

# Memorial

des

Großherzogthums Luxemburg.



# MÉMORIAL

DU

Grand-Duché de Luxembourg.

Erster Theil.

Acte der Gesetzgebung  
und der allgemeinen Verwaltung.

N<sup>o</sup> 6.

PREMIÈRE PARTIE.

ACTES LÉGISLATIFS  
ET D'ADMINISTRATION GÉNÉRALE.

Donnerstag, 25. März 1869.

JEUDI, 25 mars 1869.

Gesetz vom 19. März 1869, wodurch die Uebereinkunft, die Concession des Prinz-Heinrich-Eisenbahneuges betreffend, genehmigt wird.

Wir **Wilhelm III**, von Gottes Gnaden König der Niederlande, Prinz von Dranien-Nassau, Großherzog von Luxemburg, &c., &c., &c.;

Nach Anhörung Unseres Staatsrathes;

Mit Zustimmung der Kammer der Abgeordneten;

Nach Einsicht der Entscheidung der Kammer der Abgeordneten vom 11. März 1869 und derjenigen des Staatsrathes vom 13. des nämlichen Monats, gemäß welcher eine zweite Abstimmung nicht stattfinden wird;

Haben verordnet und verordnen:

Einziger Artikel.

Es sind genehmigt:

a) Die Uebereinkunft vom 14. December 1868 — 27. Februar 1869, wodurch die Regierung der anonymen Gesellschaft der Hennegauer Kohlenbecken-Eisenbahnen unter den darin aufgestellten Bedingungen und Verpflichtungen und gegen die in den angefügten Plänen und Etats specificirten Erzgruben-Concessionen, nach benannte Eisenbahnen verließen hat:

I.

*Loi du 19 mars 1869, par laquelle est approuvée la convention portant concession du réseau des chemins de fer Prince-Henri.*

Nous **GUILLAUME III**, par la grâce de Dieu, Roi des Pays-Bas, Prince d'Orange-Nassau, Grand-Duc de Luxembourg, etc., etc., etc.;

Notre Conseil d'État entendu;

De l'assentiment de la Chambre des députés;

Vu la décision de la Chambre des députés du 11 mars 1869 et celle du Conseil d'État du 13 du même mois, portant qu'il n'y a pas lieu à second vote;

Avons ordonné et ordonnons:

Article unique.

Sont approuvés:

a) La convention du 14 décembre 1868 — 27 février 1869, par laquelle le Gouvernement a concédé à la Société anonyme des chemins de fer des bassins houillers du Hainaut, sous les charges et conditions y reprises et moyennant les concessions minières spécifiées dans les plans et états annexés, les chemins de fer suivants:

6

1° eine Eisenbahnlinie die Sauer entlang von Ettelbrück nach Wasserbillig über Echternach;

2° eine Eisenbahnlinie von Ettelbrück oder Colmar durch's Atterthal über Bettingen in der Richtung von Bettingen oder Lamadelaine und der französischen Grenze;

3° eine Eisenbahnlinie von Bettembourg aus in der Richtung von Athus über Beles, mit Zweigbahn nach Esch an der Alzette;

4° eine Eisenbahnlinie von Bettembourg nach Remich;

5° eine Eisenbahnlinie von Remich nach Dettingen.

b) Das am 14. December 1868—27. Februar 1869 aufgestellte Bedingungsheft des Unternehmens, welches der Gegenstand vorerwähnter Uebereinkunft ist.

Befehlen und verordnen, daß gegenwärtiges Gesetz ins „Memorial“ eingerückt werde, um von allen, die es betrifft, vollzogen und befolgt zu werden.

Haag den 19. März 1869.

Für den König-Großherzog:  
Dessen Statthalter im Großherzogthum,  
**Heinrich,**

Prinz der Niederlande.

Der Staatsminister,      Durch Den Prinzen:  
Präsident der Regierung,      Der Secretär für  
L. J. E. Servais. die Angelegenheiten des  
Der General-Director      Großherzogthums,  
der Gemeinde-Angelegenheiten,      G. d'Olimart.  
Ed. Thilges.

1° une ligne de chemin de fer le long de la Sûre, d'Ettelbruck à Wasserbillig par Echternach;

2° une ligne de chemin de fer d'Ettelbruck ou de Colmar vers Pétange ou Lamadelaine et la frontière française, par la vallée de l'Attert et Bettingen ;

3° une ligne de chemin de fer partant de Bettembourg et se dirigeant par Belvaux vers Athus, avec embranchement sur Esch-sur l'Alzette ;

4° une ligne de chemin de fer de Bettembourg à Remich ;

5° une ligne de chemin de fer de Remich à Oetrange.

b) Le cahier des charges arrêté le 14 décembre 1868 — 27 février 1869, de l'entreprise qui fait l'objet de la convention précitée.

Mandons et ordonnons que la présente loi soit insérée au *Mémorial* pour être exécutée et observée par tous ceux que la chose concerne.

La Haye, le 19 mars 1869.

Pour le Roi Grand-Duc :  
Son Lieutenant-Représentant  
dans le Grand-Duché,  
**HENRI,**

PRINCE DES PAYS-BAS.

Le Ministre d'Etat, Président du Gouvernement,      Par le Prince :  
L. J. E. SERVAIS.      Le Secrétaire du  
Le Directeur-général des      Roi pour les affaires  
affaires communales,      du Grand-Duché,  
Ed. THILGES.      G. D'OLIMART.

**CONVENTION.**

Entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg, représenté par Son Excellence M. Emmanuel Servais, Ministre d'État, Président du Gouvernement, d'une part,

Et la Société anonyme des chemins de fer des bassins houillers du Hainaut, dont le siège est établi à Bruxelles, représentée par MM. Simon Philippart, président du Conseil et administrateur délégué, et Félix Gendebien, vice-président de la dite Société, agissant au nom de cette Compagnie en vertu d'une délibération du Conseil d'administration, en date du 10 décembre courant, et dont un extrait restera annexé aux présentes, d'autre part,

Il a été convenu et arrêté ce qui suit :

**Art. 1<sup>er</sup>.**

Le Gouvernement du Grand-Duché s'engage à concéder à la Société des chemins de fer des bassins houillers du Hainaut, conformément aux clauses et conditions de la présente convention et du cahier des charges y annexé, et sous réserve de ratification par la Chambre et le Souverain :

- 1<sup>o</sup> une ligne de chemin de fer le long de la Sûre, d'Ettelbruck à Wasserbillig par Echternach ;
- 2<sup>o</sup> une ligne de chemin de fer d'Ettelbruck ou de Colmar vers Petange ou Lamadelaine et la frontière française, par la vallée de l'Attert et Bettingen ;
- 3<sup>o</sup> une ligne de chemin de fer partant de Bettembourg et se dirigeant par Belyaux vers Athus, avec embranchement sur Esch-sur-l'Alzette ;
- 4<sup>o</sup> une ligne de chemin de fer de Bettembourg à Remich ;
- 5<sup>o</sup> une ligne de chemin de fer de Remich à Oetrange.

Ces diverses lignes formeront un réseau dit : *Réseau des chemins de fer Prince Henri*, qui sera considéré comme un ensemble indivisible.

**Art. 2.**

La Société prédite s'engage à construire et à exploiter ou à faire exploiter ce réseau à ses frais, risques et périls.

Toutefois l'exécution des lignes désignées sous les n<sup>os</sup> 4 et 5 est subordonnée à leur prolongement au delà de Remich sur le territoire prussien, et à leur raccordement avec Mertzig (Prusse) ou avec tout autre point de la ligne de la Sarre.

Si dans le délai de trois ans, à partir de la date de l'approbation de la présente convention, la construction des lignes de Remich n'était pas définitivement assurée, le Gouvernement pourrait accorder la construction de ces lignes à un autre concessionnaire, aux mêmes conditions ou sous des stipulations différentes, sauf que dans ce cas un droit de préférence serait réservé au concessionnaire actuel.

Celui-ci devra se prononcer sur son intention d'exercer ce droit de préférence ou d'y renoncer, dans les trois mois de la mise en demeure par le Gouvernement.

Le Gouvernement grand-ducal promet son intervention près des Gouvernements belge, prussien et français, pour l'obtention de la concession des prolongements de ces diverses lignes au delà de la frontière.

Le Gouvernement grand-ducal, s'il peut conclure avec le Gouvernement prussien des arrange-

136

ments qui sauvegardent les droits et les intérêts du Grand-Duché, ne s'oppose pas à ce que le chemin de fer de la Sûre soit porté en partie sur la rive prussienne, en aval d'Echternach, à condition toutefois que des stations soient érigées sur la rive luxembourgeoise, aux endroits à désigner par le Gouvernement, et que ces stations soient convenablement reliées avec la voie ferrée au moyen de barques et pontons, tant pour les voyageurs que pour les marchandises.

Art. 3.

En présence des engagements pris par la Société dans l'article précédent, et pour lui en faciliter l'exécution, le Gouvernement grand-ducal accorde à la Société concessionnaire les subsides suivants :

1° Deux concessions minières, situées dans le canton d'Esch-sur-l'Alzette, d'une contenance totale de cinq cents hectares, telles que ces concessions sont délimitées et spécifiées dans les plans et états descriptifs annexés à la présente convention ;

2° Le droit de profiter gratuitement de la route de l'État entre Reisdorf et Echternach, pour autant que la Société concessionnaire le jugera utile pour l'établissement de la voie ferrée sur la plateforme de cette route.

Les subsides miniers sont affectés de la manière suivante :

quatre cents hectares aux lignes de la Sûre et de l'Attert ;  
cent hectares aux lignes de Remich.

Les cent hectares attribués aux lignes de Remich s'ajouteront à la première concession, du moment où ces lignes seront assurées, et dès lors le principe de l'indivisibilité des subsides s'appliquera également à ceux-ci.

Dans le cas où la Société ne remplirait pas tous ses engagements quant à la construction du réseau, les subsides retourneront à l'État, qui reprendra la libre disposition des concessions minières.

Sans préjudice à cette clause résolutoire, la Société concessionnaire pourra disposer des dites concessions lorsqu'un dixième au moins des travaux ou approvisionnements des lignes dont la concession sera définitive, auront été exécutés.

Ces subsides sont attribués sans préjudice des subventions qui pourraient être accordées à la Société concessionnaire par le Gouvernement prussien, pour la construction des lignes de Remich vers Mertzig ou d'Echternach à Wasserbillig.

Le Gouvernement grand-ducal s'engage en outre à favoriser la conclusion de contrats entre les communes de la vallée de la Sûre et la Société concessionnaire, pour assurer à celle-ci l'exploitation des carrières de pierres qui sont situées le long de la ligne.

Art. 4.

Les concessions minières accordées par les présentes seront soumises aux lois et règlements du Grand-Duché, présents et à venir ; elles seront quittes et libres de toutes charges ou redevances, autres que les impôts qui pourraient être mis sur les exploitations minières en général, et les indemnités à payer aux propriétaires de la surface, sans que toutefois ces impôts et indemnités réunis puissent dépasser en total dix centimes par tonne de minerai extrait.

La profondeur au-dessous de la surface, à laquelle pourra commencer l'exploitation souterraine des couches concédées, est fixée provisoirement à vingt mètres. Toutefois, si une nouvelle loi générale sur les mines intervenait dans un délai d'un an à dater de la ratification des présentes

par la Chambre et le Souverain, et admettait une profondeur plus ou moins grande, les limites tracées par la Société concessionnaire seraient modifiées en conséquence, sans que l'étendue totale des terrains concédés puisse en être diminuée ou augmentée.

Art. 5.

L'achèvement des travaux et la mise en exploitation des diverses lignes se fera de la manière suivante :

1° de Bettembourg vers Athus avec embranchement sur Esch-sur-l'Alzette, dans le délai de deux ans à partir de l'approbation des plans par le Gouvernement ;

2° d'Ettelbruck ou de Colmar vers Petange ou Lamadelaine, dans le délai de trois ans à partir de l'approbation des plans par le Gouvernement ;

3° d'Ettelbruck à Echternach, dans le délai de trois ans à partir de l'approbation des plans par le Gouvernement ;

4° le complément du réseau, dans un délai à stipuler de commun accord et proportionnel aux délais ci-dessus indiqués, après l'obtention des concessions sur les territoires prussien, belge et français.

Toutefois la Société concessionnaire aura la faculté de construire et d'exploiter ces diverses lignes dans un délai plus court, si elle le juge convenable.

Art. 6.

La Société s'engage à exploiter ou à faire exploiter le réseau des chemins de fer ci-dessus désignés, soit par sa Compagnie, soit par toute autre Compagnie à faire agréer par le Gouvernement grand-ducal.

Art. 7.

La Société des bassins houillers ou toute autre Société concessionnaire de celle-ci, quant à la construction ou l'exploitation du réseau ou de parties du réseau Prince-Henri, ne pourra exploiter par elle-même ou être intéressée ou actionnaire dans une Société d'exploitation des concessions minières accordées à titre de subvention.

La transmission des concessions minières à des tiers ne sera soumise à aucun droit de mutation.

Art. 8.

Pour assurer l'exécution des engagements contractés par les présentes, la Société déposera dans la caisse de l'État un cautionnement d'un million de francs, le jour de la signature de la présente convention, en valeurs de chemins de fer ou autres, ayant cours à la bourse de Bruxelles et au taux du jour.

Dans le cas où les valeurs déposées subiraient une baisse, à la bourse de Bruxelles, de dix pour cent sur le cours du jour où elles ont été déposées, la Compagnie des bassins houillers s'engage formellement à remplacer la dépréciation subie, soit par des mêmes valeurs, soit par d'autres cotées à la dite bourse.

Le cautionnement sera affecté de la manière suivante :

1° cent soixante mille francs, pour la ligne de Bettembourg vers Athus ;

2° cinq cent quatre-vingt-dix mille francs, pour les lignes de l'Attert et de la Sûre ;

3° deux cent cinquante mille francs, pour les lignes vers Remich.

Le cautionnement sera restitué immédiatement, si la présente convention n'est pas ratifiée par la Chambre et par le Souverain.

Pour le cas où elle porterait ses effets, il sera remboursé par cinquième au fur et à mesure de l'avancement des travaux, de telle sorte qu'à la fin de la construction de chaque section, le cautionnement déposé pour cette section soit intégralement remboursé. Dans le cas où les engagements contractés par la Société concessionnaire, en vertu des présentes, ne seraient pas remplis pour une ou plusieurs sections du réseau, le cautionnement afférent à cette ou à ces sections deviendrait la propriété de l'État, en vertu d'une décision du Gouvernement en conseil, prise huit jours après la mise en demeure de la Société concessionnaire, sans préjudice de la résiliation du contrat.

Dans le cas où les lignes vers Remich ne pourraient pas être exécutées par suite de non-raccordement, le cautionnement afférent à ces lignes serait remboursé à la Société concessionnaire.

Art. 9.

Il est reconnu que les limites des terrains miniers concédés en vertu de la présente convention, sauf celles des affleurements, ne sont indiquées que d'une manière approximative dans les plans et les états annexés.

Un abornement destiné à fixer ces limites d'une manière définitive, et dont il sera dressé procès-verbal, sera fait dans un court délai et dans tous les cas avant toute vente ou toute exploitation des terrains concédés. Il y sera procédé par l'administration des travaux publics du Grand-Duché, de manière :

- 1° que les limites des affleurements seront celles indiquées sur les plans ;
- 2° que les terrains concédés seront tous compris dans les lieux-dits cités ;
- 3° qu'une exploitation régulière et économique, soit des terrains concédés, soit de ceux qui ne font pas partie des concessions, reste toujours possible.

Seront déterminées et délimitées, dans le délai et de la manière prévus par les dispositions qui précèdent, les concessions afférentes à chacune des lignes concédées.

Art. 10.

La présente convention sera considérée comme nulle et non avenue, dans le cas où la Chambre et le Souverain ne l'approuvaient pas dans un délai de neuf mois, ou ne l'approuvaient qu'avec des conditions autres que celles qui sont arrêtées, à moins que la Société concessionnaire n'accepte ces conditions.

Art. 11.

La présente convention et le cahier des charges y annexé seront enregistrés au droit fixe de deux francs.

Ainsi fait en double à Luxembourg, le 14 décembre 1868, et à Bruxelles, le 27 février 1869.

*Signés : L.-J.-E. SERVAIS. S. PHILIPPART. F. GENDEBIEN.*

Appartient à la loi du 19 mars 1869, n° 168.

*Le Secrétaire du Roi pour les affaires du Grand-Duché,  
G. D'OLIMART.*

**CAHIER DES CHARGES.**

**Art. 1<sup>er</sup>.**

Les chemins de fer concédés par convention de ce jour annexée au présent cahier des charges, seront construits en se conformant aux lois en vigueur dans le Grand-Duché.

La direction générale des lignes, ainsi que les points de passages obligés, seront fixés par le Gouvernement grand-ducal, après avoir entendu la Société concessionnaire.

Les points de jonction avec les lignes étrangères correspondantes seront déterminés d'accord avec les pays voisins.

**Art. 2.**

Les terrains seront acquis et les travaux d'art exécutés immédiatement pour deux voies.

Les terrassements pourront être exécutés et les rails pourront être posés pour une voie seulement, sauf le nombre nécessaire de gares d'évitement.

Les chemins devront d'ailleurs être établis à deux voies dans tout leur parcours, aux frais de la Société concessionnaire, dès que le produit brut annuel aura atteint le chiffre de vingt-cinq mille francs par kilomètre, et si les besoins du commerce et de la circulation l'exigent, ce dont l'administration grand-ducale sera seule juge.

Le délai accordé à la Société concessionnaire pour la construction et la mise en exploitation des différents chemins est fixé comme il est dit dans la convention.

**Art. 3.**

Dans le délai de six mois pour la ligne de Bettembourg vers Athus, et de neuf mois pour les lignes d'Ettelbruck à Echternach et de l'Attert, à dater du jour de la ratification de la convention par la Chambre et le Souverain, la Société concessionnaire sera tenue de soumettre à l'approbation définitive du Gouvernement des projets du tracé et du profil en long de ces lignes.

Ces plans devront être approuvés par le Gouvernement au plus tard dans les trois mois qui suivront leur présentation. Les plans pour les autres sections devront être fournis dans un délai de neuf mois à partir de l'entente au sujet de leur prolongement au delà de la frontière.

Dans les trois mois de la date de l'approbation du tracé et du profil en long, la Société concessionnaire présentera des projets complets et détaillés de tous les ouvrages pour l'établissement du chemin de fer, de ses stations et dépendances, ainsi que les plans terriers de toutes les propriétés bâties et non bâties qu'il sera nécessaire d'acquérir par voie d'expropriation forcée. L'approbation de ces plans par le Gouvernement aura lieu dans les trois mois qui suivront leur présentation.

**Art. 4.**

La mise en possession des propriétés bâties et non bâties nécessaires à l'exécution des travaux, l'occupation des terrains pour l'extraction, le transport et le dépôt de terres et matériaux, auront lieu comme en matière de travaux décrétés d'utilité publique au nom de l'Etat, mais à la diligence et aux frais exclusifs de la Société concessionnaire.

**Art. 5.**

Les terrains appartenant à l'Etat qui seront traversés par lesdits chemins de fer ou nécessaires

à l'établissement des gares et des lieux de chargement ou de déchargement, sont concédés à la Société concessionnaire pour en jouir gratuitement pendant toute la durée de la concession.

Il est bien entendu que les biens provenant de l'ancien douaire des cures ne tomberont pas sous l'application de cette disposition, attendu que par décret du 6 novembre 1843 ces biens sont affectés à un usage déterminé.

L'administration grand-ducale promet en outre d'user de toute son influence pour faire également obtenir gratuitement ou à des prix modérés, à la Société concessionnaire, de la part des communes et des particuliers intéressés à l'ouverture de la nouvelle communication, la cession de terrains, matériaux, l'usage des carrières, etc.

Art. 6.

La Société concessionnaire sera tenue de se conformer exactement dans l'exécution aux plans, profils et projets qui auront été approuvés.

Si les travaux n'étaient pas exécutés conformément aux plans et projets, le Gouvernement aura le droit, même après leur entier achèvement, de les faire rectifier d'office aux frais de la Société concessionnaire.

Pour l'exécution des travaux, la Société concessionnaire se soumet aux décisions du Gouvernement concernant le travail des dimanches et jours fériés.

Art. 7.

Le maximum des pentes et rampes du tracé n'excédera pas dix-huit millimètres par mètre courant.

Les alignements devront se rattacher suivant des courbes dont le rayon minimum est fixé à trois cents mètres, et dans le cas de ce rayon minimum, les raccordements devront, autant que possible, s'opérer sur des paliers horizontaux.

Ce rayon minimum pourra être porté à deux cents mètres pour la ligne de la Sûre et pour les abords des stations.

La largeur entre les arêtes extérieures des banquettes de la double voie sera au moins de huit mètres, et de la simple voie de quatre mètres et demi.

L'inclinaison des talus sera réglée d'après la nature des terrains et des localités. Ils seront au besoin soutenus par des perrés ou défendus contre l'action des eaux, au moyen de murs de revêtement en maçonnerie.

Les dimensions et la profondeur des fossés et contrefossés seront fixées de manière à assurer la prompte évacuation des eaux et l'assèchement de la voie.

Tous les ouvrages sans distinction pourront être construits avec les matériaux en usage dans les travaux publics des mêmes localités, sous la seule condition que ces matériaux seront, chacun dans son espèce, de la meilleure qualité, et qu'ils seront mis en œuvre d'après les règles de l'art, de manière à garantir la solidité et la durée des ouvrages.

La Société concessionnaire aura la faculté de proposer aux dispositions de cet article les modifications dont l'expérience pourra indiquer l'utilité ou la convenance, mais ces modifications ne pourront être exécutées sans l'approbation de l'administration grand-ducale.

141

Art. 8.

Le poids des rails sera au moins de trente-sept kilogrammes par mètre courant sur les voies de communication.

Les fondations et la pose de la voie offriront les conditions requises pour assurer la marche rapide et sûre des transports par locomotives.

Art. 9.

Dans le cas où l'on découvrirait dans les fouilles à faire pour l'établissement du chemin de fer ou de ses dépendances quelques objets d'art, d'antiquité, de numismatique, d'histoire naturelle, etc., ces objets deviendraient la propriété de l'État.

Art. 10.

Lorsque le chemin de fer longera ou traversera à niveau des grandes routes, chemins vicinaux, railways, chemins de halage, etc., les travaux à exécuter aux uns et aux autres par la Société concessionnaire, combinés avec les dispositions réglementaires de l'exploitation, devront avoir pour but de maintenir constamment, sur ces diverses communications, la facilité et la sûreté de la circulation.

Art. 11.

La Société concessionnaire exploitera les chemins de fer à ses risques, frais et profits jusqu'à l'expiration de la concession, sous les restrictions exprimées par les présentes et sous l'observation des lois et règlements du Grand-Duché, publiés, présents ainsi que de ceux à venir, non contraires aux termes du présent acte.

Art. 12.

Au fur et à mesure qu'une section sera susceptible d'être livrée à la circulation, la Société concessionnaire pourra, après vérification de l'état de la ligne, en opérer la mise en exploitation.

Il sera arrêté par le Gouvernement, avant toute mise en exploitation et sur les propositions de la Société concessionnaire, un règlement pour assurer la police, la conservation et la sûreté du chemin.

La Société concessionnaire est autorisée à faire, sauf l'approbation de l'administration, les règlements qu'elle jugera utiles pour le service et l'exploitation des chemins.

La Société concessionnaire fera faire, après l'achèvement des travaux, à ses frais, un bornage contradictoire et un plan cadastral de toutes les parties du chemin de fer et de ses dépendances; elle fera également dresser à ses frais et contradictoirement avec l'administration, un état descriptif et détaillé de la ligne entière, de la voie ferrée, des gares, ouvrages d'art, clôtures, ponts à bascules, bâtiments etc. Des expéditions dûment certifiées des procès-verbaux de bornage, du plan cadastral et de l'état descriptif seront déposées aux frais de la Société concessionnaire dans les archives de l'administration.

Art. 13.

La Société concessionnaire est obligée, pendant la durée de la présente concession, d'entretenir les chemins de fer qui lui sont concédés, en parfait état de conservation et propres à l'exploitation, à ses frais et sans que l'État ait à y contribuer, et de mettre en tout temps le nombre des convois et le matériel en rapport avec les besoins de la circulation publique.

1.

6a

142

Si les chemins de fer une fois achevés ne sont pas constamment entretenus en bon état, il y sera pourvu d'office à la diligence du Gouvernement et aux frais de la Société concessionnaire, sans préjudice, s'il y a lieu, des dispositions indiquées ci-après pour les cas d'interruption de l'exploitation.

Le montant des avances faites sera recouvré au moyen des rôles que le Gouvernement rendra exécutoires.

Si l'exploitation des chemins de fer vient à être interrompue en totalité ou en partie, l'administration prendra immédiatement, aux frais et risques de la Société concessionnaire, les mesures nécessaires pour assurer provisoirement le service.

Si dans les trois mois de l'organisation du service provisoire, la Société concessionnaire n'a pas valablement justifié qu'elle est en état de reprendre et de continuer l'exploitation, et si elle ne l'a pas effectivement reprise, la déchéance pourra être prononcée par le Gouvernement. Cette déchéance prononcée, le chemin de fer et toutes ses dépendances seront mis en adjudication et il sera procédé ainsi qu'il est dit à l'art. 32 du présent cahier des charges.

Art. 14.

Le Gouvernement s'interdit, pour un terme de vingt ans, de concéder, sans le consentement de la Société concessionnaire, tout nouveau chemin de fer parallèle aux lignes concédées par les présentes, qui établirait la jonction des mêmes points sans desservir de nouveaux points intermédiaires dont l'importance serait constatée par le Gouvernement.

En dehors des lignes parallèles, le Gouvernement aura le droit d'accorder de nouvelles concessions de chemins de fer s'embranchant sur les chemins de fer déjà concédés.

La Société concessionnaire ne pourra mettre aucun obstacle à ces embranchements, ni réclamer, à l'occasion de leur établissement, aucune indemnité quelconque, pourvu qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation ni aucuns frais particuliers à la Société.

Les Sociétés concessionnaires de chemins de fer d'embranchement auront la faculté, moyennant les tarifs déterminés dans le cahier des charges et l'observation des règlements de police et les services établis ou à établir, de faire circuler leurs voitures, wagons et machines sur les chemins de fer déjà concédés, pour lesquels cette faculté sera réciproque à l'égard desdits embranchements.

Dans le cas où les diverses Sociétés ne pourraient s'entendre entre elles sur l'exercice de cette faculté, le Gouvernement statuerait sur les difficultés qui s'élèveraient entre elles à cet égard.

Dans le cas où une Société d'embranchement joignant les lignes concédées n'userait pas de la faculté de circuler sur ses lignes, comme aussi dans le cas où la Société concessionnaire de ces dernières lignes ne voudrait pas circuler sur les embranchements, les Sociétés seraient tenues de s'arranger entre elles de manière que le service des transports ne soit jamais interrompu aux points de jonction des diverses lignes.

Celle des Sociétés qui se servira du matériel qui ne serait pas sa propriété, payera une indemnité en rapport avec l'usage et la détérioration de ce matériel.

Dans le cas où les Sociétés ne se mettraient pas d'accord sur la quotité de l'indemnité ou sur les moyens d'assurer la continuation du service sur toute la ligne, le Gouvernement y pourvoirait d'office et prescrirait toutes les mesures nécessaires.

Art. 15.

Pendant toute la durée de la concession, les terrains occupés par les chemins de fer et par leurs dépendances seront exempts de toutes contributions foncières ou autres.

Les bâtiments et magasins dépendants de l'exploitation des chemins de fer seront assimilés pour l'impôt aux propriétés bâties dans la localité.

Il ne pourra être établi, pendant la durée de la concession, sur les chemins de fer aucun péage, ni perçu aucun droit, soit au profit de l'État, soit au profit d'une ou de plusieurs communes.

Art. 16.

Toutes les marchandises traversant en transit le Grand-Duché, les lignes de la Belgique vers la France et autres et vice versa, jouiront de toutes les faveurs qui, par rapport au transit, pourront être accordées par le Gouvernement grand-ducal, en vertu du paragraphe 3 de la division III du tarif du Zollverein.

Sous tous les autres rapports la Société concessionnaire sera soumise aux lois et règlements de douane obligatoires dans le Grand-Duché et aux prescriptions que leur application entraînera.

Art. 17.

Pour indemniser la Société concessionnaire des travaux et dépenses qu'elle s'engage à faire par le présent cahier des charges et sous la condition expresse qu'elle en remplira toutes les obligations, le Gouvernement lui accorde pour un laps de temps de quatre-vingt-dix-neuf ans, à dater de l'époque fixée pour l'achèvement des travaux de toutes les lignes formant l'objet de la présente concession, l'autorisation de percevoir les prix de transport ci-après déterminés.

**T A R I F.**

**Grande vitesse.**

	fr.	minima.
Voyageurs, par tête		
{ 1 <sup>re</sup> classe, voitures garnies . . . . .	0, 10	0,50
{ 2 <sup>e</sup> classe, voitures à banquettes rembourrées. . . . .	» 0,073	0,35
{ 3 <sup>e</sup> classe, wagons couverts . . . . .	» 0,053	0,23
Bagages, — par 100 kilogrammes et par kilomètre. . . . .		0,06

avec un minimum de taxe de 60 centimes.

Les voyageurs pourront transporter, gratuitement et à leurs risques et périls, les objets d'un poids au-dessous de vingt kilogrammes et d'un volume ne dépassant pas 0<sup>m</sup>50 sur 0<sup>m</sup>25 et 0<sup>m</sup>30 et qui pourront se placer sous les bancs des voitures, sans inconvénient pour les autres voyageurs.

Les marchandises qui, sur la demande des expéditeurs, seront transportées avec la vitesse des voyageurs, paieront à raison de 40 centimes par 1000 kilogrammes et par kilomètre; toutefois la taxe ne pourra être inférieure à 60 centimes par colis, quelle que soit la distance parcourue.

**Petite vitesse.**

**MARCHANDISES.**

1<sup>re</sup> classe. — Cristaux, glaces, marbres en tranches, meubles, porcelaines, fayences et verreries, soieries, vins et boissons distillées, tissus de toute espèce, étain, objets encombrants ou d'un transport difficile et dangereux. ) fr. 0,20 par tonne et par kilomètre.

**2<sup>e</sup> classe.** — Marchandises qui ne sont comprises ni dans la 1<sup>re</sup> ni dans la 3<sup>e</sup> classe. } fr. 0,15 par tonne  
et par kilomètre.

**3<sup>e</sup> classe.** — Ardoises, bois de chauffage, bois de construction, briques, cendres, céréales, chaux en sac ou en barils, clous de toute espèce, cordages vieux, drillles, chiffons et rognures, écorces en sac, engrais, fers en barres, fonte brute, houille, marbres en bloc, minerais, mitraille, métaux bruts, noir animal, os, pannes, pavés, pierres de taille sans moulure, pommes de terre, betteraves, pulpes, sel, son, terres, tourteaux, tuiles, verre cassé, verres en vitre en caisse. } fr. 0,09 par tonne  
et par kilomètre.

**4<sup>e</sup> classe.** — Tous les transports ci-après dénommés parcourant au moins 20 kilomètres, ou payant pour cette distance et pour des expéditions par wagons complets d'au moins 5000 kilogrammes.

Cette 4<sup>e</sup> classe est divisée en deux catégories :

La 1<sup>re</sup> catégorie aura pour base six centimes par tonne et par kilomètre, plus cinquante centimes par tonne de droit fixe, sans préjudice des frais de chargement et de déchargement et s'appliquera aux marchandises ci-après désignées :

Ardoises, bois de chauffage, bois de construction, briques, cailloux, carreaux en terre cuite, cendres, chaux, dalles en terre cuite, échalas, engrais, écorces en botte, foin, fourrages verts et secs, funiers, marnes, matériaux pour la construction et l'entretien des routes, paille commune, pavés, plâtres, pierres de taille brutes et légèrement ébauchées, pierres à chaux et à plâtre, pommes de terre, betteraves, pulpes, sel gemme et sel marin.

La 2<sup>e</sup> catégorie aura pour base cinq centimes par tonne et par kilomètre, plus cinquante centimes par tonne de droit fixe, sans préjudice des frais de chargement et de déchargement, et s'appliquera aux marchandises ci-après dénommées :

Agglomérés de houille, boghead solide, castine, charbon de terre, coak, coak de boghead, fonte brute en massiaux, sapots ou saumons, houille, minerai de fer, scories, engrais commun.

Équipages	{	à 2 roues, par voiture et par kilomètre. . . . .	fr. 0,40
		à 4 » » » » » . . . . .	0,60
Chevaux	{	1 cheval, par convoi et par kilomètre . . . . .	0,40
		2 ou 3 chevaux par convoi et par kilomètre . . . . .	0,45
Bétail	{	5 ou 6 bœufs ou un wagon de petit bétail, par convoi et par kilomètre . . . . .	0,45
		3 ou 4 bœufs, 5 à 10 porcs ou veaux, 11 à 20 moutons, par convoi et par kilomètre . . . . .	0,40
		1 ou 2 bœufs, 1 à 5 porcs ou veaux, 1 à 10 moutons, par convoi et par kilomètre . . . . .	0,30

Le tarif pour les équipages sera double, si le transport a lieu à la vitesse des voyageurs; dans ce cas, deux personnes pourront, sans supplément de tarif, voyager dans les voitures à deux roues et trois dans les voitures à quatre roues. Les voyageurs excédant ce nombre paieront le prix des places de 2<sup>e</sup> classe.

Les chevaux et le bétail transportés de la même manière paieront le double des taxes portées au tarif.

145

Les droits seront perçus par kilomètre, dans ce sens que tout kilomètre entamé sera censé parcouru en totalité. Si la distance parcourue est inférieure à sept kilomètres, elle sera comptée pour sept kilomètres.

Art. 18.

Le poids de la tonne est de mille kilogrammes; les fractions de poids ne seront comptées que par centième de tonne; ainsi tout poids compris entre zéro et dix kilogrammes paiera comme dix kilogrammes, entre dix et vingt kilogrammes il paiera comme vingt kilogrammes, et ainsi de suite.

Toutefois les marchandises non susceptibles d'être chargées avec d'autres, telles que la chaux, la suie, les minerais, le charbon, les terres, etc., présentées en wrac (sans emballage), ne sont admises que par charge complète (5,000 kilogrammes).

Art. 19.

Les denrées, marchandises-effets, animaux et autres objets non désignés dans le tarif précédent, seront rangés, pour les droits à percevoir, dans les classes avec lesquelles ils auraient le plus d'analogie.

Les assimilations de classes pourront être provisoirement réglées par la Société concessionnaire; elles seront soumises immédiatement à l'administration, qui prononcera définitivement.

Art. 20.

Les prix des transports déterminés au tarif précédent ne seront point applicables :

1° A toute voiture pesant, avec son chargement, plus de quatre mille cinq cents kilogrammes.

2° A toute masse indivisible pesant plus de trois mille kilogrammes.

Néanmoins, la Société concessionnaire ne pourra se refuser ni à transporter les masses indivisibles pesant de trois mille à cinq mille kilogrammes, ni à laisser circuler toute voiture qui, avec son chargement, peserait de quatre mille cinq cents à huit mille kilogrammes, mais les prix de transport seront augmentés de moitié.

La Société concessionnaire ne pourra être contrainte à transporter les masses indivisibles pesant plus de cinq mille kilogrammes, ni à laisser circuler les voitures autres que les machines locomotives qui, chargement compris, peseraient plus de huit mille kilogrammes.

3° Aux denrées et objets qui ne sont pas nommément énoncés dans le tarif et qui, sous le volume d'un mètre cube, ne pèsent pas deux cents kilogrammes.

4° A l'or et à l'argent, soit en lingot, soit monnayés ou travaillés, ou plaqués d'or et d'argent, au mercure, au platine, ainsi qu'aux bijoux, pierres précieuses et autres valeurs.

5° Et en général à tous paquets ou colis pesant isolément moins de cinquante kilogrammes, à moins que ces paquets ou colis ne fassent partie d'envois pesant ensemble au delà de cinquante kilogrammes, d'objets envoyés par une même personne et d'une même nature, quoique emballés à part, tels que sucres, cafés, etc.

Dans les cinq cas ci-dessus spécifiés, les prix de transport seront arrêtés annuellement par l'administration sur la proposition de la Société concessionnaire; au dessous de cinquante kilogrammes, quelle que soit la distance parcourue, le prix de transport d'un colis à petite vitesse ne pourra être moindre de quarante centimes.

146

**Art. 21.**

**Aucune taxe, de quelque nature qu'elle soit, ne pourra être perçue qu'en vertu d'une homologation du Gouvernement.**

Dans le cas où la Compagnie juge convenable, soit pour le parcours total soit pour le parcours partiel de la voie de fer, d'abaisser avec ou sans conditions au dessous des limites déterminées par le tarif, les taxes qu'elle est autorisée à percevoir, les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après un délai de trois mois au moins pour les voyageurs et d'un an pour les marchandises.

Les abaissements de taxe devront se faire d'une manière générale et sans exception, soit au préjudice, soit en faveur de qui que ce soit, et de telle sorte que les taxes décroissent par unité de parcours, lorsque la distance augmente, et qu'elles soient en rapport avec la nature des marchandises et les facilités que les circonstances de l'exploitation présentent pour leur transport.

Les abaissements de prix ne pourront avoir lieu qu'en suite d'une décision du Gouvernement, et à la condition que le public en sera informé un mois d'avance par des affiches apposées dans les salles d'attente des stations et haltes et par des avis insérés dans les journaux.

Le Gouvernement pourra désigner les journaux dans lesquels ces avis devront être insérés.

Si la Société concessionnaire effectuait certains transports à des prix inférieurs à ceux des tarifs arrêtés de commun accord avec le Gouvernement, sans qu'il ait été satisfait au préalable à l'une ou l'autre des conditions énoncées ci-dessus, l'administration pourra rendre d'office ces réductions de prix applicables à tous les transports de la même catégorie, et les prix ainsi abaissés ne pourraient, comme dans les cas de réductions opérées à l'intervention de l'administration, être relevés qu'en suite d'une autorisation expresse de cette administration.

Les réductions accordées à des indigents ne pourront toutefois donner lieu à l'application de la disposition qui précède. Les frais accessoires non mentionnés aux tarifs, tels que ceux d'enregistrement, de chargement et de déchargement, de magasinage dans les gares et magasins du chemin de fer, de factage et de camionage, seront fixés annuellement par l'administration sur la proposition de la Compagnie. Il en sera de même d'un règlement contenant les conditions générales des transports.

**Art. 22.**

La Société concessionnaire pourra rétrocéder, en se conformant aux lois et règlements sur la matière, la concession de chacune des lignes dans son ensemble et sans restriction, à une Société anonyme qui sera substituée à ses droits et obligations.

Si la Société à laquelle la rétrocession se fait est constituée, l'assentiment du Gouvernement est requis.

S'il s'agit d'une Société à former, ses statuts devront en outre être approuvés par le Gouvernement grand-ducal. Dans ce cas, deux administrateurs au moins devront être Luxembourgeois.

Les actions ne pourront être au porteur que lorsque le versement des trois dixièmes au moins sur le capital nominal aura été effectué. La Société concessionnaire pourra insérer dans les statuts de la Société anonyme dont il vient d'être parlé, une clause qui permettra d'émettre une partie de son capital en obligations à primes fixes ou variables.

La Société concessionnaire aura un domicile d'élection dans le Grand-Duché, où lui seront adressés les communications, réquisitions et ordres émanés de l'administration; ces communications, réquisitions et ordres seront transmis par voie de correspondance administrative et auront par eux-mêmes date certaine et caractère authentique, lorsque leur remise au domicile d'élection aura été constatée par un reçu.

Dans aucun cas, la Société concessionnaire ne pourra baser aucune réclamation quelconque sur des ordres qui lui auraient été donnés verbalement; des ordres verbaux ne pourront avoir pour elle un caractère obligatoire. Elle aura à Luxembourg un représentant, auquel le Gouvernement et les intéressés pourront s'adresser pour toutes les affaires d'exploitation et autres qui concernent le réseau.

Art. 23.

Les fonctionnaires salariés seront au choix et à la nomination de la Société concessionnaire et pourront, ainsi que les ingénieurs, être étrangers.

Ils seront, comme tels, et surtout pour ce qui concerne l'accomplissement de leurs fonctions, soumis aux lois du Grand-Duché.

La Société admettra toutefois de préférence des Luxembourgeois auxquels elle aura reconnu la capacité et les conditions nécessaires pour remplir les différents emplois du chemin de fer.

Le Gouvernement aura le droit de désigner ceux des agents qui seront assermentés aux fins de remplir les fonctions d'officier de police judiciaire.

Art. 24.

La Société concessionnaire ou la Société qui en aura acquis les droits, pourront, sauf approbation du Gouvernement, vendre sans ou contre redevance, et affermer l'ensemble ou chacune des lignes concédées après leur entier achèvement.

L'État grand-ducal aurait toutefois, dans une telle éventualité, le droit de préférence à conditions égales, pour autant qu'il se prononce dans le délai de trois mois à partir du jour de la notification à lui faite d'un arrangement intervenu.

De telles ventes ou locations ne pourront avoir lieu en faveur d'un autre État, ni directement ni indirectement.

Art. 25.

La Société concessionnaire ne sera point recevable à réclamer des indemnités :

1° à titre des modifications que pourraient subir la taxe des barrières et les péages établis, tant sur les voies de communication actuellement existantes que sur celles qui pourraient être créées pendant la durée de la concession ;

2° à titre de modifications au tarif des douanes ;

3° à titre de toutes autres mesures prises ou provoquées par l'administration grand-ducale dans le cercle de ses attributions et non contraires aux droits concédés.

Dans le cas où le Gouvernement ordonnerait ou autoriserait la construction de routes, canaux, ou chemins de fer, qui traverseraient le chemin de fer concédé, la Société concessionnaire ne pourra y mettre obstacle, ni réclamer de ce chef d'autre indemnité que le rem-

boursement de l'augmentation éventuelle de dépenses d'entretien de la voie, le Gouvernement s'engageant à faire exécuter, sans frais pour la Société concessionnaire, tous les ouvrages définitifs ou provisoires qui seraient nécessaires pour éviter que l'exploitation puisse être entravée ou interrompue.

Il sera loisible à qui que ce soit, d'établir le long du chemin de fer et sur un point à son choix, des magasins ou abordages, avec des machines, engins ou attirails propres à faciliter le chargement ou le déchargement des wagons, à condition d'établir en dehors du chemin de fer une ou plusieurs voies latérales, afin que les wagons en chargement ou déchargement ne puissent ni entraver ni empêcher la libre circulation sur le chemin de fer.

La Société concessionnaire sera tenue de faire prendre ou déposer pas ses convois de marchandises les wagons à expédier ou en destination de ces gares ou abordages, à charge par les expéditeurs ou destinataires d'acquitter le prix du tarif à raison de la totalité de la distance des deux haltes ou stations, entre lesquelles les gares ou abordages seront situés.

La Société concessionnaire sera tenue de s'entendre avec tout propriétaire de mines ou d'usines qui, offrant de se soumettre aux conditions prescrites ci-après, demanderait un nouvel embranchement. A défaut d'accord, le Gouvernement statuera sur la demande, la Société concessionnaire entendue. Les embranchements seront construits aux frais du propriétaire de mines ou d'usines, de manière à ce qu'il ne résulte de leur établissement aucune entrave à la circulation générale, aucune cause d'avarie pour le matériel, ni aucuns frais particuliers pour la Société concessionnaire.

Leur entretien devra être fait avec soin aux frais de leur propriétaire et sous le contrôle de l'administration.

La Société concessionnaire aura le droit de faire surveiller par ses agents cet entretien ainsi que l'emploi de son matériel sur les embranchements. L'administration pourra à toutes époques prescrire les modifications qui seraient jugées utiles dans la soudure, le tracé ou l'établissement de la voie desdits embranchements, et les changements seront opérés aux frais des propriétaires.

L'administration pourra même, après avoir entendu les propriétaires, ordonner l'enlèvement temporaire des aiguilles de soudure, dans le cas où les établissements embranchés viendraient à suspendre en tout ou partie leurs transports.

La Société concessionnaire sera tenue d'envoyer ses wagons sur tous les embranchements autorisés, destinés à faire communiquer les établissements de mines ou d'usines avec la ligne principale du chemin de fer.

La Société concessionnaire amènera ses wagons à l'entrée des embranchements; les expéditeurs ou destinataires feront conduire les wagons dans leurs établissements pour les charger ou décharger, et les ramèneront au point de jonction avec la ligne principale, le tout à leurs frais.

Les wagons ne pourront d'ailleurs être employés qu'au transport d'objets et de marchandises destinés à la ligne principale du chemin de fer.

Le temps pendant lequel les wagons séjourneront sur les embranchements particuliers ne pourra excéder six heures, lorsque l'embranchement n'aura pas plus d'un kilomètre.

Le temps sera augmenté d'une demi-heure par kilomètre en sus du premier, non compris les heures de la nuit depuis le coucher jusqu'au lever du soleil.

Dans le cas où les limites de temps seraient dépassées, la Société concessionnaire pourra exiger une indemnité égale à la valeur du droit de loyer des wagons, pour chaque période de retard.

Les traitements des gardiens d'aiguilles et des barrières des embranchements autorisés par l'administration seront à la charge du propriétaire des embranchements; les gardiens seront nommés et payés par la Société concessionnaire et les frais qui en résulteront lui seront remboursés par lesdits propriétaires.

En cas de difficulté, il sera statué par l'administration, la Société concessionnaire entendue.

Les propriétaires d'embranchements seront responsables des avaries que le matériel pourrait éprouver pendant son parcours ou son séjour sur ces lignes.

Dans le cas d'inexécution d'une ou de plusieurs des conditions énoncées ci-dessus, l'administration pourra, sur une plainte de la Société concessionnaire et après avoir entendu le propriétaire de l'embranchement, ordonner par un arrêté la suspension du service et faire supprimer la soudure, sans préjudice de tous dommages-intérêts que la Société concessionnaire serait en droit de répéter par la non-exécution de ces conditions.

Pour indemniser la Société concessionnaire de la fourniture et de l'envoi de son matériel sur les embranchements, elle est autorisée à percevoir un prix fixe de douze centimes pour le premier kilomètre et en outre quatre centimes par tonne et par kilomètre en sus du premier, lorsque la longueur de l'embranchement excédera un kilomètre.

Tout kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru en entier.

Le chargement et le déchargement sur les embranchements s'opéreront aux frais des expéditeurs ou destinataires, soit qu'ils le fassent eux-mêmes, soit que la Société concessionnaire consente à les opérer; dans ce dernier cas, ces frais seront l'objet d'un règlement arrêté par l'administration supérieure sur la proposition de la Société concessionnaire.

Tout wagon envoyé par la Société concessionnaire sur un embranchement devra être payé comme wagon complet, lors même qu'il ne serait pas complètement chargé.

La surcharge, s'il y en a, sera payée au prix du tarif légal et au prorata du poids réel. La Société concessionnaire sera en droit de refuser les chargements qui dépasseraient le maximum de 3,500 kilogrammes, déterminé en raison des dimensions actuelles des wagons.

Le maximum sera révisé par l'administration de manière à être toujours en rapport avec la capacité des wagons.

Les wagons seront pesés à la station d'arrivée, par les soins et aux frais de la Société concessionnaire.

#### Art. 26.

Les transports militaires devront être effectués à prix réduits, savoir :

Pour les militaires isolés ou en corps, pour les gendarmes et les détenus, ainsi que pour les chevaux, bagages, effets militaires et matériel de guerre, la moitié des prix fixés par les tarifs légaux.

Dans le cas où les objets appartenant au matériel de guerre ne seraient pas expressément dénommés dans la classification, ils seront assimilés à la dernière classe des marchandises à la petite vitesse.

**150**

Si le Gouvernement jugeait convenir d'employer des voitures cellulaires pour les détenus, ces voitures devraient être transportées gratuitement par les convois ordinaires.

Dans le cas de cherté extraordinaire des subsistances, l'administration supérieure aura le droit d'exiger la réduction temporaire des prix de transport pour les denrées d'approvisionnement, sans que cette réduction puisse abaisser le prix en dessous de huit centimes pour la 3<sup>e</sup> classe et de cinq centimes pour la 4<sup>e</sup> classe, par tonne et par kilomètre.

**Art. 27.**

La Société concessionnaire est tenue d'effectuer gratuitement dans ses convois ordinaires de voyageurs le transport de la poste et celui des employés de service, ainsi que celui des dépêches et des paquets de service.

Dans le cas où la poste se réserverait le transport des petits articles, elle fera à la Société concessionnaire la remise du tiers du prix perçu par elle pour le transport de ces articles, sur le chemin de fer, en appliquant le prix total, perçu proportionnellement à la distance totale parcourue.

Les wagons-poste ambulants seront fournis par l'administration des postes et entretenus par elle.

Dans le cas où l'administration renoncerait à l'usage des wagons-poste spéciaux, la Société concessionnaire sera obligée de mettre gratuitement à sa disposition un compartiment de wagon.

Chaque fois que le service de la poste exigera l'usage de plus d'un compartiment de wagon mis à la disposition de l'administration par la Société concessionnaire, celle-ci recevra une indemnité équitable, dont on conviendra avec elle pour chaque compartiment supplémentaire et en raison du parcours.

**Art. 28.**

Le Gouvernement pourra également, sans que la Société concessionnaire puisse réclamer de ce chef aucune indemnité, effectuer et poser le long des voies du chemin de fer concédé, toutes les constructions et tous les appareils nécessaires à l'établissement d'une ligne télégraphique et entretenir ces constructions et appareils, et prendre toutes les mesures propres à assurer le service de la ligne télégraphique, à la condition de ne pas nuire au service du dit chemin de fer.

La Société concessionnaire mettra à la disposition de l'administration, dans les stations qu'elle désignera, des terrains propres à l'établissement de maisonnettes destinées à recevoir les bureaux télégraphiques et leur matériel.

La Société concessionnaire sera tenue de faire garder par ses agents les fils et appareils des lignes télégraphiques, de faire donner par ses agents aux employés télégraphistes connaissance de tous les accidents qui pourraient survenir. Autant que faire se pourra, les agents de la Société concessionnaire devront faire connaître aux employés télégraphistes les causes de ces accidents.

En cas de rupture d'un fil télégraphique, les agents de la Société concessionnaire devront rattachier provisoirement les bouts séparés, en se conformant aux instructions qui leur seront données à cet égard par les employés télégraphistes.

La Société concessionnaire transportera gratuitement le matériel nécessaire à l'entretien de la ligne télégraphique ainsi que les agents de l'administration voyageant pour le service de la ligne télégraphique.

En cas de rupture d'un fil télégraphique ou d'accidents graves, une locomotive sera mise à la disposition de l'administration à l'effet de transporter sur les lieux de l'accident les hommes et le matériel nécessaires à la réparation; ce transport sera également gratuit.

La Société concessionnaire pourra attacher aux poteaux de la ligne télégraphique du Gouvernement, des fils télégraphiques pour le service de son chemin de fer, mais elle ne pourra pas faire usage des appareils télégraphiques du Gouvernement.

**Art. 29.**

Le Gouvernement a le droit de contrôle et de surveillance de la présente entreprise dans tous ses détails et à toutes les époques de l'exécution des travaux ou de l'exploitation des lignes concédées, sans qu'il en résulte pour lui une responsabilité quelconque.

Le parcours des lignes par les agents du Gouvernement chargés de cette surveillance, sera en tout temps gratuit et la Société concessionnaire versera annuellement dans la caisse de l'État cinquante francs par kilomètre de chemin de fer concédé, pour couvrir les frais d'inspection et de surveillance.

Aucune amende ni autre condamnation, soit contre la Compagnie, soit contre ses agents, ne pourra être prononcée que par les autorités compétentes conformément aux lois du Grand-Duché; la responsabilité pénale pour actes ou négligences relatifs à l'administration et à l'exploitation des chemins de fer, ne pourra jamais atteindre que les employés salariés de la Compagnie et dans aucun cas les membres du Conseil d'administration, en leur qualité d'administrateurs.

La responsabilité civile ne peut être exercée que contre la Société considérée comme un être collectif et non personnellement contre ses membres (administrateurs ou actionnaires). Cependant pour des faits personnels les membres de la Société sont soumis aux lois générales.

**Art. 30.**

A l'époque fixée pour l'expiration de la présente concession, le Gouvernement entrera immédiatement en jouissance des terrains, des ouvrages d'art et des terrassements; de l'infrastructure et superstructure des chemins de fer et de leurs dépendances, tels que gares et lieux de chargement et de déchargement, bâtiments au point de départ et d'arrivée, maisons de garde et de surveillant, avec leur mobilier, machines fixes et en général tous les autres objets immobiliers.

Quant aux objets mobiliers, tels que machines, locomotives, wagons, voitures de terre, outillage, matériaux, combustibles et approvisionnements de tous genres, la Société concessionnaire devra les remettre à l'État aux prix convenus de gré à gré, ou, si l'une des parties le réclame, à dire d'experts.

La Société concessionnaire restera propriétaire des constructions spéciales telles que fours à coke, fonderies, fabriques de machines et autres appareils, magasins, docks, etc., qu'ils auraient été autorisés par le Gouvernement à établir avec stipulation expresse qu'elles ne font pas partie des dépendances des chemins de fer.

Si pendant les cinq années qui précéderont la remise du matériel et de la ligne, la Société concessionnaire ne se mettait pas en mesure de satisfaire complètement à cette obligation, le Gouvernement aurait le droit de saisir les produits du péage et de les employer à rétablir en bon état le chemin de fer et toutes ses dépendances.

152

**Art. 31.**

Les indemnités pour occupation temporaire ou détérioration de terrains, pour chômage, modification ou destruction d'usines, pour tout dommage quelconque résultant de la construction et de l'exploitation seront supportées et payées par la Société concessionnaire.

**Art. 32.**

Faute par la Société concessionnaire d'avoir entièrement terminé les travaux à sa charge dans les délais fixés, elle encourra la déchéance et il sera pourvu à la continuation et à l'achèvement des travaux comme à l'exécution des autres engagements contractés par elle, au moyen d'une adjudication que l'on ouvrira sur les clauses du présent cahier des charges et sur une mise à prix des ouvrages déjà construits, des matériaux, des terrains achetés et des portions de chemin de fer déjà mises en exploitation.

La Société concessionnaire évincée recevra des nouveaux concessionnaires la valeur que l'adjudication aura déterminée.

Si l'adjudication ouverte n'amène pas de résultat, une seconde adjudication sera tentée sur les mêmes bases après un délai de six mois, et, si cette seconde tentative reste également sans résultat, la Société concessionnaire sera définitivement déchuë de tout droit à la concession, et les portions de chemins de fer déjà exécutées ou qui seraient mises en exploitation deviendraient définitivement et immédiatement la propriété de l'État.

Les dispositions du présent article ne seront point applicables au cas où le retard, ou la cessation des travaux, ou l'interruption de l'exploitation proviendrait de force majeure, notamment en cas de guerre entre la France et la Prusse ou la Belgique.

Dans aucun cas, la Société concessionnaire ne sera recevable à invoquer la force majeure, pour quelque cause que ce soit, à moins que dans les trente jours des événements ou circonstances, elle n'en ait fait connaître la réalité et l'influence au Gouvernement. Il en serait de même de faits que la Société concessionnaire croirait pouvoir imputer à l'administration ou à ses agents; elle ne pourrait en arguer que pour autant qu'elle en ait également fait connaître la réalité et l'influence au Gouvernement, au moment où ils auront été posés, ou au plus tard dans les trente jours suivants.

La transmission des droits acquis par le présent acte à la Société concessionnaire et par elle à la Société par actions qu'elle formera, ne sera soumise à aucun droit de transmission.

**Art. 33.**

Les contestations qui s'élèveraient entre la Compagnie et l'administration, au sujet de l'interprétation des clauses du présent cahier des charges, seront jugées par le Conseil d'État, la Société concessionnaire entendue.

Fait en double à Luxembourg, le 14 décembre 1868, et à Bruxelles, le 27 février 1869.

Signés : L.-J.-E. SERVAIS. S. PHILIPPART, F. GÉNÉBIEN.

Appartient à la loi du 19 mars 1869, n° 168.

*Le Secrétaire du Roi pour les affaires du Grand-Duché,*  
G. D'OLMART.

EXTRAIT

*du procès-verbal de la séance du Conseil d'administration de la Compagnie des chemins de fer des bassins houillers du Hainaut, du 10 décembre 1868.*

Présents MM. S. Philippart, président; Félix Gendebien, vice-président; baron Léopold Lefebvre, Tournay-Stevens, Parent-Pécher, M. Boulenger, administrateurs; et Léon Wilmart, secrétaire.

Il est donné lecture du procès-verbal de la séance précédente du 7 décembre 1868, lequel est approuvé.

Comme suite à la proposition adoptée par le Conseil, dans sa séance précédente, MM. S. Philippart et Félix Gendebien rendent compte de l'examen d'un projet de contrat et d'un cahier des charges relatifs à la concession des chemins de fer du réseau Luxembourgeois « Prince Henri. »

A la suite de ce compte-rendu, le Conseil d'administration donne pouvoirs à MM. S. Philippart, président du Conseil, et Félix Gendebien, vice-président du Conseil, de conclure une convention avec le Grand-Duché de Luxembourg pour la concession du réseau « Prince Henri. »

MM. Philippart et Gendebien sont autorisés à traiter, pour le mieux des intérêts de la Société, tant avec le Gouvernement grand-ducal qu'avec le sieur Guyot, pour le rachat de ses droits comme demandeur en concession.

Pour extrait conforme :

*Le secrétaire,*  
Signé : L. WILMART.

*Les administrateurs,*  
Signés : TOURNAY-STEVENS.  
BARON L. LEFÈVRE.  
F. GENDEBIEN.  
S. PHILIPPART.  
PARENT-PÉCHER.  
BOULENGER.

**Beschluss vom 12. März 1869, betreffend die Dispensation der Medicamente zur Behandlung des Viehes.**

Der General-Director der Justiz;

Nach Einsicht der Anträge des Medicinal-Collegiums in Betreff der Maßregeln zur Erleichterung der Dispensation der bei Behandlung von kranken Thieren anzuwendenden Arzneimittel;

Nach Einsicht der Art. 20, 21 und 36 der Königl.-Großh. Verordnung vom 12. October 1841 über das Medicinalwesen, sowie der Königl.-Großh. Erklärung vom 30. December 1842 in Betreff der Auslegung besagter Artikel;

**Arrêté du 12 mars 1869, relatif à la dispense des médicaments pour le traitement du bétail.**

LE DIRECTEUR-GÉNÉRAL DE LA JUSTICE;

Vu les propositions du Collège médical au sujet des mesures à prendre pour faciliter la dispense des médicaments servant au traitement des animaux malades;

Vu les art. 20, 21 et 36 de l'ordonnance royale grand-ducale du 12 octobre 1841 sur le service médical, ainsi que la déclaration royale grand-ducale du 30 décembre 1842, interprétative des susdits articles;

Nach Einsicht des Gutachtens des Staats-  
rathes;

Nach Berathung der Regierung im Conseil;

Beschließt :

Art. 1.

Die beißbehandlung von kranken Thieren an-  
zuwendenden, von einem Thierärzte verschriebenen  
Arzneimittel werden mit einem Rabatt von  
dreißig Procent auf dem Preise der gesetzlichen  
Lage verabfolgt.

Art. 2.

Die Bestimmungen des Ministerial-Beschlusses  
vom 13. März 1866 (Mem. Tb. I, S. 175) sind  
nicht anwendbar auf diejenigen Thierärzte, welche  
eine Ortschaft bewohnen, wo sich eine Apotheke  
befindet.

Art. 3.

Gegenwärtiger Beschluß soll ins „Memorial“  
eingerückt werden.

Luxemburg den 12. März 1869.

Der General-Director der Justiz,  
VANNERUS.

**Königl.-Großh. Beschluß vom 18. März 1869,**  
den Schluß der Session der Kammer der  
Abgeordneten betreffend.

Wir **Wilhelm III**, von Gottes Gnaden  
König der Niederlande, Prinz von Oranien-  
Nassau, Großherzog von Luxemburg, &c., &c., &c.;

Nach Einsicht des Art. 72 der Verfassung;

Auf den Bericht Unseres Staatsministers, Prä-  
sidenten der Regierung, und nach Berathung der  
Regierung im Conseil;

Haben beschlossen und beschließen :

Art. 1.

Unser Staatsminister, Präsident der Regierung,  
ist zu Unserem Bevollmächtigten ernannt, um in

Vu l'avis du Conseil d'État;

Après délibération du Gouvernement en con-  
seil;

Arrête :

Art. 1<sup>er</sup>.

Les médicaments servant au traitement des  
animaux malades et dont la prescription a été  
faite par un artiste vétérinaire, seront débités  
avec un rabais de *trente* pour cent sur les prix  
de la taxe légale.

Art. 2.

Les dispositions de l'arrêté ministériel du 13  
mars 1866 (Mém. 1<sup>re</sup> partie, page 175) ne s'ap-  
pliquent pas aux vétérinaires qui habitent une  
localité où il y a une pharmacie.

Art. 3.

Le présent arrêté sera inséré au *Mémorial*.

Luxembourg, le 12 mars 1869.

Le Directeur-général de la justice,  
VANNERUS.

*Arrêté royal grand-ducal du 18 mars 1869, con-  
cernant la clôture de la session de la Chambre  
des députés.*

Nous **GUILLAUME III**, par la grâce de Dieu,  
Roi des Pays-Bas, Prince d'Orange-Nassau,  
Grand-Duc de Luxembourg, etc., etc., etc.;

Vu l'art. 72 de la Constitution;

Sur le rapport de Notre Ministre d'État, Prési-  
dent du Gouvernement, et après délibération du  
Gouvernement en conseil;

Avons arrêté et arrêtons :

Art. 1<sup>er</sup>.

Notre Ministre d'État, Président du Gouverne-  
ment, est nommé Notre fondé de pouvoir à l'effet

Unserm Namen die am 10. November 1868 eröffnete ordentliche Session der Kammer der Abgeordneten zu schließen.

Art. 2.

Unser Staatsminister, Präsident der Regierung, ist mit der Vollziehung dieses Beschlusses, welcher ins „Memorial“ eingerückt werden soll, beauftragt.

Haag den 18. März 1869.

Für den König-Großherzog:  
Dessen Statthalter im Großherzogthum,  
**Heinrich**  
Prinz der Niederlande.

Der Staatsminister, Durch den Prinzen:  
Präsident der Regierung, Der Secretär,  
L. J. E. Servais. G. d'Olimart.

de clore, en Notre nom, la session ordinaire de la Chambre des députés qui a été ouverte le 10 novembre 1868.

Art. 2.

Notre Ministre d'État, Président du Gouvernement, est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera inséré au *Mémorial*.

La Haye, le 18 mars 1869.

Pour le Roi Grand-Duc:  
Son Lieutenant-Représentant  
dans le Grand-Duché,

**HENRI,**  
PRINCE DES PAYS-BAS.

Le Ministre d'Etat, Président  
du Gouvernement,  
L.-J.-E. SERVAIS.

Par le Prince:  
Le Secrétaire,  
G. D'OLIMART.