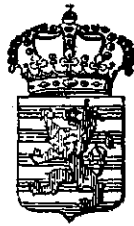


Memorial

des

Großherzogthums Luxemburg.



MEMORIAL

DU

GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG.

Mittwoch, 5. September 1877.

N^o 47.

MERCREDI, 5 septembre 1877.

Gesetz vom 24. August 1877, die Prinz-Heinrich-Eisenbahnen betreffend.

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

Nach Anhörung Unseres Staatsrathes;

Mit Zustimmung der Kammer der Abgeordneten;

Nach Einsicht der Entscheidung der Abgeordneten-Kammer vom 9. August d. J. und derjenigen des Staatsrathes vom 13. desf. Monats, gemäß welcher eine zweite Abstimmung nicht stattfinden wird;

Haben verordnet und verordnen:

Art. 1. Die Großherzogliche Regierung ist ermächtigt, bei der öffentlichen Versteigerung, welche in Folge der, auf Grund des Art. 32 des Bedingungsheftes ausgesprochenen Verfall-Erklärung der Gesellschaft eröffnet wird, die Concessionen der Prinz-Heinrich-Eisenbahn-Gesellschaft, welche den Gegenstand der Gesetze vom 19. März 1869 und 25. October 1873 bilden, für Rechnung des Staates zu erwerben.

Art. 2. Das Angebot der Regierung ist auf tausend Franken festgestellt.

Art. 3. Falls der Staat als Ansteigerer erklart wird, ist die Regierung ermächtigt die zur Sicherung des einstweiligen Betriebes der gebauten Bahnen nöthigen Maßregeln zu treffen.

Loi du 24 août 1877, concernant la reconstitution de l'entreprise des chemins de fer Prince-Henri.

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

Notre Conseil d'État entendu;

De l'assentiment de la Chambre des députés;

Vu la décision de la Chambre des députés du 9 août courant, et celle du Conseil d'État du 13 du même mois, portant qu'il n'y a pas lieu à second vote;

Avons ordonné et ordonnons:

Art. 1^{er}. Le Gouvernement du Grand-Duché est autorisé à se porter adjudicataire, pour compte de l'État, à l'adjudication publique qui s'ouvrira conformément aux stipulations du cahier des charges, des concessions de la Compagnie des chemins de fer Prince-Henri qui font l'objet des lois des 19 mars 1869 et 25 octobre 1873, par suite de la déchéance prononcée contre la Compagnie en vertu de l'art. 32 de son cahier des charges.

Art. 2. Le prix d'adjudication à offrir par le Gouvernement est fixé à mille francs.

Art. 3. Dans le cas où l'État serait déclaré adjudicataire, le Gouvernement est autorisé à prendre les mesures nécessaires pour assurer provisoirement l'exploitation des lignes construites.

Art. 4. Die Regierung ist ermächtigt, den als Submission Seitens der H. Mommærts und J. Fermont am 22. Juli 1877 angebotenen Vertrag, welcher gegenwärtigem Gesetze angefügt ist, zu unterzeichnen und zu genehmigen.

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

Soestdijk den 24. August 1877.

Für den König Großherzog :
Dessen Statthalter
Der Staatsminister, im Großherzogthum,
Präsident der Regierung, Heinrich,
F. de Blochausen. Prinz der Niederlande.

Art. 4. Le Gouvernement est autorisé à signer et à approuver la convention présentée, à titre de soumission, par MM. Mommærts et J. Fermont, à la date du 22 juillet 1877, laquelle soumission est annexée à la présente loi.

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

Soestdijk, le 24 août 1877.

Pour le Roi Grand-Duc :
Son Lieutenant Représentant
Le Ministre d'État, dans le Grand-Duché,
Prés. du Gouvernement, HENRI,
F. DE BLOCHAUSEN. PRINCE DES PAYS-BAS.

CONVENTION.

Les soussignés Léonard Mommærts, propriétaire à Bruxelles, et Jules Fermont, banquier à Bruxelles, obligataires de la Compagnie des chemins de fer Prince-Henri, stipulant tant pour eux que pour tous les obligataires de la dite Compagnie qui adhéreront aux statuts de la Société dont il va être parlé, font au Gouvernement grand-ducal la proposition suivante :

Art. 1^{er}.

La Compagnie des chemins de fer Prince-Henri étant déchue des concessions qu'elle avait obtenues du Gouvernement grand-ducal, celui-ci fera procéder sans retard à l'adjudication prévue par l'art. 32 du cahier des charges, annexé à la convention du 14 décembre 1868-27 février 1869, et se portera adjudicataire, pour le compte de l'État, au prix de mille francs.

Art. 2.

Les lignes constituant le réseau Prince-Henri, telles qu'elles sont délimitées ci-dessous, seront rétrocédées à MM. Léonard Mommærts et Jules Fermont, aux clauses et conditions des cahiers des charges annexés aux conventions des 14 décembre 1868-27 février 1869 et 24 juillet 1873, en tant qu'il n'y est pas dérogé par les présentes, pour les dites concessions être apportées par eux à une Société qu'ils s'engagent à constituer avec le concours de la Banque de Bruxelles dans le délai d'un mois à partir du jour où la Chambre des députés aura autorisé le Gouvernement à traiter avec eux sur les bases de la présente proposition.

Le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg n'assume du chef de ces concessions aucune garantie, de quelque nature qu'elle puisse être.

MM. Léonard Mommærts et Jules Fermont ne prennent d'autre engagement que de constituer, dans le délai ci-dessus, la Société anonyme à laquelle ils apporteront les concessions qu'ils ne reçoivent qu'à cette fin.

Art. 3.

Le réseau formant l'objet de la concession des chemins de fer Prince-Henri est limité aux lignes suivantes :

1° les lignes construites d'Esch vers Athus, de Pétange-Lamadelaïne 1^{re} section, de Pétange-Bettingen-Steinfort, de Diekirch-Echternach-Wasserbillig, de Clémency vers Autel-bas, d'une longueur approximative de 104 kilomètres ;

2° les lignes en construction de Steinfort-Colmar et éventuellement Ettelbruck ou Diekirch, de Clémency-Garnich-Dippach, de Pétange-Lamadelaïne 2^e section, et le raccordement de la Hœhl, d'une longueur approximative de 47 kilomètres ;

3° l'embranchement de la vallée de la Hœhl, dans la direction de Rumelange, en prolongement du raccordement ci-dessus ;

4° la section de ligne de Pétange ou Rodange à la frontière française vers Longwy, d'une longueur approximative de 2550 mètres ;

5° la ligne de Kautenbach-Wiltz et Wiltz-frontière, d'une longueur approximative de 19 kilomètres ;

6° la ligne de Remich à Oetrange, d'une longueur approximative de 12 kilomètres ;

7° la ligne de Larochette à Reisdorf, d'une longueur approximative de 11 kilomètres ;

8° la ligne de Wasserbillig-Mertert-Grevenmacher, d'une longueur approximative de 5 kilomètres ;

9° un embranchement partant d'un point de la ligne de Remich à Oetrange et aboutissant à Mondorf.

Les lignes reprises sub n^{os} 1°, 2°, 3° et 4° forment le premier réseau ; celles reprises sub n^{os} 5°, 6°, 7°, 8° et 9°, le second réseau.

Art. 4.

Quatre cent soixante-quinze hectares de minerai de fer sont maintenus à titre de subvention et attribués à MM. Léonard Mommærts et Jules Fermont, pour être également apportés par eux à la Société qu'ils s'engagent à constituer.

Ces quatre cent soixante-quinze hectares comprendront :

1° le Galgenberg, d'une contenance approximative de 57 hectares ;

2° 418 hectares environ à délimiter de commun accord entre le Gouvernement et ladite Société.

La subvention de quatre cent soixante-quinze hectares sera divisée en trois lots :

1° deux cents hectares à prendre dans les quatre cents hectares actuellement délimités, et comprenant le Galgenberg, seront délivrés immédiatement ;

2° soixante-quinze hectares à prendre également dans lesdits quatre cents hectares, seront délivrés aussitôt après l'achèvement de la ligne de l'Attert ;

3° deux cents hectares seront délivrés après la mise en exploitation des lignes du second réseau.

Toutefois, le Gouvernement pourra délivrer partie de ces deux cents hectares au fur et à mesure de l'exploitation de ces lignes.

La Société ne pourra exploiter par elle-même les concessions minières accordées à titre de subvention, ou être intéressée ou actionnaire dans une Société d'exploitation desdites concessions minières.

La transmission des concessions minières à des tiers ne sera soumise à aucun droit de mutation.

La vente ou location des mines faisant l'objet de la subvention ne pourra être faite que contre redevance ou toccage.

Aussi longtemps que toutes les lignes ne seront pas mises en exploitation, tout traité de cession ou de location des mines, provenant de la subvention, sera soumis au Gouvernement. Dans le cas où le Gouvernement n'approuverait pas le traité, le concessionnaire aura le droit de faire procéder à une adjudication publique. Dans ce cas, le traité non approuvé sera considéré comme soumission et il sera définitif si l'adjudication ne donne pas un résultat supérieur.

En cas de déchéance, les contrats passés avec des tiers, pour l'exploitation des mines, sortiront leurs effets au profit de l'État.

Art. 5.

Les lignes à construire immédiatement sont déterminées comme suit :

1° achèvement de la ligne de l'Altert, de Steinfort à la jonction avec le Guillaume-Luxembourg, à ou près de Colmar-Berg, et construction éventuelle de la ligne de Colmar-Berg à Eitelbruck ou Diekirch, le tout d'une longueur approximative de 40 kilomètres ;

2° achèvement de la seconde section de Pétange-Lamadelaïne, d'une longueur approximative de 3500 mètres ;

3° le raccordement de la Hœhl ;

4° l'embranchement de la vallée de la Hœhl vers Rumelange ;

5° la section de la ligne de Pétange ou Rodange à la frontière française vers Longwy, d'une longueur approximative de 2550 mètres ;

6° l'achèvement de la ligne de Clémency-Garnich-Dippach.

Les lignes reprises sub n^{os} 1°, 2° et 3° devront être mises en exploitation au plus tard dix-huit mois après l'approbation des plans, qui seront soumis au Gouvernement dans les six mois de l'approbation définitive de la présente convention.

L'embranchement de la vallée de la Hœhl vers Rumelange sera mis en exploitation au plus tard trois ans après l'approbation des plans par le Gouvernement. Passé ce délai, la concession pourra être annulée. Les dits plans devront être soumis au Gouvernement avant le 1^{er} juin 1880.

Le Gouvernement devra approuver les plans et faire connaître les modifications qu'il voudrait y apporter, dans les trois mois de leur présentation.

Les lignes seront construites à grande section, à simple voie et dans les conditions prévues par le cahier des charges du 25 octobre 1873, art. 2, § 2, 3°.

Les stipulations reprises à l'art. 3 du dit cahier des charges, en ce qui concerne la direction du tracé de la ligne de l'Altert entre Eischen et Boevange, sont supprimées. Néanmoins le tracé se rapprochera de Redange ou de Reichlange autant que cela sera compatible avec les intérêts d'un bon tracé général.

La section de la ligne de Pétange ou Rodange à la frontière française vers Longwy sera mise en exploitation en 1883, pour autant que les plans en aient été approuvés avant le 1^{er} mars 1881, et que la construction et l'exploitation de son prolongement sur le territoire français dans la direction de Longwy soient assurées pour 1883.

Elle pourra être construite également dans les conditions prévues par le cahier des charges du 25 octobre 1873, art. 2, § 2, 3^o, en tant que ces conditions soient compatibles avec les dispositions qui régleront son prolongement dans la direction de Longwy.

L'achèvement de la ligne de Clémency-Garnich-Dippach ne pourra être réclamé avant 1883.

Les conditions prévues par le cahier des charges du 25 octobre 1873, art. 2, § 2, 3^o, sont applicables à la construction de cette ligne, comme à celle des précédentes.

Art. 6.

Les lignes dont la construction est différée, comprennent :

- 1^o la ligne de Kautenbach-Wiltz et de Wiltz-frontière, d'une longueur approximative de 19 kilomètres ;
- 2^o la ligne de Remich à Oetrange, d'une longueur approximative de 12 kilomètres ;
- 3^o la ligne de Larochette à Reisdorf, d'une longueur approximative de 11 kilomètres ;
- 4^o la ligne de Wasserbillig-Mertert-Grevenmacher, d'une longueur approximative de 5 kilom. ;
- 5^o l'embranchement d'un point de la ligne de Remich à Oetrange et aboutissant à Mondorf.

Art. 7.

La construction de ces diverses lignes ne pourra être réclamée par le Gouvernement grand-ducal que pour autant que la recette brute annuelle et normale de l'ensemble des lignes du premier réseau, spécifiées à l'art. 3, 1^o et à l'art. 5, n^{os} 1, 2 et 3, atteigne 16,000 francs par kilomètre, pendant un exercice complet, sans qu'il y ait lieu d'attendre la construction et l'exploitation des autres lignes comprises dans le premier réseau, à savoir : l'embranchement de la vallée de la Hœhl vers Rumelange, la section de ligne de Pétange ou Rodange à la frontière vers Longwy, et la ligne de Clémency-Garnich-Dippach.

Par recette normale, on entend les recettes produites par les lignes et leurs accessoires, pourvu que ces recettes ne soient pas le résultat de transports d'une nature toute exceptionnelle.

Néanmoins la section de la ligne de Kautenbach-Wiltz-Bastogne, comprise entre Kautenbach et Wiltz, sera construite et mise en exploitation avant le 31 décembre 1880.

Le concessionnaire aura le droit de régler la marche des trains à une vitesse de 15 à 20 kilomètres à l'heure ; il aura le droit de réglementer l'usage de son matériel roulant de telle manière que les expéditeurs ne puissent, sans son consentement, l'envoyer sur les lignes en correspondance desservies par d'autres entreprises.

Les tarifs généraux à appliquer sur la ligne de Wiltz seront calculés sur la base d'un péage maximum de 40 centimes par tonne-kilomètre pour les grosses marchandises en petite vitesse et par chargement complet.

Les tarifs de voyageurs seront établis sur les bases maxima de 15, 10 et 6 centimes par kilomètre respectivement en 1^{re}, 2^e et 3^e classe.

Chaque fois que la recette brute moyenne, résultant du transport tant des voyageurs que des marchandises sur la ligne de Wiltz, dépassera 7000 fr. par kilomètre et par an, la base du péage pour les grosses marchandises sera abaissée l'année suivante de 2 centimes, et ce jusqu'à ce que les tarifs soient revenus au niveau prévu par le cahier des charges du 14 décembre 1868—27 février 1869.

Les concessionnaires sont autorisés à céder l'exploitation de cette ligne, sauf agrément par le Gouvernement.

Dès le moment où le Gouvernement aura constaté que les recettes ont atteint la somme de 16,000 fr. prévue ci-dessus, les délais accordés à la Société seront de six mois pour la présentation des plans et de deux ans pour la construction.

Il est formellement stipulé, en outre, que toute somme provenant de la vente ou location de mines au delà de 300,000 francs par an, sera ajoutée au produit brut des lignes pour parfaire, le cas échéant, la recette kilométrique de 16,000 fr.

Il sera créé, d'autre part, un fonds spécial, ainsi qu'il sera dit ci-après, pour contribuer à assurer la construction des dites lignes formant le second réseau.

Art. 8.

Le principe de l'indivisibilité du réseau Prince-Henri est maintenu, en ce que les deux réseaux spécifiés ci-dessus ne formeront qu'une seule entreprise et une seule exploitation.

Néanmoins le Gouvernement pourra, s'il le juge convenable, faire à un tiers la concession de tout ou partie du second réseau. Dans ce cas, le subsidiaire minier de 200 hectares formant le troisième lot spécifié à l'art. 4, ferait proportionnellement retour à l'État. Le demandeur en concession devrait au préalable déposer un cautionnement de 300,000 francs en espèces pour l'ensemble de ce second réseau, ou un cautionnement de même nature proportionnel à l'étendue des lignes dont il demanderait la concession.

Toutefois, la nouvelle Société Prince-Henri, constituée par MM. Mommaerts et Fermont, conservera toujours un droit de préférence pour l'exécution du dit second réseau et ce aux conditions que le Gouvernement stipulerait à l'égard de ce tiers. Elle devra se prononcer sur cette option dans le délai de trois mois à partir de la mise en demeure qui lui sera faite par le Gouvernement.

Il est entendu que pour le cas où la Société ne ferait pas usage de ce droit d'option, la délimitation entre les deux concessions minières serait faite de telle sorte que 1° le Galgenberg resterait affecté au premier réseau ; 2° il serait attribué au même réseau 248 hectares environ formant le complément des 275 hectares, et 200 hectares au second réseau. Il serait fait, pour le partage de ces 448 hectares, une ventilation d'après laquelle les hectares attribués à chacun des deux réseaux devraient avoir entre eux une valeur autant que possible moyenne égale et proportionnelle.

Art. 9.

La ligne de Wiltz sera construite à grande section, à simple voie, et selon les clauses générales du cahier des charges du 23 octobre 1873, concernant la ligne de la Sûre, et en tenant compte, dans l'établissement et l'approbation des plans, du fait qu'actuellement il n'est pas établi qu'elle soit appelée à un trafic important ; d'où la conséquence que toutes les mesures d'économie que comportent l'établissement et le service d'une ligne de faible rendement devront être admises.

Les lignes de Remich et de Larochette, ainsi que l'embranchement aboutissant à Mondorf, seront construits comme chemins de fer industriels à petite section et exploités par traction à vapeur (tramways à vapeur) dans les conditions les plus économiques possibles.

Si, par suite d'arrangements ultérieurs, la ville de Remich devait être reliée par le chemin de fer à la ligne du Guillaume-Luxembourg, soit à Oetrange, soit à Bettembourg ou dans les environs, il n'y aurait pas lieu de construire la ligne de Remich à Oetrange, et, dans le cas où cette construction aurait été effectuée au moment où le dit chemin de fer serait établi, la Société aura la faculté de cesser l'exploitation de la ligne à petite section et même de la supprimer.

Il en serait de même en ce qui concerne la ligne de Larochette à Reisdorf, et l'embranchement de Mondorf, en cas de circonstances analogues.

La ligne de Wasserbillig-Mertert-Grevenmacher sera construite à grande section et dans les conditions prévues par le cahier des charges du 25 octobre 1873, mais son exécution est subordonnée à la construction préalable du pont projeté sur la Moselle en face de Grevenmacher, lequel devrait, dans ce cas, être construit de manière à permettre le passage des wagons de la ligne du Prince-Henri à la gare projetée en face de Grevenmacher, et sans que la nouvelle Société à constituer ait à intervenir aucunement dans la dépense de construction de ce pont, ni à payer de redevance pour l'usage qu'elle en ferait.

Partout où le niveau de la route permettra d'établir la voie sur son accotement pour toutes les lignes du second réseau, cet accotement pourra être utilisé sans qu'aucune redevance doive être payée de ce chef.

Le Gouvernement ne pourra réclamer la construction de l'embranchement aboutissant à Mondorf, que lorsque la recette brute des lignes à petite section dites « chemins de fer industriels », atteindra 6000 francs par kilomètre annuellement.

Pour le surplus, les conditions de construction et d'exploitation des lignes de Wiltz, Remich, Larochette, Wasserbillig et Mondorf seront déterminées par le Gouvernement, d'un commun accord avec la Société.

Art. 10.

La convention ne sera définitive qu'à la condition que tout l'avoir de la Compagnie des chemins de fer Prince-Henri, tel qu'il se comporte actuellement, à savoir : l'encaisse et toutes les existences en valeurs, le matériel fixe et roulant, le mobilier et les installations de toute nature, les lignes exécutées sur le territoire belge, les approvisionnements, matériaux, les plans, profits tant des lignes construites que de celles en construction ou à construire, les créances, les actes d'acquisition des propriétés et toutes archives quelconques etc., etc., rien, en un mot, excepté ni réservé, sera transféré à la nouvelle Société dans des conditions de parfaite régularité légale, de façon à ce qu'aucune revendication ne puisse se produire contre celle-ci, ainsi qu'il résulte de convention avec les liquidateurs de la Compagnie des chemins de fer Prince-Henri.

Par contre, il est expressément stipulé que la Société nouvelle prendra à sa charge le règlement des dettes suivantes de la Société actuelle :

1° les indemnités non réglées du chef d'emprises et du chef de dommages causés soit par la construction, soit par l'exploitation des lignes ;

2° les décomptes d'exploitation avec l'État belge et l'Administration des chemins de fer d'Alsace-Lorraine;

3° le remboursement avec intérêts et frais de l'avance faite suivant traité du 29-30 octobre 1876, pour produire les fonds nécessaires au paiement du coupon des obligations Prince-Henri, échu le 1^{er} octobre 1876;

4° les sommes dues pour fournitures et travaux exécutés par les sous-entrepreneurs; sauf justification à suffisance de droit, et moyennant la subrogation à tous les droits de gage et de garantie qui serviraient de couverture à ces créances.

Toutefois, la somme à payer des chefs ci-dessus ne pourra dépasser la somme de deux millions cent mille francs, auxquels viendra s'ajouter éventuellement le produit de la subrogation stipulée.

Le paiement des dettes ci-dessus ne s'applique ni aux obligations ni au remboursement du cautionnement.

Art. 11.

La Société que MM. Léonard Mommarts et Jules Fermont s'engagent à constituer, en lui imposant les charges et obligations spécifiées par les présentes, recevra la dénomination de « Société luxembourgeoise des chemins de fer et minières Prince-Henri ».

Elle sera formée au capital de trente-sept millions cinq cent mille francs, représenté par 75,000 actions de 500 fr., dont 60,500 seront attribuées en échange des 60,500 obligations actuellement en circulation de la Compagnie des chemins de fer Prince-Henri en liquidation.

Il sera créé 14,500 obligations de 500 francs, auxquelles il est attribué une annuité de 375,000 francs pour servir leur intérêt à 5 pCt. et leur amortissement au pair en 70 ans.

Art. 12.

Est intervenue aux présentes, la Banque de Bruxelles actuellement encore en liquidation, représentée par deux de ses liquidateurs, M. Isaac Stern et Léopold Wiener, lesquels ont pris l'engagement, tant vis-à-vis de MM. Léonard Mommarts et Jules Fermont que vis-à-vis du Gouvernement grand-ducal, en tant que ces Messieurs recevront les concessions ci-dessus spécifiées, et aux clauses et conditions énumérées, de faire apport à la nouvelle Société qu'ils constitueront avec son concours, de l'exécution des travaux suivants :

1° achèvement de la ligne de l'Altert, de Steinfort à la jonction avec le Guillaume-Luxembourg à ou près de Colmar-Berg, et construction de la voie double de Colmar-Berg à Ettelbruck, dans le cas où, par suite d'entente, cette voie double pourrait être construite en remplacement de la ligne de Colmar-Berg à Ettelbruck ou Diekirch, le tout d'une longueur approximative de 33 kilomètres;

2° achèvement de la seconde section de Pétange-Lamadelaine, d'une longueur approximative de 3500 mètres;

3° la section de la ligne de Pétange ou Rodange à la frontière vers Longwy, d'une longueur approximative de 2550 mètres;

et de verser, en outre, à la Société une somme de 2,650,000 francs.

Pour prix de ces apports la Banque de Bruxelles recevra les 14,500 obligations créées ci-dessus et 14,500 actions libérées.

Elle recevra également, outre les travaux existants, tous les approvisionnements en rails, billes, etc., destinés à ces travaux, sans exception ni réserve, et que la Société à constituer lui garantira comme ayant une valeur minima de 700,000 fr. au prix du jour.

Art. 13.

La Banque de Bruxelles prend l'engagement de mettre à la disposition des obligataires de l'ancienne Compagnie des chemins de fer Prince-Henri, et cela proportionnellement au nombre des obligations en circulation (60,500), les dites 14,500 obligations de la Société nouvelle, en même temps que les 14,500 actions y afférentes, au prix de 417 fr. 50 c. pour les deux titres réunis.

Elle ouvrira, à cet effet, une souscription dans les trente jours qui suivront l'approbation des statuts de la nouvelle Société.

En vue de faciliter aux obligataires de la Compagnie des chemins de fer Prince-Henri, aujourd'hui en liquidation, l'accès à cette souscription, les titres seront fractionnés et les versements échelonnés.

Art. 14.

Dans le cas où tous les obligataires de la dite Compagnie ne consentiraient pas à l'échange de leur titre d'obligation contre une action de la Société nouvelle, la liquidation de la Compagnie suivra son cours, et même judiciairement. La nouvelle Société produira à la liquidation du chef des créances auxquelles elles aura été subrogée par suite des paiements effectués par elle conformément à l'art. 10 ci-dessus, et du chef des obligations dont l'échange aura été effectué. La somme revenant à chaque créancier dans la répartition de l'avoir de la Compagnie sera établie conformément au droit commun, et la Société paiera à chacun des obligataires non adhérent la somme lui revenant en termes de liquidation, ou en exécution du concordat qui interviendrait.

Tout obligataire qui aura fait valoir ses droits à la liquidation, sera déchu de la faculté d'opérer l'échange de son titre, et la Société pourra disposer des actions qui n'auraient pas été prises en échange.

Art. 15.

Tous les droits quelconques afférents aux obligations actuelles de la Société des chemins de fer Prince-Henri qui auront été échangées contre une action de la Société nouvelle, et spécialement du chef de l'aval donné par la Compagnie des Bassins-Houillers du Hainaut sur ces titres, pourront être exercés par la nouvelle Société et à son profit.

Les obligations échangées ne seront détruites qu'après règlement ou extinction de ces droits.

Les sommes provenant de ces recours, après paiement des dettes énumérées à l'art. 10, formeront un fonds spécial pour contribuer aux dépenses de la construction du second réseau, en tant que ce second réseau restera dans le patrimoine de la Société. Dans le cas contraire, il deviendra disponible dans son avoir.

Il en sera de même des sommes à récupérer par suite de l'exercice des droits afférents aux 9500 obligations actuellement retenues par le Gouvernement Luxembourgeois et déposées à la Banque Nationale. Ces obligations seront transférées à la nouvelle Société pour l'exercice de ces recours, mais resteront déposées à la dite Banque pour être annulées ensuite par les soins du Gouvernement, ces titres n'étant pas admis à l'échange.

Art. 16.

Il est entendu entre l'État et les nouveaux concessionnaires que les dispositions des conventions des 14 décembre 1868—27 février 1869 et 24 juillet 1873, ainsi que des cahiers des charges y annexés, sont maintenues en vigueur en tant qu'il n'y est pas dérogé par les présentes.

Il sera toutefois procédé, d'un commun accord, à la révision de l'art. 25 du cahier des charges de 1868, pour faire cesser la controverse née de l'interprétation de cet article quant aux frais d'entretien et de gardiennage des voies latérales.

Art. 17.

Les statuts de la nouvelle Société seront soumis à l'approbation du Gouvernement grand-ducal. Ils stipuleront notamment la nomination de deux Luxembourgeois sur cinq ou sept administrateurs, et que le directeur représentant la Société dans ses rapports avec le Gouvernement et le public sera nommé par la Société, mais avec l'agrément du Gouvernement.

Il est entendu, en outre, qu'en dehors des fonctions de directeur de l'exploitation, tous les emplois seront conférés à des Luxembourgeois. Il ne pourra être dérogé à cette règle que du consentement du Gouvernement.

Toutefois, cette disposition ne s'applique pas aux employés actuellement en fonctions à la Compagnie des chemins de fer Prince-Henri.

En ce qui concerne le personnel de la construction, les stipulations antérieures sont maintenues, quant au droit de préférence accordé aux Luxembourgeois.

Néanmoins la Société, en dehors des fonctions de directeur-ingénieur en chef et de caissier principal, ne pourra conférer plus d'un dixième des emplois à des étrangers sans le consentement du Gouvernement.

Art. 18.

Pour garantir l'exécution des présentes, il sera versé dans la caisse de l'État un cautionnement de 500,000 francs en valeurs de premier ordre agréées par le Gouvernement.

Ce cautionnement sera fourni par la Banque de Bruxelles, ici intervenante.

Pour la date du 31 août, il sera remplacé par un cautionnement du même import par la Société nouvelle; le dépôt de la Banque de Bruxelles sera restitué à cette date par les soins du Gouvernement.

Il en sera de même du cautionnement antérieurement fourni, pour compte de la Société Prince-Henri par la Banque de Belgique, qui sera restitué à cet établissement dès qu'il aura été remplacé par le nouveau cautionnement de la Société Prince-Henri.

Le cautionnement de la Société nouvelle lui sera restitué par dixièmes au fur et à mesure de l'avancement des travaux de la ligne de l'Attert, de telle sorte que le dernier dixième soit remboursé dans les trente jours qui suivront la mise en exploitation de cette ligne.

Pour le surplus, le cautionnement sera régi par les stipulations de l'art. 8 de la convention du 14 décembre 1868-27 février 1869.

Art. 19.

La présente convention ne sera définitive que si elle reçoit, avant le 31 août prochain, l'approbation de la Chambre des députés du Grand-Duché de Luxembourg.

Art. 20.

La Société sera mise en possession de l'exploitation du chemin de fer et des mines dans le mois de la date où le Gouvernement sera devenu propriétaire des lignes par suite de l'adjudication à laquelle il fera procéder conformément à l'art. 1^{er}.

Cependant, aussi longtemps que la Société ne sera pas définitivement constituée, l'exploitation se continuera dans les conditions actuelles, et avec le personnel qui y est attaché en ce moment, sauf les mesures disciplinaires qu'il serait reconnu utile de prendre de commun accord entre la nouvelle Société et le Gouvernement.

Le Gouvernement versera à la nouvelle Société tout l'encaisse net de l'exploitation, déduction faite de tous frais quelconques, faits par le Gouvernement, soit pour l'exploitation, soit dans l'intérêt de la reconstitution de l'entreprise des chemins de fer Prince-Henri.

Art. 21.

Tous les contrats relatifs à la reconstitution de l'entreprise des chemins de fer Prince-Henri, y compris les conventions accessoires et les statuts de la nouvelle Société, seront enregistrés au droit fixe de deux francs.

Bruxelles, le 22 juillet 1877.

J. FERMONT. L.-E. MOMMERTS.

Pour adhésion à la présente proposition,
Banque de Bruxelles en liquidation,
L. WIENER. J. STERN.

Approuvé la convention qui précède, aux termes de l'art. 4 de la loi du 24 août 1877.

Luxembourg, le 4 septembre 1877.

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

Gesetz vom 10. August 1877, wodurch dem Hrn. Hubert Roloff, Postbeamten zu Luxemburg, die Naturalisation verliehen wird.

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

Nach Einsicht des Naturalisationsgesuches des Hrn. Hubert Roloff, Postbeamten zu Luxemburg, geboren zu Heckhalenfeld (Preußen) den 26. December 1847;

Nach Einsicht des Art. 10 der Verfassung;

Nach Anhörung Unseres Staatsrathes;

Loi du 10 août 1877, qui accorde la naturalisation à M. Hubert Roloff, commis des postes à Luxembourg.

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

Vu la demande en naturalisation de M. Hubert Roloff, commis des postes, à Luxembourg, né à Heckhalenfeld (Prusse), le 26 décembre 1847;

Vu l'art. 10 de la Constitution;

Notre Conseil d'État entendu;

Mit Zustimmung der Kammer der Abgeordneten;
Nach Einsicht der Entscheidungen der Abgeordneten-
kammer vom 26. Juli 1877 und des Staats-
rathes vom 3. August c., gemäß welchen eine
zweite Abstimmung nicht erfolgen wird;

Haben verordnet und verordnen:

Art. 1. Dem Hrn. Hubert Roloff ist die
Naturalisation verliehen.

Art. 2. Diese Naturalisation unterliegt einer
Einregistrierungsgebühr von 50 Franken.

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

Soestbiff, den 10. August 1877.

Für den König-Großherzog:
Dessen Statthalter
Der General-Director im Großherzogthum,
der Justiz, Heinrich,
Paul Eyschen. Prinz der Niederlande.

Datum der Annahme.

(Art. 8 des Gesetzes vom 12. Nov. 1848, Nr. 2.)

Die durch vorstehendes Gesetz dem Hrn. Hubert
Roloff verliehene Naturalisation ist von ihm
am 21. August c. angenommen worden, wie
solches aus einem Protokolle hervorgeht, welches
am nämlichen Tage vom Bürgermeister der Stadt
Luxemburg aufgenommen worden und von welchem
eine Ausfertigung bei der General-Direction der
Justiz eingegangen ist.

Luxemburg den 28. August 1877.

Für den General-Director der Justiz:
Der General-Director der Finanzen,
B. v. Roëbe.

De l'assentiment de la Chambre des députés;
Vu la décision de la Chambre des députés du
26 juillet 1877, et celle du Conseil d'État du 3
août suivant, portant qu'il n'y a pas lieu à second
vote;

Avons ordonné et ordonnons:

Art. 1^{er}. La naturalisation est accordée au dit
M. Hubert Roloff.

Art. 2. Cette naturalisation est conférée moyen-
nant un droit d'enregistrement de 50 francs.

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

Soestdijk, le 10 août 1877.

Pour le Roi Grand-Duc:
Son Lieutenant Représentant
Le Directeur général dans le Grand-Duché,
de la justice, HENRI,
Paul Eyschen. PRINCE DES PAYS-BAS.

Date de l'acte d'acceptation.

(Art. 8 de la loi du 12 novembre 1848, n° 2.)

La naturalisation accordée par la loi publiée
ci-dessus a été acceptée le 21 août courant par
M. Hubert Roloff, ainsi qu'il résulte d'un procès-
verbal dressé le même jour par le bourgmestre
de la ville de Luxembourg et dont l'expédition
a été déposée à la Direction générale de la justice.

Luxembourg, le 28 août 1877.

Pour le Directeur général de la justice:
Le Directeur général des finances,
V. DE ROEBÉ.