

Zeitschrift: Bulletin des lois, décrets et ordonnances du canton de Berne
Herausgeber: Chancellerie d'État du canton de Berne
Band: 27 (1857)

Rubrik: Novembre 1857

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 12.03.2025

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

ARRÊTÉ

régularisant la tenue des registres de l'état civil dans les communes réformées du Jura où il se trouve des pasteurs allemands.

(2 novembre 1857.)

LE CONSEIL-EXÉCUTIF DU CANTON DE BERNE,

Considérant qu'il est nécessaire, dans les districts du Jura réformé où des pasteurs allemands exercent les fonctions du St. Ministère, de réglementer ce qui concerne la tenue des registres de l'état civil, à laquelle se lient les plus graves intérêts;

Considérant que les pasteurs français sont les seuls officiers de l'état civil dans cette partie du Canton;

Considérant que le Synode de cet arrondissement a signalé les irrégularités auxquelles il est urgent d'apporter remède;

Sur la proposition de la Direction de la Justice et de la Police,

ARRÊTE :

Article premier.

Les registres de l'état civil tenus par les pasteurs français dans les districts de Moutier (partie réformée), Courtelary et Neuveville, ainsi que les extraits qu'ils délivrent en leur qualité d'officiers de l'état civil, ont seuls le caractère d'authenticité que la loi attribue aux registres et extraits de cette nature.

Art. 2.

Les naissances et décès seront, dans les formes prescrites, déclarés auxdits pasteurs, pour être inscrits par eux dans les registres de l'état civil.

Art. 3.

Ils sont seuls compétents pour procéder à la publication des mariages, ainsi qu'à la régularisation des actes et pièces requis pour leur célébration, en se conformant aux dispositions législatives sur la matière.

Art. 3.

Les pasteurs allemands sont obligés, sous leur responsabilité, et ce, dans les trois fois vingt-quatre heures, de donner aux pasteurs français, officiers de l'état civil, communication des baptêmes, inhumations et célébrations de mariage qui auront lieu par leur ministère, afin que les registres de l'état civil puissent présenter cette régularité que commande le caractère d'authenticité dont ils sont revêtus.

Art. 5.

Il est interdit aux pasteurs allemands de procéder à des actes qui rentrent dans la compétence exclusive des officiers de l'état civil, ainsi que de délivrer des extraits des registres qu'ils tiennent, en remplacement des extraits authentiques que les pasteurs français sont seuls en droit de délivrer, sauf l'exception prévue à l'article suivant.

Art. 6.

Les pasteurs allemands délivreront comme du passé les certificats d'admission à la S^{te} Cène, à teneur de leurs registres, et ces certificats conserveront à l'avenir le caractère légal qu'ils ont eu jusqu'à présent.

Art. 7.

Le présent arrêté, qui entre immédiatement en vigueur, sera communiqué aux préfets des districts de Moutier, Courtelary et Neuveville, à tous les pasteurs français et allemands qui y exercent leur ministère, ainsi qu'au substitut du procureur général dans le Jura. Tous ces fonctionnaires sont chargés de s'y conformer et de le mettre à exécution.

Donné à Berne, le 2 novembre 1857.

Au nom du Conseil-exécutif:

Le Président,

P. MIGY.

Le Secrétaire d'Etat,

L. KURZ.

DÉCRET

portant augmentation des droits de timbre.

(9 novembre 1857.)

LE GRAND-CONSEIL DU CANTON DE BERNE,

Voulant, d'une part, augmenter les recettes de l'Etat, de l'autre, mettre la comptabilité des droits de timbre en harmonie avec le système décimal du nouveau régime monétaire ;

En modification de l'art. 3 de la loi du 20 mars 1834 sur le timbre, et de l'art. 1^{er} de celle du 24 octobre 1851 sur la même matière,

DÉCRÈTE :

Article premier.

Le bureau du timbre vendra le papier timbré aux prix suivants :

La feuille double	à 60 centimes.
La feuille simple	„ 30 „
La feuille simple in-quarto	„ 20 „
La feuille simple in-octavo	„ 10 „

Art. 2.

Sont maintenues celles des dispositions de la loi du 20 mars 1834 sur le timbre qui ne sont point abrogées par le présent décret, par la loi du 24 octobre 1851, ou par le décret du 15 mai 1848, portant suppression du timbre sur les journaux.

Art. 3.

Le Conseil-exécutif est autorisé à fixer l'époque de l'entrée en vigueur du présent décret.

Donné à Berne, le 9 novembre 1857.

Au nom du Grand-Conseil :

Le Président,

CARLIN.

Le Chancelier,

M. DE STÜRLER.

LE CONSEIL-EXÉCUTIF DU CANTON DE BERNE

ARRÊTE :

Le décret ci-dessus, qui entrera en vigueur dès le 1^{er} janvier 1858, sera inséré au bulletin des lois et affiché de la manière accoutumée.

Berne, le 13 novembre 1857.

Au nom du Conseil-exécutif :

Le Président,

P. MIGY.

Le Secrétaire d'Etat,

L. KÜRZ.

DÉCRET

portant création d'une cure catholique
à St. Imier.

(10 novembre 1857.)

LE GRAND-CONSEIL DU CANTON DE BERNE,

Considérant que les habitants catholiques du district de Courtelary ne peuvent communiquer que très-difficilement avec les ecclésiastiques catholiques des districts voisins, qu'ils sont ainsi privés de tout secours spirituel, et que, dans des circonstances analogues, il a été créé des paroisses particulières en faveur de la population réformée disséminée dans le Jura catholique,

DÉCRÈTE :

Article premier.

Il est créé, pour la population catholique du district de Courtelary, une paroisse spéciale, qui a son siège à St. Imier.

Art. 2.

La cure de cette paroisse, à laquelle est attaché un traitement de 1440 fr. (1000 fr. a. v.), est rangée dans la première classe des traitements; en conséquence le nombre des cures rétribuées à raison de 1440 francs est augmenté d'une (art. 1^{er} et 2 du décret du 2 mars 1843).

Art. 3.

Quant aux prestations à supporter par la paroisse, elles sont réglées par l'art. 7 de l'acte de réunion du

14 novembre 1815, combiné avec l'art. 2 de l'ordonnance du 14 mars 1816.

Donné à Berne, le 10 novembre 1857.

Au nom du Grand-Conseil :

Le Président,

CARLIN.

Le Chancelier,

M. DE STÜBLER.

LE CONSEIL-EXÉCUTIF DU CANTON DE BERNE

ARRÊTE :

Le décret qui précède sera mis à exécution et inséré au Bulletin des lois.

Berne, le 11 novembre 1857.

Au nom du Conseil-exécutif :

Le Président,

P. MIGY.

Le Secrétaire d'Etat,

L. KURZ.

CONVENTION

entre l'Etat de Berne et le Conseil d'administration provisoire du chemin de fer central suisse, concernant la concession et les charges de la construction et de l'exploitation de chemins de fer sur le territoire bernois.

(24 novembre 1852 et 14 novembre 1857.)

Article premier.

Le Gouvernement du Canton de Berne autorise la Compagnie et celle-ci s'engage à construire, comme section du chemin de fer central suisse, qu'elle se propose d'entreprendre, et en prolongement des lignes de Bâle-Olten-Murgenthal, un chemin de fer se dirigeant de Murgenthal vers Langenthal et Herzogenbuchsee, et de là, d'une part, jusqu'à la frontière soleuroise dans la direction de Soleure, de l'autre vers Wynigen, Berthoud, Schœnbühl et Berne, avec débouché sur la rive gauche de l'Aar, et de là jusqu'à la frontière sud-ouest du Canton, pour se relier à une ligne sud-ouest le rencontrant dans cette direction.

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

Art. 2.

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

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

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

Art. 3.

La Compagnie, comme telle, a son domicile à Bâle. Pour ses affaires juridiques dans le canton de Berne, elle fait élection de domicile dans la ville de Berne, dans le ressort de laquelle les actions personnelles devront lui être intentées.

En matière réelle, elle est justiciable des tribunaux de la situation de la chose litigieuse.

Art. 4.

La durée de la concession pour l'exploitation du chemin de fer aux risques et périls de la Compagnie, est fixée à quatre-vingt-dix-neuf années consécutives, lesquelles courront dès le jour de l'ouverture et de l'exploitation réelle de la ligne entière jusqu'à ses points extrêmes désignés en l'art. 1^{er}, mais pas plus tard qu'à dater du 1^{er} mai 1858.

A l'expiration de cette période, la concession sera renouvelée d'après la convention qui sera faite à cette époque, à moins qu'il n'ait été auparavant fait usage du droit de rachat prévu par l'art. 39 ci-après.

Art. 5.

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

pour cause d'utilité publique est applicable à l'établissement et à l'entretien de ce chemin de fer.

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

Art. 6.

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

Quant à la continuation de la ligne de Berne à la frontière occidentale, l'obligation de l'exécution demeure

suspendue jusqu'à ce que le prolongement de la ligne sud-ouest projetée soit commencé.

Art. 7.

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

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

Art. 8.

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

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

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

Art. 9.

Partout où la construction du chemin de fer nécessitera des traversées, des passages souterrains et des coulisses, ou en général des modifications aux routes, chemins, ponts, ponceaux, rivières, canaux, ou ruisseaux, fossés d'écoulement, fontaines ou conduits de gaz, tous

les frais en résultant seront à la charge de la Compagnie, de manière que les propriétaires ou autres personnes ou communautés chargées de l'entretien, ne pourront avoir à supporter, par suite de ces changements, aucun dommage ni aucune charge plus onéreuse qu'auparavant.

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

Art. 10.

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

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

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

Art. 11.

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

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

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

Art. 12.

Le chemin de Murgenthal à Herzogenbuchsee sera construit avec fondations à double voie, mais il n'aura provisoirement qu'un seul rail.

De Herzogenbuchsee à Berne, les expropriations seront demandées pour l'établissement d'un chemin à double voie; cependant les fondations ne seront faites provisoirement que pour une seule voie.

Aussitôt que l'augmentation de la circulation et la sûreté de l'exploitation l'exigeront, le Gouvernement

aura le droit d'ordonner l'établissement d'une double voie sur la totalité du parcours.

Avant de prendre cette décision, le Gouvernement entendra la Compagnie. Si celle-ci ne reconnaît pas la nécessité de l'établissement d'une double voie, il sera statué sur la difficulté par un tribunal arbitral, conformément à l'art. 40.

Art. 13.

La Compagnie se soumettra à toutes les dispositions qui seront décrétées par l'autorité fédérale dans le but d'assurer l'unité des chemins de fer suisses sous le rapport technique.

(Art. 12 de la loi fédérale du 28 Juillet 1852.)

Art. 14.

Le chemin ne pourra être livré à la circulation avant d'avoir été examiné, dans toutes ses parties, et, si possible, essayé 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. 11, du moment qu'elles ont pour objet la construction de chemins ou ponts provisoires, etc.

Art. 15.

Le chemin de fer achevé, la Compagnie en fera lever à ses frais un plan de délimitation et un plan cadastral complets, contradictoirement avec les autorités communales compétentes; en même temps elle fera faire, contradictoirement avec les délégués des autorités fédérales et cantonales, une description des ponts, 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 statuts de la Compagnie seront aussi déposés dans ces dernières.

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

Art. 16.

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

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

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

Art. 17.

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

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

1^{re} classe : couverts, garnis, dos et banquettes rembourrés, fermant à glaces ;

2^m^e classe : couverts, banquettes rembourrées, fermant à glaces ;

3^m^e classe : couverts, banquettes non rembourrées, fermant à vitres.

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

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

Art. 18.

La Compagnie est tenue d'entretenir au moins deux services journaliers pour les voyageurs entre tous les points extrêmes du chemin de fer.

Chaque train de voyageurs aura des waggons de toute classe en nombre suffisant pour pouvoir transporter tous les voyageurs qui se présenteront.

Art. 19.

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

TARIF.

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

Les enfants au-dessous de dix ans ne paieront que la moitié pour toutes les places. La Compagnie s'engage à accorder une réduction de 20 % sur la taxe ci-dessus pour les billets d'aller et retour s'effectuant le même jour. Elle accordera une remise ultérieure

aux particuliers qui se procurent des billets d'abonnement pour parcourir la même section au moins 12 fois dans l'espace de trois mois.

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

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

Marchandises.

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

Art. 20.

Les marchandises de toute espèce qui doivent être transportées avec la vitesse des trains de voyageurs, paieront une taxe de fr. 0,08 par quintal et par lieue; le bagage des voyageurs, à l'exception des menus effets qu'ils gardent près d'eux, paiera fr. 0,12 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. 19).

L'argent est assujetti à une taxe proportionnelle à la valeur, de fr. 0,04 pour 1000 francs et par lieue.

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

Le minimum de la taxe d'un objet ne peut être inférieur à fr. 0,40.

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

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

Art. 21.

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

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

Art. 22.

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

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

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

Art. 23.

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

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

L'administration prendra dans les stations principales les dispositions nécessaires pour que les objets soient livrés au domicile des destinataires; elle soumettra à l'approbation du Gouvernement le tarif des taxes à prélever à cet effet.

Un tarif semblable, qui devra aussi être soumis à l'approbation du Gouvernement, réglera les taxes pour le transport des voyageurs et de leur bagage aux gares et à partir des gares.

Art. 24.

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

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

Art. 25.

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

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

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

Art. 26.

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

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

(Loi fédérale du 28 Juillet 1852, art. 3.)

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

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

Art. 27.

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

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

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

Art. 28.

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

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

(Art. 9 de la loi fédérale du 28 juillet 1852.)

En revanche, l'administration a le droit de relier à ses frais un fil destiné exclusivement à son usage aux lignes télégraphiques établies le long du chemin de fer, et de le rattacher à des appareils dans toutes les gares et stations.

(Art. 5 de la loi fédérale du 28 juillet 1852.)

Art. 29.

Le maintien de la police du chemin de fer appartiendra, sans préjudice des droits de la police cantonale, à la Compagnie, qui rendra à cet effet les règlements nécessaires, sauf ratification du Gouvernement.

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

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

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

Art. 30.

Le Gouvernement pourvoira à ce qu'il soit décrété des dispositions pénales pour la répression des dommages causés au chemin de fer, des actes de nature à compromettre la sûreté des voyageurs et des contraventions aux règlements de police du chemin de fer;

le tout sans préjudice des lois qui seront rendues par les autorités fédérales.

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

Art. 31.

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

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

S'il est accordé des concessions pour des prolongements ou des embranchements, la Compagnie du chemin de fer central aura toujours, à conditions égales, la préférence sur les entreprises rivales.

La concession des lignes suivantes lui est garantie dès à présent pour les cinq prochaines années, aux conditions du présent acte, savoir :

- a.* de Bienne à la frontière soleuroise près de Granges ;
- b.* de Bienne dans la direction du sud, pour relier cette ville à la ligne de Berne-Herzogenbuchsee, ou à son prolongement vers l'ouest ;
- c.* de Berne vers l'ouest dans la direction de Neuchâtel ou de Morat ;
- d.* de Berne à Thoun.

Si, pendant le laps de temps spécifié plus haut, d'autres concurrents sollicitaient la concession de l'une des lignes dont il s'agit, la Compagnie du chemin de

fer central devra, dans les six mois, déclarer ou qu'elle se charge de sa construction, ou qu'elle renonce à la concession qui lui a été garantie pour cette ligne. Dans le premier cas, la construction devra commencer dans les 6 mois qui suivront.

Le Gouvernement prend l'engagement de n'accorder pendant les 30 prochaines années aucune concession à aucune autre Compagnie pour *d'autres* lignes parallèles à celles concédées par le présent acte, c'est-à-dire pour des chemins de fer compris entre le Jura et la ligne de Berne-Laupen-Murgenthal mentionnée en l'art. 1^{er}; il s'engage de même à ne pas en entreprendre lui-même l'établissement ou l'exploitation.

Art. 32.

La Compagnie, comme telle, ne pourra être assujettie à des contributions cantonales ou communales, soit pour le chemin de fer, soit pour les gares, matériel d'exploitation et autres accessoires qui en dépendent.

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

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

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

Art. 33.

Il demeure loisible au Conseil fédéral de percevoir, pour le transport régulier et périodique des voyageurs, un droit annuel de concession, proportionné au rende-

ment de la voie et à son influence financière sur le produit des postes, mais qui ne pourra excéder le chiffre de 500 fr. pour chaque rayon d'une lieue en voie d'exploitation. Cependant le Conseil fédéral ne fera pas usage de ce droit tant que l'entreprise ne rapportera pas au-delà de 4 % après déduction de la somme portée sur le compte d'exploitation ou incorporée à un fonds de réserve.

(Art. 1^{er} de l'arrêté fédéral du 17 août 1852.)

Art. 34.

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

Art. 35.

Les rails, coussinets, plaques tournantes, roues, essieux, locomotives et coke tirés de l'étranger et destinés au chemin de fer central, seront francs des droits d'entrée fédéraux. Les fabriques suisses qui livrent des rails, coussinets, plaques tournantes, roues, essieux et locomotives pour le même chemin, seront dispensées des droits d'entrée fédéraux pour les matières brutes nécessaires à cette fabrication.

Cette disposition n'est applicable que pendant un laps de temps de dix ans, à dater du moment où la concession fédérale aura été accordée.

(Art. 3 de la loi fédérale du 28 juillet 1852.)

Art. 36.

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

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

Ce tribunal sera composé de telle sorte que chacune des parties nommera deux arbitres et que ceux-ci désigneront un sur-arbitre. Si les arbitres ne peuvent s'entendre quant à la personne du sur-arbitre, le tribunal fédéral présentera une triple proposition, dont le demandeur d'abord, puis le défendeur éliminent chacun une des personnes présentées. Celle qui reste est sur-arbitre.

(Art. 2 de l'arrêté fédéral du 17 août 1852.)

Art. 37.

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

- a. Dans le cas de 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 pendant les dix années précédant immédiatement l'époque à laquelle la Confédération a annoncé le rachat. En cas de rachat à l'expiration de la 75^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 en-

tendu toutefois que le montant de l'indemnité ne peut dans aucun cas être inférieur au capital primitif. Du produit net, qui doit être pris pour base de ce calcul, seront défalquées les sommes qui sont portées sur le compte d'exploitation ou incorporées à un fonds de réserve.

- b. Dans le cas de rachat à l'expiration de la 99^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 la Confédération dans un état parfaitement satisfaisant, quelle que soit l'époque du rachat. Dans le cas où il ne serait pas satisfait à cette obligation, on effectuera une retenue proportionnée sur la somme de rachat.

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

(Art. 2 de l'arrêté fédéral du 17 août 1852.)

Art. 38.

Les droits de rachat stipulés ci-dessus (Art. 36) en faveur de la Confédération sont aussi réservés aux Cantons, pris collectivement, dont le chemin de fer central traversera le territoire, en ce sens que ces Cantons pourront, aux époques susdésignées, mais seulement après un avertissement préalable de quatre ans, exercer la faculté de rachat, dans le cas où la Confédération n'en aurait pas fait usage l'année auparavant.

Sont applicables toutes les dispositions des art. 36 et 37 concernant l'indemnité, ainsi que l'intervention et l'établissement d'un tribunal arbitral.

Art. 39.

Les contestations civiles que l'interprétation du présent acte pourrait faire naître entre le Gouvernement et la Compagnie, seront vidées sans appel par un tribunal arbitral établi conformément à l'art. 38.

Art. 40.

En garantie de l'accomplissement des obligations qui lui sont imposées par la présente convention, la Compagnie déposera, trois mois après la ratification de la concession par l'autorité fédérale, un cautionnement de 150,000 francs, en papiers ou en espèces. Dans ce dernier cas, le Gouvernement en paiera l'intérêt au 3 %.

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

Art. 41.

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

LE GRAND-CONSEIL DU CANTON DE BERNE

a ratifié la présente convention moyennant les réserves suivantes :

- 1) La présente ratification ne préjuge nullement la question de savoir si l'entreprise sera exécutée par la Compagnie du chemin de fer central ou par une autre Compagnie qu'elle aura subrogée dans ses droits.
- 2) Si d'ici au premier juin 1853, l'administration du chemin de fer central suisse ne parvient pas à obtenir les concessions indispensables à l'exécution de la ligne de Bâle à Berne, formant une section du chemin de fer central, le Grand-Conseil du Canton de Berne se réserve le droit de retirer la présente concession.

Donné à *Berne*, le 24 novembre 1852.

Au nom du Grand-Conseil :

Le Président,

KURZ.

Le Chancelier,

M. DE STÜRLER.

Au nom du Conseil d'administration provisoire de la Compagnie du chemin de fer central suisse :

Le Président,

GEIGY.

ARRÊTÉ FÉDÉRAL

concernant les chemins de fer dans le
Canton de Berne.

(28 janvier 1853 et 14 novembre 1857.)

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE DE LA CONFÉDÉRATION SUISSE,

Vu la concession accordée par le Grand-Conseil du Canton de Berne, le 24 novembre 1852, au Conseil administratif provisoire du chemin de fer de la Suisse centrale, pour la construction et l'exploitation d'un chemin de fer de Murgenthal dans la direction de Langenthal et d'Herzogenbuchsee, et delà, d'une part, jusqu'à la frontière soleuroise contre Soleure, d'autre part, se dirigeant sur Wynigen, Berthoud, Schönbühl, avec débouché sur la rive gauche de l'Aar contre Berne, et delà se dirigeant sur la frontière sud-ouest du Canton pour se souder à une ligne sud-ouest le rencontrant dans cette direction ; concession portant en outre éventuellement les lignes suivantes :

- a.* de Bienne jusqu'à la frontière soleuroise près de Granges ;
- b.* de Bienne, dans une direction méridionale, pour se raccorder à la ligne d'Herzogenbuchsee à Berne ou à son prolongement vers l'ouest ;
- c.* de Berne, dans la direction de l'ouest, contre Neuchâtel ou contre Morat ;
- d.* de Berne à Thoune ;

Et vu un rapport et une proposition du Conseil fédéral suisse,

En application de la loi fédérale du 28 juillet 1852,

ARRÊTE :

La ratification de la Confédération est accordée à cette concession aux conditions suivantes, à l'exception de l'art. 34 concernant l'exemption du service militaire en faveur des employés, et de l'article 26, alinéas 3 et 4 sur les convois de transports de poste et le service d'omnibus.

Article premier.

En conformité de l'art. 8, alinéa 3 de la loi fédérale sur la construction et l'exploitation de 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 le montant 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 incorporée à un fonds de réserve.

Art. 2.

La Confédération a le droit, moyennant indemnité, de racheter dans leur ensemble et pour autant qu'ils ont été construits, les chemins de fer dont la concession a été accordée au Conseil d'administration provisoire du chemin de fer du centre, de la part de Berne

le 24 novembre 1852, Lucerne le 19 novembre 1852, Soleure le 17 décembre 1852, Bâle-Ville le 10 novembre 1852 et Bâle-Campagne le 6 décembre 1852, avec tout leur matériel, les bâtiments et approvisionnements, à l'expiration de la 30^e, 45^e, 60^e, 75^e, 90^e, 99^e année, à dater du 1^{er} mai 1858, après que la déclaration de rachat aura été faite 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 sur-arbitre. Si les arbitres ne peuvent s'entendre quant à la personne du sur-arbitre, le tribunal fédéral présente une triple proposition dont le demandeur premièrement, puis le défendeur, éliminent chacun une des personnes présentées. Celle qui reste est sur-arbitre 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 et 60^e année, on paiera 25 fois la valeur de la moyenne du produit net pendant les dix 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 22 $\frac{1}{2}$ 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 autres sommes

qui sont portées sur le compte d'exploitation ou incorporées 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 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 le chemin de fer devront commencer sur la ligne de Murgenthal à Berne, d'Herzogenbuchsee jusqu'à la frontière soleuroise du côté de Soleure, et de Bienne jusqu'à la frontière soleuroise près de Granges, et il sera dans le même délai fourni une caution suffisante pour la construction de l'entreprise; l'expiration de ce délai sans l'accomplissement de ces deux conditions aura pour effet de faire considérer l'approbation fédérale donnée, comme nulle et non avenue.

Dans le même sens il est accordé un délai de 5 ans, à dater du jour du présent arrêté, en partie pour le commencement des terrassements sur les lignes de Berne à la frontière sud-ouest du canton pour le rachat.

cordement à une ligne sud-ouest les rencontrant dans cette direction, de Bienne vers le sud pour rejoindre la ligne d'Herzogenbuchsee-Berne ou son prolongement vers l'ouest, de Berne vers l'ouest du côté de Neuchâtel ou de Morat, et de Berne à Thoune, en partie pour la justification suffisante des moyens nécessaires à la continuation de ces entreprises.

Art. 4.

Les dispositions renfermées à l'art. 31 de la concession relativement à l'établissement de chemins de fer, du 28 juillet 1852, devront être d'ailleurs strictement observées, et il ne peut y être dérogé en aucune manière par les dispositions de la présente concession. L'application de la loi fédérale concernant l'expropriation pour cause d'utilité publique, du 1^{er} mai 1850, est spécialement réservée et n'est en aucune manière restreinte par l'art. 5 de la concession; il ne peut de plus être porté atteinte aux droits réservés à l'Assemblée fédérale à l'art. 17 sur la construction et l'exploitation des chemins de fer par les dispositions renfermées à l'art. 31 de la concession relativement à l'établissement de lignes parallèles.

Art. 5.

Le Conseil fédéral est chargé de l'exécution et de la promulgation de cet arrêté.

Ainsi arrêté par le Conseil national suisse.

Berne, le 25 janvier 1853.

Au nom du Conseil national suisse :

Le Président,
HUNGERBÜHLER.

Le Secrétaire,
SCHIESS.

Ainsi arrêté par le Conseil des Etats suisse.

Berne, le 28 janvier 1853.

Au nom du Conseil des Etats suisse :

Le Président,

F. BRIATTE.

Le Secrétaire,

J. KERN-GERMANN.

CONVENTION

complémentaire entre le Gouvernement du Canton de Berne et la Direction du chemin de fer central suisse, siégeant à Bâle, pour la modification partielle de la concession accordée à la Compagnie dudit chemin.

(4 octobre 1854 et 30 janvier 1855.)

Article premier.

L'administration du chemin de fer central prend l'engagement :

- a.* De commencer et de poursuivre les travaux de construction de la ligne d'Olten, soit Murgenthal-Berne, et de celle de Bienne-Granges, assez activement pour que ces deux lignes puissent être achevées et livrées à la circulation dans le courant de 1857 au plus tard.
- b.* A cet effet, dans le mois qui suivra la ratification de la présente convention, trois sections de la première de ces lignes et une de la seconde seront mises au concours à brefs délais. Les travaux de ces sections commenceront dans les deux mois à partir de la ratification, pourvu que la marche des expropriations le permette.
- c.* Au printemps de 1855, quatre nouvelles sections seront mises au concours et immédiatement commencées; dans le courant de l'été de 1855, la compagnie agira de même à l'égard du reste des deux lignes, composé d'environ douze sections.

Art. 2.

Le délai fixé par l'art. 1^{er}, lettre *a* est applicable à la ligne de Murgenthal-Berne jusqu'au Wylerfeld, avec gare provisoire en cet endroit, ainsi qu'à la ligne de Granges-Bienne.

Vers le fin de l'été suivant, les travaux de fondation du passage de l'Aar près Berne devront commencer; le délai pour l'exécution dudit passage et de la gare définitive à Berne est prolongé jusqu'à la fin de 1858. Dans le cas où les difficultés actuelles de la situation financière de la Compagnie n'auraient pas cessé à cette époque, le Gouvernement de Berne pourra, s'il le juge convenable, accorder à celle-ci une prorogation ultérieure.

Art. 3.

Si l'exécution immédiate du tronçon de la ligne de Herzogenbuchsee-Bienne, qui traversera le territoire de Soleure, devait être retardée par des difficultés, cette circonstance ne portera aucune atteinte à la présente convention; et le Gouvernement de Berne consent, dans la prévision de ce cas, à ce que l'exécution de la section de Herzogenbuchsee à la frontière soleuroise soit momentanément suspendue, mais à la condition expresse que la section de Bienne-Granges ne pourra être exécutée que comme partie intégrante de la ligne de Bienne-Soleure-Herzogenbuchsee, telle qu'elle est prévue par la concession du 24 novembre 1852.

Art. 4.

Quant au prolongement de la ligne de Berne à la frontière sud-ouest du canton, l'obligation de l'exécuter demeure suspendue, conformément au dispositif de l'art. 6

de la concession du 24 novembre 1852, jusqu'à ce que la ligne de jonction avec le chemin de fer suisse de l'Ouest ait été commencée sur le territoire fribourgeois.

Art. 5.

Sont du reste maintenues toutes les prescriptions de la concession du 24 novembre 1852, auxquelles il n'est pas dérogé par la présente convention; cette disposition s'applique notamment aux lignes mentionnées à l'art. 31, lettres *b*, *c* et *d*, savoir: celles de Bienne vers le Sud, de Berne vers l'Ouest et de Berne à Thoune; en ce qui touche cette dernière ligne en particulier, la compagnie donne l'assurance qu'elle la fera exécuter dès que sa situation financière le lui permettra.

Art. 6.

De son côté, le Canton de Berne s'engage à s'intéresser à l'entreprise du chemin de fer central suisse pour une somme de quatre millions de francs, en prenant 8000 actions de 500 francs chacune, qui lui seront délivrées au pair par l'administration du chemin de fer central.

Dans ce chiffre de quatre millions de francs sont comprises les sommes pour lesquelles des communes ou corporations du canton pourraient souscrire en conséquence de la présente convention.

Art. 7.

Le Canton de Berne prendra ces actions aux époques suivantes:

Fr. 3,250,000 après que les expropriations pour la ligne de Murgenthal, jusques et y compris la gare provisoire du Wylerfeld, et pour la ligne de Granges à Bienne, seront effectuées et leur montant payé.

Fr. 3,250,000

„ 750,000 après que les fondations du pont de l'Aar près Berne auront été exécutées, et que les expropriations pour le passage de l'Aar et la gare définitive de Berne auront eu lieu.

Fr. 4,000,000.

Art. 8.

Le Canton de Berne effectuera ses paiements en termes de trois mois au plus et par fractions de 20 % du montant des actions qu'il prendra à chacune des époques indiquées, à moins que les parties ne soient convenues d'un autre mode de paiement. Il est toutefois loisible au Canton de Berne de verser, avant les échéances fixées, la totalité ou une plus forte partie de la somme pour laquelle il s'engage.

Si le Gouvernement de Berne l'exige, l'administration du chemin de fer sera tenue, à chaque échéance, de prouver qu'elle a dépensé au moins le double des paiements déjà effectués, en expropriations et travaux de chemin de fer dans le Canton de Berne.

Ainsi fait à Bâle, le 21 octobre 1854.

Sous réserve de ratification :

(Signé) GEIGY.

„ SPEISER.

„ STÆMPFLI, conseiller
d'Etat.

LE GRAND-CONSEIL DU CANTON DE BERNE

Dans sa séance du 29 novembre 1854, a ratifié la convention ci-dessus, à condition que les communes les plus intéressées souscriront au moins la moitié des quatre millions d'actions prises par le Canton; il a, en même temps, autorisé le Conseil-exécutif à échanger l'acte de ratification avec la Compagnie du chemin de fer central.

La condition susénoncée étant remplie, le Conseil-exécutif, sous la date du 8 janvier 1855, a ratifié cette convention et l'a déclarée exécutoire.

Berne, le 30 janvier 1855.

Pour la Chancellerie d'Etat :

Le Substitut,

V. MÜLLER.

ARRÊTÉ

du Conseil fédéral, concernant la modification de la concession pour la construction du chemin de fer du centre dans le Canton de Berne.

(8 janvier 1855.)

LE CONSEIL FÉDÉRAL SUISSE,

Autorisé par arrêté fédéral du 21 décembre 1854;

Vu une convention conclue le 31 octobre 1854 entre les délégués du Gouvernement du Canton de Berne d'une

part, et les délégués du Directoire de la Compagnie du chemin de fer suisse du centre d'autre part, et ratifiée le 29 novembre même année par le Grand-Conseil du Canton de Berne, pour la construction de la ligne du centre sur son territoire, convention renfermant quelques modifications à la concession accordée pour ces lignes par le Canton de Berne le 24 novembre 1852 et ratifiée par la Confédération le 28 janvier 1853,

En application de l'art. 2 de la loi fédérale du 28 juillet 1852,

ARRÊTE :

La ratification de la Confédération est accordée à la convention prémentionnée du 21 octobre 1854, en ce sens que les conditions de l'arrêté fédéral du 28 janvier 1853 déploieront aussi tout leur effet quant aux changements apportés à la concession précédente.

Berne, le 8 janvier 1855.

Au nom du Conseil fédéral suisse :

Le Président de la Confédération,

Dr. FURRER.

Le Chancelier de la Confédération,

SCHIESS.
