

Zeitschrift: Bulletin des lois, décrets et ordonnances du canton de Berne
Herausgeber: Chancellerie d'État du canton de Berne
Band: 40 (1940)

Rubrik: Février 1940

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: 13.01.2026

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

6 févr.
1940

Ordonnance

portant

exécution de l'arrêté du Conseil fédéral sur des mesures contre la spéculation foncière et le surendettement ainsi que pour la protection des fermiers.

Le Conseil-exécutif du canton de Berne

Vu l'art. 5 de l'arrêté du Conseil fédéral du 19 janvier 1940 sur des mesures contre la spéculation foncière et le surendettement, etc.;

Sur la proposition de la Direction de la justice,

arrête :

I. Autorités compétentes.

Article premier. Le préfet est désigné comme autorité de première instance :

- a) pour décider si l'arrêté du Conseil fédéral susmentionné est applicable ou non (art. 15, paragr. 1, ACF);
- b) pour traiter les demandes en ratification de contrats ayant pour objet le transfert de la propriété d'immeubles ruraux ou forestiers (art. 6 et suiv. ACF);
- c) pour fixer les conditions de l'autorisation officielle de l'adjudication en cas d'enchères volontaires (art. 12 ACF);
- d) pour approuver les contrats créant des droits d'usufruit, ou établissant et transférant des droits d'emption et de superficie sur des immeubles ruraux ou forestiers (art. 13 ACF);
- e) pour accorder la ratification provisoire d'un acte de vente à passer (art. 15, paragr. 3, ACF);

- f) pour autoriser la vente avant terme d'immeubles agricoles au sens de l'arrêté du Conseil fédéral du 16 octobre 1936;
- g) pour autoriser la constitution de droits de gage et de charges foncières sur immeubles ruraux et forestiers (art. 17 et suiv. ACF);
- h) pour ordonner une révision d'estimation selon l'art. 24 ACF;
- i) pour autoriser l'affermage d'immeubles ruraux ou forestiers pour une durée inférieure à 5 ans (art. 39 ACF).

Art. 2. Le président du tribunal est compétent pour la prolongation de baux selon les art. 33 à 38 de l'ACF.

Art. 3. Quand les immeubles ruraux ou forestiers en cause, soit le domaine affermé, sont situés dans des districts différents, est compétent le préfet, soit le président de tribunal, dans le district duquel se trouve la portion des immeubles qui accuse la plus grande valeur d'après l'estimation cadastrale.

Art. 4. Dans les cas spécifiés à l'art. 1, lettres *a*—*h*, la décision préfectorale peut être attaquée devant le Conseil-exécutif, et dans le cas de la lettre *i* devant la Direction de l'agriculture.

La décision du président de tribunal peut faire l'objet d'un recours à la Cour d'appel selon les dispositions régissant la procédure sommaire (art. 338 et 355 du Code de procédure civile).

Art. 5. Les taxations sont faites par les commissions d'estimation, dont le nombre des membres et les attributions sont fixés dans l'ordonnance du 17 septembre 1912 concernant l'estimation officielle des immeubles.

Le Conseil-exécutif se réserve d'augmenter selon les besoins le nombre des présidents et des autres membres des dites commissions, et cela aussi quant à ceux qui sont nommés par les communes ou les arrondissements de taxation.

Art. 6. Pour la récusation ou l'exclusion des autorités de première instance, de même que des membres de commissions d'estimation, font règle les dispositions légales en vigueur et, à l'égard

6 févr.
1940

6 févr.
1940

des présidents de tribunaux, les art. 10 à 14 du Code de procédure civile.

II. Procédure.

Art. 7. Les demandes et requêtes au sens de l'arrêté du Conseil fédéral du 19 janvier 1940 doivent être présentées, par écrit et timbrées, à l'autorité compétente de première instance.

Art. 8. Chaque autorité statue d'office sur sa compétence à raison de la matière et du lieu.

Si une demande ou requête est présentée à une autorité incompétente à raison soit de la matière, soit du lieu, cette autorité la transmet d'office à l'organe compétent, en avisant l'intéressé.

Art. 9. Dans les cas où sa décision doit se fonder sur une estimation, le préfet transmet la demande au président de la commission d'estimation compétente, lequel ordonne le plus tôt possible la taxation. Celle-ci s'effectue conformément à l'ordonnance cantonale du 17 septembre 1912, aux Instructions pour les commissions d'estimation des lettres de rente du 15 octobre 1929, ainsi qu'aux art. 8 et 20 de l'arrêté du Conseil fédéral du 19 janvier 1940.

Le jour de la taxation est communiqué au propriétaire de l'immeuble et, cas échéant, à l'acquéreur. L'attestation relative à ladite opération est envoyée au préfet avec le dossier.

Art. 10. Lorsque cela paraît nécessaire pour éclaircir le cas, le préfet peut requérir des rapports d'autorités communales ou de personnes de confiance.

Dès la réception du dossier, il statue sans retard. La ratification d'un contrat est consignée à la suite d'une expédition de cet acte, ou des doubles, avec indication des conditions éventuelles; et de même, l'autorisation de grever un immeuble de droits de gage ou charges foncières, cas échéant avec observation que l'estimation doit être mentionnée au registre foncier.

La ratification ou autorisation accordée est certifiée sur la requête ayant provoqué la décision, avec indication des conditions éventuellement fixées.

Les décisions portant refus d'une ratification ou autorisation sont notifiées aux intéressés dans les 10 jours par écrit et par voie postale, avec indication des motifs.

6 févr.
1940

Quand un acte de vente a été ratifié ensuite d'estimation, le propriétaire a le droit, en se référant à cette taxation, de faire mentionner au registre foncier une estimation de gage dans les 3 mois de la mutation.

Art. 11. Le président du tribunal statue en procédure sommaire. Si c'est nécessaire pour élucider le cas, il peut faire appel à un ou deux experts.

Art. 12. La décision du préfet peut être attaquée devant l'autorité supérieure, conformément à la loi sur la justice administrative, dans les 14 jours dès sa réception.

III. Dispositions finales.

Art. 13. Dans les cas où doit être ordonnée une estimation ou la nomination d'experts, une avance pour frais convenable sera exigée des requérants.

L'affaire sera retenue jusqu'à la réception de cette avance.

Art. 14. La décision rendue doit indiquer les débours et émoluments à payer, ainsi que la personne qui les supporte.

Pour une demande de ratification en transactions immobilières (art. 1, lettres *a*—*h*, ci-dessus) l'émolument ne dépassera pas fr. 20.—, et en procédure de protection des fermiers (art. 1, lettre *i*, et 2) pas fr. 10.—.

Art. 15. La présente ordonnance entrera en vigueur le 10 février 1940 et sera insérée au Bulletin des lois. Elle abroge celle du 27 octobre 1936 sur le commerce des immeubles agricoles.

Berne, le 6 février 1940.

Au nom du Conseil-exécutif:

*Le président,
D^r H. Dürrenmatt.
Le remplaçant du chancelier,
E. Meyer.*

6 févr.
1940

Arrêté

concernant

le déblaiement de la neige par les soins de l'Etat sur les routes principales de transit.

Le Conseil-exécutif du canton de Berne

Vu l'art. 38 de la loi du 14 octobre 1934/3 décembre 1939 concernant la construction et l'entretien des routes et chemins;
Sur la proposition de la Direction des travaux publics,

arrête :

1. Conformément aux dispositions de la loi du 14 octobre 1934/3 décembre 1939 l'Etat pourvoit au déblaiement de la neige sur le réseau suivant de grandes routes de transit :

Biberen - Frauenkappelen - Berne - Zollikofen - Kirchberg (avec embranchement sur Berthoud) - Murgenthal

Flamattbrücke - Thörishaus - Berne 68,0 km

Egghölzli - Worb - Langnau - Kröschenbrunnen . . . 35,7 »

Delle - Porrentruy - Delémont - Bienne - Berne -

Thoune - Spiez - Interlaken - Brienz - Brünig . 211,4 »

Spiez-Porte et Gwatt-Porte - Erlenbach - Zweisimmen -

Gessenay - Vanel 56,6 »

Neuveville - Bienne - Longeau et Attiswil - Dürrmühle 34,5 »

Niederbipp - Langenthal 12,0 »

Sonceboz - St-Imier - La Cibourg 30,0 »

Angenstein - Laufon - Delémont - Glovelier - Saignelégier - La Cibourg 82,0 »

540,9 km

2. Le présent arrêté sera inséré au Bulletin des lois et publié dans la Feuille officielle.

Berne, le 6 février 1940.

Au nom du Conseil-exécutif:

Le président, Dr H. Dürrenmatt.

Le chancelier, Schneider.

Règlement

16 févr.
1940

de

**la Caisse de compensation pour le personnel
de l'administration cantonale et des établissements de l'Etat.**

Le Conseil-exécutif du canton de Berne

arrête :

Article premier. Conformément à l'art. 10 de l'ordonnance du Conseil-exécutif du 10 janvier 1940 concernant les allocations pour perte de salaire aux travailleurs en service militaire actif, il est créé pour le personnel de l'administration cantonale et des établissements de l'Etat, comme agence de la Caisse de compensation cantonale, une caisse spéciale, qui relève de la Direction cantonale des finances. Cet organisme porte le nom de « Caisse de compensation du personnel de l'Etat » et a son siège à Berne, Place de la Cathédrale 12.

Art. 2. A cette caisse spéciale est affilié le personnel :

- a)* de l'administration centrale et de district, y compris le Corps de police, les ateliers militaires, les ecclésiastiques, l'Université, le personnel de la voirie et les agents forestiers, les gardes-chasse, les gardes-pêche et les agents de poursuites;
- b)* des établissements de l'Etat;
- c)* de la Banque cantonale de Berne, y compris ses succursales et agences;
- d)* de la Caisse hypothécaire;
- e)* de l'Etablissement cantonal d'assurance immobilière, ainsi que

16 fevr.
1940

f) les salariés accomplissant un service pour l'Etat ou pour les employeurs spécifiés sous lettres *c—e*, et cela même s'il ne s'agit que d'un travail passager (auxiliaires, journaliers, apprentis, etc.). Entrent également en considération, ici, les ouvriers occupés à la journée par des entreprises de l'Etat (travaux de bâtiment, routiers, hydrauliques, forestiers, etc.), en tant qu'ils sont rétribués au moyen de deniers du canton.

Les contestations sur le point de savoir si des salariés au sens de ce qui précède doivent être affiliés à la Caisse de compensation du personnel de l'Etat, seront soumises par le gérant de la caisse, avec sa proposition, à la Commission fédérale de surveillance.

Le Conseil-exécutif décide quant au rattachement d'autres établissements et exploitations en rapport avec l'administration de l'Etat.

Art. 3. La gérance de la Caisse de compensation du personnel de l'Etat, dont les comptes seront tenus séparément, est confiée à l'administration de la Caisse de prévoyance du personnel cantonal, à laquelle les employés nécessaires de ce chef seront attribués.

Les frais d'administration sont à la charge de l'Etat.

Art. 4. L'administration de la Caisse de compensation pourvoit à l'application de l'arrêté du Conseil fédéral du 20 décembre 1939 réglant provisoirement le paiement d'allocations pour perte de salaire aux travailleurs en service actif (ACF), de l'ordonnance fédérale d'exécution concernant cet arrêté du 4 janvier 1940 (OE) et de l'ordonnance cantonale y relative, du 19 janvier 1940 (O), en tant qu'il s'agit d'employeurs et de travailleurs des administrations, établissements et exploitations mentionnés à l'art. 2 du présent règlement. La caisse effectue en particulier, pour le personnel cantonal, la perception des contributions des employeurs et salariés, le versement des indemnités pour perte de salaire, les opérations de paiement avec la Caisse cantonale de compensation,

les décomptes à l'intention de cette institution, ainsi que tous autres travaux rentrant dans le service de la caisse.

16 févr.
1940

Art. 5. Si pendant la durée de son service militaire actif le travailleur bénéficie de prétentions de salaire légales ou contrac-tuelles à l'égard de son employeur, l'allocation pour perte de sa-laire est bonifiée à l'employeur. Le salarié a cependant droit au minimum à l'allocation fixée en l'art. 3 ACF.

Art. 6. Le Conseil-exécutif peut ordonner des mesures disciplinaires indépendamment des pénalités statuées dans l'ordon-nance fédérale d'exécution.

Art. 7. Comme organe arbitral, au sens de l'art. 15 ACF, fonctionne la Commission cantonale d'arbitrage.

Art. 8. Le présent règlement entre immédiatement en vi-gueur. La Direction des finances édicte les dispositions d'appa-ciation nécessaires.

Berne, le 16 février 1940.

Au nom du Conseil-exécutif:

Le président,
D^r H. Dürrenmatt.

Le chancelier,
Schneider.

16 févr. 1940

Règlement de police

concernant

la navigation, les bacs et le flottage dans le canton de Berne.

Le Conseil-exécutif du canton de Berne

En exécution des art. 4, n° 2, 94, n° 1, 96, 100 et 102, n° 1, de l'ordonnance du Conseil fédéral concernant la navigation dans les eaux suisses, des 19 décembre 1910/4 septembre 1926, et en application des art. 1, 4 à 7, 13 et 31 de la loi cantonale sur l'entretien et la correction des eaux, du 3 avril 1857, de l'art. 3 de la loi fédérale concernant la police des eaux dans les régions élevées, du 22 juin 1877, ainsi que des art. 6 et 664 du Code civil suisse, du 10 décembre 1907,

arrête :

A. Navigation.

Eaux.

I. Eaux navigables et eaux non navigables.

Article premier. Sont déclarées navigables et, comme telles, soumises aux dispositions du présent règlement, les eaux publiques bernoises ci-après désignées :

L'Aar de Hasle, des Gorges de l'Aar au lac de Brienz;
le lac de Brienz;

l'Aar entre les lacs de Brienz et de Thoune;

le canal navigable d'Interlaken au lac de Thoune, toutefois exclusivement pour les bateaux du service de navigation sur les lacs de Thoune et de Brienz de la Compagnie du chemin de fer des Alpes bernoises Berne-Loetschberg-Simplon et les

bateaux étrangers que cette compagnie autorise exceptionnellement à passer le canal; 16 fevr. 1940

le lac de Thoune;

le canal du port à Thoune, exclusivement cependant pour les bateaux du service de navigation sur les lacs de Thoune et de Brienz de la Compagnie du chemin de fer des Alpes bernoises Berne-Lötschberg-Simplon et les bateaux étrangers que cette compagnie autorise exceptionnellement à passer le canal;

l'Aar, du lac de Thoune jusqu'au barrage dit « Aeussere Schleusen », soit jusqu'au pont dit « Sinnebrücke », ainsi que du barrage de la « Vereinigte Aare », au Schwäbis près de Thoune, jusqu'au lac de Bienna (les lacs de Wohlen et de Niederried inclus);

la Thielle supérieure, entre les lacs de Neuchâtel et de Bienna;

le lac de Bienna;

la Vieille Thielle;

l'Aar du lac de Bienna jusqu'à Leuzigen (frontière soleuroise) et de Flumenthal (frontière soleuroise) jusqu'à Murgenthal (frontière argovienne);

le Doubs, de Soubey (frontière suisse) à Ocourt (frontière suisse).

Sont de même soumises au présent règlement toutes les eaux privées sur lesquelles la navigation s'exerce par industrie.

Art. 2. Sont déclarées non navigables, les eaux publiques suivantes :

l'Aar à Interlaken, de l'embarcadère dit « Haberdarreländte » jusqu'au barrage dit « Nadelwehr », ses canaux et branches latéraux;

l'Aar à Thoune, du barrage dit « Aeussere Schleusen » soit du pont dit « Sinnebrücke », jusqu'au barrage de la « Vereinigte Aare », au Schwäbis;

le canal de Hagneck, du pont de Hagneck jusqu'à 200 m en aval du barrage de l'usine électrique.

16 févr. 1940

Les communes sont tenues de publier l'interdiction de naviguer et de mettre aux limites des parcours fermés, sur chaque rive, des écriteaux ad hoc, bien visibles du cours d'eau.

Sont exceptés de cette interdiction, les bateaux des sociétés de pontonniers et des sociétés nautiques, ceux de sauvetage, ceux qui servent à l'entretien et au curage du cours d'eau et ceux des propriétaires ou fermiers de droits de pêche, pour autant que ces droits peuvent s'exercer sur les parcours interdits.

Il est loisible aux communes, d'entente avec l'inspecteur de la navigation, d'interdire entièrement ou temporairement la navigation, c'est-à-dire lorsque l'état des eaux la rend dangereuse, sur les cours d'eau navigables selon l'article premier ci-dessus, aux personnes inexpérimentées ou aux bateaux transportant des passagers.

Elles sont de même autorisées à permettre aux bateliers expérimentés, sur demande préalable, de passer avec leurs bateaux, mais sans passager et pour se rendre dans une autre eau, les tronçons ci-dessus déclarés fermés à la navigation. Les barrages ou écluses ne seront toutefois ouverts que sur l'ordre des agents de l'Etat.

Lac artificiel
de Wohlen.

Art. 3. La navigation sur le lac artificiel de Wohlen est soumise aux prescriptions suivantes :

Le lac artificiel de Wohlen est un bassin d'accumulation pour l'utilisation de la force; en conséquence, suivant les crues, le niveau de l'eau varie de quelques mètres. Le concessionnaire de l'usine est autorisé à éléver ou à refouler le niveau jusqu'à la côte concédée la plus élevée de 484,20 m, il est responsable des dégâts provenant de l'élévation ou du refoulement du niveau de l'eau.

Les détenteurs de bateaux ont l'obligation de tenir compte de ces conditions et d'éviter dans la mesure du possible que des dommages se produisent.

La navigation est autorisée sur tout le lac à l'exception de la partie la plus proche du barrage, qui est désignée comme zone dangereuse limitée par une ligne allant de l'« Aurain » dans la di-

rection du « Fuchsenried » et marquée sur chaque rive par un poteau indicateur.

L'amarrage de bateaux n'est autorisé qu'aux endroits désignés comme lieu de débarquement public. Les propriétaires de bateaux sont responsables des dommages causés sur les rives par l'abordage.

Celui qui désire passer l'élévateur (monte-charges), doit aborder sur la rive droite, au-dessus de la tour de soutirage, aviser le personnel de l'exploitation (usine) et ne passer que lorsqu'il en aura reçu l'autorisation. Pour l'utilisation de l'élévateur, les bateaux et les radeaux ne doivent pas dépasser les dimensions maximales suivantes : longueur 17,80 m, largeur 3,50 m, hauteur charge comprise 3,30 m sur 12 m de longueur; le poids maximum admis est de 25 tonnes. Seules les bateaux à fond plat peuvent passer l'élévateur.

Le flottage n'est autorisé que par trains. Le flottage libre (à bûches perdues) est interdit. Le propriétaire d'embarcations ou de trains de flottage est responsable de tous dommages causés à l'usine.

Art. 4. Les règles suivantes sont applicables pour traverser l'écluse de Nidau.

Ecluse de
Nidau.
Généralités.

1^o Seuls les bateaux ne dépassant pas les dimensions suivantes peuvent être éclusés : longueur 50 m, largeur 11 m, hauteur au-dessus du niveau de l'eau 5,5 m, tirant d'eau 2,0 m.

L'utilisation de l'écluse est gratuite.

2^o Les éclusages ne peuvent être effectués que depuis une heure avant le lever du soleil jusqu'à une heure après le coucher. Les exceptions ne sont admises qu'avec l'assentiment de la Direction cantonale des chemins de fer.

Heures
d'éclusage.

3^o a) Pour autant qu'il n'en soit pas décidé autrement, les bateaux sont éclusés dans l'ordre d'arrivée devant l'écluse. Dans la règle, un éclusage d'amont est suivi d'un éclusage d'aval.

Ordre
d'éclusage.

b) Les bateaux qui, au signal d'entrée, ne sont pas préparés devront être retirés en arrière jusqu'à ce qu'ils aient terminé leurs préparatifs.

16 févr. 1940

- c) Les bateaux mus par leur propre force motrice ont un droit de priorité dans l'ordre d'éclusage :
 - aa) Les bateaux transportant des personnes, en service régulier suivant un horaire publié.
 - bb) Les bateaux transportant des personnes, annoncés d'avance à l'écluse.
 - cc) Les bateaux mus par leur propre force motrice, servant au transport des marchandises.
 - d) Normalement, les motogodilles et les bateaux à rames seront éclusés seulement avec d'autres bateaux. L'éclusage n'est pas une obligation pour les bateaux qui peuvent être portés facilement.
 - e) Pour autant qu'il n'ait pas été fait part au gardien de l'écluse de changements d'horaire ou de retards pour des bateaux annoncés, il sera premièrement procédé à l'éclusage du bateau qui attend prêt à être éclusé.
- 4° a) Lorsque l'entrée de l'écluse est interdite, un disque rouge est placé sur la grue du barrage en amont et en aval. Le disque rouge est remplacé par un disque vert lorsque l'entrée est libre.
- b) Lorsque l'entrée n'est pas libre, tous les bateaux mus par leur propre force motrice doivent, aussitôt qu'ils arrivent au point de démarcation prévu pour l'arrêt, près de l'écluse, faire retentir comme signal un son prolongé pour la traversée direction amont et deux sons prolongés pour la traversée direction aval. Les points de démarcation d'arrêt supérieur et inférieur, qui sont des balises rouges et blanches, se trouvent sur la rive droite, chacun à 150 m de l'entrée de l'écluse.
- c) Si l'écluse n'est pas libre lorsque retentit le signal, les bateaux doivent s'arrêter et attendre en dehors du point de démarcation d'arrêt, jusqu'au moment où le signal d'entrée est donné.
- d) Les bateaux arrêtés doivent être placés de façon à ne pas barrer l'eau courante.

Signaux
de l'écluse.

Conduite
à l'arrivée.

- e) Si l'entrée est donnée à un bateau mû par sa propre force 16 fevr. 1940 motrice, il doit aviser, par un signal, qu'il se met en mouvement. Il ne peut entrer qu'à une allure modérée.
- f) Il est interdit de dépasser entre l'écluse et le point de démarcation d'arrêt.
- 5° a) Tous les bateaux doivent naviguer prudemment afin de ne pas endommager les berges, les murs ainsi que les portes de l'écluse. Passage de l'écluse.
- Ils doivent être munis de chaque côté de cordes, de poutres en bois, de pièces de liège ou d'autres objets de protection descendant assez bas pour amortir la violence des chocs et éviter d'endommager les murs de l'écluse.
- b) Tous les bateaux doivent entrer dans l'écluse aussi loin que possible et être placés de façon à ne pas gêner l'entrée des bateaux suivants et l'utilisation complète de l'écluse.
- c) Dans l'écluse, tous les bateaux doivent être fixés solidement à l'avant et à l'arrière.
- d) Sur demande, les machines doivent être arrêtées pendant que les bateaux se trouvent dans l'écluse.
- e) La sortie de l'écluse ne peut commencer que lorsque le gardien en a donné l'autorisation.
- f) Il est interdit aux bateaux montants d'aborder aux endroits d'amarrage réservés aux bateaux descendants et vice versa.
- 6° a) Le service de l'écluse est assuré par le gardien. Prescriptions particulières et dispositions d'ordre.
- b) Il est interdit aux bateaux de rester dans l'écluse ou d'y passer la nuit sans autorisation formelle de l'éclusier.
- c) Il est interdit :
- aa) de se servir soi-même des installations de l'écluse;
- bb) pour le démarrage et la mise en mouvement des bateaux, de les pousser loin de la rive au moyen de perches ou de pieux plantés dans les berges et les murages de l'écluse;
- cc) de jeter l'ancre, de laisser traîner l'ancre ou les cordes;

16 fevr. 1940

dd) d'embarquer ou de débarquer des passagers sans autorisation;

ee) d'entrer dans les établissements de l'écluse, sauf pour des motifs d'ordre professionnel.

d) Les bateaux ne peuvent être amarrés qu'aux installations (piquets, etc.) prévues à cet effet.

Dispositions finales.

7^o a) Les propriétaires de bateaux sont responsables de tous les dommages causés aux installations de l'écluse.

b) En cas d'accidents survenant à des personnes, de dommages causés aux bateaux, transports de marchandises, etc. (dégâts matériels), la direction de l'écluse est responsable conformément aux prescriptions en vigueur sur la responsabilité civile.

c) Sauf cas d'urgence, des services spéciaux ne seront assumés par l'éclusier qu'en application d'arrangements particuliers.

d) Les travaux d'entretien de l'écluse ou de ses installations nécessitant la fermeture momentanée de l'écluse sont annoncés par la Direction des travaux publics à la Direction des chemins de fer du canton de Berne, qui ordonne les publications nécessaires.

e) Les réclamations concernant l'exécution des prescriptions ci-dessus ou les arrangements pris par l'éclusier doivent être adressées à la Direction cantonale des chemins de fer.

II. Dispositions générales.

Dispositions générales.

Art. 5. Les bateaux appartenant à une entreprise au bénéfice d'une concession, utilisés pour le transport de personnes ou de marchandises, sont soumis au contrôle de la Confédération.

Le contrôle des autres bateaux, ainsi que la police de la navigation et la surveillance de la navigation en général, sont du ressort du canton de Berne (art. 4, chiffre 2, et art. 96 de l'O. F.¹).

¹ Abréviation : O. F. = Ordonnance fédérale, du 19 décembre 1910.

Les dispositions contenues au titre IV, Police de la navigation, du présent règlement, sont applicables également aux bateaux utilisés pour le transport de personnes et de marchandises par des entreprises au bénéfice d'une concession fédérale, conformément aux prescriptions des art. 100 et 102 de l'O. F. 16 févr. 1940

Art. 6. La Direction des chemins de fer du canton de Berne, Münsterplatz 3, à Berne, est chargée de la police de la navigation. Elle désigne un inspecteur à cet effet.

Autorité de surveillance.

Art. 7. En ce qui concerne la navigation sur la Thielle supérieure, entre les lacs de Neuchâtel et de Bienne, ainsi que sur le lac de Bienne, ces prescriptions ne sont applicables que pour autant qu'il n'est rien prévu dans le règlement intercantonal concernant la police de la navigation sur les lacs de Neuchâtel, Bienne et Morat, du 18 mars 1936.

Champ d'application.

Art. 8. Dans le présent règlement, on entend par :

Catégories de bateaux.

- 1^o Bateau : une embarcation affectée au transport de personnes ou de marchandises, quel que soit son type ou son déplacement.
- 2^o Bateau en service régulier : un bateau appartenant à une entreprise au bénéfice d'une concession et exécutant des courses suivant un horaire publié ou des doublures d'une telle course.
- 3^o Bateau à vapeur : un bateau actionné par une machine à vapeur.
- 4^o Bateau à moteur : un bateau actionné par tout autre moteur qu'à vapeur.
- 5^o Canot automobile : un bateau, non ponté, pourvu d'un moteur et servant exclusivement au transport de personnes.
- 6^o Motogodilles : un bateau à rames muni d'un moteur n'excédant pas 6 HP.
- 7^o Chaland : un bateau, avec ou sans moteur, servant au transport de marchandises.
- 8^o Bateau à voiles : un bateau muni de voiles, par ex. canot et yacht à voiles, même s'ils sont pourvus d'un moteur.

16 févr. 1940

- 9^o Petit bateau à voiles : bateau à un seul mât, dont la longueur ne dépasse pas 5,50 m et la largeur 2 m et dont la surface de la voile ne dépasse pas 20 m², même s'il est muni d'un moteur.
- 10^o Bateau à rames : un bateau actionné uniquement au moyen des rames (par ex. canot à rames, barque, canot de sport, canot de course à rames, bateau pliant, bateau à pagaine, cajak, etc.).

La désignation de bateau à moteur, canot automobile et motogodille comprend en général aussi les bateaux à moteurs hors bord.

III. Contrôle des bateaux et permis.

1. Permis.

Genre de permis.

Art. 9. Les permis de navigation et les permis de conduire (patente) sont établis par la Direction des chemins de fer du canton de Berne, pour l'année civile; les permis doivent être renouvelés annuellement avant la mise en service des bateaux et, dans la règle, avant le 31 mai.

Les permis de navigation et les permis de conduire sont valables pour le genre de bateau et sur les eaux qui y sont désignés.

Permis de navigation.

Art. 10. Pour tous les bateaux, à l'exception de ceux qui séjournent dans les eaux bernoises pour prendre part à des manifestations sportives autorisées, le détenteur est tenu de se faire délivrer un permis de navigation.

Le permis de navigation est établi au nom du détenteur du bateau. Il est délivré lorsqu'il a été constaté par une inspection officielle que le bateau répond aux prescriptions relatives à la construction des bateaux et à celles relatives aux agrès et apparaux de l'O. F., et qu'il est propre à l'usage auquel il est destiné.

Il contient toutes les indications nécessaires pour fixer l'identité de l'embarcation.

Lors du transfert d'un bateau à un autre détenteur, l'ancien titulaire du permis de navigation doit en informer la Direction des

chemins de fer du canton de Berne ou l'inspecteur de la navigation, dans un délai de 15 jours, en indiquant le nom du nouveau propriétaire. 16 févr. 1940

Le permis de navigation est retiré par la Direction cantonale des chemins de fer, lorsque le bateau ne répond plus aux conditions requises.

Art. 11. Nul ne peut conduire un bateau à vapeur, un bateau à moteur, un canot automobile ou un bateau à voiles, s'il n'est pas porteur d'un permis de conduire ou d'un certificat de capacité délivré par une société nautique et visé par la Direction des chemins de fer du canton de Berne. Cette règle n'est pas applicable aux conducteurs de bateaux séjournant sur les eaux bernoises pour prendre part à des manifestations sportives autorisées, non plus qu'aux conducteurs de petits bateaux à voiles et de canots à moteur (y compris les motogodilles), dont la vitesse n'est pas supérieure à 12 km à l'heure, si ces bateaux ne sont pas employés pour des transports de personnes contre rémunération.

Permis
de conduire
(patente).

Le permis de conduire ne peut être délivré qu'aux personnes ayant subi un examen théorique et pratique démontrant qu'elles sont capables de conduire un bateau sans danger pour la sécurité publique. L'inspecteur de la navigation peut, lorsqu'il le juge indiqué, exiger du requérant un certificat de bonnes mœurs et un certificat médical délivré par un médecin qu'il désigne. Les frais d'examen sont à la charge du requérant.

Les mineurs sont tenus de remettre, en outre, une déclaration de consentement de leurs parents ou tuteurs.

Le permis de conduire est délivré pour l'année civile en cours et doit être renouvelé chaque année.

Le titulaire doit subir un nouvel examen si son permis n'a pas été renouvelé pendant trois ans.

Le permis de conduire ne peut être délivré aux personnes :
qui n'ont pas atteint l'âge de 18 ans révolus,
qui sont incapables de discernement ou sont atteintes d'une in-

16 fevr. 1940

firmité physique ou mentale les empêchant de conduire sûrement,
qui sont adonnées à la boisson,
qui, pour d'autres raisons constatées par l'autorité, paraissent dépourvues des qualités nécessaires.

Le permis de conduire est retiré par la Direction des chemins de fer du canton de Berne, si des circonstances qui en eussent empêché l'octroi viennent à être connues ou se produisent après la délivrance du permis.

Il peut être retiré, temporairement ou définitivement, en cas d'infraction grave ou de contraventions réitérées aux prescriptions de la police de la navigation.

Recours.

Art. 12. Les décisions portant refus ou retrait d'un permis de conduire ou d'un permis de navigation sont susceptibles de recours au Conseil-exécutif du canton de Berne. Le recours doit être interjeté par écrit et muni du timbre, dans les 20 jours à compter de la notification.

Le recours n'a pas effet suspensif.

Taxes.

Art. 13. La Direction des chemins de fer du canton de Berne perçoit, en compensation de ses dépenses pour frais de surveillance et de contrôle, des émoluments et des taxes pour la délivrance et le renouvellement des permis de navigation et des permis de conduire, dont le montant est fixé dans le tarif joint au présent règlement, Annexe IV.

Construction
des bateaux.
Agrès
et apparaux.

Art. 14. En complément des prescriptions susmentionnées de l'O. F., les dispositions suivantes font règle pour les motogodilles, les bateaux à voiles et à rames :

a) Pour les bateaux à voiles et à rames transportant des personnes contre rémunération, le franc-bord en pleine charge doit être indiqué sur les flancs de la coque par des plaques de métal de 25 centimètres de longueur sur 4 centimètres de largeur.

b) La hauteur du franc-bord en pleine charge doit être mesurée :

aux bateaux ayant des hublots, sabords ou autres ouvertures, de- 16 févr. 1940
puis le point le plus bas de ces dernières;

aux bateaux dont la coque n'a pas d'ouverture sur les flancs, de-
puis l'arête supérieure de la coque;

aux bateaux à voiles, depuis l'arête supérieure de la fargue, si
celle-ci forme une bordure étanche et solide tout autour du
bateau; jusqu'à la ligne de flottaison en pleine charge.

Le franc-bord ainsi mesuré doit avoir au minimum :

aux bateaux à voiles et à rames transportant des marchandises,
40 centimètres pour un tonnage s'élevant jusqu'à 80 tonnes
et 50 centimètres pour les tonnages supérieurs. Il peut être
réduit à 30 centimètres pour les bateaux pontés ne dépas-
sant pas 80 tonnes;

aux bateaux à voiles, transportant des personnes, 40 centimètres
pour ceux d'une capacité de chargement allant jusqu'à
10 personnes et 50 centimètres pour les bateaux plus grands;

aux motogodilles, aux bateaux à rames et aux petits bateaux à
voiles, transportant des personnes, 25 centimètres au mini-
mum suivant l'importance de l'embarcation.

Sur autorisation de la Direction des chemins de fer du canton
de Berne, la hauteur du franc-bord peut être réduite pour les ba-
teaux à rames servant exclusivement aux sports.

c) L'équipement des motogodilles comprendra les engins
mentionnés à l'art. 64, al. 1, litt. c, k, q, et al. 2 de l'O. F.¹, un
feu blanc et, enfin, une boussole en cas de brouillard.

d) L'équipement des bateaux à voiles consistera en les en-
gins mentionnés à l'art. 64, al. 1, litt. a, c, k, q et al. 2 de l'O. F.¹,
une pompe de cale et les feux réglementaires.

e) Les bateaux à rames doivent être munis de l'équipement
suivant :

un sifflet de poche ou un cornet de brume,
un feu blanc,

¹ Voir annexe V, page 68.

16 févr. 1940

au moins une paire de rames,
une épuisette.

2. Inspection des bateaux.

Inspections.

Art. 15. Tous les bateaux, à l'exception des embarcations de sport, telles que les bateaux à rames de course, les bateaux pliants, les bateaux à pagaie, cajaks, etc., sont soumis à une inspection périodique.

L'inspection des bateaux à vapeur, des bateaux à moteur, des chalands, des bateaux à voiles ainsi que des bateaux de location autorisée est annuelle.

L'inspection des motogodilles dont la location n'est pas autorisée, des petits bateaux à voiles et à rames devra avoir lieu au moins une fois tous les trois ans. Des contrôles plus fréquents seront faits si l'inspecteur de la navigation le juge à propos.

Les propriétaires des bateaux à inspecter sont tenus de conduire leurs embarcations à l'endroit désigné et de prêter l'aide nécessaire pour la visite. Les bateaux doivent être nettoyés à fond et accessibles en toutes leurs parties.

Les observations auxquelles donne lieu l'inspection sont communiquées par écrit au propriétaire du bateau, qui est tenu de remédier dans le délai prescrit aux défauts et vices constatés par l'inspecteur. L'inspecteur peut, s'il y a péril en la demeure, suspendre provisoirement l'emploi du bateau, moyennant avis donné à l'autorité cantonale de surveillance.

Les inspections et essais des bateaux se font au compte ainsi qu'aux risques et périls des propriétaires.

3. Numérotation.

Numéro
de contrôle.

Art. 16. Chaque bateau doit porter à l'avant extérieurement et de chaque côté, d'une manière apparente, un numéro de contrôle de huit centimètres de hauteur au minimum pour les bateaux à rames et les canots de sport, de dix centimètres au minimum pour les bateaux à moteur et à voiles et de vingt-cinq centimètres au minimum pour les barques et chalands; ce numéro doit être précédé de la lettre B (bateaux pliants et bateaux à pagaie : BE).

Ces dispositions ne s'appliquent pas aux bateaux de course tels 16 févr. 1940 que skiffs, doubles skiffs, outriggers, yoles de mer, etc.

Pour les bateaux à voiles le numéro doit en outre être répété dans la partie supérieure de la voile; excepté toutefois pour ceux qui portent un numéro de régates dans la voilure.

4. Louage de bateaux.

Art. 17. Toute personne qui veut exercer la profession de loueur de bateaux doit obtenir une autorisation de la Direction cantonale des chemins de fer. Cette dernière fixe les conditions auxquelles est subordonné l'octroi de l'autorisation et veille, en particulier, à ce que l'assurance de responsabilité civile prévue à l'art. 18 soit régulièrement contractée.

Autorisation de louer des bateaux.

Les loueurs de bateaux et les bateliers à leur service doivent, s'ils veulent conduire des bateaux contre rémunération, savoir nager, être âgés d'au moins 18 ans révolus et être en possession du permis de conduire.

Art. 18. Tout loueur de bateaux est tenu de contracter une assurance de responsabilité civile du montant de fr. 30,000.— au moins par victime et de fr. 100,000.— au moins par catastrophe pour tout dommage y compris les dégâts matériels jusqu'à concurrence de fr. 5000.— dont il pourrait être rendu responsable en application de la législation en vigueur.

Assurance de responsabilité civile.

L'attestation d'assurance doit être produite à la Direction cantonale des chemins de fer avant la mise en exploitation, soit deux semaines au plus tard après l'échéance d'un contrat en vigueur. En cas d'inobservation de ces prescriptions, le droit de louer tombe automatiquement et le loueur répond des suites de la contravention.

Art. 19. Il est interdit aux loueurs de confier une embarcation à des jeunes gens ayant moins de 16 ans, ainsi qu'à toute personne en état d'ébriété ou qui n'aurait pas l'expérience nécessaire pour manœuvrer sûrement. Défense est faite également de louer des embarcations en cas de mauvais temps.

Défense de louer.

16 févr. 1940 Aucun bateau à voiles ou petite embarcation à voiles ne peut être louée sans batelier. Toutefois, il est fait exception pour les personnes au bénéfice d'un permis de conduire des bateaux à voiles ou d'un certificat de capacité délivré par une société nautique et visé par la Direction des chemins de fer du canton de Berne. Ce permis de conduire ou certificat de capacité doit être produit au loueur.

L'emploi de chalands pour le transport professionnel de personnes sur les lacs n'est admis qu'avec l'autorisation de la Direction cantonale des chemins de fer. Cette autorisation ne sera accordée que pour des bateaux répondant aux prescriptions de l'O. F.

Aucune embarcation à moteur (y compris les motogodilles) ne peut être louée aux personnes qui ne sont pas en possession du permis de conduire.

La location des bateaux pliants, des bateaux à pagaie et des « cajaks » est interdite.

Les loueurs de bateaux sont tenus d'indiquer à leurs clients les endroits où la navigation est dangereuse ou interdite.

De plus, les loueurs de bateaux ont l'obligation d'attirer l'attention de leurs clients sur les dispositions de l'art. 32, al. 1 à 3, prescrivant l'interdiction d'entraver la marche des bateaux en service régulier.

Contrôle.

Art. 20. Les loueurs de bateaux sont tenus d'indiquer, à toute réquisition de la Direction des chemins de fer du canton de Berne, le nom et le domicile des personnes auxquelles ils ont loué des embarcations.

La Direction des chemins de fer du canton de Berne peut exiger des loueurs de bateaux, en cas d'infraction à l'art. 32, le nom et le domicile des contrevenants de même que des entreprises, au bénéfice d'une concession fédérale, qui ont été lésées.

Tarif.

Art. 21. Le tarif pour la location des bateaux doit être approuvé par la Direction des chemins de fer du canton de Berne.

Les loueurs sont tenus d'afficher ce tarif ainsi que les dispositions des art. 19, 20, 25 et 32, 1^{er} et 2^{me} al., du présent règlement au lieu d'attache de leurs embarcations.

Il est interdit de se porter au-devant de passants, de les solliciter ou de les interpeller en vue de leur offrir des embarcations à louer. 16 févr. 1940

Art. 22. Les loueurs de bateaux sont tenus de coopérer avec leur matériel au service de sauvetage organisé par les communes. Coopération au service de sauvetage.

En cas de sinistre, ils sont tenus de porter immédiatement secours, si c'est en leur pouvoir, et cela même quand le bateau en danger n'a pas été loué par eux.

Art. 23. L'autorisation pour l'exercice de la profession de loueurs peut être retirée en cas d'infraction grave ou de contraventions réitérées aux dispositions du présent règlement, ou si l'assurance vient à cesser. Retrait de l'autorisation.

Le droit de recours au Conseil-exécutif du canton de Berne, dans les formes prescrites à l'art. 12 du présent règlement, est réservé.

Art. 24. Les dispositions des art. 17 à 23 du présent règlement sont applicables aux hôteliers, maîtres de pensions et aubergistes qui mettent des bateaux à la disposition de leurs hôtes ou en louent à ceux-ci. Bateaux des hôtels, pensions et auberges.

IV. Police de la navigation.

1. Généralités.

Art. 25. Les bateaux ne peuvent naviguer que s'ils sont en parfait état d'entretien et de fonctionnement et pourvus des agrès et apparaux prescrits. Sécurité.

Il est formellement interdit d'embarquer un nombre de personnes supérieur à celui qui est indiqué dans le permis de navigation et répété au moyen d'une inscription bien visible à l'intérieur du bateau.

Il est de même rigoureusement interdit aux bateaux à marchandises de dépasser la ligne de flottaison en pleine charge fixée dans le permis et indiquée sur le bateau par des plaques de franc-bord.

Il est expressément interdit d'embarquer des matières facilement inflammables ou dangereuses sur des bateaux transportant des personnes.

16 fevr. 1940

Les capitaines de bateaux faisant un service régulier peuvent refuser de recevoir à bord les personnes en état d'ivresse ou qui se comportent d'une manière inconvenante. Ils peuvent faire descendre à la première station les passagers qui provoquent des rixes, tiennent des propos offensants ou se conduisent d'une manière inconvenante ou particulièrement bruyante.

Les capitaines ou pilotes de bateaux effectuant un service public doivent dresser rapport si des contraventions aux dispositions du présent règlement sont constatées. Ils sont assermentés.

La composition de l'équipage d'un bateau à vapeur ou à moteur doit être conforme aux prescriptions de l'O. F., celle d'un bateau à voiles ou à rames sera fixée par l'inspecteur.

Echappement
des gaz
et fumées.

Art. 26. Les détenteurs et les conducteurs de bateaux à moteur et de motogodilles doivent veiller à ce que l'emploi de leurs bateaux s'effectue sans bruit au moyen d'un dispositif approprié rendant l'échappement silencieux (pot d'échappement, tuyau d'échappement sous l'eau, ou les deux combinés). Le cas échéant, la vitesse devra être réduite. L'échappement des gaz doit être incolore et inodore.

Les contraventions à ces prescriptions seront punies conformément à l'article 81 du présent règlement. De plus la Direction des chemins de fer du canton de Berne peut retirer le permis de navigation jusqu'à ce que les prescriptions réglementaires soient observées.

Il est interdit de verser de l'huile, des déchets d'huile ou de matières grasses dans l'eau.

Vitesse
à proximité
des rives.

Art. 27. La vitesse des bateaux ne doit pas excéder 25 km à l'heure à l'intérieur d'une zone s'étendant sur 1 km de large dès la rive. Cette vitesse est limitée à 12 km à l'heure à l'intérieur des ports et dans une zone inférieure à 100 m de la rive ou des réserves de gibier et d'oiseaux.

Une exception à cette règle peut être accordée par la Direction des chemins de fer du canton de Berne à l'occasion de courses de vitesse organisées par des sociétés sportives ou de naviga-

tion. Dans ce cas, la susdite autorité prescrit les mesures de police 16 févr. 1940 à prendre dans l'intérêt de la sécurité publique.

La Direction des chemins de fer du canton de Berne peut également prévoir des exceptions en faveur des entreprises de navigation au bénéfice d'une concession fédérale.

2. Feux.

Art. 28. Dans les règles qui suivent, tout bateau à vapeur ou à moteur qui marche à l'aide de voiles est considéré comme bateau à voiles, qu'il utilise ou non ses machines.

Généralités.

Du coucher au lever du soleil, tout bateau doit porter les feux suivants (Voir tableau des feux de position, annexe III du présent règlement) :

a) *Bateaux en marche.*

Les bateaux à vapeur ou à moteur ainsi que les motogodilles doivent porter les feux prévus à l'art. 64, chiffre 1, et 71, chiffre 4, litt. a et b, de l'O. F. (voir annexe III).

Bateaux
à vapeur,
bateaux
à moteur et
motogodilles.

Sur les bateaux dont le déplacement en pleine charge ne dépasse pas 10 tonnes, les feux à tribord (droite) et à bâbord (gauche) peuvent être placés dans l'axe longitudinal du bateau, l'un à côté de l'autre, plus bas que le feu de proue.

Sur les bateaux dont la largeur est inférieure à 2 mètres et dont la vitesse ne dépasse pas 12 km à l'heure, il est loisible de ne placer qu'un feu blanc à la proue, disposé de manière à être visible à la distance d'un kilomètre au moins de tout l'horizon.

Les remorqueurs doivent porter, outre les feux de côté et le feu arrière, deux feux blancs placés à l'avant, sur une même ligne verticale et à un mètre de distance l'un de l'autre.

Remorqueurs.

Les bateaux remorqués doivent porter un feu blanc disposé de manière à être visible de tout l'horizon.

Les bateaux à voiles doivent porter à tribord un feu vert; à bâbord un feu rouge; à la poupe un feu blanc permettant de voir l'arrière du bateau. (Tout bateau à voiles naviguant à l'aide d'un moteur, voiles carguées, doit en outre porter un feu blanc à la proue).

Bateaux
remorqués.
Bateaux
à voiles

16 févr. 1940 Les bateaux à rames doivent porter un feu blanc placé à l'avant et disposé de manière à être visible de tout l'horizon.
Bateaux à rames.

Il est interdit de faire usage d'autres feux qui puissent être confondus avec les feux prescrits. L'usage de projecteurs électriques n'est permis que dans le voisinage des points dangereux ou de débarcadères insuffisamment éclairés; leur usage doit avoir lieu d'une manière intermittente afin de ne pas aveugler le personnel d'autres bateaux (voir tableau des feux de position, annexe III du présent règlement).

b) Bateaux arrêtés, engravés ou à l'ancre.

Les bateaux de tout genre et de tout déplacement qui sont à l'ancre ou au mouillage en plein lac ou dans un endroit où d'autres bateaux peuvent être appelés à passer ou qui se trouvent engravés doivent porter un feu blanc, visible de tout l'horizon.

Les bateaux utilisés pour le transport de marchandises qui sont au mouillage la nuit, à proximité d'un débarcadère ou dans une rivière, doivent porter sur le point le plus avancé vers le large, un feu blanc visible de tout l'horizon.

3. Signaux.

Généralités.

Art. 29. Les signaux acoustiques pour les manœuvres et les signaux acoustiques en temps de brouillard, de brume ou de neige, soit de jour, soit de nuit, doivent être conformes aux prescriptions de l'O. F. et aux dispositions qui suivent (voir aussi tableau des signaux, annexes I et II du présent règlement).

Par temps calme, la portée du son des signaux d'arrivée et de départ doit être de 500 mètres.

Lors de bonnes conditions de visibilité le signal d'arrivée peut être supprimé.

Signaux
en temps de
brouillard,
de brume ou
de neige.

Art. 30. Les bateaux naviguant en temps de brouillard, de brume ou de neige, soit de jour, soit de nuit, doivent faire entendre les signaux prévus au tableau des signaux annexé au présent règlement.

Art. 31. Lorsqu'un bateau est en danger et demande du secours, il doit faire usage des signaux suivants : 16 févr. 1940

Signaux
de détresse.

de jour : d'un pavillon rouge et du signal prescrit au tableau des signaux annexé au présent règlement;

de nuit : de feux de Bengale (à défaut agiter un feu blanc) et du signal prescrit au tableau des signaux annexé au présent règlement.

Tout bateau doit, s'il lui est possible, se rendre immédiatement sur les lieux d'où partent ces signaux.

Les conducteurs et le personnel des bateaux sont tenus de se prêter secours mutuellement en cas d'accident ou de détresse.

4. Règles de navigation.

Art. 32. Il est interdit à toute embarcation de se tenir sur la ligne ordinaire des bateaux faisant un service régulier au moment du passage de ces bateaux ou de les croiser à courte distance. Cette règle doit être observée tant au large qu'à l'entrée et à l'intérieur des ports et dans le voisinage des débarcadères.

Défense
d'entraver la
marche d'un
bateau effec-
tuant un ser-
vice régulier

Il est interdit à toute embarcation de s'approcher d'un bateau à vapeur ou à moteur en service régulier (en plein lac, à moins de 100 mètres), soit pour se placer dans sa vague, soit pour communiquer avec lui, excepté dans le cas d'urgente nécessité; le bateau doit alors appeler d'avance l'attention du bateau à vapeur ou à moteur en marche au moyen du signal d'alarme.

Les contrevenants sont responsables des conséquences qui pourraient résulter de leur infraction, soit pour eux-mêmes, soit pour autrui.

Il est interdit aux baigneurs de s'approcher à moins de 100 mètres, en nageant ou à l'aide de radeaux, de la route ordinaire des bateaux en service public au moment du passage de ces derniers, pour autant que les conditions locales le permettent. Lorsqu'une installation de bains existe à une distance inférieure à 100 mètres de la route des bateaux effectuant un service public, les autorités locales prescrivent au propriétaire de marquer, au moyen de bouées, la ligne jusqu'à laquelle les baigneurs peuvent

16 févr. 1940 aller. Il est de plus interdit de s'approcher en nageant des bateaux à l'arrêt et de s'y accrocher.

Les prescriptions communales sur la matière sont applicables.

Les contraventions à ces dispositions seront punies conformément aux prescriptions de police du canton de Berne.

Aucun filet ne doit être jeté sur la route habituelle des bateaux en service régulier et devant l'entrée des ports.

Croisement en plein lac.

Art. 33. Lorsque deux bateaux suivant la même ligne ou à peu près, mais en sens contraire, viennent à se croiser, chacun d'eux oblique à droite, de manière à laisser passer l'autre à sa gauche. Au moment du croisement les deux bateaux doivent être éloignés d'au moins cinq fois la largeur du plus grand.

Exceptionnellement, le croisement peut avoir lieu à gauche (bas fonds, proximité de la rive ou d'autres bateaux). Chaque bateau doit alors donner à temps le signal prescrit (voir tableau des signaux phoniques, annexes I et II du présent règlement).

Si le croisement a lieu à proximité d'un débarcadère, dans un canal ou dans une rivière, la distance peut être réduite à deux largeurs de bateau, mais dans ce cas les deux bateaux ralentissent leur marche, laquelle n'est reprise à la vitesse normale qu'après le croisement.

Dépassement en plein lac.

Art. 34. Lorsque deux bateaux suivent la même ligne, celui qui veut devancer doit le faire en obliquant à droite, de manière à laisser le bateau devancé sur sa gauche à une distance d'au moins cinq fois la largeur du plus grand.

Il n'y a d'exception à cette règle que si le bateau devancé est trop près de la côte ou d'un obstacle obligeant l'autre à prendre la gauche. Dans ces deux cas, le bateau devancé doit marcher droit devant lui. Celui qui dépasse doit donner en temps voulu le signal réglementaire (voir tableau des signaux phoniques, annexes I et II du présent règlement).

Croisement et dépassement dans les canaux et les rivières.

Art. 35. Dans les canaux et les rivières les bateaux qui montent doivent céder le passage à ceux qui descendent; ils se garent à droite pour croiser et marchent lentement.

Pour le passage des ponts, les bateaux descendants doivent utiliser la plus grande des ouvertures donnant dans le chenal; les bateaux montants peuvent, en revanche, en utiliser d'autres.

Lorsque deux bateaux suivent la même ligne, celui qui veut devancer doit le faire en obliquant à droite, de manière à laisser le bateau devancé sur sa gauche, en donnant le signal prescrit.

Dans le voisinage immédiat des ponts, et sous ces derniers, tous croisements et dépassemens sont interdits. Les bateaux descendants ont la priorité de passage sur les bateaux montants. Les bateaux à vapeur et à moteur descendants doivent signaler à temps leur approche en donnant le signal prescrit pour le passage des ponts.

Les embarcations de toute espèce qui, traversant une rivière ou un canal, ont à croiser un bateau en service régulier, ne doivent le faire qu'à une distance d'au moins 100 mètres de la proue de ce bateau, s'il monte, et de 200 mètres, s'il descend.

Les embarcations qui s'arrêtent hors des lieux ordinaires d'accostage (débarcadères, etc.) doivent être amarrées convenablement et, dans tous les cas, être placées de façon à laisser la voie libre pour les autres bateaux et à ne pas risquer elles-mêmes d'être jetées à la rive ou endommagées par la vague.

Sur les parcours où des embarcations sont amarrées à des murs, pilotis, etc., ou sont à la rive en voie de chargement ou de déchargement, les bateaux à moteur ou à vapeur doivent, au passage, ralentir leur marche.

Il est interdit à tout bateau de s'arrêter aux endroits resserrés d'un cours d'eau, sur la voie ordinaire des bateaux en service régulier, aux abords des débarcadères, ainsi que dans le chenal au passage des ponts.

Lorsqu'un bateau coulé ou échoué gêne ou rend dangereuse la navigation, il doit immédiatement être enlevé par son conducteur ou son propriétaire. A défaut, l'enlèvement a lieu aux frais du conducteur ou du propriétaire, par les soins de l'autorité de police.

L'endroit où un bateau a coulé ou s'est échoué doit être mar-

16 fevr. 1940 qué, le jour, par un pavillon blanc visible de loin et, la nuit, par un feu blanc visible de toutes parts.

Priorité de passage.

Art. 36. Lorsque deux bateaux marchent sur des lignes perpendiculaires ou obliques, le bateau qui a l'autre à sa droite doit, sous les réserves contenues aux paragraphes suivants, laisser la route libre.

Tout bateau à vapeur ou à moteur qui rencontre sur sa route une embarcation qui ne peut se mouvoir librement (par exemple : bateau lourdement chargé, bateau occupé à lever des filets, voilier par calme plat, remorqueur, bateau à l'ancre, aéronef avarié) doit manœuvrer de manière à l'éviter; si le cas l'exige, le bateau ralentira sa marche ou arrêtera sa machine de façon à prévenir le danger résultant de la vague.

Quand deux bateaux à voiles suivent des lignes qui les rapprochent l'un de l'autre, de manière à leur faire courir le risque d'abordage, les règles suivantes doivent être observées :

- a) le bateau qui court largue doit s'écarte de la route de celui qui est au plus près;
- b) le bateau qui est au plus près bâbord amures doit s'écarte de la route de celui qui est au plus près tribord amures;
- c) si les deux bateaux courent largue, mais avec les amures de bord différents, le bateau qui a le vent par bâbord s'écarte de la route de celui qui le reçoit par tribord;
- d) si les deux bateaux courent largue, ayant tous les deux le vent du même bord, celui qui est au vent doit s'écarte de la route de celui qui est sous le vent;
- e) le bateau qui est vent arrière doit s'écarte de la route de l'autre.

Dangers d'abordage.

Art. 37. Chaque fois que deux bateaux à vapeur ou à moteur sont en marche à proximité l'un de l'autre et qu'une collision est à craindre, les deux bateaux doivent s'arrêter et même marcher en arrière, si c'est nécessaire, en donnant le signal d'alarme (voir tableau des signaux, annexes I et II du présent règlement).

Lorsqu'un bateau à vapeur ou à moteur s'aperçoit qu'il s'est approché d'une embarcation quelconque de façon à la mettre en

danger, il doit immédiatement modérer sa marche et si c'est nécessaire stopper et marcher en arrière (voir tableau des signaux, annexes I et II du présent règlement).

Dans les eaux courantes les bateaux à vapeur ou les bateaux à moteur ne peuvent s'arrêter ou faire marche arrière que si leur propre sécurité de marche le permet.

Dans ce cas le bateau qui s'aperçoit le premier du danger doit aviser l'autre bateau ou embarcation en donnant le signal d'alarme (voir tableau des signaux, annexes I et II du présent règlement). Ce signal d'alarme doit être répété aussitôt par l'autre bateau.

Les bateaux à moteur, les bateaux à voiles et les bateaux à rames doivent s'arrêter lorsqu'ils entendent ce signal d'alarme donné par un bateau en service régulier et attendre le passage de ce dernier.

Si un bateau à voiles ou à rames, situé sur la ligne d'un bateau à vapeur ou à moteur qui s'approche, se trouve dans l'impossibilité de se mouvoir, parce qu'il est ancré ou pour toute autre cause, celui qui le monte doit signaler sa situation au bateau à vapeur ou à moteur en levant ses avirons ou en se tenant lui-même debout et en levant les bras. Ce signal doit être donné assez tôt pour que l'autre bateau puisse faire la manœuvre nécessaire afin d'éviter l'obstacle.

Art. 38. En temps de brouillard, de brume ou de neige, le croisement des bateaux à vapeur effectuant un service régulier doit avoir lieu dans les ports ou aux débarcadères.

A cet effet, les entreprises au bénéfice d'une concession fédérale de navigation sont tenues de fixer pour chaque période d'horaire les stations de croisement.

Lorsqu'en temps de brouillard, de brume ou de neige, un bateau à vapeur ou à moteur entend les signaux d'un autre bateau et, s'il ressort de ces signaux que la position et la direction du bateau doivent être changées, la première des manœuvres à exécuter est le ralentissement de la machine et au besoin son arrêt complet.

Navigation
de nuit ou par
temps de
brouillard,
de brume ou
de neige.

16 févr. 1940

Ce n'est que lorsque chacun des deux bateaux se sera rendu compte de la position et de la direction de l'autre qu'il pourra procéder au croisement en manœuvrant avec les plus grandes précautions.

Tout bateau à vapeur ou à moteur naviguant par mauvais temps doit observer les règles suivantes en ce qui concerne son personnel :

- a) un homme de vigie est placé à l'avant sur le pont du bateau, avec ordre de signaler à l'instant, par un appel ou à l'aide d'un sifflet de poche ou de la cloche, tout obstacle ou toute autre circonstance qui pourrait exiger l'arrêt immédiat du bateau;
- b) le mécanicien doit être à portée de sa machine et prêt à exécuter les manœuvres; s'il doit s'éloigner il se fait remplacer par un aide.

V. Ports, débarcadères, ancrage et endiguements.

Contrôle.

Art. 39. Les débarcadères desservis régulièrement par des entreprises au bénéfice d'une concession fédérale sont soumis aux dispositions des art. 104 à 109 de l'O. F.

Tous autres débarcadères accessibles au public sont soumis au contrôle et à la surveillance du canton.

Constructions.

Art. 40. Tout débarcadère soumis au contrôle cantonal doit être construit solidement et présenter toute garantie pour le service auquel il est destiné.

La tête doit être protégée par des pilotis indépendants du débarcadère et destinés à recevoir les chocs des bateaux.

Plans de construction ou de transformation.

Art. 41. Les plans de construction ou de transformation de tout port, débarcadère ou de tous autres ouvrages d'accostage soumis au contrôle cantonal doivent être approuvés par la Direction des chemins de fer du canton de Berne. Ces plans doivent être remis en deux doubles pliés au format $21 \times 29,7$ centimètres, pourvus d'une suscription et de la signature du requérant. Pour les débarcadères, une pièce justificative de la solidité du bâti (re-

levé des calculs de résistance) devra être jointe aux plans. Les 16 févr. 1940 plans sont soumis aux communes intéressées, pour présenter leurs observations.

Les travaux ne doivent pas être commencés avant que la Direction des chemins de fer du canton de Berne ait approuvé les plans.

Art. 42. Aucun nouvel ouvrage ne peut être mis en service avant d'avoir été inspecté et d'avoir été autorisé par la Direction des chemins de fer du canton de Berne. Les transformations doivent également être inspectées et les ouvrages ne peuvent être mis en service avant l'octroi de l'autorisation.

Première inspection.

Art. 43. Tous les ports, débarcadères et autres ouvrages d'accostage soumis au contrôle cantonal sont visités périodiquement. Les remarques auxquelles la visite donne lieu sont portées par écrit à la connaissance du propriétaire de l'ouvrage.

Inspections périodiques.

Il devra être remédié sans délai aux défectuosités constatées.

En cas d'inobservation des remarques faites, ainsi que d'inexécution des réparations ou changements exigés ou de mauvais entretien, l'autorité de surveillance peut interdire provisoirement l'usage des ouvrages et même faire enlever ceux-ci aux frais du propriétaire.

Art. 44. Tout débarcadère doit avoir, sur un point fixe, à une distance de l'extrémité ne dépassant pas 3 mètres, une lanterne avec flamme d'un fort calibre éclairant la place du débarquement et projetant un feu rouge du côté du large.

Eclairage.

Ce feu doit être visible à une distance d'au moins 2 km par une nuit sombre, l'atmosphère étant toutefois sans brume, pluie, brouillard ou neige.

Cette lanterne sera allumée depuis le coucher du soleil jusqu'après le passage du dernier bateau.

Sauf convention contraire, l'éclairage des débarcadères et des jetées est à la charge des communes sur le territoire desquelles ils se trouvent.

16 févr. 1940

La police locale peut exiger que la durée de cet éclairage soit prolongée pendant toute ou partie de la nuit, suivant les circonstances.

Abords des débarcadères.

Art. 45. Les abords des débarcadères et l'entrée des ports desservis par les bateaux en service régulier doivent toujours être maintenus libres; tout ce qui pourrait constituer une entrave pour la circulation est interdit.

La route des bateaux faisant un service régulier doit rester constamment libre dans le voisinage des débarcadères et à l'entrée des ports. Il est défendu à toute embarcation d'y stationner et d'entraver d'une manière quelconque la marche de ces bateaux.

La pêche est interdite sur les estacades et les débarcadères de bateaux faisant un service régulier.

D'autre part, dans l'intérêt de la pêche, il est interdit aux bateaux à vapeur de jeter leurs scories à une distance de la côte où la profondeur est inférieure à 30 mètres.

Service de sauvetage.

Art. 46. Les autorités communales sont tenues de veiller à ce qu'un bateau de sauvetage pouvant servir à porter secours en cas de besoin se trouve à proximité du débarcadère.

Police des ports et des débarcadères.

Art. 47. La police des ports et des débarcadères est assurée par les organes de police cantonaux et communaux.

Lorsqu'une épave entrave la circulation dans un port, le propriétaire sera sommé de la renflouer dans un délai déterminé; si le propriétaire ne donne pas suite à l'ordre, l'épave sera renflouée par les soins de l'autorité communale compétente aux frais du propriétaire.

Signalisation des points dangereux.

Art. 48. Tout point dangereux situé à proximité d'un débarcadère ou sur la route ordinaire des bateaux faisant un service régulier doit être marqué d'une façon visible à une distance de 2 km au moins et éclairé la nuit par un feu vert à l'heure du passage des bateaux.

Cet éclairage doit exister en particulier à l'extrémité des jetées qui abritent les ports ainsi qu'à l'entrée des canaux et des

rivières. Il doit comporter, vu du large, un feu rouge sur la jetée 16 fevr. 1940 gauche et un feu vert sur la jetée droite. Au besoin cette entrée devra être marquée par des balises. La Direction des chemins de fer du canton de Berne fixe les points où un tel éclairage ou un tel balisage est reconnu nécessaire ainsi que la durée dudit éclairage.

Art. 49. L'amarrage et l'ancrage de bateaux, bouées, radeaux destinés aux baigneurs, l'établissement de débarcadères ainsi que l'enfoncement de pieux servant à pareilles installations, dans le lit des lacs et cours d'eau du domaine public, ne sont autorisés que s'il n'en résulte ni danger pour la navigation, ni inconvénients notables pour la pêche. Ancrage.

Toutes dispositions plus restrictives en vigueur quant à certaines eaux ou à des installations particulières demeurent réservées.

La Direction des chemins de fer du canton de Berne peut astreindre le propriétaire d'une installation du genre susmentionné à enlever celle-ci ou à prendre les mesures de sûreté nécessaires (meilleur ancrage, éclairage, etc.), en lui fixant un délai convenable.

Les demandes d'ancrage doivent être adressées à la Direction des chemins de fer du canton de Berne avec plans à l'appui. L'autorisation d'ancrage est soumise à une taxe.

Les constructions sur les rives ou les installations de toute nature qui ont une influence sur le courant et sur le niveau de l'eau ou sur la sécurité du lit ou des rives, doivent être autorisées par le Conseil-exécutif. Endiguements.

Il est sévèrement interdit de causer des dommages aux rives en amarrant des bateaux ou en arrachant des pierres. Dommages causés aux rives.

VI. Fêtes nautiques.

Art. 50. Aucune fête nautique ne peut avoir lieu sans l'autorisation de la Direction des chemins de fer du canton de Berne. Autorisation.

L'autorisation n'est accordée qu'après entente avec les entreprises de navigation au bénéfice d'une concession fédérale et sous

16 fevr. 1940 réserve que l'organisation de la fête n'entrave en aucune façon le service public.

VII. Circulation des aéronefs au-dessus des eaux et sur les eaux.

Dispositions applicables.

Art. 51. La circulation des aéronefs au-dessus des eaux et sur les eaux est soumise aux prescriptions édictées par le Conseil fédéral.

Pendant le départ ou l'arrivée d'un hydroavion aucun bateau ne doit croiser la route ou s'avancer dans la direction suivie par ce dernier.

B. Bacs.

Contrôle.

Art. 52. Tous les bacs publics établis sur des rivières ou des lacs sont soumis, en ce qui concerne leur état, leur entretien et leur exploitation au contrôle de la Direction des chemins de fer du canton de Berne.

Concessions.

Art. 53. Les bacs ne peuvent être installés et exploités qu'en vertu d'une concession accordée par le Conseil-exécutif du canton de Berne. Le Conseil-exécutif fixe les conditions particulières valables pour ces concessions ainsi que les taxes à payer.

Dépôt de projets et de plans.

Art. 54. Pour l'établissement de nouveaux bacs des projets et des plans suffisants doivent être envoyés en même temps que la demande de concession à la Direction des chemins de fer du canton de Berne. Des transformations ne peuvent être effectuées à des bacs existants qu'avec l'autorisation de la Direction des chemins de fer du canton de Berne.

Renouvellement des concessions. Transferts, affermage.

Art. 55. Le renouvellement ou le transfert d'une concession doit être demandé chaque fois qu'un bac change de propriétaire. Le concessionnaire ne peut affermer son bac sans l'autorisation du Conseil-exécutif du canton de Berne. Les concessionnaires demeurent en toutes circonstances responsables envers l'Etat.

Art. 56. L'établissement et l'entretien des chemins d'accès 16 févr. 1940
pour les passages d'eau sont à la charge des concessionnaires, à Chemins
d'accès.
moins qu'en vertu de titres ces prestations n'incombent à des com-
munes ou à des particuliers.

Art. 57. Les installations de bacs ne peuvent être employées Sécurité
d'exploitation.
que dans des conditions d'exploitation sûres.

La Direction des chemins de fer du canton de Berne contrôle
périodiquement les bacs. Elle est autorisée à requérir les trans-
formations et les modifications nécessaires au point de vue de la
sécurité de l'exploitation et, si elle le juge nécessaire, ordonne la
suspension de l'exploitation jusqu'à ce que ces changements soient
exécutés.

Art. 58. Les détenteurs de bacs ou leurs fermiers doivent Embarcadères.
entretenir en bon état les places d'abordage et prendre les me-
sures nécessaires pour que la sécurité de l'exploitation soit assurée.

Sur la rive où le passeur n'habite pas, il sera établi et en-
tretenu une cloche d'appel et un abri couvert.

Art. 59. Les détenteurs de bacs sont tenus, durant les heures Traversée.
prescrites à l'art. 60 pour le service du bac et, par n'importe quel
temps (art. 65 réservé), de passer aussi vite que possible les per-
sonnes ou voitures.

Art. 60. Le passeur doit toujours être prêt à effectuer son Temps
d'activité.
service, soit: du 1^{er} avril au 30 septembre, de 5 heures à 21 heures,
et du 1^{er} octobre au 31 mars de 6 heures à 20 heures. Si, dans des
cas urgents, le passage est demandé plus tôt ou plus tard, le pas-
seur peut se faire payer le triple du droit simple.

Art. 61. Les taxes de passage sont fixées dans la concession. Taxes
de passage.
Elles seront affichées dans chaque embarcadère. L'affiche consis-
tera en une plaque de tôle peinte à la couleur à l'huile.

Art. 62. De nuit, et lorsqu'il y a grande affluence, le person-
nel de service peut se faire payer avant la traversée. Il n'est pas
tenu de passer les personnes qui refusent de payer d'avance. Paiement
d'avance.

16 fevr. 1940

Personnel.

Art. 63. Les bacs ne peuvent être desservis que par un personnel suffisant, connaissant bien son affaire et ayant subi à satisfaction un examen devant l'inspecteur de la navigation.

Canot
de sauvetage.

Art. 64. Chaque bac doit être pourvu d'un canot de sauvetage, qui sera amarré à la rive où habite le passeur et qui sera muni d'une rame au moins.

Niveau des
eaux.

Responsabilité
civile.

Art. 65. Lorsque les hautes eaux font craindre des accidents le propriétaire de bac peut immédiatement suspendre l'exploitation, en avisant la Direction des chemins de fer du canton de Berne. Le fermier doit toujours être très prudent, il est responsable de tout dommage et préjudice causé par sa faute. Les détails de l'assurance de responsabilité civile à conclure seront réglés dans la concession.

Traversée
gratuite.

Art. 66. Il ne peut être exigé aucun droit de passage des facteurs postaux et des agents de police (dans l'exercice de leurs fonctions), ni des membres des corps de secours contre l'incendie; les pompes à feu seront passées en franchise sur les bacs servant au transport des voitures.

Accidents et
hautes eaux.

Art. 67. En cas d'accidents et de hautes eaux, les propriétaires de bacs sont tenus de prêter immédiatement assistance, le mieux possible, avec leurs bateaux.

Limite
de charge et
tirant d'eau.

Art. 68. Le nombre maximum des personnes transportables par traversée, fixé par l'inspecteur de la navigation, doit être inscrit d'une manière bien visible pour le public, sur une plaque de tôle placée sur l'une des parois intérieures du bateau. Les surcharges sont interdites.

De plus, le tirant d'eau maximum doit être indiqué sur les parois longitudinales du bac, extérieurement, par des plaques de franc-bord bien visibles.

Passagers à
refuser.

Art. 69. Les personnes dont l'attitude ou l'état mettraient en danger la traversée doivent être refusées.

Art. 70. Pendant la traversée, toutes les précautions doivent être prises afin d'éviter des collisions avec d'autres bateaux ou trains de flottage. 16 févr. 1940
Collisions de bateaux.

Par temps de brouillard et pendant la nuit une lanterne avec feu brillant doit être fixée au bac. Eclairage.

Art. 71. Le bateau doit en tout temps être muni des agrès et apparaux nécessaires, de gaffes et de rames ainsi que d'une ancre attachée à une forte chaîne. Agrès et apparaux.

C. Flottage.

Art. 72. Le flottage ne peut s'exercer sur les eaux publiques du canton de Berne qu'en conformité de la loi fédérale sur la police des eaux dans les régions élevées, du 22 juin 1877, de la loi cantonale sur la correction et l'entretien des eaux, du 3 avril 1857, de la loi fédérale sur la pêche, du 26 décembre 1888 (art. 17) et des dispositions qui suivent, et seulement à la condition de ne pas nuire à la navigation en service public. Dispositions légales.

Art. 73. Pour effectuer le flottage des bois, longs ou en bûches, une autorisation doit être délivrée par la Direction des chemins de fer du canton de Berne, sur demande écrite et timbrée indiquant : Autorisation, demande et publication.

- 1^o les noms et domicile du requérant, ainsi que les domiciles dont il entend faire élection dans les districts sur le territoire desquels le flottage doit être effectué;
- 2^o la quantité de bois à flotter;
- 3^o les cours d'eau ou tronçons de cours d'eau qui seront utilisés;
- 4^o la date du commencement du flottage et la durée présumée de celui-ci;
- 5^o la marque du flotteur;
- 6^o le lieu où se fera la mise à l'eau et l'atterrissage.

En outre, le requérant publiera deux fois son projet dans la Feuille officielle, ainsi que dans la Feuille officielle d'avis ou, à

16 fevr. 1940 défaut, selon l'usage local, en fixant un délai de 20 jours, à compter de la première publication dans la Feuille officielle, pour le dépôt des oppositions à la préfecture.

Autorisation.
délivrance.

Art. 74. La Direction des chemins de fer du canton de Berne délivre ou refuse l'autorisation selon les circonstances. Elle désigne les endroits où le bois sera mis à l'eau, ainsi que ceux où il en sera tiré. Il est interdit d'utiliser d'autres endroits sans son consentement. Elle fixe de même la durée du flottage, ainsi que l'émolument à payer.

Il est interdit de flotter avant d'en avoir obtenu l'autorisation.

Flottage des
longs bois.

Art. 75. Les trains de longs bois ne doivent pas avoir une largeur de plus de 4,5 mètres; ils seront pourvus de la marque du flotteur. Il est interdit de les accoupler.

Chaque train doit être conduit par au moins deux flotteurs connaissant bien le cours d'eau et sachant leur métier. Chaque train devra de même être pourvu des instruments et engins, en bon état, nécessaires à sa conduite.

Arrivés au port, les trains seront amarrés soigneusement et solidement, de façon qu'ils ne puissent être entraînés.

Le flottage n'aura lieu que de jour. De nuit, les trains amarrés seront pourvus, aux deux extrémités, d'un feu blanc visible de toutes parts.

Les flotteurs doivent prendre garde et observer une prudence particulière afin d'éviter des collisions avec des bacs ou d'autres embarcations.

Flottage du bois
en bûches.

Art. 76. L'autorisation de flotter du bois en bûches n'est accordée que par niveau moyen des eaux.

Le bois sera pourvu de la marque du flotteur. En cas de concurrence pour une même époque, les flots auront lieu dans l'ordre de date des demandes de permis.

Lorsque l'arrondissement de digues entrant en ligne de compte le demande, ou que la Direction des chemins de fer du canton de Berne le juge nécessaire, un surveillant du flottage est

désigné, dont les instructions devront être suivies. Les frais de la 16 févr. 1940 surveillance incombent aux entrepreneurs.

A l'embouchure des rivières ou canaux dans les lacs, le bois flotté sera retenu solidement au moyen d'arrêts ou estacades bien assujettis au rivage. De nuit, ces ouvrages seront signalés par des feux blancs.

Pareils arrêts ou estacades ne seront jamais établis sur la route ordinaire de bateaux effectuant un service régulier.

Il est interdit de remorquer des trains de bois par temps sombre, de brouillard ou de neige.

D. Dispositions finales et pénales.

Art. 77. Il est interdit aux bateliers et aux flotteurs d'endommager d'une manière quelconque les rives de même que les digues, ponts, passerelles, barrages et autres ouvrages d'art, notamment aussi d'amarrer aux clayonnages et barrières, d'enfoncer des pieux, de gaffer dans les ouvrages de protection des rives, etc.

Responsabilité des dommages.

Art. 78. Les propriétaires des bateaux, des trains de bois et des bois flottés, ainsi que des bacs, sont responsables de tous les dommages causés par eux.

Art. 79. Une patente est nécessaire pour assurer l'exploitation de restaurants sur les bateaux, qu'il s'agisse de bateaux appartenant à une entreprise concessionnée ou non. Les demandes de patentes doivent être adressées à la Direction de l'intérieur du canton de Berne.

Patente de restaurateur.

Art. 80. Les organes cantonaux et communaux de police sont tenus de veiller à l'observation du présent règlement. Ils doivent intervenir en cas de contravention.

Art. 81. Celui qui contrevient aux prescriptions du présent règlement,

Surveillance.

celui qui refuse d'obtempérer aux ordres donnés par l'autorité, ou par un fonctionnaire public agissant dans l'exercice de ses attributions,

est puni d'une amende jusqu'à fr. 200.—.

Infractions.

16 fevr. 1940

Récidive.

Art. 82. En cas de récidive, ainsi que dans les cas graves, la peine peut être l'amende jusqu'à fr. 1000.— ou l'emprisonnement jusqu'à deux mois.

Signalement
des
contraventions.

Art. 83. Toute contravention relevée contre une entreprise au bénéfice d'une concession fédérale doit être communiquée au Département fédéral des chemins de fer.

Entrée en
vigueur.

Art. 84. Dès l'entrée en vigueur du présent règlement toutes dispositions contraires sont abrogées.

Le présent règlement entrera en vigueur dès qu'il aura été approuvé par le Département fédéral des chemins de fer. Il sera publié dans la forme habituelle et sera inséré au Bulletin des lois.

Berne, le 16 février 1940.

Au nom du Conseil-exécutif:

Le président,
D^r H. Dürrenmatt.

Le chancelier,
Schneider.

Approuvé par le Département fédéral des Postes et des Chemins de fer.
Berne, le 18 février 1940.

Département fédéral des Postes et des Chemins de fer:
Pilet-Golaz.

Tableau des signaux phoniques (Signaux de manœuvre).

N° du signal	Signification du signal		Application du signal	Règl. art.
1.	Signal d'arrivée et de départ.* Bateau à vapeur ou à moteur qui veut toucher ou quitter une station	○	1 coup bref (pour l'arrivée il suffit de donner 1 coup de cloche)	29
2.	Bateau entrant dans un port, un canal** ou une rivière, ou en sortant	○	1 coup bref	29
3.	Bateau descendant, à l'approche d'un pont	○	1 coup bref	35
4.	Signal pour changer de route. Je viens sur bâbord	— —	2 coups prolongés	33
	Je vais en arrière ou je m'arrête	— ○ —	1 coup prolongé suivi d'un coup bref et d'un coup prolongé	37
	Je continue ma route	○ — ○	1 coup bref suivi d'un coup prolongé et d'un coup bref	37
5.	Signal pour devancer un bateau, réglementairement à droite	○ —	1 coup bref suivi d'un coup prolongé	34
	35			
6.	Signal de détresse. de jour : un pavillon rouge de nuit : des feux de Bengale	— — — —	7 coups prolongés	13
7.	Signal d'alarme.	○ ○	2 coups brefs, à répéter en cas de nécessité	37

* Par temps calme et clair, la portée du son des signaux d'arrivée et de départ doit être de 500 m. En cas de bonne visibilité le signal d'arrivée peut être supprimé.

** Dans les canaux lac de Thoune—Interlaken et Scherzligen—Thoune, qui ne sont utilisés que par les bateaux de la Compagnie des Alpes bernoises, le signal peut être supprimé.

Signaux phoniques de brume, de brouillard ou de neige.

N° du signal	Signification du signal		Application du signal	Règl. art.
	Bateaux en marche.			
8.	Bateau sans remorque	—	1 coup prolongé répété 3 fois par minute	
9.	Bateau avec remorque	— O O	1 coup prolongé et 2 coups brefs répétés 3 fois par minute	29 et 30
10.	Bateaux arrêtés ou à l'ancre.	O O O	3 coups brefs par minute	
11.	Débarcadères.	O O O O O	Séries intermittentes de coups brefs de cornets de brume ou de cloche	62

Les signaux phoniques peuvent être donnés soit au moyen d'un sifflet à vapeur ou à air comprimé, soit par un appareil électrique ou par un cornet de brume, — par les bateaux à rames au moyen du sifflet de poche.

Les coups brefs auront une durée d'une seconde et les coups prolongés une durée de cinq secondes. L'intervalle entre deux sons de signal sera d'une durée d'une seconde et celui entre deux signaux répétés d'une durée de trois secondes au moins.

Tableau des feux de position.

Désignation des bateaux	Navigation ordinaire	Bateaux à l'ancre	Règl. art.
1. Bateaux à vapeur ou à moteur	1 feu blanc à l'avant 1 feu vert à tribord 1 feu rouge à bâbord 1 feu blanc à l'arrière	1 feu blanc visible de tout l'horizon	
2. Remorqueurs	2 feux blanches à l'avant superposés à une distance de un mètre 1 feu vert à tribord 1 feu rouge à bâbord 1 feu blanc à l'arrière	1 feu blanc visible de tout l'horizon	28
3. Bateaux remorqués	1 feu blanc à l'arrière visible de tout l'horizon	1 feu blanc visible de tout l'horizon	
4. Bateaux à voiles	1 feu vert à tribord 1 feu rouge à bâbord 1 feu blanc à l'arrière	1 feu blanc visible de tout l'horizon	
5. Bateaux à rames et motogodilles	1 feu blanc visible de tout l'horizon	1 feu blanc visible de tout l'horizon	14 et 28

Annexe IV.

16 févr. 1940

Tarif des taxes

pour

l'exercice de la police de la navigation.

Le Conseil-exécutif du canton de Berne

Sur la proposition de la Direction des chemins de fer,

arrête :

Les taxes pour l'exercice de la police de la navigation sont fixées comme suit :

I. Surveillance et inspection des bateaux.

	Première inspection et établissement des permis	Inspection annuelle et renouvellement des permis
<i>A. Bateaux à vapeur.</i>	fr.	fr.
1 ^o Bateaux à vapeur au-dessus de 25 CV	50.—	40.—
2 ^o Bateaux à vapeur jusqu'à 25 CV	35.—	30.—
<i>B. Bateaux à moteur, canots automobiles, motogodilles et bateaux à voiles munis d'un moteur.</i>		
Bateaux à moteur :		
1 ^o au-dessus de 100 CV	35.—	25.—
2 ^o de 50 à 100 CV	30.—	20.—
3 ^o de 25 à 50 CV	25.—	18.—
4 ^o de 10 à 25 CV	20.—	15.—
5 ^o Yachts à quille lestée, munis d'un moteur, d'une capacité de charge supérieure à 1 tonne	23.—	18.—

	Première inspection et établissement des permis	Inspection annuelle et renouvellement des permis	16 fevr. 1940
6 ^o Yachts à quille lestée, munis d'un moteur, d'une capacité de charge jusqu'à 1 tonne	fr.	fr.	
7 ^o Canots à dérive pontés, à moteur .	18.—	13.—	
7 ^o Canots à dérive pontés, à moteur .	13.—	9.—	
8 ^o Bateaux à moteur jusqu'à 10 CV d'une capacité de charge de plus de 10 personnes	15.—	10.—	
9 ^o Bateaux à moteur amovible (moto-godilles) jusqu'à 6 CV, dont la capacité de charge ne dépasse pas 10 personnes et dont la vitesse est supérieure à 12 km à l'heure	15.—	10.—	
10 ^o Bateaux à moteur amovible (moto-godilles) jusqu'à 6 CV, dont la capacité de charge ne dépasse pas 10 personnes et dont la vitesse est inférieure à 12 km à l'heure	10.—	6.—	

C. Chalands à moteur, barques à moteur (y compris ceux qui sont munis d'un moteur amovible ou hors bord).

1 ^o Barques à moteur d'une capacité de charge de 100 à 200 tonnes	40.—	30.—
2 ^o Barques à moteur d'une capacité de charge de 25 à 100 tonnes	30.—	20.—
3 ^o Barques à moteur d'une capacité de charge allant jusqu'à 25 tonnes	20.—	15.—

D. Autres chalands.

1 ^o Chalands d'une capacité de charge de 100 à 200 tonnes	20.—	15.—
2 ^o Chalands d'une capacité de charge de 20 à 100 tonnes	18.—	12.—
3 ^o Chalands d'une capacité de charge allant jusqu'à 20 tonnes	12.—	8.—

16 févr. 1940

E. Yachts et petits bateaux à voiles.

1 ^o Yachts à quille lestée d'une capacité de charge supérieure à 1 tonne	20.—	15.—
2 ^o Yachts à quille lestée d'une capacité de charge allant jusqu'à 1 tonne	15.—	10.—
3 ^o Voiliers à dérive pontés	10.—	6.—
	Première inspection et établissement des permis fr.	Inspection annuelle et renouvellement des permis fr.
4 ^o Voiliers à dérive, non pontés, dépassant 5,50 m de long	10.—	6.—
5 ^o Petits bateaux à voiles, avec ou sans dérive, jusqu'à 5,50 m de long	5.—	3.—

F. Bateaux à rames.

1 ^o Grands bateaux à rames (bacs y compris) d'une capacité de charge de plus de 10 personnes	12.—	8.—
2 ^o Petits bateaux à rames (bateaux à rames de course, bateaux pliants et bateaux à pagaine, cajaks, non compris) d'une capacité de charge jusqu'à 10 personnes	3.—	2.—

II. Surveillance et contrôle

(pour les bateaux qui ne sont pas inspectés régulièrement).

	Etablissement des permis fr.	Renouvellement des permis fr.
1 ^o Bateaux pliants et bateaux à pagaine avec moteur amovible	10.—	6.—
2 ^o Bateaux pliants et bateaux à pagaine munis d'une voile	5.—	3.—
3 ^o Bateaux pliants et bateaux à pagaine (y compris les cajaks, bateaux de plage, etc.)	3.—	2.—
4 ^o Bateaux à rames de course	3.—	2.—

III. Permis de conduire (patente) et certificat de capacité.

16 févr. 1940

	Délivrance des permis fr.	Renouvellement annuel fr.
1 ^o Permis de conduire (patente) . . .	5.—	3.—
2 ^o Visa des certificats de capacité d'écoles de navigation	4.—	3.—

IV. Flottage.

Les taxes sont fixées dans chaque cas par la Direction cantonale des chemins de fer.

V. Contrôle des débarcadères soumis à la surveillance cantonale.

Les taxes pour le contrôle et pour l'examen de projets sont fixées dans chaque cas par la Direction cantonale des chemins de fer.

VI. Dispositions finales.

- 1^o Les permis de navigation et les permis de conduire égarés doivent être remplacés par des duplicata. Ces derniers sont établis contre paiement d'un émolumment de fr. 1.—.
- 2^o Le timbre n'est pas compris dans les taxes mentionnées ci-dessus.
- 3^o Le présent tarif entre immédiatement en vigueur.

Berne, le 16 février 1940.

Au nom du Conseil-exécutif:

Le président,
D^r H. Dürrenmatt.
Le chancelier,
Schneider.

Annexe V.

16 févr. 1940

**Extraits des dispositions
de l'ordonnance fédérale**

concernant

la navigation dans les eaux suisses

(du 19 décembre 1910.)

CHAPITRE III.

**Prescriptions techniques pour les bateaux à vapeur
ou actionnés par d'autres moteurs.**

B. Construction des bateaux.

1. Bateaux à vapeur.

a) Coque du bateau.

Règles uniformes pour la construction.

Art. 49. Les bateaux doivent être construits solidement dans toutes leurs parties, conformément aux règles de l'architecture navale et de manière à offrir toute sécurité du service.

Pont fixe.

Art. 50. Les bateaux destinés au transport des voyageurs et dont la capacité de chargement dépasse 60 personnes doivent être pontés (pont fixe).

Tirant d'eau du bateau en pleine charge.

Art. 51. 3^o La ligne de flottaison en pleine charge (tirant d'eau du bateau en pleine charge) sera désignée de la façon suivante :

a) Pour les bateaux d'une capacité de chargement de plus de 100 personnes, par des limnimètres fixés de chaque côté du bateau, à l'étrave et à l'étambot.

Le zéro des limnimètres doit se rapporter à une ligne droite passant par l'arête inférieure de la quille. Un point de repère bien visible (boulon ou rivet) sera fixé au-dessus de la ligne de flottaison en pleine charge;

b) la ligne de plus grande immersion doit correspondre à 16 févr. 1940 l'arête inférieure des plaques ou des marques.

Art. 52. 1^o La hauteur du franc-bord en pleine charge doit Hauteur du franc-bord. être mesurée comme suit :

a) Aux bateaux transportant des voyageurs, depuis le point le plus bas des hublots, sabords ou d'autres ouvertures, et aux bateaux dont la coque n'a pas d'ouverture, depuis l'arête supérieure de la coque jusqu'au tirant d'eau du bateau en pleine charge; le franc-bord mesuré de cette manière doit avoir 40 centimètres au minimum; en considération des circonstances locales, il peut cependant être réduit à 30 centimètres pour les bateaux pontés d'une capacité de chargement ne dépassant pas 60 personnes. Aux petits bateaux non pontés, le franc-bord est mesuré depuis le bord supérieur de la farge, si celle-ci forme une bordure étanche et solide tout autour du bateau; il doit avoir 40 centimètres au moins pour les bateaux d'une capacité de chargement allant jusqu'à 15 personnes et 50 centimètres au moins pour les bateaux plus grands;

b) aux bateaux pour le transport de marchandises, depuis l'arête inférieure des hublots, ou depuis l'arête supérieure de la coque jusqu'à la ligne de flottaison en pleine charge; le franc-bord ainsi mesuré doit avoir 40 centimètres au minimum; il peut toutefois être réduit à 30 centimètres pour les bateaux pontés d'un tonnage ne dépassant pas 80 tonnes.

2^o Des ouvertures situées plus bas que les sabords ne sont admises que pour les tubulures aboutissant à la coque du bateau et pour les noie-crasses; ces ouvertures doivent toutefois être munies d'un moyen sûr de fermeture. Les orifices supérieurs des citernes et des water-closets doivent se trouver pour le moins à la hauteur de la ligne de franc-bord prescrite, lorsque ces appareils sont fixés à la coque par des boulons ou rivets et que les cuvettes des W.-C. sont en métal.

Art. 53. 1^o Tout bateau construit en fer ou en acier doit être divisé, dans sa longueur, en compartiments séparés par au moins trois (les grands bateaux-salon ou les bateaux à pont ras sans ca- Cloisons transversales.

16 févr. 1940 bines par quatre) cloisons étanches transversales; le volume de ces compartiments doit, si possible, être combiné de façon que, si l'un d'eux faisant eau, les autres suffisent encore pour maintenir le bateau à flot.

Ces cloisons transversales, la cloison antérieure exceptée, seront munies à leur partie inférieure d'une ouverture de 50 millimètres de diamètre au minimum, pouvant se fermer depuis le pont principal ou depuis le plancher du local situé immédiatement au-dessous de ce pont. Si d'autres ouvertures, par exemple des autoclaves, doivent être faites dans les cloisons limitant la chambre des machines, elles devront pouvoir être fermées hermétiquement par des plaques solidement boulonnées.

2^o La paroi antérieure (cloison d'abordage) ne doit avoir aucune ouverture; sont exceptées les ouvertures pour le passage de la commande du gouvernail, lorsqu'elles se trouvent au-dessus de la ligne de franc-bord prescrite. Cette cloison doit être placée à une distance de l'étrave comprise entre le $\frac{1}{8}$ et le $\frac{1}{12}$ de la longueur du bateau, mesures prises à la ligne de flottaison. Elle peut être remplacée par deux cloisons transversales, dont la distance moyenne depuis l'étrave doit rester dans la latitude des mesures ci-dessus.

Les deux cloisons transversales suivantes doivent être placées dans le voisinage immédiat de la machine et des chaudières.

Des portes étanches peuvent être exceptionnellement admises dans ces deux dernières parois, si elles sont doubles et pourvues d'un dispositif empêchant leur ouverture simultanée.

S'il y a une quatrième cloison transversale, elle doit être située à l'arrière du bateau; pour les bateaux à hélice, elle se trouvera à l'extrémité avant du tube d'étambot.

3^o Ces cloisons transversales seront suffisamment renforcées.

A. Cloisons transversales (art. 53).

1^o Les cloisons transversales doivent être complètement étanches jusqu'au pont principal. S'il est nécessaire que des tringles de commande du gouvernail ou des arbres d'hélice traversent ces

cloisons, les ouvertures pratiquées à cet effet seront rendues étanches au moyen de boîtes à bourrage. 16 févr. 1940

2° Les anguillers au bas des cloisons ne doivent pouvoir être fermés que par des robinets ou des tiroirs étanches pourvus de tringles arrivant jusqu'au pont principal ou au moins à 1 mètre au-dessus du plancher du compartiment inférieur.

3° La flottabilité en pleine charge et en cas d'inondation d'un compartiment quelconque sera obtenue, si possible, pour tous les bateaux par une juste distribution des cloisons transversales. Si cela n'est pas possible uniquement par la disposition des cloisons, on l'obtiendra soit à l'aide de doubles fonds, soit par tout autre moyen approprié. Les nouveaux compartiments ainsi formés doivent, en tout temps, être suffisamment accessibles pour que toutes les parties de la coque puissent être convenablement entretenues.

Art. 54. 1° Les ponts destinés aux voyageurs doivent être munis de garde-corps solides, d'une hauteur de 90 centimètres au minimum. Garde-corps.

Les portes des garde-corps seront munies de fermetures sûres et solides (les portes transportables sont à éviter autant que possible; en tout cas, elles devront pouvoir être fixées solidement).

Les ouvertures dans le pont doivent être entourées de garde-corps ou de barrières de 90 centimètres de hauteur au minimum.

2° Les claires-voies des machines, qui ne sont pas entourées de garde-corps, doivent être recouvertes d'un grillage en fer. Lanternaux des machines.

3° Aux bateaux à roues on adaptera de forts garde-roues en fer, à une distance de 40 centimètres au maximum au-dessus de la ligne de flottaison à lège. Garde-roues.

4° On doit ménager des sorties de sûreté pour les cabines qui se trouvent sous le pont principal, ainsi que pour la chambre des machines et la chambre de chauffe; mais pour ces deux dernières chambres, seulement dans le cas où elles sont séparées et lorsque le personnel doit rester stationné entre une cloison transversale et les chaudières ou la machine. Sortie de sûreté.

Ces sorties doivent aboutir au pont principal ou au pont supérieur et être d'un accès facile. Leurs couvercles doivent pouvoir

16 fevr. 1940 s'enlever facilement; de plus, elles seront entourées sur le pont d'un garde-corps s'ouvrant d'un côté. Sont exceptées de cette dernière disposition les sorties de sûreté des cabines, lorsque la place manque pour l'établissement d'un garde-corps.

Les ouvertures rectangulaires des sorties de sûreté doivent avoir 40 sur 60 centimètres au moins et les ouvertures rondes 50 centimètres de diamètre au moins.

Sabords.

Art. 55. 1^o Les sabords ordinaires doivent être protégés contre les vagues et l'infiltration de l'eau au moyen de volets en tôle, lorsque leur arête inférieure se trouve à moins de 80 centimètres au-dessus de la ligne de flottaison du bateau en pleine charge.

Cadres des hublots.

2^o Les cadres en fonte ou en bronze des hublots doivent être appliqués directement contre les tôles de la coque. Les cadres à coulisses des volets en tôle et des sabords, dont l'arête inférieure est située plus bas que le pont principal, doivent être construits en fer ou en bronze et reliés à la coque d'une façon durable.

Barrots et traverses.

3^o On emploiera du fer pour les barrots des ponts et les traverses supportant les planchers.

Plancher.

4^o Dans chacun des compartiments situés au-dessous du pont principal, le plancher devra pouvoir être levé de façon à assurer l'accès facile et rapide de toutes les parties de la coque. Pour les planchers placés à plus de 120 centimètres au-dessus de l'arête supérieure de la quille, on se contentera de trapons de 60 centimètres de largeur au minimum, ménagés à des endroits convenables.

5^o Tous les escaliers conduisant aux ponts supérieurs et aux salons destinés à être utilisés par les passagers, doivent en règle générale être situés à l'intérieur de la périphérie du plan de la coque. Des exceptions peuvent être autorisées lorsque les conditions de stabilité du bateau n'en seront pas influencées défavorablement.

Roue du timonier.

Art. 56. La roue du timonier doit être placée au-dessus ou à l'avant de la partie centrale du bateau, à un endroit d'où l'on domine le bateau aussi bien que possible. Peuvent être exceptés de

la première prescription les bateaux devant effectuer des parcours 16 févr. 1940 dans des rivières ayant de nombreux tournants ou de forts courants et ceux d'une longueur inférieure à 25 mètres qui n'ont aucune construction surélevée. Le mécanisme commandant le gouvernail doit être disposé de telle manière que le bateau tourne du même côté que la partie supérieure de la roue du timonier; l'angle du gouvernail sur chaque bord sera limité à 45° au maximum.

Art. 57. 1° Tous les locaux du bateau doivent être pourvus d'appareils d'éclairage toujours prêts à être mis en service. Les bateaux sur lesquels est installé l'éclairage électrique auront un éclairage de réserve suffisant.

Appareils d'éclairage.

2° Pour l'éclairage au pétrole les lampes devront être fixées solidement aux parois ou suspendues au plafond.

3° Pour l'éclairage à l'acétylène, les appareils et conduites devront satisfaire aux exigences des règlements cantonaux, pour autant qu'il n'existera pas de prescriptions fédérales en la matière; il sera aussi pourvu à un éclairage de réserve suffisant.

4° Les récipients des lampes à huile ou à pétrole doivent être en métal.

B. Machines, tuyauterie, appareils pour l'éjection de l'eau de la cale et installations électriques.

Art. 58. 1° Les machines doivent être construites, montées et assemblées avec la coque de manière à présenter toutes les garanties voulues de solidité et de bonne marche.

Construction et travail des machines et chaudières.

2° Au cas où les chaudières viendraient à être remplacées, la pression de régime primitive de la machine ne pourra être augmentée qu'au vu d'une déclaration du constructeur reconnaissant cette augmentation comme admissible, ou au vu de calculs justificatifs.

Art. 59. La tuyauterie, les soupapes et les robinets ne seront pas fixés directement à la coque, mais ils doivent y être fixés au moyen d'anneaux rivés, en fer forgé. Sont exceptées de cette disposition les conduites d'un diamètre intérieur de moins de 50 mil-

Fixation de la tuyauterie, des soupapes et des robinets à la coque.

16 fevr. 1940 1imètres, qui débouchent au-dessus de la ligne du franc-bord. Les conduites aboutissant au-dessous de la ligne du tirant d'eau en pleine charge doivent se terminer par un robinet fixé à la coque.

Appareils pour
l'éjection de
l'eau de cale.

Art. 60. 1^o Les appareils pour l'éjection de l'eau de cale consisteront en un éjecteur ou une pompe à vapeur et une pompe à main pouvant être utilisée pour le remplissage des chaudières. Les bateaux d'un déplacement à lège de plus de 50 tonnes doivent posséder, en outre, une pompe de cale actionnée par la machine.

Les pompes à air des condenseurs doivent être installées de façon qu'elles puissent aussi être utilisées pour l'éjection de l'eau de cale.

2^o Le diamètre intérieur des conduites d'aspiration des appareils pour l'éjection de l'eau de cale doit mesurer 35 millimètres au minimum pour les bateaux d'un déplacement à lège n'excédant pas 50 tonnes (pour de très petits bateaux, il peut être réduit à 25 millimètres). Pour les bateaux d'un déplacement au-dessus de 50 tonnes, ce diamètre sera de 35 à 75 millimètres suivant le déplacement. L'éjecteur ou la pompe à vapeur doivent être installés de façon à pouvoir aspirer l'eau de chacun des compartiments du bateau séparés par les cloisons transversales, à l'exception du compartiment de proue et, cas échéant, de celui de poupe.

Appareils pour l'évacuation de l'eau de cale (art. 60).

1^o Sur les bateaux d'un déplacement à lège de 50 à 100 tonnes, les appareils pour l'évacuation mécanique de l'eau de cale doivent être disposés de manière que deux de ces appareils puissent simultanément aspirer l'eau de tous les compartiments mentionnés à l'article 60, chiffre 2.

2^o En outre, une pompe à main portative, pour l'évacuation de l'eau de tous les compartiments, se trouvera sur le pont des bateaux d'un déplacement à lège de plus de 100 tonnes; cette pompe devra pouvoir s'adapter à des tuyaux d'aspiration spéciaux pourvus de soupapes de retenue et arrivant jusqu'au pont principal.

3^o Le diamètre intérieur des tuyaux d'aspiration sera de

32 millimètres au moins et le rendement-minute de chaque appareil d'évacuation, de 60 litres pour les bateaux de moins de 10 tonnes de déplacement à lège, augmentera proportionnellement au déplacement pour arriver à 500 litres pour les bateaux d'un déplacement à lège de 500 tonnes.

Art. 61. Les installations électriques doivent être conformes aux prescriptions fédérales concernant l'établissement et l'entretien des installations électriques à faible et à fort courant.

Installations électriques.

C. Chaudières.

Art. 62. 1^o Les chaudières à vapeur doivent satisfaire, au point de vue de leur construction et des matériaux employés, aux exigences les plus modernes de la technique.

Construction des chaudières à vapeur.

D. Equipement général.

1. Bateaux.

Art. 64. 1^o Les agrès et appareils suivants doivent toujours se trouver à bord :

Ancres et chaînes.

a) Des ancles et chaînes, ou cordes, dont le nombre et les dimensions seront fixés suivant le déplacement du bateau en pleine charge.

En outre, il y aura à bord des bateaux ayant un déplacement de plus de 75 tonnes à lège, un cabestan, un cric et une paire de moufles.

A bord des bateaux naviguant en eau courante, il y aura encore au moins un bossoir, ou porte-manteaux, un dispositif pour le freinage des chaînes et un heurtoir pour fixer ces dernières aux écubiers.

c) Des bouées de sauvetage, 1 pour petits bateaux portant jusqu'à 10 personnes, 2 pour bateaux de 10 à 50 personnes; pour les bateaux plus grands, un nombre de bouées correspondant à l'équipage du bateau et un nombre double de ceintures de liège.

Les bouées de sauvetage doivent pouvoir porter 14 kg, les ceintures de liège 10 kg; ces engins doivent être placés à des endroits bien visibles et facilement accessibles aux voyageurs.

16 févr. 1940 Une ou deux des bouées doivent être munies de drisses et il y aura encore, dans un lieu facilement accessible, quelques autres drisses en réserve.

Barre de gouvernail. e) Une barre, avec moufles, si cela est nécessaire, pour la manœuvre du gouvernail.

Boussole. f) Une boussole compensée, avec habitacle, convenablement éclairée, ainsi qu'un carnet pour notices. La rose des vents doit avoir le diamètre suivant :

aa) pour les petits bateaux à vapeur, d'une capacité jusqu'à 20 personnes, au moins 8 à 10 centimètres;

bb) pour les bateaux d'une capacité de 20 à 100 personnes ou pour les bateaux à marchandises d'un tonnage s'élevant jusqu'à 50 tonnes, au moins 10 à 12 centimètres;

cc) pour les bateaux pouvant transporter plus de 100 personnes ou plus de 50 tonnes de marchandises, au moins 15 centimètres.

h) Conformément aux prescriptions des règlements de navigation en vigueur, un ou deux sifflets à vapeur; un sifflet doit pouvoir être mis en action depuis le poste du capitaine ou celui du timonier. En tant que cette question n'est pas réglée par les prescriptions des règlements de navigation, le son doit s'entendre facilement à 4 kilomètres de distance par un temps calme.

i) Une cloche pour signaux, qui doivent s'entendre, par un temps calme, à une distance de 1 kilomètre au moins.

k) Un cornet de brume dont le son doit, par un temps calme, se percevoir facilement à une distance de 500 mètres au moins.

l) Les feux de position (avec feux de réserve s'ils sont électriques ou à l'acétylène) ci-après désignés, savoir :

aa) à la proue, un feu blanc brillant placé à une hauteur de 3 mètres au moins au-dessus du pont principal, projetant une lumière uniforme sur tout le parcours d'un arc horizontal de $2\frac{1}{2}$ quarts de cercle, soit $1\frac{1}{4}$ quart de cercle de chaque côté, à partir de la ligne parallèle à l'axe longitudinal du bateau, dans la direction de l'avant; pour les bateaux qui doivent passer sous des ponts, ou dans d'autres cas particuliers, cette dimension de 3 mètres peut être réduite;

bb) à tribord, un feu vert projetant une lumière uniforme sur tout le parcours d'un arc horizontal de $1 \frac{1}{4}$ quart de cercle, à partir de la ligne parallèle à l'axe longitudinal du bateau, dans la direction de droite;

cc) à bâbord, un feu rouge projetant une lumière uniforme sur tout le parcours d'un arc horizontal de $1 \frac{1}{4}$ quart de cercle, à partir de la ligne parallèle à l'axe longitudinal du bateau, dans la direction de gauche;

dd) à la poupe, en tant que les règlements de navigation n'ont pas d'autres prescriptions, un feu bleu, projetant une lumière uniforme sur tout le parcours d'un arc horizontal de 2 quarts de cercle, soit 1 quart de cercle de chaque côté, à partir de la ligne longitudinale du bateau, dans la direction de l'arrière;

ee) les feux de côté des bateaux à vapeur doivent être placés de telle sorte qu'ils indiquent autant que possible la plus grande largeur du bateau et ne puissent être masqués par des objets ou par des personnes. Ces deux feux doivent en outre être pourvus, du côté intérieur, d'un écran parallèle à l'axe longitudinal du bateau, se prolongeant en avant, de telle sorte que la lumière, pour un observateur placé du côté opposé, ne soit pas visible de la proue. Cette dernière prescription doit être observée pour tout bateau avec feux de côté.

Les feux doivent être visibles par une nuit sombre et sans brume :

Pour les bateaux marchant à une vitesse de plus de 15 kilomètres à l'heure :

le feu de proue à 5 kilomètres,
les feux de côté à 3 kilomètres,
le feu de poupe à 0,5 kilomètre;

pour les bateaux marchant à une vitesse n'excédant pas 15 kilomètres à l'heure :

le feu de proue à 3 kilomètres,
les feux de côté à 2 kilomètres,
le feu de poupe à 0,5 kilomètre.

m) Les ustensiles et lampes nécessaires pour l'éclairage des

16 fevr. 1940 différents locaux et, suivant la grandeur du bateau, 1—5 lanternes portatives (falots).

n) Les pavillons nécessaires pour signaux, y compris le pavillon de détresse (un grand pavillon rouge).

o) Deux feux de Bengale (ces feux doivent avoir une durée de 5 à 10 minutes et montrer alternativement 5 fois la couleur rouge et la couleur verte).

p) Une boîte de secours avec inventaire, mode d'emploi et une instruction spéciale pour les soins à donner aux noyés.

q) Les cordages, étires, gaffes, bâches, bidons nécessaires, etc.

r) Les outils et matériaux nécessaires, tels que coussins de sable en toile imprégnée avec planches et pointelles, pouvant servir à étancher au mieux des voies d'eau, sans trop perdre de temps.

Les coussins de sable doivent être remplis d'une matière fine, peu perméable à l'eau et être suffisamment nombreux et volumineux pour pouvoir aveugler au moins une voie d'eau s'étendant sur deux couples.

s) Les installations et engins nécessaires pour combattre efficacement un commencement d'incendie à bord.

Les bateaux employant du combustible liquide devront avoir aussi à bord des couvertures pour combattre un commencement d'incendie.

Sur les bateaux d'un emplacement à lège de plus de 40 tonnes, les pompes de cale ou les pompes à vapeur devront être aménagées de manière à pouvoir être utilisées comme pompes à incendie; ces appareils seront pourvus, à cet effet, de tuyaux suffisamment longs et d'une lance.

t) Une boîte à outils contenant les outils nécessaires, scie, hache, marteau, tenailles, ciseaux, épissoir, pour petites réparations au bateau ou aux agrès.

u) Si le bateau est éclairé au pétrole, un bidon en métal à fermeture hermétique à vis.

2^o Pour les bateaux ayant un déplacement de moins de 40 tonnes à lège, un canot de sauvetage spécial n'est pas exigé, mais ils auront alors une ou deux paires de rames; ne sont pas

Objets divers
d'équipement.

Cordages,
outils.

non plus requis pour ces bateaux les objets mentionnés sous *i*), 16 fevr. 1940 *o*), *p*) et *t*).

3^o Une partie des tables et des bancs placés sur le pont des bateaux utilisés pour le transport des voyageurs doivent être mobiles et construits de manière à pouvoir flotter et offrir un point d'appui aux passagers en cas de sinistre. Tables et bancs flottants.

2^o Machines et chaudières.

Art. 65. Toute chambre des machines doit contenir :

a) Les clefs à écrous nécessaires, des outils tels qu'étau, marteaux, burins, limes, scies, ciseaux, mèches, alésoirs, compas, équerres, les matériaux nécessaires pour les joints et garnitures, les pièces de réserve nécessaires à l'entretien de la machine et des chaudières, ainsi qu'un jeu de boulons pour les paliers de l'arbre de couche, des clapets pour la pompe à air, des tubes pour les niveaux d'eau, des pièces de réserve pour les roues et des boulons de diverses dimensions. Outils et ustensiles dans la chambre des machines.

b) Outre les ustensiles nécessaires pour l'éclairage du local, une à trois lampes portatives et quelques bougies.

c) Une caisse en métal pour les déchets de coton usagés, dont le poids total ne doit pas dépasser 20 kg.

2. Chalands à moteur et bateaux à moteur.

a) Corps du bateau.

Art. 67. 1^o La construction des chalands à moteur et bateaux à moteur en fer est soumise aux mêmes prescriptions que celle des bateaux à vapeur. Il sera fait une application judicieuse de ces prescriptions pour les bateaux en bois, de tout genre, non pontés. Construction.

2^o En cas d'emploi de batteries d'accumulateurs, on fera en sorte que le corps du bateau ne puisse être détérioré par le suintement d'acides ou par des émanations de vapeurs. En vue de l'entretien et de l'examen de la coque, les batteries doivent pouvoir s'enlever facilement. Accumulateurs.

3^o Au franc-bord sont applicables d'une manière générale les dispositions établies à l'art. 52 pour les bateaux à vapeur. Le Franc-bord.

16 fevr. 1940 franc-bord des bateaux non pontés sera déterminé en tenant compte des conditions locales; il ne peut cependant être inférieur à 40 centimètres pour les chalands à moteur d'un tonnage s'élevant jusqu'à 80 tonnes et sera de 50 centimètres au moins pour les chalands à moteur d'un tonnage de plus de 80 tonnes.

Les plateaux servant de paravagues peuvent, suivant leur construction et leur ajustage, être pris en considération dans la détermination du franc-bord.

b) Moteurs, tuyauterie et appareils pour l'éjection de l'eau de cale.

Moteurs.

Art. 68. Les moteurs sont soumis aux prescriptions générales établies pour les machines à vapeur dans les articles 58, n° 1, et 59, ainsi qu'aux dispositions spéciales ci-après :

1° L'appareil de propulsion doit être construit pour la marche avant et arrière des bateaux et permettre une réduction de vitesse.

2° Les tubes d'allumage incandescents doivent être métalliques; les moteurs actionnés par des matières facilement inflammables, telles que la benzine, doivent être munis de l'allumage électrique.

3° Chaque moteur doit être pourvu d'égouttoirs pour recueillir les gouttes d'huile, etc.

4° Sur les chalands à moteur, utilisés pour le transport de voyageurs, le public ne pourra stationner près du moteur, ou dans la cabine du moteur, que si celui-ci est entouré d'une enveloppe et si la porte de la cabine du moteur s'ouvre au dehors.

5° Si le bateau est actionné électriquement, les moteurs, les conduites, les différents appareils ainsi que les batteries d'accumulateurs sont soumis aux dispositions énoncées à l'art. 61.

6° Les gazogènes à gaz pauvre ne peuvent être installés que sur des bateaux en fer ou sur des bateaux en bois construits spécialement à cet effet; le générateur sera, si possible, placé dans un local facilement aérable et séparé du moteur.

7° Les conduites d'alimentation des moteurs doivent être pourvues, à leur sortie de récipients, de soupapes d'arrêt ou de robinets fixés au récipient et pouvant être fermés depuis l'extérieur de la cabine du moteur.

Bateaux actionnés électriquement.

Moteurs au gaz de gazogène.

Conduites d'alimentation et tuyaux d'échappement.

8° Les conduites allant au réservoir doivent être introduites 16 févr. 1940 dans sa partie supérieure.

9° La tuyauterie, pour la conduite des matières combustibles, qui doit rester ouverte pendant la marche du moteur, sera facilement accessible et visible en tout temps.

10° Les tuyaux d'échappement des moteurs à explosion doivent être munis d'étouffoirs efficaces et conduits jusque par-dessus bord, de manière que le bruit du moteur n'empêche pas d'entendre les signaux acoustiques.

Ces tuyaux seront isolés au moyen d'une garniture et, s'ils passent à proximité des parties en bois du bateau, ils devront être refroidis d'une manière efficace.

11° A bord des chalands à moteur et des bateaux à moteur doivent se trouver au moins les appareils suivants pour l'éjection de l'eau de cale :

Appareils pour
l'éjection de
l'eau de cale.

a) Sur les bateaux à moteur d'une capacité de chargement allant jusqu'à 20 personnes, une pompe à main avec conduite d'aspiration d'un diamètre intérieur de 20 millimètres au moins.

b) Sur les bateaux à moteur d'une capacité de chargement de plus de 20 personnes, outre la pompe à main, une deuxième pompe actionnée par le moteur; le diamètre intérieur de la conduite d'aspiration sera déterminé suivant la grandeur du bateau et doit être de 20 millimètres au moins.

c) Sur les chalands à moteur utilisés exclusivement pour le transport des marchandises et d'un tonnage allant jusqu'à 50 tonnes, une pompe à main avec conduite d'aspiration d'au moins 50 millimètres de diamètre intérieur; sur ceux d'un tonnage supérieur à 50 tonnes, outre la pompe à main, une deuxième pompe actionnée par le moteur avec une conduite d'aspiration dont le diamètre intérieur sera aussi de 50 millimètres au moins.

d) Sur les chalands à moteur, utilisés temporairement pour le transport de voyageurs, outre la pompe à main, une deuxième pompe actionnée par le moteur; sur ceux d'un déplacement de plus de 40 tonnes à lège, outre ces deux pompes, un autre appareil mécanique pour l'éjection de l'eau de cale, pouvant être mis en fonction quand le moteur est arrêté.

16 fevr. 1940

c) Réservoirs et accessoires.

Réservoirs
pour le liquide
combustible.

Art. 69. 1^o Les réservoirs pour le liquide combustible doivent être d'une étanchéité parfaite et construits de façon à offrir toute sécurité au point de vue des dangers d'incendie. Ils seront placés aussi loin que possible du moteur et facilement accessibles.

2^o Le réservoir principal doit être placé dans un endroit séparé de la chambre du moteur, aussi frais que possible et bien aérable. Une disposition spéciale pour le remplissage de ce réservoir sera établie dans le but d'empêcher toute perte de liquide. Si l'on emploie des huiles difficilement inflammables et consistantes, les récipients peuvent être placés dans la chambre des machines.

3^o Le remplissage du récipient de service s'effectuera depuis le réservoir principal au moyen d'une conduite et d'une pompe à huile munie des soupapes de fermeture ou robinets nécessaires.

4^o Les récipients de service doivent avoir un appareil bien étanche permettant le contrôle de la réserve de liquide. Les niveaux à tube en verre ne sont tolérés qu'exceptionnellement; ils seront munis de robinets de fermeture et d'un appareil de protection.

Résistance.

Art. 70. Les conduites et les récipients doivent pouvoir résister à une pression de 2 atmosphères. Les soudures à l'étain ne sont pas admises.

d) Equipment général.

1^o Bateaux.

Prescriptions
générales
concernant
l'équipement.

Art. 71. 1^o Les prescriptions concernant les bateaux à vapeur sont applicables aux bateaux à moteur pontés, affectés au transport des voyageurs et aux bateaux pontés qui transportent des marchandises et dont le déplacement à lège dépasse 40 tonnes.

2^o Les prescriptions concernant les bateaux à vapeur sont également applicables aux bateaux à moteur non pontés de tout genre et aux bateaux à marchandises d'un déplacement à lège inférieur à 40 tonnes; toutefois, on n'exigera pas de canot de sauvetage pour cette catégorie de bateaux, mais ils devront avoir une ou

deux paires de rames. Pour les bateaux destinés au transport des marchandises, on pourra faire abstraction de bouées de sauvetage, à condition qu'il y ait à bord un nombre suffisant de planches (plateaux); on pourra également se dispenser d'avoir les objets mentionnés à l'art. 64 sous n° 1, lettres *h*), *i*), *o*), *p*) et *t*).

3° Pour donner les signaux acoustiques, les bateaux dont la vitesse maximum dépasse 15 km à l'heure seront pourvus d'un appareil à air comprimé (sifflet, sirène ou cornet), dont le son puisse être entendu à une distance d'au moins 2 kilomètres; pour les bateaux marchant à une vitesse inférieure, le cornet de brume ordinaire suffit.

4° En ce qui concerne les feux de position, les bateaux sont soumis aux dispositions suivantes :

Appareils à signaux acoustiques.

Feux de position.

a) Les chalands à moteur marchant sans voile et les bateaux à moteur porteront les feux prescrits à l'art. 64 sous n° 1, *lettres l*), *aa*), *bb*) et *cc*) et un feu blanc à l'arrière. Le feu de proue doit être situé à une hauteur de 1,5 mètre au moins au-dessus du plat-bord et les feux de bâbord et de tribord au moins 1 à 2 mètres de la proue.

b) Les chalands à moteur naviguant à voiles ne porteront que les feux de côté (bâbord et tribord) et le feu d'arrière.

2° Moteurs.

Art. 72. Dans la cabine du moteur il y aura toujours :

1° Les clefs à écrous, les outils, les garnitures et les matériaux nécessaires à l'entretien du moteur.

2° Les ustensiles nécessaires pour l'éclairage de la chambre du moteur et, en outre, un ou deux falots portatifs.

3° Une boîte en métal pour les déchets de coton usagés.

4° Une instruction concernant la manœuvre et l'entretien du moteur.

Outils et ustensiles dans la cabine du moteur.

C. Inspection, essais et entretien des bateaux.

1. Dispositions générales.

b) Récipients à air comprimé.

Art. 77. Les récipients à air comprimé doivent être constamment et soigneusement entretenus et remis en état. Ils sont exa-

16 févr. 1940 minés et essayés, conformément aux prescriptions du règlement du 24 mars 1916 concernant l'examen des récipients à air comprimé pour les moteurs à combustion des bateaux d'entreprises concédées.

c) Chaudières et réservoirs à vapeur.

Art. 78. 1^o Les entreprises de navigation doivent veiller à un entretien soigneux et continual des chaudières et remédier à cette occasion aux défauts que les agents de surveillance auront signalés lors des inspections et des essais.

2^o L'examen et les inspections des chaudières sont confiés à la Société suisse des propriétaires de chaudières à vapeur, sous la haute surveillance du Département des chemins de fer. Font règle, pour ce contrôle, les dispositions ci-après.

Art. 79. 1^o Les chaudières destinées à être montées pour la première fois dans un bateau seront inspectées et soumises à la première épreuve hydraulique officielle dans les ateliers du constructeur ou dans les établissements du propriétaire; après leur mise à bord, on procédera à une nouvelle visite et à la seconde épreuve hydraulique officielle. Ces examens auront lieu avant la pose de la matière isolante et avant le montage de l'autel et de la grille.

2^o Les garnitures et les appareils auxiliaires seront examinés soit avec la chaudière, soit séparément.

3^o Les conduites de vapeur principales doivent être comprises dans la seconde épreuve officielle, si elles n'ont pas déjà subi, avant le montage à la chaudière, une épreuve semblable après assemblage.

4^o la pression d'épreuve sera :

a) Pour les chaudières dont la pression effective va jusqu'à 10 atmosphères (1 at. = 1 kg par cm²), d'une fois et demie cette pression ou au moins d'une atmosphère en plus.

b) Pour les chaudières dont la pression effective excède 10 atmosphères, de 5 atmosphères en plus de cette pression.

5^o La pression d'épreuve sera vérifiée par un manomètre étalon et maintenu aussi longtemps que cela sera nécessaire pour

inspecter à fond toutes les parties. Dans la règle, on vérifiera en 16 fevr. 1940 même temps le manomètre de la chaudière.

6° Si, au cours de l'essai, des défauts importants sont constatés, tels que déformations permanentes, fortes fuites, fissures, etc., l'essai devra être répété après qu'on aura remédié à ces défauts.

7° Si l'essai donne un résultat satisfaisant, la chaudière sera poinçonnée en un endroit facilement accessible, mais pas sur la tôle elle-même. Le poinçon indiquera le numéro de fabrication, le timbre, ainsi que le nom de l'agent du contrôle. La pression effective maximum autorisée sera aussi marquée par un trait rouge sur le manomètre de la chaudière.

8° Pour les chaudières neuves en provenance de l'étranger, qui y ont subi une inspection de réception et une épreuve à la presse officielle, le Département des chemins de fer peut en reconnaître l'attestation présentée en original et renoncer au renouvellement de cette première épreuve.

Avant d'être utilisées, les chaudières usagées de provenance étrangère seront soumises à une inspection intérieure et extérieure et à une épreuve officielle.

Art. 80. L'essai à la presse doit être renouvelé :

a) Après chaque inspection intérieure, toutefois ensuite du détubage et avant de revêtir les chaudières de matériel isolant.

b) Quand une chaudière a subi une modification essentielle dans sa construction ou une réparation importante.

c) Lorsque l'agent du contrôle le jugera nécessaire, soit sur le vu des résultats des revisions annuelles, soit après une mise hors de service prolongée de la chaudière, soit enfin après un incident où la chaudière aurait pu être endommagée.

La pression d'épreuve doit être la même que celle du premier essai.

Aux cas prévus sous litt. a) seront aussi comprises dans l'épreuve les conduites de vapeur principales, après montage des différents tronçons, le cas échéant avant le montage à la chaudière; cette opération se fera avant que les conduites soient recouvertes de la matière isolante.

16 févr. 1940

Art. 81. Chaque chaudière doit être soumise annuellement à 2 inspections, l'une extérieure et l'autre intérieure. On pourra s'en abstenir si le bateau se trouve hors de service pour un temps indéterminé et si les chaudières ont été vidées, séchées et bien protégées.

Art. 82. 1^o Après qu'un bateau aura parcouru 500,000 kilomètres au maximum, ou 15 ans après sa première mise en service, les parois des chaudières seront inspectées à fond. A cet effet, les tubes bouilleurs, les tubes de fumée, ainsi que la matière isolante et les autres revêtements, la boîte à fumée et le surchauffeur seront enlevés et les chaudières soigneusement nettoyées. A cette occasion et en cas de besoin, les chaudières seront soulevées et les tubes seront enlevés en nombre suffisant pour que les chaudières puissent être aisément visitées.

2^o Cette révision sera renouvelée :

a) Chaque fois que les tubes devront tous ou pour la plupart être enlevés pour une raison quelconque (fuites, etc.).

b) Lorsque l'agent du contrôle ou l'autorité de surveillance le jugera nécessaire, soit sur le vu du résultat des révisions annuelles, soit en raison d'un fait spécial, soit enfin parce que les chaudières ne peuvent être visitées aisément à l'intérieur lors des inspections annuelles et que leur accès depuis l'extérieur est également difficile.

c) Chaque fois que le bateau aura de nouveau parcouru 350,000 kilomètres ou, au plus tard, tous les 12 ans après les révisions principales.

3^o Les délais fixés aux chiffres 1 et 2 peuvent être prolongés d'une façon appropriée, si cela paraît indiqué ensuite du résultat de l'inspection annuelle préalable.

Art. 83. Les résultats des inspections et des essais seront consignés par l'office de la Société suisse des propriétaires de chaudières dans un procès-verbal dressé en deux doubles, dont l'un sera remis au propriétaire de la chaudière et l'autre au Département des chemins de fer.

Art. 84. Les employés des entreprises examineront de temps

en temps, entre deux inspections extérieures, au moyen d'un manomètre de contrôle, si, à chaque chaudière, les soupapes de sûreté fonctionnent bien et si les manomètres indiquent juste. Les soupapes seront alors nettoyées à fond et plombées à nouveau. 16 févr. 1940

Il sera dressé procès-verbal de ces opérations.

d) Service des bateaux.

Art. 89. 1^o On n'emploiera pour le service des bateaux que des personnes du métier, offrant toute garantie. Le conducteur du bateau et le mécanicien doivent être âgés de 23 ans au moins, le timonier de 21 ans au moins, les bateliers et chauffeurs de 17 ans au moins.

2^o Le recrutement, l'instruction professionnelle et les examens du personnel doivent se faire selon les prescriptions établies par l'Association des entreprises suisses de bateaux à vapeur et approuvées par le Département des postes et des chemins de fer.

3^o L'autorité de surveillance détermine quel est l'équipage nécessaire pour la sécurité de la marche de chaque bateau. Abstraction faite du personnel de bureau qui ne peut être employé dans le service nautique et ne demeure pas constamment, en cas de besoin, à disposition pour ce service, l'équipage doit comprendre au moins le personnel suivant :

a) Sur les bateaux à vapeur.

Classe	I a	II a	III a	IV a	V a
Déplacement en pleine charge, en tonnes	101—240	241—320	321—400	401—480	481—560
Conducteur du bateau	1	1	1	1	1
Timonier	1	1	1	1	1
Bateliers	2	3	3	4	4
Mécanicien	1	1	1	1	1
Mécanicien en second	—	—	—	—	1
Chauffeurs	1	1	2	2	2
Total	6	7	8	9	10

Aptitudes et
âge du
personnel.

Recrutement
et examens.

Effectifs
de l'équipage.

16 févr. 1940

I. Lorsqu'il s'agit de constructions neuves ou de bateaux transformés, on peut, pour leur classement, tolérer de petits dépassemens du nombre de tonnes en pleine charge (5 %, mais au maximum 5 tonnes; exceptionnellement 10 % jusqu'à un déplacement en pleine charge de 20 tonnes).

II. Pour les bateaux jaugeant plus de 560 tonnes en pleine charge, l'équipage sera déterminé dans chaque cas d'après les dimensions du bateau.

III. Sur les bateaux de la classe I a et sur ceux qui jaugent moins de 100 tonnes, le conducteur peut assurer aussi le service du timonier si le poste de ce dernier est aménagé et disposé de telle façon qu'il ait de là une vue suffisante sur le bateau pour pouvoir accoster sûrement.

IV. Pour les bateaux plus petits que ceux de la classe I a, l'équipage du pont sera déterminé suivant le tableau b applicable aux bateaux à moteur, étant admis que les postes de commandement et de timonier sont réunis. Pour le service de la machine, un seul mécanicien suffit jusqu'à 50 tonnes de déplacement en pleine charge. Sur les bateaux de 51 à 100 tonnes de déplacement en pleine charge, un chauffeur devra être adjoint au mécanicien, à moins que les machines et les chaudières ne soient construites et disposées de manière à pouvoir être desservies par un seul homme.

V. Pour les bateaux qui présentent des conditions spéciales, telles que disposition particulière des superstructures, séparation des postes de mécanicien et de chauffeur, moteurs auxiliaires en plus grand nombre, dimensions extraordinaires des machines et chaudières, etc., ainsi que pour les bateaux qui font de longs parcours fluviaux, l'équipage doit être augmenté dans la mesure exigée par la sécurité de la marche.

VI. Pour les courses à vide ou autres courses de service, l'équipage peut être réduit dans une certaine mesure.

VII. Sur les bateaux chauffés au mazout, le personnel des machines peut être diminué dans la mesure où les installations le permettent.

Sur les bateaux où le personnel des machines devrait compter au moins 4 hommes, celui-ci peut être réduit d'une unité si des

installations et arrangements spéciaux facilitant le service le per- 16 févr. 1940 mettent.

VIII. Si le caissier n'est pas continuellement occupé à ses fonctions, il peut être compté dans l'équipage comme batelier, à condition qu'il demeure à disposition pour le service du pont au départ et à l'arrivée, ainsi que pendant la marche lorsque la visibilité est mauvaise, et s'il a subi au moins l'examen de batelier.

Le contrôle des billets pendant la marche peut être confié à des hommes du pont incorporés comme bateliers, à condition que ceux-ci restent — en cas de besoin — constamment à disposition pour le service du pont.

Si le contrôle des billets est confié à un agent spécial, celui-ci peut être compté dans l'équipage comme batelier s'il a subi l'examen de batelier et s'il reste à disposition pour le service du pont au départ et à l'arrivée, ainsi que pendant la marche lorsque la visibilité est mauvaise.

IX. Sur chaque bateau, un batelier doit être en mesure de remplacer le timonier et, éventuellement, le conducteur; sur les bateaux sans mécanicien en second, un chauffeur doit pouvoir remplacer le mécanicien. En outre, en cas d'urgence, le timonier doit pouvoir (pour une courte durée) prendre la place du conducteur et le mécanicien en second ou le chauffeur, celle du mécanicien; de même, sur les petites unités, le conducteur ou le batelier doivent pouvoir assurer le service de la machine et des chaudières et un batelier, remplacer le conducteur.

b) Sur les bateaux et canots à moteur servant au transport des voyageurs.

Personnel du pont.

Classe	I b	II b	III b	IV b
Déplacement en pleine charge, en tonnes	jusqu'à 10	11-40	41-100	plus de 100
Conducteur du bateau	1	1	1	équipage du pont
Bateliers	—	1	2	comme pour les bateaux à vapeur

16 févr. 1940

I. Sur les bateaux dont le ou les moteurs ne peuvent être commandés du poste du timonier, ou exigent une surveillance constante, l'équipage sera augmenté du personnel mécanicien nécessaire pour le service des moteurs.

II. En temps de faible trafic, les bateaux de moins de 15 tonnes de déplacement en pleine charge qui naviguent sur des canaux et de petits lacs, ou qui assurent des services locaux et des courses entre des points situés sur la même rive de lacs d'une certaine étendue, peuvent être desservis par un seul homme s'ils sont à pont fixe et sont rendus flottables par le moyen de cloisons étanches.

III. Les dispositions de la lettre *a*), chiffres I, VI et VIII, sont applicables aussi aux bateaux de la classe *b*).

c) Sur les bateaux à moteur servant au transport des marchandises.

Classe	I c	II c	III c
Charge admissible en tonnes	jusqu'à 120	121—220	221—320
Conducteur du bateau . . .	1	1	1
Bateliers	1	2	3

I. Pour les bateaux plus grands que ceux de la classe III c et pour les bateaux sans moteur, l'équipage sera déterminé dans chaque cas.

II. Si, de son poste, le conducteur d'un bateau de la classe I c ne peut s'entendre avec le batelier à la proue ou ne peut le voir, ou si, du poste du conducteur, le champ de visibilité est insuffisant dans toutes les directions, l'équipage devra être augmenté d'un batelier.

III. Sur les bateaux des classes I c à III c dont le chargement exige une surveillance spéciale pendant la marche ou qui présentent des conditions particulières, le nombre des bateliers sera augmenté d'une unité.

IV. Sur les bateaux de la classe I c dont la charge dépasse 16 févr. 1940 80 tonnes, l'équipage sera augmenté d'un batelier lorsque la visibilité est mauvaise. Si, pendant la marche, la visibilité devient mauvaise et qu'il ne se trouve pas à bord un troisième homme, le bateau devra accoster au plus proche endroit propice.

V. Les dispositions de la lettre *a*, chiffre I, et de la lettre *b*, chiffre I, sont applicables aussi aux bateaux de la classe *c*.

d) Dispositions communes aux bateaux à moteur des catégories *b* et *c*.

Les dispositions de la lettre *a*, chiffres V et IX, sont aussi applicables, par analogie, aux bateaux mentionnés sous lettres *b* et *c*.

CHAPITRE IV.

Dispositions concernant le service.

b) Prescriptions spéciales.

1. Charge des bateaux.

Art. 97. La charge d'un bateau ne doit jamais excéder la charge maximum fixée par le permis de navigation. Pour les bateaux à marchandises, la ligne de flottaison en pleine charge ne dépassera pas l'arête inférieure des plaques de franc-bord.

Interdiction
des excès de
charge.

2. Feux de position.

Art. 98. Dès le coucher jusqu'au lever du soleil et par tous les temps, les bateaux en service porteront les feux prescrits.

Durée des
feux.

c) Dispositions concernant les transports de matières dangereuses.

Art. 103. Le règlement de transport des entreprises de chemins de fer et de bateaux à vapeur suisses fait règle pour les marchandises exclues du transport ou celles qui n'y sont admises qu'à certaines conditions.

Matières
dangereuses.

16 fevr. 1940

CHAPITRE V.

Ports et débarcadères.

Construction des débarcadères. Art. 104. 1^o *c)* Pour les constructions en fer, les dispositions de l'ordonnance du Conseil fédéral concernant le calcul et l'épreuve des ponts et charpentes métalliques sur les chemins de fer suisses feront règle.

d) Seront applicables aux constructions en béton armé les prescriptions en vigueur pour les chemins de fer suisses.

Chaînes de clôture. 4^o Pour éviter tout encombrement, les débarcadères seront, autant que possible, pourvus de chaînes de clôture.

Engins de sauvetage. Art. 105. Les ports et débarcadères, utilisés pour le transport régulier et périodique des voyageurs, doivent être munis d'engins de sauvetage, tels que gaffes et bouées de sauvetage avec drisses.

Ordonnance

21 févr.
1940

sur le

Fonds de la chasse.

Le Conseil-exécutif du canton de Berne

Sur la proposition des Directions des forêts et des finances,

arrête :

1^o Le Fonds de la chasse actuellement existant est déposé à la Caisse hypothécaire comme fonds spécial conformément à l'art. 1^{er}, paragr. 2 et 3, de la loi du 3 juillet 1938 sur l'administration des finances de l'Etat.

2^o Est compétent pour décider de l'emploi dudit fonds et de son produit : le Directeur cantonal des forêts.

3^o La présente ordonnance sera insérée au Bulletin des lois et publiée dans la Feuille officielle.

Berne, le 21 février 1940.

Au nom du Conseil-exécutif:

*Le président,
D^r H. Dürrenmatt.*

*Le chancelier,
Schneider.*

23 févr.
1940

Arrêté du Conseil-exécutif

concernant

les traitements fondamentaux du personnel de l'Etat de Berne.

Le Conseil-exécutif du canton de Berne

Vu l'art. 12 du décret du 14 novembre 1939 concernant les traitements du personnel de l'Etat de Berne;

Sur la proposition de la Direction des finances,

arrête :

Article premier. Pour le calcul de la rétribution fondamentale selon l'art. 1^{er}, lettre *a*, du décret du 14 novembre 1939 sur les traitements du personnel de l'Etat, font règle les montants suivants, qui sont réputés déterminés pour l'année, savoir :

I. Autorités supérieures de l'administration centrale.

Art. 2. Conseil-exécutif.

Président du Conseil-exécutif	fr. 16,070
Membres du Conseil-exécutif	» 15,000

Art. 3. Cour suprême.

Président de la Cour suprême	fr. 13,750
Membres de la Cour suprême	» 12,690

Art. 4. Tribunal administratif et Commission des recours.

Président du Tribunal administratif	fr. 13,380
Président de la Commission des recours	» 12,690
Expert-chef de cette commission	fr. 7,200—10,660
Autres experts de la même commission	» 6,080— 8,890
Experts-adjoints	» 5,710— 8,410

Art. 5. Chancelleries.

23 févr.
1940

a) Chancellerie d'Etat.

Chancelier	fr. 8,310—12,690
Substitut (actuellement adjoint de l'archiviste cantonal)	» 6,080— 8,890
Archiviste cantonal	» 7,200—10,660
Traducteur	» 6,550— 9,660
Adjoint du traducteur	» 5,710— 8,450
Rédacteur du Bulletin des délibérations du Grand Conseil (poste accessoire, 50 % des allocations spéciales)	» 4,430— 5,000

b) Greffe de la Cour suprême.

Greffier de la Cour suprême	fr. 7,570—10,660
Greffiers de chambre	» 5,710— 8,450
Suppléant du greffier de la Cour suprême, supplément	» 460— 550
Greffier du Tribunal de commerce, supplément	» 460— 550

c) Greffes du Tribunal administratif et de la Commission des recours.

Greffier du Tribunal administratif	fr. 7,010— 9,990
1 ^{er} secrétaire de la Commission des recours .	» 5,900— 9,110
Autres secrétaires de cette commission	» 5,340— 7,910

d) Secrétariats des Directions.

Secrétaires des Directions	fr. 6,640— 9,550
Supplément selon l'art. 40, lettre <i>d</i> , du décret du 5 avril 1922	» 460— 550

II. Autres fonctionnaires de l'administration centrale.

Art. 6. Ministère public.

Procureur général	fr. 8,690—12,240
Procureur suppléant	» 7,570—10,660
Procureur de l'arrondissement de Berne	» 7,570—10,660
Procureurs des autres arrondissements	» 7,140—10,050

23 févr.
1940

Art. 7. Direction de la justice.

Inspecteur	fr. 7,570—10,660
1 ^{er} adjoint de l'inspecteur	» 6,080— 8,890
2 ^{me} adjoint	» 5,710— 8,450
Chef de l'Office des mineurs	» 7,570—10,660
Avocat des mineurs du Mittelland	» 7,100—10,100
Avocats des mineurs de l'Oberland et du Jura	» 7,140—10,050

Art. 8. Direction de la police.

Chef de l'Office de la circulation routière	fr. 8,130—10,360
Adjoint de cet office	» 6,920— 9,060
Préposé à l'état civil	» 6,640— 9,550
Officier d'état civil de Berne	» 7,480—10,550
Préposé au patronage	» 5,710— 8,450
Inspecteur des cinématographes	» 5,710— 8,450
Commandant de gendarmerie	» 7,570—10,660
Capitaine de gendarmerie	» 5,900— 8,670
1 ^{er} lieutenant de gendarmerie	» 5,710— 8,450

Art. 9. Direction des affaires militaires.

Commissaire cantonal des guerres	fr. 7,200—10,660
Un adjoint de ce commissaire	» 5,710— 8,450
Un autre adjoint, chef du service de la taxe militaire	» 6,640— 9,550
Reviseurs de ce même service	» 5,710— 7,910
Commandants d'arrondissement de Berne et Bienne	» 6,640— 9,550
Autres commandants d'arrondissement	» 6,640— 9,390
Chefs de section de Berne et Bienne	» 4,870— 6,940
Chefs de section de Thoune, Delémont et Langenthal	» 4,540— 6,480

Les traitements des autres chefs de section sont fixés par le Conseil-exécutif, conformément à l'art. 16 du décret du 20 septembre 1916 sur l'administration militaire.

Intendant des casernes fr. 5,590— 7,560

Art. 10. Direction de l'instruction publique.

23 févr.

Inspecteurs secondaires jusqu'à fr. 10,560* 1940

avec après 3 années de service un supplément de » 550

Inspecteurs primaires fr. 6,210— 8,950

Gérant de la Librairie de l'Etat » 5,710— 7,910

Université :

Professeurs ordinaires (allocations entières) » 8,820—12,180

Professeurs extraordinaires (fonction principale) jusqu'à fr. 8,820*

Professeurs extraordinaires (fonction accessoire) » » 4,410*

Privat-docents rétribués fr. 540— 1,080*

Recteur, supplément fr. 1,000

Secrétaire du rectorat, supplément » 2,000

Intendant de l'Université, avec casuel et 70 % des allocations supplémentaires . fr. 5,470— 7,650

Ecole normale :

Maîtres ordinaires de Berne-Hofwil, ayant domicile à Berne-ville » 7,200—10,660

Autres maîtres ordinaires » 6,770—10,050

Maîtresses ordinaires » 5,650— 8,090

Directeurs, supplément selon l'établissement jusqu'à fr. 1,580*

Maîtres auxiliaires à horaire de leçons restreint, par heure hebdomadaire (calculé sur la base de 25 heures par semaine) . fr. 243— 372

Maîtresses auxiliaires à horaire de leçons restreint, par heure hebdomadaire . » 194— 290

Ecole cantonale :

Maîtres au gymnase » 6,770—10,050

Maîtres au progymnase » 6,400— 9,610

Recteur, supplément » 1,120— 1,330

Maîtres auxiliaires ayant moins de 22, soit

25 heures de leçons (calculé sur la base de 25 heures par semaine) :

au gymnase, par heure hebdomadaire . » 243— 372

au progymnase, par heure hebdomadaire » 225— 327

23 févr.
1940

Art. 11. Direction des affaires communales.

Inspecteur	fr. 7,210	8,870
Adjoint	» 5,710	7,570

Art. 12. Direction de l'assistance publique.

Inspecteur cantonal de l'assistance publique	fr. 7,200	10,660
Adjoints de cet inspecteur	» 5,710	8,450
Adjoints de la Direction	» 5,710	8,450

Art. 13. Direction des cultes.

a) Clergé évangélique réformé et catholique-chrétien.

Traitements en espèces des ecclésiastiques :

dans les localités de la classe 0	fr. 5,010	7,410
» » » » » 1	» 4,960	7,360
» » » » » 2	» 4,910	7,310
» » » » » 3	» 4,860	7,260
» » » » » 4	» 4,810	7,210
» » » » » 5	» 4,760	7,160

Traitements en espèces des diacres de l'Eglise évangélique-réformée et des vicaires permanents de l'Eglise catholique-chrétienne :

1° sans liaison avec un autre poste rétribué :

dans les localités de la classe 0	fr. 3,700	5,700
» » » » » 1	» 3,650	5,650
» » » » » 2	» 3,600	5,600
» » » » » 3	» 3,550	5,550
» » » » » 4	» 3,500	5,500
» » » » » 5	» 3,450	5,450

2° en liaison avec un autre poste rétribué » 1,400 — 4,850*

Desservants, s'il ne s'agit pas d'un ecclésiastique en fonctions (pas d'allocation de résidence) fr. 3,260

Contribution de l'Etat au traitement des vicaires permanents » 3,040*

Rétribution en espèces des vicaires non permanents (pas d'allocation de résidence) :

traitement de l'Etat » 1,330
traitement à la charge de l'ecclésiastique » 670

b) Clergé catholique-romain.

23 fevr.
1940

Traitements en espèces des curés :

dans les localités de la classe 0	fr. 3,540	— 5,400
» » » » » 1	» 3,490	— 5,350
» » » » » 2	» 3,440	— 5,300
» » » » » 3	» 3,390	— 5,250
» » » » » 4	» 3,340	— 5,200
» » » » » 5	» 3,290	— 5,150

Traitements de l'Etat des vicaires permanents au siège de la paroisse :

dans les localités de la classe 0	fr. 3,190	— 3,430
» » » » » 1	» 3,140	— 3,380
» » » » » 2	» 3,090	— 3,330
» » » » » 3	» 3,040	— 3,280
» » » » » 4	» 2,990	— 3,230
» » » » » 5	» 2,940	— 3,180

Traitements de l'Etat des vicaires permanents ayant siège indépendant à l'endroit de la succursale :

dans les localités de la classe 0	fr. 3,550	— 3,850
» » » » » 1	» 3,500	— 3,800
» » » » » 2	» 3,450	— 3,750
» » » » » 3	» 3,400	— 3,700
» » » » » 4	» 3,350	— 3,650
» » » » » 5	» 3,300	— 3,600

Vicaires personnels (pas d'allocation de résidence) :

traitements de l'Etat	fr. 1,140
traitements à la charge du curé	» 570
Desservants (pas d'allocation de résidence)	» 2,710

Art. 14. Direction de l'intérieur.

Chef de l'Office du travail	fr. 7,200	— 10,660
Adjoint de cet office	» 5,710	— 8,450
Chef de l'Office des apprentissages	» 7,200	— 10,660
Adjoint de cet office	» 6,080	— 8,890

23 févr. 1940	Chimiste cantonal	fr. 7,570—10,660
	1 ^{er} chimiste du Laboratoire cantonal	» 6,550— 9,440
	2 ^{me} » » » »	» 5,620— 7,800
	3 ^{me} » » » »	» 5,150— 7,260
	Inspecteurs des denrées alimentaires	» 6,080— 8,890
	Directeur de la Chambre du commerce et de l'industrie	» 7,200—10,640
	Secrétaire de cette Chambre	» 7,150—10,130
	Adjoint de cette Chambre	» 6,080— 8,870
	Inspecteur des poids et mesures (poste accessoire, 20 % des allocations spéciales) . . .	» 1,780— 1,960

Art. 15. Direction des affaires sanitaires.

Médecin cantonal, poste principal fr. 8,690—12,240

Si le poste est occupé à titre accessoire, le traitement est fixé par le Conseil-exécutif selon le temps consacré à la fonction.

Art. 16. Direction des travaux publics et des chemins de fer.

Architecte cantonal	fr. 7,200—10,660
Ingénieur en chef cantonal	» 8,690—12,240
Adjoint de l'ingénieur en chef	» 6,550— 9,440
Ingénieurs d'arrondissement	» 6,830— 9,770
Ingénieurs hydraulistes	» 6,550— 9,440
Géomètre cantonal	» 7,200—10,660
Chef de service de la Direction des chemins de fer	» 7,200—10,660
Architectes et techniciens de l'administration centrale et des ingénieurs d'arrondissement	» 4,220— 8,450*
Géomètres du bureau du cadastre	» 4,220— 8,450*

Art. 17. Direction des finances.

Contrôleur cantonal des finances	fr. 8,690—12,240
Adjoint du contrôleur	» 5,710— 8,450
Reviseurs	» 5,710— 8,450
Inspecteur des finances	» 8,690—10,730
Adjoint de l'inspecteur	» 7,200— 9,430
Intendant des impôts	» 8,690—12,240

Adjoints des autorités de taxation et chef du service de la taxe des successions	fr. 6,080— 8,890	23 févr. 1940
Autres adjoints de l'Intendance	» 5,710— 8,450	
Gérant de la Caisse de prévoyance	» 6,640— 8,500	
Chef du Bureau de statistique	» 7,200—10,660	

Art. 18. Direction de l'agriculture.

Vétérinaire cantonal	fr. 7,200—10,660
Ingénieur agricole	» 7,200—10,660
Adjoint de cet ingénieur	» 6,640— 9,550

Art. 19. Direction des forêts.

Conservateurs des forêts	fr. 7,200—10,660
Inspecteurs forestiers	» 6,640— 9,770
Adjoint de la Direction des forêts	» 6,640— 9,550

Les fonctions d'inspecteur cantonal des mines sont exercées par les trois conservateurs des forêts, qui touchent de ce chef une indemnité de fr. 400.

Art. 20. Si parmi plusieurs fonctionnaires assimilés les uns aux autres, l'un est chargé de la suppléance permanente du chef commun, le Conseil-exécutif peut lui allouer un supplément annuel de fr. 460 à 1050.*

III. Fonctionnaires de district.

Art. 21. Préfets, président de tribunal, conservateurs du registre foncier, greffiers de tribunal, préposés aux poursuites et faillites :

I ^{re} classe : Berne	fr. 7,480—10,550
II ^{me} classe :	
a) Bienne, Berthoud, Courtelary, Moutier, Porrentruy, Thoune, Interlaken	» 7,140—10,050
b) secrétaire de la préfecture de Berne, adjoints du bureau du registre foncier de Berne et de l'office des poursuites et faillites de Berne-Ville . . .	» 5,710— 8,450

23 févr. 1940	III ^{me} classe : Aarwangen, Delémont, Konolfingen, Nidau, Signau	fr. 6,210 — 8,410
	IV ^{me} classe : Aarberg, Büren, Fraubrunnen, Franches-Montagnes, Frutigen, Laufon, Seftigen, Bas-Simmental, Trachselwald, Wangen	» 5,840 — 7,870
	V ^{me} classe : Cerlier, Laupen, Neuveville, Oberhasle, Haut-Simmental, Schwarzenbourg, Gessenay	» 5,370 — 7,440

Art. 22. Suppléments en cas de réunion de fonctions :

dans les districts de la III ^{me} classe des traitements	fr. 1,400 — 1,640
dans les districts de la IV ^{me} classe des traitements	» 1,160 — 1,360
dans les districts de la V ^{me} classe des traitements	» 930 — 1,080

Art. 23. Fonctionnaires du service des finances dans les districts :

a) Receveurs de district à poste principal : même traitement que pour les fonctionnaires du district en cause.	
Receveurs à poste accessoire	fr. 1,500 — 3,500*
b) facteur des sels de Berne	» 5,200 — 6,700
autres facteurs des sels	» 500 — 3,000*

IV. Fonctionnaires des établissements de l'Etat.

Art. 24. Maternité cantonale :

Directeur	fr. 2,320 — 2,880
Intendant (demi-allocation de résidence)	» 4,750 — 6,280
Sage-femme en chef	» 3,260 — 4,550
Sages-femmes de la Maternité, sages-femmes de la policlinique, sage-femme préposée au service du pavillon, infirmière du service radiographique	» 2,330 — 3,320

Art. 25. Maisons cantonales de santé de La Waldau, Münsingen et Bellelay :

23 févr.
1940

1 ^o Directeur	fr. 9,780—13,620
2 ^o un médecin-chef de service, suppléant du directeur à La Waldau et Münsingen	» 8,380—10,810
3 ^o un second médecin-chef de service à La Waldau et Münsingen	» 7,450— 9,720
4 ^o un troisième médecin-chef de service à La Waldau et Münsingen	» 6,520— 8,630
5 ^o un médecin-chef de service à Bellelay, suppléant du directeur	» 5,130— 7,030
6 ^o les médecins-assistants de Münsingen et Bellelay	
a) s'ils possèdent un diplôme suisse de médecine	» 3,730— 5,740
b) s'ils n'ont pas pareil diplôme	» 3,170— 5,740
(Quant aux médecins-assistants de La Waldau, leur rétribution est réglée par l'ordonnance concernant les traitements des assistants de l'Université.)	
7 ^o les intendants de La Waldau et Münsingen	» 6,150— 8,580
8 ^o les économies de La Waldau, Münsingen et Bellelay	» 5,220— 7,520
9 ^o l'intendant-adjoint de Bellelay	» 4,290— 6,040
10 ^o les intendants-adjoints de La Waldau et Münsingen	» 3,730— 5,580

Art. 26. Ecoles techniques.

Maîtres :

I ^{re} classe (études supérieures complètes d'ingénieur ou d'architecte et expérience pratique suffisante)	fr. 7,030— 9,960
II ^{me} classe (maîtres de branches spéciales) .	» 6,570— 9,410
III ^{me} classe (maîtres d'atelier)	» 5,640— 8,320
Supplément des directeurs	» 1,340*

23 févr.
1940

Art. 27. Musée cantonal des arts et métiers :

Directeur	fr. 7,480—10,550
Bibliothécaire et secrétaire de la Commission d'experts	» 6,080— 8,890

Art. 28. Ecole de sculpture sur bois de Brienz :

Directeur	fr. 5,550— 8,200
Maîtres	» 4,620— 7,130

Art. 29. Autres établissements.

Directeurs des établissements ci-après désignés :

Ecoles d'agriculture, agricoles d'hiver, de laiterie, d'économie alpestre, d'horticulture, d'arboriculture et de culture maraîchère, écoles ménagères	fr. 5,840—10,700*
Pénitenciers	» 5,840—10,700*
Maisons de travail	» 5,840— 8,540*
Maison de discipline	» 5,840— 8,540*
Asile de sourds-muets	» 5,650— 7,390*
Foyers d'éducation	» 5,650— 7,390*

Maîtres aux écoles d'agriculture, agricoles d'hiver, de laiterie, d'économie alpestre, d'horticulture, d'arboriculture et de culture maraîchère	fr. 3,790— 9,390*
---	-------------------

V. Employés.

Art. 31. Employés en général.

a) Employés de l'administration centrale travaillant hors de la commune de Berne :

I ^{re} classe	fr. 4,910— 6,910
II ^{me} »	» 4,440— 6,370
III ^{me} »	» 3,980— 5,850
IV ^{me} »	» 3,330— 5,110
V ^{me} »	» 2,860— 4,390

b) Autres employés de l'administration centrale, ainsi qu'employés de l'administration de district ayant siège dans la commune de Berne :

23 févr.
1940

I ^{re} classe	fr. 4,870— 6,940
II ^{me} »	» 4,410— 6,410
III ^{me} »	» 3,940— 5,870
IV ^{me} »	» 3,290— 5,140
V ^{me} »	» 2,830— 4,410

c) Autres employés de l'administration de district :

I ^{re} classe	fr. 4,720— 6,690
II ^{me} »	» 4,160— 6,160
III ^{me} »	» 3,790— 5,640
IV ^{me} »	» 3,230— 5,010
V ^{me} »	» 2,860— 4,290

Supplément aux secrétaires de la Cour suprême et des tribunaux de Berne possédant un brevet d'avocat ou de notaire	» 740— 860
Supplément au caissier de l'Office des poursuites de Berne	» 740— 860
Suppléments pour chefs de chancellerie . . .	» 280— 860*

Art. 32. Employés de police.

	Stationnés dans la commune de Berne	Stationnés hors de la commune de Berne
Sergent-major et fourrier .	fr. 4,500—6,520	fr. 4,490—6,460
Sergents	» 3,960—5,900	» 3,940—5,830
Caporaux	» 3,690—5,580	» 3,660—5,510
Appointés	» 3,410—5,160	» 3,380—5,090
Gendarmes	» 3,310—5,050	» 3,280—4,990
Recrues	fr. 6.— par jour	fr. 6.—

Art. 33. Les chiffres marqués d'un astérisque (*) dans les art. 2 à 32 indiquent les limites dans lesquelles le Conseil-exécutif a la compétence de fixer la rétribution fondamentale pour chaque cas par arrêté particulier.

23 févr.
1940

Art. 34. Pour les groupes du personnel spécifiés à l'art. 85 du décret du 5 avril 1922, les traitements seront réglés à nouveau par revision des règlements, arrêtés et instructions y relatifs.

Art. 35. Aux traitements fondamentaux indiqués dans le présent arrêté s'ajoutent les allocations de résidence, de famille et pour enfants prévues dans le décret sur les traitements du 14 novembre 1939.

Art. 36. Les relèvements ou réductions de traitement résultant de changement quant au nombre des années de service, au domicile, à l'état civil ou au nombre des enfants, ont effet dès l'expiration du trimestre pendant lequel le fait en cause s'est produit.

Les fonctionnaires et employés ont l'obligation d'annoncer par écrit à l'autorité dont ils relèvent tous changements survenant quant au domicile, à l'état civil ou au nombre des enfants. Si ensuite d'omission de donner cet avis il est versé des allocations trop élevées, le montant touché en trop doit être remboursé à raison du double.

Le droit à une augmentation des allocations pour cause de changement dans le domicile, l'état civil ou le nombre des enfants, ne court que dès l'expiration du trimestre pendant lequel le changement a été annoncé par écrit à l'autorité dont relève l'intéressé.

Art. 37. La garantie de la situation acquise, selon l'art. 10 du décret sur les traitements du 14 novembre 1939, ne vaut que pour le poste ou la classe occupés au 31 décembre 1939.

Art. 38. Le présent arrêté a effet rétroactif au 1^{er} janvier 1940. Il sera publié dans la Feuille officielle et inséré au Bulletin des lois.

Berne, le 23 février 1940.

Au nom du Conseil-exécutif:

Le président,
D^r H. Dürrenmatt.

Le chancelier,
Schneider.