

MEMORIAL

DU

Grand-Duché de Luxembourg.



Memorial

DES

Großherzogthums Luxemburg.

Mercredi, 13 avril 1904.

N. 22.

Mittwoch, 13. April 1904.

Arrêté grand-ducal du 12 avril 1904, concernant le cahier des charges pour l'entretien et l'exploitation du chemin de fer vicinal de Luxembourg à Echternach.

Nous ADOLPHE, par la grâce de Dieu, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau, etc., etc., etc. ;

Vu la loi du 26 juin 1897, concernant la construction, l'entretien et l'exploitation d'un chemin de fer vicinal de Luxembourg à Echternach, et notamment l'art. 4 § 2 qui autorise le Gouvernement à modifier éventuellement, dans la forme des règlements d'administration publique, les clauses du cahier des charges annexe à la dite loi ;

Revu Notre arrêté du 19 juillet 1903, portant modification des clauses de ce cahier des charges ;

Considérant qu'il y a lieu de procéder à une nouvelle revision ;

Notre Conseil d'Etat entendu ;

Sur le rapport de Notre Directeur général des travaux publics et après délibération du Gouvernement en conseil ;

Avons arrêté et arrêtons :

Art. 1^{er}. Le cahier des charges pour l'entretien et l'exploitation du chemin de fer vicinal de Luxembourg à Echternach, annexé à Notre arrêté du 19 juillet 1903, est modifié et remplacé par le texte qui forme annexe au présent arrêté.

Großh. Beschluß vom 12. April 1904, wodurch das Lastenheft für den Unterhalt und den Betrieb der Vicinalbahn Luxemburg nach Echternach abgeändert wird.

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

Nach Einsicht des Gesetzes vom 26. Juni 1897, den Bau, den Unterhalt und den Betrieb einer Vicinalbahn von Luxemburg nach Echternach betreffend, und insbesondere des Art. 4, § 2, wodurch die Regierung ermächtigt wird, in der Form eines öffentlichen Verwaltungsreglementes die Bestimmungen des mit diesem Gesetze verbundenen Lastenheftes abzuändern ;

Nach Einsicht Unseres Beschlusses vom 19. Juli 1903, betreffend Abänderung der Bestimmungen dieses Lastenheftes ;

In Erwägung, daß eine neue Durchsicht nöthig ist ;

Nach Anhörung Unseres Staatsrathes ;

Auf den Bericht Unseres Generaldirectors der öffentlichen Arbeiten, und nach Berathung der Regierung im Conseil ;

Haben beschlossen und beschließen :

Art. 1. Das mit dem Gesetze vom 19. Juli 1903 verbundene Lastenheft für den Unterhalt und den Betrieb der Vicinalbahn von Luxemburg nach Echternach ist abgeändert und durch den gegenwärtigem Beschlusse als Anlage beigegebenen Text ersetzt.

Art. 2. Notre Directeur général des travaux publics est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera inséré au *Mémorial*.

Munich, le 12 avril 1904.

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

Le Directeur général des
travaux publics,
Ch. RICHARD.

Art. 2. Unser General-Director der öffentlichen Arbeiten ist mit der Ausführung dieses Beschlusses beauftragt.

München, den 12. April 1903.

Für den Großherzog:
Dessen Statthalter,
Wilhelm,
Erzogroßherzog.

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

Vertrag.

Die Unterschriebenen :

1. *H. Knusli*, Direktor der schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik in Winterthur, wohnhaft daselbst ;

2. *Aug. Liger*, Advokat-Anwalt, wohnhaft in Luxemburg, handelnd in ihrer Eigenschaft als Vicepräsident und resp. Mitglied des Verwaltungsrathes der anonymen Gesellschaft der Luxemburger Sekundärbahnen, sowie in Gemässheit eines Beschlusses dieses Verwaltungsrathes vom 10. März 1904, welcher abschriftlich dem gegenwärtigen Verträge angeheftet wird, erklären, indem sie, soweit es rechtlich erfordert ist, Domizil erwählen im Geschäftssitze der Luxemburger Sekundärbahnen in Luxemburg, genaue Einsicht genommen zu haben von den Profilen der Vizinalbahn von Luxemburg nach Echternach und übernehmen für ihre Auftraggeberin die Verpflichtung, auf deren Gesamt-Mobiliar- und Immobilien-Vermögen, die genannte Bahnlinie zu unterhalten und zu betreiben, unter den Bedingungen des ebenfalls beigefügten vereinbarten Lastenheftes, gegen Vorwegnahme einer Summe von Fr. 2855,00 pro Jahreskilometer, sowie 50 pCt. der überschüssigen Betriebseinnahmen.

Der luxemburgische Staat leistet keine Garantie für den Fall, dass die Einnahmen nicht genügen, um die Zahlung der Betriebskosten in der Höhe von Fr. 2855,00 pro Kilometer sicher zu stellen ; jedoch soll, wenn dieser Fall eintreten würde, die betriebsleitende Gesellschaft ermächtigt sein, die auf diese Weise entstandenen Fehlbeträge mit den Ueberschüssen der folgenden Jahre zu decken, so dass nie zu einer Verteilung der Netto-Einnahme, d. h. der Reingewinne geschritten werden kann, es sei denn, dass der volle Betrag der in den früheren Jahren entstandenen Fehlbeträge durch spätere Einnahme-Ueberschüsse über Fr. 2855,00 per Jahreskilometer sei zurückerstattet worden.

Für den Fall, dass die Linie Fels-Junglinster durch die luxemburgische Regierung erstellt wird, soll der Betrieb auf derselben von vornherein zu den dem gegenwärtigen Verträge zu Grunde liegenden Bestimmungen des Lastenheftes den Luxemburger Sekundärbahnen zugesichert sein.

Die Grossherzogliche Regierung, handelnd in Ausführung der Rechte, welche derselben durch Art. 2 und 4 des Gesetzes vom 26. Juni 1897 verliehen worden sind, pflichtet den obigen Anträgen bei und wird sich bemühen, sofort nach der unterschriftlichen Vollziehung

dieses Vertrages, diejenigen Massregeln zu veranlassen, welche erforderlich sind, um den veränderten Bestimmungen des Lastenheftes vom 19 Juli 1903 die landesherrliche Bestätigung zu verleihen.

In duplo verfasst in Luxemburg, den 12. April 1904.

Im Namen
der Grossherzoglichen Regierung,
Karl RISCHARD,

Im Auftrage
des Verwaltungsrathes der
Luxemburger Sekundarbahnen,
H. KNUSLI,
A. LIGER.

LASTENHEFT.

Gegenstand des Unternehmens.

Art. 1. — Gegenwärtiges Lastenheft bezweckt die pachtweise Uebernahme des Unterhaltes und des Betriebes vermittelst Dampflokotiven der Vicinalbahn von Luxemburg nach Echternach.

Falls die Regierung beschliesst auf der ersten Sektion der Linie, nämlich der Theilstrecke zwischen dem Centralbahnhofe Luxemburg und der Vicinalstation Dommeldingen gleichzeitig eine andere Betriebskraft als Dampf anzuwenden, so wird diese Concession, welche Gegenstand eines separaten Vertrags bilden wird, bei Gleichheit der eingereichten Submissionen, dem Concessionsinhaber des Dampfbetriebes vorzugsweise ertheilt.

Art. 2. — Der Unternehmer ist gehalten den Bestimmungen des Gesetzes vom 1. Februar 1882, betreffend die Polizei der Schmalspurbahnen, sowie denjenigen des Grossh. Beschlusses vom 25. Januar 1882, betreffend die Polizei, die Sicherheit und den Betrieb der Schmalspurbahnen, nachzukommen; ebenso unterliegt er allen Akten, Beschlüssen und Gesetzen irgend welcher Art, welche durch die öffentliche Gewalt erlassen, ohne dieserhalb auf eine Entschädigung Anspruch zu haben. In Bezug auf die zu vergebenden Linien treten mithin alle etwaigen gegentheiligen Bestimmungen der vorbenannten Reglemente, Beschlüsse und Akten ausser Kraft.

Art. 3. — Die Grossherzogliche Regierung gibt dem Unternehmer in Pacht:

a) Die Bahn mit sammtlichem Zubehor, so wie dieselbe sich aus den durch die Regierung genehmigten und noch zu genehmigenden Planen ergibt, d. h. die Gleise mit Zubehor, die Gebäude sammt den Mobilien für Bureaux und Wartesale, das feste und bewegliche Material. Das durch den Unternehmer anzuschaffende Bahnmateriale wird dem Unternehmer auf der Pachtzeit von der Regierung zurückgenommen. Die Uebernahmepreise werden durch Sachverständige festgesetzt, die von beiden Contractanten ernannt werden, sollte hierbei eine Einigung nicht erzielt werden, so wird durch den Präsidenten des Reichsrathes ein dritter Experte ernannt. Die Abschätzung der Experten ist verbindlich sowohl für die Regierung als für den Unternehmer. Die Verbräuche des Materials, des Öls, des Kohlen u. s. w. sowie alle Drucksachen und Bureaumaterialien werden dem Unternehmer zurückgenommen.

b) Das Rollmaterial, die feststehenden Maschinen und die sonstigen Einrichtungen, sowie sich dieselben aus den durch Art. 1. bezeichneten Linien ergeben. Diese Materialien dürfen erst nach vorheriger Untersuchung und Genehmigung seitens der Regierung zur Verwendung kommen.

Um eine Störung des Betriebes zu vermeiden, muss der Unternehmer ein Monat vor Ablauf der Pachtzeit, seinem Nachfolger die zum Unterbringen der Verbrauchsmaterialien notwendigen Gebäude zur Verfügung stellen. Ist der Unternehmer dieser Bedingung nicht nachgekommen und tritt diesenfalls eine Betriebsstörung ein, so verfällt derselbe der in Art. 16 festgesetzten Strafe.

Dauer des Unternehmens.

Art. 4. — Der Unternehmer betreibt die Bahn auf seine Gefahr und Kosten während eines Zeitraums von dreissig Jahren, welcher mit dem Tage der Betriebseröffnung beginnt.

Es steht dem Unternehmer frei nach Ablauf des fünfzehnten Jahres den Betriebsvertrag zu kündigen. Diese Kündigung muss jedoch ein Jahr vor Ablauf dieses Termins erfolgen.

Uebergabe des Materials und der Linie. — Unterhalt.

Art. 5. — Vor der Betriebseröffnung übergibt der Bahneigenthümer dem Pächter das Gleis mit seinen Dependenzien und dem Material, sowie die Gebäude mit dem vorstehend benannten Mobiliar.

Ueber diese Bestände wird ein Protokoll aufgenommen, welches gegebenenfalls diejenigen Arbeiten bezeichnet, welche noch nicht ausgeführt sind und deren Fertigstellung durch den Staat und auf dessen Kosten besorgt wird.

Eintretendenfalls wird späterhin ein neues Protokoll aufgestellt, welches die vorgenommenen Abänderungen sowie die Ergänzungen an Material festsetzt.

Auf Ersuchen des Unternehmers wird innerhalb dreier Monate nach der Betriebseröffnung eine contradiktorische und auf gemeinschaftliche Kosten auszuführende Vermessung der Bahnaxe vor sich gehen. Die der Berechnung der kilometrischen Einnahmen zu Grunde liegende Länge ist diejenige, welche sich von Mitte des Hauptgleises auf Bahnhof Luxemburg bis Mitte des Hauptgleises auf Bahnhof Echternach ergibt; diese Länge beträgt nach der bis jetzt stattgefundenen Vermessung 45,849.20 Meter.

Das dem Unternehmer zur Verfügung gestellte Rollmaterial begreift vier Lokomotiven, sowie die zu einem normalen Betriebe notwendigen Personen-, Gepäck- und Güterwagen einschliesslich der Rollschemel. Das Rollmaterial wird den Betriebsbedürfnissen entsprechend vermehrt. Auch wird dasselbe verringert, im Falle die Regierung einen Ueberfluss an Material feststellt. In letzterem Falle muss der Unternehmer binnen drei Monaten nach Aufforderung das überflüssige Material in gutem Zustande zuruckerstatten.

Art. 6. — Der gewöhnliche Unterhalt, die Ausbesserung und Wiederherstellung der Bahn und ihrer Dependenzien sowie des Rollmaterials liegen vollständig dem Unternehmer ob; dagegen gilt als vereinbart, dass die Wiederherstellung und Ausbesserungsarbeiten, welche als Folge eines Baufehlers zu betrachten sind, oder durch höhere Gewalt herbeigeführt werden, ausschliesslich zu Lasten des Staates verbleiben. Selbstredend erstreckt sich die Verbindlichkeit des Unternehmers auch auf diejenigen Bahnstrecken, zu welchen die öffentlichen Strassen und Wege benutzt werden, mit Ausnahme jedoch der Adolphbrücke, deren Unterhalt dem Staate allein zufällt. Die Lokomotiven werden periodisch und auf Kosten des Unternehmers durch technische Beamten, deren Wahl dem Unternehmer freisteht und unter Kontrolle der Regierung untersucht.

Die zum Unterhalt verbrauchten Materialien dürfen weder minderwerthig noch von einer andern Type als diejenigen sein, welche sich bei der Pachtübernahme auf der Linie befanden. Diese Materialien dürfen erst nach vorheriger Untersuchung und Genehmigung seitens der Regierung zur Verwendung kommen.

Die Pflanzungen, welche die Regierung in den Böschungen, in den Stationshöfen oder in den Dependenzien der Linie anlegt, sind durch den Betriebsunternehmer in tadellosem Zustande und auf seine Kosten unter Aufsicht der durch die Regierung hierzu bestellten Agenten zu erhalten; das durch Abästen herrührende Gehölz gehört dem Unternehmer, jedoch verbleiben die Pflanzungen selbst Eigenthum des Staates.

Art. 7. — Der Unternehmer schafft einen Erneuerungsfonds vermittels jährlicher Einlage von Fr. 200 pro Kilometer, gleich Fr. 9170, an die Consignationskasse. Die erste jährliche Einlage ist auf den 31. Dezember 1905 zu machen und es bleiben somit die auf das Jahr 1904 entfallenden Betriebsmonate von dieser Einlage befreit,

Die Einlage kann vom Unternehmer ganz in baar oder konvenierendenfalls zu einem Fünftel in baar und zu vier Fünfteln in Werthpapieren geleistet werden, welche von der Regierung genehmigt worden sind. Dieser Erneuerungsfonds bildet Giro-Conto, in Bezug auf die Einzahlungen in baar, welche gemäss den Gesetzen und Verfügungen über die Depositenkasse verzinst werden.

Vermittels dieses Erneuerungsfonds quittirt die Regierung die auf die Erneuerung des Gleises, des beweglichen, unbeweglichen und rollenden Materials verausgabten Gelder, nach Revision der durch den Unternehmer aufgestellten Zahlungsanweisungen. Die Consignationskasse ist dieserhalb befugt nöthigenfalls vorerwähnte öffentlichen Werthpapiere zum Tagescours zu veräussern auf eine diesbezügliche einfache Benachrichtigung hin vermittels Einschreibebriefes.

Die bei Ausführung dieser Erneuerungsarbeiten verausgabten Arbeitslöhne dürfen nicht auf genannten Specialfonds verrechnet werden; dieselbe Bestimmung gilt nach Ablauf des fünften Betriebsjahres für die Ausgaben, welche durch neue Beschotterungen der Bahn herbeigeführt werden. Die Unzulänglichkeiten, welche dieser Fonds zur Bestreitung vorbenannter Ausgaben aufweisen sollte, werden durch den Unternehmer gedeckt. Die Einzahlungen in diesen Fonds hören auf sobald letzterer die Summe von 3000 Fr. pro Kilometer aufweist; in allen Fällen, wo derselbe durch die ihrer Bestimmung entsprechenden Ausgaben aufgezehrt oder angeschnitten ist, muss derselbe seinen Normalbestand von 3000 Fr. pro Kilometer wieder erreichen durch die nöthigen Zuweisungen, welche im Maximum 200 Fr. pro Betriebskilometer betragen. Nach Ablauf der Pachtzeit, sowie auch bei Verfall des Unternehmens wird dieser Fonds Eigenthum des Staates.

Art. 8. — Ohne vorherige schriftliche Ermächtigung der Regierung darf keine Abänderung an der Bahn und ihren Dependenzien sowie am Rollmaterial vorgenommen werden. Ueberdies behält sich die Regierung vor, während der ganzen Concessionsdauer Abänderungen an den bestehenden Bauten vorzunehmen oder Neubauten zu erstellen, welche als im Interesse der öffentlichen Sicherheit, der Bahnpolizei oder des Betriebes für nothwendig erachtet werden; dies gilt namentlich für Umgestaltung der ersten Bahnstrecke zur Einführung einer neuen Betriebskraft.

Art. 9. — Der Unternehmer übernimmt sämmtliche Verpflichtungen, welche dem Staat aus den Verträgen erwachsen, die mit Eisenbahngesellschaften bezüglich Gleiskreuzungen und Bahnanschlüssen, oder mit ministeriellen Behörden abgeschlossen und noch abzuschliessen sind,

Art. 10. — Die Regierung behält sich vor, jederzeit Niveau und Profil der durch die Bahn benutzten öffentlichen Wege, sowie deren Befestigungsweise abzuändern und alle Arbeiten irgendwelcher Art, welche das öffentliche oder private Interesse erheischt, wie Wasser- und Gascanalisationen, öffentliche und private Abflusskanäle, u. s. w. vorzunehmen oder vornehmen zu lassen. Jedenfalls ist der Unternehmer gehalten die Gleisanlagen abzutragen und wiedereinzubauen und nöthigenfalls bei jeder Aufforderung der Regierung den Betrieb zeitweilig einzustellen.

Der Unternehmer ist gehalten die Ausführung der im gegenwärtigen Artikel und in Art. 8 benannten Arbeiten zu dulden bzw. selbst auszuführen, ohne dass er hierfür irgendwelche Entschädigung beanspruchen darf, vorbehaltlich der Rückerstattung der verausgabten Gelder, es sei denn, dass diese Arbeiten eine Betriebseinstellung herbeigeführt haben, aus welcher dem Unternehmer ein nachweisbarer und wesentlicher Schaden erwachsen wird. Die auf Ersuchen der Regierung verausgabten Kosten werden dem Unternehmer in allen Fällen zurückerstattet.

Art. 11. — Die Ausführung aller in Folge obiger Artikel dem Unternehmer zu Last fallenden Arbeiten unterliegen der Aufsicht der Regierung. Sollten diese Arbeiten nicht sachgemäss ausgeführt werden oder sollte der Unternehmer seinen Verpflichtungen nicht nachkommen, so ist die Regierung befugt auf seine Kosten und an seiner Stelle das Fehlende zu ergänzen und die rückständigen Arbeiten zur Ausführung zu bringen. Dieses erfolgt nach vorheriger Zustellung durch Einschreibebrief ohne jegliche andere Formalität, unter Vorbehalt der in Art. 10 benannten Bestimmungen.

Art. 12. — Nach Ablauf des Unternehmens wird die Bahn nebst Material der Regierung in gutem baulichem Zustande überwiesen.

Technischer Betrieb.

Art. 13. — Nach erfolgter Verständigung mit der Regierung und vorheriger Aufstellung und Genehmigung des in Art. 5 vorgesehenen Uebernahme-Protokolls nimmt der Unternehmer Besitz von der Bahn und eröffnet den Betrieb.

Art. 14. — Der Unternehmer ist gehalten, vor der Inbetriebsetzung der Regierung ein Reglement vorzulegen betreffend Polizei, Sicherheit und Betrieb der Linie.

Der Grossh. Beschluss, welcher dieses Reglement genehmigt, kann jederzeit, nach Anhörung des Unternehmers, dessen Bestimmungen abändern.

Vor der Betriebseröffnung unterbreitet der Unternehmer der Regierung ebenfalls ein Reglement über den innern Dienst, welches die Befugnisse und Pflichten der Beamten des Unternehmers festlegt, namentlich in Bezug auf die Regelung der Einnahmen sowie der Ausgaben. Die Regierung ist befugt dieses Reglement jederzeit abzuändern.

Art. 15. — Der Unternehmer ist gehalten, die nothwendige Zahl der Züge sowie das vom Staate zur Verfügung gestellte Rollmaterial, den Bedürfnissen entsprechend einzulegen und zwar sowohl bei aussergewöhnlichem Verkehrsandrang, wie an gewöhnlichen Tagen. Die Zahl der täglichen in jeder Richtung cursirenden Personenzüge muss im Winter wenigstens drei und im Sommer wenigstens vier betragen, vorbehaltlich gegentheiliger spezieller Ermächtigung der Regierung.

Ohne besondere Nothwendigkeit oder Erlaubniss der Regierung darf kein Nachtdienst eingeführt werden.

Als Nachtstunden gelten :

- a) im Winter die Zeit von neun Uhr Abends bis sechs Uhr Morgens ;
- b) im Sommer die Zeit von zehn Uhr Abends bis fünf Uhr Morgens.

Die Regierung behält sich vor die Haltepunkte, Haltestellen und Stationen zu bestimmen, dieselben zu verlegen, solche aufzuheben oder neue zu schaffen.

Der Fahrplan muss der Regierung zur Genehmigung unterbreitet werden. Sie kann denselben jederzeit, nach voraufgegangener vierzehntägiger Mittheilung, abändern.

Art. 16. — Im Falle der Unternehmer den Betrieb nicht zur festgesetzten Zeit eröffnet oder aber falls derselbe den begonnenen Betrieb unterbricht, verfällt derselbe einem Abzuge von zwanzig Franken per Tag und Kilometer für den gänzlichen oder theilweisen Ausfall der Einnahmen, unbeschadet der andern nachtheiligen Folgen. Die Regierung ist befugt, für den Betrieb unmittelbar und auf Kosten des Unternehmers Sorge zu tragen, indem sie von sämmtlichen Betriebsdiensten Besitz ergreift. Sollte der Unternehmer binnen einem Monat den Betrieb nicht wieder aufgenommen haben, so kann die Regierung ihn aller seiner Rechte verlustig erklären und eine neue Verdinggabe auf Gefahr und Kosten des Unternehmers ansetzen.

Art. 17. — Die Fahrgeschwindigkeit der Züge soll vierzig Kilometer pro Stunde nicht übersteigen und die Reisegeschwindigkeit der Personenzüge nicht weniger als zwanzig Kilometer pro Stunde betragen. Im Innern der Ortschaften soll die Fahrgeschwindigkeit auf fünfzehn Kilometer pro Stunde ermässigt werden. Die Regierung behält sich vor diejenigen Züge zu bezeichnen, die eine Reisegeschwindigkeit von mehr als zwanzig Kilometer pro Stunde aufweisen.

Art. 18. — Alle Beamten müssen luxemburgischer Nationalität sein, vorbehaltlich der durch die Regierung zu gewährenden Ausnahmen. Die mit dem Publikum in Verkehr stehenden Beamten müssen eine durch die Regierung zu genehmigende Uniform tragen. Diese Beamten, ebenso wie die Lokomotivführer und Heizer müssen hinreichende technische Kenntnisse besitzen und die ihrem Gewerbe entsprechenden physischen Eigenschaften haben. Die Zug- und Lokomotivführer müssen grossjährig, die übrigen Angestellten wenigstens achtzehn Jahre alt sein.

Art. 19. — Die Wartesäle, Personen- und Gepäckwagen sind bei Sonnenuntergang zu beleuchten und bei Eintritt einer äussern Temperatur von unter +10° C. zu heizen.

Commercieller Betrieb.

Art. 20. — Ohne Einverständniss der Regierung darf keine Taxe und kein Tarif weder erhöht noch ermässigt werden. Der Tarif der Nebengebühren wird durch die Regierung bestätigt. Die Tarife und Taxen sind folgendermassen festgesetzt :

Lfd. Nr.	G E G E N S T A N D.	TARIF. Fr.	MINIMAL- TAXE. Fr.
A. — REISENDE. — Pro Person und Kilometer.			
1	Reisende 2. Klasse	0,08	0,25
2	id. 3. Klasse	0,05	0,15

Id. Nr	G E G E N S T A N D.	TARIF. Fr.	MINIMAL TAXE. Fr.
3	Kinder von 3—7 Jahren zahlen die Hälfte der obigen Taxen ; unter 3 Jahren, wenn dieselben auf dem Schoosse der sie begleitenden Personen genommen werden, fahren sie frei.		
4	Monatsabonnemente für Schuler, 2. Klasse	0,03	3,75
5	id. id. 3. Klasse	0,02	2,50
6	Wochenabonnemente für Arbeiter, 3. Klasse	0,015	0,60
	B. — LEBENDE THIERE. — Pro Kopf und Kilometer.		
7	Hunde	0,03	0,15
8	Ziegen, Schafe und Spanferkel	0,04	0,30
9	Kalber und Schweine	0,05	0,50
10	Ochsen, Kuhe, Stiere und Zugthiere	0,20	2,50
	C. — WAGEN. — Pro Stück und Kilometer.		
11	Fahrzeuge, leer	0,40	5,00
12	Die beladenen Fahrzeuge zahlen per Tonne und Kilometer einen Zuschlag von	0,15	—
13	Lokomohven	3,00	20,00
	D. — GÜTER. — Pro Kilometer.		
	Transport in gedeckten Güterwagen :		
14	Gepack und Stückgüter, pro 100 Kg.	0,04	0,30
15	Leichttransporte, pro Sarg	0,50	7,50
	Transport in offenen Güterwagen, per Tonne :		
16	Unvollständige Ladungen	0,15	7,50
17	Vollständige Ladungen pro Wagen à 10 Tonnen.	0,10	10,00
18	Special-Tarif für vollständige Wagenladungen à 10 Tonnen: Sand, raue Steine, Mergel, Asche, Kalk und Gipssteine, Kohlen und Koks, Brennholz, Ziegelsteine, Dachziegel, Schlackensand, Schlacken, klein geschlagene Steine, Pflastersteine und Dünger	0,08	7,50
19	Für nachbenannte sperrige Güter wird bei Aufstellung der Frachtpreise dem wirklichen Gewichte 50 pCt. zugeschlagen : Gestopfte Thiere — Baume und Gesträuche — Pflanzen und lebende Blumen — Modenartikel — Korkstopfen — Kasten in Eisendraht — Cigarrenkistchen, leere — Seile — Filzhüte, Seidenhüte, Strohhüte, u. s. w. — neue Verpackungen als da sind : Kasten, Korbe, Kartonnagen, Fässer — Hopfen, ungespresst — Schilfrohr, ungespresst — montirte Ackergeräthe — Wolle, ungespresst in losen Bündeln — Betten und Bettfedern — Möbeln — Hausgeräthe, montirt — Pianos, unverpackt — Gyps- und Holzstatuen — Bilder und Rahmen — Korbwaaren — Kinder- und Krankenwagen — Flaschen, leere — Kahne und Boote — Seegras — Watte — Schlitten — Torf — Lumpen.		

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

Ausgenommen hiervon sind : Dachziegel, alle Sorten Ziegelsteine, Schiefer, Mosaik und Bauholz, wofür 25 Cts. pro Tonne, sowie Lohholz, Langholz, geschnittene Holzer, Langleisen und Schienen, für welche 50 Cts. pro Tonne für das Umladen auf oder von den Normalbahnen angerechnet werden sollen.

Der Fahrpreis für Hin- und Rückfahrt der Personen wird für die ganze durchfahrene Strecke berechnet mit einer Reduktion von 25 pCt. ; die Gültigkeitsdauer der Fahrkarten beträgt drei Tage ; dieselbe kann jedoch nach Anhörung des Betriebsinhabers durch die Regierung abgeändert werden.

Die Preise der vier Transportgattungen werden für die wirklich zurückgelegten Strecken berechnet, jedoch wird jeder angefangene Kilometer für voll in Rechnung gestellt.

Die Beförderung des Handgepacks bis zehn und weniger Kilogramm geschieht unentgeltlich soweit das Gepäck im Wagen in den Netzen oder unter den Sitzen untergebracht werden kann und die Mitreisenden nicht belastigt. Es ist ausdrücklich verboten Gepäck auf den Plattformen zu befördern. — Für alle zu zahlenden Transporte werden die Bruchtheile von zehn Kilogramm für ganze zehn Kilogramm berechnet.

Beförderung mittels Rollschemei. — Die Taxen und Tarife der mit Rollschemei zu bewerkstelligenden Transporte werden, nach Anhörung des Betriebsinhabers, durch die Regierung anderweitig festgesetzt.

Die Beförderung der Dienstgüter des Betriebsinhabers erfolgt kostenlos. Eine Ermässigung von 50 pCt findet statt bei Beförderung von Materialien, welche bestimmt sind zu neuen durch die Regierung zu erbauenden Vicinalbahnen sowie für sämtliche durch die Regierung in Regie auszuführenden Transporte. Diese Ermässigung bezieht sich auch auf die vorstehend festgesetzten Minimaltaxen. Alle der öffentlichen Bauverwaltung zugehörenden, unter 100 Kg. wiegenden Gegenstände werden kostenlos befördert ohne aber eingeschrieben zu sein. In diesem Falle hegt dem Betriebsinhaber bei Abhandenkommen keine Verantwortung ob.

Der Uebergang der Güterwagen von einer Schmalspurbahn auf eine andere ist ohne Weiteres gestattet und erfordert keine neue Einschreibung noch Erhebung einer fixen oder Minimaltaxe. Die Belastung der zweiachsigen Wagen darf jedoch nicht 10,000 Kg. übersteigen. Diese Uebergänge bilden Gegenstand einer Vertheilung, welche nach Massgabe der diesbezüglichen zwischen der Prinz-Heinrich und der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahnen eingeführten Prinzipien geregelt wird, das Gleiche gilt für die gegenseitige Wagenbenutzung vorbehaltlich gegentheiliger Vereinbarung, welche zwischen der Regierung und dem Betriebsinhaber zu treffen ist.

Bei allen Gelderhebungen werden die Bruchtheile zum vollen Betrag von 5 Centimen abgerundet.

Art 21. — Die Einnahmen begreifen :

a) Den Betrag der erhobenen Gelder für Beförderung der Reisenden, des Gepacks, der Güter, u. s. w. einschliesslich der Nebengebühren ;

b) Den Ertrag des auf andern Linien laufenden Rollmaterials, der Miete für Bahnhöfe und Gebäude, für Gras- und Weideplätze, der einzunehmenden Entschädigungen, u. s. w.

Das Rechnungsjahr beginnt mit dem 1. Januar und schliesst mit dem 31. Dezember jeden

Jahres. Da das erste Rechnungsjahr nicht voll ist, wird dasselbe am 31. Dezember des nächstfolgenden Jahres abgeschlossen und die jährlichen kilometrischen Einnahmen nach der ganzen auf ein Jahr zurückgebrachten Jahreseinnahme berechnet.

Art. 22. — Die Regierung hat eine absolute Kontrolle der Betriebseinnahmen sowie der Ausgaben; zu diesem Zweck kann dieselbe durch ein Reglement alle erforderlichen Massregeln treffen, welche der Betriebsinhaber zu befolgen gehalten ist; sie kann ausserdem ferner zu jeder Zeit Einsicht und Abschrift der Bücher, der Dokumente und jeglichen Schriftstücke nehmen.

Art. 23. — Die monatlichen Einnahme-Nachweise müssen im darauffolgenden Monate der Regierung eingereicht werden. Der Rechnungsabschluss und die Auszahlung erfolgt spätestens zwei Monate nach Ablauf des Betriebsjahres.

Die Regierung behält sich vor das Muster der Fahr- und Abonnementskarten, der Tickets, der Scheine für Fracht und Aufbewahrung des Gepäcks, der Güterfrachtbriefe sowie im allgemeinen dasjenige sämtlicher Einnahme-Dokumente und Formulare, und deren Verwendungsart zu bestimmen. — Es ist ausdrücklich verboten Zinnahme-Dokumente zu gebrauchen, welche nicht durch das Eisenbahnkommissariat eingetragen und von diesem gestempelt sind. Jede Zuwiderhandlung gegen diese Bestimmung verfällt einer Strafe, welche die zehnfache Höhe des Transportpreises des betreffenden unregelmässig beförderten Gegenstandes beträgt. Dieselbe Strafe ist verhängt für alle ohne Begleitschein beförderten Güter und Gepäck, sowie für jeden ohne Fahrkarte oder nicht regelmässigen Freifahrtschein beförderten Reisenden. Der Ertrag dieser Strafen wird dem der Regierung zufallenden Einnahmehinzugerechnet.

Der Betriebsinhaber ist der Regierung gegenüber verantwortlich für alle numerirte und eingetragenen Erhebungsdokumente, welche derselbe nicht verbraucht hat und bei Aufstellung des Inventars nicht vorzeigen kann. Er hat der Regierung monatlich alle durch die Fahrkartenausgeber aufgestellten Nachweise vorzulegen, sowie eine Zusammenstellung der für jede Klasse ausgegebenen Fahrkarten nebst deren Erlös.

Eventuelle Abzweiglänien.

Art. 24. — Sollte die Regierung eine Anschlussbahn von Junglinster nach Fels erbauen, so ist der Betriebsinhaber gehalten diese Abzweiglänie unter den für die Hauptlänie festgestellten Klauseln und Bedingungen zu betreiben; diese Anschlussbahn wird als integrierender Theil der Hauptlänie angesehen. In allen Fällen ist der Betriebsinhaber gehalten unter den für jeden einzelnen Fall durch die Regierung zu bestimmenden Klauseln, den Zügen der neuen, an die Hauptbahn sich angliedernden Länien, Zutritt auf den Hauptbahngeleisen zu verschaffen, die gemeinsame Benutzung der Bahnhöfe, der Wasserspeisevorrichtungen, der Depöts, der Schuppen und verschiedenen Einrichtungen zu gestatten und zwar ebenso während dem Bau als während dem Betriebe dieser neuen Länien.

Eventuelle Ergänzung oder Verminderung des Materials.

Art. 25. — Das Rollmaterial wird den Bedürfnissen des Betriebs entsprechend vermehrt oder vermindert werden. Das Ergänzungsmaterial wird durch die Regierung und auf ihre Kosten beschafft, und verfällt hinsichtlich des Unterhaltes den Bestimmungen der vor-

stehenden Artikeln. In beiden Fällen wird zu dem in Art. 5 vorgesehenen Uebnahmeprotokoll ein Ergänzungsprotokoll aufgenommen.

Verantwortlichkeit des Unternehmers. — Sicherheitsmassregeln, Versicherungen, u. s. w.

Art. 26. — Sämtliche aus dem Betriebe der Bahn erwachsenden Entschädigungen und Kosten trägt ausschliesslich der Betriebsunternehmer.

Er bleibt civilhaftbar für jegliche Unglücksfälle, welche sich während der Dauer seines Unternehmens ergeben und haftet an Stelle des Staates für alle Beschwerden, welche dieserhalb erwachsen.

Art. 27. — Der Unternehmer kann sich nicht auf eine mangelhafte Einrichtung der Linie oder des Materials, auf eine schlechte Ausführung oder auf einen Mangel der verwendeten Materialien berufen, um die durch vorstehenden Artikel auf ihm ruhende Verantwortlichkeit zu verschieben, es sei denn, dass deren Bestehen bereits im Uebnahmeprotokoll kontradiktorisch festgelegt wurden.

Die Beschreibung und alle übrigen administrativen Schriftstücke sind dem Unternehmer bloss zum Aufschluss übermittelt worden und darf derselbe nicht etwaige Fehler oder Lücken dieser Schriftstücke geltend machen um sich seinen Verpflichtungen zu entziehen.

Art. 28. — Der Unternehmer ist gehalten, die von der Regierung bezeichneten angestellten Beamten und Arbeiter zu entlassen, sei es dass sie sich Fahrlässigkeiten, Unehrllichkeit oder Untauglichkeit zu Schulden kommen lassen, sei es dass sie dem Publikum oder den vorgesetzten Aufsichtsbeamten gegenüber an Hoflichkeit und Anstand verstossen.

Art. 29. — Der Unternehmer ist der Regierung gegenüber jederzeit haftbar für die ihm übergebenen Mobilien, Immobilien sowie für das Rollmaterial.

Die Gebäude und das Rollmaterial muss er auf seine Kosten im Namen und zu Gunsten der Regierung versichern lassen; sollte er dieses unterlassen, so ist die Regierung von jetzt ab befugt auf Kosten des Unternehmers qu. Versicherungen vorzunehmen. Die Versicherungsgesellschaft muss von der Regierung genehmigt werden. Es gilt als abgemacht, dass der Staat den Wiederaufbau der Gebäude übernimmt.

Art. 30. — Der Arbeitstag oder die obligatorische Anwesenheit der Angestellten und Arbeiter darf eine durch die Regierung zu bestimmende Stundenzahl nicht überschreiten; die durch den Unternehmer auszahlenden Entschädigungen und Löhne dürfen nicht geringer als die gebräuchlichen Lohnsätze sein. Die Ausführung dieser doppelten Bestimmung kann Gegenstand eines durch die Regierung, nach Anhörung des Unternehmers zu erlassenden Reglementes bilden.

Der Unternehmer ist gehalten einen ärztlichen Dienst einzurichten um den Verwundeten oder Kranken zu Hülfe zu kommen. In Dommeldingen, Jur Linster und Echternach müssen Hilfsstationen eingerichtet sein, die sich beständig in tactel dem Zustande befinden und alles enthalten um bei Unglücksfällen von Personen ohne jede Verspätung, die erste Hülfe leisten zu können.

Art. 31. Das Anbringen von Plakaten in den Wagen, Haltestellen oder Stationen nebst Dependenzien, welche andere als den Dienst betreffende Mitteilungen enthalten ist verboten. Die Räume dürfen keine andere Bestimmung als die für sie vorgesehene, erhalten. In beiden Fällen kann die Regierung jedoch anders verfügen.

Polizei und Aufsicht.

Art. 32. — Die Regierung hat das Recht der Kontrolle und Ueberwachung des gegenwärtigen Unternehmens in allen Einzelheiten und zu jeder Zeit, ohne dass ihr daraus irgend welche Verantwortlichkeit erwachsen könnte.

Zu diesem Zweck ist den legitimierten Beamten der Regierung der Zutritt zu der Bahn und deren Dependenzien jederzeit gestattet; die Beamten des Unternehmers haben ihnen Beistand zu leisten, jedesmal wenn sie dazu aufgefordert werden.

Die mit dieser Ueberwachung betrauten Beamten der Regierung haben das Recht der freien Fahrt und in der von der Regierung bezeichneten Wagenklasse; der Betriebsunternehmer hat jährlich, vom Tage der Betriebsöffnung an, zwanzig Franken pro Bahukilometer zu zahlen um die Inspektions- und Ueberwachungskosten zu decken.

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

Art. 33. — Der Unternehmer kann keinerlei Ansprüche auf Schadenersatz erheben:

a) In Folge der Zölle, welche auf den bestehenden Verkehrswegen eingeführt werden könnten;

b) In Folge von Aenderungen der Eingangszölle;

c) In Folge aller andern durch die Grossh. Regierung innerhalb ihrer Befugnisse angeordneten Massregeln, soweit dieselben nicht den zugestandenen Rechten zuwiderlaufen.

Im Falle die Regierung den Bau von Strassen, Canalen oder Eisenbahnen anordnet oder vergiebt, welche die Bahn durchschneiden, so kann der Unternehmer sich dem nicht widersetzen, und steht ihm keinerlei Anspruch auf Entschädigung zu als derjenige auf Ersatz der etwaigen Mehrkosten der Unterhaltung und Ueberwachung der Bahn, und eintretendenfalls, der Schutzsignale. Die Regierung verpflichtet sich, alle zum ungefahrdeten und ungestörten Betriebe erforderlichen provisorischen und definitiven Einrichtungen ohne Kosten für den Unternehmer ausführen zu lassen.

Art. 34. — Mit Genehmigung der Regierung steht es jedermann frei, zum Privatgebrauch längs der Bahn und an einer beliebigen Stelle Magazine und Lagerräume mit Maschinen und Hebevorrichtungen für das bequemere Auf- und Abladen der Wagen herzustellen; nur müssen in diesem Falle ein oder mehrere Seitengleise angelegt werden. Das Auf- und Abladen der Wagen darf den freien Verkehr auf der Bahn weder stören noch unterbrechen.

Der Unternehmer ist verpflichtet mit seinen Güterzügen die Wagen auf diese Anschlussgleise abzugeben und entgegenzunehmen und hat von den Empfängern oder Absendern die laut Tarif festgestellten Taxen für die von den Wagen durchlaufene Gesamtstrecke zu erheben.

Der Unternehmer hat sich mit allen Mineenbesitzern und sonstigen Industriellen, welche unter den vorgeschriebenen Bedingungen einen Anschluss an die Bahn wünschen, zu verständigen. Kommt eine Einigung hierbei nicht zu Stande, so entscheidet die Regierung.

Die Herstellung der Privatbahnhöfe und Anschlussgleise geschieht auf Kosten des Antragstellers und zwar so, dass die Anlage weder zu einer Störung des allgemeinen Verkehrs, noch zu einer Beschädigung des Materials, noch zu besondern Kosten für den Unternehmer Anlass geben kann. Der Unterhalt der Anschlussgleise erfolgt mit aller Sorgfalt auf Kosten des Eigentümers und unter Kontrolle der Regierung.

Der Unternehmer hat das Recht diesen Unterhalt sowie die Behandlung seines Rollmaterials auf den Anschlussgleisen und in den Privatbahnhöfen durch seine Organe überwachen zu lassen.

Art. 35. — Die Regierung kann jederzeit die ihr nöthig erscheinenden Aenderungen an dem Anschluss, der Richtung und der Anlage der Privatbahnhöfe und ihrer Anschlussgleise vorschreiben; die Kosten dieser Aenderungen sind zu Lasten der Eigenthümer.

Sollten auf den Anschlussgleisen die Transporte ganz oder theilweise aufhören, so kann die Staatsverwaltung nach Anhörung der Eigenthümer die Anschlussweichen zeitweilig abtragen lassen.

Der Betriebsinhaber hat seine Wagen auf alle autorisirten Anschlussgleise, welche Minen oder Fabriken mit der Hauptlinie verbinden, abzugeben.

Der Betriebsinhaber bringt die Wagen bis zur Abzweigung der Privataaschlüsse von der Hauptbahn; die Versender oder Empfänger haben die Wagen auf ihre Kosten an den Bestimmungsort zum Verladen oder Entladen zu führen und wieder zum Abzweigungspunkte zurückzustellen.

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

Art. 36. — Die Wagen dürfen höchstens sechs Stunden auf den Zweigbahnen zurückbehalten werden; diese Frist beträgt zwölf Stunden wenn die Wagen beladen auf die Zweigbahn übergeben 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 Nachtsstunden, von Untergang bis Aufgang der Sonne, werden nicht gerechnet.

Für den Fall, dass die vorgeschriebene Zeit überschritten wird, hat die Eisenbahnverwaltung das Recht, für jede Stunde Verspätung eine Entschädigung von 25 Centimen pro Wagen zu berechnen.

Die Gehälter der Weichensteller und Schrankenwarter der von der Verwaltung autorisirten Privatbahnhöfe und Zweigbahnen sind zu Lasten der Eigenthümer dieser Anlagen; die Warter werden durch den Betriebsinhaber ernannt und bezahlt, und die hieraus erwachsenden Kosten werden ihm durch die Eigenthümer der Anschlussgleise zurückerstattet.

Die Eigenthümer der Privatbahnhöfe und Anschlussgleise sind für alle Beschädigungen des Rollmaterials während des Transportes und des Verweilens auf den Nebengleisen und in den Privatbahnhöfen verantwortlich.

Art. 37. — Im Falle der Nichteinhaltung einer oder mehrerer der obengenannten Bedingungen kann die Staatsverwaltung auf die Klage der Bahnverwaltung und nach Anhörung des Eigenthümers der Nebengleise durch einen Beschluss die Einstellung des Dienstes anordnen und die Anschlussweiche entfernen lassen, unbeschadet der Entschädigungsansprüche, welche dem Betriebsinhaber aus dem Nichteinhalten obiger Bedingungen erwachsen. Die Bahnverwaltung ist berechtigt, als Entschädigung für die Lieferung und Stellung ihres Materials auf den Zweigbahnen der Privatbahnhöfe, neben der oben angeführten Taxe einen festen Preis von 15 Centimen pro Tonne für den ersten Kilometer und 5 Centimen pro Tonne für jeden weiteren Kilometer zu erheben.

Jeder angefangene Kilometer zählt für voll.

§78

Das Auf- und Abladen in den Privatbahnhöfen und auf den Zweigbahnen ist zu Lasten der Absender oder der Empfänger, gleichviel ob sie es selbst besorgen oder durch den Betriebsinhaber besorgen lassen, wenn dieser sich hierzu bereit erklärt; in letzterem Falle werden die bezüglichen Kosten durch ein von der Regierung auf Antrag des Unternehmers zu erlassendes Reglement festgesetzt.

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

Das Ladegewicht der Wagen wird durch den Betriebsinhaber bestimmt

Bestimmungen betreffend verschiedene öffentliche Dienstzweige.

Art. 38. — Der Postdienst wird durch die von der Regierung bezeichneten Personenzüge vermittelt

Dieserhalb muss der Unternehmer, in jedem auf dem Fahrplan dazu bezeichneten Zug der Postverwaltung einen Packwagen mit eigenem Abtheil für die Post zur Verfügung stellen. Dieses Abtheil, welches nur von den dienstthuenden Postagenten benutzt werden darf, wird von der Postverwaltung unter Verschluss gehalten; letztere zahlt für dessen Benutzung dem Unternehmer eine Entschädigung, welche vier Centimen pro zurückgelegten Kilometer nicht übersteigen darf.

Die Stationsbeamten des Unternehmers müssen, wenn sie dazu aufgefordert werden, auf ihren Stationen den Briefkastendienst versehen. Das Aufsichtspersonal der Post- und Telegraphenverwaltung hat auf der Linie freie Fahrt in zweiter Wagenklasse. Die Landbriefträger werden im Dienst unentgeltlich in dritter Klasse befördert.

Art. 39. — Die Benutzung der vom Staate im Interesse des Betriebs der Bahn und des Postdienstes hergestellten Telephonleitung wird durch die zwischen der Regierung und dem Unternehmer festzustellenden Bedingungen geregelt

1. 2. 3.

Caution

Art. 40. — Der Unternehmer hinterlegt bei der Regierung eine Cautionssumme von 125,000 Fr. als Unterpfand für die genaue Erfüllung seiner Verpflichtungen in einem oder mehreren von der Regierung gutgeheissenen Bank-Sichtwechseln und zwar innerhalb eines Monats nach Abschluss des Betriebsvertrags. Sollte die Sicherheit dieser Wechsel einigermaßen gefährdet erscheinen, oder sollte die Cautionssumme durch etwaige vom Unternehmer verschuldete Abzüge und durch Ausgaben von Amtswegen, welche in gegenwärtigem Vertrag vorgesehen sind, in Anspruch genommen werden, so muss sie durch den Unternehmer voll und ganz wiederhergestellt werden, und zwar innerhalb vierzehn Tagen nach erfolgter Aufforderung mittelst Einschreibebrief.

Sollte die Regierung dem Betriebsinhaber Zweiglunien überlassen oder das Material auf Staatskosten vermehren, so muss die Cautionssumme folgendermaßen verstärkt werden: 2000 Fr. pro Kilometer Bahnstrecke, 5000 Fr. pro Lokomotive, 1000 Fr. pro Personenwagen, 500 Fr. pro Packwagen, Wagen oder Rollbockpaar, und, im allgemeinen, durch eine Summe, welche ungefähr 10 pCt. der Supplementareinrichtungen ausmacht.

Streitsachen.

Art. 41. — Für alle Streitigkeiten, welche eine gerichtliche Lösung erheischen, hat der Unternehmer sein rechtliches Domizil in Luxemburg zu verzeichnen.

Diese Streitigkeiten werden durch die Gerichte von Luxemburg, denen formelle Zuständigkeit zuerkannt wird, beigelegt.

Die Einregistrierungsgebühren, Taxen und Strafen sind von der unterliegenden Partei zu tragen.

Gesehen und genehmigt um dem Vertrag vom heutigen Tage über denselben Gegenstand angeheftet zu werden.

Winterthur, den 28. März 1904.

Luxemburg, den 12. April 1904.

*Im Auftrag des Verwaltungsraths der
Luxemburger Sekundarbahnen,
H. KNUSLI.
A. LIGER.*

Luxemburg, den 12. April 1904.

*Der General-Direktor der
öffentlichen Arbeiten,
Karl RISCHARD.*

Avis. — Association syndicale.

Conformément à l'art. 10 de la loi du 28 décembre 1883, il sera ouvert du 12 au 26 mai 1904, dans la commune de Grevenmacher, une enquête sur le projet et les statuts d'une association à créer pour l'établissement d'un chemin d'exploitation au lieu dit « Johannesflohr » à Grevenmacher.

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 Grevenmacher, à partir du 12 mai prochain.

M. Pütz, membre de la Commission d'agriculture à Bourglinster, est nommé commissaire à l'enquête. Il donnera les explications nécessaires aux intéressés, sur le terrain, le 26 mai prochain, de 9 à 11 heures du matin, et recevra les réclamations le même jour, de 2 à 4 heures de relevée, au secrétariat communal de Grevenmacher.

Luxembourg, le 12 avril 1904.

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

Avis. — Télégraphes et Téléphones.

Une agence téléphonique qui s'occupe également de la transmission et de la réception des télégrammes, est établie à Eisenborn.

Bekanntmachung. — Schuldtagsgenossenschaft.

Gemäß Art. 10 des Gesetzes vom 28. Dezember 1883 wird vom 12. auf den 26. Mai k. in der Gemeinde Grevenmacher eine Untersuchung abgehalten über das Projekt und die Statuten einer zu bildenden Genossenschaft für Anlage eines Feldweges, Ort genannt: „Johannesflohr“ zu Grevenmacher.

Der Situationsplan, der Kostenanschlag, ein alphabetisches Verzeichnis der beteiligten Eigentümer, sowie das Projekt des Genossenschaftsactes sind auf dem Gemeindefekretariate von Grevenmacher vom 12. Mai k. ab, hinterlegt.

Hr. Pütz, Mitglied der Ackerbau-Commission zu Burglinster, ist zum Untersuchungscommissar ernannt. Die nöthigen Erklärungen wird er den Interessenten am 26. Mai k., von 9—11 Uhr Morgens, an Ort und Stelle geben, und am selben Tage, von 2—4 Uhr Nachmittags, etwaige Einsprüche im Gemeindefekretariate zu Grevenmacher entgegennehmen.

Luxemburg, den 12. April 1904.

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

Bekanntmachung. — Telegraphen- und Telephonwesen.

Eine sich ebenfalls mit Annahme und Abgabe von Telegrammen befassende Telephon-Agentur ist in der Ortschaft Eisenborn errichtet worden.

L'agence est ouverte les jours de la semaine de 8 heures du matin à midi et de 2 à 7 heures du soir; les dimanches et jours légalement fériés de 8 à 9 heures du matin et de 5 à 6 heures du soir.

Luxembourg, le 9 avril 1904.

Le Directeur général des finances,
M. MONGENAST.

Die Agentur ist geöffnet an den Wochentagen von 8 Uhr Morgens bis Mittag und von 2 bis 7 Uhr Abends; an den Sonn- und gesetzlichen Feiertagen von 8 bis 9 Uhr Vormittags und von 5 bis 6 Uhr Nachmittags

Luxemburg, den 9. April 1904.

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

Avis. — Société des Chemins de fer Guillaume-Luxembourg.

MM. les actionnaires de la Société des chemins de fer Guillaume-Luxembourg sont convoqués en assemblée générale ordinaire et extraordinaire pour le lundi, 2 mai 1904, à 3 heures précises, 10, rue de Strasbourg, à Paris.

Ordre du jour :

1° Présentation et approbation des comptes de la Société arrêtés au 31 décembre 1903 et fixation du dividende de l'exercice 1903.

2° Communication et ratification éventuelle d'un protocole intervenu entre la Direction générale impériale des chemins de fer d'Alsace Lorraine et la Société, formant annexe au traité du 16 juillet 1902, pour ce qui concerne le règlement des questions litigieuses.

Pour assister à cette assemblée, les porteurs d'au moins vingt actions anciennes ou cent actions privilégiées ou d'un nombre de ces actions réunies représentant un capital nominal de 10,000 francs, devront déposer leurs titres et retirer leur carte d'admission, à Luxembourg, place Guillaume n° 8, à Paris, rue de Strasbourg n° 10, et à Bruxelles à la Banque de Paris et des Pays-Bas, jusqu'au 18 avril, de 10 heures à 3 heures. Des formules de pouvoir seront à la disposition des déposants. Nul ne peut représenter un actionnaire s'il n'est lui-même membre de l'assemblée.

Avis. — Société des Chemins de fer et minières Prince-Henri.

MM. les actionnaires sont informés que, conformément à l'art. 33 des statuts, l'assemblée générale ordinaire aura lieu le samedi, 14 mai 1904, à 10 heures du matin, au siège de la société, avenue de la Porte-Neuve, à Luxembourg.

Ordre du jour :

1° Approbation du bilan et du compte Profits et Pertes;

2° Fixation du dividende;

3° Remplacement d'un administrateur et d'un commissaire sortants et rééligibles.

Pour assister à l'assemblée générale, MM. les actionnaires doivent se conformer aux prescriptions de l'art. 39 des statuts et déposer leurs actions dix jours au moins avant la date fixée ci-dessus : à Bruxelles, à la Banque de Bruxelles, rue royale, 62; à Luxembourg, au siège de la Société, avenue de la Porte-Neuve, à la Banque Internationale et à la Banque Werling, Lambert et Comp.; à Berlin, à la Berliner Handelsgesellschaft et chez MM.-S. Bleichröder et C. Schlesinger-Trier et Comp.; à Francfort s./M., à la Mitteldutsche Credit-Bank et chez MM. Bass et Herz.