

MEMORIAL

DU

Grand-Duché de Luxembourg.



Memorial

DES

Großherzogthums Luxemburg.

Samedi, 20 juin 1908.

N° 36.

Samstag, 20. Juni 1908.

Arrêté grand-ducal du 5 juin 1908, décrétant la publication et l'exécution des arrangements signés à Berne le 18 mai 1907, concernant l'unité technique des voies ferrées et la fermeture des wagons devant passer en douane dans le trafic international.

Nous GUILLAUME, par la grâce de Dieu, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Na-sau, etc., etc., etc. ;

Vu les protocoles qui ont été signés à Berne le 18 mai 1907, par les délégués des Gouvernements de l'Allemagne, de l'Autriche-Hongrie, de la Belgique, de la Bulgarie, du Danemark, de la France, de l'Italie, de la Norvège, des Pays-Bas, de la Roumanie, de la Russie, de la Suède et de la Suisse, qui ont pris part à la 3^e conférence pour l'unité technique des chemins de fer et par lesquels de nouvelles dispositions ont été concertées en vue de l'unité technique des voies ferrées et sur la fermeture des wagons devant passer en douane dans le trafic international, dispositions qui sont appelées à remplacer celles publiées en vertu de l'arrêté grand-ducal du 24 février 1897 ;

Vu la déclaration d'accession aux nouvelles stipulations faite par Notre Gouvernement le 15 novembre 1907, ainsi que la note du Conseil fédéral suisse du 19 mai 1908 ;

Sur le rapport de Notre Ministre d'Etat, Président du Gouvernement, et de Notre Directeur général des travaux publics, et après délibération du Gouvernement en conseil ;

Avons arrêté et arrêtons :

Art. 1^{er}. Les nouveaux arrangements pré-

Großh. Beschluß vom 5. Juni 1908, wodurch die Berner Vereinbarungen vom 18. Mai 1907, betreffend die technische Einheit im Eisenbahnwesen sowie die zollfichere Einrichtung der Eisenbahnwagen im internationalen Verkehr, veröffentlicht und in Wirksamkeit gesetzt werden

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

Nach Einsicht der von den an der dritten Konferenz über die technische Einheit im Eisenbahnwesen beteiligten Delegirten der Regierungen des Deutschen Reiches, Österreich-Ungarns, Belgiens, Bulgariens, Dänemarks, Frankreichs, Italiens, Norwegens, Hollands, Rumäniens, Russlands, Schwedens und der Schweiz zu Bern am 18. Mai 1907 unterzeichneten Protokolle, wodurch neue Bestimmungen vereinbart wurden in betreff der technischen Einheit im Eisenbahnwesen sowie über die zollfichere Einrichtung der Eisenbahnwagen im internationalen Verkehr, Vereinbarungen welche die in Gemäßheit des Großh. Beschlusses vom 24. Februar 1897 veröffentlichten Bestimmungen ersetzen sollen ;

Nach Einsicht der von Unserer Regierung unter dem 15. November 1907 abgegebenen Beitrittserklärung zu den neuen Bestimmungen, sowie der Note des Schweizerischen Bundesrates vom 19. Mai 1908 ;

Auf den Bericht Unseres Staatsministers, Präsidenten der Regierung, und Unseres General-Direktors der öffentlichen Arbeiten, und nach Beratung der Regierung im Conseil ;

Haben beschlossen und beschließen :

Art. 1. Die vorerwähnten neuen Vereinbar-

mentionnés seront publiés au *Mémorial*, pour être exécutés et observés dans le Grand-Duché à partir du 1^{er} juillet 1908.

Art. 2. Notre Ministre d'Etat, Président du Gouvernement, et Notre Directeur général des travaux publics sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Luxembourg, le 5 juin 1908.

Pour le Grand-Duc :
Son Lieutenant Représentant,
MARIE-ANNE.

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

Le Directeur général
des travaux publics,
Ch. DE WAHA.

ungen werden im „Memorial“ veröffentlicht, um im Großherzogtum vom 1. Juli 1908 ab ausgeführt und befolgt zu werden.

Art 2. Unser Staatsminister, Präsident der Regierung, und Unser General-Direktor der öffentlichen Arbeiten sind, ein Jeder insofern es ihn betrifft, mit der Ausführung dieses Beschlusses beauftragt.

Luxemburg, den 5 Juni 1908

Für den Großherzog:
Dessen Statthalterin,
Maria Anna.

Der Staatsminister,
Präsident der Regierung,
Eyschen.

Der General-Direktor
der öffentlichen Arbeiten,
R. de Waha.

A. Dispositions concernant l'unité technique des voies ferrées.

ART I^{er} — *Largeur de la voie.*

La largeur de la voie des chemins de fer, mesurée entre les bords intérieurs des têtes de rails, pour les voies neuves à poser et pour les voies à réfectionner, n'aura pas moins de 1435 mm. dans les alignements droits

et dans les courbes, y compris le surécartement, elle n'excédera pas 1470 mm.

ART. II. — *Construction du matériel roulant.*

§ 1^{er}. — Le matériel roulant des chemins de fer ne peut être exclu de la circulation internationale pour des motifs de construction touchant les points visés par le présent protocole, lorsqu'il répond aux conditions ci-après énumérées.

Il n'existe toutefois pas d'obligation d'admettre des véhicules dans les trains dont la composition est soumise à des prescriptions spéciales, si les véhicules en question ne répondent pas à ces prescriptions.

Les dimensions maximum et minimum énumérées ci-dessous s'appliquent soit au matériel à construire, soit au matériel existant, sauf les tolérances indiquées entre parenthèses pour ce dernier matériel.

§ 2. — *Ecartement des essieux* extrêmes des véhicules à construire, 2500 mm.

Cette disposition ne s'applique pas aux bogies

Les véhicules dont l'écartement des essieux extrêmes ne dépasse pas 4500 mm. sont admis sur toutes les lignes ouvertes au trafic international. L'écartement des essieux extrêmes est illimité pour les véhicules à bogies. Il l'est également pour les autres véhicules dont les essieux ont un déplacement suffisant pour permettre la circulation en courbe de 150 m. de rayon. Ces derniers véhicules porteront le signe $\leftarrow(-)\rightarrow$, lorsque l'écartement de leurs essieux extrêmes dépassera 4500 mm. (Voir annexe A.)

Les prescriptions des administrations de chemins de fer concernant le plus grand écartement admissible pour les essieux extrêmes des véhicules ne rentrant pas dans les conditions indiquées aux alinéas 3 et 4, doivent être portées à la connaissance des Etats participants.

Lorsque plus de deux essieux sont montés sous un même châssis et que l'écartement des essieux extrêmes dépasse 4000 mm., les essieux doivent pouvoir se déplacer de telle sorte que les courbes de 150 m. de rayon puissent être passées sans difficulté.

§ 3. — *Ecartement des roues d'un essieu*, mesuré entre les plans intérieurs des bandages ou des parties qui en tiennent lieu, 1366 mm , 1357 mm

§ 4. — *Largeur des bandages* ou des parties qui en tiennent lieu, 150 mm , 130 mm.

Minimum toléré pour le matériel déjà existant à condition que l'écartement des roues (§ 3) soit au moins de 1360 mm., (125) mm.

§ 5. — *Ecartement extérieur des boudins*, mesuré à 10 mm en contre-bas des cercles de roulement supposés écartés de 1500 mm , 1425 mm., 1405 mm.

§ 6. — *Hauteur des boudins*, mesurée verticalement depuis le sommet des rails, les roues ayant la position normale, sur voie en alignement et en palier, 36 mm., 25 mm.

§ 7. — *Epaisseur des bandages* des roues, mesurée dans le plan du cercle de roulement (§ 5), 25 mm.

§ 8. — *Les roues en fonte* coulées en coquille sont admises sous les wagons à marchandises non munis de freins.

§ 9. — Les deux extrémités de tous les châssis de véhicules doivent être munis d'appareils élastiques de choc et traction.

Cette disposition ne s'applique pas aux wagons destinés à des transports spéciaux.

§ 10. — *Hauteur des tampons* mesurée verticalement du sommet des rails au centre des tampons :

pour les véhicules vides, 1065 mm

sous charge maximum, 940 mm.

Dimensions tolérées pour le matériel construit avant 1887 :

pour les véhicules vides, (1070) mm.,

sous charge maximum, (900) mm.

§ 11. — *Ecartement des tampons*, d'axe en axe, 1770 mm., 1710 mm.

Dimensions tolérées pour le matériel construit avant 1887 : (1800) mm., (1700) mm.

§ 12. — *Diamètre des disques des tampons*, 340 mm

Dimensions tolérées pour le matériel construit avant 1887, (300) mm.

Pour les véhicules dont l'écartement des tampons est inférieur à 1720 mm., le diamètre horizontal des disques des tampons doit être au moins de 350 mm.

§ 13. — *Espaces libres aux extrémités des véhicules*, des deux côtés de l'appareil de traction, entre celui-ci, les plateaux des tampons et les pièces rigides faisant saillie sur la traverse de tête en un point quelconque :

Largeur, 400 mm ,

Profondeur, les tampons étant serrés à fond, 300 mm.,

Hauteur au-dessus du sommet des rails, 1800 mm.

Aucune limite n'est fixée pour le matériel existant.

§ 14. — *Saillie des tampons sur le crochet de traction*, mesurée parallèlement à l'axe du véhicule, de l'intérieur du crochet non tendu au front des tampons non serrée, 400 mm, 300 mm.

Dimensions tolérées pour le matériel construit avant 1887 :

Voitures, (430) mm

Wagons, (430) mm, (223) mm.

§ 15. — *Longueur des attelages*, mesurée du front des tampons non serrés jusqu'à l'intérieur de l'étrier extrême, l'attelage étant entièrement tendu (tendeur desserré), 550 mm, 450 mm.

Aucune limite n'est fixée pour le matériel construit avant 1887.

§ 16. — *Petit diamètre de la section de l'étrier d'attelage* au contact du crochet de traction, 35 mm., 25 mm.

§ 17. — *Attelage de sûreté*. Les véhicules des chemins de fer doivent pouvoir être accouplés doublement, de telle façon que l'attelage de sûreté entre en fonction lorsque l'attelage principal se rompt. Les véhicules avec attelage de sûreté central doivent aussi permettre l'attelage double aux véhicules munis de chaînes de sûreté.

§ 18. — *Toute partie de l'attelage qui serait susceptible de descendre* à moins de 130 mm au-dessus du plan des rails devra pouvoir être relevée ou suspendue, de façon à être maintenue au moins à cette hauteur.

Pour le matériel existant, cette disposition entrera en vigueur au 1^{er} janvier 1912

§ 19. — Les véhicules doivent être munis de *ressorts de suspension*.

§ 20. — *Les freins* doivent être disposés de façon qu'ils se serrent en tournant la manivelle à droite, c'est-à-dire dans le sens de la marche des aiguilles d'une montre

§ 21. — *Distance des vigies ou autres pièces fixes saillantes sur le front des véhicules* au front des tampons pressés à fond, mesurée suivant l'axe du véhicule, 40 mm.

Aucune limite n'est fixée pour le matériel existant.

§ 22. — *Les dimensions du profil transversal* des véhicules doivent répondre aux prescriptions des Administrations sur les lignes desquelles ils doivent circuler. Ces prescriptions sont à communiquer aux Etats intéressés

§ 23. — *Les serrures des voitures à voyageurs servant au trafic international* doivent, en tant que les portes de ces voitures sont munies d'une fermeture à clé, correspondre à l'une ou à l'autre des deux formes de clé représentées sur l'annexe B.

§ 24. — *Les portes roulantes extérieures* doivent être construites de telle façon qu'elles ne puissent pas tomber.

Celles des wagons existants doivent satisfaire à cette condition au moins quand elles sont fermées.

§ 25. — *Chaque véhicule doit porter, de chaque côté, des inscriptions* indiquant :

1^o le chemin de fer auquel le véhicule appartient ou qui l'a immatriculé ;

2^o le numéro d'ordre ;

3^o la tare ou poids propre, roues et essieux compris. Toutefois, pour les wagons dont les essieux doivent être changés lors du passage à une autre largeur de voie, on admettra que le poids de la partie suspendue soit inscrit seulement sur la caisse et celui des essieux montés sur les boîtes de graissage ;

4° pour les wagons et fourgons, la limite de charge et la charge normale ou la charge normale seule. Lorsque l'inscription ne comportera qu'un seul nombre, celui-ci indiquera la charge normale. Dans ce cas, la limite de charge sera de 5 pCt. supérieure à ce nombre ;

5° l'écartement des essieux extrêmes ou, lorsque le véhicule est à bogies, l'écartement des pivots des bogies et l'écartement des essieux extrêmes de chaque bogie ;

6° lorsqu'il y aura lieu, le signe $\leftarrow () \rightarrow$ prévu au § 2 (voir annexe A) ;

7° la date de la dernière révision ;

8° pour les véhicules à graissage périodique, le délai de graissage ainsi que la date du dernier graissage ;

9° pour les véhicules appartenant à des particuliers, le signe **[P]**, placé après le numéro d'ordre.

ART. III. — Conditions d'entretien du matériel roulant.

§ 1^{er}. — Les véhicules admis dans le trafic international doivent être maintenus dans un état d'entretien satisfaisant qui ne compromette en aucune manière la sécurité de l'exploitation.

Si tel n'est pas le cas, et, en particulier, si les véhicules ne remplissent pas les conditions des §§ 2 à 4, ou s'ils présentent l'une des défectuosités indiquées au § 5, ils peuvent être refusés.

§ 2. — Lors du passage d'un véhicule sur le réseau d'un pays voisin, le temps écoulé depuis la dernière révision minutieuse ne doit pas dépasser 3 ans. Toutefois, les véhicules, chargés ou non, pouvant rouler et rentrant dans leur pays d'origine, doivent être acceptés par les administrations intermédiaires, même lorsque ce délai est écoulé.

§ 3. — Les boîtes doivent être convenablement pourvues de matières de graissage.

Les véhicules à graissage périodique, dont le délai de graissage est écoulé, ne peuvent quitter le réseau propriétaire sans un nouveau graissage.

§ 4. — Les wagons utilisés pour le transport de bestiaux doivent être rendus parfaitement nettoyés et désinfectés

§ 5. — Défectuosités permettant le refus.

A. Défectuosités aux roues et aux essieux.

1° Roues présentant des traces d'un déplacement sur l'essieu.

2° Roues dont les moyeux sont fendus sans être frettés.

3° Roues dont les jantes sont cassées de part en part et dont les bandages ont une épaisseur inférieure à 30 mm. au cercle de roulement. Des commencements de rupture à la jante ne sont pas des motifs de refus.

4° Roues ayant un rai cassé de part en part ou plus d'un rai fissuré et roues avec moyeu en fonte dans lequel la plupart des rais sont disloqués.

5° Roues pleines ayant une fissure circulaire s'étendant sur plus d'un cinquième de la zone circulaire où elle se trouve ou bien plus de deux fissures radiales.

6° Roues fondues sans bandages présentant des fentes. De légères paillettes sur la surface de roulement, ainsi que des défauts sans importance au corps de roue et provenant de la fonte, ne sont pas motifs de refus.

7. Roues dont le boudin a moins de 20 mm. d'épaisseur au point de contact avec le rail ; roues ayant le boudin tranchant, c'est-à-dire dont l'usure est telle qu'il s'est formé une arête vive. Pour les véhicules à trois essieux, on ne tiendra pas compte de l'épaisseur des boudins aux roues du milieu.

- 8. Roues dont les surfaces de roulement présentent des plats de plus de 5 mm. de flèche.
- 9. Roues dont les bandages sont écrasés, cassés, fendus en travers ou fendus en long.
- 10. Roues à bandages séparés, lorsque :
 - a) les bandages sont lâchés ou bien présentent des traces d'un déplacement transversal ;
 - b) plus de deux boulons, vis ou rivets de fixation de bandages sur la jante sont cassés, disloqués ou perdus ;
 - c) en cas de fixation au moyen de cercles agrafes rapportés :
 - 1. les rebords (ou talons) des bandages, ou bien les cercles eux-mêmes ont des fentes de plus de 100 mm. de longueur ;
 - 2) plus de 2 boulons d'attache des agrafes sont rompus.
- 11. Essieux faussés ou présentant des fentes ou des commencements de rupture.
- 12. Essieux sur lesquels frottent des tirants de frein ou d'autres pièces. Si les pièces qui frottent peuvent être enlevées et si l'usure ne dépasse pas une profondeur de 2,5 mm. (5 mm. sur le diamètre) et n'a pas d'arêtes vives, le véhicule doit être accepté.

B. Défauts aux boîtes d'essieux et aux coussinets

- 1. Boîtes d'essieux avariées de sorte qu'elles ne peuvent plus guider suffisamment l'essieu, ou qu'elles ne peuvent plus contenir la matière lubrifiante.
- 2. Coussinets fortement échauffés.

C. Défauts aux ressorts de suspension.

- 1. Déplacement de plus de 20 mm. d'un ressort ou de sa feuille-maîtresse par rapport à la boîte d'essieu quand l'écartement des essieux extrêmes ne dépasse pas 4500 mm, et de plus de 5 mm. pour un écartement supérieur.
- 2. Rupture de la feuille-maîtresse d'un ressort de suspension.
- 3. Rupture d'une seule feuille intermédiaire vers le milieu, s'il s'agit du matériel à voyageurs, et rupture de deux ou plusieurs feuilles intermédiaires vers le milieu, s'il s'agit de wagons à marchandises.
- 4. Rupture d'un ressort en spirale dont la perte n'est pas empêchée par un arrêt ou par un boulon qui le traverse.
- 5. Absence ou rupture des pièces nécessaires à la fixation des ressorts.
- 6. Caisse ou brancards de châssis portait sur le collier du ressort de suspension, frottant sur les roues ou présentant des traces récentes de contacts de ce genre. Les traces anciennes de précédents contacts ou le contact de supports de sûreté sur les quarts extérieurs de la longueur des ressorts n'autorisent pas le refus.

NB. Les véhicules n'ayant pas plus de 4500 mm. d'écartement des essieux extrêmes, et se dirigeant vides vers leur réseau d'origine doivent être acceptés avec les défauts C, 2 à 6, pourvu qu'ils soient convenablement et solidement calés.

D. Défauts aux appareils de choc.

- 1. Tiges ou ressorts de tampons cassés ou avariés de façon à empêcher le jeu des tampons
- 2. Absence des pièces qui empêchent les tampons de tomber.
- 3. Faux tampons cassés ou manquants. Les faux-tampons qui, bien qu'endommagés, offrent encore une garantie suffisante de solidité et de guidage des tampons, ne sont pas motifs de refus.

NB. Les véhicules se dirigeant vides vers leur réseau d'origine doivent être acceptés avec les défauts D, 1 à 3, s'ils peuvent circuler sans danger en queue d'un train.

E. Défectuosités aux appareils de traction.

1. Attelages principaux ou attelages ou chaînes de sûreté cassés, crochets de traction rompus ou présentant des commencements de rupture lorsque l'attelage réglementaire (comportant à la fois l'attelage principal et l'attelage de sûreté) avec d'autres véhicules devient impossible.

2. Tiges de traction, clavettes et manchons rompus ou présentant des commencements de rupture.

3. Absence des chaînes de sûreté ou des attelages de sûreté aux véhicules non munis d'appareils permettant l'emploi simultané des deux attelages principaux des deux véhicules en contact.

4. Ressorts de traction en spirale cassés ou ressorts de traction à lames dont la feuille-maitresse est cassée en un point quelconque, ou l'une des autres feuilles cassée vers le milieu.

N.B. Les véhicules se dirigeant vides vers leur réseau d'origine doivent être acceptés avec les défectuosités **E**, 1 à 4, s'ils peuvent circuler sans danger en queue d'un train.

F. Défectuosités aux châssis et aux caisses de véhicules.

1. Plaques de garde cassées ou fissurées sur plus d'un tiers de la section, de même que plaques de garde disloquées, quand elles ne peuvent pas être assujetties par le serrage de boulons.

2. Brancards, traverses extrêmes, traverses intermédiaires intéressées à l'attelage, cassés en travers.

3. Pièces de la membrure de la caisse brisées complètement, avaries aux portes et aux fermetures, ainsi qu'aux parois de la caisse, au plancher et au pavillon, quand elles peuvent entraîner la détérioration du chargement ou compromettre la sécurité de l'exploitation.

N.B. Les véhicules se dirigeant vides vers leur réseau d'origine ne peuvent être refusés pour cause d'avaries aux châssis que dans le cas où leur circulation ultérieure présenterait du danger.

§ 6. — Les véhicules avec freins avariés ou hors de service ne doivent pas être refusés, mais ils doivent être munis d'étiquettes bien apparentes et en caractères bien lisibles indiquant que le véhicule ne doit pas être utilisé comme frein. Les pièces avariées ou détachées qui pourraient compromettre la sécurité ou causer d'autres dommages doivent être démontées.

§ 7. — Les véhicules ramenés vides doivent être acceptés dans n'importe quel état par leur Administration propriétaire ; pour les wagons ayant servi au transport des bestiaux, cette acceptation n'est toutefois obligatoire qu'après nettoyage et désinfection complets.

ART. IV. — Chargement des wagons.

§ 1. — Les wagons admis en trafic international ne peuvent pas être refusés si le chargement se trouve dans un état satisfaisant qui ne compromette en aucune manière la sécurité de l'exploitation et en particulier s'il remplit les conditions suivantes.

§ 2. — Les objets chargés sur wagons doivent être disposés et arrimés de telle sorte qu'ils ne puissent pas se déplacer, même dans le cas de chocs et de secousses.

§ 3. — Le chargement doit être réparti aussi également que possible entre toutes les roues du wagon, particulièrement entre celles des essieux extrêmes.

Les wagons dont le chargement est inégalement réparti au point de faire reposer la caisse

ou les brancards sur les colliers des ressorts de suspension ou de les faire frotter sur les roues, peuvent être refusés.

§ 4. — Le chargement d'un wagon ne doit pas dépasser la limite de charge. A défaut d'une limite de charge inscrite, une surcharge de 5 pCt. au delà de la charge normale inscrite sur le wagon est permise.

§ 5. — Le poids par roue de wagon ne doit pas dépasser le maximum permis sur chaque ligne.

Les prescriptions des Administrations pour chaque ligne doivent être portées à la connaissance des Etats participants.

§ 6. — Le chargement des wagons ouverts ne doit pas dépasser le gabarit de chargement admis sur les différents réseaux. Pour tenir compte du passage dans les courbes de faible rayon, la largeur des longs chargements doit être réduite.

Les prescriptions des Administrations pour chaque ligne doivent être portées à la connaissance des Etats participants.

§ 7. — Le chargement des wagons ouverts ne doit dépasser la traverse de tête qu'autant qu'il reste entre le chargement et les disques des tampons non enfoncés un espace d'au moins 400 mm. jusqu'à 2000 mm. au-dessus du niveau des rails, et d'au moins 200 mm. au delà. En outre, le chargement doit, pour l'accrochage des attelages, laisser subsister un espace complètement libre d'au moins 200 mm. au-dessus du crochet de traction et d'une largeur d'au moins 200 mm. de chaque côté de l'axe de ce crochet.

Si le chargement dépasse la traverse de tête plus qu'il n'est admis ci-dessus, on doit ajouter un wagon de sûreté.

§ 8. — Pour le chargement de longs objets qui ne peuvent reposer sur un seul wagon, on doit employer deux wagons munis de traverses à pivot. Les wagons peuvent être réunis par l'attelage à vis, par une flèche en fer ou solidement armée de fer, par un wagon intermédiaire de raccord relié aux deux wagons porteurs par des fleches ou par les attelages, soit encore par le chargement lui-même s'il le permet et si chaque traverse supporte au moins 7,5 tonnes. Le chargement ne doit reposer que sur les traverses à pivot ; il dépassera celles-ci d'au moins 300 mm. et d'au moins 1000 mm. lorsque le chargement seul réunit les wagons.

§ 9. — Lors de l'emploi de wagons de sûreté ou de wagons intermédiaires, le chargement doit se trouver aux distances suivantes :

- a. du plancher des dits wagons ;
au moins 100 mm ;
- b. des parois longitudinales des wagons de sûreté, lorsqu'elles ne sont pas d'au moins 100 mm. en contre-bas du dessous du chargement :
au moins 300 mm. si le chargement ne dépasse pas le milieu du wagon,
au moins 500 mm. quand il en dépasse le milieu ;
- c. des parois longitudinales du wagon intermédiaire, lorsqu'elles ne sont pas d'au moins 100 mm. en contre-bas du dessous du chargement :
au moins 500 mm., tant que la distance entre les pivots des wagons ne dépasse pas 20 mètres ; lorsque la distance entre les pivots des wagons porteurs est supérieure à 20 mètres, les parois du wagon intermédiaire doivent toujours être à 100 mm. au moins en contre-bas du dessous du chargement.

Ces espaces ne doivent pas être réduits par le chargement d'autres objets.
L'emploi de plus d'un wagon intermédiaire n'est pas admis.

ART. V.

Lorsque des améliorations ou modifications aux dispositions qui précèdent seront jugées désirables, de nouvelles conférences pourront être ouvertes, sur la demande de l'un des Etats intéressés et sur la convocation du Conseil fédéral suisse.

ART. VI.

Les Etats qui n'ont pas encore adhéré aux stipulations relatives à l'Unité technique des chemins de fer sont admis à y accéder.

Cette accession sera notifiée au Conseil fédéral suisse et par celui-ci aux autres Etats représentés dans la Conférence.

Elle emportera de plein droit l'adhésion à toutes les clauses et l'admission à tous les avantages stipulés dans ces articles.

ART. VII.

Les Gouvernements intéressés feront connaître au Conseil fédéral suisse avant le 1^{er} janvier 1908 la résolution qu'ils auront prise à l'égard des présentes dispositions.

ART. VIII.

Lorsque les Etats auront fait connaître leur résolution et au plus tard le 1^{er} février 1908 le Conseil fédéral suisse proposera aux Gouvernements participants une date pour la mise en vigueur du présent protocole.

ART. IX.

Chaque Etat signataire a le droit de se retirer de l'Unité technique, moyennant un avertissement donné six mois à l'avance par son Gouvernement au Conseil fédéral suisse.

A. Bestimmungen, betreffend die technische Einheit im Eisenbahnwesen.

Art. I. — Spurweite.

Die Spurweite der Bahngelaise, zwischen den innern Kanten der Schienenköpfe gemessen, soll bei neu zu legenden oder umzubauenden Geleisen auf geraden Strecken nicht unter 1435 mm. betragen und in Krümmungen, einschließlich der Spurerweiterung, das Maß von 1470 mm nicht überschreiten.

Art. II. — Bauart der Eisenbahnfahrzeuge.

§ 1. — Die Eisenbahnfahrzeuge dürfen wegen ihrer Bauart, soweit sie in den folgenden Punkten berührt ist, nicht zurückgewiesen werden, wenn sie den bei diesen Punkten gestellten Bedingungen entsprechen.

Jedoch besteht keine Verpflichtung, in Züge, für deren Zusammenlegung besondere Vorschriften erlassen sind, Wagen einzustellen, die diesen Vorschriften nicht entsprechen.

Die nachstehend angegebenen größten und kleinsten Maße gelten für vorhandenes wie für neu zu beschaffendes Material, soweit nicht für ersteres die in Klammern beigegeführten Maße zugelassen sind.

§ 2. — Radstand neu zu erbauender Wagen, 2500 mm.

Diese Bestimmung findet keine Anwendung auf Drehgestelle.

Wagen mit Radständen bis einschließlich 4500 mm. werden auf allen Eisenbahnlinien, die dem internationalen Verkehr dienen, zugelassen.

Bei Drehgestellwagen ist der Radstand unbeschränkt, bei anderen Wagen dann, wenn ihre Achsen eine solche Verschiebbarkeit besitzen, daß die Wagen Krümmungen von 150 Meter Halbmesser durchfahren können. Wagen der letzteren Art mit einem Radstand von mehr als 4500 mm. erhalten das Zeichen $\leftarrow(-)\rightarrow$ (siehe Anlage A).

Die Vorschriften der Bahnverwaltungen über den zulässigen größten Radstand der Wagen, die den Absätzen 3 und 4 nicht entsprechen, sind den beteiligten Staaten bekannt zu geben.

Wenn mehr als zwei Wagenachsen in einem gemeinsamen Rahmen gelagert sind, so müssen, sofern der Radstand mehr als 4000 mm. beträgt, die Achsen derart verschiebbar sein, daß Krümmungen von 150 m. Halbmesser anstandslos durchfahren werden können.

§ 3. — Abstand der Räder einer Achse, gemessen zwischen den inneren Flächen der Radreifen oder der sie ersetzenden Teile, 1366 mm., 1357 mm.

§ 4. — Breite der Radreifen oder der sie ersetzenden Teile, 150 mm., 130 mm.

Zulässiges Minimum für bestehendes Material, unter der Bedingung, daß der Abstand der Räder (§ 3) mindestens 1360 mm. betrage (125).

§ 5. — Entfernung von Außenkante zu Außenkante der Spurkränze, gemessen 10 mm. außerhalb der beiden in einer Entfernung von 1500 mm. von einander anzunehmenden Laufreife, 1425 mm., 1405 mm.

§ 6. — Höhe der Spurkränze bei normaler Stellung der Räder auf geradem, wagerechtem Geleise, von Schienenoberkante senkrecht gemessen, 36 mm., 25 mm.

§ 7. — Stärke der Radreifen in der Ebene des Laufkreises (§ 5) gemessen, 25 mm.

§ 8. — Schalengußräder sind unter nicht mit Bremsen versehenen Güterwagen zulässig.

§ 9. — Elastische Zug- und Stoßapparate müssen an beiden Stirnseiten der Wagengestelle angebracht sein.

Diese Bestimmung findet keine Anwendung auf Güterwagen, die für spezielle Transporte verwendet werden.

§ 10. — Höhenlage der Puffer, von Schienenoberkante bis zur Mitte der Pufferscheiben senkrecht gemessen:

bei leeren Wagen, 1065 mm.

„ größter Belastung, 940 mm.

Zulässige Maße für das vor 1887 gebaute Material:

bei leeren Wagen, (1070) mm.

„ größter Belastung, (900) mm.

§ 11. — Abstand der Puffer von Mitte zu Mitte, 1770 mm., 1710 mm.

Zulässige Maße für das vor 1887 gebaute Material (1800) (1700).

§ 12. — Durchmesser der Pufferscheiben, 340 mm.

§ Zulässiges Maß für das vor 1887 gebaute Material, (300) mm.

Für Fahrzeuge, bei denen der Abstand der Puffer geringer ist als 1720 mm, muß der horizontale Durchmesser der Pufferscheiben mindestens 350 mm. betragen.

§ 13. — Freie Räume an den Stirnseiten der Wagen zu beiden Seiten der Zugvorrichtung, zwischen dieser, den Pufferscheiben und den vor der Kopfschwelle vortretenden festen Teilen an beliebiger Stelle:

Breite, 400 mm.

Tiefe bei völlig eingedrücktten Puffern, 300 mm.

Höhe über Schienenoberkante, 1800 mm.

Für bestehendes Material wird kein Maß festgesetzt.

§ 14. — Vorsprung der Puffer über den Zughaken, von der Angriffsfläche des nicht angezogenen Hafens bis zur Stirn der nicht eingedrücktten Puffer, gleichlaufend mit der Wagenachse gemessen, 400 mm., 300 mm.

Zulässiges Maß für das vor 1887 gebaute Material:

Personenwagen, (430) mm.

Güterwagen, (430) (223) mm.

§ 15. — Länge der Kuppelungen, von der Stirnseite der nicht eingedrücktten Puffer bis zur Innenseite des Einhängbügels, bei ganz ausgeschraubter und gestreckter Kuppelung gemessen, 550 mm., 450 mm.

Für das vor 1887 gebaute Material werden keine Maße festgesetzt.

§ 16. — Kleiner Durchmesser des Querschnittes der Kuppelungsbügel am Berührungspunkte mit dem Zughaken, 35 mm., 25 mm.

§ 17. — Sicherheitskuppelungen. Die Eisenbahnfahrzeuge sollen sich in doppelten Weise so mit einander verbinden lassen, daß die Sicherheitskuppelung in Wirksamkeit tritt, wenn die Hauptkuppelung bricht. Wagen mit zentraler Sicherheitskuppelung sollen die doppelte Verbindung auch mit Fahrzeugen, die mit Ketten versehen sind, gestatten.

§ 18. — Kuppelungsteile, die auf weniger als 130 mm. über Schienenoberkante herabhängen könnten, müssen mindestens auf diesen Abstand eingeschraubt oder aufgehängt werden können.

Für vorhandenes Material tritt diese Vorschrift mit dem 1. Januar des Jahres 1912 in Kraft.

§ 19. — Die Wagen müssen mit Tragfedern versehen sein.

§ 20. — Die Bremsen müssen so eingerichtet sein, daß sie beim Drehen der Kurbel nach rechts, d. h. im Sinne des Uhrzeigers angezogen werden.

§ 21. — Abstand der Bremsersitze und anderer über die Wagenstirnen vortretender fester Teile von der Stirnfläche der vollständig eingedrücktten Puffer, in der Wagenachse gemessen, 40 mm.

Für bestehendes Material wird kein Maß festgesetzt.

§ 22. — Die Querschnittsmaße der Wagen müssen den Vorschriften der Bahnverwaltungen, auf deren Linien sie übergehen sollen, entsprechen. Diese Vorschriften sind den beteiligten Staaten bekannt zu geben.

§ 23. — Die Schlosser der dem internationalen Verkehr dienenden Personenwagen sollen, wenn die Türen dieser Wagen überhaupt mittelst eines Schlüssels verschließbar sind, entweder der einen oder der andern der beiden Schlüsselformen entsprechen, die in Anlage B dargestellt sind.

§ 24. — Äußere Schiebetüren müssen so gebaut sein, daß sie nicht herabfallen können.

Die Türen bestehender Wagen müssen dieser Vorschrift mindestens in geschlossenem Zustande genügen.

§ 25. — Jeder Wagen muß auf beiden Seiten nachstehende Bezeichnungen tragen :

1. die Eisenbahn, zu welcher er gehört ;
2. die Ordnungsnummer ;
3. die Tara oder das Eigengewicht einschließlich Räder und Achsen ; bei Wagen jedoch, die auf Strecken von verschiedener Spurweite verkehren und beim Übergange die Radsätze wechseln, ist es zulässig, das Gewicht des gefederten Teiles am Wagentasten, das Gewicht der Räder und Achsbuchsen aber an den Achsbuchsen anzuschreiben ;
4. bei Güter- und Gepäckwagen die Tragfähigkeit und das Ladegewicht oder das Ladegewicht allein. Wenn nur eine Zahl angeschrieben ist, bedeutet diese Zahl das Ladegewicht ; die Tragfähigkeit ist in diesem Fall um 5 pCt. größer ;
5. den Radstand ; bei Drehgestellwagen den Abstand der Drehzapfen und den Radstand der Drehgestelle ;
6. wenn erforderlich, das im § 2 vorgesehene Zeichen $\leftarrow (-) \rightarrow$ (siehe Anlage A) ;
7. das Datum der letzten Untersuchung (Revision) ;
8. Bei Wagen, die für Zeitschmierung (periodische Schmierung) eingerichtet sind, die Schmierfrist und die Zeit der letzten Schmierung ;
9. die Privatwagen außerdem hinter der Ordnungsnummer das Zeichen **P**.

Tit. III. — Unterhaltungszustand der Eisenbahnfahrzeuge.

§ 1. — Die im internationalen Verkehr zugelassenen Wagen sollen sich in befriedigendem, die Sicherheit des Bahnbetriebes in keiner Weise gefährdendem Zustande befinden.

Wenn dies nicht der Fall ist, wenn sie insbesondere den Bestimmungen in §§ 2 bis 4 nicht entsprechen, oder mit einem der in § 5 angeführten Mängel behaftet sind, dürfen sie zurückgewiesen werden.

§ 2. — Bei dem Übergange auf die Bahnen eines Nachbarlandes sollen seit der letzten gründlichen Untersuchung (Revision) nicht mehr als drei Jahre verfloßen sein. Nach der Heimat zurückkehrende lauffähige Wagen sind indes von dritten Verwaltungen leer oder beladen zu übernehmen, auch wenn diese Frist überschritten ist.

§ 3. — Die Achsbuchsen sollen mit Schmiermaterial ausreichend versehen sein.

Für Zeitschmierung (periodische Schmierung) eingerichtete Wagen, deren Schmierfrist abgelaufen ist, dürfen die Heimatbahn ohne neue Schmierung nicht verlassen.

§ 4. — Zur Viehbeförderung benützte Wagen sind gründlich gereinigt und desinfiziert zu übergeben.

§ 5. — Mängel, die zur Zurückweisung berechtigen.

A. Mangel an Rädern und Achsen

1. Räder, die Spuren einer Bewegung auf der Achse zeigen

2. Räder, deren Naben gesprungen und nicht mit umgelegten Ringen gebunden sind.

3. Räder mit durchgebrochenen Radkränzen (Speichenkränzen) ; deren Radreifen, im Laufkreis gemessen, eine geringere Stärke als 30 mm. haben. Anbrüche der Radkränze sind kein Grund zur Zurückweisung

4. Räder, die eine durchgebrochene oder mehr als eine angebrochene Speiche haben, und Räder mit gußeiserner Nabe, in der die Mehrzahl der Speichen lose ist.

5. Radscheiben mit kreisförmigen Rissen in einer Länge von mehr als einem Fünftel des Umfanges oder mit mehr als zwei Radialrissen.
6. Gegossene Räder ohne Radreifen, die Sprünge zeigen. Kleine Abschieferungen an der Lauffläche und unbedeutende, auf Gussfehler zurückzuführende Mängel in der Scheibe sind kein Grund zur Zurückweisung.
7. Räder, deren Spurkranz am Berührungspunkte mit der Schiene weniger als 20 mm. stark ist. Räder, an deren Spurkranz sich durch Abnutzung eine scharfe Kante gebildet hat. Bei dreilachsigen Wagen kommt die Stärke der Spurkränze der Mittelräder nicht in Betracht.
8. Räder, die auf ihrer Lauffläche Flachstellen von mehr als 5 mm. Pfeilhöhe haben.
9. Räder mit Radreifen, die stellenweise zerdrückt, gesprungen, mit Querrissen oder Längsrissen behaftet sind.
10. Räder mit besondern Radreifen, wenn:
 - a. die Radreifen lose sind oder Spuren einer seitlichen Verschiebung zeigen;
 - b. mehr als zwei der zur Befestigung des Radreifens an der Felge dienenden Schrauben, Bolzen oder Nieten gebrochen oder lose sind oder fehlen;
 - c. bei Radreifenbefestigung mittelst Sicherheits- oder Klammerringen,
 1. die Aufsätze der Radreifen oder die Ringe selbst mit Rissen von mehr als 100 mm. Länge behaftet sind;
 2. mehr als zwei Befestigungsschrauben der Klammerringe gebrochen sind.
11. Achsen, die verbogen oder mit Anbrüchen oder Rissen behaftet sind.
12. Achsen, auf denen Bremsstangen oder sonstige Teile schleifen. Lassen sich die schleifenden Teile entfernen, beträgt die Tiefe der Einscheifung nicht mehr als 2,5 mm. (5 mm. im Durchmesser) und zeigt die eingeschliffene Stelle keine scharfen Kanten, so ist der Wagen zu übernehmen.

B Mängel an Achsbüchsen (Lagergehäusen) und Lagern.

1. Achsbüchsen, die so beschädigt sind, daß sie die Achsen nicht mehr genügend führen oder das Schmiermaterial nicht mehr zurückhalten.
2. Heißgelaufene Achslager.

C. Mängel an Tragfedern.

1. Verschieben einer Tragfeder oder ihres Hauptfederblattes zur Achsbüchse bei Wagen von nicht mehr als 4500 mm. Radstand um mehr als 20 mm., bei Wagen von größerem Radstand um mehr als 5 mm.
2. Bruch des Hauptblattes einer Tragfeder.
3. Bruch eines Zwischenblattes nahe der Mitte bei Personenwagen; Bruch zweier oder mehrerer Zwischenblätter nahe der Mitte bei Güterwagen.
4. Bruch einer Schneckenfeder, die nicht durch Halter oder einen durchgehenden Bolzen gegen das Herausfallen geschützt ist.
5. Fehlen oder Bruch solcher Teile, die zur Befestigung der Federn erforderlich sind.
6. Aufsitzen der Wagenkasten oder der Längsträger auf dem Federbund, Streifen der Räder an diesen Teilen oder frische Spuren von solchen Berührungen. Ältere Spuren von früheren Berührungen oder das Aufsitzen der Sicherheitsstützen auf den äußern Vierteln der Federlänge berechtigen nicht zur Zurückweisung.

Ann. Wagen von nicht mehr als 4500 mm. Radstand, die leer nach der Heimat laufen, sind auch mit den unter C, 2 bis 6 angeführten Mängeln zu übernehmen, wenn sie statt der Federn durch gut befestigte Klöße sicher unterstützt sind.

D. Mangel an Stoßvorrichtungen.

1. Gebrochene oder beschädigte Bufferstangen und Bufferfedern, die das Spiel der Buffer verhindern.

^{h₂} Fehlen der Befestigungsmittel, die das Herausfallen der Bufferstangen verhindern.

^{h₃} Fehlende oder gebrochene Buffergehäuse. Beschädigte Buffergehäuse, deren sichere Befestigung und Stangenführung gewährleistet ist, sind kein Grund zur Zurückweisung.

An m. Wagen, die leer nach der Heimat laufen, sind mit den unter D, 1 bis 3 angeführten Mängeln zu übernehmen, wenn sie ohne Gefahr am Schluß eines Zuges laufen können.

E Mangel an Zugvorrichtungen.

1. Gerissene Hauptkuppelungen oder Sicherheitskuppelungen oder Notketten, gebrochene oder angebrochene Zughaken, wenn durch diese Mängel das vorschriftsmäßige Kuppeln (durch die Haupt- und Sicherheitskuppelungen) mit andern Wagen unmöglich gemacht wird.

2. Gebrochene oder angebrochene Zugstangen, Keile oder Muffen.

^{h₂} 3. Fehlen der Notketten oder der Sicherheitskuppelungen an Wagen, die nicht so eingerichtet sind, daß die beiden Hauptkuppelungen zugleich eingehängt werden können.

^{h₃} 4. Bruch einer Zugspiralfeder oder eines Hauptblattes der Zugfeder; Bruch in der Mitte eines der andern Blätter.

An m. Wagen, die leer nach der Heimat laufen, sind mit den unter E, 1 bis 4 angeführten Mängeln zu übernehmen, wenn sie ohne Gefahr am Schluß eines Zuges laufen können.

F. Mangel an Untergerüsten und Wagenkästen.

^{h₁} 1. Gebrochene oder über ein Drittel des Querschnittes angebrochene, sowie lose Achshalter, soweit sie nicht durch Anziehen von Schrauben festgemacht werden können.

2. Querbrüche an Hauptträgern, Kopfschwellen oder solchen Mittelschwellen, die durch die Zugvorrichtung beansprucht sind.

^{h₂} 3. Gänzlich gebrochene Teile des Kastengerippes, Beschädigungen an Türen und deren Verschlössen, sowie an den Kastenwänden, Böden und Dächern, wenn dadurch die Ladung beschädigt oder der Betrieb gefährdet werden könnte.

An m. Leer nach der Heimat laufende Wagen dürfen wegen Beschädigungen an den Untergerüsten nur dann zurückgewiesen werden, wenn der Weiterlauf mit Gefahr verknüpft wäre.

^{h₃} § 6. — Wagen mit schadhaften oder unbrauchbaren Bremsen sind nicht zurückzuweisen, sollen jedoch mit deutlichen, in die Augen fallenden Anklebezetteln mit entsprechender Aufschrift versehen sein. Beschädigte oder gelöste Teile, die den Betrieb gefährden oder sonst Schaden herbeiführen könnten, sind abzunehmen.

§ 7. — Eigene leere Wagen müssen in jedem Zustande übernommen werden; zum Viehtransporte benützte Wagen jedoch nur nach gründlicher Reinigung und Desinfizierung.

Art. IV. — Beladung der Güterwagen.

§ 1. — Die im internationalen Verkehr zugelassenen Wagen dürfen wegen ihrer Beladung nicht zurückgewiesen werden, wenn die Ladung sich in einem befriedigenden, die Sicherheit des Bahnbetriebes in keiner Weise gefährdenden Zustande befindet und insbesondere den nachfolgenden Bedingungen entspricht.

^{h₁} § 2. — Die verladenen Gegenstände müssen sicher und fest liegen und dürfen sich auch infolge von Stößen und Erschütterungen nicht verschieben können.

§ 3. — Die Ladung soll so verteilt sein, daß die Räder des Wagens und namentlich diejenigen der Endachsen möglichst gleichmäßig belastet werden.

Wagen, deren Ladung so ungleich verteilt ist, daß die Wagenkasten oder die Längsträger auf dem Federbunde aufsitzen oder die Räder streifen, dürfen zurückgewiesen werden.

§ 4. — Die Belastung eines Wagens darf die Tragfähigkeit (das Maximalladegewicht) nicht überschreiten. Wenn die Tragfähigkeit nicht angeschrieben ist, darf das angeschriebene Ladegewicht bis zu 5 pCt. überschritten werden.

§ 5. — Die Raddrücke eines Wagens dürfen den auf einer Linie zugelassenen größten Druck nicht übersteigen.

Die Vorschriften der Bahnverwaltungen für die einzelnen Linien sind den beteiligten Staaten bekannt zu geben.

§ 6. — Die Ladung offener Güterwagen darf die auf den einzelnen Bahngebieten zugelassene Lademasse nicht überschreiten. Die Breite langer Ladungen muß mit Rücksicht auf das Durchfahren scharfer Krümmungen eingeschränkt werden.

Die Vorschriften der Bahnverwaltungen für die einzelnen Linien sind den beteiligten Staaten bekannt zu geben.

§ 7. — Die Ladung offener Güterwagen darf die Kopfschwelle des Wagens nur soweit überragen, daß zwischen den Scheiben der nicht eingedrücktten Buffer und der Ladung ein Zwischenraum verbleibt, der in der Höhe bis 2000 mm. über Schienenoberkante mindestens 400 mm., darüber mindestens 200 mm. betragen muß. Außerdem muß zum Einhängen der Kuppelstange über dem Zughafen ein Raum von mindestens 200 mm. Höhe und von mindestens 200 mm. Breite zu beiden Seiten der Zughafenmitte von der Ladung ganz frei gelassen werden.

Überragt die Ladung die Kopfschwelle mehr als nach dem vorstehenden zulässig ist, so ist ein Schutzwagen einzustellen.

§ 8. — Zur Verladung langer Gegenstände, die auf einem Wagen nicht gelagert werden können, müssen zwei mit Drehschemeln versehene Wagen verwendet werden. Die Wagen können durch Schraubenkuppelung, durch eiserne oder mit kräftigem Eisenbeschlag versehene Kuppelstangen, einen Zwischenwagen, der mit den beiden tragenden Wagen durch die gewöhnlichen Kuppelungen oder durch Kuppelstangen zu verbinden ist, oder, wenn die Ladung sich dazu eignet und jeden Drehschemel mit wenigstens 7,5 Tonnen belastet, durch diese selbst verbunden werden. Die Ladung darf nur auf den Drehschemeln aufliegen und muß diese um mindestens 300 mm. überragen, aber die Wagen nur durch die Ladung verbunden sind, um mindestens 1000 mm. überragen.

§ 9. — Bei Einstellung von Schutz- oder Zwischenwagen muß die Ladung entfernt bleiben:

- a. von dem Boden dieser Wagen:
mindestens 100 mm.;
- b. von den Seitenwänden der Schutzwagen, sofern diese Wände nicht wenigstens 100 mm. unter der Ladung bleiben:
mindestens 300 mm., wenn die Ladung bis zur Mitte reicht,
mindestens 500 mm., wenn sie über die Mitte hinausragt;
- c. von den Seitenwänden des Zwischenwagens, sofern diese Wände nicht wenigstens 100 mm. unter der Ladung bleiben:
mindestens 500 mm., wenn die Entfernung der Drehzapfen nicht größer ist als 20 m.;
bei Drehzapfen-Entfernungen von mehr als 20 m. dürfen als Zwischenwagen nur solche Wagen verwendet werden, deren Wände wenigstens 100 mm. unter der Ladung bleiben.

476

Diese Spielräume dürfen durch beigeladene Gegenstände nicht verringert werden.
Mehr als ein Zwischenwagen ist nicht zulässig.

Art. V.

Wenn eine Vervollständigung oder Änderung der vorstehenden Bestimmungen wünschenswert erscheint, so ist jeder der beteiligten Staaten berechtigt, bei dem schweizerischen Bundesrate eine neue Konferenz zu beantragen.

Art. VI.

Den Staaten, die der Vereinbarung über die technische Einheit im Eisenbahnwesen noch nicht beigetreten sind, ist der Beitritt gestattet.

Der Beitritt ist dem schweizerischen Bundesrate zu erklären, welcher den übrigen Staaten davon Kenntnis gibt.

Durch diese Erklärung tritt der Staat in die vereinbarten Rechte und Pflichten.

Art. VII.

Die beteiligten Staaten werden vor dem 1. Januar 1908 dem schweizerischen Bundesrate ihre Erklärung über die Genehmigung dieser Vereinbarung abgeben.

Art. VIII.

Nachdem die beteiligten Regierungen von der Genehmigung Kenntnis gegeben haben werden, spätestens aber am 1. Februar 1908, wird der schweizerische Bundesrat den Regierungen einen Termin für die Inkraftsetzung der Vereinbarung vorschlagen.

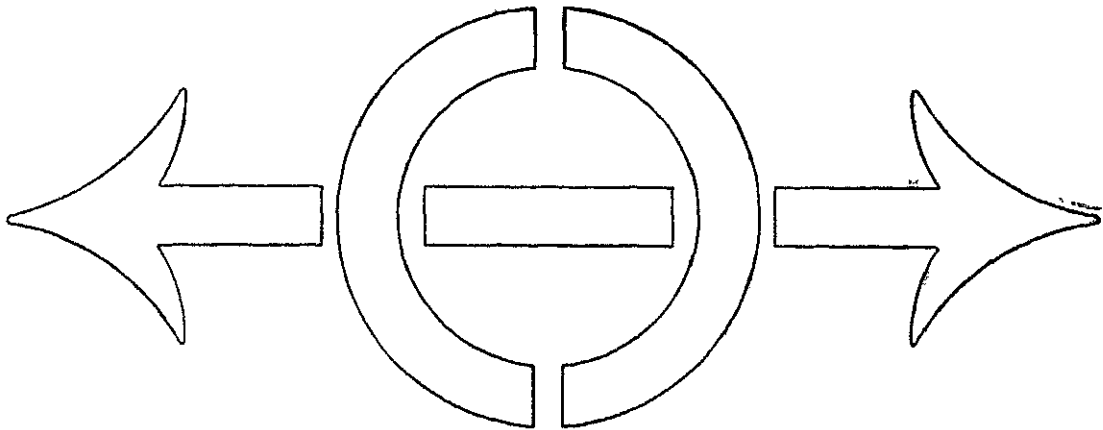
Art IX.

Jedem Staate steht das Recht zu, von dieser Vereinbarung unter Einhaltung einer sechsmonatigen Kündigungsfrist zurückzutreten.

477

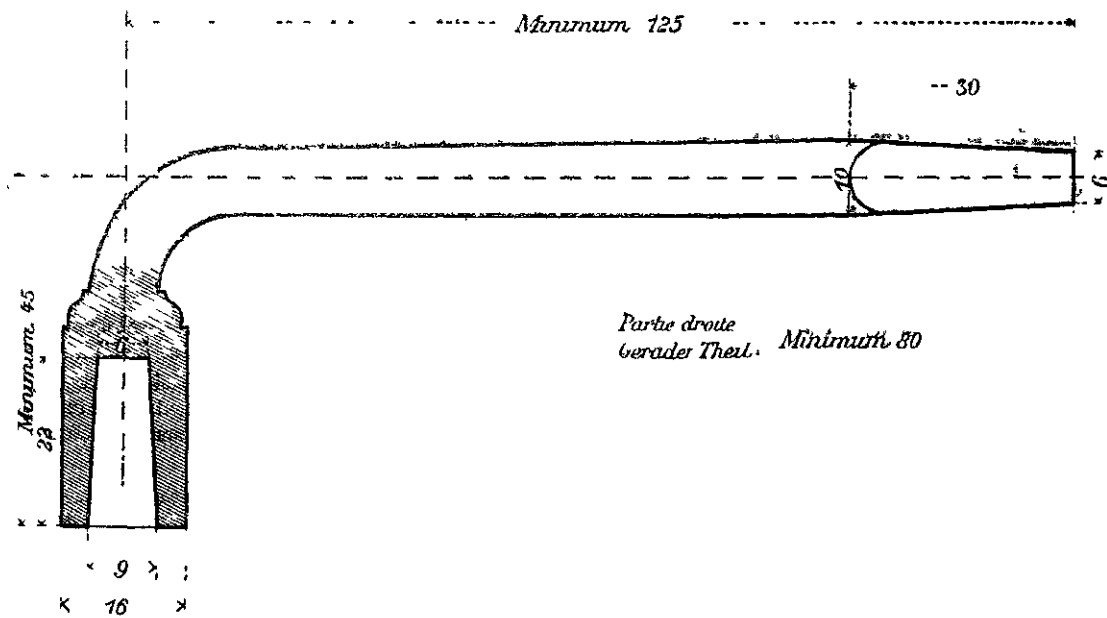
ANNEXE A

Signe pour véhicules — Zeichen für Wagen.



ANNEXE B

Double clef pour les voitures servant au transit international
Doppelschlüssel für die dem internationalen Verkehr dienenden Personenvagen.



(Cotes en millimètres — Die eingeschriebenen Maße sind Millimeter.)

36b

B. Dispositions concernant la fermeture des wagons devant passer en douane.

Art. 1. — A. Dispositions générales.

Les wagons et compartiments de wagons employés pour le transport des marchandises et des bagages soumis à la douane doivent être construits en vue d'une fermeture facile et sûre, afin d'empêcher que les marchandises ou bagages enfermés dans l'espace de chargement ne puissent être enlevés ou échangés sans effraction ou sans qu'il reste de ce fait des traces visibles.

Il ne doit se trouver dans les wagons ou compartiments de wagons de ce genre aucun espace caché ou difficile à découvrir pouvant contenir des marchandises ou des bagages.

Chaque wagon doit porter sur ses deux longs côtés l'indication de son propriétaire et un numéro. Pour les wagons contenant plusieurs compartiments distincts, chacun de ces derniers doit être désigné par une lettre.

B. Dispositions spéciales.

Pour garantir la sûreté de la fermeture de ces wagons, ceux-ci devront satisfaire aux conditions suivantes :

1. Caisse des wagons.

Les parois latérales, le plancher, le toit et toutes les parties du wagon qui forment le compartiment destiné aux marchandises ou aux bagages doivent être fixes de façon qu'il soit impossible de l'extérieur de les détacher et de les remettre en place, sans qu'il en reste des traces visibles.

Toutes ces parties doivent être en bon état.

Les avaries éventuelles des parois des wagons ne pourront rendre ces véhicules impropres à un transport ultérieur que dans le cas où l'on pourrait craindre que les ouvertures résultant de ces avaries permettent d'avoir accès au chargement du wagon.

2. Vide entre les portes roulantes et les parois des wagons.

L'espace vide entre les portes roulantes fermées et la caisse des wagons couverts ne devra dans aucun cas dépasser le maximum de 20 millimètres.

3. Appareil de fermeture des portes roulantes.

Chaque porte roulante de wagon devra être munie d'un crochet à pignon ou d'un autre mode de fermeture offrant la même sécurité.

La fixation de ces appareils de fermeture doit être telle que, les portes étant fermées, ils ne puissent être enlevés sans qu'on emploie la violence et qu'il en reste des traces visibles.

B. Bestimmungen betreffend den Zollverschluss der Güterwagen.

Art. 1. — A. Allgemeine Bestimmungen.

Die Wagen und Wagen-Abteilungen, welche zum Transporte von Zollgütern verwendet werden sollen, müssen leicht und sicher in der Art verschlossen werden können, daß die hinwegnahme oder der Austausch der unter Verschluss des Ladungsraumes gelegten Waren ohne Anwendung von Gewalt und ohne Hinterlassung sichtbarer Spuren nicht bewerkstelligt werden kann.

In solchen Wagen oder Wagen-Abteilungen dürfen sich auch keine geheimen oder sonst zu entdeckenden, zur Aufnahme von Gütern oder Gegenständen geeigneten Räume befinden.

Jeder Wagen muß an beiden Langseiten mit einem Eigentums Merkmal und einer Nummer versehen sein. Befinden sich in einem Wagen mehrere vor einander geschiedene Abteilungen, so ist jede der letzteren mit einem Buchstaben zu bezeichnen.

B. Besondere Bestimmungen.

Behufs Erzielung eines sicheren Verschlusses des Ladungsraumes müssen die betreffenden Wagen insbesondere folgenden Bedingungen entsprechen :

1. Wagentheile.

Die Seitenwände, der Fußboden, das Dach und alle den Laderaum bildenden Teile des Wagens müssen derart befestigt sein, daß ein Lösen und Wiederbefestigen derselben von außen nicht geschehen kann, ohne sichtbare Spuren zuzulassen.

Alle diese Teile müssen sich in gutem Zustande befinden.

Zufällige Beschädigungen der Wagenwände machen den Wagen nur dann für den Weitertransport ungeeignet, wenn durch die etwa dabei entstandenen Wandöffnungen ein Zugang zur Ladung zu befürchten steht.

2. Abstand zwischen den Schiebetüren und den Kasten teilen.

Der Zwischenraum zwischen den Schiebetüren in geschlossenem Zustande und den Kasten teilen der bedeckten Wagen darf in keinem Fall das Maximum von 20 Millimeter überschreiten.

3. Verschluss der Schiebetüren.

Jede Schiebetür der Wagen muß mit einem Einfallhaken oder einer andern gleiche Sicherheit gewährenden Verschlussvorrichtung versehen sein.

Die Befestigung dieser Verschlüsse soll derart beschaffen sein, daß deren Entfernung bei verschlossenen Türen ohne Anwendung von Gewalt und Hinterlassung auffällender Spuren nicht möglich ist.

4. Pitons de fermeture douanière.

Les portes roulantes, les portes à vantaux, les portes des parois de tête, en un mot toutes les portes utilisables des wagons couverts, ainsi que les ouvertures de remplissage et de vidange des wagons-réservoirs (wagons-citernes), devront être pourvues de pitons ayant, dans œuvre, un diamètre d'au moins 15 millimètres, ou d'autres pièces de fermeture permettant d'introduire les cadenas douaniers et les plombs douaniers, de façon qu'il soit impossible d'ouvrir les portes ou les ouvertures de remplissage et de vidange sans violer la fermeture douanière.

Ces pitons ou autres pièces de fermeture douanière devront être fixés aux wagons au moyen de rivets, ou de boulons dont l'écrou soit tourné en dedans ou ne soit pas accessible une fois la porte fermée.

5. Fermeture de sûreté des portes roulantes.

La partie inférieure de la porte doit être munie d'un appareil de sûreté destiné à rendre impossible l'enlèvement de la porte roulante hors du rail sur lequel elle se meut.

Cet appareil peut consister, par exemple, en un crochet qui, lorsque la porte est fermée, se trouve engagé dans un piton rivé sur le rail, ou en un prolongement de la ferrure du montant de la porte jusque sous la tête du rail ou sous le rail lui-même, ou en une cornière ou un étrier rivés sur le rail, etc. Par exception, l'appareil de sûreté peut consister en une ferrure à trous qui permette l'emploi des cadenas douaniers et des plombs douaniers. Les porte-galets devront être fixés de façon à ne pouvoir être enlevés sans effraction.

6. Rails des portes roulantes.

Les rails des portes roulantes devront être rivés sur au moins deux de leurs supports. Ces derniers devront eux-mêmes être fixés à la caisse du wagon de telle sorte qu'ils ne puissent en être détachés sans user de violence et sans qu'il reste de ce fait des traces visibles.

7. Guidage du haut des portes roulantes.

Les portes roulantes devront, à leur partie supérieure, être guidées par des barres ou des rails à coulisso convenablement fixés au wagon.

8. Portes à vantaux et portes de tête.

Pour les wagons couverts avec portes à vantaux (wagons à bière par exemple) ou portes aux parois de têtes, ces portes devront, en outre de l'appareil de fermeture et de ferrures ne pouvant être détachées de l'extérieur, être munies d'un appareil de fermeture douanière satisfaisant aux conditions spécifiées sous le numéro 4, de façon qu'elles ne puissent être ouvertes sans que la fermeture douanière soit endommagée.

4. Zollverschlüssen.

Die Schiebetüren, Flügeltüren, Stirnwandtüren und überhaupt alle in Benutzung stehenden Türen der bedeckten Wagen, sowie die Füll- und Entleerungsöffnungen der Kessel- und Reservoirwagen müssen mit Türen von mindestens 15 Millimeter lichter Weite oder anderen Verschlussstücken versehen sein, welche ein Öffnen von Zolfschlössern und von Zolfschleien gestatten, derart, daß ein Öffnen dieser Türen oder Füll- und Entleerungsöffnungen ohne Verletzung des Zollverschlusses nicht möglich ist.

Diese Verschlüsse oder sonstigen Zollverschlussstücke müssen mittels Nieten oder Schrauben, deren Mütterchen innen liegen, oder die bei geschlossener Tür unzugänglich sind, an den Wagen befestigt sein.

5. Sicherheitsverschluß der Schiebetüren.

Die untere Türseite soll mit einer besonderen Versicherung versehen sein, welche ein Abheben oder Abziehen der Schiebetür von der Laufschiene unmöglich macht.

Diese Versicherung kann z. B. bestehen in einem Haken, welcher beim Verschluss der Tür in eine an der Laufschiene festgenietete Nische eingreift, oder in einer Verlängerung des innern Türbandes bis unter die Laufschiene oder deren Kopf, oder in der Anordnung eines festgenieteten Winkels oder Bügels an der Laufschiene selbst usw. Ausnahmsweise kann diese Versicherung auch in einem gelochten Lappen bestehen, der die Anwendung von Zolfschlössern und Zolfschleien gestattet. Die Lauffrollenhalter sollen derart befestigt sein, daß dieselben ohne Anwendung von Gewalt nicht abgenommen werden können.

6. Schiebetür-Laufschiene.

Die Laufschiene sollen an wenigstens zweien ihrer Träger festgenietet sein. Diese Träger sollen mit den festen Kastenanteilen verbunden sein, daß bei geschlossenem Wagen die Abnahme derselben nur mit Gewalt und Hinterlassung auffallender Spuren möglich ist.

7. Obere Schiebetür-Führung.

Die Führung des oberen Teiles der Schiebetüren soll durch entsprechend befestigte Stangen oder Rulissen- schienen gesichert sein.

8. Flügeltüren und Stirnwandtüren.

Bei den bedeckten Wagen mit Flügeltüren (z. B. Bierwagen) oder mit Stirnwandtüren müssen diese Türen außer mit der Verschlussvorrichtung und mit Vorhängen nicht abnehmbaren Türbändern auch mit einer der Bedingungen der Nummer 4 entsprechenden Zoll-Verschlussvorrichtung versehen sein, so daß ein Öffnen dieser Türen ohne Beschädigung des Zollverschlusses nicht möglich ist.

Les portes de tête non utilisées (par exemple pour les wagons disposés en vue du service d'ambulance) doivent être fermées à demeure par un lambrissage, des lattes ou des ferrures offrant toute sécurité au point de vue douanier.

9. Fenêtres et ouvertures pour la ventilation

Lorsque les ouvertures pratiquées dans les wagons couverts, telles que fenêtres et ouvertures pour la ventilation, seront fermées par des barreaux, des grillages ou des tôles percées, les vides restants ne devront pas dépasser 30 centimètres carrés, de telle façon que le contenu du wagon ne puisse être enlevé à travers ces ouvertures. Aucune des pièces servant à fixer les grillages ne doit pouvoir être détachée de l'extérieur du wagon.

Si les ouvertures en question sont fermées, non par un grillage, mais au moyen de guichets à glissières ou à battant, ces pièces devront être fixées, savoir :

les guichets à battant ou à glissières horizontaux, à l'aide de hampes, de verroux, de crochets, de clavettes, ou de tout autre mode analogue de fermeture.

les guichets à glissières verticales, soit à l'aide des modes de fermeture qui viennent d'être énumérés, soit à l'aide d'une fermeture douanière répondant aux prescriptions du numéro 4, c'est-à-dire à l'aide de cadenas douaniers ou de cordes munies de plombs douaniers, de façon qu'on ne puisse ouvrir les guichets du dehors sans effraction ni sans qu'il reste de ce fait des traces visibles, ou sans rupture de la fermeture douanière.

Les trous d'écoulement ménagés dans les planchers doivent être grillés, lorsque leur diamètre dépasse 35 millimètres.

10. Cages sur la toiture des wagons.

Pour les cages ménagées sur la toiture des wagons, fermées par des guichets ou des couvercles, on se conformera, en ce qui concerne le mode d'attache et de fermeture de ces derniers, aux dispositions stipulées sous les numéros précédents.

11. Wagons avec parois ou planchers à claire-voie.

Les wagons avec parois ou planchers à claire-voie, tels par exemple que les wagons à bestiaux, qui satisferont du reste aux conditions ci-dessus, ne pourront être employés que pour le transport de colis tels qu'il soit impossible d'enlever ces colis ou de soustraire tout ou partie de leur contenu à travers les claires-voies. En particulier, des liquides ou des marchandises en grains ou de consistance farineuse ne peuvent être transportés dans ces wagons, même renfermés dans des tonneaux ou dans des sacs.

Itubenitzte Stirnwandtüren (z. B. an Wagen, welche zum Sanitätsdienst vorbereitet sind) müssen durch Verschaltungen, Leisten oder Eisenbänder zollfester geschlossen gehalten werden.

9. Fenster- und Lüftungsöffnungen

Wenn die in den bedeckten Wagen vorhandenen Öffnungen, als Fenster- und Lüftungsöffnungen, durch Eisenstäbe, Gitter oder geflochte Bleche vergittert sind, so dürfen die verbleibenden Öffnungen 30 Quadratcentimeter nicht überschreiten, so daß durch diese Öffnungen eine Verabreichung des Wageninhaltes nicht erfolgen kann. Kein Befestigungsteil der Vergitterung darf von der Außenseite des Wagens abzulösen sein.

Wenn die genannten Öffnungen nicht durch eine Vergitterung, sondern durch Schieber oder Klappen versehen sind, so müssen diese wie folgt befestigt sein:

die Klappen oder die horizontalen Schieber mittelst Vorreiter, Riegel, Einfallhafen, Kloben oder dergleichen,

die vertikalen Schieber entweder mittelst der schon aufgezählten Einrichtungen oder, wenn sie mit einer den Vorschriften der Nummer 4 entsprechenden Zollverschlusvorrichtung versehen sind, mittelst Zollschlüssel oder Zolbleie,

und zwar derart, daß ein Öffnen derselben von außen ohne Anwendung von Gewalt und ohne Hinterlassung auffällender Spuren, oder ohne Zerstörung des Zollverschlusses, nicht möglich ist.

Abflußöffnungen in den Fußböden bedürfen einer Vergitterung, wenn sie mehr als 35 Millimeter Durchmesser haben.

10. Dachaufsätze.

Für Dachaufsätze, welche durch Schieber oder Deckel geschlossen sind, gelten bezüglich der Befestigungsart und des Verschlusses derselben die in den vorhergehenden Nummern festgesetzten Bestimmungen.

11. Güterwagen mit durchbrochenen Wänden oder Fußböden.

Wagen mit durchbrochenen Wänden oder Fußböden, wie z. B. die Viehtransportwagen, dürfen, auch wenn sie vorstehenden Bestimmungen entsprechen, nur zur Beförderung solcher Frachtfurten verwendet werden, die weder im ganzen noch teilweise durch Öffnungen in den Wänden oder Fußböden entfernt werden können. Insbesondere dürfen Flüssigkeiten oder Waren von feiner oder mehliger Beschaffenheit auch in Fässen oder Säcken in derartigen Wagen nicht befördert werden.

12. Wagons ouverts à couvertures partielles fixes.

Les wagons ouverts, dont les parois de tête sont réunies par une forte barre et munies de couvertures partielles fixes d'au moins 75 centimètres de largeur, et dont les parois longitudinales ont au moins 50 centimètres de hauteur, peuvent, s'ils sont pourvus d'anneaux pour assujettir les bâches, être employés avec ces dernières pour le transport de marchandises douanables de toute espèce.

13. Autres wagons ouverts.

Les autres wagons ouverts pourvus d'anneaux ou d'autres pièces permettant d'assujettir des bâches peuvent être employés pour le transport de marchandises devant passer en douane lorsqu'il s'agit de colis pesant chacun au moins 25 kilogrammes ou de marchandises dont le chargement dans des wagons couverts ou sur les wagons ouverts mentionnés au numéro 12 n'est guère admissible ou n'est pas usuel, soit en raison de leur volume (grosses machines, pièces de machines, chaudières à vapeur, etc.), soit en raison de leur nature (bois, coton, charbons, coques, sables, pierres, minerais, fers bruts ou vieux fers de toute espèce, fers en barres, bestiaux, harengs, huiles de poissons, pétrole, etc.).

Dans le cas particulier du présent numéro, il est laissé aux autorités douanières le soin de décider, conformément aux instructions qui leur seront données par les administrations supérieures douanières, si, pour prévenir l'enlèvement ou l'échange de ces marchandises, il est nécessaire de les couvrir d'une bâche, de leur apposer des plombs de contrôle ou de prendre d'autres mesures de sécurité; ou, enfin, s'il y a lieu de faire, par exception, abstraction générale d'une fermeture ou d'autres mesures pour assurer l'identité de ces marchandises. L'autorité compétente peut aussi faire accompagner ces chargements.

Les instructions données par les administrations de chaque Etat pour l'exécution du paragraphe précédent seront portées à la connaissance des autres Etats contractants.

14. Bâches et leur mode d'attache.

Les anneaux pour l'attache des bâches doivent être fermés et soudés, fixés par des pitons rivés ou avec des écrous à l'intérieur du wagon, et placés à une distance maximum de 115 centimètres, à peu près au niveau du plancher du wagon, et cela soit alternativement aux parois latérales mobiles ou aux portes et aux traverses fixes de tête, soit encore au châssis inférieur lui-même, de telle sorte que la corde de fermeture empêche, le cas échéant, d'enlever les parois mobiles ou d'ouvrir les portes.

Les bâches doivent être pourvues sur leurs bords

12. Offene Wagen mit festen Verdeckstücken.

Offene Wagen, deren Kopfwände durch eine starke Stange mit einander verbunden sind und mit mindestens 75 Centimeter breiten Verdeckstücken versehen sind, deren Seitenwände mindestens 50 Centimeter hoch sind, können, wenn sie mit Ringen zur Befestigung von Schutzdecken ausgerüstet sind, zur Verwendung solcher Decken zur Beförderung von Waren aller Art benutzt werden.

13. Offene Wagen anderer Art.

Offene Wagen anderer Art, welche mit Ringen oder anderen zur Befestigung von Schutzdecken dienenden Vorrichtungen versehen sind, können zur Beförderung von Zollgütern dann benutzt werden, wenn es sich um Frachtstücke, welche einzeln mindestens 25 Kilogramm wiegen, oder um solche Güter handelt, deren Verladung in bedeckte Wagen oder in offene Wagen der unter Nummer 12 bezeichneten Art wegen ihres Umfanges (wie große Maschinen, Maschinenteile, Dampfkessel usw.) oder sonstigen Beschaffenheit (wie Holz, Baumstämme, Kohlen, Erze, Sand, Steine, Erze, Roh und Bruch-eisen aller Art, Stabeisen, Blech, Neringe, Trans, Petroleum usw.) nicht wohl zulässig, bzw. nicht üblich ist.

Für den vorstehenden Fall bleibt es den Zollbehörden überlassen, gemäß den ihnen von den Direktionsbehörden gegebenen Instruktionen zu entscheiden, ob zur Sicherung gegen Entfernung oder Vertauschung Deckenverschluß anzubringen ist, oder Entenungsbleie anzulegen, oder andere Massregeln zu treffen sind, oder ob ausnahmsweise von einem Verschluß oder andern Massregeln zur Festhaltung der Identität überhaupt abzusehen sein möchte. Auch kann amtliche Begleitung eintreten.

Die von den Direktionsbehörden jedes Staates zur Ausführung des vorstehenden Absatzes erlassenen Bestimmungen sollen den andern Vertragsstaaten mitgeteilt werden.

14. Schutzdecken und deren Befestigung.

Die zur Befestigung von Schutzdecken bestimmten Ringe müssen geschlossen zusammengeschweißt, mittelst Klöben im Innern des Wagens vernietet oder verschraubt und entweder drehungsweise an den abnehmbaren Seitenwänden bzw. den Türen und den festen Kopfschwellen, oder am Untergestell etwa in Höhe der Fußbodeneinfassung in einer Maximalentfernung von 115 Centimeter so angebracht sein, daß die Verschlußschnur sowohl das Abheben der etwa vorhandenen beweglichen Seitenwände als auch das Öffnen der Türen verhindert.

Die Schutzdecken müssen längs der Kanten mit durch

d'ouvertures garnies d'œillets métalliques, dans lesquels passe la corde de fermeture, et échelonnés à peu près à la même distance les uns des autres que les anneaux fixés au wagon. On ne pourra employer des anneaux pour la fermeture des bâches qu'à leur partie supérieure.

Les bâches devront être de grandeur suffisante et en état convenable pour le but cherché. Les coutures, même pour les pièces rapportées, devront se trouver à l'intérieur, ou être doubles, c'est-à-dire formées de deux lignes de points de fil distantes de 15 à 25 millimètres.

Les cordes de fermeture devront être d'une seule pièce et pourvues aux deux extrémités de pointes métalliques. En arrière de ces pointes, il doit être réservé des œillets permettant, une fois les extrémités de la corde bien et dûment nouées, d'en effectuer la fermeture douanière.

Art. II.

Les Gouvernements intéressés feront connaître au Conseil fédéral suisse avant le 1^{er} janvier 1908 la résolution qu'ils auront prise à l'égard des dispositions faisant l'objet de l'art. I^{er}.

Art. III.

La Convention entrera en vigueur trois mois après le jour où le Conseil fédéral aura fait savoir aux Gouvernements intéressés qu'elle a été définitivement adoptée par tous les Etats intéressés.

Art. IV.

Chacun des Etats intéressés se réserve le droit de proposer en tout temps au Conseil fédéral suisse la révision des dispositions convenues, en exposant les motifs qui lui dictent sa demande, et en indiquant la date à laquelle il desire voir fixer l'ouverture des négociations y relatives.

A défaut d'entente, l'Etat qui aura fait la proposition aura le droit de se considérer comme n'étant plus lié par la Convention dès l'expiration d'un délai de six mois à partir de la date proposée pour l'ouverture des négociations.

Avis. — Conseil d'Etat.

Par arrêté grand-ducal du 15 juin et. M. II. *Famernus* a été confirmé pour un nouveau terme d'un an dans ses fonctions de président du Conseil d'Etat.

Luxembourg, le 15 juin 1908

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

Métalliques garnies, zum Durchziehen der Verschlüsse, keine bestimmten Büchern, welche etwa in denselben Entfernungen wie die Ringe an den Wagen angeordnet sind, eingerichtet sein. Nur an den oberen Teilen der Decken sind Ringe zum Verschluss zulässig.

Die Decken müssen von ausreichender Größe und in entsprechend gutem Zustande sein. Etwaige Nähte derselben, selbst bei eingesehten Teilen, müssen sich entweder auf der Innenseite befinden oder doppelt, d. h. in zwei Linien von 15—25 Millimeter Abstand angeordnet sein.

Die Verschlussklemmen dürfen nicht gestülpt und müssen an beiden Enden mit Metallspitzen versehen sein. Hinter diesen Spitzen müssen diese eingearbeitet sein, in welche nach entsprechender Verknüpfung der Seilenenden der Zeltverschluss eingehängt werden kann.

Art. 2.

Die beteiligten Staaten werden vor dem 1. Januar 1908 dem schweizerischen Bundesrat ihre Erklärung über die Genehmigung dieser Vereinbarung abgeben.

Art. 3.

Diese Vereinbarung tritt drei Monate nach demjenigen Tage in Kraft, an welchem der schweizerische Bundesrat den beteiligten Regierungen von der Genehmigung Kenntnis gegeben hat.

Art. 4.

Dem einzelnen beteiligten Staate bleibt es vorbehalten, jederzeit eine Revision der vereinbarten Bestimmungen unter Darlegung des vorliegenden Anlasses und Bezeichnung eines diesfälligen Verhandlungstermins beim schweizerischen Bundesrat zu beantragen. Für den Fall, daß eine Verständigung nicht herbeigeführt wird, steht es dem antragstellenden Staate zu, von der Vereinbarung sechs Monate nach jenem Termin zurückzutreten.

Bekanntmachung. — Staatsrat.

Durch Großh. Beschluß vom 15. d. Mts. ist Hr. H. W a n n e r s neuerdings auf ein Jahr als Präsident des Staatsrates bestätigt worden.

Luxemburg, den 15. Juni 1908

Der Staatsminister, Präsident
der Regierung,
Gysen.

Arrêté du 15 juin 1908, portant composition du jury d'examen pour les instituteurs et les institutrices.

LE DIRECTEUR GÉNÉRAL DE L'INTÉRIEUR ;

Vu la loi du 20 avril 1881, sur l'organisation de l'enseignement primaire ;

Arrête :

Art. 1^{er}. Sont nommés membres de la commission devant laquelle auront lieu, pendant l'année courante, les examens pour la collation des brevets de capacité aux membres du personnel enseignant des écoles primaires, MM. 1^{er} *Lech*, membre de la commission d'instruction ; 2^o *Duhr*, inspecteur d'écoles à Luxembourg ; 3^o *Meyers*, directeur de l'école normale ; 4^o *Wercollier*, 5^o *Stein*, 6^o *Kayser*, et 7^o *Reyland*, professeurs à l'école normale.

Art. 2. Sont nommés membres suppléants de la même commission :

a) en remplacement de l'un ou de l'autre des membres sub n^o 1^o et 2^o, M. *Kunnen*, inspecteur d'écoles à Ech s./Alz. ;

b) en remplacement de l'un des cinq autres membres M. *Logéning*, professeur à l'école normale.

Art. 3. Le présent arrêté sera inséré au *Mémorial* et un exemplaire en sera transmis aux membres et aux membres suppléants de la commission d'examen pour leur servir de titre.

Luxembourg, le 15. juin 1908.

Le Directeur général de l'intérieur,
H. KIRPACH.

Avis — Crédit foncier.

Le taux d'intérêt des prêts à faire par le Crédit foncier aux communes est fixé à 3,75 pCt.

La présente publication est faite en exécution de l'art. 27 de l'arrêté grand-ducal du 19 novembre 1900.

Luxembourg, le 18 juin 1908.

Le Directeur général des finances,
M. MONGENAST.

Beschluß vom 15. Juni 1908, die Ernennung der Prüfungsjury für die Lehrer und Lehrerinnen betreffend.

Der General-Direktor des Innern

Nach Einsicht des Gesetzes vom 20. April 1881, über die Organisation des Primärunterrichtes;

Beschließt :

Art. 1. Zu Mitgliedern der Jury, vor welcher die während des laufenden Jahres behufs Verleihung von Habilitatsbrevets an das Lehrpersonal der Primärschulen vorgesehenen Prüfungen stattzufinden haben, sind ernannt die HH. 1^o *Lech*, Mitglied der Unterrichtskommission ; 2^o *Dühr*, Schulinspektor zu Luxemburg ; 3^o *Meyers*, Direktor der Normalschule ; 4^o *Wercollier*, 5^o *Stein*, 6^o *Kayser*, und 7^o *Reyland*, Professoren an der Normalschule.

Art. 2. Zu Ergänzungsmitgliedern derselben Jury sind ernannt :

a) in Ersetzung eines der beiden Mitglieder sub 1^o und 2^o, Hr. *Kunnen*, Schulinspektor zu Esch a. d. Alzette ;

b) in Ersetzung eines der fünf anderen Mitglieder, Hr. *Logéning*, Professor an der Normalschule.

Art. 3. Gegenwärtiger Beschluß soll ins „*Mémorial*“ eingelegt und ein Exemplar desselben einem jeden der wirklichen und Ergänzungs-Mitglieder als Ernennungsurkunde zugestellt werden.

Luxemburg, den 15. Juni 1908.

Der General-Direktor des Innern,
J. Kirpach.

Bekanntmachung. — Grundcredit-Aussatz.

Der Zinssatz für die von der Grundcredit-Anstalt an Gemeinden zu bewilligenden Darlehen ist auf 3,75 pCt. festgesetzt.

Gegenwärtige Bekanntmachung geschieht in Ausführung des Art. 27 des Groß. Beschlusses vom 19. November 1900.

Luxemburg, den 18. Juni 1908.

Der General-Direktor der Finanzen,
M. Mongenast.

Avis — Timbre

Il résulte d'une quittance délivrée par le receveur de l'enregistrement des actes civils et du timbre à Luxembourg le 18 mai 1908, vol 55 art 119 que la « Compagnie générale des Ciments » à Dommeldange, société anonyme, a acquitté les droits de timbre à raison de onze cents obligations, de 500 frs chacune, portant les n^{os} 1500 et 1000 à 1600 inclusivement.

La présente publication est destinée à satisfaire à la disposition de l'art 3 de la loi du 25 janvier 1872

Luxembourg, le 18 juin 1908

Le Directeur général des finances,
M. MONGENAST.

Avis — Administration du cadastre

Par arrêté grand-ducal du 8 juin et **M. Jean Classen**, géomètre militaire du cadastre, a été nommé géomètre du cadastre

Luxembourg, le 2 juin 1908

Le Directeur général des finances,
M. MONGENAST

Avis — Assurances.

Par arrêté grand-ducal du 20 mai dernier, la compagnie d'assurances établie à Berlin sous la dénomination de « Allianz, Versicherungs-Aktiengesellschaft », a été autorisée à entreprendre des opérations d'assurances contre les risques d'incendie dans le Grand-Duché.

Cette compagnie a déposé dans la caisse de l'Etat le cautionnement prescrit par les dispositions en vigueur sur la matière

M. Ernest Mayer à Luxembourg a été agréé comme son mandataire général dans le pays

Luxembourg, le 15 juin 1908

Le Directeur général des finances,
M. MONGENAST

Avis. — Associations syndicales.

Conformément à l'art. 2 de la loi du 27 janvier 1900, les sociétés ci-après désignées ont

Bekanntmachung. — Stempel.

Aus einer vom Einregistrations-Einnahmehaber der Civilakten zu Luxemburg unterm 18 Mai 1908, Band 55, Nr 149, ausgestellten Quittung erhellt, daß die Aktien-Gesellschaft « Compagnie générale des Ciments » zu Dommeldingen die Stempelgebühren entrichtet hat für 1100 Obligationen, jede zu 500 Fr., welche die Nr 1 bis 500 und 1000 bis 1600 einschli. tragen

Gegenwärtige Bekanntmachung soll der Bestimmung im Art 3 des Gesetzes vom 25 Januar 1872 Genüge leisten

Luxemburg, den 18 Juni 1908

Der General-Direktor der Finanzen,
M. Mongenast

Bekanntmachung. — Kataster-Verwaltung.

Durch Groß-Beschluß vom 8 Juni ist Hr **Johann Classen**, Hilfsgeometer des Katasters, zum Geometer des Katasters ernannt worden

Luxemburg, den 9 Juni 1908

Der General-Direktor der Finanzen,
M. Mongenast.

Bekanntmachung — Versicherungsweisen.

Durch Groß-Beschluß vom 20 Mai legitim ist die „Allianz, Versicherungs-Aktiengesellschaft“ mit dem Sitz zu Berlin ermächtigt worden ihren Geschäftsbetrieb für die Feuer- und Einbruch-Versicherung auf das Großherzogtum Luxemburg auszu dehnen

Genaunte Gesellschaft hat die gesetzliche Kaution in die Staatskasse hinterlegt

Hr. **Ernst Mayer** zu Luxemburg ist als Haupt-agent der Gesellschaft für das Großherzogtum Luxemburg bestätigt worden

Luxemburg, den 15 Juni 1908

Der General-Direktor der Finanzen,
M. Mongenast.

Bekanntmachung — Syndikatsgenossenschaften.

Gemäß Art. 2 des Gesetzes vom 27. Januar 1900 haben nachstehende Genossenschaften auf dem

déposé au secrétariat de la commune où se trouve établi le siège social, l'un des doubles de l'acte d'association sous seing privé ainsi qu'une liste indiquant les noms, professions et domicile des administrateurs et de tous les associés, à savoir : les sociétés locales agricoles de Bockholtz, Breidweiler, Hemsthal, Lipperscheid, Merscheid, Neidhausen, Nommern, Remerschen, Rodange, Schwebbsingen, Wecker, Wolwelingen.

Luxembourg, le 15 juin 1908.

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

Avis. — Sociétés d'épargne.

Par arrêté du soussigné en date de ce jour, la société d'épargne dite « Sparverein Wiltz » a été légalement reconnue et ses statuts ont été approuvés.

Statut des Sparvereins Wiltz.

Das durch vorerwähnten Beschluss genehmigte Statut ist dasselbe wie dasjenige des Sparvereins Rindschleiden, welches im Memorial vom 4. März 1908, S. 114 ff., abgedruckt ist, mit dem Unterschied jedoch, dass

- 1) Art. 1 lautet wie folgt : Der am 26. Januar 1908 für die Ortschaften Wiltz und Rullingen gegründete Sparverein mit dem Sitz Wiltz, ist eine auf Gegenseitigkeit beruhende Genossenschaft, u. s. w.,
- 2) Die Aufnahmegebühr (Art. 4 und 11) 50 ct. beträgt ;
- 3) Die verloren gegangenen Quittungsbücher und Anteilscheine (Art. 5) gegen eine Vergütung von 50 ct. ersetzt werden ;
- 4) In Art. 29, letzte Zeile, zu lesen ist : der Friedensrichter des Kantons Wiltz ;
- 5) Dass die Generalversammlung (Art. 30) am ersten Februar zusammentritt.

Luxembourg, le 15. juin 1908.

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

Avis. — Sociétés d'épargne.

Par arrêté du soussigné en date de ce jour la société d'épargne dite « Sparverein in Niederwiltz » a été légalement reconnue et ses statuts ont été approuvés.

Statut des Sparvereins in Niederwiltz.

KAP. I. — Zweck des Vereins.

Art. 1. Der „Sparverein in Niederwiltz“, mit dem Wohnsitz in Niederwiltz ist eine auf Gegenseitigkeit beruhende Genossenschaft, welche zum Zweck hat, ihren

Secretariate der Gemeinde, in der sich ihr Sitz befindet, ein Duplikat der einregistrierten Privat-urkunde, nebst einem Verzeichnis hinterlegt, welches Namen, Stand und Wohnort der Verwaltungsräte, sowie sämtlicher Mitglieder enthält, nämlich : die landwirtschaftlichen Lokalvereine von Bockholtz, Breidweiler, Hemsthal, Lipperscheid, Merscheid, Neidhausen, Nommern, Remerschen, Rodange, Schwebbsingen, Wecker, Wolwelingen.

Luxemburg, den 15. Juni 1908.

*Der Staatsminister, Präsident
der Regierung,*
Eyschen.

Bekanntmachung. — Sparvereine.

Durch Beschluß des Unterzeichneten vom heutigen Tage ist der „Sparverein Wiltz“ gesetzlich anerkannt und dessen Statut genehmigt worden.

Luxemburg, den 15. Juni 1908.

*Der Staatsminister, Präsident
der Regierung,*
Eyschen.

Bekanntmachung. — Sparvereine.

Durch Beschluß des Unterzeichneten vom heutigen Tage ist der „Sparverein in Niederwiltz“ gesetzlich anerkannt und dessen Statut genehmigt worden.

in den Ortschaften Niederwiltz, Winseler, Weidungen und Erpeldingen (Eschweiler) wohnenden Mitgliedern Gelegenheit zu bieten, kleine wöchentliche Einsparnisse anzusparn anzulegen.

Kap. II. — *Mitgliedschaft.*

Art. 2. Die Aufnahme bewirkt der Vorstand des Vereins.

Art. 3. Mitglied kann jede, mindestens 15 Jahre alte Person besagter Ortschaften werden, ohne Rücksicht auf Stand und Geschlecht.

Minderjährige, im Alter von 15 bis 18 Jahren, bedürfen jedoch der schriftlichen Ermächtigung ihres Vaters oder Vormundes; verheiratete Frauen derjenigen ihres Ehemannes oder des Friedensrichters, falls der Ehegatte dieselbe verweigern sollte oder abwesend wäre, oder sich in der Unmöglichkeit befände seinen Willen rechtsgiltig zu äussern.

Art. 4. Väter und Vormünder dürfen ihren unter 15 bzw. unter 18 Jahren alten minderjährigen Kindern und Mündeln die Vorteile des Sparvereins zusichern, indem sie selbst die statutarisch vorgesehenen Einlagen zu Gunsten ihrer Kinder und Mündel machen. Die Benefizienten solcher Einzahlungen werden, nach Zurücklegung des 15. bzw. 18. Lebensjahres, auf Antrag ihres Vaters oder Vormundes, und event. unter Beobachtung der gesetzlichen Formalitäten, ohne weiteres und gebührenfrei Mitglieder des Vereins. Sie erhalten einen auf ihren Namen lautenden Anteilschein nebst Quittungsbuch zu weiteren Einzahlungen, während das früher zahlende Mitglied, ohne weiteren Anspruch an den Verein, gegen Rückgabe des Anteilscheines und des Quittungsbuches ausscheidet.

Art. 5. Jedes Mitglied erhält einen auf seinen Namen lautenden Anteilschein nebst Quittungsbuch, in welches die gemachten Einzahlungen eingetragen werden, und bezahlt 50 Centimes Eintrittsgebühren.

Art. 6. Der Besitz eines Anteilscheines schliesst den Eintritt in den Verein und die bedingungslose Anerkennung der Statuten in sich.

Art. 7. Verloren gegangene Anteilscheine und Quittungsbücher werden, nach gehöriger Feststellung der Unkosten, gegen Entrichtung von 50 Cts. durch Duplicata ersetzt.

Kap. III. — *Rechte und Pflichten des Vereins
und seiner Mitglieder.*

Art. 8. Jedes Mitglied ist gehalten den wöchentlichen Beitrag zu zahlen, zu welchem es sich bei seinem Eintritt verpflichtet hat.

Art. 9. Die kleinste wöchentliche Einlage ist 10 Centimes; jeder höhere Beitrag muss ein Vielfaches von diesem Minimum sein.

Art. 10. Die Einlagen müssen wöchentlich gemacht werden, an einem vom Vorstand zu bestimmenden Tag,

an einer von demselben zu bestimmenden Stunde, an die von ihm bestellten Einnehmer, welche hierüber in's Quittungsbuch Quittung eintragen, und dem gewählten Kassierer die Gelder einliefern gegen schriftliche Entlastung.

Art. 11. Man darf mehrere Wochenbeiträge zum Voraus entrichten.

Art. 12. Befindet sich ein Mitglied mit seinen Einlagen 4 Wochen im Rückstand, so wird es durch eingeschriebenen Brief gemahnt, und hat hierfür 30 Cts. Mahngebühren zu bezahlen. Erfolgt keine Zahlung binnen der folgenden zwei Wochen, so werden ihm für jede rückständige Woche 10 pCt. seines wöchentlichen Beitrages in Abzug gebracht. Wenn es 22 Wochen nach geschehener Mahnung keine Beiträge eingebracht hat, geht es ohne weiteres seiner Mitgliedschaft verlustig, und erhält seine Einlagen ohne Zinsentschädigung und nach obigen Abzügen zurück, nachdem es Anteilschein und Quittungsbuch eingeliefert hat.

Art. 13. Wer nachträglich, d. h. nach Bildung einer Serie, dieser Serie beitreten will, hat zu bezahlen: 1. 50 Cts. Eintrittsgebühren, 2. die bereits erfallenen Wocheneinlagen, mit ihren Zinsen und Zinseszinsen.

Findet sich eine genügende Anzahl neuer Mitglieder, so wird nach dem Verfahren dieser Statuten eine neue Serie gegründet unter gesonderter Buchführung aber gemeinsamer Verwaltung.

Art. 14. Die Spareinlagen bilden ein geschlossenes Ganze, und werden so lange zusammengetragen, bis das gesammelte Kapital nebst Zinsen und Zinseszinsen, mit Einschluss aller statutenmässig zulässigen Einnahmen dem tausendfachen Betrag der Wocheneinlagen gleichkommt, worauf die gänzliche Auszahlung an die Mitglieder erfolgt.

Art. 15. Tritt ein Mitglied vor der durch Art. 14 bestimmten Zeit aus, so wird ihm gegen Rückgabe seines Anteilscheines und Quittungsbuches, binnen Monatsfrist ausbezahlt: 1. der Betrag seiner Wocheneinlagen, 2. deren Zinsen und Zinseszinsen, falls es 52 Wochen eingezahlt hat und die Summe der Einzahlungen wenigstens 30 Fr. beträgt. Die Zinsen werden nur bis zum letzten des der Auszahlung vorhergehenden Monats berechnet.

Art. 16. Der Zinsfuß, nach welchem die Zinsen der vor der Zeit austretenden Mitglieder berechnet werden, wird alljährlich bestimmt durch die Generalversammlung, auf Antrag des Vorstandes.

Art. 17. Stirbt ein Mitglied, so treten die berechtigten Erben in des Verstorbenen Rechte ein, und es erfolgt Auszahlung ihres Guthabens, gemäss den Bestimmungen des Art. 15.

Art. 18. Der Vorstand kann, auf schriftliches Be-

gehen hin, für ein vor der durch Art. 14 bestimmten Zeit austretendes Mitglied vollständige Auszahlung anordnen, nämlich das eingelegte Kapital, plus die bis zum letzten des der Auszahlung vorhergehenden Monats fälligen Zinsen und Zinseszinsen.

Art. 19. Die vorzeitige Auszahlung des Bestandes einer ganzen Serie kann nur stattfinden auf schriftliche Zustimmung oder mündliche in der Generalversammlung abgegebene Erklärung sämtlicher Mitglieder dieser Serie. Diese Auszahlung ist jedoch nicht gleichbedeutend mit Auflösung oder Liquidierung des Vereins.

Art. 20. Gegen Hinterlegung seines Anteilscheines, kann jedes Mitglied, nach einer Kreditsfrist von wenigstens einer Woche einfache Darlehen aufnehmen, bis zu zwei Drittel seiner Einlagen, sofern dieselben 50 Franken erreicht haben. Hierfür wird der jährlich bestimmte Zinsfuss plus 1 pCt. berechnet.

Art. 21. Alle den Verein betreffenden Schriftstücke und Urkunden haben unter dem Titel «Sparverein in Niederwiltz» zu geschehen.

Art. 22. Der Kassenvorrat darf in der Regel 200 Fr. nicht übersteigen. Die verfügbaren Gelder sind unverzüglich, jedenfalls vor Ende des Monats in die Staats-Sparkasse zu deponieren, wo dieselben, bis zum Ankauf von Luxemburger Staats-Obligationen, oder sonstigen, von der Regierung gutgeheissenen Wertpapieren verbleiben. Jede Kapitalanlage anderer Art ist ausgeschlossen.

Art. 23. Alle aus dem Geschäftsbetriebe sich ergebenden Gewinne und Verluste werden den Mitgliedern im Verhältniss zu ihren resp. Einlagen angerechnet. Die Verwaltungsmitglieder können nur dann persönlich haftbar gemacht werden, wenn Verluste statutenwidriger Kapitalanlage oder mangelhafter Aufsicht zuzuschreiben sind.

Art. 24. Die Staats- und Gemeindesubsidien, sowie, falls die Schenkgeber nicht anders darüber verfügen, sämtliche Privatschenkungen und Vermächtnisse, dienen, nebst den Eintrittsgeldern der Mitglieder, zur Bildung eines Reservefonds, der zur Deckung unvorhergesehener Verluste und dessen Zinsen zur Bestreitung der Verwaltungskosten verwendet werden können.

Der Reservefonds darf nur im äussersten Nothfalle und gemäss einem Votum der Generalversammlung angegriffen werden.

Den Verkauf von Rentenmitteln oder die Erhebung der hinterlegten Gelder, welche zum Reservefonds gehören, hat der Verwaltungsrat gutzuheissen und ist dessen Entscheidung von allen anwesenden Mitgliedern zu unterschreiben.

Kap. IV. — Geschäftsleitung des Vereins.

Art. 25. Alle wichtigen Entscheidungen trifft die

Generalversammlung. Diese besteht aus sämtlichen, über 15 Jahre alten Mitgliedern. Stimm- und wahlberechtigt sind aber nur die wenigstens 18 Jahre alten Mitglieder. Jedes dieser Mitglieder verfügt nur über eine Stimme.

Art. 26. Die Generalversammlung findet statt jährlich einmal, in der Zeit von Januar bis April, an einem vom Präsidenten zu bestimmenden Tag, Ort und Stunde, behufs Abnahme der Jahresrechnung und zur jeweiligen Vornahme der Haupt- und Ersatzwahlen. Ausserordentliche Generalversammlungen können vom Vorstand einberufen werden, wenn die Umstände es erheischen; sie müssen sogar einberufen werden, wenn ein von ein Drittel der stimmberechtigten Mitglieder unterzeichneter Antrag nebst Tagesordnung vorliegen.

Art. 27. Der Generalversammlung stehen folgende Befugnisse zu :

1. Sie wählt auf die Dauer von 3 Jahren und zwar in der ordentlichen Generalversammlung :

a) mit relativer Majorität einen Vorstand von 5 Mitgliedern ;

b) aus diesem, in besonderem Wahlgang mit absoluter Majorität den Präsidenten ;

c) ausserhalb des Vorstandes, die aus 3 Mitgliedern bestehende Rechnungskommission.

2. Sie nimmt alljährlich die vom Vorstand auf den 31. Dezember abgelegte und von der Rechnungskommission geprüfte Rechnung entgegen.

3. Sie bestimmt jeweilen bei den Hauptwahlen die Bürgschaftsleistung der Kassirer und Einnnehmer ;

4. Sie setzt, auf Antrag des Vorstandes, den jährlichen, in Art. 16 für Auszahlungen vorgesehenen Zinsfuss fest ;

5. Sie beschliesst über Statutenänderung ; jeden, auf Statutenrevision zielenden Antrag, muss der Vorstand wenigstens 4 Wochen vor der Generalversammlung, mit ausdrücklicher Angabe der Tagesordnung jedem Mitglied brieflich mitteilen. Bei Statutenänderung müssen wenigstens zwei Drittel der stimmberechtigten Mitglieder anwesend sein, und diesbezügliche Beschlüsse haben nur dann Geltung, wenn sie mit einer Majorität von drei Viertel der anwesenden Mitglieder gefasst sind.

Art. 28. Dem Vorstand sind folgende Geschäfte übertragen :

1. Er wählt aus seiner Mitte den Vicepräsidenten und Schriftführer ;

2. Er wählt aus seiner Mitte den Kassirer und nötigenfalls die Einnnehmer, und bestimmt deren Funktionen und Entschädigung ;

3. Er wacht über strenge Beobachtung der Statuten, korrekte Rechnungsführung, sichere Anlage der Gelder und Aufbewahrung der Wertschriften ;

4. Er beruft die Generalversammlung, und stellt die zu erledigende Tagesordnung auf.

Art. 29 Der Präsident oder Vicepräsident leitet die Versammlungen in der gehörigen Ordnung, beruft den Vorstand ein, wenn er es für nützlich erachtet, unterzeichnet rechtsverbindlich Namens des Vereins mit dem Kassirei kollektiv

Art. 30 Der Schriftführer führt Protokoll über die Verhandlungen in einem eigenen Register, gen. «Protokollbuch». Der Bericht der letzten Sitzung der Versammlung wird stets vorgelesen und event. gutgeheissen

Art. 31 Der Kassirei besorgt alle Geldangelegenheiten und Kassengeschäfte, seine Bücher müssen jederzeit genaue Auskunft geben über den Vermögensbestand. Er ist verantwortlich für die ihm anvertrauten Gelder und Depositen, führt Namens des Vereins allein rechtsverbindliche Unterschrift bis zum Höchstbetrag von 1000 Franken, über diese Summe hinaus unterzeichnet er mit dem Präsidenten kollektiv

Art. 32 Die Rechnungskommission hat sich, ausser für die Rechnungsprüfung am Schluss des Rechnungsjahres, jährlich mindestens dreimal behufs Vornahme der

Kassenkontrolle zu versammeln, und hierüber dem Vorstand schriftlichen Bericht zu erstatten

Art. 33 Alle Veröffentlichungen und Einberufungen, den Verein betreffend, werden schriftlich oder gedruckt den einzelnen Mitgliedern zugesandt, oder auf sonst eine Weise bekannt gegeben, welche man in der Generalversammlung näher bestimmen kann

Art. 34 Streitigkeiten sind schiedsrichterlich zu erledigen. Der Vorstand und die Gegenpartei bezeichnen je ein Mitglied des Vereins und diese beiden den Schiedsrichter. Bei Nichternennung über die Wahl des letzteren entscheidet der Friedensrichter des Kantons Wiltz

Art. 35 Die Auflösung und Liquidation des Vereins kann nur erfolgen gemäss den Art. 7 und 9 des Grossh. Beschlusses vom 22 Juli 1891. Gemäss einem Grossh. Beschluss vom 11 Juli 1891 werden ausser den bereits erwähnten, von den Mitgliedern keine Beiträge erhoben, und das Vereinsvermögen zu keinem andern Zweck verwendet, als zu demjenigen, der in den Statuten vorgesehen ist

Luxembourg, le 15 juin 1908

*Le Ministre d'Etat, Président
du Gouvernement,
Eyschen*

Avis. — Bourses d'études

La bourse de la fondation *Bingen* sera vacante à partir du 1^{er} juillet prochain

Les prétendants à la jouissance de cette bourse sont invités à me faire parvenir leurs demandes, accompagnées des pièces justificatives de leurs droits, pour la fin du présent mois.

Luxembourg, le 17 juin 1908

*Le Directeur général des finances,
M. MONGENAST*

Avis. — Titres au porteur

Il résulte d'un exploit de l'huissier *Reichel* de Remich, en date du 12 juin et, qu'il a été fait opposition aux coupons d'intérêts à l'échéance du 1^{er} juillet prochain des actions de la société royale grand-ducale des chemins de fer Guillaume Luxembourg, n^{os} 11272, 11273, 26437, 26438, 26439, 26440, 27879, 31516, 38121, 40469, 40841 et 41348, chacune d'une valeur nominale de 500 fr.

L'opposant prétend que les coupons dont s'agit ont été brûlés

Le présent avis est inséré au *Mémorial* en exécution de l'art. 4 de la loi du 16 mai 1891 concernant la perte des titres au porteur.

Luxembourg, le 18 juin 1908.

Luxembourg, den 15 Juni 1908

*Der Staatsminister, Präsident
der Regierung,
Eyschen*

Bekanntmachung. — Studienbörse.

Die Börse der Stiftung *Bingen* wird vom 1. Juli *f* ab fallig

Bewerber um deren Genuß sind gebeten, nur ihre desfallsigen Gesuche nebst Belegstücken für Ende des Monats zukommen zu lassen

Luxembourg, den 17. Juni 1908.

*Der General-Direktor der Finanzen,
M. Mongenast*