

MEMORIAL

DU

Grand-Duché de Luxembourg.



Memorial

DES

Großherzogthums Luxemburg.

Jouidi, 7 mai 1903.

N. 35.

Donnerstag, 7. Mai 1903.

Loi du 3 avril 1903, concernant le raccordement du chemin de fer à petite section de Thionville à Mondorf avec Mondorf-les-Bains.

Nous ADOLPHE, par la grâce de Dieu, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau, 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 27 mars 1903 et celle du Conseil d'État du 28 du même mois, portant qu'il n'y a pas lieu à second vote ;

Avons ordonné et ordonnons :

Art. 1^{er}. Sont approuvées :

1^o La convention du 7-23 juillet 1902, par laquelle le Gouvernement concède à la Société de construction et d'exploitation de chemins de fer Vering et Wächter de Berlin, sous les réserves y reprises et sous les clauses et conditions du cahier des charges y annexé, la concession pour la construction et l'exploitation du tronçon terminal de la ligne de chemin de fer à section de un mètre, de Thionville à Mondorf-les-Bains, du point où elle débouche sur le territoire luxembourgeois jusqu'à la gare des chemins de fer secondaires, d'une longueur de 200 mètres environ ;

2^o La convention du 4 février 1903, conclue entre le Grand-Duché et l'Empire allemand, ayant pour objet de déterminer le régime international pour la construction et l'exploitation de la dite ligne et fixant le point de passage à la frontière commune.

Gesetz, vom 3 April 1903, die Verbindung der Diedenhofen-Mondorfer Kleinbahn mit Bad-Mondorf betreffend.

Wir Adolph, von Gottes Gnaden, Großherzog von Luxemburg, Herzog von Nassau, etc., etc., etc. ;

Nach Anhörung Unseres Staatsrathes ;

Mit Zustimmung der Abgeordneten-Kammer ;

Nach Einsicht der Entscheidung der Abgeordneten-Kammer vom 27. März 1903 und derjenigen des Staatsrathes vom 28. desf. Mts., gemäß welchen eine zweite Abstimmung nicht erfolgen wird ;

Haben verordnet und verordnen :

Art. 1. Es sind genehmigt :

1^o Der Vertrag vom 7.—28. Juli 1902, wodurch die Regierung der Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Gesellschaft Vering & Wächter Berlin, unter den in diesem Vertrage gemachten Vorbehalten und unter den Klauseln und Bedingungen des demselben beigefügten Lastenheftes, die Concession zum Bau und Betrieb der Endstrecke der Nebenbahn mit 1 Meter-Spur von Diedenhofen nach Bad-Mondorf von dem Punkte an, wo dieselbe auf luxemburgisches Gebiet übergeht bis zum Bahnhof der Luxemburger Sekundärbahnen, von annähernd 200 Meter Länge, erteilt ;

2^o Der am 4. Februar 1903 zwischen dem Großherzogthum und dem Deutschen Reich abgeschlossene Vertrag, wodurch die Herstellung und der Betrieb bejagter Bahn in internationaler Beziehung geregelt und der Punkt festgelegt wird, an dem dieselbe die gemeinsame Grenze überschreitet.

Art. 2. La loi du 1^{er} février 1882, concernant la police des chemins de fer à petite section (tramways à vapeur), est applicable à la ligne concédée par la présente loi.

Art. 3. Il est alloué un crédit de 12,500 fr. pour la subvention accordée par l'art. 5 de la convention prévue du 7-25 juillet 1902 à la Société concessionnaire. Ce crédit sera inséré au budget de l'exercice 1903, sub art. 89ter.

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

Luxembourg, le 3 avril 1903.

Pour le Grand-Duc :
Son Lieutenant-Représentant,
GUILLAUME,
Grand-Duc Héréditaire,

Le Ministre d'Etat,
Président du Gouvernement,
EYSCHEN.

Le Directeur général
des travaux publics,
CH. RISCHARD.

Art. 2. Auf die durch gegenwärtiges Gesetz concedirte Bahn findet das Gesetz vom 1. Febr. 1882 über die Polizei der Kleinbahnen (Straßenbahnen mit Dampftrieb, Anwendung.

Art. 3. Für die im Art. 5 des vorerwähnten Vertrages vom 7.—25. Juli 1902 vorgesehene Subvention wird ein Credit von 12.500 Franken bewilligt. Derselbe wird dem Staatsbudget für 1903 unter Art. 89ter beigezeichnet.

Befehlen und verordnen, daß dieses Gesetz in's „Mémorial“ eingerückt werde, um von Allen, die es betrifft, ausgeführt und befolgt zu werden.

Luxemburg, den 3. April 1903.

Für den Großherzog:
Dessen Statthalter,
Wilhelm,
Erbgroßherzog.

Der Staatsminister,
Präsident der Regierung,
E y s c h e n.

Der General-Director
der öffentlichen Arbeiten
R. R i s c h a r d.

I. — Vertrag vom 7.—25. Juli 1902.

Zwischen der Großherzoglich-Luxemburgischen Regierung, vertreten durch Hrn. Karl Richard, General-Director der öffentlichen Arbeiten zu Luxemburg, einerseits, und der Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Gesellschaft Vering & Waechter zu Berlin, andererseits, ist Folgendes vereinbart worden.

Art. 1. — Die Großherzoglich-Luxemburgische Regierung überträgt der Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Gesellschaft Vering & Waechter unter den in Art. 9 enthaltenen Vorbehalten und unter den Bedingungen des gegenwärtig beigelegten Lastenheftes, die Concession für den Bau und den Betrieb der Endstrecke der Nebenbahn mit 1 Meter-Spur von Diedenhofen nach Bad-Mondorf von dem Punkte an, wo dieselbe auf luxemburgisches Gebiet übergeht bis zum Bahnhof der Luxemburger Sekundärbahnen, von annähernd 200 Meter Länge.

Art. 2. — Die Dauer dieser Concession ist auf neunundneunzig Jahre vom Tage der Betriebsöffnung an festgesetzt.

Zwei Jahre nach Genehmigung der definitiven Pläne der Linie seitens der Regierung müssen die Arbeiten ausgeführt und die Linie in Betrieb gesetzt sein.

Art. 3. — Für die Anlage dieser Bahnstrecke können alle öffentlichen Straßen und Wege benutzt werden, sofern neben den Fahrzeugen der Bahn dem gewöhnlichen Fuhrwerksverkehr eine disponible Breite von wenigstens 4 Meter verbleibt; wo diese Breite sich nicht vorfindet,

hat die Concessionärin dieselbe auf ihre Kosten durch Verlegung der Bahn oder Erbreiterung der Straße herzustellen. Im Innern der Ortschaften wird die Bahn möglichst in die Mitte der Straße gelegt.

Die Bahn soll dem Niveau der Straßen mit thunlichster Ausgleichung des wellenförmigen Längsprofils folgen. Auf Ueberfahrten und in den Ortschaften sollen Hohlsschienen zur Verwendung kommen, wenn nicht die Regierung hiervon entbindet oder die Anlage von Doppelschienen vorzieht.

Art. 4. — Die Concessionärin verpflichtet sich, die obengenannte Bahn auf eigene Rechnung und Gefahr zu bauen und zu betreiben. Es ist jedoch vereinbart, daß die Concessionärin berechtigt ist, die Mitteldeutsche Credit-Bank zu Berlin und Frankfurt a. M. als Mitconcessionärin bei gleichen Rechten und Pflichten aufzunehmen. In diesem Falle haften die Concessionärin und die Mitconcessionärin dem Staate gegenüber solidarisch für Erfüllung der eingegangenen Verpflichtungen.

Art. 5. — Für die in vorhergehendem Artikel eingegangenen Verpflichtungen gewährt die Regierung der Concessionärin einen Zuschuß von 12,500 Franken (10,000 Mark). Diese Summe soll sich, im Falle dieselbe bis zum Tage der Eröffnung des Betriebes nicht abgetragen, von diesem Tage an mit 3,50 pCt. verzinsen bis zum Tage der Zahlung.

Art. 6. — Die dem Staate oder den Gemeinden gehörenden Gelände werden, soweit dieselben zum Bau der Bahn und ihrer Dependenzien in Anspruch genommen werden, der Concessionärin unentgeltlich abgetreten werden.

Art. 7. — Zur Sicherstellung der in diesem Vertrage eingegangenen Verpflichtungen erklärt die Concessionärin die bereits hinterlegte Caution von 2500 Franken zu stellen.

Sobald gegenwärtiger Vertrag die landesherrliche Genehmigung erhalten hat, wird diese Caution auf 5000 Franken gebracht, welche bis zur Betriebsöffnung in den Händen der Großherzoglichen Regierung verbleiben.

Die Caution soll in guten der Regierung genehmen Werthpapieren bestehen.

Im Falle die Ratifikation seitens der Kammer und des Großherzogs nicht erfolgen sollte, so wird die in die Staatskasse hinterlegte Caution von 2500 Franken sofort zurückerstattet.

Art. 8. — Für den Betrieb der auf luxemburgischem Gebiet gelegenen Bahnstrecke verpflichtet sich die Concessionärin zur Beobachtung der Vorschriften des Art. 2 des dem Gesetze vom 12. Juli 1872 über den Betrieb der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahnen beigefügten Vertrages.

Art. 9. — Der gegenwärtige provisorische Vertrag tritt endgültig in Kraft nach Genehmigung durch die gesetzgebende Gewalt, zu welchem Zwecke derselbe in kürzester Frist der Abgeordnetenkammer unterbreitet werden soll.

Luxemburg, den 7. Juli 1902.

Der General-Direktor der öffentlichen Arbeiten,
R. H i s h a r d.

Berlin, den 25. Juli 1902.

Anerkannt.
Bering & Waechter.

(Anlage.)

Laistenheft.

Titel I. — Tracé und Bau.

Art. 1. — Die Dauer der Concession ist auf neunundneunzig Jahre vom Tage der Betriebseröffnung an festgesetzt.

Art. 2. — Zwei Jahre nach Genehmigung der Pläne und Profile der concessionirten Bahnstrecke durch die Regierung muß die Linie in Betrieb gesetzt werden.

Art. 3. — Vorbehaltlich der durch den Concessions-Vertrag gewährten Vortheil trägt die Concessionärin alle aus dem Bau und Betrieb der concessionirten Bahnstrecke erwachsenden Unkosten.

Die für zeitweilige Inbesitznahme oder Wertverminderung von Grundstücken, für Außerbetriebstellung, Umänderung oder Zerstörung von industriellen Anlagen, kurz für jedweden aus dem Bau und dem Betrieb erwachsenden Schaden zu zahlenden Entschädigungen sind zu Lasten der Concessionärin.

Art. 4. — Die Bahn wird ökonomisch, solid und aus den besten Materialien einspurig hergestellt mit den entsprechenden Ablade- und Ausweichegleisen auf den Stationen und wo diese sonst erforderlich werden.

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

Art. 5. — Die Bahn erhält 1 Meter Spurweite; die Ausweichegleise werden in einem Abstände von 2,80 Meter mit einem Zwischengleis von 1,80 Meter angelegt.

Die Bahnachse soll im Allgemeinen, so weit dies die Alignements-Verhältnisse erlauben, 1,60 Meter von der Straßenkante entfernt sein.

Die Beschotterung muß erster Qualität sein und aus Kies, Hüttenkies, kleingeschlagenen Schlacken oder kleingeschlagenen Steinen bestehen. Dieselbe erhält eine Höhe von 0,25 Meter bis zur Schwellenoberkante.

Die Schwellen, aus inländischem Eichenholz oder gutem imprägnirtem Kiefernholz, sollen 1,60 Meter lang, 0,10 Meter dick, als Halbschwellen 0,20 Meter und als vierkantige 0,16 Meter breit sein.

Dieselben sollen höchstens 1 Meter von Mitte zu Mitte von einander entfernt liegen.

Die Schienen sollen aus Stahl sein und 20 Kgr. per laufenden Meter wiegen.

Ihr Profil unterliegt der Genehmigung der Regierung. Für das Querprofil der Bahn werden durch die Concessionärin Normalquerprofile aufgestellt, welche der Genehmigung der Regierung unterbreitet werden müssen. Dieselben zeigen die vollständige Entwässerung der Straße und der Bahn und enthalten die zur Feststellung sämtlicher Dimensionen nöthigen Aufschlüsse.

Art. 6. — Der Minimalradius der Curven ist auf 50 Meter festgesetzt; zwischen zwei Curven von entgegengesetzter Richtung soll eine Gerade, von wenigstens 30 Metern (ungefähre Länge eines Zuges) eingelegt werden.

Ohne spezielle Ermächtigung der Regierung darf die höchste Steigung 30 Millimeter per laufenden Meter nicht überschreiten.

Zwischen Steigung und Gefälle soll eine Horizontale von wenigstens 30 Metern eingelegt werden. Selbstverständlich dürfen Curven von 50 Meter Radius nur ausnahmsweise und nach Verständigung mit der Regierung angewandt werden.

Wenn die Steigung der Bahn 0^m.020 per Meter und darüber beträgt, dürfen ohne Erlaubnis der Regierung die Curven nicht unter 80 Meter Radius haben.

Art. 7. — Kunst- und antike Gegenstände, welche bei den Ausgrabungen für den Bahnbau gefunden werden, werden Eigenthum der Regierung.

Art. 8. — Bei Durchschneidungen von Straßen und Wegen, sowie bei Kreuzungen bestehender Eisenbahnen sind die Arbeiten so herzustellen, daß der öffentliche Verkehr in keiner Weise gestört oder gefährdet wird.

Für jeden speziellen Fall werden die Pläne und Profile der Genehmigung der Regierung unterbreitet.

Es steht der Regierung frei, ausnahmsweise an anerkannt gefährlichen Stellen die Herstellung von Einfriedigungen anzuordnen.

Art. 9. — Die Baustelle der Stationen und Haltestellen wird auf den Vorschlag der Concessionärin durch die Regierung bestimmt.

Bevor mit der Ausführung der Arbeiten begonnen werden darf, müssen die Detailentwürfe der Bahnhöfe oder Haltestellen der Genehmigung der Regierung unterbreitet werden.

Art. 10. — Die Concessionärin ist gehalten, die durch den Bahnbau unterbrochenen Verbindungen wieder herzustellen und während der ganzen Dauer der Concession für den Abfluß des Wassers, dessen Lauf durch ihre Arbeiten gehemmt oder verändert wurde, Sorge zu tragen.

Art. 11. — Die Regierung behält sich das Recht vor, während der ganzen Dauer der Concession, durch die Concessionärin und auf deren Kosten die Umänderung der bestehenden Anlagen oder die Herstellung derjenigen neuen Anlagen vornehmen zu lassen, deren Nothwendigkeit im Interesse der öffentlichen Sicherheit, der Eisenbahnpolizei oder des Betriebs erwiesen ist.

Art. 12. — Die Concessionärin verständigt sich mit der Direktion der Luxemburger Secundärbahnen über den Anschluß der concessionirten Bahn an die Linie Luxemburg-Nemich. Im Falle, daß eine Einigung hierüber nicht erzielt werden sollte, wird die Regierung dieselbe vermitteln.

Art. 13. — Sobald die Bahn dem Betriebe übergeben werden kann, hat die Concessionärin bei der Regierung die Erlaubnis zur Eröffnung nachzusuchen. Letztere läßt die Bahn mit Dependenzien, sowie das Rollmaterial prüfen und bewilligt hierauf, wenn angänglich, die erforderliche Ermächtigung.

Vor der Betriebsöffnung wird durch die Regierung, auf Antrag der Concessionärin, ein Reglement über die Polizei, die Sicherheit und den Betrieb der concessionirten Bahn erlassen; die Concessionärin kann außerdem, mit Genehmigung der Regierung, diejenigen Reglemente erlassen, welche ihr im Interesse des Dienstes und des Betriebes der Bahn nützlich erscheinen.

Gleich nach Vollendung der Bahn hat die Concessionärin contradictorisch mit jedem Anlieger die Bahn zu vermarken und einen in allen Theilen genauen Plan der Regierung zu übergeben, nebst einer erschöpfenden Beschreibung der Bahn, der Bahnhöfe, Kunstbauten u. s. w.

Titel II. — Unterhalt und Betrieb.

Art. 14. — Während der ganzen Dauer der Concession hat die Concessionärin alle erfor-

deutschen Unterhaltsarbeiten und Reparaturen auf ihre Kosten vorzunehmen und die Bahn stets in gutem, betriebs sicherem Zustande zu erhalten.

Sollte die Concessionärin den vorstehenden Vorschriften nicht in allen Theilen nachkommen, so ist die Regierung berechtigt, die zur betriebs sichereren Erhaltung der Bahn erforderlichen Arbeiten auf Rechnung der Concessionärin ausführen zu lassen, unbeschadet der Anwendung der unter Art. 22 für den Fall der Betriebsunterbrechung vorgesehenen Bestimmungen.

Art. 15. — Auf den Strecken, wo die Schienen im Niveau der Straße liegen, begreifen die durch die Concessionärin vorzunehmenden Unterhaltsarbeiten auch die Pflasterung oder die Herstellung von Steinbahn im Zwischengleis.

Wo die Bahn im Auftrag ist, dehnt sich die Unterhaltungspflicht auf einen Streifen von 50 Centimeter vom Fuße der Böschung an aus.

Art. 16. — Die Lokomotiven sollen soviel als möglich ihren Rauch verzehren; das durch die deutschen Behörden genehmigte Kollmaterial wird auch im Großherzogthum zugelassen.

Art. 17. — Ohne zwingende Nothwendigkeit und ohne Ermächtigung der Regierung, darf kein Nachtdienst stattfinden.

Unter Nachtzeit ist verstanden: a) im Sommer die Zeit von 10 Uhr des Abends bis 5 Uhr des Morgens; b) im Winter von 9 Uhr des Abends bis 6 Uhr des Morgens.

Art. 18. — Die Fahrgeschwindigkeit der Züge soll auf offener Strecke 20 Klm., im Innern der Ortschaften aber 10 Klm. nicht übersteigen.

Art. 19. — Die Beamten des Bahnhofes Mondorf müssen luxemburgischer Nationalität sein.

Titel III. — Verfall der Concession.

Art. 20. — Nach Ablauf der Concessionsdauer fallen die Immobilien der Bahn der Regierung als Eigenthum zu, und die Concessionärin ist verpflichtet, dieselben in gutem Zustande der Regierung zu übergeben.

Art. 21. — Im Falle die Concessionärin die im Art. 2 festgesetzten Termine nicht einhalten und den durch die Concessionsurkunde und durch gegenwärtiges Lastenheft eingegangenen Verpflichtungen nicht nachkommen sollte, so verfällt die Caution der Staatskasse und kann, nach einer schriftlichen Aufforderung, sowohl die Concession als auch der aus Staatsmitteln zu gewährende Zuschuß durch Großherzoglichen Beschluß als verfallen erklärt werden. Sollte dieser Fall eintreffen, so wird die Fortsetzung und Beendigung der Arbeiten, sowie die Erfüllung der anderen durch die Concessionärin eingegangenen Verpflichtungen auf dem Wege der öffentlichen Versteigerung vergeben; als Ankaufspreis dieser Versteigerung wird der Werth der ausgeführten Arbeiten, der vorräthigen Materialien und der angekauften Ländereien angenommen.

Der neue Concessionär wird in alle Rechte und Pflichten des alten Concessionärs eingesetzt.

Verläuft die Versteigerung resultatlos, so wird nach einer Frist von drei Monaten eine zweite Versteigerung auf gleicher Grundlage angesetzt; bleibt auch diese ohne Ergebnis, so geht die Concessionärin endgültig aller Rechte verlustig, und die ausgeführten Arbeiten, die vorräthigen Materialien und die angekauften Ländereien gehen alsdann ohne Entschädigung in den Besitz des Staates über.

Fälle höherer Gewalt, sowie die durch das Enteignungsverfahren verursachten Verzögerungen werden jedoch, wenn die Bauarbeiten bis über die durch Art. 2 festgesetzten Termine aufgehalten werden sollen, in Betracht gezogen.

Die Concessionärin darf sich nur dann auf Fälle höherer Gewalt berufen, wenn in einer Frist von 30 Tagen vom Tage der Ereignisse ab der Regierung über Bestehen oder Wirkung dieser Fälle Mittheilung gemacht worden ist; dasselbe gilt von Thatsachen, an welchen nach Ansicht der Concessionärin die Verwaltung oder deren Beamten die Schuld trifft; sie kann sich nur dann auf diese Thatsachen berufen, wenn deren Bestehen oder Wirkung entweder augenblicklich oder spätestens in 30 Tagen zur Kenntnis der Regierung gebracht worden sind.

Art. 22. — Im Falle gänzlicher oder theilweiser Betriebseinstellung kann die Regierung, wenn die Concessionärin nicht unverzüglich die zur Sicherung des Betriebes nothwendigen Maßnahmen trifft, das hierzu Erforderliche auf Kosten der Concessionärin verordnen.

Wenn innerhalb drei Monaten die Concessionärin nicht im Stande ist, den Betrieb wieder aufzunehmen und sie dies in Wirklichkeit nicht gethan hat, so kann die Regierung dieselbe ohne vorherige Mahnung oder Aufforderung aller ihrer Rechte verlustig erklären; in diesem Falle wird nach vorstehendem Artikel verfahren.

Titel IV. — Bestimmungen betreffend die Beförderung von Personen und Waaren.

Art. 23. — Die von den deutschen Behörden gutgeheißenen Tarife für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Waaren gelten auch für die auf luxemburgischem Gebiete gelegene Strecke der Bahn.

Titel V. — Bestimmungen betreffend verschiedene öffentliche Dienstzweige.

Art. 24. — Die Regierung ist berechtigt, längs der concessionirten Bahnstrecke eine Telegraphen- oder Telephonlinie mit allen ihren Erfordernissen zu errichten und zu unterhalten.

Wenn in diesem Falle die Regierung es für nützlich erachtet, in den Bahnhöfen oder Haltestellen der concessionirten Bahnstrecke dem Publikum zugängliche Telegraphenämter oder Telephonämter einzurichten, so ist die Concessionärin verpflichtet, diese Ämter durch ihr Stationspersonal bedienen zu lassen und zwar gegen eine Vergütung, welche den vierten Theil der von Staate erhobenen Taxen nicht übersteigen darf. Außer diesen Verbindlichkeiten übernimmt die Concessionärin in Betreff des staatlichen Telegraphen- oder Telephondienstes keine weiteren Verpflichtungen der Regierung gegenüber als die Ueberwachung der Linie durch ihre auf der Bahn beschäftigten Arbeiter und Bedienstete. Letztere melden den Agenten des Staates alle Unfälle, Störungen und Schäden, welche an der Leitung vorkommen und verschaffen ihnen alle für den guten Unterhalt der Leitung nützlichen Aufschlüsse. Sie sind verpflichtet alle Schäden an der Leitung thunlichst auszubessern, oder, wenn das ihnen nicht möglich ist, den Telegraphenbeamten unverzüglich von denselben Kenntnis zu geben.

Wenn mangels einer Staatsleitung in derselben Richtung die Concessionärin im Interesse ihres Betriebes eine Telegraphen- oder Telephonleitung längs der concessionirten Bahnstrecke errichten sollte, so werden auf Ersuchen der Regierung die betreffenden Büreaux in den Bahnhöfen und Haltestellen auch für das Publikum geöffnet sein und zwar für die in gegenwärtigem Artikel festgesetzten Vergütungen.

Für den Fall, daß bereits eine Staats-Telegraphen- oder Telephonleitung bestehen sollte, und die Concessionärin eine solche auf ihre Kosten errichten wollte, so erlaubt ihr die Regierung, ihre Drähte an den Pfählen der Staatsleitungen anzubringen, jedoch kann eine Telegraphenleitung nicht zur Legung einer Telephonleitung benutzt werden und umgekehrt.

Titel VI. — Polizei und Aufsicht. Verschiedene Bestimmungen.

Art. 25. — Die Regierung hat das Recht der Kontrolle und der Ueberwachung des gegenwärtigen Unternehmens in allen Einzelheiten und zu jeder Zeit des Baues und des Betriebes der concessionirten Bahnstrecke, ohne daß ihr daraus irgend welche Verantwortlichkeit erwachsen könnte.

Der Regierung steht das Recht zu, diejenigen Bahnbeamten zu bezeichnen, welche als Beamten der gerichtlichen Polizei zu vereidigen sind.

Art. 26. — Die Concessionärin kann keinerlei Ansprüche auf Schadenersatz erheben:

1) in Folge von Abänderungen der Zölle sowohl auf den bestehenden als auf den während der Concessionsdauer neu herzustellenden Wegen und Straßen;

2) in Folge von Aenderungen am Tarif der Eingangszölle;

3) in Folge aller anderen durch die Großherzogliche Regierung innerhalb ihrer Befugnisse angeordneten Maßregeln, soweit dieselben nicht den zugestandenen Rechten zuwiderlaufen.

Im Falle, daß die Regierung den Bau von Straßen, Kanälen oder Eisenbahnen anordnet oder vergibt, welche die concessionirte Bahn durchschneiden, so kann die Concessionärin sich dem nicht widersetzen, und steht ihr keinerlei Anspruch auf Entschädigung zu als derjenige auf Ersatz der etwaigen Mehrkosten der Unterhaltung und Ueberwachung der Bahn und, eintretenden Falls, der Schutzsignale; die Regierung verpflichtet sich, alle zum ungefährdeten und ungestörten Betriebe erforderlichen provisorischen und definitiven Einrichtungen ohne Kosten für die Concessionärin ausführen zu lassen.

Mit Genehmigung der Regierung steht es jedermann frei, zum Privatgebrauche längs der Bahn und an einer beliebigen Stelle, Magazine und Lagerhäuser mit Maschinen und Hebevorrichtungen für das bequemere Auf- und Abladen der Wagen herzustellen, nur müssen in diesem Falle ein oder mehrere Seitengeleise angelegt werden und das Auf- und Abladen der Wagen darf den freien Verkehr auf der Bahn weder stören noch unterbrechen.

Die Concessionärin ist verpflichtet mit ihren Güterzügen die Wagen auf diese Anschlußgeleise abzugeben und entgegenzunehmen und hat von den Empfängern oder Absendern die laut Tarif festgestellten Taxen für die von den Wagen durchlaufene Gesamtstrecke zu erheben.

Die Concessionärin hat sich mit allen Minenbesitzern und sonstigen Industriellen, welche unter den vorgeschriebenen Bedingungen einen Anschluß an die Bahn wünschen, zu verständigen. Kommt eine Einigung hierüber nicht zu Stande, so entscheidet die Regierung nach Anhörung der Concessionärin.

Die Herstellung der Privatbahnhöfe und Anschlußgeleise geschieht auf Kosten desjenigen, welcher den Anschluß verlangt und zwar so, daß ihre Anlage weder zu einer Störung des allgemeinen Verkehrs, noch zu einer Beschädigung des Materials, noch zu besondern Kosten für die Concessionärin Anlaß geben kann. Der sorgfältige Unterhalt der Anschlußgeleise geschieht auf Kosten des Eigentümers und unter der Ueberwachung der Regierung.

Die Concessionärin hat das Recht, diesen Unterhalt sowie die Behandlung ihres Rollmaterials auf den Anschlußgeleisen durch ihre Organe überwachen zu lassen.

Die Staatsverwaltung kann jederzeit die ihr nötig erscheinenden Aenderungen an dem Anschluß, der Richtung und der Anlage der Privatbahnhöfe und ihrer Anschlußgeleise vorschreiben; die Kosten dieser Aenderungen sind zu Lasten der Eigentümer.

Im Falle, daß auf den Anschlußgeleisen die Transporte ganz oder theilweise aufhören, kann die Staatsverwaltung nach Anhörung der Eigentümer die Anschlußweichen abtragen lassen.

Die Concessionärin hat ihre Wagen auf alle autorisirten Anschlußgleise abzugeben und dieselben bei der Abzweigung von ihrer Bahn den Versendern oder den Empfängern zur Abfuhr an ihren Bestimmungsort zum Verladen oder Entladen zu überlassen; letztere haben die Wagen auf ihre Kosten wieder zum Abzweigungspunkte zurückzustellen.

Die Wagen dürfen ausschließlich nur für den Transport der für die Weiterbeförderung auf der Hauptbahn bestimmten Gegenstände oder Waren verwendet werden.

Die Wagen dürfen längstens sechs Stunden auf den Zweigbahnen zurückbehalten werden; diese Frist beträgt zwölf Stunden, wenn die Wagen beladen auf die Zweigbahn übergehen und mit einer neuen Ladung der Hauptbahn wieder zurückgestellt werden.

Übersteigt die Länge der Zweigbahn einen Kilometer, so 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 vorgeschriebene Zeit überschritten wird, hat die Concessionärin das Recht, für jede Stunde Verspätung eine Entschädigung von 25 Centimes zu berechnen.

Die Gehälter der Weichensteller und Schrankenwärter der Zweigbahnen sind zu Lasten der Eigenthümer dieser Anlagen; die Wärter werden durch die Concessionärin ernannt und bezahlt, und die hieraus erwachsenden Kosten werden ihr durch die Eigenthümer der Anschlußgleise zurückerstattet; letztere 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 der Concessionärin und nach Anhörung des Eigenthümers der Nebengleise den Dienst einstellen und die Weiche unterdrücken, unbeschadet der Entschädigungsansprüche, welche der Concessionärin aus dem Nichteinhalten der obigen Bedingungen erwachsen sein mögen.

Die Concessionärin ist berechtigt, als Entschädigung für die Lieferung und Stellung ihres Materials auf den Zweigbahnen einen festen Preis von 15 Centimes per Tonne für den ersten Kilometer und 5 Centimes per Tonne für jeden weiteren Kilometer zu erheben. Jeder angefangene Kilometer zahlt für voll.

Das Auf- und Abladen auf den Zweigbahnen ist zu Lasten der Absender oder der Empfänger, gleichviel ob sie es selbst besorgen oder durch die Concessionärin besorgen lassen, wenn diese sich hierzu bereit erklärt; im letzteren Falle werden die bezüglichen Kosten durch ein von der Oberverwaltung auf Antrag der Concessionärin zu erlassendes Reglement festgesetzt.

Jeder durch die Concessionärin auf die Zweigbahnen abgeschickte Wagen wird für voll bezahlt, auch wenn er nicht volle Ladung hat.

Das Ladegewicht der Wagen wird durch die Concessionärin bestimmt.

Jede Zweigbahn muß mit einer auf Kosten des Eigenthümers angebrachten Brückenwaage versehen sein und hat die Concessionärin das Recht, diesen Apparat jederzeit durch seine Organe kontrollieren zu lassen.

Art. 27. — Die Regierung behält sich ausdrücklich das Recht vor, andere Bahnen in Anschluß oder in Verlängerung der gegenwärtigen Bahnstrecke zu concessioniren.

Die Concessionärin kann sich der Anlage dieser Bahnen nicht widersetzen, noch aus diesem Grunde einen Entschädigungsanspruch erheben, sofern ihr keine Betriebsstörungen und keine besonderen Unkosten hieraus erwachsen.

Die Concessionäre solcher Zweigbahnen oder Verlängerungsbahnen haben die Befugnis, gegen

Bergütung gemäß Tarif und unter Befolgung der bestehenden oder noch zu erlassenden Polizei-Reglemente ihre Wagen und Lokomotiven auf der hier in Rede stehenden Bahnstrecke circuliren zu lassen; ebenso steht unter denselben Bedingungen der Concessionärin dieser Bahnstrecke dieselbe Befugnis auf den Zweig- oder Verlängerungsbahnen zu.

Sollte ein Einvernehmen hierüber zwischen den verschiedenen Concessionären nicht zu Stande kommen, so entscheidet die Regierung über die entstandenen Schwierigkeiten.

Im Falle, daß Concessionäre von Zweig- oder Verlängerungsbahnen, welche sich an die hiermit concessionirte Bahnstrecke anschließen, von der Befugnis, ihr Rollmaterial übergehen zu lassen, keinen Gebrauch machen wollten, sowie in dem Falle, daß die Concessionärin letzterer Linie nicht auf die Zweig- oder Verlängerungsbahnen übergehen wollte, sind die verschiedenen Concessionäre verpflichtet, sich unter sich so zu verständigen, daß der Transportdienst auf den Anschlußpunkten niemals unterbrochen wird.

Dieserigen Concessionäre, welche sich eines ihnen nicht gehörenden Rollmaterials bedienen, bezahlen eine dem Gebrauche und der Abnutzung entsprechende Entschädigung.

Im Falle sich die verschiedenen Concessionäre über die Höhe dieser Entschädigung oder über die für einen ungestörten Betrieb anzuwendenden Mittel nicht einigen können, trifft die Regierung alle hierzu erforderlichen Maßregeln.

Die Concessionärin ist verpflichtet, wenn die Regierung es passend findet, den Concessionären der Zweigbahnen die Benutzung der Anschluß-Station zu gestatten.

Die verschiedenen Concessionäre haben sich über die dieserhalb zu zahlende Entschädigung zu einigen; kommt eine Einigung nicht zu Stande, so bestimmt die Regierung den von den neuen Concessionären an den Kosten der Anschluß-Station zu tragenden Antheil.

Art. 28. — Während der ganzen Dauer der Concession sind die durch die Bahn und deren Dependenzien eingenommenen Grundstücke steuerfrei.

Die für den Betrieb hergestellten Gebäude und Magazine sind in Bezug auf Steuern den andern in den Gemeinden bestehenden Baulichkeiten gleichgestellt.

Während der ganzen Dauer der Concession kann die concessionirte Bahnstrecke weder mit Staats-, noch mit Gemeindesteuern belegt werden.

Art. 29. — Die Concessionärin nimmt für alle das gegenwärtige Unternehmen betreffenden Angelegenheiten Domizil zu Luxemburg und ernennt einen Vertreter, welcher im Großherzogthum wohnhaft ist.

Art. 30. — Die Concessionärin verpflichtet sich, die concessionirte Bahnstrecke zu keiner Zeit zum Transporte von Truppen, Waffen, Kriegsmaterial und Munition zu benutzen, und während eines Krieges, an welchem Deutschland betheiligt sein sollte, sich derselben für die Proviantirung der Truppen auf keine die Neutralität des Großherzogthums verletzende Weise zu bedienen, sowie überhaupt im Betriebe dieser Bahnstrecke Handlungen, welche den dem Großherzogthum als neutralem Staate obliegenden Verpflichtungen nicht vollkommen entsprechen, weder vorzunehmen noch zuzulassen.

Luxemburg, den 7. Juli 1902.

Der General-Direktor der öffentlichen Arbeiten,
R. R i c h a r d.

Berlin, den 25. Juli 1902.

Anerkannt:
Bering & Waechter.

II. — Vertrag vom 4. Februar 1903

Seine Königliche Hoheit der Großherzog von Luxemburg, Herzog von Nassau, einerseits, und Seine Majestät der Deutsche Kaiser, König von Preußen etc., im Namen des Deutschen Reiches, andererseits,

von dem Wunsche geleitet, die Eisenbahnverbindungen zwischen dem Großherzogthum Luxemburg und Elsaß-Lothringen zu vermehren, haben behufs einer hierüber zu treffenden Vereinbarung zu Bevollmächtigten ernannt:

Seine Königliche Hoheit der Großherzog von Luxemburg, Herzog von Nassau:

Allerhöchstihren Staatsminister, Präsidenten der Regierung, Dr. Paul Gyschen, und

Seine Majestät der Deutsche Kaiser, König von Preußen, etc.,

Allerhöchstihren Außerordentlichen Gesandten und bevollmächtigten Minister in Luxemburg, Legationrath Grafen Rail von Bückler,

welche, nachdem sie sich gegenseitig ihre Vollmachten mitgetheilt und dieselben in guter und gehöriger Ordnung befunden, unter Vorbehalt der Ratifikation, die folgenden Artikel vereinbart haben:

Art. 1. — Die Hohen vertragschließenden Regierungen erklären sich gegenseitig bereit, die Herstellung einer Nebenbahn von Diedenhofen nach Bad-Mondorf zum Anschluß an die Luxemburger Sekundärbahnen zuzulassen und zu fördern.

Art. 2. — Die Kaiserliche Regierung von Elsaß-Lothringen hat der Eisenbahnbau- und Betriebs-Gesellschaft Bering & Waechter in Berlin die Konzession zum Bau und Betrieb derselben in ihrem Gebiete belegenen Strecke der im Art. 1 bezeichneten Eisenbahn erteilt, sie wird der Großherzoglich Luxemburgischen Regierung den Zeitpunkt bezeichnen, bis zu welchem die betriebsfähige Herstellung der Elsaß-Lothringischen Strecke bewirkt sein wird. Die Großherzoglich Luxemburgische Regierung verpflichtet sich, den Bau und den Betrieb des in ihrem Staatsgebiet belegenen Theiles der Diedenhofen-Bad-Mondorfer Bahn ihrerseits derselben Gesellschaft zu übertragen und dafür zu sorgen, daß die Vollendung des Baues und die Eröffnung des Betriebes zu demselben Zeitpunkte stattfindet, zu welchem die Elsaß-Lothringische Strecke ausgebaut und in Betrieb gesetzt sein wird.

Art. 3. — Die spezielle Feststellung der Bahnlinie wie des gesammten Bauplanes und der einzelnen Bauentwürfe der im Art. 1 genannten Bahn bleibt jeder der beiden Regierungen für ihr Gebiet vorbehalten.

Der Punkt, wo die beiderseitige Landesgrenze von der in Rede stehenden Bahn überschritten wird, ist auf Grund des von der betreffenden Eisenbahnbau- und Betriebs-Gesellschaft ausgearbeiteten Projektes, welches provisorisch genehmigt ist, bestimmt. Derselbe liegt im Kilometer 25,595, wo die Bahn mittels eiserner Brücke über den die Landesgrenze bildenden Ahlbach geführt wird.

Für die Bahn ist zunächst nur ein durchgehendes Gleise vorgesehen mit einer Spurweite von einem Meter in Uebereinstimmung mit der anschließenden Bahn. Auch im Uebrigen sollen die Konstruktionsverhältnisse der nach diesem Vertrage anzulegenden Eisenbahn und deren Betriebsmittel dergestalt nach gleichen Grundsätzen festgestellt werden, daß die Lokomotiven, Personen- und Güterwagen die anschließende Bahn ohne Hindernis durchlaufen können.

Im Interesse der Sicherheit und Gleichförmigkeit des Eisenbahnbetriebes wird die Großherzoglich Luxemburgische Regierung für den in ihrem Staatsgebiete liegenden Theil der Bahn die

Verkehrsordnung und die Bestimmungen der Bahnordnung für die Nebenbahnen Deutschlands, welche für die Verlängerung der Bahn nach Driedenhofen Anwendung finden, in Kraft treten lassen, soweit nicht die betreffenden Vorschriften den Gesetzen des Großherzogthums etwa entgegenstehen.

Art. 4. — Die Hohen vertragschließenden Regierungen werden gemeinsam soviel als möglich darauf hinwirken, daß Ankunft und Abgang der Züge auf den Endstationen der Bahn mit Ankunft und Abgang der direktesten Züge der anschließenden Eisenbahnlinien beider Länder in Zusammenhang gebracht werden. Sie behalten sich die Bestimmung der geringsten Zahl der zur Beförderung von Personen dienenden Züge vor, und sind darüber einig, daß täglich in keinem Falle weniger als vier solcher Züge in jeder Richtung verkehren sollen.

Art. 5. — Die Angehörigen des einen Landes, welche im Gebiete des andern Landes etwa angestellt werden, scheiden dadurch aus dem Unterthanenverbande ihres Heimathlandes nicht aus, sind aber den Gesetzen des Landes, in welchem sie angestellt sind, unterworfen.

Art. 6. — Die bezüglich der Handhabung der Pass- und Fremdenpolizei bei dem Reiseverkehr auf Eisenbahnen zwischen beiden Hohen Regierungen schon bestehenden oder noch zu treffenden Abkommen sollen auch auf die in Rede stehende Eisenbahnverbindung Anwendung finden.

Art. 7. — Zu Zwecken des Postdienstes soll die Konzessionärin der im Großherzogthum Luxemburg belegenen Strecke zu denselben Leistungen verpflichtet werden, welche für die Eisenbahnen im Deutschen Reichspostgebiete durch das Reichsgesetz vom 20. Dezember 1875 vorgeschrieben sind, oder künftig etwa anderweit gesetzlich angeordnet werden.

Ueber die Benutzung der Bahn zur Postbeförderung aus dem Gebiete der einen in das Gebiet der anderen vertragschließenden Hohen Regierung werden die beiderseitigen Postverwaltungen sich verständigen.

Art. 8. — Die Hohen vertragschließenden Regierungen behalten sich das Recht vor, eine Telegraphen- und Telephonlinie für den internationalen und öffentlichen Verkehr längs dieser Bahn, eine jede für ihr Gebiet, zu errichten und zu erhalten.

Art. 9. — Gegenwärtiger Vertrag soll ratifizirt und die Auswechslung der darüber auszufertigenden Ratifikationsurkunden sobald als thunlich in Luxemburg bewirkt werden.

Dessen zu Urkunde haben die beiderseitigen Bevollmächtigten den Vertrag unterzeichnet und besiegelt.

So geschehen in zweifacher Ausfertigung zu Luxemburg, den 4. Februar 1903.

(L. S.) G y j e n. (L. S.) C. P i c k l e r.

(Der vorstehende Vertrag ist ratifizirt worden und der Austausch der Ratifikationen hat am 6. Mai 1903 zu Luxemburg stattgefunden.)

Avis. — Service médical.

Pour l'année courante, l'Institut vaccinal fournira le cowpox nécessaire aux vaccinations dans les différents cantons, aux dates suivantes :

Belanntmachung. — Sanitätsdienst.

Für das laufende Jahr wird das Vaccinal-Institut die Lymphe für die verschiedenen Cantone an nachbezeichneten Tagen abgeben :

Canton de Capellen, du 10 au 16 mai ;
 » Echternach, du 10 au 16 mai ;
 » Grevenmacher, du 14 au 20 mai ;
 » Remich, du 14 au 20 mai ;
 » Redange, du 20 au 26 mai ;
 » Wiltz, du 26 mai au 2 juin ;
 » Clervaux, du 1^{er} au 6 juin ;
 » Diekirch, du 6 au 13 juin ;
 » Vianden, du 6 au 13 juin ;
 » Esch s/A., du 6 au 20 juin ;
 » Mersch, du 10 au 16 juin ;
 » Luxembourg, du 12 au 24 juin.

Les vaccinateurs informeront les bourgmestres et les médecins-inspecteurs respectifs des jours et heures où ils procéderont à la vaccination et à la seconde visite. Ils prieront les bourgmestres de désigner le local approprié pour les vaccinations et d'être présents à la seconde visite afin de signer avec eux les certificats à délivrer à chacun des enfants vaccinés avec succès.

Les vaccinateurs feront savoir à M. Siegen, directeur de l'Institut vaccinogène, le nombre exact des enfants à vacciner dans leur ressort.

Ils adresseront au Collège médical le résumé synoptique de leurs opérations immédiatement après les vaccinations, d'après les formulaires à fournir par le Gouvernement.

Luxembourg, le 5 mai 1903.

Le Directeur général des travaux publics,
CH. RISCHARD.

Avis. — Postes.

Une agence postale de plein exercice, avec service télégraphique et téléphonique, est établie à Useldange à partir du 15 mai 1903.

La circonscription de cette agence, qui est rattachée au bureau de perception de Redange, comprend les localités suivantes : Everlange, Reichlange (halte), Rippweiler, Rothbach, Schandel, Schwebach et Useldange.

Cette agence est ouverte au public :

a) pendant les jours de la semaine de 8 à 8.30 heures du matin, de 10 heures du matin à midi

Canton Capellen, vom 10. bis zum 16. Mai ;
 „ Echternach, vom 10. bis zum 16. Mai ;
 „ Grevenmacher, vom 14. bis zum 20. Mai ;
 „ Remich, vom 14. bis zum 20. Mai ;
 „ Redingen, vom 20. bis zum 26. Mai ;
 „ Wiltz, vom 26. Mai bis zum 2. Juni ;
 „ Clervaux, vom 1. bis zum 6. Juni ;
 „ Diekirch, vom 6. bis zum 15. Juni ;
 „ Vianden, vom 6. bis zum 15. Juni ;
 „ Esch a. d. A., vom 6. bis zum 20. Juni ;
 „ Mersch, vom 10. bis zum 16. Juni ;
 „ Luxemburg, vom 12. bis zum 24. Juni.

Die Vaccinatoren werden den betreffenden Bürgermeistern und Ärzte-Inspektoren Tag und Stunde mittheilen, an welchen die Impfung und die Revision stattfinden, sowie die Bürgermeister ersuchen, ein geeignetes Lokal für die Impfung bereit zu stellen und bei der Revision gegenwärtig zu sein, um mit ihnen die Impfscheine zu unterzeichnen, welche für jedes mit Erfolg geimpfte Kind ausgestellt werden.

Die Vaccinatoren werden dem Direktor des Vaccinal-Institutes, Hrn. Siegen, die genaue Zahl der zu impfenden Kinder mittheilen.

Dem Medicinalkollegium übersenden sie gleich nach vorgenommener Impfung ein übersichtliches Verzeichniß ihrer Operationen gemäß den ihnen Seitens der Regierung zugehenden Druckformularen.

Luxemburg, den 5. Mai 1903.

Der General-Director der öffentlichen Arbeiten,
R. Rischard.

Bekanntmachung. — Postwesen.

Eine Agentur mit vollständigem Postdienst, sowie Telegraphen- und Telephondienst, ist vom 15. Mai 1903 ab in Useldingen errichtet.

Der Bestellbezirk dieser Agentur, welche dem Postamt in Redingen einverleibt ist, begreift folgende Ortschaften : Everlingen, Reichlingen (Haltestelle), Rippweiler, Rothbach, Schandel, Schwebach und Useldingen.

Diese Agentur ist dem Publikum geöffnet :

a) an den Wochentagen, von 8 bis 8.30 Uhr Vormittags, von 10 bis 12 Uhr Vormittags und

et de 2 à 7 heures du soir, pour le service postal, et de 8 heures du matin à midi et de 2 à 7 heures du soir, pour les services télégraphique et téléphonique;

b) pendant les dimanches et jours légalement fériés, de 8 à 9 heures du matin et de 5 à 6 heures du soir pour les services postal, télégraphique et téléphonique.

A partir de la même date l'agence de la poste aux colis établie à la station d'Useldange sera réunie à l'agence postale de plein exercice.

Luxembourg, le 5 mai 1903.

Le Directeur général des finances,
M. MONGENAST.

Avis. — Association syndicale.

Conformément à l'art. 10 de la loi du 28 décembre 1883, il sera ouvert du 21 mai au 4 juin 1903, dans la commune de Redange, une enquête sur le projet et les statuts d'une association à créer pour l'établissement de deux chemins d'exploitation aux lieux dits « Auf Hielert » et « vor Feyer » à Ospern.

Le plan de situation, le devis détaillé des travaux, un relevé alphabétique des propriétaires intéressés, ainsi que le projet des statuts de l'association sont déposés au secrétariat communal de Redange à partir du 21 mai prochain.

M. Orianne, membre de la Commission d'agriculture à Elvange, est nommé commissaire à l'enquête. Il donnera les explications nécessaires aux intéressés, sur le terrain, le 4 juin prochain, de 9 à 11 heures du matin, et recevra les réclamations le même jour, de 2 à 4 heures de relevée, à l'école d'Ospern.

Luxembourg, le 6 mai 1903.

Le Ministre d'État,
Président du Gouvernement,
EYSCHEN.

Avis. — Association syndicale.

Par arrêté du soussigné en date de ce jour, l'association syndicale pour l'établissement d'un

von 2 bis 7 Uhr Nachmittags, für den Postdienst, von 8 bis 12 Uhr Vormittags und von 2 bis 7 Uhr Nachmittags für den Telegraphen- und Telephondienst;

b) an den Sonn- und gesetzlichen Feiertagen, von 8 bis 9 Uhr Vormittags und von 5 bis 6 Uhr Nachmittags für den Post-, Telegraphen- und Telephondienst.

Vom nämlichen Tage ab wird die auf Station Useldingen befindliche Packetpostagentur mit der vollständigen Postagentur vereinigt.

Luxemburg, den 5. Mai 1903.

Der General-Director der Finanzen,
M. M o n g e n a s t.

Bekanntmachung. — Syndikatsgenossenschaft.

Gemäß Art. 10 des Gesetzes vom 28. Dezember 1883 wird vom 21. Mai auf den 4. Juni 1903 in der Gemeinde Nedingen eine Untersuchung abgehalten über das Projekt und die Statuten einer zu bildenden Genossenschaft für Anlage zweier Feldwege, Ort genannt „Auf Hielert“ und „vor Feyer“ zu Ospern.

Der Situationsplan, der Kostenanschlag, ein alphabetisches Verzeichnis der beteiligten Eigentümer sowie das Projekt des Genossenschafts-aktes sind auf dem Gemeindefekretariat von Nedingen vom 21. Mai c. ab, hinterlegt.

Hr. D r i a n n e, Mitglied der Ackerbaucommission in Elvingen, ist zum Untersuchungscommissar ernannt. Die nöthigen Erklärungen wird er am 4. Juni k. von 9—11 Uhr Morgens, an Ort und Stelle geben und am selben Tage, von 2—4 Uhr Nachmittags, etwaige Einsprüche im Schulsaale zu Ospern entgegennehmen.

Luxemburg, den 6. Mai 1903.

Der Staatsminister, Präsident
der Regierung,
E y s c h e n.

Bekanntmachung. — Syndikatsgenossenschaft.

Durch Beschluß des Unterzeichneten vom heutigen Tage ist die Syndikatsgenossenschaft für Anlage

chemin d'exploitation au lieu dit « Posselt » à Berdorf, dans la commune du même nom, a été autorisée.

Cet arrêté ainsi qu'un double de l'acte d'association sont déposés au Gouvernement et au secrétariat communal de Berdorf.

Luxembourg, le 6 mai 1903.

*Le Ministre d'Etat, Président,
du Gouvernement.*
E I S C H E N.

Avis. — Service sanitaire.

Tableau des maladies contagieuses observées dans les différents cantons pendant la deuxième quinzaine du mois d'avril 1903.

eines Feldweges, Ort genannt „Auf Posselt“ zu Berdorf, Gemeinde Berdorf, genehmigt worden.

Dieser Beschluß sowie ein Duplikata des Genossenschaftsakties sind auf der Regierung und dem Gemeindefekretariate von Berdorf deponirt.

Luxemburg, den 6. Mai 1903.

*Der Staatsminister, Präsident
der Regierung,*
E I S C H E N.

Bekanntmachung. — Sanitätswesen.

Verzeichnis der während der zweiten Hälfte des Monats April 1903 in den verschiedenen Kantonen festgestellten ansteckenden Krankheiten.

N ^o d'ordre.	CANTONS	LOCALITÉS	Fièvre typhoïde	Diph- térie.	Coque- luce.	Scarla- tine.	Variole.	Affections puerperale
1	»	Ville de Luxembourg.	»	3	13	6	»	1
2	Luxembourg.	Neudorf.	»	1	»	»	»	»
		Alzingen.	3	»	»	»	»	»
		Strassen.	»	»	1	»	»	»
		Hollerich.	»	1	1	1	»	»
		Steinsel.	»	»	1	»	»	»
3	Esch s./l'Alz.	Livange.	»	»	»	3	»	»
		Bettembourg.	»	1	»	1	»	»
		Kayl.	1	»	»	»	»	»
		Dudelange.	3	1	»	»	»	»
		Differdange.	1	»	»	»	»	»
4	Mersch.	Lintgen.	28	»	»	»	»	»
		Medernach.	»	1	»	»	»	»
5	Diekirch.	Diekirch.	»	»	9	»	»	»
		Ettelbruck.	1	»	»	»	»	»
6	Vianden.	Bettel	»	1	»	»	»	»
7	Echternach.	Rodenhof.	»	»	»	»	»	1
8	Remich.	Canach.	3	»	»	»	»	»
		Totaux	40	9	25	11	»	2

Luxembourg, le 6 mai 1903.

Caisse d'épargne. — A la date du 5 mai 1903, les livrets N^{os} 101237 et 59323 ont été déclarés perdus. — Le porteur des dits livrets est invité à les présenter dans la quinzaine à partir de ce jour, soit au bureau central, soit à un bureau auxiliaire quelconque de la Caisse d'épargne, et à faire valoir ses droits. Faute par le porteur de ce faire dans le dit délai, les livrets en question seront déclarés annulés et remplacés par des nouveaux.

Caisse d'épargne. — Par décision du Directeur général des finances en date des 8 avril et resp. 1^{er} mai 1903, les livrets N^{os} 62357, 73973 et 95365 ont été annulés et remplacés par des nouveaux.

Luxembourg, le 6 mai 1903.

Caisse d'épargne. — Situation au 1^{er} avril 1903.

Dépôts effectués durant le mois de mars 1903	fr. 1.022.112 37	
Remboursements effectués " "	» 883.441 06	
	Excédent des dépôts	fr. 438.670 74
Dépôts effectués depuis le 1 ^{er} janvier 1903 au 1 ^{er} mars 1903.	fr. 2.483.041 98	
Remboursements effectués " "	» 1.308.526 49	
	Excédent des dépôts	fr. 1.176.515 49
Avoir des déposants au 1 ^{er} janvier 1903, les intérêts de 1902 non compris	» 28.434.947 28	
Intérêts bonifiés sur les livrets soldés depuis le 1 ^{er} janvier 1903	» 1.152 24	
	Total des dépôts	fr. 30 081.285 69
Nombre de livrets existants au 1 ^{er} janvier 1903	40914	
Livrets nouveaux ouverts depuis le " "	2133	
Livrets soldés depuis le " "	1004	
	Excédent des livrets nouveaux	1134
	Total des livrets en cours	42048

Chemins de fer Prince-Henri. — Recettes des lignes. (1^{er} et 2^e réseau.)

Longueur en exploitation : 189 kilomètres.

RECETTES.		Voyageurs.	Marchandises.	Recettes diverses.	Recettes totales
Du 1 ^{er} au 31 décembre	}	fr. 45,898 45	fr. 506,434 52	fr. 2,148 24	fr. 552,481 21
Du 1 ^{er} janvier au 30 novembre*)		1902 611,483 32	3,517,146 79	28,008 94	4,156,636 05
Du 1 ^{er} janvier au 31 décembre. {	}	1902 fr. 653,581 77	fr. 3,825,581 31	fr. 50,154 18	fr. 4,509,117 26
		1901 635,776 12	3,384,119 15	31,029 99	4,030,925 24
Différence en faveur de {	}	1902 19,605 65	439,462 18	458,192 02
		1901	875 81
Produit kilométrique correspondant à {	}	1902 fr. 23,857 75, soit par jour-kilomètre fr. 63,36.			
		1901 » 21,433 17, » » fr. 58,72.			

* Recettes arrêtées au 30 septembre 1902.

Chemins de fer cantonaux. — Lignes de Nœrdange-Martelange et Diekirch-Vianden: 44 kilom.

RECETTES.		Voyageurs.	Marchandises.	Recettes diverses.	Recettes totales.
Du 1 ^{er} au 31 décembre	}	fr. 4,277 40	fr. 4,459 40	fr. 515 47	fr. 9,252 27
Du 1 ^{er} janvier au 30 novembre {		1902 55,589 90	100,023 08	5,941 70	159,554 68
Du 1 ^{er} janvier au 31 décembre. {	}	1902 fr. 57,867 30	fr. 104,482 48	fr. 6,457 17	fr. 168,806 95
		1901 57,780 60	88,313 60	5,872 16	151,966 56
Différence en faveur de l'année {	}	1902 fr. 86 70	fr. 16,166 88	fr. 585 01	fr. 16,838 59
		1901
Produit kilométrique correspondant à {	}	1902 fr. 3,856 52.			
		1901 fr. 3,435 05.			