

Le projet, après avoir passé par la section centrale dont P. de Scherff était le rapporteur, fut adopté par la Chambre le 11 mars suivant par 36 voix contre celles d'Alexis Brasseur et du baron de Tornaco, et bien que Norbert Metz eût critiqué dans la concession de minettes le droit de préférence donné aux constructeurs de chemins de fer et exprimé des doutes quant à la solvabilité de la société concessionnaire⁶⁾. La loi-convention fut promulguée le 19. 3. 1869 et suivie de la constitution de la Société des Chemins de Fer Prince Henri le 28. 4. 1869 dans laquelle Fr. Majerus, le baron F. de Blochausen, J. P. Foehr etc. figuraient comme actionnaires à côté de Simon Philippart.

Mais les tracasseries ne cessent pas pour autant d'accabler le président du Gouvernement. Un de ces soucis est dû aux difficultés surgies au sujet de la construction de la ligne d'Esch à Athus. Le banquier Delloye ayant demandé la concession de cette ligne, Servais — au début du mois de janvier 1869 et étant donné que par arrêté du 20. 6. 1859 le Guillaume-Luxembourg possédait un droit de préférence pour la construction du prolongement de la ligne d'Esch — demanda aux compagnies du Guillaume-Luxembourg et de l'Est de lui communiquer leurs observations.

Bien que le Conseil d'administration du Guillaume-Luxembourg, en sa réunion du 19 février à laquelle assistait le commissaire du Gouvernement Mersch-Faber, eût déclaré que la Compagnie n'avait aucun intérêt dans la question des nouveaux chemins de fer, il fit quand même savoir à Servais, par lettre du 17 mars, que la Société voulait user du droit de préférence.⁷⁾ Nous verrons plus loin que toute la question fut sujette à procès. Soit dit entre parenthèses que, de son côté, Philippart déclara qu'il n'avait rien à objecter à ce que la Compagnie du Guillaume-Luxembourg construisit le chemin de fer pour lequel elle avait un droit de préférence dans le canton d'Esch.

Le 28 mars Majerus commence à éprouver les premières craintes quant à la mentalité du fameux chevalier d'industrie qui devait provoquer tant de ruines. En effet, Philippart devait se trouver à Paris pour négocier l'affaire Prince-Henri et y trouver « bon accueil auprès de maisons de banque puissantes . . . Je lis, continue Majerus, dans les instructions données par M. Ph. à M. Guyot pour Berlin, qu'on offre à la Prusse l'exploitation des lignes nouvelles, même dans le G.-D. Cela ne me semble pas concorder avec le Cahier des Charges qui exclut l'exploitation par un Etat étranger. Puis comment espère-t-on faire faire un chemin de fer par des capitalistes parisiens pour le livrer à la Prusse, comme contrepoids à l'Est? »

Aux difficultés existantes vinrent s'ajouter celles déclenchées d'une part par la campagne favorisée depuis 1868 par le roi Léopold II en faveur d'une annexion du Luxembourg par la Belgique et, d'autre part, par les agissements de J. Joris et de son « Avenir » pour l'annexion du pays par la France. L'affaire se