

laient des millions dont les habitants de ces contrées*) auraient ainsi été privés.»²⁾

Survinrent les événements militaires. La Compagnie de l'Est n'ayant — il est vrai du fait de la guerre — pas suffi aux conditions du cahier des charges, surtout à l'endroit des exploitants de minière du canton d'Esch, Servais envisagea de faire résilier le contrat d'affermage par voie judiciaire, comme il l'avait offert dans sa note à Bismarck du 15. 10. 1870.

Comme Servais l'avoue lui-même³⁾, l'affaire de Thionville devait servir de preuve que la société «avait contrevenu aux règlements qu'elle était tenue d'observer.» Mais les avocats du Gouvernement (P. Eyschen et L. Wurth) jugeant cette argumentation trop caduque — surtout qu'ils étaient loin d'être sûrs de la magistrature — renoncèrent à défendre la cause.

Craignant, de son côté, que l'issue de la guerre n'inflût sur la question de l'exploitation des chemins de fer, le prince Henri écrivit le 10. 3. 1817 à Servais qu'il désirait d'urgence débattre avec lui «une idée qui lui était venue, destinée à défendre les intérêts luxembourgeois et tirer le pays de l'indécision dans laquelle il se trouve.» C'est que le Lieutenant Représentant du Roi avait la conviction que ladite question devait être «tirée au clair avant la réunion des conférences de Bruxelles pour rédiger l'Acte Authentique du traité de paix entre la France et l'Allemagne.»⁴⁾

La situation changea du tout au tout quand le gouvernement français, par la Convention additionnelle au Traité de Francfort du 15. 5. 1871, fut subrogé à la Compagnie de l'Est pour céder ensuite ses droits au gouvernement du Reich. Cette façon de disposer «de la chose d'autrui et sans égard encore aux droits souverains d'un autre Etat», offusqua profondément Servais. Mais, au demeurant, il semble avoir interprété cette cession comme s'il s'agissait «de remplacer une compagnie française par une autre qui donnerait moins d'ombrage»⁵⁾. Aussi se mit-il en quête d'une nouvelle société fermière.

D'abord il tenta d'intéresser la Belgique à notre réseau et se rendit à ces fins à Bruxelles, accompagné du baron de Blochausen. Mais le roi Léopold II et son gouvernement firent la sourde oreille, de crainte d'indisposer Bismarck. Quant à obtempérer aux propositions de G. Philippart, Servais n'y songeait pas, vu le peu d'empressement montré par le fameux financier à remplir ses engagements comme concessionnaire du réseau Prince-Henri. Harcelé pour ne pas avoir assez soutenu Philippart, le Minister d'Etat menaçait même de démissionner «pour le cas où il serait tenu de l'écouter.»⁶⁾

Ensuite il fit demander le 29. 5. 1871 par Foehr si le Reich ne voyait pas d'inconvénient à ce que l'Etat grand-ducal exploitât lui-même ses voies ferrées. On s'imagine aisément la réaction berlinoise.

*) Y compris les propriétaires de l'usine de Colmar!