

Le 8/4/1856 — il allait avoir 46 ans — il épousa à Bissen Gertrude Léocadie FABER, née en 1833, sixième enfant des époux Nicolas Faber-Knepper; cette union devait rester sans descendance.

Si nos renseignements sont exacts, ce fut Auguste Collart-de la Fontaine qui mit Mersch en rapports avec le Lieutenant du Roi à l'occasion d'un dîner que le châtelain de Bettembourg offrit le 6/10/1856 au prince et à la princesse Henri, venus en cette localité pour se rendre compte de l'avancement des travaux des voies ferrées. Outre les membres de la famille Collart et le couple princier, il y avait à table la suite du Lieutenant du Roi, Paul de Scherff, Charles-F. Mersch et deux ingénieurs.<sup>23)</sup>

Comme le gouvernement présidé par Mathias Simons était fermement décidé à s'assurer le concours de Mersch dans les domaines de l'enseignement et des chemins de fer, il le fit nommer dès le 28/11/1857 membre du Conseil d'État nouvellement créé.

Lorsque Mathias Simons institua par arrêtés des 28/2 et 6/3/1859 la Commission chargée de reviser les règlements de l'enseignement supérieur et moyen, il y fit entrer Ch.-Fréd. Mersch, avec les abbés-directeurs Stehres et Muller et les professeurs Neumann et Wies.<sup>24)</sup>

Il faut supposer qu'au début les avis donnés par Mersch en matière de chemins de fer ne furent pas très pertinents, sinon comment expliquer la lettre que le prince Henri écrivit le 12/3/1859 de la Haye au Conseil d'État au sujet du choix à faire entre les deux projets de tracé par la vallée mosellane. En effet, le Lieutenant du Roi indiqua comme raison particulière de ses longues hésitations ... l'absence d'un ingénieur de capacité reconnue dans les affaires ferroviaires ... et parfaitement impartial.<sup>24bis)</sup> Charles-Frédéric Mersch ne joua un rôle officiel qu'à partir du moment où il fut nommé *Commissaire du Gouvernement pour les Affaires des Chemins de Fer* (8/6/1864).

En avril 1870 Mersch, en collaboration avec Franz Majerus, fut chargé par Emmanuel Servais de faire un rapport sur la question de l'exploitation des chemins de fer par l'État luxembourgeois et l'éventualité de confier la traction, partie à la Direction des Chemins de fer prussiens à Sarrebruck, partie aux Chemins de fer de l'État belge.<sup>25)</sup>

Ce projet trouva l'approbation des milieux de la «Luxemburger Zeitung» qui combattaient la solution prônée par le «Luxemburger Wort» et tendant à la reprise des Chemins de fer Guillaume-Luxembourg par l'État Grand-Ducal. Pour être renseigné sur les conséquences financières de ce dernier projet, Servais avait chargé d'un rapport l'ingénieur en chef Sivering.<sup>26)</sup>

Les fonctions à remplir par Mersch furent particulièrement délicates pendant la guerre de 1870/71. En effet, en sa qualité de commissaire, il devait faire fi de ses sentiments personnels en signalant au Gouvernement les grands et les petits événements jusqu'aux moindres irrégularités — lisez sabotages plus ou moins camouflés.

Pour ce qui concerne la «grande affaire Belet-Salenty» (v. fasc. XI, p. 61), Mersch fit bien son rapport au Gouvernement (27/9/1870), mais le fit-il avec la diligence voulue? Surtout quand, comme d'aucuns le laissent entrevoir, il avait été prévenu que quelque chose se préparait.