

Memorial

des

Großherzogthums Luxemburg.



MÉMORIAL

DU

GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG.

Erster Theil.

Acte der Gesetzgebung  
und der allgemeinen Verwaltung.

N<sup>o</sup> 27.

PREMIÈRE PARTIE.

ACTES LEGISLATIFS  
ET D'ADMINISTRATION GÉNÉRALE.

Samstag, 1. Dezember 1855.

SAMEDI, 1<sup>er</sup> décembre 1855.

Gesetz vom 25. November 1855, durch welches die Verträge über die Anlage von Eisenbahnen im Großherzogthum genehmigt werden.

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

Haben;

Im Einverständniß mit der Kammer der Abgeordneten;

Verordnet und verordnen:

Art. 1.

Der Vertrag vom neunten November achtzehn hundert fünf und fünfzig, durch welchen die Regierung unter den demselben beigefügten Vorbehalten und Bedingungen den Herrn **Adolph Favier**, Banquier, und **Stephan Jouve**, Civil-Ingenieur, zu Nancy, die Anlage einer Eisenbahnlinie verliehen hat, die von der belgischen Grenze, über oder bei Steinfort, bei Luxemburg unter den Geschützen der Festung vorüber, nach der preussischen Grenze, über oder bei Wasserbillig, geht und eine Zweigbahn hat, welche zwischen Düdelingen und Frisingen auf der französischen Grenze ausläuft — ist genehmigt.

Erster Theil.

*Loi du 25 novembre 1855 portant approbation de conventions pour les lignes de chemins de fer du Grand-Duché.*

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

De commun accord avec la Chambre des députés;

Avons ordonné et ordonnons:

Art. 1<sup>er</sup>

Est approuvée la convention du neuf novembre mil huit cent cinquante-cinq, par laquelle le Gouvernement a concédé, sous les clauses et conditions du cahier des charges y annexé, aux sieurs **Adolphe Favier**, banquier, et **Stephane Jouve**, ingénieur civil, tous deux domiciliés à Nancy, les lignes de chemin de fer suivantes:

De la frontière belge, par ou près Steinfort, à la frontière prussienne, par ou près Wasserbillig, en passant près Luxembourg, sous le canon de la place, avec embranchement aboutissant à la frontière française entre Dudelange et Frisange.

Art. 2.

Desgleichen ist genehmigt der Vertrag, durch welchen die Regierung an demselben Tage und unter den in demselben ausgedrückten Vorbehalten und Bedingungen dem vorgenannten Herrn Adolph Favier die Anlage einer Eisenbahnlinie verliehen hat, welche von der Station Luxemburg oder von der Luxemburg-Arlonæ Linie ausläuft, über Diekirch nach Weiswampach geht und auf der Nordgrenze des Großherzogthums mündet.

Art. 3.

Die in den beiden vorstehenden Artikeln erwähnten Verträge, sowie das Bedingungsheft, auf welches sich dieselben beziehen, sollen, nebst diesem Gesetze, in das Memorial des Großherzogthums eingerückt werden.

Befehlen und verordnen, daß dieses Gesetz in das Memorial des Großherzogthums eingerückt werde, um von Allen, welche die Sache betrifft, vollzogen und befolgt zu werden.

Wallerdingen, den 25. November 1855.

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

Der Gen.-Adm.  
des Inneren,  
Jurion.

Durch den Prinzen,  
Der Sekretär,  
G. d'Olmart.

Art. 2.

Est de même approuvée la convention par laquelle le Gouvernement a concédé, le même jour et sous les conditions et réserves y exprimées, au sieur Adolphe Favier prénommé, une ligne de chemin de fer partant de la station de Luxembourg, ou s'embranchant sur la ligne de Luxembourg vers Arlou et se dirigeant par Diekirch vers Weiswampach, pour aboutir à la frontière du nord du Grand-Duché.

Art. 3.

Les conventions dont mention dans les deux articles qui précèdent, ainsi que le cahier des charges auquel elles se réfèrent, seront, avec la présente loi, insérées au Mémorial du Grand-Duché.

Mandons et ordonnons que la présente loi soit insérée au Mémorial de Notre Grand-Duché, pour être exécutées et observées par tous ceux que la chose concerne.

Wallerdange, le 25 novembre 1855.

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

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

L'administr.-général  
de l'intérieur,  
JURION.

Par le Prince,  
Le Secrétaire,  
G. d'OLIMART.

179

**Lignes vers Arlon, Thionville, Trèves.**

**CONVENTION.**

L'AN MIL HUIT CENT CINQUANTE-CINQ, LE NEUF NOVEMBRE;

Entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg, représenté par M. Jurion, Administrateur-général de l'intérieur,

d'une part,

et MM. Adolphe Favier, banquier, demeurant à Nancy, et Stéphane Jouve, ingénieur civil, demeurant en la même ville,

d'autre part;

Il a été dit et convenu ce qui suit :

Le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg concède à MM. Adolphe Favier et Stéphane Jouve, sous réserve de la ratification des présentes par la Chambre des députés du Grand-Duché et par le Souverain, dans les formes légales, les lignes de chemin de fer suivantes :

De la frontière belge, par ou près Steinfort, à la frontière prussienne, par ou près Wasserbillig, en passant près Luxembourg, sous le canon de la place, avec embranchement aboutissant à la frontière française, entre Dudelange et Frisange.

De leur côté les concessionnaires s'engagent à se soumettre aux clauses et conditions du cahier des charges ci-annexé.

Fait en double à Luxembourg les jour, mois et an que dessus.

JURION.    A. FAVIER.    JOUVE.

**LIGNE DU NORD.**

**CONVENTION.**

L'AN MIL HUIT CENT CINQUANTE-CINQ, LE NEUF NOVEMBRE;

Entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg, représenté par M. Jurion, Administrateur-général de l'intérieur,

d'une part,

et M. Adolphe Favier, banquier, demeurant à Nancy,

d'autre part;

Il a été dit et convenu ce qui suit :

Le Gouvernement du Grand-Duché concède à M. Adolphe Favier, sous réserve de la ratification des présentes par la Chambre des députés du Grand-Duché et par le Souverain, dans les formes légales :

Une ligne de chemin de fer partant de la station de Luxembourg, ou s'embranchant sur la ligne de Luxembourg vers Arlon et se dirigeant par Diekirch vers Weiswampach, pour aboutir à la frontière du Nord du Grand-Duché au point de jonction qui sera déterminé par un accord entre les Gouvernements intéressés, le concessionnaire entendu.

Ce dernier s'engage de son côté à exécuter cette ligne, sous les clauses et conditions du cahier des charges annexé à la convention de ce jour pour la concession des chemins de fer vers Arlon, Thionville et Trèves, et sous les modifications et réserves suivantes :

1° Le concessionnaire présentera, avant le 1<sup>er</sup> septembre 1856, un avant-projet comprenant le plan général, le nivellement en long et les profils en travers, ainsi qu'un métré avec détail estimatif.

2° Dans le cas où il résulterait de cet avant-projet, qui sera soumis à la vérification du Gouvernement, et des arrangements provisoires à faire pour l'acquisition des terrains, que le coût de ce chemin de fer excéderait 160,000 francs par kilomètre, le concessionnaire serait en droit de demander la résiliation du présent contrat; cette faculté devrait être exercée par lui avant le 1<sup>er</sup> janvier 1857.

3° De plus si, dans deux ans, à dater de l'approbation de la présente convention, l'extension de la ligne jusqu'à Spa et jusqu'à Cologne, ou jusqu'à l'un ou l'autre de ces points, n'était pas assurée par des actes émanés de l'autorité publique compétente, les parties contractantes seraient respectivement dégagées de toutes les obligations résultant du présent contrat, lequel serait irrévocable du moment où les deux conditions relatives à la dépense et à l'extension seraient accomplies.

4° Le concessionnaire serait encore tenu de construire la partie de cette ligne entre Luxembourg et Diekirch, si la dépense par kilomètre n'excédait pas dans son parcours le chiffre déterminé plus haut, et si la jonction de cette ligne était assurée à partir de Diekirch vers le Nord avec d'autres grandes lignes de chemin de fer.

Si, dans deux ans, à dater de l'approbation du présent contrat, une semblable jonction n'était pas assurée de la manière ci-dessus indiquée, les parties seraient respectivement dégagées de leurs obligations.

5° La ligne entière devra être achevée dans cinq ans au plus tard après l'époque où le contrat sera devenu irrévocable; toutefois la partie de Diekirch à la frontière n'aura pas besoin d'être terminée avant l'achèvement de la ligne étrangère à rejoindre.

6° Un cautionnement de cinq cent mille francs ou de deux cent cinquante mille francs, suivant que la ligne entière ou la ligne de Diekirch devront être construites, sera déposé en garantie de l'exécution des clauses du contrat.

Fait en double à Luxembourg, les jour, mois et an que dessus.

JURION.

A. FAVIER.

---

## CAHIER DES CHARGES

*de la concession des chemins de fer du Grand-Duché de Luxembourg vers Arlon, Thionville et Trèves.*

---

### Art. 1.

Les chemins de fer concédés par la convention de ce jour annexée au présent cahier des charges, seront construits suivant le tracé qui sera fixé par l'administration du Grand-Duché de Luxembourg, après avoir entendu les concessionnaires.

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

### Art. 2.

Les concessionnaires s'engagent à exécuter à forfait, à leurs frais, risques et périls, et en se con-

formant aux lois en vigueur dans le Grand-Duché, les chemins de fer mentionnés dans la convention

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

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

Les chemins devront d'ailleurs être établis à deux voies dans tout leur parcours, aux frais des concessionnaires, dès que le produit brut annuel aura atteint le chiffre de 25,000 francs par kilomètre, et si les besoins du commerce et de la circulation l'exigent, ce dont l'Administration Grand-Ducale sera seule juge.

Le délai accordé aux concessionnaires pour la construction et la mise en exploitation des différents chemins est fixé comme suit :

A dater de l'approbation des plans et de la détermination définitive des divers points de jonction aux frontières avec les lignes correspondantes étrangères :

Trois années pour la ligne de Luxembourg vers Arlon ;

Deux années pour celle vers Thionville ;

Six années pour celle vers Trèves.

Les travaux de la ligne vers Thionville devront être en cours d'exécution avant le premier septembre 1856, conformément à la condition insérée au décret français du 25 mars 1852, et tous les travaux des lignes concédées devront successivement être poursuivis de manière à être terminés au plus tard dans les délais ci-dessus.

#### Art. 3.

Dans le délai de quatre mois pour la ligne vers Thionville, de huit mois pour celle vers Arlon, et d'une année pour celle vers Trèves, à dater du jour de la ratification de la présente par la Chambre et le Souverain, les concessionnaires seront tenus de soumettre à l'approbation définitive du Gouvernement un plan et des projets complets embrassant tous les détails des travaux d'exécution et de ceux nécessaires à l'exploitation des voies concédées.

En conséquence les travaux pour la levée des plans de la ligne vers Thionville devront être commencés immédiatement après la ratification de la concession, et ces plans devront être approuvés par le Gouvernement au plus tard avant le 15 mai 1856.

#### Art. 4.

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

#### Art. 5.

Les terrains appartenant à l'Etat, qui seront traversés par lesdits chemins de fer ou nécessaires à l'établissement des gares et des lieux de chargement ou de déchargement seront concédés aux concessionnaires pour en jouir gratuitement pendant toute la durée de la concession.

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

182

Art. 6.

Les concessionnaires seront tenus de se conformer exactement dans l'exécution aux plans, profils et projets qui auront été approuvés.

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

Art. 7.

Le maximum des pentes et rampes du tracé n'excèdera pas quinze millimètres par mètre courant.

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

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

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

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

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

Les concessionnaires auront la faculté de proposer aux dispositions de cet article les modifications dont l'expérience pourra indiquer l'utilité ou la convenance; mais ces modifications ne pourront être exécutées sans l'approbation de l'administration grand-ducale.

Art. 8.

Le poids des rails sera au moins de vingt-cinq kilogrammes par mètre courant sur les voies de circulation.

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

Art. 9.

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

Art. 10.

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

Art. 11.

Les concessionnaires exploiteront les dits chemins de fer à leurs risques, frais et profits, jusqu'à

183

l'expiration de la concession, sous les restrictions exprimées par les présentes et sous l'observation des lois et règlements du Grand-Duché de Luxembourg présents et à venir, non contraires aux termes du présent acte.

Art. 12.

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

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

Les concessionnaires sont autorisés à faire, sauf l'approbation de l'administration, les règlements qu'ils jugeront utiles pour le service et l'exploitation des chemins.

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

Art. 13.

Les concessionnaires sont obligés, pendant la durée de la présente concession, d'entretenir les chemins de fer qui leur sont concédés, en parfait état de conservation et propres à l'exploitation, à leurs frais et sans que l'Etat ait à y contribuer, et de mettre en tout temps le nombre des convois et le matériel en rapport avec les besoins de la circulation publique.

Art. 14.

Les concessionnaires sont investis par la présente concession d'un droit exclusif pour l'exploitation et la construction des chemins de fer mentionnés à l'art. 1<sup>er</sup>, de telle sorte que, pendant la durée de la concession, il ne sera permis à personne de construire, pour l'usage du public, un chemin de fer qui établirait la jonction des mêmes points, sans desservir de nouveaux points intermédiaires dont l'importance serait constatée par le Gouvernement.

Art. 15.

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

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

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

Art. 16.

Toutes les marchandises traversant en transit le Grand-Duché sur les lignes d'Arloa vers Thionville par Luxembourg et vice-versà, jouiront de l'exemption de tout droit de transit, conformément à la faculté conférée au Gouvernement grand-ducal par le paragraphe 4 de la division 3 du traité d'union avec le Zollverein.

Sous tous les autres rapports les concessionnaires seront soumis aux lois et règlements de douane obligatoires dans le Grand-Duché et aux prescriptions que leur application entraînera.

Art. 17.

Pour indemniser les concessionnaires des travaux et dépenses qu'ils s'engagent à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'ils en rempliront toutes les obligations, le Gouvernement leur accorde, pour un laps de temps de quatre-vingt-dix-neuf années, à dater de l'époque fixée pour l'achèvement des travaux de toutes les lignes formant l'objet de la présente concession, l'autorisation de percevoir les prix de transport ci-après déterminés :

**TARIF.**

**GRANDE VITESSE.**

	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 5%;"></td> <td style="width: 55%;">1<sup>re</sup> classe — Voitures garnies.....fr. » 50</td> <td rowspan="3" style="width: 10%; vertical-align: middle;">} par tête et par lieue de 5000 mètres.</td> </tr> <tr> <td style="width: 5%;"></td> <td style="width: 55%;">2<sup>e</sup> classe — Voitures à banquettes rembourrées.....fr. » 37 5</td> </tr> <tr> <td style="width: 5%;"></td> <td style="width: 55%;">3<sup>e</sup> classe — Wagons couverts.....fr. » 27 5</td> </tr> </table>		1 <sup>re</sup> classe — Voitures garnies.....fr. » 50	} par tête et par lieue de 5000 mètres.		2 <sup>e</sup> classe — Voitures à banquettes rembourrées.....fr. » 37 5		3 <sup>e</sup> classe — Wagons couverts.....fr. » 27 5	
	1 <sup>re</sup> classe — Voitures garnies.....fr. » 50	} par tête et par lieue de 5000 mètres.							
	2 <sup>e</sup> classe — Voitures à banquettes rembourrées.....fr. » 37 5								
	3 <sup>e</sup> classe — Wagons couverts.....fr. » 27 5								
BAGAGES — par 100 kilogrammes et par lieue.....		30 centimes.							

Les voyageurs pourront transporter, gratuitement et à leurs risques et périls, les objets d'un poids au-dessous de 20 kilogrammes et d'un volume ne dépassant pas 0<sup>m</sup>50 sur 0<sup>m</sup>25 et 0<sup>m</sup>30 et qui pourront se placer sous les bancs des voitures, sans inconvénients pour les autres voyageurs.

Les marchandises qui, sur la demande des expéditeurs, seront transportées avec la vitesse des voyageurs, paieront à raison de 20 centimes par 100 kilogrammes et par lieue; toutefois la taxe ne pourra être inférieure à 60 centimes par colis, quelle que soit la distance parcourue.

**PETITE VITESSE.**

*Marchandises.*

	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 5%;"></td> <td style="width: 55%;">1<sup>re</sup> classe. — Cristaux, glaces, marbres en tranches, meubles, porcelaines, faïences et verreries, soieries, vins et boissons distillés, tissus de toute espèce, étain, objets encombrants, ou d'un transport difficile et dangereux.....</td> <td rowspan="2" style="width: 10%; vertical-align: middle;">} fr. 1 00 par tonne et par lieue de 5000 mètres.</td> </tr> <tr> <td style="width: 5%;"></td> <td style="width: 55%;">2<sup>e</sup> classe. — Marchandises qui ne sont pas comprises, ni dans la 1<sup>re</sup> classe, ni dans la 3<sup>e</sup> classe.....</td> </tr> <tr> <td style="width: 5%;"></td> <td style="width: 55%;">3<sup>e</sup> classe. — Ardoises, bois de construction, briques, cendres, céréales, chaux en sac ou en barils, clous de toute espèce, cordages vieux, drilles, chiffons et rognures, écorces en sac, engrais, fers en barre, fonte brute, houilles, marbres en bloc, minerais, mitraille, métaux bruts, noir animal, os, pannes, pavés, pierres de taille sans moulure, pommes de terre, sel, son, terres, tourteaux, tuiles, verre cassé, verre en vitre, en caisse.....</td> <td rowspan="2" style="width: 10%; vertical-align: middle;">} fr. 0 50 id.</td> </tr> </table>		1 <sup>re</sup> classe. — Cristaux, glaces, marbres en tranches, meubles, porcelaines, faïences et verreries, soieries, vins et boissons distillés, tissus de toute espèce, étain, objets encombrants, ou d'un transport difficile et dangereux.....	} fr. 1 00 par tonne et par lieue de 5000 mètres.		2 <sup>e</sup> classe. — Marchandises qui ne sont pas comprises, ni dans la 1 <sup>re</sup> classe, ni dans la 3 <sup>e</sup> classe.....		3 <sup>e</sup> classe. — Ardoises, bois de construction, briques, cendres, céréales, chaux en sac ou en barils, clous de toute espèce, cordages vieux, drilles, chiffons et rognures, écorces en sac, engrais, fers en barre, fonte brute, houilles, marbres en bloc, minerais, mitraille, métaux bruts, noir animal, os, pannes, pavés, pierres de taille sans moulure, pommes de terre, sel, son, terres, tourteaux, tuiles, verre cassé, verre en vitre, en caisse.....	} fr. 0 50 id.	
	1 <sup>re</sup> classe. — Cristaux, glaces, marbres en tranches, meubles, porcelaines, faïences et verreries, soieries, vins et boissons distillés, tissus de toute espèce, étain, objets encombrants, ou d'un transport difficile et dangereux.....	} fr. 1 00 par tonne et par lieue de 5000 mètres.								
	2 <sup>e</sup> classe. — Marchandises qui ne sont pas comprises, ni dans la 1 <sup>re</sup> classe, ni dans la 3 <sup>e</sup> classe.....									
	3 <sup>e</sup> classe. — Ardoises, bois de construction, briques, cendres, céréales, chaux en sac ou en barils, clous de toute espèce, cordages vieux, drilles, chiffons et rognures, écorces en sac, engrais, fers en barre, fonte brute, houilles, marbres en bloc, minerais, mitraille, métaux bruts, noir animal, os, pannes, pavés, pierres de taille sans moulure, pommes de terre, sel, son, terres, tourteaux, tuiles, verre cassé, verre en vitre, en caisse.....	} fr. 0 50 id.								
EQUIPAGES			à 2 roues par voiture et par lieue.....fr. 2 »							
		à 4 roues id. id. ....fr. 3 »								
CHEVAUX.		à 1 cheval par convoi et par lieue.....fr. 2 »								
		à 2 ou 3 chevaux id. ....fr. 2 25								



<b>BÉTAIL.</b>	}	5 ou 6 bœufs ou un wagon de petit bétail, par convoi et par lieue.....fr. 2 25
		3 ou 4 bœufs, 5 à 10 porcs ou veaux, 11 à 20 moutons, par convoi et par lieue.....fr. 2 »
		1 ou 2 bœufs, 1 à 5 porcs ou veaux, 1 à 10 moutons, par convoi et par lieue.fr. 1 50

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

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

Du 1<sup>er</sup> octobre au 1<sup>er</sup> avril, le tarif qui précède pourra être augmenté de 10 p. c. pour les marchandises de 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> classe et pour les voyageurs.

Les droits seront perçus par lieue, dans ce sens que toute lieue entamée sera censée parcourue en totalité.

**Art. 18.**

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

**Art. 19.**

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

Les assimilations de classe pourront être provisoirement réglées par les concessionnaires. Elles seront soumises immédiatement à l'administration, qui prononcera définitivement.

**Art. 20.**

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

1<sup>o</sup> à toute voiture pesant, avec son chargement, plus de quatre mille cinq cents kilogrammes (4500);

2<sup>o</sup> à toute masse indivisible pesant plus de trois mille kilogrammes (3000).

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

Les concessionnaires ne pourront être contraints à transporter les masses indivisibles pesant plus de cinq mille kilogrammes, ni à laisser circuler les voitures autres que les machines locomotives qui, chargement compris, peseraient plus de huit mille kilogr. ;

3<sup>o</sup> aux denrées et objets qui ne sont pas nommément énoncés dans le tarif, et qui, sous le volume d'un mètre cube, ne pèsent que deux cents kilogrammes ;

4<sup>o</sup> à l'or et à l'argent, soit en lingots, soit monnayés ou travaillés, ou plaqués d'or et d'argent, au mercure et au platine, ainsi qu'aux bijoux, pierres précieuses et autres valeurs ;

5<sup>o</sup> et, en général, à tous paquets ou colis pesant isolément moins de cinquante kilogrammes, à moins que ces paquets ou colis ne fassent partie d'envois pesant ensemble au delà de cinquante kilogrammes, d'objets envoyés par une même personne et d'une même nature, quoique emballés à part, tels que sucre, café, etc.

186

Dans les cinq cas ci-dessus spécifiés, les prix de transport seront arrêtés annuellement par l'administration sur la proposition des concessionnaires. Au-dessous de cinquante kilogrammes, quelle que soit la distance parcourue, le prix de transport d'un colis ne pourra être taxé moins de quarante centimes.

Art. 21.

Le tarif ci-dessus établit une limite que les concessionnaires ne pourront, dans aucun cas, dépasser qu'avec l'autorisation expresse du Gouvernement, qui devra l'accorder ou la refuser dans le mois de la demande, et sous condition de publier les changements.

Mais ils pourront le réduire pour l'ensemble ou seulement pour quelques-uns des objets de transport, pour le parcours de la ligne entière, ou seulement pour le parcours d'une ou de plusieurs parties isolées, de telle sorte, par exemple, que les prix par moitié de parcours puissent décroître lorsque la distance augmente, et que ces prix puissent être mis en rapport avec la nature des marchandises et les facilités que les circonstances de l'exploitation présenteront pour leur transport.

Les tarifs, une fois abaissés, pourront être relevés dans la limite du maximum, mais seulement après avoir été appliqués pendant trois mois.

Dans le cas où les concessionnaires accorderaient à un expéditeur ou à un entrepreneur de transports une réduction de tarifs sous certaines conditions, ils seront tenus de l'appliquer à tous les expéditeurs ou entrepreneurs de transports qui accepteraient les mêmes conditions, de telle sorte que dans aucun cas il ne soit fait de faveur individuelle.

Toute manœuvre ayant pour objet de frustrer les concessionnaires des prix dus pour le transport, comme fausse déclaration de nature ou de poids, groupement en un seul envoi d'articles appartenant à diverses classes et expédiés à diverses personnes, sera passible d'un droit triple, sans préjudice des peines portées par les lois.

Les frais accessoires non mentionnés au tarif, tels que ceux de chargement, de déchargement, d'entrepôt etc., seront fixés par un règlement qui sera soumis à l'approbation du Gouvernement.

Art. 22.

Les concessionnaires pourront rétrocéder, en se conformant aux lois et règlements sur la matière, leur concession dans son ensemble et sans restriction, à une société anonyme qui sera substituée à leurs droits et obligations.

Les statuts de la société à former devront être approuvés par le Gouvernement grand-ducal.

Les actions ne pourront être au porteur que lorsque le versement des trois dixièmes au moins sur le capital nominatif aura été effectué.

L'assemblée générale de la société aura le droit d'émettre de nouvelles actions ou des obligations jusqu'à concurrence d'une somme égale à celle de son capital primitif, pour se procurer les capitaux nécessaires, soit dans le présent, soit dans l'avenir, à la réalisation et au développement de son entreprise.

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

Dans aucun cas, les concessionnaires ne pourront baser aucune réclamation quelconque sur des or-

187

dres qui leur auraient été donnés verbalement; des ordres verbaux ne pourront avoir pour eux un caractère obligatoire.

Art. 23.

Les fonctionnaires salariés seront au choix et à la nomination des concessionnaires, et pourront ainsi que les ingénieurs, être étrangers.

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

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

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

Art. 24.

Les concessionnaires ou la société qui aura acquis ses droits pourront, sauf approbation du Gouvernement, en ce qui concerne la solvabilité et la moralité des concessionnaires, vendre, sans ou contre redevance, et affermer l'ensemble ou chacune des lignes concédées après leur entier achèvement.

L'Etat grand-ducal aurait toutefois, dans une telle éventualité, le droit de préférence à conditions égales.

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

Art. 25.

Les concessionnaires ne seront point recevables à réclamer des indemnités :

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

2° à titre de modifications au tarif des douanes ;

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

Dans le cas où le Gouvernement ordonnerait ou autoriserait la construction de routes, canaux ou chemins de fer, qui traverseraient le chemin de fer concédé, les concessionnaires ne pourront y mettre obstacle, ni réclamer de ce chef d'autre indemnité, que le remboursement de l'augmentation éventuelle de dépenses d'entretien de la voie, le Gouvernement s'engageant à faire exécuter, sans frais pour les concessionnaires, tous les ouvrages définitifs ou provisoires qui seraient nécessaires, pour éviter que l'exploitation puisse être entravée ou interrompue.

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

Il sera également permis à qui que ce soit d'établir des embranchements aboutissant au chemin de fer et qui ne seraient pas de nature à faire l'objet d'une concession par voie de péages.

188

Art. 26.

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

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

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

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

Dans le cas de cherté extraordinaire des subsistances, l'administration supérieure aura le droit d'exiger la réduction temporaire des prix de transport pour les denrées d'approvisionnement, sans que cette réduction puisse abaisser le prix au-dessous de quarante centimes par tonne et par lieue de 5000 mètres.

Art. 27.

Les concessionnaires sont tenus d'effectuer gratuitement dans leurs convois ordinaires de voyageurs, le transport de la poste et celui des employés de service, ainsi que celui des dépêches et des paquets de service.

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

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

Dans le cas où l'administration renoncerait à l'usage des wagons-postes spéciaux, les concessionnaires seront obligés de mettre gratuitement à sa disposition un compartiment de wagon.

Chaque fois que le service de la poste exigera l'usage de plus d'un compartiment de wagon mis à la disposition de l'administration par les concessionnaires, ceux-ci recevront une indemnité équitable, dont on conviendra avec eux pour chaque voiture supplémentaire et en raison du parcours.

Art. 28.

Les concessionnaires établiront une ligne télégraphique sur les chemins concédés.

Ils pourront exploiter cette ligne à leur profit même pour toutes les dépêches d'intérêt privé ou autres ne concernant pas la compagnie, en percevant un tarif qui devra être soumis à l'approbation de l'Etat.

Le Gouvernement pourra se servir à moitié prix de la ligne pour l'expédition et la réception de dépêches d'intérêt public.

Cependant l'Etat aura aussi la faculté, mais à l'exclusion de tout autre, d'établir, s'il le juge à propos, sur les lignes concédées, à ses frais et sans indemnité pour les concessionnaires, tous les appareils et fils télégraphiques nécessaires pour ses propres besoins et ceux du public.

Les concessionnaires imposeront à leurs gardes la surveillance des lignes télégraphiques que l'Etat aura établies sur le sol et les fonds des chemins concédés.

Art. 29.

Le Gouvernement a le droit de contrôle et de surveillance de la présente entreprise dans tous ses dé-

189

tails et à toutes les époques de l'exécution des travaux ou de l'exploitation des lignes concédées, sans qu'il en résulte pour lui une responsabilité quelconque.

Le parcours des lignes par les agents du Gouvernement chargés de cette surveillance sera en tout temps gratuit, et les concessionnaires verseront annuellement dans la caisse de l'Etat cinquante francs par kilomètre de chemins de fer concédés pour couvrir les frais d'inspection et de surveillance.

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

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

Art. 30.

Il est accordé aux concessionnaires l'autorisation de tirer de l'étranger :

- 1° Tous rails et matériaux y relatifs, nécessaires à l'établissement des chemins de fer concédés ;
- 2° Le matériel pour chemin de fer, outils de tous genres et spécialement machines fixes, locomotives, wagons, machines nécessaires aux chemins de fer de la société.

Toutefois le fer à employer et que pourront produire les usines du pays, sera fourni par l'industrie indigène, s'il est reconnu par les concessionnaires qu'il remplit les conditions nécessaires et si son prix n'excède pas celui des marchés voisins.

Art. 51.

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

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

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

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

Art. 32.

Les indemnités pour occupation temporaire ou détérioration de terrains, pour chômage, modification

190

ou destruction d'usines, pour tout dommage quelconque résultant de la construction et de l'exploitation, seront supportées et payées par les concessionnaires.

Art. 33.

Pour assurer l'exécution de tous leurs engagements jusqu'à l'entier achèvement des lignes concédées, et sauf la clause ci-après du remboursement partiel, les concessionnaires ont fourni une garantie de cinq cent mille francs.

Ce cautionnement leur sera remboursé par tiers au fur et à mesure que chacun des trois chemins sera mis en exploitation.

Art. 34.

Si, avant le 1<sup>er</sup> septembre 1856, les travaux ne sont pas en cours d'exécution sur la ligne de Thionville, les concessionnaires seront par ce seul fait et de plein droit déchus de leur concession, sans qu'il soit besoin d'aucune mise en demeure quelconque.

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

Les concessionnaires évincés recevront des nouveaux concessionnaires la valeur que la nouvelle adjudication aura déterminée.

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

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

Dans aucun cas, les concessionnaires ne seront recevables à invoquer la force majeure, pour quelque cause que ce soit, à moins que, dans les trente jours des événements ou circonstances, d'où seraient nés les obstacles, ils n'en aient fait connaître la réalité et l'influence au Gouvernement. Il en serait de même de faits que les concessionnaires croiraient pouvoir imputer à l'administration ou à ses agents; ils ne pourront en argumenter que pour autant qu'ils en aient également fait connaître la réalité et l'influence au Gouvernement, au moment où ils auront été posés, ou, au plus tard, dans les trente jours suivants.

Art. 35.

Les expéditions authentiques du présent acte de concession ne seront passibles que d'un droit fixe de deux francs.

La transmission des droits acquis par le présent acte aux concessionnaires et par eux à la société par actions qu'ils formeront, ne sera soumise à aucun droit de transmission.

Fait en double à Luxembourg, le neuf novembre mil huit cent cinquante-cinq.

JURKON, A. FAVIER et JOUVE.

**Gesetz vom 28. November 1855, durch welches einige Creditartikel des Budgets der General-Administration der Justiz für 1855 erhöht werden.**

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

Haben;

Zu Einverständnis mit der Kammer der Abgeordneten;

Verordnet und verordnen:

Art. 1.

Die hierunter benannten Creditsummen im Budget der General-Administration der Justiz für 1855 sind um nachfolgende Beträge erhöht:

1. der Credit im Art. 1 der Section III (Gehälter des Bezirksgerichtes von Luxemburg) um vier hundert Francs (Fr. 400);
2. der Credit im Art. 1 Section IV (Gehälter des Bezirksgerichtes von Diekirch) um vier hundert Francs (Fr. 400);
3. Der Credit im Art. 4 derselben Section (Kosten der Heizung und Beleuchtung für das genannte Bezirksgericht) um hundert Francs (Fr. 100);
4. der Credit des Art. 1 Section IX (Ausgaben in Bezug auf das Bettlerdepot) um vierzehn tausend Francs (Fr. 14,000).

Auf diesen also erhöhten Credit im Artikel 1 der Section IX des Justizbudgets sollen, außer allen Ausgaben in Bezug auf das Bettlerdepot, auch diejenigen verrechnet werden, welche das Centralhospiz betreffen, als: die Vergütungen für den Director, die Nonnen und alle anderen dieser letzteren Anstalt vorgefetzten Personen, sowie die Kosten der Unterhaltung, Ernährung, ärztlichen Pflege u. s. w. der daselbst untergebrachten Personen.

*Loi du 28 novembre 1855, majorant les crédits de certains articles du budget de l'administration générale de la justice pour 1855.*

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

De commun accord avec la Chambre des députés;

Avons ordonné et ordonnons:

Aet. 1<sup>er</sup>.

Les crédits ci-après, ouverts au budget de l'administration générale de la justice, exercice 1855, sont majorés des sommes suivantes:

- 1<sup>o</sup> Le crédit de l'article 1<sup>er</sup>, section III, (traitements du tribunal de Luxembourg) de quatre cents francs (frs. 400-00);
- 2<sup>o</sup> Celui de l'article 1<sup>er</sup>, section IV, (traitements du tribunal de Diekirch) de quatre cents francs (frs. 400-00);
- 3<sup>o</sup> Celui de l'article 4 de la même section (frais de chauffage, et d'éclairage pour ce tribunal), de cent francs (frs. 100-00);
- 4<sup>o</sup> Celui de l'article 1<sup>er</sup>, section IX (dépenses relatives au dépôt de mendicité) de quatorze mille francs (frs. 14,000-00);

Sur ce crédit ainsi majoré de l'article 1<sup>er</sup> de la section IX du budget de la justice seront imputées, outre toutes les dépenses relatives au dépôt de mendicité, celles concernant l'hospice central, telles que: les indemnités du directeur, des religieuses et de tout autre personnel préposé à ce dernier établissement, ainsi que les frais d'entretien, de nourriture, de traitement médical, etc., des personnes y placées.

Art. 2.

Die Kosten der Anlage und Einrichtung der zum Centralhospiz bestimmten Gebäude, sowie der Möbelerung und der ersten Anschaffung der verschiedenen Möbelerungs- und Casernierungsgegenstände u. s. w., sollen auf den Credit gezahlt werden, welcher im Art. 8 der Section VII des Ausgaben-Budgets der General-Administration des Inneren für 1855 eröffnet ist.

Auf diesen letzteren Credit sind auch zu verrechnen die Kosten des Ankaufs der bebauten und nicht bebauten Grundstücke, welche zur zweckmäßigen Anlage des Centralhospizes für Kranke, Dürftige und für Wahnsinnige erforderlich sind.

Art. 3.

In demselben Budget der Justiz ist unter dem Titel: Nachträglicher Credit, auf welchen die Ausgaben aus geschlossenen Rechnungsjahren zu verrechnen sind, eine Summe von ein tausend und hundert Fr. hinzugefügt (Fr. 1,100).

Befehlen und verordnen, daß dieses Gesetz in das Memorial des Großherzogthums eingerückt werde, um von Allen, welche die Sache betrifft, vollzogen und befolgt zu werden.

Walferdingen, den 28. November 1855.

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

Prinz der Niederlande.

Der General-Adm. der Justiz,  
Würth-Paquet.  
Der General-Admin. des Inneren,  
Jurion.

Durch den Prinzen,  
Der Sekretär,  
G. d'Olimart.

Art. 2.

Les frais d'établissement et d'appropriation des bâtiments destinés à être convertis en hospice central, ceux d'ameublement et de première acquisition des différents objets d'ameublement et de casernement, etc., seront payés sur le crédit ouvert à l'article 8 de la section VII du budget des dépenses de l'administration générale de l'intérieur pour 1855.

Sur ce dernier crédit seront aussi imputés les frais d'acquisition des propriétés bâties et non bâties, nécessaires pour l'établissement convenable de l'hospice central pour les indigents malades et pour les aliénés.

Art. 3.

Il est ajouté au même budget de la justice, à titre de: *crédit supplémentaire pour y imputer les dépenses des exercices clos*, une somme de mille cent francs (frs. 1100-00).

Mandons et ordonnons que la présente loi soit insérée au Memorial du Grand-Duché, pour être exécutée et observée par tous ceux que la chose concerne.

Walferdange, le 28 novembre 1855.

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

HENRI,  
PRINCE DES PAYS-BAS.

L'Administrateur-général  
de la justice,  
WURTH-PAQUET.

L'Administrateur-général  
de l'intérieur,  
JURION.

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