

**Memorial** des **Großherzogthums Luxemburg.**



**MEMORIAL** DU **GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG.**

Samstag, 2. October 1880.

Nr. 70.

SAMEDI, 2 octobre 1880.

**Gesetz vom 1. October 1880, betreffend die Concession zum Bau und Betrieb von Sekundär- und Straßeneisenbahnen.**

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

Nach Anhörung Unseres Staatsrathes;

Mit Zustimmung der Kammer der Abgeordneten;

Nach Einsicht der Entscheidung der Abgeordneten-Kammer vom 23. September 1880 und derjenigen des Staatsrathes vom 28. desselben Monats, gemäß welchen eine zweite Abstimmung nicht stattfinden wird;

Haben verordnet und verordnen:

**Art. 1.** Die Regierung ist ermächtigt, die Concession zum Bau und Betrieb von zwei Sekundär- oder Straßeneisenbahnen zu verleihen, und zwar:

- a) von Remich über Mondorf nach Luxemburg,
- b) von Fels nach der Wilhelm-Luxemburg-Bahn in der Richtung von Cruchten oder nach einem andern zwischen der Regierung und dem Concessionär zu vereinbarenden Punkte dieser Bahn.

**Art. 2.** Diese Concession unterliegt den Bestimmungen und Bedingungen, welche in dem gegenwärtigem Gesetze beigefügten Vertrags-Entwürfe enthalten sind, oder solchen Bedingungen, welche für den Staat vortheilhafter wären.

**Loi du 1<sup>er</sup> octobre 1880, concernant la concession pour la construction et l'exploitation de chemins de fer à petite section.**

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 résolution de la Chambre des députés prise en séance du 23 septembre 1880, et celle du Conseil d'État en date du 28 du même mois, portant qu'il n'y a pas lieu à second vote;

Avons ordonné et ordonnons:

**Art. 1<sup>er</sup>.** Le Gouvernement est autorisé à faire la concession de la construction et de l'exploitation des deux chemins de fer à petite section ou tramways à vapeur:

- a) de Remich par Mondorf à Luxembourg,
- b) de Larochette au chemin de fer du Guillaume-Luxembourg vers Cruchten ou vers un autre point à déterminer de commun accord entre le Gouvernement et le concessionnaire.

**Art. 2.** Cette concession sera faite aux clauses et conditions contenues au projet de convention annexé à la présente loi, ou à des conditions qui seraient plus favorables pour l'État.

**Art. 3.** Die Regierung ist ermächtigt, im Einverständnis mit dem Concessionär ein besonderes Kostenheft aufzustellen, welches in Form eines öffentlichen Verwaltungsreglements veröffentlicht werden soll, sowie alle zur Ausführung des gegenwärtigen Gesetzes benötigten Maßregeln zu treffen.

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

Im Haag den 1. October 1880.

Der Staatsminister,  
Präsident der Regierung,  
F. de Blochausen.

Wilhelm.

**Art. 3.** Le Gouvernement est autorisé à arrêter avec le concessionnaire un cahier des charges spécial, qui sera publié dans la forme d'un règlement d'administration publique, et à prendre toutes les mesures nécessaires pour l'exécution de la présente loi.

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 1<sup>er</sup> octobre 1880.

Le Ministre d'État,  
Président du Gouvernement,  
F. DE BLOCHAUSEN.

GUILLAUME.

(Annexe.)

### VERTRAG

*zwischen der Grossherzoglich Luxemburgischen Regierung und der schweizerischen Locomotiv- und Maschinenfabrik und Genossen in Winterthur, betreffend die Uebergabe resp. Uebernahme der Concession für den Bau und Betrieb von Secundär- und Strasseneisenbahnen im Grossherzogthum Luxemburg.*

**Art. 1.** — Die Grossherzoglich Luxemburgische Regierung überträgt der schweizerischen Locomotiv- und Maschinenfabrik und Genossen in Winterthur als Concessionär-Gesellschaft unter nachfolgenden Bedingungen, die Concession für den Bau und Betrieb der nachstehenden als zusammengehörig zu betrachtenden Secundär- und Strasseneisenbahnen auf die Dauer von fünfundneunzig Jahren vom Tage der Eröffnung an gerechnet:

- 1° Eine Bahn von Larochette nach Cruchten oder nach einer andern Station der Wilhelm-Luxemburg-Bahn, welche im gegenseitigen Einverständnisse bestimmt werden soll;
- 2° Eine Bahn von Remich über Mondorf nach Luxemburg.

**Art. 2.** — Für die Anlage dieser Bahnen können alle öffentlichen Wege und Strassen unentgeltlich benutzt werden, sofern neben den Fahrzeugen der Bahn dem gewöhnlichen Fahrwerksverkehr eine disponible Breite von wenigstens 3,50 Meter bleibt; wo diese Breite sich nicht vorfindet, hat die Concessionär-Gesellschaft auf ihre Kosten dieselbe herzustellen.

Wo diese Minimalbreite angewandt werden will, müssen die Schienen mit ihrer Oberkante im Niveau der Strasse liegen, und wo dies nicht der Fall sein kann, soll die Minimalbreite der Strasse von den Fahrzeugen der Bahn wenigstens 4 Meter betragen.

**Art. 3.** — Die Concessionär-Gesellschaft verpflichtet sich, die obengenannten Bahnen für ihre eigene Rechnung und Gefahr zu bauen und zu betreiben.

**Art. 4.** — Um der Gesellschaft die Herstellung dieser Bahn zu ermöglichen, übergibt ihr die Grossherzogliche Regierung als Subvention die Concession für Ausbeutung von Eisen-erzen in einer Ausdehnung von  $3\frac{1}{2}$  Hectar für jeden Kilometer Bahn.

Diese Concessionen sollen zu ein Sechstel prima Qualität im rothschichtigen Bassin von Esch, zu ein Sechstel prima Qualität im besten Theile des Bassin Lamadelaine, und zu vier Sechstel gute Mittelqualität im Bassin Differdange-Lamadelaine liegen.

Diese Eisenerzconcessionen werden der Concessionär - Gesellschaft nach vollzogener Ratification dieses Vertrages seitens der Kammer und des Souverain zur Verfügung gestellt; so lange jedoch die Bahnen nicht eröffnet sind, unterliegt jeder Miethvertrag der Genehmigung seitens der Regierung.

Die Miethverträge können nur auf *toccage* oder *redevance* abgeschlossen werden.

Nachdem der Betrieb der Bahnen in drei aufeinanderfolgenden Jahren ein durchschnittliches Reinerträgniss von 5 pCt. per Jahr abgeworfen hat, ist die Gesellschaft berechtigt, die sämmtlichen ihr zugetheilten Eisenerz-Concessionen zu verkaufen.

Die Berechnung des Reinerträgnisses der Bahnen resultirt aus der Brutto-Einnahme abzüglich der Betriebskosten, wobei die Anlagekosten eines Kilometers Bahn mit durchschnittlich 50,000 Fr. in Rechnung genommen werden.

**Art. 5.** — Die Eisenerzconcessionen sind den bestehenden und zukünftigen diesbezüglichen Vorschriften und Gesetzen des Grossherzogthums Luxemburg unterworfen und haben keinerlei Lasten und Abgaben zu bezahlen als die Steuern und die Entschädigung an den Grundbesitzer. Diese beiden Posten zusammen sind auf 10 centimes per geförderte Tonne Eisenstein festgesetzt.

**Art. 6.** — Der Ankauf der erforderlichen Terrains wird durch eine Commission besorgt, zu welcher die Gesellschaft und die betreffende Gemeinde je einen Vertreter ernannt.

Die Staats- und Gemeindegünde, soweit sie für die Bahn und den Bahnbau in Anspruch genommen werden, sind der Gesellschaft unentgeltlich zu übergeben.

Die von Privaten zu erwerbenden Grundstücke bezahlt die Concessionär-Gesellschaft zu zwei Dritteln des mit den bisherigen Eigenthümern zu vereinbarenden Preises; wenn diese zwei Drittel den Betrag von durchschnittlich 2500 Fr. per Hectar nicht erreichen, so bezahlt die Gesellschaft dennoch den Betrag von 2500 Fr. per Hectar; sollten aber diese zwei Drittel den Betrag von durchschnittlich 3000 Fr. per Hectar überschreiten und der Gesellschaft für den Terrain-Ankauf nebst Bezahlung für Inconvenienzen etc. Mehrausgaben über diese 3000 Fr. per Hectar hinaus erwachsen, so werden diese Mehrausgaben durch weitere Eisenerzconcessionen der Gesellschaft seitens der Regierung vergütet, wobei für 1 Hectar Eisenerzconcession guter Mittelqualität 13,500 Fr. berechnet werden.

Sollten die beiderseitig mit dem Landankaufe betrauten Vertreter sich für die gütliche Abmachung nicht verständigen können, so tritt das Expropriations-Verfahren sofort in Kraft.

**Art. 7.** — Das durch die Bahnen und ihre Zubehörden eingenommene Terrain ist auf die ganze Dauer der Concession von allen Steuern und Abgaben frei.

Die zum Betriebe errichteten Gebäude und Magazine sind bezüglich der Abgaben den übrigen in der Gemeinde erstellten Gebäuden gleichgestellt.

**Art. 8.** — Zur Sicherstellung der in diesem Vertrage eingegangenen Verpflichtungen und Verbindlichkeiten deponirt die Concessionär-Gesellschaft nach erfolgter Ratification seitens ihres Verwaltungsraths eine Caution von 150,000 Fr. (einhundert fünfzigtausend Franken) in einer der Grossherzoglich Luxemburgischen Regierung genehmen Art.

Im Falle die Ratification seitens der Kammer und des Souverain nicht erfolgen sollte, wird die Caution sofort wieder freigegeben ; im Falle der Annahme bleibt die Caution bis zur Eröffnung der beiden Bahnen in den Händen der Regierung und wird sofort nach Eröffnung derselben der Gesellschaft zurückgestellt.

**Art. 9.** — Die Concessionär-Gesellschaft behält sich das Recht vor, zum Baue und Betriebe der genannten Bahnen oder jeder einzelnen Bahn eine Actiengesellschaft zu constituiren, und es wird solchen Actiengesellschaften gestattet, für die Hälfte ihres eingezahlten Actienkapitals Obligationen auszugeben, im Maximum 25,000 Fr. per Kilometer.

**Art. 10.** — Die Uebertragung der durch gegenwärtige Concessionsurkunde erworbenen Rechte an eine Actiengesellschaft, sowie die diesbezüglichen Verträge und Statuten sollen nur der Entrichtung einer festen Gebühr von 2 Fr. unterworfen sein.

**Art. 11.** — Die Ratification dieses Vertrags seitens des Verwaltungsraths der Concessionär-Gesellschaft, sowie die Deponirung der im Art. 8 genannten Caution soll binnen längstens vier Wochen vom heutigen Tage an erfolgen, die Ratification seitens der Kammer und des Souverain sechs Wochen später.

Abgeschlossen in Luxemburg am 6. August 1880.

Für die Schweizerische Locomotiv- u. Maschinenfabrik

u. Genossen, in Winterthur,

*Der Bevollmächtigte,*  
(gez.) H. SINGLÉ, *ingénieur.*

*Der Staatsminister,*  
*Präsident der Regierung,*  
(gez.) F. DE BLOCHAUSEN.

Vom Consortium Schweizerische Locomotiv- und Maschinenfabrik und Genossen in Winterthur ratifizirt.

Winterthur den 20. August 1880.

*Die Direction :*  
(gez.) BROWN. (gez.) J. SCHÄPPI.

*Bank in Winterthur :*  
(gez.) KELLER.

La convention qui précède a été approuvée par le Gouvernement aux termes des art. 1<sup>er</sup> et 2 de la loi à laquelle elle est annexée, à Luxembourg, le 2 octobre 1880.

*Le Ministre d'État, Président du Gouvernement,*  
F. DE BLOCHAUSEN.

**Königl.-Großherzogl. Beschluß vom 1. October 1880, wodurch das für den Bau und Betrieb der Secundär- und Straßen-eisenbahnen vereinbarte Lastenheft genehmigt und veröffentlicht wird.**

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

Nach Einsicht des Gesetzes vom heutigen Datum und des demselben angefügten Vertrages

**Arrêté royal grand-ducal du 1<sup>er</sup> octobre 1880, concernant l'approbation et la publication du cahier des charges pour la construction et l'exploitation des chemins de fer à petite section.**

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

Vu la loi en date de ce jour et la convention y annexée en date du 6 août 1880, concernant

vom 6. August 1880, betreffend die Concession für den Bau und Betrieb der schmalspurigen Eisenbahnen;

Nach Einsicht des zwischen der Regierung und der Concessionär-Gesellschaft vereinbarten Entwurfes eines Lastenheftes und nach Anhörung Unseres Staatsrathes;

Nach Einsicht des Art. 3 des obenbezogenen Gesetzes;

Auf den Bericht Unseres Staatsministers, Präsidenten der Regierung, und nach Berathung der Regierung im Conseil;

Haben beschloffen und beschließen:

**Art. 1.** Das Lastenheft für den Bau und Betrieb der Secundär- und Strasseneisenbahnen ist genehmigt und soll mit gegenwärtigem Beschluß durch's „Memorial“ veröffentlicht werden.

**Art. 2.** Unser Staatsminister, Präsident der Regierung, ist mit der Vollziehung des gegenwärtigen Beschlusses beauftragt.

Im Haag, den 29. September 1880.

Der Staatsminister,  
Präsident der Regierung,  
F. de Blochausen.

Wilhelm.

la concession de la construction et de l'exploitation de chemins de fer à petite section;

Vu le projet du cahier des charges arrêté de commun accord entre le Gouvernement et la Société concessionnaire, Notre Conseil d'État entendu;

Vu l'art. 3 de la loi prévuee;

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

Avons arrêté et arrêtons:

**Art. 1<sup>er</sup>.** Le cahier des charges pour la construction et l'exploitation des chemins de fer à petite section est approuvé et sera publié par la voie du *Mémorial* à la suite du présent arrêté.

**Art. 2.** Notre Ministre d'État, Président du Gouvernement, est chargé de l'exécution du présent arrêté.

La Haye, le 29 septembre 1880.

Le Ministre d'État,  
Président du Gouvernement,  
F. DE BLOCHAUSEN.

GUILLAUME.

### LASTENHEFT

(Annexe.)

für den Bau u. Betrieb von Secundär und Strasseneisenbahnen im Grossherzogthum Luxemburg.

**Art. 1.** — Die laut Gesetz vom 1. October 1880 und beigelegtem Vertrag vom 6. August 1880 concessionirten Schmalspurbahnen:

1) von Larochette nach Cruchten oder nach einer andern Station der Wilhelm-Luxemburgbahn, welche im gegenseitigen Einverständnis bestimmt werden soll,

2) von Remich über Mondorf nach Luxemburg,

werden den in Kraft stehenden Gesetzen gemäss hergestellt.

Das Bahngleise wird auf der offenen Strecke im Princip auf die Seite des Weges oder der Strasse gelegt, in den Städten und Ortschaften möglichst in die Mitte der Strasse.

Die Bahnen sollen dem Niveau der Strassen mit thunlichster Ausgleichung des wellenförmigen Längenprofils folgen, in den Städten und Ortschaften sind Contreschienen anzulegen, und für die Grundbesitzer in der offenen Strecke sind Ueberfahrten, bei welchen jedoch Contreschienen nicht obligatorisch sind, herzustellen.

**Art. 2.** — Die Pläne sind der Regierung zur Genehmigung vorzulegen und es wird für die Ausarbeitung und Vorlage dieser Pläne eine Frist von vier Monaten vorgesehen; die

Regierung wird binnen längstens zwei Monaten die Pläne prüfen und genehmigen, und binnen weitem sechs Monaten sollen die Bahnen dem Verkehr übergeben werden.

Diese Termine rechnen sich vom Tage der Ratification des Vertrages seitens der Kammer und des Souverain.

Für die Terrain-Aufnahmen und für den Bau kommen die Wintermonate vom 1. November bis 31. März nicht in Rechnung.

**Art. 3.** — Der Concessionär hat sämtliche beim Baue und Betriebe der Bahnen erwachsenden Unkosten zu tragen, so weit nicht der Vertrag anderweitig hierüber bestimmt.

**Art. 4.** — Die Bahnen werden so ökonomisch als möglich, solid und aus den besten Materialien, einspurig hergestellt mit den entsprechenden Ausweichegeleisen auf den Stationen und wo diese sonst erforderlich werden.

Das für die Bahn angekaufte Terrain darf nur zu Bahnzwecken benutzt werden.

**Art. 5.** — Die Bahnen erhalten 1.00 Meter Spurweite und die Ausweichegeleise werden 2.80 Meter von Geleisemitte zu Geleisemitte angelegt.

Die Bahnachse soll im Allgemeinen, soweit dies die Alignements-Verhältnisse erlauben, 1.60 Meter von der äussersten Strassenkante entfernt sein; das Schotterbett erhält eine Höhe von wenigstens 0.20 M. bis zur Schwellenoberkante, die Schwellen werden 1.60 M. lang, als Halbschwellen 0.20 M., als vierkantige 0.16 M. breit und 0.10 M. dick; das Auflager der Schienen auf der Schwelle soll wenigstens 0.06 M. betragen. Die Schiene wird 0.085 M. hoch mit 0.07 M. breitem Fusse und soll circa 15.5 Kilogr. per laufenden Meter wiegen; die Schwellen sollen nicht mehr als 1 Meter von Mitte zu Mitte von einander entfernt liegen.

Die Schwellen sind in Eichenholz, oder imprägnirt in Tannenholz, die Schienen in Bessemer-Stahl zu liefern.

Barrièren und Einfriedigungen sind nicht erforderlich.

Für das Querprofil der Bahn werden im Einverständnisse mit dem Concessionär Normalquerprofile aufgestellt, in welchen die ungehinderte Entwässerung der Strasse und der Bahn und sämtliche Dimensionen ersichtlich sind.

**Art. 6.** — Der Minimalradius der Curven wird auf 50 M. festgesetzt; zwischen zwei Curven von entgegengesetzter Richtung soll eine Gerade von wenigstens 20 M. eingelegt werden.

Die Maximalsteigungen sollen circa 35 pro mille betragen, und zwischen Steigung und Gefälle soll eine Horizontale von wenigstens 20 M. eingelegt werden.

Die in den grossen Steigungen vorkommenden Curven sollen so flach als möglich werden.

**Art. 7.** — Wenn bei den Ausgrabungen für den Bahnbau historische, alterthümliche oder Kunstgegenstände gefunden werden, so sind diese Gegenstände Eigenthum der Regierung.

**Art. 8.** — Bei Durchschneidungen von Strassen und Leinpfaden, bei Kreuzungen bestehender Eisenbahnen à niveau sind die Arbeiten so herzustellen, dass der Verkehr derselben in keiner Weise gestört oder gefährdet wird.

**Art. 9.** — Sobald eine der Bahnen dem Betriebe übergeben werden kann, hat der Concessionär bei der Regierung um die Erlaubniss zur Eröffnung nachzusuchen; diese lässt die

Bahn in allen Theilen prüfen und stellt im Einvernehmen mit dem Concessionär eine Betriebs- und Fahrordnung, den Fahrplan und die polizeilichen Vorschriften für den Betrieb auf.

Nach Vollendung des Baues hat der Concessionär die Bahn regelrecht zu vermarken und einen in allen Theilen genauen Plan der Regierung zu übergeben, sowie eine erschöpfende Beschreibung der ganzen Bahn, der Bahnhöfe, der Kunstbauten, etc.

**Art. 10.** — Die während der Concessionsdauer erforderlichen Erhaltungsarbeiten und Reparaturen der Bahn hat der Concessionär auf seine Kosten zu machen und die Bahn stets in gutem, betriebssicheren Zustande zu erhalten, und die Regierung ist berechtigt, diese Arbeiten zu controliren.

Sollte der Concessionär den ihm seitens der Regierung gegebenen Vorschriften nicht in allen Theilen nachkommen, so ist diese berechtigt, die zur betriebssicheren Erhaltung der Bahn ihr nothwendig erscheinenden Arbeiten auf Rechnung des Concessionärs ausführen zu lassen.

**Art. 11.** — Die Locomotiven sollen nach den besten Mustern angefertigt werden, sie sollen so viel als möglich ihren Rauch verzehren und die Feuerung soll beim Passiren durch die Städte und Ortschaften geschlossen bleiben, der Dampf soll condensirt werden.

Die Personenwagen sollen ebenfalls nach den besten Mustern gemacht werden und sollen den hierüber bestehenden und fernerhin aufzustellenden Vorschriften entsprechen; sie erhalten eine solide Federung, Plattformen, können Längssitze haben und sollen nach einem und demselben Muster für II. und für III. Classe gebaut sein. Die II. Classe erhält Sitzpolster oder Rohrgeflecht, die III. Classe Holzsitze. Sämmtliche Personenwagen sind gedeckt und mit Fenstern versehen.

Jeder Personenwagen oder jedes Compartment eines solchen erhält eine Aufschrift, welche die Anzahl der Plätze anzeigt.

Sämmtliche Rollmaterialien sollen solid und vom besten Materiel angefertigt und während des Betriebs im besten Zustande erhalten werden.

Die Pläne des Rollmaterials werden der Regierung rechtzeitig zur Genehmigung unterbreitet.

**Art. 12.** — Die Dauer der Concession für die im Art. 4 genannten beiden Bahnen wird auf 95 Jahre vom Tage der Eröffnung an gerechnet festgestellt.

**Art. 13.** — Nach Ablauf der Concessionsdauer fallen die Immobilien der Bahnen der Regierung als Eigenthum zu und der Concessionär ist alsdann verpflichtet, diese Immobilien in brauchbarem Zustande der Regierung zu übergeben.

Die Mobilien bleiben Eigenthum des Concessionärs, jedoch ist die Regierung berechtigt, diese Mobilien gegen Bezahlung desjenigen Betrags an sich zu ziehen, welcher von einer zur Abschätzung derselben aufgestellten Commission festgesetzt wird. Auch kann der Concessionär von der Regierung verlangen, dass sie unter denselben Bedingungen die Mobilien übernehmen soll.

Zu der Abschätzungscommission wählt die Regierung und der Concessionär je ein Mitglied und es unterziehen sich beide Theile der Schätzung dieser Commission.

**Art. 14.** — Im Falle der Concessionär die im Art. 2 festgesetzten Termine nicht einhalten

und den eingegangenen Verpflichtungen nicht nachkommen sollte, so verfällt die Caution der Staatskasse und kann die Concession sowohl für die Bahnen als auch die als Subvention gegebenen Eisensteinconcessionen durch Königl.-Grossh. Beschluss als erloschen erklärt werden, und wird im Uebrigen in diesem Falle den Vorschriften des Art. 32 <sup>1)</sup> des Lastenheftes der Prinz-Heinrich-Bahnen von 1869 gemäss verfahren. Die für Ausbeutung der Eisensteinconcessionen eventuel abgeschlossenen Verträge laufen zu Gunsten des Grossherzoglichen Staates weiter.

**Art. 15.** — Wenn der Betrieb der Bahnen, oder von Theilstrecken derselben gestört oder unterbrochen wird, und der Concessionär nicht sofort für die Beseitigung solcher Verkehrsstörungen die erforderlichen Mittel anwendet, so ist die Regierung berechtigt, die Hindernisse auf Rechnung des letzteren zu beseitigen.

Wenn nun innerhalb drei Monaten der Concessionär nicht im Stande ist, den Betrieb wieder aufzunehmen, und er dies in Wirklichkeit nicht gethan hat, so kann die Regierung den Concessionär seiner Concession verlustig erklären; in diesem Falle würde gemäss Art. 14 verfahren.

**Art. 16.** — Der Concessionär nimmt für alle dieses Unternehmen betreffende Angelegenheiten Domicil in Luxemburg und ernennt daselbst einen Vertreter.

**Art. 17.** — Die im Art. 1 genannten Bahnen werden für Personen- und Güterverkehr eingerichtet und es werden nachstehende Maximaltarife festgestellt :

1) *Personenbeförderung.*

- a) Für eine Fahrt in der II. Classe per Kilometer, 10 Centimes ;
- b) Für eine Fahrt in der III. Classe per Kilometer, 6 Centimes.

---

1) *Cahier de charges pour les chemins de fer Prince-Heinri, annexé à la loi du 19 mars 1869.*

**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 chemin 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 proviendraient 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 argumenter 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.



In beiden Classen werden keine Billets unter dem Betrage von 3 Kilometer nach oben abgerundet ausgegeben.

Jeder angefangene Kilometer wird sowohl beim Personen- und Thiere-Verkehr, als auch beim Güterverkehr für voll berechnet.

Kinder unter 3 Jahren, von den Erwachsenen auf den Schoos genommen, sind frei; Kinder von 3—7 Jahren bezahlen die Hälfte der obigen Taxen in beiden Wagenclassen.

Handgepäck bis zu 10 Kilogrammes, soweit es im Wagen in den Hutnetzen Platz findet und die Mitreisenden nicht incommodirt, ist frei;

- c) Gepäckstücke per 100 Kilogrammes und per Kilometer, 6 Centimes;  
Minimaltaxe, 50 Centimes.

2) *Transport lebender Thiere.*

- a) Hunde im Gepäckwagen per Stück und Kilometer, 3 Centimes;  
Minimaltaxe, 20 Centimes;
- b) Ochsen, Kühe, Stiere, Pferde, Maulthiere und sonstiges Zugvieh per Stück und Kilometer, 12 Centimes;  
Minimaltaxe, 70 Centimes;
- c) Kälber und Schweine per Stück und Kilometer, 5 Centimes;  
Minimaltaxe, 40 Centimes;
- d) Schaaf, Hämmer, Ziegen, per Stück und Kilometer, 3 Centimes;  
Minimaltaxe, 25 Centimes.

3) *Gütertransport, per Tonne und Kilometer :*

vom Absender auf der Station aufgegeben und vom Empfänger von der Station abgeholt (soweit die Güter nicht von andern Bahnen kommen oder auf solche übergehen):

- a) Eilgut, 40 Centimes; Minimaltaxe, 60 Centimes;
- b) Stückgüter aller Art unter 5000 Kilogr. (Sperrgüter ausgenommen), 25 Centimes;  
Minimaltaxe, 50 Centimes;
- c) Güter in ganzen Waggonladungen bis zu 5000 Kilos, 15 Centimes;  
Minimaltaxe, 5 Fr.;
- d) Zwei- oder vierrädrige Wagen, leer, per Stück und per Kilometer, 75 Centimes;  
Minimaltaxe, 5 Fr.;
- e) Beladene Wagen bezahlen zu obigen Ansätzen einen Zuschlag von Fr. 0,25 per Tonne ihrer Ladung und per Kilometer.

Die Umladekosten auf den Anschlussstationen der Hauptbahnen sind in obigen Preisen inbegriffen, soweit die Güter von andern Bahnen kommen, oder auf solche übergehen.

Die Bruchtheile des Gewichts bei sämtlichen Gütern werden von 10 zu 10 Kilogr. nach oben abgerundet.

Keine Taxe darf ohne Genehmigung der Regierung überschritten werden.

**Art. 18.** — Der Fahrplan kann so eingerichtet werden, dass der Dienst auf jeder der beiden Linien womöglich mit *einer* Zugscomposition gemacht werden kann, jedoch dürfen nicht weniger als zwei Züge mit Personenbeförderung per Tag auf jeder der beiden Bahnen hin und her circuliren.

Nachtdienst soll ausgeschlossen sein ; hierunter ist verstanden die Zeit :

- a) im Sommer von Abends 10 bis Morgens 5 Uhr ;
- b) im Winter von Abends 9 bis Morgens 6 Uhr.

**Art. 19.** — Die Fahrzeit soll auf der offenen Strecke nicht mehr als 20, in den Ortschaften nicht mehr als 40 Kilometer per Stunde betragen.

**Art. 20.** — Der Concessionär kann keinerlei Ansprüche auf Schadenersatz erheben :

- 1) in Folge von Modificationen der Zölle und Mauthen , sowohl auf den bestehenden , als auch auf den während der Concessionsdauer neu zu schaffenden Wegen und Strassen ;
- 2) in Folge von Modificationen am Tarif der Eingangszölle ;
- 3) in Folge aller andern durch die Grossherzogliche Regierung innerhalb ihrer Befugniss angeordneten Massregeln, soweit sie nicht den zugestandenen Rechten zuwiderlaufen.

Im Falle, dass die Regierung den Bau von Strassen , Canälen oder Eisenbahnen anordnet oder vergiebt, welche die concessionirte Bahn durchschneiden, steht dem Concessionär keinerlei Anspruch auf Entschädigung zu, als derjenige auf Ersatz seiner etwaigen hieraus erwachsenden Mehrkosten der Bahnerhaltung, und die Regierung verpflichtet sich alle zum ungefährdeten und ungestörten Betriebe erforderlichen provisorischen oder definitiven Einrichtungen, ohne den Concessionär zu beeinträchtigen, ausführen zu lassen.

Es ist Jedermann erlaubt, längst der Bahn an einer beliebigen Stelle Magazine und Lagerhäuser mit Maschinen und Hebevorrichtungen für das bequemere Auf- und Abladen der Waggons herzustellen, nur müssen in solchem Falle ein oder mehrere Seitengeleise angelegt werden und das Auf- und Abladen der Waggons darf den freien Verkehr auf der Bahn weder stören noch unterbrechen.

Der Concessionär ist verpflichtet, mit seinen Güterzügen auf diesen Seitengeleisen Waggons abzugeben und entgegenzunehmen und hat von den Besitzern oder Expediteuren die laut Tarif festgestellten Taxen für die von den Wagen durchlaufene Gesamtstrecke zu beheben.

Der Concessionär hat sich mit allen Minenbesitzern und sonstigen Industriellen, welche unter den vorgeschriebenen Bedingungen einen Anschluss an die Bahn wünschen, in's Benehmen zu setzen.

Kommt eine Einigung hierüber nicht zu Staade, so tritt die Regierung in's Mittel.

Die Seitengeleise hat derjenige auf seine Kosten machen zu lassen, welcher einen Anschluss verlangt; die Einlegung der Weiche, sowie alle auf dem Territorium der im Art. 1 benannten Bahnen für die Abzweigung erforderlichen Arbeiten, lässt der Concessionär auf Rechnung des Eigenthümers der Seitengeleise herstellen, so dass durch diese Herstellungen der Betrieb niemals gestört wird und keinerlei Unkosten dem Concessionär zufallen dürfen.

Der sorgfältige Unterhalt der Seitengeleise geschieht auf Kosten des Eigenthümers unter der Ueberwachung der Regierung.

Der Concessionär hat das Recht, durch seine Organe diesen Unterhalt sowie die Behandlung seiner Rollmaterialien auf den Seitengeleisen überwachen zu lassen.

Die Staatsverwaltung kann jederzeit die ihr bei der Abzweigung erforderlich erscheinenden Modificationen vorschreiben und die Anlage- sowie die Abänderungskosten der Seitengeleise hat der Eigenthümer zu bestreiten.

Im Falle, dass auf den Seitengeleisen die Transporte ganz oder theilweise aufhören, kann

die Staatsverwaltung nach Anhörung der Eigenthümer die Anschlussweichen abtragen lassen.

Der Concessionär hat seine Waggons auf alle autorisirten Anschlussgeleise abzugeben, dieselben bei der Abzweigung von seiner Bahn den Expeditours oder den Empfängern zur Abfuhr an ihren Bestimmungsort zum Beladen oder Entladen zu überlassen und diese haben die Wagen auf ihre Kosten wieder zum Abzweigungspunkte zurückzustellen.

Die Waggons dürfen ausschliesslich nur für den Transport der für die Weiterbeförderung auf der Bahn bestimmten, oder von dieser herkommenden Gegenstände und Waaren benutzt werden.

Wenn die Zweighbahn nicht länger als ein Kilometer ist, so müssen die Waggons innerhalb längstens sechs Stunden der Bahn wieder zurückgestellt werden; bei längern Bahnen wird für jeden Kilometer Mehrlänge eine halbe Stunde zugeschlagen.

Die Nachtstunden von Untergang bis Aufgang der Sonne werden nicht gerechnet.

Für den Fall, dass die oben vorgeschriebene Zeit nicht eingehalten wird, hat der Concessionär das Recht, für jede Verspätung eine entsprechende Wagenmiete zu berechnen.

Die Weichenwärter bei diesen von der Staatsverwaltung bestätigten Abzweigungen werden vom Concessionär angestellt und bezahlt und der Eigenthümer der Anschlussgeleise hat die entfallenden Kosten dem Concessionär regelmässig zurück zu vergüten.

Im Falle hierüber sich Schwierigkeiten ergeben sollten, werden dieselben auf Ansuchen des Concessionärs von der Staatsverwaltung beseitigt.

Die Eigenthümer der Anschlussgeleise sind für alle Beschädigungen des Rollmaterials während des Transportes und des Verweilens auf den Nebengeleisen verantwortlich.

Im Falle der Nichteinhaltung einer oder mehrerer der obengenannten Bedingungen kann die Staatsverwaltung auf die Klage des Concessionärs und nach Anhörung des Besitzers der Nebengeleise den Dienst einstellen und die Weiche unterdrücken, unbeschadet der Entschädigungsansprüche des Concessionärs, welche diesem aus dem Nichteinhalten der obigen Bedingungen erwachsen sein mögen.

Der Concessionär ist berechtigt, als Entschädigung für die Lieferung und Stellung seines Materials auf den Zweighbahnen einen Preis von 15 Centimes für den ersten Kilometer und ausserdem 5 Centimes per Tonne und jeden weitem Kilometer zu beheben. Jeder angefangene Kilometer zahlt für voll.

Das Auf- und Abladen auf den Zweighbahnen ist Sache der Expeditours oder der Absender resp. Empfänger, gleichviel ob sie es selbst besorgen, oder durch den Concessionär besorgen lassen, wenn dieser es zu übernehmen sich bereit erklärt; im letzteren Falle ist hierüber von der Oberverwaltung auf Antrag des Concessionärs ein besonderes Reglement aufzustellen.

Jeder durch den Concessionär auf die Zweighbahnen abgeschickte Waggon wird für voll bezahlt, auch wenn er nicht volle Ladung hat.

Der Concessionär hat das Recht, solche Wagen zurückzuweisen, deren Belastung über 5000 Kilos beträgt; die durch Ueberladung entstehenden Beschädigungen, Unfälle, und deren Consequenzen hat der Besitzer von Zweighbahnen zu entschädigen, bei welchem die Ueberladung stattgefunden hat.

Das Maximum der Ladefähigkeit wird durch die Verwaltung controlirt, so dass diese stets über die Capacität der Waggons unterrichtet ist.

Die Waggons werden auf der Ankunftsstation durch den Concessionär und auf seine Kosten abgewogen.

**Art. 21.** — Die Regierung behält sich ausdrücklich das Recht vor, andere Bahnen in Anschluss oder in der Verlängerung der im Art. 1 genannten Bahnen zu concessioniren.

Der Concessionär kann solche Zweigbahnen nicht verhindern, noch irgend einen Anspruch erheben, sofern ihm keine Betriebsstörungen und keine besondern Unkosten hieraus erwachsen.

Die Concessionär-Gesellschaften solcher Zweigbahnen oder Verlängerungsbahnen haben alsdann die Befugniss, gegen Vergütung der oben festgestellten Tarife und unter Befolgung der bestehenden und fernerhin noch zu erlassenden Polizei-Vorschriften ihre Wagen und Locomotiven auf den hier in Rede stehenden Bahnen circuliren zu lassen; ebenso steht unter denselben Bedingungen dem Concessionär der in Art. 1 genannten Bahnen dieselbe Befugniss auf den Zweig- oder Verlängerungsbahnen zu.

In keinem Falle ist der Concessionär gehalten, solche Rollmaterialien auf seine Geleise übergehen zu lassen, deren Gewichtsverhältnisse und Dimensionen die Verhältnisse seiner Anlage wesentlich überschreiten. Im Falle die verschiedenen Concessionär-Gesellschaften über diese Sache sich nicht einigen können, bestimmt die Regierung, was hierin zu geschehen hat.

Im Falle eine Zweigbahn- oder Verlängerungsbahn-Gesellschaft, welche sich an die hier in Rede stehenden Bahnen anschliesst, von der Befugniss, ihre Rollmaterialien übergehen zu lassen, keinen Gebrauch machen wollte, sowie in dem Falle, dass der Concessionär der im Art. 1 genannten Bahnen nicht auf die Zweig- oder Verlängerungsbahnen übergehen wollte, sind die verschiedenen Gesellschaften verpflichtet, sich unter sich so zu verständigen, dass der Transportdienst auf den Anschlusspunkten niemals unterbrochen wird.

Diejenige Gesellschaft, welche sich ihr nicht gehörender Rollmaterialien bedient, hat eine der Benützung und Verschlimmerung entsprechende Entschädigung an den Eigenthümer zu entrichten. Im Falle sich die Gesellschaft über die Höhe dieser Entschädigung, oder über die für einen ungestörten Betrieb anzuwendenden Mittel nicht einigen können, bestimmt die Regierung alle hiefür erforderlichen Massregeln.

Der Concessionär ist verpflichtet, wenn die Verwaltung es passend findet, die Mitbenützung der Anschlussstationen den Concessionärgesellschaften der Zweigbahnen zu gestatten; über eine entsprechende Entschädigung hiefür haben sich die verschiedenen Gesellschaften zu einigen, und im Falle von Differenzen unter ihnen entscheidet die Regierung über den von den spätern Concessions-Gesellschaften zu tragenden Kostenantheil an diesen Anschlussstationen und ihren Einrichtungen.

**Art. 22.** — Für die Beförderung der Post mit fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung erstellt der Concessionär ein von der Postverwaltung unter eigenem Verschlusse gehaltenes Coupé im Gepäckwagen, mit zwei Sitzen für die Begleiter, einem Klappische, einem Briefeinwurfe und den nöthigen Stellagen.

Dieses Coupé läuft in jedem fahrplanmässigen Zuge, in welchem Personen befördert werden, und die Postverwaltung bezahlt dem Concessionär 10 Centimes für jeden von den Postwagen durchlaufenen Kilometer gegen vierteljährliche Abrechnung postnumerando.

Die Landbriefträger haben, soweit sie im Dienste sind, das Recht der unentgeltlichen Benutzung der III. Wagenklasse.

**Art. 23.** — Die Regierung ist berechtigt, ohne dass dem Concessionär ein Recht auf eine Entschädigungsforderung zusteht, längs der hier concessionirten Bahnen eine Telegraphenlinie mit allen ihren Erfordernissen zu errichten und dieselbe zu erhalten, auch alle zum Instandhalten dieser Telegraphenlinie erforderlichen Massnahmen zu treffen, soweit sie dem Dienste der Bahnen keinen Eintrag thun.

Da für den Betrieb der hier in Rede stehenden Bahnen bei der geringen Fahrgeschwindigkeit ein Signaldienst oder die Errichtung einer Telegraphenleitung nicht vorgeschrieben ist, so hat der Concessionär keine weiteren Verpflichtungen in Betreff des Telegraphendienstes der Regierung gegenüber zu übernehmen, als die Ueberwachung durch seine auf der Bahn beschäftigten Arbeiter und Bedienstete, welche verpflichtet werden, alle Vorfälle und deren Ursache, welche an der Telegraphenleitung vorkommen können, soweit als möglich zu repariren, oder wo dies nicht möglich ist, den Telegraphenbeamten mitzuthellen.

Für den Fall, dass die Regierung längs den Bahnen eine Telegraphenleitung erstellt und für den Betrieb der Bahnen ein Telegraphendienst wünschenswerth oder nothwendig erachtet werden sollte, so erlaubt die Regierung dem Concessionär einen Drath zu diesem Zwecke an den Säulen des von ihr erstellten Telegraphen unentgeltlich anzubringen; die Telegraphenapparate für den Bahndienst hat der Concessionär selbst anzuschaffen.

**Art. 24.** — Die Regierung hat das Recht der Controle und der Ueberwachung des ganzen Unternehmens in allen Einzelheiten und zu jeder Zeit des Baues und des Betriebs der concessionirten Bahnen, ohne dass ihr daraus irgend welche Verantwortlichkeit erwachsen könnte.

Die mit dieser Ueberwachung seitens der Regierung betrauten Beamten haben auf den Bahnen freie Fahrt und der Concessionär ist verpflichtet, an die Staatscasse zur Deckung der aus der Inspection und Ueberwachung entstehenden Unkosten einen jährlichen Betrag von 20 Franken per Kilometer Bahn zu entrichten.

**Art. 25.** — Nur die competenten Behörden können über den Concessionär oder über dessen Beamte Geldstrafen und Verurtheilungen gemäss den Gesetzen des Grossherzogthums verhängen.

Die Strafbestimmungen für Nachlässigkeiten in der Verwaltung und im Betriebe der Bahnen können nur die vom Concessionär bezahlten Beamten, in keinem Falle aber die Mitglieder seines Verwaltungsrathes als solche treffen.

Die civile Verantwortlichkeit kann nur gegen die Concessionärgesellschaft collectiv, nicht aber persönlich gegen ihre Mitglieder (Verwaltungsräthe oder Actionäre) angestrengt werden.

Im Uebrigen sind die Mitglieder der Gesellschaft für persönliche Verschulden den allgemeinen Gesetzen unterworfen.

**Art. 26.** — Die Entschädigungen für zeitweilige Benutzung oder Beschädigung von Privaten gehörendem Terrain, für Brachlegung und Störung von Gewerken, für allen und jeden Schaden, der aus dem Baue und Betriebe der Bahnen entspringt, hat der Concessionär zu bezahlen.

**Art. 27.** — Ueber den Anschluss der im Art. 1 genannten Bahnen an die Wilhelm-Luxemburg-Bahn hat sich der Concessionär mit der General-Direction der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen und Luxemburg zu verständigen.

Im Falle, dass hierüber eine acceptable Verständigung nicht zu Stande kommen sollte, wird die Grossherzogliche Regierung dies zu erreichen suchen.

Gehört als Beilage zum Königl.-Grossh. Beschluss vom 1. October 1880.

Der Staatsminister, Präsident der Regierung,  
F. DE BLOCHAUSEN.

**Bekanntmachung. — Prüfungsjury.**

Die Prüfungsjury für die Medicin, bestehend aus den H. H. Doctoren der Medicin, der Chirurgie und der Geburtshilfe, *Niederborn* zu Luxemburg, als Präsident, *Bourggraff* zu Luxemburg, *Clasen* zu Grevenmacher, *Metzler* zu Esch an der Alzette, als Mitglieder, und *Fonck* aus Luxemburg, als Mitglied-Sekretär, wird vom 18. bis zum 30. October c. in ordentlicher Sitzung im Sitzungssaale des Medicinal Collegiums im hiesigen Justizgebäude zusammentreten, um zur Prüfung der H. H. *Peter Metzler* aus Hollerich, *Felix Ackermann* aus Luxemburg, *Franz Baldauff* aus Remich, *Johann Böwer* aus Holzthum, *Adolph Cary* aus Luxemburg, *August Faber* aus Mellier, *Victor Feyder* aus Diekirch, *Nicolas Köpp* aus Munshausen, und *Philogone Nepper* aus Ettelbrück, Recipienten für die Candidatur der Medicin; der H. H. *Victor Derulle* aus Luxemburg, *Eugen Giver* aus Rollingen, und *August Weber* aus Esch, Recipienten für das Doctorat der Medicin zu schreiten.

Die schriftliche Prüfung sämtlicher Recipienten ist auf Montag, den 18. October, von 9 Uhr Vormittags bis Mittag und von 3 bis 6 Uhr Nachmittags anberaumt.

Die mündliche Prüfung findet statt, wie folgt: Dienstag, den 19. October c., um 3 Uhr Nachmittags, für Hrn. *Metzler*; Mittwoch, den

**Avis. — Jury d'examen.**

Le jury d'examen pour la médecine, composé de MM. *Niederborn*, docteur en médecine, en chirurgie et en accouchement à Luxembourg, président, *Bourggraff*, docteur en médecine, en chirurgie et en accouchement à Luxembourg, *Clasen*, docteur en médecine, en chirurgie et en accouchement à Grevenmacher, *Metzler*, docteur en médecine, en chirurgie et en accouchement à Esch-sur-l'Alzette, membres, et *Fonck*, docteur en médecine, en chirurgie et en accouchement à Luxembourg, membre-secrétaire, se réunira en session ordinaire dans la salle des séances du Collège médical au palais de justice en cette ville, du 18 au 30 octobre courant, à l'effet de procéder à l'examen de MM. *Pierre Metzler* de Hollerich, *Félix Ackermann* de Luxembourg, *François Baldauff* de Remich, *Jean Bœwer* de Holzthum, *Adolphe Cary* de Luxembourg, *Auguste Faber* de Mellier, *Victor Feyder* de Diekirch, *Nicolas Köpp* de Munshausen et *Philogone Nepper* d'Ettelbruck, tous récipiendaires pour la candidature en médecine; de MM. *Victor Derulle* de Luxembourg, *Eugène Giver* de Rollingen et *Auguste Weber* d'Esch, récipiendaires pour le doctorat en médecine.

L'examen par écrit pour tous les récipiendaires est fixé au lundi, 18 octobre, de 9 heures du matin à midi et de 3 heures de relevée à 6 heures du soir.

L'examen oral aura lieu dans l'ordre suivant: mardi, 19 octobre courant à 3 heures de relevée, celui de M. *Metzler*; mercredi, 20 octobre cou-

20. October c., um 3 Uhr Nachmittags, für Hrn. *Ackermann*; Donnerstag, den 21. October c. um 3 Uhr Nachmittags, für Hrn. *Baldauff*; Freitag, den 22. October c., um 3 Uhr Nachmittags, für Hrn. *Böwer*; Samstag, den 23. October c., um 3 Uhr Nachmittags, für Hrn. *Cary*; Montag, den 25. October c., um 3 Uhr Nachmittags, für Hrn. *Faber*; Dienstag, den 26. October c., um 3 Uhr Nachmittags, für Hrn. *Feyder*; Mittwoch, den 27. October c., um 3 Uhr Nachmittags, für Hrn. *Köpp*; Donnerstag, den 28. October c., um 3 Uhr Nachmittags, für Hrn. *Nepper*; Freitag, den 29. October c., um 10 Uhr Vormittags, für Hrn. *Derulle*; am nämlichen Tage, um 3 Uhr Nachmittags, für Hrn. *Güwer*; Samstag, den 30. October um 10 Uhr Vormittags, für Hrn. *Weber*.

An demselben Tage, um 3 Uhr Nachmittags, praktisches Examen für die drei letzteren Candidaten.

Bei der Prüfung der *H. Metzler* und *Faber*, Recipienten für die Candidatur der Medicin und Verwandte des Mitgliedes der Jury, Hrn. *Dr Metzler*, wird letzterer durch Hrn. *Gläsener*, Doctor der Medicin, der Chirurgie und der Geburtshilfe zu Diekirch, welcher ergänzendes Mitglied ist, ersetzt.

Luxemburg den 2. October 1880.

Der General-Director der Finanzen,  
B. v. Roëbe.

rant à 3 heures de relevée, celui de *M. Ackermann*; jeudi, 21 octobre courant à 3 heures de relevée, celui de *M. Baldauff*; vendredi, 22 octobre courant à 3 heures de relevée, celui de *M. Bæwer*; samedi, 23 octobre courant à 3 heures de relevée, celui de *M. Cary*; lundi, 25 octobre courant à 3 heures de relevée, celui de *M. Faber*; mardi, 26 octobre courant à 3 heures de relevée, celui de *M. Feyder*; mercredi, 27 octobre courant, celui de *M. Kæpp*; jeudi 28 octobre courant à 3 heures de relevée, celui de *M. Nepper*; vendredi, 29 octobre courant à 10 heures du matin, celui de *M. Derulle*; le même jour, à 3 heures de relevée, celui de *M. Güwer*; samedi, 30 octobre courant à 10 heures du matin, celui de *M. Weber*.

Le même jour à 3 heures de relevée, examen pratique pour les trois derniers candidats.

Pour l'examen de *MM. Metzler et Faber*, récipiendaires pour la candidature en médecine, et parents de *M. le docteur Metzler*, membre du jury, ce dernier sera remplacé par *M. Gläsener*, docteur en médecine, en chirurgie et en accouchement à Diekirch, membre-suppléant.

Luxembourg, le 2 octobre 1880.

Le Directeur général des finances,  
V. DE ROËBÉ.