

Zeitschrift: Bulletin des lois, décrets et ordonnances du canton de Berne
Herausgeber: Chancellerie d'État du canton de Berne
Band: 28 (1858)

Rubrik: Mars 1857

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 03.02.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

CONCESSION

pour la construction d'un chemin de fer de
Berne à Signau et Langnau jusqu'à la
frontière lucernoise près de Kröschen-
brunnen.

(28 mars et 3 avril 1857.)

Article premier.

Le Gouvernement du Canton de Berne autorise la Compagnie et celle-ci s'engage à construire sur le territoire bernois, comme section du chemin de fer de l'Est-Ouest, qu'elle se propose d'entreprendre, une ligne ferrée se rendant, par Signau et Langnau, de Berne à Kröschenbrunnen (frontière lucernoise), d'où elle sera prolongée sur Zurich par Entlibuch et Lucerne.

La Compagnie n'a pas le droit de transmettre plus tard le présent acte de concession à une autre société, ni de se fusionner avec celle-ci, à moins qu'elle n'y ait été autorisée par le Grand-Conseil du Canton de Berne.

Art. 2.

La Compagnie s'engage à établir le chemin de fer concessionné, selon toutes les règles de l'art, comme

aussi, dès qu'il sera achevé, à le mettre dans un état d'exploitation régulière et bien organisée, et à l'entretenir dans cet état pendant toute la durée de la concession.

A cet effet, elle se fera constamment un devoir d'appliquer à la ligne de l'Est-Ouest les améliorations qui seront apportées à d'autres chemins de fer de l'intérieur et de l'étranger bien organisés, notamment en ce qui concerne la célérité et la sûreté du service.

Art. 3.

La Compagnie, comme telle, a son domicile et le siège de son administration dans la ville de Berne, dans le ressort de laquelle les actions personnelles devront lui être intentées. En matière réelle, elle est justiciable des tribunaux de la situation de la chose litigieuse.

Art. 4.

La durée de la concession pour l'exploitation du chemin de fer aux risques et périls de la Compagnie, est fixée à quatre-vingt-dix-neuf années consécutives, à compter du 1^{er} avril 1858.

A l'expiration de cette période, la concession sera renouvelée d'après la convention qui sera faite à cette époque, à moins qu'il n'ait été auparavant fait usage du droit de rachat prévu par l'art. 35 ci-après.

Art. 5.

La loi fédérale du 1^{er} mai 1850 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique est applicable à l'établissement et à l'entretien de ce chemin de fer.

Le droit qu'à la Compagnie d'exiger la cession de terrain s'étend :

- a. au terrain nécessaire à la construction et à l'entretien du chemin avec fondations à double voie et fossés latéraux, ainsi qu'aux modifications et entrecroisements nécessaires ;
- b. à l'espace nécessaire à l'extraction et au dépôt de terre, sable, gravier, pierres, et de tous les matériaux indispensables tant pour le chemin de fer que pour les communications à établir entre le chemin de fer et les ateliers de construction ;
- c. au terrain qu'exigeront les constructions nécessaires, telles qu'abords, aqueducs, gares, stations, maisons de gardes et de surveillants, réservoirs d'eau et magasins d'approvisionnement, etc. ;
- d. à l'établissement et à la modification des routes, chemins et aqueducs auxquels la Compagnie peut être astreinte par suite de la construction du chemin de fer et en vertu du présent cahier des charges.

Art. 6.

La Compagnie est tenue, au plus tard 12 mois après la ratification de la présente concession par l'autorité fédérale, de commencer les travaux de terrassement du chemin de fer sur le territoire bernois, faute de quoi, la concession sera censée révoquée à l'expiration de ce délai.

Art. 7.

Le chemin de fer de Berne à Kröschenbrunnen sera achevé et mis en exploitation régulière dans quatre ans, à dater du jour de la ratification de la présente concession par l'autorité fédérale.

S'il n'est pas satisfait à cet engagement à l'expiration du terme ci-dessus, le Grand-Conseil fixera, en ayant égard aux circonstances, le délai définitif qui lui paraîtra convenable.

Art. 8.

Les travaux ne pourront être commencés avant que la Compagnie ait soumis à l'approbation du Gouvernement les plans de la section traversant le territoire bernois. La Compagnie ne pourra s'écarter ultérieurement de ces plans qu'après une nouvelle approbation du Gouvernement.

En outre, la Compagnie devra s'entendre avec les autorités locales compétentes sur la situation des gares et les communications y aboutissant.

Les ouvriers ressortissants du Canton seront employés de préférence à la construction et aux autres travaux du chemin de fer.

Art. 9.

Partout où la construction du chemin de fer nécessitera des passages à niveau, des passages souterrains et des coulisses, ou en général des modifications aux routes, chemins, ponts, ponceaux, rivières, canaux ou ruisseaux, fossés d'écoulement, fontaines ou conduits de gaz, tous les frais en résultant seront à la charge de la Compagnie, de manière que les propriétaires ou autres personnes ou communautés chargées de l'entretien, ne pourront avoir à supporter, par suite de ces changements, aucun dommage ni aucune charge plus onéreuse qu'auparavant.

Les plans de ces travaux, ainsi que tous les autres plans, seront soumis à l'approbation du Conseil-exécutif,

lequel prononcera en dernier ressort sur les contestations qui pourraient s'élever relativement à la nécessité et à l'extension des constructions de ce genre.

Art. 10.

Si, après la construction du chemin de fer, il est établi par l'Etat ou par les communes des routes, chemins ou tuyaux de fontaines croisant le chemin de fer, la Compagnie ne pourra réclamer d'indemnité pour atteinte portée à sa propriété; en outre elle supportera à elle seule tous les frais résultant de la construction de nouvelles maisons de gardes et de l'établissement de gardes, qui seraient la conséquence de ces modifications.

Lorsqu'il deviendra nécessaire de réparer des routes, chemins, ouvrages d'irrigation, tuyaux de fontaine, etc. traversant le chemin de fer, la Compagnie n'aura pas le droit de réclamer des dommages-intérêts aux propriétaires de ces objets, en raison des interruptions que ces travaux pourraient apporter dans le service.

Lorsque la nécessité de pareilles réparations sera constatée, elles ne pourront être faites, sur les points en contact avec le chemin de fer, que sous la direction des ingénieurs dudit chemin. L'administration du chemin de fer fera promptement droit aux demandes qui lui seront adressées à cet effet.

Art. 11.

Pendant la construction, la Compagnie prendra toutes les mesures pour que la circulation ne soit pas interrompue sur les routes et autres voies de communication existantes, et pour que les fonds de terre et les bâtiments n'éprouvent pas de dommage; les dégâts inévitables seront bonifiés par la Compagnie.

Partout où la sûreté publique l'exigera, la Compagnie établira et entretiendra à ses frais, de manière à donner toute sécurité, une clôture suffisante le long de la voie. En général elle a à prendre à ses frais toutes les dispositions que le Gouvernement jugera dès à présent ou plus tard nécessaires pour la sûreté publique, soit en établissant des postes de gardes, soit en adoptant d'autres mesures analogues.

Les objets du domaine de l'histoire naturelle, de l'antiquité et de l'art plastique, ou en général de quelque intérêt scientifique, tels que fossiles, pétrifications, monnaies, médailles, etc. qui viendraient à être mis au jour par les travaux de construction du chemin de fer, seront et demeureront propriété de l'Etat.

Art. 12.

Provisoirement le chemin de fer ne sera construit qu'à une voie, mais la Compagnie pourra dès à présent poursuivre l'expropriation des terrains nécessaires à l'établissement d'une double voie.

Aussitôt que l'augmentation de la circulation ou la sûreté de l'exploitation l'exigeront, le Gouvernement aura le droit d'ordonner l'établissement d'une double voie sur la totalité du parcours.

Avant de prendre cette décision, le Gouvernement entendra la Compagnie. Si celle-ci ne reconnaît pas la nécessité de l'établissement d'une double voie, il sera statué sur la difficulté par un tribunal arbitral, conformément à l'art. 35.

Art. 13.

La Compagnie se soumettra à toutes les dispositions qui seront décrétées par l'autorité fédérale dans le but

d'assurer l'unité des chemins de fer suisses sous le rapport technique. (Art. 12 de la loi fédérale du 28 juillet 1852.)

Art. 14.

Le chemin ne pourra être livré à la circulation avant d'avoir été examiné, dans toutes ses parties, et essayé, dans les endroits convenables, par des délégués du Gouvernement. L'exploitation ne pourra commencer qu'après que le Gouvernement y aura donné son consentement formel sur le rapport de ses délégués. La même disposition est applicable aux mesures mentionnées en l'art. 11, du moment qu'elles ont pour objet la construction de chemins ou ponts provisoires, etc.

Art. 15.

Le chemin de fer achevé, la Compagnie en fera lever à ses frais un plan de délimitation et un plan cadastral complets, contradictoirement avec les autorités communales compétentes; en même temps elle fera faire, contradictoirement avec les délégués des autorités fédérales et cantonales, une description des ponts, passages à niveau et autres ouvrages d'art établis, ainsi qu'un inventaire de la totalité du matériel d'exploitation. Des expéditions authentiques de ces documents, auxquelles sera annexé un compte exact et définitif des frais d'établissement du chemin de fer et des travaux servant à son exploitation, devront être déposées aux archives du Conseil fédéral et aux archives cantonales. Les statuts de la Compagnie seront aussi déposés dans ces dernières.

Les compléments ou changements apportés plus tard à la construction du chemin de fer seront mentionnés dans ces documents.

La Compagnie est pareillement tenue de remettre chaque année au Gouvernement cantonal un extrait de ses comptes et des délibérations des assemblées générales des actionnaires, de même que le compte-rendu annuel de sa Direction.

Art. 16.

Le chemin de fer et ses accessoires, tant mobiliers qu'immobiliers, seront constamment maintenus en bon état, de manière à offrir pleine sécurité.

Le Gouvernement pourra en tout temps faire visiter par ses délégués l'état du chemin de fer et de toutes les constructions qui en dépendent.

Si la Compagnie ne remédie pas sur le champ aux défauts ou négligences à elle signalées, le Gouvernement aura le droit de prendre de son chef les mesures nécessaires, aux frais de la Compagnie.

Art. 17.

Les locomotives seront construites d'après les meilleurs modèles et satisferont à toutes les conditions de sûreté requises pour ces sortes de machines.

Il en sera de même de la construction des wagons pour les voyageurs, dont il sera établi trois classes :

- 1^{re} classe : couverts, garnis, dos et banquettes rembourrés, fermant à glaces ;
- 2^{me} classe : couverts, banquettes rembourrées, fermant à glaces ;
- 3^{me} classe : couverts, banquettes non rembourrées, fermant à vitres.

Si le besoin d'une quatrième classe de waggons se fait sentir, le Gouvernement peut en autoriser l'introduction.

Les waggons pour le transport du bétail et des marchandises seront de même bien et solidement construits.

Art. 18.

La Compagnie est tenue d'entretenir au moins deux services journaliers pour les voyageurs entre les deux points extrêmes du chemin de fer. Chaque train de voyageurs aura des waggons de toute classe en nombre suffisant pour pouvoir transporter tous les voyageurs qui se présenteront.

Art. 19.

Le maximum des taxes de transport que la Compagnie est autorisée à percevoir est fixé comme suit :

TARIF.

Personnes.	Par lieue.
Waggon de I ^{re} classe	Fr. 0,50
„ „ II ^{me} „	„ 0,35
„ „ III ^{me} „	„ 0,25

Les enfants au-dessous de dix ans ne paieront que la moitié pour toutes les places. La Compagnie s'engage à accorder une réduction de 20 % sur la taxe ci-dessus pour les billets d'aller et retour s'effectuant le même jour. Elle accordera une remise ultérieure aux particuliers qui se procurent des billets d'abonnement pour parcourir la ligne entière au moins 12 fois dans l'espace de trois mois.

Bétail.

Chevaux et mulets, par tête et par lieue	Fr. 0,80
Bœufs, vaches et taureaux	„ 0,40
Veaux, porcs et chiens	„ 0,15
Moutons et chèvres	„ 0,10

Pour le chargement de voitures de transport entières, il sera accordé une remise équitable sur les taxes fixées plus haut.

Marchandises.

Pour les marchandises, il sera établi *quatre* classes, dont la première (la classe supérieure) ne paiera pas plus de 4 centimes, et l'inférieure plus de 2½ centimes par lieue et par quintal.

Art. 20.

Les marchandises de toute espèce qui doivent être transportées avec la vitesse des trains de voyageurs, paieront une taxe de 8 cent. par quintal et par lieue; le bagage des voyageurs, à l'exception des menus effets qu'ils gardent près d'eux, paiera 12 cent. par quintal et par lieue.

Le bétail et les voitures transportés avec la vitesse des trains de voyageurs, payeront 40 % en sus de la taxe ordinaire.

L'argent est assujetti à une taxe proportionnelle à la valeur, de 4 cent. pour 1000 francs et par lieue.

Le minimum du poids est ½ quintal, celui de la valeur 500 francs et celui de la distance ½ lieue. Une fraction de demi-lieue paiera la taxe entière.

Le minimum de la taxe d'un objet ne peut être inférieur à 40 centimes.

Les envois de 50 livres et au-dessous seront toujours réputés marchandises à transporter par convois accélérés.

Les charges de produits agricoles n'excédant pas 50 livres, qui voyagent avec leurs porteurs par les convois de personnes, seront exemptes de frais de transport; le surplus (ce qui excède les 50 livres) est assujetti à la taxe ordinaire des marchandises.

Art. 21.

Si le produit net du chemin de fer s'élève au-delà de 10 %, les taxes ci-dessus seront révisées et subiront une réduction proportionnelle.

Si, au contraire, le produit net de l'entreprise n'atteint pas le 5 %, il est réservé à la Compagnie de hausser suffisamment le tarif ci-dessus, en se concertant avec le Gouvernement.

Art. 22.

La vitesse moyenne des trains de voyageurs sera d'au moins 5 lieues par heure. Les marchandises assujetties à la taxe réduite devront être expédiées dans les deux fois vingt-quatre heures après leur remise à la station du chemin de fer; mais si l'expéditeur prolonge ce terme, il pourra lui être fait un rabais proportionnel.

Les marchandises à transporter par convois accélérés seront expédiées par le premier train de voyageurs, pourvu qu'elles aient été remises une heure avant son départ.

La Compagnie se réserve le droit d'arrêter sur le service de transport des règlements détaillés, qui seront soumis à la sanction du Gouvernement.

Art. 23.

Les marchandises dont le transport est confié à l'administration du chemin de fer seront livrées aux lieux de chargement des stations.

Les taxes fixées par le tarif ne s'appliquent qu'au transport de station en station.

L'administration prendra dans les stations principales les dispositions nécessaires pour la livraison des objets au domicile des destinataires, de même que pour le transport des voyageurs et de leur bagage aux gares et à partir des gares. Elle dressera un tarif des taxes à percevoir à cet effet.

Art. 24.

Les taxes seront, partout et pour chacun, calculées d'une manière uniforme.

L'administration du chemin de fer ne doit accorder à qui que ce soit des avantages qu'elle ne pourrait, dans des circonstances analogues, accorder à toutes autres personnes.

Art. 25.

Tout changement apporté au tarif ou aux règlements de transport sera dûment porté à la connaissance du public; les changements de tarif seront publiés au moins, quatorze jours avant leur mise en vigueur.

Si la Compagnie juge à propos d'abaisser ses tarifs, cette réduction sera maintenue au moins trois mois pour les voyageurs et un an pour les marchandises.

Cette disposition n'est toutefois pas applicable aux trains de plaisir non plus qu'aux faveurs exceptionnelles qui seraient accordées dans des circonstances particulières.

Art. 26.

La Compagnie a, vis-à-vis de la Confédération, l'obligation de transporter gratuitement les lettres et paquets dont la loi fédérale du 2 juin 1849 sur la régle des postes (Art. 2) a exclusivement réservé l'expédition à l'administration des postes. Le transport du conducteur attaché à ce service sera également gratuit.

S'il est établi des bureaux de poste ambulants, les frais d'établissement et d'entretien de ces bureaux seront à la charge de l'administration fédérale des postes ; mais l'administration du chemin de fer devra les transporter gratuitement ainsi que leurs employés. (Loi fédérale du 28 juillet 1852, art. 3.)

L'administration ne peut être astreinte à effectuer pour la poste des transports par trains extraordinaires.

La Compagnie est autorisée, mais sans exclure la concurrence privée, à établir, là où elle le jugera convenable, des services d'omnibus, pour relier les stations de chemin de fer aux localités situées à l'écart ; elle jouira de la réduction du droit de concession prévue par l'art. 14 du règlement du 28 novembre 1851 sur la délivrance des concessions postales.

Art. 27.

La Compagnie est tenue, sur la réquisition de l'autorité militaire compétente, de transporter par des trains ordinaires les militaires au service fédéral ou *cantonal*, ainsi que le matériel de guerre fédéral ou *cantonal*, contre paiement de la moitié de la taxe la moins élevée.

Le transport de corps considérables au service fédéral et de leur matériel aura lieu aux mêmes conditions, et, si cela est nécessaire, au moyen de trains extraordinaires.

Toutefois la Confédération ou le Canton supportera les frais occasionnés par les mesures extraordinaires de sûreté qui seraient prises pour les transports de poudre et de munition. Elle répondra de tous les dommages que l'expédition de ces objets pourrait causer, hors le cas de faute de la part de l'administration ou de ses employés.

Art. 28.

L'administration est soumise, envers la Confédération, aux obligations suivantes, sans pouvoir prétendre à une indemnité :

- a. Permettre l'établissement de lignes télégraphiques le long du chemin de fer ;
- b. Faire surveiller et diriger par ses ingénieurs les travaux de premier établissement et de grosses réparations de télégraphes ;
- c. Employer le personnel du chemin de fer à la surveillance du télégraphe, ainsi qu'aux menues réparations, pour lesquelles l'administration des télégraphes fournira les matériaux nécessaires. (Art. 9 de la loi fédérale du 28 juillet 1852.)

En revanche, l'administration a le droit de relier à ses frais un fil destiné exclusivement à son usage aux lignes télégraphiques établies le long du chemin de fer, et de le rattacher à des appareils dans toutes les gares et stations. (Art. 5 de la loi fédérale du 28 juillet 1852.)

Art. 29.

Le maintien de la police du chemin de fer appartiendra, sans préjudice des droits de la police cantonale,

à la Compagnie, qui émettra à cet effet les règlements nécessaires, sauf ratification du Gouvernement.

Les employés de l'administration qui seront commis au maintien et à l'exécution de ces règlements, et qui seront choisis de préférence parmi les ressortissants du Canton, porteront sur leurs vêtements des marques distinctives, faciles à reconnaître.

Ils feront à l'autorité de police compétente la promesse solennelle de remplir fidèlement et consciencieusement leurs devoirs; ils devront être congédiés sur la demande motivée de la même autorité.

L'administration du chemin de fer prendra, de concert avec les autorités compétentes, des mesures propres à assurer la perception de l'impôt de consommation sur les boissons.

Art. 30.

Le Gouvernement pourvoira à ce qu'il soit décrété des dispositions pénales pour la répression des dommages causés au chemin de fer, des actes de nature à compromettre la sûreté des voyageurs et des contraventions aux règlements de police du chemin de fer; le tout sans préjudice des lois qui seront rendues par les autorités fédérales.

Les contrevenants seront, en cas de découverte, arrêtés et livrés à l'autorité compétente par les employés de la Compagnie.

Art. 31.

La Compagnie est tenue de se prêter à la jonction des lignes d'autres Compagnies avec la sienne, d'après le mode le plus convenable, et sans qu'il lui soit permis de modifier ses tarifs au détriment des lignes incidentes.

Les contestations qui pourraient surgir, seront tranchées par l'autorité fédérale. (Art. 13 de la loi fédérale du 28 juillet 1852.)

S'il est accordé des concessions pour des prolongements ou des embranchements, la Compagnie de l'Est-Ouest aura toujours, à conditions égales, la préférence sur les entreprises rivales, sauf les droits antérieurs qui pourraient avoir été concédés à d'autres compagnies. Le Gouvernement s'engage à n'accorder, pendant les 30 prochaines années, aucune concession pour d'autres lignes parallèles à celle mentionnée au présent acte, comme aussi à ne pas en entreprendre lui-même l'établissement.

Art. 32.

La Compagnie, comme telle, ne pourra être assujettie à des contributions cantonales ou communales, ni pour la voie ferrée, ni pour les gares, matériel d'exploitation et autres accessoires qui en dépendent, ni pour l'exploitation et l'administration du chemin de fer.

Ne sont point comprises dans cette exemption les contributions légales à l'assurance mutuelle contre l'incendie.

Les bâtiments et autres immeubles que la Compagnie pourrait posséder en dehors du chemin de fer et qui ne s'y rattacheraient pas directement, seront soumis aux contributions ordinaires.

Les employés de la Compagnie seront imposables à l'instar des autres citoyens ou habitants.

Art. 33.

Il demeure loisible au Conseil fédéral de percevoir, pour le transport régulier et périodique des voyageurs,

un droit annuel de concession, proportionné au rendement de la voie et à son influence financière sur le produit des postes, mais qui ne pourra excéder le chiffre de 500 fr. pour chaque rayon d'une lieue en voie d'exploitation. Cependant le Conseil fédéral ne fera pas usage de ce droit tant que l'entreprise ne rapportera pas au-delà de 4 % après déduction de la somme portée sur le compte d'exploitation ou incorporée à un fonds de réserve. (Art. 1^{er} de l'arrêté fédéral du 17 août 1852.)

Art. 34.

Outre les conducteurs de locomotives et les machinistes que la loi fédérale dispense du service militaire, seront encore exempts de l'obligation du service personnel, sauf l'approbation des autorités fédérales, les conducteurs de trains, les gardes et les autres employés du chemin de fer, pendant la durée de leur emploi.

Art. 35.

La Confédération aura le droit, moyennant indemnité, de racheter le chemin de fer, avec tout son matériel, les bâtiments et les approvisionnements, à l'expiration des 30^e, 45^e, 60^e, 75^e, 90^e et 99^e années, à dater du commencement de l'exploitation sur toute la ligne, après que la Compagnie en aura été avertie 5 ans à l'avance.

Dans le cas où les parties ne pourraient s'entendre au sujet de l'indemnité à fournir, celle-ci sera déterminée par un tribunal arbitral.

Ce tribunal sera composé de telle sorte que chacune des parties nommera deux arbitres et que ceux-ci désigneront un sur-arbitre. Si les arbitres ne peuvent

s'entendre quant à la personne du sur-arbitre, le tribunal fédéral présentera une triple proposition, dont le demandeur d'abord, puis le défendeur éliminent chacun une des personnes présentées. Celle qui reste est sur-arbitre. (Art. 2 de l'arrêté fédéral du 17 août 1852.)

Art. 36.

Pour la fixation de l'indemnité à fournir, les dispositions suivantes seront appliquées :

- a.* Dans le cas de rachat à l'expiration des 30°, 45° ou 60° années, on paiera 25 fois la valeur de la moyenne du produit net pendant les dix années précédant immédiatement l'époque à laquelle la Confédération a annoncé le rachat. En cas de rachat à l'expiration de la 75° année, il sera payé 22½ fois, et à l'expiration de la 90° année, 20 fois la valeur de ce produit net; il est bien entendu toutefois que le montant de l'indemnité ne peut dans aucun cas être inférieur au capital primitif. Du produit net, qui doit être pris pour base de ce calcul, seront défalquées les sommes qui sont portées sur le compte d'exploitation ou incorporées à un fonds de réserve.
- b.* Dans le cas de rachat à l'expiration de la 99° année, la somme présumée que coûterait la construction de la voie et son organisation en vue de l'exploitation à ladite époque, sera payée à titre d'indemnité.
- c.* Le chemin de fer avec ses accessoires sera cédé à la Confédération dans un état parfaitement satisfaisant, quelle que soit l'époque du rachat. Dans le cas où il ne serait pas satisfait à cette

obligation, on effectuera une retenue proportionnée sur la somme de rachat.

Les contestations qui viendraient à s'élever à ce sujet, seront vidées par le tribunal arbitral susmentionné. (Art. 2 de l'arrêté fédéral du 17 août 1852.)

Art. 37.

Les droits de rachat stipulés ci-dessus (Art. 35) en faveur de la Confédération sont aussi réservés aux Cantons, pris collectivement, dont le chemin de fer de l'Est-Ouest traversera le territoire, en ce sens que ces Cantons pourront, aux époques susdésignées, mais seulement après un avertissement préalable de quatre ans, exercer la faculté de rachat, dans le cas où la Confédération n'en aurait pas fait usage l'année auparavant.

Sont applicables toutes les dispositions des art. 35 et 36 concernant l'indemnité, ainsi que l'intervention et l'établissement d'un tribunal arbitral.

Art. 38.

Les contestations civiles que l'interprétation du présent acte pourrait faire naître entre le Gouvernement et la Compagnie, seront vidées sans appel par un tribunal arbitral établi conformément à l'art. 35.

Art. 39.

Le Canton de Berne sera convenablement représenté au sein du Conseil d'administration.

Art. 40.

En garantie de l'accomplissement des obligations qui lui sont imposées par la présente convention, le comité fondateur déposera au nom de la Compagnie six mois, au plus tard, après la ratification de la concession par l'autorité fédérale, un cautionnement de 50,000 francs,

lequel sera fourni en papiers ou en espèces. Dans ce dernier cas, le Gouvernement en paiera l'intérêt au 3^o/o.

Ce cautionnement sera restitué à la Compagnie dès qu'elle aura prouvé avoir déboursé le double de sa valeur pour l'établissement du chemin de fer.

Art. 41.

Si, dans les actes de concession délivrés par les cantons intéressés à cette ligne, ou plus tard, pendant la construction ou l'exploitation du chemin de fer, la Compagnie accordait à d'autres Cantons des conditions plus favorables que celles que renferme la présente concession, elles seront aussi applicables au Canton de Berne et au chemin de fer qui le traverse, à l'exception des dispositions mentionnées en l'art. 12.

Ainsi fait à Berne, le 28 mars 1857.

Le Directeur des chemins de fer,

SAHLI,

Conseiller d'Etat.

Au nom du Comité fondateur de la Compagnie
pour l'établissement du chemin de fer
de l'Est-Ouest suisse :

Frédéric SCHMID.

Dr. B. HILDEBRAND.

G. WILDBOLZ, notaire.
