernest Thierry-Kieg, Gérant, d'une troisième part;

4^{ème} - La Compagnie anonyme du Gaz de Mulhouse, dont le siège est à Paris, 39, rue Gaumartin, représentée par M. Laurent Réa, son Directeur à Belfort, d'une quatrième part;

*1^{er} sur Nom placement
et sur Aléat à Mulhouse*

Paris le 19/11/16

Gent. La Société anonyme par actions des Etablissements G. Koechlin, ci-devant Société en nom collectif avec commandite par actions G. Koechlin et Cie, dont le siège est à Belfort, représentée par M. Roger Seyrig, Gérant de la Société, d'une cinquième part ;

Gent. Et la Société anonyme des " Anciens Etablissements Dollfus & Cie ", dont le siège est à Belfort, représentée par M. Roger Seyrig, Industriel, demeurant à Belfort, en vertu des pouvoirs qui lui ont été délégués par une délibération du Conseil d'Administration de la dite Société en date du 25 Mai 1912, d'une sixième et dernière part ;

IL A ETE EXPOSE ET CONVENTU CE QUI SUIV : I. Par un traité collectif en date du 1er Décembre 1896,

la Compagnie des Chemins de fer de l'Est et les Sociétés ci-dessus dénommées ont d'un commun accord, et conformément aux dispositions de l'article 62 du cahier des charges, réglé les conditions d'exploitation d'un raccordement situé entre les gares de Bas-Evette et Belfort et reliant à la voie ferrée une usine à usage de filature et tissage.

Les conditions techniques de ce raccordement ont été modifiées par trois conventions additionnelles des 17 Novembre 1897, 9 Mai 1898 et 6 Janvier 1909.

II. Depuis, M. Daniel Dollfus agissant en qualité de seul Gérant responsable de la Société en nom collectif et en commandite " Dollfus et Cie " a fait apport à une Société anonyme nouvelle constituée sous la dénomination " Anciens Etablissements Dollfus et Cie " de l'ensemble de cet établis-

sement industriel avec ses dépendances comprenant notamment la voie de raccordement au chemin de fer.

Une convention additionnelle en date du 7 Août 1913 a autorisé cette dernière Société à se servir, aux lieu et place de la Société Dollfus et Cie, du raccordement ayant fait l'objet du traité du 1er Décembre 1896 qui a été modifié et complété.

III- Enfin, la Société Alsacienne de Constructions Mécaniques a été autorisée par la Compagnie de l'Est à apporter diverses modifications de voies dans l'intérieur de ses ateliers.

IV- Aujourd'hui, cette Société demande à agrandir et à modifier les installations existantes de la partie du raccordement desservant ses établissements.

La Compagnie des Chemins de fer de l'Est et les parties contractantes désignées ci-dessus sous les Nos. 30, 40, 50, & 60, consentent à ces agrandissements et modifications aux conditions ci-après:

CONDITIONS PARTICULIÈRES.

Par suite, les dispositions de la partie du raccordement desservant les établissements de la Société Alsacienne de Constructions Mécaniques seront conformes au plan annexé à la présente convention additionnelle et les parties sont d'accord pour apporter les modifications suivantes au traité de raccordement du 1er Décembre 1896 et aux conventions additionnelles sus-visées.

Les articles 1er et 2 de la convention additionnelle No. 2 du 9 Mai 1898 sont supprimés et remplacés par

les articles 1er et 2 ci-après :

Article 1er. La désignation de la première partie de l'embranchement de la Société Alsacienne de Constructions mécaniques, telle qu'elle est définie à l'article 1er, paragraphe 50, du traité du 1er Décembre 1896, sera remplacée par la désignation suivante :

50 - a).- Une première voie A B, prenant naissance sur la voie IV de la gare de Belfort, en A, au point 440k716m de la ligne de Paris à Mulhouse et se terminant à une barrière B;

b).- Une deuxième voie A' B', prenant naissance sur la dite voie IV, en A', au point 440k864m de la ligne de Paris à Mulhouse et se terminant à une barrière B'. Ces deux voies spéciales d'embranchement sont destinées à desservir les établissements de la Société Alsacienne de Constructions Mécaniques.

Article 2.- La désignation des voies de la deuxième partie de cet embranchement, telle qu'elle est définie au paragraphe A " Voies spéciales du raccordement des Etablissements de la Société Alsacienne de Constructions Mécaniques " du traité du 1er Décembre 1896, sera remplacée par la désignation suivante :

~~Une voie B C faisant suite à la voie A B de la première partie et se terminant en C à une plaque tournante ;~~

~~Une voie D D₁ reliée à la plaque tournante D et se terminant en D₁ à un heurtoir. Cette voie D D₁ est également reliée à la voie A B par une traversée-jonction double et à la voie A' B' par un aiguillage ;~~

~~Deux jonctions B₁ B₂ et B₄ reliant les voies B C et E E₁ ;~~

~~Une voie B₃ B₅ reliée également aux voies B C et E E₁ au moyen des aiguillages B₃ et B₅ ;~~

~~Une voie B₆ B₇ reliée à la voie B C au moyen de l'aiguillage B₆ ;~~

~~Une voie C₁ reliant les plaques tournantes C et D;~~

~~Une voie O₂ O₃ ayant son origine à la plaque tournante C ;~~

Une voie B C faisant suite à la voie A B de la première partie et se terminant en C à une plaque tournante ;

Une voie CBD₁ reliée à la plaque tournante C et se terminant en D₁ à un neurtoir. Cette voie CBD₁ est également reliée à la voie A B par une traversée-jonction double et à la voie A' B' par un aiguillage ;

Deux jonctions B₁ B₂ et B₃ B₄ reliant les voies CBD₁ et E E₁ ;

Une voie B₃ B₅ reliée également aux voies CBD₁ et E E₁ au moyen des aiguillages B₃ et B₅;

Une voie B₆ B₇ reliée à la voie CBD₁ au moyen de l'aiguillage B₆ ;

Une voie O₂ O₃ ayant son origine à la plaque C ;

Une voie O₄ O₅ reliée à la voie O₂ O₃ par une plaque tournante ;

Une voie E E₁ prenant naissance à la plaque tournante C et se terminant en E₁ dans le bâtiment de la fila-

ture ;
Une voie E₂ E₃ reliée à la voie E E₁ au moyen des
Aiguillages E₂ et E₃ ;

Une voie E₄ E₅ reliée à la voie E₂ E₃ par une
plaque tournante ;

Une voie E₆ E₇ reliée à la voie E E₁ par une pla-
que tournante et reliée également aux voies I I₁ , F₅, F₆,
H H₁, I₂I₃ et F₇ F₈ par des plaques tournantes ;

Une voie E₈ E₉ reliée à la voie E E₁ au moyen de
l'aiguillage E₈ et se terminant au pont tournant F ;

Une voie E₁₀ F₁₁ reliée aux voies E E₁ et F₇ F₈
par des plaques tournantes ;

Deux autres voies E₁₂ E₁₃ et E₁₄ E₁₅ reliées éga-
lement à la voie E E₁ par une même plaque tournante ;

Une voie F₁ F₂ ayant à son origine un pont tour-
nant F et se terminant à une plaque tournante ;

Une voie F₃ F₄ reliée à la voie E₁₀ E₁₁ au moyen
de l'aiguillage F₃ et se terminant au pont tournant F ;

Quatre voies F₅ F₆, F₇ F₈ F₉ F₁₀ & F₁₁ F₁₂ reliées
à la voie F₁ F₂ par des plaques tournantes ;

Une voie G G₁ reliée aux voies F₅ F₆, H H₁, G₂ G₃
G₄ et F₇ F₈ par des plaques tournantes ;

Une voie G₂ G₃ reliée à la voie G G₁ par une
plaque tournante ;

Une voie H H₁ reliée par une plaque tournante
comme à la voie G G₁ et à la voie E₆ E₇ par une autre
plaque tournante.

Une voie H₂ H₃ reliée à la voie H H₁ par une plaque tournante ;

Une voie H₄ H₅ reliée aux voies F₅ F₆ et H H₁ par des plaques tournantes ;

Une voie I I₁ reliée à la voie K₆ K₇ par une plaque tournante ;

Une voie I₂ I₃ reliée aux voies K₆ K₇, J₂ J₃ & J J₁ par des plaques tournantes ;

Deux voies J J₁ et J₂ J₃ reliées respectivement à chacune des voies F₇ F₈ & I₂ I₃ par des plaques tournantes ;

Trois voies J₄ J₅, J₆ J₇ J₈ J₉ reliées chacune à la voie F₇ F₈ par une plaque tournante ;

Une voie K K₁ reliée à la voie J₈ J₉ par une plaque tournante.

(Les wagons de la Compagnie de l'Est ne circulent pas sur les voies figurées au plan ci-annexé et non énumérées au présent traité).

gent. L'article 3 du traité de raccordement du 1^{er} Décembre 1896 est supprimé et remplacé par l'article 3 ci-après :

Article 3. Les barrières qui ferment les ouvertures faites dans les clôtures du Chemin de fer pour le passage des passages des voies de l'embranchement seront cadenassées. En dehors du temps des manoeuvres sur l'embranchement, les aiguilles seront toujours faites, savoir :

Les aiguilles (1), (7), (9) et (11) pour la direction sur la voie principale II correspondante, et les ai-

gullies (Ok), (3), (4), (4bis), (5), (6), (8), (10) et (12), pour la direction sur la voie IV. Le levier de ces aiguilles et celui de verrou à distance à seront cadenasés dans ces directions.

Les clefs des cadenas demeureront exclusivement et constamment entre les mains du Chef de Gare de Belfort, qui sera seul chargé des dispositions à prendre pour les manoeuvres des aiguilles et des barrières conformément aux ordres de service de la Compagnie des Chemins de fer de l'Est.

gent. La Compagnie des Chemins de fer de l'Est fera exécuter les travaux de modification de la première partie de l'embranchement et tous autres ouvrages jugés nécessaires à la sûreté de l'exploitation.

La dépense occasionnée par les dits travaux demeurera à la charge de la Société Alsacienne de Constructions Mécaniques qui devra rembourser à la Compagnie des Chemins de fer de l'Est aux époques fixées ci-après :

1.- Avant tout commencement d'exécution, les quatre cinquièmes du montant du détail estimatif des dépenses, adressé par les Ingénieurs de la Compagnie.

2.- Aussitôt après l'achèvement des travaux, le complément formant le solde du décompte définitif des dits travaux. Il est bien entendu que ce décompte définitif comprendra, outre le chiffre des dépenses faites et soldées par la Compagnie des Chemins de fer de l'Est, une majoration de 5 % sur le montant des salaires pour frais d'assurances à forfait contre les accidents et une

allocation pour frais généraux calculée à raison de 10 % du total de la dépense et de la majoration.

Les 5% du montant des salaires seront dus, soit que la Compagnie des Chemins de fer de l'Est ait eu recours à une assurance, soit qu'elle ait été son propre assureur.

4ent. La Société Alsacienne de Constructions Mécaniques fera exécuter par tels moyens qu'elle jugera convenables, sous le contrôle des Ingénieurs de la Compagnie des Chemins de fer de l'Est, les travaux de modification de la deuxième partie de l'embranchement.

5ent. Les deux derniers alinéas de l'article 8 du traité en date du 1er Décembre 1896 sont supprimés et remplacés par les deux alinéas ci-après :

Les frais de traction et de manoeuvres seront comptés aux Sociétés raccordées à raison de HUIT FRANCS l'heure. Toute fraction de la première demi-heure comptera pour une demi-heure entière. Toute fraction suivante sera arrondie par quart d'heure.

Ce prix de huit francs pourra toujours être révisé par la Compagnie des Chemins de fer de l'Est et être mis en rapport avec ses dépenses d'exploitation.

6ent. Le premier alinéa de l'article 12 du traité du 1er Décembre 1896 est annulé et remplacé par le suivant :

Les Sociétés raccordées s'obligent solidairement à rembourser à la Compagnie des Chemins de fer de l'Est sur le vu des états dressés par elle, le salaire des Agents qu'elle serait obligée d'entretenir pour le service spécial des usines raccordées, soit sur le raccordement même, soit

aux établissements proprement dits.

V - Les frais de timbre et d'enregistrement de la présente convention additionnelle et de ses annexes seront à la charge de la Société Alsacienne de Constructions Mécaniques. Seuls, les droits proportionnels sur la convention additionnelle seront à la charge de celle des parties qui donnera lieu à cette perception.

VI- Toutes les conditions générales et particulières du traité du 1er Décembre 1896 et des conventions additionnelles des 17 Novembre 1897, 9 Mai 1898, 6 Janvier 1909 et 7 Août 1913, en tant qu'elles ne sont pas modifiées par la présente convention, restent en vigueur et continueront à recevoir leur exécution.

VII- La présente convention additionnelle sera soumise à l'approbation de M. le Ministre des Travaux Publics.

Fait sextuple à Paris, le
mil neuf cent.....

Reçu à titre de payés
Bellevue le 17 Mars 1916
M. de la Cour de
l'Administration délégué
M. L. Dardelle

M. P. de la Cour de
à Dunkerque
le 17 Mars 1916

Reçu à titre de payés
Bellevue le 25 Mars 1916
M. L. Dardelle

Reçu à titre de payés
Bellevue le 19 Mars 1916
DOLLFUS-MIEG & Cie
Société anonyme
M. S. Thuring - Reuilly

12. 8. 16

Chemin de fer de l'Est

~~Chemin de fer de l'Est~~
~~18. 8. 16~~
19. 8. 16

Il vous sera très agréable

de vous voir très agréablement

pourrais vous donner dix des douilles

deux des copies

1. - du traité Colbert en date du
1 Novembre 1896, avec

2. - des Courantons additionnels
des 17 Novembre 1897, 9 mai
1898 et 6 Janvier 1909.

3. - des Plans annexés à ces
documents et faisant par-
tie intégrante des conventions
intervenues par amiable
entente au traité Colbert.

Bergues 14. 8. 16

PORT, le

Prin - Brumism de

Prinast - Examina cete

Prin - de 'Prigimim de

1 Prin stori Prin la de

Prin - Prin Brumism

de Prin Jamis - Prastain

S. Prin Prin

Handwritten notes at the bottom of the page, including the word "Prin" and other illegible scribbles.

Société Anonyme de Constructions Mécaniques

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 20.000.000 DE FRANCS
Siège Social à BELFORT

MAISONS :

PARIS, 4, Rue de Vienne (8^e)
LILLE, 17, Rue Faidherbe
LYON, 3, Rue de la République

Machine Ecryphographique

MECALSAC BELFORT

Code A Z 3^eme Edition
Code ABC 5^eme Edition
Western Union Code

TELEPHONE
104-105-040

A rappeler dans la réponse

BELFORT, le 11 avril 1914
Bale

Cher Monsieur

J'ai l'honneur de vous remercier de
 la fin de vos constructions additionnelles.
 En ce qui concerne la 1^{re} et la 2^e
 nous venons de recevoir les plans
 vous indiquant les modifications
 à votre disposition et les concernant.
 La disposition de ces plans est
 et les que vous nous enverrez
 et cette fois en un seul exemplaire
 ou parvenant à votre service par
 cette -
 Belfort, du 11 avril, l'arrêté
 de nos meilleurs collaborateurs

(Signature)

*) Prenez vos places à l'infirmerie des A. R. L.
 de 11 h 15 par Par. 72 - N. le 19. 5. 14