

Zeitschrift: Bulletin des lois, décrets et ordonnances du canton de Berne
Herausgeber: Chancellerie d'État du canton de Berne
Band: 33 (1894)

Rubrik: Décembre 1894

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: 25.04.2026

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

19 déc.
1894.

Ordonnance

portant fixation

**du nombre des délégués au synode scolaire
à élire dans chaque cercle électoral
du canton.**

Le Conseil-exécutif du canton de Berne,

Vu l'art. 2 de la loi sur le synode scolaire, du
19 novembre 1894,

arrête :

Article premier. Le nombre des membres du synode scolaire à élire dans les cercles établis pour les élections au Grand Conseil, est fixé, sur la base du recensement du 1^{er} décembre 1888, ainsi qu'il suit :

19 déc.
1894.

Cercles électoraux	Districts ou paroisses	Population	Nombre des délégués
Oberland.			
1. Oberhasli	Oberhasli	7,160	1
2. Brienz	Brienz	4,480	1
3. Unterseen	{ Ringgenberg Unterseen Habkern Beatenberg Leissigen }	6,244	1
4. Gsteig	Gsteig	8,123	2
5. Zweilütschinen	{ Grindelwald Lauterbrunnen }	5,273	1
6. Frutigen	Frutigen	10,801	2
7. Gessenay	Gessenay	5,101	1
8. Haut-Simmenthal	Haut-Simmenthal	7,278	1
9. Bas-Simmenthal	Bas-Simmenthal	9,991	2
10. Hilterfingen	{ Hilterfingen Sigriswyl }	5,277	1
11. Thoune	Thoune	8,425	2
12. Steffisbourg	{ Steffisbourg Schwarzenegg Buchholterberg }	10,840	2
13. Thierachern	{ Amsoldingen Thierachern Blumenstein }	5,656	1

19 déc.
1894.

Cercles électoraux	Districts ou paroisses	Population	Nombre des délégués
Mittelland.			
14. Gurzelen	{ Wattenwyl Gurzelen Kirchdorf }	5,235	1
15. Belp	{ Gerzensee Belp Zimmerwald }	6,179	1
16. Riggisberg	{ Thurnen Rüeggisberg }	8,003	2
17. Guggisberg	{ Guggisberg Rüscheegg }	5,201	1
18. Wahlern	{ Wahlern Albligen }	5,822	1
19. Köniz	{ Oberbalm Köniz Bümpliz }	10,210	2
<i>Berne-Ville:</i>			
20. Cercle du haut		21,663	4
21. Cercle du milieu		11,715	2
22. Cercle du bas		12,631	3
23. Bolligen	{ Bolligen Stettlen Vechigen Muri }	9,074	2

19 déc.
1894.

Cercles électoraux	Districts ou paroisses	Population	Nombre des délégués
Emmenthal.			
24. Biglen	{ Worb Walkringen Biglen }	8,528	2
25. Münsingen	{ Münsingen }	5,431	1
26. Diessbach	{ Wichtrach Diessbach Kurzenberg }	6,200	1
27. Höchstetten	{ Wyl Höchstetten }	5,624	1
28. Signau	{ Signau Röthenbach Eggiwyl }	7,585	2
29. Langnau	{ Langnau Trub Schangnau Trubschachen }	11,860	2
30. Lauperswyl	{ Lauperswyl Rüderswyl }	5,368	1
31. Sumiswald	{ Sumiswald Trachselwald Wasen }	7,284	1
32. Rüegsau	{ Lützelflüh Rüegsau Affoltern }	6,903	1
33. Huttwyl	{ Walterswyl Dürrenroth Eriswyl Huttwyl }	9,830	2

19 déc.
1894.

Cercles électoraux	Districts ou paroisses	Population	Nombre des délégués
Oberaargau.			
34. Rohrbach	{ Rohrbach Melchnau Ursenbach }	9,213	2
35. Langenthal	{ Madiswyl Lotzwyl Langenthal Bleienbach }	10,183	2
36. Aarwangen	{ Thunstetten Roggwyl Wynau Aarwangen }	7,361	1
37. Oberbipp	{ Niederbipp Oberbipp Wangen }	8,012	2
38. Herzogenbuchsee	{ Herzogenbuchsee Seeberg }	9,165	2
39. Berthoud	{ Wynigen Heimiswyl Berthoud }	12,040	2
40. Oberburg	{ Oberburg Hasle Krauchthal }	7,239	1
41. Kirchberg	{ Hindelbank Kirchberg Koppigen }	10,219	2

19 déc.
1894.

Cercles électoraux	Districts ou paroisses	Population	Nombre des délégués
42. Bätterkinden	{ Utzenstorf Bätterkinden Limpach Messen }	5,520	1
43. Jegenstorf	{ Grafenried Jegenstorf Münchenbuchsee }	7,453	1
Seeland.			
44. Wohlen	{ Bremgarten Kirchlindach Wohlen }	6,404	1
45. Laupen	Laupen	8,958	2
46. Aarberg	{ Radelfingen Kallnach Kappelen Aarberg Seedorf }	8,037	2
47. Schüpfen	{ Meikirch Schüpfen Rapperswyl Grossaffoltern Lyss }	8,751	2
48. Büren	Büren	9,712	2
49. Nidau	Nidau	14,892	3
50. Cerlier	Cerlier	6,534	1
51. Bienne	Bienne	18,493	4

19 déc.
1894.

Cercles électoraux	Districts ou paroisses	Population	Nombre des délégués
Jura			
52. Neuveville	Neuveville	4,473	1
53. Courtelary	{ Vauffelin	13,011	3
	{ Orvin		
	{ Péry		
	{ Sombeval		
	{ Tramelan		
54. St-Imier	{ Corgémont	13,992	3
	{ Courtelary		
	{ St-Imier		
	{ Sonvillier		
55. Tavannes	{ Renan	8,465	2
	{ Laferrière		
	{ Sornetan		
	{ Lajoux		
56. Moutier	{ Tavannes	7,332	1
	{ Bévillard		
	{ Court		
	{ Grandval		
	{ Moutier		
57. Delémont	{ Courrendlin	8,616	2
	{ Corban		
	{ Mervelier ¹		
	{ Vermes		
	{ Courroux		
	{ Delémont		
{ Pleigne			
	{ Roggenbourg		
	{ Montsevelier		
	(Commune municipale)		

¹ Sans la commune de Montsevelier, qui fait partie du 57^e cercle.

19 déc.
1894.

Cercles électoraux	Districts ou paroisses	Population	Nombre des délégués
58. Bassecourt	{ Courfaivre Undervelier Boécourt Glovelier }	5,455	1
59. Laufon	Laufon	5,985	1
60. Franches-Montagnes	Franches-Montagnes	10,750	2
61. Porrentruy	{ St-Ursanne Courgenay Charmoille Miécourt Porrentruy Fontenais }	15,004	3
62. Courtemaiche	{ Chevenez Grandfontaine Damvant Buix Courtemaiche Dampfreux Bonfol }	10,415	2
Canton		536,679	
Le nombre total des délégués est de			105

Art. 2. La présente ordonnance entrera en vigueur le 1^{er} janvier 1895. Elle sera insérée au Bulletin des lois et décrets.

Berne, le 19 décembre 1894.

Au nom du Conseil-exécutif:

Le Président,
STEIGER.

Le Chancelier,
KISTLER.

18 juin
1894.

Ordonnance
concernant
les pharmacies
ainsi que
**la vente et la conservation des médicaments
et poisons.**

Le Conseil-exécutif du canton de Berne,

Vu l'art. 14 de la loi du 14 mars 1865 concernant l'exercice des professions médicales, ainsi que l'art. 12, n^o 3, de la loi du 7 novembre 1849 sur l'industrie;

Sur la proposition de la Direction de l'intérieur, section des affaires sanitaires,

arrête:

CHAPITRE PREMIER.

Dispositions générales.

Article premier. Les locaux destinés à la préparation, à la conservation et à la vente des médicaments, seront choisis de façon que l'air pur et la lumière y aient suffisamment accès et que l'humidité et la poussière n'y pénètrent pas.

Art. 2. L'officine et tous les autres locaux servant à la conservation ou à la manipulation de substances médicales, de même que toutes les installations utilisées pour l'exercice de la pharmacie, doivent satisfaire aux exigences de la propreté. 18 juin 1894.

Art. 3. L'officine ne sera utilisée que pour l'exercice de la pharmacie. Il est interdit d'y faire des travaux qui incommoderaient, présenteraient des dangers, ou pourraient occasionner une altération des médicaments.

Art. 4. Tout médicament doit être conservé à part dans un récipient établi de façon que des altérations de son propre contenu ou de celui de récipients voisins ne puissent être produites ou favorisées.

Art. 5. Tout récipient sera pourvu d'une étiquette portant très visiblement le nom de la substance.

La désignation des médicaments sera autant que possible conforme à la terminologie de la Pharmacopée helvétique, 3^e édition, ou en tout cas assez claire pour ne laisser aucun doute.

Les poisons, énumérés au tableau A de la présente ordonnance (tableau IV de la Pharmacopée helvétique), seront désignés par des étiquettes ayant des caractères blancs sur fond noir ; les separanda, énumérés au tableau B de la présente ordonnance (tableau III de la Pharmacopée helvétique), par des étiquettes ayant des caractères rouges sur fond blanc, et tous les médicaments n'appartenant ni aux poisons ni aux separanda, par des étiquettes ayant des caractères noirs sur fond blanc.

Art. 6. Les substances de même catégorie doivent, aussi bien dans l'officine même que dans les autres locaux servant à la conservation des médicaments, être au-

18 juin tant que possible rangées par ordre alphabétique. Tout
1894. récipient doit se trouver à une place facilement accessible.

Art. 7. Les médicaments indiqués au tableau B — separanda — seront conservés dans des compartiments distincts ou dans des armoires exclusivement destinées à cet usage.

Art. 8. Les substances indiquées au tableau A — substances vénéneuses proprement dites —, ainsi que les ustensiles servant à leur pesage et à leur dispensation, seront tenus dans une armoire fermant à clef et portant l'inscription: Armoire aux poisons.

Cette armoire se trouvera dans un lieu bien éclairé.

Pour le dépôt des quantités plus grandes de poisons, il y aura dans le magasin des compartiments fermant à clef.

Art. 9. La Direction de l'intérieur, section des affaires sanitaires, complétera selon les besoins, sur la proposition du collège de santé, les tableaux annexés à la présente ordonnance.

Art. 10. Les matières premières et les préparations doivent satisfaire quant à leur qualité à toutes les exigences de la science. Les pharmaciens se conformeront à cet égard aux prescriptions de la Pharmacopée helvétique, 3^e édition.

Art. 11. Le gérant de la pharmacie est responsable de la qualité de ses marchandises et préparations.

Sont exceptées les spécialités portant la marque du fabricant et vendues dans leur emballage original.

Art. 12. Les médicaments seront tenus de façon à être autant que possible préservés des altérations. Les drogues ou compositions détériorées seront immédiatement enlevées et renouvelées, et il ne sera jamais fait provision de médicaments qui ne se conservent pas.

Art. 13. Les ustensiles nécessaires à la manipulation des substances médicamenteuses doivent se trouver dans la forme qui convient à leur usage et en nombre suffisant; les balances et les poids répondront aux prescriptions de la loi. 18 juin 1894.

Art. 14. La manipulation des substances vénéneuses se fera à l'aide d'ustensiles distincts, placés dans l'armoire aux poisons dont fait mention l'art. 8 ci-dessus.

Art. 15. Il se trouvera dans toute pharmacie un exemplaire des lois et règlements concernant l'exercice des professions médicales; ces exemplaires seront remis gratuitement par la Direction de l'intérieur, section des affaires sanitaires, aux propriétaires de pharmacies publiques ou privées.

Les pharmacies publiques doivent se faire inscrire au registre du commerce.

CHAPITRE II.

De l'établissement et de la surveillance des pharmacies publiques et privées.

Art. 16. Le pharmacien qui veut ouvrir une nouvelle pharmacie, ou qui veut reconstruire ou déplacer ses locaux, doit se conformer aux prescriptions en vigueur concernant les permis de construction et d'appropriation (loi sur l'industrie).

Art. 17. Nul ne peut obtenir du Conseil-exécutif l'autorisation d'ouvrir et de diriger une pharmacie, s'il n'est en possession d'un diplôme fédéral.

Au décès d'un pharmacien, ses héritiers peuvent, en avisant la Direction de l'intérieur, section des affaires sanitaires, faire diriger la pharmacie, pendant une année,

18 juin 1894. par un gérant pourvu d'un diplôme fédéral. La Direction pourra, sur le préavis du collège de santé, prolonger ce délai.

Art. 18. Le transport d'une pharmacie dans un autre bâtiment de la même localité doit être communiqué à la Direction de l'intérieur, section des affaires sanitaires.

Art. 19. Lorsqu'un médecin ou un vétérinaire veut avoir une pharmacie privée ou prendre à son compte une pharmacie privée déjà existante, il est tenu d'en donner avis à la Direction de l'intérieur, section des affaires sanitaires, par l'intermédiaire du préfet.

Art. 20. Tout gérant d'une pharmacie privée a l'obligation de la faire porter sur la liste des pharmacies privées. La Direction de l'intérieur, section des affaires sanitaires, lui remettra un certificat constatant l'accomplissement de cette formalité.

S'il renonce à continuer de tenir sa pharmacie, il doit en informer la Direction de l'intérieur, section des affaires sanitaires, par l'intermédiaire du préfet.

Art. 21. La Direction de l'intérieur, section des affaires sanitaires, fait inspecter les pharmacies.

Les inspections des pharmacies publiques sont faites par deux pharmaciens, celles des pharmacies privées de médecins par un pharmacien et un médecin, et celles des pharmacies privées de vétérinaires par un pharmacien et un vétérinaire. Ces inspecteurs sont désignés par la Direction.

Art. 22. Le rapport concernant les inspections sera rédigé, d'après un modèle officiel, sous forme d'un procès-verbal qui, après avoir été signé par les inspecteurs et le gérant de la pharmacie, sera adressé à la Direction de l'intérieur, section des affaires sanitaires.

Art. 23. La Direction fera parvenir une copie du procès-verbal au gérant de la pharmacie. Si ce dernier a des observations ou des plaintes à présenter, il les adressera directement à la Direction. 18 juin 1894.

Art. 24. Les inspecteurs examinent si les pharmaciens se conforment aux prescriptions de la loi du 14 mars 1865 sur l'exercice des professions médicales et à celles de la présente ordonnance.

Art. 25. Les substances reconnues mauvaises par les inspecteurs seront immédiatement détruites. Si le pharmacien n'est pas d'accord, ces substances doivent être envoyées sous scellé à la Direction de l'intérieur, section des affaires sanitaires, qui statuera définitivement.

Art. 26. Les inspecteurs reçoivent une indemnité de 15 fr. par jour, plus le remboursement de leurs dépenses.

Art. 27. L'ordre des inspections sera établi de façon qu'en règle générale chaque pharmacie soit inspectée au moins une fois tous les six ans. Il peut en outre être procédé à des visites extraordinaires, sans avertissement préalable, chaque fois que la Direction de l'intérieur, section des affaires sanitaires, le juge nécessaire.

Les pharmacies publiques ou privées nouvellement établies doivent être inspectées avant leur ouverture et les pharmacies existantes toutes les fois qu'elles changent de propriétaire ou sont transférées dans d'autres locaux. Ces visites ont lieu aux frais du gérant de la pharmacie.

Si l'inspection d'une pharmacie donne des résultats qui rendent une nouvelle visite nécessaire, cette dernière aura lieu aux frais du gérant.

18 juin
1894.

CHAPITRE III.

Dispositions spéciales concernant les pharmacies publiques.

Art. 28. Toute pharmacie publique doit, conformément à l'art. 19 de la loi du 14 mars 1865 sur l'exercice des professions médicales et à l'article premier de la loi fédérale du 19 décembre 1877, être desservie par un pharmacien diplômé. Sous la direction et la responsabilité de ce dernier, les travaux pharmaceutiques peuvent être confiés à des commis pharmaciens qui ont justifié de leur capacité. Cette justification se fait par la production d'un diplôme de commis pharmacien (art. 56 du règlement pour les examens de médecine fédéraux du 2 juillet 1880) ou d'un brevet étranger reconnu par le comité directeur des examens de médecine fédéraux.

Les commis pharmaciens sont aussi personnellement responsables de leurs fautes et contraventions.

Art. 29. Le pharmacien ne doit pas admettre de nouveaux commis pharmaciens ou élèves dont les certificats ne répondraient pas aux conditions requises.

Art. 30. Il ne sera pas permis aux élèves pharmaciens d'exercer librement la profession et notamment d'exécuter des ordonnances en l'absence du pharmacien ou du commis qui le remplace.

Art. 31. Tout pharmacien ne peut être gérant que d'une seule pharmacie.

Art. 32. Le pharmacien, ou un commis se trouvant dans les conditions prescrites par l'art. 28 pour l'exercice de la pharmacie, doit être constamment à la disposition du public. Dans les localités où il existe plusieurs phar-

macies, la Direction de l'intérieur, section des affaires sanitaires, peut permettre la fermeture temporaire d'un certain nombre de pharmacies les dimanches et jours de fête. 18 juin 1894.

Art. 33. Si le pharmacien est empêché pour plus de deux mois de diriger lui-même sa pharmacie, il en avisera la Direction de l'intérieur, section des affaires sanitaires, par l'intermédiaire du préfet.

En cas d'empêchement ou d'absence de plus de six mois, le remplaçant doit être un pharmacien pourvu d'un diplôme fédéral (voir l'art. 28 ci-dessus).

Art. 34. Les ordonnances ou recettes, qui toutes doivent porter la signature lisible d'un médecin, seront exécutées fidèlement et sans retard. Si le pharmacien croit reconnaître quelque erreur dans une ordonnance, il est tenu, avant d'exécuter celle-ci, de prévenir le médecin. Si une substance est prescrite à une dose plus élevée que le maximum fixé dans la Pharmacopée helvétique, 3^e édition (tableau C de la présente ordonnance), le médecin doit écrire cette dose en toutes lettres, la souligner et la faire suivre d'un point d'exclamation. A défaut de cela, et si le pharmacien ne peut trouver le médecin, il se conformera à la prescription du tableau des doses maxima; il prévendra ensuite le médecin aussitôt que possible du changement qu'il aura opéré.

Art. 35. Tout médicament sera délivré avec une étiquette portant le mode d'emploi indiqué par le médecin, le nom de la pharmacie et la date.

Les étiquettes seront *rouges*, avec la mention: *Pour usage externe*, lorsqu'il s'agira de médicaments destinés à l'usage externe, et *blanches* lorsqu'il s'agira de médicaments destinés à l'usage interne. Si la recette n'indique pas le mode d'emploi et si le médicament renferme, pour

18 juin 1894. l'usage interne, des substances énoncées au tableau C de la présente ordonnance, le pharmacien demandera au médecin de compléter sa recette.

Art. 36. Les ordonnances originales de médecins habitant le canton de Berne seront conservées en bon ordre pendant dix ans et il n'en sera délivré sur demande que des copies. Les ordonnances originales de médecins étrangers peuvent être rendues, munies du timbre de la pharmacie, mais il en sera pris copie.

En cas de mutation du gérant de la pharmacie, les ordonnances passent à son successeur avec l'obligation énoncée ci-dessus.

Art. 37. Des ordonnances peuvent être renouvelées sans nouvelle prescription du médecin :

1° Lorsque ce dernier n'en a pas formellement défendu le renouvellement en ajoutant les mots : *ne repetatur* ;

2° lorsque le médicament, destiné à l'usage interne, ne renferme pas de substances désignées aux tableaux A et B, ou n'en renferme que des quantités inférieures aux doses maxima (tableau C) ; les médicaments pour l'usage externe ne sont pas soumis à cette restriction. Les solutions d'*atropine*, de *cocaïne* et de *morphine* pour injections sous-cutanées, de même que les ordonnances de *chloroforme*, de *chloral hydraté* et de *digitale* ne doivent jamais être renouvelées sans un ordre écrit du médecin.

Ces restrictions n'existent pas pour le cas où le médecin a expressément autorisé le renouvellement sur l'ordonnance.

Le numéro et la date du renouvellement seront toujours inscrits sur l'ordonnance ou, si celle-ci a été rendue, sur la copie de l'ordonnance.

Art. 38. Pour l'examen des substances médicamenteuses, le pharmacien doit avoir, indépendamment des accessoires scientifiques et techniques de l'exploitation générale, tous les appareils et réactifs que prescrit la Pharmacopée helvétique, 3^e édition. 18 juin 1894.

Art. 39. Le pharmacien tiendra une liste de toutes les préparations médicamenteuses qu'il possède.

Art. 40. Toute pharmacie doit avoir, outre l'officine :

- a) des magasins pour les approvisionnements,
- b) une cave bien sèche,
- c) un laboratoire,
- d) une pilerie.

Art. 41. L'organisation des locaux prévus par l'art. 40 doit en général satisfaire aux prescriptions de la présente ordonnance et, de plus, répondre aux exigences de l'ordonnance du 25 juin 1865 concernant les substances présentant des dangers d'incendie.

Les approvisionnements doivent se trouver, selon la nature des substances, dans des caves ou sur des planchers bien secs.

Art. 42. Toute manipulation de matières premières qui produit de la poussière doit se faire dans la pilerie (art. 40 litt. d. ci-dessus).

Art. 43. L'arrangement du laboratoire doit avant tout être conforme aux prescriptions concernant la police du feu. Il sera parfaitement propre et suffisamment pourvu d'eau.

Les appareils qui ne doivent absolument pas manquer dans le laboratoire sont :

un grand alambic avec réfrigérateur ou un appareil à vapeur,

18 juin
1894.

une presse,
un séchoir,
les fourneaux nécessaires et un canal d'échappement
pour la vapeur.

CHAPITRE IV.

Dispositions spéciales concernant les pharmacies privées.

Art. 44. Tout médecin ou vétérinaire a le droit de préparer et de délivrer lui-même les médicaments dont il a besoin pour sa pratique.

Art. 45. Les pharmacies privées doivent être organisées conformément aux art. 1 à 14 de la présente ordonnance.

Art. 46. S'il existe un magasin pour la pharmacie privée, ce local doit être établi selon les prescriptions de l'art. 41 ci-dessus.

Art. 47. Le gérant d'une pharmacie privée ne peut se procurer que dans une pharmacie publique de la Suisse les médicaments composés, les extraits et teintures, ainsi que toutes les autres préparations pharmaceutiques, et il aura un registre spécial dans lequel tous ses achats de médicaments seront inscrits.

Art. 48. Il est responsable de ses médicaments; toutefois pour les préparations tirées d'une pharmacie publique, il a un recours contre la pharmacie qui les lui a fournies; pour les médicaments exposés à se détériorer, le droit de recours, lorsqu'il s'agit de la qualité de la marchandise, ne peut s'exercer que pendant deux mois.

Art. 49. Les médicaments délivrés par le médecin seront inscrits par lui sur un registre spécial; les inscriptions auront lieu dans l'ordre chronologique; elles mentionneront la composition du médicament et la dose de chaque substance. Tout médicament sortant d'une pharmacie privée doit porter une étiquette indiquant la date, le nom du médecin et le mode d'emploi. Les étiquettes des médicaments destinés à l'usage interne seront de couleur blanche et celles des médicaments destinés à l'usage externe de couleur rouge.

18 juin
1894.

Les médicaments ne peuvent être préparés et délivrés que par le médecin lui-même ou par des aides diplômés.

Art. 50. Les établissements publics qui sont placés sous la surveillance de l'Etat ou subventionnés par lui doivent, s'il y a dans la localité des pharmacies publiques ou appartenant à l'Etat, faire préparer leurs médicaments dans ces pharmacies, et non dans la pharmacie d'un médecin.

CHAPITRE V.

Dispositions concernant la vente au détail des médicaments.

Art. 51. Les médicaments ne peuvent être préparés et vendus en détail que dans les pharmacies publiques et dans les pharmacies privées établies conformément aux prescriptions.

Dans les cas douteux, la Direction de l'intérieur, section des affaires sanitaires, décide, sur le préavis du collège de santé, si une substance ou une préparation est réputée médicament et ce qu'il faut entendre par vente au détail.

18 juin
1894.

Art. 52. Le pharmacien peut vendre au détail sans prescription du médecin :

1° tous les médicaments simples et composés, à l'exception de ceux des tableaux A et B;

2° les médicaments dans la composition desquels des substances désignées aux tableaux A et B entrent en quantité moindre que les doses minimales du tableau C, et les médicaments composés qui sont préparés sous une forme les rendant impropres à l'usage interne;

3° les substances du tableau D.

Art. 53. Tout colportage de remèdes, baumes, gouttes, onguents, etc. est interdit.

Il est également interdit à chacun, même aux personnes qui pratiquent l'art de guérir, d'offrir en vente, ailleurs que dans les locaux où elles exercent leur profession, par exemple sur les foires, des drogues médicinales pour l'homme ou les animaux.

Art. 54. Dans les localités qui n'ont pas de médecin et qui sont éloignées d'au moins 10 kilomètres d'une pharmacie, la Direction de l'intérieur, section des affaires sanitaires, peut exceptionnellement, sur la recommandation du préfet et de l'autorité communale, autoriser des épiciers établis dans la localité et jouissant d'une bonne réputation à tenir les médicaments désignés au tableau E.

Les débitants se procureront dans une pharmacie publique du canton les drogues dont ils veulent avoir un dépôt et se conformeront aux dispositions des art. 1^{er}, 2 et 4 de la présente ordonnance.

L'autorité communale fera de temps à autre visiter les dépôts pour s'assurer que ces prescriptions sont observées et, au cas où des contraventions seraient constatées, elle les signalera à la Direction de l'intérieur, section des affaires sanitaires.

L'autorisation accordée par la Direction de l'intérieur, section des affaires sanitaires, peut être retirée par elle en tout temps, sans indemnité. 18 juin 1894.

CHAPITRE VI.

Dispositions relatives aux drogueries.

Art. 55. Indépendamment des pharmaciens, les droguistes peuvent aussi faire le commerce en gros des médicaments.

Nul ne peut tenir une droguerie, avec ou sans laboratoire, s'il n'y a été autorisé par la Direction de l'intérieur, section des affaires sanitaires.

Art. 56. Celui qui demande l'autorisation de tenir une droguerie doit produire :

1° une recommandation de l'autorité de police locale et du préfet ;

2° des certificats constatant qu'il possède les connaissances chimiques et pharmaceutiques nécessaires pour l'appréciation des drogues.

La Direction de l'intérieur, section des affaires sanitaires, peut exiger du postulant qu'il subisse un examen.

Art. 57. Aucune droguerie ne peut être ouverte ni déplacée avant qu'il ait été satisfait aux prescriptions concernant les permis de construction et d'appropriation (loi sur l'industrie).

Il en est de même dans le cas d'une reconstruction du magasin.

Art. 58. Si le droguiste qui est en possession de l'autorisation vient à mourir ou à quitter la maison de commerce, l'autorisation perd sa validité ; dans le cas de décès, la Direction de l'intérieur, section des affaires

18 juin
1894. sanitaires, peut cependant permettre aux ayants cause du défunt de demeurer au bénéfice de l'autorisation pendant une année sous leur propre responsabilité. Si, à l'expiration de ce délai, que la Direction a le droit de prolonger, il ne se présente pas de postulant qui possède les qualités nécessaires, l'autorisation cesse définitivement d'être valable.

Art. 59. L'autorisation de tenir une droguerie peut toujours être retirée par la Direction, si le droguiste a contrevenu aux prescriptions existantes.

Art. 60. Toutes les dispositions des art. 1^{er}, 2, 4—10 de la présente ordonnance s'appliquent aussi aux drogueries.

Art. 61. Il est interdit aux droguistes :

1° d'exécuter des prescriptions de médecins et de vétérinaires ;

2° de délivrer des médicaments composés, des teintures et des extraits, ainsi que les autres préparations pharmaceutiques, aux gérants de pharmacies privées ;

3° de vendre en détail au public les préparations pharmaceutiques, les médicaments composés et les produits chimiques de la Pharmacopée helvétique, 3^e édition, les spécialités médicinales, ainsi que les poisons et les separanda (tableaux *A* et *B*), à l'exception des substances désignées au tableau *D*.

Art. 62. Pour la vente en gros des poisons et des separanda (tableaux *A* et *B*), les droguistes se conformeront aux prescriptions du chapitre qui suit.

Art. 63. Il y aura dans chaque droguerie un exemplaire de la présente ordonnance.

Art. 64. Les drogueries sont placées sous la surveillance de la Direction de l'intérieur, section des affaires.

sanitaires, laquelle fait procéder aux inspections. Toute inspection fera l'objet d'un procès-verbal, à établir selon un formulaire officiel et à envoyer le plus tôt possible à la Direction. 18 juin 1894.

Art. 65. La commission d'inspection est composée d'un pharmacien et d'un autre expert.

Chaque droguerie sera inspectée au moins une fois tous les six ans. Des inspections extraordinaires peuvent d'ailleurs toujours être ordonnées, sans avertissement préalable, par la Direction de l'intérieur, section des affaires sanitaires.

Les drogueries nouvellement établies seront inspectées avant leur ouverture et les drogueries existantes à chaque mutation de propriétaire, toujours aux frais du droguiste.

Des visites supplémentaires doivent être faites en cas de besoin, également aux frais des droguistes.

Art. 66. Les drogueries actuellement existantes seront organisées conformément à la présente ordonnance dans les douze mois qui suivront sa publication.

CHAPITRE VII.

Dispositions concernant la vente des poisons.

Art. 67. Les poisons énumérés dans les tableaux annexes A et B et les substances toxiques analogues ne peuvent être délivrés que par les personnes désignées à l'art. 69 ci-dessous et aux personnes autorisées par la présente ordonnance à s'en procurer.

18 juin
1894.

Art. 68. Les substances énumérées au tableau annexe D sont exceptées de cette défense et le commerce en est libre pour l'usage technique.

Art. 69. Sont seuls autorisés à vendre les poisons :
1° les gérants de pharmacies publiques et privées ;
2° les droguistes, pour autant que l'art. 61 ci-dessus ne les en empêche pas.

Art. 70. Pour la conservation et la manipulation des poisons, le débitant se conformera aux art. 8 et 14 de la présente ordonnance.

Art. 71. Le débitant de poisons a le devoir de recommander la prudence aux personnes auxquelles il remet des substances vénéneuses et de délivrer celles-ci, chaque fois qu'il le peut, sous une forme qui rende les méprises impossibles, même dans les cas où il s'agit de substances dont le commerce est déclaré libre par l'art. 68 de la présente ordonnance.

Toute substance vénéneuse ne sera délivrée que munie d'une étiquette portant le nom du vendeur, la nature de la substance et le mot *poison*.

Pour le transport en gros et en détail, le vendeur ou l'expéditeur emballera les substances vénéneuses ou dangereuses avec soin, afin d'empêcher qu'il ne s'en perde, et les munira d'une étiquette portant en caractères bien lisibles le mot *poison* ou les mots *substance dangereuse*.

Art. 72. Le droit d'acheter une des substances désignées à l'art. 67 s'acquiert :

- 1° par la prescription d'un médecin breveté ;
- 2° par une licence pour l'achat de poisons (délivrée selon la formule annexée) ;
- 3° par un permis d'achat de poison (délivré selon la formule annexée).

Art. 73. Les manufacturiers et industriels qui font régulièrement usage de poisons dans leur profession doivent demander au préfet une licence pour l'achat de poisons. 18 juin
1894.

Avant de délivrer la licence, le préfet exigera :

- 1° une recommandation de l'autorité de police locale ;
- 2° la désignation des poisons et de l'usage qu'on en veut faire ;
- 3° des garanties concernant les précautions à observer pour la conservation et la manipulation des substances demandées.

Il est formellement interdit d'employer les substances obtenues à d'autres usages que ceux désignés dans la licence.

Chaque licence sera préalablement envoyée à la Direction de l'intérieur, section des affaires sanitaires, pour être visée et contrôlée. Une licence non revêtue du visa de cette Direction n'est pas valable.

Art. 74. La vente de préparations destinées à la destruction d'insectes ou autres animaux nuisibles, pour autant qu'il entre dans leur composition des substances mentionnées à l'art. 67 ci-dessus, n'est permise qu'aux personnes autorisées à vendre des poisons, et seulement ensuite d'une autorisation délivrée par la Direction de l'intérieur, section des affaires sanitaires.

Cette autorisation ne sera délivrée que si la forme et l'aspect des préparations ne font pas craindre qu'on puisse les confondre avec des substances comestibles.

Les personnes qui font métier de détruire les souris, les rats, etc. et qui ont besoin de poison pour l'exercice de cette profession, doivent se procurer la licence prévue par l'art. 73 pour l'achat de poisons.

18 juin
1894.

Art. 75. Dans le but de s'assurer que les poisons sont tenus de la manière prescrite, le préfet peut ordonner une expertise. Si le porteur de la licence n'observe pas les prescriptions relatives à la conservation ou à la manipulation des poisons, le préfet devra, après qu'un avertissement ou une condamnation seront restés infructueux, lui retirer sa licence sans indemnité. Toute mesure de ce genre sera portée à la connaissance de la Direction.

Art. 76. La licence pour achat de poisons n'est pas délivrée pour plus de 4 années, à l'expiration desquelles le préfet peut la renouveler.

La licence autorise les personnes qui ont le droit de vendre des poisons à remettre les substances dont elle fait mention, contre un reçu, au titulaire ou à son représentant désigné par écrit.

Art. 77. Les personnes majeures et bien famées qui seront dans le cas d'employer accidentellement une substance vénéneuse, obtiendront de l'autorité de police locale du lieu où elles ont leur domicile un permis délivré selon la formule B annexée. Le vendeur gardera les permis, pour les présenter s'il en est requis.

Art. 78. Les reçus prévus par l'art. 76, de même que les permis pour l'achat de poisons, doivent être conservés pendant au moins 10 ans, dûment classés et contrôlés. En cas de mutation du gérant de la pharmacie ou du propriétaire de la droguerie, ces pièces passent à son successeur avec la même obligation.

Art. 79. Le possesseur d'une licence ou d'un permis ne remettra ce papier à aucune autre personne pour en faire usage et ne se dessaisira pas non plus du poison qu'il aura reçu.

Art. 80. Les formulaires des licences et permis sont fournis aux préfets par la Direction de l'intérieur, section des affaires sanitaires. Les autorités de police locale se procurent les permis d'achat de poison à la préfecture de leur district. 18 juin 1894.

CHAPITRE VIII.

Dispositions pénales et finales.

Art. 81. Les contraventions à la présente ordonnance sont passibles des peines établies par les lois désignées au préambule. Tout poison vendu contrairement à ses prescriptions sera saisi conformément aux dispositions du code de procédure pénale.

Art. 82. La présente ordonnance entrera immédiatement en vigueur et sera insérée au Bulletin des lois et décrets.

Art. 83. Sont et demeurent abrogées :

- 1° l'ordonnance du 18 avril 1867 sur les pharmacies publiques et privées ;
- 2° l'ordonnance du 18 avril 1867 sur la vente des médicaments et des poisons.

Berne, le 18 juin 1894.

Au nom du Conseil-exécutif :

Le Président,
STEIGER.

Le Chancelier,
KISTLER.

18 juin Tableaux.
1894.

Tableau A.

Venena. Poisons.

(Tableau IV de la Pharmacopée helvétique, 3^e édition.)

Les poisons mentionnés dans ce tableau doivent être tenus dans une armoire fermant à clef. Ils doivent être conservés, **avec grande prudence**, dans des vases portant des caractères blancs sur fond noir.

Acide arsénieux.
Arséniate de sodium.
Azotate de strychnine.
Bromhydrate d'homatropine.
Chlorhydrate d'apomorphine.
Chlorure mercurique.
Cyanate de potassium.
Hydroiodure d'hyoscine.
Iodure mercurique.
Mercure précipité blanc.
Oxyde de mercure.
Oxyde de mercure jaune.
Phosphore.
Salicylate de physostigmine.
Solution arsénicale de Pearson.
Solution de Fowler.
Sulfate d'atropine.
Sulfate de strychniné.
Vératrine.

Les médicaments toxiques analogues, non inscrits dans la Pharmacopée, doivent être tenus de la même manière que ceux indiqués ci-dessus.

Tableau B.

18 juin
1894.

Separanda

(Tableau III de la Pharmacopée helvétique, 3^e édition.)

Tableau indiquant les médicaments que l'on doit **séparer** des autres et conserver, **avec prudence**, dans des vases portant des caractères rouges sur fond noir.

Acétate de cuivre.	Chlorhydrate de pilocarpine.
Acétate de plomb.	Chloride d'or et de sodium.
Acide agaricique.	Chloroforme.
Acide azotique fumant.	Chlorure mercurique.
Acide azotique pur.	Chlorure de zinc.
Acide chlorhydrique pur.	Citrate de caféine.
Acide chromique.	Codéine.
Acide sulfurique pur.	Coloquinte.
Acide pyrogallique.	Créosote rectifiée.
Antifébrine.	Eau d'amande amère.
Antipyrine.	Eau de laurier-cerise.
Azotate d'argent.	Ergot de seigle.
Azotate d'argent fondu.	Euphorbe.
Azotate d'argent mitigé.	Extrait d'aconit fluide.
Azotate de plomb.	Extrait d'aconit sec.
Bichromate de potassium.	Extrait de belladone fluide.
Brome.	Extrait de belladone sec.
Bromure d'éthyle.	Extrait fluide de ciguë.
Calomel à la vapeur.	Extrait de ciguë sec.
Caféine.	Extrait de chanvre indien.
Cantharide.	Extrait fluide de colchique.
Chanvre indien.	Extrait de coloquinte.
Chloral hydraté.	Extrait de digitale fluide.
Chlorhydrate de cocaïne.	Extrait de digitale sec.
Chlorhydrate de morphine.	Extrait d'ergot de seigle.

18 juin	Extrait d'ergot de seigle fluide.	Noix vomique.
1894.	Extrait fluide d'ipécacuanha.	Opium.
	Extrait de jusquiame fluide.	Oxyde de plomb.
	Extrait de jusquiame sec.	Phénacétine.
	Extrait fluide de mézéréon.	Phénol.
	Extrait fluide de muguet.	Phénol liquéfié.
	Extrait de noix vomique.	Phosphate de codéine.
	Extrait d'opium.	Potasse caustique.
	Extrait de Saturne.*	Poudre de Dower.
	Extrait de stramoine sec.	Racine d'aconit.
	Extrait fluide de stramoine.	Racine de belladone.
	Feuille d'aconit.	Racine de gelsémium.
	Feuille de belladone.	Racine de jalap.
	Feuille de digitale.	Résine de jalap.
	Feuille de jusquiame.	Résine de scammonée.
	Feuille de stramoine.	Sabine.
	Fruit de ciguë.	Santonine.
	Gayacol.	Scille.
	Gomme gutte.	Semence de cévadille.
	Hellébore blanc.	Semence de colchique.
	Huile de croton.	Semence de stramoine.
	Huile phosphorée.	Semence de strophanthus.
	Huile volatile de moutarde.	Solution de chlorure d'anti-
	Iode.	moine.
	Iodoforme.	Solution de potasse caustique.
	Iodol.	Solution de soude caustique.
	Iodure mercureux jaune.	Sulfate de cuivre.
	Iodure de plomb.	Sulfate basique de mercure.
	Ipécacuanha.	Sulfate de morphine.
	Liqueur de Van Swieten.	Sulfate de zinc.
	Minium.	Sulfonal.
	Nitrite d'amyle.	Sulfophénolate de zinc.

* Peut être vendu au public (voir Tableau C.)

Tartre stibié.	Teinture d'iode.	18 juin
Teinture d'aconit.	Teinture d'ipécacuanha.	1894.
Teinture d'herbe fraîche d'aconit.	Teinture de lobélie.	
Teinture de belladone.	Teinture de noix vomique.	
Teinture de cantharide.	Teinture d'opium safranée.	
Teinture de cévadille.	Teinture d'opium simple.	
Teinture de chanvre indien.	Teinture de scille.	
Teinture de colchique.	Teinture de stramoine.	
Teinture de coloquinte.	Teinture de strophanthus.	
Teinture de digitale,	Valérianate de zinc.	
Teinture d'ergot de seigle.	Vin de colchique.	
Teinture de gelsémium.	Vin stibié.	

Les médicaments analogues, non inscrits dans la Pharmacopée, doivent être tenus de la même manière que ceux indiqués ci-dessus.

18 juin
1894.

Tableau C.

(Tableau V de la Pharmacopée helvétique, 3^e édition.)

Doses maxima des médicaments énergiques, pour les adultes.

On ne doit délivrer des doses supérieures à celles indiquées dans ce tableau que si le médecin le demande expressément, en notant en lettres le poids du médicament, en soulignant sa dose et en la faisant suivre d'un point exclamatif (!).

	Dose simple maxima	Dose par jour maxima
	Grammes	Grammes
Acétate de plomb	0,1	0,5
Acide agaricique	0,03	0,1
Acide arsénieux	0,005	0,02
Acide azotique dilué	1,0	3,0
Acide bromhydrique dilué	1,5	5,0
Acide chlorhydrique dilué	1,0	5,0
Acide sulfurique dilué	1,5	5,0
Alcoolature d'aconit	1,0	3,0
Antifébrine	0,5	3,0
Antipyrine	2,0	6,0
Arséniate de sodium	0,005	0,01
Azotate d'argent	0,03	0,2
Azotate de strychnine	0,01	0,02
Azotate de strychnine pour injections sous-cutanées	0,005	0,01
Benzoate de caféine et de sodium	1,0	3,0
Bromhydrate d'homatropine	0,001	0,002
Bromhydrate d'hyoscine	0,0005	0,002
Caféine	0,5	1,5

18 juin
1894.

	Dose simple maxima	Dose par jour maxima
	Grammes	Grammes
Calomel à la vapeur	0,1	0,5
Cantharide	0,05	0,15
Chanvre indien	0,5	2,0
Chloral hydraté	3,0	6,0
Chlorate de potassium	1,0	5,0
Chlorhydrate d'apomorphine . .	0,02	0,1
Chlorhydrate d'apomorphine pour injections sous-cutanées	0,005	0,015
Chlorhydrate de cocaïne	0,05	0,15
Chlorhydrate de cocaïne, pour injections sous-cutanées	0,05	0,1
Chlorhydrate de morphine	0,03	0,1
Chlorhydrate de pilocarpine . . .	0,02	0,05
Chloride d'or et de sodium	0,05	0,2
Chloroforme	0,5	1,0
Chlorure mercurique	0,02	0,05
Chlorure mercurieux	0,5	2,0
Citrate de caféine	0,5	2,0
Codéine	0,1	0,4
Coloquinte	0,25	1,0
Créosote	0,5	3,0
Eau d'amande	2,0	8,0
Ergot de seigle	1,0	5,0
Ergot de seigle pour infusions . .		10,0
Elixir parégorique	10,0	40,0
Extrait d'aconit fluide	0,01	0,03
Extrait d'aconit sec	0,005	0,015
Extrait de belladone fluide	0,05	0,15
Extrait de belladone sec	0,025	0,075

18 juin
1894.

	Dose simple maxima	Dose par jour maxima
	Grammes	Grammes
Extrait de chanvre indien	0,1	0,5
Extrait fluide de ciguë	0,1	0,5
Extrait de ciguë sec	0,05	0,25
Extrait fluide de colchique	0,05	0,1
Extrait de coloquinte	0,05	0,2
Extrait de coloquinte composé	0,25	1,0
Extrait de digitale fluide	0,1	0,5
Extrait de digitale sec	0,05	0,25
Extrait d'ergot de seigle	0,1	0,5
Extrait d'ergot de seigle fluide	0,5	2,0
Extrait de fougère mâle		10,0
Extrait fluide d'ipécacuanha	0,05	0,25
Extrait de jusquiame fluide	0,1	0,3
Extrait de jusquiame sec	0,05	0,15
Extrait fluide de muguet	0,1	0,2
Extrait de noix vomique	0,05	0,15
Extrait d'opium	0,1	0,25
Extrait de scille	0,2	1,0
Extrait de stramoine fluide	0,05	0,15
Extrait de stramoine sec	0,025	0,075
Feuille d'aconit	0,1	0,5
Feuille de belladone	0,1	0,5
Feuille de digitale	0,2	1,0
Feuille de digitale pour infusions		2,0
Feuille de jaborandi pour infusions		6,0
Feuille de jusquiame	0,2	1,0
Feuille de stramoine	0,2	1,0
Fruit de ciguë	0,2	1,0
Gayacol	0,5	3,0

	Dose simple maxima	Dose par jour maxima
	Grammes	Grammes
Gomme gutte	0,2	1,0
Huile de croton	0,05	0,1
	goutte 1	gouttes 2
Huile phosphorée	0,1	0,5
Hyoscine p. injections sous-cutanées	0,0002	0,001
Iode	0,05	0,2
Iodoforme	0,2	1,0
Iodure mercurieux	0,05	0,2
Iodure mercurique	0,02	0,05
Ipécacuanha	0,1	0,5
Ipécacuanha pour infusions		2,0
Ipécacuanha employé comme vomitif		5,0
Nitrite d'amyle pour inhalations	0,25	1,0
	gouttes V	gouttes XX
Noix vomique	0,1	0,2
Opium	0,15	0,5
Oxyde de mercure	0,02	0,1
Oxyde de mercure jaune	0,02	0,05
Oxyde de zinc pur	0,2	1,0
Phénacétine	1,0	5,0
Phénol	0,1	0,5
Phosphate de codéine	0,1	0,4
Phosphore	0,001	0,005
Podophylline	0,1	0,3
Poudre de Dower	1,0	4,0
Racine d'aconit	0,1	0,5
Racine de belladone	0,1	0,5
Racine de jalap	1,0	5,0
Résine de jalap	0,5	1,5

18 juin
1894.

18 juin
1894.

	Dose simple maxima	Dose par jour maxima
	Grammes	Grammes
Sabine	1,0	2,0
Salicylate de caféine et de sodium	1,0	3,0
Salicylate de physostigmine . . .	0,001	0,003
Salol	2,0	8,0
Santonine	0,05	0,25
Scammonée	0,2	0,5
Scille	0,5	3,0
Semence de colchique	0,2	1,0
Solution arsénicale de Pearson . .	1,0	4,0
Solution de Fowler	0,5	2,0
Solution de perchlorure de fer . .	1,0	4,0
Sulfate d'atropine	0,001	0,003
Sulfate de cuivre	0,05	0,5
Sulfate de cuivre, employé comme vomitif		1,0
Sulfate de morphine	0,03	0,1
Sulfate de spartéine	0,2	0,8
Sulfate de strychnine	0,01	0,02
Sulfate de strychnine pour injec- tions sous-cutanées	0,005	0,01
Sulfate de zinc	0,1	1,0
Sulfonal	4,0	8,0
Tartre stibié	0,2	0,5
Teinture d'aconit	0,25	1,0
Teinture de belladone	0,5	2,5
Teinture de cantharide	0,5	1,5
Teinture de chanvre indien	1,0	5,0
Teinture de colchique	1,0	3,0
Teinture de coloquinte	1,0	5,0

18 juin
1894.

	Dose simple maxima	Dose par jour maxima
	Grammes	Grammes
Teinture de digitale	1,0	5,0
Teinture d'ergot de seigle	5,0	20,0
Teinture de gelsémium	1,0	5,0
Teinture d'iode	0,25	1,0
Teinture d'ipécacuanha	0,5	2,5
Teinture de lobélie	1,0	5,0
Teinture de noix vomique	0,5	2,0
Teinture d'opium safranée	1,5	5,0
Teinture d'opium simple	1,5	5,0
Teinture de scille	2,5	10,0
Teinture de strophanthus	1,0	3,0
Uréthane	4,0	8,0
Valérianate de zinc	0,1	0,5
Vératrine	0,005	0,02
Vin de colchique	1,0	3,0
Vin stibié	10,0	20,0



18 juin
1894.

Tableau D.

Tableau contenant les médicaments qui sont considérés comme articles techniques, ou comme médicaments simples et non dangereux, ou comme cosmétiques, et qu'il est permis aux pharmaciens et aux droguistes de vendre aussi en détail (art. 53 et 61, 3^e paragraphe).

Acide acétique dilué.	tionnées aux tableaux A et B.
Acide azotique brut.	Eau blanche.
Acide borique.	Eau de Cologne.
Acide chlorhydrique brut.	Emplâtre adhésif.
Acide citrique.	Ether.
Acide salicylique.	Esprit de savon.
Acide sulfurique.	Extrait de Saturne.
Acide tannique.	Glycérine.
Acide tartrique.	Gouttes d'Hoffmann.
Alcool absolu.	Huiles essentielles et grasses à l'exception de celles mentionnées au tableau B.
Alcool camphré.	Kréoline.
Alcool de menthe.	Lanoline.
Alun.	Litharge.
Ammoniaque.	Minium.
Bicarbonate de soude.	Naphthaline.
Borax.	Pastilles de menthe.
Carbonate de magnésie.	Pastilles de santonine.
Céruse.	Pastilles de soude.
Chlorure de chaux.	Phénol brut.
Collodion.	Potasse purifiée.
Crème de tartre.	Poudre effervescente anglaise.
Crésol (Lysol).	Salpêtre.
Dextrine.	Savons.
Drogues simples végétales, animales et minérales, à l'exception de celles men-	

Sel ammoniac.	sirop de mûres, sirop simple.	18 juin 1894.
Sel de Glauber.		
Sel purgatif pour les animaux.	Soude purifiée cristallisée.	
Sel de Sedlitz.	Taffetas adhésif.	
Silicate de potassium.	Vaseline.	
Sirops non médicinaux, tels que sirop de framboises,	Vitriol bleu.	

Tableau E.

Médicaments dont la vente est permise à des épiciers dans des localités isolées (art. 54 de l'ordonnance).

Ammoniac.	Gouttes d'Hoffmann.
Baume de Diesbach.	Gouttes pour les maux de dents et emplâtres.
Camphre.	Onguent d'althéa.
Dragées vermifuges de santonine.	Onguent pour le goître.
Emplâtre adhésif.	Onguent de la mère.
Esprit de mélisse.	Poudre pour le goître.
Esprit de savon.	Sel de Glauber.
Essence douce.	Sel de Sedlitz.
Ether azoteux alcoolisé.	Thé laxatif.
Glycérine.	

18 juin *Formule a.*
1894.

Registre de la préfecture
N°.....



Registre de la Direction des
affaires sanitaires
N°.....

Canton de Berne.

DISTRICT de.....COMMUNE de.....

Licence pour l'achat de poisons.

Vu les art. 72 et 73 de l'ordonnance du 18 juin 1894,
Monsieur.....demeurant à.....
reçoit par la présente l'autorisation de se procurer contre un
reçu, chez les personnes autorisées à vendre des poisons, con-
formément à l'art. 69 de l'ordonnance susmentionnée, la ou
les substances vénéneuses ci-après désignées, dont il a besoin
pour l'exercice de son industrie ou de sa profession de
....., savoir :.....
.....
.....

Le possesseur de cette licence est entièrement responsable
de tout préjudice qui résulterait de sa propre négligence ou
de celle de ses gens dans le transport, la conservation ou
l'emploi des substances susdésignées, et il s'engage à se con-
former scrupuleusement à toutes les prescriptions légales con-
cernant les poisons.

Cette licence est valable jusqu'au.....18.....
Donné à.....le.....18.....

Le Préfet,
.....

La licence ci-dessus délivrée à Monsieur.....
a été contrôlée et est déclarée en vigueur.

Berne, le.....18.....

Le Directeur de l'intérieur,
section des affaires sanitaires.

Formule b.

18 juin
1894.



Canton de Berne.

DISTRICT de COMMUNE de

Permis pour l'achat de poison.

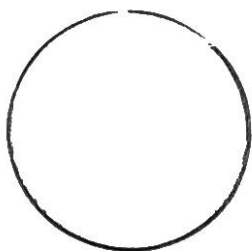
Le possesseur de ce permis.....
demeurant ici dans la maison n°..... reçoit par la
présente l'autorisation de se procurer, contre remise du permis,
chez une personne autorisée à vendre des poisons, une quantité
de..... grammes du poison dit.....
dont il veut se servir pour

Il est entièrement responsable de tout préjudice qui ré-
sulterait de négligence dans le transport, la conservation ou
l'emploi du poison.

Le présent permis est valable huit jours, à compter de
celui où il est délivré. Il ne sera remis à aucune autre per-
sonne pour en faire usage, et il est interdit de céder à une
tierce personne le poison obtenu à l'aide de ce permis.

..... le 189.....

Le maire,
.....



REÇU.

Je déclare avoir reçu de..... à.....
la quantité ci-dessus désignée de..... grammes de.....
.....

..... le 189.....

(Signature de l'acheteur)

On peut se procurer cette formule à la Direction de l'intérieur.

16 mai
1894.

Règlement

pour

les examens des candidats au ministère de l'Eglise évangélique réformée du canton de Berne.

Le Conseil-exécutif du canton de Berne,

Entendu le conseil synodal de l'Eglise évangélique réformée du canton de Berne ;

Vu l'art. 28 de la loi du 18 janvier 1874 sur l'organisation des cultes,

arrête :

CHAPITRE PREMIER.

De la commission des examens.

Article premier. La commission des examens en théologie évangélique se compose de tous les professeurs ordinaires et extraordinaires de la faculté de théologie évangélique de l'Université de Berne et de cinq autres membres, qui sont nommés par le synode, sur la proposition non obligatoire du conseil synodal, pour une période de quatre années.

Le président de la commission est désigné parmi les membres de celle-ci par le Conseil-exécutif ; la commission nomme elle-même son vice-président et son secrétaire.

Art. 2. La commission a chaque année deux sessions ordinaires, l'une dans la seconde quinzaine d'avril et l'autre dans la seconde quinzaine d'octobre; elle se réunit extraordinairement lorsque les autorités supérieures de l'Etat ou de l'Eglise le demandent, ou lorsque la commission elle-même ou son président le trouve nécessaire.

16 mai
1894.

Art. 3. Les attributions de la commission sont prévues par les art. 26, 27 et 28 de la loi du 18 janvier 1874. Elle doit notamment fixer les jours des examens, examiner les pièces produites par les candidats, déterminer les objets des épreuves écrites, désigner les examinateurs et les rapporteurs, établir le résultat des examens et fournir à la Direction des cultes et au Conseil-exécutif son appréciation de ce résultat, ainsi que des demandes d'ecclésiastiques du dehors qui désirent être reçus membres du ministère cantonal (art. 27).

CHAPITRE II.

Des examens.

Art. 4. Les examens des candidats en théologie évangélique se divisent en un examen propédeutique et un examen théologique, qui comprennent chacun des épreuves écrites et des épreuves orales. Ils ont lieu dans la seconde quinzaine d'octobre et, au besoin, dans la seconde quinzaine d'avril. L'avis des jours d'examen sera affiché au tableau noir de l'Université et publié par la Feuille officielle. Un délai de quatre semaines est accordé pour la production des pièces exigées par les art. 6 et 9 du présent règlement.

16 mai
1894.

Art. 5. Les candidats paient à la Direction des cultes un droit de 20 fr. pour l'examen propédeutique et un droit de 25 fr. pour l'examen théologique. Le droit n'est pas remboursé si le candidat échoue ou s'il se retire avant la fin de l'examen, à moins que dans ce dernier cas il ne produise un certificat de médecin constatant qu'il est tombé malade.

Section première.

De l'examen propédeutique.

Art. 6. Pour être admis à l'examen propédeutique, le candidat doit joindre à sa demande les pièces suivantes :

- a) un certificat de maturité délivré par un gymnase reconnu; si le certificat de maturité ne renferme pas la preuve d'une connaissance suffisante des langues anciennes, le candidat devra préalablement subir un examen dans ces branches (conformément aux dispositions du règlement pour les examens de maturité);
- b) des certificats constatant qu'il a suivi les cours de l'Université pendant au moins deux ans;
- c) la quittance du droit d'examen (art. 5 ci-dessus);
- d) un certificat de l'autorité compétente constatant qu'il jouit de ses droits civils et politiques et qu'il est de bonne vie et mœurs.

Art. 7. L'examen écrit se compose de deux travaux à huis clos, pour chacun desquels il est accordé une matinée. Ces travaux consistent dans les réponses à quelques questions

- a) d'histoire de la philosophie et
- b) d'histoire ecclésiastique.

Art. 8. L'examen oral a pour objet :

16 mai
1894.

- a) l'histoire de la philosophie;
- b) l'histoire générale de la religion;
- c) l'histoire ecclésiastique;
- d) la connaissance générale de la Bible d'après la traduction allemande, avec traduction de morceaux faciles des textes originaux de l'Ancien et du Nouveau Testament.

Section II.

De l'examen théologique.

Art. 9. Pour être admis à l'examen théologique, le candidat doit joindre à sa demande les pièces suivantes :

- a) un certificat établissant que son premier examen a été suffisant;
- b) des certificats constatant qu'il a fait des études universitaires pendant au moins quatre ans et, en particulier, qu'il a suivi assidûment les exercices homilétiques et catéchétiques;
- c) une dissertation scientifique sur un sujet choisi librement dans une branche quelconque de la théologie;
- d) la quittance du droit d'examen (art. 5 ci-dessus);
- e) le certificat de moralité prévu par l'art. 6 litt. d.

Art. 10. L'examen théologique se divise en un examen théorique et un examen pratique, qui comprennent tous deux des épreuves écrites et des épreuves orales.

1° Examen théorique.

Art. 11. Les épreuves écrites ont lieu à huis clos et il est accordé pour chacune d'elles une matinée. Elles sont au nombre de trois, savoir :

16 mai
1894.

- a) la traduction et l'explication d'un morceau de l'Ancien Testament et les réponses à des questions de théologie biblique ou d'isagogique qui s'y rattachent;
- b) la traduction et l'explication d'un morceau du Nouveau Testament et les réponses à des questions de théologie biblique ou d'isagogique qui s'y rattachent;
- c) un travail sur un sujet de théologie systématique.

Art. 12. Les épreuves orales ont pour objet :

- a) l'exégèse, la théologie et l'isagogique de l'Ancien Testament;
- b) l'exégèse, la théologie et l'isagogique du Nouveau Testament;
- c) l'histoire des dogmes, la dogmatique et la symbolique;
- d) l'éthique chrétienne, la pédagogie et la théologie pratique.

2° Examen pratique.

Art. 13. Les épreuves écrites consistent en une analyse homilétique et une analyse catéchétique d'un texte donné; le candidat a une matinée pour faire chacun de ces travaux.

Art. 14. Les épreuves orales consistent en une prédication, qui ne doit pas être lue, et un catéchisme sur des textes donnés huit jours à l'avance.

CHAPITRE III.

Mode des examens et jugement des épreuves.

Art. 15. La commission décide chaque fois, suivant le nombre des candidats, s'ils seront examinés ensemble ou par groupes.

Elle peut inviter la Faculté de théologie évangélique à désigner les sujets des travaux qui doivent se faire à huis clos et à se charger de la surveillance. Ces travaux se feront toujours deux à trois mois avant l'examen oral; ils seront ensuite adressés à des rapporteurs spéciaux, qui donneront leur avis par écrit, et le tout sera mis en circulation parmi les membres de la commission.

16 mai
1894.

Art. 16. Les succès des épreuves écrites et orales pour chaque branche ou chaque groupe de branches, de même que la dissertation scientifique (art. 9 c), sont appréciés par la commission, sur la proposition des rapporteurs et examinateurs, à l'aide des notes 1, 2, 3, 4, 5; la somme des notes obtenues, divisée par le nombre des épreuves, donne un quotient ou une moyenne qui forme l'appréciation définitive de l'examen du candidat: les fractions inférieures à $\frac{1}{2}$ sont négligées et celles qui sont égales ou supérieures à $\frac{1}{2}$ abaissent la note d'un degré.

L'examen est reconnu suffisant si le candidat a obtenu au moins 3 dans la majorité des branches théoriques et dans chacune des branches pratiques et si la moyenne n'est pas au-dessous de 3.

Dans le cas où les succès ne sont insuffisants que dans les branches pratiques, il est permis au candidat de refaire l'examen pratique, mais pas avant six mois.

Pour la validité des décisions de la commission, la présence de la majorité absolue de tous ses membres est nécessaire. En cas de partage, la voix du président est prépondérante.

Le candidat qui a échoué deux fois ne peut plus être admis à de nouveaux examens.

Art. 17. La commission délivre aux candidats dont l'examen est suffisant un certificat officiel, qui fait mention de toutes leurs notes et du résultat total de l'examen.

16 mai 1894. Elle adresse au Conseil-exécutif, par l'intermédiaire de la Direction des cultes, un rapport et des propositions sur le résultat de chaque examen théologique.

CHAPITRE IV.

De l'examen restreint.

Art. 18. Les candidats qui, se trouvant dans les conditions prévues par l'art. 27 de la loi sur l'organisation des cultes, du 18 janvier 1874, peuvent produire les certificats exigés par cet article, à l'exception du certificat constatant qu'ils ont rempli avec fruit pendant plusieurs années des fonctions dans le sacerdoce ou dans l'enseignement, seront admis à un examen oral restreint (colloquium) portant sur l'exégèse de l'Ancien et du Nouveau Testament, ainsi que sur la théologie historique, systématique et pratique; ils devront aussi faire une prédication et, éventuellement, un catéchisme sur un texte donné. La commission décide simplement, dans ce cas, si l'examen est ou non reconnu suffisant.

CHAPITRE V.

Dispositions finales.

Art. 19. Le présent règlement entrera en vigueur le 1^{er} janvier 1895. Toutefois, les étudiants qui subiront le premier examen (examen propédeutique) avant cette époque resteront soumis pour le second examen (examen théologique) aux dispositions du règlement du 18 mars 1876.

Art. 20. Le présent règlement sera inséré au Bulletin des lois et décrets. Il abroge le règlement du 18 mars 1876 et l'article additionnel du 18 mars 1891. 16 mai
1894.

Berne, le 16 mai 1894.

Au nom du Conseil-exécutif:

Le Président,

MARTI.

Le Chancelier,

KISTLER.

17 nov.
1894.

Circulaire du Conseil-exécutif
aux Préfets
concernant
le mesurage du bois.

Monsieur le Préfet,

L'inspecteur cantonal des poids et mesures a constaté que, dans plusieurs districts du canton, on fait toujours encore entrer dans le commerce des bûches de bois à brûler de 3 pieds de longueur, contrairement à l'art. 10 de la loi fédérale du 3 juillet 1875, lequel fixe à un mètre, sous réserve de conventions contraires, la longueur des bûches de bois de chauffage. La réserve des conventions contraires ne vise, comme nous l'avons expliqué dans notre circulaire du 5 juin 1889, que les circonstances où une autre longueur des bûches est absolument nécessaire, par exemple à cause de la grandeur d'un four de boulangerie, et encore faut-il que la convention soit faite par écrit; cette réserve n'est dès lors pas applicable à la vente du bois sur les chantiers, au marché, etc.

De plus, la Direction des forêts nous a communiqué que, pour le mesurage et le cubage du bois à œuvrer, on emploie souvent encore d'anciennes mesures, au lieu de la mesure métrique. Il est surprenant de voir les

propriétaires de forêts et ceux qui ont à vendre des bois de construction conserver un usage qui leur porte préjudice au profit des marchands de bois et, d'ailleurs, les uns et les autres devraient se rappeler qu'aux termes de l'art. 14 de la loi fédérale, toutes indications relatives aux poids et mesures doivent être faites dans les contrats conformément aux dispositions de cette loi. 17 nov. 1894.

Comme il est temps enfin que le nouveau système de poids et mesures, qui existe dans notre pays depuis bientôt 20 ans, soit aussi appliqué dans le commerce du bois, nous invitons les préfets, les autorités communales et les vérificateurs des poids et mesures à dénoncer sans ménagement tous contrevenants et nous leur rappelons aussi la disposition suivante de l'art. 13 de l'ordonnance du 20 décembre 1876: „La marchandise qui n'a pas le poids requis, ou qui est trop légère, sera confisquée.“ Cette disposition devra dorénavant être rigoureusement appliquée.

La présente circulaire sera insérée au Bulletin des lois et décrets et il en sera distribué des exemplaires aux autorités communales ainsi qu'aux vérificateurs des poids et mesures.

Berne, le 17 novembre 1894.

Au nom du Conseil-exécutif:

Le Président,
STEIGER.

Le Chancelier,
KISTLER.

19 déc.
1894.

D é c r e t

concernant

**les traitements des employés des secrétariats de préfecture,
des greffes de tribunaux,
ainsi que des offices des poursuites et des faillites.**

Le Grand Conseil du canton de Berne,

Vu l'art. 13, 3^e paragraphe, de la loi d'application de la loi fédérale sur la poursuite pour dettes et la faillite;

Sur la proposition du Conseil-exécutif,

décète:

Article premier. Les traitements des employés des secrétariats de préfecture, des greffes de tribunaux, ainsi que des offices des poursuites et des faillites, leur seront à l'avenir payés directement tous les mois par la Caisse de l'Etat.

Tout traitement court à partir du jour de l'entrée en fonctions jusqu'à celui de la cessation des fonctions.

Art. 2. Le Conseil-exécutif fixe chaque année dans les limites du crédit budgétaire, pour chaque district et pour chacun des bureaux désignés à l'article précédent, le nombre des employés et leurs traitements.

Il peut, pendant l'année, faire des changements à cette fixation, si les circonstances l'exigent.

Art. 3. Les traitements sont fixés en raison de l'étendue des occupations, des difficultés du travail, ainsi que du prix des subsistances dans la localité respective. Ils sont divisés en deux classes.

19 déc.
1894.

Les employés de la première classe touchent de 1500 fr. à 3000 fr. et ceux de la seconde classe de 1200 fr. à 2000 fr.

Le classement a lieu par décision du Conseil-exécutif.

Art. 4. Pour des travaux qui ne prendraient pas tout le temps d'un employé, mais exigeraient seulement une partie de ce temps ou une autre aide quelconque temporaire, il sera accordé au fonctionnaire (secrétaire de préfecture, greffier du tribunal ou préposé à l'office des poursuites et des faillites) une somme à fixer conformément à l'art. 2 ci-dessus et payable par mois.

Art. 5. Les employés n'ont pas droit à une indemnité pour des travaux qu'ils doivent faire dans l'intérêt du service en dehors des heures de bureau. Toutefois, il peut leur être alloué exceptionnellement, s'ils sont occupés de cette façon d'une manière permanente, une indemnité équitable, à prélever sur la somme accordée en conformité de l'art. 4 ou à payer par la Caisse de l'Etat.

Art. 6. Les employés des secrétariats de préfecture, des greffes de tribunaux et des offices des poursuites et des faillites doivent, pendant les heures de bureau, vouer tout leur temps à leurs fonctions. S'ils consacrent une partie de ce temps à d'autres occupations, pour eux ou pour le chef du bureau, on doit en informer la Direction de la justice et leur traitement pourra, dans ce cas, être réduit dans une certaine mesure ou mis en partie à la charge du chef du bureau.

19 déc.
1894. Un employé ne peut être astreint à faire gratuitement pendant son temps libre d'autres travaux que ceux du bureau.

Art. 7. Si l'employé est appelé à s'absenter du chef-lieu à raison de ses fonctions, il est remboursé, conformément aux dispositions sur la matière, de ses frais de route et d'entretien.

Art. 8. Les employés qui restent pendant longtemps et sans interruption attachés aux bureaux des secrétariats de préfecture, des greffes des tribunaux ou des offices des poursuites et faillites, reçoivent, en sus des traitements prévus par l'art. 2 ci-dessus, des traitements supplémentaires, qui sont fixés comme suit :

Après 5 années de service,	fr.	150
" 10 " " " "		300
" 15 " " " "		450

Toutefois, aucun traitement ne peut, avec l'augmentation, excéder le maximum prévu pour les employés de la première classe.

Pour la fixation du traitement supplémentaire d'un employé, ses années de service antérieures à l'entrée en vigueur du présent décret seront également comptées.

Art. 9. Le Conseil-exécutif peut, dans des cas spéciaux, accorder encore pour trois mois au plus, ou même, dans des cas de grande nécessité, pour six mois au plus, à la veuve ou aux enfants d'un employé décédé, le traitement qu'il touchait lors de son décès.

Art. 10. Les employés empêchés de remplir leurs fonctions par le service militaire ou par une maladie contractée sans qu'il y ait de leur faute, ne seront pas privés de leur traitement. En cas de maladie, le traitement est payé pendant trois mois.

Le remplacement de ces employés incombe en premier lieu au fonctionnaire et aux autres employés du bureau. Si leurs propres occupations ne leur laissent pas de temps disponible, l'Etat paie les frais de l'aide que se procure le fonctionnaire avec l'autorisation de la Direction de la justice.

19 déc.
1894.

Art. 11. Le Conseil-exécutif peut exiger qu'un employé sans assiduité ou incapable soit renvoyé immédiatement ou à l'expiration d'un certain délai. Si le chef du bureau ne se conforme pas à cet ordre, le traitement de l'employé ne sera plus payé par la Caisse de l'Etat.

Art. 12. Les dispositions du présent décret ne sont pas applicables aux apprentis ni aux employés qui n'ont pas été occupés pendant deux ans au moins dans une étude d'avocat ou de notaire ou dans un bureau d'une administration de district. Leur situation sera réglée par des contrats spéciaux, qui devront être soumis à l'approbation de la Direction de la justice.

Art. 13. Les secrétaires de préfecture, les greffiers de tribunaux et les préposés aux offices des poursuites et des faillites doivent adresser à la Direction de la justice un état de leurs employés et lui donner connaissance de l'entrée et du départ de chacun de ceux-ci.

De même, ils sont tenus d'avertir immédiatement cette Direction lorsqu'ils ont besoin d'aide pour remplacer un employé qui fait du service militaire ou est atteint d'une maladie de longue durée.

19 déc.
1894. **Art. 14.** Les indemnités pour les frais de bureau des secrétaires de préfecture, des greffiers de tribunaux et des préposés aux offices des poursuites et des faillites seront payées comme jusqu'ici et continueront à être mandatées chaque trimestre. La fixation de ces indemnités a lieu tous les quatre ans.

Art. 15. Pour autant que le présent décret ne renferme pas de dispositions nouvelles, il n'est rien changé à la situation légale des employés des secrétariats de préfecture, des greffes de tribunaux et des offices des poursuites et des faillites vis-à-vis des fonctionnaires qui les nomment, ni à la situation légale de ces fonctionnaires vis-à-vis de leurs employés et de l'Etat.

Art. 16. Le présent décret entrera en vigueur le 1^{er} juillet 1895 et sera inséré au Bulletin des lois et décrets.

Berne, le 19 décembre 1894.

Au nom du Grand-Conseil :

Le Président,

AUG. WEBER.

Le Chancelier,

KISTLER.

Ordonnance

23 octobre
1894.

sur

l'expédition douanière des envois de marchandises présentés à l'acquittement sans l'emballage extérieur.

Le Conseil fédéral suisse,

Sur la proposition de son département des finances
et des douanes ;

en application de l'article 16 de la loi sur les douanes
du 28 juin 1893, *)

arrête :

1° Les espèces de marchandises ci-après désignées
qui sont présentées à l'acquittement dans les entrepôts
fédéraux de Genève-rive, Genève-gare Cornavin et
Lausanne, sans l'emballage extérieur qui sert habituelle-
ment à leur transport, sont soumises, sous réserve des
dispositions de l'article 3, second alinéa, ci-après, à une
tare additionnelle représentant un certain pour cent du
poids net réel.

*) Nouveau recueil officiel du canton de Berne, tome XXXII,
page 332

23 octobre 1894. Si ces envois sont présentés dans des emballages tels que ceux qui servent habituellement au transport et sont déclarés pour la consommation intérieure, ils ne sont soumis à aucune adjonction de tare et paient les droits sur la base du poids brut constaté.

2° Ces tares additionnelles sont fixées comme suit :

Tarif d'usage n°	<i>II. Espèces chimiques.</i>	Tare additionnelle % du poids.
13.	Drogueries (sucrs et extraits végétaux), etc., etc.	15
14.	Alcaloïdes	15
15.	Produits chimiques et autres, non dé- nommés, etc.	15
20/22.	Produits pharmaceutiques	20 ¹⁾
23/24.	Parfumeries et cosmétiques	20 ¹⁾
77.	Amidon de tout genre; dextrine: em- ballés en détail	20
84/85.	Allumettes en bois; allumettes-bougies et autres articles pyrogéniques	20
Ex 89.	Colle en bouteilles ou en poudre	20
105.	Couleurs préparées; en boîtes, bou- teilles, etc.	15

III. Verre.

108.	Verre pour toitures et tuiles en verre, plaques en verre pour pavements	10
109/110.	Verre à vitres	10
112/113.	Verrerie et gobeletterie de verre ordi- naire, noir, brun ou vert	10
114/117.	Verrerie et gobeletterie, autres	30

¹⁾ L'emballage immédiat (flacon en verre, pot, etc.) est compris dans le poids net.

Tarif d'usage n°		Tare additionnelle % du poids.	23 octobre 1894.
120/121.	Verrerie en clisses fines ou recouverte de cuir, de matières textiles, etc. ; verrerie avec fermeture	30	
123/127.	Verre à glaces, glaces et miroirs, de tout genre	25	

IV. Bois.

160/165.	Ouvrages de menuisier et de tourneur, meubles et parties de meubles, finis	15	
166/167.	Ouvrages en bois, peints, polis, sculptés	30	
169.	Baguettes pour cadres, peintes, dorées, etc.	30	
170.	Cadres bruts, passés au blanc: unis, sans ornement	30	
171.	Cadres avec ornements, peints, dorés, etc.	40	
174/175.	Vannerie fine, non combinée avec des matières textiles	15	
176.	Vannerie fine, combinée avec des matières textiles	20	
179.	Brosserie, grossière	10	
180.	Brosserie, fine	20	

VI. Cuir, ouvrages en cuir, chaussures.

193.	Parties ébauchées d'ouvrages en cuir	10	
194.	Ouvrages en cuir, finis	20	
195/196.	Parties ébauchées de chaussures	10	
197.	Chaussures en cuir, grossières	10	
198.	Chaussures en cuir, fines	15	
199/204.	Chaussures, autres que celles en cuir	20	
205.	Gants de peau	30	

23 octobre
1894.

*VII. Objets de littérature, de science, de technique
et d'art.*

Tarif d'usage n°		Tare additionnelle % du poids.
210/211.	Instrument de musique, même dé- montés	30
212.	Parties détachées d'instruments de musique	50
213/214.	Instrument et appareils d'astronomie, de chimie, d'optique, etc.	30
Ex 215.	Lampes électriques	30
216.	Appareils orthopédiques et articles de pansement	25
217.	Ouvrages de sculpture de tout genre	15
218/219.	Statues en métal	10
220.	Empreintes et objets moulés en plâtre, etc., etc.	40
221.	Peintures sur verre et photographies sur verre	40

VIII. A. Montres.

223/225.	Pièces détachées ébauchées et ébauches	20
226/228.	Horloges et pendules	30
229.	Pièces à musique et leurs pièces dé- tachées finies	30
230/238.	Montres	50

VIII. B. Machines et véhicules.

260.	Vélocipèdes	20
------	-----------------------	----

IX. Métaux.

270.	Ouvrages en aluminium	30
274/276.	Ouvrages en plomb et caractères d'imprimerie, neufs	10

Tarif d'usage n°		Tare additionnelle % du poids.	23 octobre 1894.
287.	Ouvrages en fonte de fer, fins	10	
291/292.	Ouvrages en fer forgé, etc., communs	15	
293/295.	Ouvrages en fer, fins	20	
296.	Coutellerie	15	
297.	Armes de tout genre, excepté les bouches à feu; pièces d'arme dé- tachées, finies	20	
299.	Pièces d'arme détachées, grossièrement ébauchées	20	
303.	Ouvrages en cuivre ou en laiton, ébauchés, etc.	10	
304.	Câbles de tout genre pour conduites électriques, etc.	10	
305/307.	Chaudronnerie, ouvrages en bronze, etc.	20	
310.	Ouvrages en nickel, ouvrages en mail- lechort	30	
313.	Ouvrages en zinc, bruts	20	
314.	Ouvrages en zinc, polis, peints, etc.	30	
317.	Ouvrages en étain ou en alliages d'étain, bruts	15	
318.	Ouvrages en étain, polis, peints, etc.	15	
326.	Articles plaqués, etc. (Christofle, etc.)	25	
327.	Orfèvrerie d'or et d'argent; bijouterie, vraie	50	

X. Matières minérales.

343/345.	Ouvrages en émeri	10
354.	Ouvrages en ciment, avec ornements, colorés, façonnés, égrisés (frottés)	10

23 octobre
1894.

XI. Comestibles, boissons, tabacs.

	Tarif d'usage n°	Tare additionnelle % du poids.
377/379. Comestibles, fins		{ 15 ¹⁾ 30 ²⁾
382. Poissons, séchés, etc., en vases pesant jusqu'à 5 kg. inclusivement, etc. .		15
384. Viande, salée, fumée; conserves de viandes		15
385/386. Volailles		15
387. Gibier		15
388. Charcuterie		15
389. Extrait de viande		20
403 b. Légumes conservés, en vases de 5 kg. ou moins		15
Ex 419. Boulangerie fine, sans sucre		15
437/438. Soupes condensées; articles pour soupes, en paquets, etc.		20
443. Tabacs manufacturés		15
444. Cigares et cigarettes		{ 15 ³⁾ 30 ⁴⁾
445. Thé		20
457/459. Vin en bouteilles		15
462/463 } Eau-de-vie, liqueurs, vermouth en et ex 464. } bouteilles, cruchons, etc.		15

XII. Huiles et graisses.

475. Savons parfumés	15
--------------------------------	----

¹⁾ En boîtes, verres, caisses, etc.

²⁾ Sans emballage, en paniers, etc.

³⁾ En caissons.

⁴⁾ Sans emballage, en paquets ou en paniers, etc.

XIII. Papier.

23 octobre
1894.

Tarif d'usage no		Tare additionnelle % du poids
480.	Papier de tout genre, de plus d'une couleur, papier doré ou argenté, papier à musique, papier de tenture (papiers peints)	15
481.	Papiers à lettres et enveloppes, en cartons, etc.	15
482.	Etiquettes, formulaires, affiches, pros- pectus, chemises pour dossiers, etc.; enveloppes de tout genre	15
485.	Ouvrages de relieur et cartonnages	15
486.	Lingerie en papier	15
487.	Cartes à jouer	20

XIV. A. Coton.

518/519.	Couvertures sans travail à l'aiguille ni passementerie	10
520.	Couvertures avec travail de passe- menterie ou avec ourlet cousu	15
521.	Châles, écharpes, etc.	15
522.	Rubannerie et passementerie	15
523/528.	Broderies	15
529.	Dentelles	25

XIV. B. Lin, chanvre, jute, ramie, etc.

549.	Rubannerie et passementerie	15
550.	Broderies et dentelles	25
552.	Ouvrages de cordier autres que cordes et câbles	10

23 octobre

XIV. C. Soie.

1894.	Tarif d'usage no		Tare additionnelle % du poids.
	573/574.	Châles, écharpes, etc.	40
	575/576.	Rubans	30
	577/578.	Passementerie	30
	579/580.	Broderies et dentelles	30
	581.	Soieries, combinées avec des métaux précieux	30

XIV. D. Laine, pure ou mélangée.

	601.	Couvertures (de lit, tapis de table, etc.), avec travail à l'aiguille	20
	604.	Châles, écharpes, etc.	40
	605/606.	Rubannerie et passementerie	20
	607.	Broderies et dentelles	25

XIV. E. Caoutchouc et gutta-percha.

	616.	Tissus élastiques	20
	617.	Appliqués sur tissus et autres ouvrages non dénommés	20

XIV. F. Paille, jonc, liber, etc.

	622.	Ouvrages en paille, fins	20
--	------	------------------------------------	----

XIV. G. Articles confectionnés.

Vêtements et lingerie, etc. :

	623/625.	— de coton	20
	626/627.	— de lin	20
	628/629.	— de soie ou mi-soie	40
	630.	de laine ou milaine	20
	631.	Vêtements de dentelles et vêtements brodés de tout genre	50

Tarif d'usage n ^o	Bonneterie, avec ou sans travail à l'aiguille :	Tare additionnelle % du poids.	23 octobre 1894.
632.	— de coton	20	
633.	— de lin	20	
634.	— de soie ou mi-soie	40	
635.	— de laine ou milaine	30	
636.	Fourrures	40	
637.	Articles de mode non dénommés; fleurs artificielles, plumes de parure	40	
	Chapeaux de tout genre, ayant reçu leur forme définitive :		
638/639.	— non garnis	30	
640/641.	— garnis	40	
643/646.	Parapluies et parasols de tout genre	15	

XVI. Ouvrages en argile, grès, etc.; poteries.

700.	Carreaux, dalles, etc., en argile, de plus d'une couleur, peints, etc. .	10
703.	Catelles et poêles en catelles montés, de tout genre	10
706.	Carreaux et dalles en grès, peints, imprimés, etc.	10
708.	Parties d'installation de lieux d'aisances, de porcelaine ou de grès fin .	20
709.	Poteries communes	10
710.	Poteries fines; grès fin, etc.	20
711.	Porcelaine	20

XVII. Articles divers.

712.	Quincaillerie fine	40
713.	Objets de parure, non en métaux précieux	40

23 octobre 1894.	Tarif d'usage n°	Tare additionnelle % du poids.
	714. Quincaillerie et mercerie communes .	25
	715. Lampes de tout genre	30
	716/717. Articles de voyage de tout genre .	10
	718. Crayons noirs ou de couleur, avec gaîne en bois, etc.	15
	719. Fournitures de bureau, non dénom- mées, etc.	20
	720. Jouets de tout genre	25

3° Toutes les espèces de marchandises spécialement dénommées dans les rubriques du tarif d'usage énumérées ci-dessus sont soumises aux tares additionnelles fixées à l'article 2. Les marchandises non dénommées seront classées, selon leur analogie, par le département des finances et des douanes.

Les dispositions de l'article 2 ne s'appliquent pas au petit trafic de marché dans la zone frontière ni aux effets des voyageurs.

4° On ne considère, tant à la sortie des entrepôts de Lausanne et de Genève qu'à l'entrée par un point quelconque de la frontière suisse, comme emballage servant habituellement au transport, que les modes d'emballage admis dans le service des marchandises par les compagnies de chemins de fer. Les marchandises importées par les tramways ou d'autres moyens de transport, que leur propriétaire garde avec lui ou remet au fourgon, sont soumises à l'acquiescement — sous réserve de l'exception contenue au second alinéa de l'article 3 — sur la base du poids net constaté, augmenté de l'adjonction de tare à teneur de l'article 2, lorsqu'elles ne sont pas dans des emballages tels que ceux qui servent habituellement à leur transport.

5° Pour les marchandises qui, dans la pratique ordinaire du commerce, sont dirigées en wagons complets sur les entrepôts de Genève et de Lausanne, le poids brut devra être exactement constaté au moment de l'entrée en entrepôt et les entrées et sorties seront soumises au contrôle nécessaire. A la sortie de ces envois, l'acquittement se fera sur la base du poids brut constaté à l'entrée.

23 octobre
1894.

6° Les dispositions des articles 1 à 4 ci-dessus s'appliquent également aux marchandises présentées à l'acquittement pour l'entrée, sur tous les points de la frontière suisse, sans l'emballage habituel de transport.

7° S'il se formait, à proximité de la frontière, des établissements notoirement fondés en vue d'éluder l'acquittement des marchandises d'après le poids brut, le Conseil fédéral prendra les mesures nécessaires pour obvier à cet abus.

8° La présente ordonnance, qui sera insérée au recueil officiel des lois de la Confédération, entrera en vigueur le 1^{er} janvier 1895.

9° Le département fédéral des finances et des douanes est chargé de l'exécuter.

10° Elle abroge :

- a. la décision du Conseil fédéral du 18 mai 1883, sur les mesures à prendre pour empêcher que l'on ne fasse métier d'éluder l'acquittement des marchandises au poids brut ; ¹⁾

¹⁾ Feuille féd. de 1883, volume II, page 638.

- 23 octobre 1894. *b.* l'ordonnance du 22 novembre 1884, sur l'acquittement des marchandises au port franc de Genève; ¹⁾
- c.* les décisions du Conseil fédéral du 10 septembre 1886 et du 1^{er} février 1887, sur l'acquittement, dans l'entrepôt fédéral de Lausanne, des marchandises dépouillées de leur emballage extérieur;
- d.* l'ordonnance du 28 juin 1892, sur l'expédition douanière des envois de marchandises présentés à l'acquittement sans l'emballage extérieur. ²⁾

Berne, le 23 octobre 1894.

Au nom du Conseil fédéral suisse:

Le Président de la Confédération,

E. F R E Y.

Le Chancelier de la Confédération,

R I N G I E R.

¹⁾ Recueil officiel féd., nouvelle série, tome VII, page 648.

²⁾ " " " " " " XII, " 777.

Loi fédérale

29 juin
1894.

concernant

**les dispositions transitoires à celle du 26 septembre 1890,
relative à la protection des marques de fabrique et de
commerce, des indications de provenance et des mentions
de récompenses industrielles.**

L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,

En application de l'article 64 de la constitution fédérale;

Vu le message du Conseil fédéral du 18 mai 1894,

décète :

Article premier. La loi fédérale du 26 septembre 1890 est applicable à toutes les marques déposées conformément aux prescriptions de la loi fédérale du 19 décembre 1879, en tant que ces marques ne sont pas inadmissibles aux termes de l'article 14, chiffres 2 et 4, de la première loi précitée.

Les marques inadmissibles seront radiées d'office le 31 décembre 1895, à moins qu'elles n'aient été mises en concordance avec ces prescriptions.

29 juin
1894.

Art. 2. Les marques dont le dépôt n'a pas eu lieu en conformité des prescriptions de la loi fédérale du 19 décembre 1879 demeurent protégées jusqu'à l'expiration du terme stipulé lors de leur enregistrement.

Art. 3. Le transfert et le renouvellement de marques ne répondant pas aux prescriptions de la loi du 26 septembre 1890 sont interdits.

Art. 4. Le Conseil fédéral pourvoira à l'exécution de la présente loi.

Art. 5. Le Conseil fédéral est chargé, conformément aux dispositions de la loi du 17 juin 1874 concernant les votations populaires sur les lois et arrêtés fédéraux, de publier la présente loi et de fixer l'époque où elle entrera en vigueur.

Ainsi décrété par le Conseil national le 27 juin 1894 et par le Conseil des Etats le 29 juin suivant.

La loi fédérale ci-dessus est entrée en vigueur le 1^{er} décembre 1894.

Règlement d'exécution

27 nov.
1894.

pour

la loi fédérale du 29 juin 1894 concernant les dispositions transitoires à celle du 26 septembre 1890, relative à la protection des marques de fabrique et de commerce, des indications de provenance et des mentions de récompenses industrielles.

Le Conseil fédéral suisse,

En exécution de l'article 4 de la loi fédérale du 29 juin 1894, concernant les dispositions transitoires à celle du 26 septembre 1890, relative à la protection des marques de fabrique et de commerce, des indications de provenance et des mentions de récompenses industrielles;*)

Sur la proposition de son département fédéral des affaires étrangères, division de la propriété intellectuelle,

arrête :

Article premier. Le bureau fédéral de la propriété intellectuelle devra, avant le 1^{er} juillet 1895, adresser un avis, sous pli chargé, à tous les propriétaires de

*) Voir feuille fédérale de 1894, volume III, page 52.

27 nov. 1894. marques déposées conformément aux prescriptions de la loi fédérale du 19 décembre 1879,*) mais qui ne concordent pas, en ce qui concerne la constitution des marques ou les conditions prévues pour leur enregistrement, avec les dispositions renfermées aux alinéas 2 et 4 de l'article 14 de la loi fédérale du 26 septembre 1890.**)

Art. 2. Cet avis fera connaître les motifs de radiation et, éventuellement, les conditions dont l'accomplissement en temps utile permettrait d'éviter la radiation.

Art. 3. Lorsque le propriétaire d'une marque contestera le bien-fondé de l'avis officiel et que le bureau fédéral maintiendra cet avis, soit en entier soit partiellement, il y aura recours au département fédéral dont relève le bureau. Les décisions du département seront définitives. On ne pourra, toutefois, recourir que jusqu'au 30 septembre 1895.

Art. 4. Les pièces, les clichés (ces derniers sont destinés à la publication des marques modifiées) et éventuellement les taxes réclamées par le bureau fédéral en vue du maintien d'une marque devront parvenir à celui-ci au plus tard le 30 décembre 1895. Si le bureau fédéral reçoit les pièces et les clichés avant le 1^{er} octobre 1895, il procédera gratuitement aux inscriptions et aux publications nécessaires. Mais, si ce délai est dépassé, il percevra, pour ces opérations, une taxe de 10 francs par marque. Lorsque le paiement ne sera pas effectué directement au bureau, il devra se faire par mandat postal.

*) Bulletin des lois et décrets, nouvelle série, tome XIX, page 117.

**) " " " " " " " " XXX, " 15.

Art. 5. Les marques dont le dépôt n'aura pas été régularisé dans le sens des dispositions qui précèdent seront radiées par le bureau fédéral à la date du 31 décembre 1895. 27 nov.
1894.

Art. 6. Le présent règlement d'exécution entrera en vigueur le 1^{er} décembre 1894.

Berne, le 27 novembre 1894.

Au nom du Conseil fédéral suisse:

Le Président de la Confédération,

E. FREY.

Le Chancelier de la Confédération,

RINGIER.

20 nov.
1894.

Arrêté du Conseil fédéral
fixant
**les limites du monopole créé par la loi fédérale
sur les spiritueux.**

Le Conseil fédéral suisse,

En application des articles 1, 10 et 20 de la loi fédérale du 23 décembre 1886 concernant les spiritueux;*)

En abrogation de l'article 1^{er} du cahier des charges du 23 mai 1888 ;

Sur la proposition de son département des finances et des douanes,

arrête :

Article premier. Les seuls produits distillés non soumis au monopole sont ceux qui proviennent *exclusivement* de la mise en œuvre des matières *indigènes* ci-après : raisins, vin, marcs de raisin, lie de vin, baies de toutes sortes, fruits à pepins ou à noyau, déchets de fruits et racines de gentiane. Tous les produits obtenus par la distillation d'autres matières sont soumis au monopole, dans le sens de la loi fédérale concernant les spiritueux.

Le Conseil fédéral décide, en cas de doute, si un produit du sol rentre dans la catégorie des fruits indigènes non soumis au monopole.

*) Bulletin des lois et décrets, nouvelle série, tome XXVI, page 69.

Il est permis aux distillateurs de matières non sou- 20 nov.
mises au monopole de les mélanger, pour la distillation, 1894.
avec du trois-six non dénaturé acheté de la régie des
alcools; toutefois les distillateurs de produits mixtes de
ce genre ne sont pas au bénéfice de l'article 8, 4^e alinéa
de la loi fédérale concernant les spiritueux (liberté de
vente en quantités de 5 litres ou plus). Les mêmes
conditions sont valables pour les distillateurs qui mélangent
avec du trois-six non dénaturé, acheté de la régie des
alcools, le produit de la distillation de matières non
soumises au monopole.

Il est, par contre, interdit de soumettre simultanément, à la fermentation, des matières monopolisées et des matières non monopolisées ou de les mélanger en vue d'une distillation ultérieure.

Les vins fabriqués en Suisse au moyen de raisins, raisins secs ou fruits importés de l'étranger, ainsi que les marcs résultant de cette fabrication, ne sont pas considérés comme des matières indigènes; par contre, la lie épaisse provenant soit de vins importés, soit de vins fabriqués en Suisse au moyen de raisins, raisins secs ou fruits importés, soit d'un mélange de ces vins avec des vins indigènes, est assimilée, pour le moment, aux matières indigènes.

Sont réservées les dispositions légales et les stipulations conventionnelles concernant la distillation dans les distilleries qui ont été indemnisées en vertu de l'article 18 de la loi sur l'alcool; sont réservées également les prescriptions du Conseil fédéral relatives au traitement à appliquer aux raisins et marcs de raisin qui sont exemptés, à teneur de la loi sur les douanes, du paiement des droits d'entrée comme produits du sol provenant de la zone frontière.

20 nov.
1894.

Art. 2. Les marcs, lies de vin, cerises et prunes foulées et racines de gentiane d'origine étrangère sont soumis, à leur entrée en Suisse, au paiement d'un droit de monopole. Après l'acquittement de ce droit, les matières en question sont assimilées, en ce qui concerne leur distillation, aux matières non soumises au monopole.

Toutes les autres matières soumises au monopole *) ne peuvent être distillées que d'après le cahier des charges des distilleries, du 2 juin 1894, ou moyennant une autorisation spéciale du département fédéral des finances et des douanes et aux conditions fixées par ce dernier dans chaque cas particulier. Toutefois, la régie des

*) Parmi ces matières, nous mentionnerons spécialement les suivantes :

Matières contenant de l'alcool déjà constitué.

La bière et la levure de bière de provenance quelconque; les vins et les lies fines de vin formées en Suisse, de provenance étrangère, ainsi que les mélanges de ces vins ou lies avec des produits similaires de provenance indigène.

Matières renfermant du sucre de canne, de raisins, de fruits ou de lait.

Les tiges de maïs, betteraves, sucre, mélasse, courges, figues, melons, topinambours, chicorée, racines de garance, miel, produits lactés et résidus de brasserie de toute provenance; les déchets, fruits et racines de provenance étrangère, autres que ceux qui sont spécifiés à l'article 2, 1^{er} alinéa du présent arrêté; les raisins secs, canne à sucre, bananes, farine de bananes, fleurs de moura, etc.

Matières dont certains éléments peuvent être transformés en maltose ou dextrose sous l'action de la diastase ou des acides.

Les pommes de terre, céréales, farines féculieuses, millet, pois, lentilles, fèves, haricots, vesces, lupins, châtaignes, stachys tuberifera, glands, bois, déchets de bois, lichens, mousses et tourbes de toute provenance.

alcools a la compétence d'autoriser, lorsque la demande 20 nov.
lui en est faite, la distillation des vins de provenance 1894.
étrangère contre paiement d'un droit de monopole de
80 centimes par degré alcoolique et par hectolitre de
vin (indépendamment du droit de monopole perçu par
la douane) et moyennant observation des mesures de
contrôle prescrites. Les frais de ce contrôle sont à la
charge de la régie.

Art. 3. Sont réservées les lois et les ordonnances
cantonales concernant la fabrication et l'imposition des
spiritueux.

Art. 4. Le présent arrêté entre immédiatement en
vigueur et abroge l'article 1^{er} du cahier des charges du
23 mai 1888. Le département des finances et des douanes
est chargé de l'exécuter.

Berne, le 20 novembre 1894.

Au nom du Conseil fédéral suisse:

Le Président de la Confédération,

E. FREY.

Le Chancelier de la Confédération,

RINGIER.

27 nov.
1894.

Dénonciation

par le

Guatemala, de la convention internationale pour la protection de la propriété industrielle.

Par note du 8 courant, la légation de la république de Guatemala, à Paris, a adressé au Conseil fédéral, au nom de son gouvernement, la dénonciation de la convention du 20 mars 1883 pour la protection de la propriété industrielle. *)

Aux termes de l'article 18 de la convention, celle-ci demeurera en vigueur dans le Guatemala jusqu'à l'expiration d'une année à partir du jour où la dénonciation a été faite, soit jusqu'au 8 novembre 1895.

Chancellerie fédérale suisse.

Nota. — Cette union existe aujourd'hui entre les quinze Etats suivants, savoir: Suisse, Belgique, Brésil, Danemark, Espagne, Etats-Unis, France, Grande-Bretagne, Italie, Pays-Bas, Portugal, Saint-Domingue, Serbie, Suède et Norwége, Tunisie.

*) Bulletin des lois et décrets, nouvelle série, tome XXIII, page 156.

Ordonnance

11 déc.
1894.

concernant

le recrutement et la première instruction des vélocipédistes militaires.

Le Conseil fédéral suisse,

Sur la proposition de son département militaire,

arrête:

Article premier. On recrutera dans chaque arrondissement de division, lors du recrutement annuel, de quatre à six recrues vélocipédistes. Celles-ci doivent remplir les conditions suivantes :

- a.* Minimum de la longueur de la taille 153 cm.
- b.* „ de l'acuité visuelle $\frac{2}{3}$.
- c.* Pratique du vélocipède.
- d.* Robustes poumons et cœur sain.

En première ligne, on prendra les recrues qui ne remplissent pas les conditions de taille exigées pour le service d'infanterie. Le livret de service devra porter la remarque suivante: „Est noté comme vélocipédiste“.

Art. 2. Les hommes recrutés comme vélocipédistes sont incorporés d'abord dans l'infanterie pour l'équipement et l'instruction. L'officier de recrutement de chaque arrondissement de division tient une liste spéciale, indiquant

11 déc. si l'homme recruté est apte pour fantassin et pour
1894. vélocipédiste ou bien *seulement* pour vélocipédiste d'après
les prescriptions précitées.

Art. 3. Les hommes recrutés de cette manière doivent participer à tous les cours exigés dans l'infanterie jusqu'à leur incorporation définitive dans le corps des vélocipédistes, c'est-à-dire jusqu'après avoir pris part avec succès à une école de vélocipédistes ; ils peuvent éventuellement avoir de l'avancement dans l'infanterie.

A la fin de chaque école de recrues ou de sous-officiers à laquelle ont participé les fantassins désignés comme vélocipédistes, le commandant de l'école doit transmettre, au bureau de l'état-major général, une copie de la liste de qualification de ces hommes.

Art. 4. Les écoles de vélocipédistes ont lieu suivant les besoins. Pour compléter le corps, il faudra chercher à avoir à disposition, outre l'effectif normal, les 10 % de surnuméraires prévus dans la loi du 19 décembre 1891, concernant la création de sections de vélocipédistes militaires. *) Pour fixer le nombre des participants à une école de vélocipédistes, le bureau de l'état-major général doit réclamer les listes de recrutement qui se trouvent entre les mains de l'officier de recrutement ; il choisira, de son propre chef, les hommes à appeler à cette école. Le bureau de l'état-major général est tenu d'appeler, en première ligne, les hommes désignés par les officiers de recrutement comme n'étant aptes *que pour le service de vélocipédistes*.

Quant au reste, il fera son choix dans les arrondissements de régiment qui ne manquent pas de personnel propre à l'avancement.

*) Bulletin des lois et décrets, nouvelle série, tome XXXI, page 198.

De même, il ne doit pas faire tomber son choix sur les sous-officiers et les soldats qui, d'après le certificat des commandants d'écoles, pourraient être aptes plus tard à passer officiers. En outre, il n'admettra, dans le corps des vélocipédistes, que le nombre de soldats notés pour sous-officiers strictement nécessaires pour compléter le cadre des sous-officiers dans ce corps. A cet effet, le bureau de l'état-major général s'entendra avec le chef de l'infanterie.

11 déc.
1894.

Art. 5. Les sous-officiers vélocipédistes sont recrutés dans le corps des vélocipédistes.

On pourra faire exception pour des sous-officiers d'infanterie qui, primitivement, avaient été recrutés comme vélocipédistes, mais qui ont été promus sous-officiers dans l'infanterie avant d'avoir passé une école de vélocipédistes. Ces sous-officiers d'infanterie peuvent entrer directement comme sous-officiers dans le corps des vélocipédistes, mais ont, toutefois, à participer encore à l'école spéciale de sous-officiers vélocipédistes.

Berne, le 11 décembre 1894.

Au nom du Conseil fédéral suisse :

Le Président de la Confédération,

E. F R E Y.

Le Chancelier de la Confédération,

R I N G I E R.

11 déc.
1894.

Premier appendice

au

règlement de transport des entreprises de chemins de fer et de bateaux à vapeur,*)

comprenant

la récapitulation des dérogations aux dispositions du règlement de transport accordées par le Conseil fédéral à certaines entreprises de transport.

Le Conseil fédéral suisse, se basant sur les prescriptions du 5^e alinéa du chapitre premier du règlement de transport, a approuvé les dérogations suivantes aux dispositions du règlement de transport, dérogations exigées par les circonstances particulières et par les concessions.

Chapitre II. Dispositions générales.

Ad § 3. Jugement des contestations.

Dans le **service des bateaux à vapeur**, les contestations entre le public et les employés, tant en marche qu'aux stations qui ne sont pas pourvues d'un chef, sont tranchées par le capitaine, soit par le conducteur du bateau.

*) Voir recueil officiel, nouvelle série, tome XIII, page 754.

Ad § 4. Plaintes contre le personnel.

11 déc.
1894.

1^{er} alinéa. Dans le service des bateaux à vapeur, le capitaine, le conducteur du bateau et, s'il y en a un, le chef de station, qui possèdent un registre destiné à recevoir les réclamations du public, ont l'ordre de recevoir toute plainte, verbale ou écrite.

Chapitre III. Transport des voyageurs.

Ad § 7. Horaires. — Trains spéciaux. — Heures de départ.

1^{er} alinéa. L'exploitation est suspendue le dimanche sur la ligne d'Yverdon à Ste-Croix.

3^e et 4^e alinéas. Ils ne sont pas applicables au service des bateaux à vapeur. Des courses spéciales avec des bateaux à vapeur ne peuvent avoir lieu qu'après entente préalable.

4^e alinéa. Les entreprises suivantes ont fixé d'autres taxes pour l'exécution de trains spéciaux, en dérogation à la première phrase de cet alinéa.

Chemin de fer régional des Brenets, paiement de 5 francs par kilomètre (retour compris).

Chemin de fer de Brienz-Rothhorn, paiement de 240 francs pour la course aller et retour.

Chemins de fer du Generoso et du Pilate, paiement de la taxe de 15 billets pour la totalité du parcours.

Chemins de fer genevois à voie étroite, paiement de 4 francs par kilomètre, avec une taxe fixe de 5 francs (retour compris).

Chemin de fer Glion-Rochers de Naye, paiement de la taxe de 10 billets aller et retour pour la totalité du parcours.

11 déc.
1894.

Chemin de fer de la Schynige Platte, paiement de 100 francs pour toute la ligne.

Chemin de fer de Tramelan-Tavannes, paiement de 4 francs par kilomètre (retour compris).

Chemin de fer Viège-Zermatt, paiement de 15 francs par kilomètre effectif.

Chemin de fer de Waldenburg, paiement de 40 francs pour la simple course et de 60 francs pour la course aller et retour.

Funiculaire du Bürgenstock, paiement de 5 francs en sus de la taxe normale.

Funiculaire de Ragatz-Wartenstein, paiement de 10 francs pour les 8 premières personnes et la taxe ordinaire pour les personnes en plus.

Le 5^e *alinéa* reçoit l'adjonction ci-après.

S'il n'y a pas d'horloge de station ou de port au **service des chemins de fer** ou des **bateaux à vapeur**, le départ doit s'effectuer soit d'après la montre du chef de train, soit d'après l'horloge du bateau ou la montre du conducteur du bateau, qui sont réglées, chaque jour, d'après l'heure des télégraphes fédéraux.

Ad § 8. Prix de transport. — Réduction pour les enfants.

2^e *alinéa*. En ce qui concerne les enfants, il y a les dérogations ci-après aux prescriptions du règlement de transport :

a. les enfants au-dessous de 4 ans sont transportés *gratuitement* :

chemins de fer de **Brienz-Rothhorn**, du **Generoso**, de **Glion-Rochers de Naye**, de **Lauterbrunnen-Mürren**, du **Pilate**, de la **Schynige Platte**, de la **Wengernalp**,

tramways suisses (réseau de Bienne), funiculaires du Beatenberg, du Bürgenstock, d'Ecluse-Plan, de Lausanne-Ouchy, du Salvatore, de St-Gall-Mühleck et du Zurichberg, bateaux à vapeur sur le lac de Constance, société zurichoise des bateaux à vapeur. 11 déc. 1894.

- b. On n'accorde *pas* de réductions de taxes pour les enfants au-dessus de 3 ans :

tramway de Berne, tramway du Generoso, tramways suisses (réseau de Genève), tramways de Zurich, tramway électrique de Zurich, funiculaire du Marzili-Berne.

- c. On n'accorde *pas* de réductions de taxes pour les enfants au-dessus de 4 ans :

chemins de fer de Brienz-Rothhorn, du Generoso, de Lauterbrunnen-Mürren, tramways suisses (réseau de Bienne), funiculaires d'Ecluse-Plan, de Lausanne-Ouchy, de St-Gall-Mühleck, du Zurichberg.

- d. Les enfants de 4 à 10 ans révolus paient *demi-taxe* :

chemins de fer de Glion-Rochers de Naye, du Pilate, de la Schynige Platte, de la Wengernalp, funiculaires du Beatenberg, du Bürgenstock, du Salvatore, bateaux à vapeur sur le lac de Constance.

- e. Les enfants de 4 à 12 ans révolus paient *demi-taxe* sur les bateaux à vapeur du lac de Greifensee.

- f. Deux enfants de 4 à 10 ans révolus paient la taxe d'une personne adulte sur les bateaux de la société zurichoise des bateaux à vapeur.

Ad § 9. Billets de voyageurs. — Durée de validité.

Le § 9 n'est pas applicable sur les funiculaires de Cossonay et de Lausanne-Ouchy, pour autant qu'on ne délivre pas de billets.

11 déc. 1894. *Les alinéas 2, 3 et 5* ne sont pas applicables aux billets délivrés dans les voitures du

chemin de fer **Frauenfeld-Wyl**, des chemins de fer genevois à voie étroite, du chemin de fer de **Neuchâtel-Cortailod-Boudry**, du chemin de fer de **Stansstaad-Stans**, du tramway de **Berne**, du tramway du **Generoso**, des tramways suisses (réseaux de Genève et de Bienne), du tramway **Vevey-Montreux-Chillon**, du tramway de **Zurich**, du tramway électrique de **Zurich**, du funiculaire du **Zurichberg**.

Les alinéas 2, 3, 4 et 5 ne sont pas applicables sur les bateaux à vapeur du lac de **Greifensee** et de la société zurichoise des bateaux à vapeur.

Les alinéas 3 et 4 ne sont pas applicables dans le service du chemin de fer de **Lausanne-Ouchy**.

Alinéa 4. Le dimanche ne compte pas pour déterminer la validité des billets de simple et de double course sur le chemin de fer **Yverdon-Ste-Croix**.

Sur le chemin de fer du **Birsigthal**, les lundis de Pâques et de Pentecôte sont considérés comme jours de fête dans le sens de l'alinéa 4, lettre c, du § 9.

Les billets de simple course délivrés dans les voitures du chemin de fer de **Frauenfeld-Wyl**, des chemins de fer genevois à voie étroite, du chemin de fer **Genève-Veyrier**, du chemin de fer **Stansstaad-Stans**, du tramway de **Berne**, du tramway du **Generoso**, des tramways suisses (réseaux de Genève et de Bienne), du tramway **Vevey-Montreux-Chillon**, du tramway de **Zurich** et du tramway électrique de **Zurich** ne sont valables que dans la voiture où ils sont délivrés et dans les voitures de correspondance.

Ad § 10. Distribution des billets.

11 déc.
1894.

Le § 10 n'est pas applicable sur les funiculaires de **Cossonay** et de **Lausanne-Ouchy**, pour autant qu'on ne délivre pas de billets.

Le § 10 n'est pas applicable sur les lignes ci-après pour les billets délivrés dans les voitures :

chemin de fer de **Frauenfeld-Wyl**, chemins de fer genevois à voie étroite, chemin de fer de **Genève-Veyrier**, chemin de fer de **Kriens-Lucerne**, chemin de fer de **Neuchâtel-Cortailod-Boudry**, chemin de fer de **Stansstad-Stans**, tramway de **Berne**, tramways suisses (réseaux de Genève et de Bienne), tramway **Vevey-Montreux-Chillon**, tramway de **Zurich**, tramway électrique de **Zurich**, funiculaire d'**Ecluse-Plan**, funiculaire de **Lugano**, funiculaire du **Marzili-Berne**, funiculaire de **St-Gall-Mühleck** et funiculaire du **Zurichberg** ;

en outre, sur les bateaux à vapeur, lorsque les billets sont distribués sur le bateau. Dans ce cas, les voyageurs sont tenus de se procurer les billets sans retard après l'embarquement.

1^{er} alinéa. Les guichets dans les stations des chemins de fer genevois à voie étroite, du chemin de fer de **Genève-Veyrier** et des tramways suisses (réseau de Genève) sont ouverts 15 minutes avant le départ du premier train du matin.

Ad § 11. Vérification des billets. — Echange.

Le § 11 n'est pas applicable sur les funiculaires de **Cossonay** et de **Lausanne-Ouchy**, pour autant qu'on ne délivre pas de billets.

11 déc. 1894. Le 2^e *alinéa* n'est pas applicable pour les billets distribués sur les chemins de fer dans les voitures (voir observation du § 10) et sur les bateaux à vapeur pour les billets distribués sur les bateaux.

Ad § 12. Salles d'attente.

Le § 12 n'est pas applicable au tramway Vevey-Montreux-Chillon, au tramway de Zurich, au tramway électrique de Zurich et au funiculaire du Marzili-Berne, en outre au service des bateaux à vapeur, pour autant qu'il n'y a ni bâtiments de station ni halles d'attente.

1^{er} alinéa. Les salles d'attente dans les stations des chemins de fer genevois à voie étroite, du chemin de fer Genève-Veyrier, du tramway de Berne et des tramways suisses (réseau de Genève) sont ouvertes 15 minutes avant le départ du premier train du matin.

Ad § 15. Contrôle des billets.

Le § 15 n'est pas applicable sur les funiculaires de Cossonay et de Lausanne-Ouchy, pour autant qu'on ne délivre pas de billets.

Ad § 16. Passage à une classe supérieure.

Le § 16 n'est pas applicable pour les entreprises de transport qui n'ont qu'une classe de voyageurs.

Ad § 17. Mesures d'ordre à observer en route.

1^{er} alinéa. La défense de se tenir sur les plateformes n'est pas applicable sur les lignes ci-après, pour autant que les plateformes des voitures sont spécialement organisées pour y recevoir les voyageurs :

chemin de fer routier d'Appenzell, chemins de fer genevois à voie étroite, chemin de fer de Genève-Veyrier, chemin de fer de Neuchâtel-Cortailod-Boudry, chemin de fer d'Orbe-Chavornay, chemin de fer de Stansstad-Stans, chemin de fer de Viège-Zermatt, chemin de fer de Waldenburg, tramway de Berne, tramways suisses (réseaux de Genève et de Bienne), tramway Vevey-Montreux-Chillon, tramway de Zurich, tramway électrique de Zurich, funiculaire Lausanne-Ouchy.

11 déc.
1894.

Pendant la marche, il est formellement interdit, sur ces lignes, d'ouvrir les barrières des plateformes, de se pencher en dehors en s'appuyant sur ces barrières et de passer d'une voiture à l'autre.

Sur les bateaux à vapeur, il est défendu aux voyageurs de monter sur les aubes des roues, sur les passerelles à l'usage du capitaine, sur les endroits où se tiennent les pilotes, sur les bancs, sur les tables et sur les balustrades du bateau, d'ouvrir les portes des balustrades et de s'introduire dans les locaux réservés exclusivement au service.

Ad § 21. Bagage à main admis dans les voitures et responsabilité à ce sujet.

1^{er} alinéa. Chaque voyageur est autorisé à prendre, avec lui dans la voiture, du bagage à main dont le poids total n'excède pas 5 kilogrammes, sur :

les chemins de fer d'Arth-Righi, de Brienz-Rothhorn, du Generoso, de Glion-Rochers de Naye, de Lauterbrunnen-Mürren, du Pilate, du Righi, de Righi-Scheidegg, de la Schynige Platte, de Viège-Zermatt, de la Wengernalp, le tramway du Generoso, les funiculaires du Beatenberg, de Bienne-Macolin, du Bürgenstock, de Cossonay, de Ragaz-Wartenstein, du Salvatore, du Stanserhorn, de Territet-Glion.

11 déc. 1894. Le 5^e *alinéa* n'est pas applicable au **service des bateaux à vapeur.**

Ad § 23. Chiens accompagnant les voyageurs.

1^{er} alinéa. Sur les chemins de fer mentionnés dans l'observation au § 17, il est aussi interdit de faire monter des chiens sur les plateformes des voitures qui servent au transport des voyageurs.

Les chiens ne peuvent être introduits dans les cabines des **bateaux à vapeur**; on doit les attacher sur le pont. Sont exceptés de cette mesure les petits chiens portés sur les bras.

Ad § 24. Interdiction de fumer.

Adjonction. Sur les plateformes (voir l'observation ad § 17) et dans les voitures d'été, il est permis de fumer.

Sur le chemin de fer de **Lausanne-Echallens**, il est permis de fumer dans les voitures de la classe inférieure, si elles ne sont pas composées de deux compartiments séparés.

Dans les cabines de I^{re} classe des bateaux à vapeur, il est interdit de fumer, à moins que des cabines spéciales ne soient mises à la disposition des fumeurs.

Ad § 26. Responsabilité en cas de retards.

Le 3^e *alinéa* n'est pas applicable au **service des bateaux à vapeur**, pour autant que les billets sont distribués sur le bateau.

L'alinéa 7 n'est pas applicable au **service des bateaux à vapeur.**

Adjonction. Les voyageurs munis de billets aller et retour, qui, par suite d'interruption des courses régulières,

ne peuvent rentrer le même jour par les bateaux à vapeur de la **société zurichoise des bateaux à vapeur**, ont le droit de demander la restitution de la demi-taxe des billets aller et retour. 11 déc. 1894.

Chapitre IV. Transport des bagages.

Ad § 28. Définition du bagage.

Il n'est pas transporté de bagages enregistrés :

tramway de Berne, tramway du Generoso, tramways suisses, (réseau de Bienne), tramway Vevey-Montreux-Chillon, tramway de Zurich, tramway électrique de Zurich, funiculaires de Lugano, du Marzili-Berne, du Zurichberg, sur les bateaux à vapeur du lac d'Aegeri, du lac de Bienne, du lac de Greifensee, du lac de Joux et de la **société zurichoise des bateaux à vapeur**.

Les colis dont le poids dépasse *50 kilogrammes* ne sont pas transportés comme bagages sur le funiculaire d'Ecluse-Plan.

Les colis dont le poids dépasse *100 kilogrammes* ne sont pas transportés comme bagages sur le funiculaire du Zurichberg.

Ad § 30. Durée de l'enregistrement des bagages.

L'enregistrement des bagages commence aux bureaux d'expédition des stations des chemins de fer genevois à voie étroite, du chemin de fer de Genève-Veyrier et des tramways suisses (réseau de Genève) 15 minutes avant le départ du premier train du matin. Les bagages sont acceptés à l'expédition jusqu'à 5 minutes avant le départ de ce train.

Le § 30 n'est pas applicable au **service des bateaux à vapeur**, pour autant que les bagages sont enregistrés sur les bateaux mêmes.

11 déc.
1894.

Ad § 31. Taxe des bagages. — Récépissé.

1^{er} alinéa. La taxe des bagages n'est pas calculée d'après le poids, mais d'après le nombre des colis :

chemin de fer de **Neuchâtel-Cortailod-Boudry**, funiculaires d'**Ecluse-Plan** et de **Lausanne-Ouchy**, bateaux à vapeur sur le lac de **Constance**.

Chapitre V. Charges de produits agricoles.

**Ad § 36. Définition des charges de produits agricoles.
Responsabilité en ce qui les concerne.**

1^{er} alinéa. Les charges de produits agricoles ne jouissent d'*aucune* faveur :

chemins de fer de **Brienz-Rothorn**, du **Generoso**, de **Genève-Veyrier**, de **Glion-Rochers de Naye**, de **Lauterbrunnen-Mürren**, de **Neuchâtel-Cortailod-Boudry** (ligne de Neuchâtel gare J.S.-Evole), du **Pilate**, de la **Schynige Platte**, de **Viège-Zermatt**, de la **Wengernalp**, tramway de **Berne**, tramway du **Generoso**, tramways suisses (réseaux de Genève et de Bienne), tramway de **Vevey-Montreux-Chillon**, tramway de **Zurich**, tramway électrique de **Zurich**, funiculaires du **Beatenberg**, de **Bienne-Macolin**, de **Cossonay**, d'**Ecluse-Plan**, du **Giessbach**, du **Gütsch**, de **Lausanne-Ouchy**, de **Lugano**, du **Marzili-Berne**, de **Ragaz-Wartenstein**, du **Salvatore**, de **St-Gall-Mühleck**, du **Stanserhorn**, de **Territet-Glion**, sur les bateaux à vapeur du lac d'**Ægeri**, du lac de **Bienne**, du lac de **Greifensee**, du lac de **Joux**, du lac des **IV cantons** et de **Zoug** et de la **société zurichoise des bateaux à vapeur**.

Les charges de produits agricoles sont transportées *gratuitement* jusqu'à concurrence du poids de *5 kilogrammes* :
chemin de fer d'**Arth-Righi**.

Les charges de produits agricoles sont transportées *gratuitement* jusqu'à concurrence du poids de *10 kilogrammes*: 11 déc. 1894.

chemins de fer de **Rorschach-Heiden**, de **Tramelan-Tavannes**, de **Waldenburg**, funiculaire du **Zurichberg**.

Les charges de produits agricoles sont transportées *gratuitement* jusqu'à concurrence du poids de *15 kilogrammes*:

chemin de fer du **Birsigthal**, chemins de fer genevois à **voie étroite**, chemin de fer de **Neuchâtel-Cortailod-Boudry** (ligne d'Evole-Boudry).

Les *produits de l'industrie indigène* sont traités de la même manière que les charges de produits agricoles:

chemins de fer du **Birsigthal**, du **Central Suisse**, de **Tramelan-Tavannes**, de **Waldenburg**.

Sur les bateaux à vapeur du lac de Constance, il est permis aux voyageurs de II^e classe de prendre avec eux gratuitement les objets ordinaires du marché qui forment *un seul* colis et qui peuvent être portés par *une seule* personne, à condition qu'ils ne gênent pas la circulation sur les bateaux.

Sur les bateaux à vapeur du lac de Zurich du Nord-Est suisse, le surpoids des charges de produits agricoles est taxé sur la base de 2 centimes par 100 kg. et par kilomètre.

Chapitre VI. Transport des colis express.

Ne transportent pas de colis express:

tramway de Berne, tramway Vevey-Montreux-Chillon, tramway de Zurich, tramway électrique de Zurich, funiculaires de **Cossonay**, d'**Ecluse-Plan**, du **Gütsch**, de **Lausanne-Ouchy**, du **Marzili-Berne**, de **Ragaz-Wartenstein**, du **Salvatore**, de

11 déc. **St-Gall-Mühleck**, du **Zurichberg**, les bateaux à vapeur du
1894. lac d'**Ægeri**, du lac de **Bienne**, du lac de **Greifensee**, du
lac de **Joux** et de la **société zurichoise des bateaux à
vapeur**.

Chapitre VII. Transports funèbres.

Sont dispensés des transports funèbres :

tramway de **Berne**, tramway du **Generoso**, tramways
suisses (réseaux de **Genève** et de **Bienne**), tramway **Vevey-
Montreux-Chillon**, tramway de **Zurich**, tramway électrique de
Zurich, funiculaires de **Bienne à Macolin**, du **Bürgenstock**,
de **Cossonay**, d'**Ecluse-Plan**, du **Giessbach**, du **Gütsch**, de
Lugano, du **Marzili-Berne**, de **Ragaz-Wartenstein**, de **St-Gall-
Mühleck**, du **Zurichberg**, les bateaux à vapeur du lac
d'**Ægeri**, du lac de **Bienne**, du lac de **Greifensee**, du lac de
Hallwyl, du lac de **Joux** et de la **société zurichoise des
bateaux à vapeur**.

Chapitre VIII. Transport des véhicules.

Les véhicules ne sont *pas* transportés :

chemins de fer de **Genève-Veyrier**, de **Glion-Rochers de
Naye**, de la **Schynige Platte**, de **Waldenburg**, tramway de
Berne, tramway du **Generoso**, tramways suisses (réseaux
de **Genève** et de **Bienne**), tramway **Vevey-Montreux-Chillon**,
tramway de **Zurich**, tramway électrique de **Zurich**, funiculaires
du **Beatenberg**, de **Bienne à Macolin**, du **Bürgenstock**, d'**Ecluse-
Plan**, du **Giessbach**, du **Gütsch**, de **Lugano**, du **Marzili-Berne**,
de **Ragaz-Wartenstein**, du **Salvatore**, de **St-Gall-Mühleck**, du
Stanserhorn, de **Territet-Glion**, du **Zurichberg**, les bateaux
à vapeur du lac d'**Ægeri**, du lac de **Bienne**, du lac de
Greifensee, du lac de **Hallwyl**, du lac de **Joux** et de la
société zurichoise des bateaux à vapeur.

Chapitre IX. Transport des animaux vivants. 11 déc.
1894.

Les animaux vivants ne sont *pas* transportés :

chemins de fer de **Brienz-Rothhorn**, du **Generoso**, de **Genève-Veyrier**, de **Kriens-Lucerne**, de **Lauterbrunnen-Mürren**, de **Neuchâtel-Cortailod-Boudry**, tramway de **Berne**, tramway du **Generoso**, tramways suisses (réseau de **Bienne**), tramway **Vevey-Montreux-Chillon**, tramway de **Zurich**, tramway électrique de **Zurich**, funiculaires du **Beatenberg**, de **Bienne à Macolin**, du **Giessbach**, du **Gütsch**, de **Lugano**, du **Marzili-Berne**, de **Ragaz-Wartenstein**, du **Salvatore**, de **St-Gall-Mühleck**, de **Territet-Glion**.

Les animaux vivants, à l'exception des *chiens* accompagnant les voyageurs, ne sont pas acceptés au transport :

chemins de fer de **Glion-Rochers de Naye**, du **Pilate**, de **Rorschach-Heiden**, de la **Schynige Platte** (seulement dans le sens du § 23), de **Stansstad-Stans**, d'**Uetliberg**, de la **Wengernalp**, funiculaires du **Bürgenstock**, de **Cossonay**, d'**Ecluse-Plan**, du **Stanserhorn**, du **Zurichberg**, les bateaux à vapeur du lac d'**Ægeri**, du lac de **Bienne**, du lac de **Greifensee**, du lac de **Hallwyl**, du lac de **Joux** et de la société zurichoise des bateaux à vapeur.

Les animaux vivants, à l'exception du *petit bétail*, ne sont pas acceptés au transport :

chemins de fer d'**Arth-Righi**, de **Sissach-Gelterkinden**, de **Waldenburg**, tramways suisses (réseau de **Genève**), funiculaire de **Lausanne-Ouchy**.

Chapitre X. Transport des marchandises.

Les marchandises ne sont *pas* transportées :

tramway de **Berne**, tramway du **Generoso**, tramways suisses (réseau de **Bienne**), tramway **Vevey-Montreux-Chillon**,

11 déc. tramway de Zurich, tramway électrique de Zurich, funiculaires
1894. du Giessbach, du Gütsch, du Zurichberg, les bateaux à
vapeur du lac d'Ægeri, du lac de Biemme, du lac de
Greifensee, du lac de Hallwyl, du lac de Joux et de la
société zurichoise des bateaux à vapeur.

Sur les autres chemins de fer funiculaires et sur les
chemins de fer de montagne (dits de touristes), il n'existe
qu'un service des marchandises *restreint*.

Ad § 53. Mode de transport.

1^{er} alinéa. Sur les chemins de fer de Glion-Rochers
de Naye, du Pilate, de la Schynige Platte, de Viège-Zermatt
et d'Yverdon-Ste-Croix, les marchandises sont transportées
par les trains spécialement prévus pour ce transport,
que ces marchandises soient accompagnées d'une lettre
de voiture rouge ou blanche.

Ad § 59. Contenu de la lettre de voiture.

18^e alinéa. Dans le trafic local du chemin de fer
du Birsigthal et du funiculaire Lausanne-Ouchy, les marchan-
dises sont acceptées au transport sans les lettres de
voiture réglementaires.

Ad § 69. Délai de livraison.

2^e alinéa. Chemin de fer du Sihlthal. *Délai supplé-
mentaire* pour les marchandises en petite vitesse transportées
de Zurich-gare principale à Zurich-Giesshübel ou en sens
inverse :

24 heures.

3^e alinéa. Chemin de fer Kriens - Lucerne. Pour
marchandises à petite vitesse en service interne.

Délai d'expédition : 1 jour.

Délai de transport : 12 heures.

**Ad annexe V, § 58. Objets admis au transport
sous certaines conditions.**

11 déc.
1894.

Les marchandises désignées sous chiffres *XXXV a*, *XXXV b*, *XXXIX* et *XL* sont *complètement exclues* du transport :

chemin de fer routier d'Appenzell, chemin de fer du Birsigthal, de Frauenfeld-Wyl, chemins de fer genevois à voie étroite, chemins de fer de Genève-Veyrier, de Kriens-Lucerne, de Lausanne-Echallens-Bercher, de Neuchâtel-Cortailod-Boudry, de Sissach-Gelterkinden, de Stansstad-Stans, de Waldenburg, tramways suisses (réseau de Genève), funiculaires de Bienne-Macolin, du Bürgenstock, de Cossonay, d'Ecluse-Plan, de Lugano, du Marzili-Berne, de Ragaz-Wartenstein, de St-Gall-Mühleck, de Territet-Glion.

Dans le service des bateaux à vapeur, les marchandises désignées sous chiffres *XXXV a* et *XXXV b* sont *exclues complètement* du transport.

Sont exclues seulement du transport par bateaux de voyageurs les marchandises désignées sous chiffres : II, VIII, *VIII a*, XIV, XV (en tant qu'il s'agit des envois en bonbonnes ou en bouteilles en verre), XVII (en tant qu'il s'agit des envois en bonbonnes ou en bouteilles en verre), XXII (en tant qu'il s'agit des envois en récipients en verre ou en grès), XXIII, XXXI, XXXIX, XL, *XLII a*, LII.

11 déc.
1893.

Règlement de transport

des

entreprises de chemins de fer et de bateaux à vapeur suisses.

I.

Dispositions préliminaires.

Le présent règlement est applicable aux transports sur toutes les lignes de chemins de fer suisses. Il ne s'applique aux transports de marchandises de ces chemins de fer, en trafic international, qu'à défaut de règles spéciales concernant ce trafic.

Les dispositions de ce règlement sont encore applicables aux transports de marchandises dans les cas suivants :

- a.* lorsqu'un transport passe en transit sur le territoire d'un Etat étranger participant à la convention internationale sur le transport des marchandises par chemins de fer, du 14 octobre 1890, pourvu que le point de départ et le point d'arrivée soient situés sur territoire suisse et que la ligne soit exploitée par une administration suisse ;
- b.* lorsqu'un transport s'effectue d'une station quelconque du territoire suisse en destination soit de la gare frontière d'un état limitrophe participant à la

convention internationale sur le transport des marchandises par chemins de fer, du 14 octobre 1890, où doivent s'accomplir les formalités de douane, soit d'une station située entre cette gare et la frontière elle-même, à moins que l'expéditeur ne réclame pour ce transport l'application de la convention internationale pour le transport des marchandises par chemins de fer, en remettant une lettre de voiture internationale. — Il en est de même pour les transports effectués en sens inverse.

11 déc.
1893.

Toute personne qui fait usage des chemins de fer suisses est censée connaître les dispositions du règlement de transport et tenue de s'y conformer.

Le présent règlement peut, en tout temps, être modifié par les administrations de chemins de fer suisses, sous réserve de l'approbation du Conseil fédéral. Les modifications recevront chaque fois la publicité nécessaire, avant d'entrer en vigueur.

Chaque administration demeure en droit d'édicter, à côté du présent règlement, des prescriptions valables pour son propre réseau, à la condition toutefois de se borner à compléter le règlement de transport ou à le modifier dans un sens plus favorable au public, et cela sans inconvénient pour le service direct. Ces dispositions spéciales sont également soumises à la sanction du Conseil fédéral. Celui-ci peut aussi autoriser des dérogations aux dispositions du présent règlement, s'il s'agit de chemins de fer établis dans des conditions particulières (chemins de fer de montagnes, locaux, régionaux, routiers).

11 déc.
1893.

II.

Dispositions générales.

§ 1.

Devoirs du personnel.

Les employés des chemins de fer doivent, dans leurs rapports avec le public, observer une attitude ferme mais polie et se montrer aussi prévenants que leurs attributions le comportent.

Il leur est interdit d'accepter une rétribution ou un présent pour l'exercice de leurs fonctions.

Il est interdit aux employés de fumer quand ils se trouvent en rapport de service avec le public.

§ 2.

Mesures d'ordre prescrites par le personnel.

Le public doit se conformer aux mesures d'ordre prescrites par les employés munis de leurs insignes ou d'une légitimation.

§ 3.

Jugement des contestations.

Les contestations entre le public et les employés sont tranchées, dans les gares, par les chefs de gare, et en marche, par les chefs de trains.

§ 4.

Plaintes contre le personnel.

Les voyageurs qui auraient à porter une plainte, pendant la marche d'un train, doivent s'adresser tout d'abord au chef de train. En outre, les chefs de gares

ont ordre de recevoir toute plainte, verbale ou écrite, contre le personnel ou contre le service en général, et de transmettre à leur administration toutes celles sur lesquelles ils ne sont pas autorisés à statuer eux-mêmes. Chaque gare est pourvue d'un registre destiné à recevoir les réclamations du public.

11 déc.
1893.

Les plaintes peuvent aussi être directement adressées aux administrations.

Les administrations répondent le plus tôt possible à toutes les plaintes écrites, pourvu que ces plaintes, y compris celles du registre des réclamations, indiquent le nom et le domicile du réclamant.

§ 5.

Obligation de transporter.

Tout chemin de fer est tenu d'effectuer tout transport de voyageurs et de marchandises aux conditions de la loi fédérale du 29 mars 1893 sur les transports par chemins de fer et du règlement de transport, pourvu :

- 1° que le voyageur ou l'expéditeur se conforme aux prescriptions de la loi et du règlement de transport;
- 2° que le transport soit possible, eu égard aux moyens ordinaires de transport;
- 3° que des circonstances de force majeure ne s'opposent pas au transport.

Le chemin de fer n'est tenu d'accepter au transport les objets dont le chargement et le déchargement nécessitent l'emploi d'engins spéciaux qu'au départ ou à destination des gares pourvues de ces engins.

11 déc.
1893.

§ 6.

Tarifs. — Calcul des taxes. — Monnaies et billets de banque.

Les prix de transport sont calculés d'après les tarifs publiés, qui doivent aussi indiquer les distances, de même que les prescriptions et dispositions spéciales auxquelles leur application est soumise. Si le montant de la taxe ainsi calculée n'est pas un chiffre divisible par cinq sans reste, et si ce reste est au moins d'un centime, la taxe est arrondie au chiffre supérieur divisible par 5.

Tous les tarifs et les conditions de transport, ainsi que les modifications à y apporter, seront soumis à l'approbation du Conseil fédéral avant de pouvoir être appliqués.

Toute modification aux tarifs ou aux conditions de transport doit être publiée dans l'*Organe officiel de publicité* pour les avis en matière de transports et de tarifs (édition allemande et édition française) et dans des journaux locaux des contrées intéressées.

La publication des tarifs aura lieu dans la règle quatorze jours avant leur mise en vigueur.

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

Toute élévation de tarifs doit être publiée trois mois au moins avant la mise en vigueur.

Si une compagnie se propose d'introduire un nouveau système de tarif dans lequel des diminutions et des augmentations de taxe sont combinées, le Conseil fédéral peut réduire ces délais.

Ces délais ne s'appliquent pas aux trains de plaisir, non plus qu'aux faveurs exceptionnelles qui seraient accordées dans des circonstances particulières.

Toutes les prescriptions réglementaires et tous les tarifs applicables à une station doivent être mis, dans cette station, à la disposition du public pour en prendre connaissance ou pour se les procurer à un prix n'excédant pas le prix coûtant. 11 déc. 1893.

Lorsque les dispositions réglementaires ou un tarif ont été complétés ou modifiés à plusieurs reprises et sur des points essentiels, au moyen d'annexes ou d'une autre manière analogue, et que, par suite, l'usage en est devenu difficile pour le public, les administrations de chemins de fer sont tenues, suivant la décision du Conseil fédéral, ou de faire une nouvelle édition complète, ou de réunir en une seule annexe tous les changements qui sont encore en vigueur.

Les monnaies étrangères, comme aussi les billets de banque étrangers, ne sont acceptés en paiement qu'au cours des tarifs établis par chaque administration et qui se trouvent dans tous les bureaux d'expédition.

Un avis placé à côté des guichets indiquera les billets de banque suisses qui ne seraient pas acceptés.

III.

Transport des voyageurs.

§ 7.

Horaires. — Trains spéciaux. — Heures de départ.

Le transport des voyageurs s'effectue par trains réguliers, conformément aux horaires dûment publiés et affichés dans toutes les gares. Est réservé le transport des voyageurs par des trains de marchandises suivant publications spéciales.

11 déc. Les trains affectés au transport des voyageurs trans-
1893. portent aussi les bagages et les chiens.

Il est satisfait, à la convenance des administrations, aux demandes de trains spéciaux. Est réservée la disposition du § 26, 9^e alinéa.

Un train spécial n'est accordé, dans la règle, que s'il produit une recette d'au moins 10 fr. par kilomètre (le retour du train vide n'étant pas porté en compte). La taxe pour les trains spéciaux se règle néanmoins sur le tarif ordinaire, lorsque ce tarif, appliqué au nombre de voyageurs et aux autres objets à transporter, produit une somme supérieure au minimum ci-dessus de 10 fr. par kilomètre.

L'heure des horloges des gares, qui est celle des télégraphes fédéraux, fait règle pour le départ des trains.

§ 8.

Prix de transport. — Réduction pour les enfants.

Un tarif indiquant le prix des courses pour toutes les classes et pour les gares les plus rapprochées, ainsi que pour les relations principales à destination desquelles on délivre des billets directs, est affiché dans toutes les stations.

Les enfants au-dessous de trois ans, qui ne sont d'ailleurs admis qu'en compagnie de personnes plus âgées, voyagent gratuitement, à la condition toutefois que l'on ne demande pas pour eux de places à part dans les compartiments. Les enfants de trois à dix ans inclusivement paient demi-taxe dans toutes les classes. S'il y a doute sur l'âge de l'enfant, le chef de station ou de train en décide provisoirement. *)

*) Sont réservées les dispositions divergentes de certaines concessions.

Billets de voyageurs. — Durée de validité.

Le billet mentionne la station de départ et celle de destination, la classe de voiture que le voyageur compte utiliser, le prix de la course et, s'il y a lieu, la route à suivre.

Un timbre apposé sur le billet constate la date de son émission.

On peut, avec un seul et même billet, s'arrêter aux stations intermédiaires.

La durée de validité des billets est réglée par les dispositions suivantes :

- a. Les billets de simple course ne sont valables que le jour de leur délivrance; sont exceptés de cette règle les billets à destination de stations qui sont éloignées de plus de 200 kilomètres de la gare d'émission. Ces billets sont valables le jour de la délivrance et le lendemain jusqu'à minuit.
- b. Indépendamment des billets de simple course, il sera émis, pour autant que le besoin s'en fera sentir, des billets directs de double course (aller et retour). Ces billets sont valables comme suit :

Pour une distance de :

1—100 kilomètres,	2 jours.
101—200 " "	3 "
201—300 " "	4 "
301 " et au-delà,	5 "

La distance est calculée d'après le nombre de kilomètres en simple course entre la station d'émission et la station destinataire. Le jour de la délivrance est compris dans la durée comme premier jour plein :

11 déc.
1893.

Le billet cesse donc d'être valable à minuit du premier, ou du second, du troisième ou du quatrième jour qui suit le jour de la délivrance.

- c.* Les billets de double course délivrés la veille d'un dimanche ou d'un jour de fête, sont dans tous les cas valables le premier jour ouvrable qui suit. Cette règle s'applique aussi lorsqu'un dimanche et un jour de fête se suivent immédiatement.

Sont considérés comme jours de fête : le Nouvel-an, le Vendredi-saint, l'Ascension et Noël.

- d.* Si un billet de simple course est délivré pour un train de nuit, ou si le porteur d'un billet de double course commence le voyage en retour par un train de nuit, ou encore si, pendant le temps de validité du billet de simple ou de double course, le porteur continue son voyage par un train de nuit, sans pouvoir atteindre la station destinataire avant minuit du dernier jour, le billet est admis comme valable pour continuer le voyage directement et sans interruption après minuit dans le train de nuit et dans les trains qui y font suite immédiatement.

- e.* Les billets porteront l'indication du nombre de jours pour lequel ils sont valables, toutefois sans tenir compte des exceptions stipulées sous lettres *c* et *d*.

Si un billet n'est valable que pour un train déterminé, il doit en porter la mention.

On ne doit délivrer des billets simple course que pour les stations qui peuvent être atteintes pendant la durée de validité des billets.

§ 10.

11 déc.
1893.

Distribution des billets.

La distribution de billets de voyageurs n'a lieu, dans la règle, que pendant la demi-heure qui précède immédiatement le départ du train. Les gares principales doivent néanmoins commencer la distribution des billets une heure avant le départ de chacun des trains partant après sept heures du matin. Les voyageurs qui, cinq minutes avant le départ, n'ont pas pris de billet, ne peuvent exiger qu'il leur en soit encore délivré.

Les billets de 1^{re} et de 2^e classes ne sont délivrés, aux stations intermédiaires, que sous réserve d'un nombre suffisant de places de ces classes, dans le train correspondant. En cas d'insuffisance de ces places, les billets sont, au choix des voyageurs, ou rendus contre remboursement du prix payé, ou remplacés par des billets d'une autre classe, en tenant compte de la différence des taxes. Si l'échange des billets n'est pas possible, le changement de classe doit être certifié sur le billet par le chef du train ou le chef de gare et la réclamation doit être adressée à la compagnie dont la gare a délivré le billet, en y joignant celui-ci comme pièce justificative. Les voyageurs antérieurs, munis de billets directs, ont la préférence sur les nouveaux arrivants.

Il est aussi délivré des billets pour des stations où le prochain train partant ne fait pas arrêt, de même que des billets d'une classe dont le prochain train, dès la gare de départ ou dès une gare de jonction, ne contient pas de voitures.

§ 11.

Vérification des billets. — Echange.

Les voyageurs doivent, au moment même de la remise des billets, les examiner et s'assurer de leur

11 déc. 1893. régularité, comme aussi vérifier le compte de monnaie, s'il y a lieu. Passé ce moment, il ne pourra plus être satisfait à aucune réclamation.

Il est permis, moyennant bonification de la différence de prix, d'échanger un billet délivré contre un autre d'une classe supérieure ou inférieure ou contre un billet pour une autre station, si l'échange s'effectue au moins cinq minutes avant le départ du train et si le billet n'a pas encore été utilisé.

§ 12.

Salles d'attente.

Les salles d'attente sont ouvertes une heure au plus tard avant le départ des trains; pour les trains qui partent avant 7 heures du matin, cette ouverture doit avoir lieu une demi-heure avant le départ. Elles sont convenablement éclairées de nuit et chauffées en hiver. Les voyageurs, porteurs de billets directs, qui descendent à une gare de jonction ont le droit de rester dans les salles d'attente et d'y attendre leur train de correspondance. Sont exceptés les voyageurs qui, rentrant par les derniers trains du soir et ne pouvant partir par un train de nuit, doivent attendre le départ du premier train du matin. Dans les gares de jonction où des trains de nuit font arrêt, les salles d'attente doivent, si le besoin s'en fait sentir, demeurer ouvertes, être éclairées et chauffées dès l'arrivée des trains du soir des lignes latérales jusqu'au départ du train de nuit, et dès l'arrivée du train de nuit jusqu'au départ des trains du matin pour les lignes latérales. Après avoir pris l'avis des administrations de chemins de fer, le Conseil fédéral décidera à quelles stations et dans quelle mesure cette ouverture des salles d'attente doit avoir lieu.

Un tarif de la consommation, approuvé par l'administration du chemin de fer, est affiché dans les locaux des buffets de gare. 11 déc. 1893.

§ 13.

Accès dans les gares. — Sortie.

L'accès des trottoirs et quais des gares n'est ouvert qu'aux personnes munies de billets.

Après l'arrivée des trains, les voyageurs qui en descendent doivent s'éloigner aussitôt par les issues disposées pour la sortie, sans s'arrêter plus qu'il ne le faut pour le retrait de leur bagage.

§ 14.

Entrée dans les voitures. — Départ manqué.

Les voyageurs doivent, aussitôt qu'ils y sont appelés, prendre place dans les voitures. Les employés ont le droit, et, sur la demande des voyageurs, le devoir d'indiquer à ces derniers les places qu'ils doivent occuper. Les voyageurs antérieurs, munis de billets directs, ont la préférence sur les nouveaux arrivants. En entrant dans la voiture, le voyageur est autorisé à marquer une place pour lui et pour chacune des personnes de sa famille qui l'accompagnent. Il est interdit de réserver un plus grand nombre de places.

Les voyageurs qui, lorsque la distribution des billets a pris fin, ou dans les stations intermédiaires après l'arrivée du train, ne se hâtent pas de monter en voiture, ne peuvent plus revendiquer le transport par ce train, ni le remboursement du prix de leur billet.

Une fois le train en mouvement, il est expressément interdit de chercher à y monter ou d'en descendre.

11 déc. 1893. Le voyageur qui manque l'heure du départ n'a droit ni au remboursement du prix de sa place, ni à aucun genre d'indemnité.

§ 15.

Contrôle des billets.

Les voyageurs sont tenus de présenter leurs billets, s'ils en sont requis, à l'entrée dans les salles d'attente, à la sortie sur le quai de départ, comme aussi en montant en voiture.

Ils sont également tenus de présenter leurs billets après le départ du train et après chaque changement de train, chaque fois qu'ils en sont requis par les conducteurs. En outre, les billets doivent être présentés en route chaque fois que les employés de chemins de fer en font la demande. Les billets sont retirés au moment d'arriver à destination par les conducteurs ou bien à la sortie des gares.

Les billets dont le contenu aurait été altéré ou falsifié au moyen de corrections, ratures ou de toute autre manière, sont retirés comme non valables. Dans ces cas, les administrations se réservent d'ailleurs d'exercer une action civile ou pénale.

La circulation dans les trains est interdite à toute personne qui n'est pas munie d'un billet ou d'une autre légitimation, valable pour le trajet à parcourir et pour le jour du voyage.

Le voyageur qui est trouvé sans billet ou muni d'un billet non valable ou qui est rencontré dans une classe supérieure à celle dont son billet fait mention, est tenu de payer, en sus du prix du tarif ordinaire ou du déclassement, une surtaxe de 50 centimes, quelle que soit la classe de voitures qu'il utilise et quels que soient le prix et la nature de son billet.

Sont seuls affranchis du paiement de cette surtaxe: 11 déc.
1893.

- a. Le voyageur auquel il est impossible de prendre un nouveau billet dans une gare de jonction, parce que, soit par suite de l'horaire régulier, soit par suite d'un retard du train, le temps d'arrêt est insuffisant.

Dans ce cas, le conducteur est tenu de remettre au voyageur une déclaration (bulletin ou marque) qui lui servira de légitimation auprès des agents du nouveau train. Ces bulletins ou marques devront être poinçonnés par le nouveau conducteur et recueillis de la manière habituelle avec les autres billets.

- b. Le voyageur qui monte dans le train avec un billet valable pour une autre ligne que celle du parcours, mais partant de la même gare, à la condition toutefois qu'il y ait erreur manifeste de sa part. Dans ce cas, le voyageur doit payer le prix du tarif pour le trajet effectué par erreur, et descendre du train à la première station, afin de se procurer, s'il y a lieu, un billet pour le retour.
- c. Le voyageur qui désire aller au-delà de la destination indiquée sur son billet, mais seulement dans le cas où il fait connaître son intention au conducteur avant d'arriver à la station pour laquelle il a pris un billet. Sous cette réserve, le personnel du train doit aider le voyageur à se procurer un nouveau billet pendant l'arrêt à la station, ou, si le temps d'arrêt est trop court pour qu'il lui soit possible de prendre un billet, lui faire payer le prix du tarif pour le reste du trajet, sans surtaxe.

11 déc.
1893.

§ 16.

Passage à une classe supérieure.

Le voyageur qui veut passer, en route, à une classe supérieure à celle de son billet, peut le faire à chaque station d'arrêt, moyennant le paiement de la différence de prix et sans surtaxe, à la condition qu'il ait fait connaître en temps utile son intention au conducteur. L'avis est considéré comme donné en temps utile si le voyageur s'annonce de lui-même, avant d'y avoir été invité, lors du plus prochain contrôle des billets dans la voiture ou le compartiment nouvellement occupé.

Le voyageur muni d'un billet d'une classe inférieure qui veut utiliser un train n'ayant que des voitures d'une classe supérieure, doit se procurer, à la caisse de la gare de jonction, un billet de supplément. S'il est trouvé, sans billet de supplément, dans une voiture d'une classe supérieure, il est tenu de payer, en sus de la différence de prix d'après le tarif, une surtaxe de 50 centimes.

Le seul cas dans lequel il n'y a pas lieu de percevoir cette surtaxe est celui où, par suite de l'horaire régulier ou d'un retard du train, le temps d'arrêt à la gare de jonction se trouvait trop court pour permettre de prendre un billet de supplément à la caisse de la station.

Lorsqu'un train omnibus est en correspondance avec un train direct ne comprenant que des voitures des classes supérieures, les conducteurs des trains omnibus sont tenus d'appeler l'attention des voyageurs munis de billets d'une classe inférieure pour une station desservie par le train direct, sur l'obligation où ils sont de prendre des billets de supplément à la caisse de la gare de jonction.

Il est sévèrement interdit au personnel du train de percevoir d'un voyageur un supplément de taxe ou une

surtaxe sans lui remettre en échange, pour une valeur égale, des billets (bulletins) de supplément, d'après le modèle prescrit, lesquels sont poinçonnés sous les yeux de l'intéressé. 11 déc.
1893.

§ 17.

Mesures d'ordre à observer en route.

Il est expressément recommandé aux voyageurs de ne pas s'appuyer contre les portes pendant la marche, et de ne pas se pencher hors des fenêtres des voitures. Il est défendu de s'arrêter dans les couloirs, de se tenir sur les plateformes et les escaliers des voitures, de même que d'ouvrir les portes pendant la marche.

Les fenêtres ne peuvent être ouvertes simultanément des deux côtés de la voiture qu'avec le consentement de toutes les personnes voyageant dans le même compartiment. En cas de désaccord entre les voyageurs au sujet de l'ouverture ou de la fermeture des fenêtres, le conducteur décide. Lorsque le temps est froid ou pluvieux, comme aussi pendant la traversée des tunnels, le personnel du train est autorisé à fermer de son chef les fenêtres et à défendre de les ouvrir.

Il est interdit de jeter hors des voitures des objets qui pourraient blesser des personnes ou causer des dommages quelconques.

Il ne peut être fait usage du frein d'alarme qu'en cas de danger pour la sécurité des voyageurs ou du train.

§ 18.

Domages aux voitures.

Les voyageurs qui salissent les voitures, qui brisent des glaces ou détériorent en quelque manière le matériel, ont à payer une indemnité équivalente au dommage

11 déc. 1893. causé. Le chemin de fer a le droit d'exiger le paiement immédiat ou une garantie équivalente.

Celui qui cause du dommage volontairement est en outre déféré au juge pénal.

§ 19.

Sortie des voitures.

A l'arrivée à une station, le nom de la station, et, en outre, aux stations principales ou de jonction, la durée de l'arrêt réel, ainsi que le changement de voiture, doivent être annoncés à haute voix et distinctement.

Il est interdit de descendre de voiture avant l'arrêt complet du train, et les voyageurs ne peuvent descendre que du côté qui leur est désigné.

Les voyageurs qui, dans une gare, s'éloignent de la voiture n'ont droit à aucune indemnité, si le train part sans eux.

Le voyageur qui trouve sa place occupée, alors qu'il l'a quittée sans marquer qu'elle était retenue, doit se pourvoir d'une nouvelle place.

Lorsque, par un motif quelconque, un train est obligé de faire arrêt entre deux stations, il n'est permis de descendre de voiture que sur l'invitation ou moyennant l'autorisation expresse du chef de train, et les places doivent être reprises au premier appel du personnel du train ou au premier coup de sifflet de la locomotive.

§ 20.

Personnes exclues du transport.

Les personnes qui, par leur état d'ivresse, incommoderaient les autres voyageurs, de même que celles qui se conduiraient d'une manière inconvenante ou qui ne se

conformeraient pas aux prescriptions des règlements ni aux ordres des agents chargés de la police du chemin de fer, sont exclues des trains tant aux stations intermédiaires qu'à celles du départ. 11 déc. 1893.

Les personnes qui, par leurs infirmités ou de quelque autre manière, paraîtraient devoir incommoder leurs voisins, ne sont admises au transport que si elles louent un compartiment entier.

Si la cause d'exclusion n'est constatée qu'après le départ du train, c'est à la prochaine station que sont prises les mesures relatives à la location d'un compartiment complet ou à l'interruption du voyage. Le prix du transport du voyageur et de ses bagages lui est restitué, en ce qui concerne le trajet non effectué.

§ 21.

Bagage à main admis dans les voitures et responsabilité à ce sujet.

Chaque voyageur est autorisé, sauf à se mettre en règle avec la douane et l'octroi, à prendre avec lui, franc de port, du petit bagage à main, facile à transporter et d'un poids total n'excédant pas dix kilogrammes,*) à condition toutefois que ce bagage ne soit pas exclu du transport dans les voitures (§ 22) et qu'il puisse être placé sous les banquettes ou dans les filets, ou suspendu aux crochets, sans gêner les autres voyageurs.

Il n'est pas délivré de bulletin pour ce bagage, qui reste sous la surveillance des voyageurs.

La perte ou avarie du bagage non consigné ne donne droit à une indemnité que dans le cas où la faute de la

*) Sont réservées les dispositions divergentes de certaines concessions.

11 déc. 1893. compagnie est établie ou dans les cas prévus par la loi sur la responsabilité pour les accidents suivis de mort ou de lésions corporelles. Dans ces cas-là, le chiffre de l'indemnité est fixé d'après les dispositions du § 33 sur le bagage des voyageurs.

Lorsqu'un voyageur est trouvé dans une voiture avec des bagages dont le transport n'est pas admis en franchise, dans le sens des dispositions qui précèdent, le personnel du train doit porter ces colis dans le fourgon à bagages et délivrer au voyageur un récépissé pour la gare destinataire suisse désignée par celui-ci. A l'arrivée à cette gare, le voyageur peut reprendre possession des bagages qui lui ont été enlevés, moyennant restitution du récépissé et paiement de la taxe.

Par exception et pour autant que les dispositions du § 22 ne s'y opposent pas, il peut être permis aux voyageurs de prendre avec eux, sur les sièges des voitures, des objets de grande valeur, à la condition de payer une indemnité équivalente à la taxe des voyageurs pour le nombre de places occupées. La responsabilité du chemin de fer, pour les objets transportés de cette manière, est la même que pour le bagage à mains restant sous la garde du voyageur.

§ 22.

Objets exclus des voitures à voyageurs.

Ne peuvent être introduits dans les voitures à voyageurs, les objets présentant quelque danger, tels que fusils chargés, poudre à tirer, produits chimiques facilement inflammables, ainsi que les colis contenant des liquides ou autres substances susceptibles de causer du dommage, et les matières qui, par leur odeur ou de toute autre manière, pourraient incommoder les voyageurs.

Le personnel a le droit d'examiner et de décider si les objets introduits dans les voitures n'en sont pas exclus par le présent article. 11 déc. 1893.

Les contrevenants sont responsables des dommages résultant d'infractions à cette règle, et pourront, en outre, cas échéant, être déférés aux tribunaux.

§ 23.

Chiens accompagnant les voyageurs.

Il est interdit d'introduire des chiens dans les voitures à voyageurs.

Sont exceptés de cette mesure les petits chiens portés sur les bras, en tant que le chef de train autorise leur admission et qu'aucun des voyageurs présents dans le même compartiment ne s'y oppose. Les propriétaires sont, dans ce cas, responsables des dégâts que ces animaux pourraient occasionner aux voitures ou aux autres voyageurs. Il y a lieu, du reste, de prendre aussi des bulletins de transport pour ces chiens.

Lorsque l'expéditeur d'un petit chien émettra le désir de le prendre avec lui dans la voiture à voyageurs, le receveur devra lui faire observer que l'admission est soumise à l'approbation du chef de train et des autres voyageurs. Le chef de train devra en premier lieu se faire présenter le bulletin. Si l'autorisation est donnée, il mentionnera sur le bulletin l'observation suivante : „Chien dans la voiture à voyageurs“, et il le rendra ensuite au voyageur.

Si des chiens sont introduits dans les voitures à voyageurs, sans que leur propriétaire ou leur conducteur ait, au préalable, demandé l'autorisation du chef de train et payé la taxe, ces voyageurs sont conduits auprès du

11 déc. 1893. chef de la gare destinataire ou de la gare de transmission et celui-ci pourvoit à la perception du prix de transport fixé par le tarif, ainsi que d'une surtaxe de 50 centimes.

§ 24.

Interdiction de fumer.

Il n'est permis de fumer, dans les salles d'attente de I^{re} et de II^{me} classe, que dans les gares où des salles spéciales, désignées comme telles au moyen d'affiches, peuvent être mises à la disposition des fumeurs. Dans chaque train de voyageurs doivent se trouver des compartiments de II^{me} et de III^{me} classe réservés aux non-fumeurs et spécialement désignés comme tels. Lorsqu'un train ne contient pas de compartiment de I^{re} classe réservé aux fumeurs, il n'est permis de fumer, dans les compartiments de cette classe, que si aucun des voyageurs ne s'y oppose.

§ 25.

Responsabilité en cas de mort d'homme ou de lésions corporelles.

En cas d'accidents entraînant mort d'homme ou lésions corporelles, survenus dans l'exploitation, l'entreprise de chemins de fer est responsable du dommage qui en résulte, conformément aux dispositions de la loi fédérale du 1^{er} juillet 1875 sur la responsabilité.

§ 26.

Responsabilité en cas de retards.

Si le départ du train, pour lequel le voyageur a pris un billet, est retardé de plus d'une demi-heure, le voyageur peut rendre son billet et s'en faire rembourser le prix.

Les voyageurs porteurs de billets directs qui, par suite d'un retard du train, manquent la correspondance, ont le droit de continuer leur route avec le train suivant, et cela sans aucun supplément de prix. Si de nouveaux billets sont nécessaires, la compagnie est tenue de les leur procurer, en échange des premiers.

11 déc.
1893.

Si le train est parti avant l'heure, les voyageurs qui ont pris leurs billets en temps voulu et n'ont pu partir, sont également au bénéfice des dispositions des alinéas 1 et 2.

Ont droit au retour gratuit, dans la même classe de voitures et au remboursement du billet payé, les voyageurs porteurs de billets directs qui, à la suite d'un retard dans l'arrivée du train, manquent la correspondance, et pour cette raison, interrompent leur voyage et reviennent par le premier train, ainsi que tout voyageur qui retourne par le premier train, à la suite d'un retard de plus d'une heure et de la cinquième partie au moins du temps indiqué par l'horaire pour son voyage.

Les voyageurs porteurs de billets de retour peuvent dans le cas de retard indiqué à l'alinéa 4, revenir par le premier train et exiger le remboursement intégral du prix par eux payé, ou bien, si le retard est d'au moins une heure, ils peuvent demander que la durée du billet soit prolongée d'un jour.

Les voyageurs ont le droit de réclamer, du chemin de fer, le remboursement des dépenses nécessaires qu'ils ont dû faire à la suite des cas prévus aux alinéas 1 à 5 ci-dessus.

Dans les cas prévus aux alinéas 2 à 5, les voyageurs munis de billets de III^e classe doivent être transportés sans surtaxe en II^e classe, si le train qu'ils prennent n'a pas de voitures de III^e classe.

11 déc.
1893. Le chemin de fer rendu responsable à teneur du présent paragraphe, a droit de recours contre la compagnie à qui la faute était imputable.

Si, par suite du retard d'un train, sur un chemin de fer suisse, la correspondance a été manquée par dix voyageurs au moins prenant la même direction, et qu'elle ne puisse être regagnée par le train régulier suivant, tandis qu'elle pourrait l'être par un train spécial, un train spécial sera organisé, à condition toutefois qu'il soit compatible avec la sécurité du service et que les moyens de transport le permettent. Les voyageurs transportés par ces trains spéciaux ne peuvent être tenus, en aucun cas, d'acquitter des taxes supplémentaires quelconques.

Les dispositions qui précèdent ne sont pas applicables aux trains de plaisir. Le Conseil fédéral peut aussi, sur la demande motivée d'une administration de chemin de fer, décider que ces dispositions ne sont point applicables dans d'autres cas extraordinaires.

S'il peut être prouvé que le retard est dû à un cas de force majeure (§ 104), toute obligation d'indemniser cesse pour les cas prévus aux alinéas 4 à 6, sauf la prolongation de la durée du billet de retour, indiquée à l'alinéa 5.

Sous peine de la perte de leurs droits, les voyageurs qui se trouvent dans un des cas mentionnés ci-dessus doivent adresser leurs réclamations, dans les vingt-quatre heures, au chef de gare respectif (au chef de gare de la station de départ, dans le cas de départ prématuré du train, et au chef de gare de la station de destination, soit de la station où la correspondance a été manquée, dans le cas d'arrivée tardive). Suivant le cas, celui-ci ordonne le remboursement du prix des billets, en délivre de nouveaux, en prolonge la durée, ou les rend valables

pour une classe supérieure. Dans ce dernier cas, le motif de la prolongation est mentionné sur les billets, qui devront, en outre, être timbrés. 11 déc. 1893.

§ 27.

Responsabilité en cas de dol ou de faute grave.

Si la non-observation de l'horaire a été la conséquence d'un dol ou d'une faute grave, le voyageur qui a subi un retard a, en outre, le droit de réclamer du chemin de fer le remboursement d'un dommage plus considérable. Les dispositions du § 100, alinéas 1, 3, 4 et 5 du présent règlement sont alors applicables.

IV.

Transport des bagages.

§ 28.

Définition du bagage.

En règle générale, ne sont considérés et enregistrés comme bagages que les malles, sacs de nuit, boîtes à chapeaux, petites caisses, etc., qui contiennent des effets à l'usage personnel du voyageur et de sa famille; en outre, les malles d'échantillons. Les colis dont le poids dépasse 100 kg. peuvent être refusés.

Exceptionnellement, d'autres objets qui ne rentrent pas dans les effets personnels du voyageur, tels que caisses de grande dimension, du genre des colis de commerce, tonneaux et objets analogues, peuvent être admis comme bagages, à la condition que le poids de chaque colis n'excède pas 100 kg. et que ces objets se prêtent d'ailleurs au transport par les trains omnibus et directs.

11 déc.
1893. L'argent monnayé, les papiers de valeur, les bijoux, les métaux précieux, l'orfèvrerie et l'argenterie, les objets d'art, etc., ne sont pas considérés comme bagages et le chemin de fer n'est pas responsable de leur perte ou de leurs avaries, dans le cas où ils seraient emballés dans des malles ou autres colis consignés comme bagages.

Les objets qui sont exclus comme dangereux des voitures à voyageurs et les objets qui sont exclus du transport en grande ou en petite vitesse (§§ 22, 53 et 57), ne sont pas non plus admis au transport comme bagages. Les contrevenants sont responsables des dommages résultant des infractions à cette règle, et sont déférés à l'autorité compétente.

§ 29.

Emballage et désignation des bagages.

Les bagages doivent être solidement emballés et bien fermés; à ce défaut les bureaux expéditeurs peuvent refuser de les enregistrer. Les anciennes adresses et étiquettes de chemins de fer doivent être enlevées ou effacées. En cas de fourvoiement de colis, résultant de l'inobservation de cette règle, l'administration est déchargée de toute responsabilité.

Il est d'ailleurs recommandé aux voyageurs d'apposer leur adresse (nom et destination) sur leurs colis.

§ 30.

Durée de l'enregistrement des bagages.

L'enregistrement des bagages commence au bureau d'expédition au moins 30 minutes avant le départ du train; dans les gares principales, pour les trains partant après 7 heures du matin, une heure avant le départ.

L'administration du chemin de fer ne garantit pas l'expédition des bagages qui n'ont pas été consignés au plus tard 10 minutes avant le départ du train. La présentation des billets de place peut être réclamée des voyageurs qui remettent des colis à l'enregistrement.

11 déc.
1893.

§ 31.

Taxe des bagages. — Récépissé.

Le prix de transport des bagages est calculé par unités de 10 kg., chaque fraction de 10 kg. comptant pour une unité entière. Il est perçu au moment de la remise des colis; le voyageur reçoit, en échange de ceux-ci, un récépissé de la régularité duquel il s'assure et qu'il conserve avec soin, ses colis ne devant lui être rendus que contre restitution de ce récépissé.

La taxe des bagages ne comprend que le transport de gare à gare. Il n'est pas dû de rétribution au facteur, pour le transport des colis de la cour de la gare au bureau des bagages, et du fourgon du train à la cour de la gare.

§ 32.

Distribution des bagages.

Le voyageur peut réclamer ses colis, contre remise du récépissé, dès l'arrivée du train à destination; il peut également les retirer ou les faire retirer, sans frais, aux heures d'ouverture des bureaux. S'ils ne le sont pas dans les 24 heures, il sera perçu le droit de magasinage fixé par les tarifs.

Le bagage ne peut, en règle générale, être retiré qu'à la station pour laquelle il a été consigné; exceptionnellement toutefois, et si le temps et les circonstances le permettent, il peut être délivré dans une station inter-

11 déc.
1893. médiaire au voyageur qui le demande. Dans ce cas, le voyageur doit, lors de la livraison du bagage, restituer le récépissé et présenter son billet de place.

Si le destinataire d'une expédition composée de plusieurs colis de bagages désire prendre livraison de quelques colis et laisser les autres en dépôt à la gare destinataire, il doit remettre à celle-ci le récépissé de toute l'expédition (pour le transport effectué). La gare destinataire détermine alors le poids des colis restants et délivre au voyageur un bulletin de dépôt. Pour les colis restant en dépôt, il est perçu la taxe de magasinage fixée au tarif.

A défaut de présentation du récépissé, l'administration n'a ni le droit ni l'obligation de remettre le bagage au voyageur, à moins que celui-ci ne fournisse une déclaration de garantie, ou, suivant les circonstances, une caution correspondant au contenu du bagage, tel qu'il aura été officiellement constaté, pour le cas où le bulletin serait présenté ultérieurement par un meilleur droit-ayant.

§ 33.

Responsabilité du chemin de fer pour les bagages.

Dès le moment de la délivrance du récépissé, l'administration du chemin de fer répond de la livraison régulière et en bon état des colis enregistrés. Les règles qui régissent la responsabilité des chemins de fer, en matière de transport de marchandises, sont également applicables à ces colis, sous réserve des dispositions suivantes :

- a. Une fois arrivé à destination, et sans attendre l'expiration du délai fixé au § 88, le voyageur a le droit d'exiger le paiement immédiat d'une indemnité normale de quinze francs par kg., pour tout

colis non retrouvé (§ 28, 1^{er} alinéa), à moins que ce colis n'ait été retenu dans un bureau de péages. 11 déc. 1893.

- b. Le voyageur qui a demandé ou accepté cette indemnité normale, avant d'être arrivé au terme de son voyage, ne perd point par là le droit de demander un dédommagement plus élevé, conformément aux dispositions des §§ 89 et 93, tant que la prescription n'est pas encourue.
- c. Une indemnité supérieure à la valeur ordinaire n'est due que si le voyageur, lors de la remise du bagage, a déclaré un intérêt à la livraison. Dans ce cas et à charge pour l'ayant droit d'établir l'existence et le montant du dommage, l'indemnité est basée sur la valeur déclarée. Par contre, il est exigé du voyageur une taxe supplémentaire calculée de la même manière que la taxe supplémentaire pour déclaration de l'intérêt à la livraison des marchandises (§ 93). La déclaration de l'intérêt, ainsi que le paiement de la taxe supplémentaire, sont inscrits sur le récépissé de bagage. L'annexe I contient un tableau pour le calcul de la taxe supplémentaire.

Les dispositions ci-dessus sont applicables, par analogie, dans le cas d'avarie ou de perte partielle du bagage (§ 28, 1^{er} alinéa).

En cas de retard dans la livraison, d'avarie ou de perte, l'indemnité pour les objets désignés au § 28, alinéa 2, ainsi que pour les malles d'échantillons, est calculée d'après les prescriptions concernant la grande vitesse.

Les dispositions des §§ 85 et suivants relatives à la responsabilité sont aussi applicables aux bagages et

11 déc. autres objets ne restant pas sous la garde personnelle
1893. du voyageur, mais qui sont confiés au chemin de fer
pour être pris en dépôt.

§ 34.

Bagages retrouvés.

Si un colis de bagage réputé perdu est retrouvé dans le terme d'une année, l'administration est tenue, à la demande du voyageur, de lui en donner avis. Dans le délai de trente jours après avoir reçu cet avis, la partie lésée peut exiger que les colis lui soient délivrés contre remboursement de l'indemnité, à son choix, au lieu de destination, ou francs de tous frais, au lieu d'expédition.

S'il est démontré, par la découverte du colis perdu, que l'indemnité payée était trop élevée, le remboursement de ce qui a été payé en trop peut être exigé.

§ 35.

Objets non réclamés ou abandonnés.

Lorsque des colis de bagages ne sont pas réclamés dans le terme de trente jours, les compagnies cessent de porter en compte le droit de magasinage (§ 32), et, ensuite d'avis aux intéressés, s'il est praticable, elles les conservent, dans la règle, pendant une année, en leurs propres mains ou en mains d'un tiers, aux frais et risques de l'ayant droit.

Quand l'année est écoulée, elles sont autorisées à faire vendre les colis aux enchères au profit de qui de droit.

Les objets trouvés dans les gares et dans les trains, qui doivent être remis au chef de la station voisine ou

au chef de train, ainsi que les autres épaves, sont également mis aux enchères, sous autorité de justice, s'ils ne sont pas réclamés dans le délai fixé par les annonces officielles qui en auront été faites. 11 déc. 1893.

Toutefois, les bagages et autres objets soumis à une prompte détérioration et ceux dont la valeur présumée ne couvrirait pas les frais de magasinage, doivent immédiatement être vendus, sous autorité de justice ou extra-judiciairement, en observant les règles contenues au § 78, et, dans ce cas, le produit de la vente remplace l'objet lui-même quant à la procédure ultérieure.

Les droits des propriétaires étant prescrits, le produit des objets non enregistrés et qui n'ont conséquemment donné lieu ni à perception de taxe, ni à réclamations, est versé dans la caisse de secours des employés; le produit des bagages inscrits profite, par contre, à la compagnie.

V.

Charges de produits agricoles.

§ 36.

Définition des charges de produits agricoles. — Responsabilité en ce qui les concerne.

Les charges de produits agricoles sont transportées gratuitement jusqu'à concurrence du poids de 25 kg. *), lorsque le consignataire voyage par le même train et les réclame aussitôt à l'arrivée. Au-dessus de 25 kg., la taxe des marchandises de I^{re} classe leur est appliquée, en ce sens que, du poids total, on déduit les 25 kg. admis en franchise et que le surplus est taxé d'après les prescrip-

*) Sont réservées les dispositions divergentes de certaines concessions.

11 déc. 1893. tions en vigueur pour les colis isolés, soit par unités de 10 kg., avec un minimum de poids de 20 kg. Le consignataire de ces produits présente son billet de place, en les remettant au transport.

Ne sont considérés comme charges de produits agricoles, dans le sens des dispositions qui précèdent, que : les légumes, les plantes de jardins (pots de fleurs, plantons), les fruits de toute sorte, le miel, la cire, les œufs, le lait, la crème, le beurre, le fromage, le sérac. Par exception, cette faveur est aussi appliquée à la petite volaille indigène, moyennant que le transport s'effectue dans des cages ou paniers portés à bras. La même faveur est encore applicable aux emballages qui ont servi au transport des produits agricoles énumérés ci-dessus et qui retournent vides avec le porteur. Toutes les expéditions d'un poids supérieur à 100 kg. sont exclues du bénéfice des conditions spéciales fixées pour les charges de produits agricoles.

Il est interdit à plusieurs personnes de se réunir pour consigner en commun des charges agricoles pesant isolément plus de 25 kg., afin de jouir du transport gratuit. Chaque personne doit consigner et faire expédier séparément les charges qui lui appartiennent.

La responsabilité pour les charges de produits agricoles est régie par les dispositions concernant les marchandises.

VI.

Transport des colis express.

§ 37.

Définition des colis express. Mode de transport.

Peuvent être consignées comme colis express, pour être transportées dans les fourgons à bagages, les mar-

chandises en expéditions partielles qui, eu égard à leur nature, leur emballage, leurs dimensions et leur poids, peuvent être chargées sans inconvénient dans ces véhicules. 11 déc. 1893.

Les marchandises énumérées aux §§ 57 et 58 sont exclues de ce mode de transport.

Les colis express sont transportés, aux conditions de détail fixées par le tarif, par trains omnibus ou par trains directs. Dans tous les cas, le transport des bagages a le pas sur celui des colis express.

§ 38.

Consignation des colis express.

Les envois de colis express doivent être consignés aux bureaux des bagages, au plus tard 20 minutes avant l'heure régulière du départ du train par lequel ils doivent être transportés. Ils ne sont acceptés au transport qu'en port payé et sans remboursements.

Chaque colis doit être muni d'une adresse exacte sur formulaire spécial (papier jaune), que l'on peut se procurer aux bureaux des bagages.

L'expédition des colis express se fait en général de la même manière que celle des bagages. Toutefois, il n'est pas délivré de récépissé de bagage à l'expéditeur; celui-ci reçoit, s'il le demande, un bulletin de remise qui lui sert en même temps de reçu pour l'acquittement des frais de transport.

Les colis ne doivent porter aucune marque d'un transport antérieur, effectué par la poste ou par le chemin de fer. Si cette condition n'est pas remplie et qu'il en résulte un fourvoiement de la marchandise, le chemin de fer n'est pas responsable du dommage provenant de ce fourvoiement.

11 déc.
1893.

§ 39.

Livraison des colis express.

Les administrations de chemins de fer ne sont pas tenues de livrer les envois au domicile des destinataires. Lorsque la remise à domicile a lieu par les soins du personnel du chemin de fer, il est perçu la taxe de factage ou, s'il n'existe pas de taxe de ce genre, une commission appropriée aux circonstances locales. Dans les localités où il existe des services de commissionnaires (portefaix), l'administration du chemin de fer peut livrer les colis express aux commissionnaires patentés et ayant accès à la gare, pour être portés à leur adresse aux frais et risques des destinataires.

Si la livraison ne peut avoir lieu de la manière indiquée ci-dessus, il est donné avis de toutes les expéditions de colis express une heure au plus tard après l'arrivée, et, pour les envois arrivant après 7 heures du soir, le lendemain matin à 8 heures au plus tard. Sont exceptées les expéditions adressées „gare restante“ ou à des destinataires qui ont déclaré par écrit renoncer à être avisés.

Les colis express dont le destinataire a été avisé, doivent être retirés dans les vingt-quatre heures qui suivent l'avis ou l'envoi de la lettre d'avis; ceux qui sont adressés „gare restante“ ou à des destinataires qui ont déclaré par écrit renoncer à être avisés, doivent être retirés dans les vingt-quatre heures qui suivent l'arrivée. En cas de retard dans le retrait, il y a lieu d'appliquer la taxe de magasinage fixée par les tarifs pour les bagages.

A la demande du bureau d'expédition, le destinataire doit justifier de son identité avec la personne désignée dans l'adresse ou de son droit à prendre livraison de la marchandise.

En cas d'empêchement à la livraison, il y a lieu d'appliquer les règles prévues au § 78. 11 déc. 1893.

En ce qui concerne le droit de l'expéditeur de disposer ultérieurement de la marchandise, le § 70 est applicable, par analogie, à l'exception des 2^e, 6^e et 12^e alinéas.

§ 40.

Délai de livraison et responsabilité.

Les délais de livraison pour les colis express sont ceux de la grande vitesse. La responsabilité des administrations de chemins de fer pour retard dans la livraison ou pour avarie et perte de la marchandise est régie par les dispositions du présent règlement relatives à la grande vitesse.

VII.

Transports funèbres.

§ 41.

Acceptation et expédition.

Les transports funèbres sont effectués par tous les trains affectés au transport des voyageurs, à l'exception des trains directs qui n'ont que des voitures de I^{re} classe.

L'avis d'un transport funèbre doit être donné, dans les gares principales, au moins une heure, et dans les gares intermédiaires, au moins 12 heures avant le départ du train par lequel le transport doit avoir lieu.

L'acceptation et l'expédition de cercueils dans l'intérieur de la Suisse et de cercueils envoyés à l'étranger ou venant de l'étranger, de même qu'en transit à travers

11 déc. 1893. la Suisse, ne peuvent avoir lieu que sur la présentation d'un laissez-passer en due forme, selon le formulaire ci-joint (annexe II), et délivré par une autorité suisse compétente (annexe III) ou par une autorité étrangère autorisée à cet effet par convention.

Les cercueils sont transportés dans des wagons fermés ne contenant aucun autre objet. Le transport doit avoir lieu le plus rapidement possible et sans interruption.

Si le cercueil est expédié dans un char mortuaire (corbillard) fermé de tous côtés, le transport par chemin de fer pourra se faire dans un wagon à marchandises découvert.

Plusieurs cercueils consignés en même temps du même point de départ pour la même destination, peuvent être chargés ensemble dans un seul wagon. Si les cercueils ne font pas l'objet d'un seul et même transport, chaque cercueil doit être muni d'une marque spéciale qui est reproduite dans les papiers d'accompagnement.

Chaque cercueil doit être accompagné par une personne de confiance dont le nom sera indiqué dans le laissez-passer; cette personne doit porter sur soi ce document, prendre un billet et voyager dans le même train que le cercueil. La personne accompagnant le cercueil doit en outre fournir la preuve, avant l'expédition, que l'autorité de police de la localité où aura lieu l'inhumation a été avisée par dépêche télégraphique de l'arrivée du cercueil. Si le même expéditeur consigne plusieurs corps pour la même destination, une seule personne suffit pour les accompagner.

Le prix du transport doit être payé d'avance, au moment de la consignation.

Livraison.

Il devra être procédé à l'enlèvement du cercueil dans le délai de six heures après l'arrivée du train à la gare destinataire; à ce défaut, il sera remis à l'autorité locale. Pour les cercueils qui arrivent à la gare destinataire après 6 heures du soir, ce délai de six heures ne commencera à courir qu'à partir du lendemain matin à 6 heures.

VIII.

Transport des véhicules.

Dispositions générales.

Sont admis au transport en petite vitesse aux conditions suivantes :

- a.* Les véhicules circulant sur leurs propres roues ou remis au transport sur des trucs ou lowries, tels que locomotives, tenders et autres véhicules de chemins de fer. Le transport des locomotives dont le poids dépasse 40 tonnes, fera cependant chaque fois l'objet d'une convention spéciale;
- b.* Les véhicules qui doivent être chargés sur des wagons de chemins de fer, tels que: voitures de guerre, équipages et traîneaux de tout genre, voitures de déménagement vides ou chargées, chars de roulage et de campagne non chargés, voitures de saltimbanques et de ménagerie avec leur contenu (à l'exception des personnes), pompes à incendie, etc.

11 déc.
1893.

Si, à la demande de l'expéditeur, l'administration consent à effectuer le transport par trains de voyageurs, on appliquera les taxes fixées par le tarif pour la grande vitesse. Dans ce cas, l'avis du transport doit être donné, dans les gares principales, au moins 3 heures et dans les gares intermédiaires au moins 24 heures avant le départ du train par lequel doit s'effectuer le transport; les véhicules doivent être amenés aux gares principales, comme aux gares intermédiaires, au moins 2 heures avant ce même départ.

Les expéditions doivent être accompagnées d'une lettre de voiture régulière.

Le chargement et le déchargement sont soumis aux conditions fixées par les tarifs.

Les expéditions sont amenées en gare et enlevées par les soins de l'expéditeur et du destinataire.

Pour les expéditions qui ne sont pas retirées dans le délai de 24 heures, à partir de l'envoi de la lettre d'avis, il sera perçu un droit de quai ou de magasinage, à teneur des tarifs, pour chaque heure ou fraction d'heure de retard.

§ 44.

Matériel roulant de chemins de fer.

Les locomotives, tenders, voitures à vapeur et autres véhicules de chemins de fer, circulant sur leurs propres roues, ne sont admis au transport que s'ils ont été examinés par une administration de chemin de fer, au point de vue de la possibilité de leur circulation et s'ils portent la marque de cet examen ou sont munis d'une attestation à cet égard. Ils ne peuvent circuler sur un nombre d'essieux inférieur à celui que comporte leur construction. Les locomotives, tenders et voitures à vapeur, circulant

sur leurs propres roues, doivent être accompagnés d'un agent compétent, délégué par l'expéditeur et chargé du graissage. 11 déc. 1893.

La compagnie répond, pour le matériel de chemin de fer expédié, d'après les dispositions en vigueur pour le transport des marchandises, en tant qu'elles sont applicables à ces véhicules. Mais elle n'est pas responsable du dommage provenant des risques qu'on a eu en vue d'écartier par l'accompagnement.

§ 45.

Voitures et véhicules analogues.

Il est interdit aux personnes qui voyagent avec leurs propres voitures d'y prendre place pendant le transport en chemin de fer. Les personnes qui voyagent avec des voitures de saltimbanques ou de ménageries, peuvent y rester, mais elles doivent prendre des billets de troisième classe.

Les voyageurs peuvent conserver leurs bagages dans leurs voitures; mais dans ce cas le chemin de fer ne répond pas de la perte ou de l'avarie des colis, à moins que l'on ne puisse constater une faute imputable à l'administration ou à ses agents.

IX.

Transport des animaux vivants. *)

§ 46.

Acceptation des transports et mode d'expédition.

Les animaux vivants sont transportés par trains de voyageurs ou de marchandises, à la convenance des com-

*) Le transport des animaux vivants sur les chemins de fer suisses est aussi soumis aux prescriptions de police pour le transport du bétail sur les chemins de fer suisses, du 1^{er} juin 1888, édictées par le Conseil fédéral et contenues dans l'annexe IV.

11 déc. 1893. pagnies, et au prix du tarif. On observera, pour ces transports, toutes les dispositions prescrites par la police sanitaire.

Les chemins de fer désignent, sous réserve de l'approbation du Conseil fédéral, les trains qui transportent du bétail en petite ou en grande vitesse. Un tableau de ces trains pour le réseau suisse sera déposé dans toutes les gares pour chaque période d'horaire.

Les trains directs ou express ne transportent pas d'animaux. Sont toutefois réservées les dispositions du règlement sur les transports militaires.

Si, à la demande de l'expéditeur, le transport a lieu en grande vitesse, la taxe prévue au tarif est augmentée de 40 %.

L'expéditeur est tenu, lors de la consignation, de déclarer si l'envoi doit avoir lieu en grande ou en petite vitesse sur le parcours total de la gare expéditrice à la gare destinataire.

L'expéditeur ou le conducteur d'un envoi remis en petite vitesse a le droit d'exiger que le transport soit effectué en grande vitesse seulement sur une partie du parcours, en payant, pour cette partie du parcours, la surtaxe prévue par le tarif. Si le transport ne doit avoir lieu en grande vitesse qu'au départ d'une gare intermédiaire, la demande y relative devra être formulée à cette dernière; toutefois une demande de ce genre ne sera admise chaque fois que pour un *seul* parcours non interrompu et à la condition qu'il y ait suffisamment de temps pour les manutentions qui en résultent.

Exception aux dispositions des alinéas 1 à 4 est faite pour les chiens qui, consignés par des voyageurs, sont transportés sans augmentation de taxe non seulement par les trains ordinaires de voyageurs, mais aussi par les trains directs ou express.

Les animaux malades, ainsi que les veaux, porcs, etc., liés par les pieds, ne sont pas admis au transport. 11 déc. 1893.

Les compagnies ne sont pas tenues à effectuer le transport des animaux sauvages; si elles s'en chargent, les dispositions du règlement et tarif pour le transport des animaux non dénommés au tarif des animaux vivants — y compris les animaux sauvages —, ainsi que pour le transport de ménageries entières sur les chemins de fer suisses, sont appliquées suivant une entente spéciale avec l'administration de la gare expéditrice.

Dans la règle, le transport des animaux s'opère dans des wagons couverts. Les wagons découverts ne peuvent être utilisés qu'exceptionnellement et pour de courts trajets.

Pour les transports de petit bétail, il est dans tous les cas permis à l'expéditeur de poser, à ses frais et risques, une cloison en planches ou en lattes au lieu de portes entièrement ou partiellement ouvertes.

La volaille et les animaux de petite taille, tels que chats, singes, lapins et autres petits animaux de ce genre non dénommés dans le tarif, en tant qu'ils sont remis comme colis isolés, enfermés dans des cages, corbeilles ou autres emballages, ne sont transportés que par trains de voyageurs et taxés comme bagages d'après leur poids, mais au minimum pour 20 kg. Les chiens enfermés dans des caisses ou autres emballages de ce genre, sont transportés de la même manière.

Les animaux dénommés dans le tarif (à l'exception des chiens), remis au transport enfermés dans des caisses, paniers, etc., ne sont acceptés au transport qu'en grande vitesse, moyennant le paiement de la taxe respective du tarif.

Les cages, paniers et autres emballages dans lesquels la volaille ou d'autres animaux de petite taille (y

11 déc. 1893. compris les chiens) sont remis au transport, doivent être assez spacieux pour permettre aux animaux de se mouvoir suffisamment et de les faire boire et manger.

Lorsque les envois de volaille, pour lesquels il n'a pas été suffisamment tenu compte des dispositions sous alinéa 14, arrivent à une gare d'échange, il y a lieu de les transborder dans des cages ou paniers de réserve, que les compagnies de chemins de fer tiendront en approvisionnement.

§ 47.

Paiement de la taxe. — Bulletin de transport.

Dans tous les cas, l'expédition n'a lieu qu'en port payé.

Le paiement de la surtaxe, dans les cas prévus sous alinéa 6 du § 46, aura lieu, à la convenance des compagnies, soit à la gare au départ de laquelle le transport en grande vitesse devra remplacer le transport en petite vitesse, soit à la gare destinataire.

Ne font partie de la même expédition que les animaux adressés au départ d'une seule et même gare et par *un* expéditeur à *un* destinataire et à *une* gare de destination.

Il est délivré à l'expéditeur, lors de la consignation des animaux, un bulletin de transport, qui doit être retiré comme quittance par la gare destinataire, lors de la livraison des animaux.

§ 48.

Consignation. — Marque. — Chargement et déchargement. Escorte.

Les avis de transport pour animaux, les chiens exceptés, doivent, dans la règle, être donnés aux gares

intermédiaires un jour à l'avance; aux gares principales, pour des pièces isolées et pour un seul wagon au moins deux heures avant le départ du train respectif; s'il s'agit, par contre, de deux ou plusieurs wagons, également un jour à l'avance. 11 déc.
1893.

Les chevaux doivent être amenés en gare une heure et les autres animaux deux heures avant le départ du train.

Les dimanches et jours de fête, il n'est pas reçu d'expéditions d'animaux. Cette disposition ne s'applique pas aux chevaux militaires, ni au bétail de boucherie de l'administration militaire.

Les chevaux et le gros bétail non accompagnés, ainsi que le menu bétail par expéditions partielles, accompagné ou non, doivent, par les soins de l'expéditeur, être munis d'adresses ou être marqués sur le manteau, de telle façon qu'il ne puisse pas se produire de confusion.

Le chargement, dans le même wagon, de moutons et de porcs avec des animaux de la race bovine n'est pas admis. Au surplus, le chargement, dans le même wagon, de gros et de menu bétail de la race bovine, ainsi que d'animaux d'espèces différentes, est permis lorsqu'ils sont placés dans des compartiments séparés les uns des autres par des barrières ou des cloisons en planches ou en lattes.

Le gros et le jeune bétail, à l'exception des animaux dits Jährlinge (bêtes à cornes âgées d'un an) par troupeaux, doivent être attachés dans le wagon. Les animaux attachés doivent tous être placés la tête du même côté. On peut exceptionnellement placer les taureaux têtes croisées.

11 déc.
1893.

Le gros bétail doit être chargé de telle manière qu'un homme puisse passer aisément entre deux pièces de bétail d'un wagon complet, de la partie postérieure à l'extrémité de la tête des animaux. Le petit bétail doit avoir assez de place pour se coucher. Pour les moutons en troupeaux, on pourra exceptionnellement admettre comme suffisante une superficie de 0.22^m2 au moins par tête. En cas de doute, c'est le fonctionnaire de service de la gare qui décidera.

Le chargement et le déchargement des animaux dans les wagons du chemin de fer et hors de ceux-ci, incombent à l'expéditeur et au destinataire, qui doivent se conformer pour ces opérations aux indications des employés de la gare. L'expéditeur doit attacher lui-même les animaux ou les faire attacher à ses risques et périls, fournir le matériel pour cette opération et s'assurer lui-même qu'elle est bien faite.

Lorsque l'expéditeur ou le destinataire demande que le chargement et le déchargement des animaux aient lieu par le personnel de l'administration du chemin de fer et que celui-ci s'en charge, on appliquera les taxes prévues à cet effet. Les expéditeurs sont tenus d'attirer l'attention du personnel du chemin de fer sur les animaux méchants (qui frappent des cornes ou mordent). Du reste, il n'existe pas d'obligation, pour les administrations de chemins de fer, d'opérer le chargement et le déchargement, et lorsqu'elles s'en chargent, elles ne sont responsables des dommages que pourraient subir les animaux lors du chargement et du déchargement, que dans les limites fixées au § 50.

Les taxes mentionnées ci-dessus au 9^e alinéa, sont également perçues lorsque le déchargement doit être effectué par le personnel du chemin de fer pour cause d'absence du destinataire ou du conducteur.

Toute expédition d'animaux doit être accompagnée dans la règle d'un conducteur (toucheur), chargé de surveiller, soigner et nourrir les animaux en route, et qui prend place dans le wagon de transport; lorsqu'il ne sera pas possible au conducteur de prendre place dans ce wagon, il lui sera désigné une place dans une voiture à voyageurs de III^e classe ou dans le fourgon ou dans un wagon couvert à marchandises.

11 déc.
1893.

Lorsque le chemin de fer a renoncé à l'accompagnement des transports, ses agents doivent pourvoir d'une manière convenable à la garde et à l'affouragement des animaux, et l'administration est autorisée à prendre en remboursement les frais qui en résulteront.

L'accompagnement des taureaux, des étalons et des animaux méchants est obligatoire. Exceptionnellement, dans le trafic des chemins de fer à voie normale entre eux, il en sera fait abstraction, mais seulement à la condition que l'expéditeur demande l'emploi d'un wagon spécial et paie la taxe supplémentaire prévue dans le tarif. Lorsqu'avant l'arrivée à destination, le conducteur abandonne des transports de ce genre effectués sans le paiement de la taxe supplémentaire, soit sans la location d'un wagon spécial, le chemin de fer est en droit d'ordonner le transbordement de ces animaux ou de ceux qui y auraient été ajoutés et de percevoir du destinataire de l'envoi, conformément au tarif, la taxe pour le déchargement et le chargement, ainsi que la taxe supplémentaire dès la station au départ de laquelle l'accompagnement n'a pas eu lieu. Le propriétaire des animaux répond d'ailleurs de toutes les suites qui résulteraient du non-accompagnement desdits animaux.

Si l'expédition se compose d'un ou de plusieurs wagons complets, un surveillant a droit, pour chaque

11 déc. wagon, au transport gratuit dans le sens de l'alinéa 11
1893. ci-dessus. Si l'expédition ne forme pas un wagon complet, le surveillant a droit au transport à moitié prix de la taxe des voyageurs de III^e classe; il en est de même s'il s'agit de transports de petit bétail (veaux, porcs, moutons, chèvres), mais seulement lorsque l'envoi se compose d'au moins cinq têtes.

Le fourrage nécessaire à l'entretien des animaux pendant le transport par chemin de fer, jusqu'à concurrence de 50 kg. par wagon, ainsi que le menu bagage des toucheurs, sont transportés gratuitement dans les wagons à bestiaux.

Les toucheurs chargés du soin de nourrir les animaux, doivent veiller à ce que le fourrage reste à la portée de ceux-ci et ne soit pas gâté.

Il est défendu de stationner sur les plateformes des wagons de transport.

Les animaux doivent être déchargés et emmenés de la gare au plus tard une heure après leur arrivée à la station destinataire.

Si les animaux ne sont pas déchargés et emmenés dans ce délai, l'administration du chemin de fer les fera remiser et soigner aux risques et périls et aux frais du destinataire, à moins que les prescriptions douanières ou de police sanitaire ne s'y opposent.

A partir de 8 heures du soir, les animaux pourront être déchargés et remisés par l'administration du chemin de fer, quand même il ne se serait pas écoulé une heure dès l'arrivée du train.

Lorsque des prescriptions douanières ou de police sanitaire s'opposent à ce que les animaux soient déchargés et emmenés, il y a lieu, selon les ordres des autorités douanières ou de police, de les laisser dans les wagons

ou bien de les décharger et, au besoin, de les fourrager et abreuver aux frais du destinataire. 11 déc. 1893.

Dans ce cas, on percevra les droits et frais prévus à cet effet.

Les animaux qui n'atteignent pas leur lieu de destination dans les 24 heures, doivent être fourragés et abreuvés au moins une fois à une station intermédiaire, et s'ils doivent passer la nuit en route à une station, y être déchargés. Exceptionnellement, les transports de moutons par troupeaux, en transit par la Suisse, devront être déchargés, fourragés et abreuvés à l'une des stations frontières, soit à la station d'échange.

Les jeunes veaux (veaux de lait) consignés pour l'exportation et dont le transport régulier de la station expéditrice à la station destinataire dure d'après l'horaire plus de dix heures, doivent en tout cas être pourvus de nourriture (abreuvés d'une façon substantielle) à la station d'échange.

La volaille ne doit pas rester privée d'eau plus de 12 heures.

Lorsque le toucheur d'un envoi omet de décharger, de fourrager et d'abreuver les animaux ou qu'il n'y a point de toucheur, le personnel du chemin de fer procédera dans le sens des alinéas 18 à 23, pour le compte et aux risques du destinataire, et percevra les droits et frais prévus par les tarifs respectifs.

Les voyageurs accompagnés de chiens doivent eux-mêmes les placer dans les niches des fourgons, à la gare de départ, opérer leur transbordement lors des changements de trains, et les reprendre immédiatement à la gare d'arrivée. A défaut de place suffisante dans les niches à chiens, par exemple à l'époque de la chasse, les chiens peuvent, exceptionnellement, être placés dans

11 déc. 1893. les fourgons à bagages ou dans des wagons à marchandises, à la condition d'être surveillés et tenus en laisse par leurs gardiens. Si ceux-ci refusent, ils ne peuvent exiger que le transport ait lieu par le même train. L'introduction des chiens dans les voitures à voyageurs n'est tolérée qu'à titre d'exception (voir § 23).

Les chiens qui n'appartiennent pas à des voyageurs du même train et qui ne sont pas renfermés dans des caisses ou autres emballages analogues, doivent être pourvus d'une laisse et d'une muselière.

Les administrations ne sont pas tenues de pourvoir à la garde des chiens qui ne sont pas immédiatement retirés à leur arrivée à la gare destinataire.

Les chiens qui accompagnent les bestiaux expédiés en wagons complets, sont transportés gratuitement. On n'acceptera toutefois qu'un chien par wagon complet.

§ 49.

Délai de livraison.

Le délai de livraison est le même que le délai de transport pour les marchandises en petite ou en grande vitesse, suivant que les animaux ont été consignés à la taxe ordinaire ou avec paiement de la surtaxe pour la grande vitesse. Il commence à courir, moyennant que les animaux aient été annoncés au transport et amenés en gare en temps utile (§ 48, 1^{er} et 2^e alinéas), dès le départ du plus prochain train destiné, d'après l'horaire, au transport du bétail, et il est observé lorsque le transport arrive dans ce délai à la gare destinataire.

Les envois qui ne sont transportés en grande vitesse que sur une partie du parcours à effectuer, dans le sens du § 46, 6^e alinéa, sont considérés comme étant trans-

portés en petite vitesse sur le parcours total, à moins que les délais de livraison, calculés séparément pour les parcours effectués en petite et en grande vitesse, ne soient plus avantageux pour l'expéditeur ou le destinataire.

11 déc.
1893.

§ 50.

Responsabilité.

La responsabilité des chemins de fer pour pertes, avaries et retards dans l'expédition des animaux acceptés au transport, est réglée en général de la même manière que pour les marchandises, en tant que les dispositions qui régissent la matière sont applicables au transport des animaux.

Les chemins de fer ne répondent cependant pas du dommage résultant pour les animaux des inconvénients inhérents à la nature même du transport. Ils n'accordent, en conséquence, aucune indemnité lorsque les pertes ou dommages proviennent de fuite, chute, coups de corne, ruades, morsures, asphyxie ou autre cause de ce genre, lors des chargements ou déchargements, ou pendant le trajet et le stationnement dans les gares.

De même, ils ne répondent pas du dommage que l'escorte a pour but d'éviter (voir § 48). Par là on comprend tous les risques qui ne proviennent pas d'une avarie au wagon de transport, imputable à l'administration, et notamment aussi ceux qui auraient pu être écartés par une surveillance, des soins et une alimentation convenables des animaux, pendant le trajet.

Lorsque la responsabilité des administrations est engagée, celles-ci bonifient la valeur des animaux qui ont péri ou, s'il ne s'agit que d'un dommage, le montant de la dépréciation.

11 déc.
1893. En cas de déclaration de l'intérêt à la livraison, on appliquera les mêmes règles que pour les transports de marchandises (§ 93). La gare expéditrice mentionnera dans le bulletin de transport la déclaration et la taxe supplémentaire perçue.

X.

Transport des marchandises.

§ 51.

Obligation de transporter.

Le transport des marchandises s'effectue entre toutes les gares suisses organisées pour ce service, sans qu'il y ait besoin d'un intermédiaire pour le passage d'une ligne sur une autre.

Dans toutes ces gares, on peut aussi remettre au transport des envois à destination de gares de chemins de fer étrangers. Sont toutefois réservées les conventions spéciales relatives aux transports internationaux par chemin de fer.

§ 52.

Entrepôt provisoire de la marchandise.

Les chemins de fer ne sont obligés d'accepter des marchandises au transport qu'aux conditions mentionnées au § 5.

Les chemins de fer sont tenus d'entreposer gratuitement dans leurs hangars, ou, si la nature de la marchandise le permet, sur les quais, les marchandises qui, par suite des nécessités du service, ne peuvent être chargées en temps utile et transportées immédiatement.

Ce dépôt provisoire est effectué contre reçu portant mention que l'acceptation au transport et le timbrage de la lettre de voiture (§ 62) auront lieu dès que l'expédition sera possible. L'expéditeur doit indiquer dans la lettre de voiture qu'il accepte cette manière de procéder. Le chemin de fer encourt en ce cas, jusqu'à la conclusion du contrat de transport, les responsabilités du dépositaire.

11 déc.
1893.

§ 53.

Mode de transport.

Le transport des marchandises en tant qu'il est permis s'effectue comme il est dit ci-après :

a. Grande vitesse. Les expéditions en grande vitesse se font, dans la règle, par les trains de voyageurs; elles ne peuvent avoir lieu par les trains de marchandises que si le délai de livraison, calculé comme il est dit au § 69, 1^{er} alinéa, lettre *a*, est néanmoins observé. Toutefois, certains trains de voyageurs, spécialement désignés (trains tramways, trains locaux, etc.), peuvent, avec consentement de l'autorité de surveillance, être dispensés d'effectuer des transports en grande vitesse.

Sont considérées comme marchandises en grande vitesse :

1° Toutes les marchandises consignées avec une lettre de voiture sur papier rouge.

2° L'or et l'argent en lingots, le platine, les valeurs monnayées ou en papier, les papiers importants, les pierres précieuses, les perles fines, les bijoux et autres objets précieux ;

3° Les tableaux et autres objets d'art, tels que bronzes d'art, antiquités.

11 déc.
1893.

Sont réservées les prescriptions de tarif conformément auxquelles des objets désignés sous chiffres 2 et 3 peuvent exceptionnellement être acceptés aussi au transport en petite vitesse.

Sont exclus du transport en grande vitesse:

- I. tous les objets dont le conditionnement ne se prête pas à un chargement rapide;
- II. les objets mentionnés au § 58, annexe V, sous chiffres XXXVa et XXXIX, qui ne sont admis que conditionnellement au transport, ainsi que les objets énumérés dans ledit paragraphe sous chiffres VI, X, XII, XV à XXVI, XXVIII, XXXI à XXXIV, XXXVI, XLIV à XLVI, XLVIII, L, LI, LII, lorsque ces objets sont consignés comme colis isolés; sont toutefois exceptés:

aa. l'alcool, l'esprit de vin et les autres spiritueux non dénommés, à la condition que ces articles soient remis au transport dans des fûts, des caisses ou dans d'autres emballages suffisants, à l'exclusion des bonbonnes et autres récipients quelconques en verre;

bb. l'acide carbonique liquide, à la condition que l'emballage soit conforme aux prescriptions en vigueur (voir § 58, annexe V, chiffre XLIV).

- b. Petite vitesse.* Les expéditions en petite vitesse se font, dans la règle, par trains de marchandises. Sont considérées comme marchandises en petite vitesse toutes celles qui ne sont pas mentionnées sous litt. *a* ci-dessus comme ressortissant à la grande vitesse.

Les expéditions s'effectueront dans l'ordre de leur acceptation au transport, à moins que le chemin de fer

ne puisse faire valoir un motif suffisant, fondé sur les nécessités du service de l'exploitation ou sur l'intérêt public. Toute contravention à cette disposition pourra donner lieu à une action en réparation du préjudice causé.

11 déc.
1893.

§ 54.

Transport des marchandises de et à la gare. Camionnage.

Dans les localités où le chemin de fer n'a pas organisé un service de camionnage, l'expéditeur doit amener les marchandises destinées au transport par chemin de fer et pourvoir à ce qu'elles soient déposées dans la halle, ou les autres emplacements désignés par les administrations dans les gares. De même, le retrait et l'enlèvement des marchandises, aux lieux d'arrivée, concernent le destinataire.

Dans les localités où un service de camionnage a été organisé, le transport a lieu aux prix des tarifs établis et publiés par chaque administration (voir aussi § 65, 4^e alinéa).

§ 55.

Remise des marchandises à l'expédition.

Les marchandises doivent pouvoir être remises à l'expédition au moins aux heures suivantes :

Du 1^{er} avril au 30 septembre, de 7 heures du matin à 6 heures du soir pour la petite vitesse, et 7 heures du soir pour la grande vitesse.

Du 1^{er} octobre au 31 mars, de 8 heures du matin à 5 heures du soir pour la petite vitesse, et 6 heures du soir pour la grande vitesse.

Les bureaux sont toutefois fermés 1¹/₂ heure durant, dans le milieu de la journée.

11 déc.
1893. Le samedi soir et la veille des jours de fêtes générales, les bureaux se ferment à 5 heures en été et en hiver.

L'acceptation des marchandises au transport est interdite les dimanches et jours de fêtes générales. Sont considérées comme fêtes générales les suivantes : Nouvel-an, Vendredi-Saint, Ascension et Noël. La législation cantonale a le droit de fixer d'autres jours de fêtes pendant lesquels l'acceptation des marchandises est interdite comme le dimanche. Ces jours de fêtes ne peuvent cependant dépasser le nombre de huit par année, y compris les quatre jours de fêtes générales mentionnés spécialement ici.

§ 56.

Commande et chargement des wagons.

La commande de wagons pour les marchandises dont le chargement incombe à l'expéditeur doit, dans la règle, être faite par écrit à la station où la marchandise sera chargée. Cette commande par écrit doit mentionner le nombre nécessaire de wagons couverts ou découverts, la désignation des marchandises à transporter, la gare de destination, le jour où les wagons seront employés, la date et la signature de la personne qui commande les wagons.

Dans la règle, le chargement doit pouvoir commencer aux gares principales 24 heures au plus tard après réception de la commande; aux petites gares, pour les marchandises en grande vitesse, 24 heures, si, d'après les prescriptions en vigueur, ce chargement incombe à l'expéditeur; pour les marchandises en petite vitesse, 48 heures. Les wagons spéciaux, tels que: wagons à pivot, wagons-réservoirs, wagons-écurie, etc., les wagons

de dimensions exceptionnelles — parmi lesquels il ne faut toutefois pas comprendre les wagons couverts, dont l'espace libre pour le chargement n'atteint pas 41 mètres cubes ou les wagons découverts, dont la surface de chargement n'atteint pas 19 mètres carrés, — ainsi que les wagons dont la capacité de chargement est supérieure à 10 tonnes, ne sont pas soumis aux prescriptions ci-dessus. 11 déc. 1893.

Le chargement doit être terminé 24 heures au plus tard après que le wagon a été mis à disposition.

Si le chargement n'est pas commencé 24 heures après la mise à disposition du wagon, la commande est considérée comme annulée.

Lorsqu'un retard dans la mise à disposition des wagons est imputable à l'administration du chemin de fer, l'expéditeur est autorisé à déposer gratuitement les marchandises avisées dans les halles aux marchandises ou sur les quais de chargement du chemin de fer, et la compagnie est tenue d'en faire opérer sans frais le chargement dans les wagons. Dans ce cas, le timbrage de la lettre de voiture doit avoir lieu dès que le dépôt de la marchandise dans la halle ou sur le quai est terminé.

Chaque bureau expéditeur tiendra un registre où les commandes seront inscrites au moment de leur arrivée; l'heure d'exécution de chacune des commandes y sera ensuite mentionnée. L'expéditeur peut prendre connaissance de ce registre, s'il le désire.

Pour le calcul des délais fixés dans ce paragraphe, les dimanches et les jours fériés désignés au § 55 n'entrent pas en compte.

11 déc.
1893.

§ 57.

Objets exclus du transport.

Pour les objets complètement exclus du transport, voir l'annexe V.

§ 58.

Expéditions soumises à des conditions spéciales.

Les articles qui ne sont admis au transport qu'à des conditions spéciales, sont énumérés dans l'annexe V, en même temps que les conditions qui leur sont applicables.

Ces objets ne seront acceptés au transport qu'autant qu'ils seront remis avec des lettres de voiture spéciales, ne comprenant aucune autre marchandise. Ils doivent être désignés dans la lettre de voiture sous la dénomination prévue à l'annexe V.

A moins que les objets spécifiés dans l'annexe V, § 58 (ceux qui figurent sous chiffres LIV et LV exceptés) n'aient été remis au transport en wagons complets, les administrations de chemins de fer sont en droit de prolonger d'un jour les délais de livraison.

Les marchandises consignées sous la dénomination de „*drogues*“, „*articles de droguerie*“, „*produits chimiques*“, ne sont admises qu'à la condition que l'expéditeur ajoute dans la lettre de voiture la déclaration suivante, écrite à la main ou imprimée : „ne tombant pas sous l'application des §§ 57 et 58 du règlement de transport.“

Quiconque consigne sous un faux nom ou accompagnés d'une déclaration inexacte, des objets exclus du transport ou qui n'y sont admis que conditionnellement, est responsable de tous dommages pouvant résulter de cette infraction. Les sommes à percevoir de ce chef

peuvent être reprises sur la marchandise. Sont en outre 11 déc.
réservées les poursuites pénales qui peuvent être intentées 1893.
suivant les circonstances du cas.

§ 59.

Contenu de la lettre de voiture.

Toute expédition de marchandises doit être accompagnée d'une lettre de voiture conforme à l'annexe VI et qui contiendra les mentions suivantes :

- a.* le lieu et la date où la lettre de voiture a été créée ;
- b.* la désignation de la gare d'expédition et de l'administration expéditrice ;
- c.* la désignation de la gare de destination, le nom et le domicile du destinataire, ainsi que la mention si la marchandise est expédiée gare restante ;
- d.* la désignation de la nature de la marchandise, l'indication du poids ou, au besoin, les renseignements nécessaires pour l'évaluer (voir 11^e alinéa) ; en outre, pour les marchandises par colis, le nombre, la description de l'emballage, les marques et numéros des colis et l'indication de la valeur pour les marchandises dont la taxe est calculée d'après la valeur ;
- e.* la demande faite par l'expéditeur de l'application des tarifs spéciaux (tarifs exceptionnels) aux conditions autorisées aux §§ 69, 2^e alinéa, litt. c, et 90 ;
- f.* la déclaration, s'il y a lieu, de la somme représentant l'intérêt à la livraison (§§ 93 et 95) ;
- g.* la mention si l'expédition doit être faite en grande ou en petite vitesse ;

11 déc.
1893.

- h.* l'énumération détaillée des papiers requis par les douanes, octrois et autorités de police, et qui doivent accompagner la marchandise ;
- i.* la mention de l'expédition en port payé, s'il y a lieu, soit que l'expéditeur ait soldé le montant réel des frais de transport, soit qu'il ait fait un dépôt destiné à couvrir ces frais (§ 67, alinéa 3) ;
- k.* le remboursement grevant la marchandise et les débours qui auraient été acceptés par le chemin de fer (§ 68) ;
- l.* la mention de la voie à suivre, avec indication des stations où doivent être faites les opérations de douane.

A défaut de cette mention, le chemin de fer doit choisir la voie qui lui paraît la plus avantageuse pour l'expéditeur.

Le chemin de fer n'est responsable des conséquences résultant de ce choix que s'il y a eu faute grave de sa part ;

- m.* le nom ou la raison commerciale de l'expéditeur, constaté par sa signature, ainsi que l'indication de son adresse. La signature pourra être imprimée ou remplacée par le timbre de l'expéditeur.

Il est permis d'inscrire, au verso de la lettre de voiture, à la place non imprimée, au bas, à gauche, les renseignements suivants pour le destinataire :

„Envoi de N. N.“

„A la disposition de N. N.“

„Pour être réexpédié à N. N.“

„Assuré par N. N.“

moyennant que ces indications soient accompagnées de la mention „sans responsabilité du chemin de fer“.

L'expéditeur peut, à la même place, faire imprimer la raison sociale de sa maison. 11 déc. 1893.

Il est interdit d'insérer dans la lettre de voiture d'autres déclarations, de remplacer cette lettre par d'autres pièces ou d'y ajouter d'autres documents que ceux autorisés par la loi sur les transports ou par le règlement de transport.

Les lettres de voiture sont fournies par les administrations contre le paiement du prix; chaque bureau expéditeur de marchandises en tient à la disposition du public. Les lettres de voiture pour les expéditions en grande vitesse sont imprimées sur papier rouge, celles pour les expéditions en petite vitesse sur papier blanc.

Si les lettres de voiture sont fournies par l'expéditeur, elles doivent, en ce qui concerne le format, la qualité et le poids du papier, répondre aux conditions fixées par les administrations de chemins de fer pour la confection de leurs propres lettres de voiture; elles doivent, en outre, être munies du timbre de contrôle d'une administration de chemins de fer suisses, afin de certifier leur conformité aux prescriptions du présent règlement de transport. L'apposition du timbre de contrôle sur les lettres de voiture qui ne sont pas imprimées pour le compte du chemin de fer, mais établies par les particuliers, a lieu par les soins d'un service central désigné par chaque administration, contre paiement de la taxe fixée par le tarif des frais accessoires; elle peut être refusée si l'on ne présente pas en même temps au contrôle 100 lettres de voiture au moins.

La partie imprimée des lettres de voiture est rédigée dans les trois langues. Les indications à remplir par l'expéditeur doivent être écrites dans l'une des trois langues nationales.

11 déc.
1893.

Pour les envois à destination de localités où le chemin de fer ne passe pas, ou de stations qui ne sont pas ouvertes au service des marchandises, l'expéditeur doit désigner, dans la lettre de voiture, la gare à partir de laquelle le destinataire devra pourvoir au transport ultérieur.

Les articles diversement classés et comportant en conséquence des taxes différentes, doivent être inscrits séparément dans les lettres de voiture, à défaut de quoi l'envoi en bloc sera taxé au taux de la plus élevée des classes représentées; les articles appartenant à la même classe doivent être inscrits à la suite les uns des autres. On ne doit comprendre, dans la même lettre de voiture, que les objets susceptibles, en raison de leur nature, de pouvoir être chargés sans inconvénient sur le même wagon.

Les articles dont le chargement et le déchargement incombent à l'expéditeur et au destinataire, doivent être portés sur des lettres de voiture à part, sans mélange d'autres marchandises.

Sur les chemins de fer à voie normale, lorsqu'une expédition se compose de plusieurs „wagons complets“, il doit être établi une lettre de voiture pour chaque wagon complet, à moins toutefois qu'il ne s'agisse d'expéditions indivisibles, ne pouvant être chargées sur un seul wagon. Les chemins de fer à voie étroite ne peuvent exiger une seconde et éventuellement une troisième lettre de voiture, que lorsqu'il est à prévoir que la quantité livrée ne pourra pas être chargée dans un ou éventuellement dans deux wagons pour voie normale.

Le poids d'une expédition doit être indiqué, dans la lettre de voiture, en kilogrammes. Quant aux objets dont le transport s'effectue à raison d'un poids normal

ou d'après des pesages d'épreuve, la lettre de voiture 11 déc.
doit fournir les indications nécessaires pour l'évaluation 1893.
du poids, par exemple :

pour les expéditions de liquides, — on mentionnera
la contenance en litres ;

pour les bois de construction, — l'espèce de bois,
le nombre de pièces et le cube ;

pour le bois scié, — l'espèce de bois, le nombre de
pièces, la longueur, la largeur et l'épaisseur ;

pour le bois à brûler, — l'espèce et le volume cubique ;

pour les pierres, — le cube avec l'indication des
dimensions ;

le tout en mesures métriques ;

pour la poterie, tuiles, briques, etc., — le nombre
de pièces au cent.

Les lettres de voiture accompagnant des articles dont le poids normal s'évalue au volume (pierres de taille, bois de construction, bois scié, etc.), doivent mentionner les dimensions de chaque pièce ou de chaque lot, si plusieurs pièces présentent les mêmes dimensions.

L'expéditeur qui veut revendiquer l'application de tarifs spéciaux (exceptionnels) subordonnés à une prolongation du délai de livraison ou à une restriction de la responsabilité (§ 69, 2^{me} alinéa, litt. c, et § 90), doit inscrire dans la lettre de voiture, à la place réservée à cet effet, les mots „tarif spécial“ ou „tarif le plus réduit“. A défaut de cette mention, les tarifs généraux seront appliqués.

On ne peut demander qu'un envoi soit transporté en grande vitesse sur une partie du parcours et en petite vitesse sur une autre partie.

11 déc. 1893. Les parties de la lettre de voiture encadrées de lignes grasses doivent être remplies par les chemins de fer, les autres par l'expéditeur.

Les lettres de voiture qui ne sont pas établies conformément aux prescriptions réglementaires, sont refusées. Ne sont pas non plus acceptées les lettres de voiture contenant des ratures ou des surcharges que l'expéditeur n'aurait pas approuvées par une mention signée par lui.

Les lettres de voiture adressées au bureau d'expédition de la gare destinataire peuvent être refusées, à moins de dispositions contraires expressément stipulées dans le tarif.

Pour le trafic local, les dispositions réglementaires d'après lesquelles des marchandises peuvent être acceptées sans lettre de voiture sont réservées.

§ 60.

Responsabilité pour les indications de la lettre de voiture.

L'expéditeur est responsable de l'exactitude des indications et déclarations contenues dans la lettre de voiture; il supporte toutes les conséquences résultant de déclarations irrégulières, inexactes ou incomplètes.

Le chemin de fer a toujours le droit de vérifier si le contenu des colis répond aux énonciations de la lettre de voiture. L'ayant droit sera dûment appelé à assister à cette vérification, sauf le cas où elle sera faite en vertu des mesures de police que l'Etat a le droit de prendre dans l'intérêt de la sécurité et de l'ordre public.

Le résultat de cette vérification sera consigné dans un procès-verbal signé par un agent du chemin de fer et l'expéditeur ou son remplaçant. Si l'expéditeur n'assiste pas à cette vérification, ou s'il refuse de signer le procès-verbal, on aura recours à deux témoins.

L'expéditeur a le droit d'exiger de la part du chemin de fer la constatation du poids ou du nombre des colis consignés au transport, ainsi qu'une attestation du résultat de cette constatation. Lorsque les appareils nécessaires à la détermination du poids à la station de départ font défaut ou sont insuffisants, cette opération peut avoir lieu en cours de transport à une autre station. Les frais y relatifs seront fixés dans le tarif. 11 déc. 1893.

En cas de fausse déclaration du contenu, ainsi qu'en cas de surcharge d'un wagon chargé par l'expéditeur et dont il n'aura pas demandé le pesage, ce dernier sera tenu au paiement complémentaire de la différence des frais de transport et de toute indemnité pour le dommage qui en résulterait. En cas de récidive, il pourra être appliqué par le juge une amende de deux fois au moins et de dix fois au plus le montant des frais de transport fraudés.

Sont en outre réservées les poursuites pénales qui peuvent être intentées suivant les circonstances du cas.

Pour éviter la surcharge des wagons, l'expéditeur doit tenir compte de l'augmentation de poids qui peut se produire, en cours de transport, par suite d'influences atmosphériques. Si une surcharge est constatée, il ne peut invoquer cette cause comme n'étant pas de son fait.

§ 61.

Frais de pesage.

La taxe de pesage est fixée par le tarif. Elle n'est perçue que lorsque l'expéditeur ou le destinataire demande lui-même le pesage de sa marchandise, ou lorsque la lettre de voiture n'indique pas de poids ou que le poids indiqué dans la lettre de voiture est reconnu inexact.

11 déc. 1893. Le pesage opéré par l'administration ne donne pas lieu à la perception d'une taxe, en ce qui concerne les marchandises admises sur le pied d'un poids normal, lorsqu'elles sont accompagnées d'une lettre de voiture indiquant d'une manière exacte, au lieu du poids, la quantité qui en est remise ou la mesure.

§ 62.

Conclusion du contrat de transport.

Le contrat de transport est conclu dès que la gare expéditrice a accepté au transport la marchandise avec la lettre de voiture. La gare expéditrice constate l'acceptation en apposant sur la lettre de voiture son timbre portant la date de l'acceptation.

L'apposition du timbre doit avoir lieu immédiatement après la livraison complète de la marchandise désignée dans une même lettre de voiture. L'expéditeur peut demander que cette apposition soit faite en sa présence.

Après l'apposition du timbre, la lettre de voiture fait preuve du contrat de transport.

Toutefois, en ce qui concerne les marchandises chargées par l'expéditeur, les énonciations de la lettre de voiture relatives soit au poids, soit au nombre des colis, ne feront preuve contre le chemin de fer qu'autant que la vérification de ce poids et du nombre des colis aura été faite, à la demande de l'expéditeur, par le chemin de fer (§ 60, alinéa 4), et constatée sur la lettre de voiture.

Le chemin de fer est tenu, à la demande de l'expéditeur, de certifier la réception de la marchandise et la date de la remise au transport sur un duplicata de la lettre de voiture, qui devra lui être présenté par l'expéditeur en même temps que la lettre de voiture.

Le duplicata n'a pas la valeur de la lettre de voiture accompagnant l'envoi. Il n'a pas non plus la valeur d'un connaissance. 11 déc. 1893.

Le duplicata de la lettre de voiture peut être remplacé par un récépissé qui a la même importance légale que le duplicata et dont la forme est déterminée par l'annexe VII. La remise d'un duplicata de la lettre de voiture et d'un récépissé pour la même expédition est inadmissible.

La délivrance d'un duplicata ou d'un récépissé doit être mentionnée dans la lettre de voiture.

En cas de dépôt provisoire de la marchandise (voir § 52, 2^{me} et 3^{me} alinéas), le duplicata de la lettre de voiture ou le récépissé ne sont délivrés qu'après l'apposition du timbre sur la lettre de voiture.

S'il s'agit de marchandises dont le chargement incombe à l'expéditeur, le timbre n'est apposé sur la lettre de voiture que lorsque le chargement est terminé.

§ 63.

Emballage et désignation de la marchandise.

Lorsque la nature de la marchandise nécessite un emballage pour la préserver de pertes ou avaries en cours de transport, le soin en incombe à l'expéditeur.

Si l'expéditeur n'a pas rempli ce devoir, le chemin de fer, à moins qu'il ne refuse la marchandise, sera en droit de demander que l'expéditeur reconnaisse, sous une mention spéciale dans la lettre de voiture, soit le manque absolu d'emballage, soit son conditionnement défectueux, et qu'en outre il remette à la gare expéditrice une déclaration spéciale conforme au modèle prescrit (annexe VIII).

L'expéditeur est responsable des conséquences des défauts ainsi constatés, de même que des vices non

11 déc. 1893. apparents de l'emballage. Tous les dommages résultant de ces défauts d'emballage sont à la charge de l'expéditeur qui, le cas échéant, devra indemniser le chemin de fer. S'il n'y a pas eu de déclaration, l'expéditeur ne sera responsable des défauts apparents de l'emballage que lorsqu'il sera coupable de dol.

La question de savoir si un emballage est nécessaire ou s'il est suffisant, est tranchée par la gare expéditrice.

Si, lors de la remise au transport, les marchandises elles-mêmes sont en mauvais état ou visiblement avariées, l'expéditeur doit signaler expressément ces défauts dans la rubrique de la lettre de voiture „désignation de la marchandise“.

Les défauts de l'emballage, de même que les observations sur la remise des marchandises en mauvais état, doivent aussi être mentionnées dans le duplicata de la lettre de voiture ou dans le récépissé (voir § 92, 4^{me} alinéa).

Les marchandises expédiées en colis isolés doivent être marquées extérieurement d'une façon durable, claire, excluant toute méprise et répondant exactement aux indications de la lettre de voiture.

Les colis contenant des objets fragiles doivent être pourvus des indications usuelles.

§ 64.

Formalités de douane, d'octroi ou de police.

L'expéditeur est tenu de joindre à la lettre de voiture les papiers qui, avant la remise de la marchandise au destinataire, sont nécessaires à l'accomplissement des formalités de douane, d'octroi ou de police. L'expé-

diteur est responsable envers le chemin de fer de tous dommages qui pourraient résulter de l'absence, de l'insuffisance ou de l'irrégularité de ces pièces, sauf le cas de faute de la part du chemin de fer. 11 déc. 1893.

Le chemin de fer n'est pas tenu d'examiner si les papiers sont exacts et suffisants. Si l'expéditeur s'enquiert auprès du chemin de fer de la nécessité de fournir ces papiers et des conditions qu'ils doivent présenter, l'administration doit lui faire part de toutes les dispositions qui lui sont connues. Elle doit, même lorsque l'expéditeur *ne lui a demandé aucune direction*, attirer son attention sur toute erreur facilement reconnaissable quant aux papiers requis ou à leur rédaction.

Les formalités de douane, d'octroi ou de police seront remplies en cours de route par le chemin de fer. Celui-ci sera libre, sous sa propre responsabilité, de confier ce soin à un commissionnaire ou de s'en charger lui-même. Dans l'un et l'autre cas, le chemin de fer aura les obligations d'un commissionnaire.

Toutefois, l'ayant droit à la marchandise pourra, soit par lui-même, soit par un mandataire désigné par la lettre de voiture, assister aux opérations de douane pour donner tous les renseignements nécessaires concernant la tarification de la marchandise et présenter ses observations. Cette faculté donnée à l'ayant droit n'emporte ni le droit de prendre possession de la marchandise, ni le droit de procéder aux opérations de douane.

Le destinataire aura le droit de remplir, à l'arrivée de la marchandise dans la gare destinataire, les formalités de douane et d'octroi, à moins de stipulations contraires dans la lettre de voiture. En fait de destination, c'est la gare destinataire indiquée dans la lettre de voiture qui fait règle.

11 déc.
1893. Lorsque les papiers d'accompagnement indiquent d'une manière précise si la marchandise est destinée à l'importation ou au transit, si l'acquittement du droit d'entrée doit s'effectuer à la frontière ou au lieu de destination, — dans le cas où il existe un bureau de péages à ce dernier endroit, — ces indications font règle.

Si l'expéditeur a demandé un mode d'expédition qui ne peut être suivi dans le cas spécial, le chemin de fer prescrira le mode qu'il estime le plus favorable aux intérêts de l'expéditeur. Celui-ci en sera avisé.

Le chemin de fer n'assume aucune responsabilité pour les papiers d'accompagnement non mentionnés dans la lettre de voiture.

Les marchandises dont la fermeture douanière est endommagée ou défectueuse, ne sont pas admises au transport.

Les marchandises qui doivent voyager sous fermeture de douane, ne peuvent être chargées sur des wagons ouverts que si l'expéditeur pourvoit à un mode de bâchage répondant aux prescriptions douanières et d'octroi. Les frais qui en résultent sont à la charge de l'expéditeur ou du destinataire.

Les taxes pour l'accomplissement par le chemin de fer des formalités de douane et d'octroi sont perçues conformément aux dispositions du tarif des frais accessoires.

§ 65.

Calcul des prix de transport.

Les prix de transport seront calculés conformément aux tarifs légalement en vigueur et dûment publiés. Tout traité particulier, qui aurait pour effet d'accorder à un ou plusieurs expéditeurs une réduction de prix sur

les tarifs, est formellement interdit et nul de plein droit. Toutefois sont autorisées les réductions de prix dûment publiées et également accessibles à tous aux mêmes conditions. 11 déc. 1893.

Il ne sera perçu, au profit des chemins de fer, en sus des taxes de transport et des frais accessoires ou spéciaux prévus par les tarifs, aucune autre somme que les dépenses faites par les chemins de fer, — tels que droits de sortie, d'entrée et de transit, frais de camionnage d'une gare à l'autre non indiqués par le tarif, frais de réparations nécessités par le conditionnement extérieur ou intérieur des marchandises pour en assurer la conservation.

Ces dépenses devront être dûment constatées et seront mentionnées sur la lettre de voiture, qui sera accompagnée des pièces justificatives.

Les frais de transport représentent seulement ce qui est dû pour le transport des marchandises d'une station à une autre, mais non la prise à domicile chez l'expéditeur, la remise à domicile chez le destinataire, etc. Si le chemin de fer se charge de faire prendre les marchandises au domicile de l'expéditeur, de les décharger d'un bateau, d'en effectuer la remise au domicile du destinataire ou à un autre endroit, par exemple dans des entrepôts, des bateaux, etc., il perçoit de ce chef les taxes fixées soit par les tarifs, soit par un avis affiché dans les bureaux d'expédition.

§ 66.

Chargement et déchargement des marchandises.

Le transbordement des marchandises, du char d'un particulier dans la halle ou vice versa, de même que celui qui est opéré du char dans le wagon ou récipro-

11 déc. 1893. quement, s'il y est pourvu par l'administration, est soumis à la taxe fixée par les tarifs. La même taxe est applicable au chargement et au déchargement des marchandises dont, suivant les tarifs, la manutention concerne l'expéditeur et le destinataire, au cas où l'administration pourvoirait à ces opérations, ce que d'ailleurs elle n'est pas tenue de faire.

Les prescriptions de tarif déterminent les cas dans lesquels le chargement et le déchargement des marchandises sont effectués par les soins du chemin de fer.

§ 67.

Paiement des frais de transport.

Si les frais de transport n'ont pas été payés lors de la remise de la marchandise au transport, ils seront considérés comme mis à la charge du destinataire. Les affranchissements partiels ne sont pas admis.

Le chemin de fer expéditeur peut exiger l'avance des frais de transport lorsqu'il s'agit de marchandises qui, d'après son appréciation, sont sujettes à une prompte détérioration, ou qui, à cause de leur valeur minime, ne lui garantissent pas suffisamment les frais de transport. Par exemple, le paiement des frais de transport peut toujours être réclamé, au moment de la consignation, pour la glace (eau congelée), la levure, les crustacés, les poissons frais de tout genre, les légumes verts, la viande fraîche, le gibier, la volaille morte, les plantes vives, les fruits frais (pour ce dernier article, pendant les mois d'octobre à avril inclusivement), de même que pour les caisses et paniers vides ayant servi.

Si, en cas de transport en port payé, le montant des frais ne peut pas être fixé exactement au moment de l'expédition, le chemin de fer pourra exiger le dépôt d'une somme représentant approximativement ces frais.

En cas d'application irrégulière du tarif ou d'erreurs de calcul dans la fixation des frais de transport et des frais accessoires, la différence en plus ou en moins devra être remboursée. Toute réclamation pour erreur n'est recevable que si elle est faite dans le délai d'un an à partir du jour du paiement. Les dispositions contenues au § 100, alinéa 3, sont applicables aux réclamations mentionnées dans le présent paragraphe, tant contre le chemin de fer qu'en sa faveur. Les dispositions de l'alinéa 1 du § 99 ne s'appliquent pas dans ce cas.

11 déc.
1893.

A moins de mention contraire expressément indiquée dans la lettre de voiture par l'expéditeur, le mot „franco“ signifie que l'expéditeur acquitte les frais de transport, y compris les taxes supplémentaires pour déclaration de l'intérêt à la livraison et pour remboursements, s'il y a lieu, ainsi que tous les autres frais accessoires qui, d'après le règlement et les tarifs, peuvent être calculés par le bureau de départ. La mention „franco de droits de douane“ comprend non seulement les droits de douane, mais les taxes et frais accessoires attribués aux administrations de chemins de fer à l'occasion des opérations en douane.

L'affranchissement doit être prescrit par l'expéditeur dans la lettre de voiture, à la place réservée à cet effet ; à ce défaut, les envois sont considérés et traités comme expéditions en port dû.

Les demandes en restitution de taxes inexactement calculées doivent être adressées par l'expéditeur avant l'expiration du délai de prescription :

- a. au chemin de fer expéditeur, s'il s'agit d'expéditions en port payé ;
- b. au chemin de fer destinataire, s'il s'agit d'expéditions en port dû.

11 déc.
1893. A ces demandes doivent être jointes les lettres de voiture qui ont accompagné la marchandise, ainsi que toutes autres pièces justificatives des sommes payées.

§ 68.

Remboursements.

L'expéditeur pourra grever la marchandise d'un remboursement jusqu'à concurrence de sa valeur. Toutefois, ce remboursement ne pourra excéder 2000 francs qu'autant que tous les chemins de fer qui participent au transport y consentiront. Les marchandises dont le prix de transport peut être réclamé d'avance (§ 67, alinéa 2) ne pourront être grevées d'un remboursement que du consentement de la gare expéditrice. La gare expéditrice peut aussi, si elle le juge à propos, accorder des débours.

L'envoi contre remboursement donnera lieu à la perception d'une taxe conformément au tarif des frais accessoires. Cette taxe est perçue même dans le cas où, par suite de dispositions ultérieures, le remboursement est retiré en tout ou en partie. Si la taxe de remboursement n'a pas été payée par l'expéditeur, elle est encaissée auprès du destinataire de la marchandise.

Le chemin de fer est tenu de payer le remboursement à l'expéditeur dès que le montant en aura été soldé par le destinataire. Le chemin de fer n'est pas tenu de payer d'avance des débours faits avant la consignation de la marchandise.

Si la marchandise a été délivrée au destinataire sans encaissement préalable du remboursement, le chemin de fer sera responsable du dommage et sera tenu de payer immédiatement à l'expéditeur le montant de ce dommage jusqu'à concurrence du montant du remboursement, sauf son recours contre le destinataire.

Le montant du remboursement doit être indiqué en toutes lettres et en chiffres dans la lettre de voiture. 11 déc. 1893.

L'expéditeur reçoit, lors de la remise d'une expédition grevée d'un remboursement, un mandat ou bulletin de remboursement qui tient lieu du montant en espèces. Dès que le destinataire a effectué son paiement, l'ayant droit en sera avisé et le montant du remboursement sera remis à l'expéditeur, en échange de ce bulletin et contre quittance.

§ 69.

Délais de livraison.

Les délais de livraison sont publiés dans les tarifs ; ils se décomposent en délais d'expédition et délais de transport, et ne doivent pas excéder les termes *maxima* suivants :

a. Pour les marchandises en grande vitesse :

1° Délai d'expédition : Les marchandises en grande vitesse sont expédiées par le premier train de voyageurs affecté aux transports de grande vitesse, qui part après la consignation, moyennant qu'elles aient été remises, dans les gares principales, au moins 2 heures, et dans les gares intermédiaires, au moins 1 heure avant le départ de ce train.

2° Délai de transport pour chaque parcours indivisible de 250 kilomètres, longueur effective, 1 jour.

Si le transport a lieu au moyen de trains de marchandises (§ 53, 1, *a*), le délai de transport commence néanmoins à courir dès le départ du prochain train de voyageurs qui fait règle pour le délai d'expédition (1^{er} alinéa, *a*, 1).

11 déc.
1893.

b. Pour les marchandises en petite vitesse :

1° Délai d'expédition, 2 jours.

2° Délai de transport, pour chaque parcours indivisible de 125 kilomètres, longueur effective, 1 jour.

Le délai de transport est calculé d'après la totalité des distances du point de départ au point d'arrivée. Le délai d'expédition pour les transports en petite vitesse ne peut être calculé qu'une fois, quel que soit le nombre des administrations qui participent au transport.

Le Conseil fédéral peut accorder des délais supplémentaires dans les cas suivants :

a. Aux époques de trafic extraordinaire.

b. Lors de transbordement sur des lignes dont l'écartement des rails est différent, ou sur des bateaux à vapeur.

c. Pour les marchandises qui sont transportées à des prix exceptionnellement réduits.

Ces délais supplémentaires doivent être dûment publiés.

Dans des circonstances exceptionnelles et après avoir entendu les administrations, le Conseil fédéral a le droit de raccourcir les délais de livraison pour certaines relations.

Le délai de livraison pour les colis grande vitesse commence, sous réserve de consignation en temps utile, au moment du départ du plus prochain train de voyageurs, transportant des colis grande vitesse; pour les colis à petite vitesse, ce délai commence à courir dès minuit qui suit l'heure où la lettre de voiture a été timbrée. Le délai de livraison est considéré comme observé, pour les gares qui ont un service de camionnage,

lorsqu'avant son expiration la marchandise est livrée au destinataire ou à la personne en droit d'en prendre livraison, à domicile ou au bureau (ou magasin). Dans les gares qui n'ont pas de service de camionnage, ou lorsque l'on a expressément décliné le transport à domicile ou au bureau (ou magasin) [§ 74, alinéa 9], ce délai de livraison est observé si, avant son expiration, un avis écrit d'arrivée de la marchandise en gare a été remis à la poste pour le destinataire, ou que cet avis lui soit effectivement parvenu d'une autre manière.

11 déc.
1893.

Pour les marchandises adressées gare restante, le délai de livraison est observé, lorsqu'avant son expiration, la marchandise est, à la gare destinataire, mise à disposition pour l'enlèvement.

Le temps nécessaire à l'accomplissement des formalités de douane ou d'octroi n'est pas compris dans le compte des délais; ne sont pas non plus comptés, pour les marchandises en petite vitesse, les dimanches et jours de fêtes générales (Nouvel-An, Vendredi-Saint, Ascension et Noël) pendant lesquels le service des marchandises reste suspendu.

En outre, dans le calcul des délais pour les marchandises en petite vitesse qui, la veille d'un jour férié légalement reconnu dans un canton, comme il est indiqué au § 55, 3^{me} alinéa, sont remises à l'expédition sans pouvoir être chargées, ou parviennent à destination, mais ne peuvent être délivrées, ce jour férié n'est pas compté.

§ 70.

Droit de disposer de la marchandise.

L'expéditeur a seul le droit de disposer de la marchandise, soit en la retirant à la gare de départ, soit en l'arrêtant en cours de route, soit en la faisant délivrer

11 déc. 1893. au lieu de destination ou en cours de route à une personne autre que celle du destinataire indiqué sur la lettre de voiture.

Toutefois l'expéditeur ne peut exercer ce droit *qu'autant qu'il produit le duplicata de la lettre de voiture ou le récépissé* (§ 62, alinéas 5 et 7). L'expéditeur qui renonce à la délivrance d'un duplicata de la lettre de voiture ou d'un récépissé, perd le droit de disposer ultérieurement de la marchandise. Le chemin de fer qui se sera conformé aux ordres de l'expéditeur sans exiger la présentation de ce duplicata ou du récépissé, sera responsable du préjudice causé par ce fait vis-à-vis du destinataire auquel ce duplicata ou le récépissé aura été remis par l'expéditeur.

Le chemin de fer n'est tenu d'observer ces ordres de l'expéditeur que lorsqu'ils sont transmis par l'intermédiaire de la gare d'expédition.

Le droit de l'expéditeur, même muni du duplicata ou du récépissé, cesse lorsque la marchandise étant arrivée à destination, la lettre de voiture a été remise au destinataire, ou que celui-ci a intenté l'action mentionnée au § 71 en assignant le chemin de fer. A partir de ce moment, le droit de disposer passe au destinataire, aux ordres duquel le chemin de fer doit se conformer, sous peine d'être responsable envers lui de la marchandise.

Le chemin de fer ne peut se refuser à l'exécution des ordres dont il est fait mention à l'alinéa 1, ni apporter des retards ou des changements à ces ordres, qu'autant qu'il en résulterait un trouble dans le service régulier de l'exploitation.

Les ordres mentionnés à l'alinéa 1 doivent être donnés au moyen d'une déclaration écrite, signée par

l'expéditeur conformément au formulaire prescrit dans l'annexe IX. Cette déclaration doit être répétée sur le duplicata de la lettre de voiture ou sur le récépissé, lesquels seront présentés en même temps au chemin de fer et rendus par ce dernier à l'expéditeur.

11 déc.
1893.

Toute disposition de l'expéditeur donnée sous une autre forme sera nulle et non avenue.

Le chemin de fer aura droit au remboursement des frais résultant de l'exécution des ordres mentionnés à l'alinéa 1, à moins que l'ordre n'ait eu pour cause la faute du chemin de fer.

Si la marchandise n'a pas encore été expédiée, l'expéditeur doit indemniser le chemin de fer, au moyen du paiement de la taxe de magasinage, des frais de chargement et de déchargement, de la location des wagons, etc., pour le magasinage et pour les frais qui lui sont causés par sa renonciation au contrat, à moins toutefois que cette renonciation ne soit la conséquence d'un retard dans l'expédition, provenant du chemin de fer.

Lorsque la marchandise est arrêtée et livrée dans une gare intermédiaire, le port est perçu jusqu'à cette gare. Si, par contre, la marchandise est dirigée de la gare où elle a été arrêtée, soit en retour sur la gare expéditrice, soit sur une autre gare intermédiaire, il est perçu, en sus du port précité, dans le premier cas, le port de retour jusqu'à la gare expéditrice, et dans le second cas, le port depuis la gare intermédiaire où la marchandise a été arrêtée jusqu'à la nouvelle gare destinataire.

Les ordres prévus au 1^{er} alinéa peuvent aussi être exécutés par voie télégraphique, si l'expéditeur le requiert et en paie les frais. Les demandes de ce genre doivent être inscrites par lui dans la déclaration (annexe IX).

11 déc.
1893. Les instructions ultérieures de l'expéditeur relativement à l'inscription ou à l'augmentation du remboursement peuvent être admises par l'administration expéditrice, si elle le juge à propos, à la condition d'être mentionnées dans le duplicata de la lettre de voiture ou dans le récépissé. S'il s'agit d'une diminution ou du retrait du remboursement, une mention dans le bulletin de remboursement suffit. Les instructions tendant à l'affranchissement ultérieur sont admises sans autre formalité.

§ 71.

Livraison de la marchandise.

Le chemin de fer est tenu de délivrer, au lieu de destination, la lettre de voiture et la marchandise au destinataire, contre quittance et remboursement du montant des créances résultant de la lettre de voiture.

Après l'arrivée de la marchandise au lieu de destination, le destinataire est autorisé, soit qu'il agisse dans son propre intérêt, soit dans l'intérêt d'autrui, à faire valoir en son propre nom, vis-à-vis du chemin de fer, les droits résultant du contrat de transport pour l'exécution des obligations que ce contrat lui impose. Il pourra, notamment, demander au chemin de fer la remise de la lettre de voiture et la délivrance de la marchandise. Ce droit s'éteint quand l'expéditeur, en possession du duplicata ou d'un récépissé, a donné au chemin de fer, en vertu du § 70, un ordre contraire.

La station destinataire désignée par l'expéditeur est considérée comme lieu de livraison.

L'administration est en droit de remettre à un commissionnaire ou de faire parvenir d'une autre manière, aux frais et risques de l'expéditeur, les envois à desti-

nation d'une localité située à distance du chemin de fer, à moins que des mesures n'aient été prises par l'expéditeur ou le destinataire pour l'enlèvement immédiat de la marchandise. Il en sera de même pour les envois à l'adresse d'une station qui ne serait pas ouverte au service des marchandises. Si, toutefois, l'administration a organisé elle-même un service de transports pour l'expédition des marchandises au lieu de destination éloigné du chemin de fer, elle est responsable de cette expédition en qualité de transporteur.

11 déc.
1893.

§ 72.

Acceptation de la marchandise par le destinataire.

La réception de la marchandise et de la lettre de voiture oblige le destinataire à payer au chemin de fer le montant des créances résultant de la lettre de voiture.

§ 73.

Empêchements au transport.

Si le transport est empêché ou interrompu par force majeure ou par un cas fortuit quelconque et que la marchandise ne puisse pas être transportée par une autre route, le chemin de fer demandera de nouvelles instructions à l'expéditeur.

L'expéditeur pourra résilier le contrat, à charge par lui de payer au chemin de fer le montant des frais préparatoires au transport, ceux de déchargement et ceux de transport proportionnellement à la distance déjà parcourue, à moins que le chemin de fer ne soit en faute.

Lorsqu'en cas d'interruption, le transport peut être effectué par une autre route, le chemin de fer aura le droit de décider s'il est de l'intérêt de l'expéditeur, soit

11 déc. 1893. de faire continuer la marchandise par cette autre route, soit de l'arrêter en demandant des instructions à l'expéditeur. Si toutefois le choix de la route auxiliaire entraîne des frais supplémentaires, le chemin de fer doit, en service intérieur, requérir préalablement l'approbation de l'expéditeur.

Si l'expéditeur n'est pas en possession du duplicata de la lettre de voiture ou du récépissé, les instructions qu'il donnera, dans les cas prévus par le présent paragraphe, ne pourront pas modifier la désignation du destinataire ni le lieu de destination.

Si, dans les cas prévus ci-dessus, l'expéditeur ne donne pas les nouvelles instructions demandées par le chemin de fer, celui-ci est en droit de procéder, à l'égard de la marchandise, de la manière indiquée au § 78 pour les marchandises dont la livraison n'est pas possible.

Pour le transport en retour, de même que pour les parcours supplémentaires effectués par la marchandise, il y a lieu de percevoir les taxes fixées par les tarifs, si la compagnie n'est pas en faute.

§ 74.

Mode de procéder pour la livraison de la marchandise.

Faute d'instructions postérieures de l'expéditeur (voir § 70), et si la marchandise n'est pas adressée gare restante, le chemin de fer doit, dans les 24 heures au plus tard après l'arrivée de la marchandise, lors même que le délai fixé pour la livraison ne serait pas encore écoulé, présenter la lettre de voiture au destinataire, ou tout au moins lui envoyer une lettre d'avis par la voie d'usage, puis, sans autre retard, lui délivrer la marchandise avec la lettre de voiture, contre paiement du prix de transport et des autres frais qui pourraient la grever.

S'il s'agit de marchandises en grande vitesse, la lettre de voiture doit être présentée ou la lettre d'avis envoyée dans le délai de quatre heures après l'arrivée, ou au plus tard le lendemain à 9 heures du matin, si la marchandise est arrivée après 5 heures du soir. 11 déc. 1893.

Pour les marchandises adressées gare restante, il n'est pas donné d'avis.

Le jour de l'arrivée des marchandises à la gare de destination doit être indiqué sur la lettre de voiture au moyen d'un timbre à date. Pour les transports en grande vitesse, on ajoutera l'heure de l'arrivée.

Lorsqu'aucune décision de l'expéditeur ne s'y oppose (§ 70), le destinataire désigné peut aussi, après l'arrivée de la marchandise à la station de destination et sans attendre un avis du chemin de fer, réclamer la remise de la lettre de voiture et la délivrance de la marchandise (§ 71).

Les administrations de chemins de fer sont tenues, sur demande, de peser les marchandises avant leur livraison, contre paiement de la taxe fixée par le tarif des frais accessoires et d'indiquer le résultat du pesage dans la lettre de voiture ou dans un bulletin spécial.

Après paiement des ports dus, s'il y en a, ainsi que des frais et débours qui grèvent l'expédition, la marchandise est délivrée au destinataire, contre quittance et sur le vu de la lettre de voiture acquittée. On observera à cet égard les dispositions spéciales ci-après :

- a. Les marchandises doivent être enlevées, aux heures ouvrables, dans les 24 heures qui suivent l'envoi de la lettre d'avis au destinataire. Les envois adressés gare restante doivent être enlevés 24 heures après leur arrivée, de même que ceux dont les destinataires ont demandé, une fois pour toutes et

11 déc.
1893.

par écrit, qu'il ne leur soit pas adressé d'avis par la gare. S'il arrive en même temps et pour le même destinataire un certain nombre de wagons complets, le délai d'enlèvement est de 48 heures.

b. Les dimanches et jours de fêtes (§ 55, 3^{me} alinéa) ne rentrent pas dans les comptes de délais.

Les administrations des chemins de fer ne sont pas tenues d'aviser de l'arrivée de marchandises les dimanches et jours de fêtes (§ 55, 3^{me} alinéa) et elles ne peuvent pas les délivrer ces jours-là, qui, par conséquent, ne sont pas comptés dans le calcul des délais d'avis et de livraison.

Aux stations où l'administration du chemin de fer a organisé un service de camionnage, les marchandises peuvent, au lieu d'être avisées, être directement rendues au domicile du destinataire; lorsque celui-ci veut prendre lui-même livraison de ses marchandises en gare ou en confier, d'une manière régulière, le transport à d'autres entrepreneurs que ceux de l'administration, il doit en avertir par écrit la gare aux marchandises.

Le destinataire ne peut enlever lui-même les marchandises qui, en vertu des prescriptions de douane ou d'octroi ou pour tout autre motif, doivent être conduites dans les locaux ou entrepôts de douane ou d'octroi.

Lorsqu'une partie des marchandises détaillées dans la lettre de voiture est restée en arrière, le destinataire ne peut à l'égard de la compagnie de chemin de fer refuser de prendre livraison de la partie de l'envoi parvenue à destination, ni de payer le montant proportionnel des frais qui concernent cette partie, à supposer toutefois qu'il s'agisse d'articles couramment utilisables en l'absence même des objets en souffrance. Le tout sans préjudice

des indemnités auxquelles il peut avoir droit. (Voir aussi § 99, 3^{me} alinéa.) La marchandise ne peut pas non plus être refusée pour cause d'avarie. 11 déc. 1893.

§ 75.

Perception des créances grevant la marchandise.

Le chemin de fer dernier transporteur est tenu d'opérer, lors de la livraison, le recouvrement de la totalité des créances résultant de la lettre de voiture, notamment des frais de transport, des frais accessoires, de ceux de douane et autres débours nécessités par l'exécution du transport, des remboursements et autres sommes qui pourraient grever la marchandise. Il opère ces recouvrements tant pour son compte que pour celui des chemins de fer précédents ou des autres intéressés.

§ 76.

Droits de gage pour les créances résultant du transport.

Le chemin de fer a sur la marchandise les droits d'un créancier gagiste pour la totalité des créances indiquées au § 75. Ces droits subsistent aussi longtemps que la marchandise se trouve entre les mains du chemin de fer ou d'un tiers qui la détient pour lui.

La délivrance de la marchandise ne peut être refusée au destinataire qui conteste tout ou partie des taxes à lui réclamées, s'il dépose en mains de l'autorité la somme contestée, aux frais et périls de qui de droit. La somme déposée remplace la marchandise pour l'exercice du droit de rétention et de gage. Cette disposition ne concerne toutefois pas les remboursements.

11 déc.
1893.

§ 77.

Effets du droit de gage.

Les effets du droit de gage seront réglés d'après le code fédéral des obligations.

§ 78.

Empêchements à la livraison.

Il y a empêchement à la livraison lorsque la marchandise est refusée ou que son acceptation n'a pas pu être obtenue dans les cinq jours qui suivent l'envoi de la lettre d'avis. Pour les marchandises adressées gare restante ou à des destinataires n'habitant pas la localité où se trouve la gare, l'empêchement à la livraison est considéré comme établi si la marchandise est refusée ou n'est pas acceptée dans les quatorze jours qui suivent son arrivée.

Lorsqu'il se présente des empêchements à la livraison de la marchandise, la station chargée de la livraison doit en prévenir sans retard l'expéditeur par l'entremise de la gare d'expédition. Elle ne doit en aucun cas retourner la marchandise sans le consentement exprès de l'expéditeur.

En attendant, le chemin de fer doit déposer la marchandise, aux frais et périls de l'expéditeur, dans ses propres entrepôts ou entre les mains d'un tiers.

Il a le droit de déposer ces marchandises après l'expiration de 25 jours depuis leur arrivée, contre remboursement des frais et débours qui les grèvent, dans un entrepôt public, ou de les confier à un commissionnaire reconnu par lui comme solvable, aux frais et risques de l'ayant droit, et de les tenir dans cet endroit à la disposition de l'expéditeur, en avisant immédiatement

ce dernier. Lorsque ce dépôt a eu lieu et que l'expéditeu
11 déc.
1893.
diteur a été avisé par les soins de la gare expéditrice,
le contrat de transport est accompli, à moins que l'em-
pêchement à la livraison ne résulte d'une faute du che-
min de fer, et les instructions et les correspondances de
l'expéditeur au sujet de la marchandise entreposée ne
doivent plus passer par l'intermédiaire de la gare expé-
ditrice ou destinataire, mais être adressées par l'expédi-
teur directement à l'entrepôt ou au commissionnaire.

Aussi longtemps que la gare destinataire n'a pas
reçu d'ordre contraire de l'expéditeur, elle doit livrer la
marchandise refusée ou non retirée au destinataire qui
la réclame ultérieurement. Elle en avise immédiatement
l'expéditeur par l'entremise de la gare expéditrice.

La marchandise exposée à une détérioration rapide,
ou dont la valeur présumée ne couvre pas les frais qui
la grèvent, *doit* être immédiatement vendue au bénéfice
de qui de droit. Il *peut* en être de même de la mar-
chandise dont ni l'expéditeur ni le destinataire n'ont dis-
posé après un délai de trente jours. Dans les deux cas,
les parties intéressées doivent être informées de la mise
en vente, et cela au moins huit jours d'avance, lorsque
la nature de la marchandise le permet.

La vente, dans les deux premiers cas, peut être
faite extra-judiciairement, si ni le destinataire ni l'expé-
diteur ou leur représentant ne requièrent une vente
judiciaire. Dans le cas de vente extra-judiciaire, l'employé
du chemin de fer chargé de la vente doit s'adjoindre un
tiers désintéressé et faire procéder aux publications con-
formément à l'usage de la localité (affiches en bourse,
criée, etc.). La vente doit alors être constatée par un
procès-verbal signé par ces deux personnes; il en est
donné copie à l'expéditeur.

11 déc.
1893. En exerçant les droits qui lui sont donnés par cet article, le chemin de fer doit sauvegarder au mieux les intérêts présumés du propriétaire; il peut être attaqué en dommages-intérêts s'il est prouvé qu'il y a eu faute de sa part.

§ 79.

Frais de magasinage et de location de wagons.

Lorsque les marchandises portées dans une même lettre de voiture ne sont remises à l'expédition que successivement, ou lorsque, la lettre de voiture étant irrégulière ou incomplète, les marchandises doivent rester en dépôt jusqu'à l'arrivée de la lettre de voiture rectifiée, l'administration est en droit, si l'expédition n'est pas régularisée dans les 24 heures, de réclamer un magasinage à partir de l'expiration de ces 24 heures jusqu'au moment où la totalité des marchandises sera remise à l'expédition ou que la lettre de voiture aura été complétée et rectifiée.

Une indemnité pour location de wagons peut être réclamée à l'expéditeur qui, louant des wagons à marchandises qu'il doit charger lui-même, n'en effectue pas le chargement et n'en fait pas l'expédition dans le délai prescrit par les règlements spéciaux; s'il en est requis, il doit, au moment où il retient des wagons, déposer un cautionnement égal à une journée de loyer. Dans ce cas, l'administration est en droit, après 24 heures écoulées, de faire décharger la marchandise aux frais de l'expéditeur, de la mettre en magasin à ses risques et périls et contre paiement de la taxe de magasinage, enfin de lui retirer l'usage des wagons retenus.

Un droit de magasinage est également dû pour toute marchandise qui ne serait pas enlevée dans le délai réglementaire.

L'administration est autorisée à faire décharger, aux frais de l'expéditeur ou, cas échéant, du destinataire, les marchandises dont le chargement incombait à l'expéditeur et que le destinataire n'aurait pas fait décharger et enlever dans le délai fixé; elle peut de plus réclamer, dans ce cas, l'indemnité prévue pour magasinage ou location de wagons.

11 déc.
1893.

Lorsque les destinataires n'ont pu être informés de l'arrivée en gare de la marchandise comme aussi lorsqu'il s'agit d'envois adressés „gare restante“, les magasinages et indemnités pour location de wagons commencent à courir 24 heures après l'arrivée.

En cas d'encombrement de marchandises venant entraver le trafic régulier ou le rendre impossible, les administrations sont autorisées, avec l'assentiment du Conseil fédéral, à restreindre les délais de stationnement ou à élever les droits de magasinage et les locations de wagons, en ce qui concerne les stations encombrées, et pendant la durée de l'encombrement, et même à prendre concurremment ces deux ordres de mesures.

§ 80.

Constatacion de la perte ou de l'avarie de la marchandise.

Dans tous les cas de perte totale ou partielle et d'avarie, les administrations de chemins de fer sont tenues de faire immédiatement des recherches, d'en constater le résultat par écrit, et de le communiquer aux intéressés sur leur demande, et en tous cas à la gare d'expédition.

Si le chemin de fer découvre ou suppose une perte partielle ou une avarie de la marchandise, ou si l'ayant droit en allègue l'existence, il sera immédiatement dressé

11 déc. un procès-verbal par le chemin de fer pour constater
1893. l'état de la marchandise, le montant du dommage, et, autant que possible, la cause de la perte partielle et de l'avarie et l'époque à laquelle elles remontent. En cas de perte totale de la marchandise (§ 88), il sera également dressé un procès-verbal.

Dans tous les cas où l'état de la marchandise donne lieu à contestation, le chemin de fer et le destinataire ont le droit de demander, à l'autorité compétente du lieu où se trouve la marchandise, la nomination d'experts aux fins d'en constater l'état et d'en faire rapport, le tout aux frais de qui de droit.

Toutes les fois qu'il y a contestation, l'autorité compétente du lieu où se trouve la marchandise peut aussi, sur la demande de l'une des deux parties, ordonner que la marchandise soit, aux frais et périls de qui de droit, déposée dans un entrepôt public ou chez un tiers, et, après constatation de son état si cela est nécessaire, vendue en tout ou en partie pour couvrir les frais de transport et autres remboursements qui la grèvent. Le paiement ou le dépôt (§ 76) de toutes les sommes qui grèvent la marchandise suspend la vente aussi longtemps qu'elle n'a pas été effectuée.

§ 81.

Légitimation en cas de poursuite.

Les actions contre les chemins de fer, qui naissent du contrat de transport, n'appartiennent qu'à celui qui a le droit de disposer de la marchandise.

Si le duplicata ou le récépissé ne peut pas être représenté par l'expéditeur, celui-ci ne pourra intenter l'action que si le destinataire l'a autorisé à le faire.

Les réclamations extrajudiciaires doivent être accom- 11 déc.
pagnées d'une pièce établissant la valeur de la marchan- 1893.
dise (facture) et de la lettre de voiture.

§ 82.

Responsabilité de plusieurs chemins de fer.

Le chemin de fer qui a accepté au transport la marchandise avec la lettre de voiture est responsable de l'exécution du transport sur le parcours total jusqu'à la livraison.

Chaque chemin de fer subséquent, par le fait même de la remise de la marchandise avec la lettre de voiture primitive, participe au contrat de transport, conformément à la lettre de voiture, et accepte l'obligation d'exécuter le transport en vertu de cette lettre.

L'action fondée sur le contrat de transport ne pourra, sauf le recours des chemins de fer entre eux, être intentée que contre la première administration ou celle qui aura reçu en dernier lieu la marchandise avec la lettre de voiture, ou contre l'administration sur le réseau de laquelle le dommage aura été occasionné. Le demandeur aura le choix entre les susdites administrations.

L'action ne pourra être intentée que devant un tribunal siégeant là où l'administration actionnée aura son domicile.

Une fois l'action intentée, le droit d'option entre les chemins de fer mentionnés à l'alinéa 3 est éteint.

§ 83.

Demandes reconventionnelles. — Exceptions.

Les réclamations fondées sur le contrat de transport pourront être formées contre une autre administration que celles désignées au § 82, alinéa 3, lorsqu'elles se

11 déc. 1893. présentent sous la forme de demandes reconventionnelles ou d'exceptions et que la demande principale est fondée sur le même contrat de transport.

§ 84.

Responsabilité des chemins de fer pour leurs agents.

Le chemin de fer est responsable des agents attachés à son service et des autres personnes qu'il emploie pour l'exécution du transport dont il s'est chargé.

§ 85.

Responsabilité pour perte ou avarie en général.

Le chemin de fer est responsable, sauf les dispositions contenues dans les paragraphes ci-après, du dommage résultant de la perte (totale ou partielle) ou de l'avarie de la marchandise, à partir de l'acceptation au transport jusqu'à la livraison. Il sera déchargé de cette responsabilité, s'il prouve que le dommage a eu pour cause une faute de l'ayant droit, un ordre de celui-ci ne résultant pas d'une faute du chemin de fer, un vice propre de la marchandise (détérioration intérieure, déchet, coulage ordinaire, etc.), ou un cas de force majeure.

Lorsqu'un chemin de fer se charge du transport de la marchandise avec une lettre de voiture indiquant comme lieu de livraison une localité située hors du parcours de ses lignes ou des lignes avec lesquelles il est en trafic, la responsabilité du ou des chemins de fer, comme transporteurs, n'existe pas pour le transport tout entier, jusqu'au lieu de livraison, mais seulement jusqu'à l'endroit où doit cesser le transport par chemin de fer. L'expéditeur est seul responsable de l'acheminement ultérieur des marchandises, à moins que le chemin de

fer n'ait organisé lui-même des moyens de transport, auquel cas il reste responsable, comme transporteur, jusqu'au lieu de livraison. 11 déc. 1893.

S'il s'agit d'expéditions destinées à l'étranger ou remises au transport à l'étranger, mais auxquelles les conventions internationales en vigueur ne peuvent être appliquées, et si le dommage a eu lieu sur le chemin de fer étranger, cette responsabilité cesse pour la compagnie suisse, ou se trouve restreinte à la somme dont l'administration fautive est tenue de répondre d'après la loi qui la régit, lorsque la compagnie suisse peut faire la double preuve suivante :

- 1° Que l'accident ou la faute n'a eu lieu qu'après la remise de la marchandise à un chemin de fer étranger ou avant de l'avoir reçue d'un chemin de fer étranger, et
- 2° que, d'après les lois et règlements auxquels le chemin de fer étranger est soumis, on ne peut exiger de ce dernier aucune indemnité ou seulement une indemnité inférieure à celle qui serait à payer d'après le présent règlement.

§ 86.

Restriction de la responsabilité dans certains cas.

Le chemin de fer n'est pas responsable :

- 1° de l'avarie survenue aux marchandises qui, en vertu des prescriptions des tarifs ou de conventions passées avec l'expéditeur, sont transportées en wagons découverts,
en tant que l'avarie sera résultée du danger inhérent à ce mode de transport ;

11 déc.
1893.

- 2° de l'avarie survenue aux marchandises qui, suivant la déclaration de l'expéditeur dans la lettre de voiture (§ 63), sont remises en vrac ou avec un emballage défectueux, quoique, par leur nature et pour être à l'abri des pertes et avaries, elles exigent un emballage,
en tant que l'avarie sera résultée du manque ou de l'état défectueux de l'emballage;
- 3° de l'avarie survenue aux marchandises qui, en vertu des prescriptions des tarifs ou des conventions spéciales passées avec l'expéditeur, ont été chargées ou déchargées par celui-ci ou par le destinataire,
en tant que l'avarie sera résultée du danger inhérent à l'opération du chargement et du déchargement ou d'un chargement défectueux;
- 4° de l'avarie survenue aux marchandises qui, pour des causes inhérentes à leur nature, sont exposées au danger particulier de se perdre en tout ou en partie ou d'être avariées, notamment à la suite de bris, rouille, détérioration intérieure et spontanée, coulage extraordinaire, dessiccation et déperdition,
en tant que l'avarie est résultée de ce danger;
- 5° de l'avarie survenue aux animaux vivants,
en tant que l'avarie est résultée du danger particulier que le transport de ces animaux entraîne pour eux;
- 6° de l'avarie survenue aux marchandises et bestiaux dont le transport, aux termes des tarifs et des conventions passées avec l'expéditeur, ne s'effectue que sous escorte,
en tant que l'avarie est résultée du danger que l'escorte a pour but d'écartier.

Restriction de la responsabilité en cas de déchet de poids.

En ce qui concerne les marchandises qui, en raison de leur nature particulière, subissent en règle générale, par le fait seul du transport, un déchet de poids, le chemin de fer ne répond de ces manquants qu'autant qu'ils dépassent, pour les matières sèches, un pour cent, et pour les marchandises liquides ou remises à l'état humide, deux pour cent. Sont assimilés aux liquides les articles suivants : bois de teinture rapés ou moulus, écorces, racines, bois de réglisse, tabac haché, graisses, savons et huiles fermes, fruits frais, feuilles de tabac fraîches, laine, peaux, fourrures, cuirs, fruits séchés ou cuits, tendons d'animaux, cornes et onglons, os (entiers et moulus), poissons séchés, houblon, mastic frais.

Dans le cas où plusieurs colis sont transportés avec une seule lettre de voiture, la tolérance sera calculée séparément pour chaque colis, lorsque le poids des colis isolés est indiqué sur la lettre de voiture ou peut être constaté d'une autre manière.

Cette restriction de responsabilité ne peut pas toutefois être invoquée lorsqu'il aura été prouvé que la perte, selon les circonstances du fait, ne résulte pas de la nature de la marchandise, ou que la tolérance fixée ne peut pas s'appliquer à raison de la nature de la marchandise ou des circonstances dans lesquelles s'est produit le manquant.

En cas de perte totale de la marchandise, il ne pourra être fait aucune déduction résultant du déchet de route.

11 déc.
1893.

§ 88.

Présomption de perte de la marchandise.

Si la livraison n'a pas eu lieu dans les trente jours qui suivent l'expiration du délai fixé pour la livraison (§ 69), l'ayant droit peut, sans avoir à fournir d'autre preuve, considérer la marchandise comme perdue.

§ 89.

Montant de l'indemnité en cas de perte de la marchandise.

Si, en vertu des articles précédents, l'indemnité pour perte totale ou partielle de la marchandise est mise à la charge du chemin de fer, l'indemnité sera calculée d'après le prix courant des marchandises de même nature et qualité, au lieu et à l'époque où la marchandise a été acceptée au transport. A défaut de prix courant, l'indemnité sera calculée d'après la valeur ordinaire de la marchandise évaluée sur les mêmes bases. Il sera alloué en outre les droits de douane, de transport et autres frais qui auraient pu être déboursés.

§ 90.

Montant de l'indemnité en cas d'application de tarifs spéciaux (exceptionnels).

Les chemins de fer auront la faculté d'offrir au public des conditions spéciales (tarifs spéciaux [exceptionnels]), dans lesquels sera fixé le maximum de l'indemnité à payer en cas de perte ou d'avarie, à la condition que ces tarifs spéciaux correspondent à une réduction sur le prix de transport total calculé d'après les tarifs respectifs ordinaires de chaque chemin de fer, et que le même maximum de l'indemnité soit applicable à tout le parcours.

§ 91.

11 déc.
1893.

Marchandise retrouvée.

L'ayant droit, en recevant le paiement de l'indemnité pour la marchandise perdue, peut, dans la quittance, faire une réserve d'après laquelle, si la marchandise est retrouvée dans les quatre mois dès l'expiration du délai de livraison, il en soit avisé immédiatement par le chemin de fer.

Dans ce cas, l'ayant droit pourra, dans le délai de 30 jours depuis le jour où il aura été avisé, exiger que la marchandise lui soit délivrée sans frais, à son choix, à la gare de départ ou à la gare de destination désignée dans la lettre de voiture et moyennant la restitution de l'indemnité qu'il a reçue.

Si la réserve dont il est question à l'alinéa 1 ci-dessus n'a pas été faite, ou si l'ayant droit n'a pas donné d'instructions dans le délai de 30 jours mentionné à l'alinéa 2 ci-dessus, ou encore si la marchandise a été retrouvée postérieurement au délai de quatre mois, le chemin de fer disposera de la marchandise retrouvée.

§ 92.

Montant de l'indemnité en cas d'avarie de la marchandise.

En cas d'avarie, le chemin de fer aura à payer le montant intégral de la dépréciation subie par la marchandise. Si l'expédition a eu lieu sous le régime d'un tarif spécial (tarif exceptionnel) conformément au § 90, l'indemnité à allouer sera proportionnellement réduite.

Toute avarie est présumée avoir eu lieu *après la réception* de la marchandise par le chemin de fer, si dans la lettre de voiture il n'est fait aucune mention que la marchandise était avariée au moment de sa consignation,

11 déc. 1893. ou si une telle mention n'a été faite que postérieurement à la consignation et à la signature de la lettre de voiture, par le chemin de fer seul, sans que l'expéditeur ou son mandataire ait été appelé. Est toutefois réservée la disposition du § 62, alinéa 4.

Si, en mesurant, en pesant ou en comptant les colis une seconde fois, pendant ou après le transport, on obtient une quantité inférieure à celle indiquée dans la lettre de voiture, il y a présomption que la quantité supérieure indiquée dans la lettre de voiture a été consignée au chemin de fer, et que la diminution s'est produite pendant le transport, sous réserve de la disposition renfermée au § 62, alinéa 4.

Si la mention que la marchandise a été remise avariée se trouve sur la lettre de voiture, mais non sur le duplicata de celle-ci ou sur le récépissé (§ 62), il y a présomption que cette mention a été faite par le chemin de fer seul, après la consignation et la signature de la lettre de voiture. Si la quantité indiquée sur la lettre de voiture est inférieure à celle portée sur le duplicata de la lettre ou sur le récépissé, il y a présomption que la quantité supérieure indiquée sur le duplicata est la seule exacte.

Si la fermeture et l'emballage du colis sont extérieurement intacts lors de la délivrance, et qu'en même temps le poids soit trouvé conforme au poids reconnu lors de la consignation, il y a présomption que le déficit sur le contenu indiqué existait déjà lors de la remise au chemin de fer.

§ 93.

Déclaration de l'intérêt à la livraison.

S'il y a une déclaration d'intérêt à la livraison, il pourra être alloué, en cas de perte totale ou partielle,

en outre de l'indemnité fixée par le § 89, et, en cas d'avarie, en outre de l'indemnité fixée d'après le § 92, des dommages-intérêts, qui ne pourront pas dépasser la somme fixée par la déclaration, à charge par l'ayant droit d'établir l'existence et le montant du dommage. 11 déc. 1893.

La valeur représentant l'intérêt à la livraison devra être inscrite en toutes lettres, à la place réservée à cet effet sur la lettre de voiture.

La taxe supplémentaire, pour déclaration de l'intérêt à la livraison, est fixée au 5 ‰ de la somme déclarée, pour chaque fraction indivisible de 200 km., distance de tarif, avec arrondissement aux 5 cent. supérieurs. Elle est calculée d'après les distances (kilomètres de tarif) qui servent pour chaque section à l'application du prix de transport et qui doivent être indiquées dans la lettre de voiture, sans arrondir chacune des distances partielles à 200 km. et sans compter pour chacune un minimum de taxe. Elle est assimilée aux autres frais de transport et, par conséquent, perçue de l'expéditeur si l'envoi est affranchi, et du destinataire si l'envoi est en port dû.

Le minimum de taxe supplémentaire à percevoir est de cinquante centimes.

Pour les expéditions effectuées au bénéfice de tarifs spéciaux (exceptionnels) pour lesquels les chemins de fer ont fixé, conformément au § 90, un maximum d'indemnité à payer en cas de perte ou d'avarie, la déclaration d'un intérêt à la livraison n'est admise que jusqu'à concurrence de cette somme maximum.

§ 94.

Responsabilité en cas de retard dans la livraison.

Le chemin de fer est responsable du dommage occasionné par l'inobservation des délais de livraison

11 déc. (§ 69), à moins qu'il ne prouve que le retard provient
1893. d'une circonstance indépendante de sa volonté et de son fait.

Les délais de livraison se rapportent toujours à la totalité du parcours; les réclamations concernant les délais de livraison afférents aux parcours partiels ne sont donc pas admises, si le délai total n'a pas été dépassé.

§ 95.

Montant de l'indemnité en cas de retard dans la livraison.

En cas de retard dans la livraison, il pourra être réclamé, sans qu'il y ait à prouver qu'un dommage soit résulté de ce retard :

- a.* Le quart du prix de transport pour un retard égal ou inférieur au quart du délai de transport;
- b.* la moitié du prix de transport pour chaque retard supérieur au quart jusques et y compris la moitié du délai de transport;
- c.* la totalité du prix de transport pour chaque retard dépassant la moitié du délai de transport.

Si la preuve d'un dommage est fournie, on peut réclamer le montant du dommage. Il ne devra toutefois pas dépasser la valeur de la marchandise.

S'il y a eu déclaration de l'intérêt à la livraison, il pourra être réclamé, sans qu'il y ait à prouver qu'un dommage soit résulté de ce retard :

- a.* la moitié du prix de transport pour chaque retard égal ou inférieur à un quart du délai de transport;
- b.* la totalité du prix de transport pour chaque retard dépassant le quart du délai de transport.

Si la preuve est fournie qu'un dommage est résulté de ce retard, il pourra être alloué le montant de ce dommage, qui ne pourra pas dépasser la somme déclarée. 11 déc. 1893.

§ 96.

Indemnité en cas de dol ou de faute grave.

Le paiement de l'indemnité pleine et entière, comprenant les dommages et intérêts, pourra être demandé dans tous les cas où le dommage aurait pour cause un dol ou une faute grave de la part du chemin de fer.

§ 97.

Intérêts de la somme fixée comme indemnité.

L'ayant droit pourra demander des intérêts à raison de 6^o/_o de la somme fixée comme indemnité. Ces intérêts commencent à courir à partir du jour de la demande.

§ 98.

Exclusion de la responsabilité.

La responsabilité telle qu'elle résulte du contrat de transport ne s'applique pas aux objets qui, bien qu'exclus du transport ou admis seulement sous certaines conditions, auraient été néanmoins expédiés sous une déclaration incorrecte ou inexacte ou pour lesquels l'expéditeur n'aurait pas rempli les mesures de sûreté prescrites.

§ 99.

Réclamations après paiement des frais de transport et acceptation de la marchandise.

Le paiement du prix de transport et des autres frais à la charge de la marchandise et la réception de la marchandise éteignent, contre le chemin de fer, toute action provenant du contrat de transport.

11 déc.
1893.

Toutefois l'action n'est pas éteinte :

- a.* si l'ayant droit peut fournir la preuve que le dommage a pour cause un dol ou une faute grave du chemin de fer;
- b.* en cas de réclamation pour cause de retard, lorsqu'elle est faite à l'une des administrations désignées comme responsables par le § 82, alinéa 3, dans un délai ne dépassant pas sept jours, non compris celui de la réception;
- c.* en cas de réclamation pour défauts constatés conformément au § 80 avant l'acceptation de la marchandise par le destinataire, ou dont la constatation aurait dû être faite conformément au § 80 et n'a été omise que par la faute du chemin de fer;
- d.* en cas de réclamation pour dommages non apparents extérieurement, dont l'existence est constatée après la réception, mais seulement aux conditions suivantes :
 - aa.* la demande en constatation faite au chemin de fer ou au tribunal compétent conformément au § 80 doit avoir lieu immédiatement après la découverte du dommage, et au plus tard dans les sept jours à partir de la réception de la marchandise;
 - bb.* l'ayant droit doit prouver que le dommage s'est produit dans l'intervalle écoulé entre la remise au transport et la livraison. Si toutefois la vérification de la marchandise par le destinataire a été possible à la gare de destination et si elle a été offerte par le chemin de fer, il n'y a plus lieu d'appliquer la disposition contenue sous lettre *d.*

Le destinataire sera libre de refuser la réception de la marchandise, même après réception de la lettre de voiture et paiement des frais de transport, aussi longtemps que le dommage dont il soutient l'existence n'aura pas été constaté conformément à sa réquisition. Les réserves faites lors de la réception de la marchandise ne sont d'aucun effet, à moins qu'elles ne soient consenties par le chemin de fer. 11 déc. 1893.

Si l'un ou l'autre des objets désignés dans la lettre de voiture venait à manquer lors de la livraison, le destinataire pourra exclure dans la quittance (§ 71) les colis non livrés, en les désignant spécialement (voir aussi § 74, 11^e alinéa).

Les réclamations mentionnées au présent paragraphe doivent être faites par écrit.

§ 100.

Prescription.

Les actions en indemnité pour perte totale ou partielle, avarie de la marchandise ou retard dans sa livraison, sont prescrites par un an, lorsque l'indemnité n'a pas déjà été fixée par une reconnaissance du chemin de fer, par transaction ou par un jugement. La prescription est de trois ans s'il s'agit d'une action en dommages-intérêts prévue au § 99, 1^{er} alinéa, lettre *a*.

En cas d'avarie ou de perte partielle de la marchandise, la prescription court à partir du jour de la livraison; en cas de perte totale de la marchandise ou de retard dans la livraison, la prescription court à partir du jour où expire le délai de livraison.

Cette prescription est interrompue non seulement par une action intentée, mais aussi par une réclamation

11 déc. écrite, émanée de l'expéditeur ou du destinataire, de telle
1893. sorte que, tant que la réclamation reste en suspens, la prescription cesse de courir.

Si la réclamation est repoussée, une nouvelle prescription d'un an commence à courir à partir du moment où le chemin de fer a restitué les pièces à l'appui à lui confiées (lettres de voiture, procès-verbaux, etc.) et permis ainsi de commencer utilement une poursuite judiciaire. La prescription de l'action n'est pas alors interrompue par une nouvelle réclamation formulée contre ce refus.

Les chemins de fer doivent examiner les réclamations qui leur sont adressées par écrit et y répondre dans le délai le plus bref possible.

§ 101.

Restriction de la demande reconventionnelle et de l'exception.

Les réclamations éteintes ou prescrites conformément aux dispositions des §§ 99 et 100, ne peuvent être reprises ni sous la forme d'une demande reconventionnelle, ni sous celle d'une exception.

§ 102.

Recours des chemins de fer entre eux.

Le recours des chemins de fer entre eux est réglé par les art. 47 à 55 de la loi fédérale du 29 mars 1893 sur les transports par chemins de fer et bateaux à vapeur.

A défaut de conventions spéciales, les règles suivantes déterminent la manière dont le délai de livraison doit être réparti entre les divers chemins de fer qui participent au transport :

1. *Marchandises en grande vitesse :*

11 déc.
1893.

L'administration expéditrice et l'administration destinataire reçoivent chacune le délai d'expédition réglementaire et le délai de transport est réparti en raison des distances effectives parcourues sur chaque ligne.

2. *Marchandises en petite vitesse :*

a. Entre deux chemins de fer voisins :

aa. Le délai d'expédition se partage en deux parties égales ;

bb. le délai de transport se répartit en raison des distances effectives parcourues sur chacun des deux chemins de fer.

b. Entre trois chemins de fer ou plus :

aa. Le premier et le dernier reçoivent d'abord chacun 12 heures de délai d'expédition ;

bb. le reste du délai d'expédition et un tiers du délai de transport sont partagés par parts égales entre les chemins de fer parcourus ;

cc. les deux autres tiers du délai de transport sont partagés en raison des distances effectives parcourues sur chacun de ces chemins de fer.

Les délais supplémentaires profitent au chemin de fer qui les a obtenus.

L'intervalle entre le moment où la marchandise est remise au premier chemin de fer, et celui auquel le délai commence à courir, reste exclusivement à la disposition de ce chemin de fer.

11 déc.
1893.

§ 103.

Frais de procès.

Il ne pourra, en aucun cas, être exigé de sûretés pour les dépens des procès fondés sur le contrat de transport.

§ 104.

Force majeure.

Ne peuvent être considérés comme cas de force majeure ou accidents inévitables (cas fortuits) les accidents causés :

- 1° Par une erreur ou une faute quelconque des fonctionnaires ou employés du chemin de fer, même dans les cas où celui-ci ne serait pas déjà responsable pour eux, d'après les principes posés au § 84 ;
- 2° par une erreur ou une faute quelconque du fait de personnes admises dans d'autres wagons que ceux qui sont destinés au transport des voyageurs ;
- 3° par la nature dangereuse ou l'emballage défectueux d'objets *transportés* ;
- 4° par un système défectueux et contraire aux règles techniques, employé dans la construction du chemin de fer ou l'organisation de l'exploitation ;
- 5° par le mauvais état du chemin de fer ou de son matériel d'exploitation ;
- 6° par l'omission ou l'exécution insuffisante des mesures de précaution ou des dispositions imposées au chemin de fer par les règlements généraux de police ou les conditions spéciales de la concession.

XI.

11 déc.
1893.

Application du règlement aux transports par bateaux à vapeur.

Les dispositions du présent règlement seront appliquées par analogie aux transports effectués par les entreprises suisses de bateaux à vapeur. Les dérogations à ces prescriptions ne peuvent entrer en vigueur qu'après avoir été approuvées par le Conseil fédéral.

XII.

Dispositions finales.

Le présent règlement de transport abroge celui du 9 juin 1876 (nouvelle édition du 1^{er} août 1891), ainsi que sa I^{re} annexe.

11 déc. Annexe II.
1893.

Laissez-passer pour cadavres.

Toutes les prescriptions légales relatives à la mise en cercueil ayant été observées, le corps de

(nom, prénom et profession du défunt; pour les enfants,
profession des père et mère)

.....
décédé le 189.....

(lieu)

à

(cause de décès)

par suite de

(indication du moyen

à l'âge de ans, doit être transporté

de transport)

(lieu de départ)

..... de

(route)

par

(lieu de destination)

à

pour y être inhumé.

(nom,

Le surveillant du transport de ce cadavre, M

prénom et profession)

.....
ayant été autorisé à cet effet, toutes les autorités des districts sur le territoire desquels le transport doit avoir lieu sont invitées à le laisser passer librement et sans obstacle.

....., le 189.....

(Désignation de l'autorité.)

(L. S.)

(Signature.)

B A R Ê M E

pour

le calcul de la taxe supplémentaire à percevoir en cas de déclaration d'intérêt à la livraison.

Le montant de la taxe supplémentaire sera arrondi aux 5 centimes supérieurs. Le minimum de perception est fixé à 50 centimes pour toute la route parcourue.

Lorsque la déclaration d'intérêt est de:	La taxe supplémentaire ci-après est à percevoir pour les distances de:																	
	10 km.	20 km.	30 km.	40 km.	50 km.	60 km.	70 km.	80 km.	90 km.	100 km.	200 km.	300 km.	400 km.	500 km.	600 km.	700 km.	800 km.	900 km.
Fr.																		
10	0,00 ⁵	0,05 ⁵	0,01	0,01	0,01 ⁵	0,01 ⁵	0,02	0,02	0,02 ⁵	0,02 ⁵	0,05	0,07 ⁵	0,10	0,12 ⁵	0,15	0,17 ⁵	0,20	0,22 ⁵
20	0,00 ⁵	0,01	0,01 ⁵	0,02	0,02 ⁵	0,03	0,03 ⁵	0,04	0,04 ⁵	0,05	0,10	0,15	0,20	0,25	0,30	0,35	0,40	0,45
30	0,01	0,01 ⁵	0,02 ⁵	0,03	0,04	0,04 ⁵	0,05 ⁵	0,06	0,07	0,07 ⁵	0,15	0,22 ⁵	0,30	0,37 ⁵	0,45	0,52 ⁵	0,60	0,67 ⁵
40	0,01	0,02	0,03	0,04	0,05	0,06	0,07	0,08	0,09	0,10	0,20	0,30	0,40	0,50	0,60	0,70	0,80	0,90
50	0,01 ⁵	0,02 ⁵	0,04	0,05	0,06 ⁵	0,07 ⁵	0,09	0,10	0,11 ⁵	0,12 ⁵	0,25	0,37 ⁵	0,50	0,62 ⁵	0,75	0,87 ⁵	1,00	1,12 ⁵
60	0,01 ⁵	0,03	0,04 ⁵	0,06	0,07 ⁵	0,09	0,10 ⁵	0,12	0,13 ⁵	0,15	0,30	0,45	0,60	0,75	0,90	1,05	1,20	1,35
70	0,02	0,03 ⁵	0,05 ⁵	0,07	0,09	0,10 ⁵	0,12 ⁵	0,14	0,16	0,17 ⁵	0,35	0,52 ⁵	0,70	0,87 ⁵	1,05	1,22 ⁵	1,40	1,57 ⁵
80	0,02	0,04	0,06	0,08	0,10	0,12	0,14	0,16	0,18	0,20	0,40	0,60	0,80	1,00	1,20	1,40	1,60	1,80
90	0,02 ⁵	0,04 ⁵	0,07	0,09	0,11 ⁵	0,13 ⁵	0,16	0,18	0,20 ⁵	0,22 ⁵	0,45	0,67 ⁵	0,90	1,12 ⁵	1,35	1,57 ⁵	1,80	2,02 ⁵
100	0,02 ⁵	0,05	0,07 ⁵	0,10	0,12 ⁵	0,15	0,17 ⁵	0,20	0,22 ⁵	0,25	0,50	0,75	1,00	1,25	1,50	1,75	2,00	2,25
200	0,05	0,10	0,15	0,20	0,25	0,30	0,35	0,40	0,45	0,50	1,00	1,50	2,00	2,50	3,00	3,50	4,00	4,50
300	0,07 ⁵	0,15	0,22 ⁵	0,30	0,37 ⁵	0,45	0,52 ⁵	0,60	0,67 ⁵	0,75	1,50	2,25	3,00	3,75	4,50	5,25	6,00	6,75
400	0,10	0,20	0,30	0,40	0,50	0,60	0,70	0,80	0,90	1,00	2,00	3,00	4,00	5,00	6,00	7,00	8,00	9,00
500	0,12 ⁵	0,25	0,37 ⁵	0,50	0,62 ⁵	0,75	0,87 ⁵	1,00	1,12 ⁵	1,25	2,50	3,75	5,00	6,25	7,50	8,75	10,00	11,25
600	0,15	0,30	0,45	0,60	0,75	0,90	1,05	1,20	1,35	1,50	3,00	4,50	6,00	7,50	9,00	10,50	12,00	13,50
700	0,17 ⁵	0,35	0,52 ⁵	0,70	0,87 ⁵	1,05	1,22 ⁵	1,40	1,57 ⁵	1,75	3,50	5,25	7,00	8,75	10,50	12,25	14,00	15,75
800	0,20	0,40	0,60	0,80	1,00	1,20	1,40	1,60	1,80	2,00	4,00	6,00	8,00	10,00	12,00	14,00	16,00	18,00
900	0,22 ⁵	0,45	0,67 ⁵	0,90	1,12 ⁵	1,35	1,57 ⁵	1,80	2,02 ⁵	2,25	4,50	6,75	9,00	11,25	13,50	15,75	18,00	20,25
1000	0,25	0,50	0,75	1,00	1,25	1,50	1,75	2,00	2,25	2,50	5,00	7,50	10,00	12,50	15,00	17,50	20,00	22,50
2000	0,50	1,00	1,50	2,00	2,50	3,00	3,50	4,00	4,50	5,00	10,00	15,00	20,00	25,00	30,00	35,00	40,00	45,00
3000	0,75	1,50	2,25	3,00	3,75	4,50	5,25	6,00	6,75	7,50	15,00	22,50	30,00	37,50	45,00	52,50	60,00	67,50
4000	1,00	2,00	3,00	4,00	5,00	6,00	7,00	8,00	9,00	10,00	20,00	30,00	40,00	50,00	60,00	70,00	80,00	90,00
5000	1,25	2,50	3,75	5,00	6,25	7,50	8,75	10,00	11,25	12,50	25,00	37,50	50,00	62,50	75,00	87,50	100,00	112,50
6000	1,50	3,00	4,50	6,00	7,50	9,00	10,50	12,00	13,50	15,00	30,00	45,00	60,00	75,00	90,00	105,00	120,00	135,00
7000	1,75	3,50	5,25	7,00	8,75	10,50	12,25	14,00	15,75	17,50	35,00	52,50	70,00	87,50	105,00	122,50	140,00	157,50
8000	2,00	4,00	6,00	8,00	10,00	12,00	14,00	16,00	18,00	20,00	40,00	60,00	80,00	100,00	120,00	140,00	160,00	180,00
9000	2,25	4,50	6,75	9,00	11,25	13,50	15,75	18,00	20,25	22,50	45,00	67,50	90,00	112,50	135,00	157,50	180,00	202,50
10000	2,50	5,00	7,50	10,00	12,50	15,00	17,50	20,00	22,50	25,00	50,00	75,00	100,00	125,00	150,00	175,00	200,00	225,00

Liste
des
**autorités suisses compétentes pour délivrer
des laissez-passer pour cadavres.**

a. Pour les transports de cadavres dans l'intérieur de la Suisse et de la Suisse pour l'étranger, les autorités cantonales suivantes :

1. Zurich, direction de la police.
2. Berne, préfectures.
3. Lucerne, préfectures.
4. Uri, chancellerie d'Etat.
5. Schwytz, chancellerie d'Etat.
6. Unterwalden-le-haut, direction de la police.
7. Unterwalden-le-bas, direction de la police.
8. Glaris, direction militaire et de la police.
9. Zoug, direction cantonale de la police.
10. Fribourg, direction de la police et préfectures.
11. Soleure, département de la police.
12. Bâle-ville, département des affaires sanitaires.
13. Bâle-campagne, direction de la police.
14. Schaffhouse, direction de la police.
15. Appenzell-Rhodes extérieures, chancellerie d'Etat.
16. Appenzell-Rhodes intérieures, direction de la police à Appenzell et Bezirkshauptmannamt à Oberegg.
17. St-Gall, chancellerie d'Etat.
18. Grisons, direction de la police.

- 11 déc.
1893.
19. Argovie, direction de la police et le Bezirksamt Brougg (pour l'hôpital d'aliénés Königsfelden).
 20. Thurgovie, département de la police.
 21. Tessin, chancellerie d'Etat.
 22. Vaud, département de l'intérieur et préfectures.
 23. Valais, département de justice et police.
 24. Neuchâtel, département de l'intérieur.
 25. Genève, département de justice et police.

b. Pour les transports de cadavres de l'étranger pour la Suisse, et en transit par la Suisse, les agents diplomatiques, consuls généraux, consuls et vice-consuls ci-après:

Les agents diplomatiques suisses à Paris, Rome, Vienne et Londres, et les consuls généraux, consuls et vice-consuls suisses en Belgique, Danemark, France et Algérie, Grèce, Grande-Bretagne, Italie, Pays-Bas et Luxembourg, Autriche-Hongrie, Portugal, Roumanie, Russie, Suède et Norvège et en Espagne.

Dispositions

concernant

**les objets exclus du transport et ceux qui n'y
sont admis qu'à des conditions spéciales.**

§§ 57 et 58.

§ 57. Sont exclus du transport :

1° *Les objets soumis à la régale des postes, c'est-à-dire tous les objets cachetés dont le poids ne dépasse pas 5 kilogrammes.*

Observation. — Sont considérés comme fermés (cachetés) tous les envois fermés au moyen de cachets, de ficelle, de clous, de colle, de couture de serrure, et en général emballés de telle manière qu'on ne puisse retirer leur contenu qu'en rompant ou déchirant l'enveloppe ou l'emballage, soit en l'ouvrant au moyen de clefs ou d'autres instruments.

Les envois fermés n'excédant pas le poids de 5 kilogrammes rentrent dans la régale des postes non seulement lorsqu'ils sont expédiés *isolément*, mais encore lorsqu'ils sont réunis sur *une même* lettre de voiture à d'autres objets conjointement avec lesquels ils représentent un poids total supérieur à 5 kilogrammes, ou lorsque plusieurs colis réunis en un seul paquet sont adressés à des destinataires différents.

11 déc.
1893. Sont exceptés de cette disposition et abandonnés ou remis par l'administration des postes au transport exclusif par le chemin de fer, même lorsque chaque colis est fermé et pèse moins de 5 kilogrammes :

- a. tous les objets énumérés au § 58;
- b. les expéditions de chiens;
- c. les envois de volailles de toute nature, de même que ceux d'autres animaux vivants, lorsque les colis, pris isolément, dépassent dans un sens quelconque la dimension de 70 centimètres;
- d. les objets difficiles à charger ou à soigner ou qui, par leur dimension, ne se prêtent pas au transport par la poste, comme par exemple les arbres, arbustes, chars d'enfants, corbeilles ou autres ouvrages de vannerie de grande dimension, listes en bois de plus de 2 mètres de longueur, etc.

2° Les objets qui, par leur dimension, leur poids ou leur conditionnement, ne se prêtent pas au transport, à raison du matériel et des aménagements, même d'un seul des chemins de fer dont le concours est nécessaire pour l'exécution du transport.

3° Les objets dont le transport est interdit par mesure d'ordre public.

4° Tous les objets susceptibles de s'enflammer spontanément ou de faire explosion, pour autant qu'il n'est pas créé d'exceptions au § 58, notamment :

- a. La nitroglycérine (huile explosive) comme telle, et des mélanges liquides de nitroglycérine avec des substances explosives elles-mêmes;
- b. mélanges, sous forme non liquide, de nitroglycérine avec des matières pulvérulentes, qui elles-mêmes

- ne sont pas explosibles (la dynamite et les substances semblables) en masse non compacte (pour les cartouches de dynamite, voir § 58, XXXV a);
- c. sels picriques, ainsi que les mélanges explosifs contenant des picrates ou chlorates (jaune de picrine, jaune d'aniline, etc.);
- d. fulminate de mercure, fulminate d'argent, fulminate d'or, ainsi que les mélanges dans la préparation desquels il entre de ces fulminates; de plus les bonbons fulminants et les pois fulminants (pour les mèches et les capsules, voir § 58, chiffre II);
- e. tous les produits chimiques et préparations dans lesquels il entre du phosphore;
- f. les armes à feu chargées;
- g. la poudre à canon et la poudre de mine (poudre noire) et les mélanges analogues, tels que spécialement le salpêtre inflammable et la poudre de bois, c'est-à-dire un mélange de bois nitré qui, par la nitration n'a subi une augmentation de poids que de 30 % au plus, et de nitrates mélangés ou non de sulfates, mais en aucun cas de chlorates; en outre, la poudre de petit calibre de Rottweil (poudre chimique composée d'une solution de cellulose nitrée).

11 déc.
1893.

Sont réservées les prescriptions fédérales relatives au transport de la poudre de guerre et de commerce et de la munition chargée.

§ 58. Les objets suivants sont admis au transport sous certaines conditions :

I.

Les *pétards pour signaux d'arrêt sur les chemins de fer* doivent être solidement emballés dans des rognures de papier, de la sciure de bois ou du plâtre, ou enfin

11 déc. 1893. de toute autre manière, de façon à être assez espacés et assez solidement fixés, pour que les boîtes en fer blanc ne puissent pas se toucher l'une l'autre, ni toucher un autre corps étranger. Les caisses dans lesquelles l'emballage est fait doivent être en fortes planches, épaisses de 26 millimètres au moins, assemblées avec rainures et tenues par des vis à bois; ces caisses seront placées dans une seconde caisse aussi solide que la première; la caisse extérieure n'aura pas un volume de plus de 0,06 mètre cube.

Les pétards ne sont admis au transport que si les lettres de voiture sont revêtues d'un certificat de l'autorité constatant qu'ils sont emballés suivant les prescriptions.

II.

Les capsules pour armes à feu, les pastilles fulminantes pour munitions d'armes portatives, les amorces non détonantes pour projectiles et les douilles amorcées doivent être emballées avec soin dans des caisses ou des tonneaux solides; sur chaque colis doit se trouver une étiquette portant, suivant son contenu, la désignation de „capsules“, „pastilles fulminantes“, etc.

III.

Les allumettes chimiques et autres allumettes à friction (telles que allumettes-bougies, allumettes d'amadou, etc.) doivent être emballées avec soin dans des récipients de forte tôle ou de bois très solide, de 1,2 mètre cube au plus, de manière qu'il ne reste aucun vide dans les récipients; les récipients en bois porteront distinctement à l'extérieur la marque de leur contenu.

La masse inflammable des allumettes chimiques de phosphore jaune et de chlorate de potasse ne doit pas contenir,

à l'état sec, plus de 10 % de phosphore et de 40 % de chlorate de potasse. Les envois doivent être accompagnés d'une déclaration du fabricant certifiant que ces limites n'ont pas été dépassées.

11 déc.
1893.

IV.

Les *mèches de sûreté*, c'est-à-dire les mèches qui consistent en un boyau mince et serré, dans lequel est contenu une quantité relativement faible de poudre à tirer, sont soumises aux prescriptions données sous le n° III (alinéa 1).

V.

Les *boîtes extincteurs Bucher* dans des douilles en fer blanc ne sont admises au transport que dans des caisses contenant 10 kilogrammes au plus, revêtues à l'intérieur de papier collé contre les parois et renfermées elles-mêmes dans des caisses plus grandes revêtues également de papier collé.

VI.

Le *phosphore ordinaire* (blanc ou jaune) doit être entouré d'eau dans des boîtes en fer blanc soudées, contenant 30 kilogrammes au plus et solidement emballées dans de fortes caisses. En outre, il faut que les caisses soient munies de deux poignées solides, qu'elles ne pèsent pas plus de 100 kilogrammes et qu'elles portent à l'extérieur l'indication de „phosphore jaune (blanc) ordinaire“ et celle de „haut“.

Le *phosphore amorphe* (rouge) doit être emballé dans des boîtes en fer blanc bien soudées et placées avec de la sciure de bois dans de fortes caisses. Ces caisses ne pèseront pas plus de 90 kilogrammes et elles porteront à l'extérieur l'indication „phosphore rouge“.

11 déc.
1893.

VII.

Le *sulfure de sodium brut, non cristallisé*, n'est admis à l'expédition qu'emballé dans des récipients en tôle hermétiquement clos; le sulfure de *sodium raffiné, cristallisé*, n'est admis qu'emballé en tonneaux ou autres récipients impénétrables à l'eau.

La *matière ayant servi à nettoyer le gaz d'éclairage* et contenant du *fer* ou du *manganèse* n'est expédiée que dans des wagons en tôle, à moins que cet article ne soit emballé dans d'épaisses caisses de tôle. Si lesdits wagons ne sont pas munis de couvercles en tôle, fermant bien, le chargement devra être parfaitement couvert avec des bâches préparées de telle manière qu'elles ne soient pas inflammables par le contact direct de la flamme. Le chargement et le déchargement se feront par l'expéditeur et le destinataire; c'est à l'expéditeur que, à la demande de l'administration du chemin de fer, incombe également le soin de fournir les bâches.

Sont acceptés au transport, aux mêmes conditions que le sulfure de sodium brut non cristallisé, les *cokes à base de soude* (produit accessoire obtenu dans la fabrication des huiles de goudron).

VIII.

La *celloïdine*, produit de l'évaporation imparfaite de l'alcool contenu dans le collodion, ayant l'apparence de savon et consistant essentiellement en coton à collodion, n'est pas admise au transport, à moins que les lames isolées de celloïdine ne soient emballées de façon à empêcher complètement toute dessiccation.

VIII a.

L'éther sulfurique ne peut être expédié que :

1. Dans des vases étanches de forte tôle de fer, bien rivés ou soudés et contenant au maximum 500 kilogrammes, ou 11 déc. 1893.

2. Dans des vases hermétiquement fermés, en métal ou en verre, d'un poids brut de 60 kilogrammes au maximum et emballés conformément aux prescriptions suivantes :

- a. Quand plusieurs vases sont réunis en un colis, ils doivent être emballés solidement dans de fortes caisses en bois garnies de paille, foin, son, sciure de bois, terre fossile ou d'autres substances meubles.
- b. Quand les vases sont emballés isolément, l'envoi est admis dans des paniers ou cuveaux solides, munis de couvercles bien assujettis et de poignées, et garnis d'une quantité suffisante de matière d'emballage; le couvercle consistant en paille, jonc, roseau ou matières analogues doit être imprégné de lait d'argile ou de chaux ou d'une autre substance équivalente, mélangé avec du verre soluble.

Pour les vases en tôle ou en métal, le maximum de contenance ne doit pas dépasser 1 kilogramme de liquide par 1,55 litres de capacité du récipient; par exemple, un récipient en métal de la capacité de 15,50 litres ne pourra contenir plus de 10 kilogrammes d'éther sulfurique.

En ce qui concerne l'emballage avec d'autres objets, voir le n° XXXV.

IX.

Les *liquides qui contiennent de l'éther sulfurique en grande quantité* (les gouttes d'Hoffmann et le collodion) ne peuvent être expédiés que dans des récipients en métal ou en verre hermétiquement clos, et dont l'emballage remplira les conditions suivantes :

11 déc.
1893.

1. Quand plusieurs vases contenant de ces préparations sont réunis en un colis, ils doivent être emballés solidement dans de fortes caisses de bois garnies de paille, de foin, de son, de sciure de bois, de terre d'infusoires ou autres substances meubles.
2. Quand les vases sont emballés isolément, l'envoi est admis dans des paniers ou cuveaux solides munis de couvercles bien assujettis et de poignées, et garnis d'une quantité suffisante de matières d'emballage; le couvercle consistant en paille, joncs, roseaux ou matières analogues doit être imprégné de lait d'argile ou de chaux ou d'une autre substance équivalente, mélangé avec du verre soluble. Le poids brut du colis isolé ne doit pas dépasser 60 kilogrammes.

En ce qui concerne l'emballage avec d'autres objets, voir n° XXXV.

X.

Le *sulfure de carbone* est transporté exclusivement dans des wagons découverts et sans bâches, et seulement dans les conditions suivantes :

soit

1. en vases étanches de forte tôle bien rivée ne contenant pas plus de 500 kilogrammes,

ou

2. en vases de tôle de 75 kilogrammes brut ou plus, renforcés, à la partie supérieure et à la partie inférieure, avec des cercles de fer. Ces vases seront, soit renfermés dans des paniers ou cuveaux, soit emballés dans des caisses garnies de paille, foin, son, sciure de bois, terre d'infusoires ou autres substances meubles,

ou

11 déc.
1893.

3. en vases de verre renfermés dans de fortes caisses garnies de paille, foin, son, sciure de bois, terre d'infusoires ou autres substances meubles.

Pour les vases en tôle, la contenance ne doit pas dépasser 1 kilogramme de liquide par 0,825 litre de capacité du récipient.

Le sulfure de carbone, livré au transport par quantités de 2 kilogrammes au plus, peut être réuni en un colis avec d'autres objets admis au transport sans conditions, pourvu qu'il soit renfermé dans des récipients en tôle hermétiquement fermés, emballés avec les autres objets dans une caisse solide garnie de paille, de foin, de son, de sciure de bois ou de toute autre substance meuble. Les colis doivent être transportés exclusivement dans des wagons découverts, sans bâches, et la lettre de voiture doit indiquer qu'ils contiennent du sulfure de carbone.

XI.

L'esprit de bois à l'état brut ou rectifié et *l'acétone* — à moins qu'ils ne soient dans des wagons spécialement construits à cet effet (wagons-citernes) ou en tonneaux — ne sont admis au transport que dans des vases de métal ou de verre. Ces vases doivent être emballés de la manière indiquée au n° IX.

En ce qui concerne l'emballage avec d'autres objets, voir n° XXXV.

XII.

La chaux vive n'est transportée que dans des wagons découverts.

XIII.

Le chlorate de potasse et les autres *chlorates* doivent être emballés soigneusement dans des caisses ou tonneaux

11 déc. hermétiquement clos, revêtus intérieurement de papier
1893. collé contre les parois.

XIV.

L'*acide picrique* n'est expédié que sur l'attestation d'un chimiste connu de l'administration du chemin de fer, apposée sur la lettre de voiture, constatant que l'acide picrique peut être transporté sans danger.

Le plomb devra être exclu de l'emballage de l'acide picrique et ne pas être transporté réuni avec cet acide dans le même wagon. Les wagons doublés ou couverts de plomb ne devront pas être employés à ce transport.

XV.

Les *acides minéraux liquides de toute nature* (particulièrement l'acide sulfurique, l'esprit de vitriol, l'acide muriatique, l'acide nitrique, l'eau-forte), ainsi que le *chlorure de soufre*, sont soumis aux prescriptions suivantes :

1. Quand ces produits sont expédiés en touries, bouteilles ou cruches, les récipients doivent être hermétiquement fermés, bien emballés et renfermés dans des caisses spéciales ou des bannettes munies de poignées solides pour en faciliter le maniement.

Quand ils sont expédiés dans des récipients de métal, de bois ou de caoutchouc, ces récipients doivent être hermétiquement joints et pourvus de bonnes fermetures.

2. Ces produits doivent, sous la réserve des dispositions du n° XXXV, toujours être chargés séparément et ne peuvent notamment pas être placés dans le même wagon avec d'autres produits chimiques.
3. Les prescriptions 1 et 2 s'appliquent aussi aux vases dans lesquels les dits objets ont été trans-

portés. Ces vases doivent toujours être déclarés 11 déc.
comme tels. 1893.

XVI.

La *lessive caustique* (lessive de soude caustique, lessive de soude, de potasse caustique, lessive de potasse), le *résidu d'huile* (de raffinerie d'huile) et le *brome* sont soumis aux prescriptions spécifiées sous n° XV, 1 et 3 (à l'exception de la disposition du 2 citée au 3).

En ce qui concerne l'emballage avec d'autres objets, voir n° XXXV.

XVII.

Sont applicables au transport d'*acide nitrique rouge fumant* les prescriptions données sous le n° XV, en ce sens que les touries et bouteilles doivent être entourées dans les récipients d'un volume au moins égal à leur contenu de terre d'infusoires séchée ou d'autres substances terreuses sèches.

XVIII.

L'*acide sulfurique anhydre* (anhydrite, huile fixe) ne peut être transporté que

1. dans des boîtes en tôle, fortes, étamées et bien soudées,

ou

2. dans de fortes bouteilles de fer ou de cuivre dont l'ouverture est hermétiquement bouchée, mastiquée, et revêtue d'une enveloppe d'argile.

Les boîtes et bouteilles doivent être entourées d'une substance inorganique fine, telle que laine minérale, terre d'infusoires, cendre ou autres, et solidement emballées dans de fortes caisses de bois.

11 déc. Pour le reste, les dispositions du n° XV, 2 et 3,
1893. sont applicables.

XIX.

Pour les *verniss*, les *couleurs préparées avec du vernis*, les *huiles étherées et grasses*, ainsi que pour toutes les espèces d'*essence*, à l'exception de l'éther sulfurique (voir n° VIIIa) et de l'essence de pétrole (voir n° XXII), pour l'*alcool absolu*, l'*esprit-de-vin* (spiritus), l'*esprit* et les autres spiritueux non dénommés sous le n° XI, on appliquera, en tant qu'ils sont transportés en touries, bouteilles ou cruches, les prescriptions du n° XV, 1, alinéa 1.

En ce qui concerne l'emballage avec d'autres objets, voir n° XXXV.

XX.

Le *pétrole à l'état brut et rectifié*, s'il a un poids spécifique d'au moins 0,780 à une température de 17,5 ° du thermomètre centigrade (Celsius), ou s'il n'émet pas de vapeurs inflammables à une température de moins de 21 ° du thermomètre centigrade (Celsius) de l'appareil Abel et à une hauteur du baromètre de 760 millimètres rapportée au niveau de la mer (pétrole de test);

les *huiles préparées avec le goudron de lignite*, si elles ont au moins le poids spécifique ci-dessus indiqué (solaröl, photogène, etc.);

les *huiles préparées avec le goudron de houille* (benzol, toluol, xylol, cumol, etc.), ainsi que l'*essence de mirbane* (nitro-benzine)

sont soumis aux dispositions suivantes :

1. Ces objets, à moins que des wagons spécialement construits à cet effet (wagons-citernes) ne soient employés, ne peuvent être transportés que

a. dans des tonneaux particulièrement bons et solides, 11 déc.
ou 1893.

b. dans des vases en métal étanches et capables
de résister,

ou

c. dans des vases en verre ou en grès; en ce cas
toutefois en observant les prescriptions ci-dessous
indiquées:

aa. Quand plusieurs vases sont réunis en un
colis, ils doivent être emballés solidement
dans de fortes caisses de bois garnies de
paille, de foin, de son, de sciure de bois,
de terre d'infusoires ou autres substances
meubles.

bb. Quand les vases sont emballés isolément,
l'envoi est admis dans des paniers ou
cuveaux solides, munis de couvercles bien
assujettis et de poignées, et garnis d'une
quantité suffisante de matières d'emballage;
le couvercle consistant en paille, joncs,
roseaux ou matières analogues, doit être im-
prégné de lait d'argile ou de chaux ou
d'une autre substance équivalente, mélangé
avec du verre soluble. Le poids brut du
colis isolé ne doit pas dépasser 60 kilo-
grammes pour les vases en verre et 75 kilo-
grammes pour les vases en grès.

2. Les vases qui se détérioreront pendant le trans-
port seront immédiatement déchargés et vendus, avec le
contenu qui y sera resté, au mieux des intérêts de l'ex-
péditeur.

3. Le transport n'a lieu que sur des wagons décou-
verts. Si les opérations du passage en douane exigeaient

11 déc. 1893. des wagons munis de bâches plombées, le transport ne serait pas accepté.

4. Les dispositions du n° 3 qui précèdent sont aussi applicables aux tonneaux et autres récipients dans lesquels ces matières ont été transportées. Ces récipients doivent toujours être déclarés comme tels.

5. En ce qui concerne l'emballage avec d'autres objets, voir n° XXXV.

6. Il doit être indiqué sur la lettre de voiture que les objets désignés aux alinéas 1 et 2 du présent numéro ont un poids spécifique d'au moins 0,780, ou que le pétrole a la qualité indiquée dans le premier alinéa du présent numéro à l'égard du point d'inflammation. Quand cette indication ne se trouve pas dans la lettre de voiture, on appliquera les conditions de transport du n° XXII, concernant l'essence de pétrole, etc.

XXI.

Le pétrole à l'état brut et rectifié, le pétrole-naphte et les produits de la distillation du pétrole et du pétrole-naphte, lorsque ces matières ont un poids spécifique de moins de 0,780 et de plus de 0,680 à une température de 17,5° du thermomètre centigrade (benzine, ligroïne et essences pour nettoyage), sont soumis aux dispositions suivantes :

1. Ces objets, à moins que des wagons spécialement construits à cet effet (wagons-citernes) ne soient employés, ne peuvent être transportés que

a. dans des tonneaux particulièrement bons et solides,
ou

b. dans des vases en métal étanches et capables de résister,

ou

c. dans des vases en verre ou en grès, en ce cas 11 déc.
toutefois en observant les prescriptions ci-dessous 1893.
indiquées :

aa. Quand plusieurs vases sont réunis en un colis, ils doivent être emballés solidement dans de fortes caisses de bois garnies de paille, de foin, de son, de sciure de bois, de terre d'infusoires ou autres substances meubles.

bb. Quand les vases sont emballés isolément, l'envoi est admis dans des paniers ou cuveaux solides, munis de couvercles bien assujettis et de poignées, et garnis d'une quantité suffisante de matières d'emballage; le couvercle consistant en paille, joncs, roseaux ou matières analogues doit être imprégné de lait d'argile ou de chaux ou d'une autre substance équivalente, mélangé avec du verre soluble. Le poids brut du colis isolé ne doit pas dépasser 40 kilogrammes.

2. Les vases qui se détérioreront pendant le transport seront immédiatement déchargés et vendus, avec le contenu qui y sera resté, au mieux des intérêts de l'expéditeur.

3. Le transport n'a lieu que sur des wagons découverts. Si les opérations du passage en douane exigeaient des wagons munis de bâches plombées, le transport ne serait pas accepté.

4. Les dispositions du chiffre 3 qui précèdent sont aussi applicables aux tonneaux et autres récipients dans lesquels ces matières ont été transportées. Ces récipients doivent toujours être déclarés comme tels.

11 déc. 1893. 5. En ce qui concerne l'emballage avec d'autres objets, voir n° XXXV.

6. Au chargement et au déchargement, les paniers ou cuveaux contenant des ballons en verre ne doivent pas être transportés sur des camions, ni portés sur les épaules ou le dos, mais seulement par les poignées.

7. Dans les wagons, les paniers et cuveaux doivent être solidement assujettis et attachés aux parois du wagon. Les colis ne doivent pas être chargés l'un sur l'autre, mais l'un à côté de l'autre et sans superposition.

8. Chaque colis isolé doit porter sur une étiquette apparente le mot „inflammable“ imprimé sur fond rouge. Les paniers ou cuveaux renfermant des vases en verre ou en grès doivent, en outre, être munis de l'inscription „à porter à la main“. Les wagons doivent être munis d'une étiquette rouge portant l'inscription : „à manœuvrer avec précaution“.

9. Il doit être indiqué sur la lettre de voiture que les objets désignés dans le premier alinéa du présent numéro ont un poids spécifique de moins de 0,780 et de plus de 0,680 à une température de 17,5° centigrades. Quand cette indication ne se trouve pas dans la lettre de voiture, l'on appliquera les conditions de transport du n° XXII concernant l'essence de pétrole, etc.

XXII.

L'essence de pétrole (gazoline, néoline, etc.) et les autres produits facilement inflammables préparés avec du pétrole-naphte ou du goudron de lignite, lorsque ces matières ont un poids spécifique de 0,680 ou moins à une température de 17,5° centigrades, sont soumis aux conditions suivantes :

11 déc.
1893.

1. Ces objets ne peuvent être transportés que
a. dans des vases en métal étanches et capables de résister,

ou

b. dans des vases en verre ou en grès, en ce cas toutefois en observant les prescriptions ci-dessous indiquées :

aa. Quand plusieurs vases sont réunis en un colis, ils doivent être emballés solidement dans de fortes caisses de bois garnies de paille, de foin, de son, de sciure de bois, de terre d'infusoires ou autres substances meubles.

bb. Quand les vases sont emballés isolément, l'envoi est admis dans des paniers ou cuveaux solides, munis de couvercles bien assujettis et de poignées, et garnis d'une quantité suffisante de matières d'emballage ; le couvercle consistant en paille, joncs, roseaux ou matières analogues doit être imprégné de lait d'argile ou de chaux ou d'une autre substance équivalente, mélangé avec du verre soluble. Le poids brut du colis isolé ne doit pas dépasser 40 kilogrammes.

c. dans des wagons-réservoirs hermétiquement fermés (wagons-citernes parfaitement étanches).

2. Les vases qui se détérioreront pendant le transport seront immédiatement déchargés et vendus, avec le contenu qui y sera resté, au mieux des intérêts de l'expéditeur.

3. Le transport n'a lieu que sur des wagons découverts. Si les opérations du passage en douane exigeaient

11 déc. 1893. des wagons munis de bâches plombées, le transport ne serait pas accepté.

4. Les dispositions du chiffre 3 qui précèdent sont aussi applicables aux tonneaux et autres récipients dans lesquels ces matières ont été transportées. Ces récipients doivent toujours être déclarés comme tels.

5. En ce qui concerne l'emballage avec d'autres objets, voir n° XXXV.

6. Au chargement et au déchargement, les paniers ou cuveaux contenant des ballons en verre ne doivent pas être transportés sur des camions, ni portés sur les épaules ou sur le dos, mais seulement par les poignées.

7. Dans les wagons, les paniers et cuveaux doivent être solidement assujettis et attachés aux parois du wagon. Les colis ne doivent pas être chargés les uns sur les autres, mais l'un à côté de l'autre et sans superposition.

8. Chaque colis isolé doit porter sur une étiquette apparente le mot „inflammable“ imprimé sur fond rouge. Les paniers ou cuveaux renfermant des vases en verre ou en grès doivent en outre porter l'inscription : „à porter à la main“. Les wagons doivent être munis d'une étiquette rouge portant l'inscription : „à manœuvrer avec précaution“.

XXIII.

Le transport d'*huile de térébenthine* et autres huiles de mauvaise odeur, ainsi que de l'*ammoniaque*, n'est fait que dans des wagons découverts.

Cette disposition s'applique aussi aux tonneaux et aux autres récipients dans lesquels ces matières ont été transportées. Ces récipients doivent toujours être déclarés comme tels.

En ce qui concerne l'emballage avec d'autres objets, voir n° XXXV. 11 déc. 1893.

XXIV.

Les *substances arsenicales non liquides*, notamment l'*acide arsénieux* (fumée arsenicale coagulée), l'*arsenic jaune* (sulfure d'arsenic, orpiment), l'*arsenic rouge* (réalgar), l'*arsenic natif* (cobalt arsenical écaillé ou pierre à mouches), etc. ne sont admis au transport que

1. si sur chaque colis se trouve en caractères lisibles, et avec de la couleur noire à l'huile, l'inscription : „arsenic (poison)“, et

2. si l'emballage est fait de la manière suivante :
soit

a. en tonneaux ou caisses doubles, les fonds des tonneaux consolidés au moyen de cercles, et les couvercles des caisses au moyen de cercles ou de bandes de fer, les tonneaux ou caisses intérieurs étant faits de bois fort et sec et garnis au dedans de toile serrée ou autre tissu serré de même genre,

ou

b. en sacs de toile goudronnée, emballés dans des tonneaux simples de bois fort et sec,

ou

c. en cylindres de fer-blanc soudés, revêtus d'un manteau de bois solide, dont les fonds sont consolidés au moyen de cercles.

XXV.

Les *substances arsenicales liquides*, particulièrement les *acides arsénieux*, sont soumis aux dispositions spécifiées sous XXIV, 1 et sous XV, 1 et 3 (à l'exception de la disposition du 2 citée au 3).

11 déc.
1893.

XXVI.

Les *autres produits métalliques vénéneux* (couleurs et sels à base métallique, etc.), particulièrement les *produits mercuriels*, tels que sublimé, calomel, précipité blanc et rouge, cinabre; les *sels et couleurs de cuivre*, tels que sulfate de cuivre, vert-de-gris, pigments de cuivre, cuivres verts et bleus; les *préparations de plomb*, telles que litharge (massicot), minium, sucre de Saturne et autres sels de plomb, céruse et autres couleurs à base de plomb, la *poussière de zinc*, les cendres de *zinc* et d'*antimoine*, ne peuvent être remis au chemin de fer pour le transport que dans des tonneaux ou caisses bien joints, faits de bois sec et solide, consolidés au moyen de cercles ou de bandes de fer. Ces cercles ou bandes doivent être tels que, malgré les secousses et chocs inévitables lors du transport, ces matières ne fuient pas par les fentes.

XXVII.

La *levure, liquide* ou *solide*, devra être transportée dans des vases non fermés hermétiquement. Si le chemin de fer consent néanmoins à accepter ce produit dans des récipients entièrement clos, il peut exiger de l'expéditeur l'engagement :

1. de renoncer à toute réclamation dans le cas où les envois de l'espèce ne seraient pas acceptés sur les lignes de chemins de fer correspondants;

2. de prendre à sa charge tous dommages occasionnés à d'autres marchandises ou au matériel du chemin de fer par suite de ce mode de transport, et ce, sur la simple présentation de la note des frais, note dont l'exactitude aura été reconnue une fois pour toutes et préalablement par l'expéditeur;

3. de renoncer à toute indemnité pour avaries et pertes soit des récipients, soit de leur contenu, résultant du transport dans des récipients non fermés hermétiquement. 11 déc. 1893.

Ces restrictions ne sont pas applicables au transport de la *levure comprimée*.

XXVIII.

Le *noir de fumée* et autres espèces de *suie* ne sont admis à l'expédition que dans des emballages offrant toute garantie contre le tamisage (sacs, tonneaux, caisses, etc.).

Si la *suie* est fraîchement calcinée, on emploiera pour l'emballage des vases ou de petits tonneaux placés dans de solides paniers et garnis intérieurement de papier, de toile ou d'une autre matière analogue collée solidement sur les parois.

La lettre de voiture doit mentionner si la *suie* est fraîchement calcinée ou non. A défaut de cette indication dans la lettre de voiture, la *suie* sera considérée comme fraîchement calcinée.

XXIX.

Le *charbon de bois en poudre* ou *en grains* n'est admis au transport que s'il est emballé.

S'il est fraîchement éteint, on emploiera pour l'emballage,

soit

a. des boîtes de forte tôle hermétiquement fermées,

ou

b. des tonneaux (dits tonneaux américains) hermétiquement fermés, construits de plusieurs épaisseurs de carton verni, très fort et très ferme,

11 déc.
1893.

tonneaux dont les deux extrémités sont munies de cercles de fer, dont les fonds en bois fort, coupés au moyen du tour, sont vissés aux cercles de fer au moyen de vis à bois en fer, et dont les joints sont soigneusement collés avec des bandes de papier ou de toile.

Quand du charbon de bois en poudre ou en grains est remis au chemin de fer pour être transporté, il doit être indiqué sur la lettre de voiture si le charbon est fraîchement éteint ou non. A défaut de cette indication dans la lettre de voiture, le charbon sera considéré comme fraîchement éteint et ne sera accepté pour le transport que dans l'emballage ci-dessus prescrit.

XXX.

Le *cordonnet de soie*, la *soie souple*, la *bourre de soie*, et la *soie chape*, fortement chargés et en écheveaux, ne sont admis au transport qu'en caisses. Quand les caisses ont plus de 12 centimètres de hauteur intérieure, les couches de soie qui y sont placées seront séparées entre elles par des espaces vides de 2 centimètres de hauteur. Ces espaces vides sont formés au moyen de grilles de bois composées de lattes carrées de 2 centimètres de côté, espacées entre elles de 2 centimètres et reliées aux extrémités par deux minces baguettes. Des trous d'un centimètre d'ouverture au moins seront pratiqués dans les parois latérales des caisses; ces trous s'ouvriront sur les espaces vides entre les lattes, de manière qu'il soit possible de traverser la caisse avec une tringle. Afin que ces trous des caisses ne puissent être couverts et devenir inefficaces, on clouera extérieurement deux baguettes au bord de chaque paroi latérale.

Quand de la soie est remise au chemin de fer pour être expédiée, la lettre de voiture doit indiquer si cette soie appartient ou non aux espèces désignées ci-dessus. A défaut de cette indication dans la lettre de voiture, la marchandise sera considérée comme se trouvant dans les conditions de l'un de ces articles et sera assujettie aux mêmes prescriptions d'emballage.

11 déc.
1893.

XXXI.

La *laine*, les *poils*, la *laine artificielle*, le *coton*, la *soie*, le *lin*, le *chanvre*, le *jute*, à l'état brut, sous forme de déchets provenant de la filature ou du tissage, à l'état de chiffons ou d'étoupes; les *cordages*, les *courroies de coton et de chanvre*, les *cordelettes* et *ficelles diverses* (pour la laine ayant servi au nettoyage, voir alinéa 3) ne doivent être transportés, s'ils sont imprégnés de graisse ou de vernis, que dans des wagons couverts, ou dans des wagons découverts munis de bâches.

La lettre de voiture doit indiquer si lesdits objets ne sont pas imprégnés de graisse ou de vernis; en cas de non-indication, ils seront considérés comme imprégnés de graisse ou de vernis.

La *laine ayant servi au nettoyage* n'est admise au transport que dans des fûts, caisses ou autres récipients solides et hermétiquement fermés.

XXXII.

Les *déchets d'animaux*, sujets à *putréfaction*, tels que les *peaux fraîches non salées*, les *graisses*, les *tendons*, les *os*, les *cornes*, les *onglons* ou *sabots*, les *rognures de peaux fraîches* servant à fabriquer la colle, non passées à la chaux, ainsi que tous autres objets nauséabonds et répugnants, à l'exception toutefois de ceux qui sont mentionnés aux n^{os} LII et LIII, sont acceptés aux conditions suivantes :

11 déc.
1893.

1. Les os suffisamment nettoyés et séchés, le suif comprimé, les cornes sans l'appendice corné de l'os frontal à l'état sec, les onglons, c'est-à-dire les sabots des ruminants et des porcs, sans os ni matières molles, sont admis au transport par expéditions partielles, lorsqu'ils sont remis emballés dans des sacs solides.

2. Les expéditions partielles des objets de cette catégorie, non dénommés ci-dessus au chiffre 1, ne sont admises qu'emballées dans des tonneaux, cuveaux ou caisses solides et hermétiquement clos. Les lettres de voiture doivent indiquer la dénomination exacte des objets emballés dans les fûts, cuveaux ou caisses. Le transport doit être effectué par wagons découverts.

3. Les tendons frais, les rognures de peaux fraîches servant à la fabrication de la colle, non passées à la chaux, ainsi que les déchets de ces deux sortes de matières, en outre les peaux fraîches non salées et les os non nettoyés, garnis encore de fibres musculaires et de peau, remis par wagons complets, ne peuvent être transportés qu'aux conditions suivantes :

a. Du 1^{er} mars au 31 octobre, ces matières doivent être emballées dans des sacs solides en bon état. Ces sacs devront être passés à l'acide phénique, de telle sorte que l'odeur méphitique des matières qu'ils contiennent ne puisse se faire sentir. Tout envoi de ce genre doit être recouvert d'une couverture d'un tissu très fort (appelé toile à houblon) imprégné d'une solution d'acide phénique. Cette couverture doit elle-même être entièrement recouverte d'une grande bâche imperméable non goudronnée. Les couvertures doivent être fournies par l'expéditeur.

- b. Pendant les mois de novembre, décembre, janvier et février, l'emballage en sacs n'est pas nécessaire. Cependant, les envois doivent être couverts également d'une couverture de tissu très fort (toile à houblon) et cette couverture doit être elle-même entièrement recouverte d'une grande bâche imperméable non goudronnée. La première couverture doit au besoin être passée à l'acide phénique, de telle sorte qu'aucune odeur méphitique ne puisse se faire sentir. Les couvertures doivent être fournies par l'expéditeur.
- c. Si l'acide phénique ne suffit pas pour empêcher les odeurs méphitiques, les envois doivent être emballés dans des tonneaux ou cuveaux solides et bien clos, de telle sorte que l'odeur du contenu du récipient ne puisse se faire sentir.

11 déc.
1893.

4. Le transport par charge complète des matières non dénommées au chiffre 3 ci-dessus, mais analogues à celles qui sont indiquées dans ce numéro, doit être effectué par wagons découverts munis de bâches. L'expéditeur doit fournir les bâches.

5. Le chemin de fer peut se faire payer d'avance le prix de transport.

6. Les sacs, récipients et bâches dans lesquels et sous lesquels des matières de ce genre ont été transportées, ne sont admis au transport que sous condition d'avoir été absolument désinfectés par l'acide phénique.

7. Les frais de désinfection, s'il y a lieu, sont à la charge de l'expéditeur ou du destinataire.

XXXIII.

Le *soufre* n'est transporté que par wagons couverts ou par wagons découverts bâchés.

11 déc.
1893.

XXXIV.

Les *objets auxquels le feu peut facilement être communiqué par des étincelles de la locomotive*, tels que foin, paille (y compris la paille de maïs, de riz et de lin), joncs (à l'exclusion du jonc d'Espagne), écorce d'arbres, tourbe (à l'exception de la tourbe mécanique ou comprimée), charbon de bois entier (non moulu) (voir n° XXIX), matières à filer végétales et leurs déchets, les rognures de papier, la sciure de bois, les pâtes de bois, les copeaux de bois, etc., ainsi que les marchandises fabriquées au moyen d'un mélange de résidus de pétrole, de résine et d'autres objets semblables avec des corps poreux inflammables; de même le *plâtre*, les *cendres lessivées de chaux* et le *trass*, dans le cas où ils ne seraient pas emballés, ne sont reçus que s'ils sont complètement couverts et à la condition que l'expéditeur et le destinataire opèrent eux-mêmes le chargement et le déchargement. A la demande de l'administration, l'expéditeur doit aussi fournir lui-même les bâches nécessaires pour couvrir ces objets.

XXXV.

Quand les produits chimiques spécifiés sous les n^{os} *VIIIa, IX, XI, XV, XVI, XIX à XXIII* inclus, ainsi que n° *L*, sont livrés au transport en quantités ne dépassant pas 10 kilogrammes par espèce, il est permis de réunir en un colis, tant entre eux qu'avec d'autres objets admis au transport sans condition, les corps spécifiés sous les n^{os} *VIIIa, IX, XI, XVI* (à l'exception du brome), *XIX à XXIII* inclus, ainsi que le n° *L*, d'une part, et ceux qui sont spécifiés sous le n° *XV* (y compris le brome jusqu'au poids de 100 grammes), d'autre part. Ces corps doivent être renfermés dans des récipients de verre ou

de fer-blanc étanches hermétiquement clos, emballés solidement par couches au moyen de paille, foin, son, sciure de bois, terre d'infusoires ou autres substances meubles, et être désignés nominativement dans la lettre de voiture. 11 déc. 1893.

XXXV a.

1. Les *pièces d'artifice* pour autant qu'elles ne contiennent pas de matières qui, à teneur des dispositions du § 57, chiffre 3, lettres *a* à *e* inclusivement, sont exclues du transport. (Pour les pièces d'artifice composées de pulvérin et de mélanges analogues, voir n° XXXVIII, et pour les préparations à laque de Bengale, voir n° XLII).

Ces objets doivent être bien emballés dans des caisses ou tonneaux en bois solides, d'une épaisseur correspondant au poids du contenu, dont les joints soient serrés de telle façon que rien ne puisse s'échapper et qui soient dépourvus de cercles ou bandes en fer. Au lieu de caisses ou de tonneaux en bois, on peut employer aussi des fûts (dits américains) fabriqués avec plusieurs couches de carton verni, très fort et rigide.

Le poids brut d'un récipient ne doit pas dépasser 90 kilogrammes.

Les récipients doivent être pourvus d'une inscription imprimée ou en lettres peintes indiquant distinctement „*pièces d'artifice*“.

2. *Mèches à feu*, à l'exception des *mèches de sûreté* (pour ces dernières voir n° IV).

Cartouches de dynamite, cartouches de gélatine explosible (solution gélatineuse de coton-collodion dans la nitroglycérine), cartouches de dynamite gélatineuse (mélange de nitroglycérine, rendue gélatineuse par le coton-collodion, avec des mélanges semblables à la poudre noire, c'est-à-dire des mélanges de salpêtre et de corps riches en carbone, avec ou

11 déc. 1893. *sans soufre), cartouches de kinétite (nitrobenzol rendu gélatineux par la nitrocellulose et dans lequel on a pétri, à l'exclusion d'autres substances, du nitrate et du chlorate de potasse).*

Nitrocellulose, en particulier le coton-poudre, le coton-collodion et le pyro-papier, pourvu que ces objets soient imprégnés d'au moins 20 % d'eau; en outre, les cartouches de coton-poudre comprimé recouvertes d'un enduit de paraffine. (Pour le coton-poudre comprimé contenant au moins 15 % d'eau et pour le coton-poudre floconneux, ainsi que pour le coton-collodion, contenant tous deux au moins 35 % d'eau, voir nos XXXIX et XL);

sont soumis aux dispositions ci-après :

a. Ces objets doivent être bien emballés dans des caisses ou tonneaux en bois solides, d'une épaisseur correspondant au poids du contenu, dont les joints soient serrés de telle façon que rien ne puisse s'échapper et qui soient dépourvus de cercles ou bandes en fer. Au lieu de caisses ou de tonneaux en bois, on peut employer aussi des fûts (dits américains) fabriqués avec plusieurs couches de carton verni, très fort et rigide.

Les cartouches de dynamite, de gélatine explosible, de dynamite gélatineuse et de kinétite, ainsi que les cartouches de coton-poudre comprimé (moulu) qui sont recouvertes d'un enduit de paraffine, doivent être réunies en paquets au moyen d'un solide emballage de papier avant d'être placées dans les récipients. Ces cartouches, de même que le coton-poudre et autres formes de la nitrocellulose, ne doivent ni être munies d'amorces ni emballées avec des amorces dans le même récipient, ou dans le même wagon.

Le coton-poudre et autres formes de la nitrocellulose doivent être emballés d'une façon particulièrement solide

dans des récipients imperméables, de telle sorte qu'il ne se produise pas de frottement dans leur contenu. Il est interdit de se servir de clous en fer pour la fermeture des récipients. 11 déc. 1893.

Le poids des *mèches à feu* contenues dans un récipient ne doit pas dépasser 60 kg. et le poids brut d'un récipient 90 kilogrammes.

Le poids brut des récipients renfermant des *cartouches de dynamite, de gélatine explosible, de dynamite gélatineuse et de kinétite*, ainsi que les *cartouches de coton-poudre*, ne doit pas dépasser 35 kg., celui des récipients renfermant du *coton-poudre* ou autres formes de la *nitrocellulose* 90 kilogrammes.

Les récipients doivent être pourvus d'une inscription imprimée ou en lettres peintes indiquant distinctement la nature du contenu, par exemple „mèches à feu“, „cartouches de dynamite“, „cartouches de gélatine explosible“, „cartouches de dynamite gélatineuse“, „cartouches de kinétite“, „coton-poudre“ ou „cartouches de coton-poudre“, etc.

b. Ces objets sont exclus du transport en grande vitesse.

Dans le cas où le transport ne s'effectue pas par des trains spéciaux, l'acceptation et le transport de la marchandise peuvent toujours être restreints à certains jours et à certains trains. La fixation des jours et des trains est soumise à l'approbation et, s'il est nécessaire, à la décision de l'autorité de surveillance.

Les lettres de voiture ne doivent pas comprendre d'autres objets. Pour la *nitrocellulose* on établira des lettres de voiture spéciales. On soulignera à l'encre rouge la désignation de l'objet dans la lettre de voiture. En sus du nombre, de l'espèce, des marques et numéros des récipients, la lettre de voiture doit aussi indiquer le poids

11 déc. brut de chacun d'eux ou contenir une déclaration écrite
1893. de l'expéditeur certifiant que le poids brut d'aucun des colis ne dépasse 35, soit 90 kilogrammes (voir lettre a).

Ces lettres de voiture ne doivent pas porter la désignation „gare restante“.

L'expéditeur doit certifier dans la lettre de voiture, en faisant légaliser sa signature par une autorité, que le conditionnement et l'emballage des matières explosibles à expédier répondent aux prescriptions en vigueur.

En outre, les *cartouches de dynamite, de gélatine explosive, de dynamite gélatineuse et de kinétite* ne peuvent être admises au transport que si elles proviennent d'une fabrique suisse ayant une concession pour la préparation des articles dont il s'agit, ou d'une fabrique étrangère autorisée à les expédier par les chemins de fer suisses. Pour envelopper les cartouches, on ne pourra pas se servir de papier graissé ou huilé, mais bien de papier enduit de paraffine. Les récipients doivent être munis de la désignation du lieu d'origine (marque de fabrique), et chaque envoi doit être accompagné d'un certificat d'origine émanant du fabricant, dont la signature doit être légalisée. De plus, tout envoi de ce genre doit être accompagné d'une attestation d'un chimiste assermenté, sur le conditionnement et l'emballage réglementaire de la marchandise. Ces cartouches ne sont admises au transport par chemins de fer que dans leurs récipients primitifs et avec leur emballage original.

L'expéditeur doit, par un bulletin de garantie (voir annexe X), spécial ou général, assumer la responsabilité pleine et entière pour tous les dommages résultant, sans qu'il y ait faute démontrée de la compagnie de chemin de fer, de la manipulation ou du transport des envois de dynamite consignés par lui. Cette responsabilité sub-

siste lors même que le conditionnement et l'emballage des cartouches répondraient à toutes les exigences réglementaires. 11 déc. 1893.

Les frais de transport doivent être payés lors de la remise au transport. Les expéditions frappées de remboursement sont exclues du transport. La déclaration de l'intérêt à la livraison n'est pas admissible.

Sous réserve d'autres conventions avec les administrations de chemins de fer dans chaque cas particulier, tout transport doit être annoncé à la gare expéditrice, avec accompagnement d'une copie exacte et complète de la lettre de voiture, dans les délais ci-dessous :

si la marchandise reste sur la ligne expéditrice, au moins un jour avant la consignation ;

si la marchandise reste sur la ligne expéditrice, mais à destination d'une station d'un embranchement, au moins deux jours avant la consignation ;

si la marchandise voyage sur plusieurs lignes ayant des administrations séparées, au moins quatre jours avant la consignation.

Les transports par trains spéciaux doivent être annoncés au chemin de fer expéditeur, avec indication de la route à suivre, au moins huit jours avant la consignation.

c. On n'emploiera pour le transport que des wagons à marchandises couverts avec tampons et attelages élastiques, un toit solide et sûr, un revêtement serré et des portes fermant bien. En règle générale, ces wagons ne doivent pas être munis de freins.

On ne doit pas employer les wagons dans l'intérieur desquels des clous, vis, écrous, etc. en fer font saillie.

Les portes des wagons et les fenêtres doivent être cadénassées et calfeutrées. Il est interdit d'employer à cet effet du papier.

11 déc.
1893.

Pour les transports de ce genre on ne peut se servir de wagons dont les coussinets d'essieux ont été renouvelés récemment, ni de ceux destinés à être soumis prochainement à une revision dans les ateliers.

Le transbordement de matières explosibles dans d'autres wagons de chemins de fer ne doit avoir lieu qu'en cas de nécessité absolue.

Les wagons chargés de matières explosibles doivent se reconnaître extérieurement au moyen de drapeaux noirs carrés portant un „P“ blanc et placés en haut sur les deux parois frontales ou sur les deux côtés longitudinaux.

d. Les récipients (caisses, tonneaux) doivent être emballés dans les wagons assez solidement pour être protégés contre tout frottement, secousse, choc, renversement ou chutes des rangées supérieures. En particulier, on ne doit pas placer les tonneaux debout, mais bien couchés, chargés parallèlement aux côtés longitudinaux des wagons et protégés par des supports de bois, sous des couvertures de crin, contre tout mouvement roulant.

Aucun wagon ne doit être chargé au delà des deux tiers de son tonnage. Il est également interdit de charger plus de trois rangées l'une au-dessus de l'autre.

Les matières explosibles ne peuvent être chargées avec d'autres marchandises qu'en quantités de 1000 kilogrammes au maximum, et cela seulement lorsque ces marchandises ne sont pas facilement inflammables et ne doivent pas être déchargées avant les matières explosibles.

Il est interdit de placer en même temps de la poudre, des *munitions de poudre*, des *pièces d'artifice*, des *mèches à feu* (à l'exception des *mèches de sûreté*) ou des *amorces*, dans les wagons chargés de *cartouches de dynamite*, de *gélatine explosible*, de *dynamite gélatineuse* et de

kinétite, de *coton-poudre* ou *d'autres formes de la nitrocel- 11 déc.*
lulose. Il est également interdit de charger ensemble 1893.
plusieurs envois de cartouches de dynamite destinés à
des stations différentes.

Le chargement ne doit jamais s'effectuer depuis les halles aux marchandises ou depuis des quais à marchandises; il doit se faire sur les voies latérales aussi écartées que possible et à un moment aussi rapproché que possible du départ du train par lequel doit avoir lieu le transport. Il s'opère par l'expéditeur sous la surveillance d'experts qu'il doit aviser à cet effet. Les ustensiles spéciaux de chargement et les signaux d'avertissement (bâches, drapeaux, etc.) doivent être livrés par l'expéditeur et sont remis au destinataire avec la marchandise.

Il faut éloigner le public des places de chargement. Ces dernières doivent être éclairées par des lanternes fixes et placées à une certaine hauteur, si, exceptionnellement, on procède de nuit au chargement.

Lors du chargement et du déchargement, on devra soigneusement éviter toute secousse. Les récipients (caisses, tonneaux) ne doivent par conséquent être ni roulés, ni jetés.

e. Pendant le chargement et le déchargement, on ne doit pas avoir de feu, ni de lumière libre, et il est interdit de fumer dans les wagons chargés de matières explosibles ou à côté de ces wagons. La même interdiction subsiste pendant le transport.

Si, dans l'intérieur de la gare, une locomotive passe à proximité de la place de chargement ou de wagons déjà chargés de matières explosibles, le souffleur, de même que les portes du foyer et du cendrier, doivent être fermés, et l'échappement de la vapeur, si son orifice est mobile, complètement ouvert. Pendant le passage de

11 déc. 1893. la locomotive, les portes du wagon doivent être fermées, et la partie de l'envoi qui se trouve en dehors du wagon de chemin de fer doit être mise à l'abri du feu au moyen d'une bâche; on doit également interrompre le chargement. Les prescriptions de ce paragraphe doivent aussi, dans la mesure du possible, être observées lors du croisement des trains en pleine voie.

Les wagons chargés ne doivent, ni à la station de chargement, ni en route, ni à la station de destination, être mis en mouvement avec la locomotive que s'il se trouve, entre ces wagons et cette dernière, au moins quatre wagons chargés de marchandises qui ne soient pas facilement inflammables. Dans le sens de la présente lettre et des suivantes, on ne considérera pas comme marchandises facilement inflammables la houille, le lignite, le coke et le bois.

Les wagons renfermant des matières explosibles ne doivent jamais être lancés et doivent, aussi lors de l'accouplement, être manœuvrés avec la plus grande prudence.

Dans toutes les stations où il y a un arrêt de longue durée, les wagons chargés de matières explosibles doivent être conduits sur des voies latérales aussi éloignées que possible. S'il est à prévoir que l'arrêt dure plus d'une heure, on devra en donner avis à l'autorité de police locale, afin de la mettre à même de prendre les mesures de précaution qui lui paraîtront nécessaires dans l'intérêt public.

f. Le transport ne peut jamais avoir lieu par les trains de voyageurs, il ne peut s'effectuer par les trains mixtes que sur les lignes où il n'existe pas de trains de marchandises, et avec la restriction que l'on ne peut transporter plus de 1000 kilogrammes par train mixte.

On ne peut ajouter aux trains de marchandises plus de cinq wagons chargés de *mèches à feu et de coton-poudre*, ou de *cartouches de dynamite, de gélatine explosible, de dynamite gélatineuse ou de kinétite*. Les quantités supérieures à ce chiffre ne peuvent être transportées que par des trains spéciaux.

11 déc.
1893.

Les wagons chargés de matières explosibles doivent être intercalés dans les trains aussi loin que possible de la locomotive, de manière toutefois qu'ils soient suivis au moins de trois wagons chargés de marchandises ne prenant pas feu facilement. Quatre de ces derniers wagons au moins doivent précéder ceux qui sont chargés de matières explosibles. Ceux-ci doivent être *solidement* accouplés, entre eux et avec le wagon qui les précède et celui qui les suit, et l'attelage doit être soumis à une revision minutieuse à toutes les stations d'arrêt où le temps de séjour le permet. Devant et après les wagons ne renfermant des matières explosibles qu'en quantités non supérieures à 35 kilogrammes, poids brut, il n'est pas nécessaire d'intercaler des wagons de sûreté spéciaux.

On ne doit pas desservir les freins ni des wagons chargés de matières explosibles, ni de celui qui les précède ou les suit, si le transport a lieu par les trains ordinaires. Par contre, le wagon qui se trouve en queue du train doit être pourvu d'un frein desservi.

g. Toutes les stations que l'on traverse pendant le trajet, ainsi que le personnel des trains que l'on croise ou dépasse en route, doivent être prévenus à temps, par l'administration du chemin de fer, du départ et de l'arrivée des envois, afin que l'on évite tout arrêt inutile, que l'on diminue autant que possible le danger résultant de la nature de l'exploitation du chemin de fer et que l'on évite toute autre cause de danger.

11 déc.
1893. Lorsqu'un envoi doit passer sur la ligne d'une autre compagnie, l'administration doit être informée, aussitôt que possible, de l'arrivée prochaine de l'envoi.

h. Les envois doivent être annoncés au destinataire par la station de réception, à laquelle une des stations précédentes doit donner connaissance de l'arrivée du chargement, avec désignation du train; cet avis doit être donné d'avance et, en outre, immédiatement après l'arrivée au lieu de destination. La prise de livraison doit avoir lieu dans le délai de trois heures de jour après l'arrivée de la marchandise et l'expédition de l'avis; le déchargement, dans celui de 9 autres heures de jour.

Le déchargement doit aussi s'opérer sous la surveillance d'un expert.

Si la marchandise n'est pas enlevée au bout de 12 heures de jour après l'arrivée, on devra la remettre à l'autorité de police locale pour que celle-ci en dispose ultérieurement en en donnant connaissance à la station expéditrice pour aviser l'expéditeur. Si l'autorité refuse d'en prendre possession ou qu'elle n'en opère pas l'enlèvement au bout de six heures de jour, on en donnera avis par voie télégraphique à la station expéditrice, et la marchandise sera renvoyée à l'expéditeur, à ses frais, le plus tôt possible.

Si des envois de cartouches de dynamite ne sont pas déchargés dans le délai de 12 heures de jour après l'arrivée et l'avis donné, on percevra la taxe de location du wagon d'après le tarif.

Le chargement sera soumis à une surveillance spéciale jusqu'à son enlèvement.

Le déchargement et éventuellement le garage ne doivent pas s'opérer dans les hangars, halles à marchandises ou remises, non plus que sur les rampes et perrons,

mais seulement sur des voies latérales aussi éloignées que possible, en observant les prescriptions indiquées sous lettres *d* et *e*. 11 déc. 1893.

i. C'est à l'expéditeur qu'incombent tous les frais spéciaux, par exemple pour la surveillance du chargement et du déchargement, pour la surveillance de la marchandise pendant le transport ou dans les stations, pour rendre les wagons étanches, etc.

Les frais de surveillance et autres frais accessoires qui se produisent à la station expéditrice doivent être payés par l'expéditeur; par contre, ceux qui se produisent pendant le trajet ou à la station d'arrivée doivent être payés par le destinataire, à moins que l'expéditeur n'en ait disposé autrement dans la lettre de voiture.

3. Les *cartouches de l'explosif dit „Favier“* (mélange de salpêtre ammoniacal et de mono- ou dinitronaphtaline), de même que les *cartouches de sécurité* (mélange de salpêtre ammoniacal, de salpêtre potassique et de dinitrobenzol), de *roburite* (mélange de salpêtre ammoniacal, de dinitrobenzol chlorique et de dinitronaphtaline chlorique) et de *roburite* (mélange de salpêtre ammoniacal et de dinitrobenzol), sont transportées aux conditions suivantes :

a. Les *cartouches* doivent être emballées dans de fortes caisses en bois, d'une solidité correspondant au poids de leur contenu et disposées en sorte que chaque couche de cartouches soit séparée des autres cartouches par du papier. Ces caisses ne doivent pas être munies de cercles ou bandages en fer et ne pas dépasser un poids brut de 35 kilogrammes.

Le *mélange explosible Favier, non tassé en cartouches*, doit être disposé en paquets de fort papier ou en sacs emballés solidement dans des caisses ou des

11 déc.
1893.

fûts en bois étanches; le poids brut d'un colis ne doit pas dépasser 35 kilogrammes.

- b. Les envois sont à munir de l'inscription lisiblement imprimée ou chablonnée : „*Cartouches Favier*“, ou „*Matière explosible Favier*“, ou „*Cartouches de sécurité*“, ou „*Cartouches de roburite*“.
- c. Il est sévèrement interdit de mélanger ou d'emballer ensemble des matières explosibles quelconques, de même que de charger des *cartouches avec du fulmi-coton et d'autres objets pouvant occasionner l'explosion de ces cartouches*, ou de les recouvrir de matières semblables.

Il est également interdit de charger dans un même wagon *de ces matières explosibles avec d'autres matières inflammables ou explosibles*.

- d. L'expéditeur doit, sous légalisation officielle de sa signature, certifier sur la lettre de voiture que le conditionnement et l'emballage des matières explosibles à expédier sont conformes aux prescriptions mentionnées sous *a, b et c*.

Chaque expédition doit être accompagnée d'un certificat d'origine délivré par le fabricant et dûment attesté par l'autorité. Chaque expédition semblable doit, en outre, être accompagnée d'un certificat, délivré par un chimiste assermenté, attestant sa nature, son conditionnement et son emballage réglementaires.

- e. L'expéditeur prendra à sa charge, au moyen d'un bulletin de garantie spécial ou général, l'entière responsabilité du dommage qui pourra résulter de la manipulation ou du transport des envois, sans qu'il y ait faute commise par le chemin de fer. Cette responsabilité lui incombe lors même que le

conditionnement et l'emballage des cartouches répondent à toutes les exigences réglementaires (voir l'annexe X). 11 déc. 1893.

La personne qui signe le bulletin de garantie doit pouvoir fournir des sûretés suffisantes et être domiciliée en Suisse.

- f. Le chargement ne devra jamais s'opérer de la halle aux marchandises ou du quai de chargement même, mais devra toujours être effectué sur des voies de garage écartées, et autant que possible peu de temps avant le départ du train par lequel l'expédition doit avoir lieu.

Chaque wagon ne doit, dans la règle, être chargé que jusqu'aux deux tiers du tonnage qui y est inscrit.

Les wagons chargés doivent être munis d'affiches portant :

„Attention !“
„Explosif Favier“ ou
„Cartouches de sécurite“ ou
„Cartouches de roburite“.

Ces affiches sont fournies par l'expéditeur.

Les wagons doivent être placés dans les trains à une certaine distance de la machine et il est défendu de se servir des freins de ces wagons.

- g. La consignation et le transport en grande vitesse ne sont pas admis.

L'expédition ne peut s'effectuer que par trains de marchandises ; elle peut avoir lieu avec des trains mixtes, mais seulement sur les parcours où ne circule aucun train de marchandises.

- h. Le destinataire doit être avisé sitôt après l'arrivée des expéditions. Il doit prendre livraison de la mar-

11 déc.
1893.

chandise de jour dans les trois heures et en faire le déchargement également de jour dans les neuf heures consécutives qui suivent l'avis et l'arrivée. Si la marchandise n'a pas été retirée douze heures après son arrivée, elle sera mise à la disposition de la police locale, et l'expéditeur en sera avisé par l'intermédiaire de la gare de départ.

Si l'autorité refuse d'en prendre possession ou qu'elle n'en opère pas l'enlèvement au bout de six heures, on en donnera avis par voie télégraphique à la station expéditrice, et la marchandise sera renvoyée à l'expéditeur, à ses frais, et le plus tôt possible.

- i.* Le stationnement éventuel dans une gare doit avoir lieu à un emplacement aussi écarté que possible.
- k.* Les frais de transport sans exception doivent être acquittés lors de la remise. Les remboursements de l'expéditeur sont interdits.

XXXV *b.*

Les amorces explosives ou capsules à percussion et les amorces pour mines, à détente électrique ou à friction, sont admises au transport aux conditions suivantes :

A. Amorces explosives.

- a.* Les amorces explosives ou capsules à percussion doivent être emballées les unes à côté des autres, sur leur fond, dans de fortes boîtes en tôle, dont chacune ne devra pas contenir plus de 100 pièces, et cela de façon à empêcher complètement tout mouvement ou déplacement des capsules, même en cas de secousses.

L'espace vide dans les capsules et entre elles doit être entièrement rempli de sciure de bois sèche ou d'une autre matière analogue ne renfermant pas de sable. 11 déc. 1893.

Le fond des boîtes en tôle et l'intérieur de leur couvercle doivent être recouverts d'une plaque de feutre ou de drap et les parois intérieures de ces boîtes doivent être garnies de papier-carton, de façon à empêcher tout contact direct des capsules avec la tôle des boîtes qui les renferment.

- b. Les boîtes en tôle ainsi remplies doivent être emballées, pièce par pièce, dans du papier d'emballage, de telle manière que le couvercle soit pressé fortement sur le contenu et qu'en secouant les boîtes, on n'entende aucun bruit de capsules dégagées de leur couche.

Les boîtes sont ensuite enfermées dans une caisse en bois solide, ayant des parois d'au moins 22 millimètres d'épaisseur, ou dans une forte caisse en tôle, de façon à ce que l'ouverture des capsules soit dirigée vers le couvercle de la caisse et que l'on évite le plus possible des vides entre les boîtes, de même qu'entre celles-ci et les parois de la caisse. Toutefois, pour faciliter le déballage des boîtes, des espaces vides seront laissés dans chaque rangée, de préférence le long des parois des caisses, de manière que les boîtes puissent être enlevées aisément du bout des doigts.

Ces espaces vides devront, comme les autres espaces vides non prévus qui surviennent dans l'emballage de la caisse, être remplis avec du papier, de la paille, du foin, de l'étoupe ou de la tontisse ligneuse, — le tout absolument sec, — après quoi,

11 déc.
1893.

si la caisse est en tôle, le couvercle sera soudé, et si elle est en bois, assujetti au moyen de vis en étain ou de vis à bois galvanisées, les trous de vis devant être faits dans le couvercle et dans les parois de la caisse déjà avant son remplissage.

- c. Cette caisse dont le couvercle doit presser le contenu de manière à empêcher tout mouvement, est ensuite renfermée dans une seconde caisse en bois, plus grande, aussi solide que la première, d'une épaisseur de parois d'au moins 25 millimètres, fermée comme la précédente et de telle façon que le couvercle de la caisse intérieure soit dans le même sens que celui de la caisse extérieure.

L'espace vide entre la première et la seconde caisse doit être d'au moins 30 millimètres et sera rempli au moyen de sciure, de paille, d'étoupe ou de copeaux de bois.

- d. Après assujettissement du second couvercle qui doit presser la caisse intérieure au point de rendre tout déplacement impossible, on collera, sur le couvercle extérieur, une affiche portant les mots bien lisibles : „Capsules à percussion. — Ne pas tourner.“
- e. Chaque caisse ne peut contenir plus de 20 kilogrammes de matière explosive et doit être pourvue de deux fortes poignées.
- f. La lettre de voiture de chaque envoi doit contenir une déclaration signée par l'expéditeur et par un chimiste connu du chemin de fer, attestant l'accomplissement des prescriptions énumérées sous lettres a à e.

B. Amorces électriques pour mines.

- a. Les amorces électriques à courts conducteurs ou à tête fixe doivent être emballées debout dans de forts

réipients en tôle, dont chacun ne doit pas ren- 11 déc.
fermer plus de 100 pièces. Les réipients doivent 1893.
être entièrement remplis avec de la sciure de bois
ou des matières analogues.

Au lieu de réipients en tôle, on peut aussi
employer des boîtes en carton fort et rigide. Les
réipients remplis doivent être emballés dans une
caisse en bois ou en forte tôle, et celle-ci de nou-
veau dans une caisse en bois. Les parois de la
caisse intérieure, lorsque celle-ci est en bois, ne
doivent pas avoir moins de 22 millimètres d'épais-
seur; celles de la caisse extérieure, pas moins de
25 millimètres.

- b. *Les amorces électriques adaptées soit à de longs con-
ducteurs, dont les fils sont recouverts de gutta-percha,
soit à des tiges en bois, doivent être liées ensemble
par nombre de 10 au plus, et réunies dans des
paquets dont chacun ne peut renfermer plus de
100 pièces. Les amorces doivent être rangées alter-
nativement en sens inverse. Ces paquets seront liés
ensemble par nombre de 5 au plus, enveloppés dans
de fort papier d'emballage, ficelés et renfermés dans
une caisse en bois ou en forte tôle, remplie de foin,
de paille ou d'autres matières analogues. Cette
caisse est ensuite placée dans une seconde caisse
en bois, dont les parois ne doivent pas avoir moins
de 25 millimètres d'épaisseur.*
- c. Du reste, les dispositions indiquées ci-dessus sous
lettre A, c à f, doivent aussi être observées par
analogie.

C. *Etoupilles.*

Les *étoupilles* doivent être emballées de la manière
suivante :

11 déc.
1893.

- a.* L'extrémité du frotteur de chaque étoupille doit être enveloppée dans du papier, de manière que la boucle de tirage du frotteur soit cachée.
- b.* Les étoupilles à friction doivent être réunies en paquets de 50 pièces au maximum. Ces paquets seront emballés de la manière suivante : La tête de l'étoupille est revêtue de tontisse ligneuse (laine de bois) entourée de papier ; les extrémités recourbées des frotteurs sont enfermées dans un sac de papier placé lui-même dans un second sac rempli de tontisse ligneuse. Afin d'éviter que les conducteurs ne s'accrochent ou ne soient arrachés, lors du déballage et de l'enlèvement du sac de papier, les extrémités des frotteurs ne doivent, dans aucun cas, toucher directement la tontisse ligneuse.
- c.* Plusieurs paquets ainsi conditionnés sont placés dans une simple caisse dont le poids brut ne doit pas dépasser 20 kilogrammes.
- d.* Les espaces vides, dans les caisses, doivent être soigneusement remplis avec des déchets de papier ou de tontisse ligneuse.
- e.* La caisse elle-même, dont la longueur est subordonnée à celle des conducteurs, doit être formée de planches d'au moins 22 millimètres d'épaisseur, n'ayant ni fissures ni nœuds et ajustées au moyen de dents s'engrenant les unes dans les autres, afin d'obtenir la solidité nécessaire.
- f.* La marque de fabrique doit être inscrite sur le couvercle et sur les côtés de la caisse.

XXXVI.

Les *cartouches pour armes à feu* chargées de poudre noire ou d'autres poudres de tir, soit :

1. *les cartouches métalliques dont les douilles sont* 11 déc.
entièrement en métal, 1893.

et

2. *les cartouches en carton garnies d'un revêtement*
métallique,

sont transportées aux conditions suivantes :

- a. Pour les cartouches métalliques, les projectiles doivent être adaptés à la douille métallique de façon qu'ils ne puissent ni s'en détacher ni permettre le tamisage de la poudre. Pour les cartouches en carton munies d'un renfort métallique intérieur et extérieur, la charge entière de poudre contenue dans le renfort métallique doit être fermée hermétiquement par une bourre serrante. Le carton de la douille doit être de qualité suffisante pour qu'elle ne puisse se briser en cours de transport.
- b. Les cartouches doivent être parfaitement assujetties dans des récipients en fer-blanc, dans de petites caisses en bois ou dans des cartons solides, de façon qu'aucun déplacement ne puisse se produire. Ces récipients, etc., doivent être placés les uns à côté des autres et par rangées superposées dans des caisses en bois solides et bien conditionnées, dont les parois devront avoir au moins 0,015 mètre d'épaisseur; les espaces vides doivent, le cas échéant, être remplis de carton, de déchets de papier, d'étoupe ou de tontisse ligneuse — le tout absolument sec — de manière à éviter un déplacement ou un mouvement des récipients durant le transport. Pour les caisses garnies de fer-blanc intérieurement, l'épaisseur des parois de bois peut être de 0,010 mètre.

11 déc.
1893.

c. Le poids d'une caisse remplie de cartouches ne peut dépasser 100 kilogrammes.

Les caisses pesant brut plus de 10 kilogrammes seront munies de poignées ou de liteaux pour en faciliter la manutention.

d. Les caisses ne peuvent être fermées au moyen de clous en fer; elles doivent porter une inscription indiquant d'une manière apparente la nature du contenu, et être munies de plombs ou d'un cachet apposé sur la tête de deux vis du couvercle, ou de la marque de fabrique collée à la fois sur le couvercle et sur les côtés de la caisse.

e. Les lettres de voiture doivent être accompagnées d'une attestation signée de l'expéditeur et reproduisant la marque des plombs, les cachets ou la marque de fabrique apposés sur les caisses. Cette attestation doit être conçue ainsi qu'il suit :

„Le soussigné certifie que l'envoi mentionné dans la lettre de voiture ci-jointe, envoi cacheté avec la marque, est conforme, en ce qui concerne le conditionnement et l'emballage, aux dispositions arrêtées sous le n° XXXVI de l'annexe V au règlement de transport des chemins de fer suisses.“

XXXVII.

Cartouches Flobert à balles et à petits plombs.

1. Les cartouches à balles doivent être emballées dans des boîtes en carton, des boîtes en fer-blanc, des petites caisses en bois ou des sacs de toile forte.

2. Les cartouches à petits plombs doivent être emballées dans des récipients en fer-blanc, des petites caisses en bois ou dans des cartons solides de manière qu'aucun déplacement ne puisse avoir lieu.

Tout récipient contenant des cartouches Flobert doit être soigneusement emballé dans une forte caisse ou dans un tonneau solide et chaque colis doit porter, suivant son contenu, l'inscription „cartouches Flobert à balles“ ou cartouches Flobert à petits plombs“. Le poids de la caisse ou du tonneau ne doit pas dépasser 100 kilogrammes.

11 déc.
1893.

Les amorces Flobert sont soumises aux mêmes conditions d'emballage que les cartouches Flobert à petits plombs.

XXXVIII.

Les pièces d'artifice fabriquées avec de la poudre en poussière comprimée et d'autres matières analogues sont transportées aux conditions suivantes :

1. Elles ne doivent contenir ni mélanges de chlorate, de soufre et de nitrate, ni mélanges de chlorate de potasse et de ferro-cyanure de potassium; elles ne doivent également contenir ni sublimé corrosif, ni sels ammoniacaux de quelque espèce que ce soit, ni poussière de zinc, ni poudre de magnésium, ni en général aucune matière capable de s'enflammer aisément par friction, compression ou percussion, ou dont l'inflammation spontanée pourrait être à craindre. Elles doivent se composer exclusivement de poudre en poussière comprimée ou de matières analogues, telles que mélange de salpêtre, de soufre et de charbon, également à l'état comprimé. Chaque pièce isolée ne peut contenir plus de 30 grammes de poudre en grains.

2. Le poids total des matières inflammables contenues dans les pièces d'artifice réunies en un même colis ne peut dépasser 20 kilogrammes, et celui de la poudre en grains qui entre dans leur composition 2,5 kilogrammes.

11 déc. 1893. 3. Les pièces d'artifice doivent être emballées, chacune isolément, soit dans des cartons entourés de fort papier, soit dans du carton ou dans du papier d'emballage solide ; l'amorce de chaque pièce doit être revêtue de papier ou d'étoffe, de telle sorte que le tamisage ne puisse se produire. Les caisses servant au transport doivent être complètement remplies et les espaces vides, s'il y en a, soigneusement comblés avec de la paille, du foin, de l'étaupe, des déchets de papier ou des matières analogues, de telle sorte que, même en cas de secousse, aucun déplacement des paquets ne puisse avoir lieu. Les matières employées pour combler les espaces vides doivent être très propres et absolument sèches ; pour cette raison, l'emploi de foin frais ou d'étaupe grasse, par exemple, est prohibé. Il est également interdit d'emballer dans la même caisse des pièces d'artifice et d'autres objets.

4. Les caisses doivent être faites avec de fortes planches d'une épaisseur de 22 millimètres au moins ; leurs côtés doivent être ajustés au moyen de dents s'engrenant les unes dans les autres, et le fond et le couvercle avec des vis d'une longueur suffisante. L'intérieur des caisses doit être entièrement tapissé de papier fort et résistant. Il ne doit rester sur l'extérieur des caisses ni trace ni résidu des matières contenues dans les pièces d'artifice. Le volume de la caisse ne doit pas dépasser 1,2 mètres cubes, son poids brut ne peut être supérieur à 75 kilogrammes. Les caisses doivent porter, d'une manière apparente, l'inscription : „Pièces d'artifice de poudre en poussière“, ainsi que le nom de l'expéditeur. Chaque envoi doit, en outre, être accompagné d'une déclaration indiquant l'espèce des pièces d'artifice qu'il contient, et spécifiant, notamment, si ce sont des fusées, des roues, des pièces d'artifice pour salon, etc.

5. Chaque envoi doit être accompagné d'une déclaration de l'expéditeur attestant que les prescriptions énoncées aux chiffres 1 à 4 ont été observées; la signature devra être dûment certifiée. 11 déc. 1893.

XXXIX.

Le *fulmi-coton comprimé contenant au moins 15 % d'eau* est admis au transport aux conditions suivantes :

1. Il doit être soigneusement emballé dans des récipients étanches, résistants, aux parois solides. Ces récipients doivent porter, d'une manière apparente, l'inscription : „Fulmi-coton mouillé, comprimé“. Le poids maximum de chaque colis isolé ne peut être de plus de 90 kilogrammes.

2. Cette matière ne doit être admise ni au transport par grande vitesse, ni au transport par trains de voyageurs; le transport par trains mixtes n'est autorisé que pour les lignes sur lesquelles ne circulent pas de trains de marchandises.

3. L'expéditeur doit déclarer dans la lettre de voiture que la nature du fulmi-coton et l'emballage sont conformes aux prescriptions ci-dessus énoncées; sa signature doit être dûment certifiée.

4. Le fulmi-coton ne peut être transporté avec d'autres marchandises, dans un même wagon, que si celles-ci ne sont pas facilement inflammables.

5. La réunion dans le même wagon de cartouches pour armes à feu, pièces d'artifice, mèches ou amorces explosives et de fulmi-coton est interdite.

6. Les wagons découverts employés au transport du fulmi-coton doivent être bâchés.

11 déc.
1893.

XL.

Le *fulmi-coton sous forme d'ouate* et le *fulmi-coton* (coton nitré) *pour collodion* sont acceptés au transport dans des récipients parfaitement étanches, solidement emballés dans de fortes caisses en bois, à la condition qu'ils contiendront au moins 35 % d'eau.

La lettre de voiture doit contenir une déclaration revêtue de la signature de l'expéditeur et de celle d'un chimiste connu du chemin de fer, attestant que la nature de la marchandise et l'emballage sont conformes aux prescriptions ci-dessus énoncées. Les signatures doivent être dûment certifiées.

XLI.

Les *bonbons* dits *bonbons fulminants* sont admis au transport à la condition qu'ils soient enfermés par nombre de 6 à 12 dans des cartons et que ces cartons soient emballés dans des caisses en bois.

XLII.

Les *feux de Bengale préparés à la laque* (*feux de Bengale de salon*) *sans amorces*, les *papiers nitrés*, *bougies fulminantes*, *lances fulminantes*, *allumettes munies d'un feu de Bengale* et *autres objets analogues* doivent être emballés dans des récipients en forte tôle ou en bois solidement assemblé, dont le volume ne devra pas dépasser 1,2 mètres cubes. L'emballage doit être fait solidement et de telle sorte que les récipients ne contiennent pas d'espaces vides. Les caisses doivent porter une inscription indiquant leur contenu.

XLII a.

Les *mèches et amorces explosibles* sont soumises aux conditions suivantes :

- a.* Elles seront emballées dans des boîtes en carton qui ne devront pas en contenir plus de 100 à la fois. L'ensemble ne devra pas former une masse inflammable de plus de 0,75 gramme. Les paquets ne pourront comprendre plus de 12 rangées de boîtes et chaque rangée plus de 12 boîtes. Ils seront solidement enveloppés dans du papier.
- b.* Les paquets sont emballés dans des caisses en fer-blanc ou en bois très solides, d'un volume de 1,2 mètres cubes au maximum, sans adjonction d'autres objets, en ménageant entre les parois de la caisse et son contenu un espace d'au moins 30 millimètres que l'on remplit de copeaux, de paille, d'étoupe ou d'autres matières analogues, de manière à empêcher tout mouvement ou tout déplacement des paquets, même en cas de secousse.
- c.* Les caisses doivent porter, d'une manière apparente, l'indication des matières qu'elles contiennent, le nom de l'expéditeur et celui de la fabrique d'origine.
- d.* Chaque envoi doit être accompagné d'une déclaration du fabricant et de celle d'un chimiste connu du chemin de fer, attestant que les prescriptions énumérées ci-dessus sous lettres *a* à *c* ont été observées.

11 déc.
1893.

XLIII.

Les *pois fulminants* sont admis aux conditions suivantes :

1. Ils doivent être emballés, par nombre de 1000 pièces au plus, dans des boîtes de carton garnies de sciure de bois et enveloppées elles-mêmes dans du papier. Ces pois fulminants ne doivent pas contenir, en totalité, plus de 0,5 gramme de fulminate d'argent.

11 déc.
1893.

2. Les boîtes doivent être placées dans des récipients en forte tôle ou de solides caisses en bois, d'un volume de 0,5 mètre cube au plus; un espace vide de 30 millimètres au moins doit exister entre les parois de la caisse et son contenu. Cet espace vide doit être rempli de sciure de bois, de paille, d'étaupe, ou de toute autre matière analogue, de telle sorte que, même en cas de secousse, aucun mouvement ou déplacement des paquets ne puisse se produire; ces paquets ne peuvent être emballés avec d'autres objets.

3. Les récipients et caisses doivent porter, d'une manière apparente, l'indication du contenu, le nom de l'expéditeur et celui de la fabrique.

4. Chaque envoi doit être accompagné d'une déclaration revêtue de la signature du fabricant et de celle d'un chimiste connu du chemin de fer, attestant que les prescriptions énumérées ci-dessus aux chiffres 1 à 3 ont été observées.

XLIV.

Les gaz liquéfiés (*acide carbonique, protoxyde d'azote, ammoniacque, chlore, acide sulfureux anhydre et phosgène [oxychlorure de carbone]*) ne sont admis au transport qu'aux conditions suivantes :

1. Ces produits doivent être renfermés dans des récipients de fer forgé, de fer fondu ou d'acier fondu; toutefois le phosgène peut aussi être renfermé dans des récipients en cuivre. Ces récipients doivent :

a. avoir supporté à l'épreuve officielle une pression dont la valeur est indiquée ci-après au chiffre 2, sans avoir subi une déformation persistante ou des fissures. Cette épreuve doit être renouvelée tous les trois ans pour les récipients destinés au transport de l'acide

carbonique, du protoxyde d'azote et de l'ammoniaque, et tous les ans pour ceux qui servent au transport du chlore, de l'acide sulfureux et du phosgène; 11 déc. 1893.

- b. porter une marque officielle placée solidement à un endroit bien apparent, indiquant le poids du récipient vide (y compris la soupape avec la chape ou le bouchon), la charge en kilogrammes qu'il peut contenir aux termes des prescriptions du chiffre 2, ainsi que la date de la dernière épreuve;
- c. être munis de soupapes protégées par des chapes du même métal que les récipients et vissées aux récipients.

Les récipients de cuivre pour le transport du phosgène peuvent être pourvus de chapes en fer forgé.

Les récipients doivent être pourvus d'une garniture extérieure qui les empêche de rouler.

Les récipients destinés au transport du phosgène peuvent être fermés aussi au moyen de bouchons à pas de vis sans chape, au lieu de soupapes. Ces bouchons doivent fermer le récipient de telle sorte que l'odeur du contenu ne puisse se faire sentir.

Si les récipients sont emballés solidement dans des caisses, il n'est pas nécessaire de protéger les soupapes par des chapes, ni de pourvoir les récipients d'une garniture extérieure qui les empêche de rouler.

2. La pression intérieure à faire supporter par les récipients à chaque épreuve et le maximum de charge admissible sont fixés ainsi qu'il suit :

- a. Pour l'acide carbonique et le protoxyde d'azote : à 250 atmosphères et 1 kilogramme de liquide par 1,34 litres de capacité du récipient. Par exemple,

11 déc.
1893.

un récipient de la capacité de 13,40 litres ne peut contenir plus de 10 kilogrammes d'acide carbonique ou de protoxyde d'azote liquides.

- b.* Pour l'ammoniaque, à 100 atmosphères et 1 kilogramme de liquide par 1,86 litres de capacité du récipient.
- c.* Pour le chlore, à 50 atmosphères et 1 kilogramme de liquide par 0,9 litre de capacité.
- d.* Pour l'acide sulfureux et le phosgène, à 30 atmosphères et 1 kilogramme de liquide par 0,8 litre de capacité.

3. Les récipients contenant des gaz liquéfiés ne peuvent être jetés, ni exposés aux rayons du soleil ou à la chaleur du feu.

4. Le transport de ces produits ne peut avoir lieu que dans des wagons fermés ou bien dans des wagons-réservoirs spécialement aménagés à cet effet et dont le récipient doit être revêtu, le cas échéant, d'une caisse en bois.

XLV.

L'oxygène, l'hydrogène et le gaz d'éclairage comprimés sont transportés aux conditions suivantes :

1. Ces produits ne peuvent être soumis à une pression supérieure à 200 atmosphères; ils doivent être transportés dans des cylindres d'une seule pièce en acier ou en fer forgé, d'une longueur maximum de 2 mètres et d'un diamètre intérieur maximum de 21 centimètres. Ces récipients doivent :

- a.* avoir supporté à l'épreuve officielle une pression égale au double de celle des gaz qu'ils contiennent au moment de la remise au chemin de fer, sans

avoir subi une déformation persistante ou des fissures. Cette épreuve doit être renouvelée tous les trois ans; 11 déc. 1893.

- b. porter une marque officielle placée solidement à un endroit bien apparent, indiquant la valeur de la pression autorisée et la date de la dernière épreuve;
- c. être munis de soupapes, qui doivent être protégées : si ces soupapes se trouvent dans l'intérieur du goulot, par un bouchon en métal, d'une hauteur d'au moins 25 millimètres, vissé dans le goulot, mais n'en dépassant pas latéralement l'orifice ;
si les soupapes se trouvent en dehors du goulot et si les récipients sont livrés au transport sans emballage, par des chapes d'acier, de fer forgé ou de fonte forgée vissées solidement au récipient;
- d. s'ils sont livrés par wagons complets sans emballage, être chargés de manière qu'ils ne puissent pas rouler. Les récipients livrés par charges partielles doivent être pourvus d'une garniture extérieure qui les empêche de rouler.

Si la remise a lieu en caisses, celles-ci doivent porter l'inscription suivante énoncée clairement „oxygène comprimé“, ou „hydrogène comprimé“, ou „gaz d'éclairage comprimé“.

2. Les envois ne peuvent être remis que par des personnes possédant un manomètre réglé et en connaissant le maniement. Ces personnes doivent, chaque fois qu'elles en seront requises, adapter le manomètre au récipient, pour que l'agent qui accepte la remise puisse vérifier si la plus haute pression prescrite n'est pas dépassée. Le résultat de la vérification doit être mentionné brièvement dans la lettre de voiture par ledit agent.

11 déc. 1893. 3. Les récipients contenant des gaz comprimés ne doivent pas être jetés ni exposés aux rayons du soleil ou à la chaleur du feu.

4. Le transport de ces produits ne peut avoir lieu que par wagons fermés. Le chargement dans des wagons découverts n'est autorisé qu'à la condition que la remise ait lieu par voitures spécialement aménagées pour le transport par terre et que ces voitures soient couvertes de bâches.

XLVI.

Le *chlorure de méthyle* ne peut être transporté que dans des récipients en métal solides, parfaitement étanches et hermétiquement fermés, timbrés par l'autorité compétente à 12 atmosphères et chargés sur des wagons découverts. Pendant les mois d'avril à octobre inclusivement, les envois doivent être recouverts de bâches fournies par l'expéditeur, à moins que les récipients ne soient renfermés dans des caisses en bois.

XLVII.

Le *trichlorure de phosphore*, l'*oxychlorure de phosphore* et le *chlorure d'acétyle* ne sont admis que s'ils sont présentés au transport :

1. dans des récipients en plomb ou en cuivre absolument étanches et hermétiquement clos ;

ou

2. dans des récipients en verre ; en ce dernier cas, les prescriptions suivantes doivent être observées :

a. L'expédition ne peut avoir lieu qu'en bouteilles de verre solides, bouchées à l'émeri. Les bouchons

de verre doivent être enduits de paraffine, et pour protéger cet enduit, le goulot des bouteilles doit être recouvert d'une enveloppe en parchemin. 11 déc. 1893.

- b. Les bouteilles dont le contenu pèse plus de 2 kilogrammes doivent être placées dans des récipients en métal pourvus de poignées; un espace vide de 30 millimètres doit exister entre les bouteilles et les parois des récipients; les espaces vides doivent être soigneusement comblés avec de la terre d'infusoires bien séchée, de façon qu'aucun mouvement des bouteilles ne puisse se produire.
- c. Les bouteilles contenant 2 kilogrammes au plus doivent être admises au transport dans des caisses en bois solides, pourvues de poignées et divisées intérieurement en autant de compartiments qu'il y aura de bouteilles à expédier. Chaque caisse ne peut renfermer plus de quatre bouteilles. Celles-ci doivent être placées de telle sorte qu'il subsiste un espace vide de 30 millimètres entre elles et les parois de la caisse; cet espace vide sera soigneusement comblé avec de la terre d'infusoires bien séchée, de façon qu'aucun mouvement des bouteilles ne puisse se produire.
- d. Le couvercle des récipients dont il est parlé aux lettres *b* et *c* doit porter, à côté de la mention du contenu, les signes convenus pour le transport du verre.

XLVIII.

Le *pentachlorure de phosphore* (*superchlorure de phosphore*) est soumis aux prescriptions du n° XLVII; toutefois l'emballage prescrit au chiffre 2 *b* n'est exigé, pour ce

11 déc. produit, que lorsque les bouteilles contiennent plus de
1893. 5 kilogrammes. Pour les bouteilles de 5 kilogrammes et
au-dessous, l'emballage indiqué au chiffre 2 c est suffisant.

XLIX.

Le *bioxyde d'hydrogène* doit être remis au transport dans des récipients non hermétiquement fermés et ne peut être transporté qu'en wagons fermés ou en wagons découverts revêtus de bâches.

Si l'expédition a lieu en touries, bouteilles ou cruchons, ces récipients doivent être bien emballés et placés dans des caisses en bois ou dans des paniers solides, pourvus les uns et les autres de poignées.

L.

Les préparations formées d'un mélange d'huile de *térébenthine* ou d'alcool avec de la *résine*, telles que les *verniss* à l'alcool et les *siccatifs*, sont soumises aux prescriptions suivantes :

1. Lorsque ces préparations sont expédiées en touries, bouteilles ou cruchons, les récipients doivent être fermés hermétiquement et bien emballés dans des caisses ou des paniers munis les uns et les autres de poignées solides et commodes.

Si les récipients sont en métal, en bois ou en caoutchouc, ils doivent être parfaitement étanches et hermétiquement clos.

2. Les préparations composées d'huile de *térébenthine* et de *résine* qui répandent une mauvaise odeur ne peuvent être transportées que sur wagons découverts.
3. Voir, en ce qui concerne l'emballage avec d'autres marchandises, le n° XXXV.

LI.

11 déc.
1893.

Le *papier graissé* ou *huilé* et les *fuseaux faits de ce papier* ne peuvent être expédiés qu'en wagons fermés ou en wagons découverts revêtus de bâches.

LII.

Le *fumier* et les *matières fécales*, y compris celles qui *proviennent des fosses d'aisances*, ne sont admis que par wagons complets et aux conditions suivantes :

1. Le chargement et le déchargement sont opérés par l'expéditeur et par le destinataire, qui doivent, en outre, procéder au nettoyage prescrit par les règlements de l'administration.
2. Le fumier sec non comprimé est expédié dans des wagons découverts, revêtus de bâches à fournir par l'expéditeur.
- 3° Les autres matières fécales, y compris celles qui proviennent des fosses d'aisances, dans le cas où il n'existe pas d'autres moyens de transport appropriés, ne peuvent être expédiées que dans des récipients très solides, hermétiquement fermés, bien étanches et chargés sur des wagons découverts, ainsi que dans des wagons-réservoirs. Dans tous les cas, les mesures nécessaires doivent être prises pour éviter, en cours de transport et lors du chargement et du déchargement, l'échappement des matières et des liquides, ainsi que le dégagement d'odeur méphitique.
4. Ces matières ne peuvent être chargées avec d'autres marchandises.
5. Le chemin de fer est en droit d'exiger le paiement du prix de transport au moment de la remise à l'expédition.

11 déc.
1893.

6. Les frais de désinfection éventuelle sont à la charge de l'expéditeur ou du destinataire.
- 7° Ces transports restent d'ailleurs soumis aux prescriptions de police de chaque Etat.

LIII.

Les *caillettes de veau fraîches* ne sont admises au transport que dans des récipients étanches et aux conditions suivantes :

1. Elles doivent être débarrassées de tout reste d'aliments et salées de telle sorte qu'il soit employé de 15 à 20 grammes de sel de cuisine par caillette.
2. Une couche de sel d'environ un centimètre d'épaisseur doit être répandue, en outre, au fond des récipients servant d'emballage, ainsi que sur la couche supérieure des caillettes.
3. La lettre de voiture doit contenir une déclaration de l'expéditeur spécifiant que les prescriptions des chiffres 1 et 2 ont été observées.
4. Le chemin de fer peut exiger le paiement du prix de transport au moment de la remise à l'expédition.
5. Les frais de désinfection éventuelle du wagon sont à la charge de l'expéditeur ou du destinataire.

LIV.

L'or et l'argent en lingots, le platine, les valeurs monnayées ou en papier, les papiers importants, les pierres précieuses, les perles fines, les bijoux et autres objets précieux ne sont admis au transport qu'en grande vitesse et à la condition d'être emballés dans des caisses ou barils parfaitement conditionnés, sous cachets ou sous plombs.

LV.

11 déc.
1893.

Les *tableaux et autres objets d'art*, tels que bronzes d'art, de même que les antiquités, ne sont admis au transport que moyennant une entente spéciale avec la compagnie expéditrice. Les conditions suivantes seront appliquées à ces transports :

- a.* Ils doivent être solidement emballés dans de fortes caisses bien fermées, offrant aux administrations de chemins de fer toutes garanties contre des avaries provenant de pression, de frottement, de mouille, etc.
 - b.* L'expédition ne peut avoir lieu qu'en grande vitesse, et par conséquent l'expéditeur doit consigner ces envois avec des lettres de voiture de grande vitesse.
 - c.* Les envois de ce genre qui ne peuvent être chargés dans les wagons couverts par les portes latérales, sont taxés à raison d'un poids minimum de 1000 kilogrammes par wagon.
-

11 déc.
1893.

Répertoire alphabétique des objets dénommés dans l'annexe V qui ne sont admis au transport qu'à certaines conditions.

Objets	Annexe V	
	Numéros	
	Conditions de transport	Emballage avec d'autres objets
A		
Acétone	XI	XXXV
Acide arsénieux (fumée arsenicale coagulée)	XXIV	
Acides arsénieux à l'état de substances liquides	XXV	
Acide carbonique	XLIV	
Acides minéraux liquides de toute nature (particulièrement l'acide sulfurique, l'esprit de vitriol, l'acide muriatique, l'acide nitrique, l'eau-forte)	XV	XXXV
Acide muriatique	XV	
Acide nitrique	XV	
Acide nitrique rouge fumant	XVII	
Acide picrique	XIV	
Acide sulfureux anhydre	XLIV	
Acide sulfurique	XV	
Acide sulfurique anhydre (anhydrite, huile fixe)	XVIII	
Alcool absolu	XIX	XXXV
Allumettes chimiques de phosphore jaune et de chlorate de potasse	III	
Allumettes chimiques et autres allumettes à friction, telles que allumettes bougies, allumettes d'amadou, etc.	III	
Allumettes munies d'un feu de Bengale	XLII	
Ammoniaque	XXIII	XXXV
Ammoniaque (gaz liquéfié)	XLIV	
Amorces explosives ou capsules à percussion	XXXVb. A.	
Amorces électriques pour mines	XXXVb. B.	

11 déc.
1893.

Objets	Annexe V	
	Numéros	
	Conditions de transport	Emballage avec d'autres objets
Amorces à friction (étoupilles)	XXXV <i>b. C.</i>	
Amorces non détonantes pour projectiles	II	
Amorces Flobert	XXXVII	
Amorces explosibles	XLII <i>a.</i>	
Anhydrite (acide sulfurique anhydre) .	XVIII	
Antimoine (cendre d')	XXVI	
Antiquités	LV	
Argent en lingots	LIV	
Arsenicales (substances liquides) . .	XXV	
Arsenicales (substances non liquides)	XXIV	
Arsenic jaune (sulfure d'arsenic, orpiment)	XXIV	
Arsenic natif (cobalt arsenical écailleux ou pierre à mouches)	XXIV	
Arsenic rouge (réalgar)	XXIV	
Artifices (pièces d') ne contenant pas de matières exclues du transport .	XXXV <i>a. 1.</i>	
Artifices (pièces d') fabriquées avec de la poudre en poussière comprimée et d'autres matières analogues	XXXVIII	
B		
Benzine	XXI	XXXV
Benzol	XX	XXXV
Bijoux et autres objets précieux	LIV	
Bioxyde d'hydrogène	XLIX	
Boîtes extincteurs Bucher	V	
Bonbons dits bonbons fulminants	XLI	
Bougies fulminantes	XLII	
Bourre de soie, fortement chargée et en écheveaux	XXX	
Bronzes d'art	LV	
Brome	XVI	XXXV
Bucher (boîtes extincteurs)	V	
C		
Caillettes de veau fraîches	LIII	
Calomel	XXVI	
Capsules à percussion	XXXV <i>b. A.</i>	
Capsules pour armes à feu	II	

11 déc.
1893.

Objets	Annexe V	
	Numéros	
	Conditions de transport	Emballage avec d'autres objets
Cartouches en carton garnies d'un revêtement métallique	XXXVI	
Cartouches de dynamite	XXXV a. 2.	
Cartouches de gélatine explosive	XXXV a. 2.	
Cartouches de dynamite gélatineuse	XXXV a. 2.	
Cartouches de kinétite	XXXV a. 2.	
Cartouches de fulmi-coton	XXXV a. 2.	
Cartouches de l'explosif Favier	XXXV a. 3.	
Cartouches de sécurité	XXXV a. 3.	
Cartouches de roborite	XXXV a. 3.	
Cartouches de ruborite	XXXV a. 3.	
Cartouches Flobert à balles et à petits plombs	XXXVII	
Cartouches métalliques dont les douilles sont entièrement en métal	XXXVI	
Cartouches pour armes à feu, chargées de poudre noire ou d'autres poudres de tir	XXXVI	
Cendres de zinc et d'antimoine	XXVI	
Cendres lessivées de chaux, non emballées	XXXIV	
Celloïdine	VIII	
Céruse et autres couleurs à base de plomb	XXVI	
Chanvre, à l'état brut, sous forme de déchets, etc. . . .	XXXI	
Charbon de bois en poudre ou en grains	XXIX	
Charbon de bois entier (non moulu) non emballé	XXXIV	
Chaux vive	XII	
Chiffons	XXXI	
Chlorate de potasse et autres chlorates	XIII	
Chlore	XLIV	
Chlorure d'acétyle	XLVII	
Chlorure de méthyle	XLVI	
Chlorure de soufre	XV	XXXV
Cinabre	XXVI	
Cobalt arsenical écailleux ou pierre à mouches (arsenic natif)	XXIV	
Cokes à base de soude	VII	
Collodion	IX	XXXV
Copeaux de bois, non emballés	XXXIV	

11 déc.
1893.

Objets	Annexe V	
	Numéros	
	Conditions de transport	Emballage avec d'autres objets
Cordages, imprégnés de graisse ou de vernis	XXXI	
Cordelettes et ficelles diverses, imprégnées de graisse ou de vernis	XXXI	
Cordonnet de soie, fortement chargé et en écheveaux	XXX	
Cornes	XXXII	
Coton, à l'état brut, sous forme de déchets, etc.	XXXI	
Coton nitré (fulmi-coton)	XL	
Couleurs à base métallique	XXVI	
Couleurs à base de plomb	XXVI	
Couleurs de cuivre	XXVI	
Couleurs préparées avec du vernis	XIX	XXXV
Courroies de coton et de chanvre, imprégnées de graisse ou de vernis	XXXI	
Cuivres verts et bleus	XXVI	
Cumol	XX	XXXV
D		
Déchets d'animaux sujets à putréfaction	XXXII	
Déchets de laine, de poils, de laine artificielle, de coton, de soie, de lin, de chanvre et de jute	XXXI	
Déchets de matières végétales à filer, non emballés	XXXIV	
Douilles amorcées	II	
Dynamite (cartouches de)	XXXV a. 2.	
Dynamite gélatineuse (cartouches de)	XXXV a. 2.	
E		
Eau-forte	XV	
Ecorce d'arbres, non emballée	XXXIV	
Esprit de bois à l'état brut ou rectifié	XI	XXXV
Esprit de vin (spiritus)	XIX	XXXV
Esprit de vitriol	XV	
Esprit et autres spiritueux non dénommés sous le n° XI	XIX	XXXV
Essence (toutes les espèces, à l'exception de l'éther sulfurique et de l'essence de pétrole)	XIX	XXXV

11 déc.
1893.

Objets	Annexe V	
	Numéros	
	Conditions de transport	Emballage avec d'autres objets
Essence de mirbane (nitro-benzine)	XX	XXXV
Essence de pétrole (gazoline, néoline, etc.) et autres produits facilement inflammables préparés avec du pétrole-naphte ou du goudron de lignite, lorsque ces matières ont un poids spécifique de 0,680 ou moins à une température de 17,5 centigrades	XXII	XXXV
Essence pour nettoyage	XXI	XXXV
Ether sulfurique	VIII a.	XXXV
Ether sulfurique et liquides qui en contiennent en grande quantité (gouttes d'Hoffmann et collodion)	IX	XXXV
Etoupes	XXXI	
Etoupilles	XXXV b. C.	
F		
Favier (cartouches de l'explosif)	XXXV a 3.	
Feux de Bengale préparés à la laque (feux de Bengale de salon) sans amorces	XLII	
Ficelles et cordelettes diverses, imprégnées de graisse ou de vernis	XXXI	
Foin non emballé	XXXIV	
Fulmi-coton (cartouches de)	XXXV a. 2.	
Fulmi-coton comprimé contenant au moins 15 % d'eau	XXXIX	
Fulmi-coton pour collodion, ne contenant pas au moins 50 % d'eau	XXXV a. 2.	
Fulmi-coton pour collodion (coton nitré)	XL	
Fulmi-coton, sous forme d'ouate	XL	
Fumée arsenicale coagulée (acide arsénieux)	XXIV	
Fumier et matières fécales	LII	
Fuseaux, faits de papier graissé ou huilé	LI	
G		
Gaz d'éclairage comprimé	XLV	
Gaz liquéfiés (acide carbonique, protoxyde d'azote, ammoniacque, chlore, acide sulfureux anhydre et phosgène [oxychlorure de carbone])	XLIV	

11 déc.
1893.

Objets	Annexe V	
	Numéros	
	Conditions de transport	Emballage avec d'autres objets
Gazoline	XXII	XXXV
Gélatine explosible (cartouches de) .	XXXV a. 2.	
Gouttes d'Hoffmann	IX	XXXV
Graisses	XXXII	
H		
Huile de térébenthine et autres huiles de mauvaise odeur	XXIII	XXXV
Huiles éthérées et grasses	XIX	XXXV
Huile fixe (acide sulfurique anhydre)	XVIII	
Huiles préparées avec le goudron de houille (benzol, toluol, xylol, cumol, etc.)	XX	XXXV
Huiles préparées avec le goudron de lignite, si elles ont un poids spécifique d'au moins 0,780 à une température de 17°5 du thermomètre centigrade (Celsius), (solaröl, photogène, etc.) .	XX	XXXV
Hydrogène comprimé	XLV	
J		
Joncs (à l'exclusion du jonc d'Espagne) non emballés	XXXIV	
Jute, à l'état brut, sous forme de déchets, etc.	XXXI	
K		
Kinétite (cartouches de)	XXXV a. 2.	
L		
Laine, à l'état brut, sous forme de déchets, etc.	XXXI	
Laine artificielle, à l'état brut, sous forme de déchets, etc.	XXXI	
Laine, ayant servi au nettoyage	XXXI	
Lances fulminantes	XLII	
Levure comprimée	XXVII	
Levure, liquide ou solide	XXVII	

11 déc.
1893.

Objets	Annexe V	
	Numéros	
	Conditions de transport	Emballage avec d'autres objets
Lessive caustique (lessive de soude caustique, lessive de soude, lessive de potasse caustique, lessive de potasse)	XVI	XXXV
Ligroïne	XXI	XXXV
Lin, à l'état brut, sous forme de déchets, etc.	XXXI	
Lin (paille de) non emballée	XXXIV	
Liquides qui contiennent de l'éther sulfurique en grande quantité (gouttes d'Hoffmann et collodion)	IX	XXXV
Litharge (massicot)	XXVI	
M		
Maïs (paille de) non emballée	XXXIV	
Marchandises fabriquées au moyen d'un mélange de résidus de pétrole, de résine et d'autres objets semblables avec des corps poreux inflammables, non emballés	XXXIV	
Matières à filer végétales et leurs déchets, non emballés	XXXIV	
Matières ayant servi à nettoyer le gaz d'éclairage et contenant du fer ou du manganèse	VII	
Matières fécales, y compris celles provenant des fosses d'aisances	LII	
Massicot (litharge)	XXVI	
Mèches de sûreté	IV	
Mèches fulminantes	XXXV a. 2.	
Mèches explosibles	XLII a.	
Mélange de résidus de pétrole, de résine et d'autres objets semblables avec des corps poreux inflammables, non emballé	XXXIV	
Minium	XXVI	
N		
Néoline	XXII	XXXV
Nitro-benzine (essence de mirbane)	XX	XXXV
Nitrocellulose	XXXV a. 2.	
Noir de fumée et autres espèces de suie	XXVIII	

11 déc.
1893.

Objets	Annexe V	
	Numéros	
	Conditions de transport	Emballage avec d'autres objets
O		
Objets auxquels le feu peut facilement être communiqué par des étincelles de la locomotive	XXXIV	
Objets d'art, tels que tableaux, bronzes d'art, antiquités	LV	
Objets nauséabonds et répugnants	XXXII	
Objets précieux	LIV	
Onglons ou sabots	XXXII	
Orpiment (arsenic jaune)	XXIV	
Or en lingots	LIV	
Os	XXXII	
Oxychlorure de carbone (phosgène)	XLIV	
Oxychlorure de phosphore	XLVII	
Oxygène comprimé	XLV	
P		
Paille (y compris la paille de maïs, de riz et de lin), non emballée	XXXIV	
Papier fulminant	XXXV a. 2.	
Papier graissé ou huilé	LI	
Papiers importants	LIV	
Papiers nitrés	XLII	
Pâtes de bois, non emballées	XXXIV	
Pastilles fulminantes pour munition d'armes portatives	II	
Peaux fraîches non salées	XXXII	
Pentachlorure de phosphore (superchlorure de phosphore)	XLVIII	
Perles fines	LIV	
Pétards pour signaux d'arrêt sur les chemins de fer	I	
Pétrole à l'état brut et rectifié, s'il a un poids spécifique d'au moins 0,780 à une température de 17°5 du thermomètre centigrade (Celsius), ou s'il n'émet pas de vapeurs inflammables à une température de moins de 21° du thermomètre centigrade (Celsius) de l'appareil Abel et à une hauteur du baromètre de 760 millimètres rapportée au niveau de la mer (pétrole de test)	XX	XXXV

11 déc.
1893.

Objets	Annexe V	
	Numéros	
	Conditions de transport	Emballage avec d'autres objets
Pétrole à l'état brut et rectifié, pétrole- naphte et produits de la distillation du pétrole et du pétrole- naphte, lorsque ces matières ont un poids spécifique de moins de 0,780 et de plus de 0,680 à une température de 17°5 du thermo- mètre centigrade (benzine, ligroïne et essences pour nettoyage)	XXI	XXXV
Pétrole de test	XX	XXXV
Phosgène (oxychlorure de carbone)	XLIV	
Phosphore amorphe (rouge)	VI	
Phosphore ordinaire (blanc ou jaune)	VI	XXXV
Photogène	XX	
Pièces d'artifice	XXXV a. 1.	
Pièces d'artifice fabriquées avec de la poudre en poussière comprimée et d'autres matières analogues	XXXVIII	
Pierre à mouches (arsenic natif)	XXIV	
Pierres précieuses	LIV	
Pigments de cuivre	XXVI	
Platine	LIV	
Plâtre non emballé	XXXIV	
Poils, à l'état brut, sous forme de dé- chets, etc.	XXXI	
Pois fulminants	XLIII	
Poussière de zinc	XXVI	
Précipité blanc et rouge	XXVI	
Préparations de plomb	XXVI	
Préparations formées d'un mélange d'huile de térébenthine ou d'alcool avec de la résine (vernis à l'alcool et siccatifs)	L	XXXV
Produits de la distillation du pétrole et du pétrole- naphte, lorsqu'ils ont un poids spécifique de moins de 0,780 et de plus de 0,680 à une température de 17°5 du thermomètre centigrade (ben- zine, ligroïne et essences p. nettoyage)	XXI	XXXV
Produits facilement inflammables, pré- parés avec du pétrole- naphte ou du goudron de lignite, lorsqu'ils ont un poids spécifique de 0,680 ou moins à une température de 17°5 centigrades	XXII	XXXV

11 déc.
1893.

Objets	Annexe V	
	Numéros	
	Conditions de transport	Emballage avec d'autres objets
Produits mercuriels, tels que sublimé, calomel, précipité blanc et rouge, cinabre	XXVI	
Produits métalliques vénéneux (couleurs et sels à base métallique, etc.) .	XXVI	
Protoxyde d'azote	XLIV	
R		
Réalgar (arsenic rouge)	XXIV	
Résidu d'huile (de raffinerie d'huile) .	XVI	XXXV
Riz (paille de) non emballée	XXXIV	
Roburite (cartouches de)	XXXV a. 3.	
Rognures de papier, non emballées .	XXXIV	
Rognures de peaux fraîches	XXXII	
*Ruborite (cartouches de)	XXXV a. 3.	
S		
Sabots (ou onglons)	XXXII	
Sciure de bois, non emballée	XXXIV	
Sécurité (cartouches de)	XXXV a. 3.	
Sels à base métallique	XXVI	
Sels de cuivre	XXVI	
Sels de plomb	XXVI	
Siccatifs	L	XXXV
Soie, à l'état brut, sous forme de déchets, etc.	XXXI	
Soie chappe, fortement chargée et en écheveaux	XXX	
Soie souple, fortement chargée et en écheveaux	XXX	
Solaröl	XX	XXXV
Spiritueux non dénommés sous le n° XI	XIX	XXXV
Soufre	XXXIII	
Sublimé	XXVI	
Substances arsenicales liquides	XXV	
Substances arsenicales non liquides .	XXIV	
Sucre de Saturne	XXVI	
Suie	XXVIII	
Suif comprimé	XXXII	
Sulfate de cuivre	XXVI	

* **Erratum.** — Page 587, 12^e ligne de bas en haut, lire : **ruborite**, au lieu de roburite.

11 déc.
1893.

Objets	Annexe V	
	Numéros	
	Conditions de transport	Emballage avec d'autres objets
Sulfure d'arsenic (arsenic jaune) .	XXIV	
Sulfure de carbone	X	
Sulfure de sodium brut, non cristallisé	VII	
Sulfure de sodium raffiné, cristallisé .	VII	
Superchlorure de phosphore (penta- chlorure de phosphore)	XLVIII	
T		
Tableaux	LV	
Tendons	XXXII	
Toluol	XX	XXXV
Tourbe (à l'exception de la tourbe mé- canique ou comprimée), non emballée	XXXIV	
Trichlorure de phosphore	XLVII	
Trass, non emballé	XXXIV	
V		
Valeurs monnayées ou en papier .	LIV	
Vernis	XIX	XXXV
Vernis à l'alcool	L	XXXV
Vert-de-gris	XXVI	
X		
Xylol	XX	XXXV
Z		
Zinc (poussière et cendre de) . . .	XXVI	

Bulletin de garantie
pour les
transports de matières explosibles.

La fabrique ci-dessous désignée, qui a consigné ce jour, à la gare aux marchandises de colis (wagons complets) de au poids de kilogrammes pour être expédiés à, déclare assumer ici, tant vis-à-vis de la compagnie expéditrice que de toutes les autres administrations intéressées à ce transport, l'entière responsabilité des dommages pouvant résulter — sans qu'il y ait faute de la part de celles-ci — de la manutention ou du transport des expéditions ci-dessus désignées; alors même que les dits dommages s'étendraient à d'autres marchandises, véhicules, personnes, installations du chemin de fer, etc. Il est entendu que cette responsabilité subsiste même au cas où le conditionnement et l'emballage des envois seraient conformes aux prescriptions réglementaires.

..... le 18.....

L'expéditrice,
.....

11 déc.
1894.

Premier supplément

au

règlement de transport des entreprises de chemins de fer et de bateaux à vapeur suisses.*)

Le texte des §§ 15, 24, 55, 59, 67, 69, 74 et 79 du règlement de transport des entreprises de chemins de fer et de bateaux à vapeur suisses, du 1^{er} janvier 1894, et de ses annexes est modifié ou rectifié et complété de la manière suivante.

§ 15.

Contrôle des billets.

Le 6^e alinéa reçoit l'adjonction suivante.

d. le voyageur qui utilise une ligne sur laquelle les billets ne sont pas délivrés dans les stations ou haltes, mais dans les voitures.

§ 24.

Interdiction de fumer.

Ce paragraphe est rédigé comme suit.

Il n'est permis de fumer, dans les salles d'attente de I^{re} et de II^e classe, que dans les gares où des salles

*) Voir page 444.

spéciales, désignées comme telles au moyen d'affiches, peuvent être mises à la disposition des fumeurs. Dans les gares où il n'y a qu'une salle d'attente, il n'est pas permis d'y fumer.

11 déc.
1894.

Dans chaque train de voyageurs doivent se trouver des compartiments de II^e ou de III^e classe réservés aux non-fumeurs et spécialement désignés comme tels. Lorsqu'un train ne contient pas de compartiment de I^{re} classe réservé aux fumeurs, il n'est permis de fumer, dans les compartiments de cette classe, que si aucun des voyageurs ne s'y oppose. Sur les lignes où il n'y a que deux classes de voitures sans compartiments spéciaux pour non-fumeurs dans la classe supérieure, il n'est permis de fumer dans cette dernière qu'avec le consentement de tous les autres voyageurs du compartiment. Dans les trains qui n'ont qu'une voiture sans compartiments complètement séparés, il est interdit de fumer dans l'intérieur de la voiture.

§ 55.

Remise des marchandises à l'expédition.

Les alinéas 2 et 3 sont annulés et remplacés par les suivants.

Le samedi et la veille des jours de fêtes générales, les marchandises à grande et à petite vitesse peuvent être remises à l'expédition jusqu'à 5 heures du soir en été et en hiver. Si le besoin s'en fait sentir, les heures de remise peuvent être prolongées pour les marchandises à grande vitesse. Cette prolongation sera publiée par avis affichés dans les gares.

L'acceptation des marchandises au transport est interdite les dimanches et les jours de fêtes générales;

11 déc. 1894. sont exceptées les marchandises qui, par leur nature, sont exposées à une prompte détérioration et qui sont expédiées en grande vitesse. Ces marchandises peuvent être remises à l'expédition les dimanches et les jours de fêtes générales aux heures que les administrations de chemins de fer auront spécialement indiquées par affiches. Les administrations de chemins de fer ne sont pas tenues de faire prendre ces expéditions avec leurs camions. Sont considérées comme fêtes générales les suivantes: Nouvel-an, Vendredi-saint, Ascension et Noël. La législation cantonale a le droit de fixer d'autres jours de fête (voir annexe XI) pendant lesquels l'acceptation des marchandises est interdite comme le dimanche; ces jours de fête ne peuvent cependant dépasser le nombre de huit par année, y compris les quatre jours de fêtes générales mentionnées spécialement ici.

§ 59.

Contenu de la lettre de voiture.

Dans l'alinéa 2, après les mots: „envoi de N. N.“, il faut intercaler les mots: „sur l'ordre de N. N.“

§ 67.

Paiement des frais de transport.

Le premier alinéa reçoit l'adjonction suivante:

Il n'y a d'exception à cette règle que dans le service avec les stations pour lesquelles il n'existe pas de tarifs directs. Dans ce cas, on peut n'affranchir que jusqu'à la station respective de transmission.

Délais de livraison.

Le 2^e alinéa est annulé et remplacé par le suivant :

Lorsque la marchandise passe d'un chemin de fer à un autre chemin de fer dont l'écartement des rails est différent, ou d'un chemin de fer à un bateau à vapeur ou vice-versa, les délais supplémentaires suivants sont accordés :

Grande vitesse, 12 heures.

Petite vitesse, 24 heures.

Pour les expéditions par colis isolés (grande et petite vitesse), ces délais supplémentaires ne peuvent être portés en compte qu'*une fois* pour la ligne *entière* de transport mentionnée dans la lettre de voiture, alors même que, pendant le transport, plusieurs transbordements sur des lignes à écartement différent ou sur des bateaux à vapeur seraient nécessaires.

Pour les wagons complets, ces délais supplémentaires peuvent, par contre, être portés en compte pour *chaque transbordement* devenu nécessaire par suite de la différence d'écartement des rails des lignes à utiliser ou du transfert sur des bateaux.

En outre, le Conseil fédéral peut accorder des délais supplémentaires dans les cas suivants :

- a. aux époques de trafic extraordinaire ;
- b. pour les marchandises qui sont transportées à des prix exceptionnellement réduits.

Ces délais supplémentaires doivent être dûment publiés.

11 déc.
1894.

§ 74.

Mode de procéder pour la livraison de la marchandise.

Le 8^e alinéa est rédigé comme suit.

Les administrations de chemins de fer ne sont pas tenues d'aviser de l'arrivée de marchandises les dimanches et les jours de fête (§ 55, 3^e alinéa), et elles ne peuvent pas les délivrer ces jours-là, qui, par conséquent, ne sont pas comptés dans le calcul des délais d'avis et de livraison. Par exception, les marchandises qui, par leur nature, sont exposées à une prompte détérioration et qui sont expédiées en grande vitesse peuvent être délivrées au destinataire ou enlevées par lui les dimanches et les jours de fêtes générales, aux heures que les administrations ont spécialement désignées par affiches. Ces expéditions ne seront avisées ces jours-là que lorsqu'elles seront arrivées avant midi à la station destinataire. Les administrations de chemins de fer ne sont pas tenues de rendre ces expéditions au domicile du destinataire les dimanches et les jours de fêtes générales.

§ 79.

Frais de magasinage et de location de wagons.

Dans le titre, au 2^e alinéa, première ligne; au 4^e alinéa, 6^e ligne; au 5^e alinéa, 4^e ligne; au 6^e alinéa, 5^e ligne, de même qu'à la table des matières, page 6, les mots: „location de wagons“, doivent être remplacés par ceux de: „indemnité de retard“.

Au 2^e alinéa, il y a lieu de retrancher les mots: „Dans ce cas“, au commencement de la seconde phrase.

Annexe III.

11 déc.
1894.

Le n° 1 doit être rédigé comme suit.

Zurich, direction de police et direction de l'asile de Rheinau pour les cadavres destinés à l'institut pathologique à Zurich.

Le n° 19 doit être rédigé comme suit.

Argovie, préfectures.

Annexe V.

Le § 57, chiffre 1, est rédigé comme suit.

§ 57. Sont exclus du transport :

1° Les objets soumis à la régale des postes, c'est-à-dire les lettres fermées, les cartes portant des communications manuscrites (cartes postales), les journaux politiques étrangers paraissant au moins une fois par semaine et les envois fermés de toute espèce dont le poids ne dépasse pas 5 kilogrammes.

Observation. — Sont considérés comme fermés tous les objets qui sont cachetés, ficelés, cloués, collés, cousus, munis de serrure ou renfermés dans leur emballage de telle sorte qu'on n'en puisse atteindre le contenu sans rompre ou couper l'emballage ou sans employer des clefs ou d'autres instruments. Les envois entourés de ficelle, avec un simple nœud ou avec un nœud coulant, ne sont pas considérés comme fermés dans le sens de la régale des postes.

Il est interdit de réunir, dans un seul envoi, plusieurs des objets mentionnés sous chiffre 1 ci-dessus (y compris les paquets fermés jusqu'au poids de 5 kg.) et destinés à des personnes différentes.

11 déc. Les envois fermés n'excédant pas le poids de 5 kg.
1894. rentrent dans la régle des postes non seulement lorsqu'ils sont expédiés *isolément*, mais encore lorsqu'ils sont réunis, dans *une même* lettre de voiture, à d'autres objets, avec lesquels ils représentent un poids total supérieur à 5 kg.

Sont exceptés de cette disposition et abandonnés ou remis par l'administration des postes au transport exclusif par le chemin de fer, même lorsque chaque colis est fermé et pèse moins de 5 kg. :

- a. tous les objets énumérés au § 58 ;
- b. les objets qui, par leurs dimensions, leur poids ou leur conditionnement, ne se prêtent pas au transport par la poste, tels que chars d'enfants, vélocipèdes, etc., et en général tous les objets dépassant, dans un sens quelconque, la dimension de 2 m. ;
- c. les chiens vivants et autres animaux vivants d'une certaine taille ;
- d. les envois de volailles de toute nature, de même que ceux d'autres animaux vivants, lorsque les colis, pris isolément, dépassent, dans un sens quelconque, la dimension de 70 centimètres.

§ 58. Objets admis au transport sous certaines conditions.

Les chiffres LIV et LV sont annulés et remplacés comme suit :

LIV.

L'or et l'argent en lingots, le platine, les valeurs monnayées ou en papier, les papiers importants, les pierres précieuses, les perles fines, les bijoux et autres objets précieux ne sont admis au transport qu'en grande vitesse et aux conditions suivantes.

1. Ils doivent être solidement emballés dans des fûts ou caisses bien fermés ne pesant isolément pas moins de 25 kilos; les colis doivent être cachetés et les cachets placés de telle sorte, dans un renforcement, que le contenu ne puisse être enlevé sans les briser et qu'ils ne puissent s'endommager non plus par la manipulation ou pendant le transport.

11 déc.
1894.

Le cachet appliqué sur les colis sera reproduit sur les lettres de voiture.

2. Les expéditions pesant 1000 kilogrammes et plus ou dont la valeur est de 500,000 francs et plus seront transportées dans des wagons spéciaux ne contenant pas d'autres marchandises. Pour les expéditions de ce genre, il n'est pas nécessaire d'observer les prescriptions spéciales ci-dessus concernant le cachetage des fûts ou caisses; il est aussi permis d'emballer les envois d'or, d'argent et de platine, en lingots et monnayés dans des sacs, si ceux-ci remplissent les conditions ci-après quant à leur état et à leur fermeture.

Les sacs doivent être sans couture ou cousus seulement en dedans et en parfait état, c'est-à-dire ni déchirés, ni raccommodés. Ils seront fermés avec de la ficelle intacte (ni tordue, ni rajoutée), et le nœud sera pourvu d'un cachet de cire à cacheter. Les extrémités de la ficelle seront fixées par un même cachet sur des fichets. Le cachet peut aussi être remplacé par un plomb reliant les extrémités de la ficelle à proximité du nœud.

3. Dans les cas prévus au chiffre 2, l'expéditeur fera accompagner chaque wagon par un homme chargé de sa surveillance. Ce surveillant a droit au libre parcours de la gare expéditrice à la gare destinataire, moyennant une légitimation délivrée par la gare expéditrice. Il a la

11 déc. faculté de prendre place dans le wagon de transport,
1894. qui ne sera alors pas cadenassé, ou dans une voiture de III^e classe, dans quel cas l'expéditeur est tenu de fermer le wagon de transport au moyen de cadenas lui appartenant et dont le surveillant aura les clefs.

Dans le cas où d'autres personnes accompagneraient l'envoi, elles devront être munies de billets de III^e classe, si elles prennent place dans le wagon de transport, sinon de billets de la classe qu'elles utilisent.

4. Le chargement et le déchargement de ces expéditions (chiffre 2) seront effectués par l'expéditeur et le destinataire eux-mêmes.

LV.

Les objets d'art, tels que tableaux, bronzes d'art, antiquités, doivent expressément être déclarés comme tels dans la lettre de voiture. La valeur correspondant au maximum de l'indemnité à payer sera indiquée dans la lettre de voiture à la colonne: Désignation de la marchandise.

Les objets d'art dont la valeur déclarée dépassera 3000 fr. par 100 kg., ou dont l'intérêt à la livraison est déclaré à plus de 3000 fr. par 100 kg., ne sont pas admis au transport en petite vitesse, mais seulement en grande vitesse.



Liste des fêtes cantonales

qui, en vertu des §§ 55 et 74 du règlement de transport, sont assimilées aux dimanches pour l'acceptation et la livraison des marchandises et pour le service des marchandises dans les gares.



Zurich.	Lundi de Pâques, lundi de Pentecôte, St-Etienne (26 décembre).
Berne.	Pas d'autres fêtes.
Lucerne.	Epiphanie (6 janvier), Fête-Dieu, Assomption (15 août), Toussaint (1 ^{er} novembre).
Uri.	Epiphanie (6 janvier), Fête-Dieu, Assomption (15 août), Toussaint (1 ^{er} novembre).
Schwytz.	Epiphanie (6 janvier), Fête-Dieu, Assomption (15 août), Toussaint (1 ^{er} novembre).
Unterwalden-le-haut.	Epiphanie (6 janvier), Fête-Dieu, Assomption (15 août), Toussaint (1 ^{er} novembre).
Unterwalden-le-bas.	Epiphanie (6 janvier), Fête-Dieu, Assomption (15 août), Toussaint (1 ^{er} novembre).
Glaris.	Lundi de Pâques, lundi de Pentecôte, St-Etienne (26 décembre).
Zoug.	Fête-Dieu, Assomption (15 août), Toussaint (1 ^{er} novembre), Immaculée-Conception (8 décembre).

11 déc. Fribourg. 1894.	Epiphanie (6 janvier), Fête-Dieu, Assomption (15 août), Toussaint (1 ^{er} novembre).
Soleure.	Purification (2 février), Fête-Dieu, Assomption (15 août), Toussaint (1 ^{er} novembre).
Bâle-ville.	Pas d'autres fêtes.
Bâle-Campagne.	" " "
Schaffhouse.	" " "
Appenzell Rhodes-ext.	" " "
Appenzell Rhodes-int.	Lundi de Pâques, lundi de Pente- côte, Fête-Dieu, Assomption (15 août).
St-Gall.	Lundi de Pâques, lundi de Pente- côte, St-Étienne (26 décembre), ce dernier seulement dans le cas où il n'en résulte pas <i>trois</i> jours de fêtes consécutifs.
Grisons.	Pas d'autres fêtes.
Argovie.	" " "
Thurgovie.	" " "
Tessin.	Epiphanie (6 janvier), Fête-Dieu, Assomption (15 août), Toussaint (1 ^{er} novembre).
Vaud.	Pas d'autres fêtes.
Valais.	Fête-Dieu, Assomption (15 août), St-Maurice (22 septembre), Tous- saint (1 ^{er} novembre).
Neuchâtel.	1 ^{er} mars.
Genève.	Pas d'autres fêtes.

D é c r e t

9 octobre
1894.

concernant

l'organisation des asiles cantonaux d'aliénés de la Waldau et de Münsingen.

Le Grand Conseil du canton de Berne,

Sur la proposition du Conseil-exécutif,

arrête :

CHAPITRE PREMIER.

Dispositions générales.

Article premier. Les établissements cantonaux de la Waldau et de Münsingen, avec toutes leurs installations, servent d'asiles et de maisons de traitement aux personnes atteintes de maladies mentales.

Art. 2. Le Conseil-exécutif pourvoira à ce qu'il y ait, dans un de ces établissements, une clinique psychiatrique pour l'enseignement universitaire. Ce service sera placé sous l'autorité de la Direction de l'instruction publique.

Art. 3. Les deux établissements sont destinés en premier lieu aux aliénés bernois.

Des aliénés d'autres cantons et de l'étranger peuvent y être admis, si la place le permet.

9 octobre
1894.

Art. 4. Serviront à faire face aux dépenses des deux établissements :

- 1° les pensions des malades;
- 2° les recettes provenant du travail à l'intérieur, ainsi que des cultures maraîchères et des exploitations rurales;
- 3° les intérêts des capitaux;
- 4° les subventions de l'Etat.

Art. 5. Les dons et legs seront employés conformément à la volonté des donateurs; si celle-ci n'a pas été exprimée, ils seront ajoutés aux capitaux des établissements et administrés comme tels.

Les noms des bienfaiteurs des établissements et leurs dons seront inscrits sur une plaque commémorative.

Art. 6. Indépendamment des dispositions qui précèdent, les prescriptions générales concernant les établissements de l'Etat feront règle pour l'administration, la surveillance et la comptabilité des deux asiles.

CHAPITRE II.

De la surveillance.

Art. 7. La haute surveillance des deux asiles appartient au Conseil-exécutif et la direction générale à la Direction de l'intérieur.

La surveillance spéciale est exercée par une *commission de surveillance*.

Art. 8. Sont particulièrement réservées au *Conseil-exécutif* :

- 1° la nomination du président et des membres de la commission de surveillance; 9 octobre
1894.
- 2° la nomination des fonctionnaires, ainsi que la fixation, dans les limites tracées par le Grand Conseil, de leurs appointements et de ceux des employés, si le traitement en espèces excède 1200 fr.;
- 3° l'approbation des comptes annuels.

Art. 9. La *Direction de l'intérieur* a les attributions suivantes :

- 1° Elle confirme la nomination des surveillants-chefs et des surveillantes-chefs, ainsi que celle du machiniste;
- 2° elle fixe les traitements des employés, s'ils excèdent 600 francs sans dépasser 1200 francs en espèces;
- 3° elle rapporte sur toutes les affaires qui rentrent dans la compétence du Conseil-exécutif;
- 4° elle statue sur les conflits d'attributions qui surgissent entre les fonctionnaires et sur les plaintes dirigées contre les établissements, lorsqu'elles ne peuvent pas être liquidées par la commission de surveillance, ainsi que sur les plaintes et recours dirigés contre cette commission; il y a recours au Conseil-exécutif contre les décisions de la Direction de l'intérieur qui concernent la commission de surveillance ou les fonctionnaires des établissements;
- 5° elle approuve les rapports annuels;
- 6° elle approuve les règlements et instructions qui sont établis par la commission concernant le service intérieur.

9 octobre
1894.

Art. 10. La *commission de surveillance des asiles cantonaux d'aliénés* de la Waldau et de Münsingen se compose de 7 membres, qui sont nommés par le Conseil-exécutif pour une période de 4 ans. Le Conseil-exécutif en désigne le président ; la commission nomme elle-même son vice-président et son secrétaire.

La commission se réunit aussi souvent que les affaires l'exigent, ou sur convocation de la Direction de l'intérieur ou du président.

Les directeurs et les intendants seront invités à assister aux séances, à moins qu'on n'y discute des affaires qui leur soient personnelles.

Les membres de la commission reçoivent, au compte des deux asiles, les mêmes indemnités de séance et de route que les membres du Grand Conseil.

La Direction de l'intérieur fixe la rétribution du secrétaire.

Les rapports, mémoires ou propositions de la commission seront communiqués par écrit à la Direction de l'intérieur, qui, à son tour, informera la commission des décisions qu'elle aura prises.

Sauf en cas d'urgence, les directions des asiles et la Direction de l'intérieur correspondront par l'intermédiaire de la commission.

Art. 11. La commission surveille la marche des asiles et l'exécution des règlements. Elle visite les asiles de temps à autre, afin que ses membres puissent se rendre compte de leur marche *de visu* et en interrogeant les fonctionnaires et les malades. Elle adresse chaque année à la Direction de l'intérieur un rapport sur les observations qu'elle a faites et sur ses délibérations.

Elle soumet à la Direction de l'intérieur les propositions qui tendent à améliorer l'organisation et l'administration des asiles. Les membres de la commission ont toujours le droit d'examiner les livres et contrôles des asiles. 9 octobre
1894.

La commission de surveillance peut déléguer certaines de ses attributions à des sous-commissions choisies dans son sein.

Art. 12. Les attributions spéciales de la commission sont les suivantes :

- 1° Elle donne son préavis sur les affaires qui lui sont soumises par la Direction de l'intérieur et sur les propositions des directeurs des asiles ;
- 2° elle fait à la Direction de l'intérieur des propositions pour la nomination des fonctionnaires des asiles ;
- 3° elle nomme les surveillants-chefs, les surveillantes-chefs et le machiniste, sous réserve de confirmation par la Direction de l'intérieur ;
- 4° elle examine les papiers d'admission et fixe le prix des pensions ;
- 5° elle statue avec toute la célérité possible sur les plaintes qui lui sont adressées contre les asiles ou leurs directeurs ;
- 6° elle examine les comptes annuels et le budget de chacun des établissements et les soumet à la Direction de l'intérieur ;
- 7° elle soumet les règlements et instructions à l'approbation de la Direction de l'intérieur.

9 octobre
1894.

CHAPITRE III.

De l'organisation.

Art. 13. Le service de chaque établissement comprend :

- 1° le directeur, en même temps médecin en chef ;
- 2° le deuxième médecin, remplaçant du directeur ;
- 3° le troisième médecin ;
- 4° 1 à 2 assistants ;
- 5° l'intendant ;
- 6° l'économe ;
- 7° le secrétaire de l'intendant (teneur de livres).

Ces fonctionnaires sont nommés pour 6 ans, à l'exception des assistants, dont les fonctions durent un an.

Leurs traitements seront fixés par un décret du Grand Conseil.

A la Waldau, les places d'intendant et d'économe peuvent pour le moment rester occupées par la même personne.

Art. 14. Le *directeur* est le chef de l'établissement et représente celui-ci vis-à-vis des tiers ; il en dirige le service administratif et le service médical et en assure la bonne marche.

Il prononce l'admission des malades et est responsable du traitement auquel ils sont soumis et des soins qu'ils reçoivent.

Toutes communications des autorités supérieures concernant l'asile sont adressées au directeur, qui, de son côté, fait rapport aux autorités dans toutes les affaires de l'établissement.

Il nomme les employés et domestiques et fixe leurs salaires, sous réserve des dispositions des art. 9, 12 et 25.

Les autres fonctionnaires et les employés lui sont subordonnés et il contrôle la manière dont ils s'acquittent de leurs fonctions. 9 octobre 1894.

Le directeur remet chaque année à la Direction de l'intérieur, par l'intermédiaire de la commission de surveillance, un rapport sur le service de l'établissement au point de vue médical, administratif et financier.

Il élabore le budget pour l'année suivante avec le concours de l'intendant et de l'économe.

Il a le droit de donner son préavis sur toutes les nominations à faire; il l'adresse par l'intermédiaire de la commission de surveillance, à l'autorité qui nomme.

Art. 15. Les autres médecins sont chargés, avec le directeur et selon l'ordre établi par ce dernier, du service médical et de toutes les affaires y relatives.

Art. 16. L'intendant a le gouvernement domestique de tout l'asile; il exerce la surveillance sur les ateliers, exploitations, bâtiments, places et promenades qui lui sont attribués.

Il est l'agent comptable de l'asile et tient comme tel la comptabilité et la caisse, dont il est responsable.

Il est le supérieur direct des employés et domestiques occupés à la cuisine et à la buanderie, dans le local des chaudières et dans les ateliers, sur les promenades et dans les jardins et en général dans toute l'administration.

Il aide le directeur dans l'exercice de la police de l'établissement et dans la surveillance du personnel des gardiens.

Il fournit un cautionnement de 10,000 fr.

9 octobre
1894.

Art. 17. L'*économiste* dirige l'exploitation agricole de l'asile et soigne les affaires qui en dépendent; il surveille les bâtiments qui y sont affectés et les employés de ce service.

Il fournit un cautionnement de 5000 fr.

Art. 18. Le *secrétaire de l'intendant* tient le journal de l'administration et exécute, conformément aux ordres et sous la surveillance de l'intendant, les travaux qui lui sont assignés.

Il remplace l'intendant lorsque celui-ci est absent. Il fournit un cautionnement de 5000 fr.

Art. 19. Les places des fonctionnaires seront mises au concours dans la *Feuille officielle*.

Art. 20. Les fonctionnaires doivent consacrer tout leur temps à l'asile; ils ne peuvent ni exercer une profession, ni, sous réserve de l'art. 2 ci-dessus, occuper une autre place de l'Etat; il ne leur est pas permis d'accepter des fonctions communales sans l'autorisation du Conseil-exécutif.

Les médecins ne peuvent pratiquer hors de l'asile, sauf lorsqu'ils sont consultés pour des maladies mentales.

Art. 21. Les fonctionnaires n'emploieront aucun de leurs subordonnés pendant ses heures de service pour leurs affaires privées, et les malades ne seront occupés à des travaux de cette nature qu'avec la permission du directeur et moyennant une indemnité à verser à la caisse de l'établissement, et encore cela ne peut-il avoir lieu que quand l'asile n'a pas besoin des malades pour ses propres travaux.

Les malades et les employés seront traités et soignés gratuitement par les médecins et ceux-ci ne pourront pas non plus se faire payer leurs rapports; il leur est aussi interdit d'accepter des cadeaux ou des dons soit personnellement soit par l'entremise de membres de leur famille. 9 octobre 1894.

Lorsqu'ils ont, par contre, à rédiger des rapports, à comparaître devant les tribunaux, etc., comme médecins légistes, ils peuvent se faire indemniser d'après les tarifs existants ou selon l'équité.

Art. 22. Tous les fonctionnaires peuvent, aussi bien de leur propre initiative que lorsqu'ils y sont invités par la commission de surveillance, saisir cette autorité de leurs réclamations. Toutes les requêtes et plaintes de ce genre, à l'exception de celles qui sont portées contre le directeur, seront d'abord soumises par écrit à ce dernier, qui les adressera à la commission avec son préavis.

Art. 23. Les congés qui n'excèdent pas 7 jours sont accordés au directeur de l'asile par le président de la commission de surveillance et ceux de plus longue durée par le Directeur de l'intérieur. Les autres fonctionnaires et les employés adresseront leurs demandes de congés au directeur de l'asile.

Art. 24. Le Conseil-exécutif prendra les mesures nécessaires pour qu'il soit pourvu à la célébration du culte et à l'assistance religieuse dans les deux établissements. Il est alloué à cet effet un crédit annuel, dont le Conseil-exécutif fixera l'emploi.

Pour tout ce qui concerne l'assistance religieuse, il sera tenu compte de la confession des malades. Ceux-ci ne pourront être visités qu'avec la permission du directeur.

9 octobre
1894.

Art. 25. Les malades sont observés, gardés et soignés selon les prescriptions des médecins par des gardiens et gardiennes, qui sont nommés en règle générale à raison de un pour sept malades; ce personnel est sous les ordres d'un surveillant-chef ou d'une surveillante-chef. On engagera également les domestiques nécessaires pour le ménage et l'exploitation agricole.

Les traitements de ce personnel feront l'objet d'un règlement à établir par le Conseil-exécutif.

CHAPITRE IV.

De l'admission, du traitement et de la sortie des malades.

Art. 26. Les malades qui n'entrent pas de leur propre gré à l'asile sont admis sur présentation des pièces suivantes :

- 1° un certificat de médecin constatant l'aliénation mentale du malade et la nécessité de son placement à l'asile;
- 2° une demande d'admission signée par les plus proches parents, le tuteur ou l'autorité compétente et visée par le maire de la commune dans laquelle habite le malade;
- 3° les papiers exigés par les lois sur l'établissement et le séjour.

Art. 27. Dans les cas urgents, en particulier dans ceux où il existe un danger et dans ceux où l'intérêt du malade exige une admission immédiate, le directeur peut procéder à l'admission sans qu'on lui remette les pièces désignées à l'art. 26. Il faudra cependant, dans ces cas aussi, produire un rapport médical succinct constatant l'urgence.

Dans chaque asile, deux cellules destinées à des malades à recevoir d'urgence seront tenues à la disposition de la Direction de la police. 9 octobre
1894.

Les pièces dont fait mention l'art. 26 seront, dans ces cas-là, envoyées au directeur dans la huitaine.

Art. 28. Toute demande d'admission doit être adressée à l'un des deux directeurs.

Art. 29. Il sera payé pour chaque malade une pension dont le prix sera déterminé d'après un règlement à établir par le Conseil-exécutif.

Lorsque la maladie de ressortissants du canton indigents ou nécessiteux est encore à son début, les asiles prennent à leur charge les frais d'entretien pendant les trois premiers mois.

Art. 30. Les directeurs veillent, sous leur responsabilité, à ce qu'aucun malade ne soit retenu à l'asile plus longtemps que cela n'est nécessaire dans son intérêt.

Art. 31. Les parents ou les représentants de malades, ainsi que les communes qui en ont fait placer dans l'asile et qui paient les frais d'entretien, peuvent reprendre leurs malades en tout temps.

Art. 32. S'il s'agit toutefois d'aliénés non guéris, mais dont la maladie est susceptible de guérison, et que ces personnes soient à la charge de l'assistance publique, l'autorité qui réclame leur sortie de l'asile communiquera à la commission de surveillance, par l'intermédiaire du directeur, où elle entend placer le malade pour l'avenir. Si la commission estime que le changement n'est pas dans l'intérêt du malade, la sortie de ce dernier sera refusée. La commune peut recourir à la Direction de l'intérieur contre la décision de la commission.

9 octobre 1894. Nul malade, assisté ou non, ne peut être retiré de l'asile aussi longtemps qu'il est dangereux pour la société ou pour lui-même, à moins qu'il ne doive être placé dans des conditions offrant des garanties suffisantes pour sa propre sûreté et celle de son entourage. Il est statué à cet égard, sur le préavis du directeur de l'asile, par la commission et, en cas de recours, par le Conseil-exécutif.

CHAPITRE V.

Disposition finale.

Art. 33. Le présent décret entre immédiatement en vigueur. Il abroge l'art. 3 du décret détachant la Waldau de la corporation de l'Ile et de l'Hôpital extérieur, du 30 janvier 1883, ainsi que le règlement d'organisation de l'asile des aliénés de la Waldau, du 5 juillet 1884.

Berne, le 9 octobre 1894.

Au nom du Grand Conseil:

Le Président,

AUG. WEBER.

Le Chancelier,

KISTLER.

Arrêté du Conseil fédéral

11 déc.

1894.

étendant

à l'infanterie du landsturm le règlement sur
l'encouragement du tir volontaire.

Le Conseil fédéral suisse,

En exécution de l'article premier de la loi fédérale
concernant l'inspection et l'instruction du landsturm, du
29 juin 1894; *)

Sur la proposition de son département militaire,

arrête:

Le règlement sur l'encouragement du tir volontaire,
du 15 février 1893, **) s'applique aussi à l'infanterie du
landsturm.

Berne, le 11 décembre 1894.

Au nom du Conseil fédéral suisse:

Le Président de la Confédération,

E. F R E Y.

Le Chancelier de la Confédération,

R I N G I E R.

*) Page 269.

**) Bulletin des lois, nouvelle série, tome XXXII, page 41.

15 déc.
1894.

Arrêté du Conseil fédéral
prolongeant
**la durée du règlement d'exécution pour la loi fédérale
sur les douanes.**

Le Conseil fédéral suisse,

Sur la proposition de son département des finances
et des douanes,

arrête :

Le règlement d'exécution de la loi fédérale sur les
douanes, du 19 décembre 1893,*) qui, d'après son
article 171, est applicable jusqu'au 31 décembre 1894,
reste en vigueur pendant trois mois encore, soit jusqu'au
31 mars 1895.

Berne, le 15 décembre 1894.

Au nom du Conseil fédéral suisse :

Le Président de la Confédération,
E. F R E Y.

Le Chancelier de la Confédération,
R I N G I E R.

*) Bulletin des lois, nouvelle série, tome XXXII, page 387.

Arrêté du Conseil fédéral

21 déc.
1894.

concernant

le prix de vente des barils à pétrole par la régie
fédérale des alcools.

Le Conseil fédéral suisse,

En modification partielle de l'article 8 de son arrêté du 30 décembre 1890, concernant la vente, par la régie des alcools, des spiritueux soumis au monopole, et de l'article 12 de son arrêté du 31 janvier 1893, concernant les alcools dénaturés;

Sur la proposition de son département des finances et des douanes,

arrête:

Article premier. Les barils à pétrole fournis par la régie des alcools aux acheteurs d'alcool dénaturé sont portés en compte à ceux-ci au prix de revient moyen. La régie fixera, chaque fois, ce prix.

Art. 2. Le département fédéral des finances et des douanes est chargé d'exécuter le présent arrêté.

Berne, le 21 décembre 1894.

Au nom du Conseil fédéral suisse:

Le Président de la Confédération,

E. FREY.

Le Chancelier de la Confédération,

RINGIER.

21 déc.
1894.

Ordonnance

concernant

**l'ouverture, au printemps, de l'exploitation des chemins
de fer à systèmes spéciaux.**

Le Conseil fédéral suisse,

En application de l'article 31 de la loi fédérale du 23 décembre 1872, concernant l'établissement et l'exploitation des chemins de fer sur le territoire de la Confédération suisse ;*)

Sur la proposition de son département des postes et des chemins de fer,

arrête :

Article premier. Les administrations des chemins de fer à systèmes spéciaux (chemins de fer à crémaillère, funiculaires, etc.), dont l'exploitation est suspendue en hiver, informeront, huit jours d'avance au moins, le département des postes et des chemins de fer, section des chemins de fer, de la date projetée pour la réouverture de cette exploitation au printemps.

Art. 2. Cette communication sera accompagnée de la preuve que le chemin de fer, ses installations et le matériel d'exploitation sont en bon état, que l'administration

*) Bulletin des lois, nouvelle série, tome XI, page 398.

possède le personnel nécessaire pour l'exploitation et que celui-ci est suffisamment au courant de son service. 21 déc. 1894.

On renseignera, en particulier, le département sur les points suivants :

la mise en bon état du corps de la voie après les avaries qu'il a pu subir pendant l'hiver et l'enlèvement ou la consolidation des pierres ou des parties du sol détachées et menaçantes, notamment sur les parois de rocher et les pentes voisines de la ligne;

le remplacement des parties endommagées de la superstructure, le dressage de la voie, la réparation des défauts de la crémaillère (dents branlantes, division inexacte des dents aux joints, etc.);

la mise en bon état de la totalité du matériel roulant, les essais de marche et de freins opérés avec tous les véhicules, le réglage des appareils de freins;

la présence du personnel nécessaire, ses aptitudes, et, quant aux employés nouveaux appelés à exercer la police du chemin de fer, la preuve qu'ils ont été assermentés conformément à la loi;

l'exécution des travaux en retard exigés par le département.

Les résultats des essais des freins seront consignés dans un registre ad hoc et communiqués au département et à ses organes sur leur demande.

Pour les câbles des funiculaires, c'est l'ordonnance spéciale du 12 janvier 1894 *) qui fait règle.

Art. 3. Le département fera, autant que possible, constater que le chemin de fer est en état d'être exploité et procéder aux essais de contrôle par ses organes.

*) Page 117.

21 déc.
1894. Si le résultat de ces opérations n'est pas satisfaisant, le département pourra interdire l'ouverture de l'exploitation jusqu'à ce que la compagnie ait tenu compte de ses réclamations.

Il a aussi le droit d'interdire l'ouverture de l'exploitation lorsque les prescriptions ci-dessus ne sont pas observées par l'administration du chemin de fer.

Art. 4. La présente ordonnance entre immédiatement en vigueur.

Le département des postes et des chemins de fer est chargé de l'exécuter.

Berne, le 21 décembre 1894.

Au nom du Conseil fédéral suisse:

Le Président de la Confédération,

E. FREY.

Le Chancelier de la Confédération,

RINGIER.

Arrêté du Conseil fédéral

28 déc.
1894.

concernant

l'emploi des télégraphistes et des téléphonistes fédéraux au service militaire.

Le Conseil fédéral suisse,

Sur la proposition de son département militaire et de son département des postes et des chemins de fer ;

Considérant que, suivant l'article 2, lettre *b*, de la loi fédérale sur l'organisation militaire, du 13 novembre 1874,*) les fonctionnaires et les employés de l'administration fédérale des télégraphes sont exemptés du service militaire pendant la durée de leurs fonctions, mais que, à moins d'appeler au service une partie des télégraphistes et des téléphonistes fédéraux, il est impossible de maintenir au complet, conformément à l'article 21 de cette loi, l'effectif des compagnies de pionniers, tel qu'il est déterminé par le tableau XII de l'organisation militaire,

arrête :

1. Les fonctionnaires et les employés fédéraux chargés du service des télégraphes et des téléphones seront recrutés pour le génie (subdivision des pionniers), autant que ce sera nécessaire.

Après avoir fait leur école de recrues, ces hommes conserveront leur habillement, leur armement et leur équipement jusqu'à ce qu'ils aient atteint l'âge où l'on cesse d'être astreint au service militaire ; ils assisteront, par conséquent, aux inspections d'armes annuelles prescrites

*) Bulletin des lois, nouvelle série, tome XIV, page 147.

28 déc. par l'article 157 de l'organisation militaire, avec la faculté,
1894. toutefois, de les subir au printemps ou en automne.

2. Le département militaire fédéral ou, sur son ordre, le chef du génie, d'accord avec le département des postes et des chemins de fer ou, en lieu et place de ce dernier, avec l'administration fédérale des télégraphes, est autorisé, — en ménageant, le plus possible, les intérêts de leur service — à appeler sous les drapeaux autant de ces hommes que l'exige le service spécial des unités tactiques. Il est entendu que les télégraphistes et les téléphonistes n'auront à payer la taxe d'exemption que pour le service qu'ils n'auront pas fait.

3. Les frais réels de remplacement qui en résulteront pour l'administration des télégraphes lui seront bonifiés par l'administration militaire.

4. Cet arrêté entre en vigueur le 1^{er} janvier 1895. Sont, par conséquent, abrogés à partir de cette date : les arrêtés du Conseil fédéral des 28 novembre 1878 et 18 avril 1884, ainsi que la décision de la direction des télégraphes, du 23 mars 1887, enjoignant aux télégraphistes de rendre leurs effets après chaque service.

Berne, le 28 décembre 1894.

Au nom du Conseil fédéral suisse :

Le Président de la Confédération,

E. FREY.

Le Chancelier de la Confédération,

RINGIER.

