



## A propos de ce livre

Ceci est une copie numérique d'un ouvrage conservé depuis des générations dans les rayonnages d'une bibliothèque avant d'être numérisé avec précaution par Google dans le cadre d'un projet visant à permettre aux internautes de découvrir l'ensemble du patrimoine littéraire mondial en ligne.

Ce livre étant relativement ancien, il n'est plus protégé par la loi sur les droits d'auteur et appartient à présent au domaine public. L'expression "appartenir au domaine public" signifie que le livre en question n'a jamais été soumis aux droits d'auteur ou que ses droits légaux sont arrivés à expiration. Les conditions requises pour qu'un livre tombe dans le domaine public peuvent varier d'un pays à l'autre. Les livres libres de droit sont autant de liens avec le passé. Ils sont les témoins de la richesse de notre histoire, de notre patrimoine culturel et de la connaissance humaine et sont trop souvent difficilement accessibles au public.

Les notes de bas de page et autres annotations en marge du texte présentes dans le volume original sont reprises dans ce fichier, comme un souvenir du long chemin parcouru par l'ouvrage depuis la maison d'édition en passant par la bibliothèque pour finalement se retrouver entre vos mains.

## Consignes d'utilisation

Google est fier de travailler en partenariat avec des bibliothèques à la numérisation des ouvrages appartenant au domaine public et de les rendre ainsi accessibles à tous. Ces livres sont en effet la propriété de tous et de toutes et nous sommes tout simplement les gardiens de ce patrimoine. Il s'agit toutefois d'un projet coûteux. Par conséquent et en vue de poursuivre la diffusion de ces ressources inépuisables, nous avons pris les dispositions nécessaires afin de prévenir les éventuels abus auxquels pourraient se livrer des sites marchands tiers, notamment en instaurant des contraintes techniques relatives aux requêtes automatisées.

Nous vous demandons également de:

- + *Ne pas utiliser les fichiers à des fins commerciales* Nous avons conçu le programme Google Recherche de Livres à l'usage des particuliers. Nous vous demandons donc d'utiliser uniquement ces fichiers à des fins personnelles. Ils ne sauraient en effet être employés dans un quelconque but commercial.
- + *Ne pas procéder à des requêtes automatisées* N'envoyez aucune requête automatisée quelle qu'elle soit au système Google. Si vous effectuez des recherches concernant les logiciels de traduction, la reconnaissance optique de caractères ou tout autre domaine nécessitant de disposer d'importantes quantités de texte, n'hésitez pas à nous contacter. Nous encourageons pour la réalisation de ce type de travaux l'utilisation des ouvrages et documents appartenant au domaine public et serions heureux de vous être utile.
- + *Ne pas supprimer l'attribution* Le filigrane Google contenu dans chaque fichier est indispensable pour informer les internautes de notre projet et leur permettre d'accéder à davantage de documents par l'intermédiaire du Programme Google Recherche de Livres. Ne le supprimez en aucun cas.
- + *Rester dans la légalité* Quelle que soit l'utilisation que vous comptez faire des fichiers, n'oubliez pas qu'il est de votre responsabilité de veiller à respecter la loi. Si un ouvrage appartient au domaine public américain, n'en déduisez pas pour autant qu'il en va de même dans les autres pays. La durée légale des droits d'auteur d'un livre varie d'un pays à l'autre. Nous ne sommes donc pas en mesure de répertorier les ouvrages dont l'utilisation est autorisée et ceux dont elle ne l'est pas. Ne croyez pas que le simple fait d'afficher un livre sur Google Recherche de Livres signifie que celui-ci peut être utilisé de quelque façon que ce soit dans le monde entier. La condamnation à laquelle vous vous exposeriez en cas de violation des droits d'auteur peut être sévère.

## À propos du service Google Recherche de Livres

En favorisant la recherche et l'accès à un nombre croissant de livres disponibles dans de nombreuses langues, dont le français, Google souhaite contribuer à promouvoir la diversité culturelle grâce à Google Recherche de Livres. En effet, le Programme Google Recherche de Livres permet aux internautes de découvrir le patrimoine littéraire mondial, tout en aidant les auteurs et les éditeurs à élargir leur public. Vous pouvez effectuer des recherches en ligne dans le texte intégral de cet ouvrage à l'adresse <http://books.google.com>



730.

A. hydr. 444

Chemin.

Cux: 12: 118.

DONUM  
**LUDOVICI II.**

AUGUSTISSIMI  
BAVARIÆ REGIS.

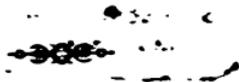
# CHEMIN DE FER.



## ARRÊTÉS DU ROI ET RÈGLEMENT GÉNÉRAL

du 1<sup>er</sup> septembre 1838.

*Chemin de Fer.*



**EXPLOITATION.**



**ARRÊTÉS DU ROI ET RÈGLEMENT GÉNÉRAL**

du 1<sup>er</sup> septembre 1838.



**Bruxelles,**

**IMPRIMERIE DE P.-M. DE VROOM.**

—  
**1838.**

**Bayerische  
Staatsbibliothek  
München**

**BIBLIOTHECA  
REGIA  
MONACENSIS**

**BIBLIOTHECA  
MAXIMILIANI II  
REGIS**

# Chemin de Fer.

---

## EXPLOITATION.

---

### INSTITUTION D'UN DIRECTEUR UNIQUE.

---

**LÉOPOLD**, *Roi des Belges*,

A tous présents et à venir, salut.

Notre Ministre des Travaux Publics nous ayant exposé que, plus de 50 lieues (1) de chemins de fer se trouvant aujourd'hui livrées à la circulation, il est devenu indispensable de considérer ces lignes indépendamment des sections à l'étude ou en cours d'exécution, et d'en soumettre l'Administration à un principe d'unité qui a manqué jusqu'à présent ;

Sur la proposition de ce Ministre ;

Nous avons arrêté et arrêtons :

#### ARTICLE PREMIER.

Il y aura un seul Directeur, sous les ordres immédiats de notre Ministre des Travaux Publics, pour les Chemins de Fer en exploitation, considérés indépendamment des lignes en cours d'exécution ou à l'étude.

---

(1) 256,600 mètres ou environ 64 lieues de France.

ART. 2.

Les instructions données, tant par le Département que par les Ingénieurs-Directeurs, seront réunies, par les soins de notre Ministre des Travaux Publics, en un seul règlement, avec les modifications et additions que l'expérience a fait reconnaître, et les précautions que nécessite le mode spécial de construction et d'exploitation des Chemins de Fer belges.

Notre Ministre des Travaux Publics est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Ostende, le 1<sup>er</sup> septembre 1838.

**LÉOPOLD.**

Par le Roi :

*Le Ministre des Travaux Publics,*

**NOTHOMB.**

---

# TENUE DE SERVICE

SUR

LES TRAVAUX ET AU CHEMIN DE FER.

---

**LÉOPOLD, *Roi des Belges,***

A tous présents et à venir, salut.

Vu l'avant-dernier paragraphe de l'article 7 de l'arrêté organique du corps des Ponts et Chaussées du 29 août 1831, ainsi conçu : « Il est rigoureusement prescrit de porter l'uniforme sur les travaux ; »

Voulant assurer l'exécution de cette mesure, indispensable dans l'intérêt de la discipline, en déterminant, à l'exemple de ce qui a été réglé pour la douane par notre arrêté du 18 octobre 1832, une tenue de service autre que l'uniforme principal ;

Considérant d'ailleurs qu'il est devenu nécessaire de prendre une disposition analogue à l'égard des fonctionnaires, employés et agents quelconques du Chemin de Fer ;

Sur la proposition de notre Ministre des Travaux Publics,

Nous avons arrêté et arrêtons :

## ARTICLE PREMIER.

Les membres du corps des Ponts et Chaussées et les fonctionnaires et employés du Chemin de Fer porteront en tenue de service :

La redingotte en drap bleu, croisée sur la poitrine, doublée en velours noir, avec deux rangs de boutons jaunes et collet montant ;

Le pantalon en drap bleu demi-collant, avec bande éga-

lement en drap bleu (de 5 centimètres de largeur) sur la couture, liserés compris ;

Chapeau ou bonnet uniforme entouré d'un galon de 3  $\frac{1}{2}$  centimètres ; une épée, sans que cependant celle-ci soit obligatoire en tenue de service.

ART. 2.

Le cordon de capote, dit fourragère, distinguera la hiérarchie des fonctionnaires et employés jusqu'au grade correspondant à celui d'officier, inclusivement.

ART. 3.

Cette marque distinctive sera portée de la manière suivante :

Par l'Inspecteur-Général, en poil de chèvre bleu, coulant en or, avec miroirs ronds, deux floches en or mat, garnies de trois étoiles en argent, torsades à graines d'épinard ;

Par les Inspecteurs, mêmes cordon et accessoires, avec deux étoiles ;

Par les Ingénieurs-Directeurs, y compris l'Ingénieur-Directeur chargé de l'administration des Chemins de Fer en exploitation, et qui, aux termes de notre arrêté du 1<sup>er</sup> septembre 1838, porte le titre spécial de *Directeur de l'Administration des Chemins de Fer en exploitation*, ainsi que par les Ingénieurs en chef, mêmes cordon et accessoires, sans étoile.

Par les Ingénieurs en chef Mécaniciens, mêmes cordon et accessoires, collier des floches en argent ;

Par les Ingénieurs de première classe et le Contrôleur en chef au Chemin de Fer, ainsi que par le Régisseur comptable, mêmes cordon et accessoires, le gland et le collier en argent ;

Par les Ingénieurs de deuxième et de troisième classe et les

**Contrôleurs au Chemin de Fer, même cordon sans miroirs ; coulants d'or, floches également en or à petites torsades ;**

**Par les Sous-Ingénieurs et les Contrôleurs-Adjoints au Chemin de Fer, mêmes cordon et accessoires que ci-dessus, sauf le collier de la floche, en argent ;**

**Par les Conducteurs de première classe et les Receveurs de première classe au Chemin de Fer, même cordon ; les coulants, le gland et le collier de la floche en argent, les torsades en or ;**

**Par les Conducteurs de deuxième classe et les Receveurs de deuxième classe au Chemin de Fer, cordon comme ci-dessus ; coulants, gland, collier en argent et filigranes en or ;**

**Par les Conducteurs de troisième classe et les Receveurs de troisième classe au Chemin de Fer, même cordon ; coulants, gland en argent, collier en soie bleue et argent, filigranes en or ;**

**Par les délégués du Régisseur comptable, même tenue d'après leur classe que celle des Receveurs ;**

**Par les Aspirants-Conducteurs, Surveillants, Chefs d'atelier Mécaniciens, mêmes cordon, coulants, gland et collier mi-partis argent et soie bleue, filigranes en or et soie.**

**Les dispositions qui précèdent s'appliquent par assimilation, aux termes du § 2 de l'article 5 de notre arrêté du 24 juillet 1837, aux Ingénieurs-Mécaniciens et autres membres auxiliaires du corps des Ponts et Chaussées.**

#### ART. 4.

**Les marques distinctives du grade des autres employés seront :**

**Pour les Chefs-Gardes au Chemin de Fer, habit-veste en drap bleu, collet idem, double galon en argent bordant le collet, boutons blancs ;**

Pour les Machinistes, veste en drap bleu, collet idem, bordé d'un galon en argent, soutenu d'une baguette;

Pour les Gardes-convois et Chauffeurs, mêmes habit-veste ou veste, collet bordé d'un galon en argent et d'un numéro;

Pour les Gardes en général, capote bleue, collet rouge, casquette ou chapeau en cuir vernissé portant un numéro;

Pour les ouvriers, une plaque au bras gauche, portant l'inscription : *Chemin de Fer*, et un numéro;

ART. 5.

Notre Ministre des Travaux Publics est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Ostende, le 1<sup>er</sup> septembre 1838.

**LÉOPOLD.**

Par le Roi :

*Le Ministre des Travaux Publics,*

**NOTHOMB.**

---

# CAISSE DE PENSIONS

ET

CAISSE DE SECOURS.

---

**LÉOPOLD, *Roi des Belges,***

A tous présents et à venir, salut.

Sur la proposition de notre **Ministre des Travaux Publics,**

Nous avons arrêté et arrêtons :

## ARTICLE PREMIER.

Il est institué une caisse de pensions et une caisse de secours dans l'intérêt du personnel des Chemins de Fer de l'État.

Ces institutions recevront leurs effets à partir du 1<sup>er</sup> octobre 1838.

## ART. 2.

La caisse des pensions est instituée pour les veuves et orphelins des fonctionnaires et employés du Chemin de Fer, ayant une nomination royale ou ministérielle, sans faire partie du corps des Ponts et Chaussées.

Les fonctionnaires et employés de l'Administration centrale du Département des Travaux Publics, qui n'appartiennent ni aux corps des Ponts et Chaussées et des Mines, ni à la Marine de l'État, ni à l'Administration des Postes, participent aux charges et aux bénéfices de cette caisse, de la même manière que les fonctionnaires et employés du Chemin de Fer.

La caisse de secours est établie en faveur des ouvriers employés par l'Administration dans les différents services du Chemin de Fer.

## CHAPITRE I<sup>er</sup>.

### CAISSE DE PENSIONS.

#### § I<sup>er</sup>. — *Formation et Revenus de cette caisse.*

##### ART. 3.

La caisse des pensions se formera d'une retenue sur les traitements et suppléments de traitement de tous les fonctionnaires ou employés, mariés ou non, dans la proportion qui suit :

3 p. c. de tous les traitements montant à cinq mille francs et au-dessus.

2  $\frac{1}{2}$  p. c. de tous les traitements montant de 2,500 à 5,000 fr.

2 p. c. de tous les traitements au-dessous de 2,500 fr.

##### ART. 4.

Tout fonctionnaire ou employé, marié ou non, qui, à l'avenir, sera promu à un grade supérieur à celui qu'il occupe, ne recevra, pendant le premier mois qui suivra sa promotion, que le traitement de son grade antérieur; la différence en plus sera acquise à la caisse.

Il en sera de même en cas d'augmentation de traitement sans promotion.

##### ART. 5.

Tout fonctionnaire ou employé, marié actuellement ou qui se mariera par la suite, sera tenu, pour que, après son décès, sa femme ou ses enfants orphelins aient droit à la pension, de verser à la caisse, dans le terme de dix ans, outre la contribution fixée par l'art. 3, une somme égale au montant de la pension allouée à sa veuve par l'art. 8.

Ce versement se fera par dixièmes.

Pour les employés mariés au 1<sup>er</sup> octobre 1838, le pre-

mier dixième sera dû le 1<sup>er</sup> janvier 1839, et les autres successivement d'année en année.

Pour les employés qui se marieront postérieurement au 1<sup>er</sup> octobre 1838, le premier dixième sera dû 3 mois après leur mariage ; les autres le seront successivement d'année en année.

L'on aura la faculté de verser le tout ou plusieurs dixièmes en une fois, en anticipant sur les époques de versement. Dans ce cas, la caisse accordera un escompte correspondant à l'intérêt qu'elle retirera du placement de ses fonds.

Les fonctionnaires ou employés célibataires seront admis à faire les versements prévus au présent article, ainsi que ceux prévus à l'art. 6, afin de s'exempter de cette contribution, en tout ou en partie, à l'époque où ils se marieraient.

Dans ce cas, les époques de versement seront réglées de commun accord avec la commission administrative, qui appréciera, en outre, s'il y a lieu d'accorder une modération.

#### ART. 6.

Tout fonctionnaire ou employé marié, promu à un grade supérieur à celui qu'il occupe, payera à la caisse, dans le délai de six mois, une somme équivalente à l'augmentation de pension à laquelle sa femme aura droit par suite de l'avancement qu'il aura obtenu.

Il en sera de même en cas d'augmentation de traitement sans promotion.

#### ART. 7.

Tout fonctionnaire ou employé marié, dont la femme sera morte sans enfants mineurs, aura droit au remboursement de la contribution qu'il pourra avoir payée en vertu des art. 5 et 6 ; et ce, au moyen d'une exemption du versement prescrit à l'art. 3, jusqu'à concurrence de la somme reçue.

Si ce fonctionnaire ou employé a des enfants mineurs, le

remboursement n'aura lieu que lorsque le plus jeune de ses enfants aura atteint l'âge de 18 ans.

Si le fonctionnaire ou employé meurt avant le remboursement intégral, l'excédant sera acquis à la caisse.

§ II. — *Des Pensions à charge de la caisse.*

ART. 8.

Les veuves d'employés avec un ou plusieurs enfants mineurs, y compris ceux issus d'un précédent mariage, recevront de la caisse une pension correspondant à 20 p. c. du traitement fixe ordinaire dont le mari jouissait au moment de son décès.

Les enfants mineurs, dans le sens du présent arrêté, sont ceux ayant moins de 18 ans.

ART. 9.

La pension des veuves sans enfants mineurs sera de 16 p. c. du traitement du mari décédé.

ART. 10.

S'il existe plus de trois enfants mineurs, il sera accordé à ce titre, pour chaque enfant mineur au-dessus du nombre de trois, un supplément de pension correspondant à 3 p. c. du traitement du fonctionnaire ou employé décédé.

S'il existe des enfants mineurs d'un mariage antérieur de l'employé décédé, la pension, et, le cas échéant, le supplément de pension, seront partagés, par portions égales, entre tous les enfants mineurs du défunt et la veuve, cette dernière comptant pour deux.

ART. 11.

Une retenue de 10 p. c. sera exercée, jusqu'à due concurrence, sur la pension de la veuve dont le mari, ou des orphelins dont le père n'aura pas satisfait entièrement aux conditions des art. 5 et 6.

**ART. 12.**

En cas de mort des deux époux, le tuteur recevra, pour chaque orphelin mineur au-dessous de quatre, le tiers de la pension allouée à la veuve; si les orphelins mineurs sont au nombre de plus de trois, le tuteur recevra, pour chaque enfant au-dessus de ce nombre, le supplément de pension déterminé par l'art. 10. Néanmoins le total de la pension et du supplément sera partagé, par parts égales, entre les enfants.

**ART. 13.**

Les pensions et suppléments de pension seront payés, dans les proportions fixées par l'article précédent, aux enfants mineurs d'une veuve d'employé qui contractera une nouvelle union.

**ART. 14.**

La pension spécifiée aux art. 12 et 13 et les suppléments de pension dont il s'agit aux art. 10, 12 et 13, cesseront d'être payés :

1<sup>o</sup> Les suppléments de pension,

Lorsque le nombre des enfants au-dessous de 18 ans sera réduit à trois;

2<sup>o</sup> La pension,

Chaque fois que l'un des trois plus jeunes enfants aura atteint dix-huit ans ou sera décédé.

**ART. 15.**

Les pensions payées par la caisse des veuves et orphelins sont essentiellement inaliénables. Les titulaires ne peuvent les aliéner ni les déléguer en tout ou en partie.

Elles ne peuvent être saisies, étant réputées secours alimentaires. ( Art. 530 et 531 du code de procédure civile.)

§ III. — *Perte de la Pension.*

ART. 16.

Toute veuve qui contracte un nouveau mariage perd, pour elle-même, les droits à la pension.

ART. 17.

La participation à la caisse se perd par suite de démission donnée ou reçue, et par suite d'un jugement infamant.

Toutefois, si le fonctionnaire ou employé reçoit sa démission, ou subit un jugement infamant, l'année de pension, ou la partie qu'il en aurait payée, conformément aux art. 5 et 6, lui sera restituée ou payée à ses héritiers.

§ IV. — *Frais d'Inhumation.*

ART. 18.

Dans les trois jours qui suivront le décès d'un fonctionnaire ou employé, il sera compté par la caisse à sa veuve ou à ses parents 5 p. c. de son traitement annuel, pour subvenir aux frais de l'inhumation.

Il devra être justifié de l'emploi des deux tiers au moins de cette somme.

§ V. — *Direction et Administration de la caisse.*

ART. 19.

Le fonds des veuves et orphelins est administré gratuitement par une commission de sept membres, dont six appartenant à l'Administration des Chemins de Fer et le septième à l'Administration centrale du Département des Travaux Publics.

Les membres de la commission sont désignés par le Ministre.

La commission élit son président, son comptable et son secrétaire.

ART. 20.

A partir de 1839, le Ministre fera mandater au profit de la commission administrative, dans le courant du mois de janvier, les sommes auxquelles les retenues stipulées au profit de la caisse seront présumées devoir s'élever pour l'année entière.

Il déterminera le montant de ces sommes sur le vu d'un travail raisonné d'évaluation qui lui sera soumis par la commission.

Au 31 décembre suivant, ces avances seront régularisées d'après le compte du produit effectif des retenues. Un supplément sera alors accordé à la commission, si les sommes payées par anticipation se trouvent être inférieures au produit effectif des retenues.

Dans le cas contraire, les sommes payées en trop seront défalquées des avances à faire sur l'exercice suivant.

Les traitements et suppléments de traitement ne seront mandatés au profit des titulaires qu'à concurrence des sommes auxquelles ils s'élèveront après déduction des retenues établies en faveur de la caisse des pensions, le Département des Travaux Publics conservant les différences à titre de remboursement des avances faites à la commission administrative.

Les sommes qui seront dues au fonds des veuves pour le quatrième trimestre de 1838, seront mandatées au profit de la commission en janvier 1839.

ART. 21.

La commission veille à tous les intérêts du fonds des veuves; elle tient la main à ce que les versements prescrits soient exactement effectués; elle examine les demandes de pensions et transmet ses avis au Ministre; elle tient écri-

tures régulières de toutes les recettes et dépenses; elle acquitte, soit par elle-même, soit par un intermédiaire, les pensions auxquelles ont droit les veuves et enfants d'employés.

**ART. 22.**

La commission administrative s'assemble une fois par trimestre, sauf les réunions extraordinaires provoquées par le Président.

**ART. 23.**

Elle établit et présente au Ministre, tous les 3 mois, un état de situation de la caisse. Au terme de chaque année, elle rédige un compte rendu détaillé, qui sert de base à la régularisation des sommes lui avancées par le Ministre, et dont il est donné connaissance aux fonctionnaires et employés de l'Administration des Chemins de Fer et de l'Administration centrale du Département des Travaux Publics.

**ART. 24.**

Les fonds de la caisse seront déposés dans une caisse d'épargne, au choix du Ministre des Travaux Publics, ou placés de toute autre manière offrant des garanties suffisantes et autorisée par le Ministre.

**ART. 25.**

Les intérêts des fonds de la caisse seront joints au capital primitif, et ne pourront être employés à aucun autre usage.

**ART. 26.**

Il ne peut être encaissé ou délivré de fonds que sous la responsabilité du président ou de son délégué et du comptable, lesquels sont tenus de soumettre leurs actes à l'approbation de la commission lors de chaque assemblée, puis à celle du Ministre.

En cas de contestation, la question est déferée au **Ministre**, qui prononce en dernier ressort.

**ART. 27.**

La Direction de la caisse veillera à ce que les pensions et suppléments de pension accordés aux orphelins ou aux enfants d'une veuve remariée, soient effectivement employés à leurs besoins et à leur éducation.

Les tuteurs et les mères tutrices seront responsables de l'emploi de ces fonds envers la Direction de la caisse.

§ VI. — *Formalités exigées pour obtenir la Pension.*

**ART. 28.**

Toute veuve, tout tuteur d'orphelins ou d'enfants mineurs ayant droit à la pension, transmettra, dans le délai de six semaines de la mort du fonctionnaire ou employé, ou du nouveau mariage de la mère, la demande de pension au **Ministère des Travaux Publics**, et donnera à l'appui les pièces suivantes :

1<sup>o</sup> La veuve sans enfants :

A. L'extrait mortuaire de son mari ;

B. L'extrait de l'acte de mariage ;

C. La commission de son mari ;

2<sup>o</sup> La veuve avec moins de quatre enfants :

A. Outre les pièces spécifiées au n<sup>o</sup> 1, le certificat de vie d'un de ses enfants ;

3<sup>o</sup> La veuve avec plus de trois enfants mineurs :

A. Outre les pièces spécifiées au n<sup>o</sup> 1, l'extrait de naissance et un certificat de vie de chaque enfant mineur ;

4<sup>o</sup> Le tuteur d'orphelins :

A. L'extrait mortuaire du père et de la mère ;

B. La commission du père ;

C. Les extraits de naissance de tous les enfants mineurs et un certificat de vie pour chacun d'eux ;

5<sup>o</sup> Le tuteur d'enfants dont la mère est remariée :

- A. L'extrait de l'acte du nouveau mariage de la mère ;
- B. L'extrait de naissance et le certificat de vie de chaque enfant mineur.

ART. 29.

Le Ministre des Travaux Publics, ayant pris l'avis de la Direction de la caisse, soumet au Roi ses propositions tendant à ce qu'un brevet de pension soit délivré à la veuve ou au tuteur qui aura rempli les formalités prescrites à l'article précédent.

§ VII. — *Formalités exigées pour le payement de la pension.*

ART. 30.

Toute veuve pensionnée devra, pour obtenir le payement de sa pension, adresser tous les trois mois à la Direction de la caisse un certificat de vie constatant qu'elle n'a pas contracté un nouveau mariage.

Si elle a moins de quatre enfants, elle devra adresser un certificat de vie pour un de ses enfants ; si elle a plus de trois enfants mineurs, elle devra adresser un certificat de vie de tous ses enfants.

Les tuteurs d'orphelins et d'enfants dont la mère est remariée, sont tenus d'envoyer de semblables certificats.

ART. 31.

Les pensions et suppléments de pension seront payés tous les trois mois.

ART. 32.

Les pensions et suppléments de pension prendront cours le lendemain du décès du fonctionnaire ou employé, pourvu que les demandes aient été faites dans le délai prescrit à l'art. 27.

Si la demande était adressée plus tard, la pension obtenue ne prendrait cours que du jour où elle aurait été accordée.

**ART. 33.**

Lorsqu'une veuve viendra à mourir dans le courant d'un trimestre, ses héritiers auront droit à la totalité du trimestre de la pension.

Si elle laisse des enfants mineurs, leur pension individuelle prendra cours à dater du trimestre suivant.

**ART. 34.**

Le supplément de pension pour les mineurs au-dessus de trois, et la pension d'orphelins, seront également payés pour le trimestre entier pendant lequel ces enfants seraient morts, ou auraient atteint l'âge de 18 ans.

**§ VIII. — *Du domicile exigé des Pensionnés.***

**ART. 35.**

Toute veuve pensionnée sera tenue de fixer son domicile en Belgique.

Néanmoins, une veuve née à l'étranger peut aller se fixer dans son pays, ou une veuve née Belge dans celui de son mari; mais l'une et l'autre, dans ce cas, devront se soumettre à une retenue d'un tiers de la pension.

Cette retenue ne sera pas applicable aux suppléments de pension accordés aux enfants mineurs au-dessus du nombre de trois, ni aux pensions d'orphelins, quand même leurs parents seraient tous deux nés en Belgique.

**ART. 36.**

Chaque changement de domicile devra être porté à la connaissance de la Direction de la caisse.

*Disposition générale.*

**ART. 37.**

Si les fonds de la caisse ne suffisaient pas pour payer les pensions et suppléments de pension déterminés par le présent arrêté, il sera fait, sur chaque pension, une retenue proportionnelle, qui sera néanmoins bonifiée aux titulaires dès que la situation de la caisse le permettra.

Cette retenue ne pourra avoir lieu que par suite d'un arrêté pris par le Roi, sur la proposition du Ministre des Travaux Publics.

**CHAPITRE II.**

**CAISSE DE SECOURS.**

**ART. 38.**

Le fonds de la caisse des secours se formera d'une retenue de 1 pour cent sur les salaires des ouvriers.

Les salaires seront portés intégralement dans les états de quinzaine : les retenues s'opéreront en moins payant, par les soins du régisseur comptable.

**ART. 39.**

Le livret de l'ouvrier fera foi de sa participation à la caisse de secours.

**ART. 40.**

Des secours seront accordés sur les fonds de la caisse :

1<sup>o</sup> Aux ouvriers rendus momentanément impropres au travail par des blessures ou par d'autres circonstances inhérentes au service du Chemin de Fer ;

2<sup>o</sup> Aux ouvriers que des blessures ou des circonstances inhérentes au service du Chemin de Fer auraient rendus à toujours impropres au travail ;

3° Aux veuves et aux familles d'ouvriers qui auraient péri par suite d'accidents survenus dans le service du Chemin de Fer.

**ART. 41.**

La gestion du fonds de la caisse de secours est confiée à la commission administrative instituée pour le fonds des veuves.

L'état de la caisse et la liste des secours accordés seront affichés, de trimestre en trimestre, aux principales stations.

**ART. 42.**

A partir de 1839, le Ministre fera mandater au profit de la commission, dans le courant du mois de janvier de chaque année, les sommes auxquelles la retenue stipulée à l'art. 38 sera présumée devoir s'élever pour l'année entière.

Au 31 décembre suivant, et successivement d'année en année, ces avances seront régularisées de la manière prévue pour le fonds des veuves.

**ART. 43.**

Les règles prescrites pour le fonds des veuves, sous le rapport du placement des fonds, sont applicables à la caisse des secours.

**ART. 44.**

Tout ouvrier congédié, remercié ou qui volontairement cesse de travailler au Chemin de Fer, perd tout droit à des secours, et ne peut prétendre à aucun remboursement de retenues.

**ART. 45.**

Les secours sont accordés par le Roi sur la proposition que lui fait le Ministre, après avoir entendu le chef de service que la chose concerne et la commission administrative; le Roi en règle la quotité et la durée, d'après les circonstances, en ayant égard à la situation de la caisse, et, autant que possible, au taux du salaire de l'ouvrier.

*Disposition commune.*

ART. 46.

Les retenues opérées sur les traitements ou les salaires par mesure de discipline seront acquises à la caisse des pensions ou des secours, d'après les distinctions qui résultent de l'art. 2, ainsi que les retenues mises pour condition à des congés.

Notre Ministre des Travaux Publics est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera inséré au *Bulletin officiel*.

Donné à Ostende, le 1<sup>er</sup> septembre 1838.

**LÉOPOLD.**

Par le Roi :

- *Le Ministre des Travaux Publics,*

**NOTHOMB.**

---

# Chemin de Fer.

---

## EXPLOITATION.

---

### RÈGLEMENT GÉNÉRAL.

---

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS,

Vu l'arrêté du Roi en date de ce jour et notamment l'article 2, ainsi conçu : « Les instructions données, tant par le Département que par les Ingénieurs-Directeurs, seront, par les soins du Ministre, réunies en un seul règlement avec les modifications et additions que l'expérience a fait découvrir et les précautions que nécessite le mode spécial de construction et d'exploitation des chemins de fer belges ; »

Vu l'article unique de l'arrêté royal du 26 juillet 1834, autorisant le Ministre à régler, d'après les besoins du service, les qualités, traitements et indemnités des employés attachés aux travaux et à l'administration du Chemin de Fer, ainsi que l'article unique de l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> juillet 1838, l'arrêté organique du corps des Ponts et Chaussées du 29 août 1831 et les dispositions complémentaires du 26 mai et du 24 juillet 1837 ;

Vu les arrêtés pris par le Roi le 5 mai 1835, le 6 janvier

et le 22 novembre 1836, en exécution de la loi du 12 avril 1835, laquelle charge le Gouvernement de l'exploitation du Chemin de Fer;

Arrête :

## TITRE PRÉLIMINAIRE.

*Administration des Chemins de Fer en Exploitation.*

### SERVICES PRINCIPAUX.

#### ARTICLE PREMIER.

L'administration des Chemins de Fer en exploitation comprend trois services principaux :

- 1<sup>o</sup> Le service de l'entretien et de la police de la route;
- 2<sup>o</sup> Le service des moyens d'exploitation;
- 3<sup>o</sup> Le service des convois et des recettes.

Elle sert en outre d'intermédiaire à l'administration de la poste aux lettres. (*Arrêté royal du 25 août 1837.*)

#### ART. 2.

Chaque service a ses agents, mais tous subordonnés au Directeur de l'administration, seul en rapport avec le Ministre (*Arrêté royal du 1<sup>er</sup> septembre 1838*). Ces agents, bien que distincts par la nature de leurs fonctions, se doivent mutuellement aide et assistance chaque fois qu'ils en sont requis, les instructions devant néanmoins toujours être données et exécutées dans l'ordre hiérarchique.

#### ART. 3.

Il y a près de l'administration un régisseur comptable,

également en rapport avec le Ministre ( *Arrêté royal du 31 janvier 1838, art. 1<sup>er</sup>, § dernier* ).

---

## Titre Premier.

*Services de l'entretien et de la Police de la Route.*

### CHAPITRE 1<sup>er</sup>.

#### *Dispositions générales.*

##### ART. 4.

Il y a, sous les ordres immédiats du Directeur, des ingénieurs, chargés chacun de l'ensemble du service d'une ou de plusieurs lignes.

L'ingénieur aura sous ses ordres, pour chaque section, un conducteur.

Ce conducteur sera assisté, pour la surveillance journalière et les détails du service, par myriamètre environ d'étendue de la section, d'un aide ou surveillant résidant à pied-d'œuvre.

Un aspirant-conducteur ou aide-surveillant est spécialement attaché à l'ingénieur pour la tenue des écritures et de la comptabilité.

Un conducteur ne pourra, qu'avec l'autorisation du Ministre, remplir les fonctions d'ingénieur; un surveillant celles de conducteur. ( Art. 358. )

##### ART. 5.

La résidence de l'ingénieur sera déterminée par le Ministre, sur la proposition du Directeur.

•

La résidence des conducteurs et surveillants sera déterminée par le Directeur, d'après les dispositions indiquées ci-après.

ART. 6.

Chaque mois, avant le 25, le Directeur transmettra au Ministre et à l'Inspecteur-général la liste du personnel avec les résidences telles qu'il les a fixées pour le mois suivant. Il sera donné avis au Ministre et à l'Inspecteur-général de chaque mutation, dans les 3 jours où elle aura été faite.

ART. 7.

L'ingénieur ne pourra, si ce n'est pour prendre des ordres du Directeur, s'absenter sans l'autorisation du Ministre; le conducteur ne le pourra, sous aucun prétexte, sans l'autorisation du Directeur, le surveillant sans l'autorisation de l'ingénieur.

Cette autorisation sera demandée et accordée suivant l'ordre hiérarchique, et toujours par écrit.

On entend par absence tout éloignement de la ligne, quant à l'ingénieur; de la section, quant au conducteur; de la partie de section, quant au surveillant.

Il sera fait mention des autorisations d'absence sur la liste mensuelle du personnel à transmettre au Ministre et à l'Inspecteur-général, avec indication de l'agent qui, chaque fois, a rempli l'*intérim*.

Toute absence de plus de dix jours est qualifiée de *congé*.

Les congés ne sont accordés qu'avec l'autorisation du Ministre. ( Art. 69, 177. )

Il est bien entendu que l'obligation de circuler dans l'étendue de la ligne, de la section ou partie de section, n'emporte pas, pour l'ingénieur, le conducteur ou le surveillant, la faculté de demeurer hors de la résidence qui lui est assignée.

**ART. 8.**

Les gardes-ponts et gardes-tunnels sont nommés par le Ministre sur la présentation faite par le Directeur, d'après la proposition de l'ingénieur.

Les gardes-barrières, gardes-excentriques et aides-pontonnières sont nommés par le Directeur, sur la présentation de l'ingénieur.

Il sera donné avis au Ministre et à l'Inspecteur-général de ces nominations, dont il sera délivré expédition au titulaire, d'après la formule arrêtée par le Ministre.

Dans cet avis il sera fait mention de l'âge, du lieu de naissance et des antécédents de l'individu nommé.

**ART. 9.**

L'ingénieur choisira directement et répartira, suivant les besoins, les cantonniers, ouvriers et ateliers nécessaires aux travaux ordinaires ou aux réparations éventuelles.

**ART. 10.**

L'entretien journalier, ayant pour objet la conservation du bon état de la route, consiste dans l'affermissement et le redressement du rail-way, le remplacement partiel des rails, coussinets ou billes détériorés ou hors d'usage ; le curage des fossés et aqueducs ; la conservation des talus, plantations et pavages, ainsi que l'entretien ordinaire des ouvrages d'art et dépendances de la route, et notamment la conservation des mécanismes des ponts et des entrées des voies d'évitement et de croisement.

**ART. 11.**

La police a pour but d'assurer la circulation, en veillant au maintien des arrêtés, règlements et instructions sur la matière, et en prévenant tout obstacle ou embarras sur

.

le rail-way, principalement dans les galeries souterraines au passage des ponts mobiles, aux traversées à niveau des chaussées, chemins et sentiers.

ART. 12.

La police a, en outre, pour objet l'application au Chemin de Fer des lois et règlements sur la grande voirie, en ce qui concerne notamment les entraves à la circulation, les usurpations de terrain et les alignements en cas de construction par les riverains.

Hors les agents et ouvriers employés au service du rail-way, aucune personne ne peut, en aucun temps, circuler sur la route et ses dépendances, sans une permission spéciale délivrée par le Ministre ou le Directeur.

Toute circulation de chevaux ou voitures, autres que pour le service des travaux, est interdite. (*Art. 1<sup>er</sup> de l'arrêté royal du 5 mai 1835*).

Cette défense sera annoncée par des poteaux placés aux endroits où le rail-way traversera la voie publique. (*Art. 2 du même arrêté royal.*)

## CHAPITRE II.

### *Service de l'Ingénieur.*

ART. 13.

La résidence de l'ingénieur, ou du conducteur qui en remplira les fonctions, est fixée par le Ministre, sur la proposition du Directeur.

ART. 14.

L'ingénieur inspecte attentivement et à pied, au moins une fois tous les vingt jours, la ligne entière de la route dont la surveillance lui est attribuée, et s'assure par lui-

même de l'exécution des règlements et de l'exactitude des agents et préposés placés sous ses ordres.

Il visite en détail tous les travaux, constate la quantité et l'emploi des matériaux, dresse les métrés, vise les états de journées et règle provisoirement le décompte des dépenses.

Il rédige les projets d'ouvrages et de commandes de fournitures, et soumet au Directeur toutes les propositions que le bien du service réclame.

#### ART. 15.

Il fait exécuter, en temps utile, les ordres du Directeur, et donne, quand il est consulté, des réponses motivées.

A moins d'une extrême urgence, et sous la condition expresse d'en informer sur-le-champ la direction, il n'ordonne ni ne laisse exécuter de travaux qui n'auraient pas été préalablement autorisés par l'administration supérieure.

Il transmet successivement au Directeur, avec son avis motivé, les rapports de quinzaine ou spéciaux (voir art. 20), qui lui sont adressés par les conducteurs de section.

#### ART. 16.

Il dressera un plan exact de la route et de ses ouvrages d'art et dépendances avec profils en long et en travers, convenablement réperés à chaque borne kilométrique, indiquant pour chaque partie de la route, le calibre des rails employés.

Ce plan, qui servira d'attachement pour les relevés d'ornières vieilles et neuves, faits et à faire, indiquera en outre l'étendue et la nature des emprises appartenant à l'État, les chemins et cours d'eau longés, coupés ou traversés. On y renseignera également l'emplacement des loges de gardes et les dépôts de matériaux, ainsi que les diverses constructions particulières ou plantations riveraines dont l'exécution et l'alignement auront été autorisés.

### CHAPITRE III.

#### *Service du Conducteur de section.*

##### ART. 17.

La résidence du conducteur est fixée, sur la proposition de l'ingénieur, par le Directeur qui en fait part au Ministre et à l'Inspecteur-général, conformément à l'art. 6.

##### ART. 18.

Le conducteur chargé de l'entretien d'une section répond spécialement du bon état de la route, et de la sûreté de la circulation sur toute l'étendue confiée à ses soins.

##### ART. 19.

Il est tenu de faire à pied, au moins une fois tous les deux jours, le trajet entier de sa section, pour examiner avec attention le rail-way dans toutes ses parties; visiter les barrières et les passages de chaussées et chemins; veiller à la conservation des contre-fossés et talus en déblais et remblais; et constater l'état des ponts, viaducs, et autres constructions dépendantes de la route, et notamment des mécanismes des ponts tournants, entrées des voies d'évitement, etc. Il fera exécuter, sur-le-champ, toutes les réparations d'urgence qu'il jugera indispensables pour assurer la sécurité de la route.

Il vérifiera par lui-même, à différentes reprises, si les redressements et les relèvements de voies, ainsi que le remplacement éventuel de coussinets et accessoires, s'effectuent avec précision, solidité et conformément aux règles de l'art.

Il s'assurera en même temps que les ateliers ambulants, ainsi que les gardes, sont constamment pourvus des outils, ustensiles et signaux nécessaires; il constatera aux divers dépôts l'existence en quantité suffisante de chaque espèce de matériaux de rechange.

**ART. 20.**

Le principal devoir du conducteur étant de prévenir toute cause quelconque d'accident, il sera, à cet effet, d'une grande sévérité envers les surveillants placés sous ses ordres, et il renverra et fera remplacer sur-le-champ, sauf à en rendre immédiatement compte à l'ingénieur, tout garde, cantonnier ou ouvrier négligent ou d'une mauvaise conduite. Il tiendra note exacte de ses tournées sur un carnet destiné à servir de base à la rédaction du rapport à adresser à la fin de chaque quinzaine à l'ingénieur, pour l'informer des réparations d'urgence qui auront été faites, et lui soumettre les propositions d'améliorations qui seraient jugées utiles. Ce rapport signalera également à l'ingénieur le zèle ou la négligence des surveillants.

**ART. 21.**

Aussitôt qu'il lui sera signalé un accident ou empêchement quelconque à la circulation, le conducteur se rendra immédiatement sur les lieux, soit de nuit, soit de jour; il prêtera, de tous ses moyens, l'aide et l'assistance nécessaires, et veillera à ce que, dans ces occasions, ses subordonnés obtempèrent sur-le-champ aux demandes des chefs-gardes des convois.

Un rapport détaillé de l'événement, de ses causes, sera, le plus tôt possible, adressé par lui à l'ingénieur.

**CHAPITRE IV.**

*Dvoirs des Surveillants.*

**ART. 22.**

La résidence des surveillants est fixée par le Directeur, sur la proposition de l'ingénieur; il en est fait part au Ministre et à l'Inspecteur-général, conformément à l'art. 6.

ART. 23.

Le service des surveillants consiste également dans une grande prévoyance à maintenir la route dans un état constant de viabilité et à empêcher tout accident.

ART. 24.

Les surveillants sont tenus de parcourir journellement et à pied toute l'étendue de la partie du chemin respectivement confiée à leurs soins immédiats, pour prendre attachement exact des journées des ouvriers mis à leur disposition; inspecter le travail; s'assurer si tout s'exécute d'une manière solide et parfaite; examiner les matériaux et soigner leur approvisionnement; veiller à la conservation et à l'entretien des outils, ustensiles et signaux délivrés aux ateliers et aux gardes.

Ils annotent soigneusement, par dates, pour en dresser un état mensuel à remettre au conducteur, les rails, coussinets, chevilles et clavettes cassés ou détériorés et font rentrer, sans délai, au dépôt, les objets remplacés. Il leur sera délivré reçu de ces objets par le garde du dépôt.

Quand le service l'exige, les surveillants sont obligés de parcourir, aussi bien la nuit que le jour, leur section de route, et doivent, le cas échéant, donner un coup de main à l'ouvrier ou garde qui aurait besoin d'assistance, pour remplacer sur-le-champ un rail rompu ou dérangé.

ART. 25.

Ils ne pourront, sous aucun prétexte, s'absenter de leur résidence sans en avoir obtenu la permission écrite de l'ingénieur. Toute absence non autorisée sera punie d'une retenue de 15 jours de solde.

ART. 26.

Ils seront tenus de se rendre immédiatement sur la route, de nuit comme de jour, aussitôt qu'un signal de détresse aura été reconnu, afin de prêter, de tous leurs moyens,

l'aide et l'assistance qui seront, en cas d'accident, réclamés par les chefs-gardes des convois, à la disposition desquels ils mettront, sans délai, les ouvriers et ateliers employés sous leurs ordres.

## CHAPITRE V.

### *Ateliers ambulants; devoirs des Cantonniers.*

#### ART. 27.

Pour assurer la bonne exécution de l'entretien, on conservera généralement sur les parties déjà consolidées du rail-way, par distances de 2 kilomètres au plus, un atelier piocheur composé de trois ouvriers dont le chef portera le titre de *cantonnier*. Cet atelier, dont les hommes seront choisis parmi les anciens poseurs habitant dans le voisinage, sera entièrement à la disposition du surveillant, lequel lui indiquera chaque jour le travail le plus urgent à faire sur cette distance.

L'art. 150, relatif aux livrets et au tableau d'admission et de renvoi, est applicable aux ateliers ambulants, et généralement à tous les ouvriers et manœuvres employés à l'entretien et à la police de la route. (Art. 365.)

#### ART. 28.

Le cantonnier et ses aides se trouveront à l'ouvrage sur la route au moins trois quarts d'heure avant le passage du premier convoi régulier du matin, et ne pourront, sous aucun prétexte que ce soit, quitter la route qu'un quart d'heure au moins après le passage du dernier convoi du soir.

Ne pouvant, de toute la journée, abandonner la route un seul instant, ils se muniront de leurs aliments; un repos d'une demi-heure leur est accordé dans la matinée, d'une heure à midi, et d'une demi-heure dans l'après-midi.

## ART. 29.

Lorsqu'un rail se trouvera rompu ou dérangé de manière à compromettre la circulation, le cantonnier arborera immédiatement le drapeau rouge au milieu de la route, à l'endroit de la rupture ou du dérangement, et enverra aussitôt, de part et d'autre, ses ouvriers jusqu'à 500 mètres au moins de distance, avertir les gardes-barrières de déployer également de suite le même signal, en se tenant sur l'accotement à la droite du convoi arrivant ou attendu.

Cet avertissement sera répété et les drapeaux déployés au moins jusqu'à 1,000 mètres encore de distance au delà dans les parties sinueuses en déblai ou dans les hautes levées, où l'arrivée subite d'un train inattendu pourrait occasionner des malheurs.

Aucun rail ne pourra être enlevé ou retiré, même temporairement, qu'après que le cantonnier se sera suffisamment assuré que les drapeaux sont, d'une manière visible, arborés à pied-d'œuvre, et comme il est prescrit, à la distance d'au moins 500 mètres de part et d'autre.

## ART. 30.

Les cantonniers et ouvriers veilleront à ce qu'aucun dépôt de matériaux ne soit fait sur l'entre-voie, ni à moins de deux mètres de distance en dehors des ornières extérieures. Ils auront soin, à l'approche des convois, d'écarter, à la même distance, tous outils et ustensiles, et ne pourront, en aucun cas, laisser debout, près des voies ni entre elles, les pelles, pioches, pinces, leviers ou autres objets quelconques.

Les ateliers des ouvriers terrassiers, maçons ou paveurs, qui seraient employés temporairement le long de la section, ne pourront également déposer ni laisser traîner sur les voies, l'entre-voie ou les banquettes, ni louchets, brouettes, planches de roulage, ni truelles, marteaux, briques, pavés, piquets, fascines, etc. Ces outils ou matériaux devront être tenus écartés des ornières, à la distance prescrite

par les cantonniers et surveillants, et devront être éloignés le soir après le travail, à dix mètres au moins en dehors du chemin.

Lors du passage des convois, les ouvriers ni les cantonniers ne pourront non plus se tenir dans l'entre-voie; ils auront soin, avant que la locomotive soit à 200 mètres, de se retirer, sans traverser la route, sur l'accotement ou le talus le plus voisin.

#### ART. 31.

Chaque cantonnier et chef d'atelier sera pourvu des outils et ustensiles dont l'indication suit :

Un marteau à clavettes;

Une masse en fer;

Une pince en fer;

Un anspeck en bois, ferré;

Trois pioches en bois, ferrées;

Une pioche en fer (pour la saison d'hiver);

Un niveau en bois;

Un fer d'écartement;

Un balai;

Deux drapeaux (un rouge et un blanc) renfermés dans un étui de toile cirée;

Une lanterne et une torche ou fallot.

Tous ces objets appartiendront à l'administration et seront marqués C. F.

Outre ces outils, chaque ouvrier se munira d'une pelle ou d'un louchet à lui appartenant.

Les cantonniers et chefs d'atelier seront responsables des outils et ustensiles qui leur auront été confiés; ils les remettront tous les soirs dans les cabanes ou loges de gardes les plus voisines du lieu du travail.

Les outils appartenant à l'administration seront visités chaque semaine, en présence du cantonnier, par le sur-

veillant, qui aura soin de faire réparer ou remplacer, sans délai, les outils détériorés ou perdus.

**ART. 32.**

Chaque atelier aura toujours eu dépôt, pour être répartis sur l'étendue des 2 kilomètres lui assignés, les matériaux ci-après détaillés :

- 10 rails, dont deux de six et deux de quatre portées ;
- 5 billes ;
- 6 coussinets d'about ;
- 6 id. intermédiaires ;
- 2 id. pour passage de chaussées ;
- 20 clavettes ;
- 20 chevilles .

En outre, s'il existe une jonction de pose dans l'étendue des deux kilomètres, il sera également toujours tenu en réserve, à proximité du lieu de jonction, deux rails coupés avec soin, de la même longueur et hauteur que ceux de la rencontre.

**ART. 33.**

Le cantonnier ou chef d'atelier est responsable de toutes les fautes qui seraient commises par sa brigade.

Il sera renvoyé sur-le-champ à la moindre négligence de sa part.

Il est obligé, comme les ouvriers sous ses ordres, de se prêter à tout ce qu'un service d'urgence peut réclamer, dans quelque circonstance que ce soit, aussi bien de nuit que de jour.

Il prête main-forte, en cas de besoin, aux gardes-barrières chargés de la police.

**ART. 34.**

En temps de neige, tous les ouvriers indistinctement seront munis d'un balai pour débayer la voie. Ils seront tenus, si le service l'exige, de rester sur pied toute la nuit, la surveillance dans ce cas devant être encore plus strictement observée.

ART. 35.

En cas d'accident survenu à un convoi, les cantonniers ou chefs d'ateliers et leurs ouvriers prêteront, sur-le-champ, l'assistance requise par le machiniste ou le chef-garde du convoi.

Pendant le jour, les cantonniers arboreront les drapeaux et feront les signaux dans la direction qui leur sera indiquée par le chef-garde, afin de demander du secours, soit par la locomotive seule, soit par la locomotive et des voitures d'allège, et immédiatement, d'atelier en atelier, le même signal devra être répété jusqu'à l'entrée de la station d'où l'on attend l'envoi du secours.

PENDANT LE JOUR :

Le *drapeau rouge* commande l'attention et le ralentissement ou l'arrêt ;

Les *drapeaux rouge et blanc* ensemble demandent une locomotive de secours ;

Le *drapeau rouge* arboré derrière un convoi, annonce un convoi qui suit.

PENDANT LA NUIT :

La *lanterne rouge* commande l'attention et le ralentissement ou l'arrêt ;

La *lanterne rouge* agitée demande une locomotive de secours ;

La *lanterne rouge* placée derrière un convoi, annonce un convoi qui doit suivre.

Pendant la nuit, ou même en plein jour, en cas de doute sur la transmission des signaux, les cantonniers se communiqueront directement de poste en poste, et à marche forcée, les ordres et avis qu'ils auront reçus du machiniste ou du chef-garde pour la station la plus prochaine, ou la station centrale, suivant l'occurrence.

Lors de la transmission d'ordres ou d'avis écrits de la part

des machinistes et chefs-gardes , les cantonniers attendront respectivement , au poste ou à l'atelier voisin , le retour de celui qui est chargé de porter l'avis plus avant ; ils rapporteront , en revenant sur leurs pas , le récépissé , ou , s'il y a lieu , la réponse des chefs de station. Lorsqu'un cantonnier, porteur de l'avis , aura rencontré en chemin la locomotive de secours , il communiquera sa dépêche au chef-garde et au machiniste , et il recevra du premier l'ordre de continuer sa route avec l'avis , ou de retourner de suite à son poste.

## CHAPITRE VI.

### *Devoirs des Gardes-barrières.*

#### ART. 36.

A chaque endroit où le rail-way est traversé à niveau par des chaussées, chemins ou sentiers tant soit peu fréquentés, il sera établi à 5 mètres, au moins, en dehors des banquettes une barrière mobile avec maisonnette pour un garde.

#### ART. 37.

Les *gardes-barrières*, ainsi que les gardes intermédiaires qui seront placés à demeure sur la route, dans le cas où les passages à barrières se trouvent à une trop grande distance l'un de l'autre, porteront une capote d'uniforme et un numéro visible au chapeau.

#### ART. 38.

Leur devoir est de se trouver à leur poste le matin, trois quarts d'heure au moins avant le passage du premier convoi régulier ; de n'abandonner la route aucun instant de la journée, sous peine de renvoi immédiat, et de ne se retirer dans leur demeure qu'une demi-heure au moins après le passage du dernier convoi du soir, et pour autant que l'arrivée d'un

convoi spécial ou extraordinaire n'ait pas été annoncée, ou qu'aucun signal de détresse ou demande de secours n'ait eu lieu ; auquel cas les gardes se tiendront disponibles jusqu'après le retour de la locomotive de secours.

**ART. 39.**

A l'heure ordinaire du passage des convois, ou dans leur attente, les gardes se tiendront debout, en faction sur l'accotement, à deux mètres au moins en deçà de l'ornière extérieure et, autant que possible, à la droite des trains arrivants. Les ouvriers préposés au service des barrières auront soin de fermer le passage, de chaque côté du rail-way, assez à temps, pour empêcher tout piéton, tout cheval, toute voiture d'entraver la voie ou de la traverser en vue du remorqueur; aux termes des arrêtés royaux du 5 mai 1835 et du 16 du janvier 1836, il interdira et empêchera l'entrée et la circulation, le long de la route, de toute voiture et même celles des tombereaux qui, étant destinés au service des travaux du Chemin de Fer, ne seraient pas spécialement accompagnés d'une autorisation écrite du surveillant, visée par l'ingénieur. Il obligera toute personne à cheval, tout conducteur de poste, diligence, voiture, tout attelage quelconque, troupeau et bétail de s'écarter à dix mètres au moins de distance de la voie, et ne leur permettra, ainsi qu'aux gens à pied, la traversée du rail-way, qu'immédiatement après que le convoi attendu ou en vue sera passé.

**ART. 40.**

Le garde-barrière nettoiera à fond et à diverses reprises, chaque jour, les rainures de la voie.

**ART. 41.**

Le garde-barrière ou le garde-intermédiaire parcourra et visitera, après chaque passage de convoi, soit régulier, soit spécial ou extraordinaire, toute l'étendue du rail-way que le surveillant lui aura assignée (et qui généralement ne

pourra être de plus de 650 mètres de distance de part et d'autre du poste, dans les parties de route en ligne droite; ni de plus de 300 mètres, également de part et d'autre, dans les tournants en déblai), afin de s'assurer si rien n'est dérangé dans la voie, soit aux rails, soit aux coussinets; et, aussitôt qu'il découvrira un dérangement quelconque, une rupture de rail ou un éboulement de nature à compromettre la circulation, il déploiera et arborera sur-le-champ, au milieu de la route, son drapeau rouge, ou, placera, la nuit, sa lanterne rouge, à l'endroit dangereux, et avertira sans retard l'atelier le plus voisin, à l'effet de rétablir ou remplacer immédiatement les parties exposées.

#### ART. 42.

Pendant le jour, les gardes seront constamment munis d'un marteau à clavette et de deux drapeaux, un rouge et un blanc, renfermés dans un étui de toile cirée. Ils auront constamment l'œil dans la direction du convoi qui vient de passer ou qui doit venir, afin de se tenir sur le qui-vive pour répéter exactement, et sans retard, les signaux de détresse que pourrait faire le cantonnier ou le garde voisin, au moyen des deux drapeaux ou de l'un d'eux.

#### ART. 43.

Avant le lever ou après le coucher du soleil, chaque garde est obligé d'allumer sa lanterne et de la suspendre au dehors de sa cabane; le fallot ou flambeau dont il doit également être muni, doit se trouver prêt à être allumé au premier signal. Dans l'attente d'un convoi ou pendant l'heure entière qui suivra son passage, il se tiendra de même sur le qui-vive, soit à son poste, soit en parcourant et en examinant, comme il est prescrit, la partie de route qui lui est confiée, afin de répéter, en allumant son fallot, le signal qui lui serait donné de cette manière.

Pour toute lanterne qui ne serait point allumée pendant

la brune , à l'arrivée ou au passage d'un convoi régulier, le garde sera passible d'une retenue de cinq francs qui lui sera faite sur le montant de sa quinzaine.

ART. 44.

Outre les soins que les gardes doivent apporter à la conservation et au bon entretien du rail-way , ils sont encore chargés d'écarter de la route tous les bestiaux (chevaux, vaches, moutons, porcs) qui, par négligence des gardiens, viendraient paître sur les talus et banquettes.

Ils veilleront à ce que ces animaux ne traversent la route qu'aux endroits et aux moments où le passage est permis.

ART. 45.

Ils renverront également de la route et feront retirer au delà des francs-bords tout individu non employé aux travaux d'entretien qui ne serait pas muni d'une carte d'autorisation de circuler sur le Chemin de Fer, délivrée par le Ministre ou par le Directeur.

ART. 46.

Dans le voisinage des stations, villages ou habitations, le garde ne laissera aucun enfant jouer sur les talus ou le long des banquettes ; il aura soin de les écarter de la route. — S'il prévoit qu'il y aura à cet égard difficulté de faire observer convenablement la police, par exemple à cause du dimanche ou d'une fête qui attirerait plus ou moins de monde aux abords du chemin, il aura soin d'en avertir à temps son surveillant qui, au besoin, lui adjoindra pour aide un ouvrier de l'atelier le plus rapproché.

ART. 47.

Les gardes, de même que les cantonniers, doivent aide et assistance, lorsqu'ils en sont requis, aux machinistes et aux gardes-convoi; ils font, en cas d'accident, les signaux commandés et transmettent à marche forcée, de

poste en poste, aussi bien la nuit que le jour, comme il est dit à l'art. 35, les avis ou demandes de secours.

ART. 48.

Ils renferment, chaque soir, dans leur cabane les outils et ustensiles qui leur sont apportés par les cantonniers et chefs d'atelier d'entretien.

ART. 49.

Tous effets de voyageurs, ballots, etc., tombés des wagons ou voitures pendant la marche des convois, ainsi que les boulons, écrous, clavettes ou autres objets détachés du matériel de l'exploitation, seront scrupuleusement recueillis par les gardes, cantonniers et tous autres ouvriers employés au service du chemin pour être remis contre reçu, le plus tôt possible, par les soins du surveillant de la route au receveur ou garde-magasin de la station la plus voisine.

## CHAPITRE VII.

### *Devoirs des Gardes-excentriques.*

ART. 50.

A chaque croisement de voie, il y aura un garde en uniforme et portant un numéro visible, lequel sera spécialement chargé de la manœuvre des excentriques; il ne pourra en aucune circonstance quitter son poste sans que le conducteur, ou, en son absence, le surveillant, n'ait pourvu à son remplacement.

Les fonctions de ces gardes exigeant une attention toute particulière, elles ne seront confiées qu'à des ouvriers d'une très-bonne conduite, agréés et connus de l'ingénieur.

ART. 51.

Ils auront soin de placer ou de replacer successivement

les rails mobiles dans la direction prescrite ; ils fermeront les cadenas et en garderont la clef.

Ils seront pourvus, dans leurs cabanes, d'une lanterne, de fallots et drapeaux; dans les cas d'accidents survenus aux convois, ils prêteront, lorsqu'ils en seront requis, autant qu'il sera en leur pouvoir, sans s'écarter de leurs excentriques, aide et assistance aux cantonniers et gardes de la route.

## CHAPITRE VIII.

### *Devoirs des Gardes-tunnels.*

#### ART. 52.

A chaque entrée du souterrain de Cumplich, il y aura une maisonnette habitée par un garde-tunnel.

Chaque garde-tunnel sera pourvu des outils, ustensiles, fallots et matériaux nécessaires et assisté de trois ouvriers spécialement chargés avec lui de l'entretien.

#### ART. 53.

Les gardes, ou l'un de leurs aidés sous leur responsabilité, se tiendront en faction à chaque entrée du souterrain, prêts à déployer les signaux.

A chaque passage d'un convoi ou d'une locomotive, le garde ou son aide placé à l'entrée de l'est passera à l'ouest, le garde ou son aide placé à l'entrée de l'ouest passera à l'est, parcourant ainsi en sens inverse la galerie souterraine pour s'assurer si rien n'est dérangé dans la voie, si rien ne compromet ou n'entrave la circulation.

#### ART. 54.

Personne ne pourra pénétrer dans le tunnel, soit de nuit, soit de jour, qu'avec une lanterne convenablement éclairée et deux fallots prêts à allumer.

Aucune réparation tant soit peu difficile ne pourra être entamée qu'après plantation de ces deux fallots au milieu de la voie et qu'après que les signaux prescrits auront été faits à l'extérieur.

ART. 55.

L'entretien de la galerie souterraine se fera généralement pendant les cinq heures de nuit qui suivront le passage du dernier convoi ordinaire du soir.

ART. 56.

Dès qu'une locomotive entrera dans le tunnel, le garde en faction à l'autre extrémité se tiendra sur le qui-vive pour avertir et arrêter tout convoi qui surviendrait à l'improviste, soit en arborant le jour son drapeau rouge, soit en allumant la lanterne rouge la nuit ou en temps de brouillard.

A l'approche du tunnel, les gardes-convois allumeront leurs lanternes pour éclairer les voitures et le souterrain. (Art. 302.)

## CHAPITRE IX.

### *Devoirs des Gardes-ponts.*

ART. 57.

Il y aura pour chaque pont mobile un pontonnier et un aide.

Il sera construit, aux frais de l'État, une maison près de chaque pont mobile.

ART. 58.

L'un de ces deux préposés se trouvera constamment en faction, à l'extérieur ou à l'intérieur de l'habitation, en vue de l'arrivage, soit des convois ou locomotives, soit des navires.

ART. 59.

Sur chaque pont mobile il sera établi un voyant de mire

rouge et blanc , surmonté , pour la nuit , d'un réverbère à verres de mêmes couleurs , pour indiquer aux convois , à la distance d'au moins 500 mètres de part et d'autre , si le pont se trouve ouvert ou fermé. — Cette lanterne devra rester constamment allumée , depuis le coucher jusqu'après le lever du soleil , ainsi que pendant les brouillards , sous peine du renvoi du préposé , et , le cas échéant , de poursuites criminelles.

#### ART. 60.

*L'ouverture des ponts ne pourra avoir lieu en vue ou dans l'attente des convois. (Art. 1<sup>er</sup>, paragr. 2, de l'arrêté royal du 16 janvier 1836.)*

*Tout capitaine ou batelier conduisant un navire , bateau ou embarcation , devra mouiller ou arrêter la marche de son bâtiment , à cent mètres au moins de distance du pont du Chemin de Fer dont l'ouverture lui est nécessaire; il ne pourra la continuer que sur l'autorisation du pontonnier , lequel sera tenu de livrer le passage immédiatement après la traversée des convois. (Art. 2, paragr. 2, de l'arrêté royal du 16 janvier 1836.)*

Le pont sera refermé après chaque passage de navires isolés ou par rames , la navigation devant être considérée comme l'exception.

#### ART. 61.

Le pontonnier visitera chaque jour avec soin , à plusieurs reprises , les mécanismes du pont , et surtout ceux qui servent à assurer le repos du tablier dans ses battées pendant la fermeture; il vérifiera scrupuleusement aux entrées la concordance des rails avec ceux du chemin. Lors du passage d'un convoi ordinaire ou extraordinaire , ce préposé ou son aide se tiendra sur le pont , au droit du poteau de mire ou du réverbère.

## CHAPITRE X.

*Comptabilité.*

## ART. 62.

En outre des approvisionnements répartis le long de la route, il sera établi dans chaque station et tenu au complet par les soins de l'ingénieur chargé de l'entretien, des dépôts supplémentaires de matériaux, rails et accessoires, des différents modèles employés dans les sections aboutissantes; outils et ustensiles de réserve et de rechange; torches et fournitures d'éclairage, etc., à la disposition des conducteurs et surveillants de ces sections.

Les fers cassés ou retirés du service seront adressés chaque semaine à ces dépôts et transmis de là tous les mois à l'arsenal central de Malines, où il en sera délivré reçu.

Les fournitures de billes, sable, gravier ou autres matériaux et ustensiles nécessaires à l'entretien; les réparations d'outils, fournitures d'huile, falots, etc., seront effectuées suivant les instructions spéciales du Département des Travaux Publics.

## ART. 63.

Les salaires des ouvriers employés à l'entretien du railway, cantonniers, gardes-barrières, gardes-tunnel, préposés au service des excentriques et des ponts mobiles, seront réglés par section de route et par quinzaine, sur états d'é-margement dressés par le conducteur et visés par l'ingénieur, pour être acquittés par les soins du régisseur comptable.

Ces salaires seront fixés d'après un tableau de *maximum* et de *minimum* arrêté par le Ministre pour chaque catégorie et communiqué au régisseur comptable.

## ART. 64.

Il sera retenu 5 jours de salaire au cantonnier et à chacun

de ses ouvriers, pour tout rail rompu ou cassé qui n'aura pas été signalé par eux, et dont la non-indication n'aura d'ailleurs pas amené d'accident; dans le cas contraire, la punition serait plus grave, sans préjudice des poursuites criminelles.

---

## Titre Deuxième.

### *Service des moyens d'Exploitation.*

#### CHAPITRE I<sup>er</sup>.

##### *Dispositions générales.*

###### ART. 65.

Le service général des moyens d'exploitation ayant son siège principal à Malines, comprend les cinq branches suivantes :

- 1° Le service de locomotion;
- 2° Le service des ateliers de montage et de grosses réparations des voitures;
- 3° Le service des ateliers de montage et de grosses réparations des locomotives;
- 4° Le service des stations, leur approvisionnement et les fours à coke;
- 5° Le service du magasin central.

###### ART. 66.

Chaque service est confié à un ou plusieurs agents spéciaux, sous les ordres immédiats du Directeur.

La résidence de ces agents est fixée par le Ministre.

**ART. 67.**

Le service de locomotion comprend la marche des machines et voitures, leur entretien simple et les petites réparations dans les ateliers des stations, ainsi que tout ce qui est relatif à la manœuvre des excentriques, pompes, grues, etc.

Le service de montage et de grosses réparations des voitures comprend les ateliers de menuiserie, petites forges, ajustage, garniture, peinture, etc.

Le service des stations, de leur approvisionnement et des fours à coke comprend le maintien de l'ordre et l'envoi, en temps utile, de tous les objets de consommation nécessaires à l'exploitation.

Le service du magasin central comprend l'emmagasinage et la sortie, sous la responsabilité du garde-magasin, de toutes les fournitures, matériaux et objets quelconques, commis à sa garde.

Indépendamment des ateliers de grosses réparations à la station centrale de Malines, il y sera établi, ainsi qu'aux diverses stations de relais, des ateliers spéciaux pour le petit entretien ou les réparations journalières.

**ART. 68.**

Chaque station de relais sera dirigée par un conducteur assisté d'un surveillant et d'un chef d'atelier résidant à pied-d'œuvre, et chaque station intermédiaire ou d'approvisionnement par un surveillant résidant également dans la station ou dans son voisinage.

**ART. 69.**

Chaque mois, avant le 25, le Directeur transmet au Ministre et à l'Inspecteur-général la liste des chefs de station, conformément à l'art. 6 du présent règlement.

La disposition de l'art. 7 relative aux absences et congés est applicable au personnel du service des moyens d'exploitation. ( Art. 177. )

## CHAPITRE II.

### *Attributions et devoirs principaux des Agents chargés des moyens d'exploitation.*

#### ART. 70.

Les ingénieurs en chef ou ingénieurs chargés du service des locomotives et des voitures, inspecteront attentivement, et au moins deux fois par mois, le matériel confié à leurs soins, et ils s'assureront par eux-mêmes de l'exactitude des agents et employés sous leurs ordres, et de l'observance continue et sans relâche du présent règlement.

#### ART. 71.

Au plus tard huit jours avant la fin de chaque mois, ils adresseront au Directeur, pour être transmis au Ministre, un rapport détaillé sur l'état du matériel, accompagné, chacun en ce qui le concerne, du tableau des locomotives et voitures de chaque espèce disponibles pour l'exploitation. Ils indiqueront, sur ce nombre de locomotives et de voitures reconnues en bon état, le nombre de locomotives et de voitures destinées à être tenues en réserve pour remplacer, le cas échéant, celles qui seraient momentanément retirées du service pour réparation. (Art. 116.)

#### ART. 72.

Ils auront également soin de porter au fur et à mesure à la connaissance du Directeur les augmentations ou diminutions qui surviendraient dans le matériel, afin que le contrôleur en chef de l'exploitation puisse en être averti à temps, d'après la distinction sus-indiquée. (Art. 196.)

#### ART. 73.

Ils concourront aux réceptions des fournitures qui concernent leur service, avant l'entrée de ces fournitures au magasin.

ART. 74.

Le Directeur, sur la proposition des ingénieurs-mécaniciens, détermine le nombre de locomotives par route et par station.

Outre le nombre nécessaire au service ordinaire, il y aura dans chaque station de relais, indépendamment des remorqueurs de service, deux autres machines, dont une allumée en même temps, toujours prêtes à partir en cas d'affluence de voyageurs ou d'accident, afin de donner, sans retard, aide ou renfort aux remorqueurs des convois. (Art. 97, 98 et 120.)

ART. 75.

Si l'état de la route ou de l'atmosphère rend nécessaire de réduire le nombre de voitures fixé par convoi simple ou double, suivant les art. 179 et suiv. du présent règlement, les ingénieurs-mécaniciens en préviendront immédiatement le contrôleur en chef, afin que celui-ci puisse à temps restreindre la délivrance des billets.

ART. 76.

Dans tous les cas prévus de fête locale ou d'affluence extraordinaire, les ingénieurs du service des locomotives se concerteront avec les contrôleurs, conformément à l'art. 184.

ART. 77.

Ils se concerteront également, en cas d'urgence, avec les contrôleurs directement pour tout transport extraordinaire de troupes ou de matériel de guerre. En temps ordinaire, les transports spéciaux de ce genre seront demandés au Directeur, autant que possible, au moins 24 heures à l'avance. (Art. 108.)

ART. 78.

Les ingénieurs-mécaniciens choisiront avec soin, parmi

les ouvriers mécaniciens les plus intelligents et les plus probes des ateliers, les hommes qu'ils proposeront au Directeur pour être nommés machinistes (art. 122). A cet effet, ils auront soin de leur faire manœuvrer les machines à plusieurs reprises, en leur présence, et de s'assurer qu'ils sont entièrement capables et propres à cet important service.

**ART. 79.**

Ils soumettront au Directeur le choix des chefs d'ateliers à établir dans les stations de relais, ainsi que celui des préposés nécessaires pour accompagner les convois en qualité de gardes-freins.

**ART. 80.**

Ils s'assureront de la bonne qualité du coke et des eaux d'alimentation, et en feront rapport, au besoin, au Directeur.

**ART. 81.**

Ils tiendront la main à ce que le parc de réserve de chaque station soit toujours tenu au complet, afin de pouvoir remplacer immédiatement, au fur et à mesure, le matériel qui se trouverait hors de service ou exigerait des réparations.

Ils feront rentrer sans retard, à la station centrale, par l'occasion la plus prochaine d'un convoi public ou spécial, les locomotives ou voitures quelconques ainsi retirées du service. Ils indiqueront, par un rapport détaillé, au Directeur les opérations à y faire et le temps présumé nécessaire pour les remettre en service. (Art. 105.)

**ART. 82.**

Les ingénieurs-mécaniciens dirigeant les services des locomotives et des voitures, désigneront un ouvrier à attacher à chaque station comme chef-graisseur.

**ART. 83.**

Les forges, tournerie, fonderies de fer et cuivre établies à la station centrale, étant destinées à la fabrication de tous objets nécessaires aux dépendances du rail-way, à la construction des voitures, ainsi qu'à la réparation des locomotives, l'agent spécialement attaché aux travaux de ces forges et fonderies reçoit du Directeur les commandes successivement réclamées par les ingénieurs des divers services des moyens d'exploitation ou de l'entretien de la route.

Il dirige également l'atelier des modèles d'après les plans et indications qui lui sont transmis de la même manière.

**ART. 84.**

Les contre-maitres seront nommés par le Directeur, sur la proposition des ingénieurs-mécaniciens, ou du chef des ateliers de grosses réparations.

**ART. 85.**

Les ouvriers des ateliers de construction ou de réparation ne seront admis qu'après agréation du Directeur, et ne pourront, de même, être renvoyés définitivement sans sa participation.

**ART. 86.**

Il sera dressé chaque semestre, par les ingénieurs-mécaniciens et le chef des ateliers de grosses réparations, chacun en ce qui le concerne, un inventaire détaillé des machines et outils confiés à leurs soins.

Ils assisteront par eux-mêmes à la réception des matériaux et fournitures à mettre en œuvre, avant leur entrée en magasin.

**ART. 87.**

L'ingénieur ou conducteur chargé du service des stations

et fours à coke, inspectera chaque station, du 1<sup>er</sup> au 10 de chaque mois, afin de s'assurer si le règlement est punctuellement suivi.

Il visera les registres de mouvement et de consommation et fera un rapport mensuel sur la tenue des écritures.

**ART. 88.**

Il veille à l'approvisionnement en temps utile, des diverses fournitures nécessaires à l'alimentation et à la consommation des locomotives et voitures, telles que combustibles, huile, graisse, falots, etc.

Il dirige la fabrication du coke, s'assure de la bonne qualité de la houille, et en fait la réception aux divers fours, assisté des chefs de station.

Il fait exécuter en temps utile les réparations nécessaires aux fours.

**ART. 89.**

Il vise les rapports journaliers des chefs des diverses stations, ainsi que les états de dépenses concernant le service des approvisionnements des stations et de la fabrication du coke des stations, et les transmet, chaque quinzaine, avec ses observations au Directeur.

**ART. 90.**

L'agent préposé à la surveillance du magasin central est responsable des approvisionnements, fournitures et objets quelconques confiés à sa garde.

**ART. 91.**

Il tient registre journalier séparé des entrées et sorties des fournitures et matières premières pour l'exploitation et pour le service des ateliers ou de l'entretien du rail-way, ainsi que de tous ouvrages fabriqués, en mentionnant les dates

de la réception et les noms des ingénieurs qui les ont opérées ; de tous vieux fers, rails, coussinets, etc., retirés du service et destinés à la consommation des forges et fonderies ; et n'opère la délivrance d'aucun objet ou fourniture que sur les bons dressés par les ingénieurs, les chefs des ateliers de grosses réparations, le chef des approvisionnements des stations et fours à coke, ou par le contrôleur en chef, et approuvés par le Directeur ou son délégué, contre reçu des parties prenantes.

**ART. 92.**

Au plus tard le 5 de chaque mois, il adresse au Directeur l'état de situation du magasin à la fin du mois précédent.

Il veille à la conservation des fournitures déposées au magasin.

**CHAPITRE III.**

*Devoirs des Chefs de station.*

**ART. 93.**

Les chefs de station répondent du bon ordre de leur station et de la sûreté des convois, en tout ce qui concerne les moyens d'exploitation.

**ART. 94.**

Ils veillent à la conservation du matériel des transports, des pompes et réservoirs, excentriques, réverbères, etc., ainsi qu'à l'économique distribution du combustible et autres fournitures, et, en outre, dans les stations de relais, ils sont chargés de la police de l'atelier de réparation ainsi que de la fabrication du coke.

ART. 95.

Le chef de station est sous les ordres :

1° de l'ingénieur-mécanicien pour le service de locomotion ;

2° de l'ingénieur de la ligne pour tout ce qui a rapport à la construction et à l'entretien des bâtiments et des dépendances de la route ;

3° de l'ingénieur ou du conducteur des stations pour tout ce qui a rapport à ce service , y compris la fabrication du coke.

Il adresse chaque samedi, au premier, un rapport détaillé sur tout ce qui est relatif à la marche des convois ;

Au 2°, un rapport détaillé sur tout ce qui est relatif aux bâtiments et dépendances de la route ;

Au 3°, un rapport détaillé sur le service en général et un état des objets de consommation nécessaires à l'exploitation de telle sorte que les stations soient convenablement approvisionnées.

En cas d'accident ou de retard extraordinaire, il en informe sur-le-champ l'ingénieur-mécanicien, l'ingénieur de la ligne et le Directeur.

Le chef de station doit se concerter avec le receveur pour tous les détails du service journalier. Il satisfait, autant que possible, aux invitations officielles du contrôleur ou du receveur.

Le chef de station donne seul des ordres aux machiniste.

Le chef-garde donne, par l'intermédiaire de son trompette, le signal du départ.

ART. 96.

Il résidera dans la station confiée à sa surveillance ou dans le voisinage.

Chaque fois qu'il s'absentera de la station pour ses repas ou pour tout autre motif, il y laissera un ouvrier en perma-

nence, à qui il a indiqué l'endroit où on pourra aller le chercher en cas d'urgence.

**ART. 97.**

A chaque station de relais, comme il est dit à l'art. 74, une locomotive de réserve restera constamment allumée depuis le premier départ du matin jusqu'au dernier arrivage du soir. La vapeur y sera maintenue à la pression de 35 livres.

Un tender rempli d'eau et de coke devra être également tenu prêt.

**ART. 98.**

Dans les mêmes stations et sur une voie spéciale, il y aura un waggon de secours chargé des appareils et engins nécessaires en cas d'accident ;

Savoir :

Une grande chèvre avec sa corde roulée sur letambour et passée dans les poulies ;

Deux crics ;

Deux anspecks ;

Deux gros marteaux ;

Douze madriers d'étauçonnage ;

Deux pioches ;

Une pelle ;

Deux chaînes pour levage des locomotives.

Chaque station de relais devra être pourvue indispensablement, et ce non compris les appareils du train de secours :

1° D'une grande chèvre avec ses deux poulies et sa corde ;

2° De deux chaînes propres au levage des locomotives ;

3° Et d'une pompe foulante pour nettoyage des chaudières.

Chaque station, soit de relais, soit d'approvisionnement,

doit être constamment pourvue de falots , cordages et autres moyens de secours ou de réparation.

**ART. 99.**

Le chef de station est présent à tous les départs de convois et ne quitte son poste qu'après la dernière arrivée et pour autant qu'un convoi spécial ne soit pas attendu.

**ART. 100.**

Il s'assure , avant le départ , si les voitures et les locomotives sont en bon état ; il examine la cheville d'attache et le frein du tender.

Pour la nuit et pendant les brouillards , il s'assure de l'éclairage des lanternes de signal à placer à la tête et à la queue du convoi.

**ART. 101.**

Conformément aux art. 179 et suiv. du présent règlement , le nombre de voitures chargées à atteler à chaque locomotive , ne pourra généralement excéder celui de 14 à 18 , et même entre Malines et Ans , il ne sera généralement pas attelé plus de 12 voitures chargées par locomotive.

Toutefois , sur la demande du contrôleur et avec l'autorisation des ingénieurs-mécaniciens chargés du service des locomotives , et pour autant que l'état de la route et de l'atmosphère ne s'y opposent point , le nombre de voitures pourra être augmenté.

Néanmoins , le nombre de voitures prescrit par convoi sera toujours réduit sur l'ordre écrit de l'ingénieur-mécanicien. ( Art. 75 et 76. )

**ART. 102.**

Dans tous les cas d'urgence , et généralement dans tous les cas que les ingénieurs-mécaniciens n'auraient pu prévoir , le chef de station veillera à ce que , si le machiniste le requiert , la machine de garde lui soit donnée en aide.

ART. 103.

Lorsqu'un convoi double dépassera le nombre de 28 voitures ou un convoi simple celui de 18 voitures, il en fera faire la remarque au receveur et en informera l'ingénieur-mécanicien. ( Art. 101. )

Le surveillant veillera à ce qu'aucune voiture n'excède la charge fixée par le règlement. ( Art. 179 et 181. )

ART. 104.

Les heures de départ des convois étant fixées par arrêtés ministériels, ne peuvent être changées ou retardées que par suite d'un accident survenu à la route ou au convoi précédent.

Aucun convoi ne peut quitter une station qu'après le signal donné par le chef-garde.

ART. 105.

A l'arrivée de chaque convoi, le surveillant, accompagné d'un chef graisseur, passera en revue toutes les voitures, examinera chaque roue en particulier et surveillera le graissage. Toute voiture défectueuse ou présumée avoir un défaut quelconque qui serait de nature à compromettre la sûreté des voyageurs, sera immédiatement retirée du convoi par le surveillant, qui la remplacera par une voiture de la même classe du parc de réserve.

Les voitures retirées du service et remplacées seront renvoyées ou transportées le plus tôt possible à la station de Malines, par les soins du surveillant et à la suite de l'un des convois publics, ou, en cas d'impossibilité, par les moyens qui seront prescrits par l'ingénieur-mécanicien. ( Art. 81. )

ART. 106.

Les roues des voitures seront visitées complètement tous les dix jours pendant l'hiver et tous les cinq jours pendant

l'été, en les retirant de dessous les trains, afin de pouvoir nettoyer les boîtes et les coulants.

A cet effet, le conducteur mettra à la disposition du chef graisseur un cric et une clef à fourche.

Il veillera en outre au graissage des locomotives, qui doit avoir lieu dans les stations et après tous les 30 kilomètres au plus de parcours.

#### ART. 107.

Lorsqu'un convoi est en retard d'environ une demi-heure, il fera sortir la locomotive de réserve et l'accompagnera pour aller avec prudence à la découverte.

Il l'accompagnera également, ainsi que le délégué du contrôle, aussitôt qu'un signal de détresse parviendra à la station.

Dans ce cas, dès que le signal est aperçu, le conducteur fait prévenir le receveur, et, tout en préparant la locomotive de secours et le waggon d'appareils, il fait charger la locomotive disponible pour servir au besoin de seconde réserve.

Les ouvriers qui l'accompagneront avec la locomotive de secours et le waggon d'engins sont :

Le chef d'atelier;

Un machiniste et un chauffeur;

Six manœuvres de locomotives;

Un forgeron et son aide, ensemble 11 hommes.

Immédiatement à la suite d'un accident, il sera fait un rapport détaillé au Directeur et aux ingénieurs par les surveillants qui ont eu connaissance des faits ou qui ont coopéré à rétablir l'ordre.

Ce rapport relatara :

1<sup>o</sup> L'heure à laquelle le retard a eu lieu et sa cause;

2<sup>o</sup> Les noms du machiniste et du chauffeur du convoi retardé;

3<sup>o</sup> La désignation de l'endroit où l'accident a eu lieu.

ART. 108.

Les convois spéciaux et extraordinaires ne seront accordés que sur un ordre spécial écrit, émané du Directeur; ils seront, autant que possible, annoncés à l'avance sur la ligne.

Cet avis sera donné par le Directeur, non-seulement aux chefs des différents services, mais en outre, directement au moyen d'une formule signée par lui, aux receveurs, aux conducteurs, surveillants, gardes-ponts et gardes-tunnels, échelonnés sur la ligne que doit parcourir le convoi spécial.

Dans le cas où il y aurait impossibilité de prévenir à l'avance, comme pour transport imprévu et d'urgence de troupes, le contrôleur en chef et l'ingénieur-mécanicien s'entendront pour choisir l'heure, qui sera la plus rapprochée possible de l'heure fixée pour un convoi public ordinaire et de telle sorte que le convoi spécial le précède, si faire se peut; ils veilleront dans tous les cas à l'exécution de toutes les mesures de précaution nécessaires. (Art. 75 et 76.)

ART. 109.

Les transports de coke d'une station à l'autre, ou pour l'approvisionnement des stations intermédiaires, ou enfin, pour le service des fours de Monplaisir, ainsi que les transports d'objets nécessaires au service de l'entretien, s'effectueront par les convois publics.

ART. 110.

Les stations seront tenues constamment avec la plus grande propreté.

Aucun amas de coke, houille ou autres objets ne pourra rester déposé dans l'enceinte, qu'aux endroits à ce spécialement destinés.

Les manœuvres graisseurs sont chargés de nettoyer la

station des voitures et les enclos ou parcs réservés, et de rapporter sous les hangars le coke répandu par les machines.

Les manœuvres aux locomotives et au transport du coke nettoieront la remise et l'endroit où stationnent les locomotives ainsi que les hangars ou dépôts à coke.

Des journaliers supplémentaires pourront être au besoin occupés par le conducteur au nettoyage des cours d'ateliers et enclos réservés des stations.

Les ouvriers graisseurs soigneront, nettoieront et allumeront les réverbères.

Le nettoyage des voitures est laissé aux soins des receveurs des stations; néanmoins le surveillant du matériel fera rapport à l'ingénieur-mécanicien, s'il s'aperçoit que l'on n'emploie pas les moyens convenables pour ce service, ou qu'il soit effectué d'une manière incomplète.

#### ART. 111.

On recueillera soigneusement dans les déchets de coke les morceaux qui, quoique trop petits pour l'emploi en route, peuvent être utilisés à l'alimentation des locomotives de réserve, au chauffage des poêles ou au dégellement des tubes des grues hydrauliques.

Tout ouvrier qui aurait employé dans les étuves ou à l'alimentation des locomotives de réserve, sans l'autorisation du surveillant, des morceaux de coke dépassant la grosseur d'une noix, sera puni d'une retenue de 3 francs.

#### ART. 112.

Les conducteurs ou surveillants de station sont également chargés de la distribution de tous objets et fournitures de consommation; ils tiendront le contrôle des journées de tous les ouvriers indistinctement employés au service de la station.

**ART. 113.**

Dans les stations de relais, ils tiennent également le contrôle et la police des ateliers et fours à coke.

Ils veilleront à ce que les ouvriers arrivent et partent régulièrement aux heures fixées, qu'ils ne s'absentent pas pendant la journée et soient constamment occupés pendant les heures de travail.

Ils exigeront sévèrement dans les ateliers l'ordre et la mise à place des outils à la fin de la journée. A cet effet, chaque ouvrier ajusteur aura sa caisse pour enfermer ses outils sous clef.

**ART. 114.**

Ils tiennent attachement régulier des heures de départ et d'arrivée des différents convois partant ou arrivant dans leur station, avec indication du nom des remorqueurs et du machiniste, ainsi que du nombre et de l'espèce de voitures.

Ils font mention spéciale au rapport journalier de toutes les remarques des machinistes sur l'inobservance des règlements de la part des pontonniers, gardes-tunnels, gardes-excentriques et cantonniers.

Ils tiennent un journal de tout ce qui se passe au Chemin de Fer. Tous les ordres de service y seront consignés. Ce journal sera examiné et paraphé par les ingénieurs à chacune de leurs inspections.

**ART. 115.**

Ils adressent en temps utile à l'agent chargé de l'approvisionnement des stations, les bons de fournitures à tirer du magasin central.

**ART. 116.**

Ils soumettent à l'ingénieur-mécanicien, avant le 22 de chaque mois, l'état indiquant le nombre de voitures par

classe qui ont été employées chaque jour pendant les 10 derniers jours du mois précédent, et pendant les 20 premiers jours du mois courant, ainsi que le nombre des voitures qu'ils croiront devoir être tenues en réserve dans la station pour le service du mois suivant. ( Art. 71. )

## CHAPITRE IV.

### *Devoirs des Chefs d'atelier.*

#### ART. 117.

Les chefs d'atelier sont nommés par le Ministre, sur la présentation du Directeur et d'après la proposition des ingénieurs-mécaniciens.

#### ART. 118.

Les chefs d'atelier distribuent le travail, sous les ordres immédiats des ingénieurs-mécaniciens.

Ils sont responsables, envers le chef de la station, de la police et des ateliers des machinistes.

#### ART. 119.

Ils examinent soigneusement les locomotives et tenders avant chaque départ et après chaque arrivée, s'assurent de la tension convenable de la vapeur, visitent l'état des tuyaux alimentaires, le jeu des pompes et des soupapes, le frein, les tubes, etc.

#### ART. 120.

Ils font remplacer par les machines de réserve les locomotives de service qui leur paraîtraient exiger des réparations.

Du moment où la machine de réserve est appelée au secours, ou dès qu'elle part à la découverte, le chef d'atelier

désigne la seconde locomotive à apprêter en cas de besoin.  
(Art. 74, 97.)

ART. 121.

Sous le rapport de l'art, les chefs d'atelier sont sous les ordres des ingénieurs-mécaniciens chargés du service des locomotives ; sous celui de la police de l'atelier, ils obéiront aux ordres des chefs de station.

Les chefs d'atelier doivent aide, assistance et conseils aux machinistes.

CHAPITRE V.

*Devoirs des Machinistes et Chauffeurs.*

ART. 122.

Les machinistes sont nommés par le Ministre, sur la présentation faite par le Directeur, d'après les propositions des ingénieurs-mécaniciens ayant le service des locomotives.  
(Art. 78.)

ART. 123.

Le machiniste est tenu de se trouver à la station au moins une demi-heure avant le départ du convoi qu'il doit conduire.

Il visite avec soin la locomotive, ses soupapes et pompes alimentaires, les roues et bielles, la cheville d'attache et le frein du tender, ainsi que les tuyaux d'alimentation ; il s'assure que les tubes sont bien nettoyés et que le tender a l'approvisionnement d'eau et de coke nécessaire.

Il est également responsable du graissage de la locomotive et du tender.

Chaque machiniste aura avec lui en tout temps, dans son tender, les outils suivants, renfermés dans une caisse fermant à clef ; savoir :

Un assortiment complet de boulons, clefs et écrous ;

Une grande et une petite clef à vis, dites clefs anglaises ;  
Trois ciseaux à froid et un marteau ;  
Une pince ou anspeck en fer ;  
Une chaîne longue et deux courtes , et chaîne d'assemblage  
avec leurs crochets ;  
Des bouchons de tubes , du chanvre, des tresses et cordes  
pour faire des garnitures ;  
Deux burettes à l'huile pour le graissage des mécanismes ;  
Une lanterne de signal et trois falots qui, au besoin , se-  
ront renouvelés au passage des stations.  
Le machiniste répond de tous ces objets , et, dans le cas  
où quelques-uns des outils seraient perdus ou hors de ser-  
vice, il aura soin de les faire remplacer immédiatement.

ART. 124.

Nul, à l'exception du machiniste et de son chauffeur, ne  
pourra monter sur une locomotive ou sur son tender, sans  
la permission spéciale des ingénieurs-mécaniciens.

ART. 125.

Trois minutes avant l'heure fixée, le machiniste se rend  
avec la machine en avant du convoi ; il recule avec précau-  
tion pour s'y attacher. Dans cette manœuvre le chauffeur se  
tiendra au frein , prêt à enrayer.

Tout choc maladroit sera puni d'une retenue et, s'il y a  
lieu, de la destitution, sans préjudice, le cas échéant, de  
poursuites criminelles. (Art. 375.)

Au dernier coup de la cloche de départ, le frein du ten-  
der sera levé et la machine se mettra en marche sans choc.

ART. 126.

On ne pourra, sans obligation absolue, atteler de loco-  
motives en arrière des convois pour les pousser.

On ne marchera pas non plus sans nécessité avec les ten-  
ders en avant de la machine ; dans ce dernier cas , pendant

la nuit ou les brumes, une védettes portant un falot allumé se tiendra sur le tender.

ART. 127.

Là où la route est à double voie, les machinistes auront soin de prendre la voie qui se trouve à leur gauche.

ART. 128.

Les machines marchant séparément dans la même direction, se tiendront à 400 mètres de distance l'une de l'autre, c'est-à-dire que la machine qui suit un convoi ne doit pas s'approcher de plus de 400 mètres de la dernière voiture de ce convoi.

ART. 129.

Les machinistes commandés pour un convoi extraordinaire ou spécial marchant hors d'heure sur la route auront soin, en outre des précautions ordinaires, d'allumer dès le soir ou pendant les brouillards, leurs falots placés sur la machine ou le tender.

ART. 130.

Chaque machiniste et chaque chauffeur, quand celui-ci n'est pas occupé autrement pour le service, se tiendront debout (le machiniste sur la plate-forme de la locomotive, et le chauffeur sur le tender à portée de la manivelle du frein) et veilleront attentivement de l'œil le long de la route et de l'oreille au signal éventuel de la trompette du garde-convoi. Le machiniste ne pourra quitter sa machine sous aucun prétexte.

ART. 131.

Le machiniste surveillera constamment la tension de la vapeur et le niveau d'eau de la chaudière, il veillera à ce que rien n'embarrasse la manœuvre du frein, afin de s'arrêter dès qu'il aperçoit le drapeau rouge des gardes-route ou qu'il entend le signal des gardes-convoi. Aussitôt arrêté,

il aura soin de s'enquérir de la cause du signal d'alarme et ne continuera sa route qu'après due information , et de concert avec le chef du convoi.

**ART. 132.**

Aux abords des ponts mobiles , de la galerie souterraine , des passages à niveau de grandes routes et grands chemins, dans les courbes et surtout en descente, le machiniste veillera à ce que le chauffeur se tienne prêt à serrer le frein.

A l'approche des stations , la vitesse des locomotives ne dépassera pas 1 mètre par seconde.

**ART. 133.**

Tout convoi ordinaire ou spécial marchant soit aux heures fixées, soit hors des heures déterminées, soit de jour , soit de nuit, ralentira convenablement sa marche aux abords des ponts mobiles, de manière à ce que le chef-garde puisse descendre et que, sur le signal qui serait donné, on puisse arrêter complètement avant d'être à l'entrée du pont.

Après le coucher du soleil, le chef-garde descendra de voiture , s'assurera par lui-même, avant le passage du convoi, si le pont est fermé et bien au repos.

**ART. 134.**

La marche du convoi sera également ralentie à l'entrée du souterrain de Cumplich. Les convois ne pourront reprendre leur vitesse pour s'engager dans le tunnel qu'après que le chef-garde du convoi se sera assuré près du garde-tunnel que le passage du souterrain est libre et en bon état.

**ART. 135.**

La marche dans les stations par la locomotive seule ou avec les convois, se fera également avec prudence, le chauffeur se tenant toujours prêt à enrayer.

**ART. 136.**

Le machiniste modérera de même sa vitesse dans les par-

ties courbes du chemin ou sur les grandes levées et aux approches des traverses à niveau des chaussées et grands chemins.

**ART. 137.**

Dans les parties à double voie, si un machiniste, en approchant de quelqu'une des stations ou en arrivant dans les stations seul ou avec un train, aperçoit un autre train prenant ou déposant des passagers, ou s'il voit un train s'arrêtant par accident ou pour autre cause dans quelque endroit de la route que ce soit, il aura soin immédiatement de diminuer sa vitesse, de manière qu'il puisse dépasser ce train lentement, ou arrêter entièrement sa machine, si cela est nécessaire, avant qu'il ne l'atteigne.

**ART. 138.**

Dans le cas où la route serait obscurcie par un nuage de vapeur, soit par l'effet de la rupture d'un tube, soit par quelque autre cause, chaque machine survenant ne passera pas au travers de la vapeur; mais le machiniste s'arrêtera et s'assurera que le passage est libre avant de tenter d'avancer.

**ART. 139.**

Quand un convoi attardé s'arrête pour prendre ou déposer des passagers pendant un brouillard ou un temps obscur, le machiniste veille à ce que le garde de la station fasse les signaux prescrits pour avertir les machines arrivant que la voie est occupée.

**ART. 140.**

En général tout machiniste diminuera sa vitesse dans un temps brumeux en approchant des stations, de manière qu'il puisse avec certitude arrêter sa machine, afin qu'il ne soit pas exposé à courir contre un train qui peut se trouver arrêté à cette station.

**ART. 141.**

Dans le cas d'exécution de travaux d'achèvement ou de réparation extraordinaire de la route exigeant un grand nombre d'ouvriers, les convois ralentiront également leur marche dans le voisinage de ces travaux, surtout dans les parties sinueuses en déblais et sur les hautes levées où l'arrivée subite d'un train inattendu pourrait occasionner des malheurs.

**ART. 142.**

Dans le cas où un machiniste conduisant un convoi ou une machine seule se voit obligé de s'arrêter, en temps brumeux, dans quelque partie de la route où il n'y a point de cantonnier, garde-route ou garde-barrière, et où il ne se trouve pas d'ouvriers pour prêter assistance, les gardes-convoi, et, si la locomotive marche isolément, le chauffeur ou le garde-frein, seront tenus immédiatement de courir à 300 mètres de part et d'autre, ou aussi loin qu'il peut être nécessaire, de manière à faire arrêter toute autre machine venant dans la même direction. En même temps, le machiniste fera siffler la vapeur. Les machinistes et chefs-gardes, chauffeurs, gardes-frein et gardes-convoi, seront tous personnellement responsables de la stricte exécution de ces ordres.

**ART. 143.**

Si, pendant la marche, le machiniste se trouve retardé ou arrêté par manque de force ou par un empêchement quelconque résultant de la machine, il s'entendra avec le chef-garde pour ordonner, vers la station d'arrivée ou la station la plus prochaine, le signal d'appel de la locomotive de secours.

**ART. 144.**

Si l'empêchement provient d'un dérangement de la ma-

chine ou d'un obstacle résultant de la route, et que l'état normal ne puisse être rétabli qu'après un certain temps, il fera toujours, de concert avec le chef-garde, arborer, dans cette circonstance, les deux drapeaux à la fois, le rouge et le blanc, afin de faire arriver de la station où il était attendu une locomotive et de nouvelles voitures pour le transport des voyageurs. (Art. 273 et 274.)

ART. 145.

A l'arrivée du convoi à la station prochaine, il est toujours fait rapport au surveillant de l'accident survenu en route, quand même il aurait été réparé par les efforts du machiniste et du chef-garde, et sans l'appel de la locomotive de secours. La réticence sera toujours punie.

ART. 146.

Aucun machiniste, à quelque moment ou dans quelque circonstance que ce puisse être, ne peut quitter sa machine ou détacher son train ou quelque partie de son train, sans placer, de concert avec le chef-garde, un des gardes-convoi qui aura soin de ce train, afin de prévenir les accidents qui proviendraient de machines courant à sa rencontre.

La nuit ou pendant les brouillards, ce train ou partie de ce train laissé en plaine, devra être signalé par des falots allumés.

Dans tous les cas, les gardes surveillant le train devront se porter à 300 mètres de chaque côté, pour prévenir le machiniste arrivant.

ART. 147.

Dans le cas d'accident imprévu survenu au machiniste, le chauffeur serrera immédiatement le frein et arrêtera sur-le-champ la machine, pour que le chef-garde ordonne ce qu'il jugera nécessaire.

**ART. 148.**

Les chauffeurs sont sous les ordres immédiats des machinistes et agréés par eux.

Les machinistes auront soin d'enseigner aux chauffeurs la manœuvre de la machine, pour qu'ils puissent être capables, au besoin, de l'arrêter.

**ART. 149.**

A l'arrivée de chaque convoi à destination, le machiniste fera rapport au conducteur ou surveillant chef de la station, s'il a trouvé les pontonniers, gardes-tunnel et gardes-excentriques à leur poste.

Il indiquera également les gardes-route et cantonniers qui auraient paru manquer à leurs devoirs.

**CHAPITRE VI.**

*Ouvriers des ateliers tant de la station centrale que des autres stations.*

**ART. 150.**

En exécution de l'art. 365 du présent règlement, tout ouvrier, en entrant au service des stations ou ateliers, déposera son livret entre les mains du conducteur ou surveillant sous la direction duquel il se trouve placé.

A défaut de livret, il devra être porteur d'une déclaration de bonne conduite délivrée par le bourgmestre de sa commune; dans ce cas, il sera provisoirement admis, mais à la charge de se pourvoir d'un livret.

Il sera tenu, dans chaque station, un tableau particulier des ouvriers et manœuvres renvoyés du service, dans lequel on inscrira leurs noms, prénoms, emploi et domicile, ainsi que les causes de leur renvoi. (Art. 366.)

**ART. 151.**

La durée de la journée est de 10 heures de travail effectif ou 2 1/2 heures par quart.

Les ouvriers ont une heure pour dîner, une demi-heure pour déjeuner et une demi-heure pour goûter.

Ils ne peuvent sortir de la station que pour dîner ; ils arrivent et s'en vont au son de la cloche. Ceux qui rentreront plus de dix minutes après l'heure perdront un quart de jour.

**ART. 152.**

En cas d'absence par maladie, ils feront prévenir le surveillant dans les 24 heures.

Ceux qui abandonnent l'atelier sans permission sont passibles d'une retenue du double de la solde du temps pendant lequel ils se sont absentés.

**ART. 153.**

Il est strictement défendu de fumer dans les ateliers, sous peine d'une retenue de 5 francs. Celui qui refusera de se soumettre à cette défense sera immédiatement renvoyé.

**ART. 154.**

Les manœuvres employés dans la station porteront au bras gauche un brassard avec un numéro. Leurs devoirs leur seront indiqués par le chef de station.

**ART. 155.**

Le garde-frein reçoit les instructions des surveillants. Pendant le trajet il est sous les ordres immédiats du machiniste ; il lui doit obéissance, aide et assistance chaque fois qu'il en est requis.

Si le garde-frein, pendant le trajet, remarque un dérangement ou quelque défecuosité au train des voitures, il

serrera immédiatement son frein et en prévendra le machiniste.

Le garde-frein se trouvera à sa place dans le waggon qui lui est destiné, au moins cinq minutes avant le départ du convoi.

Pendant la marche, le garde-frein se placera toujours de manière à pouvoir enrayer immédiatement. Il ne peut descendre de voiture aux stations intermédiaires qu'autant que le machiniste le requière pour assistance.

ART. 156.

Une lanterne en verre rouge sera attachée en arrière de la dernière voiture de chaque train, lorsque celui-ci devra être suivi d'un autre convoi. Les préposés à la manœuvre des freins aussi bien que les gardes des convois en sont responsables.

Si un waggon est attaché en route à un train ou détaché du convoi sur quelque partie de la route, le garde-frein sera également responsable de l'exécution du changement à faire pour que la lanterne se trouve toujours à l'arrière de la dernière voiture du train.

ART. 157.

Le garde-frein sera constamment à son poste; il s'assurera avant le départ si les lanternes de signal des locomotives sont allumées.

En cas contraire, il en prévendra immédiatement le machiniste et au besoin le surveillant.

ART. 158.

Le garde-frein, après l'arrivée de chaque convoi, fera immédiatement son rapport au surveillant de la station sur le voyage effectué.

Il tiendra note sur son livret du nombre de voitures suc-

cessivement attelées ou détachées de chaque convoi au passage des diverses stations.

ART. 159.

Le garde-frein a la surveillance des waggons à coke attachés au convoi.

ART. 160.

Le graisseur sera muni d'une palette (spatule) en fer, et d'une broche courbée, à l'effet de déboucher la lumière de la boîte et d'un panier en fer-blanc pour mettre la graisse.

Les boîtes doivent être remplies à chaque voyage et de manière à ce qu'il ne reste aucun vide dans le fond. — A cet effet, l'ouvrier aura soin de s'en assurer au moyen de la palette en fer.

## CHAPITRE VII.

### *Comptabilité et Matériel.*

ART. 161.

Indépendamment des registres tenus par le garde-magasin de la station centrale, il sera ouvert, dans chaque station ou atelier, un registre du mouvement des travaux et un registre de consommation, qui seront tenus journalièrement au courant par le surveillant. Il y inscrira soigneusement toute les entrées et sorties des matériaux et fournitures ; on ne pourra rien laisser sortir des stations sans autorisation et sans inscription préalable au registre du mouvement.

Toutes les fois que la nature des fournitures le comportera, les objets livrés seront exprimés en mesures métriques, et le prix de l'unité toujours en argent décimal.

On aura soin de détailler convenablement dans le registre

du mouvement tous les objets à leur entrée dans le magasin central, les stations ou ateliers ; on les indiquera soit par pièces, si elles sont séparées ou à découvert, soit par caisse, paquet ou ballot avec le N<sup>o</sup>, en renseignant les factures et leur date.

**ART. 162.**

Le garde-magasin et le chef de station, chacun en ce qui le concerne, porteront, jour par jour, au registre de mouvement :

1<sup>o</sup> Tous les objets qui entrent au magasin, dans la station ou les ateliers, tels que locomotives, voitures nouvelles, rouages, etc. ; fers, leurs poids, quantité et détail des barres ; bois, leur qualité et équarrissage ; huile, graisse, etc., leurs espèce et quantités ;

2<sup>o</sup> Une analyse sommaire des accidents ou retards dans les transports et les causes qui les ont produits ;

3<sup>o</sup> Les mutations survenues dans le personnel, les causes de punition ou de renvoi (art. 150 et 366) ;

4<sup>o</sup> Les voitures avec leur N<sup>o</sup> indicatif, qui auront éprouvé des dommages et seront retirées du parc de l'exploitation, en renseignant les causes de leur mise hors de service ;

5<sup>o</sup> Le numéro des voitures données en remplacement des voitures retirées de l'exploitation, en indiquant également leurs N<sup>os</sup> respectifs.

**ART. 163.**

Le garde-magasin ou le chef de station et le chef d'atelier tiendront un tableau succinct de tous les outils, engins, indistinctement, qui appartiennent à la station, et à chaque atelier, en y indiquant successivement les outils remplacés ou remis à d'autres stations.

**ART. 164.**

Ils tiendront, jour par jour, les états de quinzaine des ouvriers.

En cas de mutation d'ouvriers, le nom du remplaçant, avec indication de l'ouvrier renvoyé, sera inscrit à la suite de la liste.

Les conducteurs et surveillants sont tenus de ne pas dépasser le nombre d'ouvriers prescrit ni le taux de la journée, ni d'altérer la disposition des états modèles, sous peine d'être poursuivis criminellement.

Ce n'est que dans des cas fortuits qu'ils pourront augmenter le nombre des ouvriers, et alors ils en donneront immédiatement connaissance à l'ingénieur chargé du service.

ART. 165.

Le prix de la journée de travail des ouvriers employés dans les ateliers de l'exploitation et du matériel des transports est réglé, d'après un tableau du *minimum* et du *maximum* arrêté par le Ministre pour chaque catégorie, et communiqué au régisseur comptable.

ART. 166.

Le paiement des ouvriers aura lieu à la fin de chaque quinzaine, en présence du conducteur ou surveillant qui a dressé les états, par les soins du régisseur comptable ou de son délégué. (Art. 349 et suiv.)

ART. 167.

La journée est de dix heures de travail effectif ou 2 1/2 heures par quart pour toute nature d'ouvrages indistinctement.

Lorsque des travaux d'urgence sont requis, il ne pourra être alloué aux ouvriers plus de 8 quarts par jour et nuit, et mention motivée et détaillée devra en être faite au registre du mouvement.

ART. 168.

Ne seront admis par station à travailler, les dimanches

et fêtes légales , en outre du personnel suivant , nécessaire pour chaque train en route :

Le machiniste ,  
Le chauffeur ,  
Et le garde-frein ;  
Que le chef d'atelier ,  
Deux machinistes ,  
Un chauffeur ,  
Six manœuvres aux locomotives ,  
Les gardes-excentriques ,  
Un forgeron et son aide ,  
Un menuisier ,  
Deux graisseurs .

**ART. 169.**

Les approvisionnements des huiles se feront en barils en fer de 100 litres chacun.

Les graisses seront contenues dans des tonneaux de bois de la même capacité.

**ART. 170.**

A chaque station il y aura trois barils pour les huiles et trois tonneaux pour les graisses.

La délivrance des huiles et des graisses se fera , tous les deux jours , par les soins du surveillant ; il en sera tenu note par lui , chaque jour , sur le registre de consommation.

On indiquera à la fin de chaque mois , au registre de consommation , par un tableau sommaire , la quantité consommée pendant le mois pour chaque article principal.

## Titre Troisième.

### *Service des Recettes et Convois.*

#### CHAPITRE I<sup>er</sup>.

##### *Dispositions générales.*

###### ART. 171.

Il y a, sous les ordres immédiats du Directeur, pour l'ensemble du service des convois et des recettes, un fonctionnaire portant le titre de contrôleur en chef.

Il y a, pour une ou plusieurs lignes, des contrôleurs ou contrôleurs-adjoints.

Il y a dans chaque bureau un receveur.

Au contrôleur en chef, aux contrôleurs, contrôleurs-adjoints et aux receveurs sont attachés des commis et gens de service.

###### ART. 172.

Il y a, dans chaque station principale, un officier de police et un ou plusieurs officiers de police adjoints, selon l'importance de la station.

###### ART. 173.

Les convois sont accompagnés et surveillés par un chef-garde et des gardes.

Il y a, à la station centrale, un 1<sup>er</sup> chef-garde, qui a sous ses ordres des gardes en nombre suffisant pour remplacer les gardes absents ou malades, tenir les convois au complet et accompagner les convois extraordinaires.

###### ART. 174.

Le nettoyage (art. 110, § dernier) et la manœuvre des

voitures ; le chargement et déchargement des effets des voyageurs, se font sous la surveillance spéciale des receveurs, par des ouvriers proposés par le contrôleur en chef, agréés par le Directeur et payés à la journée d'après un tableau mensuel approuvé par le Ministre, et fixant le nombre des ouvriers, ainsi que le *maximum* et le *minimum* du salaire. ( Art. 349 et suivants. )

ART. 175.

Toutes les nominations, hors celles que le Roi s'est réservées, sont faites par le Ministre, sur la proposition du Directeur.

ART. 176.

La résidence du contrôleur et du receveur est toujours fixée par le Ministre.

La fixation de la résidence des commis et autres employés est abandonnée au Directeur.

Chaque trimestre, il est transmis au Ministre un état du personnel des bureaux, avec indication de la répartition des gardes et chefs-gardes. ( Art. 6 et 69. )

ART. 177.

Le contrôleur en chef, les contrôleurs et contrôleurs-adjoints ne peuvent s'absenter qu'avec l'autorisation du Ministre; les receveurs ne le peuvent qu'avec l'autorisation du Directeur; les commis, les gardes-convoi et les concierges, qu'avec l'autorisation du contrôleur.

Toute autorisation de s'absenter est demandée et accordée par écrit et dans l'ordre hiérarchique.

Il est fait mention, dans l'état trimestriel du personnel à transmettre au Ministre, des absences autorisées soit par le Directeur, soit par les contrôleurs, avec indication de l'agent qui, chaque fois, a rempli l'*intérim*.

Toute absence de plus de dix jours est qualifiée de congé. Les congés ne sont accordés qu'avec l'autorisation du Ministre. (Art. 7 et 69.)

ART. 178.

La troisième des branches principales de l'administration comprend le service des convois et celui des recettes, la formation des convois ne pouvant se faire que d'après les indications des bureaux de recettes.

L'organisation des convois se fera dans les limites posées par le règlement et notamment par les dispositions suivantes :

ART. 179.

Il y a des convois simples et des convois doubles.

Les convois simples sont remorqués par une seule locomotive; les convois doubles par deux.

Vingt-huit voitures chargées sont considérées comme le *maximum* de la charge de deux locomotives remorquant ensemble.

Si le nombre des voitures s'élève de 14 à 18, il ne sera employé qu'une seule locomotive, à moins qu'il ne soit reconnu par les ingénieurs-mécaniciens que le trajet ne peut se faire dans le temps prescrit.

Généralement, de Malines à Ans, les convois simples ne pourront être composés de plus de douze voitures, les convois doubles de plus de vingt-quatre. (Art. 101 et 102.)

ART. 180.

Si l'état de la route ou de l'atmosphère le rend nécessaire, le *maximum*, tant pour les convois simples que pour les convois doubles, sera réduit d'après les instructions des ingénieurs-mécaniciens, qui auront soin d'en donner avis assez à temps pour que le nombre de billets puisse être restreint. (Art. 75.)

**ART. 181.**

Aucune voiture ne pourra être chargée d'un poids de plus de trois tonneaux, ou de 30 voyageurs y compris leur menu bagage; 25 soldats armés et équipés compteront pour 30 voyageurs.

Cinq voitures vides seront comptées pour trois voitures chargées. (Art. 103.)

**ART. 182.**

Si les circonstances l'exigent, il pourra, d'après les instructions du Ministre, n'être momentanément assigné aux stations extrêmes que des convois simples.

**ART. 183.**

En général, dans tous les cas de convois non directs, si les convois de Gand ou de Liège ne sont pas arrivés à la station centrale dans le temps requis, les convois de Bruxelles et d'Anvers continueront le trajet pour leur destination, dès qu'il se sera écoulé une heure depuis le départ de Bruxelles.

Si, à l'arrivée du convoi attardé, les routes ne se trouvent pas occupées par des convois en retour vers la station centrale, les voyageurs seront conduits à leur destination par les locomotives supplémentaires disponibles.

Si le retard a été tel que les routes soient déjà occupées par des convois en retour, les voyageurs seront nécessairement obligés d'attendre le prochain convoi ordinaire.

Les routes ne pouvant se trouver occupées par des convois en retour après le passage du dernier, les voyageurs attardés seront, dans ce cas, toujours conduits à leur destination par les locomotives supplémentaires.

**ART. 184.**

Dans tous les cas prévus de fête locale ou d'affluence extraordinaire, une ou plusieurs des locomotives supplémentaires seront, à la demande du contrôleur en chef, envoyées

à la station extrême désignée par lui; dans ce cas, il se concertera avec les ingénieurs-mécaniciens pour organiser des convois de trois locomotives ou un convoi spécial outre le convoi ordinaire. (Art. 76, 108.)

ART. 185.

Ils se concerteront également pour les transports extraordinaires de militaires. S'il y a lieu, dans ce cas, de faire des convois spéciaux, l'ingénieur-mécanicien et l'ingénieur de la ligne en recevront avis, autant que possible, au moins 24 heures à l'avance. (Art. 77, 108.)

ART. 186.

Dans les cas où les freins devraient être mis par les gardes, ce serait d'après les instructions arrêtées à l'avance ou sur le signal donné par le machiniste ou le chef-garde.

Toutefois, dans un waggon muni d'un frein et rangé parmi les dernières voitures, il y aura un ouvrier désigné par les ingénieurs-mécaniciens et qualifié spécialement de garde-frein; ses devoirs sont indiqués dans les art. 155-159.

## CHAPITRE II.

### *Service des Contrôleurs.*

#### DU CONTROLEUR EN CHEF.

ART. 187.

Le contrôleur en chef est chargé de la surveillance générale du service des recettes et de la composition des convois.

L'organisation des convois se fait d'après les instructions du Directeur, notamment dans les cas prévus par les art. 76, 77, 184 et 185.

**ART. 188.**

Le contrôleur en chef formera tous les dix jours, au moyen des documents qui lui sont adressés journellement par les contrôleurs et contrôleurs-adjoints, un état indiquant le mouvement des voyageurs et le montant des recettes.

Cet état sera adressé régulièrement au Ministre par le Directeur, les 5, 15 et 25 de chaque mois, et accompagné des quittances des versements.

**ART. 189.**

Il vérifiera, toutes les fois qu'il le jugera nécessaire, les écritures et la gestion des receveurs; il s'assurera que les contrôleurs et contrôleurs-adjoints font régulièrement les tournées et vérifications qui leur sont prescrites.

**ART. 190.**

Il pourra suspendre de ses fonctions, en en rendant immédiatement compte au Directeur et jusqu'à décision ultérieure du Ministre, tout employé du service des convois et recettes qui se sera rendu coupable d'une faute grave de nature à compromettre le service. (Art. 364.)

**ART. 191.**

En cas d'accident ou d'événement extraordinaire, il adressera immédiatement au Directeur un rapport détaillé indiquant les causes et la nature de l'accident, ainsi que les mesures prises pour y remédier.

**ART. 192.**

Il soumettra au Directeur des propositions tant pour les nominations nouvelles que pour l'avancement à accorder aux anciens employés. (Art. 175-367.)

**ART. 193.**

Il veille à ce que les voyageurs soient toujours prévenus par un tintement, deux minutes au moins avant le signal du départ.

**ART. 194.**

Il est spécialement chargé de la répartition des gardes-convoi, et il veille à ce que chaque convoi soit accompagné des gardes nécessaires et d'un chef-garde. (Art. 259.)

**ART. 195.**

En cas d'urgence, mais en en rendant compte au Directeur, il pourra effectuer parmi les commis des bureaux et les gardes-convoi les changements qu'il jugera nécessaires dans l'intérêt du service. (Art. 176.)

**ART. 196.**

Il répartira entre les diverses stations, suivant les besoins présumés du service, les voitures qui lui seront remises d'après l'état qu'il aura fourni à l'avance.

**ART. 197.**

Le temps du parcours de chaque section étant limité, il fera tenir annotation régulière de la durée du trajet des différents convois, en indiquant les noms des remorqueurs, des machinistes et des chefs-gardes, ainsi que les causes présumées des retards.

**ART. 198.**

Pour tout ce qui concerne les réparations urgentes à faire aux bureaux et au matériel, le contrôleur en chef devra préalablement être autorisé par le Directeur à s'entendre directement avec les ingénieurs chargés de ces branches de service.

**DES CONTROLEURS ET CONTROLEURS-ADJOINTS.**

**ART. 199.**

Les contrôleurs et contrôleurs-adjoints sont sous les ordres immédiats du contrôleur en chef; lorsque le contrôleur ou contrôleur-adjoint reçoit directement une mission spé-

ciale du Directeur, il en est, aussitôt que possible, fait part au contrôleur en chef.

ART. 200.

Les contrôleurs et contrôleurs-adjoints sont spécialement chargés :

1<sup>o</sup> De la vérification des souches employées journellement dans les bureaux ainsi que des écritures tenues par les receveurs ;

2<sup>o</sup> De la formation et de l'envoi au contrôleur en chef d'un journal particulier indiquant le mouvement des voyageurs et le montant des recettes ;

3<sup>o</sup> De la surveillance des convois et du service des gardes, ainsi que de la vérification des recettes opérées en route.

ART. 201.

Ils tiendront rigoureusement la main à ce que les convois partent aux heures prescrites et feront connaître immédiatement au contrôleur en chef, qui en rendra compte au Directeur, les causes des retards qui pourraient survenir.

ART. 202.

Ils seront tenus de faire, dans chacun des bureaux qui leur sont confiés, des tournées aussi fréquentes que possible et vérifieront, au moins une fois par mois, les registres de recettes ainsi que les autres écritures tenues par les receveurs, et y apposeront leur visa après avoir rectifié les erreurs qu'ils pourraient y rencontrer.

ART. 203.

Toute rectification d'erreurs dans les registres de recettes, se fera à l'encre rouge et au moyen de renvois qui seront paraphés par le receveur et le contrôleur-adjoint.

ART. 204.

Dans chacune de leurs tournées, ils se feront représenter

le registre d'ordre et le registre des plaintes, y apposeront leur visa et adresseront au contrôleur en chef des propositions tendant à faire droit aux réclamations qui paraîtraient fondées. ( Art. 369. )

ART. 205.

Ils vérifieront également l'état de la caisse du receveur et, en cas de déficit, ils le feront immédiatement combler.

Si le déficit était trop considérable pour pouvoir provenir d'erreurs commises dans la recette, ils suspendront immédiatement le receveur de ses fonctions, et, après avoir dressé procès-verbal de la situation du bureau, ils en feront la remise à l'un des commis. ( Art. 190. )

ART. 206.

Les pouvoirs conférés au contrôleur en chef par l'article 190 du présent règlement, sont également accordés aux contrôleurs et contrôleurs-adjoints pour ce qui concerne les employés sous leurs ordres.

ART. 207.

Lorsqu'il y aura lieu d'opérer des mutations ou des remplacements parmi les receveurs, il sera dressé par le contrôleur ou contrôleur-adjoint, conjointement avec le receveur entrant et le receveur sortant, un compte de cleric à maitre, conforme au modèle suivi jusqu'à ce jour, et dont une copie sera transmise au contrôleur en chef.

ART. 208.

Ils ne peuvent s'absenter que d'après une autorisation écrite du Ministre, demandée et obtenue conformément à l'art. 177 et avec désignation d'un *intérimaire*.

### CHAPITRE III.

#### *Service des Recettes.*

Devoirs et attributions des Receveurs, Commis, Gardes police,  
Portiers; obligations des Ouvriers et Gens de service.

#### ART. 209.

Les receveurs sont chargés, sous leur responsabilité personnelle, de tout ce qui concerne le service des voyageurs.

#### ART. 210.

Ils ne peuvent s'absenter sans une autorisation écrite du Directeur, demandée et obtenue conformément à l'art. 177, et avec désignation d'un *intérimaire*.

#### ART. 211.

Dans l'intérieur de leur bureau, ils répartissent la besogne entre les employés, selon les besoins du service, et veillent à ce que ceux-ci s'acquittent avec fidélité et politesse des devoirs qui leur sont imposés.

Dans l'intérieur de la station, ils ordonnent la formation et le départ des convois et surveillent le service des gardes.

Ils donnent le signal du départ des convois.

La police, tant à l'intérieur qu'aux abords de la station, leur est spécialement confiée.

#### ART. 212.

Dans chaque station, le chef du bureau des recettes et le chef de station se concerteront pour tous les détails journaliers du service; en cas de discussion sur l'interprétation du règlement, le receveur décidera provisoirement. Toute réclamation de ce chef sera soumise immédiatement, par l'intermédiaire du contrôleur en chef ou de l'ingénieur-mécanicien, au Directeur qui statuera.

ART. 213.

Les bureaux de recette sont ouverts une heure avant le premier départ et ne se ferment qu'après l'arrivée du dernier convoi.

ART. 214.

Pendant la demi-heure qui précède chaque départ, il n'est délivré de places pour aucun autre.

ART. 215.

Les places peuvent se retenir 24 heures d'avance pour les berlines et diligences ; elles le sont le jour même pour les chars-à-bancs et les waggons.

ART. 216.

Les places sont délivrées sur des feuilles à souches munies du timbre du contrôle et qui sont transmises au receveur par le contrôleur en chef.

ART. 217.

Un compte spécial de la réception et de l'emploi par jour et par nature de feuilles sera tenu dans chaque bureau de recette.

ART. 218.

A la fin de chaque mois, ce compte sera transmis au contrôleur en chef, qui le vérifiera et y apposera son visa.

ART. 219.

Indépendamment de ce compte, il sera formé, le dernier jour de chaque mois, un inventaire des feuilles et impressions en magasin.

ART. 220.

Cet inventaire accompagnera l'envoi du compte mentionné à l'art. 218, et, dans le cas où les feuilles renseignées dans ces deux documents présenteraient des différences avec le

nombre des feuilles envoyées au receveur, ce dernier sera forcé en recette pour le montant total des feuilles manquantes.

**ART. 221.**

Toutes les fois qu'il le jugera nécessaire, le contrôleur en chef désignera soit un de ses commis, soit un des contrôleurs, pour s'assurer, au moyen d'une vérification sur les lieux, de l'exactitude de l'inventaire transmis par le receveur.

**ART. 222.**

Les receveurs sont débiteurs envers le trésor des sommes correspondantes à la valeur de tous les coupons séparés des feuilles à souche.

**ART. 223.**

Les coupons séparés de la souche ne peuvent, sous aucun prétexte, y être rattachés, sauf dans l'un des quatre cas suivants :

1° Lorsque, le convoi ne pouvant se mettre en marche aux heures fixées, le voyageur refuse de partir ;

2° Lorsqu'il a été délivré plus de coupons qu'il n'y a de places disponibles dans le convoi ;

3° Lorsque le voyageur, déjà entré dans la station, aura été refusé parce qu'il se trouvait dans un état d'ivresse ou atteint d'une maladie grave ;

4° Lorsque le voyageur demande l'échange contre un coupon d'une place supérieure.

**ART. 224.**

Les coupons qui, dans l'un des cas précités, auront été rattachés à la souche, seront toujours accompagnés d'une note signée par le receveur et indiquant les motifs de leur

reprise. Cette note sera visée et approuvée par le contrôleur ou contrôleur-adjoint.

ART. 225.

Immédiatement après chaque départ, les comptes seront arrêtés sur les souches dont il aura été fait usage et qui seront retirées des cahiers de distribution.

ART. 226.

Il sera tenu, dans chaque bureau de recettes, des registres par destination et un registre grand-livre.

Le mouvement des voyageurs et le montant des recettes seront inscrits par départ dans les registres par destination et reportés ensuite, par jour, dans le grand-livre.

Ce grand-livre sera tenu par le receveur, qui aura soin de l'enfermer dans les moments où il n'en fera pas usage.

Le receveur tiendra en outre un livre de caisse où il inscrira exactement la nature de chaque recette et le montant de chaque versement.

Il est défendu aux receveurs et employés comptables de confondre et d'avoir dans la même caisse les deniers provenant de la recette avec leurs propres fonds ou des fonds quelconques confiés à leur garde ou à leurs soins.

ART. 227.

A la fin de chaque journée, les souches qui auront servi aux divers départs seront réunies par classe de voitures.

Les comptes seront établis sur les chemises et inscrits dans les registres, de manière à ce que ces pièces puissent être transmises au contrôleur ou contrôleur-adjoint le lendemain avant midi.

ART. 228.

Les receveurs verseront, chaque jour, chez l'agent du trésor qui leur sera désigné, le montant de la recette de la veille; la quittance de ce versement, après avoir été inscrite

au grand-livre, devra être immédiatement transmise au contrôleur ou contrôleur-adjoint.

ART. 229.

Il est expressément défendu aux receveurs de gratter ou de surcharger les chiffres dans leurs registres. Lorsqu'une erreur aura été reconnue, elle sera rectifiée d'après le mode prescrit à l'article 203 du présent règlement.

ART. 230.

Les opérations dans les registres seront arrêtées après chaque mois. A la fin de l'année il sera fait une récapitulation générale par mois.

ART. 231.

A l'expiration de chaque dizaine, les versements balanceront exactement les recettes. A cet effet, les receveurs transmettront au contrôleur ou contrôleur-adjoint un état récapitulatif des opérations de la dizaine. Cet état, dûment vérifié, sera immédiatement renvoyé au receveur ; si des différences sont signalées, la dernière quittance de la dizaine précédente sera retenue pour figurer dans la dizaine suivante, et le receveur effectuera immédiatement le nouveau versement ayant pour objet de faire disparaître les différences.

ART. 232.

Les bagages des voyageurs sont inscrits sur des feuilles à souche dont les comptes sont tenus et réglés de la même manière que ceux des feuilles servant au transport des voyageurs. (Art. 321—325.)

ART. 233.

Chaque voyageur recevra un bulletin où seront inscrits le poids ou le volume et la désignation de ces effets, ainsi que la somme perçue pour leur transport.

ART. 234.

Les bagages des voyageurs seront pesés et chargés dans le

waggon par les ouvriers de l'administration, qui, à l'arrivée des convois, les transporteront également jusqu'aux voitures stationnant aux abords de la station. ( Art. 250. )

ART. 235.

Une demi-heure avant chaque départ, le bureau des bagages sera fermé et ne se rouvrira qu'après que le départ aura eu lieu. ( Art. 325. )

ART. 236.

Tous les employés attachés à un bureau de recette sont sous les ordres immédiats du receveur. Ils ne peuvent néanmoins s'absenter sans une autorisation par écrit du contrôleur, délivrée conformément à l'art. 177.

ART. 237.

Tout employé chargé d'une recette tiendra un livre de caisse et un compte exact des feuilles qui lui seront remises par le receveur.

ART. 238.

Il versera chaque soir, entre les mains du receveur, le montant de sa recette de la journée.

ART. 239.

Le receveur vérifiera, au moins une fois tous les huit jours, la caisse de chacun de ses employés et apposera son visa sur son livre de caisse.

ART. 240.

Dans le cas où le receveur trouverait un de ses employés en déficit, il lui retirerait immédiatement sa recette et en donnerait connaissance, sur-le-champ, au contrôleur ou contrôleur-adjoint.

ART. 241.

Les portiers et gens de service se conformeront, pour tout

ce qui concerne le service, aux ordres qui leur seront donnés par le receveur.

**ART. 242.**

Il leur est expressément défendu, ainsi qu'aux employés, d'introduire ou de laisser circuler dans l'intérieur de la station toute personne étrangère au service qui ne serait pas munie d'une autorisation signée par le Ministre des Travaux Publics ou par le Directeur.

Dans les jours d'affluence extraordinaire, toutes les autorisations pourront être momentanément suspendues ; suspension dont il sera donné avis au moyen d'une affiche.

**ART. 243.**

Les officiers et adjoints de police sont spécialement chargés de maintenir l'ordre aux abords de la station et des bureaux, ainsi que dans l'intérieur de la station.

**ART. 244.**

Ils veilleront à ce que les voitures publiques et autres se rangent aux abords des stations dans l'ordre qui aura été prescrit par le contrôleur en chef ou qui est déterminé par les règlements municipaux.

**ART. 245.**

En cas d'opposition de la part des cochers, ils dresseront immédiatement un procès-verbal qui sera envoyé au procureur du Roi.

**ART. 246.**

Ils empêcheront tout homme ivre d'approcher des bureaux pour prendre son coupon et le feront, au besoin, déposer au corps de garde.

**ART. 247.**

Ils surveilleront spécialement le déchargement et la remise

des bagages, ainsi que leur chargement sur les voitures publiques.

**ART. 248.**

En cas de querelle ou rixe entre les conducteurs ou cochers d'omnibus ou autres voitures publiques, au sujet du chargement des bagages, ils réclameront l'intervention du poste, et feront au besoin arrêter les délinquants. Ceux-ci seront alors conduits chez le procureur du Roi à qui sera adressé le procès-verbal des faits qui auront motivé l'arrestation.

**ART. 249.**

Les officiers et adjoints de police constateront que les factionnaires sont à leur poste et les consignes exactement données.

**ART. 250.**

Les art. 150, 151, 152, 153, 154, sont applicables aux ouvriers, manœuvres et gens de service employés, d'après le choix du contrôleur en chef, au pesage des marchandises, à la manœuvre et au nettoyage des voitures. (Art. 174.)

Leurs devoirs leur seront indiqués par les contrôleurs ou par le receveur.

Il leur est strictement défendu de recevoir des gratifications des voyageurs, notamment de ceux dont ils ont chargé ou déchargé les bagages.

## CHAPITRE IV.

### *Service des Convois.*

Devoirs et attributions des Gardes-convoi.

**ART. 251.**

Les chefs-gardes et gardes-convoi sont placés directement sous les ordres du contrôleur en chef, des contrôleurs et

contrôleurs-adjoints ; en l'absence des contrôleurs, les ordres pour le service seront donnés par le receveur de la station où se trouvera le convoi.

**ART. 252.**

Le premier chef-garde de résidence à la station centrale est spécialement chargé de la surveillance, du nettoyage et de la manœuvre des voitures disponibles dans cette station.

**ART. 253.**

Il fait, d'après la demande des chefs-gardes, ajouter au convoi des voitures supplémentaires ou détacher des voitures inutiles.

**ART. 254.**

Il accompagne la locomotive de secours envoyée de la station centrale en cas d'accident, et se concerta avec le conducteur ou surveillant de la station sur les mesures à prendre pour diminuer les retards ou amener les coïncidences des convois.

**ART. 255.**

Si l'un des convois se croisant à Malines a besoin d'une locomotive supplémentaire pour achever son parcours, le premier chef-garde en donne immédiatement connaissance au conducteur de la station.

**ART. 256.**

Le premier chef-garde adresse chaque jour au contrôleur résidant à Malines, sur le service de la journée, un rapport détaillé dont une copie est transmise au contrôleur en chef.

**ART. 257.**

Il ne peut s'absenter sans autorisation du contrôleur de résidence à Malines, qui désignera immédiatement son remplaçant.

ART. 258.

Il doit se trouver constamment à la station aux heures de passage des convois : à leur arrivée, il se rend auprès du chef de chaque convoi pour s'assurer des besoins du service.

ART. 259.

Les convois sont accompagnés d'un chef-garde, d'un garde de première classe et de gardes de deuxième et de troisième classe. ( Art. 173. )

ART. 260.

Les chefs-gardes sont spécialement chargés de la surveillance et de la police des convois. ( Art. 173. )

ART. 261.

Ils sont tenus d'accompagner dans tous les voyages le convoi placé sous leurs ordres, et ne peuvent s'absenter sans une autorisation par écrit du contrôleur.

ART. 262.

Ils tiendront la main à ce que jamais un convoi ne parte sans que l'ouvrier garde-frein soit à son poste. ( Art. 186, 155-159. )

ART. 263.

Ils adresseront chaque jour au contrôleur en chef un rapport sur le service, indiquant exactement les heures de départ, la durée du voyage, les noms de la locomotive et du machiniste, le nombre de voitures composant le convoi, les noms des gardes qui l'ont accompagné et les causes de retard, s'ils en ont éprouvé.

Ils tiendront une note exacte du nombre de voitures faisant partie du convoi, ainsi que de celles qui se trouvent dans les stations dont ils font le service, et remettront chaque jour au contrôleur-adjoint à Malines un état de situation de ces voitures.

**ART. 264.**

Le chef-garde désignera à chacun des gardes sous ses ordres la place qu'il doit occuper dans le convoi et le nombre de voitures confiées à ses soins. Il veillera à ce qu'il ne se trouve jamais plus d'un garde dans la même voiture.

**ART. 265.**

A chaque station intermédiaire, le chef-garde descendra de voiture et surveillera l'entrée et la descente des voyageurs.

**ART. 266.**

A l'approche de chaque pont tournant et du tunnel, il fera les vérifications prescrites par les art. 133 et 134 du présent règlement.

**ART. 267.**

Il est en outre spécialement chargé de la surveillance des bagages et des dépêches, et tiendra la main à ce que la remise en soit faite avec promptitude et régularité. (Art. 330 et art. 290.)

**ART. 268.**

Il se fera remettre, après chaque voyage, les coupons recueillis par les gardes et les disposera avec les notes à l'appui dans une boîte fermant à clef et qui sera transportée à la fin de la journée chez le contrôleur ou contrôleur-adjoint, sous les ordres duquel se trouvent les bureaux de recettes où les coupons ont été délivrés.

**ART. 269.**

Il vérifiera aussi les sommes remises par les gardes au premier garde pour recette effectuée en route, et tiendra note du versement effectué par ce dernier entre les mains du receveur.

ART. 270.

En cas de doute sur la fidélité d'un garde, il en donnera immédiatement avis au contrôleur en chef, qui lui prescrira les mesures à prendre.

ART. 271.

Il veillera attentivement à ce que les gardes se comportent envers les voyageurs avec la politesse et les égards qui leur sont dus. En cas de discussion entre un voyageur et un garde, le chef-garde interviendra immédiatement et donnera au voyageur les explications qu'il serait en droit de demander.

ART. 272.

Si, pendant le trajet, il survenait à l'une des voitures quel qu'accident qui cependant ne l'empêchât pas de continuer à rouler, le chef-garde, aussitôt son arrivée, la fera retirer du convoi et en donnera immédiatement avis au conducteur ou surveillant de la station ainsi qu'au receveur.

ART. 273.

En cas d'accident durant le trajet, le chef-garde se concertera immédiatement avec le machiniste sur les mesures à prendre pour y porter remède et pour faciliter l'arrivée des voyageurs à leur destination. Le chef-garde fera arborer par les cantonniers les signaux convenus pour appeler du secours, soit par locomotive seule, soit par locomotive et voitures d'allège. (Art. 143 et 144.)

ART. 274.

En cas de doute sur la transmission des signaux, un avis contresigné par le machiniste et le chef-garde, sera porté à la course, de poste en poste, vers la station la plus prochaine ou à la station centrale, selon l'occurrence.

ART. 275.

Aussitôt l'arrivée du convoi dont la marche aura été en-

travée par un accident, le chef-garde adressera au Directeur et au contrôleur en chef un rapport spécial sur les causes et la nature de l'accident, le retard qu'il aura occasionné et les mesures prises pour y remédier.

ART. 276.

En cas d'absence ou d'empêchement subit du chef-garde, c'est le garde de 1<sup>re</sup> classe qui le remplace.

ART. 277.

Le garde de 1<sup>re</sup> classe est spécialement chargé du compte des recettes opérées en route.

ART. 278.

Après chaque voyage, il se fait remettre par les gardes, avec une note signée à l'appui, les sommes qu'ils ont perçues.

ART. 279.

Cette note doit indiquer séparément les suppléments et les places prises aux stations intermédiaires.

ART. 280.

Il réunit toutes les places prises aux stations intermédiaires dans un état conforme au modèle usité, en verse le montant entre les mains du receveur en lui remettant l'état signé pour être joint aux souches de la journée.

ART. 281.

Pour les suppléments, il fait une note séparée pour chaque bureau auquel ils appartiennent, et, au voyage suivant, il en effectue le versement et fait l'échange des coupons.

ART. 282.

Il conserve comme pièces justificatives de sa gestion les notes qui lui ont été remises par les gardes.

ART. 283.

Les gardes sont tenus de se trouver dans la station au

moins une demi-heure avant le départ. Ils s'assureront d'abord si les voitures composant le convoi sont en bon état, si elles sont convenablement nettoyées, et, dans le cas où ils remarqueraient quelque défectuosité, ils en rendront compte au chef-garde qui fera retirer et remplacer la voiture sur laquelle aura porté l'observation, et en donnera immédiatement connaissance au receveur.

**ART. 284.**

Ils placeront ensuite sur toutes les voitures, d'après les indications qui leur seront données par le receveur ou par le chef-garde, les écriteaux désignant les diverses destinations.

**ART. 285.**

Aussitôt l'admission des voyageurs dans la station, les gardes se placeront devant les voitures qui leur auront été assignées et indiqueront aux voyageurs celles dans lesquelles leur coupon leur donne droit de monter.

**ART. 286.**

Il est strictement défendu aux gardes de laisser monter dans le convoi toute personne qui ne serait pas munie d'un coupon.

**ART. 287.**

Les fonctionnaires ou employés qui ont le droit de voyager gratuitement, seront porteurs d'une autorisation délivrée par le Ministre ou le Directeur.

**ART. 288.**

Au signal du départ, ils monteront chacun dans la voiture qui lui aura été désignée, vérifieront les coupons des voyageurs et retireront immédiatement ceux des personnes en destination pour la station la plus rapprochée.

**ART. 289.**

Aux stations intermédiaires où il n'existe pas de bureau, ils percevront le prix des places.

Il leur est strictement défendu de percevoir plus que le prix du parcours d'une station intermédiaire à la station principale suivante. (Art. 308.)

ART. 290.

Chaque garde sera muni d'un livret, tracé à l'avance par colonnes, indiquant les différentes classes de voitures. Avant de sortir d'une voiture, il aura soin d'inscrire dans son livret le nombre de places et de suppléments qu'il y aura perçus. Arrivé à destination, il en fera le compte qu'il signera et qu'il remettra au garde de 1<sup>re</sup> classe avec le montant de la recette opérée.

ART. 291.

Toute infidélité constatée à cet égard sera punie d'une destitution immédiate, indépendamment des poursuites judiciaires.

ART. 292.

Après chaque voyage, les gardes envelopperont, par classe de voiture, tous les coupons qu'ils auront recueillis et les remettront au chef-garde avec une note indiquant le nombre de coupons de chaque catégorie.

ART. 293.

Il est enjoint aux gardes de se conduire envers les voyageurs avec la plus grande politesse. Une plainte fondée qui serait faite, sous ce rapport, par un voyageur suffirait pour motiver le renvoi du garde.

ART. 294.

En cas de discussion entre un voyageur et un garde, celui-ci réclamera immédiatement l'intervention du chef-garde.

ART. 295.

Pendant le trajet, les gardes occuperont dans les voitures

la place la plus rapprochée de la portière, de manière à pouvoir correspondre, tant entre eux qu'avec le machiniste et le garde-frein, et donner ou recevoir les signaux en cas d'accident.

ART. 296.

Ils veilleront strictement à ce que les voyageurs restent assis pendant le trajet et à ce qu'on ne fume pas dans les voitures couvertes.

En cas de mauvais temps, ils veilleront également à ce que les glaces ou les rideaux soient fermés du côté d'où vient le vent.

ART. 297.

S'ils s'apercevaient qu'un homme ivre fût parvenu à se placer dans le convoi, ils réclameraient l'intervention des officiers de police pour le faire sortir, et, au besoin, déposer au corps de garde jusqu'au convoi suivant.

ART. 298.

Dans chaque convoi deux gardes sont spécialement chargés du service des bagages et des dépêches. Ils sont personnellement et pécuniairement responsables de la perte des objets qui leur sont confiés. Il leur est formellement défendu de remettre les dépêches dont ils sont chargés sans s'en faire donner immédiatement un reçu, ou de délivrer les bagages des voyageurs sans retirer les bulletins. (Art. 330 et 267.)

ART. 299.

Dans le cas où un des articles chargés dans le wagon des bagages viendrait à s'égarer par la négligence du garde, il sera opéré sur son traitement une retenue mensuelle jusqu'à concurrence de la valeur de l'objet perdu.

ART. 300.

Il est expressément enjoint, et ce sous la responsabilité

du chef-garde, de ne laisser monter dans le waggon des bagages que les deux gardes chargés de ce service.

**ART. 301.**

Chaque garde reçoit de l'administration une trompette et une lanterne dont il est responsable. Il est tenu de porter constamment sa trompette en bandoulière, sous peine d'une amende de 5 fr.

**ART. 302.**

Tous les gardes qui font le service entre Louvain et Tirlemont sont obligés d'allumer leurs lanternes pour traverser le souterrain de Cumptich. ( Art. 56. )

**ART. 303.**

Aucun garde ne peut s'absenter du service sans une autorisation du contrôleur.

**ART. 304.**

Le contrôleur en chef détermine les jours de repos qui pourront être accordés aux gardes à tour de rôle.

**ART. 305.**

Tout garde qui s'absentera pour cause de maladie qui n'aura pas été dûment constatée par un certificat de médecin, sera considéré comme absent sans permission et puni comme tel.

**ART. 306.**

Les déclarations de médecin, de même que les autorisations pour des congés extraordinaires, seront annexées par le chef-garde à son rapport journalier.

**ART. 307.**

Il est expressément défendu aux gardes de se charger du transport de lettres, paquets, messages qui n'émaneraient pas de l'administration.

Toute lettre ou paquet envoyé pour compte de l'adminis-

tration sera toujours contre-signé par le fonctionnaire ou employé qui en fait l'envoi.

**DROITS ET OBLIGATIONS DES VOYAGEURS.**

*Transport des Personnes.*

**ART. 308.**

Les voyageurs sont prévenus que les gardes ne peuvent recevoir le prix des places que d'une station intermédiaire où il n'existe pas de bureau, à la station principale suivante (art. 289) ; cette mesure, sans laquelle la comptabilité serait sans garantie, sera strictement observée. Dans tous les autres cas, les coupons doivent être pris ou renouvelés aux bureaux mêmes.

**ART. 309.**

Les places peuvent être retenues vingt-quatre heures à l'avance pour les berlines et diligences; pour les autres classes de voitures, elles ne seront délivrées que le jour même du départ.

Il ne sera pas délivré de places de retour.

Dans d'autres voitures que les waggons ou chars-à-bancs, il n'est délivré de places pour les stations intermédiaires, qu'autant qu'elles ne sont pas retenues pour les destinations principales.

Pendant la demi-heure qui précède chaque départ, il n'est délivré de places pour aucun autre.

Les coupons ne sont valables que pour les départs qu'ils indiquent. (Art. 213-214-215.)

**ART. 310.**

Tout voyageur est tenu de se mettre à la place que son coupon lui assigne; il ne peut prétendre se placer dans une voiture d'une classe inférieure à celle qu'indique son coupon.

Il ne peut non plus se placer dans une voiture d'une classe supérieure, même en offrant aux gardes de payer la différence. Il doit, dans ce cas, échanger, avant le départ, son coupon au bureau même.

**ART. 311.**

Si pendant la route un voyageur veut monter dans une voiture d'une classe supérieure où il y aurait place, il ne peut le faire, s'il se trouve dans une station intermédiaire où il n'y a pas de bureau, qu'en payant la différence depuis la station précédente où il y en a un ; s'il se trouve dans une station où il y a un bureau, qu'en envoyant changer son coupon par le garde.

**ART. 312.**

Aucune réclamation ne doit être adressée, aucune observation ne doit être faite par les voyageurs au machiniste : au chef-garde seul appartient la police des convois.

**ART. 313.**

Les gardes chargés de surveiller les convois et de recueillir les billets, indiqueront aux voyageurs leurs places respectives.

**ART. 314.**

Toute plainte à charge des gardes devra être inscrite au registre des plaintes ou adressée au contrôleur.

**ART. 315.**

Les voyageurs s'abstiendront de fumer dans les berlines, diligences et chars-à-bancs.

**ART. 316.**

Il est expressément recommandé aux personnes, surtout à celles qui voyagent dans les waggons, de rester assises.

Il est particulièrement recommandé aux voyageurs de ne

se lever pour sortir des voitures à l'arrivée, que lorsque le convoi est bien arrêté; ils sont priés de laisser aux gardes et gens de service le soin d'ouvrir les portières.

ART. 317.

Les voyageurs sont priés de se trouver à la station au moins une demi-heure avant l'heure du départ.

ART. 318.

Aucun voyageur ne sera admis dans l'enceinte sans être muni de son coupon, qu'il est tenu d'exhiber à la porte d'entrée.

ART. 319.

Au dernier coup de cloche, les portes de l'enceinte du rail-way seront fermées jusqu'au départ suivant.

*Transport des Bagages.*

ART. 320.

Les bagages des voyageurs seront transportés gratuitement jusqu'à concurrence d'un poids de 20 kil. par personne, sans tolérance au-dessus de ce poids.

Tous les bagages excédant ce poids seront soumis à la taxe déterminée par le tarif.

Dès que des malles portent l'adresse d'une seule personne, elles sont considérées comme renfermant les effets d'un seul voyageur.

Pour s'assurer le bénéfice de la disposition qui accorde le transport gratuit de 20 kil. par voyageur, il faut que les personnes qui voyagent en famille énoncent sur l'adresse leur nombre et leurs relations, ou mettent des adresses distinctes pour chacune d'elles.

Les prix indiqués au tarif sont calculés par 100 kil. La somme à recevoir sera perçue de dix en dix kil.; elle sera

portée à 20 centimes toutes les fois qu'elle se trouvera inférieure à ce taux.

Tous les bagages qui, sous un volume d'un quart de mètre cube, pèseront moins de 100 kil. et proportionnellement, seront taxés d'après leur dimension.

Le prix fixé pour 100 kil. sera perçu pour chaque quart de mètre cube ; il sera calculé de seizième en seizième de mètre cube.

**ART. 321.**

Les bagages qui ne porteront pas, d'une manière suffisante, l'indication du nom du voyageur auquel ils appartiennent et de la station où il se rend, ainsi que ceux qui ne seraient pas emballés de manière à en garantir la conservation, pourront ne pas être admis.

**ART. 322.**

Les bagages seront reçus au bureau au moins une demi-heure avant le départ du convoi par lequel ils doivent être expédiés.

Dans ce cas, il sera délivré au voyageur un bulletin ou reçu de ses effets, qui partiront sous la responsabilité de l'administration.

Passé le délai ci-dessus indiqué, les bagages ne seront admis qu'après le départ du convoi pour être expédiés par le convoi suivant.

Si toutefois les bagages pesant moins de 20 kilog. ne se composaient que d'un sac de nuit, d'un étui à chapeau ou d'une très-petite malle qui pût se placer sous un banc, le voyageur pourrait les prendre avec lui dans la voiture où il aurait retenu sa place.

Dans ce cas, il ne recevrait pas de bulletin et ses bagages partiraient à ses risques et périls.

**ART. 323.**

Les bagages enregistrés ne seront délivrés au bureau de

destination que contre la remise du bulletin donné lors de leur réception ou de la contre-marque.

ART. 324.

Les objets dont la conservation exigera des soins extraordinaires pourront être transportés en vertu d'instructions particulières et moyennant un péage à déterminer selon les circonstances , mais dans les limites des bases fixées par l'arrêté royal du 20 juin 1837.

CHAPITRE V.

*Comptabilité du Matériel et des Traitements.*

ART. 325.

Le matériel des bureaux fera, autant que possible, l'objet d'abonnements approuvés par le Ministre.

Si l'abonnement est impossible, le matériel fera, en général, l'objet de marchés approuvés ou à l'avance autorisés par le Ministre.

Les contrôleurs sont chargés de la surveillance des fournitures et de la répartition du matériel des bureaux.

ART. 326.

Il y aura dans une ou plusieurs des stations principales un dépôt des objets quelconques oubliés par les voyageurs et recueillis soit dans les stations, soit dans les voitures, soit sur la route.

Tous les trois mois, une liste de ces objets sera insérée dans la colonne des annonces du *Moniteur*.

ART. 327.

Les ouvriers et préposés employés à la journée seront seuls payés par état de quinzaine et par les soins du régis-

seur comptable ; les fonctionnaires et autres agents le seront par mois, d'après les formes ordinaires.

ART. 328.

L'inventaire du mobilier des bureaux et des salles d'attente sera déposé chez le régisseur comptable.

Tous les objets appartenant à l'État auront une marque particulière.

---

## Titre Quatrième.

### *Service de la Poste aux Lettres.*

#### *Transport des Dépêches.*

ART. 329.

Le transport des dépêches sur le Chemin de Fer sera considéré comme distinct du transport hors du Chemin de Fer.

Le premier transport se fera par les soins et sous la responsabilité des agents du service du Chemin de Fer ; le second, par les soins et sous la responsabilité des agents du service des postes.

ART. 330.

Les dépêches seront apportées à la station d'expédition par des agents de l'administration des postes (*courriers de dépêches*).

Elles seront reçues par les agents chargés du service des bagages.

Cette réception sera constatée au moyen d'un part ou d'une feuille de courrier, signé par l'un de ces agents, men-

tionnant le nombre , l'origine , la destination et l'heure de la remise des dépêches ; ce part sera remis au courrier pour lui servir de décharge envers le bureau expéditeur.

A la station de destination les dépêches seront délivrées au courrier chargé de les recevoir. Cette délivrance sera également constatée au moyen d'un part contenant les indications ci-dessus prescrites , et qui sera délivré au courrier des dépêches par le commis chargé du service des bagages.

**ART. 331.**

Durant le trajet sur le Chemin de Fer, les dépêches seront confiées à l'un des gardes-convoi spécialement désigné à cet effet. ( Art. 267-298. )

**ART. 332.**

Il sera fait autant de paquets qu'il y a de lieux de délivrance , à moins que les paquets ne soient trop volumineux.

**ART. 333.**

Chaque dépêche acheminée par le Chemin de Fer portera pour suscription le nom de la station où elle devra être délivrée , quelle que soit sa destination ultérieure.

**ART. 334.**

Le courrier chargé des dépêches à expédier se présentera à la station cinq minutes au plus tard avant le départ des convois.

Le courrier chargé de recevoir les dépêches s'y trouvera dix minutes avant l'heure fixée pour l'arrivée des convois.

**ART. 335.**

Il y aura , à la station centrale de Malines , un bureau particulier où se fera le répartition des dépêches dans les différentes directions.

A l'arrivée des convois à Malines , chaque garde-convoi transportera au bureau du répartition les dépêches dont il est chargé.

**ART. 336.**

Le dépôt et le répartition des dépêches entre les gardes-convoi à la station centrale de Malines, et généralement tout échange de dépêches, sera constaté sur un registre à ce destiné.

**ART. 337.**

L'inspecteur de la 1<sup>re</sup> division des postes de résidence à Malines, s'assurera de la manière dont se fait le service des postes, tant à Malines que dans les autres stations ; il s'abstiendra de donner des ordres, mais fera rapport au Ministre, tant des irrégularités qu'il pourrait avoir découvertes que des améliorations dont il croirait le service susceptible.

**ART. 338.**

Dans le cas où une dépêche serait dévoyée, c'est-à-dire dirigée par une route tout autre que celle qu'elle devrait suivre, elle sera transmise, aussitôt l'erreur reconnue, au bureau de direction ou de perception de poste qui pourra la recevoir le plus tôt, excepté lorsqu'elle pourrait être acheminée immédiatement vers sa destination par un convoi dont le départ serait trop rapproché pour que l'on pût, dans l'intervalle, avoir l'avis d'un directeur ou percepteur des postes.

Le directeur ou percepteur des postes qui recevra, des agents du Chemin de Fer, une dépêche dévoyée, avisera au moyen de la faire parvenir le plus tôt possible à sa destination. Il l'enverra par estafette, toutes les fois que l'expédition par cette voie présentera des avantages réels en comparaison des moyens ordinaires. Il fera, dans tous les cas, un rapport circonstancié au Ministre.

Les frais d'estafette seront, le cas échéant, à charge de l'agent qui aura commis la faute d'où sera résultée une fausse direction.

**ART. 339.**

Dans le cas où les dépêches seront, par suite d'accident, lacérées pendant leur trajet sur le chemin de fer, le garde-convoi, aux soins duquel elles avaient été remises, en réunira les débris avec attention pour les transmettre, accompagnés de sa déclaration ou d'un procès-verbal, s'il en a été dressé, au premier bureau de poste (*direction ou perception*), auquel il pourra les faire parvenir.

**ART. 340.**

Il sera rendu compte au Ministre des erreurs ou retards survenus dans la marche des dépêches; ces erreurs ou retards seront dénoncés au Directeur par le contrôleur en chef de l'exploitation, ou directement au Ministre par les inspecteurs, les directeurs, contrôleurs, percepteurs ou autres employés des postes, à l'instant même où ils seront constatés.

**BUREAUX MIXTES.**

**ART. 341.**

On entend par bureaux mixtes ceux dont le chef est à la fois chargé de la recette du Chemin de Fer et du service de la poste, en qualité, soit de distributeur, soit de percepteur, en vertu de l'arrêté royal du 25 août 1837 (1).

Des instructions particulières détermineront les mesures à prendre dans les bureaux mixtes, tant pour l'expédition que pour la réception des dépêches.

(1) Cet arrêté consiste en un seul article, conçu en ces termes :

« Notre Ministre des Travaux publics est autorisé, en prenant les dispositions réglementaires nécessaires, à charger les receveurs du Chemin de Fer du service de la poste aux lettres, en qualité de distributeurs ou de percepteurs, dans les localités où cette réunion n'offrirait pas d'inconvénients. »

## Titre Cinquième.

### *Du Régisseur comptable.*

#### ART. 342.

Le régisseur comptable correspond directement avec le Ministre.

#### ART. 343.

Il n'est ouvert de crédit qu'au régisseur comptable.

#### ART. 344.

Il n'effectue de paiement que conformément aux instructions spéciales du Ministre et qu'après avoir constaté, sous sa responsabilité, l'accomplissement des formalités que ces instructions prescrivent.

#### ART. 345.

Le régisseur comptable liquide toutes les dépenses effectuées en régie pour l'entretien, la police et l'exploitation de la route, ainsi que les dépenses urgentes pour construction et réparation du matériel d'exploitation.

#### ART. 346.

Les fournitures sont liquidées par demandes de paiement soumises au visa préalable de la cour des comptes, ou par mandats émis par le régisseur comptable sur les crédits qui lui sont ouverts à charge de régularisation.

Les demandes de paiement du département des Travaux Publics et les mandats du régisseur comptable sont toujours dressés au nom des créanciers réels de l'État.

Les mandats de toute nature sont remis aux parties intéressées, par le régisseur comptable ou son délégué.

**ART. 347.**

Les états de fournitures ne sont admis en liquidation par le régisseur comptable, qu'autant que les fournitures y reprises fassent l'objet de marchés ou soumissions approuvés ou autorisés préalablement par le Ministre des Travaux Publics.

La liquidation ne sera opérée que sur la présentation d'un certificat de paiement du Directeur, accompagné de l'état de réception des fournitures et de la déclaration du soumissionnaire indiquant le montant de la somme qui lui est due et la date de l'approbation de son marché.

Toute fourniture qui n'aurait point fait l'objet d'une soumission ou d'un marché approuvé et autorisé, ne pourra être liquidée par le régisseur que sur l'ordre spécial et par écrit du Ministre.

**ART. 348.**

Le paiement de tous ouvriers quelconques employés à la journée pour le service soit de l'entretien, soit des moyens d'exploitation, soit des convois et recettes, tels que gardes-pont, gardes-tunnel, gardes-excentriques, gardes-barrière, machinistes, etc., aura lieu directement et à pied-d'œuvre; les paiements se feront en mains des parties prenantes par le régisseur comptable ou son délégué, sur états de quinzaine dressés par les agents, sous les ordres desquels les ouvriers sont placés, et visés par les agents supérieurs dans l'ordre hiérarchique, le Directeur compris.

**ART. 349.**

Les états de journées ou salaires seront toujours dûment quittancés par chacune des parties prenantes.

Les ouvriers ou préposés ne sachant point écrire, seront tenus d'apposer leur croix ou marque sur l'état, et la sincé-

rité de cette marque sera attestée par deux témoins présents au paiement.

ART. 350.

Le régisseur comptable est personnellement responsable des délégués qu'il envoie, en son nom, sur les lieux pour opérer les paiements.

ART. 351.

La vérification des états de journées ou salaire et leur liquidation sur les diverses lignes du Chemin de Fer seront terminées au plus tard dans les huit jours qui suivront la réception de ces états dans les bureaux du régisseur.

ART. 352.

Les jours et heures de paiement devront être arrêtés de commun accord avec le Directeur, ou d'après son autorisation, avec le contrôleur et les ingénieurs chefs des divers services.

ART. 353.

Le Directeur prescrira et fera prescrire aux employés qui auront dressé les états des journées, d'être présents aux paiements et d'aider et de faciliter de tous leurs moyens le régisseur ou son délégué dans l'accomplissement de la mission qui lui est confiée.

Dans le cas où les employés qui auraient dressé les états ne pourraient se trouver présents aux paiements, ils devront y être remplacés par d'autres employés désignés officiellement à cet effet par le Directeur.

ART. 354.

Toutes pièces de dépenses quelconques liquidées par la régie seront soumises ensuite à la vérification définitive de la cour des comptes ; jusques-là aucune opération n'est censée consommée.

## Titre Sixième.

### Comité.

#### ART. 355.

Les chefs du service actif à désigner par le Ministre se réuniront, au moins une fois par mois, sous la présidence du Directeur de l'administration et, une fois par trimestre, sous la présidence du Ministre.

Dans ces réunions, dont il sera tenu procès-verbal, ils se feront part des observations que la marche du service leur aura suggérées et des améliorations dont ils le croiront susceptible.

Ils indiqueront les modifications et additions à faire au règlement.

---

## Titre Septième.

### Dispositions Communes.

*Subordination, uniforme et signes distinctifs.*

*Punitions.*

#### ART. 356.

Les fonctionnaires, employés, agents et préposés quelconques, à quelque grade et classe qu'ils appartiennent, sont tenus à une subordination entière envers le grade, le rang ou la classe supérieure.

**Tout employé doit respect à son supérieur et obéissance dans l'ordre de ses fonctions.**

**ART. 357.**

**Les fonctionnaires, employés, agents et préposés quelconques, les commis des bureaux seuls exceptés, porteront dans l'exercice de leurs fonctions l'uniforme et le signe distinctif de la tenue de service qui leur est assignée.**

**Ils doivent le salut à leurs supérieurs en grade ou en rang.**

**Ceux-ci sont tenus de le leur rendre.**

**ART. 358.**

**Lorsque, par suite de l'autorisation du Ministre, un surveillant remplit les fonctions de conducteur, un conducteur celles d'ingénieur, les lettres officielles sont adressées soit à sa fonction, soit à sa personne, avec indication de son grade réel et de la fonction qu'il remplit en vertu de l'exception autorisée par le Ministre. (Art. 4.)**

**Ses subordonnés lui doivent néanmoins respect et obéissance comme s'il avait le grade effectif dont il remplit les fonctions.**

**ART. 359.**

**Chaque agent est responsable dans l'ordre de ses devoirs.**

**Le Directeur de l'administration est, en principe, responsable envers le Ministre ;**

**Les chefs des branches principales du service, envers le Directeur ;**

**Les chefs des services secondaires, envers les chefs des branches principales, et ainsi en descendant suivant l'ordre hiérarchique.**

**ART. 360.**

**Tout ordre doit être exécuté ponctuellement et au moment prescrit.**

**ART. 361.**

**Tout accident est présumé dû à une faute.**

**Aux agents responsables dans l'ordre hiérarchique est imposé le soin de détruire cette présomption par la preuve contraire.**

**ART. 362.**

**Toute faute suppose un coupable.**

**Est réputée faute toute inobservation du règlement , tout acte non-seulement de maladresse , mais d'imprévoyance.**

**ART. 363.**

**Les punitions sont les suivantes :**

**La privation des jours de repos ;**

**La retenue , la privation ou la réduction des indemnités et suppléments de traitement ;**

**La suspension des fonctions avec retenue ;**

**La destitution ou le renvoi.**

**Ces peines seront infligées ou confirmées par le Ministre, le Directeur, les ingénieurs ou les contrôleurs.**

**Elles seront confirmées par le Ministre à l'égard de tout agent nommé par lui.**

**Elles seront confirmées par le Directeur à l'égard de tout agent nommé par lui.**

**Outre les cas spécialement prévus , toute faute sera en général passible , soit d'une retenue qui ne pourra excéder cinq jours de salaire à l'égard de l'ouvrier payé à la journée, dix jours à l'égard de l'employé ayant un traitement fixe ; soit de la suspension qui ne pourra excéder quinze jours , sauf confirmation par le Ministre.**

**La suspension entraîne toujours perte entière ou partielle du traitement ou du salaire.**

**Il est entendu d'ailleurs que l'art. 6 de l'arrêté organique du 29 août 1831 , concernant les arrêts , continue à être applicable aux agents faisant partie du corps des ponts et chaussées.**

**ART. 364.**

Indépendamment de la répression administrative résultant de la privation des jours de repos, de la retenue, de la suspension ou de la révocation, il sera, le cas échéant, requis des poursuites criminelles, d'après toute la rigueur des lois et notamment des art. 319 et 320 du code pénal (1), et sans préjudice de l'action civile résultant des art. 1382, 1383 et 1384 du Code Civil.

A cet effet il sera immédiatement transmis au Ministre un rapport sur chaque accident, ses causes et ses suites.

L'agent à qui la faute est imputable pourra être tenu à des dommages-intérêts envers l'État, notamment pour la détérioration du matériel.

Il sera ultérieurement examiné s'il n'y a pas lieu de faire déclarer par la législature, crimes ou délits certains actes de désobéissance, de négligence ou de maladresse, considérés en eux-mêmes et restés sans résultat matériel.

**ART. 365.**

La police des livrets, telle qu'elle est réglée par la loi du 22 germinal an xi et l'arrêté du 9 frimaire an xxi, sera strictement observée. (Art. 27, 150, 250.) (2).

**ART. 366.**

Un livre d'ordre mentionnant les punitions est tenu : en ce qui concerne les fonctionnaires et employés, à la direction de l'administration ; en ce qui concerne les ouvriers et gens de service, à la station où ils sont employés.

Toute proposition d'avancement, d'indemnité ou de récompense quelconque est accompagnée d'un extrait du livre d'ordre.

**ART. 367.**

Tout fonctionnaire ou employé destitué perd ses droits à

(1) Voir la note (A) à la fin.

(2) Voir la note (B) à la fin.

la caisse de pensions des veuves et orphelins ; tout ouvrier renvoyé perd ses droits à la caisse de secours.

Les retenues opérées par mesure de discipline sont acquises à l'une ou l'autre caisse, suivant les distinctions qui servent de base à leur établissement.

**ART. 368.**

Tout travail extraordinaire, tout acte de zèle et de dévouement en dehors des règles ordinaires sera récompensé.

En outre du traitement ou du salaire fixe, il sera alloué soit une indemnité, soit un supplément de traitement ou de salaire.

**ART. 369.**

Dans chaque bureau du Chemin de Fer, il y aura un registre d'ordre du service intérieur des bureaux et un registre coté et paraphé, sur lequel les voyageurs pourront consigner leurs plaintes ou observations. (Art. 204.)

**ART. 370.**

Il y aura au-dessus de la porte principale de chaque bureau de recette ou dans toute autre place visible, une enseigne portant le nom du receveur et du conducteur ou surveillant de la station.

**DISPOSITION FINALE.**

**ART. 371.**

Nul n'entrera en fonctions sans avoir pris connaissance des dispositions du règlement qui le concernent ; cette connaissance lui sera donnée par le fonctionnaire ou employé chargé de lui remettre sa nomination ou de lui annoncer son entrée au service ; elle sera constatée par un procès-verbal, un accusé de réception ou le registre d'ordre tenu aux stations.

Bruxelles, le 1<sup>er</sup> septembre 1838.

**NOTHOMB.**

---

(A) *Extrait du Code Pénal.*

« 319. Quiconque, par maladresse, imprudence, inattention, négligence ou inobservation des réglemens, aura commis involontairement un homicide, ou en aura involontairement été la cause, sera puni d'un emprisonnement de trois mois à deux ans et d'une amende de cinquante francs à six cents francs.

« 320. S'il n'est résulté du défaut d'adresse ou de précaution que des blessures ou coups, l'emprisonnement sera de six jours à deux mois et l'amende sera de seize francs à cent francs. »

*Extrait du Code Civil.*

« 1382. Tout fait quelconque de l'homme, qui cause à autrui un dommage, oblige celui par la faute duquel il est arrivé, à le réparer.

« 1383. Chacun est responsable du dommage qu'il a causé non-seulement par son fait, mais encore par sa négligence ou par son imprudence.

« 1384. On est responsable non-seulement du dommage que l'on cause par son propre fait, mais encore de celui qui est causé par le fait des personnes dont on doit répondre, ou des choses que l'on a sous sa garde. »

(B) *Extrait de la loi du 2 floréal an XI.*

ART. 11.

Nul individu employant des ouvriers, ne pourra recevoir un apprenti sans congé d'acquit, sous peine de dommages-intérêts envers son maître.

ART. 12.

Nul ne pourra, sous les mêmes peines, recevoir un ouvrier, s'il n'est porteur d'un livret portant le certificat d'acquit de ses engagements, délivré par celui de chez qui il sort.

ART. 13.

La forme de ces livrets et les règles à suivre pour leur délivrance, leur tenue et leur renouvellement, seront déterminées par le gouvernement, de la manière prescrite pour les réglemens d'administration publique.

ART. 14.

Les conventions faites de bonne foi entre les ouvriers et ceux qui les emploient, seront exécutées.

ART. 15.

L'engagement d'un ouvrier ne pourra excéder un an , à moins qu'il ne soit contre-maitre , conducteur des autres ouvriers , ou qu'il n'ait un traitement et des conditions stipulées par un acte exprès.

TEXTE DE L'ARRÊTÉ DU 9 FRIMAIRE AN XII.

TITRE PREMIER.

DISPOSITIONS GÉNÉRALES.

ART. 1.

A compter de la publication du présent arrêté , tout ouvrier travaillant en qualité de compagnon ou garçon , devra se pourvoir d'un livret.

ART. 2.

Ce livret sera en papier libre , coté et paraphé sans frais , savoir : à Paris , Lyon et Marseille , par un commissaire de police ; et dans les autres villes , par le maire ou l'un de ses adjoints. Le premier feuillet portera le sceau de la municipalité et contiendra le nom et le prénom de l'ouvrier , son âge , le lieu de sa naissance , son signalement , la désignation de sa profession , et le nom du maître chez lequel il travaille.

ART. 3.

Indépendamment de l'exécution de la loi sur les passe-ports , l'ouvrier sera tenu de faire viser son dernier congé par le maire ou son adjoint , et de faire indiquer le lieu où il se propose de se rendre.

Tout ouvrier qui voyagerait sans être muni d'un livret ainsi visé , sera réputé vagabond , et pourra être arrêté et puni comme tel.

---

TITRE II.

DE L'INSCRIPTION DES CONGÉS SUR LE LIVRET , ET DES OBLIGATIONS IMPOSÉES A CET ÉGARD AUX OUVRIERS ET A CEUX QUI LES EMPLOIENT.

ART. 4.

Tout manufacturier , entrepreneur , et généralement toutes personnes

employant des ouvriers, seront tenus, quand ces ouvriers sortiront de chez eux, d'inscrire sur leurs livrets un congé portant acquit de leurs engagements, s'ils les ont remplis. Les congés seront inscrits sans lacune, à la suite les uns des autres; ils énonceront le jour de la sortie de l'ouvrier.

ART. 5.

L'ouvrier sera tenu de faire inscrire le jour de son entrée sur son livret, par le maître chez lequel il se propose de travailler, ou, à son défaut, par les fonctionnaires publics désignés en l'article 2, et sans frais, et de déposer son livret entre les mains de son maître, s'il l'exige.

ART. 6.

Si la personne qui a occupé l'ouvrier, refuse, sans motif légitime, de remettre le livret ou de délivrer le congé, il sera procédé contre elle de la manière et suivant le mode établi par le titre V de la loi du 22 germinal. En cas de condamnation, les dommages-intérêts adjugés à l'ouvrier seront payés sur-le-champ.

ART. 7.

L'ouvrier qui aura reçu des avances sur son salaire ou contracté l'engagement de travailler un certain temps, ne pourra exiger la remise de son livret et la délivrance de son congé, qu'après avoir acquitté sa dette par son travail et rempli ses engagements, si son maître l'exige.

ART. 8.

S'il arrive que l'ouvrier soit obligé de se retirer, parce qu'on lui refuse du travail ou son salaire, son livret et son congé lui seront remis, encore qu'il n'ait pas remboursé les avances qui lui ont été faites: seulement le créancier aura le droit de mentionner la dette sur le livret.

ART. 9.

Dans le cas de l'article précédent, ceux qui emploieront ultérieurement l'ouvrier, seront jusqu'à entière libération sur le produit de son travail, une retenue au profit du créancier.

Cette retenue ne pourra, en aucun cas, excéder les deux dixièmes du salaire journalier de l'ouvrier; lorsque la dette sera acquittée, il en sera fait mention sur le livret.

Celui qui aura exercé la retenue, sera tenu d'en prévenir le maître au profit duquel elle aura été faite, et d'en tenir le montant à sa disposition.

**ART. 10.**

Lorsque celui pour lequel l'ouvrier a travaillé, ne saura ou ne pourra écrire, ou lorsqu'il sera décédé, le congé sera délivré, après vérification, par le commissaire de police, le maire du lieu ou l'un de ses adjoints, et sans frais.

**TITRE III.**

**DES FORMALITÉS A REMPLIR POUR SE PROCURER LE LIVRET.**

**ART. 11.**

Le premier livret d'un ouvrier lui sera expédié, 1° sur la présentation de son acquit d'apprentissage; 2° ou sur la demande de la personne chez laquelle il aura travaillé; 3° ou enfin sur l'affirmation de deux citoyens patentés de sa profession, et domiciliés, portant que le pétitionnaire est libre de tout engagement, soit pour raison d'apprentissage, soit pour raison d'obligation de travailler comme ouvrier.

**ART. 12.**

Lorsqu'un ouvrier voudra faire coter et parapher un nouveau livret, il représentera l'ancien. Le nouveau livret ne sera délivré qu'après qu'il aura été vérifié que l'ancien est rempli ou hors d'état de servir. Les mentions des dettes seront transportées de l'ancien livret sur le nouveau.

**ART. 13.**

Si le livret de l'ouvrier était perdu, il pourra, sur la présentation de son passeport en règle, obtenir la permission provisoire de travailler, mais sans pouvoir être autorisé à aller dans un autre lieu, et à la charge de donner à l'officier de police du lieu la preuve qu'il est libre de tout engagement, et tous les renseignements nécessaires pour autoriser la délivrance d'un nouveau livret, sans lequel il ne pourra partir.

# APPENDICE.

---

## RELATIONS ENTRE LES MESSAGERIES

ET

LE CHEMIN DE FER.

---

*Arrêté Royal du 31 janvier 1838.*

---

**LÉOPOLD, Roi des Belges,**

A tous présents et à venir SALUT :

Vu le règlement du 24 novembre 1829 sur le service des moyens publics de transport par terre (*Journal Officiel*, N° 73);

Vu la loi du 12 avril 1835, qui autorise le Gouvernement à faire les règlements nécessaires à l'exploitation du Chemin de Fer;

Considérant que le règlement du 24 novembre 1829 pose en principe qu'il ne peut y avoir plus d'une voiture pour la même heure, que l'art. 8 exige qu'il y ait, autant que possible, au moins une heure d'intervalle entre chaque service; que, pour assurer à tous les voyageurs des moyens de transport, l'art. 93 prescrit à l'entrepreneur de fournir au besoin des voitures supplémentaires;

Considérant que ce principe ne peut s'appliquer d'une manière rigoureuse aux services qui correspondent directement avec le Chemin de Fer, qu'il est impossible que la même voiture suffise à un convoi et que l'entrepreneur fournisse toutes les voitures supplémentaires nécessaires;

Que déjà les régences locales, faisant usage des pouvoirs que leur accorde l'art. 3 du règlement général, ont reconnu la nécessité d'autoriser, dans les limites des territoires com-

munaux des services, dits *Omnibus*, partant à la même heure et en rapport avec le même convoi;

Voulant, autant qu'il est en notre pouvoir, procurer aux localités que le Chemin de Fer n'a pu traverser, des moyens faciles et multipliés de se servir de cette nouvelle communication, en autorisant l'établissement de plusieurs voitures pour la même heure, sans toutefois entendre les affranchir d'aucune autre obligation relative au service des messageries que celle qui résulte de l'art. 93 du règlement général;

Considérant d'ailleurs qu'en même temps que l'augmentation des moyens de transport sur les routes aboutissant au Chemin de Fer est avantageuse au public, elle le sera également au trésor, en amenant sur ces routes une augmentation du produit des barrières, augmentation qui contribuera à compenser la diminution du produit de cette taxe sur les routes parallèles au Chemin de Fer;

Sur la proposition de notre Ministre des Travaux Publics;

Nous avons arrêté et arrêtons :

#### ARTICLE PREMIER.

Sur les routes aboutissant aux stations du Chemin de Fer, il pourra être accordé, pour la même heure, plusieurs concessions de messageries en rapport immédiat et direct avec le même convoi de voyageurs.

Il pourra être interdit à ces entrepreneurs de transporter d'autres effets que ceux des voyageurs.

#### ART. 2.

Les demandes pour obtenir la concession d'un service de messageries en correspondance avec le Chemin de Fer contiendront les indications prescrites par l'art. 6 du règlement du 24 novembre 1829, sauf celle du § h, qui sera remplacée par les suivantes :

1° Après l'arrivée de quel convoi (en l'indiquant par son numéro d'ordre), l'entrepreneur désire partir de la station du Chemin de Fer.

2° Pour le départ de quel convoi (en l'indiquant également par son numéro d'ordre), il désire arriver à la station.

3° Le temps nécessaire pour parcourir la route.

#### ART. 3.

Les voitures porteront à l'extérieur les indications suivantes :

- 1° Le nom ou la raison sociale des entrepreneurs ;
- 2° Les lieux de départ et de destination et le n° du convoi avec lequel le service est en coincidence ;
- 3° Le temps pendant lequel le trajet doit se faire ;
- 4° Le nombre de places que doit comporter la voiture d'après l'acte de concession ;
- 5° Le prix des places.

**ART. 4.**

Les voitures marcheront vers leur destination dans l'ordre où elles auront quitté le lieu de départ ou la station.

Chaque voiture perd son rang, lorsqu'elle s'arrête, soit pour recevoir ou déposer des voyageurs, soit pour un motif quelconque ; dans ces cas seulement celle qui la suit peut la devancer et obtient à son tour la priorité jusqu'à ce qu'elle s'arrête également.

**ART. 5.**

Partout où plus d'un service de messageries aura été autorisé à correspondre avec le même convoi, l'entrepreneur sera dispensé, en cas d'insuffisance de places, de fournir les voitures supplémentaires exigées par l'art. 93 du règlement du 24 novembre 1829.

**ART. 6.**

Les dispositions du règlement général du 24 novembre 1829, qui ne sont point contraires au présent arrêté, sont maintenues.

Les contraventions aux dispositions qui précèdent seront punies des peines comminées par le règlement du 24 novembre 1829, et dans les cas non prévus par ce règlement, conformément à la loi du 6 mars 1818.

**ART. 7.**

Notre Ministre des Travaux Publics est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 31 janvier 1838.

**LÉOPOLD.**

Par le Roi :

*Le Ministre des Travaux Publics,*

**NOTHOMB.**

# TABLE DES MATIÈRES.

---

	Pages.
Arrêté Royal du 1 <sup>er</sup> septembre 1838, instituant une Direction unique pour les Chemins de Fer en exploitation . . . . .	1
Arrêté Royal du 1 <sup>er</sup> septembre 1838, déterminant la tenue de service des membres du corps des Ponts et Chaussées, ainsi que des fonctionnaires et employés du Chemin de Fer. . . . .	3
Arrêté Royal du 1 <sup>er</sup> septembre 1838, instituant une Caisse de Pensions pour les veuves et orphelins des fonctionnaires et employés, et une Caisse de Secours pour les ouvriers du Chemin de Fer et leurs familles. . . . .	7
<b>CHAPITRE Ier. — Caisse de Pensions.</b> . . . .	8
§ Ier. Formation et Revenus de cette caisse. . . . .	<i>ib.</i>
§ II. Des Pensions à charge de la caisse. . . . .	10
§ III. Perte de la Pension. . . . .	12
§ IV. Frais d'Inhumation. . . . .	<i>ib.</i>
§ V. Direction et Administration de la caisse. . . . .	<i>ib.</i>
§ VI. Formalités exigées pour obtenir la Pension. . . . .	15
§ VII. Formalités exigées pour le paiement de la Pension. . . . .	16
§ VIII. Du domicile exigé des Pensionnés. . . . .	17
Disposition générale. . . . .	18
<b>CHAPITRE II. — Caisse de Secours.</b> . . . .	<i>ib.</i>
Disposition commune. . . . .	20
<i>Règlement général sur l'exploitation du Chemin de Fer.</i>	21
<b>TITRE PRÉLIMINAIRE. — Services principaux.</b>	22
<b>TITRE PREMIER. — Service de l'Entretien et de la Police de la Route.</b> . . . . .	23

CHAPITRE I <sup>er</sup> .	— Dispositions générales. . . . .	23
CHAPITRE II.	— Service de l'Ingénieur. . . . .	26
CHAPITRE III.	— Service du Conducteur de section. . . . .	28
CHAPITRE IV.	— Devoirs des Surveillants. . . . .	29
CHAPITRE V.	— Ateliers ambulants ; devoirs des Cantonniers. . . . .	31
CHAPITRE VI.	— Devoirs des Gardes-barrières . . . . .	36
CHAPITRE VII.	— Devoirs des Gardes-excentriques. . . . .	40
CHAPITRE VIII.	— Devoirs des Gardes-tunnels. . . . .	41
CHAPITRE IX.	— Devoirs des Gardes-ponts. . . . .	42
CHAPITRE X.	— Comptabilité. . . . .	44
<b>TITRE DEUXIÈME. — Service des moyens d'exploitation. . . . .</b>		<b>45</b>
CHAPITRE I <sup>er</sup> .	— Dispositions générales . . . . .	<i>ib.</i>
CHAPITRE II.	— Attributions et devoirs principaux des Agents chargés des moyens d'exploitation. . . . .	47
CHAPITRE III.	— Devoirs des Chefs de station. . . . .	52
CHAPITRE IV.	— Devoirs des Chefs d'atelier. . . . .	61
CHAPITRE V.	— Devoirs des Machinistes et Chauffeurs. . . . .	62
CHAPITRE VI.	— Ouvriers des ateliers, tant de la station centrale que des autres stations. . . . .	69
CHAPITRE VII.	— Comptabilité et Matériel. . . . .	72
<b>TITRE TROISIÈME. — Service des Recettes et Convois. . . . .</b>		<b>76</b>
CHAPITRE I <sup>er</sup> .	— Dispositions générales . . . . .	<i>ib.</i>

CHAPITRE II. — Service des Contrôleurs. . .	80
Du Contrôleur en chef. . .	<i>ib.</i>
Des Contrôleurs et Contrôleurs-adjoints . . . . .	82
CHAPITRE III. — Service des Recettes. . . .	85
CHAPITRE IV. — Service des Convois. . . .	
Droits et Obligations des Voyageurs . . . . .	102
Transport des Personnes. . .	<i>ib.</i>
Transport des Bagages. . .	104
CHAPITRE V. — Comptabilité du Matériel et des Traitements. . . . .	106
TITRE QUATRIÈME. — <i>Service de la Poste aux Lettres.</i> . . . . .	107
Transport des Dépêches. . . . .	<i>ib.</i>
Bureaux mixtes . . . . .	110
TITRE CINQUIÈME. — <i>Du Régisseur comptable.</i>	111
TITRE SIXIÈME. — <i>Comité.</i> . . . . .	114
TITRE SEPTIÈME. — <i>Dispositions communes.</i> . .	<i>ib.</i>
Subordination, uniforme et signes distinctifs.	
— Punitons. . . . .	<i>ib.</i>
<i>Disposition finale</i> . . . . .	118
<b>ANNEXES.</b>	
ANNEXE A. Extraits du Code Pénal et du Code Civil. . . . .	119
ANNEXE B. Extrait de la loi du 2 floréal an xi et texte de l'arrêté du 9 frimaire an xii sur les livrets.	120
<b>APPENDICE.</b>	
Relations entre les messageries et le Chemin de Fer. — Arrêté royal du 31 janvier 1838. . . . .	123











