

Zeitschrift: Bulletin des lois, décrets et ordonnances du canton de Berne
Herausgeber: Chancellerie d'État du canton de Berne
Band: 11 (1872)

Rubrik: Février 1872

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: 23.12.2025

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

Art. 5

25 janvier
1872.

La présente ordonnance, qui entre immédiatement en vigueur, sera insérée au Bulletin des lois.

Berne, le 25 janvier 1872.

Au nom du Conseil-exécutif:

Le Président,
KUMMER.

Le Secrétaire d'Etat,
Dr TRÆCHSEL.

ACTE DE CONCESSION

1^{er} février
1872.

de

l'Etat de Berne pour la construction et l'exploitation d'un chemin de fer d'Interlaken au Gummihorn (Scheinige-Platte).

LE GRAND-CONSEIL DU CANTON DE BERNE,

vu le rapport et la proposition du Conseil-exécutif,

DÉCRÈTE :

Art. 1^{er}

A teneur de l'article 2 de la loi fédérale du 28 juillet 1852, la concession pour l'établissement et l'exploitation d'un chemin de fer d'Interlaken au Gummihorn (Scheinige-Platte) est accordée à MM. Ad. Næff,

1^{er} février 1872. ingénieur, à St Gall; Olivier Zschokke, ingénieur, à Aarau; N. Riggenbach, chef de l'atelier des machines à Olten; Stämpfli, président de la Banque fédérale à Berne; G.-C. Burki, président de l'association d'utilité publique à Interlaken; J. Strubin, président de la Société du Kurhaus à Interlaken; R. Kaufmann-Neukirch, banquier à Bâle et C. Stæhelin-Bucknor, banquier à Bâle, pour eux ou pour une Société anonyme à former d'après les lois du canton de Berne.

Plus tard, la présente concession ne pourra être cédée ni fusionnée avec une autre Société ou entreprise que du consentement du Conseil-exécutif de Berne.

Art. 2.

La Société à former d'après l'art. 1^{er} élit domicile à Berne.

La Société ou ses représentants peut être actionnée devant les tribunaux de son siège pour les actions personnelles intentées dans le Canton relativement à des objets de la convention ou à des dommages. Pour les actions réelles, la Société est justiciable des tribunaux de la situation de la chose litigieuse.

Art. 3.

La Compagnie s'engage à établir le chemin de fer d'après les règles de l'art, à le mettre dans un état d'exploitation régulière et à l'entretenir dans cet état pendant toute la durée de la concession.

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 dater du jour de l'ouverture de l'exploitation.

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 fait usage des droits de rachat réservés à la Confédération et au Canton. 1^{er} février 1872.

La Compagnie a, en tout temps, la faculté de renoncer à la concession et de laisser procéder à la liquidation de l'entreprise.

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'a la Compagnie d'exiger la cession de terrain s'étend :

- a) au terrain nécessaire à la construction et à l'entretien du chemin, avec fondation à simple ou 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 et les chantiers de construction ;
- c) au terrain qu'exigeront les constructions nécessaires, tels qu'abords, aqueducs, stations, maisons de surveillants et de gardes-voie, réservoirs d'eau, magasins et bâtiments d'approvisionnement, etc. ;
- d) à l'établissement et à la modification des routes, chemins et aqueducs qui seront nécessaires par suite de la construction du chemin de fer et du présent acte de concession.

1^{er} février
1872.

Art. 6.

La Compagnie est tenue, au plus tard un an après la ratification de la présente concession par l'autorité fédérale, de commencer les travaux de construction du chemin de fer, faute de quoi la concession sera censée révoquée par le Gouvernement à l'expiration de ce délai.

Art. 7.

L'achèvement de la voie doit avoir lieu dans le terme de trois ans à partir de la ratification fédérale, et l'exploitation commencera au plus tôt, eu égard au temps d'exploitation dont on dispose.

Le Conseil-exécutif peut accorder une prolongation de délai convenable pour le commencement et l'achèvement du chemin de fer.

Art. 8.

L'obligation de desservir l'exploitation de la ligne ne s'étend qu'aux mois de la saison des voyageurs.

La Compagnie aura à s'entendre avec le Gouvernement sur le commencement et la cessation de l'exploitation, ainsi que sur la fixation des horaires.

Art. 9.

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

Art. 10.

Partout où la construction du chemin de fer nécessitera des modifications aux routes, chemins, cours

d'eau, canaux, 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. En cas de contestation sur la nécessité et l'extension des constructions de ce genre, le Conseil-exécutif décide en dernier ressort.

1^{er} février
1872.

Art. 11.

Si après la construction du chemin de fer il est établi, par l'Etat ou par les communes, des routes, chemins ou conduites d'eau croisant le chemin de fer, la Compagnie ne pourra réclamer aucune indemnité pour atteinte portée à sa propriété.

Art. 12.

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.

Art. 13.

Le chemin de fer ne pourra être livré à la circulation sans le consentement du Gouvernement, qui n'accordera son autorisation qu'après une visite et des épreuves constatant la solidité de la construction dans toutes ses parties.

Lorsque le chemin de fer sera en cours d'exploitation, le Gouvernement aura en tout temps le droit d'ordonner une visite de ce genre. S'il se révélait à cette occasion des lacunes de nature à compromettre la sûreté de l'usage de la voie, le Gouvernement aura le

1^{er} février 1872. droit d'exiger que la Compagnie y remédie sur-le-champ, et si elle n'obtempère pas à cette réquisition, il prendra lui-même aux frais de la Compagnie les mesures nécessaires.

Art. 14.

Le chemin de fer achevé, la Compagnie en fera lever à ses frais un plan de délimitation et un plan cadastral complets, avec le concours contradictoire des autorités communales compétentes; en même temps elle fera faire, avec le concours contradictoire des délégués des autorités fédérales et cantonales, une description des ponts, traversées 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 compléments ou changements apportés plus tard à la construction du chemin de fer de même que toute augmentation du matériel d'exploitation seront mentionnés dans ces documents.

Art. 15.

L'organisation de la Compagnie sera réglée par ses statuts, qui seront soumis à la sanction du Gouvernement.

Art. 16.

Le chemin de fer et ses accessoires, tant mobiliers qu'immobiliers, seront constamment maintenus en bon état et de manière à offrir pleine sécurité. La Compagnie devra faire clore la voie partout où la nécessité s'en fera sentir.

Le Gouvernement pourra en tout temps faire visiter par des 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.

1^{er} février
1872.

Art. 17.

La voie établie sur le versant de la montagne est formée par deux bandes de rails saillants ou plats, sur lesquels se meuvent les roues des locomotives et des wagons; de plus, par un engrenage à crémaillère au centre de la voie, dans lequel s'engrènent les roues motrices dentées des locomotives.

La voie établie dans la vallée sera construite de manière à pouvoir être exploitée à l'aide de locomotives ou par traction de chevaux.

Art. 18.

Les locomotives ainsi que les wagons de marchandises et de voyageurs seront construits d'après le système d'engrenage à crémaillère.

Eu égard à la circonstance que les fortes pentes ne peuvent être franchies qu'à l'aide d'un matériel roulant offrant des conditions exceptionnelles de mobilité, les locomotives et les wagons devront être d'une construction aussi légère que possible, sans préjudice de la solidité.

Les wagons pour les voyageurs seront couverts et pourvus de sièges.

Art. 19.

La Compagnie n'est tenue à construire qu'une seule voie, mais elle a le droit d'en établir en tout temps une seconde.

1^{er} février
1872.

Art. 20.

Le nombre des convois quotidiens et les horaires seront déterminés en raison des besoins de la circulation des voyageurs et de leur bagage, ainsi que des moyens dont la ligne ferrée dispose.

A partir du commencement de la saison des voyageurs jusqu'à la fin, la Compagnie est tenue de faire partir journellement un convoi au moins dans chaque direction.

Art. 21.

Le maximum des taxes pour le transport est fixé comme suit :

Personnes.

Aussi longtemps qu'il n'y a qu'une classe de wagons pour le trajet d'Interlaken à la station de Scheinige-Platte fr. 12.—

Pour le trajet de la Scheinige-Platte à Interlaken » 8.—

Lorsqu'il y aura *deux* classes de wagons :

I^e classe Interlaken station Scheinige-Platte fr. 15.—
» Station Scheinige-Platte-Interlaken » 7.50

II^e classe Interlaken station Scheinige-Platte » 8.—
» Station Scheinige-Platte-Interlaken » 4.—

Les enfants au-dessous de 4 ans, qui n'occupent pas un siège, paient la moitié.

Le droit à des billets de et pour les stations intermédiaires est chaque fois limité aux places disponibles et soumis à une taxe proportionnée à la longueur du parcours.

A l'expiration de 5 années d'exploitation, le Gouvernement peut exiger que deux classes de wagons soient établies. Pour le cas où il y aurait entre la Compagnie d'exploitation et le Gouvernement une divergence d'opinion quant à l'utilité d'une seconde classe de wagons, le différend sera tranché par le tribunal arbitral prévu par l'article 32, et les susdites taxes trouveront leur application d'après la décision intervenue.

1^{er} février
1872.

La Compagnie est en outre tenue de délivrer des billets d'abonnement pour 5 courses doubles, avec rabais de 30 % sur les prix indiqués plus haut.

Marchandises.

Effets de voyageurs, par quintal et par kilomètre,
fr. —.40

Marchandises et matériaux à bâtir, par
quintal et par kilomètre —.30

Art. 22.

Le 1/2 quintal est calculé comme minimum d'une consignation de colis. Il ne peut être pris dans les wagons de voyageurs aucun bagage dont le poids excède 10 %.

Le minimum de la taxe d'un objet est d'un franc.

Art. 23.

Il est facultatif à l'Administration d'exploitation d'attacher des wagons de bagages ou de marchandises aux wagons pour les voyageurs, ou d'expédier des convois à part.

Le bagage de voyageurs et les envois de denrées n'excédant pas le poids d'un quintal seront expédiés le jour de la consignation ou dans les 24 heures au plus tard; d'autres marchandises, dont chaque colis n'excède pas le poids de 3 quintaux, seront expédiées dans les

1^{er} février 1872. deux jours à partir de la consignation. En ce qui concerne le transport de marchandises d'un poids supérieur à celui indiqué ci-dessus, l'expéditeur aura à s'entendre avec la Compagnie.

Art. 24.

La Compagnie se réserve d'établir, avec l'approbation du Gouvernement, un règlement pour le détail du service de transport.

Art. 25.

Les militaires n'ont aucun droit à une réduction de taxe.

Art. 26.

La Compagnie est soumise, vis-à-vis de la Confédération aux obligations suivantes, sans pouvoir prétendre à une indemnité :

- a. transporter les envois de la poste aux lettres ;
- b. permettre l'établissement d'une ligne télégraphique le long du chemin de fer ;
- c. faire surveiller par ses employés les travaux de premier établissement et de grosses réparations de télégraphes ;
- d. employer le personnel du chemin de fer à la surveillance du télégraphe, ainsi qu'au menues réparations pour lesquelles l'Administration des télégraphes fournira les matériaux nécessaires (loi fédérale du 28 juillet 1852, art. 9).

Les obligations mentionnées sous *c* et *d* ne sont imposées à la Compagnie que pendant la durée de l'exploitation (art. 8).

Art. 27.

La Compagnie a le droit de relier à la ligne télégraphique un fil destiné exclusivement à son usage et

de le rattacher à des appareils dans toutes les gares et stations (loi fédérale du 28 juillet 1852, art. 5). 1^{er} février 1872.

Art. 28.

Le Gouvernement se charge de faire exercer la police sur le chemin de fer pendant la durée de la construction.

Le maintien de la police de la ligne pendant l'exploitation est laissé, sans préjudice des attributions de la police publique, à la Compagnie qui établira à cet effet un règlement avec l'autorisation du Gouvernement. Les employés, choisis de préférence parmi les ressortissants du Canton, qui sont chargés de veiller à l'observation et à l'exécution de ce règlement, porteront un insigne facile à reconnaître.

Ils prêteront, entre les mains de l'autorité de l'Etat, le serment de remplir fidèlement et consciencieusement leur devoir, et ne pourront être congédiés que sur la demande motivée de ladite autorité.

Dans le cas où la police exercée par les employés serait reconnue momentanément insuffisante, la police cantonale prendra des mesures en conséquence, et cela notamment aussi durant le temps où la ligne ne sera pas exploitée.

Art. 29.

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

1^{er} février 1872. cas de découverte, arrêtés et livrés à l'autorité compétente par les employés de la Compagnie.

Art. 30.

Le Gouvernement prend l'engagement de n'accorder pendant 30 ans aucune concession pour une ligne dans la même direction et tendant au même but que celle qui fait l'objet du présent acte, comme aussi à ne pas en établir une lui-même.

La Compagnie actuelle aura, aux mêmes conditions, la préférence pour le prolongement de la voie ferrée du Gummihorn (Scheinige-Platte) au Faulhorn.

Art. 31.

La ligne concédée sera assujettie à l'impôt aussitôt que son produit net rapportera un dividende de 4 % aux actionnaires.

Art. 32.

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

Ce tribunal sera composé de telle sorte que chacune des parties nommera deux arbitres et que ceux-ci désigneront un surarbitre. Si les arbitres ne peuvent s'entendre quant à la personne du surarbitre, le tribunal fédéral présente une triple proposition, dont le

demandeur premièrement, puis le défendeur, éliminent chacun une des personnes présentées. Celle qui reste est surarbitre du tribunal d'arbitrage. (Arrêté fédéral du 17 août 1852, art. 2.)

1^{er} février
1872.

Art. 33.

Pour la fixation des indemnités à fournir, les dispositions suivantes seront appliquées :

- a) Dans le cas du rachat à l'expiration de la 30^e, 45^e et 60^e année, on paiera 25 fois la valeur de la moyenne du produit net pendant les 10 ans précédant immédiatement l'époque à laquelle la Confédération a annoncé le rachat; dans le cas du rachat à l'expiration de la 75^e année, il sera payé 22½ fois et à l'expiration de la 90^e année 20 fois la valeur de ce produit net; il est bien entendu toutefois que la somme d'indemnité ne peut dans aucun cas être inférieure au capital primitif. Du produit net qui doit être pris pour base de ce calcul seront défalquées les autres sommes portées sur le compte d'exploitation ou attribuées à un fonds de réserve;
- b) dans le cas du rachat à l'expiration de la 99^e année, la somme à laquelle on présume que s'élèveraient les frais de la construction de la voie et ceux de sa mise en 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 cette condition ne serait pas remplie, on déduira du prix de rachat une somme équivalant aux dépenses à faire à cet égard.

1^{er} février
1872.

Art. 34.

Les droits de rachat accordés ci-dessus (art. 33) à la Confédération sont aussi réservés au Canton, en ce sens qu'il pourra, aux époques sus-désignées, mais seulement après un avertissement préalable de 4 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 articles 32 et 33 concernant l'indemnité, ainsi que l'intervention et l'établissement d'un tribunal arbitral.

Art. 35.

L'exemption du service militaire pour les fonctionnaires et employés au chemins de fer est réglée par les lois fédérales sur la matière.

Art. 36.

Les rails, coussinets, engrenages à crémaillère, plaques tournantes, roues, essieux, locomotives, charbon et coke tirés de l'étranger et destinés au chemin de fer seront francs des droits d'entrée. Les fabriques suisses qui livrent des rails, coussinets, plaques tournantes, crémaillères, roues, essieux et locomotives pour le chemin de fer sont exemptées des droits d'entrée pour les matières brutes nécessaires à cette fabrication. Ces dispositions ne sont toutefois applicables que pendant un laps de temps de 10 ans, à dater du jour où la concession a été accordée. Une fois ce laps de temps expiré, l'Assemblée fédérale prendra les mesures ultérieures qui seraient jugées nécessaires.

L'assentiment de la Confédération est expressément réservé en ce qui concerne les articles 25, 26, 35 et 36.

Art. 37.

1^{er} février
1872.

Les contestations en matière civile, qui viendraient à s'élever entre le Gouvernement et la Compagnie quant à l'interprétation du présent acte de concession, seront soumises à la décision d'un tribunal d'arbitrage, tel qu'il est prescrit à l'art. 32, et cela sans appel.

Art. 38.

Le Conseil-exécutif est chargé de prendre les mesures devenues nécessaires par suite de la présente convention.

Berne, le 4 novembre 1871.

Au nom du Grand-Conseil :

Le Président,

C. KARRER.

Le Chancelier,

M. DE STURLER.

1^{er} février
1872.

ARRÊTÉ FÉDÉRAL

touchant

la concession pour la construction et l'exploitation d'un chemin de fer d'Interlaken au Gummihorn (Scheinige-Platte).

(Du 1^{er} février 1872.)

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE
de la
CONFÉDÉRATION SUISSE,

Vu

1) Une concession accordée le 4 novembre 1871 par le Grand-Conseil du Canton de Berne à MM. Ad. *Næff*, ingénieur, à Saint-Gall; Olivier *Zschokke*, ingénieur, à Aarau, et R. *Riggenbach*, chef de l'atelier de machines, à Olten; J. *Stämpfli*, président de Banque, à Berne; G.-C. *Bürki*, président de la Société d'utilité publique, à Interlaken; R. *Kaufmann-Neukirch*, banquier, à Bâle; J. *Strubin*, président de la Société du Kurhaus, à Interlaken, et E. *Stähelin-Bucknor*, banquier, à Bâle, pour eux et pour une Compagnie par actions à fonder d'après les lois du Canton de Berne, en vue de la construction et de l'exploitation d'un chemin de fer d'Interlaken au Gummihorn (*Scheinige-Platte*);

2) Un rapport et une proposition du Conseil fédéral, du 18 novembre 1871;

En application de la loi fédérale du 28 juillet 1852, 1^{er} février 1872.

ARRÊTE :

La ratification est accordée à la concession, à l'exception des articles 26 et 36, sous les conditions suivantes :

Art. 1^{er}. Les prestations imposées par l'art. 8, alinéa 1^{er} de la loi fédérale du 28 juillet 1852, aux chemins de fer suisses en faveur de l'Administration des postes sont réservées ; par contre l'Administration des postes ne fera pas usage du droit prévu à l'alinéa 2 dudit article de la loi d'établir des bureaux ambulants sur cette ligne.

En conformité de l'art. 8, alinéa 3 de la loi fédérale sur la construction et l'exploitation des chemins de fer, il est réservé au Conseil fédéral de percevoir pour le transport régulier périodique des personnes, en raison du produit de la voie et de l'influence financière de l'entreprise sur le produit des postes, un droit de concession annuel, lequel ne doit pas dépasser la somme de fr. 500 pour chaque rayon d'une lieue en exploitation. Le Conseil fédéral ne fera toutefois pas usage de ce droit aussi longtemps que l'entreprise du chemin de fer ne produira pas au-delà de 4 %, après déduction de la somme portée sur le compte d'exploitation ou attribuée à un fonds de réserve.

Les dispositions de la même loi, art. 5 et 9, concernant les rapports de l'entreprise du chemin de fer avec l'Administration des télégraphes sont réservées ; toutefois les obligations y relatives de la Compagnie ne lui sont imposées que pendant la durée de l'exploitation du chemin.

Art. 2. La Confédération a le droit de racheter, moyennant indemnité, la ligne qui fait l'objet du pré-

1^{er} février 1872. sent arrêté, avec tout le matériel, les bâtiments et approvisionnements, à l'expiration de la 30^e, 45^e, 60^e, 75^e, 90^e et 99^e année, à dater du commencement de l'exploitation sur toute la ligne, pourvu que la déclaration de rachat ait été faite cinq 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 d'arbitrage.

Ce tribunal sera composé comme suit : Chacune des parties nommera deux arbitres, et ceux-ci désigneront un surarbitre. Si les arbitres ne peuvent s'entendre quant à la personne du surarbitre, le Tribunal fédéral fera une triple proposition ; le demandeur premièrement, puis le défendeur, élimineront chacun une des personnes présentées. Celle qui reste est surarbitre du tribunal d'arbitrage.

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

a. Dans le cas du rachat à l'expiration de la 30^e, 45^e ou 60^e année, on paiera 25 fois la valeur de la moyenne du produit net perçu pendant les 10 années précédant immédiatement l'époque à laquelle la Confédération a annoncé le rachat ; dans le cas du rachat à l'expiration de la 75^e année, il sera payé 22 1/2 fois, et à l'expiration de la 90^e année 20 fois la valeur de ce produit net. Il est bien entendu toutefois que la somme d'indemnité ne peut dans aucun cas être inférieure 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 attribuées à un fonds de réserve.

b. Dans le cas du rachat à l'expiration de la 99^e an-

née, 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.

1^{er} février
1872.

- 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 déduira un montant proportionné de la somme de rachat.

Les contestations qui viendraient à s'élever à ce sujet seront vidées par le tribunal d'arbitrage susmentionné.

Art. 3. Dans le délai de 12 mois, à dater du jour du présent arrêté, les travaux de terrassement pour ce chemin de fer devront commencer, et il sera en même temps fourni une justification suffisante pour la continuation de l'entreprise; si, à l'expiration de ce délai, ces deux conditions ne sont pas remplies, l'approbation fédérale donnée à la concession sera censée nulle et non avenue.

Art. 4. Les concessions accordées par l'arrêté fédéral du 9 juillet 1864 (VIII, 94) seront appliquées au matériel nécessaire à la construction et à l'exploitation du chemin.

Le Conseil fédéral est autorisé à accorder les mêmes faveurs de péage pour la crémaillère nécessaire à l'établissement du chemin.

Art. 5. Toutes les prescriptions de la législation fédérale, et particulièrement celles de la loi fédérale sur la construction et l'exploitation de chemins de fer, du 28 juillet 1852, devront être d'ailleurs strictement ob-

1^{er} février
1872.

servées, et il ne peut y être dérogé en aucune manière par les dispositions de la présente concession. En particulier, il ne doit, par l'art. 30 de la concession, être porté aucune atteinte à la compétence que l'art. 17 de la loi mentionnée attribue à l'Assemblée fédérale.

Art. 6. Par contre, l'ordonnance du Conseil fédéral du 2 août 1854 sur l'unité technique des chemins de fer suisses (IV, 281), n'est obligatoire pour l'entreprise du chemin de fer ci-dessus qu'autant que cela est compatible avec le système de construction à appliquer.

Art. 7. Le Conseil fédéral est chargé de l'exécution et de la publication de cet arrêté.

Ainsi arrêté par le Conseil des Etats,

Berne, le 5 décembre 1871.

Le Président, A. KELLER.

Le Secrétaire, J. L. LÜTSHER.

Ainsi arrêté par le Conseil national,

Berne, le 1^{er} février 1872.

Le Président, R. BRUNNER.

Le Secrétaire, SCHIESS.

LE CONSEIL-EXÉCUTIF DU CANTON DE BERNE,

ARRÊTE:

La concession et l'arrêté fédéral ci-dessus seront insérés au Bulletin des lois.

Berne, le 22 février 1872.

Au nom du Conseil-exécutif:

Le Vice-Président,

WEBER.

Le Secrétaire d'Etat,

D' TRACHSEL.

1^{er} février
1872.

CONCESSION

pour

un chemin de fer de Soleure à Berthoud.

LE GRAND-CONSEIL DU CANTON DE BERNE,

Sur la proposition du Conseil - exécutif et de la Commission nommée pour préaviser la demande de concession concernant l'établissement et l'exploitation d'un chemin de fer de Gerlafingen, frontière bernoise, à Berthoud,

DÉCRÈTE :

Article premier.

Il est accordé au Comité de la Société d'initiative du chemin de fer de l'Emmenthal, pour être transmise à la Compagnie à former dans ce but, une concession pour la construction et l'exploitation, sur territoire bernois, d'un chemin de fer partant de la frontière du canton de Berne près de Gerlafingen et se dirigeant sur Berthoud par Wyler, Utzenstorf, Aefligen et Alchenflüh; cette concession est accordée aux conditions suivantes.

Art. 2.

La durée de cette concession est fixée à 99 années consécutives à dater du 1^{er} mai 1872.

1^{er} février
1872.

Art. 3.

La Compagnie à former fera élection de domicile dans le canton de Berne, où elle pourra être actionnée en matière de réclamations personnelles.

Art. 4.

La Compagnie s'engage à établir, d'après les règles de l'art, le chemin de fer concessionné, puis, lorsqu'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.

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'a la Compagnie d'exiger la cession de terrain s'étend :

- a. au terrain nécessaire à la construction et à l'entretien du chemin avec terrassement à double voie et fossés latéraux, ainsi qu'aux voies d'évitement et de croisement 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 chantiers de construction ;
- c. au terrain qu'exigeront les constructions dépendantes de la ligne, telles que chemins d'accès, aqueducs, gares, stations, postes de surveillants, maisons de gardes, réservoirs d'eau, magasins d'approvisionnement, etc. ;

- d. à l'établissement et au déplacement de 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. 1^{er} février 1872.

Art. 6.

Six mois au plus tard, après l'approbation de sa justification financière par le Grand - Conseil, la Compagnie devra commencer les travaux de terrassement sur territoire bernois, faute de quoi la présente concession sera révoquée à l'expiration de ce délai.

La ligne sera achevée et mise en exploitation régulière pour le 1^{er} mars 1873.

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

Art. 7.

La ligne sera construite à une seule voie.

Art. 8.

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.

Art. 9.

Partout où la construction du chemin de fer nécessitera des passages sur et sous rails, des passages à niveau et des coulisses, ou en général des modifications aux routes, chemins, ponts, ponceaux, rivières,

1^{er} février 1872. canaux ou ruisseaux, fossés d'écoulement, aqueducs, tuyaux de fontaine ou de gaz, etc., tous les frais en résultant seront à la charge de la Compagnie, de manière que les propriétaires ou autres personnes et corporations chargées de l'entretien, ne pourront avoir à supporter, par suite de ces changements, aucun dommage ni aucune charge plus onéreuse qu'auparavant.

En cas de contestations sur la nécessité et l'étendue de travaux de ce genre, le Conseil-exécutif prononcera en dernier ressort. Sont néanmoins réservées les dispositions de la loi fédérale sur l'expropriation pour cause d'utilité publique, à moins qu'il ne s'agisse de routes, ouvrages ou eaux du domaine public.

Art. 10.

Si, après la construction du chemin de fer, l'Etat ou des communes établissent des routes, chemins ou tuyaux de fontaine, etc., 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-voie, de la création de nouveaux postes de gardes, ou de l'établissement de clôtures, qui seraient la conséquence de ces modifications. En revanche, les frais d'exécution et d'entretien des travaux qu'il sera nécessaire d'entreprendre pour maintenir le chemin de fer en bon état par suite de la construction de ces routes, canaux, etc., tomberont exclusivement à la charge de l'Etat ou des communes et particuliers intéressés.

Art. 11.

Les objets d'histoire naturelle, d'antiquité, d'art plastique ou en général présentant quelque intérêt scientifique, tels que fossiles, pétrifications, minéraux, mon-

naies, etc., qui viendraient à être mis au jour par les travaux de construction du chemin de fer, seront et demeureront propriété de l'Etat. 1^{er} février 1872.

Art. 12.

Là où la sécurité publique l'exigera, la Société établira le long de la voie ferrée des clôtures suffisantes, qui seront toujours bien entretenues. En général elle prendra à ses frais toutes les dispositions qu'actuellement ou plus tard le Conseil-exécutif jugera nécessaires pour la sûreté publique, soit en établissant des postes de gardes, soit en prenant d'autres mesures.

Art. 13.

Le chemin de fer ne pourra être livré à la circulation sans le consentement du Conseil-exécutif, lequel n'accordera son autorisation qu'après une inspection et des épreuves constatant la solidité de la construction dans toutes ses parties.

Lorsque le chemin de fer sera en cours d'exploitation, le Conseil-exécutif aura toujours le droit d'ordonner une nouvelle inspection. Si elle constate des défauts de nature à compromettre la sûreté de la circulation, le Conseil-exécutif aura le droit d'exiger de la Compagnie qu'elle y remédie sur le champ ; si elle n'obtempère pas à cette réquisition, il prendra lui-même les mesures nécessaires, aux frais de la Compagnie.

Art. 14.

Le chemin de fer achevé, la Compagnie en fera lever à ses frais un plan de délimitation et un plan cadastral complets, avec le concours contradictoire des délégués des autorités communales intéressées. En même

1^{er} février 1872. temps elle fera faire, avec le concours contradictoire des délégués des autorités cantonales, une description des ponts, passages et autres ouvrages d'art établis, ainsi qu'un inventaire de la totalité du matériel roulant. Des expéditions authentiques de ces documents, auxquelles sera annexé un compte exact et définitif des frais d'établissement du chemin de fer et du matériel servant à son exploitation, devront être déposées aux archives du Conseil fédéral et aux archives cantonales.

Les compléments ou changements apportés plus tard à la construction du chemin de fer devront être reportés dans ces documents.

Art. 15.

La police du chemin de fer appartient en première ligne à la Compagnie. Sont toutefois réservées, dans leur intégrité, les attributions découlant du droit de haute surveillance des autorités compétentes.

Les dispositions de détail concernant la police du chemin de fer seront établies dans un règlement élaboré par la Compagnie, mais qui devra être soumis à l'approbation du Conseil-exécutif.

Art. 16.

Les fonctionnaires et employés de l'Administration qui seront commis à la police du chemin de fer, seront assermentés par l'autorité compétente. Pendant l'exercice de leurs fonctions, ils porteront des insignes faciles à reconnaître.

Art. 17.

Sauf les restrictions établies par le présent acte de concession, l'entreprise du chemin de fer sera, comme

toute autre entreprise privée, soumise aux lois et ordonnances générales en vigueur dans le canton. 1^{er} février 1872.

Art. 18.

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

Ne sont point comprises dans cette exemption d'impôt les contributions légales à l'assurance mutuelle contre l'incendie. Les bâtiments et autres immeubles que la Compagnie pourrait posséder en dehors de ses chemins de fer et qui ne s'y rattachent pas directement, seront soumis aux contributions ordinaires.

Art. 19.

Lors de la nomination d'employés qui, pour l'exercice de leurs fonctions, doivent établir leur domicile dans le canton de Berne, on donnera, à mérite égal, la préférence aux postulants bernois ou aux citoyens suisses domiciliés dans le canton de Berne.

Art. 20.

La Compagnie s'engage à prendre les arrangements nécessaires pour qu'au moins deux trains composés de voitures de toutes les classes parcourent chaque jour toute l'étendue du réseau dans deux directions et en touchant à toutes les stations.

Art. 21.

Les trains ordinaires de voyageurs auront une vitesse moyenne d'au moins cinq lieues à l'heure.

1^{er} février
1872.

Art. 22.

Les marchandises à transporter par les trains de marchandises seront expédiées au plus tard deux jours après leur remise à la station du chemin de fer, le jour de la remise non compris, à moins que l'expéditeur n'ait accordé un plus long terme.

A moins d'empêchements extraordinaires, les marchandises à transporter par les trains de voyageurs seront expédiées par le premier train de cette espèce, mais elles devront à cet effet être consignées à la station au moins une heure avant le départ.

Art. 23.

Toutes les voitures de voyageurs doivent être couvertes et munies de sièges; elles seront de plus pourvues de fenêtres et d'appareils de chauffage.

Le transport des personnes devra aussi pouvoir s'opérer par les trains de marchandises.

Art. 24.

La Compagnie est autorisée à percevoir les taxes maximales suivantes pour le transport des personnes :

Dans les wagons de I^{re} classe, 50 cent. par lieue suisse de la voie ferrée;

Dans les wagons de II^{me} classe, 35 cent. par lieue suisse de la voie ferrée;

Dans les wagons de III^{me} classe, 25 cent. par lieue suisse de la voie ferrée.

Les enfants au-dessous de 10 ans ne paient que moitié prix pour toutes les classes.

Le bagage des voyageurs, à l'exception des menus effets qu'ils gardent près d'eux, et qui doivent être

transportés gratuitement, est assujetti à une taxe de fr. 0,12, au plus, par quintal et par lieue.

1^{er} février
1872.

Art. 25.

Le maximum de taxe pour le transport du bétail par les trains de marchandises est fixé comme suit :

	par lieue
Chevaux, mulets et ânes	par pièce à fr. 0,80
Bœufs, vaches et taureaux	» » » 0,40
Veaux, porcs, chiens, moutons et chèvres	» » » 0,15

Pour le transport de troupeaux remplissant au moins un wagon, les taxes seront équitablement réduites.

Art. 26.

Il sera établi des classes pour les marchandises.

Le maximum de la taxe pour le transport d'un quintal de marchandises par les trains ordinaires de marchandises, est fixé à fr. 0,05 par lieue.

La taxe pour le transport du numéraire doit être calculée de manière à ce que le maximum soit de fr. 0,05 par 1000 francs et par lieue.

Art. 27.

La Compagnie fixera de la manière qu'elle jugera convenable la taxe pour le transport des voitures.

Art. 28.

Lorsque le bétail et les marchandises seront transportés par les trains de voyageurs, la taxe sera augmentée de 40 %.

Les charges de produits agricoles dont le poids n'excède pas 50 livres, que leurs porteurs, voyageant

1^{er} février 1872. avec un train de personnes, apportent avec eux et reprennent immédiatement après leur arrivée au lieu de destination, seront exemptes de frais de transport. Elles ne seront soumises qu'à la taxe ordinaire des marchandises pour l'excédant du poids de 50 livres.

La Compagnie est autorisée à décider que les colis de marchandises, dont le poids n'excède pas 50 livres, seront transportés par les trains de voyageurs.

Art. 29.

Dans le calcul des taxes, les fractions d'une demi-lieue seront comptées pour une demi-lieue entière, les fractions d'un demi-quintal pour un demi-quintal et dans l'expédition du numéraire, les fractions de 500 fr. pour une somme entière de 500 fr. Le minimum de la taxe de transport d'un objet est de 40 centimes.

Art. 30.

Le tarif établi par les articles précédents n'est applicable qu'aux transports effectués par les convois de chemins de fer; il ne concerne point le transport des personnes et des marchandises aux stations et depuis les stations.

Art. 31.

La Compagnie établira, avec l'approbation du Conseil-exécutif, des règlements spéciaux et des tarifs détaillés pour le service des transports.

Art. 32.

Tous changements aux tarifs ou aux règlements de transport doivent être dûment publiés; les premiers seront portés à la connaissance du public au moins quatorze jours avant leur mise en vigueur.

Art. 33.

1^{er} février
1872.

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

Néanmoins cette disposition n'est point applicable aux trains dits de plaisir, non plus qu'aux faveurs exceptionnelles accordées dans des circonstances particulières.

Art. 34

En matière de taxes, l'administration du chemin de fer n'accordera à personne des avantages qu'elle n'accorderait pas partout et à chacun dans les mêmes circonstances.

Art. 35.

Si, pendant trois années consécutives, le produit net du chemin de fer s'élève au-delà de dix pour cent, le maximum des taxes de transport, que la Compagnie ne peut dépasser dans ses tarifs, aux termes du présent acte de concession, sera abaissé en vertu d'une convention amiable à intervenir entre le Conseil-exécutif et la Compagnie.

Si, au contraire, le produit net de l'entreprise ne suffit pas à payer le deux pour cent du capital-actions, il sera loisible à la Compagnie d'augmenter les taxes susmentionnées de trente pour cent au plus.

Art. 36.

La Compagnie est responsable de tous dommages résultant de l'expédition tardive des marchandises, ainsi que de la détérioration et de la perte totale ou partielle des marchandises emballées réglementairement. Sont toutefois réservés les cas de force majeure.

1^{er} février
1872.

Art. 37.

La Compagnie est tenue, sur la réquisition de l'autorité militaire compétente, de transporter par les trains ordinaires de voyageurs les troupes au service militaire fédéral ou cantonal, ainsi que leur matériel de guerre, contre paiement de la moitié de la taxe la moins élevée. Cependant les cantons respectifs ou la Confédération supporteront les frais occasionnés par les mesures extraordinaires de sûreté qui seraient prises pour des transports de poudre et de munitions de guerre. Ils répondront de tous les dommages que ces objets pourraient causer, hors le cas de faute de l'administration du chemin de fer ou de ses employés.

Art. 38.

La Compagnie est tenue, lorsqu'elle en sera requise par l'autorité de police compétente, de recevoir dans les convois de chemins de fer les individus qui doivent être transportés par mesure de police pour le compte du canton de Berne.

Le mode et le tarif de ces sortes de transports seront ultérieurement réglés d'un commun accord. Dans tous les cas, les prix seront fixés sur le pied le plus équitable.

Art. 39.

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

Art. 40.

Si la Confédération n'a pas déjà fait usage ou ne déclare pas vouloir faire usage de son droit de rachat,

le canton de Berne aura le droit de racheter, en tout temps, moyennant indemnité et après un avertissement préalable de deux ans, le chemin de fer formant l'objet de la présente concession, et, le cas échéant, son prolongement sur Langnau, avec le matériel, les bâtiments et les approvisionnements qui en dépendent. Il ne pourra cependant être fait usage de ce droit de rachat qu'à la condition que le chemin de fer soit racheté dans tout son parcours, tel qu'il sera alors exploité dans les différents cantons. 1^{er} février 1872.

Art. 41.

Si les parties ne peuvent s'entendre de gré à gré sur le montant de l'indemnité, il sera réglé par un tribunal arbitral.

Pour la fixation de l'indemnité à fournir, on appliquera les dispositions suivantes :

- a. Dans le cas de rachat à l'expiration des 30^e, 45^e et 60^e années, à partir du 1^{er} mai 1858, on paiera 25 fois la valeur de la moyenne du produit net des dix années précédant immédiatement l'époque à laquelle le canton de Berne a annoncé le rachat; dans le cas de rachat à l'expiration de la 75^e année, il sera payé 22 1/2 fois, et en cas de rachat après la 90^e année, 20 fois la valeur de ce produit net. Il est bien entendu toutefois que le montant de l'indemnité ne pourra dans aucun cas être inférieur au capital de construction 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 attribuées à un fonds de réserve.

1^{er} février
1872.

- b. Dans le cas de rachat à la fin de la 99^e année ou à l'expiration de la concession, la somme à laquelle on présume que s'élèveraient les frais de construction de la voie et de son organisation en vue de l'exploitation à ladite époque, sera payée à titre d'indemnité.
- c. Quelle que soit l'époque du rachat, le chemin de fer et ses accessoires seront cédés dans un état parfaitement irréprochable. Dans le cas où il ne serait pas satisfait à cette obligation, on effectuera une retenue proportionnelle sur le prix de rachat. Les contestations qui viendraient à s'élever à ce sujet seront vidées par arbitres.

Art. 42.

Outre les cas prévus aux articles 8, 40 et 41, toutes les contestations que l'interprétation du présent acte pourrait faire naître entre l'Etat et les concessionnaires seront vidées par des arbitres.

Art. 43.

Le tribunal arbitral appelé à prononcer sur les contestations, conformément aux dispositions du présent acte, sera composé comme suit : chacune des parties nommera deux arbitres qui désigneront à leur tour un surarbitre. Si les arbitres ne peuvent s'entendre sur le choix du surarbitre, le tribunal fédéral fera une triple proposition, dont le demandeur d'abord, puis le défendeur élimineront chacun une des personnes présentées; celle qui restera sera surarbitre.

Art. 44.

La Compagnie à laquelle cette concession est accordée, n'a pas le droit de la céder à une autre Com-

pagnie, ni d'affermir l'exploitation de sa ligne ou de la fusionner avec d'autres entreprises, sans l'autorisation du Grand-Conseil.

1^{er} février
1872.

Art. 45.

La ligne suivra, en principe, le tracé admis dans le plan de situation des études d'avant-projet (II b.). La question du transfert de la gare d'Aefligen à l'ouest de ce village, dans la direction de Fraubrunnen, sera étudiée par la Compagnie concessionnaire, et le Conseil-exécutif déterminera l'emplacement définitif de cette station, ainsi que la modification de tracé qui pourra en résulter jusqu'à Berthoud.

Art. 46.

Une année au plus tard après la ratification de la présente concession par l'autorité fédérale, la Compagnie fournira au Grand-Conseil la preuve qu'elle possède les ressources nécessaires pour exécuter l'entreprise; en même temps, elle devra, pour garantir l'accomplissement de ses obligations, effectuer un dépôt de valeurs ou fournir un cautionnement d'au moins quatre-vingt mille francs.

Dans le cas où ces garanties seraient fournies en espèces, l'Etat en paiera l'intérêt à 3 %.

Art. 47.

Les plans d'exécution concernant la section de la ligne située sur le territoire bernois, les horaires des trains réguliers, de même que les tarifs, les règlements de transport et les changements qui pourraient y être apportés, seront soumis à l'approbation du Conseil-exécutif.

1^{er} février
1872.

Art. 48.

La ligne concédée sera sujette à l'impôt dès que les actions produiront un dividende de 5 %.

Art. 49.

La Compagnie concessionnaire s'entendra avec la Compagnie du Central suisse au sujet des droits de priorité ou d'exclusion que celle-ci pourrait faire valoir sur la ligne concédée, à teneur de sa concession du 24 novembre 1852 (art. 31).

Donné à *Berne*, le 2 juin 1871.

Au nom du Grand-Conseil:

Le Président,

R. BRUNNER.

Le Chancelier,

M. de STÜRLER.

ARRÊTÉ FÉDÉRAL

1^{er} février
1872.

portant

ratification de la concession pour la construction et l'exploitation d'un chemin de fer de Soleure soit frontière Soleure-Berne, près Gerlafingen, à Berthoud.

(Du 1^{er} février 1872.)

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE

de la

CONFÉDÉRATION SUISSE,

Vu :

1^o Un arrêté du Grand-Conseil du canton de Berne, du 2 juin 1871, par lequel il est accordé au Comité de la Compagnie d'initiative du chemin de fer de l'Emmenthal pour une Compagnie à former, en vue de la construction et de l'exploitation d'un chemin de fer dès la frontière Soleure-Berne près Gerlafingen par Wyler, Utzenstorf, Aefligen et Alchenflüh à Berthoud;

2^o Un rapport du Conseil fédéral du 12 juillet 1871 avec supplément du 17 novembre 1871, concernant une modification de l'art. 40 de la concession (rachat) par le Grand-Conseil de Berne;

En application de la loi fédérale du 28 juillet 1852,

1^{er} février
1872.

arrête :

La ratification de la Confédération est accordée à cette concession aux conditions suivantes :

Art. 1^{er}. En conformité de l'art. 8, alinéa 3, de la loi fédérale sur la construction et l'exploitation des chemins de fer, il est réservé au Conseil fédéral de percevoir pour le transport périodique régulier des personnes, en raison du produit de la voie et de l'influence financière de l'entreprise sur le produit des postes, un droit de concession annuel, lequel ne doit pas dépasser la somme de fr. 500 pour chaque lieue de chemin de fer en exploitation. Toutefois le Conseil fédéral ne fera pas usage de ce droit aussi longtemps que l'entreprise du chemin de fer ne produira pas au-delà de 4 %, après déduction de la somme portée sur le compte d'exploitation ou attribuée à un fonds de réserve.

Art. 2. La Confédération a le droit de racheter, moyennant indemnité, le chemin de fer concédé, le matériel, les bâtiments et les approvisionnements, à l'expiration de la 30^e, 45^e, 60^e, 75^e, 90^e et 99^e année, à dater du 1^{er} mai 1858; la déclaration de rachat devra être faite au moins cinq 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 d'arbitres.

Ce tribunal sera composé comme suit : chacune des parties nommera deux arbitres et ceux-ci désigneront un surarbitre. Si les arbitres ne peuvent s'entendre sur le choix du surarbitre, le Tribunal fédéral fera une triple proposition; le demandeur premièrement, puis le défendeur, élimineront chacun une des personnes présentées. La troisième sera surarbitre.

Pour la fixation de l'indemnité à fournir, on appli-
quera les dispositions suivantes :

1^{er} février
1872.

- a. Dans le cas du rachat à l'expiration de la 30^e, 45^e et 60^e année, on paiera 25 fois la valeur de la moyenne du produit net perçu par la Société pendant les 10 années précédant immédiatement l'époque à laquelle la Confédération a annoncé le rachat; dans le cas du rachat à l'expiration de la 75^e année, il sera payé 22 1/2 fois, à l'expiration de la 90^e année 20 fois, et à l'expiration de la 99^e année 18 fois la valeur de ce produit net; il est bien entendu toutefois qu'en aucun cas le chiffre de l'indemnité ne pourra être inférieur au capital social. Du produit net qui doit être pris pour base de ce calcul, seront défalquées les autres sommes qui sont portées sur le compte d'exploitation ou attribuées à un fonds de réserve.
- b. Dans le cas du rachat à l'expiration de la 99^e année ou à l'expiration de la concession, 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 déduira du prix de rachat une somme équivalant aux dépenses à faire à cet égard.

Les contestations qui viendraient à s'élever à ce sujet seront vidées par le tribunal d'arbitrage sus-mentionné.

Art. 3. Dans le délai de 12 mois, à dater du jour du présent arrêté, les travaux de terrassement pour

1^{er} février 1872. l'établissement de la ligne devront commencer ; en même temps il sera fourni une justification des moyens de continuer l'entreprise ; si, à l'expiration de ces délais lesdites conditions ne sont pas remplies, l'approbation fédérale donnée à la concession sera considérée comme nulle et non avenue.

Art. 4. Toutes les prescriptions de la législation fédérale sur la construction et l'exploitation des chemins de fer suisses devront être strictement observées, et il ne doit y être dérogé en aucune manière par les dispositions de la présente concession.

Art. 5. Le Conseil fédéral est chargé de l'exécution et de la publication du présent arrêté.

Ainsi arrêté par le Conseil des Etats,

Berne, le 18 novembre 1871.

Le Président : A. KELLER.

Le Secrétaire : J. L. LÜTSCHER.

Ainsi arrêté par le Conseil national,

Berne, le 1^{er} février 1872.

Le Président : R. BRUNNER.

Le Secrétaire : SCHIESS.

LE CONSEIL-EXÉCUTIF DU CANTON DE BERNE

arrête :

La concession et l'arrêté fédéral ci-dessus seront insérés au Bulletin des lois.

Berne, le 22 février 1872.

Au nom du Conseil-exécutif:

Le Vice-Président, WEBER.

Le Secrétaire d'Etat, D^r TRÄCHSEL.

LOI FÉDÉRALE

2 février
1872.

complétant

la loi fédérale sur l'extradition.

(Du 2 février 1872.)

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE

de la

CONFÉDÉRATION SUISSE,

Vu le message du Conseil fédéral du 27 septembre
1871,

décète ce qui suit :

Art. 1^{er}. Lorsque, en matière pénale, les autorités d'un canton sont requises par celles d'un autre canton de procéder à des actes d'instruction, à des citations de témoins, etc., le canton requis ne peut percevoir pour ces actes des autorités du canton requérant ni émoluments ni frais, réserve faite uniquement du remboursement des dépenses occasionnées par des expertises scientifiques et techniques.

Cette disposition s'applique aussi au cas où les autorités d'un canton recherchent de leur propre chef les traces et les auteurs d'un crime commis dans un autre canton.

2 février
1872.

Art. 2. Le Conseil fédéral est chargé de l'exécution de la présente loi.

Ainsi arrêté par le Conseil des Etats,

Berne, le 1^{er} décembre 1871.

Le Président : A. KELLER.

Le Secrétaire : J. L. LÜTSCHER.

Ainsi arrêté par le Conseil national,

Berne, le 2 février 1872.

Le Président : R. BRUNNER.

Le Secrétaire : SCHIESS.

LE CONSEIL-EXÉCUTIF DU CANTON DE BERNE,

arrête :

La loi fédérale ci-dessus sera insérée au Bulletin des lois.

Berne, le 29 mai 1872.

Au nom du Conseil-exécutif:

Le Président,

KUMMER.

Le Secrétaire d'Etat,

Dr TRÆCHSEL.

D É C R E T

3 février
1872.

concernant

les établissements militaires existant à Berne.

LE GRAND-CONSEIL DU CANTON DE BERNE ,

CONSIDÉRANT :

Que les établissements militaires qui existent actuellement à Berne ne répondent plus aux besoins ;

Qu'il n'existe pas dans l'intérieur de la ville de Berne l'espace nécessaire pour y construire ces établissements d'une manière convenable et qui présente les conditions d'ensemble requises ;

Sur le rapport et la proposition du Conseil-exécutif,

DÉCRÈTE :

Art. 1^{er}. La translation des établissements militaires de l'intérieur de la ville et leur reconstruction sur le Beundenfeld est décrétée en principe, en ce sens toutefois que cette translation n'imposera pas de charges à l'administration courante.

Art. 2. La question de savoir si la troupe sera logée dans de grandes casernes ou dans de petites casernes de compagnies (baragues), fera l'objet d'un examen ultérieur.

Art. 3. Le Conseil-exécutif est chargé d'entrer en négociations avec la commune de Berne sur la cession

3 février 1872. gratuite du terrain nécessaire à la construction de ces établissements.

Il est chargé, en outre, de s'entendre avec les autorités fédérales pour la réalisation de cette entreprise sur la base indiquée ci-dessus.

Art. 4. Les traités, ainsi que les plans relatifs à ces constructions, seront soumis à la ratification de l'autorité compétente.

Berne, le 3 février 1872.

Au nom du Grand-Conseil :

Le Président,

C. KARRER.

Le Chancelier,

M. de STÜRLER.

LE CONSEIL-EXÉCUTIF DU CANTON DE BERNE,

arrête :

Le décret ci-dessus sera inséré au Bulletin des lois.

Berne, le 14 février 1872.

Au nom du Conseil-exécutif:

Le Vice-Président,

WEBER.

Le Secrétaire d'Etat,

Dr TRÆCHSEL.

DÉCRET

3 février
1872.

concernant

le règlement des rapports juridiques et la construction de routes et places publiques dans le quartier du bastion nord du Petit-Rempart.

LE GRAND-CONSEIL DU CANTON DE BERNE,

En exécution ultérieure des décisions des 12 janvier et 24 novembre 1870 et du 1^{er} juin 1871,

DÉCRÈTE :

Article premier.

Le plan d'alignement relatif au quartier du bastion nord du Petit-Rempart et aux routes et places publiques qui en font partie, tel qu'il a été adopté par le Grand-Conseil le 12 janvier 1870, est modifié en ce sens que la façade occidentale du nouveau quartier est réunie avec le bord extérieur de l'escarpe intérieure du fossé aux cerfs.

Art. 2.

Le Conseil-exécutif est autorisé à conclure définitivement la convention relative au règlement des rapports juridiques et à la construction des routes et

3 février
1872.

places publiques dans le quartier du bastion nord, intervenue entre la Direction des domaines et forêts d'une part et le Conseil communal de la ville de Berne d'autre part, sur les bases du plan d'alignement modifié.

Berne, le 3 février 1872.

Au nom du Grand-Conseil :

Le Président,
C. KARRER.

Le Secrétaire d'Etat,
M. de STÜRLER.

LE CONSEIL-EXÉCUTIF DU CANTON DE BERNE,

ARRÊTE :

Le décret ci-dessus sera inséré au Bulletin des lois.

Berne, le 14 février 1872.

Au nom du Conseil-exécutif :

Le Vice-Président,
WEBER.

Le Secrétaire d'Etat,
Dr TRÆCHSEL.

ACTE DE CONCESSION

26 février
1872.

pour

la construction et l'exploitation d'une voie
ferrée de Herzogenbuchsee à Lyss ou à
Aarberg (par Suberg).

LE GRAND-CONSEIL DU CANTON DE BERNE,

Vu la déclaration du directoire de la société du chemin de fer central suisse, du 23 janvier 1872, donnée au Conseil fédéral, et de laquelle il résulte que cette société n'entend pas faire dériver du dernier alinéa de l'art. 31 de sa concession bernoise, du 29 novembre 1852, un empêchement pour accorder la concession dont il s'agit, mais qu'au contraire elle renonce au droit d'exclusion, sous la réserve toutefois d'un prétendu droit de priorité;

Considérant que le projet de l'acte de concession, qui est soumis par le comité intercantonal pour prolonger le chemin de fer de la vallée de la Broye, au moyen d'un chemin de fer de Herzogenbuchsee à Lyss ou à Aarberg, par Suberg, est, en général, en harmonie avec l'acte de concession qui a été accordé le 12 janvier 1870 pour la section de Lyss-Frasse sur la ligne de la vallée de la Broye;

Considérant que le projet pose les conditions ordinaires que l'Etat est dans l'usage de fixer dans les actes de concession de cette nature;

26 février
1872.

Sur la proposition du Conseil-exécutif et de la commission du Grand-Conseil, désignée à l'effet de donner son préavis dans cette question ;

DÉCRÈTE :

Article premier.

Une concession pour la construction et l'exploitation d'un chemin de fer depuis la ligne de l'Etat de Berne près de Lyss, se dirigeant par Wengi, Messen, Limpach, Bätterkinden, Utzenstorf, Koppigen, Höchstetten, Hellsau et Seeberg jusqu'à Herzogenbuchsee est accordée au Comité intercantonal établi pour le prolongement du chemin de fer de la Broye, sous la réserve des droits éventuels des tiers.

La présente concession sera de plein droit considérée comme nulle et non avenue si le Comité concessionnaire n'a pas, dans le terme de deux ans, soumis à l'agrément du Conseil-exécutif du canton de Berne la société financière qui se chargera de la construction et de l'exploitation du chemin de fer projeté.

La société a le droit de faire choix de la ligne de Wengi à Lyss ou de celle de Wengi à Suberg et Aarberg.

Art. 2.

Dans le délai d'une année et, en tous cas, avant qu'il soit procédé aux expropriations, la société concessionnaire effectuera un dépôt ou donnera un cautionnement de cent mille francs comme garantie de l'exécution de ses engagements. L'Etat bonifiera l'intérêt du dépôt en numéraire au taux de 3 %. Il le remboursera ou restituera lorsque la ligne aura été définitivement reconnue par les ingénieurs de l'Etat.

Art. 3.

26 février
1872.

La société est tenue, au plus tard une année après la ratification de la présente concession, de commencer les travaux de terrassement du chemin de fer sur les territoires bernois et soleurois, de les poursuivre de manière à ce qu'ils soient achevés dans le terme de deux ans, et de fournir, en même temps, la preuve qu'elle possède les ressources financières nécessaires à l'exécution de l'entreprise et à son exploitation, au Conseil-exécutif, qui statuera sur leur mérite, faute de quoi la concession sera éteinte à l'expiration de ce délai. Dans ce cas, la somme du cautionnement sera dévolue à l'Etat (art. 2).

Art. 4.

Après l'approbation de la concession par les autorités fédérales, les concessionnaires désigneront, pour la construction et l'exploitation du chemin de fer qui fait l'objet de la présente concession, une société d'actionnaires, dont les statuts seront soumis à la sanction du Conseil-exécutif.

Art. 5.

La durée de la concession est fixée à 99 ans, lesquels courront dès le jour où la ligne sera ouverte à la circulation dans tout son parcours. A l'expiration de ce terme, et à moins qu'il ne soit fait usage du droit de rachat, l'Etat accordera une nouvelle concession, à la demande de la société.

Art. 6.

La société, si elle n'a pas son siège dans le canton de Berne, élira domicile dans ce canton.

26 février
1872.

Art. 7.

Avant de commencer les travaux, la société soumettra à l'approbation du Conseil-exécutif un plan de construction détaillé, indiquant notamment la direction de la ligne, les dispositions des gares et des stations, ainsi que les corrections qui devront être faites aux routes et cours d'eau par suite de l'établissement de la voie.

Lorsque le plan aura été approuvé, aucun changement ne pourra y être apporté sans l'assentiment du Conseil-exécutif.

Art. 8.

Le chemin sera construit à une seule voie. Si, dans la suite, une voie ne suffit pas, la société aura la faculté d'en construire une seconde.

Art. 9.

Les travaux d'art et de terrassement devront être exécutés solidement et de manière à ce que leur usage offre toute sécurité, sans exclure néanmoins la plus stricte économie dans la construction. Les bâtiments et le matériel devront remplir les mêmes conditions.

Art. 10.

Dans le cas où la solidité des travaux de terrassement et la bonne construction des travaux d'art ne répondraient pas à ces prescriptions, le Conseil-exécutif aura le droit, sur le rapport d'experts nommés contradictoirement, d'obliger la société à pourvoir au nécessaire.

Le droit de contrôler et de surveiller l'exécution des travaux est, en tout état de cause, réservé au Conseil-exécutif.

Art. 11.

26 février
1872.

La société prend à sa charge l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances.

Là où la sûreté publique l'exigera, elle établira et entretiendra, à ses frais, une clôture suffisante le long de la voie.

Là où la construction du chemin de fer nécessitera des traversées, des passages souterrains et des coulisses, ou, en général, des modifications aux routes, chemins, ponts, ponceaux, rivières, canaux ou ruisseaux, fossés d'écoulement, aqueducs, tuyaux de fontaines et de gaz, les frais en résultant seront à la charge de la société, et les travaux devront être exécutés de manière que les propriétaires et les personnes auxquelles incombe l'entretien n'aient à supporter, par suite de ces changements, aucun dommage ni aucune charge plus onéreuse qu'auparavant.

En cas de contestation sur la nécessité et l'extension de constructions de ce genre, le Conseil-exécutif décide en dernier ressort.

Art. 12.

Si, après la construction du chemin de fer, il est établi, par l'Etat ou par les communes, des routes, chemins, canaux ou tuyaux de fontaine, croisant le chemin de fer, la société ne pourra pas réclamer des indemnités pour atteintes portées à sa propriété, mais les travaux devront être exécutés de façon à ce qu'il n'en résulte aucun dommage et aucune charge plus onéreuse qu'auparavant pour la société.

En cas de désaccord entre les communes et la société, la Conseil-exécutif décidera.

26 février
1872.

Art. 13.

Pendant la construction, la société prendra toutes les mesures pour que la circulation ne soit pas interrompue sur les routes et les voies de communication existantes, et pour que les fonds de terres et bâtiments n'éprouvent pas de dommages. L'indemnité à payer pour les dégâts inévitables sera à la charge de la société.

Art. 14.

Le service du chemin de fer ne devra pas être interrompu par les travaux d'entretien, de réparation ou de reconstruction de la ligne, sauf les cas de force majeure.

Dans le cas où l'Etat ou les communes auraient besoin de construire, réparer ou entretenir des ouvrages traversant le chemin de fer, ces travaux seront exécutés à leurs frais, dans le plus bref délai, et moyennant entente avec les délégués de la société. Le service de la ligne ne pourra être interrompu par ces travaux que dans les cas de force majeure ; cela étant, la société n'aura pas le droit de réclamer des dommages-intérêts à raison des interruptions apportées dans le service, pourvu que toutes diligences soient faites pour l'exécution des travaux.

Art. 15.

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

Le Conseil-exécutif pourra, en tout temps, faire constater par des délégués l'état du chemin de fer et des constructions qui en dépendent.

Si la société ne remédie pas aux défectuosités ou

négligences à elle signalées, le Conseil-exécutif aura le droit de prendre, de son chef, les mesures nécessaires, aux frais de la société.

26 février
1872.

Art. 16.

La Compagnie prendra à ses frais les mesures que le Conseil-exécutif jugera nécessaires pour la sûreté publique, soit par l'établissement de maisons de garde, ou autres mesures analogues.

Art. 17.

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

Art. 18.

Les ouvriers employés aux travaux de terrassement et autres, devront être pris de préférence parmi les ressortissants suisses.

Art. 19.

La société devra se soumettre à toutes les prescriptions de la législation fédérale sur les chemins de fer, ainsi qu'aux lois, arrêtés et règlements en vigueur dans le canton.

Art. 20.

La société pourra, avec l'autorisation du Conseil-exécutif, prendre avec d'autres Compagnies de chemins de fer suisses les arrangements qu'elle jugera convenables pour la construction et l'exploitation en com-

26 février
1872.

mun, et sur un pied d'uniformité, des lignes d'un même réseau, à la condition expresse que cette réunion de Compagnies présentera toutes les garanties convenables pour l'exécution de toutes les clauses, charges et conditions de construction et d'exploitation imposées à la société.

Mais la société ne pourra ni se fusionner, ni faire à d'autres Compagnies remise du présent acte de concession, sans l'autorisation expresse du Conseil-exécutif.

Art. 21.

Le chemin de fer ne pourra être livré à la circulation sans l'autorisation du Conseil-exécutif. Il ne l'accordera qu'après une inspection et des épreuves constatant le bon achèvement de la voie et la solidité de toutes ses parties.

Art. 22.

Le chemin de fer achevé, la société en fera lever à ses frais un plan de délimitation et un plan cadastral complet. Elle fera faire, d'accord avec les délégués des autorités fédérales et cantonales, une description des ponts, traversées et autres travaux d'art, ainsi qu'un inventaire 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 du matériel servant à son exploitation, devront être déposées aux archives cantonales.

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

Art. 23.

La loi fédérale du 1^{er} mai 1850, sur l'expropriation

pour cause d'utilité publique et l'arrêté fédéral des 26 février
17/19 juillet 1854 sont applicables à l'établissement et 1872.
à l'entretien du chemin de fer.

Art. 24.

La loi fédérale du 1^{er} mai 1850, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique, est applicable à l'acquisition de tous les terrains nécessaires à la construction du chemin de fer et de ses dépendances, ainsi qu'à l'extraction et au dépôt de terres, sable, gravier, pierres et de tous les matériaux indispensables, destinés aussi bien au chemin de fer qu'aux communications à établir entre celui-ci et les ateliers de construction.

Art. 25.

La Compagnie ne pourra être assujettie à des impôts cantonaux ou communaux, soit pour le chemin de fer, soit pour les embarcadères, gares, stations, remises, matériel d'exploitation et autres accessoires se rattachant au service, que lorsque le revenu net atteindra 5 %.

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 impositions ordinaires.

Le chemin de fer concessionné sera pareillement soumis à l'impôt, du moment que son rendement net atteindra le chiffre de 5 %.

Art. 26.

La société est autorisée à organiser l'exploitation du chemin de fer, de la manière la plus simple et avec le moins de frais possible, sous réserve des clauses contenues dans la présente concession.

26 février
1872.

Art. 27.

Il sera établi trois classes de wagons pour le transport des personnes, correspondant aux 1^{re}, 2^{me} et 3^{me} classes de wagons qui existent actuellement sur les chemins de fer suisses. Ces wagons seront construits d'après le système américain et pourvus des appareils de chauffage convenables.

Art. 28.

Le maximum du tarif pour le transport des personnes, du bétail et des marchandises, est fixé comme suit :

Voyageurs.

I ^{re} classe, par lieue (de 4800 mètres)	50 centimes.
II ^e » » » » » »	35 »
III ^e » » » » » »	25 »

Les enfants au-dessous de dix ans paient dans toutes les classes la moitié des prix.

La société s'engage à réduire de vingt pour cent la taxe pour des billets valables pour l'aller et le retour le même jour. La société accordera un plus fort rabais pour des billets d'abonnement personnel pour un usage régulier de la route pendant un espace d'au moins trois mois.

Chaque voyageur a droit au transport gratuit des effets qu'il garde avec lui et dont le poids ne dépassera pas 30 livres (15 kilogrammes).

Bétail.

Par lieue (de 4800 mètres) :

Chevaux, mulets, par tête.	80 centimes.
Bœufs, vaches et taureaux, par tête . .	40 »
Veaux, porcs, chiens, par tête	15 »
Moutons et chèvres, par tête.	10 »

Voitures.

26 février
1872.

A deux ou quatre roues, à un fond et
une banquette dans l'intérieur fr. 2. 50

A quatre roues, deux fonds et deux ban-
quettes » 3. 20

A quatre roues, à deux ou trois fonds
et deux ou trois banquettes à l'intérieur. . . » 3. 80

Les voitures transportées par les trains à vitesse
réduite paient quarante pour cent de moins.

Marchandises.

Il sera établi pour les marchandises quatre classes.
Pour la classe la plus élevée, le tarif ne doit pas ex-
céder quatre centimes, et pour la plus basse, 2 1/2 cen-
times par lieue et par quintal (le quintal de 50 kilo-
grammes).

Les marchandises de toutes espèces qui doivent
être transportées avec la vitesse des trains de voyageurs
paient une taxe de huit centimes par lieue et par
quintal.

Le bétail transporté avec la vitesse des trains de
voyageurs paie quarante pour cent en sus de la taxe
ordinaire.

L'argent paie une taxe de quatre centimes par
mille francs et par lieue, et les envois d'une valeur
moindre de cinq cents francs paient pour cinq cents
francs.

Les objets pesant moins de vingt-cinq kilogrammes
paient pour vingt-cinq kilogrammès.

La taxe du transport d'un objet quelconque ne
peut être inférieure à quarante centimes.

La distance parcourue se calcule par demi-lieue

26 février 1872. (2400 mètres); une fraction de plus d'une demi-lieue compte pour une lieue entière.

Les envois de cinquante livres (25 kilogrammes) et au-dessous seront toujours réputés marchandises accélérées.

Art. 29.

Les charges de produits agricoles n'excédant pas cinquante livres, qui voyagent avec leurs porteurs et qui sont immédiatement reprises à leur arrivée au lieu de destination, sont exemptes de frais de transport; le surplus (ce qui excède cinquante livres) est assujéti à la taxe des marchandises ordinaires.

La nature et le volume de ces produits seront déterminés par un règlement sanctionné par le Conseil-exécutif.

Art. 30.

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

Si la Compagnie abaisse ses tarifs, cette réduction sera maintenue pendant trois mois au moins 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. 31.

Les taxes seront, partout et pour chacun, calculées d'une manière uniforme. L'administration du chemin de fer ne doit accorder à personne des avantages qu'elle n'accorderait pas à d'autres dans des circonstances ana-

logues. Lorsque le produit net des lignes concessionnées dépassera le 10 % du capital de construction, il y aura lieu à une réduction des tarifs; de même, il sera admis une augmentation, si ce produit n'atteignait pas le 3 %.

26 février
1872.

Art. 32.

Les convois de voyageurs marcheront à une vitesse moyenne d'au moins cinq lieues fédérales à l'heure, tout temps d'arrêt compris.

Les marchandises devront être expédiées au plus tard dans les deux fois vingt-quatre heures après leur remise à la station du chemin de fer.

Les transports de marchandises accélérées seront expédiés par le premier train, pourvu qu'elles aient été remises deux heures avant son départ.

Sont exceptés les cas où l'expéditeur lui-même accorde un plus long terme, ainsi que les cas d'empêchements extraordinaires.

La société s'engage à introduire dans le service, sous le rapport de la sûreté, de la célérité et des tarifs, les améliorations successives que les circonstances lui permettront de réaliser.

Art. 33.

La société s'engage à établir un service suffisant, au moyen de deux convois au moins de voyageurs par jour, sur toute la ligne. Ces convois auront des voitures ou wagons en suffisance et ils devront s'arrêter à toutes les stations.

Art. 34.

La société s'engage à expédier, aux tarifs et conditions ordinaires, les voyageurs et marchandises de tout chemin de fer en communication avec celui qui lui est concédé.

26 février
1872.

Art. 35.

Les marchandises seront livrées au lieu de chargement des stations. Les taxes fixées par le tarif ne s'appliquent qu'au transport de station à station.

Un tarif, qui sera soumis à l'approbation du Conseil-exécutif, règlera les frais de chargement et de déchargement dans l'intérieur des gares, ainsi que le prix du transport des voyageurs et de leurs bagages aux embarcadères et depuis les débarcadères.

La société se réserve le droit d'arrêter, sur le service des transports, des règlements détaillés qui seront pareillement soumis à la sanction du Conseil-exécutif.

Art. 36.

La société s'engage à mettre le chemin de fer à la disposition des autorités militaires pour le transport des troupes et du matériel fédéral et cantonal, contre paiement de la moitié des tarifs ordinaires.

La même disposition est applicable aux militaires en service, voyageant en corps ou isolément.

Art. 37.

La société est tenue, lorsqu'elle en est requise par l'autorité compétente, de transporter les individus qui sont expédiés par mesure de police au compte du canton. Le mode et le prix de ces transports seront ultérieurement réglés d'un commun accord.

Art. 38.

La police intérieure de la voie, des gares et autres bâtiments destinés à l'exploitation de la voie ferrée ap-

partient à la société; la force publique peut, dans tous les cas et en toute occasion, entrer librement dans les gares et stations, et rétablir l'ordre lorsqu'il sera troublé par des personnes étrangères à l'administration ou par des employés de la société.

26 février
1872.

Art. 39.

La société s'engage à prendre, de concert avec les autorités compétentes, les mesures propres à assurer la perception des droits de consommation sur les spiritueux.

Art. 40.

Le droit de surveillance générale et spéciale sur l'exploitation, ainsi que l'approbation des horaires, des règlements de transport et des tarifs permanents, qui devraient être modifiés dans la suite, pour les mettre en harmonie avec ceux des lignes concurrentes, sont réservés au Conseil-exécutif; à cet effet, la société s'engage à accorder, dans chaque convoi, une place gratuite pour le ou les commissaires qui seront chargés de cette surveillance par le Conseil-exécutif.

Art. 41.

Les employés de police et les gardes de la voie seront assermentés. Les fonctionnaires et employés de tout rang seront choisis de préférence parmi les ressortissants du canton.

Le Conseil-exécutif pourra exiger le rappel à l'ordre, et, au besoin, la révocation des employés qui, dans l'exercice de leurs fonctions, auraient donné lieu à des plaintes fondées.

Art. 42.

Si la Confédération ne fait pas usage du droit de rachat, l'Etat de Berne se réserve de pouvoir racheter

26 février 1872. lui-même, contre indemnité, le chemin de fer avec tout son matériel, les bâtiments et les approvisionnements, à l'expiration de la 30^e, 45^e, 60^e, 75^e, 90^e et 99^e année, à dater du commencement de l'exploitation sur toute la ligne, après que la société aura été avisée cinq 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 directement et en dernière instance par le Tribunal fédéral.

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

a. Dans le cas de rachat à l'expiration de la 30^e, 45^e et 60^e année, on paiera 25 fois la valeur de la moyenne du produit net pendant les dix années précédant immédiatement l'époque à laquelle le canton de Berne a annoncé le rachat ; dans le cas du rachat à l'expiration de la 75^e année, il sera payé 22 1/2 fois, et à l'expiration de la 90^e année, 20 fois la valeur de ce produit net. Il est bien entendu toutefois que la somme d'indemnité ne peut dans aucun cas être inférieure au capital de construction primitif. Du produit net qui doit être pris pour base de ce calcul, seront défalquées les sommes qui auraient été affectées à un fonds de réserve.

b. Dans le cas du rachat à l'expiration de la 99^e 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 l'Etat de Berne 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 dé-

duira un montant proportionné de la somme du rachat. 26 février 1872.

Les contestations qui viendraient à s'élever à ce sujet seront jugées par les tribunaux ordinaires.

Art. 43.

La société adressera chaque année au Conseil-exécutif un rapport détaillé sur les résultats de l'exploitation et du rendement de l'entreprise.

Art. 44.

A l'exception des cas où l'acte de concession en dispose autrement (voir les art. 7, 10, 11, 12, 15, 16, etc.), les contestations civiles qui pourraient s'élever entre l'Etat et la société, touchant les obligations et les conditions de la présente concession, seront jugées directement et en dernière instance par le Tribunal fédéral.

Berne, le 3 février 1872.

Au nom du Grand-Conseil :

Le Président,

C. KARRER.

Le Chancelier,

M. DE STURLER.

26 février
1872.

ARRÊTÉ FÉDÉRAL

concernant

le chemin de fer Herzogenbuchsee-Lyss
(territoire bernois).

(26 février 1872.)

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE

de la

CONFÉDÉRATION SUISSE,

Vu

1) Une concession accordée le 3 février 1872 par le Grand-Conseil du canton de Berne au Comité intercantonal du prolongement de la ligne de la Broye pour la construction et l'exploitation d'un chemin de fer, depuis le chemin de fer de l'Etat, dans la contrée de Lyss, éventuellement Aarberg-Suberg, par Wengi, Messen, Limpach, Bätterkinden, Utzenstorf, Koppigen, Höchstetten, Hellsau et Seeberg jusqu'à Herzogenbuchsee ;

2) Un message du Conseil fédéral, du 12 février 1872 ;

En application de la loi fédérale du 28 juillet 1852,

ARRÊTE :

La ratification de la Confédération est accordée à cette concession aux conditions suivantes :

Art. 1^{er}. En conformité de l'art. 8, alinéa 3 de la loi fédérale sur la construction et l'exploitation des chemins de

fer, il est réservé au Conseil fédéral de percevoir pour le transport régulier périodique des personnes, en raison du produit de la voie et de l'influence financière de l'entreprise sur le produit des postes, un droit de concession annuel, lequel ne doit pas dépasser la somme de fr. 500 pour chaque rayon d'une lieue en exploitation. Le Conseil fédéral ne fera toutefois pas usage de ce droit aussi longtemps que l'entreprise du chemin de fer ne produira pas au-delà de 4 %, après déduction de la somme portée sur le compte d'exploitation ou attribuée à un fonds de réserve.

26 février
1872.

Art. 2. La Confédération a le droit de racheter le chemin de fer ici concessionné avec le matériel, les bâtiments et les approvisionnements, à l'expiration de la 30^e, 45^e, 60^e, 75^e, 90^e et 99^e année, à dater de l'ouverture de la ligne de la Broye, pourvu que la déclaration de rachat ait été faite cinq 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 d'arbitres.

Ce tribunal sera composé comme suit : chacune des parties nommera deux arbitres, et ceux-ci désigneront un surarbitre. Si les arbitres ne peuvent s'entendre sur le choix du surarbitre, le Tribunal fédéral fera une triple proposition ; le demandeur premièrement, puis le défendeur, élimineront chacun une des personnes présentées. La troisième sera surarbitre.

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

- a. Dans le cas du rachat à l'expiration de la 30^e, 45^e ou 60^e année, on paiera 25 fois la valeur de la moyenne du produit net perçu pendant les 10 années précédant immédiatement l'époque à

26 février
1872.

laquelle la Confédération a annoncé le rachat; dans le cas du rachat à l'expiration de la 75^e année, il sera payé 22 1/2 fois, à l'expiration de la 90^e année 20 fois, et à l'expiration de la 99^e année 18 fois la valeur de ce produit net. Il est bien entendu toutefois que la somme d'indemnité ne peut dans aucun cas être inférieure au capital primitif. Du produit net qui doit être pris pour base de ce calcul seront défalquées les autres sommes qui sont portées sur le compte d'exploitation ou attribuées à un fonds de réserve.

- b. 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 déduira un montant proportionné de la somme de rachat.

Les contestations qui viendraient à s'élever à ce sujet seront vidées par le tribunal d'arbitres susmentionné.

Art. 3. Dans le délai de 12 mois, à partir de la date du présent arrêté, les travaux de terrassement sur cette ligne devront commencer, et, en même temps, il sera fourni une justification suffisante des moyens pour la continuation de l'entreprise; si, à l'expiration de ce délai, ces deux conditions ne sont pas remplies, la ratification fédérale donnée à la concession sera considérée comme nulle et non avenue.

Art. 4. Toutes les prescriptions de la législation fédérale sur la construction et l'exploitation de chemins de fer suisses devront être d'ailleurs strictement observées, et il ne peut y être porté aucune atteinte par les dispositions de la présente concession.

Art. 5. Le Conseil fédéral est chargé de l'exécution et de la publication du présent arrêté. 26 février 1872.

Ainsi arrêté par le Conseil des Etats,
Berne, le 23 février 1872.

Le Président, A. KELLER.

Le Secrétaire, J. L. LÜTSHER.

Ainsi arrêté par le Conseil national,
Berne, le 26 février 1872.

Le Président, R. BRUNNER.

Le Secrétaire, SCHIESS.

LE CONSEIL-EXÉCUTIF DU CANTON DE BERNE,

ARRÊTE :

L'acte de concession et l'arrêté fédéral ci-dessus seront insérés au Bulletin des lois.

Berne, le 13 mars 1872.

Au nom du Conseil-exécutif:

Le membre présidant,
KILIAN.

Le Secrétaire d'Etat,
D^r TRÆCHSEL.

26 février
1872.

ACTE DE CONCESSION

pour

l'établissement des sections de la voie ferrée
du Gäu, situées sur le territoire bernois.

(De Lyss à la frontière soleuroise, près de Leuzigen,
et de la frontière soleuroise dans le district de
Wangen jusqu'à la frontière cantonale, à Oensingen).

LE GRAND-CONSEIL DU CANTON DE BERNE,

Vu la déclaration du directoire de la société du chemin de fer central suisse, du 23 janvier 1872, donnée au Conseil fédéral, et de laquelle il résulte que cette société n'entend pas faire dériver du dernier alinéa de l'art. 31 de sa concession bernoise, du 29 novembre 1852, un empêchement pour accorder la concession dont il s'agit, mais qu'au contraire elle renonce au droit d'exclusion, sous la réserve toutefois d'un prétendu droit de priorité;

Considérant que le projet de l'acte de concession, présenté par le comité de la voie ferrée du Gäu et ayant pour objet la construction et l'exploitation des rayons de cette entreprise, qui sont situés sur le territoire bernois, est, en général, en harmonie avec le projet qui a été adopté à la date du 10 mars 1870, pour l'établissement de la ligne Langnau-Lucerne;

Considérant que le projet établit les conditions ordinaires, que l'Etat est dans l'usage d'exiger dans des actes de concession de ce genre ;

26 février
1872.

Sur la proposition du Conseil-exécutif et de la commission du Grand-Conseil, désignée à l'effet de donner son préavis ;

DÉCRÈTE :

Article premier.

La concession demandée par le Comité d'initiative de la voie ferrée du Gäu, pour les rayons de cette entreprise situés sur le territoire bernois, savoir les sections de Lyss à la frontière soleuroise, près de Leuzigen, par Büren, et de la frontière du district de Wangen jusqu'à la frontière bernoise, à Oensingen, sur la rive gauche ou la rive droite de l'Aar, est accordée audit Comité, sous la réserve des droits éventuels des tiers et aux conditions suivantes :

La présente concession a pour objet les sections suivantes, traversant le territoire du canton de Berne :

- a. une section se rendant de Lyss à Büren et de là à Leuzigen, frontière du canton de Soleure ;
- b. une section se dirigeant de la frontière soleuroise dans le district de Wangen vers Niederbipp, sur la rive gauche ou la rive droite de l'Aar, pour aboutir à la frontière du canton, près d'Oensingen.

Art. 2.

La Compagnie s'engage à établir les lignes sus-désignées d'après les règles de l'art, comme aussi à les mettre dans un état d'exploitation régulière et bien organisée et à les entretenir dans cet état pendant toute la durée de l'exploitation.

26 février
1872.

Le gouvernement pourra, en tout temps, faire visiter par ses délégués l'état du chemin de fer et de toutes les constructions et objets 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. 3.

Pour ses affaires juridiques, la Compagnie fait élection de domicile dans le canton de Berne. En matière d'actions réelles, elle est justiciable des tribunaux de la situation de l'objet litigieux.

Art. 4.

La durée de la concession pour l'exploitation aux risques et périls de la Compagnie est fixée à quatre-vingt-dix-neuf années consécutives, courant dès le jour de l'ouverture et de l'exploitation réelle des lignes susmentionnées (art. 1^{er}), et, au plus tard, dès le 1^{er} janvier 1874.

A l'expiration de ce laps de temps, elle sera renouvelée d'après la convention qui sera conclue à cette époque, à moins qu'auparavant il n'ait été fait usage du droit de rachat prévu par l'article 34 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 ces voies ferrées.

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

- a.* au terrain nécessaire à la construction et à l'entretien de chemins de fer à double voie avec fossés latéraux, ainsi qu'aux déviations et croisements nécessaires; 26 février 1872.
- b.* à l'espace nécessaire à l'extraction et au dépôt de terre, sable, gravier, pierres, et de tous les matériaux indispensables tant pour les chemins de fer que pour les communications à établir entre ces chemins et les chantiers de construction;
- c.* au terrain qu'exigeront les constructions accessoires, telles qu'abords, aqueducs, gares, stations, maisons de surveillants et de gardes, réservoirs d'eau, magasins d'approvisionnements, 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 des chemins de fer et en vertu du cahier des charges.

Art. 6.

La Compagnie s'engage à commencer les travaux 3 mois, au plus tard, après la ratification de la concession par l'autorité fédérale, à les continuer sans interruption et à les terminer dans l'espace d'un an. En commençant les travaux, elle aura à fournir au Conseil-exécutif du canton de Berne la preuve qu'elle possède les ressources financières nécessaires, faute de quoi la concession pourra être déclarée éteinte, ou un délai ultérieur fixé pour la continuation des travaux.

Si la Compagnie ne remplit pas cette obligation, la somme de cautionnement prévue en l'art. 35 ci-après sera dévolue à l'Etat.

26 février
1872.

Art. 7.

La Compagnie ne pourra commencer les travaux qu'après avoir soumis à l'approbation du gouvernement les plans des sections traversant le territoire bernois. Elle ne pourra s'écarter ultérieurement de ces plans qu'après une nouvelle approbation du gouvernement.

En outre, la Compagnie devra s'entendre avec le Conseil-exécutif, relativement à la situation des gares et des stations, ainsi qu'aux voies de communications qui y aboutissent.

Dans le cas où l'on ne pourrait s'entendre, le Conseil-exécutif statuera définitivement sur ces points, de même que sur le choix de la ligne.

Art. 8.

Partout où la construction des chemins de fer nécessitera des passages sur ou sous rails, des passages à niveau et des rigoles, ou en général des modifications aux routes, chemins, ponts, ponceaux, rivières, canaux ou ruisseaux, fossés d'écoulement, tuyaux de fontaine ou de gaz, tous les frais en résultant seront à la charge de la Compagnie, de manière que les propriétaires ou autres personnes chargées de l'entretien n'auront à supporter, par suite de ces changements, aucun dommage ni aucune charge plus onéreuse qu'auparavant.

En cas de contestation sur la nécessité et l'extension de constructions de ce genre, le gouvernement bernois décidera en dernier ressort.

Art. 9.

Si, après la construction des chemins de fer, il est établi par l'Etat ou par les communes des routes, che-

mins ou tuyaux de fontaine croisant la voie ferrée, la Compagnie ne pourra réclamer d'indemnité pour empiètement sur 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-voie, qui seraient la conséquence de ces modifications.

26 février
1872.

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, à 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 la ligne, que sous la direction de l'ingénieur du chemin de fer. L'administration de la Compagnie fera promptement droit aux demandes qui lui seront adressées à cet effet.

Art. 10.

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 constamment 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 maisons de gardes, soit en prenant d'autres mesures.

26 février
1872.

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

Art. 11.

La Compagnie est tenue d'établir une seconde voie aussitôt que l'augmentation de la circulation ou la sûreté de l'exploitation l'exigera. Les décisions y relatives seront prises par le gouvernement; néanmoins la Compagnie devra être entendue dans chaque cas particulier.

Art. 12.

La Compagnie se soumettra à toutes les dispositions qui seront décrétées par l'autorité fédérale, dans le but d'assurer l'unité en matière de chemins de fer suisses, sous le rapport technique (art. 12 de la loi fédérale, du 28 juillet 1852).

Art. 13.

Les lignes ne pourront être livrées à la circulation avant d'avoir été examinées dans toutes leurs parties, et, au besoin, essayées 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 ces délégués.

La même disposition est applicable aux mesures mentionnées en l'art. 10, du moment qu'elles ont pour objet la construction de chemins ou de ponts provisoires, etc.

Art. 14.

26 février
1872.

Les chemins de fer achevés, la Compagnie en fera lever à ses frais un plan de délimitation et un plan cadastral complets, avec le concours contradictoire des autorités communales compétentes; en même temps, elle fera faire, avec le concours contradictoire des délégués des autorités fédérales et cantonales, une description des ponts, passages et autres ouvrages d'art établis, ainsi qu'un inventaire de la totalité du matériel roulant.

Des expéditions authentiques de ces documents, auxquelles sera annexé un compte exact et définitif des frais d'établissement des chemins de fer et des objets servant à leur exploitation, devront être déposées aux archives du Conseil fédéral et aux archives cantonales.

Les compléments ou changements apportés plus tard à la construction des lignes, de même que les nouvelles acquisitions de matériel roulant seront mentionnés dans ces documents.

La Compagnie est également tenue de soumettre chaque année au gouvernement un extrait de ses comptes et des délibérations des assemblées générales des actionnaires, ainsi que le compte-rendu annuel des travaux de sa Direction.

La Compagnie déposera ses statuts aux archives du canton, et indiquera chaque fois au gouvernement les noms des personnes qu'elle chargera de l'administration, surveillance et direction de l'entreprise. Le canton de Berne sera convenablement représenté au sein de l'administration pendant la durée des travaux et de l'exploitation.

Art. 15.

Les chemins de fer et leurs accessoires, tant mo-

26 février 1872. biliers 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 des lignes et de toutes les constructions et objets qui en dépendent. Ces inspections auront lieu périodiquement au moins une fois par année.

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. 16.

Les locomotives seront construites d'après les meilleurs et les plus nouveaux 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 d'après le système américain, avec de bons appareils de chauffage, savoir :

Première classe : Couverts, garnis, dos et sièges rembourrés, fermant à glaces ;

Deuxième classe : Couverts, sièges rembourrés, fermant à glaces ;

Troisième classe : Couverts, sièges non-rembourrés, fermant à carreaux de vitre.

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

Art. 17.

La Compagnie est tenue d'entretenir au moins deux communications journalières pour les voyageurs entre

tous les points extrêmes du chemin de fer. Chacun de ces trains aura des wagons de toute classe en nombre suffisant pour pouvoir transporter tous les voyageurs qui se présenteront.

26 février
1872.

Art. 18.

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

Tarif.

	Voyageurs	Par lieue
Wagons	de première classe	50 cts.
»	» deuxième »	35 »
»	» troisième »	25 »

Les enfants au-dessous de 10 ans ne paieront que la moitié pour toutes les classes.

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 pour les billets d'abonnement délivrés pour un usage régulier des lignes, pendant une période de 3 mois au moins.

Bétail.

	par lieue
Chevaux et mulets	par pièce fr. 0,80
Bœufs, vaches et taureaux	» » » 0,40
Veaux et porcs	» » » 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.

26 février
1872.

Marchandises.

Pour les marchandises, il sera établi 4 classes, dont la taxe la plus élevée ne pourra dépasser 4 ct. et la moins élevée 2 1/2 ct. par quintal et par lieue.

Art. 19.

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

Le bétail et les voitures transportés avec la vitesse des trains de voyageurs paieront 40 % en sus de la taxe ordinaire (art. 18).

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

Le minimum du poids est de 1/2 quintal, celui de la valeur 500 fr. et celui de la distance 1/2 lieue. Une fraction de demi-lieue paiera la taxe entière.

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

Les envois de cinquante livres et au-dessous seront toujours réputés marchandises à grande vitesse.

Les charges de produits agricoles qui voyagent avec leurs porteurs par les trains de voyageurs, et qui sont retirées immédiatement après leur arrivée au lieu de destination, paieront la taxe ordinaire des marchandises. En conséquence, quoique transportées par les trains de voyageurs, elles ne seront pas taxées comme marchandises à grande vitesse.

Art. 20.

26 février
1872.

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 24 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 vitesse de trains de voyageurs seront expédiées par le premier train de voyageurs, pourvu qu'elles aient été remises une heure avant son départ.

Les taxes ci-dessus seront réduites si le rendement net des lignes concessionnées dépasse le 10 % du capital d'établissement ; en revanche, la Compagnie sera autorisée à les élever si ce rendement est inférieur à 3 %.

La Compagnie appliquera au service des transports les règlements, tarifs et horaires qu'elle aura arrêtés de concert avec le gouvernement.

Art. 21.

Les marchandises dont le transport est confié aux chemins de fer seront livrées aux lieux de chargement des stations.

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

L'administration prendra dans les stations principales les arrangements nécessaires pour que les objets soient livrés au domicile des destinataires. Elle soumettra à l'approbation du gouvernement le tarif des taxes à percevoir à cet effet. Elle dressera pareillement et soumettra à l'approbation du gouvernement un tarif

26 février 1872. pour le transport des voyageurs et de leurs effets à la gare ou de la gare à leur destination.

Art. 22.

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

L'administration des chemins de fer n'accordera à personne des avantages qu'elle ne pourrait accorder à tout autre dans des circonstances analogues.

Art. 23.

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.

Néanmoins cette disposition n'est point applicable aux trains de plaisir non plus qu'aux faveurs exceptionnelles qui seraient accordées dans des circonstances particulières.

Art. 24.

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, (art. 8 de la loi fédérale, du 28 juillet 1852). 26 février 1872.

L'administration ne peut être astreinte à effectuer des transports pour la poste par d'autres trains que ses trains ordinaires.

La Compagnie est autorisée à établir, là où elle le jugera convenable, des services d'omnibus pour les communications entre les stations de chemin de fer et les localités qui en sont éloignées; dans ce cas, elle jouira de la réduction du droit de concession prévue par l'art. 14 du règlement, du 28 novembre 1851, sur les concessions postales.

Art. 25.

La Compagnie est tenue, sur la réquisition de l'autorité militaire cantonale compétente, de transporter par les trains ordinaires, pour la moitié de la taxe minimale, les corps de troupes plus ou moins nombreux qui se trouvent au service cantonal, ainsi que leur matériel de guerre.

La même disposition est applicable aux individus transportés par mesure de police, lorsque les frais du transport sont à la charge du canton.

Art. 26.

Les prescriptions de la législation fédérale, concernant les transports de militaires, de matériel de guerre et de munitions, de même que le service du télégraphe, sont naturellement réservées.

Art. 27.

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

26 février 1872. à la Compagnie, qui établira 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 spiritueuses.

Art. 28.

Le gouvernement pourvoira à ce qu'il soit décrété des dispositions pénales pour la répression des dommages causés aux chemins 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. 29.

La Compagnie est tenue de se prêter à la jonction des lignes d'autres compagnies avec les siennes, 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).

26 février
1872.

Art. 30.

La Compagnie, comme telle, ne pourra être assujettie à des contributions cantonales ou communales, ni pour le chemin de fer même, ni pour les embarcadères, les gares, les stations, les remises, le matériel roulant et les autres accessoires qui en dépendent, que lorsque le revenu net du chemin de fer atteindra 5 %.

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 à l'impôt ordinaire.

Le chemin de fer concessionné sera pareillement imposable, dès l'instant où son rendement net atteindra le 5 %.

Art. 31.

Il demeure loisible au Conseil fédéral de percevoir, pour le transport régulier et périodique des voyageurs, un droit annuel de concession proportionné au produit de la ligne 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 cours 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 affectée à un fonds de réserve (art. 1^{er} de la loi fédérale, du 17 août 1852).

26 février
1872.

Art. 32.

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

Art. 33.

Quant à la franchise de péage pour l'importation de rails, etc., on se réfère à la loi fédérale du 28 juillet 1852 et à l'arrêté fédéral de 1864.

Art. 34.

Le rachat des chemins de fer est soumis aux dispositions y relatives de la loi fédérale. Le droit de rachat appartiendra aussi au canton dont la ligne concessionnée (Aarau-Lyss) traverse le territoire ; mais celui-ci ne pourra l'exercer qu'à la condition que la Confédération ne fasse pas usage de son droit dans le délai fixé ; que le rachat s'étende à la ligne entière, et que la Compagnie en soit avisée, ainsi que cela est prescrit pour le rachat par la Confédération.

Le prix de rachat sera réglé conformément aux dispositions de la législation fédérale.

Art. 35.

Pour garantir l'accomplissement des obligations que le présent acte lui impose vis-à-vis du canton, la Compagnie fournira au gouvernement bernois un cautionnement de 150,000 fr. qui consistera, au choix du gouvernement, soit en espèces dont l'Etat bonifiera l'intérêt au taux de 3 % l'an, soit en titres acceptables. Ce cautionnement sera déposé dans les trois mois qui suivront

la ratification de la concession par les autorités fédérales, faute de quoi ladite concession sera réputée éteinte. 26 février 1872.

Le cautionnement sera restitué à la Compagnie lorsque la ligne décrite dans le présent acte sera livrée à la circulation.

Néanmoins, la Compagnie continuera d'être tenue de tous les engagements que lui impose cette concession, et le gouvernement aura le droit d'en appeler à un tribunal arbitral pour la fixation de la somme due.

Art. 36.

Le Conseil-exécutif sera avisé de la constitution de la Compagnie définitive mentionnée en tête du présent acte; celle-ci ne pourra, sans le consentement exprès du Grand-Conseil bernois, transmettre la concession à aucune autre compagnie, soit par cession directe, soit par voie de fusion.

Art. 37.

Si, dans les actes de concession qui lui seront délivrés par les autres cantons intéressés à l'entreprise, des obligations plus étendues étaient imposées à la Compagnie et acceptées par celle-ci, elles seront aussi applicables au canton de Berne.

Art. 38.

Les horaires des trains réguliers, de même que les tarifs, les règlements de transport et les changements qui pourraient y être apportés, seront soumis à l'approbation du Conseil-exécutif du canton de Berne.

Art. 39.

L'exploitation ne pourra être affermée ni fusionnée avec d'autres entreprises de même espèce, sans l'autorisation du Grand-Conseil.

26 février
1872.

Dans le cas d'affermage de l'exploitation, l'Etat de Berne aura, à conditions égales, la préférence.

Art. 40.

L'administration du chemin de fer devra prendre, en se concertant avec les autorités compétentes, les mesures nécessaires pour assurer la perception de l'impôt de consommation sur les liquides.

Art. 41.

Les statuts de la Compagnie seront soumis à l'approbation du Conseil-exécutif.

Art. 42.

A l'exception des cas où l'acte de concession en dispose autrement (voir les art. 7, 8, 10, 11, 15, etc.), les contestations civiles qui pourraient s'élever entre l'Etat et la société, touchant les obligations et les conditions de la présente concession, seront jugées directement et en dernière instance par le Tribunal fédéral.

Berne, le 3 février 1872.

Au nom du Grand-Conseil :

Le Président,
C. KARRER.

Le Chancelier,
M. DE STÜRLER.

ARRÊTÉ FÉDÉRAL

26 février
1872.

concernant

le chemin de fer Aarau-Soleure-Lyss
(territoire bernois).

(Du 26 février 1872.)

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE

de la

CONFÉDÉRATION SUISSE,

Vu :

1) Une concession accordée le 3 février 1872 par le Grand-Conseil du canton de Berne au Comité d'initiative de la ligne de Gäu, pour les sections de cette entreprise situées sur territoire bernois, savoir les sections de Lyss par Büren à la frontière soleuroise près Leuzigen et dès la limite du district de Wangen jusqu'à la frontière bernoise près Oensingen, sur la rive gauche ou droite de l'Aar;

2) Un rapport du Conseil fédéral du 12 février 1872;

En application de la loi fédérale du 28 juillet 1852;

arrête :

La ratification de la Confédération est accordée à cette concession aux conditions suivantes :

26 février
1872.

Art. 1^{er}. En conformité de l'art. 8, alinéa 3 de la loi fédérale sur la construction et l'exploitation des chemins de fer, il est réservé au Conseil fédéral de percevoir pour le transport périodique régulier des personnes, en raison du produit de la voie et de l'influence financière de l'entreprise sur le produit des postes, un droit de concession annuel, lequel ne doit pas dépasser la somme de fr. 500 pour chaque lieue de chemin de fer en exploitation. Toutefois, le Conseil fédéral ne fera pas usage de ce droit aussi longtemps que l'entreprise du chemin de fer ne produira pas au-delà de 4 %, après déduction de la somme portée sur le compte d'exploitation ou attribuée à un fonds de réserve.

Art. 2. La Confédération a le droit de racheter, moyennant indemnité, le chemin de fer mentionné dans la concession qui fait l'objet du présent arrêté, avec son matériel, les bâtiments et les approvisionnements, à l'expiration de la 30^e, 45^e, 60^e, 75^e, 90^e et 99^e année, à dater du jour où la ligne de la Broye sera exploitée dans tout son parcours ; la déclaration de rachat devra être faite au moins cinq 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 d'arbitres.

Ce tribunal sera composé comme suit : chacune des parties nommera deux arbitres et ceux-ci désigneront un surarbitre. Si les arbitres ne peuvent s'entendre sur le choix du surarbitre, le Tribunal fédéral fera une triple proposition ; le demandeur premièrement, puis le défendeur, élimineront chacun une des personnes présentées. La troisième sera surarbitre.

Pour la fixation de l'indemnité à fournir, on appliquera les dispositions suivantes : 26 février 1872.

a. Dans le cas du rachat à l'expiration de la 30^e, 45^e et 60^e année, on paiera 25 fois la valeur de la moyenne du produit net perçu par la Société pendant les 10 années précédant immédiatement l'époque à laquelle la Confédération a annoncé le rachat; dans le cas du rachat à l'expiration de la 75^e année, il sera payé 22 1/2 fois, à l'expiration de la 90^e année 20 fois, et à l'expiration de la 99^e année 18 fois la valeur de ce produit net; il est bien entendu que la somme d'indemnité ne peut dans aucun cas être inférieure au capital primitif. Du produit net qui doit être pris pour base de ce calcul, seront défalquées les autres sommes qui sont portées sur le compte d'exploitation ou attribuées à un fonds de réserve.

b. 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 déduira du prix de rachat une somme équivalant aux dépenses à faire à cet égard.

Les contestations qui viendraient à s'élever à ce sujet seront vidées par le tribunal d'arbitres sus-mentionné.

Art. 3. Dans un délai de 3 mois, à dater du jour de la ratification de cette concession, il devra être procédé au commencement des travaux pour la construction de la ligne; il sera fourni dans le même délai une justification financière suffisante pour assurer la marche convenable de l'entreprise. L'expiration de ce délai sans

26 février 1872. l'accomplissement de ces deux conditions aura pour effet de faire considérer l'approbation fédérale comme nulle et non avenue.

Art. 4. Toutes les prescriptions de la législation fédérale sur la construction et l'exploitation des chemins de fer devront être strictement observées, et il ne doit y être dérogé en aucune manière par les dispositions de la présente concession.

Art. 5. Le Conseil fédéral est chargé de l'exécution et de la publication du présent arrêté.

Ainsi arrêté par le Conseil des Etats,

Berne, le 23 février 1872.

Le Président : A. KELLER.

Le Secrétaire : J. L. LÜTSCHER.

Ainsi arrêté par le Conseil national,

Berne, le 26 février 1872.

Le Président : R. BRUNNER.

Le Secrétaire : SCHIESS.

LE CONSEIL-EXÉCUTIF DU CANTON DE BERNE

arrête :

L'acte de concession et l'arrêté fédéral ci-dessus seront insérés au Bulletin des lois.

Berne, le 13 mars 1872.

Au nom du Conseil-exécutif:

Le membre président,

KILIAN.

Le Secrétaire d'Etat,

Dr TRÆCHSEL.

RÈGLEMENT

28 février
1872.

concernant

le mode de procéder aux estimations des
chevaux pour le service militaire.

Le Conseil-exécutif du canton de Berne,

Dans le but de procurer aux batteries d'artillerie
et au train un meilleur attelage, et d'assurer aux officiers
de la troupe l'influence qui leur appartient lors de la
réception et de l'estimation des chevaux,

Sur la proposition de la Direction des affaires mi-
litaires,

ARRÊTE :

Art. 1^{er}.

Une commission décide chaque fois de la réception
et de l'estimation des chevaux de service destinés à la
cavalerie, à l'artillerie, au train et aux officiers d'état-
major de l'infanterie. Cette commission se compose :

- a) Du commissaire cantonal des guerres, en qualité
de *président*, ou, en cas d'empêchement, d'un
remplaçant désigné par la Direction des affaires
militaires ;
- b) de deux experts, en qualité de *membres*, l'un des-
quels au moins doit être un vétérinaire diplômé,
et l'autre un connaisseur de chevaux bien au cou-
rant du prix de ces animaux dans la contrée.

28 février
1872.

Art. 2.

La Direction des affaires militaires nomme, chaque année, sur la proposition des commandants d'armes de la cavalerie et de l'artillerie, dix experts qui, selon le besoin, sont répartis en différentes commissions par le commissaire des guerres.

Art. 3.

Les experts doivent, à tous égards, jouir d'une réputation bien établie de probité et d'impartialité; ils sont entre les mains du commissaire des guerres, et éventuellement entre celles du président de la commission, l'affirmation solennelle de visiter et d'estimer consciencieusement les chevaux.

Art. 4.

Le commandant d'armes, ou, en son absence, le chef de l'unité tactique pour laquelle on estime des chevaux, est tenu d'assister à la réception et à l'estimation des chevaux de service; il doit veiller à ce que les chevaux soient bien ferrés, et, en cas de nécessité, ordonner que leurs fers soient renouvelés sur-le-champ. Il a le droit, et, le cas échéant, contre l'avis même des experts, d'exiger du commissaire cantonal des guerres le renvoi des chevaux qui lui semblent n'être pas propres au service. La décision à intervenir à ce sujet appartient à la Direction des affaires militaires.

Art. 5.

Le commissaire cantonal des guerres pourvoit à ce que les mêmes experts ne soient pas toujours appelés à fonctionner aux mêmes endroits et vis-à-vis des mêmes communes, et à ce qu'il y ait au contraire un certain tour de rôle. Il avise en outre à ce que le nombre néces-

saire de secrétaires et d'enregistreurs soit disponible et à ce que ces employés soient convenablement rétribués. 28 février 1872.

Art. 6.

Il est sévèrement enjoint aux commissions de n'estimer que les chevaux exempts des infirmités et défauts signalés à l'art. 62 du règlement fédéral d'administration; en conséquence, tous les chevaux impropres au service doivent être refusés sans distinction.

Art. 7.

Lors de l'estimation des chevaux de service destinés à l'artillerie et au train, on désignera dans le procès-verbal d'estimation ceux qui conviennent le mieux comme chevaux de selle pour les officiers et les sous-officiers.

Art. 8.

Les communes sont tenues de fournir un bon cheval de selle sur chaque nombre de cinq chevaux qu'elles ont à livrer.

Art. 9.

Le commissaire cantonal des guerres pourvoira à ce que, le jour de l'estimation des chevaux destinés à l'artillerie et au train, 10 bons chevaux au moins sur 100 chevaux de service se trouvent à la disposition de la commission dans le voisinage du lieu de l'estimation, afin qu'en l'absence de bons chevaux de service, ils puissent immédiatement être présentés et estimés aux frais des communes en faute.

Le commissaire cantonal des guerres pourvoira en outre à ce que l'heure et le lieu fixés pour la réception des chevaux destinés au service militaire soient chaque fois portés en temps utile à la connaissance des communes intéressées.

28 février
1872.

Art. 10.

Les officiers, sous-officiers montés et trompettes de l'artillerie et du train sont autorisés à faire estimer chacun un cheval de selle pour leur propre usage; ils sont toutefois tenus d'en donner avis au commissaire cantonal des guerres, immédiatement après la réception de l'ordre de marche, ou à la première réquisition.

Art. 11.

Les procès-verbaux d'estimation seront signés par le commissaire cantonal des guerres et par les deux experts; ils seront ensuite envoyés, en conformité des prescriptions existantes, soit directement au commissariat fédéral des guerres, soit au commissariat de division ou d'école désigné par le premier.

Art. 12.

Le commissaire cantonal des guerres est tenu de délivrer chaque fois, dans le plus bref délai, au chef de l'unité tactique pour laquelle des chevaux ont été estimés, une copie du procès-verbal de l'estimation que cela concerne, pour la transmettre au commandant d'armes.

Art. 13.

Le présent règlement, qui remplace celui du 12 janvier 1843, entrera en vigueur le 1^{er} mars 1872. Il sera inséré au Bulletin des lois et décrets.

Berne, le 28 février 1872.

Au nom du Conseil-exécutif:

Le membre président,

F. KILIAN.

Le secrétaire d'Etat,

D^r TRÆCHSEL.
