



**557,412** quintaux marchandises diverses, dont :

	Quintaux.
Amidon . . . . .	1,933
Beurre et saindoux comestible . . . . .	1,394
Bois de teinture, moulus et non moulus . . . . .	2,179
Café et café de chicorée . . . . .	11,703
Céréales et légumes secs . . . . .	273,864
Chanvre, lin et étoupe . . . . .	655
Coton en laine . . . . .	8,056
Coton filé et retors en coton . . . . .	229
Cotonnerie . . . . .	1,908
Craie et terres colorantes brutes et bol d'Ar- ménie . . . . .	579
Cuir . . . . .	663
Déchets de soie . . . . .	747
Drogueries, épices et articles de teinture . . . . .	2,065
Eau-de-vie et esprit-de-vin en tonneau . . . . .	10,100
Eau minérale . . . . .	25
Etoffes et ouvrages en soie et en demi-soie . . . . .	96
Farine . . . . .	69,278
Fer brut et fer pour la construction de ma- chines et de bateaux . . . . .	3,474
Fer forgé ou étiré, fer-blanc et fil-de-fer . . . . .	9,626
Filé de lin, fil à coudre, cordes et ficelles . . . . .	1,509
Fonte de fer non ouvrée . . . . .	1,106
Fromage . . . . .	174
Fruits du midi . . . . .	840
Garance brute et moulue . . . . .	3,226
Huile comestible . . . . .	499
Huile commune servant à l'industrie . . . . .	8,561
Laine brute . . . . .	1,336
Laine filée . . . . .	310
Livres et musique . . . . .	389

	Quintaux.
Machines et pièces de machines . . . . .	1,160
Métaux bruts ( en outre du fer ) tels que : acier, cuivre, airain, étain, laiton, plomb et zinc . . . . .	784
Objets pharmaceutiques et produits chimiques	2,843
Ouvrages en bois et meubles, de toute espèce	519
» en cuir . . . . .	154
» en fer et acier et quincaillerie fine et ordinaire . . . . .	2,239
» en laine de toute espèce . . . . .	2,252
Papier et carton de toute espèce . . . . .	336
Plumes à lit . . . . .	203
Poterie commune . . . . .	320
» fine . . . . .	370
Racines de chicorée . . . . .	1,064
Riz . . . . .	8,250
Savon . . . . .	2,334
Semences . . . . .	5,851
Soie et bourre de soie, écruës et filées . . . . .	1,514
Sucre . . . . .	11,293
Suif et autres matières grasses . . . . .	674
Tabac en feuilles . . . . .	10,445
» fabriqué . . . . .	1,247
Toiles et rubans de lin et coutils de toute espèce . . . . .	649
Verrerie et cristaux de toute espèce . . . . .	1,462
Vin en tonneau . . . . .	28,975
Vins, liqueurs etc. en bouteilles . . . . .	133
Vinaigre . . . . .	190

**Exportation.**

*La totalité de l'exportation de ce mois a été de :*

	Pièces.
<b>2,157</b> pièces de bétail dont menu-bétail	863
et gros-bétail	1,294
<b>pour francs. Valeur de bois brut, bois scié et charbon de bois.</b>	

**2,837** colliers, dont principalement :

	Colliers.
Ciaux, tuiles et briques . . . . .	575
Gypse brut, calciné ou moulu. . . . .	173
Minérai de fer . . . . .	704

**45,587** quintaux, marchandises diverses, dont :

	Quintaux.
Beurre . . . . .	60
Bois de teinture, moulus et non moulus . . . . .	548
Bourre de soie . . . . .	26
Café . . . . .	197
Céréales et légumes secs . . . . .	1,124
Chapeaux et tresses de paille . . . . .	799
Chiffons et maculature . . . . .	207
Cidre . . . . .	
Coton en laine . . . . .	1,049
Coton filé et retors en coton . . . . .	1,319
Cotonnerie . . . . .	11,042
Déchets d'animaux . . . . .	243
Déchets de soie . . . . .	614
Drogueries, épices et produits chimiques . . . . .	179
Eau-de-vie et esprit-de-vin . . . . .	103
Ecorce à tan, en canelle et moulue . . . . .	918
Escargots . . . . .	22

	Quintaux.
Etoffes en laine et en demi-laine . . . . .	77
» en soie et en demi-soie . . . . .	2,516
Extrait d'Absynthe . . . . .	265
Farine . . . . .	614
Fayence . . . . .	150
Fer brut et acier . . . . .	87
Fer forgé ou étiré, fer-blanc et fil de fer . . . . .	238
Fromage . . . . .	7,386
Fruit secs ordinaires . . . . .	188
Garance et racines de garance . . . . .	150
Huile de toute espèce . . . . .	228
Laine brute . . . . .	931
Laine filée . . . . .	2
Livres et musique . . . . .	255
Machines et pièces de machines . . . . .	2,970
Montres et horloges . . . . .	74
Os . . . . .	714
Ouvrages en bois et meubles . . . . .	260
» en cuir . . . . .	8
» en fer et acier de fonte de fer . . . . .	1,323
» en lin . . . . .	58
Peaux vertes ou sèches en poil . . . . .	2,871
Riz . . . . .	27
Semences . . . . .	156
Soie . . . . .	314
Son . . . . .	739
Sucre . . . . .	132
Tabac en feuilles . . . . .	
» fabriqué . . . . .	120
Tartre . . . . .	215
Vin . . . . .	181

---

**Transit.**

*La totalité du transit de ce mois a été de :*

**494** pièces de bétail pour des distances  
jusqu'à huit lieues, dont :

	Pièces.
menu-bétail	225
gros-bétail	269

**26** pièces de bétail pour des distances  
au delà de huit lieues, dont :

menu-bétail	
gros-bétail	26

pour francs **4,171**. Valeur de bois à  
l'état brut, bois scié et bois à ra-  
deau ordinaire.

**340** colliers. Chaux, gypse, planches etc.

**20 661** quintaux, marchandises diverses, dont :

	Quintaux.
pour des distances jusqu'à 8 lieues . . .	10,916
sur la route entre Bâle et Schaffhouse . . .	2,128
pour des distances au delà de 8 lieues. . .	7,617

**ACTE DE CONCESSION .**

du Petit Conseil du Canton de Bâle-Ville pour  
la voie centrale suisse.

(Du 10 Novembre 1852.)

---

Nous, Bourgmestre et Conseil du Canton de Bâle-Ville, autorisés à cet effet par arrêté du Grand Conseil du 8 Novembre 1852, accordons au conseil provisoire d'administration de la voie ferrée centrale, pour la remettre à la société d'actionnaires à former, la concession de construire et d'exploiter un chemin de fer sous les conditions suivantes :

Art. 1. La Compagnie s'engage à construire un chemin de fer débouchant de la ville de Bâle, lequel parcourra le territoire de Bâle-Ville jusqu'à la Birse, et traversant cette rivière, se prolongera jusqu'à Olten. D'Olten la voie sera construite, vers l'Est, dans la direction de Zurich; vers le Sud, dans la direction de Lucerne; vers l'Ouest, dans la direction de Soleure et de Berne, le tout dans la prévision que les autorités des cantons intéressés accorderont des concessions et sous la réserve de la ratification de l'autorité fédérale.

Si par suite du refus de concession de la part d'un canton quelconque situé en-deçà du Hauenstein, l'exécution du projet précité devait être entravée en partie, la présente concession demeurera néanmoins en vigueur, en tant du moins que la voie sera construite jusqu'à Olten.

Art. 2. La Compagnie s'engage à construire, d'après les meilleures règles de l'art, la voie tracée; elle la livrera à l'exploitation immédiatement après que la construction en sera achevée, et pendant toute la durée de la concession elle l'entretiendra dans une exploitation régulière bien organisée et sans interruption. A cet effet, elle s'efforcera constamment à appliquer au chemin de fer central suisse les améliorations, surtout sous le rapport de la sûreté et de la célérité du service, qui seront introduites sur les voies ferrées bien organisées de la Suisse et de l'étranger.

Art. 3. La Compagnie, comme telle, fera élection de domicile à Bâle et sera soumise aux lois et ordonnances de cet Etat. Les dispositions de la loi du 6 décembre 1847 sur les sociétés anonymes lui sont applicables.

Art. 4. La durée de la concession pour l'exploitation de la voie au profit et à la perte de la Compagnie est fixée à 99 années consécutives, à dater du jour de l'ouverture et de l'exploitation effective de la voie depuis Bâle jusqu'à Olten. Si, à l'expiration de ce terme, ni l'autorité fédérale, ni le gouvernement cantonal n'a fait usage de son droit de rachat, la concession sera renouvelée ensuite d'une convention qui sera faite suivant les circonstances qui existeront alors.

Art. 5. La loi fédérale du 1 mai 1850 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique est applicable à la construction de la voie et de ses accessoires, ainsi qu'aux travaux nécessaires pour la maintenir ultérieurement en bon état.

La compétence de la Compagnie pour revendre la cession de biens fonciers s'étend :



- a. Au terrain nécessaire pour la construction et l'entretien de la voie à deux rails, ainsi que pour les dérivations nécessaires et les courbures de la voie;
- b. A l'espace pour se procurer et creuser de la terre, du sable, du gravier, des pierres et tous les matériaux nécessaires pour la voie, ainsi que pour établir les communications entre celle-ci et les places de construction;
- c. Aux terrains pour les travaux faisant partie de la voie, tels que voiturations pour amener et emmener des matériaux, aqueducs, embarcadères et débarcadères, bâtiments de station, maisons pour les surveillans et les gardiens, réservoirs d'eau et approvisionnements, etc.;
- d. A la construction et à la modification des routes, des chemins, des aqueducs, auxquelles la Compagnie peut être tenue par suite de la construction de la voie ferrée et du cahier actuel des charges.

Art. 6. Six mois au plus tard après que l'autorité fédérale aura ratifié cette concession, la Compagnie sera tenue de justifier qu'elle offre les garanties nécessaires pour construire au moins la voie de Bâle à Olten. Dans le cas où cette justification ne se ferait pas d'une manière satisfaisante, le Petit-Conseil pourra déclarer la concession nulle et non avenue.

Art. 7. Douze mois au plus tard après que l'autorité fédérale aura ratifié cette concession, les travaux de terrassement devront commencer sur le territoire de Pale-Ville. Le chemin de fer de Bâle à Olten,

à l'exception du tunnel du Hauenstein, sera terminé et son exploitation régulière ouverte dans l'espace de quatre ans, à partir du jour où la présente concession aura été ratifiée par l'Autorité fédérale. Si la Compagnie ne satisfait pas à cette obligation dans le terme fixé ci-dessus, la présente concession sera nulle et de nul effet, à moins que, sur la demande de la Compagnie, le Petit-Conseil n'ait accordé un terme ultérieur.

Art. 8. Avant que les travaux de construction puissent commencer, la Compagnie soumettra à la sanction du Gouvernement les plans sur la direction de la ligne, la position du débarcadère et la construction en général sur le territoire de Bâle-Ville. Les déviations de ces plans ne pourront avoir lieu qu'avec l'autorisation du Gouvernement.

Art. 9. Lorsque la construction du chemin de fer nécessitera des travaux de passage, de percée et de conduits d'eau, et en général des modifications aux routes, aux chemins, aux ponts, aux passerelles, aux rivières, aux canaux ou aux ruisseaux, aux canaux de dérivation, aux fontaines ou aux conduits de gaz, tous les frais en retomberont à la charge de la Compagnie, de façon que ces modifications n'entraîneront ni dommage ni fardeau plus lourd que celui qui a été supporté jusqu'à ce jour par les propriétaires ou autres personnes auxquelles incombe l'entretien.

Art. 10. Si, après la construction du chemin de fer, l'Etat ou les communes construisent des routes publiques, des chemins ou des conduits de fontaines obligés de croiser la voie ferrée, la Compagnie n'aura pas d'indemnités à réclamer pour le cas où l'on fran-

chirait le territoire de sa propriété, mais elle supportera seule tous les frais qui résulteront par là de la nécessité de construire de nouvelles maisons pour la garde de la voie et de l'établissement de gardiens.

Art. 11. Dans les endroits où la sûreté publique l'exigera, la Compagnie établira à ses frais une clôture présentant des garanties suffisantes et maintiendra constamment cette clôture en bon état. En général, elle prendra à ses frais toutes les mesures que le Gouvernement jugera nécessaires pour la sûreté publique, en ce moment ou à l'avenir, sous le rapport des postes de gardiens ou de toute autre chose.

Art. 12. Pendant la durée de la construction, la Compagnie prendra toutes les mesures nécessaires pour que la circulation ne soit pas interrompue sur les routes actuelles et sur les autres voies de communication en général, et pour qu'il ne soit pas causé de dommage aux biens-fonds et aux bâtiments; la Compagnie indemnifera les endommagements inévitables.

Art. 13. La voie sera construite avec fondations à deux rails; toutefois elle n'en aura qu'un dans le commencement. Mais la Compagnie est tenue d'établir le second rail dès que l'augmentation de la fréquence ou la sûreté de l'exploitation l'exigera. Le Gouvernement statuera à cet égard; toutefois la Compagnie sera entendue dans chaque cas particulier.

Art. 14. La Compagnie se soumettra à toutes les dispositions arrêtées par l'Autorité fédérale afin d'assurer, sous le rapport technique, l'unité dans les chemins de fer suisses.

(Loi fédérale du 28 juillet 1852, art. 12).

Art. 15. Le Gouvernement se réserve le droit de surveiller et de contrôler les travaux préparatoires.

Avant que la voie puisse être livrée à la circulation, elle sera examinée, et, là où on le jugera convenable, mise à l'épreuve par des délégués du Gouvernement. L'ouverture de l'exploitation ne pourra avoir lieu que lorsque le Gouvernement, sur le rapport de ses délégués, aura donné son autorisation formelle. Cette disposition s'applique aux mesures mentionnées en l'art. 12, en tant qu'elles s'étendent à la construction de chemins ou de ponts provisoires, etc.

Art. 16. La voie achevée, la Compagnie la fera abonner à ses frais, elle fera en outre dresser un plan de limites et de cadastre en appelant en matière contradictoire les autorités intéressées, et en même temps en appelant en matière également contradictoire des délégués de la Confédération et des autorités cantonales, et fera expédier une description des ponts, des passages construits et d'autres travaux d'art, ainsi que dresser un inventaire de tout le matériel d'exploitation. Des expéditions authentiques de ces documents, auxquelles sera annexé un compte exact et entièrement bouclé sur les frais de construction de la voie et de son organisation d'exploitation, seront déposées dans les archives du Conseil fédéral et dans celles du canton.

Les compléments ou modifications apportés ultérieurement à la construction de la voie seront transcrits postérieurement dans lesdits documents.

Art. 17. La voie, y compris tous ses accessoires meubles et immeubles, sera constamment entretenue dans un bon état présentant de la sûreté.

L'état de la voie ainsi que tout ce qui s'y rattache, peut en tout temps être visité par des délégués du Gouvernement.

Si la Compagnie venait à découvrir des défauts ou des négligences et qu'elle n'y portât pas remède après qu'on les lui aurait signalées, le Gouvernement aura le droit de prendre de son chef les mesures nécessaires aux frais de la Compagnie.

Art. 18. Les locomotives seront construites d'après les meilleurs modèles et seront conformes à toutes les prescriptions de la sûreté pour de semblables machines.

La même disposition s'applique à la construction des voitures pour les voyageurs. Ces voitures seront divisées en trois classes :

- 1re classe : couverte, garnie, dossiers et sièges rembourrés, et fermée par des glaces;
- 2e classe : couverte, à sièges rembourrés et fermée par des glaces;
- 3e classe : couverte, sièges non rembourrés et fermée par des vitraux.

Les voitures pour le bétail et les marchandises doivent également être d'une construction bonne et sûre. Cette disposition ne peut être modifiée que du consentement du Gouvernement.

Art. 19. La Compagnie est tenue d'entretenir une communication de deux fois par jour au moins pour les voyageurs entre toutes les extrémités de la voie, et cela tant pour aller que pour retour.

Chaque train de personnes devra contenir un nombre suffisant de voitures de toutes les classes pour le transport de toutes les personnes qui se présenteront.

Art. 20. Les taxes suivantes sont allouées comme maximum à la Compagnie pour le transport :

## TARIF.

Personnes.	Par lieue (4800 mètres).
Voitures de Ire classe . . . . .	50 centimes.
» IIe classe . . . . .	35 »
» IIIe classe . . . . .	25 »

Les enfants au-dessous de 10 ans paient la moitié à toutes les places. La Compagnie est tenue d'opérer sur le tarif ci-dessus une réduction de 20 % pour des billets valables pour aller et retour le même jour. Elle fera un rabais ultérieur pour des billets d'abonnement en vue de profiter de la voie pendant un espace de temps de 3 mois au moins.

*Bétail.*

	Par lieue.
Chevaux et mulets . . . . .	80 centimes.
Bœufs, vaches et taureaux, par pièce	48 »
Veaux, porcs et chiens . . . . .	18 »
Moutons, brebis et chèvres . . . . .	10 »

Une réduction convenable du tarif ci-dessus aura lieu pour le chargement de voitures entières de transport.

*Marchandises.*

Pour les marchandises il sera établi 4 classes, dont la plus haute n'excèdera pas 4 centimes, la plus faible 2 1/2 centimes par lieue et par quintal.

Art. 21. Les marchandises de toute espèce qui doivent être transportées avec la vitesse des trains de

personnes, paieront une taxe de 8 centimes par lieue et par quintal ; le bagage des voyageurs, à l'exception des petits effets portés à la main, qui sont francs, paiera 12 centimes par quintal et par lieue.

Le bétail et les voitures, transportés avec la vitesse des trains de personnes, paieront une taxe excédant de 40 % la taxe ordinaire. (Art. 30).

L'argent paiera la taxe suivant la valeur, 4 centimes pour 1000 francs par lieue.

Comme minimum du poids, soit de la valeur, on admet  $\frac{1}{2}$  quintal, soit 500 francs, comme minimum de la distance de  $\frac{1}{2}$  lieue. Toute fraction au-dessous d'une demi-lieue paie la taxe entière.

Le minimum de la taxe de transport d'un objet ne peut descendre au-dessous de 40 centimes. Les envois jusqu'à concurrence de 50 livres sont toujours traités comme marchandises accélérées.

Les charges de produits indigènes qui sont transportées par les trains de personnes accompagnées des porteurs et reçues immédiatement au lieu de la destination, paient le prix ordinaire de transport d'après le tarif, et quoi qu'allant avec les trains de personnes, elles ne sont pas traitées comme marchandises accélérées.

Art. 22. Lorsque le produit net des chemins de fer excèdera 10 %, les taxes qui précèdent seront soumises à une réduction et à une diminution proportionnelle.

En revanche, lorsque le produit net de l'entreprise n'atteindra pas 5 %, il sera réservé à la Compagnie, d'accord avec le Gouvernement, d'élever le tarif ci-dessus.

Art. 23. A l'exception du passage du Hauenstein, la vitesse moyenne des transports de voyageurs sera de 5 lieues au moins à l'heure, y compris les haltes et l'arrêt aux stations intermédiaires. Les marchandises à transporter à basse taxe seront expédiées dans les deux premiers jours qui suivront leur dépôt à la station du chemin de fer; si l'expéditeur permet un terme plus long, on peut lui accorder un rabais proportionnel.

Pour le transport de marchandises avec la vitesse des personnes, il faut que l'envoi se fasse par le premier train des personnes lorsque le dépôt aura eu lieu une heure avant le départ.

La Compagnie se réserve de rendre des règlements particuliers, sauf ratification du Gouvernement, pour les spécialités du service de transport.

Art. 24. Les marchandises confiées au transport des chemins de fer seront remises aux places de chargement des stations respectives.

Les taxes fixées dans le tarif ne concernent que le transport de station à station.

Pour la livraison des marchandises au domicile de la personne à laquelle elles sont adressées, ainsi que pour le transport des voyageurs et de leurs effets du débarcadère et réciproquement, l'administration du chemin de fer établira aux stations principales le service nécessaire là où il n'existera pas. Dans tous les cas, les taxes à percevoir à cet effet seront soumises à la ratification du Gouvernement, soit que l'administration pourvoie à ce service ou qu'il y soit pourvu d'une autre manière.



Art. 25. Les taxes seront les mêmes sur toute la voie et pour tout le monde.

L'administration des chemins de fer ne peut accorder à personne de privilège dont elle ne fait pas jouir les autres dans des circonstances identiques.

Art. 26. Les modifications au tarif ou aux règlements de transport sont publiées d'une manière convenable, les 14 premiers jours au moins avant leur entrée en vigueur.

Lorsque la Compagnie jugera nécessaire d'abaisser ses taxes, cette réduction restera en vigueur au moins 3 mois pour le transport des personnes et 1 an pour le transport des marchandises.

Toutefois cette disposition n'est pas applicable aux trains dits de plaisir ou aux réjouissances qui ont lieu par exception dans des circonstances particulières.

Art. 27. La Compagnie est tenue vis-à-vis de la Confédération de transporter gratuitement les objets de la poste aux lettres et des messageries, en tant que leur transport est exclusivement réservé à la poste par la loi fédérale du 2 juin 1849 (art. 2) sur la régle des postes. Pareillement, le conducteur attaché à ce service sera transporté gratuitement.

Lorsque des bureaux de poste transportés par chemins de fer seront décrétés, les frais de construction et d'entretien tomberont à la charge de l'administration fédérale des postes. Mais l'administration des chemins de fer se chargera gratuitement de leur transport ainsi que de celui des employés des postes qui les accompagneront.

(Loi fédérale du 28 juillet 1852, art. 2).

*Feuille fédérale, V. année. Vol. I.*

L'administration ne peut être tenue d'expédier des objets de poste par d'autres trains que ceux qui sont ordinaires.

Il sera permis à la Compagnie, lorsqu'elle le jugera nécessaire, d'assurer, au moyen d'un service d'omnibus, la communication entre les stations du chemin de fer et les localités situées à 3 lieues de distance latérale, en ayant égard à l'allègement de l'émolument de concession prévu à l'art. 14 du règlement du 28 novembre 1851 sur la délivrance des concessions postales.

Art. 28. La Compagnie est tenue de transporter, sur les ordres de l'autorité militaire compétente, pour la moitié de la taxe la plus basse et par les trains ordinaires, les troupes qui sont au service fédéral et cantonal, ainsi que le matériel de guerre de la Confédération et des cantons.

Les corps de troupes plus ou moins grands en service militaire fédéral ainsi que leur matériel, seront, en cas de besoin, expédiés par des trains extraordinaires aux mêmes conditions.

Cependant la Confédération supportera les frais causés par des mesures extraordinaires de sûreté pour le transport de poudre et de munitions, et sera responsable du dommage qu'occasionnerait le transport des derniers de ces objets sans qu'il y ait de la faute de l'administration du chemin de fer ou de ses employés.

(Loi fédérale du 28 juillet 1852, art. 10).

Art. 29. L'administration du chemin de fer est tenue vis-à-vis de la Confédération et cela gratuitement :

- a. De permettre l'établissement de lignes télégraphiques le long du chemin de fer ;

- b. Lors de l'établissement de lignes télégraphiques et de grandes réparations, de faire surveiller et diriger par ses ingénieurs les travaux y relatifs ainsi que
- c. De faire soigner par le personnel du chemin de fer les petites réparations et la surveillance des lignes télégraphiques; le matériel nécessaire sera toutefois fourni par l'administration des télégraphes.

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

En revanche, l'administration a le droit d'établir à ses frais, sur la direction principale des lignes télégraphiques longeant la voie, un fil spécial exclusivement à son service et à ses frais, et de placer à cet effet un appareil télégraphique aux débarcadères et aux stations.

(Loi fédérale du 28 juillet 1852, art. 5).

Art. 30. La surveillance et la police du service de la voie incombe à la Compagnie, sous la haute surveillance de l'Etat, sans préjudice aux attributions de la police publique; celle-ci, en se conformant aux prescriptions que lui assignera le Gouvernement de Bâle-Ville, établira le personnel nécessaire et prendra les mesures convenables. Ses règlements sur la matière seront soumis au contrôle des autorités baloises.

Les employés du chemin de fer chargés du maintien et de l'exécution de ces règlements porteront à leur habillement une marque distinctive.

Ils feront à l'autorité de police compétente la promesse solennelle de remplir fidèlement et consciencieusement leur devoir; ils seront congédiés sur une demande motivée de la dite autorité.

Art. 31. En ce qui concerne l'exploitation du chemin de fer, le Gouvernement rendra les lois et les ordonnances nécessaires pour la sûreté des personnes et des propriétés. Les dispositions pénales actuellement en vigueur ou à établir désormais par la législation cantonale ou fédérale seront applicables aux endommagements de la voie ferrée et à la contravention des dispositions de police sur le chemin de fer.

Ceux qui causeront des dégâts ou du dommage seront arrêtés par les employés du chemin de fer en cas de découverte et livrés à l'autorité compétente.

Art. 32. Le Gouvernement peut exercer ou faire exercer par ses employés ordinaires ou par des employés spéciaux, la haute surveillance sur le service du chemin de fer sous le rapport de la police de sûreté.

L'entrée dans la gare est ouverte en tout temps à ses fonctionnaires et employés pour l'exercice de leur service.

La Compagnie assignera au Gouvernement un local convenable dans la gare pour pourvoir au service de la police.

Art. 33. 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 difficultés qui pourraient s'élever seront soumises à la décision de la Confédération.

(Loi fédérale du 28 juillet 1852, art. 13).

En cas qu'une concession soit accordée pour des embranchements, la Compagnie, à conditions égales, aura la préférence sur d'autres concurrents.

Pour des lignes tracées dans la direction désignée à l'art. 1, le Gouvernement s'engage à n'accorder au-

cune concession pendant 30 ans à partir de la date de la présente concession.

Art. 34. La Compagnie comme telle ne peut être tenue de payer les impôts cantonaux ou communaux pour la voie de fer, y compris les débarcadères, les accessoires et le matériel d'exploitation. Cette franchise ne comprend pas toutefois les émoluments fixés par la loi à verser dans la caisse d'assurance réciproque contre l'incendie.

Les bâtiments et immeubles que la Compagnie pourrait posséder en dehors du chemin de fer et sans communication directe avec celui-ci, seront soumis à l'impôt ordinaire.

Les employés de la Compagnie sont soumis à l'obligation de payer les impôts comme tous les autres citoyens et habitants.

Art. 35. Le Conseil fédéral a la faculté de prélever pour le transport régulier et périodique des personnes, suivant le produit de la voie et son influence sur les recettes postales, un émolument de concession qui n'excédera pas 500 francs pour chaque rayon d'une lieue qui se trouve en exploitation. Mais le Conseil fédéral ne fera usage de ce droit que lorsque l'entreprise du chemin de fer rapportera au-delà de 4 % après déduction de la somme portée au compte d'exploitation ou déposée au fonds de réserve.

Art. 36. Outre les conducteurs de locomotives et les machinistes qui, aux termes de la loi fédérale, peuvent être affranchis du service militaire, les conducteurs de trains, gardiens et autres employés du chemin seront, sous réserve de la ratification des autorités fédérales, libérés du service militaire pendant la durée de leur charge.

Art. 37. Les rails, coussinets, plaques tournantes, roues, essieux, locomotives et coke tirés de l'étranger et destinés aux chemins de fer suisses, seront dispensés des droits d'entrée pour les matières brutes nécessaires à cette fabrication.

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

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

Art. 38. Outre les extraits de comptes à fournir chaque année au Gouvernement, la Compagnie lui remettra régulièrement ses rapports annuels et des extraits périodiques de ses livres sur l'ensemble de la circulation du transport.

Art. 39. La Confédération a le droit de se charger du chemin de fer avec le matériel, les bâtiments et les approvisionnements qui en font partie, à l'expiration de la 30e, de la 45e, de la 60e, de la 75e, de la 90e et de la 99e année, à dater de l'époque de l'ouverture de l'exploitation sur toute la voie, et cela moyennant indemnité, dans le cas où elle en aura donné avis à la Compagnie cinq ans d'avance.

Si l'on ne peut s'entendre sur l'indemnité à verser, celle-ci sera fixée par un tribunal d'arbitres. Ce tribunal sera composé de façon que chaque partie nomme deux arbitres, et ceux-ci désigneront un sur-arbitre. Si les arbitres ne peuvent s'entendre sur la personne du sur-arbitre, le Tribunal fédéral présentera trois candidats parmi lesquels le demandeur d'abord, puis le défendeur récuseront chacun un candidat. Celui qui restera sera le sur-arbitre du tribunal arbitral.

Art. 40. Les dispositions suivantes serviront à déterminer l'indemnité à fournir :

- a. Dans le cas de rachat la 30e, la 45e et 60e année, on prendra 25 fois la valeur de la moyenne du produit net des dix années qui précèdent immédiatement l'époque où la Confédération a déclaré le rachat.

Dans le cas de rachat la 75e année, on paiera 22  $\frac{1}{2}$  fois, et en cas de rachat la 90e année, 20 fois la valeur de ce produit net, bien entendu toutefois que la somme d'indemnité ne pourra en aucun cas être au-dessous du capital primitif de construction. Les sommes qui ont été portées au compte d'exploitation ou déposées au fonds de réserve seront déduites du produit net qui sert de base à ce calcul;

- b. Dans le cas de rachat la 99e année, il sera payé à titre d'indemnité la somme présumable qu'aurait coûté l'établissement de la voie et les arrangements pris pour la livrer à l'exploitation;
- c. A quelque époque qu'ait lieu le rachat, la voie avec ses accessoires sera remise à la Confédération dans un état parfaitement satisfaisant. S'il n'était pas tenu compte de cette obligation, une somme proportionnelle sera déduite de la somme de rachat.

Les contestations qui pourraient s'élever à cet égard seront jugées par le tribunal d'arbitres dont il est fait mention ci-dessus.

Art. 41. Les droits de rachat de la Confédération fixés à l'art. 39 ci-dessus sont aussi dans leur généralité réservés aux cantons sur le territoire desquels se a construite la voie centrale suisse, dans ce sens que les dits cantons pourront exercer en commun, aux époques fixées ci-dessus, le droit de rachat, mais seule-

ment après un avertissement de quatre ans, dans le cas où la Confédération n'aurait pas fait usage de son droit un an auparavant.

Toutes les dispositions de l'art. 40 sont applicables à la fixation de l'indemnité, ainsi qu'à l'intervention et à la nomination d'un tribunal d'arbitres.

Art. 42. Si dans des demandes en concession ou plus tard pendant la construction ou l'exploitation de la voie ferrée, la Compagnie accordait à d'autres cantons des conditions plus favorables que celles spécifiées dans la présente concession, celles-ci seront applicables au Canton de Bâle-Ville et aux rayons qui le traverseront.

Art. 43. Les contestations de nature civile qui s'élèveront entre le Gouvernement du Canton et la Compagnie au sujet de l'interprétation du présent acte de concession, seront<sup>o</sup> soumises à la décision d'un tribunal d'arbitres tel qu'il est établi à l'art. 39, et cela sans appel.

Bâle, le 10 Novembre 1852.

Les Bourgmestres et Conseil  
du Canton de Bâle-Ville.

Le Bourgmestre en charge :

Dr J. J. BURCKHARDT.

Le Secrétaire d'Etat :

G. FELBER.

---



**PROJET D'ARRÊTÉ.**

de l'Assemblée fédérale suisse concernant les chemins de fer dans le Canton de Bâle-Ville.

(Délibéré par le Conseil fédéral le 7 Janvier 1853.)

---

**L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE  
DE LA CONFÉDÉRATION SUISSE,**

Vu la concession accordée par le Gouvernement du Canton de Bâle-Ville au Conseil administratif provisoire du chemin de fer de la Suisse centrale, pour la construction et l'exploitation d'une ligne de chemin de fer tendant de la ville de Bâle jusqu'à la Birse, d. d. 10 Décembre 1852;

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. 36 concernant l'exemption du service militaire en faveur des employés :

Art. 1. 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'in-

fluence financière de l'entreprise sur le produit des postes, un droit de concession annuel, lequel ne doit pas dépasser le montant de 500 fr. 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 le chemin de fer, avec tout son matériel, les bâtiments et approvisionnements à l'expiration de la 30e, 45e, 60e, 75e, 90e et 99e année, à dater du commencement de l'exploitation sur toute la ligne ou sur une partie de celle-ci, après que la société en 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 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 30e, 45e ou 60e 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<sup>e</sup> année, il sera payé 22  $\frac{1}{2}$  fois, et à l'expiration de la 90<sup>e</sup> année, 20 fois la valeur du 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<sup>e</sup> année, la somme présumée que coûterait la construction de la voie et son organisation en vue de l'exploitation à la dite 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 6 mois, à dater du présent arrêté, les travaux de terrassement pour le chemin de fer devront commencer, et il sera, dans le délai de 15 mois, fourni une caution suffisante pour

la continuation de l'entreprise ; l'expiration de ce délai sans 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 loi fédérale sur la construction et l'exploitation 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.

Art. 5. Les dispositions renfermées à l'art. 33 de la concession relativement à l'établissement de chemins de fer dans la même direction, ne doivent préjuger en rien quant aux prescriptions de l'art. 17 de la loi fédérale et à la compétence de l'Assemblée fédérale qui y est réservée, d'aviser à qui est nécessaire dans les cas litigieux.

Art. 6. Le Conseil fédéral est chargé de l'exécution et de la promulgation de cet arrêté.

---

Ainsi fait pour être soumis aux Conseils législatifs de la Confédération.

Berne, le 7 Janvier 1853.

Au nom du Conseil fédéral suisse,

Le Président de la Confédération :

NÆFF.

Le Chancelier de la Confédération :

SCHIESS.

---

## **RÉSUMÉ de l'importation, de l'exportation et du transit en Suisse, dans le mois de Janvier 1853.**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1853
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	09
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	28.02.1853
Date	
Data	
Seite	251-278
Page	
Pagina	
Ref. No	10 056 318

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.