

△

(N° 134.)

Chambre des Représentants.

CHEMIN DE FER DE L'ÉTAT.

COMPTE - RENDU.

CHEMIN DE FER DE L'ÉTAT.

DÉPENSES D'ÉTABLISSEMENT,

D'ENTRETIEN ET D'EXPLOITATION,

DU 1^{er} MAI 1834, JOUR DU COMMENCEMENT DES TRAVAUX, JUSQU'AU MOIS DE JANVIER 1837

RAPPORT

PRÉSENTÉ AUX CHAMBRES LÉGISLATIVES,

PAR

M. le Ministre des Travaux Publics,

LE 1^{er} MARS 1837;

SUIVI DU TABLEAU DES DEMANDES EN CONCESSION AU 1^{er} JANVIER 1837

IMPRIMÉ PAR ORDRE DES CHAMBRES.



Bruxelles,

H. REMY, IMPRIMEUR DU ROI,
RUE ROYALE ANCIENNE, N° 3.

Messieurs,

Après une discussion dont le pays a gardé le souvenir, vous avez, sur la proposition du Roi, décidé qu'il sera établi, aux frais de l'État, un système de grandes communications par des chemins de fer (1).

Vous n'avez pas voulu que ces grandes communications pussent tomber dans le domaine des concessions privées; vous les avez rattachées à l'existence même de la Belgique.

Cette idée était audacieuse peut-être, mais il n'y a pas de grande idée sans audace.

Les chemins de fer qui constituent ce nouveau système de communications, ont pour point central Malines et se dirigent, à l'Est, vers la frontière de Prusse, par Louvain, Liège et Verviers; au Nord, sur Anvers; à l'Ouest, sur Ostende, par Termonde, Gand et Bruges; au Midi sur Bruxelles, et de Bruxelles vers la frontière de France, par le Hainaut.

Les travaux ont été commencés immédiatement après la promulgation de la loi.

Trois sections ont été livrées à la circulation :

Le 5 mai 1835, celle de Malines à Bruxelles, d'un développement de 20,350 mètres ;

Le 3 mai 1836, celle de Malines à Anvers, d'un développement de 23,680 mètres ;

Et le 2 janvier 1837, celle de Malines à Termonde, d'un développement de 26,750 mètres.

Ces sections présentent réunies 70,780 mètres ; c'est-à-dire plus de 14 lieues de 5,000 mètres.

L'exploitation offre donc trois périodes : durant la première, de *douze mois*,

★

(1) Loi du 1^{er} mai 1834.

une seule section a été exploitée; durant la seconde, de *huit mois*, deux l'ont été; enfin, durant la troisième, commencée le 2 janvier, trois le seront.

Sur chacune de ces sections le transport des voyageurs est seul organisé.

Six sections, dont plusieurs, nous l'espérons, pourront être ouvertes avant la fin de 1837, sont en exécution.

Ce sont les sections :

	Mètres.
De Louvain à Tirlemont	18,900
De Tirlemont à Waremme	23,260
De Malines à Louvain	25,700
De Termonde à Gand	28,340
De Waremme à Ans	19,670
De Gand à Bruges	40,460

Les études de trois sections sont achevées et les opérations préparatoires terminées, au point de permettre la prochaine mise en adjudication des travaux. Ce sont les sections de Bruxelles à Tubise, d'Ans à la Meuse et de Liège à Verviers.

Les opérations préparatoires se poursuivent sur deux autres sections : celles de Bruges à Ostende et de Verviers à la frontière de Prusse.

Il est des obstacles qui sont inhérents à l'exécution matérielle : ceux-là l'art doit les vaincre.

Il en est d'autres, qui sont inhérents au choix des tracés, au choix des stations et aux acquisitions des terrains ; obstacles antérieurs à toute exécution matérielle et qui entraînent souvent de notables retards.

Quant au choix des tracés, la question la plus grave qui ait arrêté jusqu'à présent l'Administration, est celle que soulève la direction de l'embranchement du Hainaut : deux directions sont proposées pour atteindre Mons ; l'une partant de Bruxelles à la gauche, l'autre à la droite du canal de Charleroy ; l'une par Ronquières, les Écaussines et les charbonnages du Centre ; l'autre par Soignies et Castiau.

Quant au choix des stations, le Gouvernement pense que le chemin de fer doit se tenir en dehors du système d'imposition et de police municipale, dût ce principe momentanément contrarier certains intérêts locaux.

Quant aux acquisitions des terrains, nous pouvons, en général, nous féliciter des facilités que nous avons rencontrées ; une section entière, celle de Tirlemont à Waremme, a été mise à exécution sans intervention judiciaire ; malheureusement, au-delà de Liège, la concession de la route de la Vesdre prépare peut-être les plus sérieuses difficultés à l'Administration.

Les six sections en exécution et les cinq sections à l'étude forment, avec les trois sections ouvertes, l'objet de la loi du 1^{er} mai 1834.

Un premier complément que nous devons dès aujourd'hui considérer comme indispensable, est la section de Gand vers Lille par Courtrai, avec un embranchement sur Tournay ; l'avant-projet de cette section est très avancé ;

prochainement vous serez appelés à donner cette première extension à la loi du 1^{er} mai 1834.

Les Chambres, en abandonnant au Gouvernement la direction exclusive d'une aussi vaste entreprise, lui ont imposé l'obligation de présenter chaque année un compte détaillé de toutes les opérations.

Mon honorable prédécesseur vous a fait, le 4 août 1835, un rapport qui s'arrête au 1^{er} juillet 1835.

J'aurais pu me borner à vous présenter un résumé des opérations à partir de cette époque.

D'après les instructions données par mon prédécesseur, j'ai cru devoir remonter jusqu'aux premiers travaux, et réunir, dans un rapport général, tous les renseignements, tant sur l'exécution que sur l'entretien et l'exploitation, depuis la promulgation de la loi du 1^{er} mai 1834, jusqu'aux premiers jours de janvier 1837.

Ce rapport se divise en deux parties.

L'une comprend tout ce qui est relatif aux frais d'établissement, tant pour la construction de la route, que pour le matériel nécessaire à son exploitation, et tout ce qui concerne les frais d'entretien des sections successivement livrées à la circulation.

L'autre offre tous les renseignements sur le mode et sur les frais de perception, sur le montant des recettes et le mouvement des voyageurs.

PREMIÈRE PARTIE.

Frais d'établissement, d'entretien et de transport.

Cette partie du rapport est l'ouvrage des deux Ingénieurs en chef Directeurs des travaux; ils ont fait précéder ce compte-rendu de considérations générales sur lesquelles je crois devoir appeler toute l'attention des Chambres.

Les dépenses d'entretien, comme celles de construction, ont été imputées sur le produit des bons du trésor et de l'emprunt.

Ces dépenses néanmoins sont présentées comme distinctes dans les comptes; les *dépenses d'établissement* forment l'objet du Titre I^{er}; les *dépenses d'entretien* celui du Titre II; quelques *dépenses mixtes* sont réunies dans le Titre III, mais il y est renvoyé dans les deux titres précédents.

Cette distinction n'ayant jamais été perdue de vue, il est facile, quoique les imputations se soient faites indistinctement sur un fonds commun, de distinguer la nature des dépenses, et de savoir, de la manière la plus certaine et la plus précise, ce qui a été dépensé pour l'exécution proprement dite, et ce qui a été consacré aux frais d'entretien.

Les frais d'entretien et de perception, devant à l'avenir être imputés sur le budget ordinaire des dépenses de l'État, et les frais d'exécution et de premier

établissement seuls sur les fonds de l'emprunt, la distinction des dépenses, qui n'était qu'une précaution administrative, sera désormais une obligation légale.

Les dépenses comprennent donc les frais de construction des trois sections achevées, les frais des travaux sur les sections en construction, les frais d'études et d'opérations préparatoires sur les sections en projet ; enfin les frais d'entretien et d'exploitation des trois sections livrées à la circulation.

Les trois sections achevées ont coûté respectivement,

La section de Malines à Bruxelles.	fr. 1,290,381 00
Celle de Malines à Anvers.	2,222,817 00
Celle de Malines à Termonde	1,618,433 00
	<hr/>
Total pour les trois sections ouvertes.	5,131,633 00

L'Administration n'a pas toujours pu se borner à exproprier ce qui lui était rigoureusement nécessaire; il existe en quelque sorte des excédants d'emprises : terrains qui ont même quelquefois augmenté de valeur par la proximité du chemin de fer. Sans égard à cette augmentation de prix, ces terrains le long des sections achevées, sont évalués à plus de 200,000 fr., somme qu'on pourra un jour déduire, au moins en partie, du total des dépenses d'établissement.

A ces dépenses il faudra, d'autre part, ajouter une partie des frais du matériel de transport et d'établissement des stations, frais dont le total s'élève à fr. 1,848,855.

Il se peut donc que pour les trois sections ouvertes, les frais de construction soient réduits à cinq millions; à cette somme il faut, dès à présent, ajouter environ un million pour le matériel nécessaire à l'exploitation.

Toutefois, ce chiffre de six millions ne peut être considéré comme définitif, le matériel nécessaire au transport des marchandises n'y étant point compris, et les stations n'étant encore que provisoires ou insuffisantes,

Les sommes suivantes ont été dépensées pour les sections en construction :

Louvain à Tirlemont.	fr. 2,348,011 00
Tirlemont à Waremme.	1,657,828 00
Malines à Louvain.	1,140,723 00
Termonde à Gand.	849,238 00
Waremme à Ans	596,150 00
Gand à Bruges.	12,000 00
	<hr/>

Ensemble pour les sections en construction. fr. 6,603,950 00

Il a été dépensé pour les sections en projet :

Bruxelles à Tubise.	fr. 7,000 00
Ans à la Meuse.	9,000 00
Liège à Verviers.	25,000 00
Bruges à Ostende et Mons à la frontière.	7,500 00
Gand sur Lille et Tubise à Mons.	6,500 00
	<hr/>

Total pour les sections en projet. . . fr. 55,000 00

Les dépenses d'entretien et d'exploitation se répartissent de la manière suivante :

1^o *Entretien et police de la route proprement dite.*

Section de Malines à Bruxelles	du 1 ^{er} mai 1835 au 1 ^{er} mai 1836 fr.	54,646 70
	du 1 ^{er} mai 1836 au 1 ^{er} janv. 1837.	37,326 56
Section de Malines à Anvers, du 1 ^{er} mai 1836 au 1 ^{er} janv. 1837.		49,554 22
Section de Malines à Termonde (<i>pour mémoire</i>).		

A cette première catégorie de dépenses il faut ajouter l'entretien des stations et des dépendances fixes, à savoir :

Du 1 ^{er} mai 1835 au 1 ^{er} mai 1836	1,260 14
Du 1 ^{er} mai 1836 au 1 ^{er} janvier 1837	564 76
Total.	<u>143,352 38</u>

2^o *Frais de transport.*

Du 1 ^{er} novembre 1834 au 1 ^{er} mai 1835	4,151 50
Du 1 ^{er} mai 1835 au 1 ^{er} mai 1836	121,485 59
Du 1 ^{er} mai 1836 au 1 ^{er} janvier 1837	167,560 77
Total. fr.	<u>293,197 86</u>

Cette deuxième catégorie de dépenses comprend les frais de transport, tant pour la consommation que pour l'entretien des locomotives.

A ces deux catégories de dépenses d'exploitation, il faut en ajouter une troisième : *les frais de perception*.

Cette troisième catégorie de dépenses est l'objet de la deuxième partie du compte-rendu.

DEUXIÈME PARTIE.

Mode et frais de perception; montant des recettes et mouvement des voyageurs.

Il n'est pas fait mention des frais de perception dans le compte-rendu par les deux Ingénieurs en chef Directeurs, cette partie de l'exploitation se faisant sans leur intermédiaire.

Les frais de perception consistent dans les traitements du Contrôleur, des commis attachés à son bureau, des Receveurs, des commis attachés aux bureaux des recettes, des facteurs, messagers et portiers des stations; enfin dans les frais de papiers et d'impression.

Il faut encore comprendre dans les frais de perception, les frais de surveillance des convois, dépenses qui consistent dans les traitements des gardes préposés à ce service.

Voici quels ont été les frais de perception :

De mai 1835 à mai 1836 :

Traitements	13,502 ^{fr.} 80	
Papiers et impressions	4,726 50	18,229 30

De mai à décembre 1836.

Traitements	16,847 43	
Papiers et impressions.	8,247 75	25,095 18
		<u>43,324 48</u> ^{fr.}

Il a été dépensé pour frais de surveillance des convois :

De mai 1835 à mai 1836	5,238 38	
De mai à décembre 1836	11,496 61	16,734 99
		<u>60,059 47</u>

Réunissons toutes ces dépenses dans une récapitulation générale.

Dépenses d'établissement.

Sections achevées, au nombre de			
trois.	5,131,633 00 ^{fr.}	} 13,639,498 00 ^{fr.}	} 14,136,047 71 ^{fr.}
Stations et matériel des transp ^{ts}	1,848,855 00		
Sections en construction.	6,603,950 00		
Sections en projet.	55,000 00		
<i>Entretien et exploitation des trois sections achevées.</i>			
Entretien de la route proprement dite.	143,352 38	} 496,609 71	
Frais de transport.	293,197 86		
Frais de perception.	60,059 47		

Il faudrait ajouter à ce total 470,691 fr., pour fournitures en magasin et qui attendent leur destination, et 58,917 fr. pour dépenses extraordinaires; la somme dépensée ou engagée serait alors de 14,665,655 fr. 71.

La somme intégrale de 14,665,655 fr. 71 a été imputée sur les crédits ouverts par les lois du 1^{er} mai 1834 et du 18 juin 1836.

Si les frais quelconques d'entretien et d'exploitation avaient pu être imputés sur le budget ordinaire de l'État, la somme disponible sur les fonds spéciaux destinés aux travaux d'exécution serait plus considérable d'un demi-million environ; c'est une circonstance qu'il ne faut pas perdre de vue.

Tout en faisant supporter aux fonds de construction les frais d'entretien et d'exploitation, le Gouvernement a fait verser au trésor public la recette entière, 1,094,130 35 fr., montant du produit du 5 mai 1835 au 31 décembre 1837.

Nous avons vu, qu'en anticipant sur l'année 1837, il faut distinguer trois périodes dans l'exploitation; c'est d'après cette distinction qu'il est nécessaire d'examiner les deux tableaux suivants, dont l'un est relatif au *montant des recettes*, l'autre au *mouvement des voyageurs*: aucune de ces périodes n'offre d'expérience complète; nous sommes réduits à compléter les résultats par des conjectures.

RECETTES.PREMIÈRE PÉRIODE. — *Douze mois.*

EXPLOITATION D'UNE SECTION.

Malines à Bruxelles.

1835. Mois de mai.	. . . . .	fr.	21,588 05
juin.	. . . . .		36,260 40
juillet.	. . . . .		49,109 45
août.	. . . . .		44,097 15
septembre.	. . . . .		45,371 15
octobre.	. . . . .		32,658 00
novembre.	. . . . .		20,973 25
décembre.	. . . . .		18,940 05
1836. Mois de janvier.	. . . . .		19,288 10
février.	. . . . .		20,195 65
mars.	. . . . .		22,065 05
avril.	. . . . .		28,847 85

DEUXIÈME PÉRIODE. — *Huit mois.*

EXPLOITATION DE DEUX SECTIONS.

Malines à Bruxelles et à Anvers.

1836. Mois de mai.	. . . . .	fr.	107,848 65
juin.	. . . . .		104,443 20
juillet.	. . . . .		110,189 55
août.	. . . . .		116,820 50
septembre.	. . . . .		105,615 40
octobre.	. . . . .		85,999 90
novembre.	. . . . .		55,080 30
décembre.	. . . . .		48,738 70

TROISIÈME PÉRIODE.

EXPLOITATION DE TROIS SECTIONS.

Malines à Bruxelles, Anvers et Termonde.

1837. Mois de janvier.	1 ^{re} dizaine.	. . . . .	fr.	18,106 00
	2 ^e dizaine.	. . . . .		18,143 45
	3 ^e dizaine.	. . . . .		21,427 35
Mois de février.	1 ^{re} dizaine.	. . . . .		20,654 65
	2 ^e dizaine.	. . . . .		19,416 00
	3 ^e dizaine (8 jours).	. . . . .		15,802 45
Mois de mars.	1 ^{re} dizaine.	. . . . .		22,085 90
	2 ^e dizaine.	. . . . .		23,065 45

MOUVEMENT DES VOYAGEURS.1^{re} PÉRIODE. — *Section de Malines à Bruxelles.*

MOIS.	BRUXELLES.	MALINES.	TOTAL.
1835. Mai	17,210	16,077	33,287
Juin	26,794	25,649	52,443
Juillet	39,841	37,961	77,802
Août.	36,964	35,417	72,381
Septembre	36,922	35,600	72,522
Octobre	26,146	24,683	50,829
Novembre	16,764	16,423	33,187
Décembre	14,701	14,287	28,988
1836. Janvier	14,767	13,942	28,709
Février	15,887	14,972	30,759
Mars	17,692	17,015	34,707
Avril	24,105	23,391	47,496

} 563,210
pour un an.

2^e PÉRIODE. — *Sections de Malines à Bruxelles et à Anvers.*

MOIS.	BRUXELLES.	MALINES.	ANVERS.	TOTAL.
1836. Mai	43,749	25,561	32,169	101,479
Juin	42,423	23,753	32,351	98,529
Juillet	46,427	30,395	36,015	112,837
Août.	48,619	31,590	39,545	119,754
Septembre	43,967	28,455	30,674	103,096
Octobre	35,608	26,180	28,652	90,440
Novembre	20,084	20,994	15,028	56,106
Décembre	21,307	13,760	12,237	47,304

} 729,545
pour huit mois.

3^e PÉRIODE. — *Sections de Malines à Bruxelles, à Anvers et à Termonde.*

MOIS.	BRUXELLES.	MALINES.	ANVERS.	TERMONDE.	TOTAL.
1837. Janvier, 1 ^{re} dizaine .	7,400	5,543	4,225	1,162	} 56,713
2 ^e dizaine. .	7,017	5,132	4,046	1,071	
3 ^e dizaine. .	3,582	6,464	4,814	1,257	
Février, 1 ^{re} dizaine .	8,306	6,460	5,172	1,393	} 55,466
2 ^e dizaine. .	7,987	5,577	4,572	1,272	
3 ^e dizaine. .	5,870	4,398	3,563	896	
Mars, 1 ^{re} dizaine .	8,459	6,539	5,282	1,660	} 44,838
2 ^e dizaine. .	9,077	6,643	5,526	1,702	

Ce deuxième tableau est défectueux en ce que l'on a négligé d'indiquer les voyageurs d'après la distance à parcourir ; les éléments d'une statistique de ce genre se trouvent dans les comptes-rendus de dizaine en dizaine ; mais ce serait un travail immense, que de faire aujourd'hui ce dépouillement.

Durant la 1^{re} période (*mai 1835 à mai 1836 — 12 mois*), la seule section de Malines à Bruxelles a rapporté fr. 359,394 15 ; elle a été parcourue, en tout ou en partie, par 563,210 voyageurs.

Durant la 2^e période (*mai à décembre 1836 — 8 mois*), les deux sections de Malines à Bruxelles et à Auvers ont rapporté fr. 734,736 20, et ont été parcourues, en tout ou en partie, par 729,545 voyageurs.

On remarquera, en premier lieu, que pendant la seconde période le montant de la recette en francs a été à peu près égal au nombre des voyageurs ; de sorte que l'on pourrait supposer que chaque voyageur, sans égard à la distance parcourue, a payé 1 fr.

La troisième période, commencée au 2 janvier de cette année, offre le même résultat.

On remarquera, en second lieu que, *durant les douze mois* formant la première période, du 5 mai 1835 au 3 mai 1836, où la section de Malines à Bruxelles a été seule ouverte, environ 500,000 voyageurs ont parcouru cette section ; que, *durant la seconde période de huit mois*, ce nombre se serait au moins doublé, si la période avait atteint le terme d'une année ; on peut supposer que, pendant la *troisième période*, ouverte le 2 janvier 1837, le nombre doit se tripler, et regarder le service actuel comme organisé pour transporter, par an et par section, 500,000 voyageurs.

Les dépenses d'entretien et d'exploitation du chemin de fer forment l'objet du chapitre V du *budget des Travaux Publics* ; d'après des évaluations fondées sur l'expérience des huit derniers mois de 1836, l'on a supposé que ces dépenses seraient les suivantes pour le *service actuel* de l'année 1837, sur les trois sections de Malines à Bruxelles, Anvers et Termonde, à raison de 500,000 voyageurs sur chacune :

1 ^o Entretien et police de la route proprement dite.	200,000
2 ^o Dépenses de transport.	425,000
3 ^o Frais de perception.	120,000
Total.	745,000

Nous avons vu que les trois sections, avec le matériel nécessaire à leur exploitation *actuelle*, ont coûté environ six millions.

Ces six millions de *capital réel* représentent dans l'emprunt négocié à raison de 92, un *capital nominal* de fr. 6,480,000.

Ces 6,480,000 fr. nécessitent pour l'intérêt à 4 p. %.	fr. 259,200
Et pour l'amortissement à raison de 1 p. %	64,800
Total.	fr. 324,000
	<u>1,069,000</u>

Les frais d'entretien et d'exploitation, l'intérêt et l'amortissement du capital d'établissement, exigent donc une somme annuelle de 1,069,000 fr.

Pour qu'il n'y ait point de perte, il faut que la recette des trois sections ouvertes, exploitées pour le transport des voyageurs à raison de 500,000 sur chacune, s'élève annuellement à 1,069,000 fr.

C'est le *minimum* à demander à la recette.

Tout fait supposer que ce *minimum* sera dépassé.

En prenant pour base la première période de 12 mois, où une seule section était exploitée, et, en supposant que pendant la troisième période où trois sections le seront, les produits soient mois par mois triplés, la recette totale approchera pour l'année, de 1,500,000 fr., somme qu'il faut toutefois considérer comme un *maximum*, la section de Malines à Termonde ne pouvant être pleinement productive que prolongée jusques à Gand.

Tout ce qui excédera fr. 1,069,000 doit donc être considéré comme formant le fonds de réserve et le bénéfices.

La recette s'est jusqu'aujourd'hui effectuée par les soins du Département chargé des travaux publics ; et il ne peut en être autrement ; la communication décrétée par la loi du 1^{er} mai 1834 n'a pas encore reçu tout son développement, et sur les sections achevées le service se borne au transport des voyageurs. Lorsque le système de communications existera dans son ensemble et que le double transport des voyageurs et des marchandises sera organisé, il y aura lieu de rechercher si cette administration doit être remise au Département des Finances, ou demeurer dans une catégorie à part, comme celle des postes.

Les chemins de fer, dans leur entier développement, toucheront par deux points à la frontière française, par deux points à la mer du Nord et à l'Escaut, et par un point à la frontière de Prusse.

Ils traverseront six provinces, les provinces d'Anvers, de Brabant, des deux Flandres, du Hainaut et de Liège ; ils *relieront* les principales villes de la Belgique.

Trois provinces en sont provisoirement exclues : les provinces de Namur, du Luxembourg et du Limbourg.

Malgré cette exclusion, la loi du 1^{er} mai 1834 est le plus vaste système de communication intérieure et extérieure conçu dans aucun pays.

L'expérience commencée le 5 mai 1835 est encore incomplète.

Elle est incomplète parce que les trois sections exploitées ne forment qu'une partie du nouveau système de communication.

Elle est incomplète parce que ces trois sections ne sont encore exploitées que pour le transport des voyageurs.

Elle est incomplète parce que plusieurs influences du chemin de fer sont encore inconnues ou non appréciables.

C'est ainsi, par exemple, que nous ignorons de quel secours sera le chemin

de fer pour la poste, à laquelle il offre un rapide moyen de transport, en facilitant merveilleusement la distribution des lettres à l'intérieur et en attirant dans le pays le transit des lettres de l'étranger; placés entre la France, l'Angleterre, l'Allemagne et la Hollande, notre position à cet égard peut devenir unique.

Enfin, l'expérience est incomplète parce qu'il est réservé à l'industrie privée d'achever sur plusieurs points, par des entreprises secondaires ou partielles, le nouveau système des grandes communications de l'État.

Lorsque toutes les influences du chemin de fer seront connues et susceptibles d'appréciation, lorsque le système sera complet en lui-même et par les accessoires que nous attendons de l'industrie privée, lorsqu'au transport des voyageurs sera venu se joindre celui des marchandises, lorsque les ports d'Ostende et d'Anvers seront à la distance, l'un de quatre, l'autre de six heures de la frontière de Prusse, lorsque la plupart des villes de la Belgique seront comme groupées autour de la capitale, lorsque tous ces résultats inhérents à l'exécution de la loi du 1^{er} mai 1834 seront obtenus, la grande question du chemin de fer pourra être posée et résolue.

Et peut-être nous manquera-t-il encore un élément de solution; le chemin de fer belge ne doit être qu'une section du chemin de fer européen. Au sortir de notre révolution, il nous a été réservé de prendre sur le continent une initiative qui n'était point sans danger; mais nés de la veille, en nous appropriant une des plus belles inventions modernes, nous faisons acte de nationalité. Nous avons donné rendez-vous à nos frontières à deux puissantes nations; rendez-vous pacifique, le seul digne de notre siècle. Que si le chemin de fer belge restait un phénomène pour cette partie du continent, le problème serait incomplet sans doute, mais il n'y aurait aucun mécompte pour nous; quand même la communication ne serait qu'intérieure, les résultats, ainsi restreints, justifieraient encore les législateurs de 1834, et nous accepterions, non sans fierté, le monopole que nous abandonneraient les peuples nos voisins.

En se détachant de la Hollande, la Belgique n'ignorait pas qu'elle avait à se reconstituer politiquement et matériellement; la reconstitution politique, elle l'a achevée sans compromettre aucun principe essentiel d'ordre ni de liberté; la reconstitution matérielle, elle l'a commencée au milieu de difficiles circonstances; elle la poursuit en supportant les énormes dépenses qu'exige un armistice exécuté avec des arrière-pensées, bien qu'accepté sans réserve. Quand ce peuple, nouveau-né parmi les peuples, aura accompli sa double tâche, il y aura folie à lui contester le droit d'exister, crime à porter atteinte au fait de son existence. Lorsque l'enfant présumé non viable devient homme, qu'importantes les querelles qui entouraient son berceau? Nous ne sommes en demeure de remplir aucun de nos devoirs de nation; qu'on nous laisse faire; nous ne demandons qu'une chose: la paix, dût-on nous oublier.

Bruxelles, le 1^{er} mars 1837.

Le Ministre des Travaux Publics,

NOTHOMB.

PREMIÈRE PARTIE.

DÉPENSES D'ÉTABLISSEMENT ET D'ENTRETIEN.

Compte général des dépenses,

DU 1^{er} MAI 1834 AU COMMENCEMENT DE L'ANNÉE 1837,

PRÉSENTÉ A M. LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS

PAR LES INGÉNIEURS EN CHEF DIRECTEURS,

MM. SIMONS ET DE RIDDER.

CONSIDÉRATIONS

SUR LE COMPTE-RENDU DES DÉPENSES,

A L'ÉPOQUE DU 1^{er} JANVIER 1837.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Satisfaisant à votre dépêche du 23 décembre dernier (4^e division, n^o 2108), nous avons l'honneur de vous adresser le compte détaillé des dépenses du chemin de fer, à partir du 1^{er} mai 1834 jusqu'au commencement de la présente année.

Divisions adoptées dans la rédaction du compte.

Nous avons conservé soigneusement dans sa rédaction les deux grandes divisions du projet : d'une part, ce qui concerne *la route proprement dite*; d'autre part, *les stations et le matériel des transports*; en séparant en outre, pour chacune de ces catégories, les dépenses *de construction ou de premier établissement* de celles courantes et annuelles *d'entretien et d'exploitation*.

Cette division des frais d'établissement en deux catégories, telle qu'elle fut proposée en principe dans notre Mémoire de mars 1833, contrairement aux usages reçus, a pour objet de faciliter le réglemeut du taux des péages et de pouvoir déterminer, avec exactitude, le prix réel des transports.

Difficultés d'une séparation absolue entre les frais d'entretien et ceux de construction.

Quant à la distinction partielle des dépenses en frais de construction ou d'entretien, nous avons apporté toute notre attention à les renseigner séparément avec toute la précision possible; mais nous devons faire observer que, pendant la marche des travaux, lorsqu'on doit livrer successivement à la circulation les parties de route praticables avant l'achèvement total du système, la comptabilité de certaines natures de dépenses ne saurait encore être tenue rigoureusement à part : notamment, en ce qui concerne les ateliers et les matières premières destinées à la fois à la construction et aux réparations; les frais de direction, conduite et surveillance des travaux; enfin, les entreprises générales, telles que les fournitures de fers pour le rail-way. Toutefois, nous en avons indiqué la répartition globale, par article, au titre III spécialement consacré aux dépenses mixtes de l'espèce, lesquelles y sont renseignées au montant total de leur paiement effectif.

Soldes restant à payer portés en dépense et paiements d'avances non comptés.

Nous avons cru devoir considérer comme payées, toutes les acquisitions de terrains approuvées par votre Département et dont les tableaux ont été trans-

mis, pour exécution, aux notaires chargés de la passation des actes; quoique, comme nous l'avons déjà fait remarquer précédemment dans le compte rendu en août 1835, l'acquiescement des propriétés emprises soit souvent retardé par les formalités à remplir pour la vérification des titres et hypothèques.

Nous avons également regardé comme entièrement soldés tous travaux et fournitures effectués; et nous les avons portés en compte au montant total de leur réception, soit définitive soit provisoire, sans déduction des retenues pour garantie prescrites par les cahiers des charges.

Par contre, ne sont point portés en dépense les à-comptes délivrés sur ouvrages spéciaux, tels que locomotives et mécanismes en train d'exécution chez les constructeurs.

Quant aux approvisionnements en magasin, pièces de rechanges disponibles pour machines, engins et outils à l'usage des ateliers, leur montant, déduit à chaque article, est reporté à la récapitulation générale pour valoir sur compte nouveau.

Comparaison du prix réel d'exécution aux évaluations du devis.

Les dépenses d'établissement pour la route proprement dite, s'élèvent, jusqu'ici, à près de douze millions de francs. (*Voir la récapitulation générale, tableau A.*) Dans cette somme figure, au montant de fr. 5,131,633, la construction des trois sections actuellement livrées à la circulation; coût inférieur à notre estimation primitive, qu'on avait si vivement contestée, et qu'on ne voulait pas admettre comme suffisante lors de la présentation de nos avant-projets (1).

Ce résultat, en confirmant d'une manière si satisfaisante nos prévisions en ce qui concerne les sections déjà achevées, malgré toutes les difficultés inhérentes à un travail dont on n'avait encore aucune expérience en Belgique,

(1) Dans le Mémoire sur la route d'Anvers à Cologne, publié en mars 1833, la section d'Anvers à Malines est évaluée à	fr. 1,597,500 »
<i>Ibidem</i> , celle de Malines à Bruxelles, à	» 1,333,420 »
Le Mémoire sur la route d'Ostende, publié en novembre même année, porte la section de Malines à Termonde à	» 1,730,000 »
Ensemble.	fr. 4,660,920 »

Le coût effectif pour ces trois sections, y compris la valeur des terrains à revendre, ainsi que l'établissement d'une grande partie de la double voie entre Malines et Anvers déjà exécutée, s'est élevé à fr. 5,131,633 »

Déduisant pour les terrains à revendre (54 $\frac{1}{2}$ hectares), ci	fr. 230,000 »	} 490,000 »
Et pour la partie de 2 ^e voie déjà effectuée, portée séparément au Mémoire de novembre 1833, à fr. 1,145,000, ci.	» 260,000 »	

Reste pour coût effectif à comparer à l'évaluation du devis primitif, ci. » 4,641,633 »

Économie obtenue dans l'exécution. . . fr. 19,287 »

Encore doit-on remarquer que le grand pont de la Nèthe, qui n'avait été projeté qu'en charpente, a été exécuté en maçonnerie; que les rails employés sont généralement de $\frac{1}{5}$ ^e plus pesants qu'ils n'avaient été calculés, et que, comme on le sait, la largeur des voies et de l'entre-voie est notablement augmentée.

difficultés que nous avons dû surmonter au milieu des embarras et des entraves de toute espèce, doit donner maintenant pleine confiance pour l'achèvement des autres sections encore en train d'exécution sur plus de 150 kilomètres d'étendue.

Montant des travaux en train d'exécution.

Dans le chiffre de près de 7 millions que ces travaux entamés ont déjà atteint, c'est-à-dire plus de moitié de leur estimation totale, sont compris les ouvrages les plus importants de l'entreprise : le grand tunnel de Cumplich, les immenses remblais à travers les vallons de la Gecte; ouvrages dont la réussite pouvait justement inspirer quelques craintes, et qui doivent être aujourd'hui considérés comme entièrement terminés.

Plus de deux cents aqueducs, cent ponts et pontceaux, y compris ceux appartenant aux sections déjà exploitées, ont été construits avec l'économie et la solidité désirables; et sur cette quantité considérable d'ouvrages d'art, maintenant établis pour le chemin de fer, deux ou trois seulement et de peu d'importance, qui devaient être bâtis sur un sol tourbeux, ont plus ou moins fléchi, comme on pouvait s'y attendre, sous le poids énorme des terres d'une levée de 20 mètres de hauteur. Aussitôt que le mouvement de ce sol compressible aura cessé, les mesures sont arrêtées pour reprendre ces trois ouvrages en galerie souterraine dans le remblai.

Époque probable d'ouverture des nouvelles sections.

Il ne reste donc aujourd'hui, pour ouvrir entièrement à la circulation le chemin de fer, de Gand jusque sur les hauteurs de Liège, que le parachèvement des terrasses et la pose du railway, pour laquelle les bois et les fers sont en grande partie à pied-d'œuvre. Bientôt, nous l'espérons, la branche de Malines vers Ostende atteignant déjà Wetteren, facilitera sensiblement les relations des Flandres avec Anvers et la capitale; et, si la grande tranchée entamée récemment avec tant de vigueur aux abords de Louvain, retarde cependant jusqu'en septembre prochain l'ouverture des sections de la branche de l'Est, il ne faut l'attribuer qu'aux discussions prolongées que le tracé proposé rencontra avant son adoption.

Des discussions de même nature et plus animées encore, de la part de la régence de Liège, ont forcé à suspendre, pendant toute une campagne, l'ouverture des travaux, non seulement dans les plans inclinés des abords de la Meuse, mais même sur les sections aboutissantes de Waremme et de Verviers, que les changements demandés par cette régence auraient nécessairement modifiés.

Coup-d'œil général sur les résultats et la marche de l'entreprise.

Quoiqu'il en soit de ces retards, lorsque aujourd'hui on a la certitude qu'avant la fin de cette année, les quatre villes principales du royaume seront reliées par le chemin de fer, nous pensons qu'il y a lieu d'être très satisfait de l'état actuel d'avancement du travail.

Qu'on énumère l'ouvrage fait depuis l'époque de la promulgation de la loi : à peine en deux années et demie , outre trois sections successivement fournies au public , on verra les travaux , sinon achevés , au moins près de l'être , ou en pleine activité , depuis les hauteurs de Liège jusqu'à Bruges.

Activité progressive des travaux.

Qu'on remarque également que de la somme de 14 millions de francs employée dans un si court espace de temps , 1,500,000 seulement furent dépensés pendant la première campagne ; 5,800,000 pendant la seconde ; tandis que dans les 8 derniers mois écoulés , lorsque l'expérience avait pleinement assuré notre marche , sept millions , ou moitié de toute la dépense jusqu'à ce jour , reçurent leur emploi. — Gradation d'activité irrécusable et qui montre en même temps que la prudence autant que le zèle présidèrent jusqu'ici aux travaux du chemin de fer.

Et il ne faut pas , non plus , perdre de vue que , pour avoir dépensé ces 14 millions , il a fallu en combiner successivement , en proposer , débattre et défendre une à une , chaque allocation partielle et les mettre ensuite à exécution ; et dans le même temps établir une exploitation d'un service minutieux et difficile , dont on n'avait pas d'exemple , et qui a déjà fait rentrer *plus d'un million* dans les caisses de l'État.

Création de valeurs immédiatement réalisables avec bénéfice.

Quand on sait que cette somme dépensée , mais déjà ainsi en partie remboursée , est représentée , dès ce moment , par une création de valeurs réelles : 600 hectares de terrains , dont 140 restent disponibles et peuvent être revendus avec bénéfice ; 10 millions de kilogrammes fer ; un matériel superbe de locomotives , voitures , etc. ; valeurs réelles , dont la cession , si le gouvernement pouvait en avoir la pensée , ferait rentrer aussitôt au trésor , non seulement ses avances , mais doublerait , triplerait indubitablement les capitaux engagés , sans que , pour cela , le public fût gravé d'aucune augmentation dans le tarif actuel , tarif cependant le plus minime connu. (*Note 4.*) Alors , on doit convenir qu'on ne pouvait exiger , ni même espérer davantage.

Marche adoptée par la Direction.

Cet heureux résultat , qui vient donc confirmer le bienfait attaché à l'exécution par l'État des grands travaux d'utilité publique , et qui engagera probablement les gouvernements voisins à suivre la même marche pour l'établissement des chemins de fer , qui bientôt sillonneront l'Europe ; nous pensons , Monsieur le Ministre , et nous croyons ne pouvoir nous dispenser de vous le dire , c'est uniquement au *mode d'exécution et d'entreprise adopté* qu'on le doit ; mode d'exécution et d'entreprise que votre Département a bien voulu admettre jusqu'ici sur nos propositions , malgré les contradictions et les critiques que toute innovation rencontre naturellement en principe et qu'elle éprouve encore.

C'est au choix d'un *personnel spécial* , au *système économique* de nos

ouvrages, aux *bordereaux de prix* qui font la base de nos adjudications, et même à l'adoption sans adjudication de *marchés particuliers* pour certaines fournitures; à l'emploi, dans certains cas, d'une *régie judiciaire*; enfin, aux conditions inusitées introduites dans nos cahiers des charges. C'est à l'ensemble de ces modifications, contraires à la routine, que l'on doit l'économie évidente et la promptitude obtenues dans les travaux qui nous ont été confiés.

Pense-t-on que si l'on avait été obligé de suivre, pour l'établissement du chemin de fer, les formalités administratives ordinaires des autres travaux publics, impuissantes pour le bien, impuissantes contre le mal; pense-t-on qu'on aurait obtenu d'aussi prompts, d'aussi beaux résultats: en moins de trois années, des travaux effectifs pour près de quinze millions? (1).

Et cependant nos ouvrages, parmi lesquels plusieurs d'une importance majeure, le pont de Duffel de 80 mètres de longueur, coupé par un large passage pour la navigation à voile; le pont si hardi jeté sur la Dyle, d'une économie sans exemple; la galerie souterraine de Cumplich de 900 mètres d'étendue, exécutée, à travers le terrain le plus difficile, en moins d'une année, sont construits de manière à n'avoir pas à craindre la comparaison avec les meilleurs ouvrages existants, projetés et exécutés par l'administration des Ponts et Chaussées.

A vrai dire, un luxe superflu ne domine pas dans la construction de nos ouvrages: nous avons pensé que la magnificence du chemin de fer devait résider tout entière dans la sûreté et l'économie des transports. Si, en abandonnant un système plus dispendieux, nous pouvions avoir à regretter le sacrifice de notre amour-propre, au moins nous avons la satisfaction de croire qu'aucun ouvrage de même nature n'a été construit avec une plus sage économie que les nôtres.

En créant pour la Direction des travaux du chemin de fer une organisation spéciale, l'arrêté royal du 26 juillet 1834 a réellement donné à cette entreprise nationale toute l'impulsion que son importance commandait.

Tant qu'on a marché dans l'esprit de cet arrêté, les résultats les plus satisfaisants furent obtenus; si parfois cette impulsion s'est trouvée ralentie, c'est que la routine cherchait à reprendre son ascendant.

Contrôle et surveillance des travaux.

Mais qu'on ne croie pas qu'en débarrassant l'administration du chemin de fer des entraves qui auraient gêné son action, on ait pour cela abandonné sans contrôle, ni surveillance, des travaux si considérables.

Chaque section, chaque service spécial, chaque ouvrage important, est confié à un Ingénieur résidant sur les travaux, assisté de conducteurs et surveillants bien rétribués et en nombre suffisant. (Voir note C.)

Ces chefs de section ou de service, qui ont dressé les plans et devis d'exé-

(1) L'efficacité du mode suivi au chemin de fer devient frappante, par exemple, dans l'emploi de l'emprunt des 30 millions: sur les 12 millions affectés à ce travail spécial, déjà plus de 5 millions ont reçu leur destination.

cution, discutés et arrêtés avec eux à la Direction centrale, sont chargés exclusivement des métrés et réceptions dont les procès-verbaux servent de base à la délivrance des certificats de paiement auxquels ces pièces justificatives restent toujours annexées.

Pour contrôle de la Direction, pour l'examen de nos projets et l'inspection de nos travaux, l'Administration supérieure a tous les éléments, les moyens nécessaires; sur toutes les questions d'art importantes, des commissions d'Ingénieurs ou l'Inspecteur général des Ponts et Chaussées furent consultés ou entendus.

Le pont de la Nèthe, le pont de la Dyle, le choix des tracés aux abords des grandes villes, le mode d'entreprise par bordereau, la forme et le poids des ornières, le système de nos locomotives, firent l'objet d'autant de discussions, après lesquelles nos propositions furent généralement maintenues et adoptées par votre Département.

Quant à la *solidité* des ouvrages, elle est incontestable: ils ont fait leurs preuves, on les voit se maintenir dans le meilleur état.

Quant à l'*économie*, ce n'est que par les détails du compte général, que ce rapport accompagne, qu'on peut bien l'apprécier. A cet effet, à chaque article de dépense, nous avons cité les pièces justificatives reposant au Ministère et à la Cour des comptes.

Application des divers modes d'entreprises suivant la nature des travaux.

Nous avons cru devoir, aussi, indiquer expressément le mode d'entreprise suivi pour chaque ouvrage: ceux mis en adjudication publique, ceux exécutés en régie par la direction; et ceux enfin, entrepris sur soumission particulière. L'application de ces modes différents a toujours été motivée par la nature et l'objet des travaux.

Ouvrages par adjudication publique.

Les terrassements et ouvrages d'art ordinaires, tels que pontceaux et aqueducs, nous ont paru, dès le principe, pouvoir être donnés au rabais en adjudication publique: ces travaux étant généralement familiers aux entrepreneurs du pays; mais, contrairement au système en usage pour ces entreprises, au lieu de les adjuger *à forfait*, avec la condition ordinaire de risques et périls pour l'entrepreneur, condition que l'on sait être tout à fait illusoire, nous conseillâmes et l'Administration supérieure adopta le mode par *bordereau de prix*, où l'adjudicataire capable est à l'abri de toute chance de perte, et qui n'oblige le Gouvernement à payer que les constructions *réellement* exécutées d'après les ordres de l'Administration. Suivant ce mode, si des travaux sont mal construits, l'Ingénieur n'a point d'excuse, puisqu'il devait les voir par lui-même, ou les faire suivre par ses lieutenants chargés d'en tenir attachement journalier.

Les entreprises de fers et de bois pour rail-way, fournitures ici de la plus grande importance, ont été également offertes en adjudication publique au

rabais : les bois , par lots à la portée des plus petits propriétaires ; les fers , par quantités assez considérables pour annihiler la dépense d'outillage que cette nouvelle fabrication devait exiger. Mais , si , pour les billes , il y avait avantage à sous-diviser les entreprises , pour les fers , au contraire , nous avons tenu fortement à ce que l'entrepreneur d'une partie de rails dût fournir en même temps les accessoires nécessaires à leur emploi , quelle que fût l'économie apparente qu'on offrait sur l'entreprise séparée de la fonte.

Ouvrages ou fournitures par marchés particuliers.

Les adjudications successives de ces fers , malgré une concurrence assez marquante , ne nous ayant pas paru devoir être acceptées , nous avons dû conseiller chaque fois leur rejet et provoquer des soumissions particulières pour l'obtention de marchés à des prix plus raisonnables dans les principaux établissements du pays.

De semblables marchés , mais sans l'épreuve d'adjudication publique , qui , dans l'espèce , aurait été dangereuse , furent adoptés pour la fourniture des locomotives , rouages et mécanismes divers , pour lesquels on ne peut raisonnablement contracter sans avoir la conviction intime du talent et de la probité reconnue du fabricant auquel on se confie.

On ne pouvait , non plus , traiter par adjudication publique , à forfait , ni même au bordereau , pour l'exécution des bâtiments et dépendances des stations , dont l'ensemble ni les détails ne sont pas encore de nature à être fixés à l'avance.

En conséquence , c'est encore par simple soumission , sur bordereau de prix à la mesure effective , que ces constructions s'exécutent ; l'administration étant entièrement maîtresse de restreindre ou d'étendre les quantités d'ouvrages , selon sa convenance , d'après les besoins du service. Dans toute entreprise de ce dernier genre , la même marche serait suivie par les particuliers , par le commerce , ainsi que par les sociétés concessionnaires.

La pose et la fondation du rail-way ne firent qu'une seule fois l'objet d'une adjudication publique : depuis , nous avons compris la nécessité de réserver ce travail , si simple en apparence , mais qui demande tant de soins minutieux , pour ne le confier en quelque sorte qu'à *la tâche* , afin d'obtenir une exécution plus parfaite.

Ouvrages en régie.

D'autres travaux pouvaient seuls s'effectuer par régie ; nous n'avons pas balancé , dans ce cas , à l'employer , partout où nous l'avons cru nécessaire dans l'intérêt du Gouvernement et sous notre responsabilité. En présence de sections de route livrées à la circulation avant leur entier achèvement , qu'il s'agissait de maintenir dans un état de viabilité parfaite , entretien de tous les instants , où la moindre négligence peut compromettre la vie de centaines de personnes , eût-il été possible , eût-il été pardonnable de confier cette mission à l'intérêt privé ? Quel Ingénieur consciencieux eût osé proposer un cahier des

charges pour l'adjudication d'un semblable entretien? Travail dont on ignorerait les véritables éléments, et qui, en admettant comme base les comptes rendus des sociétés concessionnaires, paraissait devoir être si coûteux. (*Note 4.*)

La construction des voitures, partie en quelque sorte étrangère jusqu'ici à la plupart des ingénieurs, semblait pouvoir être entièrement laissée aux artistes si nombreux, que la Belgique possède en ce genre; cependant, tout en nous adressant aux constructeurs les plus renommés, les plus habiles, nous avons senti la nécessité indispensable d'avoir sous la main un atelier complet, non seulement pour l'entretien minutieux et les réparations journalières du matériel de l'exploitation, mais aussi pour la formation des nouveaux modèles, qui nous ont déjà permis d'améliorer sensiblement les moyens de transport.

Le combustible pour les locomotives, objet important sous le rapport de la dépense, et plus encore sous le rapport de la marche régulière des convois, a également appelé toute notre attention: et, après avoir cherché à reconnaître, par des essais multipliés, l'espèce de coak la plus convenable, après en avoir acheté fabriqué dans divers établissements, nous avons regardé comme une nécessité d'en opérer la fabrication en régie.

Il résulte de tout ce qui précède, que de l'immense travail dont la direction spéciale nous a été confiée par Arrêté Royal du 31 juillet 1834, plus de moitié est faite et qu'un succès complet, nous osons l'espérer, a couronné nos efforts. Sur nos évaluations, qu'on avait craint de trouver insuffisantes à l'exécution, nous avons encore apporté de l'économie; les sections achevées, pour la route proprement dite, n'ont pas atteint le chiffre du devis; et si, exécutées avec la même économie, les dépenses de premier établissement pour les stations, bâtiments et matériel des transports, dépassent, au contraire, les prévisions, c'est encore la preuve la plus manifeste de l'excellence de cette entreprise nationale et de l'exactitude apportée à la formation des avant-projets: car l'augmentation du chiffre pour l'établissement de l'exploitation des transports provient uniquement du mouvement prodigieux de la circulation sur la nouvelle voie, résultat inespéré, que personne ne pouvait prévoir et auquel on ne peut encore assigner de limites. Il importe d'ailleurs de remarquer que les constructions actuelles pour le service des transports n'ont pas été seulement commandées par les besoins exclusifs des sections ouvertes, mais bien pour ceux de l'exploitation générale des quatre branches du Chemin de fer, qui bientôt se rencontreront à la station centrale.

Lorsque les résultats déjà obtenus devraient faire désirer qu'on persévérât dans la marche adoptée, lorsque l'étranger vient étudier chez nous l'économie des moyens employés, enfin, lorsque les plus zélés partisans de l'abandon des grands travaux publics à l'industrie particulière, reconnaissent franchement la supériorité de l'exécution par les soins de l'État (*Note 4*), pourquoi, au lieu de l'encouragement que nous devons attendre, que nous avons la conscience d'avoir mérité, semble-t-on regretter aujourd'hui de nous voir investis de la direction supérieure et toute spéciale qui nous est confiée?

Qu'au début de l'entreprise, malgré les soins que nous avons apportés à la

formation du projet, on nous eût soumis, pour son exécution, à la marche ordinaire des travaux des Ponts et Chaussées, ces précautions alors pouvaient s'expliquer par le désir d'assurer la réussite de l'entreprise, au risque d'en retarder l'achèvement; mais, qu'aujourd'hui, que tous les plans sont étudiés, que les travaux sont entamés sur presque toute la ligne, que trois sections sont en plein rapport; que leur exploitation satisfait, nous le pensons, le Gouvernement et le public; aujourd'hui, que toutes les mesures sont prises, toutes les expériences faites, les modèles fournis; qu'il ne s'agit plus que de suivre l'impulsion acquise; entraver notre action, pour reprendre une marche administrative, soit-disant régulière, reconnue cependant, dès le principe, incompatible avec les exigences de la construction et de l'entretien d'une route en fer, serait nous déclarer incapables ou en faute.

Nous désirons vivement, Monsieur le Ministre, que, faisant abstraction du zèle que nous avons déployé, et des grands résultats obtenus, on examine, avec la plus scrupuleuse sévérité, le compte-rendu que nous avons l'honneur de vous transmettre, et nous réclamons, avec instance, que vous veuillez en ordonner l'impression et la publicité.

En appelant ainsi sur nos opérations une investigation générale, complète, nous croyons indiquer le plus sûr moyen de reconnaître si nous méritons la continuation de la confiance qu'on nous avait accordée.

Bruxelles, le 15 février 1837.

Les Ingénieurs en chef Directeurs,

SIMONS. DE RIDDER.

28

Plan du compte rendu.

TITRE PREMIER.

DÉPENSES D'ÉTABLISSEMENT.

CHAPITRE PREMIER.

Route proprement dite.

§ 1^{er}. — *Sections livrées à la circulation.*

- Section de Malines à Bruxelles.
- » de Malines à Anvers.
- » de Malines à Termonde.

§ 2. — *Sections en train d'exécution.*

- Section de Louvain à Tirlemont.
- » de Tirlemont à Waremme.
- » de Malines à Louvain.
- » de Termonde à Gand.
- » de Waremme à Ans.
- » de Gand à Bruges.

§ 3. — *Sections dont les opérations préparatoires sont terminées, à adjudger incessamment.*

- Section de Bruxelles à Tubise.
- » d'Ans à la Meuse.
- » de Liège à Verviers.

§ 4. — *Sections dont on achève les opérations préparatoires.*

- Section de Bruges à Ostende.
- » de Verviers à la frontière prussienne.

§ 5. — *Projets à l'étude.*

- Route de Tubise à Mons et vers Valenciennes.
- » de Gand sur Lille par Courtrai.
- Embranchement de Liege.
- » de Diest.
- » de Tournai.

CHAPITRE II.

Stations, dépendances et matériel des transports.

§ 1^{er}. — *Terrains emprisis pour les stations.*

§ 2. — *Constructions provisoires pour l'exploitation de la section d'essai.*

§ 3. — *Bâtimens et dépendances fixes.*

- Station de Bruxelles.
- » de Malines (*station centrale*).
- » de Borgelhout.
- » du Vieux-Dieu, Duffel et Vilvorde.
- » de Termonde.
- Fours à coak.

§ 4. — *Dépendances fixes et mécanismes divers.*

§ 5. — *Matériel des transports.*

- Voitures et waggons.
- Locomotives.
- État du matériel en activité.

TITRE SECOND.

DÉPENSES D'ENTRETIEN ET D'EXPLOITATION.

CHAPITRE PREMIER.

Route proprement dite.

§ 1^{er}. — *Section de Malines à Bruxelles.*

§ 2. — " *de Malines à Anvers.*

§ 3. — " *de Malines à Termonde.*

CHAPITRE II.

Stations, dépendances et matériel.

§ 1^{er}. — *Bâtimens et dépendances fixes.*

§ 2. — *Matériel des transports.*

- a. Entretien et réparation des locomotives et voitures.
- b. Fournitures diverses de consommation.
- c. Fabrication du coak.
- d. Salaire des machinistes.
- Répartition globale des dépenses de consommation.

TITRE TROISIÈME.

DÉPENSES GÉNÉRALES.

§ 1^{er}. — *Fournitures de fers pour railway.*

§ 2. — *Frais de vérification, essais, péages et réception des fers.*

§ 3. — *Ateliers de construction et réparation du matériel.*

Répartition globale des dépenses de l'atelier.

§ 4. — *Frais d'opérations sur le terrain.*

§ 5. — *Frais généraux et dépenses du bureau central.*

§ 6. — *Personnel, traitemens fixes et indemnités.*

Répartition globale des frais généraux d'opérations, bureau et personnel.

§ 7. — *Dépenses extraordinaires.*

TABLEAUX RÉCAPITULATIFS.

- A. Dépenses de premier établissement.
- B. Id. d'exploitation et d'entretien.
- C. Répartition du personnel attaché à la direction.

APPENDICE.

Note 1. État du service des locomotives du 1^{er} mai 1835 au 1^{er} mai 1836.

— 2. Id. id. du 1^{er} mai 1836 au 1^{er} janvier 1837.

— 3. Mouvement de la circulation par classe de voitures.

— 4. Parallèle des dépenses, mouvement, péages et bénéfices, entre le chemin de fer belge et le railway de Liverpool.

Specimens de cahiers de charges et de soumissions.

TITRE PREMIER.
DÉPENSES D'ÉTABLISSEMENT.

CHAPITRE 1^{er}. — ROUTE PROPREMENT DITE.

§ 1. — Sections livrées à la circulation.

SECTION DE MALINES A BRUXELLES.

EMPRISES.

<i>Terrains et propriétés bâties.</i>		h.	fr.	
Acquisitions à l'amiable, tableaux approuvés de n° 1 à 62.		62 17 25	449,962 19	
Expropriations forcées		1 95 25	16,777 97	
Propriétés emprises pour lesquelles il n'a pas été encore définitivement traité.		2 24 25	<i>Pour mémoire.</i>	
Ensemble		66 36 75	466,740 16	
<i>A déduire:</i>				
1° Pour terrains compris dans les stations				
à Malines . . . 3 ^h 50 00	} fr. 169,000 00			
à Bruxelles . . . 1 00 00				
Intermédiaires. 0 50 00				
2° Terrains en excédant à revendre. . . 22 50 00	} fr. 107,500 00	27 50 00	276,500 00	
<i>Reste pour la route proprement dite</i>		38 36 75	190,240 16	190,240 16
<i>Indemnités de récoltes, engrais, plantations, etc.</i>				
Montant des indemnités payées jusqu'à la date du 30 août 1836.			14,546 84	
<i>A déduire</i> : Produit de ventes d'arbres, foin, etc., et location de terrains disponibles			<i>Pour mémoire.</i>	
<i>Reste pour indemnités effectives</i>				14,546 84
<i>Frais divers.</i>				
Levée de plans, arpentage, dessinateurs, etc. (Voir titre III, § 6.). . .			5,000 00	
Expertise de terrains, récoltes, etc.			5,228 80	
Actes d'acquisitions; honoraires des notaires, frais de procédure			<i>Pour mémoire.</i>	
Ensemble				10,228 80
Montant total des emprises de la section Fr.				215,015 80

TERRASSEMENTS ET OUVRAGES D'ART.

Entreprise Borquet. (Adjudication du 27 mai 1834, approuvée le 1^{er} juin suivant.) État de réception définitive du 20 juillet 1835.

<i>Terrassements de la 1^{re} voie</i> : 155,106 74 mètres cubes			111,020 50	
<i>Ouvrages d'art.</i>				
2 Ponts de 12 ^m 50 d'ouverture en deux arches		fr 25,210 44	} 55,708 78	
1 Pont d'une arche de 12 ^m d'ouverture		13,829 15		
1 Pontceau de 2 ^m 50 d'ouverture		1,295 03		
1 d° 2 20 dito		1,168 11		
1 d° 1 70 dito		973 78		
1 d° 1 65 dito		1,556 17		
2 d° 1 45 dito		1,384 88		
2 d° 1 20 dito		1,629 77		
5 d° 1 00 dito		2,971 41		
30 d° 0 40 à 0 80 d'ouverture		5,690 04		
<i>Fondation et pose du railway.</i>				
Déblai de la forme et construction des banquettes, y compris damage spécial : — sur 20,904 ^m 50 de longueur		8,450 62	} 173,098 06	
<i>Massif de fondation.</i>				
Gravier du Ruppel et sable	27,192 80 ^{m³}	} 129,969 02		
Pierre et moellons	4,870 71			
Longrines en hêtre	84 00			
<i>Rigoles d'assèchement.</i>				
Déblai pour 8263 rigoles	2,677 65 ^{m³}	} 11,335 87		
Sable	2,263 14			
Pierre et moellons	401 03			
<i>Pose du railway.</i>				
Voie principale sur une longueur de	20,099 50 ^{m¹}	} 23,342 55		
Voies latérales à Bruxelles, Malines, Vilvorde	1,121 00			
Ensemble	21,220 50			
<i>Ouvrages accessoires.</i>				
Grillage et pavage pour la traversée de 20 chemins ou chaussées :				
Charpente en chêne	32 78 ^{m³}	} 12,161 05		
Fer, lattes, boulons et clous	2,583 kil.			
Pavage en grès neufs	837 ^{m²} 33			
Id. en grès de réemploi	1,424 74			
Buses en charpente		780 00	} 16,600 95	
Travaux extraordinaires payés à la journée		1,505 90		
Épuisements pour ouvrages d'art et assèchement d'emprises profondes		2,154 00		
Matériaux en approvisionnement repris par l'administration :				
Sable (destiné à l'entretien du railway)		609 50 ^{m³}	} 2,319 45	
Pierre de taille (tablettes disponibles)		1 43		
Briques de Rupelmonde (destinées aux bâtiments et dépendances)		78 mille.		
<i>Entreprise Riche.</i> (Adjudication du 22 octobre 1835, approuvée le 31 dito.) État de réception définitive du 1 ^{er} octobre 1836.			358,747 74	
<i>Terrassements de la 2^e voie</i> y compris le redressement de Vilvorde 42,914 36 mètres cubes		22,716 24	} 23,464 64	
<i>Ouvrages imprévus</i>		748 40		
A REPORTER			382,212 38	

Travaux d'amélioration effectués en régie.

	Du 1 ^{er} mai 1837, au 1 ^{er} mai 1836	Du 1 ^{er} mai 1836, au 1 ^{er} janv 1837			
Payé par la direction, sur bordereaux spéciaux d'entretien, n ^o 1 et 21	Formation de rampes et chemins de décharge, agrandissement de fossés, etc.	fr. 747 54	fr. 24 00		
	Construction de fascinage et perrés de soutènement	432 20	"		
	Allongement du pontceau à Vilvorde	27 00	"		
	Plantation des talus extérieurs. . .	189 30	719 95	5,172 74	5,172 74
	Construction du coffre et massif de fondation pour une partie de la 2 ^e voie à Vilvorde.	"	1,647 75		
	Achat de moellons pour id. . . .	"	560 00		
	Sable provenant de la carrière de Peuthy. (Voir tit. II, chap. I ^{er} , § 1.)	"			
	550 mètres cubes évalués	"	825 00		387,388 12

A déduire pour matériaux d'approvisionnement.

Sable employé à l'entretien du railway				
Briques et pierre fournies à l'entrepreneur des bâtiments et dépendances.				2,319 45
Briques employées par l'administration à la station de Vilvorde				
Montant total des travaux d'art et de terrassement				385,065 67

FOURNITURE DE BOIS POUR LA FONDATION DU RAILWAY.
(Adjudication du 3 juin 1834, approuvée le 13 dito.)

	BILLES RÉDUITES A LA GRANDE DIMENSION.					fr.		
	Glèner	Bois blanc	Sapin	Hêtre	Total			
<i>Entreprise Sabotsel, 7^e lot. — État de réception définitive du 15 octobre 1834.</i>	"	"	2,500	"	2,500	11,800 00		
<i>Entreprise Boulet, 8^e lot. — État de réception définitive du 18 février 1835.</i>	"	"	"	2,107	2,107	4,374 00		
<i>Entreprise Bulens, 1^{er}, 2^e, 3^e, 4^e, 5^e et 6^e lots. — État de réception définitive du 31 décembre 1835</i>	3,024	5,694	8,514	"	22,232	99,248 92		
<i>État de réception définitive du 22 février 1836.</i>								
<i>Billes rebutées pour défaut de dimensions, mais admises ensuite avec rabais suivant autorisation du 23 janvier 1836</i>	2,465	1,582	626	"	4,673	13,909 85		
<i>Ensemble</i>	10,489	7,276	11,640	2,107	31,512	129,332 77		
<i>Billes empruntées au 2^e lot de la section d'Anvers</i>	"	1,180	"	"	1,180	3,972 59		
<i>Total des billes fournies</i>	10,489	8,456	11,640	2,107	32,692	133,305 36		
<i>Designation de l'emploi.</i>								
Fondation du railway.	Voie principale	5,906½	"	"	"	5,906½	26,376 40	
		"	6,786	"	"	6,786	24,154 19	
		"	"	7,439	"	7,439	35,707 20	
		"	"	"	726	726	1,507 18	
Ouvrages extraordinaires. Ponts sur chemins de décharge, abris pour gardes, etc	Évitements.	92½	"	427	"	519½	2,443 65	
		139	88	258	"	485	2,148 00	
Billes brûlées		31	"	"	31	132 06		
<i>Total des billes employées</i>		6,169	6,874	8,124	726	21,893	92,468 68	92,468 68
<i>Billes cédées aux travaux de la section d'Anvers</i>		900	1,338	945	"	3,183	13,852 80	
<i>Billes employées au chauffage des locomotives</i>		"	"	"	1,381	1,381	2,866 82	
<i>Billes restant en dépôt ou provisoirement placées en palissades ou en évitements et stations.</i>		3,420	244	2,571	"	6,235	24,117 06	
<i>Total égal aux fournitures.</i>		10,489	8,456	11,640	2,107	32,692	133,305 36	

Montant total des fournitures de bois de fondation 92,468 68

FOURNITURES DE FERS DE RAILWAY. (Voir titre III, § 1.)

	NOMBRE de rails de 5 portées.	POIDS.			
		Rails.	Goussinets	Chevilles et clavettes.	
Entreprise Gordons.	2,185	199,622	"	"	fr 59,288 00
Id. Dupont	2,569	210,638	161,608	21,153	128,682 17
Id. Cockerill	4,766	428,940	232,153	28,406	229,240 71
	9,520	839,220	393,761	49,561	417,210 88
Frais de magasin, essais et pesages. (Titre III, § 2.)					2,900 00
Montant total des fournitures de fers					fr 420,110 88

DÉPENDANCES.

<i>Entreprise Stiellemans.</i> (Soumission spéciale du 6 mars 1835 approuvée le 11 dito). — État de réception n° 8.			
<i>Bornes militaires.</i> Charpente, peinture et pose pour 41		123 00	} 4,298 85
<i>Poteaux de défense.</i> Charpente, peinture et pose pour 24.		1,080 01	
<i>Barrières.</i> Charpente, peinture et serrurerie, etc. :			
2 barrières provisoires à Vilvorde		30 00	
2 dito, avec balustrades à Laeken		2,288 60	
12 dito, glissantes		777 24	
<i>Cabanes des gardes du chemin.</i>			
6 Cabanes en charpente, mobilier compris		2,202 24	} 4,292 16
1 dito ditto ditto		266 64	
6 dito ditto ditto		1,823 28	
<i>Maison du garde à Monplaisir.</i> — État de réception n° 9.			
Fouille de fondation, terrassements, etc.		14 00	} 1,712 99
Maçonnerie		1,087 06	
Pierre		30 58	
Charpente		184 30	
Menuiserie		254 00	
Couverture en tuiles de réemploi		46 00	
Plafonds, enduits		97 05	
Ouvrages d'achèvement		<i>Pour mémoire.</i>	
<i>Entreprises diverses.</i> — États de réception définitive du juin 1836 et 25 janvier 1837.			
Barrières, garde-corps et cabanes supplémentaires, mats pour signaux, etc. du 1 ^{er} mai 1835 au 1 ^{er} mai 1836		1,521 02	} 3,664 58
Id. Id. du 1 ^{er} mai 1836 au 25 janvier 1837.		21,41 56	
Montant total pour dépendances.			13,968 58

FRAIS DE DIRECTION, CONDUITE ET SURVEILLANCE DES OUVRAGES, y compris formation des projets. (Voir titre III, § 6.) 29,000 00

SECTION DE MALINES A ANVERS.

EMPRISES.

<i>Terrains et propriétés bâties.</i>				
		^h	^{f.}	
Acquisitions à l'amiable. Tableaux approuvés de n° 1 à 42. . .		60 82 70	405,098 73	
Expropriations forcées.		18 75 74	203,047 59	
Propriétés emprises pour lesquelles il n'a pas été encore définitivement traité.		6 05 46	<i>Pour mémoire.</i>	
Ensemble.		85 63 90	608,146 32	
<i>A déduire :</i>				
Pour terrains compris dans les stations :				
A Malines	8 50 00	} fr. 161,000 00	27 00 00	228,500 00
A Anvers	3 00 00			
Intermédiaires	0 50 00			
2° Terrains en excédant à revend. 15 00 00	67,500 00			
<i>Reste pour la route proprement dite.</i>		58 63 90	379,646 32	379,646 32
<i>Indemnités de récoltes, engrais, plantations, etc.</i>				
Montant des indemnités payées jusqu'à la date du 1 ^{er} décembre 1836 . . .			89,483 41	
<i>A déduire.</i> Produit de vente d'arbres, foins, etc., et location de terrains disponibles			<i>Pour mémoire.</i>	
<i>Reste pour indemnités effectives.</i>				89,483 41
<i>Frais divers.</i>				
Levée de plans, arpentage, dessinateurs, etc.			5,000 00	
Expertises de terrains, récoltes, etc.			4,337 28	
Actes d'acquisitions, honoraires des notaires, frais de procédure.			<i>Pour mémoire.</i>	
Ensemble.				9,337 28
Montant total des emprises de la section. fr.				478,467 01

TERRASSEMENT ET OUVRAGES D'ART.

Entreprise Borquet. Adjudication du 20 mai 1835, approuvée le 31 dito. — État de réception provisoire du 2 novembre 1836.

<i>Terrassement pour les deux voies</i> 438,021 40 mètres cubes		305,206 98
<i>Ouvrages d'art.</i>		
1 Pont de 30 mètres d'ouverture en 2 arches	58,382 00	} 109,685 98
1 d° 11	6,630 03	
1 d° 6 50.	7,242 96	
1 d° 5 00.	3,799 33	
1 pontceau 3 40.	3,874 22	
1 d° 2 00.	884 23	
2 d° 1 50.	1,647 63	
1 aqueduc 1 00.	587 91	
23 d° 0 40 à 80.	8,206 08	
Maçonnerie et charpente du pont tournant sur le canal de Louvain.	18,431 59	
A REPORTER. . . . fr.		414,892 96

		1 ^{re} VOIE.	2 ^e VOIE.	REPORT . . fr.	
<i>Fondation et pose du railway.</i>					
Déblai de la fouille, et construction des banquettes, y compris rigoles, savoir :					
Voie principale 23,677 ^m		2,900 56		5,419 58	
Évitement de 2 ^e voie 19,772		"	2,519 02		
<i>Massif de fondation.</i>					
Voie princip ^{le} .	Couches inf ^{er} .	Coquillages 9,330 ^m	66,243 00	"	179,525 34
		Gravier du Ruppel et sable 9,611	47,222 34	"	
Évitement 2 ^e voie.	Couches inf ^{er} .	Coquillages 14,680	66,060 00	"	51,456 32
		Gravier du Ruppel et sable 5,799	"	41,153 45	
	Couches sup ^{er} .	Coquillages 1,241	"	4,430 37	264,772 00
		Gravier du Ruppel et sable 1,305	"	5,872 50	
(Transp ^t effectué en partie par locomotive apparten ^t à l'administ ^r at ⁿ .)					
<i>Pose du railway.</i>					
Voie principale 23,773 ^m 30		26,150 63	"	28,370 76	
Évitement, 2 ^e voie 2,018 30		"	2,220 13		
		208,576 53	56,195 47		

Ouvrages accessoires.

Grillage et pavage pour la traversée de 45 chemins ou chaussées :

Charpente en chêne	61 ^m 304	7,935 20	29,333 60	45,728 71
Fer forgé	4,720 kil.	3,870 94		
Pavage à neuf	2,847.32 ^m	14,236 20	13,936 28	725,393 67
Id. à vieux	5,984.12 d ^o	3,291 26		
Buses en charpente — 48 buses			2,458 83	725,393 67
Ouvrages divers exécutés à la journée		11,324 51	13,936 28	
Travaux extraordinaires		2,611 77		
Montant de la réception du 2 novembre 1836				725,393 67
Travaux d'achèvement en train d'exécution				Pour mémoire.

725,393 67

Construction du pont de Duffel de 85 m. de longueur et de 53 m. d'ouv., en 6 arches et une passe pour la navigation. — Entreprise Borguet. Soumission spéciale du 19 septemb. 1834, approuvée le 10 octobre suivant. — État de réception définitive du 24 juillet 1836.

Terrassements et fouilles	6,937 ^m 3		4,614 86
Charpente.	Ceintres 67 ^m 327	117 91	8,523 70
	Pilots, chapeaux, longrines et plateformes en chêne	105 91	13,768 30
Battage de 313 pieux de 4 à 8 m. de longueur et de 180 palplanches			11,454 00
Maçonnerie.	Pierre d'appareil	319 ^m 356	39,945 00
	Briques	845 76	14,800 80
	Moëllons	48 24	723 60
Fer forgé, sabots et frottes, ancrages, agraffes	18,404 k.	18,035 92	18,092 72
Fer coulé	142	56 80	932 10
Plomb, soufre et goudron			920 17
Rejointoiement et chappes			500 00
Construction d'un bureau pour la surveillance des travaux			3,030 00
Travaux extraordinaires effectués à la journée			
			125,393 67
Montant pour la maçonnerie et charpente			125,215 97
A REPORTER			850,609 64

*Parties mobiles des ponts tournants**Entreprise Cockerill. — Soumission du 27 juillet 1835, approuvée le 8 août dito.*

État de réception définitive du 31 mai 1836.

Pont de Duffel (tablier de 17,25 ^m de longueur.)	Fonte	42,886 k.	23,587 30	} 31,564 71
	Fer	4,893	5,235 51	
	Cuivre	246	984 00	
	Plomb	"	16 00	
	Caisses, emballage et transport.		1,741 90	
Pont du canal de Louvain (tablier de 17,95 ^m de long ^r .)	Fonte	43,043	23,673 65	} 33,562 91
	Fer	6,648	7,113 36	
	Cuivre	237	948 00	
	Plomb	"	15 50	
	Caisses, emballage et transport.		1,812 40	
Ensemble				65,127 62
<i>A déduire. — Pour pièces de rechange supplémentaires employées au pont tournant de Capelle, section de Malines à Termonde. (Voir ci-après.)</i>				
Fer	1,860 k.		} ci	2,749 00
Fonte	927			
Cuivre	60			
<i>Reste pour longerons et mécanismes des ponts de Duffel et du canal de Louvain,</i>				62,378 62
<i>Ouvrages en régie. — Main-d'œuvre et fournitures relatives au montage des ponts-tournants. — Bordereau de dépenses du 15 octobre 1836.</i>				
Journées d'ouvriers, monteurs, charpentiers, etc., à Duffel.				fr. 2,421 65
Fournitures de bois pour tablier y compris rechanges				1,220 00
Fournitures diverses, boulons et ferrements, plomb, huile, etc.				1,259 60
Journ. d'ouvr., monteurs, charpentiers, etc., au canal de Louvain.				2,532 94
Fourniture de bois pour tablier, y compris rechanges.				1,338 85
Fournitures diverses, etc.				1,221 68
Modifications exécutées aux culées du pont sur le canal de Louvain				
État de réception de l'entreprise Stiellemans, du 19 décembre 1836.				802 75
Montant total des travaux d'art et de terrassement				923,785 73

FOURNITURE DE BOIS POUR LA FONDATION DU RAILWAY.

Adjudication du 19 février 1835, approuvée les 27 février et 5 mars dito.

					Billes de grande dimension.			
					Bois blanc	Chêne ou sapin	Total.	
<i>Entreprises diverses.</i>								
1 ^{er} lot.	État de réception définitive du 27 octobre 1835.				3,000			10,300 00
2 ^e	Id.	Id.	15 juin	Id.	3,000			10,100 00
3 ^e	Id.	Id.	5 août	Id.	3,000			10,050 00
4 ^e	Id.	Id.	21 avril	Id.	3,000			10,400 00
5 ^e	Id.	provisoire	30 juin	Id.	2,721	"	26,721	9,387 45
6 ^e	Id.	définitive	27 octobre	Id.	3,000			10,300 00
7 ^e	Id.	Id.	1 ^{er} avril 1836.		3,000			11,050 00
8 ^e	Id.	Id.	6 septemb 1835.		3,000			10,750 00
9 ^e	Id.	Id.	Id.		3,000			10,700 00
Adjudication du 7 janvier 1836 approuvée le 13 d ^e .								
11 ^e lot.	État de réception définitive du 6 avril 1835.				2,000	1,000	3,000	11,400 00
Fourniture supplémentaire au 11 ^e lot. État de réception définitive du 28 octobre 1836 :								
Billes conformes aux conditions du cahier des charges.					69	149	} 534	1,508 60
Id. rebutées pour dimensions, mais admises avec rabais					68	248		
A reporter					28,858	1,397	30,255	105,946 05

	Bois blanc	Cédée au rayon	Total	
REPORT.	28,658	1,397	30,235	103,946 05
Réadjudication du 3 fév. 1836, approuvée le 8 d° :				
10° lot. — État de réception définitive du 18 mars 1836	"	3,000	3,000	18,700 00
Soumission du 8 août 1836 approuvée le 16 d° :				
État de réception provisoire du 28 novembre 1836.	"	4,301	4,301	25,806 00
Billes empruntés aux dépôts de la section de Bruxelles.	1,328	1,845	3,183	13,852 80
Billes empruntées au 1 ^{er} lot des fournitures de la section de Louvain.	"	1,074	1,074	6,551 40
Ensemble	30,196	11,617	41,813	170,856 25
A déduire les billes du 2 ^e lot cédées à la section de Bruxelles	1,180	"	1,180	3,972 59
Reste total effectif des billes fournies.	29,016	11,617	40,633	166,883 76

Désignation de l'emploi.

Fondation de railway. { Voie principale	20,370	7,350	26,010	97,537 50	
{ Évitements			2,210	8,287 50	
Total des billes employées.	20,370	7,350	28,220	105,825 00	105,825 00
Billes restant en dépôt, ou provisoirement placées en palissades et en évitements dans les stations	8,646	3,767	12,413	61,058 76	
Total égal aux fournitures comme ci-dessus.	29,016	11,617	40,633	166,883 76	
Montant total des fournitures de bois de fondation.					105,825 00

FOURNITURE DE FERS DE RAILWAY. (Voir titre III, § 1.)

	NOMBRE de rails de 5 portées.	POIDS.			
		Rails.	Coussinets.	Chevilles et clavettes.	
Entreprise Dupont.	1,658	135,956	57,201	7,378	67,588 37
Id. Cockerill.	9,642	964,200	322,043	42,907	452,831 82
	11,300	1,100,156	379,244	50,285	520,420 19
Frais de magasins, essais et pesages (Titre III, § 2.).					3,300 00
Montant total des fournitures de fers.					523,720 19

DÉPENDANCES.

Entreprise Stiellemans. Soumission spéciale du 7 octobre 1835 approuvée le 15 d°. — État de réception du 1^{er} juin 1836.

<i>Bornes militaires.</i> — Charpente, peinture et pose pour 47 bornes	141 00
<i>Poteaux de défenses.</i> — Charpente, peinture et pose pour 34 poteaux	1,980 00
<i>Barrières.</i> — 56 barrières glissantes.	2,598 50
— 2 gardes-corps au chemin de Moortsel.	123 60
<i>Loge de garde.</i> — Charpente, menuiserie, peinture, etc	613 76
<i>Signaux</i> pour le pont de Duffel.	61 20

Ensemble. 3,513 06

FRAIS DE DIRECTION, CONDUITE ET SURVEILLANCE DES OUVRAGES, y compris formation des projets. (Voir titre III, § 6.).

49,000 00

SECTION DE MALINES A TERMONDE.

EMPRISES.

<i>Terrains et propriétés bâties.</i>			
Acquisitions à l'amiable. (Tableaux approuvés de n° 1 à 75). . .	61 47 58	271,978 34	
Expropriations forcées.	5 89 15	46,688 60	
Propriétés emprises pour lesquelles il n'a pas été encore définitivement traité.	0 39 37	<i>Pour mémoire.</i>	
Ensemble.	68 26 60	318,666 94	
<i>A déduire.</i>			
1° Terrains compris dans les stations : ^h			
A Malines	1 00 00	} 21,000 00	}
A Termonde	0 50 00		
Intermédiaires	0 25 00		
2° Terrains en excédant à revendre . 17 00 00	17 00 00	56,500 00	18 75 00
<i>Reste pour la route proprement dite.</i>	49 51 60	241,166 94	241,166 94
<i>Indemnités de récoltes, engrais, plantations, etc.</i>			
Montant des indemnités payées jusqu'à la date du 20 décembre 1836.		31,979 29	
<i>A déduire</i> : Produit des ventes d'arbres, foin, etc., et location de terrains disponibles		<i>Pour mémoire.</i>	
<i>Reste pour indemnités effectives.</i>		ci.	31,979 29
<i>Frais divers.</i>			
Levée de plans, arpentage, dessinateurs, etc. (Titre III, § 6.).		5,500 00	
Expertises de terrains, récoltes, etc.		7,934 08	
Actes d'acquisition, honoraires des notaires, frais de procédure.		<i>Pour mémoire.</i>	
Ensemble.		13,434 08	
Montant total des emprises de la section.		286,580 31	

TERRASSEMENTS ET OUVRAGES D'ART.

Entreprise Riche. Adjudication du 25 août 1834 rejetée : Soumission ultérieure du 9 septembre, approuvée le 29 d°. — État de réception provisoire du 28 décembre 1836.

Terrassement pour les deux voies, 259,463 90 mètres cubes.	162,247 03
Ouvrages extraordinaires effectués à la journée	561 75
Ensemble.	162,808 78
<i>Ouvrages d'art.</i>	
1 Pont de 13 ^m 50 d'ouverture en deux arches	21,398 51
1 Viaduc de 7 80 — au-dessus du chemin de fer.	13,509 68
1 Pontceau 4 20 —	6,938 65
2 Passages voûtés de 3 20 d'ouverture sous le chemin de fer.	7,883 40
4 Pontceaux de 3 00 —	10,356 74
6 id. 2 00 —	6,261 20
2 id. 1 50 —	2,993 18
4 aqueducs de 1 00 —	3,485 25
80 id. 0 40 à 0 80 d'ouverture	18,986 16
20 buses en charpente.	996 34
1,200 mètres carrés de pavage neuf pour diverses rampes vers le chemin de fer	6,000 00
12,362 fascines employées dans la tranchée de Malderen.	2,512 40
A REPORTER	264,130 29

Fondation et pose du railway.

Pose et matériaux de la 1^{re} couche du massif. — Soumission du 28 décembre 1835, approuvée le 20 janvier suivant. — État de réception provisoire du 28 décembre 1836.

Déblai de la forme et construction des banquettes sur 26,700 m. fr. 5,340 00

Massif de fondation.

Sable de Vilvorde fourni par l'adminis ^t .				
Pour transport et emploi	1,656 m ³	2,152 80		
Gravier du Ruppel et de l'Escaut.	23,012	136,837 40		
Blocailles mises en œuvre	1,400			
Id. en approvisionnement	1,850	14,165 00		
Ouvrages extraordinaires en terrassement	"	1 575 00	157,697 20	197,207 20
Id. pose provisoire du railway dans la				
tranchée de Malderen	2,410 m ²	723 00		
Id. double transport de gravier.	"	2,244 00		
Pose du railway sur une longueur de	26,700		32,040 00	
Traversées de chaussées et chemins. — 10 m ³ charpente et				
700 kil. fer forgé			2,130 00	

Matériaux de la 2^e couche du massif. — Soumission du 2 décembre 1836, approuvée le 9 dito. — État de réception provisoire du 12 décembre 1836.

Sable des carrières de Calloo 1,600 m ³	8,140 00	8,140 00
Régie : pour fourniture à l'entrepreneur de la pose des 1,656 m ³		
sable appartenant à l'administrat ⁿ (V. tit. II, ch. 1, § 1) évalué.	2,484 00	
Pour prêt de 30 waggons appartenant à l'administrat ⁿ (V. tit. II,		
ch. 2, § 5) évalué pour usure au tiers de leur valeur primitive.	6,000 00	8,484 00

Construction du pont de Capelle.

Entreprise Riche. — Soumission du 18 août 1836, approuvée le 10 septembre dito. — État de réception provisoire du 23 novembre 1836.

Charpente	{	255 pilots en chêne fourniture et battage. 222 m ³	}	33,847 50
		33 Id. en hêtre Id. 19 50		
		chapeaux, longrines, plancher et tablier. 69 75		
Fer forgé pour armatures		1,832 k.		1,648 80
Maçonnerie.	{	Enrochement derrière les culées. 26 70 m ³	}	12,897 85
		Briques 160 00		
		Pierre blanche. 8 00		
		Id. bleue. 60 00		
Chappe et rejointoyement		80 00 m ²		
Épuisement et platte forme provisoire pour épures.				204 80

*Partie mobile du pont-tournant de Capelle :**Entreprises diverses.*

	Fonte	Fer	Cuivre.		
Longerons (long ^r tablier 19 50 m ²)	27,131 k.	"	"	12,322 13	
Mécanismes, chassis, etc	13,985	2,553 k.	7 ½ k.	9,671 89	
Plomb et fournitures diverses	"	"	"	829 41	
Bois pour confection des modèles.]	"	"	"	1,444 94	
Ouvrages en régie : Main-d'œuvre pour la construction des mo-					
dèles, ajustement, montage, etc.				3,895 76	
Transport de modèles et des longerons				366 00	31,441 01
Mécaniques fournitures				160 88	
Pièces de rechange provenant des travaux des ponts de Duffel					
et du canal de Louvain.					
Fer 1,860 k.					
Fonte 927					
Cuivre. 60					
(Voir page 37.)				2,749 00	

Ensemble pour terrassement et ouvrages d'art achevés 569,091 70

Travaux d'achèvement en train d'exécution ci. Pour mémoire.

Montant total des travaux d'art et de terrassement 569,091 70

FOURNITURE DE BOIS POUR LA FONDATION DU RAILWAY.

(Adjudication du 6 janvier 1835, approbation du 29 dito et du 13 février.)

					Billes, grandes dimensions.				
					Bos blanc	Chêne	Total		
<i>Entreprises diverses.</i>									
1 ^{re} lot.	État de réception définitive		du 18 septem.	1835.	3,000			fr. 10,000 00	
2 ^e id.	id.	id.	16 octobre	id.	3,000			10,900 00	
3 ^e id.	id.	id.	18 septemb.	id.	3,000			10,600 00	
4 ^e id.	id.	id.	16 octobre	id.	3,000			10,500 00	
5 ^e id.	id.	id.	29 janvier	1836.	3,000	" 30,000		10,600 00	
6 ^e id.	id.	id.	id.	id.	3,000				10,600 00
7 ^e id.	}	id.	7 septemb.	1835.	3,000				10,400 00
8 ^e id.					3,000				10,500 00
9 ^e id.					3,000				10,300 00
10 ^e id.	id.	id.	5 décemb.	id.	3,000				10,100 00
<i>Fournitures supplémentaires. (Autorisation du 24 février 1836 et du 9 septembre dito.)</i>									
11 ^e lot.	État de réception définitive		du 23 mars	1836.	333	"	333	1,165 50	
12 ^e id.	id.	id.	id.	id.	"	80	80	282 67	
13 ^e id.	id.	id.	8 octobre	id.	"	3,000	3,000	17,000 00	
Total des billes fournies					30,333	3,080	33,413	122,948 17	
<i>Désignation de l'emploi.</i>									
Fondation du railway. { Voie principale					26,170	3,080	30,036	114,001 67	
Evitements					786				"
Billes employées à la traversée de routes					403	" 676	8,946 50		
id.	id.	id.	de fossés	204					
id.	usées dans les travaux				49				
id.	brulées et perdues				20				
id.	provisoirement employées en palissades				497	" 2,701			
id.	restant en dépôt				2,204				
Total égal aux fournitures comme ci-dessus					30,333	3,080	33,413	122,948 17	
Montant total des fournitures de bois de fondation								114,001 67	

FOURNITURE DE FERS DE RAILWAY. (Voir titre III, § 1.)

	NOMBRE de rails de 5 portées.	POIDS.			
		Rails.	Coussinets.	Chevilles et clavettes.	
Entreprise Dupont	10,700	877,400	369,150	47,615	436,185 50
Id. Cockerill. { Anc. modèle	1,400	126,000	76,397	9,826	99,333 30
	808	80,800			
	12,908	1,084,200	445,547	57,441	535,518 80
Frais de magasin, essais et pesages. (Voir titre III, § 2.)					3,800 00
Montant total des fournitures de fers					539,318 80

DÉPENDANCES.

<i>Entreprises diverses.</i>					
Bornes miliaries	} Pour mémoire				
Poteaux de défense					
Barrières					
Loges de gardes					
FRAIS DE DIRECTION, CONDUITE ET SURVEILLANCE DES OUVRAGES, y compris formation des projets. (Voir titre III, § 6.)					
					44,000 00

§ II. — Sections en train d'exécution.

SECTION DE LOUVAIN A TIRLEMONT.

EMPRISES.

<i>Terrains et propriétés bâties.</i>				
Acquisitions à l'amiable. (Tableaux approuvés de n° 1 à 43) .	88 98 35		394,564 78	
Expropriations forcées.	23 95		13,703 82	
Propriétés emprises pour lesquelles il n'a pas été encore définitivement traité	51 15		<i>Pour mémoire.</i>	
Ensemble.	89 73 45		408,270 60	
<i>A déduire.</i>				
1° Terrains compris dans les stations :				
A Louvain.	} <i>Pour mémoire.</i>	42 50 00	127,000 00	
A Tirlemont.				
Intermédiaires				
2° Terrains en excédant à revendre	42 50 00			
<i>Reste pour la route proprement dite.</i>	47 23 43		281,270 60	281,270 60
<i>Indemnités de récoltes, engrais, plantations, etc.</i>				
Montant des indemnités payées jusqu'à la date du			43,934 09	
<i>A déduire.</i> — Produit des ventes d'arbres, foins, etc., et location de terrains disponibles			<i>Pour mémoire.</i>	
<i>Reste pour indemnités effectives.</i>			ci.	43,934 09
<i>Frais divers.</i>				
Levée de plans, arpentage, dessinateurs, etc. (Voir titre III, § 6.)			5,500 00	
Expertises des terrains, récoltes, etc.			6,086 50	
Actes d'acquisitions, honoraires des notaires, frais de procédure.			<i>Pour mémoire.</i>	
Ensemble.			11,586 50	11,586 50
Montant total des emprises de la section.				336,791 19

TERRASSEMENT ET OUVRAGES D'ART.

Entreprise Borquet. Réadjudication du 17 septembre 1834, approuvée le 29 dito.
Etat de réception provisoire du 31 décembre 1836.

Terrassements pour les deux voies, 744,963 mètres cubes			539,294 92	
<i>Ouvrages d'art.</i>				
1 pont de 8 mètres d'ouverture.	34,000 00	} 122,567 52		
1 idem, exécuté en galerie sous le remblai.	6,084 51			
1 pontceau de 2 40 mètres d'ouverture	4,015 51			
1 — 1 30 —	1,404 92			
2 — 1 20 —	2,694 58			
5 — 1 00 —	5,482 34			
6 aqueducs 0 80 —	3,172 65			
1 viaduc 7 00 sur le chemin de fer.	7,300 00			
5 passages de 4 20 à 5 50 d'ouverture sous le chemin de fer, dont 3 entièrement achevés.	55,063 01			
4 pontceaux de 1 à 3 70 d'ouverture en construction.	2,350 00			
Matériaux en approvisionnement	1,000 00			
A REPORTER.		ci		661,862 44

REPORT			661,862 44
GALERIE SOUTERRAINE.			
<i>Travaux de mise en train, exécutés en régie par la Direction :</i>			
Fabrication de briques. Soumission approuvée le 21 fév. 1835. — État de réception définitive du 30 mai 1836.			
6,851,000 briques, soit 6 millions.	44,400 00		
Déblai de mine, maçonnerie de voute et piédroits en galerie, matériaux en approvisionnement, matériel, etc. 1 ^{er} crédit.	35,000 00	} 41,000 00	
2 ^e Id.	6,000 00		
Ensemble.	85,400 00		
<i>Entreprise Borquet. Adjudication du 27 janvier 1836 approuvée le 5 février dito. — État de réception provisoire du 31 décembre 1836, comprenant les ouvrages, matériel et approvisionnements exécutés en régie par l'administration, au montant de 85,400 francs.</i>			
925 mètres courants de galerie, déblai et maçonnerie	540,200 00		
650 Id. de rigole	9,100 00		
Une maison de garde	3,000 00		
Puits d'airage, 4 d'ensemble	34,000	} 42,800 00	
11 d'ensemble	8,800		
Regalement des terres d'extraction	4,083 80		
Bâtimement d'abri pour la machine à vapeur	7,500 00		
Ensemble.	606,683 80	} 606,683 80	
Travaux d'achèvement	<i>Pour mémoire.</i>		
Machine à vapeur destinée au service des ateliers de la station centrale, employée temporairement aux épuisements et à l'extraction des déblais de la galerie souterraine :			
<i>Entreprise Cockerill. Soumission spéciale approuvée le 8 août 1835. — État de réception définitive du 4 juin 1836.</i>			
Fourniture de la machine et chaudière, pompes et accessoires y compris charpente de support et transport à pied d'œuvre.	26,319 18		
<i>Ouvrages en régie pour le placement et l'entretien de la machine :</i>			28,377 91
Bordereau de dépenses du 10 juin 1835.	1,765 03	} 2,058 73	
Idem 10 janvier 1836	293 70		
Ensemble.			635,061 71
<i>A déduire :</i>			
Valeur de la machine et accessoires. (Voir titre I, ch. 2, § 4.).			26,319 18
Montant des travaux et frais divers pour la galerie souterraine			608,742 53
Montant total des ouvrages d'art et de terrassement.			1,270,604 97

FOURNITURE DE BOIS POUR LA FONDATION DU RAILWAY.

Adjudication du 6 janvier 1835, approuvée le 29 dito et 13 février.

		Billes de grande dimension.				
		conform. aux conditions du cahier des charges.		admises avec rabais.		
		Supin.	Bois blanc.	Bois blanc.		
<i>Entreprises diverses.</i>						
1 ^{er} lot.	État de réception définit ^e	du 8 déc. 1836				
2 ^e »	Idem	22 avril d ^o .	»	2,956	245	11,100 00
3 ^e »	Idem	30 juin d ^o .	»	1,324	352	5,600 00
4 ^e »	Idem	2 avril d ^o .	237	2,163	1,200	11,100 00
5 ^e »	Idem	11 juill. d ^o .	»	3,000	»	11,000 00
6 ^e »	Idem	18 déc. d ^o .	»	1,500	»	5,600 00
7 ^e »	Idem	30 juin d ^o .	408	2,592	»	11,100 00
			350	2,650	»	11,200 00
			995	16,185	1,797	
Montant total des billes fournies, actuellement en dépôt ou provisoirement employées dans les travaux de terrassement . . . . .			. . . . .	18,977	. . . . .	ci. 66,700 00

FOURNITURE DE FERS DU RAILWAY. (Voir titre III, § 1.)

	NOMBRE de rails de 5 portées.	POIDS.			
		Rails.	Coussinets.	Chevilles et clavettes.	
Entreprise Cockerill.	8,346	856,742 ^k	349,255 ^k	33,655 ^k	475,416 09
Frais de magasin, essais et pesages. (Voir titre III, § 2.)					2,500
Montant total des fournitures de fers, actuellement en dépôt ou provisoirement employés dans les travaux de terrassements.					477,916 09
FRAIS DE DIRECTION, CONDUITE ET SURVEILLANCE DES TRAVAUX, y compris formation des projets. (Voir titre III, § 6.)					69,000 00

SECTION DE TIRLEMONT A WAREMME.

EMPRISES.

Terrains et propriétés bâties.

Acquisitions à l'amiable. (Tableaux approuvés de n° 1 à 80.)	95 ^b 69 29	337,357 26	
Expropriations forcées.	<i>Nihil.</i>	"	
Propriétés emprises pour lesquelles il n'a pas été encore définitivement traité	3 24 60	<i>Pour mémoire.</i>	
Ensemble.	98 93 89	337,357 26	
<i>A déduire :</i>			
1° Terrains compris dans les stations:			
A Tirlemont	} <i>Pour mémoire.</i>	30 00 00	55,000 00
A Waremmes			
Intermédiaires			
2° Terrains en excédant à revendre	30 ^b 00 00		
<i>Reste pour la route proprement dite</i>	68 93 89	282,357 26	282,357 26

Indemnités de récoltes, engrais, plantations, etc.

Montant des indemnités payées jusqu'à la date du 16 décembre 1836		29,751 25	
<i>A déduire :</i> Produit des ventes d'arbres, foins, etc., et location de terrains disponibles		<i>Pour mémoire.</i>	
<i>Reste pour indemnités effectives</i>		ci	29,751 25

Frais divers.

Levée de plans, arpentage, dessinateurs, etc. (Titre III, § 6.)		7,000 00	
Expertises des terrains, récoltes, etc.		5,475 10	
Actes d'acquisitions, honoraires des notaires, etc		<i>Pour mémoire.</i>	
Ensemble.			12,475 10
Montant total des emprises de la section			324,583 61

TERRASSEMENT ET OUVRAGES D'ART.

Entreprise Schaken. Adjudication du 19 mars 1835, approuvée le 7 avril de.
État de réception provisoire du 10 janvier 1837.

<i>Terrassement pour les deux voies, 908,010 50 mètres cubes.</i>		500,928 53	
<i>Ouvrages d'art.</i>			
1 pont de 9 00 mètres d'ouverture en train d'exécution	20,794 70	} 139,147 39	
1 pontceau 3 50 — et 26 ^{m.} de longueur			
1 — 3 00 — 56			
2 — 2 00 — 54 ensemble			
1 — 1 80 — 29	38,212 59		
2 — 1 50 — 79 ensemble			
2 — 1 30 — 76 id.			
1 aqueduc 1 00 — 28			
23 — 0 45 à 0 80 — 424 ensemble			
6 viaducs de 7 00 mètres d'ouverture en train d'exécution	17,544 27		
12 passages voûtés de 3 50 à 3 30 achevés.	47,457 83		
Matériaux en approvisionnement.	15,138 00		
Travaux d'achèvement en train d'exécution		<i>Pour mémoire.</i>	
Montant des travaux d'art et de terrassement			640,075 94

FOURNITURE DE BOIS POUR LA FONDATION DU RAILWAY.

				BILLES DE GRANDE DIMENSION.		Fr.	
				BOIS BLANC.			
<i>Entreprises diverses.</i>				Conformes aux conditions du cahier des charges.	Admises avec tabais.		
				Réadjud. du 18 avril 1835, approuvée le 11 mai d ^o .			
1 ^{er} lot.	État de réception définitive	du	20 décem. 1835.	2,556	602	12,900	00
2 ^o id.	id.	id.	25 août 1836.	2,438	825	12,900	00
3 ^o id.	id.	id.	26 novemb. id.	2,472	635	13,200	00
4 ^o id.	id.	id.	25 août id.	2,391	864	13,000	00
5 ^o id.	id.	id.	20 décem. 1835.	2,670	396	13,400	00
Adjud. du 17 décembre 1835, approuvée le 19 d ^o .							
6 ^o lot.	État de réception définitive	du	22 février 1836.	3,000	»	13,400	00
7 ^o id.	id.	id.	7 mars id.	2,925	100	13,500	00
8 ^o id.	id.	id.	11 id. id.	2,910	108	13,600	00
				21,362	3,530		
Montant total des billes fournies, actuellement en dépôt ou provisoirement employées dans les travaux de terrassement				24,892		105,900	00
						105,900	00

FOURNITURE DE FERS DU RAILWAY. (Titre III, § 1.)

	NOMBRE de rails de 5 portées.	POIDS.			
		Rails.	Coussinets.	Cheilles et clavottes.	
Entreprise Cockerill	9,980	996,275 ^{k.}	371,727 ^{k.}	44,139 ^{k.}	483,270 22
Frais de magasin, essais et pesages. (Titre III, § 2.).					3,000 00
Montant total des fournitures de fers, actuellement en dépôt ou provisoirement employés, dans les travaux de terrassement.					486,270 22
FRAIS DE DIRECTION, CONDUITE ET SURVEILLANCE DES TRAVAUX, y compris formation des projets. (Voir titre III, § 6.).					46,000 00

SECTION DE MALINES A LOUVAIN.

EMPRISES.

Terrains et propriétés bâties.

Acquisitions à l'amiable. (Tableaux approuvés n° 1 à 22) . . .	79 ^h 02 51	} <i>Pour mémoire.</i>	514,173 50	
Propriétés en instance d'expropriation	3 74 70			
Id. restant à entreprendre pour lesquelles il n'a pas été encore définitivement traité.	9 73 65			
Ensemble.	92 50 86		514,173 50	
<i>A déduire.</i>				
1° Pour terrains compris dans les stations,				
A Malines	1 50 00	} ⁿ 56,000 00	134,000 00	
A Louvain.	5 00 00			
Intermédiaires.	0 50 00			
2° Terrains en excédant à revendre. 17 00 00	17 00 00	} 78,000 00		
<i>Reste pour la route proprement dite.</i>	68 50 86		380,173 50	380,173 50
<i>Indemnités de récoltes, engrais, plantations, etc.</i>				
Montant des indemnités payées jusqu'à la date du 17 septembre 1836. . . .			19,820 10	
<i>A déduire</i> : Produit de vente d'arbres, foin, etc.			<i>Pour mémoire.</i>	
<i>Reste pour indemnités effectives, ci.</i>				19,820 10
<i>Frais divers.</i>				
Levée de plans, arpentage, dessinateurs, etc. (Voir titre III, § 6.)			5,000 00	
Expertise de terrains, récoltes, etc.			2,179 74	
Actes d'acquisitions, honoraires des notaires, frais de procédure.			<i>Pour mémoire.</i>	
Ensemble.				7,179 74
Montant des emprises de la section.				407,173 34

TERRASSEMENT ET OUVRAGES D'ART.

Adjudication du 3 mars. <i>Entreprise Spruyt.</i> — Travaux de Malines à Thieltonck. — Soumission du 3 mars 1836, approuvée le 17 dito, et du 14 août, approuvée le 25 fé- vrier 1837. — État de réception provisoire du 12 janvier 1837.				
<i>Terrassement pour les deux voies, 64,693 93^{m3} par à-compte</i>			42,907 17	
<i>Ouvrages d'art.</i>				
2 pontceaux de 4 à 5 mètres d'ouverture.	10,269 58	} 15,631 11		
3 Id. de 1 id.	2,393 56			
7 aqueducs de 0 60 à 0 80 id.	2,967 97			
Travaux d'achèvement en train d'exécution.			<i>Pour mémoire.</i>	
Montant de l'entreprise Spruyt au 12 janvier 1837, ci.				58,538 28
<i>Entreprise Borguet.</i> — Travaux de Thieltonck jusqu'à l'amont des étangs de Parc-lez- Louvain. — Soumission du 26 août 1836, approuvée le 27 dito. — État de réception provisoire du 25 décembre 1836.				
<i>Terrassement pour deux voies 87,296 mètres cubes</i>			71,758 36	
<i>Ouvrages d'art.</i>				
1 pont de 12 mètres d'ouverture.	12,361 18	} 65,839 37		
1 pontceau de 5 30 id. sur de longueur	14,213 60			
1 Id. de 2 50 id. sur de longueur.	10,793 79			
1 Id. de 1 50 id. sur de longueur.	3,257 60			
Viaduc sous la chaussée de Tirlemont; ouvrages exécutés à la porte de Diest y compris approvisionnements et ouvrages extraordinaires	25,213 20			
A REPORTER.			137,597 73	58,538 28

	REPORT.	137,597 73	58,538 28
Travaux d'achèvement en train d'exécution		<i>Pour mémoire.</i>	
Montant de l'entreprise Borguet, au 25 décembre 1836		137,597 73	
Montant des travaux d'art et de terrassement.		196,136 01	

FOURNITURE DE BOIS POUR LA FONDATION DU RAILWAY.

(Adjudications des 7 janvier et 3 février 1836, approuvées les 13 janvier et 8 février d°.)

	BILLES DE GRANDE DIMENSION.						
	SAPIN.		CHÊNE.		BOIS BLANC.		
	Conf ^t au cah ^r des charges.	Avec rabais.	Conf ^t au cah ^r des charges.	Avec rabais.	Conf ^t au cah ^r des charges.	Avec rabais.	
1 ^{er} lot. État de réception définitive du 10 décembre 1836.	2,658	561	"	"	"	"	fr. 18,300 90
2 ^e " État de réception provisoire du 11 octobre 1836.	2,993	"	"	"	"	"	17,958 00
3 ^e " A fournir							<i>P^r mémoire.</i>
4 ^e " État de réception définitive du 25 novembre 1836.	3,000	"	"	"	"	"	18,600 00
5 ^e " État de réception provisoire du 26 mai 1836.	2,634	"	"	"	"	"	15,804 00
6 ^e " État de réception définitive du 1 ^{er} octobre 1836.	3,000	"	"	"	"	"	18,000 00
7 ^e " État de réception provisoire du 10 décembre 1836.	"	"	1,200	"	"	"	6,800 00
8 ^e " A fournir.							<i>P^r mémoire.</i>
9 ^e " État de réception provisoire du 24 novembre 1836.	"	"	"	"	2,808	240	9,984 00
10 ^e " État de réception définitive du 28 octobre 1836.	"	"	"	"	3,000	"	9,900 00
	14,285	561	1,200	"	5,808	240	115,346 00
<i>A déduire</i> : billes cédées à la section de Malines à Anvers.	1,074	"	"	"	"	"	6,551 40
	13,211	561	1,200	"	5,808	240	108,794 60
Montant effectif des billes fournies, actuellement en dépôt ou employées provisoirement dans les travaux de terrassement.			21,020				ci 108,794 60

FOURNITURES DE FERS DU RAILWAY. (Voir titre III, § 1.)

	NOMBRE de rails de 5 portées.	POIDS.			
		Rails.	Coussinets.	Chevilles et clavettes.	
Entreprise Cockerill	5,934	617,423	213,321	28,215	320,921 59
Frais de magasin, essais et pesages. (Voir titre III, § 2.)					1,700 00
Montant des fournitures de fers, actuellement en dépôt ou provisoirement employés dans les travaux de terrassement					322,621 59
FRAIS DE DIRECTION, CONDUITE ET SURVEILLANCE DES TRAVAUX, y compris formation des projets. (Voir titre III, § 6.)					28,000 00

SECTION DE TERMONDE A GAND.

EMPRISES.

<i>Terrains et propriétés bâties.</i>			
Acquisitions à l'amiable. (Tableaux approuvés de n° 1 à 16). . .	48 ^h 92 07	365,071 27	
Propriétés en instance d'expropriation	} <i>Pour mémoire.</i>		
Id. restant à entreprendre pour lesquelles il n'a pas été encore définitivement traité.			
Ensemble.	48 92 07	365,071 27	
<i>A déduire.</i>			
1° Pour terrains compris dans les stations :			
A Termonde.	} <i>Pour mémoire.</i>		
A Gand			
Intermédiaires.			
2° Terrains en excédant à revendre id.	} <i>Pour mémoire.</i>		
<i>Reste pour la route proprement dite.</i>			
	48 92 07	365,071 27	365,071 27
<i>Indemnités de récoltes, engrais, plantations, etc.</i>			
Montant des indemnités jusqu'à la date du 15 décembre 1836		4,862 27	
<i>A déduire.</i>			
Produit de ventes d'arbres, foins, etc		<i>Pour mémoire.</i>	
			4,862 72
<i>Frais divers.</i>			
Levée de plans, arpentage, dessinateurs, etc. (Voir titre III, § 1.).		6,000 00	
Expertise de terrains, récoltes, etc.		960 00	
Actes d'acquisitions, honoraires des notaires, frais de procédure		<i>Pour mémoire.</i>	
Ensemble.			6,960 00
Montant des emprises de la section			376,893 54

TERRASSEMENT ET OUVRAGES D'ART.

Entreprise Blomme. Adjudication du 17 mars 1836 approuvée le 1^{er} avril dito.
— État de réception provisoire du 12 janvier 1837.

<i>Terrassement pour deux voies, 37,596 mètres cubes</i>		25,000 50	
<i>Ouvrages d'art.</i>			
1 pontceau de 3 mètres d'ouverture achevé.	3,573 84	} 52,000 38	
3 id. de 1 à 1 20 id.	2,899 27		
1 aqueduc de 0 70 id.	442 35		
Maçonnerie du pont-tournant sur la Dendre avec aqueduc sous le chemin de halage en train d'exécution	22,378 92		
1 pontceau de 5 mètres d'ouverture id.	4,906 00		
Matériaux en approvisionnement	17,800 00		
Travaux d'achèvement en train d'exécution		<i>Pour mémoire.</i>	
Montant des travaux d'art et de terrassement.			77,000 88

FOURNITURE DE BOIS POUR LA FONDATION DU RAILWAY.

Adjudication du 3 février 1836, approuvée le 8 dito.

		Billes grande dimension.		fr.
		Chêne ou sépin	Bois blanc	
<i>Entreprises diverses.</i>				
1 ^{er} lot.	État de réception provisoire du 27 juin 1836.	3,500	"	17,900 00
2 ^e id.	id. définitive du 20 novembre id.	"	3,500	11,700 00
3 ^e id.	id. provisoire du 27 juin id.	3,000	"	17,200 00
4 ^e id.	id. id. du 7 décembre id.	"	2,598	8,573 40
5 ^e id.	id. id. du 30 juillet id.	2,101	"	11,525 49
6 ^e id.	id. id. du 10 juillet id.	"	3,463	11,187 00
7 ^e id.	id. id. du 10 id. id.	1,890	"	10,368 00
8 ^e id.	id. id. du 5 août id.	"	3,426	10,767 43
9 ^e id.	id. définitive du 18 id id.	3,000	"	17,000 00
10 ^e id.	id. provisoire du 7 décembre id.	"	2,655	8,319 00
		13,491	15,644	
Montant des billes fournies, actuellement en dépôt ou provisoirement employées dans les travaux de terrassement.		29,135		124,540 32

FOURNITURE DE FERS DU RAILWAY. (Voir titre III, § 1.)

	NOMBRE de rails de 5 portées.	POIDS.			
		Rails.	Coussinets.	Chevilles et clavettes.	
Entreprise Dupont	2,677	219,542	69,123	23,232	109,439 09
Id. Cockerill	2,450	245,895	101,988	3,416	137,866 10
	5,127	465,437	171,111	26,648	247,305 19
Frais de magasin, essais et pesages. (Titre III, § 2.)					1,500 00
Montant des fournitures de fers, actuellement en dépôt ou provisoirement employées dans les travaux de terrassement.					248,805 19
FRAIS DE DIRECTION, CONDUITE ET SURVEILLANCE DES OUVRAGES, y compris formation des projets. (Voir titre III, § 6.) ci					22,000 00

SECTION DE WAREMME A ANS PRÈS LIÈGE.

EMPRISES.

<i>Terrains et propriétés bâties.</i>		h.	a.	
Acquisitions à l'amiable. (Tableaux approuvés du n° 1 à 28.)		41 49 75	174,354 24	
Expropriations forcées.		<i>Nihil.</i>		
Propriétés restant à entreprendre pour lesquelles il n'a pas encore été définitivement traité, environ.		7 50 00	<i>Pour mémoire.</i>	
Ensemble.		48 99 75	174,354 24	
<i>A déduire.</i>				
1° Pour terrains compris dans les stations :				
A Waremmue	} <i>Pour mémoire</i>			} <i>Pour mémoire. Pour mémoire.</i>
A Ans et intermédiaires.				
2° Terrains en excédant à revendre <i>idem.</i>				
<i>Reste pour la route proprement dite.</i>		48 99 75	174,354 24	174,354 24
<i>Indemnités de récoltes, engrais, plantations, etc.</i>				
Montant des indemnités payées jusqu'à la date du 6 décembre 1836			7,457 00	
<i>A déduire</i> . — Produit de ventes d'arbres, foin, etc., et locations de terrains disponibles			<i>Pour mémoire.</i>	
<i>Reste pour indemnités effectives.</i>			ci.	7,457 00
<i>Frais divers.</i>				
Levée de plans, arpentage, dessinateurs, etc. (Voir titre III, § 6.)			5,500 00	
Expertises de terrains, récoltes, etc.			1,985 80	
Actes d'acquisitions, honoraires des notaires, etc.			<i>Pour mémoire.</i>	
Ensemble.				7,485 80
Montant des emprises de la section.				189,297 04

TERRASSEMENTS ET OUVRAGES D'ART.

Entreprise Schaken. Réadjudication du 13 avril 1836, approuvée le 27 dito.
État de réception provisoire du 16 janvier 1837.

<i>Terrassements pour les deux voies, 72,150 mètres cubes.</i>			41,138 94	
<i>Ouvrages d'art.</i>				
1 pontceau de 2 m. d'ouverture sur 20 00 de longueur.	}			}
1 — 1 50 — 24 70 —				
1 — 1 20 — 8 00 —				
2 — 1 00 id. d'ensemble 54 00 —			4,910 16	
12 aqueducs de 0 45 à 0 80 id. 202 00 —				
6 viaducs sous le chemin de fer		18,120 93		} 35,848 40
2 idem. en train d'achèvement.		797 31		
Matériaux en approvisionnement		12,020 00		
Travaux d'achèvement en train d'exécution				<i>Pour mémoire.</i>
Montant des travaux d'art et de terrassement.				76,987 34

FOURNITURE DE BOIS POUR LA FONDATION DU RAILWAY.

Adjudication du 17 mars 1836, approuvée le 18 avril dito.

ENTREPRISES DIVERSES.				BILLES GRANDE DIMENSION.		
				Entièrement conformes aux conditions du cahier des charges.	Admises avec rebais.	
<i>Bois blanc.</i>						
1 ^{er} lot.	État de réception définitive	du 4 juillet	1836.	898	130	4,300 00
2 ^e lot.	A fournir.			<i>Pr mémoire.</i>		
3 ^e lot.	État de réception définitive	du 29 août	1836.	876	158	4,200 00
4 ^e id.	id.	id.	28 novem. id.	989	14	4,250 00
5 ^e id.	id.	provisoire	24 décem. id.	727	35	3,129 10
6 ^e id.	id.	définitive	19 juillet id.	925	93	4,100 00
7 ^e id.	id.	provisoire	id. id.	792	268	4,100 00
8 ^e id.	id.	id.	4 id. id.	650	206	3,353 80
9 ^e id.	id.	définitive	4 id. id.	894	135	4,000 00
10 ^e id.	id.	id.	20 août id.	833	213	4,000 00
11 ^e id.	id.	id.	5 juillet id.	837	208	4,000 00
12 ^e id. }	A fournir.			<i>Pr mémoire.</i>		
13 ^e id. }						
14 ^e id.	État de réception définitive	du 29 juillet	1836.	571	312	3,228 00
15 ^e id.	id.	provisoire	31 octobre id.	618	155	2,907 20
<i>Frêne.</i>						
16 ^e lot. }	A fournir			<i>Pr mémoire.</i>		
17 ^e lot. }						
<i>Chêne.</i>						
18 ^e lot.	A fournir.			<i>idem.</i>		
19 ^e id.	État de réception provisoire	du 23 nov.	1836.	577	461	5,616 00
20 ^e id.	id.	définitive	4 juillet id.	717	225	5,352 00
				10,913	2,613	
Montant des billes fournies, actuellement en dépôt ou provisoirement employées dans les travaux de terrassement				13,526		56,536 10

FOURNITURE DE FERS DU RAILWAY. (Voir titre III, § 1.)

	NOMBRE de rails de 5 portées.	POIDS.			
		Rails.	Coussinets.	Cheilles et clavettes.	
Entreprise Cockerill	4,141	430,733	156,822	18,258	255,131 69
Frais de magasin, essais et pesages. (Titre III, § 2.)					1,200 00
Montant des fournitures de fers, actuellement en dépôt ou provisoirement employés dans les travaux de terrassement.					256,331 69
FRAIS DE DIRECTION, CONDUITE ET SURVEILLANCE DES OUVRAGES, y compris formation des projets. (Voir titre III, § 6.)					17,000 00

SECTION DE GAND A BRUGES.

EMPRISES.

Terrains et propriétés bâties.

On s'occupe en ce moment des transactions amiables; déjà la plupart des compromis sont passés pour l'acquisition des terrains sur les communes de Landeghem, Aeltre, Hansbeke et Bellem. } *Pour mémoire.*

Indemnités de récoltes, engrais, plantations, etc.

Montant des expertises jusqu'à la date du " }

A déduire.

Produit des ventes d'arbres, foins, etc. " }

Reste pour indemnités effectives. *Pour mémoire.*

Frais divers.

Levée des plans, arpentage, dessinateurs, etc. (Voir titre III, § 6.) } fr. 3,000 00
 Expertise de terrains, récoltes, etc. } *Pour mémoire.*
 Actes d'acquisition, honoraires des notaires, frais de procédure. }

Ensemble 3,000 00

Montant des emprises de la section 3,000 00

TERRASSEMENTS ET OUVRAGES D'ART.

Entreprise Borguet. (Adjudication du 21 septembre 1836, approuvée le 14 novembre dito.)

Terrassements pour deux voies en train d'exécution, commencés en janvier 1837. - *Pour mémoire.*

FOURNITURE DE BOIS POUR LA FONDATION DU RAILWAY.

(Adjudication des 23 novembre et 28 décembre 1836, approuvées les 16 décembre 1836 et 11 janvier 1837.)

Entreprises diverses.

Livrances des dix lots de 3,000 billes en train d'exécution. *Pour mémoire.*

FOURNITURE DE FERS DU RAILWAY. (Voir titre III, § 1.)

Entreprises diverses.

Établissement de Couillet }
 Id. d'Ougrée } Livrances en train d'exécution *Pour mémoire.*
 Id. de Seraing }

FRAIS DE DIRECTION, DE CONDUITE ET DE SURVEILLANCE DES TRAVAUX, y compris formation des projets. (Voir titre III, § 6.) 9,000 00

§ 3. — Sections dont les opérations préparatoires sont terminées et dont les travaux seront adjugés incessamment.

SECTION DE BRUXELLES A TUBISE.

EMPRISES.

Terrains et propriétés bâties.

L'expertise des terrains à été commencée.

Frais divers.

Levée de plans, etc. (Voir titre III, § 6.)	fr. 3,000 00	} 3,000 00
Expertise.	<i>Pour mémoire.</i>	
Ensemble jusqu'à la date du 31 décembre 1836		<u>3,000 00</u>

TERRASSEMENTS ET OUVRAGES D'ART.

Adjudication du 7 décembre 1836. — Approbation *Pour mémoire.*

FOURNITURE DE BOIS POUR LA FONDATION DU RAILWAY.

Adjudic. des 7 et 28 décembre 1836, approuvées les 16 décembre 1836 et 10 janvier 1837.

Entreprises diverses.

Livrances des 5 lots de 5,000 billes à fournir *Pour mémoire.*

FOURNITURE DE FERS DU RAILWAY. (Voir titre III, § 1.)

Entreprises diverses.

Établissement de Couillet.)	} Livrances en train d'exécution	<i>Pour mémoire.</i>
Id. d'Ougrée.		
Id. de Seraing.		

PERSONNEL et frais de formation des projets d'exécution. (Voir titre III, § 6.) 4,000 00

SECTION D'ANS A LIÈGE (Plans inclinés).**EMPRISES.***Terrains et propriétés bâties.*

L'expertise des terrains est faite et l'on s'occupe des transactions à l'amiable.	} fr. 2,000 00 } <i>Pour mémoire.</i>		
Levée de plans, arpentage, dessinateurs. (Voir titre III, § 6.)			
Exportises.			
Frais d'actes, honoraires, procédure.			
Ensemble jusqu'à la date du 31 décembre 1836.		2,000 00	
TERRASSEMENT ET OUVRAGES D'ART.			
A adjudger prochainement.		<i>Pour mémoire.</i>	
BOIS DE FONDATION DU RAILWAY.			
A adjudger prochainement.		<i>Pour mémoire.</i>	
FOURNITURE DE FERS DU RAILWAY. (Voir titre III, § 1.)			
<i>Entreprises diverses.</i>			
Établissement de Couillet. } Id. d'Ougrée. } Id. de Seraing. }	} Livrances en train d'exécution.	} <i>Pour mémoire.</i>	
PERSONNEL et frais de formation des projets d'exécution. (Voir titre III, § 6.)			
			7,000 00

SECTION DE LIÈGE A VERVIERS.**EMPRISES.***Terrains et propriétés bâties.*

L'expertise des terrains est commencée	} fr. 2,000 00 } <i>Pour mémoire.</i>		
Levée de plans, arpentage, dessinateurs. (Voir titre III, § 6.)			
Expertise			
Frais d'actes, honoraires, procédure			
Ensemble jusqu'à la date du 31 décembre 1836.		2,000 00	
TERRASSEMENT ET OUVRAGES D'ART.			
A adjudger prochainement.		<i>Pour mémoire.</i>	
BOIS DE FONDATION DU RAILWAY.			
A adjudger prochainement.		<i>Pour mémoire.</i>	
FOURNITURE DE FERS DU RAILWAY. (Voir titre III, § 1.)			
<i>Entreprises diverses.</i>			
Établissement de Couillet. } Id. d'Ougrée. } Id. de Seraing. }	} Livrances en train d'exécution.	} <i>Pour mémoire.</i>	
PERSONNEL et frais de formation des projets d'exécution. (Voir titre III, § 6.)			
			23,000 00

§ 4. — Sections dont on achève les opérations préparatoires.

SECTION DE BRUGES A OSTENDE.

EMPRISES.

Frais divers.

Levée de plans, arpentage et dessinateurs. (Voir titre III, § 6.)	fr. 1,500 00
PERSONNEL et frais de formation des projets d'exécution. (Voir titre III, § 6.)	5,000 00

SECTION DE VERVIERS A LA FRONTIÈRE DE PRUSSE.

EMPRISES.

Frais divers.

Levée de plans, arpentage et dessinateurs. (Voir titre III, § 6.)	<i>Pour mémoire.</i>
PERSONNEL et frais de formation des projets d'exécution. (Voir titre III, § 6.)	<i>Pour mémoire.</i>



§ 5. — Projets à l'étude.

FRAIS DIVERS.

	Arpentage et levée de plans teniers.	Personnel pour la formation des projets.
Route de Tubise à Mons et à la frontière vers Valenciennes.	fr. 2,000 00	fr. 1,000 00
Route de Gand à Courtray et à la frontière vers Lille	2,000 00	500 00
Embranchement de Lierre	500 00	500 00
Id. de Diest	<i>Pour mémoire.</i>	500 00
Id. de Tournay	<i>Pour mémoire.</i>	500 00
	4,500 00	3,000 00
Ensemble.		7,500 00

CHAPITRE II. — STATIONS, DÉPENDANCES ET MATÉRIEL DES TRANSPORTS.

§ 1^{er}. — *Terrains empris pour les stations.*

Acquisitions comprises dans les tableaux approuvés pour l'établissement de la route, et portées en déduction à chacune des sections comme suit :

Section			fr.	
de Malines à Bruxelles.	(Voir pag. 31).	5 ^h 0 0	169,000 00	
» de Malines à Anvers.	(V. » 35).	12 0 0	161,000 00	
» de Malines à Termonde.	(V. » 39).	1 75 0	21,000 00	
» de Malines à Louvain.	(V. » 47).	7 0 0	56,000 00	
» de Louvain à Tirlemont.	(V. » 42).	} <i>Pour mémoire.</i>		
» de Termonde à Gand.	(V. » 49).			
» de Tirlemont à Waremmé.	(V. » 45).			
» de Waremmé à Ansel Liège.	(V. » 51).			
» de Gand à Bruges.	(V. » 53).			
			25 75 00	407,000 00	407,000 00
Frais de levée de plans, arpentage, etc. (Voir titre III, § 6.).				10,000 00
Montant des acquisitions de terrains appartenant aux stations.				417,000 00

§ 2. — *Constructions provisoires pour l'exploitation de la Section d'essai.*

STATION PROVISOIRE DE VILVORDÉ.

Hangar pour montage et abri de locomotives. — *Entreprise Borquet.* — État de réception définitive du 26 octobre 1834.

Fouille de fondations	fr. 39 84	} 4,454 28
Maçonnerie	1,539 56	
Charpente	1,170 75	
Couverture	393 35	
Plomberie.	212 40	
Menuiserie.	322 00	
Fer et serrurerie.	431 75	
Badigeon	52 92	
Peinture.	352 61	
Objets divers.	39 00	

Entreprise Vanden Brande. — État de réception définitive du 26 décembre 1834.

Corps de pompe avec manivelle et volant. 421 15 421 15

Hangar pour remise de locomotives et voitures. — *Entreprise Stiellemans.* — État de réception n° 2.

Charpente.	335 00	} 1,963 60
Menuiserie	1,560 00	
Serrurerie.	18 60	

À REPORTER. 6,839 13

REPORT 6,839 13

STATION PROVISOIRE DE BRUXELLES.

*Entreprise Stiellemans. (État de réception n° 2.)**Remise pour voitures avec corps-de-garde.*

Déblai pour 13 fermes.	fr. 20 80	}	2,845 83
Charpente.	1,140 00		
Planches pour revêtement et couverture.	1,579 65		
Fer et serrurerie.	90 38		
Table et bancs.	15 00		

Bureau de recettes à la rue du Frontispice.

Déblais.	6 00	}	755 03
Charpente et menuiserie.	650 88		
Vitrierie.	8 43		
Serrurerie.	20 25		
Pupitres et tiroirs.	24 00		
Fourniture et pose d'un tuyau en charpente sous la rue.	45 45		

Pavillons transportables pour bureau de recette et corps-de-garde à l'intérieur de la station. — (État de réception n° 4.)

Charpente et menuiserie.	3,036 59	}	3,970 00
Fer et serrurerie.	128 98		
Couverture en tuiles.	339 61		
Vitrierie.	60 97		
Cloche et objets d'ameublement.	403 85		
Palissadement, portes, clôtures et balustrades. . . . .				417 44

STATION PROVISOIRE DE MALINES.

*Entreprise Stiellemans. (État de réception n° 2.)**Plates-formes tournantes.*

Déblai, maçonnerie, pierre et charpente pour la fondation et pose, y compris recouvrement en tôle, pour une grande plate-forme.	462 30	}	751 17

Excentriques.

Charpente et pose de deux trépieds et tuyaux pour les entrées de l'évitement.	288 87	}	2,318 45

Bureau de recette et corps-de-garde, y compris pose du réservoir, formation de prise d'eau, etc. — (État de réception n° 4.)

Déblai et réglage de la digue.	516 80	}	2,318 45
Palissadement.	350 50		
Charpente et menuiserie exécutée en partie avec les matériaux provenant de la démolition du hangar-remise de Vilvorde.	887 17		
Peinture, vitrierie, couverture, serrurerie, etc.	563 98		

Abri pour voitures, forge, loge de portier, y compris ouvrages supplémentaires au corps-de-garde. — (États de réception nos 5 et 6.)

Maçonnerie.	41 13	}	2,434 67
Charpente et menuiserie.	1,618 03		
Couverture.	713 85		
Serrurerie.	57 30		
Vitrierie.	4 36		
Objets divers, cloche, etc. . . . .				509 84
Pavage des abords de la station provisoire.		5,713 10	

*Entreprise Vundenbroek. (État de récept. du 19 octobre 1835.)**Établissement d'un ponton sur le canal de Louvain.*

Ponton, paliers et escaliers, et pieu d'amarrage.	1,500 00	}	1,645 31
Travaux imprévus.	145 31		

Montant des constructions provisoires pour l'exploitation de la section d'essai.

28,199 97

§ 3. — *Bâtiments et dépendances fixes.*

STATION DE BRUXELLES.

Entreprise Stiellemans (soumission spéciale du 6 mars 1835, approuvée le 11 d°). — (États de réception n° 5, 6, 7 et 8.)

Enclos et murs de clôture.

Terrassement, y compris paiement de primes pour apport de décombres en formation de remblais.	fr. 9,699 26	}	32,720 15
Maçonnerie.	14,900 39		
Pierre d'appareil et de parement.	8,000 00		
Fer et serrurerie.	120 00		
Pavage des rues aux abords de la station.	8,002 66		

Pavillon pour la recette du service des voyageurs.

Maçonnerie de fondation, d'élévation, voûtes, etc.	8,886 06	}	36,774 24
Pierre d'appareil et de parement.	5,551 22		
Charpente.	6,200 00		
Couverture.	414 65		
Plomberie, zinc, etc.	2,847 74		
Crépis, plafonnage, badigeon.	1,684 19		
Menuiserie.	3,500 00		
Fers et serrurerie.	4,933 85		
Marbrerie.	437 75		
Vitrierie.	134 42		
Peinture.	893 19	}	4,383 98
Objets d'ameublement.	1,291 17		
Pavage de la cour.	4,383 98		

Remise des locomotives avec atelier, forge, tournerie, etc., y compris l'aqueduc de prise d'eau.

Maçonnerie.	20,120 58	}	46,943 01
Pierre d'appareil et de parement.	2,000 00		
Charpente.	12,646 10		
Couverture.	2,070 63		
Plomberie, zinc, etc.	2,318 75		
Crépis, badigeon.	150 00		
Menuiserie.	2,302 73		
Fer et serrurerie.	3,412 14		
Vitrierie et panes en verre.	882 00		
Peinture.	600 00		
Objets d'ameublement.	250 00	}	190 08
Pavages intérieurs.	190 08		

Logement du concierge et corps-de-garde.

Fouille de fondations.	120 01	}	12,724 66
Maçonnerie.	2,084 01		
Pierre d'appareil et de parement.	2,105 00		
Charpente.	1,725 20		
Couverture.	1,075 48		
Plomberie.	1,025 79		
Crépis, plafonds et badigeon.	650 67		
Menuiserie, corniches, escalier et planchers.	2,170 54		
Fer et serrurerie.	354 70		
Marbrerie.	45 00		
Vitrierie.	82 81	}	209 75
Peinture.	209 75		
Objets d'ameublement.	75 70		

A REPORTER 141,548 70

	REPORT	141,348 70	28,199 97
<i>Entrepôt des marchandises.</i>			
Fouilles des fondations.	fr. 112 00	}	27,738 97
Maçonnerie.	9,617 50		
Pierre.	3,211 00		
Charpente.	8,002 75		
Couverture.	2,256 49		
Plomberie.	1,534 35		
Menuiserie.	944 88		
Fer et serrurerie.	860 00		
Colonnes en fonte.	1,200 00		
Ouvrages d'achèvement.	<i>Pour mémoire.</i>			4,557 00
Pavage de la cour.			
<i>Atelier pour la construction des voitures.</i>			
Fouilles des fondations.	203 22	}	14,074 18
Maçonnerie (les briques, moëllons et sable, fournis en partie par l'administration. (Voir pag. 33 et titre II, chap. I, § 1.).	6,186 94		
Charpente	3,250 86		
Couverture.	1,831 30		
Menuiserie.	1,828 68		
Fer et serrurerie.	323 05		
Vitrierie	312 27		
Peinture.	26 86		
Objets d'ameublement	111 00		
<i>Hangar-magasin à coak.</i>			
Charpente	570 40	}	989 15
Fer	12 15		
Couverture.	322 00		
Plomberie.	84 60		
<i>Plates-formes tournantes et Excentriques.</i>			
Fouille, maçonnerie, pierre et charpente pour la fondation et pose, y compris revêtement en tôle, pour une grande plate-forme.	615 12	}	1,981 96
Idem, pour une petite plate-forme.	372 33		
Charpente et pose de deux trépieds et tuyaux pour les évitements.	288 86		
Idem, pour évitements supplémentaires.	705 65		
<i>Guérites pour factionnaires et gardes.</i>			
Charpente et peinture pour quatre guérites		331 00	
<i>Travaux d'achèvement</i>	<i>Pour mémoire.</i>		
<i>Matériaux en approvisionnement.</i>	2,615 00		2,615 00
OUVRAGES DIVERS EFFECTUÉS EN RÉGIE.			
Briques et moëllons appartenant à l'administration, délivrés à l'entrepreneur pour l'atelier de construction des voitures, savoir :		}	1,800 00
104,000 briques provenant de la reprise d'approvisionnements restés en dépôt sur la section de Bruxelles (voir page 33) et de la démolition du hangar provisoire de Vilvorde.	1,200 00		
105 mètres cubes moëllons provenant des carrières de Peuthy (voir titre II, chap. I, § 1), évalués	600 00		
Sable provenant des carrières de Peuthy, employé à l'ensablement et aux voies d'évitement de la station de Bruxelles, 300 mètres ³ (voir titre II, chap. I, § 1), évalués. . . . .				450 00
<i>Travaux et fournitures pour l'établissement de l'éclairage au gaz.</i>			
Tuyaux en fonte, fer battu et cuivre; syphons, robinets, becs, etc., y compris placement et fournitures, environ.	3,700 00	<i>Pour mémoire.</i>	
Ensemble pour la station de Bruxelles			196,105 96
A REPORTER			224,305 93

STATION CENTRALE DE MALINES.

Entreprise Stiellemans. — Soumission du 6 mars 1836, approuvée le 11 dito. — État de réception n° 2 pour la section de Malines à Bruxelles.

Colonne militaire inaugurale.

Déblais et terrassement	6 56	
Maçonnerie de fondation et contrepose	204 38	
Pierre de taille 17-13 mètres cubes	2,569 75	
Indemnité pour double pose	250 52	3,730 00
Taille de moulures	485 40	
Plomb et lames pour la pose	55 89	
Boîtes en plomb pour le dépôt des médailles	50 00	
Style en bronze doré	107 50	

Entreprise Stiellemans. — Soumission du 6 mars 1835, approuvée le 11 dito et du 8 mars 1836, approuvée le 16 dito. — État de réception du 19 décembre 1836.

Applanissement de la station.

Terrassement et regalage		28,616 00
------------------------------------	--	-----------

Bureau central de l'exploitation.

Fouille des fondations	177 00	
Maçonnerie	17,460 00	
Pierre	6,154 00	
Charpente	8,050 00	33,771 00
Couverture	1,040 00	
Fer	890 00	
Travaux d'achèvement en construction	<i>Pour mémoire.</i>	

Remise des locomotives.

Fouille des fondations	141 00	
Maçonnerie	5,633 50	
Pierre	4,851 00	
Charpente	3,072 50	
Couverture	959 75	23,777 35
Plomberie	1,232 00	
Menuiserie	2,592 60	
Fer et serrurerie	4,850 00	
Vitrierie	325 00	
Peinture	120 00	

Atelier de réparation des locomotives.

Fouille des fondations	36 00	
Maçonnerie	4,295 00	
Pierre	2,541 00	10,697 00
Charpente	3,525 00	
Fer	300 00	
Travaux d'achèvement en construction	<i>Pour mémoire.</i>	

Forges et fonderie.

Fouille des fondations	595 20	
Maçonnerie	12,410 00	
Pierre	1,920 00	
Charpente	7,998 50	26,235 70
Couverture	2,675 00	
Plomberie	87 00	
Fer	550 00	
Travaux d'achèvement en construction	<i>Pour mémoire.</i>	

Tournerie et bâtiment de la machine à vapeur.

Fouille des fondations	70 00	
Maçonnerie	14,166 00	
Pierre	2,564 00	33,400 00
Charpente	15,710 00	
Fer	890 00	
Travaux d'achèvement en construction	<i>Pour mémoire.</i>	

A REPORTER 160,227 05

224,305 93

		REPORT	160,227 05	224,303 93
<i>Grande cheminée du bâtiment des machines.</i>				
Fouille des fondations	18 00	}	2,584 81	
Maçonnerie	2,078 11			
Pierre	160 00			
Enduit	29 45			
Fer	299 25			
<i>Grands puits au centre des ateliers.</i>				
Déblais	866 50	}	5,540 06	
Maçonnerie	1,975 00			
Charpente	91 50			
Fer	266 56			
Épuisement et frais divers	2,340 50			
<i>Aqueduc, égout des ateliers.</i>				
Maçonnerie			1,030 00	
<i>Matériaux en approvisionnement pour la construction des ateliers</i>			2,995 00	
DÉPENSES DIVERSES :				
<i>Prise d'eau, puisards, pompes et grues hydrauliques.</i>				
Fouille et terrassement	5,381 82	}	10,518 49	
Maçonnerie	2,427 31			
Pierre	1,467 72			
Charpente	1,106 35			
Fer	121 15			
Journées et menues dépenses	14 14			
<i>2 grands puits pour l'alimentation des réservoirs.</i>				
Déblais	904 00	}	3,910 39	
Maçonnerie	1,663 98			
Charpente	317 38			
Fer	112 20			
Épuisement et frais divers	912 83			
<i>Plates-formes tournantes.</i>				
Maçonnerie	144 90	}	333 90	17,555 14
Pierre	28 50			
Charpente	127 50			
Journées pour la pose	33 00			
<i>Excentriques.</i>				
Charpente	1,378 35	}	1,509 60	
Pose, etc.	131 25			
5 poteaux de défense	225 00			
6 barrières glissantes	450 00			
2 loges de garde	607 76			
<i>Pavage des abords de la station.</i>			1,568 60	
<i>Palissadement pour clôture.</i>			1,669 19	
<i>Bureau de recette et corps de garde provisoire.</i>				
Pour transport de Bruxelles à Malines, reconstruction, placement et fournitures diverses			1,067 17	1,184 97
<i>Bureau de l'arsenal provisoire.</i>				
Objets d'ameublement			117 80	
OUVRAGES EN REGIE.				
Pose de railway en évitement (bordereau n° 4 des dépenses d'entretien de Malines à Anvers)			363 77	
Ensemble pour la station de Malines				194,718 59
A REPORTER				419,024 52

STATION DE BORGERHOUT.

Applanissement de la station.

Terrassement, y compris démolition de maisons 967 03

Remise des locomotives.

Fouille des fondations	fr. 306 15	}	23.062 79
Maçonnerie	8,361 99		
Pierre	2,540 64		
Charpente	4,417 60		
Couverture	1,037 22		
Plomberie	175 69		
Enduits, etc.	39 10		
Menuiserie	1,860 75		
Fer et serrurerie	3,092 52		
Vitrierie	312 59		
Peinture	231 64		
Ouvrages à la journée	155 40		
Objets divers	531 50		

Puisard, prise d'eau, bassin et tuyau de communication.

Déblai et terrassement	764 10	}	2,482 76
Maçonnerie	404 37		
Charpente	577 21		
Plomberie	43 43		
Fer et serrurerie	104 65		
Ouvrages à la journée	589 00		

Pavage des abords de la station.

<i>Construction d'une nouvelle chaussée à travers les fortifications.</i>		}	11,763 88
Terrassement	1,007 44		
Barrière et garde corps en charpente	783 25		
Pavage	11,625 73		
Peinture, ferrements, etc.	148 23		
Ouvrages divers à la journée	668 57		

*Pont en charpente sur le fossé de la place.**Entreprise Lecarpentier. — État de réception définitive du 14 juin 1836.*

Maçonnerie des culées	2,407 20	}	12,898 57
Pierre	168 83		
Charpente et battage des pieux	9,361 40		
Fer	479 35		
Peinture et goudronage	481 79		

*Corps de garde dans le terre plein des fortifications.**Entreprise Stiellemans. — État de réception du 31 août 1836.*

Fouille des fondations	31 83	}	4,399 21
Maçonnerie	1,829 14		
Pierre	909 66		
Charpente	233 25		
Couverture	512 01		
Plomberie	49 50		
Enduits et plafonds	150 76		
Menuiserie	524 48		
Fer et serrurerie	97 70		
Marbrerie	20 00		
Vitrierie	12 35		
Peinture	28 53		

A REPORTER 69,807 46

419,024 52

REPORT.		69,807 46	419,024 52
DÉPENSES.			
<i>Plates-formes tournantes.</i>			
Terrassement fr. 31 64	}	1,256 08	}
Maçonnerie. 831 94			
Pierre. 40 50			
Charpente. 277 30			
Fer 12 50			
Journées et menues dépenses 62 00			1,791 08
<i>Excentriques.</i>			
Charpente. 463 00	}	535 00	}
Journées 72 00			
<i>Clôture et palissadement de la station.</i>			
Ouvrages à la journée.	2,722 10	}	}
Menuiserie.	363 97		
Serrurerie.	80 90		
<i>Bureau et corps de garde provisoire.</i>			
Terrassement	40 00	}	}
Maçonnerie	1 06		
Charpente.	1,680 00		
Couverture	686 50		
Menuiserie	1,879 00		
Fer et serrurerie.	84 00		
Vitrierie	49 40		
Peinture.	31 59		
Ouvrages à la journée.	305 38		
Objets d'ameublement	746 10		
<i>Prise d'eau provisoire du canal d'Hèrenthals et frais divers.</i>		94 35	
<i>Matériaux en approvisionnement.</i>		2,505 00	
OUVRAGES EN RÉGIE.			
Pose de railway dans les évitements de la station (bordereau n° 1 et 2 des dépenses d'entretien de Malines à Anvers)		72 80	82,940 69
Ensemble pour la station de Borgerhomt			
STATION AU VIEU DIEU.			
<i>Entreprise Stiellemans. — État de réception du 31 août 1836.</i>			
Palissadement, y compris transport et réparation d'une loge de garde			570 15
STATION DE DUFFEL.			
<i>Pour mémoire.</i>			
STATION DE VILVORDE.			
OUVRAGES EXÉCUTÉS EN RÉGIE.			
<i>Applanissement et palissadement pour clôture de la station (bordereau n° 18 des dépenses d'entretien).</i>	336 50		
<i>Construction d'un mur et grillage de clôture, exécuté à frais communs avec le propriétaire riverain.</i>			
État de réception du 19 janvier 1837, ci pour moitié.	1,087 35		
A REPORTER.	1,423 85		502,535 26

REPORT.	1,423 85	. . . . .	502,535 36
<i>Bureau de recette et logement du receveur. — État de réception du 22 janvier 1837.</i>			
Maçonnerie. fr. 799 43	3,338 17	5,475 21	
Charpente et planches 844 70			
Couverture. 209 22			
Plomberie, zinc, etc. 141 32			
Enduits, plafonds, badigeon 312 18			
Menuiserie et serrurerie 799 60			
Fer pour ancrages 67 20			
Vitrierie 47 50			
Peinture 117 00			
Objets d'ameublement . . . . .				332 94
Pavage.	280 25		
<i>Ouvrages divers. — État de réception du 20 janvier 1837.</i>			
<i>Construction d'un petit magasin, garde-corps, etc.</i>			
Charpente, menuiserie, serrurerie et couverture	100 00		
Ensemble pour la station de Vilvorde.			5,475 21
STATION DE TERMONDE.			
<i>Entreprises diverses.</i>			
<i>Remise pour les locomotives.</i>	} Pour mémoire.		
<i>Puits et réservoir d'alimentation</i>			
<i>Bureau de recette</i>			
<i>Palissadement, clôture.</i>			
Ensemble pour la station de Termonde.			Pour mémoire.
MATÉRIEL DES STATIONS.			
<i>Objets divers : Reverbères, horloges, civières, brouettes, arrosoirs, plaques distinctives, etc., achetés ou fabriqués par l'arsenal de Bruxelles. (Voir titre III, § 3.)</i>			6,354 64
ÉTABLISSEMENT DE FOURS A COAK.			
<i>Entreprise Stiellemans. Soumissions approuvées le 11 mars 1835 et 16 mars 1836. — État de réception du 20 novembre 1835, 15 mars, 15 avril et 31 août 1836.</i>			
FOURS DE MONI-PLAISIR.			
Palissadement et clôture de l'enclos	407 53		
<i>Grands fours :</i>			
Fouilles et terrassement fr. 889 37	4,216 22		
Maçonnerie (non compris la fourniture du ciment et briques réfractaires 3,326 85			
<i>Petits fours :</i>			
Maçonnerie (non compris ciment ni briques réfractaires). 2,354 16	2,866 16		
Fers d'ancrage, etc. 512 00			
À REPORTER.	7,489 91	. . . . .	514,365 21

REPORT.	7,489 91		514,365 21
FOURS DE BORGERHOUT.			
Terrassement. fr. 112 00	} 6,299 61	} 14,486 47	
Maçonnerie (non compris ciment ni briques réfractaires). 4,628 41			
Fers d'ancrage, etc. 1,559 20			
Pavage des abords et ouvrages divers			696 95
FOURS DE MALINES.			
Maçonnerie, etc.	<i>Pour mémoire.</i>		
<i>Entreprises diverses. — État de réception du 14 décembre 1835, 29 juillet 1836 et 19 janvier 1837.</i>			
<i>Fours de Mont-Plaisir et de Borgerhout.</i>			
Fourniture de briques et ciment réfractaires.	3,347 31	} 5,333 07	
» de fer et fonte pour chassis, portes et ustensiles .	1,625 12		
Salaire et frais de voyage d'un maître constructeur de fours à coak	360 64		
<i>Ouvrages en régie. — Bordereau d'entretien de la section de Bruxelles.</i>			
Fourniture de sable et pierraille pour la réparation du chemin conduisant du canal de Bruxelles au four à coak de Mont-Plaisir.		777 62	
Total des dépenses de premier établissement des fours			20,597 16
Ensemble pour travaux des stations.			534,962 37
PERSONNEL, FRAIS DE DIRECTION, CONDUITE ET SURVEILLANCE. (Voir titre III, § 6.)			29,000 00
Montant total des Constructions et Bâtimens des Stations.			563,962 37

§ 4. — *Dépenses fixes, mécanismes divers.**Entreprises diverses de modèles.*

Contrats approuvés les 2 et 13 mai 1834. — États de réception définitive du 30 décembre 1834 et 29 avril 1835.		
Assortiment complet des pièces nécessaires pour entrée de voie d'évitement; aiguilles, croisades, excentriques, tiges, etc.	40 0 0	
8 plates-formes tournantes de différents modèles.	370 0 0	
2 grues hydrauliques pour l'alimentation des locomotives.	60 0 0	
3 ponts à peser de différents systèmes	254 4 0	
4 grues de déchargement pour lever 2 à 5 tonn. à 12 pieds de distance.	264 0 0	
Outils et machines diverses pour l'atelier	242 0 0	
Outils pour la pose et l'entretien du railway	15 0 0	
Ensemble liv. sterl.	1,245 4 0	
ou francs, y compris transport et droits jusqu'à Anvers		fr. 33,500 00
<i>Entreprise Cockorill. — Soumission du 10 février 1835, approuvée le 21 dito, et du 24 janvier 1836, approuvée le 27 d^o.</i>		
État de réception définitive du 1 ^{er} février et 25 octobre 1836 :		
10 assortiments complets des pièces nécessaires pour entrée de voies d'évitement.	fr. 10,200 00	
47 plates-formes tournantes de 8 à 12 pieds de diamètre	62,505 00	
4 grues hydrauliques	3,060 00	
2 ponts à peser.	4,590 00	
Frais de transport.	3,420 00	
Ensemble.		83,775 00
États de réception du 18 avril 1835, 25 octobre 1836 et 19 janvier 1837 :		
5 réservoirs pour l'alimentation des locomotives, y compris frais de transport pour trois réservoirs		17,522 38
États de réception du 18 avril 1835 et 4 juin 1836 :		
Machines à vapeur destinées au service des ateliers et à l'alimentation des réservoirs de la station centrale.		
N ^o 1. (Soumission approuvée le 21 février 1835.) Cylindre, chaudière, balancier, attirails complets, etc., fournie mais non montée	13,250 00	
N ^o 2. (Soumission approuvée le 8 août 1835.) Employée provisoirement au souterrain de Cumplich	26,319 18	
Pompes et engrenages à fournir pour la machine n ^o 1.	<i>Pour mémoire.</i>	
Un réservoir en tôle livré à pied-d'œuvre pour id.	3,681 00	
Ensemble		43,250 18
<i>Ouvrages en régie pour les ateliers de l'arsenal de Bruxelles. (Voir titre III, § 3.)</i>		
22 assortiments complets d'excentriques, etc., pour voies d'évitement; main-d'œuvre et fournitures, évalués		9,000 00
Montant total des mécanismes fournis.		187,047 56

<i>Désignation de l'emploi.</i>	Excentriques pour évitement	Plates-formes tournantes	Grues hydrauliques.	Réservoirs.	Ponts à peser, outils et machines.	
Station centrale de Malines	8	1	2	3	»	21,300 00
Station de Bruxelles.	2	3	1	1	»	9,450 00
» de Bergerhout.	5	1	1	1	»	11,150 00
» de Termonde	4	1	»	1	»	9,400 00
» de Vilvorde	1	»	»	»	»	1,000 00
Total employé	20	6	4	6	»	52,300 00
Reste disponible.	13	49	2	»	5	134,747 56
Total égal aux fournitures.	33	55	6	6	5	ci. 187,047 56

LOCOMOTIVES.

<i>Entreprise Stephenson.</i> — (Contrats approuvés le 2 mai 1834, 10 février et 10 octobre 1835, et du 25 août 1836.)			
État de réception définitive du 29 avril 1835 :			
2 locomotives de 11 pouces de cylindre	} liv. st.	4,105	
1 id. de 14 id. id.			
3 tenders ou trains d'approvisionnement avec outils de route.			
Pièces de rechange pour les 3 locomotives.			
Frêt et assurance maritime			165
État de réception définitive du 10 octobre 1835 :			
2 locomotives de 11 pouces cylindre, avec train d'approvisionnement, pièces de rechange, outils de route, fret et assurance compris.		2,750	
État de réception provisoire du 1 ^{er} septembre 1836 :			
1 locomotive de 11 p. cylindre	} fret et assurance compris. .	2,890	
1 id. 14 p. id.			
2 tenders, outils et rechanges			
État de réception provisoire du 29 novembre 1836 :			
1 locomotive de 12 p. cylindre avec tender et outils de route	} fret et assurance compris. .	1,780	
Ouvrages en train d'exécution chez M. Stephenson			<i>Pour mémoire.</i>
		11,690	
	Ou francs		290,095 00
<i>Entreprise Cockerill.</i> — (Contrats approuvés le 21 février 1835, 27 janvier, 26 avril, et 16 juin 1836.)			
État de réception provisoire du 26 mai 1836 :			
3 locomotives de 11 p. de cylindre avec tenders, outils de route et pièces de rechange.	} transport et emballage compris.	103,062 75	
1 id. avec tender, etc. id.			34,110 00
État de réception provisoire du 7 novembre 1836 :			
Ouvrages en train d'exécution à Seraing	<i>Pour mémoire.</i>		
	Ensemble		137,172 75
<i>Ouvrages en régie exécutés par les ateliers de l'arsenal de Bruxelles.</i>			
Fournitures diverses, plaques nominatives, chapiteaux de cheminée, peinture.	fr. 9,000 00	} 17,000 00	
Main-d'œuvre, déchargement et montage des machines. (Voir titre III, § 3.)	8,000 00		
Total du matériel confectionné et fourni pour Locomotives.			452,267 75
PERSONNEL, FRAIS DE DIRECTION, CONDUITE ET SURVEILLANCE.			39,000 00
Montant total du matériel des transports			957,147 81
DÉSIGNATION DE L'EMPLOI.			
<i>Matériel en activité.</i>			
LOCOMOTIVES DISPONIBLES au 1 ^{er} janvier 1837.			
9 locomotives de 11 pouces de cylindre	265,000 00	} 421,667 75	
1 id. de 12 id.	40,000 00		
2 id. de 14 id.	66,000 00		
12 tenders avec outils de route et lanternes	50,667 75		
	À REPORTER	421,667 75	

REPORT 421,667 75

VOITURES DISPONIBLES au 1^{er} janvier 1837.

Service de l'exploitation.	4 waggons anglais de divers modèles pour transport de marchandises	fr. 7,000 00	} 354,927 26
	33 id. modèle de Liverpool, appropriés au transport de voyageurs pour 25 places, évalués	66,000 00	
	24 id. modèle belge à 30 places, évalués	72,000 00	
	4 chars-à-bancs modèle anglais, à 25 places, évalués	15,800 00	
	26 id. modèle belge, à 30 places, évalués	84,500 00	
	La berline royale évaluée	8,900 00	
	3 diligences modèle anglais, 1 ^{re} classe, 18 places, évaluées	20,600 00	
	4 id. id. 2 ^e classe, 20 places, évaluées	18,500 00	
	1 id. nouveau modèle, 18 places, évaluées	4,400 00	
	6 id. modèle belge, 20 places, évaluées	31,200 00	
4 fourgons à marchandises, modèle belge, évalués	14,000 00		
Service des travaux, 30 waggons à roues en fonte	12,027 16		
Total du matériel en activité ou disponible au 1 ^{er} janvier 1837.			776,595 01
<i>Pièces de rechange et fournitures diverses en magasin.</i>			
Roues, essieux, pistons, tubes, etc., de rechange pour locomotives	29,070 00	} 114,895 27	
Fournitures de roues et ferrements divers pour voitures, appartenant aux entreprises Stephenson et Cockerill et restant en magasin	85,825 27		
Total des fournitures en magasin			114,895 27
<i>Pièces de rechange et fournitures diverses employées par l'atelier, pour l'entretien du matériel.</i>			
Pièces provenant des entreprises Stephenson et Cockerill pour les locomotives, employées pour entretien ordinaire :			
Du 1 ^{er} mai 1835 au 1 ^{er} mai 1836 fr. 530	1,530 00	} 26,657 53	
Du 1 ^{er} mai 1836 au 1 ^{er} janvier 1837 " 1,000			
Pour fournitures provenant des entreprises Cockerill et Pauts, employées à l'atelier de construction pour locomotives et voitures	25,127 53		
Total des fournitures employées par l'atelier de construction			26,657 53
FRAIS DE DIRECTION, CONDUITE ET SURVEILLANCE, (d'autre part)			39,000 00
Somme égale à celle ci-contre			957,147 81

TITRE DEUXIÈME.

DÉPENSES D'ENTRETIEN ET D'EXPLOITATION.

CHAPITRE 1^{er}. — ROUTE PROPREMENT DITE.

SECTION DE MAINES A BRUXELLES.

ÉPOQUES DES DÉPENSES

ENTRETIEN ET POLICE.

OUVRAGES EN RÉGIE.

MAIN-D'OEUVRE des ateliers ambulants pour l'entretien du railway,
 et SALAIRE des gardes-police pour le service des barrières et surveillance de la route.—Payé en régie sur bordereaux spéciaux, 1^{re} division, n° 1 à 21.

	du 1 ^{er} mai 1835 au 1 ^{er} mai 1836.		du 1 ^{er} mai 1836 au 1 ^{er} janvier 1837.	
	ENTRETIEN.	POLICE.	ENTRETIEN.	POLICE.
Mai.....	1,571 93	804 00	2,020 85	1,166 10
Juin.....	2,214 37	897 00	1,925 00	1,093 00
Juillet.....	2,609 78	1,005 05	1,745 50	1,116 10
Août.....	2,512 66	1,041 65	1,757 05	1,114 80
Septembre.....	2,560 00	1,015 05	1,853 00	1,104 00
Octobre.....	2,485 93	1,081 30	2,092 45	1,147 00
Novembre.....	1,676 95	1,062 30	1,832 45	1,123 20
Décembre.....	1,483 92	1,069 50	1,940 35	1,172 20
Janvier.....	1,478 86	1,069 50		
Février.....	1,474 60	1,000 50		
Mars.....	1,824 53	1,091 20		
Avril.....	1,843 40	1,056 00		

TOTAUX..... 23,736 43 12,193 05 15,166 65 9,038 40

OUVRAGES DIVERS.

Pour entretien des terrassements, pavages; talutage extraordinaire après l'inondation; déblais de neige, curément de la Seine, ensablement de la voie, entretien ordinaire des plantations, et cabanes, etc.....

Entretien ordinaire et peinture à neuf des bornes, barrières et garde-corps.....

Payé sur les mêmes bordereaux...	1,180 97		1,140 27	
P ^r mandat.....			725 87	

FOURNITURES ET RÉPARATIONS d'outils, pioches, leviers, masses et marteaux, balais, etc.....

Id.....

P ^r border.....	276 84		82 22	
P ^r mand. sp.....			599 27	

FOURNITURES DIVERSES pour le service des gardes: plaques distinctives, drapeaux, lanternes, uniformes, poêles, chauffage et éclairage, réparations diverses.....

Id.....

P ^r mand. sp.....		1,126 20		
Payé sur les bord. ci-dessus indiqués.....		582 91		535 88

EXTRACTION DE SABLE ET MOELLONS pour l'entretien du railway, compris loyer et indemnité du terrain, frais de transport au dépôt de Vilvorde.

Quantité totale extraite { sable ... 3,745 71^{m3} }
 { moellons 180 00 }

Idem.....	6,649 30			
-----------	----------	--	--	--

ENSEMBLE..... 31,843 54 13,902 16 17,714 28 9,574 28

A DÉDUIRE.

1^o Pour 105^{m3} moellons provenant de Peulhy, délivrés à l'entrepreneur pour la station de Bruxelles. (Pag. 60.) Estimé..... 600 00

Id. 300^{m3} sable, id., id., employés en régie à l'ensablement de la station de Bruxelles..... 450 00

Id. 1,656^{m3} sable, id., id., délivrés à l'entrepreneur du railway de Termonde. (Pag. 40.)..... 2,484 00

Id. 550^{m3} sable, id., id., employé en régie pour la seconde voie à Vilvorde. (Pag. 33.)..... 825 00

2^o Pour valeur du matériel et outils disponibles; évalué..... 900 00

Id., id., des 540^{m3} sable et 26^{m3} moellons, encore en dépôt..... 958 00

		900 00	600 00	

TOTAL A DÉDUIRE..... 5,317 00 900 00 600 00

Reste pour les ouvrages en régie..... 26,526 54 13,002 16 17,114 28 9,574 28

A REPORTER..... 39,528 70 26,688 56

		Du 1 ^{er} mai 1835 au 1 ^{er} mai 1836.		Du 1 ^{er} mai 1836 au 1 ^{er} janvier 1837.		
REPORT		39,528 70		26,688 56		
FOURNITURE DE RECHANGES POUR LE RAILWAY.						
<i>Fers.</i> (Voir titre III, § 1.)		1 ^{re} année.	2 ^e année.			
Rails. Barres anglaises		4	. . . .	550 00	800 00	
Id. FD		9	22			
Id. JC		5	5	1,260 00	790 00	
Coussinets. FD		2,408 ^k .	1,190 ^k .			
		JC	1,893	210 00	6 00	
Chevilles et clavettes. FD		247	6			
		JC	5			
<i>Bois.</i>						
Billes en hêtre		billes. 35	billes. 12	98 00	42 00	
Id. en bouleau . . . . .		. . . . .	4			
				41,646 70	28,326 56	
<i>A déduire :</i>				<i>Pour mémoire.</i>	<i>Pour mémoire.</i>	
Pour valeur des fers et bois retirés de la route.						
Ensemble pour travaux d'entretien et police du railway				41,646 70	28,326 56	69,973 26
PERSONNEL, FRAIS DE CONDUITE ET DE SURVEILLANCE. (Voir titre III, § 6.)				13,000 00	9,000 00	22,000 00
Montant total				54,646 70	37,326 56	91,973 26

SECTION DE MALINES A ANVERS.

ENTRETIEN ET POLICE.

OUVRAGES EN RÉGIE.

MAIN-D'ŒUVRE des ateliers ambulants pour l'entretien du railway, et SALAIRE des gardes-police pour le service des barrières, la surveillance et la manœuvre des ponts tournants.
Payé sur bordereaux spéciaux, 2^e divⁿ, n^o 1 à 4.

Ouvrages divers d'entretien ordinaire, peinture, gondronnage, etc.
Fourniture et réparation d'outils . .
Fournitures diverses pour le service des gardes : plaques distinctives, drapeaux, éclairage, etc.

Payés sur les mêmes bordereaux.

Total pour les ouvrages en régie. . . .

FOURNITURE DE RECHANGES POUR LE RAILWAY.

Fers. (Voir titre III, § 1.)

Rails, barres	FD.	9	} 265 69	}	}	}
Id.	JC	Nihil.				
Coussinets	FD.	693 ^k	} 526 57	}	}	} 930 86
Id.	JC	1,372				
Chevilles et clavettes	FD.	56	} 133 60	}	}	}
Id.	JC	196				

A déduire : pour valeur des fers retirés de la route

Ensemble pour travaux

PERSONNEL, FRAIS DE CONDUITE ET DE SURVEILLANCE. (Titre III, § 6.) 9,000 00

Montant total. 49,554 22 49,554 22

SECTION DE MALINES A TERMONDE.

ENTRETIEN ET POLICE.

Ouvrages en régie. p^r mémoire.

Fourniture d'outils pour entretien du railway et pour le service des gardes-police id.

Frais de conduite et surveillance. id.

Ensemble. pour mémoire.

CHAPITRE II. — STATIONS, DÉPENDANCES ET MATÉRIEL

§ 1^{er}. — *Bâtiments et dépendances fixes.*

	Du 1 ^{er} mai 1835 au 1 ^{er} mai 1836.	Du 1 ^{er} mai 1836 au 1 ^{er} jan. 1837.	
STATION DE BRUXELLES.			
Ouvrages divers en régie. (Sur bord. n° 1 à 19.) . . .	1,260 14	564 76	1,824 90
STATION DE VILVORDE.			
Menus ouvrages divers (portés dans les dépenses d'entretien de la route, section de Malines à Bruxelles) . . . . .	.....	.....	}
STATION DE MALINES ET DE BORGERHOUT.			
Menus ouvrages divers (idem section de Malines à Anvers) . . . . .	.....	.....	»
STATION DE TERMONDE. . . . .	.....	.....	<i>Pour mémoire.</i>
Total pour bâtiments et dépendances			1,824 90

§ 2. — *Matériel des transports.*

ENTRETIEN ET RÉPARATION DES LOCOMOTIVES ET VOITURES.

	Du 1 ^{er} mai 1834 au 1 ^{er} mai 1835.	Du 1 ^{er} mai 1835 au 1 ^{er} mai 1836.	Du 1 ^{er} mai 1836 au 1 ^{er} jan. 1837.
<i>Ouvrages en régie par les ateliers de Bruxelles. (Voir § 3 du titre III.)</i>			
Main d'œuvre	518 82	29,585 14	36,302 74
Fournitures diverses.	»	9,000 00	12,365 39
<i>Entreprises diverses. (Titre I, chap. 2, § 5.)</i>			
Objets pris pour rochange dans les fournitures de ferrements divers pour diligences, locomotives et waggons.	»	9,500 00	17,157 53
	518 82	48,085 14	65,825 66
Total pour entretien et réparation des locomotives et voitures.			114,429 62

DÉPENSES DIVERSES DE CONSOMMATION.

Livraisons effectuées du mois d'octobre 1834 au commencement de 1837.

	SOLDES		
	p' le ministère, sur ordonnances spéciales	p' la direction, sur bordereaux n ^{os} 1 à 12 in- titulés pour l'ex- ploitation.	
<i>Combustible pour les locomotives, ateliers, etc.</i>			
Achat de coak provenant de Marimont et Chatelineau, et des éta- blissements du gaz de Bruxelles et Louvain; 4,154 hectolitres ou environ 182 tonneaux	5,008 95	845 65	5,854 60
Achat de houille provenant de divers charbonnages du Hainaut, pour fabrication de coak; 4,654 $\frac{1}{4}$ tonneaux	97,755 90	1,244 66	99,000 56
Billes en bois de hêtre provenant des dépôts du railway de la section de Bruxelles; (Voir page 33.) 1,331 pièces cubant envi- ron 262 ^m	2,866 82	} 364 68	} 3,231 50
Achat de fagots pour l'allumage des feux	"		
<i>Graissage des locomotives et voitures.</i>			
Achat de suif, saindoux, huile de pieds de bœuf, etc.	604 00	17,231 43	17,835 43
<i>Nettoyage du matériel.</i>			
Savon, brosses, éponges, foin, etc.	"	1,683 26	1,683 26
<i>Éclairage des stations, ateliers et convois.</i>			
Chandelles, huile de lampe, etc.	"	1,843 32	} 1,843 32
Fourniture de gaz, du 1 ^{er} septembre 1836 au 31 décembre dito (environ 487 73).	<i>P^r mémoire.</i>	<i>P^r mémoire.</i>	
	106,235 67	23,213 00	129,448 67

DÉSIGNATION DE L'EMPLOI DE LA HOUILLE.

Quantité restant en magasin	tonn. 630	fr. 13,291 36
Id. employée au chauffage des ateliers	28 $\frac{1}{4}$	607 05
Id. id. pour le service des forges.	148	3,152 40
Id. id. pour le chauffage des bureaux de recettes	52 $\frac{1}{4}$	1,118 25
Id. id. pour la fabrication du coak	3,795 $\frac{3}{4}$	80,831 50
Somme égale	4,654 $\frac{3}{4}$	99,000 56

FABRICATION DU COAK.

		EPOQUES DES DEPENSES.		
		Du 1 ^{er} mai 1835 au 1 ^{er} mai 1836	Du 1 ^{er} mai 1836 au 1 ^{er} janvier 1837.	
Main - d'œuvre des ouvriers employés aux fours de Mont-Plaisir et de Ber- gerhout.	Mai	194 20	413 73	
	Juin	394 31	628 74	
	Juillet . . .	703 98	1,032 76	
	Août	405 04	715 15	
	Septembre	436 10	708 80	
	Octobre . .	437 50	640 86	
	Novembre.	374 43	653 44	
	Décembre.	412 65	1,038 95	
	Janvier . .	366 76	"	
	Février . .	342 26	"	
	Mars	507 43	"	
	Avril	512 69	"	
Total de la main-d'œuvre		5,089 55	5,832 43	10,921 98
Report de la valeur des 3,795 $\frac{3}{4}$ t. houille employée à la fabrication du coak .				80,831 50
Produit	2,582	tonn. coak coûtant . .		91,753 48
Report du coak acheté	182	Id.		5,854 60
Ensemble		2,764		97,608 08

DÉSIGNATION DE L'EMPLOI DU COAK.

Quantité restant au magasin	t. 60	fr. 2,100 00	
Id. employée en 1834-35 pour expériences et voyages d'essai.	20	700 00	
Id. pour l'exploitation de la 1 ^{re} année, du 1 ^{er} mai 1835 au 1 ^{er} mai 1836 ; savoir :			
Pour 3,700 voyages de 20 1/2 kilomètres, 6 1/2 paniers ou 260 kilog. par voyage	962	42,154 60	
Pour la locomotive de garde à Bruxelles, 15 paniers ou 600 kilog. par jour	220		
Quantité employée pour l'exploitation de la 2 ^e année, du 1 ^{er} mai 1836 au 1 ^{er} janvier 1837 ; savoir :			
Pour 2,820 voyages de 44 kilomètres, 10 paniers ou 400 kilog. par voyage	1,128	52,653 48	
Pour deux locomotives de garde à Bruxelles et à Anvers ensemble 30 paniers ou 1,200 kilog. par jour	288		
Approvisionnement supplémentaire à Malines, 4 paniers ou 160 kilog. par jour	38		
Voyages imprévus, essais de locomotives, 5 paniers ou 200 kilog. par jour	48		
Somme égale tonn.	2,764		97,608 08

MACHINISTES-CONDUCTEURS DE LOCOMOTIVES.		DU 1 ^{er} SEPT 1834 AU 1 ^{er} MAI 1835.		DU 1 ^{er} MAI 1835 AU 1 ^{er} MAI 1836.		DU 1 ^{er} MAI 1836 AU 1 ^{er} JANV 1837		
<i>Salaires des machinistes.</i>								
Pour conduite, garde et entretien journalier des locomotives, y compris frais de voyage d'Angleterre en Belgique.	} Mai . . Juin . . Juillet . . Août . . Sept. . . Octob . . Nov. . . Déc. . . Janv. . . Fév. . . Mars . . Avril . .	Nombre de machinistes		2	635 74	4	1,362 48	
				2	622 94	6	2,344 24	
				3	1,203 11	6	1,983 72	
				3	928 50	6	2,047 68	
			1	353 00	3	915 16	6	1,877 04
			1	172 00	3	893 82	6	1,903 72
			1	172 00	3	824 32	6	1,866 38
			1	172 00	3	886 18	8	3,065 66
			2	426 60	3	893 64		
			2	511 92	3	938 96		
			2	570 58	4	1,271 26		
			2	554 58	4	1,791 72		
			2,932 68	11,805 35	16,450 92	31,188 95		

RÉPARTITION GLOBALE DES DÉPENSES DE CONSOMMATION.

		Du 1 ^{er} sept 1834 au 1 ^{er} mai 1835	Du 1 ^{er} mai 1835 au 1 ^{er} mai 1836.	Du 1 ^{er} mai 1836 au 1 ^{er} janv 1837
Stations et ateliers . . .	Houille pour le chauffage des ateliers.		319 50	287 55
	Id. pour la forge.		852 00	2,300 40
	Id. pour les bureaux de recettes .		639 00	479 25
	Éclairage, fallots, chandelles, etc . .		1,100 00	743 32
Convois . . .	Coak fabriqué par l'administration. .		37,000 00	52,653 48
	Id. acheté.	700 00	5,154 60	"
	Bois et fagots pour l'allumage		1,400 00	1,831 50
	Graisse		6,500 00	10,925 43
	Savon, brosses, éponges et menues fournitures		630 00	1,053 26
	Traitement des machinistes	2,932 68	11,805 35	16,450 92
Ensemble pour la consommation		3,632 68	65,400 45	86,735 11
PERSONNEL, frais de direction, conduite et surveillance. (Titre III, § 6.)			8,000 00	13,000 00
			73,400 45	101,735 11
Total pour dépenses de consommation				175,135 56

TITRE TROISIÈME.

DÉPENSES GÉNÉRALES.

§ 1^{er}. — Fournitures de fers pour railway.

Entreprise Gordons et Comp^e de Cardiff.

Contrat approuvé le 13 mai 1834. — État de réception définitive du 26 décembre 1834.		Liv. steel.	
Rails, 2,222 barres de 5 portées = 203,000 kil. rendus à Anvers.....		2,362	0 0
Frais supplémentaires pour transport jusqu'à Bruxelles.....		21	16 10
		2,383	16 10
	Ou en francs.....		60,792 00
DÉSIGNATION DE L'EMPLOI. Barres placées dans la section de Malines à Bruxelles.....	2,185	= 59,288 00	
Id. remplac. pend. la 1 ^{re} année de service jusq. 1 ^{er} janv. 1837.....	4		
Id. en réserve dans les dépôts.....	21	} 1,504 00	
Id. envoyées pour échantillons dans les diverses forges.....	12		
Total égal à la réception.....	2,222	= 60,792 00	

Entreprise Dupont du Fayt.

Adjudication du 18 juillet 1834. — Soumission ultérieure approuvée le 22 dito.
État de réception définitive du 22 octobre 1836.

	RAILS.		COUSSINETS.	CHEVILLES ET CLAVETTES.	
	Nombre de barres de 5 portées.	Poids.			
		k.	k.	k.	fr.
Livrances effectuées, d'après le cahier des charges, du 24 septembre 1834 au 22 octobre 1836.....	18,633	1,527,901	688,267½	88,309	774,122 27
Livrances admises conditionnellement par transaction du 25 juin 1835.....	2,069	169,651			61,074 36
Livrances supplémentaires autorisées par arrêté du 26 octobre 1836.....			155,304	50,293	87,187 70
Intérêts alloués à l'entrepreneur pour retenue de garantie.....					2,425 13
Total des fers fournis.....	20,702	1,697,552	843,571½	138,602	924,809 46
Ces livraisons ont été reçues aux dépôts de l'administration, comme suit :					
A Bruxelles.....		188,757	222,614	40,576	
Vilvorde.....		79,046	79,013½	26,879	
Malines.....		334,169	174,256	8,917	
Capelle-au-Bois.....		385,157	162,952	21,073	
Termonde.....		321,230	135,613	17,925	
Wichelen.....		219,542	69,123	23,232	
Livrances acceptées conditionnellement à Bruxelles et Malines.....		169,651			
Total égal aux fournitures.....		1,697,552	843,571½	138,602	
DÉSIGNATION DE L'EMPLOI.					
Fers placés dans la route et les évitements :					
Section de Malines à Bruxelles.....	2,569	210,658	161,608	21,155	128,682 17
— Malines à Anvers.....	1,658	135,956	57,201	7,378	67,588 37
— Malines 3 Termonde.....	10,700	877,400	367,150	47,615	436,185 50
Fers destinés au railway, en dépôt ou provisoirement employés aux travaux de terrassements :					
Section de Termonde à Gand.....	2,677	219,542	69,123	23,232	109,439 09
Fers remplacés dans la route jusq. 1 ^{er} janv. 1837 :					
Section de Malines à Bruxelles.....	31	2,525	3,598	253	1,965 64
— Malines à Anvers.....	9	738	693	56	473 19
— Malines à Termonde.....	<i>p. mémoire.</i>	81,082	184,198½	38,913	119,401 14
Fers en réserve pour l'entretien.....	990				
Id. en dépôt pour évitements dans les stations.....	2,068	169,651			61,074 36
Total égal aux fers reçus.....	20,702	1,697,552	843,571½	138,602	924,809 46
A REPORTER.....					924,809 46

Entreprise Cockerill de Seraing.

		RAILS, ANCIEN ET NOUVEAU MODÈLE.		COUSSINETS.	CHOUILLLES ET CLAVETTES.		
		Nombre de barres de 5 portées.	Poids.	Poids.	Poids.		
			k.	k.	k.	Fr.	
1^{er} MARCHÉ.							
Adjudication du 18 juillet 1834. — Soumission ultérieure, approuvée le 22 dito.							
État de réception définitive du 23 juillet 1836.							
Livrances effectuées du 2 octobre 1834 au 6 février 1836.							
	20,542	1,989,229	756,203	104,503	966,432	90	
2^o MARCHÉ.							
Adjudication du 22 avril 1835. — Soumission ultérieure, approuvée le 24 juin dito.							
État de réception provisoire du 13 janvier 1837.							
Livrances effectuées du 6 février 1836 au 30 décembre dito.							
	14,517	1,466,506	651,811	56,566	748,266	11	
3^o MARCHÉ.							
Soumission approuvée conditionnellement le 20 juillet 1836.							
État de réception provisoire du 13 janvier 1837.							
Livrances effectuées du 15 juillet 1836 au 8 janvier 1837.							
	12,518	1,302,203	521,481	53,099	779,823	83	
Total des fers fournis.		47,577	4,757,938	1,929,495	214,168	2,494,522 84	
Ces livraisons ont été reçues aux dépôts de l'administration, comme suit :							
A Bruxelles.	{ 1 ^{er} marché.	3,162	309,896	177,730	26,534½		
	{ 2 ^o —	6,460	652,525	309,789	28,283		
Vilvorde.	{ 1 ^{er} —	.....	.....	5,904	568½		
	{ 1 ^{er} —	10,603	1,039,106	357,867	48,304		
Malines.	{ 3 ^o —	2,180	226,766	98,413	11,010		
	{ 1 ^{er} —	2,528	247,808	84,902	12,087		
Tirlemont (côté de Liège).	{ 1 ^{er} —	4,249	392,419	129,800	17,009		
	{ 2 ^o —	3,525	356,048	157,025	15,043		
Haekendover et Waremme.	{ 3 ^o —	4,141	430,733	156,822	18,258		
	{ 1 ^{er} —	2,966	299,637	147,329	7,778		
Fexhe le haut Clocher.	{ 3 ^o —	1,735	180,498	43,753	5,346		
	{ 2 ^o —	877	88,640	24,720	4,340		
Roesbeck, Boutersem et Tirlemont (côté de Louvain).	{ 3 ^o —	2,768	287,967	133,453	16,191		
	{ 2 ^o —	689	69,656	12,948	1,122		
Louvain.	{ 3 ^o —	1,694	176,239	89,040	2,294		
	{ 2 ^o —						
Termonde.	{ 3 ^o —						
	{ 2 ^o —						
	{ 3 ^o —						
Total égal aux fournitures.		47,577	4,757,938	1,929,495	214,168		
DÉSIGNATION DE L'EMPLOI.							
Fers placés dans la route :							
Section de Malines à Bruxelles.		4,766	428,940	232,153	28,406	229,240	71
— Malines à Anvers.		9,642	964,200	322,043	42,907	452,831	82
— Malines à Termonde.		2,208	206,800	76,397	9,826	99,333	30
Fers destinés au railway, en dépôt ou provisoirement employés aux travaux de terrassement :							
Section de Malines à Louvain.		5,934	617,423	213,321	28,215	320,921	59
— Louvain à Tirlemont.		8,346	856,742	349,255	33,655	475,416	09
— Tirlemont à Waremme.		9,980	996,275	371,727	44,139	483,270	22
— Waremme à Ans (Liège).		4,141	430,733	156,822	18,258	255,131	69
— Termonde à Gand.		2,450	245,895	101,988	3,416	137,866	10
Fers remplacés dans la route jusqu'au 1 ^{er} janv. 1837:							
Section de Malines à Bruxelles.		10	930	4,417	150	1,543	66
— Malines à Anvers.		Nihil.	.....	1,372	196	457	66
— Malines à Termonde.		p ^r mémoire.	10,000	100,000	5,000	38,510	00
Fers en réserve pour l'entretien.		100					
Total égal aux fers reçus.		47,577	4,757,938	1,929,495	214,168	2,494,522 84	
Montant total des fournitures de fers.						3,480,124 30	

§ 2. — *Frais de vérification, essais, pesages et réception des fers du railway.*

BORDERSAUX SPÉCIAUX :	NATURE DES DÉPENSES.				TOTAL
	Salaires de surveillants payés à la journée	Manœuvres employés aux essais et emmagasinage	Achat et entretien de matériel balances, poids, enclumes, masses, mouton, etc.	Loyers ou construction de magasin et forges, fournitures de bureau et frais divers	
<i>Dépôt de Bruxelles.</i> De septembre 1834 au juin 1835.	598 00	2,428 90	1,416 11	162 56	4,605 57
<i>Dépôt de Vilvorde</i> En décembre 1834	"	73 80	"	"	73 80
<i>Dépôt de Malines.</i> De mars 1835 au 1 ^{er} janvier 1837.	"	7,772 60	"	306 62	8,079 22
<i>Dépôt de Roosbeek, Boutersem et Tirlemont,</i> <i>(côté de Louvain.)</i> De mai 1835 au 1 ^{er} janvier 1837.	"	2,535 78	154 25	406 60	3,096 63
<i>Dépôts de Hakendover, Waremmes et Tirlemont</i> <i>(côté de Liège) et Fexhe le haut clocher.</i> De juin 1835 au 1 ^{er} janvier 1837	"	1,802 44	403 68	486 50	2,692 62
<i>Dépôts de Capelle et Termonde.</i> De décembre 1835 au 1 ^{er} janv. 1837	732 00	803 85	84 85	143 63	1,764 33
<i>Dépôt de Wichelen.</i> De juillet 1836 au 1 ^{er} janvier 1837	"	702 14	"	94 00	797 14
<i>Dépôt de Louvain.</i> D'août 1836 au 1 ^{er} janvier 1837.	"	680 08	"	"	680 08
	1,330 00	16,800 59	2,058 89	1,599 96	21,789 44
<i>A déduire :</i>					
1 ^o Pour être reporté au § 6 ci-après <i>personnel</i> : le traitement des surveillants payés à la journée					1,330 00
2 ^o A valoir sur les nouvelles sections du chemin de fer à entreprendre, le montant du matériel disponible: tel que balances, mouton, etc.					<i>Pr mémoire.</i>
<i>Reste pour frais de réception de fers</i>					20,459 44
RÉPARTITION GLOBALE PAR SECTION PROPORTIONNÉMENT AUX FERS EMPLOYÉS.					
Section de Malines à Bruxelles.					2,900 00
— Malines à Anvers.					3,300 00
— Malines à Termonde					3,800 00
— Louvain à Tirlemont					2,500 00
— Tirlemont à Waremmes					3,000 00
— Malines à Louvain.					1,700 00
— Termonde à Gand					1,500 00
— Waremmes à Ans (Liège)					1,200 00
Rails en réserve pour l'entretien.					359 44
					20,459 44
					20,459 44

§ 3. — Ateliers de construction et de réparation du matériel.

Régie :		ÉPOQUES DES DÉPENSES.			
		Du 1 ^{er} mai 1834 au 1 ^{er} mai 1835.	Du 1 ^{er} mai 1835 au 1 ^{er} mai 1836.	Du 1 ^{er} mai 1836 au 1 ^{er} jan. 1837.	
MAIN-D'ŒUVRE.					
Bordereaux spéciaux :					
N ^{os} 1 à 2, Intitulés pour l'atelier des modèles.					
— 1 à 2, — pour construction et réparation du matériel.	Mai.....	1,391 54	5,175 35		
— 1 à 12, — pour exploit. des transports.	Juin.....	1,632 83	8,422 51		
— 1, 2 et 3, — pour construction des voitures (nouveau modèle).	Juillet.....	2,710 22	9,962 59		
	} 333 85 {	1,996 92	8,232 68		
	} 347 00 {	2,971 86	7,780 37		
	} 525 43 {	2,303 72	8,037 95		
Salaires de forgerons, charrons, menuisiers, serruriers, garnisseurs, peintres, etc.	Septembre.....	315 65	2,160 45	7,924 75	
— de manœuvres pour le service et nettoyage des voitures et le chargement du coak.	Octobre.....	329 12	2,394 28	13,501 78	
— des gardes préposés à la manœuvre des excentriques, grues hydrauliques, etc.	Novembre.....	870 58	3,806 29		
— des chauffeurs et aides pour la conduite des locomotives.	Décembre.....	476 57	3,793 53		
	Janvier.....	994 97	3,550 04		
	Février.....	1,276 53	4,571 69		
	Mars.....				
	Avril.....				
	Ensemble.....	5,469 70	33,283 37	69,037 98	107,791 05
Salaires payés sur ordonnances spéciales, et sur bordereau n ^o 1, 2 et 3, intitulé pour le personnel anglais :					
Salaires de forgerons, mécaniciens-ajusteurs, etc.....		518 82	5,085 14	6,302 74	11,906 70
Total de la main-d'œuvre par époque.....		5,988 52	38,368 51	75,340 72	119,697 75

FOURNITURES DIVERSES POUR LE SERVICE DES ATELIERS.
Livraisons principales soldées sur ordonnances spéciales du Ministère, et menues fournitures payées par la Direction sur les bordereaux ci-dessus indiqués.

	SOLDÉES		TOTAL.
	par le Ministère.	par la Direction.	
Fer en barres, tôle; ferrements, serrurerie; clous, vis, objets divers en cuivre, fonte, etc.....	82,695 54	18,290 77	100,986 31
Bois, charroinage et menuiserie pour voitures.....	11,542 00	10,006 98	21,548 98
Garnitures de voitures; drap, glaces, galons, cuirs, crin, etc.....	12,189 05	5,803 05	17,992 10
Peinture, couleurs, vernis, brosses.....	150 00	4,501 92	4,651 92
Menues fournitures diverses.....	974 30	5,930 42	6,904 72
Outils et machines pour les ateliers; enclumes, étaux, marteaux, bancs d'ajustage, tour; chèvres, cabestans, mouffles et poulies, cordages, etc.	19,316 03	4,619 57	23,935 60
Entretien des outils et machines, retaille de limes, etc.....			
Loyer, appropriation et entretien du local de l'atelier provisoire des modèles, y compris fourniture de houille pour la forge de cet atelier.....		3,604 71	3,604 71
	126,866 92	52,757 42	179,624 34
FOURNITURES D'OBJETS DIVERS POUR LE SERVICE DE L'EXPLOITATION.			
1 ^o Reverbères, horloges, civières, bronnettes, arrosoirs; plaques distinctives, etc., etc.....	1,909 70	3,244 94	5,154 64
2 ^o Pompes portatives pour le nettoyage des chaudières, compris tuyaux et robinets. (Payé sur les mêmes états que les locomotives.).....			1,200 00
Montant total des dépenses de l'atelier.....			305,676 73

RÉPARTITION GLOBALE DES DEPENSES.

		1 ^{er} établis- sement.	Entretien.		
<i>Construction et entretien du matériel des transports.</i>					
Main-d'œuvre . . .	{	1 ^{er} mai 1834 au 1 ^{er} mai 1835.	5,469 70	518 82	
		1 ^{er} mai 1835 au 1 ^{er} mai 1836.	8,783 37	29,585 14	
		1 ^{er} mai 1836 au 1 ^{er} janvier 1837.	37,037 98	36,302 74	
Fournitures . . .	{	Service des voitures	103,708 95	21,365 39	
		Id. des locomotives	9,000 00		
Ensemble		164,000 00	87,772 09		
<i>Ouvrages divers pour le service des stations.</i>					
1 ^o Façon et fourniture d'excentriques, aiguilles, etc. (Voir pag. 67).					
		Main-d'œuvre.	2,000 00	9,000 00	
		Fournitures.	7,000 00		
2 ^o Objets divers pour matériel des stations.					
(Voir page 65.)					
		Réverbères, horloges, etc.	5,154 64	6,354 64	
		Pompes portatives, etc.	1,200 00		
Ensemble		15,354 64			
<i>Approvisionnements en magasin au 1^{er} janvier 1837.</i>					
Fer en barres, tôle, acier, etc.		12,500 00			
Clous, vis-à-bois, etc.		500 00			
Bois en partie ouvrés.		4,000 00			
Couleurs, huiles, vernis		850 00			
Crin		200 00			
Menues fournitures		500 00			
Valeur des outils, machines, etc., dépendant de l'atelier, ensemble environ		20,000 00			
Ensemble		38,550 00			
Total égal		217,904 64	87,772 09	305,676 73	

§ 4. — *Frais d'opérations sur le terrain, pour la formation des projets et la surveillance des travaux.*

	NATURE DES DEPENSES	
	Salaires d'employés payés à la journée	Frais divers, salaires de charreurs et porteurs, entretien des instruments, ports de lettres, menus fournitures
BORDEREAUX : N° 1 à 3, Service commun. N° 1 à 19, 1 ^{re} division. N° 1 à 9, 2 ^e division.		
<i>Section de Malines à Bruxelles.</i>		
De mai 1834 à juillet 1835	»	9,197 85
<i>Section de Malines à Anvers.</i>		
De mai 1834 à mai 1836.	»	17,305 88
De mai 1836 au 1 ^{er} janvier 1837.	»	3,167 14
<i>Section de Louvain à Tirlemont.</i>		
De juin 1834 au 1 ^{er} janvier 1837.	»	25,026 49
<i>Section de Malines à Termonde.</i>		
De juin 1834 au 1 ^{er} janvier 1837	1,147 30	4,599 04
<i>Section de Tirlemont à Waremme.</i>		
De septembre 1834 au 1 ^{er} janvier 1837.	1,569 85	3,423 19
<i>Section de Termonde à Gand.</i>		
De février 1835 au 1 ^{er} janvier 1837	»	4,825 21
<i>Section de Gand à Bruges.</i>		
De mai 1835 au 1 ^{er} janvier 1837	»	3,342 82
<i>Section de Waremme à Liège.</i>		
De juillet 1835 au 1 ^{er} janvier 1837.	569 60	4,139 45
<i>Plans inclinés à Liège.</i>		
De janvier 1836 au 1 ^{er} janvier 1837.	1,620 10	174 16
<i>Section de Malines à Louvain.</i>		
De juillet 1835 au 1 ^{er} janvier 1837	»	6,713 46
<i>Section de Liège à Verviers.</i>		
De juin 1835 au 1 ^{er} janvier 1837	5,669 55	3,785 99
<i>Section de Bruges à Ostende.</i>		
De novembre 1835 au 1 ^{er} janvier 1837	»	889 66
<i>Section de Bruxelles à Tubise.</i>		
D'octobre 1836 au 1 ^{er} janvier 1837	»	524 00
<i>Embranchement de Lièrre.</i>		
De juillet 1836 au 1 ^{er} janvier 1837 (compris dans la section de Malines à Anvers).		<i>Pour mémoire.</i>
ÉTUDES PRÉPARATOIRES.		
<i>Projet d'embranchement de Lunden à Diest.</i>		
De juillet 1836 au 1 ^{er} janvier 1837 (compris dans la section de Tirlemont à Waremme).		<i>Pour mémoire.</i>
<i>Projet de chemin de fer de Tubise à Mons et à la frontière.</i>		
De juillet 1836 au 1 ^{er} janvier 1837 (compris dans la section de Bruxelles à Tubise).		<i>Pour mémoire.</i>
<i>Projet de route en fer de Gand à Courtrai et Tournai avec embranchement sur Lille</i>		
		<i>Pour mémoire.</i>
<i>Service général des travaux au bureau central.</i>		
De mai 1835 au 1 ^{er} janvier 1837 {	Border. 1 ^{re} division, n° 1 à 19.	» 3,353 50
	» 2 ^e division, n° 3 à 8.	» 2,441 50
Totaux.	10,576 40	92,909 34
	A REPORTER.	92,909 34

REPORT.	92,909 34
-----------------	-----------

§ 5. — *Frais généraux et dépenses du bureau central.*

Borderceaux spéciaux, nos 1, 2, 3, et 4.		
Loyer et appropriation du local pour les bureaux de la Direction	4,050 97	
Mobilier, tables à dessiner, armoires, cartons, chaises, quinquets, etc	5,147 43	
Achat et réparation d'instruments, mires, chaînes, compas, etc.	1,895 50	
Papier à dessiner.	1,300 55	
Impressions (y compris fr. 2,898 25 payés sur mandats délivrés directement au fournisseur)	5,961 75	
Fournitures de bureau, papier, encre, plumes, etc.	2,235 47	
Menues fournitures, couleurs, pinceaux, toile d'encollage, etc., etc.	731 98	
Ports de lettres.	719 42	
Chauffage et éclairage des bureaux.	2,091 59	
Total du 1 ^{er} mai 1834 au 1 ^{er} janvier 1837.	24,184 66	24,184 66
A REPORTER.		117,094 00

REPARTITION GLOBALE.

PAR SECTION OU SERVICE SPECIAL:

TRAVAUX DE PREMIER ÉTABLISSEMENT.

<i>Sections livrées à la circulation.</i>			
Malines à Bruxelles	29,000 00	}	122,000 00
Malines à Anvers.	49,000 00		
Maline à Termonde.	44,000 00		
<i>Sections en train d'exécution.</i>			
Louvain à Tirlemont	69,000 00	}	191,000 00
Tirlemont à Waremmes.	46,000 00		
Malines à Louvain	23,000 00		
Termonde à Gand	22,000 00		
Waremmes à Ans	17,000 00		
Gand à Bruges	9,000 00		
<i>Sections à adjuger incessamment.</i>			
Bruxelles à Tubise	4,000 00	}	34,000 00
Ans à la Meuse.	7,000 00		
Liège à Verviers	23,000 00		
<i>Sections dont on achève les opérations préparatoires.</i>			
Bruges à Ostende.	5,000 00	}	6,000 00
Verviers à la frontière.	<i>Pr mémoire.</i>		
Tubise à Mons et à la frontière.	1,000 00		
<i>Projets à l'étude.</i>			
Gand à Courtray et Lille.	500 00	}	2,000 00
Embranchement de Lierre	500 00		
" de Diest	500 00		
" de Tournai.	500 00		
Stations et dépendances	29,000 00	}	68,000 00
Matériel des transports.	39,000 00		
Ensemble.			423,000 00
ENTRETIEN DES SECTIONS LIVRÉES A LA CIRCULATION.			
	Du 1 ^{er} mai 1835 au 1 ^{er} mai 1836.	Du 1 ^{er} mai 1836 au 1 ^{er} janv. 1837.	
Section de Malines à Bruxelles	13,000 00	9,000 00	
" de Malines à Anvers.	"	9,000 00	
" de Malines à Termonde	"	"	
Entretien des dépendances et du matériel des transports.	8,000 00	15,000 00	
	21,000 00	33,000 00	
	ci		54,000 00
Somme égale, soit.			477,000 00

§ 7. — *Dépenses extraordinaires.*

<i>Fête inaugurale du Chemin de fer, du 5 mai 1835.</i>		
Médailles commémoratives (*)		<i>Pour mémoire.</i>
Établissement de tentes ornées aux stations de Bruxelles et Malines; décoration des voitures et waggons, drapeaux d'honneur, etc.; formation et ensablement des encintes réservées, ouvrages divers nécessités pour la cérémonie; gratification accordée aux ouvriers; (Bordereau du 27 juin 1835)	22,911 17	
Banquet; feu d'artifice, etc. (*)	8,362 99	
Frais d'impressions et lithographie	777 20	
Ensemble		32,051 36
<i>Fête d'ouverture de la section d'Anvers, le 7 mai 1836.</i>		
Établissement de tentes ornées à Malines et Anvers; décoration des voitures et waggons, et formation et ensablement d'enceintes réservées, ouvrages divers, etc	24,598 20	
Frais d'illumination des canonnières à Duffel; gratifications et dépenses diverses, etc. (*)	2,267 89	
Ensemble		26,866 09
Total pour dépenses extraordinaires		58,917 45
DÉPENSES IMPRÉVUES.		
Frais de route et de déplacement d'ingénieurs étrangers à la Direction du chemin de fer, délégués par le Département de l'Intérieur, pour voyage en Angleterre, pour examen du tracé aux abords des villes de Liège et Louvain, etc. (*)		<i>Pour mémoire.</i>

NOTA. Les dépenses marquées de l'astérisque (*) au paragraphe ci-dessus ont été payées directement par le Ministère.

TABLEAUX
RÉCAPITULATIFS.

A.

Chemin de Fer.

RÉCAPITULATION DES DÉPENSES

	SECTIONS LIVRÉES A LA CIRCULATION.			SECTIONS EN TRAIN D'EXÉCUTION.								
	MALINES A BRUXELLES.	MALINES A ABERS.	MALINES A TERMONDE.	LOUVAIN A TIRLEMONT.	TIRLEMONT A WAREMBE.	MALINES A LOUVAIN.	TERMONDE A GAND.	WAREMBE A ANS.	GAND A BRUGES.			
	1834, 1 ^{er} juin.	1835, 31 mai.	1835, 29 sept.	1834, 29 sept.	1835, 7 avil.	1836, 17 mars.	1836, 1 ^{er} avril.	1836, 27 avril.	1836, 14 nov.			
DATES	de l'approbation des travaux.											
	de l'ouverture de la route...											
LONGUEUR	20,350 ^m .	23,680 ^m .	26,750 ^m .	18,900 ^m .	23,260 ^m .	25,700 ^m .	28,340 ^m .	19,670 ^m .	40,460 ^m .			
EMPRISES.	Terrains	acquis	utilisés....	fr. 297,740	447,146	297,666	408,270	337,357	458,173	365,071	174,354	<i>p^r mém.</i>
			à revendre.									
		Restant à acquérir..		(2 ^h 24)	(6 ^h 05)	(0 ^h 30)	(0 ^h 50)	(3 ^h 25)	(9 ^h 74)	<i>p^r mém.</i>	(7 ^h 50)	<i>Id.</i>
		Indemnités de récoltes, etc...		14,546	89,483	31,979	43,934	29,751	19,820	4,862	7,457	<i>Id.</i>
	Frais divers, plans et expertiso.		10,228	9,337	13,434	11,586	12,475	7,179	6,960	7,485	3,000	
TRAVAUX de terrassement et ouvrages d'art ordinaires.	Terrassement.....		134,485	303,206	162,808	539,294	500,928	114,665	25,000	41,138	<i>p^r mém.</i>	
	Ouvrages d'art.....		55,708	308,078	192,451	731,310	139,147	81,470	52,000	35,848	.	
	Fond ^e et pose du railway.		173,098	264,772	213,831	.	.	.	.	.	.
	Travaux accessoires, ouvr. divers d'amélioration...		24,912	45,728	<i>p^r mém.</i>	.	.	.	.	.	.
FOURNITURES SPÉCIALES.	Bois de fondation du railway.	Utilisés..	92,468	105,825	114,001	66,700	105,900	108,794	124,540	56,536	<i>p^r mém.</i>	
		En dépôt.	24,117	69,003	8,946	.	.	.	.	.	.
	Fers du railway.	Utilisés..	420,110	523,720	539,318	477,916	486,270	322,621	248,805	256,331	<i>p^r mém.</i>	
		En dépôt.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
DÉPENSES FIXES.	Bâtiments et constructions		13,968	5,518	<i>p^r mém.</i>	.	.	.	.	.	.
	Matériel des stations.....		.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Mécanismes divers.....		.	.	.	.	.	.	.	.	.
MATÉRIEL DES TRANSPORTS.	Voitures et waggon.		.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Locomotives et trains.....		.	.	.	.	.	.	.	.	.
DÉPENSES EXTRAORDINAIRES.....												
TOTAUX.	Emprises.....		322,515	545,967	343,080	463,791	379,583	485,173	376,893	189,297	3,000	
	Travaux.....		938,866	1,627,850	1,231,355	1,815,220	1,232,245	627,550	450,345	389,853	.	
Direction, conduite et surveillance des travaux, y compris formation des projets.			29,000	49,000	44,000	69,000	46,000	28,000	22,000	17,000	9,000	
TOTAL GÉNÉRAL des dépenses de 1 ^{er} établissement.....			1,290,381	2,222,817	1,618,435	2,348,011	1,657,828	1,140,723	849,238	595,150	12,000	
5,131,633						6,603,950						

Loi du 1^{er} mai 1836.

DE PREMIER ÉTABLISSEMENT.

SECTIONS PRÊTES POUR L'ADJUDICATION.			SECTIONS dont on achève les opérations préparatoires.	PROJETS A L'ÉTUDE.	STATIONS, DÉPENDANCES ET MATÉRIEL DES TRANSPORTS.	VALEUR, DES FOURNITURES EN MAGASIN.	DÉPENSES EXTRAORDINAIRES.
BRUXELLES A TUNISE.	ANS A LA MEUSE.	LIÈGE A SERVIERES.					
<i>Pour mémoire.</i>			BRIGES A OSTENDE.	GAND A COURCELLES A LA FRONTIÈRE.			
21,500 ^m .	6,635 ^m .		SERVIERES A LA FRONTIÈRE.	EMBRANCHEM ^t DE LIÈGE, D'EST ET TOURNAI.			
<i>Pour mémoire.</i>	<i>Pour mémoire.</i>	<i>Pour mémoire.</i>			407,000		
<i>Id.</i>	<i>Id.</i>	<i>Id.</i>			<i>Pour mémoire.</i>		
<i>Id.</i>	<i>Id.</i>	<i>Id.</i>			<i>Id.</i>		
3,000	2,000	2,000	1,500 <i>p^t mém.</i>	$\left. \begin{matrix} 2,000 \\ 2,000 \\ 500 \end{matrix} \right\} pt mém.$	10,000		
<i>Pour mémoire.</i>	"	"	"	"	"		
"	"	"	"	"	"		
"	"	"	"	"	"		
<i>Pour mémoire.</i>	"	"	"	"	"		
"	"	"	"	"	"		
<i>Pour mémoire.</i>	<i>Pour mémoire.</i>	<i>Pour mémoire.</i>	"	"	"		
"	"	"	"	"	"		
					221,048		
					528,607		
					6,354		
					52,300	134,748	
					354,927	85,328	
					421,667	29,070	
							58,917
3,000	2,000	2,000	1,500	4,500	417,000		
					1,363,855		
4,000	7,000	23,000	6,000	2,000	68,000		
7,000	9,000	25,000	7,500	6,500			
41,000			14,000		1,848,855	470,691	58,917

B. RÉCAPITULATION DES DÉPENSES D'ENTRETIEN ET D'EXPLOITATION.

NATURE DES DÉPENSES.	SECTION DE MALINES A. BRUXELLES.		SECTION DE MALINES A ANVERS.	SECTION DE MALINES A TERNON E.	STATIONS, ET DÉPENDANCES FILLES.		MATÉRIEL DES TRANSPORTS.			TOTAL GÉNÉRAL.
	DU 1 ^{er} MAI 1835 AU 1 ^{er} MAI 1836.	DU 1 ^{er} MAI 1836 AU 1 ^{er} JANV. 1837.	DU 1 ^{er} MAI 1836 AU 1 ^{er} JANV. 1837.	A PARTIR DE DÉC. 1836.	DU 1 ^{er} MAI 1835 AU 1 ^{er} MAI 1836.	DU 1 ^{er} MAI 1836 AU 1 ^{er} JANV. 1837.	DU 1 ^{er} NOV. 1834. AU 1 ^{er} MAI 1835.	DU 1 ^{er} MAI 1835 AU 1 ^{er} MAI 1836.	DU 1 ^{er} MAI 1836 AU 1 ^{er} JANV. 1837	
	ROUTE PROPREMENT DITE.									
Police et surveillance de la route, salaire des gardes, service des barrières . . .	12,193 05	9,038 40	19,905 58	"	"	"	"	"	"	"
Main-d'œuvre des ateliers ambulants pour l'entretien du railway	23,736 43	15,166 65	24,645 73	"	"	"	"	"	"	"
Entretien et manœuvre des ponts tournants de la Nèthe et du canal de Louvain	"	"	2,203 53	"	"	"	"	"	"	"
Ouvrages divers pour terrassements, pavages, plantations, etc.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Fournitures et réparation d'outils pour les ateliers ambulants et le service des gardes	3,599 22	2,483 51	1,868 52	"	"	"	"	"	"	141,527 48
Fourniture de sable et moellons ou gravier pour l'entretien du railway	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Délivrance de fers et bois pour rechange, sans réduction de la valeur des matériaux retirés de la route . . .	2,118 00	1,638 00	930 86	"	"	"	"	"	"	"
Frais de direction, conduite et surveillance de la route	13,000 00	9,000 00	9,000 00	"	"	"	"	"	"	"
STATIONS ET DÉPENDANCES.										
Travaux d'entretien aux bâtiments et clôtures	"	"	"	"	1,260 14	564 76	"	"	"	1,824 90
MATÉRIEL DES TRANSPORTS.										
Main-d'œuvre des ateliers de réparation.	"	"	"	"	"	"	518 82	29,535 14	36,302 74	"
Fournitures diverses et pièces de rechange pour l'entretien du matériel sans déduction de la valeur des objets retirés du service	"	"	"	"	"	"	"	18,500 00	29,522 92	"
<i>Consommations; fournitures diverses.</i>										
Combustible pour locomotives.	"	"	"	"	"	"	700 00	43,554 60	54,484 98	"
Id. pour les ateliers et forges.	"	"	"	"	"	"	"	1,171 50	2,587 95	"
Id. pour les bureaux de recettes	"	"	"	"	"	"	"	639 00	479 25	293,197 86
Graisse, huile pour locomotives et voitures	"	"	"	"	"	"	"	6,500 00	10,935 43	"
Nettoyage, savon, brosses, éponges, etc	"	"	"	"	"	"	"	630 00	1,053 26	"
Éclairage des stations, ateliers et convois	"	"	"	"	"	"	"	1,100 00	743 32	"
Gages des machinistes	"	"	"	"	"	"	2,932 68	11,805 35	16,450 92	"
Frais de direction, conduite et surveillance pour l'entretien, exploitation des stations, ateliers et matériel	"	"	"	"	"	"	"	8,000 00	15,000 00	"
TOTAUX	54,646 70	37,326 56	49,554 22	<i>P^r mémoire.</i>	1,260 14	564 76	4,151 50	121,485 59	167,560 77	436,550 24

C.

CHEMIN DE FER.

DIRECTION DES TRAVAUX.

INGÉNIEURS EN CHEF DIRECTEURS. } SIMONS, P.
DE RIDDER, G.

Répartition

PAR SECTION OU PAR SERVICE SPÉCIAL, AU 31 DÉCEMBRE 1836,

DU PERSONNEL ATTACHÉ A LA DIRECTION DES TRAVAUX.

CONDUITE ET SURVEILLANCE DES TRAVAUX POUR LA ROUTE PROPREMENT DITE.

<i>Section de Malines à Bruxelles.</i>	{ Travaux d'entretien et d'amélioration.	{ 1 Conducteur chef. VAN MOERE, B. 2 Surveillants des travaux.
<i>Section de Malines à Anvers.</i>	{ Travaux d'achèvement et d'entretien.	{ 1 Surveillant chef de service. 4 Surveillants des travaux.
<i>Section de Malines à Termonde.</i>	Travaux d'établissement.	{ 1 Ingénieur DESART H.-G. 2 Conducteurs { UBAGHS, J.-G. 8 Surveillants des travaux { BOUSSEAU, F.-V.
<i>Section de Louvain à Tirlemont.</i>	{ Travaux d'établissement de la route.	{ 1 Conducteur faisant fonction d'ingénieur. DELHOUGNE, V. 4 Surveillants des travaux.
	{ Construction de la galerie souterraine de Cumplich.	{ 1 Conducteur faisant fonction d'ingénieur. STEVENS, L. 13 Surveillants des travaux.

<i>Section de Tirlemont à Waremme.</i>	Travaux d'établissement.	{ 1 Ingénieur MAES-DEZUTTER. 1 Conducteur. DANDELIN, Y. 4 Surveillants des travaux.
<i>Section de Malines à Louvain.</i>	Travaux d'établissement.	{ 1 Ingénieur MENU, L. 2 Conducteurs { DE RIDDER, L. MOTTEQUIN, P.-J. 4 Surveillants des travaux.
<i>Section de Termonde à Gand.</i>	Travaux d'établissement.	{ 1 Conducteur faisant fonction d'ingén ^r . PATERNOSTRE, F. 2 Conducteurs. { LECIERCQ, F. VERDONCK, A. 3 Surveillants des travaux.
<i>Section de Waremme à Ans.</i>	Travaux d'établissement.	{ 1 Ingénieur. MAES-DEZUTTER (déjà cité). 4 Surveillants des travaux.
<i>Section de Gand à Bruges.</i>	Travaux d'établissement.	{ 1 Cond ^r faisant fonction d'ingén ^r . STEVENS (déjà cité). 1 Conducteur. WANTZEL, CH. 2 Surveillants des travaux.
<i>Section de Bruxelles à Tubise.</i>	Travaux d'établissement.	{ 1 Ingénieur PETITJEAN, J. 2 Surveillants des travaux.
<i>Section d'Ans à la Meuse.</i>	{ Travaux préparatoires pour la mise à exécution des plans inclinés.	{ 1 Ingénieur. MAUS, M. 5 Surveillants des travaux.
<i>Section de Liège à Verviers.</i>	{ Travaux préparatoires pour la mise à exécution.	{ 1 Conducteur faisant fonction d'ingénieur . HANQUET, V. 3 Conducteurs. { HAÏNNAY, J.-B. VAN ESSCHEN, G. SIMON, T.-H. 6 Surveillants des travaux.
<i>Section de Bruges à Ostende.</i>	{ Travaux préparatoires pour la mise à exécution.	{ 1 Cond ^r faisant fonction d'ingén ^r . STEVENS (déjà cité). 1 Surveillant des travaux.
<i>Travaux spéciaux sur les diverses sections.</i>	{ Grands ponts, ponts tour- nants, mécanismes. Vérification et surveillance générale de la pose du railway.	{ 2 Conducteurs faisant fonction d'ingén ^{rs} { DE RIDDER, F. PONCELET, A. 1 Conducteur chef. STOBART, TH.

PROJETS A L'ÉTUDE.

Section de Verviers à la frontière de Prusse.	}	Direction générale.
Route de Gand vers Lille par Courtrai.		
Id. Bruxelles vers Valenciennes par Mons.		
Embranchement de Duffel à Lierre.		
Id. Courtrai à Tournai.		
Id. Diest et St-Trond.		

CONDUITE ET SURVEILLANCE DES TRAVAUX POUR LES STATIONS, DÉPENDANCES ET MATÉRIEL DES TRANSPORTS.

<i>Station de Bruxelles.</i>	{ Construction des bâtiments et dépendances.	{ 1 Conducteur VAN MEUS, J.-E. 1 Surveillant des travaux.
<i>Station centrale de Malines.</i>	{ Construction des bâtiments et dépendances.	{ 1 Cond' faisant fonction d'ingén'. PONCELET (déjà cité). 3 Surveillants des travaux.
<i>Matériel des transports.</i>	{ Construction, Exploitation et Entretien.	{ 1 Ingénieur faisant fonction d'ingénieur en chef. CABRY, H. 1 Conducteur faisant fonction d'ingénieur. RAGHENO, P. 1 Conducteur. FISCHER, F. 5 Surveillants des travaux.

ADMINISTRATION CENTRALE.

<i>Service général.</i>	{ Ingénieur GROSFILS, G. Chef comptable CUYLITS, J. Conducteur archiviste. DELWARDE, R.
<i>Expédition des affaires courantes.</i>	{ Commis, 1 ^e division DURUISSON, J. Id. 2 ^e VAN MOORSEL, L. 10 calculateurs, dessinateurs, expéditionnaires.

APPENDICE.

N^o 1.

ÉTAT du service des locomotives, du 1^{er} mai 1835 au 1^{er} mai 1836, pour l'exploitation de la section d'essai de Bruxelles à Malines.

NOMS DES MACHINES.	NOMBRE DE VOYAGES PAR MOIS.												NOMBRE DE VOYAGES PAR MACHINE.	Durée moyenne du trajet, compris haltes et retards. (a)	DISTANCE TOTALE PARCOURUE.	VITESSE MOYENNE A L'HEURE.	OBSERVATIONS.
	MAY.	JUN.	JUILLET	AOUT.	SEPT.	OCTOB.	NOV.	DÉC.	JANV.	FÉVR.	MARS.	AVRIL.					
STEPHENSON.....	155	145	145	152	182	80	30	32	150	40	144	14	1,319	Minutes.	Lignes de 5,000 ^{es}	Mètres	(a) Halte d'abordage à la station de Vilvorde. (b) A partir du mois d'octobre, cette machine a été employée au service des travaux sur la section d'Anvers. (c) Non compris les voyages pour service extraordinaire. (d) La plus courte durée du trajet a été de 27' répondant à 43 km. à l'heure.
LA FLÈCHE.....	75	140	140	118	175	94	70	110	102	14	134	158	1,330	33	5,294	32	
L'ÉLÉPHANT.....	10	15	15	50	6	"	"	"	"	"	"	"	96	42	385	28 ^(b)	
LA RAPIDE.....	"	"	12	2	10	"	122	80	"	34	16	30	306	36	1,228	33	
L'ÉCLAIR.....	"	"	"	6	40	168	78	"	50	84	"	40	466	36	1,870	33 ¹ / ₂	
LE BELGE.....	"	"	"	"	"	"	"	3	10	84	18	58	173	37	694	32 ¹ / ₂	
TOTAUX.....	240	300	312	328	413	342	300	275	312	256	312	300	3,690 (c)	36 ^(d)	Heures 14,810	km. 33	
<i>Passagers transportés :</i>																	
Nombre total par mois.....	33,287	52,543	77,702	72,381	72,522	50,829	33,187	28,988	28,709	30,859	34,707	47,496	Total des passagers pendant l'année.....		563,210.		
Nombre moyen par voyage...	138	175	249	221	176	148	111	105	92	116	111	158	Moyenne générale par voyage.....		152.		

N° 2.

ÉTAT du service des locomotives, du 1^{er} mai 1836 au 1^{er} janvier 1837, pour l'exploitation du chemin de fer de Bruxelles à Anvers.

MACHINES.			NOMBRE DE VOYAGES PAR MOIS.								NOMBRE DE VOYAGES PAR MACHINE.	DURÉE MOYENNE DU TRAJET, HALTES ET RETARDS COMPRIS (a).		DISTANCE TOTALE PARCOURUE.	VITESSE MOYENNE A L'HEURE.	OBSERVATIONS.	
NOMS.	DIAMÈTRE.		CONSTRUCTEURS.	MAY.	JUIN.	JUILLET.	AOÛT.	SEPT.	OCTOB.	NOV.		DÉC.	de Bruxelles à Anvers.				d'Anvers à Bruxelles.
	CYLINDRES.	ROUES motrices.									Minutes.			Lignes de 5,000 ^m .	Kilomètres.		
STEPHENSON	11	60	R. Stephenson et Co	60	54	17	54	43	40	32	28	328	88	92	2,388	29 $\frac{1}{2}$	(a) Haltes d'abordage aux stations de Vilvorde, Duffel et Vieu-Dieu, et de prise d'eau et croisement de convois à Malines.
LA FLÈCHE	11	60	Id	54	27	32	76	20	26	37	33	305	86	92	2,686	29 $\frac{1}{4}$	
L'ÉLÉPHANT (b)	14	54	Id	6	"	"	"	"	"	"	"	6	125	108	53	23	
LA RAPIDE	11	60	Id	39	72	60	62	62	47	47	25	414	88	90	3,645	29 $\frac{1}{2}$	
L'ÉCLAIR	11	60	Id	89	65	78	73	70	50	49	27	501	85	87	4,412	30 $\frac{1}{4}$	
LE BELGE	11	60	J. Cockerill.	43	38	29	44	21	17	27	28	247	90	90	2,175	29 $\frac{1}{2}$	
L'ANVERSOISE	11	60	Id	51	81	36	24	33	42	20	27	314	89	92	2,765	29	
HERCULE (c)	14	54	Stephenson.	6	"	"	"	"	"	"	"	6	119	127	53	22	
L'ESCAUT	11	60	Cockerill.	"	26	94	46	52	42	41	65	366	89	95	3,225	28 $\frac{2}{3}$	
LE SOLEIL	11	60	Stephenson.	"	"	58	17	76	56	40	42	289	86	91	2,545	29 $\frac{2}{3}$	
LE PROCRÈS	12	60	Id	"	"	"	1	"	"	"	22	23	94	110	262	26	
BATART	11	60	Cockerill.	"	"	"	"	"	"	8	12	20	89	100	176	28 $\frac{1}{2}$	
TOTAL				348	363	404	397	377	320	301	309	2,819 (d)	90 (e)		Lignes 24,825	km 29	
Passagers transportés				Nombre total par mois 101479 98,529 112837 119754 103086 90,440 56,116 47,304 Nombre moyen par voyage 291 271 279 302 273 283 186 153								Total des passagers pour les huit mois 729,543		Moyenne générale par voyage 258			

25

(97)

N^o 3.

TABLEAU du mouvement des voyageurs par classe de voitures, indiquant le produit moyen du tarif par lieue de 5,000 mètres.

	CLASSES DE VOITURES.	NOMBRE DE VOYAGEURS.			PRODUIT BRUT.		TARIF.		PRODUIT MOYEN PAR VOYAGEUR ET PAR LIEUE DE 5,000 MÈTRES.	OBSERVATIONS.	
		Parcourant la distance entière.	Parcourant des distances inter- médiaires.	TOTAL.	TOTAL.	Moyen par voyageur	Parcours entier.	Parcours inter- médiaire.			
Exploitation de la section de MALINES A BRUXELLES, du 7 mai 1835 au 3 mai 1836.	Berlines	5,318	222	5,540	fr. 13,628	2 46	2 50	1 50	0 60	Une station intermédiaire étant éta- blie à Vilvorde.	
	Diligences	26,950	1,880	28,830	42,305	1 46	1 50	1 00	0 36		
	Chars à bancs et Waggons couverts.)	109,012	12,092	121,104	110,790	0 91	1 00	0 75	0 23		
	Waggons	333,090	74,646	407,736	192,671	0 47	0 75	0 50	0 12		
	TOTAUX de la 1 ^{re} année.....	474,370	88,840	563,210(a)	359,394	0 63	0 50	0 35	0 15		(a) Équivalant à 518,790 voyageurs ayant parcouru la route entière.
Exploitation de la route de BRUXELLES A ANVERS, du 4 mai 1836 au 31 déc. d ^e .	Berlines	9,961	2,164	12,125	38,110	3 14	3 50	1 50	0 35	Les stations intermédiaires ayant lieu à Malines, Vilvorde, Duffel et Vieu- Dieu.	
	Diligences	23,577	9,463	33,040	80,203	2 42	3 00	1 00	0 27		
	Chars à bancs.....	98,154	77,336	175,490	250,443	1 42	2 60	0 70	0 16		
	Waggons.....	221,022	287,863	508,890	365,980	0 75	1 20	0 35	0 08 $\frac{1}{2}$		
	TOTAUX des 8 premiers mois de la 2 ^e année.....	352,714	376,831	729,545(b)	734,736	1 00			0 11 $\frac{1}{2}$		(b) Équivalant à 541,129 voyageurs ayant parcouru la route entière.

Parallèle des dépenses, mouvement des transports, péages et bénéfices

ENTRE LE CHEMIN DE FER BELGE ET LE RAILWAY DE MANCHESTER ET LIVERPOOL.

ÉPOQUES D'EXPLOITATION.	DÉPENSES D'ÉTABLISSEMENT.				MOUVEMENT DES TRANSPORTS.				DÉPENSES D'ENTRETIEN ET DE CONSOMMATION.				FRAIS DE PERCEPTION.				TOTAL MOYEN DES DÉPENSES D'EXPLOITATION PAR LIEU DE 5,000 MÈTRES.				TAXES ET DROITS.				PRODUIT BRUT DES RECETTES.				BÉNÉFICE.				Observations.
	ROUTE PROPRIÉTÉ DITE.	STATIONS ET MATÉRIEL.	MONTANT TOTAL.	MOYENNE PAR LIEU DE 5,000 MÈTRES.	VOYAGEURS.		MARCHANDISES ET HOUILLES.		DE LA ROUTE PROPRIÉTÉ DITE.		DU MATÉRIEL DES TRANSP.		DES RECETTES.		TOTAL MOYEN DES DÉPENSES D'EXPLOITATION PAR LIEU DE 5,000 MÈTRES.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.						
					Nombre par convoi.	TONNAGE.	TONNAGE.	TONNAGE.	TONNAGE.	TONNAGE.	Par voyag'.	Par tonneau.	Par voyag'.	Par tonneau.	Par voyag'.	Par tonneau.	Par voyag'.	Par tonneau.	Par voyag'.	Par tonneau.	Par voyag'.	Par tonneau.	Par voyag'.	Par tonneau.	Par voyag'.	Par tonneau.	Par voyag'.	Par tonneau.	Par voyag'.	Par tonneau.			
CHEMIN DE FER. Section de Malines à Bruxelles.	1 ^{re} ANNÉE. Du 1 ^{er} mai 1835 au 1 ^{er} mai 1836.	1,290,381	625,000 (a)	1,915,381	470,600	518,790	140	Pour mém.	54,647	2 1/2	"	122,746	6	"	30,000	1 1/2	"	10	"	Nihil.	"	"	389,394	17 1/3	"	7 1/2	"	8 0/0	(a) Non compris la partie des dépenses d'établissement de la station centrale et du matériel des transports appartenant au service de l'exploitation des routes de Malines vers Liège et Ostende.				
	2 ^e ANNÉE. (Les 8 premiers mois.) Du 1 ^{er} mai 1836 au 1 ^{er} janvier 1837.	3,513,198	1,515,000 (a)	5,028,198	579,400	541,129	191	Pour mém.	86,881	2	"	168,126	3 1/2	"	40,000	1	"	6 1/2	"	Id.	"	"	734,736	15 1/4	"	9	"	16 1/2 0/0		(b) Non compris les frais de la procédure parlementaire pour obtention de l'acte de concession, s'élevant à liv. sterl. 28,465-6-11.			
	Du 16 septembre 1830 au 1 ^{er} janvier 1831.	654,000	135,000	789,000	2,012,000	71,951	100	Pour mém.	Pour mém.	"	"	Pour mém.	"	"	Pour mém.	"	"	"	"	Pour mém.	"	"	Pour mém.	"	"	"	"	6 3/4 0/0			(c) Dans l'indication du nombre des voyageurs sur le railway anglais, on n'a pas eu égard comme pour le chemin belge (Voir tableau n° 3.), au nombre de voyageurs qui n'ont parcouru que des distances partielles. On les a tous considérés comme transportés sur la distance entière, d'où les moyennes de dépenses et de bénéfices par lieue indiquées ci-contre, restent au dessous de la réalité pour le chemin anglais.		
1 ^{re} ANNÉE. 1 ^{er} et 2 ^e semestre 1831, ensemble.	660,000	210,000	870,000	445,047	77	156,500	30	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	165,800	57	108	"	"	9 0/0	(d) Des trois sommes portées pour chaque année à la colonne des frais de perception, la 1 ^{re} comprend les traitements des receveurs, gardes-convois, frais de bureau, etc.; la 2 ^e , les dépenses du camionnage pour le transport des marchandises à domicile; la 3 ^e , les indemnités payées pour avaries de marchandises et bagages.					
RAILWAY DE LIVERPOOL. 1 ^{re} ANNÉE. 1 ^{er} et 2 ^e semestre 1832, id.	680,000	280,000	960,000	356,945	60	221,430	50	19,722	8 1/2	12 1/2	31,234	12	16	7,024 16,399 74 3/4	3 1/4	19	24 1/2	47 3/4	6,782	1 1/2	8	155,600	59	86	26	38	8 1/2 0/0		(e) Non compris les sommes payées pour intérêts de l'emprunt supplémentaire, ni celles pour achat de locomotives neuves qui se trouvent reportées dans le capital d'établissement du matériel des transports; d'où résulte que le montant des dépenses d'exploitation ajouté à celui des taxes et droits diffère du produit brut des recettes, d'une quantité plus forte que le chiffre des bénéfices renseignés par les comptes de la compagnie. (Voir ses rapports semestriels publiés.)				
3 ^e ANNÉE. 1 ^{er} et 2 ^e semestre 1833, id.	700,000	350,000	1,050,000	386,492	80	271,210	56	18,950	7	8 1/4	39,472	13	17 1/2	7,697 18,242 1,438	8	12 1/2	23	38 3/5	11,527	3 1/2	5 1/2	183,300	65	81	31	21	9 1/2 0/0						
4 ^e ANNÉE. 1 ^{er} et 2 ^e semestre 1834, id.	700,000	456,563	1,156,563	436,637	62	300,000	57	23,881	6 1/2	10	48,307	14	17 1/2	7,911 19,440 872	2 1/2	12	23 1/2	39 3/4	11,299	8 1/2	4	199,700	64	77	28	23	9 0/0						
5 ^e ANNÉE. 1 ^{er} et 2 ^e semestre 1835, id.	700,000	495,156	1,195,156	3,179,000	473,847	75	330,000	63	20,787	6	7 1/2	48,414	12	17 1/2	8,000 20,919 3,505	3 1/2	19 1/2	21 3/4	44	12,825	2 1/2	4 1/2	217,400	64	70	31	24	9 1/2 0/0					

Conséquences du parallèle ci-dessus et résultats généraux de l'établissement du chemin de fer exécuté par l'État.

La comparaison des données respectives concernant ces deux entreprises, extraites de notre compte rendu et des rapports semestriels des directeurs de la Compagnie de Liverpool, démontre à l'évidence l'excellence du système de construction adopté pour le chemin de fer décrété par la loi du 1^{er} mai 1834, et le bienfait attaché à l'exécution par l'État.

En effet, tandis qu'en Belgique les éléments les plus importants de la construction et de l'exploitation, le fer, la houille, les machines, sont encore d'un prix plus élevé qu'en Angleterre, le public ne paie chez nous, pour la jouissance du chemin de fer, que le quart environ de ce qu'on paie, pour la même distance, sur le railway de Liverpool, railway qui, jusqu'aujourd'hui, a servi de modèle pour toutes les entreprises du même genre. Et cependant, malgré la modicité inouïe du prix moyen de parcours du railway belge, le taux de l'intérêt des capitaux engagés est presque double de celui obtenu par la compagnie anglaise.

Ce résultat, tout à fait remarquable, doit être attribué principalement à ce qu'on a su profiter de l'expérience si chèrement achetée par la Compagnie de Liverpool; à ce qu'on a recherché et suivi strictement les conseils de M. Stephenson; enfin, à ce qu'on a su écarter les prétendues améliorations que d'autres voulaient apporter à son système. — C'est aux conseils éclairés de cet habile ingénieur sur la concordance de la construction d'un railway avec le matériel des transports, qu'on doit l'économie presque inconcevable des frais d'entretien et d'exploitation de la route belge; frais qui ne s'élèvent qu'au tiers des dépenses de même nature nécessitées sur celle de Liverpool à Manchester, où, à la vérité, le mouvement commercial, voyageurs et marchandises, est plus considérable, mais dont le roulage n'est guère plus actif, plus fatigant, si l'on considère qu'il se répartit sur deux voies dont les ornières sont d'ailleurs d'un poids plus considérable. La sage économie apportée dans l'établissement du chemin de fer belge éclairera sans doute les États voisins sur le véritable coût d'un chemin de fer, et hâtera l'ouverture de ces communications promptes et économiques.

Tandis que les populations de Manchester et Liverpool de plus de 400,000 âmes ne fournissent annuellement à leur chemin de fer que 4 à 500,000 voyageurs, on voit qu'en Belgique, grâce au bas prix des transports, Anvers et Bruxelles, d'une population beaucoup moins considérable, donnent un mouvement à peu près double de voyageurs. Déjà dès la première année, le chemin de fer, n'aboutissant encore qu'à Malines, avait transporté plus de voyageurs que le railway de Liverpool dans les années les plus florissantes.

PÉAGES COMPARÉS, RÉSULTAT DE L'EXÉCUTION PAR L'ÉTAT OU PAR DES COMPAGNIES.

AVANTAGES GÉNÉRAUX.

Admettant volontiers qu'une société concessionnaire eût exécuté la route d'Anvers à Bruxelles en aussi peu de temps et aussi économiquement qu'elle vient de l'être par les soins de l'État, nous demanderons ce que seraient devenus les intérêts du public, ce qu'il paierait sous une compagnie concessionnaire?

Pour répondre à cette question, sans nous arrêter au prix exorbitant des places sur le chemin anglais de 56 à 70 centimes par lieue, ni au tarif accordé à la société concessionnaire du chemin de fer de Paris à Saint-Germain, d'après lequel les voyageurs paieront 40 centimes par lieue, nous n'avons besoin que de rappeler ici que ce même railway d'Anvers à Bruxelles fut, en 1832, demandé en concession par une société particulière sur un tarif qui imposait à perpétuité aux voyageurs un péage de 36 centimes par lieue, c'est-à-dire, un péage beaucoup plus élevé que celui actuel qu'on a l'espoir de pouvoir diminuer encore. Cependant, avec le péage demandé, la société ne s'engageait à faire le trajet de Bruxelles à Anvers qu'en 100 minutes, tandis que l'administration l'effectue déjà aujourd'hui en moins de 90 minutes, malgré la perte de temps de l'attente respective des convois à Malines pendant l'achèvement de la 2^e voie.

Aux bénéfices directs pour le public et le trésor, que nous venons d'énumérer et qui résultent incontestablement de l'exécution du chemin de fer par l'État, on peut encore ajouter, comme complément, les avantages généraux résumés ci-après :

- 1^o Les travaux d'établissement effectués jusqu'aujourd'hui ont déjà répandu dans la classe ouvrière, sans avoir grevé d'aucun impôt le contribuable, plus de dix millions de francs en moins de deux années.
- 2^o Ouverture de nouvelles routes, dont les frais d'entretien coûteux, mais ne consistant principalement qu'en main-d'œuvre, tourneront encore entièrement au profit de la classe ouvrière.
- 3^o Création de nouvelles branches d'industrie d'une grande importance pour le pays et dont on exporte déjà les produits à l'étranger : fabrication de rails; construction de machines, locomotives, voitures et waggons.
- 4^o Extension de consommation des houilles et diminution simultanée des frais de transport de ce principal agent de l'industrie.
- 5^o Augmentation déjà sensible dans la valeur des propriétés riveraines du chemin de fer. — Emploi utile donné aux bois d'essence commune.
- 6^o Économie majeure qui permet à la classe la moins aisée, aux journaliers, d'aller, sans perte de temps et presque sans frais, utiliser leur travail loin de leurs habitations.
- 7^o Facilité d'un transport rapide pour les troupes et leur matériel.
- 8^o Assurance d'une régularité constante des transports dans toutes les saisons. — Depuis l'ouverture du chemin de fer, la circulation n'a pas été interrompue un seul jour (1); et plus de 1,300,000 personnes ont été transportées sans le moindre accident quoiqu'un sixième des voyages doive se faire dans l'obscurité.
- 9^o Relations quintuplées entre la capitale, Anvers et la banlieue, d'où activité progressive de l'industrie, du commerce et de la civilisation.

Bruxelles, le 15 février 1837.

Les ingénieurs en chef directeurs,
SIMONS. DE RIDDER.

(1) NOTÉ. Ce n'est que par la coïncidence d'une rupture d'essieu, le soir pendant la tempête extraordinaire des 25 et 26 décembre dernier, que cette fois, alors que toutes les autres communications étaient interceptées, le nombre des voyages s'est trouvé forcément réduit.

MODICITÉ DES PÉAGES ET ÉLEVATION DES BÉNÉFICES.

CONCORDANCE ET ÉCONOMIE DU SYSTÈME DE CONSTRUCTION ET D'EXPLOITATION.

INFLUENCE DU PRIX DES TRANSPORTS SUR LE MOUVEMENT DE LA CIRCULATION.

SPECIMEN

DE CAHIERS DES CHARGES

ET DE SOUMISSIONS,

SERVANT DE BASE AUX ENTREPRISES DU CHEMIN DE FER.

MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR.

CHEMIN DE FER. — LOI DU 1^{er} MAI 1834.

Devis et Cahier des charges pour l'entreprise des terrassements et ouvrages d'art à exécuter sur la section de Termonde à Gand.

CHAPITRE PREMIER.

DÉSIGNATION DES OUVRAGES.

ARTICLE PREMIER.

L'entreprise a pour objet l'établissement du corps de la nouvelle route, à partir de Termonde à la chaussée de Bruxelles, jusqu'aux remparts de la ville de Gand.

Les travaux compris dans cette entreprise consistent :

1^o Dans l'exécution des terrassements ordinaires, tant pour le chemin proprement dit, que pour le redressement et les abords des communications ou cours d'eau rencontrés ;

2^o Dans la construction des ouvrages d'art, tels qu'un pont fixe sur l'Escaut aux abords de Gand, un pont tournant sur la Dendre, ponts pour la traversée de chemins, pontceaux et aqueducs pour le passage des ruisseaux et fossés.

§ 1^{er}. *Terrassements.*

ART. 2.

Les travaux de terrassements seront exécutés conformément aux tracés et profils approuvés et d'après les indications spéciales qui seront données à l'entrepreneur.

ART. 3.

La largeur ordinaire des déblais au plafond sera de neuf mètres, et celle des remblais de huit mètres au couronnement.

ART. 4

L'inclinaison des talus , dans les levées comme dans les tranchées , et les dimensions des fossés , dont le chemin sera bordé partout où de besoin , seront réglées proportionnellement à la hauteur des déblais ou remblais , d'après la nature des terres et les localités.

ART. 5.

L'axe de la route et des contrefossés , ainsi que les lignes extérieures des emprises , seront déterminées sur le terrain par l'administration , au moyen de repères et piquets numérotés correspondant aux indications des plans et profils qui seront délivrés pour l'exécution à l'entrepreneur.

ART. 6.

Les remblais s'éleveront généralement par couches de trente à quarante centimètres au plus ; un dommage spécial sera , en tant que de besoin , ordonné et réglé par l'administration.

ART. 7.

Les terrassements seront exécutés et achevés avec les soins nécessaires , et devront présenter , lors de la réception définitive , les niveaux et talus réguliers indiqués aux profils aussi bien pour les contre-fossés , dépôts ou emprunts ; que pour la route elle-même.

ART. 8.

L'administration désignera successivement le mouvement des terrasses , les cubes , les lieux d'extraction et d'emploi.

ART. 9.

Tous dégâts aux propriétés riveraines par suite des dépôts extérieurs ou emprunts de terre en dehors des lignes d'emprises , obstructions non autorisées de cours d'eau ou chemins existants , seront à la charge de l'entrepreneur.

ART. 10.

Pour faciliter les transports de terre à distance dans les grands déblais ou remblais , l'administration confiera successivement à l'entrepreneur les quantités nécessaires d'ornières , coussinets , clefs et chevilles en fer et traverses en bois , destinés à la route en fer , dont l'entrepreneur deviendra responsable , qu'il devra entretenir à ses frais et restituer dans l'état primitif , sauf les détériorations résultantes de l'usure par roulage , ou remplacer à neuf , s'il y a lieu , après l'exécution des travaux . Le redressement éventuel des ornières , clefs et chevilles , ne pourra avoir lieu qu'à chaud et sous la surveillance de la direction .

Tout le matériel confié ainsi à l'entrepreneur lui sera délivré , et devra être rapporté par lui , dans les magasins ou dépôts de l'administration , à Termonde .

§ II. *Ouvrages d'art.*

ART. 11.

Les ponts et autres ouvrages d'art seront exécutés conformément aux plans et détails approuvés , qui seront délivrés pour exécution à l'entrepreneur.

ART. 12.

Les ouvrages d'art seront successivement entrepris dans la quinzaine qui suivra la remise, à l'entrepreneur, des plans et métrés particuliers.

ART. 13.

Les matériaux devront être conduits en temps utile à pied d'œuvre, et ne pourront être employés qu'après avoir été reçus par l'administration.

ART. 14.

Les fouilles seront ouvertes sur les dimensions et les profondeurs ordonnées et seront maintenues à sec aussi longtemps que de besoin.

Les épaissements ne seront commencés que pour autant qu'il ait été dûment constaté que les approvisionnements nécessaires et les ateliers suffisants pour la promptitude des travaux soient convenablement assurés.

ART. 15.

La maçonnerie de fondation sera généralement construite en moellons bruts dégagés de tout bousin et arrasés en briquillons, par couche de 25 à 30 centimètres; le premier lit étant solidement affermi par un battage à la dame.

ART. 16.

La maçonnerie en élévation sera construite, en général, en briques de Rupelmonde, de première qualité, bien formées et bien cuites, et dont les plus belles seront spécialement choisies pour être employées en parement extérieur.

ART. 17.

Les angles, voussoirs ou parements extérieurs, seront en pierre blanche ou pierre bleue; les tablettes et cordons seront en pierre bleue; cet appareil sera franc et sans défaut, taillé conformément aux épures, proprement ciselé sur la face et sans aucun démaigrissement ni écornure dans les joints.

ART. 18.

La chaux sera nécessairement hydraulique; elle devra être conduite et conservée vive à pied d'œuvre jusqu'au moment de la fabrication des mortiers.

Le sable destiné aux mélanges ne pourra contenir aucune partie terreuse.

ART. 19.

Le mortier ordinaire sera généralement composé de moitié chaux éteinte et moitié sable; il sera bien corroyé et devra être rebattu à plusieurs reprises avant l'emploi. Pour chappe de voûte et rejointoiement, le mortier de ciment sera préparé dans la proportion de cinq parties de chaux, deux de cendres de houille et deux de briques dures et pulvérisées.

ART. 20.

Les bois de charpente qui seraient jugés nécessaires pour les fondations, seront fournis suivant les équarrissages demandés, sains et de droit fil, sans flache, aubier, nœuds vicieux, ni autres défauts.

ART. 21.

Le fer pour garde-corps, boulons, etc., sera de première qualité, travaillé et ajusté avec soin.

ART. 22.

L'entrepreneur exécutera, conformément aux ordres qui lui seront donnés, le pavage en grès neufs à fournir, ou en matériaux de réemploi déjà existants sur les lieux, de toutes les parties de routes ou chemins rencontrés ou modifiés par la traversée de la route en fer.

Les pavés neufs à fournir auront 14 à 16 centimètres à la tête sur 13 à 15 d'assiette, et 16 à 18 de hauteur; les pavés et bordures provenant du démontage de ces chaussées ou chemins pourront être réemployés si l'administration l'ordonne.

ART. 23.

Tous les ouvrages d'art, quels qu'ils soient, seront exécutés avec soin conformément aux règles de l'art et de la bonne construction; les qualités relatives des matériaux qui seront mis en œuvre devront nécessairement être les meilleures reconnues dans le commerce.

CHAPITRE II.

ÉPOQUES D'OUVERTURE ET D'ACHÈVEMENT DES TRAVAUX.

ART. 24.

Les travaux composant la présente entreprise doivent être successivement commencés aux époques à convenir, ou qui seront prescrites par l'administration; et ils seront poussés avec l'activité nécessaire, pour être complètement terminés avant le 1^{er} février 1837.

Pour assurer l'exécution de cette clause, la valeur des ouvrages et approvisionnements effectués devra être proportionnelle au temps écoulé, depuis l'approbation de l'adjudication.

ART. 25.

Si par nonchalance, impéritie ou insolvabilité de l'entrepreneur, des travaux venaient à languir, l'administration serait en droit de se procurer et d'employer les matériaux, ouvriers ou équipages nécessaires à la marche régulière des ouvrages; et ce aux frais de l'entrepreneur et à quelque prix que ce puisse être.

ART. 26.

Provisoirement, et en attendant l'achèvement total, les talus dans les tranchées seront coupés aussi raides que la consistance du terrain le permettra, et le redressement des talus dans les levées pourra être également suspendu jusqu'alors.

ART. 27.

Pendant les six mois qui suivront l'achèvement général des travaux, l'entrepreneur sera responsable de la solidité de ses ouvrages, et devra, au fur et à mesure, faire les

réparations qui seraient nécessitées par des fautes de construction; il devra également maintenir en bon état les ponts, pontceaux et aqueducs, et conserver dans leur état normal les talus, rigoles et contre-fossés.

CHAPITRE III.

CONDITIONS GÉNÉRALES.

ART. 28.

Pour garantie de ses engagements l'entrepreneur présentera à l'agrément du Gouvernement deux cautions signataires de la soumission offerte et s'engageant solidairement comme entrepreneurs principaux.

ART. 29.

L'entrepreneur sera tenu de désigner dans l'une des villes de Bruxelles, Termonde ou Gand, un domicile réel ou d'élection, où lui seront adressés, contre reçu, la correspondance, les ordres de service et dispositions relatives à l'objet de son entreprise.

ART. 30.

Il devra diriger lui-même ses travaux, ou faire agréer par l'administration un délégué capable de le représenter, qui ait plein pouvoir d'agir en son nom, de manière qu'aucune opération ne puisse être retardée ou suspendue.

Les sous-traitants que l'entrepreneur s'associerait ne seront point reconnus en cette qualité par l'administration.

ART. 31.

Les ouvriers et commis que l'entrepreneur emploiera devront être en nombre suffisant et avoir, chacun dans son espèce, les qualités requises pour la bonne exécution des travaux. L'entrepreneur répondra de toutes les mal-façons, dégâts ou fraudes que ses ouvriers et employés commettraient.

ART. 32.

Tous outils, ustensiles, machines, brouettes, tombereaux, équipages et hangards nécessaires à l'exécution, ainsi que les planches de roulages, ponts provisoires, cintres de moins de 5 mètres d'ouverture, clôtures, destinés à faciliter ou à assurer le service, sont, sans exception, à la charge de l'entrepreneur, ainsi que l'ajustement et l'entretien des divers objets appartenant à l'administration et qui auront été confiés à l'entrepreneur pour l'exécution de ses travaux.

ART. 33.

Les préposés de l'entrepreneur à la conduite de chaque ouvrage devront, à la réquisition des surveillants des travaux, certifier l'état journalier constatant les arrivages des matériaux et les mutations opérées dans le nombre des ouvriers.

ART. 34.

Les quantités présumées d'ouvrages à exécuter, indiquées au bordereau joint au présent cahier des charges, pourront être augmentées, diminuées ou supprimées en tout ou en partie selon que l'administration le jugera convenable dans ses intérêts, et sans que l'entrepreneur puisse réclamer aucune indemnité de ce chef.

ART. 35.

Les métrés qui doivent servir de base aux états de réception seront dressés en mesure effective, savoir :

a. Pour les terrassements en général, d'après le cube du déblai enlevé et les distances préalablement ordonnées pour le transport ; le relai ordinaire étant compté à 30 mètres en plaine et à 20 mètres en rampe d'un dixième.

b. Pour les ouvrages d'art, ponts, pontceaux et aqueducs, d'après les cubes résultant des plans cotés remis pour exécution à l'entrepreneur.

ART. 36.

A mesure de l'avancement des travaux, dont sera dressé procès-verbal provisoire, des certificats de paiement d'à-compte seront délivrés à l'entrepreneur, et pourront être requis toutes les fois que le montant des ouvrages et fournitures de matériaux dépassera la somme de dix mille francs, et ce jusqu'à concurrence des neuf dixièmes environ de la valeur des ouvrages exécutés ou des matériaux en approvisionnement.

ART. 37.

Le dixième de retenue pour garantie sera remis à l'entrepreneur, six mois après l'achèvement total des travaux de l'entreprise, époque pendant laquelle il devra maintenir les ouvrages compris dans son marché en bon état d'entretien.

ART. 38.

Les mandats de paiement, soit d'à-compte, soit pour solde, payables à vue chez le Directeur du trésor, à Bruxelles, ou dans un autre chef-lieu de province au choix de l'adjudicataire, seront délivrés dans les cinq jours de la réception des certificats de paiement au Ministère de l'Intérieur.

ART. 39.

Tous travaux ou ouvrages exécutés sans autorisation hors des heures habituelles de travail pourront être refusés.

ART. 40.

L'administration se réserve le droit de faire démolir, aux frais de l'entrepreneur, tous ouvrages mal exécutés, ou dont les dimensions ne seraient point conformes aux plans et indications délivrés pour exécution.

Le remboursement des dépenses résultant d'exécution d'office dans ce cas et dans ceux prévus à l'art. 25, s'opérera par retenue sur le plus prochain certificat de paiement à délivrer à l'entrepreneur, ou par recours à charge des cautions solidaires.

ART. 41.

La circulation publique sur les chaussées ou chemins que la nouvelle route traverse doit pouvoir continuer librement pendant toute la durée des travaux à faire pour les ponts, redressements et raccordements ; les endroits où le passage deviendrait dangereux de ce chef pendant la construction, devront être garantis par des garde-corps et éclairés pendant la nuit.

ART. 42.

Les doutes ou contestations qui pourraient s'élever entre l'administration et l'entrepreneur sur l'interprétation des dispositions du présent cahier des charges, seront, à frais communs, soumis et décidés par trois arbitres nommés : le premier par le demandeur, le second par le défendeur et le troisième par les deux arbitres que les parties auront désignés. En cas de désaccord entre ces deux arbitres sur le choix du troisième, il sera nommé par la Cour d'appel de Bruxelles, à la réquisition de la partie la plus diligente. Les trois arbitres ainsi nommés prononceront à la majorité des voix, comme amiables compositeurs, sans forme ni délai de procédure; leur décision sera sans appel, requête civile, ni recours en cassation.

ART. 43.

L'adjudication aura lieu par soumission simple, sur bordereau de prix comprenant, sans exception, les divers travaux qui font l'objet de l'entreprise. Ce bordereau devra être en entier dressé et détaillé, conformément à la formule annexée au présent cahier des charges.

La signature des cautions devra être légalisée par l'autorité compétente.

L'adjudication ne sera définitive qu'après l'approbation du Ministre de l'Intérieur.

ART. 44.

Le Gouvernement acceptera comme adjudicataire le soumissionnaire qui, présentant les garanties suffisantes, aura offert la soumission la plus avantageuse.

ART. 45.

L'entrepreneur sera tenu de faire retirer des bureaux du Gouvernement provincial, les pièces approuvées concernant son entreprise. Il acquittera en même temps les frais d'enregistrement au droit fixe d'un franc, du procès-verbal et de l'acte de cautionnement, ainsi que ceux de timbre desdits actes.

Dressé et proposé à Bruxelles, le 25 février 1836.

L'Ingénieur en chef Directeur des travaux,

DE RIDDER.

Vu et approuvé,

Bruxelles, le 27 février 1836.

Le Ministre de l'Intérieur,

DE THEUX.

Soumission.

Je soussigné
demeurant à
élisant domicile à l'effet des présentes à
chez

rue

n°

Ayant pris connaissance suffisante du devis et cahier des charges arrêté par M. le
Ministre de l'Intérieur, le 27 février 1836, pour l'entreprise des Terrassements et
Ouvrages d'art à exécuter sur la section de Route en Fer de Termonde à Gand ;

Soumissionne par les présentes l'exécution dont il s'agit, aux prix stipulés par nature
d'ouvrages, au Bordereau suivant, m'engageant et m'obligeant expressément à me
conformer en tout aux dites dispositions, que j'accepte, me soumettant sans nul recours ni
exception à toutes et telles mesures qui pourraient être décernées contre moi, pour
l'accomplissement des présentes stipulations, obligeant à cet effet ma personne et mes
biens, et désignant pour mes cautions personnelles et solidaires,

Le Sieur , *demeurant à*
et le Sieur , *demeurant à*
lesquels souscrivent avec moi les présentes.

BORDEREAU de prix pour servir de base à l'entreprise des terrassements et ouvrages d'art à exécuter sur la section de TERMONDE à GAND.

N° D'ORDRE.	MESURE.	DÉSIGNATION PAR NATURE D'OUVRAGE.	PRIX EN TOUTES LETTRES.	APPLICATION DES PRIX DE LA SOUMISSION.	
				Quantités présomées d'ouvrages à exécuter	MONTANT.
TERRASSEMENTS ORDINAIRES.					
		Déblai de terre de toute nature, employé en remblai dans la route, ou déposé sur berges, fouille, transport, régalément, et matériel tout compris.			
1	Le mètre cube.	Transporté à la brouette à un demi-relai (1), ci.		44,600	
2	Idem.	Id. id. à un relai.		4,400	
3	Idem.	Id. id. à un relai et demi		1,000	
4	Idem.	Id. id. à deux relais		1,500	
5	Idem.	Id. id. à trois relais		1,500	
6	Idem.	Id. id. à quatre relais		800	
7	Idem.	Id. id. à cinq relais		700	
8	Idem.	Id. id. à six relais		800	
9	Idem.	Id. id. à sept relais		1,100	
10	Idem.	Transporté au tombereau à 200 mètres.		2,100	
11	Idem.	Id. id. à 300 id.		13,500	
12	Idem.	Id. id. à 400 id.		38,900	
13	Idem.	Id. id. à 500 id.		1,000	
14	Idem.	Id. id. à 600 id.		10,200	
15	Idem.	Id. id. à 700 id.		3,600	
16	Idem.	Id. id. à 800 id.		29,300	
17	Idem.	Id. id. à 900 id.		38,400	
18	Idem.	Transporté sur omières à 1,000 mètres.		3,900	
19	Idem.	Id. id. à 1,200 id.		84,800	
20	Idem.	Id. id. à 1,400 id.		1,000	
21	Idem.	Id. id. à 1,600 id.		2,300	
22	Idem.	Id. id. à 1,800 id.		3,840	
23	Idem.	Id. id. à 2,000 id.		500	
24	Idem.	Id. id. à 2,200 id.		1,000	
25	Idem.	Id. id. à 2,400 id.		11,000	
26	Idem.	Et à plus de 2,400 ^m pour chaque 200 ^m excédants.			

(1) Le relai est compté à raison de 30 mètres de transport en plaine, ou de 20 mètres en rampe de 10 centimètres par mètre. Sont considérés comme transports en plaine, ceux dont l'inclinaison de la rampe ne dépasse pas 2 centimètres par mètre. Les rampes et distances seront calculées à partir des centres de masses transportées.

N° D'ORDRE.	MESURE.	DÉSIGNATION PAR NATURE D'OUVRAGE.	PRIX EN TOUTES LETTRES.	APPLICATION DES PRIX DE LA SOUMISSION.	
				Quantités présomées d'ouvrages à exécuter	MONTANT.
OUVRAGES D'ART.					
27	Le mètre cube.	De déblai en terre de toute nature pour fouille de fondations, employé dans la route ou déposé sur berge, ci.		13,500	
28	La journée de 10 heures de travail.	D'ouvrier employé aux épaissements, compris entretien et fourniture du matériel.		3,300	
29	Le mètre cube.	De maçonnerie de fondation en moëllons bruts et briques.		770	
30	Idem.	De maçonnerie d'élévation et de contrepose en briques.		2,250	
31	Idem.	De pierre blanche pour parement, taille, pose et mortier compris.		72	
32	Idem.	De pierre bleue d'appareil, taille, pose et mortier compris.		126	
33	Le mètre carré.	De rejointoiement en mortier de ciment.		2,700	
34	Idem.	D'enduit de ciment pour chappe de voûte, par couche d'un centimètre		3,500	
35	Le mètre cube.	De charpente de fondation en bois de chêne, ouvré et mis en place (le battage des pilots et palplanches étant payé à part), ci.		80	
36	Idem.	De charpente de fondation en bois de hêtre, ouvré, id. id. id.		150	
37	Idem.	De charpente pour batardeau temporaire, ou cintres de plus de 5 mètres d'ouverture, en bois de toute espèce retournant à l'entrepreneur.		96	
38	La pièce.	Battage de chaque pieu de fondation ou de batardeau, y compris affûtage et façon, savoir : De 4 à 6 mètres de longueur, prenant 4 à 5 mètres de fiche, ci.		270	
39	Idem.	De moins de 4 mètres prenant moins de 3 mètres de fiche, ci.		140	
40	Idem.	Battage de chaque palplanche de plus de 25 centimètres de largeur, y compris clous et façon des rainures : Prenant 2 à 3 mètres de fiche.		300	
41	Idem.	Prenant moins de 2 mètres de fiche.		100	
42	Le kilogramme.	De fer forgé pour garde-corps, boulons, et ajustements et pose compris.		6,800	
43	Idem.	De plomb employé au scellement.		460	
44	Le mètre carré.	De pavage en matériaux neufs, toute fourniture comprise.		1,500	
45	Idem.	De pavage en grès de réemploi avec fourniture de sable neuf, ci.		500	
46	Idem.	De peinture à l'huile, par couche, ci.		200	

Fait à , le 1836.

Signature du soumissionnaire ,

Signatures des cautions ,

MINISTÈRE DE L'INTERIEUR.

CHEMIN DE FER. — LOI DU 1^{er} MAI 1834.

Cahiers des charges et conditions pour la fourniture des bois de fondation du railway, sur la section de Waremme à Liège.

§ 1^{er}. *Description de l'entreprise.*

ARTICLE PREMIER.

Les bois à fournir se composent de pièces équarrées, écorcées ou en grume, qui auront généralement 2,70 de longueur sur au moins 0,32 de largeur à la base et 0,16 de hauteur; cependant une tolérance de 15 centimètres de diminution, sur la longueur de ces pièces, sera accordée à l'égard d'un quart de la fourniture, pour autant que ces pièces présentent alors un excédant de 4 centimètres en largeur et de 2 centimètres en hauteur.

Les souches ou culasses seront admises jusqu'à 50 centimètres en contrebas du fût.

Ces bois seront de produit indigène, sains, sans noeuds vicieux, fentes ou pourritures; l'abattage devra avoir lieu avant le 1^{er} mars prochain.

ART. 2.

La fourniture est divisée comme suit, en vingt lots, qui seront adjugés séparément et par lieux d'approvisionnement, savoir :

LIEUX D'APPROVISIONNEMENTS.	N ^{os} DES LOTS.	NOMBRE DES PIÈCES.	ESSENCES.	ÉPOQUE DES LIVRANCES.	
<i>Contre le tracé de la route en fer, à côté des chemins à indiquer par l'Administration.</i>	1	1,000	Bouleaux, saules montants, ormes, sapins gras, trembles et peupliers des espèces propres pour menuiserie.	Avant le 1 ^{er} avril 1836.	
	2	1,000			
	3	1,000			
	4	1,000			
	5	1,000			
	6	1,000			
	7	1,000			
	8	1,000			
	9	1,000			
	10	1,000			
	11	1,000			
	12	1,000			Frênes.
	13	1,000			
	14	1,000			
	15	1,000			
	16	1,000			Têtards en chêne ou chênes.
	17	1,000			
	18	1,000			
	19	1,000			
	20	1,000			

§ II. Époques et lieux d'approvisionnement, réceptions, paiements.

ART. 3.

La fourniture de chaque lot, rendue aux divers lieux d'approvisionnement, devra être complète aux époques indiquées à l'art. 2; et pour assurer l'exécution de cette clause, la valeur des fournitures partielles devra être au moins proportionnelle au temps écoulé, à compter des vingt jours qui suivront la date de l'approbation des marchés.

ART. 4.

L'administration désignera pour chaque lot un ou plusieurs chantiers de dépôt dans le voisinage de la route en fer, aux abords des endroits indiqués. Arrivés sur ces lieux de dépôt, les bois devront être empilés en tas réguliers, de moins de deux mètres de hauteur par espèce, d'un nombre de pièces déterminé toujours égal et multiple de dix. Chaque pièce devra être marquée du numéro distinctif du lot dont elle fait partie.

ART. 5.

Tous frais et indemnités quelconques relatifs à l'exploitation et au transport jusqu'aux chantiers de dépôt, y compris droits de barrière, droits de ville, ainsi que les frais d'empilement dans les dépôts, sont à la charge de l'entrepreneur.

ART. 6.

Lorsque les quantités approvisionnées s'élèveront environ au tiers du montant de chaque lot, et successivement, l'entrepreneur pourra requérir la réception provisoire, à laquelle, en sa présence, il sera procédé dans les cinq jours de la demande; et immédiatement des certificats de paiement d'à-compte seront délivrés à l'entrepreneur jusqu'à concurrence des quatre cinquièmes environ de la valeur des approvisionnements effectués.

ART. 7.

Les bois qui ne seraient point conformes aux conditions prescrites seront rejetés et remplacés aussitôt.

Les pièces rebutées par l'Administration, pour défaut de qualité ou de dimension, devront être, endéans les deux jours, écartées des chantiers de dépôt, sous peine de 3 francs d'amende pour chaque pièce.

ART. 8.

L'entrepreneur demeurera responsable des bois approvisionnés jusqu'à leur réception définitive, qui sera opérée au moment où l'Administration en disposera, ou au plus tard quinze jours après la dernière réception provisoire.

ART. 9.

Le montant des retenues pour garantie opérées lors des paiements d'à-compte sera ajouté au dernier certificat de paiement qui s'établira, s'il y a lieu, d'après le procès-verbal de réception définitive.

ART. 10.

Les mandats de paiement, soit d'à-compte, soit pour solde, payables à vue chez l'Administrateur du trésor à Bruxelles, seront délivrés dans les cinq jours de la réception des certificats de paiement, au Ministère de l'Intérieur.

§ III. *Conditions générales.*

ART. 11.

Pour garantie de ses engagements, l'entrepreneur présentera, à l'agrément du Gouvernement, deux cautions personnelles et solidaires, qu'il désignera dans sa soumission écrite.

ART. 12.

L'entrepreneur désignera un domicile réel ou d'élection, à Bruxelles, Waremmes ou Liège, où lui sera adressée toute la correspondance relative à son entreprise.

ART. 13.

En cas d'absence, il fera agréer par l'Administration un délégué capable de le représenter et qui ait plein pouvoir d'agir en son nom.

Les sous-traitants que l'entrepreneur s'associerait ne seront point reconnus en cette qualité par l'Administration.

ART. 14.

Dans le cas où l'entrepreneur ne remplirait pas les conditions énoncées au présent cahier des charges, il y sera pourvu par l'Administration, et les frais et dommages quelconques qui en résulteraient, seront retenus de plein droit sur les sommes qui pourraient lui être dues ou seront récupérés sur les cautions.

ART. 15.

Les doutes ou contestations qui pourraient s'élever entre l'Administration et l'entrepreneur sur l'interprétation des dispositions du présent cahier des charges, seront, à frais communs, soumis et décidés par trois arbitres, nommés : le premier par le demandeur, le second par le défendeur, et le troisième par les deux arbitres que les parties auront désignés. En cas de désaccord entre les deux arbitres sur le choix du troisième, il sera nommé par la Cour d'appel de Bruxelles, à la réquisition de la partie la plus diligente. Les trois arbitres ainsi nommés, prononceront à la majorité des voix, comme amiables compositeurs, sans forme ni délai de procédure; leur décision sera sans appel, requête civile, ni recours en cassation.

ART. 16.

L'adjudication aura lieu par soumission et aux enchères; elle ne sera définitive qu'après l'approbation du Ministre de l'Intérieur.

ART. 17.

Les adjudicataires seront tenus de faire retirer des bureaux du Gouvernement provincial les pièces approuvées concernant leurs marchés. Ils acquitteront en même temps les frais d'enregistrement, au droit fixe d'un franc, du procès-verbal et de l'acte de cautionnement, ainsi que ceux de timbre des dits actes.

Dressé et proposé à Bruxelles, le 25 février 1836.

L'Ingénieur en chef Directeur des travaux,

SIMONS,

Vu et approuvé,

Bruxelles, le 2 mars 1836.

Le Ministre de L'Intérieur,

DE THEUX.

MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR.

CHEMIN DE FER. — LOI DU 1^{er} MAI 1834.*Cahier des charges et conditions pour la fourniture de fers de diverses sortes, nécessaires à l'établissement du railway.*§ 1^{er}. *Description de l'entreprise.*

ARTICLE PREMIER.

L'entreprise se compose de la fourniture de tonneaux de rails, avec leurs coussinets, clefs et chevilles, formant ensemble un poids total d'environ kilogrammes.

ART. 2.

Les rails seront en fer étiré, les coussinets en fonte et les clefs et chevilles en fer battu; ils seront, tant pour les formes et dimensions que pour la nature et qualités intérieures, exactement conformes en tout aux dessins cotés et approuvés, ainsi qu'aux échantillons qui resteront déposés au ministère, revêtus des cachets de l'administration et de l'entrepreneur.

Tous ces objets doivent être fabriqués en Belgique, en fer indigène.

ART. 3.

La longueur de chaque barre rail sera de 4^m,57, divisée en cinq ondulations, qui seront rigoureusement chacune de 0^m,914 entre les centres d'appui.

Ces barres de cinq portées devront peser chacune 98 kilogrammes.

On admettra cependant, jusqu'à concurrence de 5 %, des barres de 4 et de 6 portées, dont le poids variera en raison de la longueur.

L'extrémité des rails sera proprement coupée d'équerre, dans le sens vertical, et en biseau dans le sens transversal, conformément aux indications qui seront données.

Une tolérance de 2 1/2 %, soit en dessus, soit en dessous du poids déterminé pour chaque barre, sera accordée, pourvu que la totalité de la fourniture ne s'écarte pas du poids voulu de plus de 1 1/2 % sur les quantités de rails à fournir.

Ces rails seront en fer fort de 1^{re} qualité, fabriqué avec les meilleures fontes indigènes, bien affiné, parfaitement soudé, absolument de la même nature que l'échantillon rail mentionné à l'art. 2, et devront pouvoir subir à froid, comme le dit l'échantillon, sans cassure ni déchirure, un ploiement semblable à effectuer au moyen de la chute d'un mouton de 200 kilogrammes tombant de 4 mètres de hauteur.

Ils doivent être dressés avec le plus grand soin, parfaitement droits et d'équerre,

sans aucun gauchissement, ni dans la surface destinée au roulage, ni dans les renforts; ils ne pourront présenter aucune bavure, ni gerçure nuisible, aucune exfoliation ni démaigrissement.

ART. 4.

Les coussinets seront de deux sortes, savoir : 1/5 grands et 4/5 petits.

Les grands destinés au support des abouts et qui doivent recevoir deux clefs, seront du poids de kilog. 9,25.

Les petits, servant de supports intermédiaires et ne recevant qu'une clef, pèseront kilog. 7,50.

Ils seront tous exactement exécutés suivant les formes prescrites.

Ils devront être de première qualité de fonte grise, absolument de la même nature que l'échantillon coussinet mentionné à l'art. 2; moulés avec soin, bien droits et d'équerre dans tous les sens, et ne présentant aucun retrait, ni soufflure; les trous et rainures sans bavures et n'inclinant d'aucun côté.

Les coussinets trop pesants ne seront reçus que pour le poids fixé et pour autant que leur forme soit régulière et convenable. Ceux au contraire qui seraient trop légers pourront également être reçus, mais seulement pour leur poids effectif, pourvu, toutefois, que la différence sur chaque coussinet ne dépasse pas un quart de kilogramme.

ART. 5.

Les broches ou chevilles, ainsi que les clefs ou clavettes, seront exécutées suivant les modèles et les indications qui seront données; elles seront parfaitement façonnées en première qualité de fer fort, pliant et se redressant à froid sans cassure, et également de la même nature que les échantillons de l'espèce ci-dessus mentionnée à l'art. 2.

§ II. *Époques et lieux d'approvisionnement, réceptions, paiements.*

ART. 6.

Les fournitures comprises dans le présent marché seront livrées à aux dépôts qui seront désignés par l'administration.

ART. 7.

Chaque envoi se composera de rails, coussinets d'abouts et intermédiaires, de chevilles et clavettes de diverses sortes, en nombre nécessaire pour la quantité de rails; le tout respectivement essayé et ajusté pour s'assembler parfaitement.

ART. 8.

Chaque pièce de ces diverses fournitures, tant rails et coussinets que chevilles et clavettes, devra être marquée du poinçon distinctif des fabriques ou usines de l'entrepreneur, et du numéro d'ordre du mois de l'expédition.

ART. 9.

Les livrances auront lieu dans la proportion et aux époques spécialement indiquées dans la soumission.

ART. 10.

Chaque envoi sera accompagné d'une lettre de voiture ou facture en double, rédigée dans la forme prescrite, indiquant par espèce le nombre des pièces et leur poids.

Immédiatement après le déchargement effectué dans les lieux de dépôts, et vérification faite du nombre des pièces arrivées, un récépissé provisoire constatant ce résultat sera échangé contre un des doubles de la facture, l'autre double restant à l'Administration.

ART. 11.

Les fers ne seront admis aux examens, essais et pesages nécessaires à la réception dans les magasins de l'Administration, que par quantités excédant 8,000 kilog. rails, y compris leurs coussinets, clefs et chevilles. — Cette vérification aura lieu dans les dix jours de l'entrée au dépôt, soit en présence ou en l'absence de l'entrepreneur officiellement prévenu à cet effet à l'avance.

ART. 12.

Les fournitures ou parties de fournitures qui ne seraient point trouvées par l'Administration conformes aux conditions, seront rejetées dans les deux cas, au gré de l'Administration, en masse ou partiellement, et soumises à la marque du rebut, quoique n'ayant pas été essayées individuellement.

L'entrepreneur s'engage à retirer aussitôt des lieux de dépôts les fers rebutés par l'Administration, et à défaut de se conformer à cette dernière stipulation, la délivrance des certificats de paiement qui pourraient lui être dûs sera suspendue jusqu'à l'enlèvement desdits rebuts.

ART. 13.

Il sera procédé au commencement de chaque mois, au règlement des fournitures reçues pendant le mois précédent, et immédiatement, sauf l'application de la réserve prévue à l'article précédent, des certificats d'à-compte seront délivrés à l'entrepreneur, jusqu'à concurrence des sept huitièmes, environ, de la valeur des approvisionnements admis comme acceptables. La différence retenue pour garantie des engagements de l'entrepreneur restera au pouvoir de l'Administration pendant les six premiers mois d'emploi, soit dans la route, soit à l'exécution des travaux, intervalle pendant lequel l'entrepreneur demeure responsable de la qualité du fer, soit que chaque article de la fourniture ait ou n'ait pas été soumis individuellement, au moment de la réception, à l'épreuve de la résistance. L'entrepreneur devra reprendre et remplacer sur-le-champ les pièces reconnues défectueuses ou de mauvaise qualité pendant la durée de la garantie. Dans le cas où les pièces à rendre de ce chef à l'entrepreneur ne porteraient point de numéro d'expédition, comme il est ordonné à l'art. 8, l'entrepreneur ne pourra se refuser à les remplacer, sous prétexte qu'elles auraient plus de six mois d'emploi, et ce sous peine de la réserve prévue à l'art. 11.

ART. 14.

A l'expiration des six mois de la garantie, le montant de la retenue sera, s'il y a lieu, délivré à l'entrepreneur, pour solde des livrances sur lesquelles elle a été opérée.

ART. 15.

Les mandats de paiement, soit d'à-compte, soit pour solde, payables à vue chez l'Administrateur du trésor, à Bruxelles, seront délivrés dans les cinq jours de la réception des certificats de paiement, au Ministère de l'Intérieur.

§ III. *Conditions générales.*

ART. 16.

L'Administration pourra exiger de l'entrepreneur, soit avant, soit après l'approbation de la soumission, une caution personnelle ou en immeubles.

ART. 17.

L'entrepreneur désignera un domicile réel ou d'élection à Bruxelles, où lui sera adressée toute la correspondance relative à son entreprise. En cas d'absence, il fera agréer par l'Administration un délégué capable de le représenter et qui ait plein pouvoir d'agir en son nom.

ART. 18.

Les sous-traitants que l'entrepreneur s'associerait ne seront point reconnus en cette qualité par l'Administration.

ART. 19.

Dans le cas où l'entrepreneur ne remplirait pas les conditions énoncées au présent cahier des charges, il y sera pourvu par l'Administration, et les frais et dommages quelconques qui en résulteraient, seront retenus de plein droit sur les sommes qui pourraient lui être dues ou seront récupérés sur la caution.

ART. 20.

Les doutes ou contestations qui pourraient s'élever entre l'Administration et l'entrepreneur sur l'interprétation des dispositions du présent cahier des charges, seront, à frais communs, soumis et décidés par trois arbitres nommés : le premier par le demandeur, le second par le défendeur et le troisième par les deux arbitres que les parties auront désignés. En cas de désaccord entre ces deux arbitres sur le choix du troisième, il sera nommé par la Cour d'appel de Bruxelles, à la réquisition de la partie la plus diligente. Les trois arbitres ainsi nommés prononceront à la majorité des voix, comme amiables compositeurs, sans forme ni délai de procédure ; leur décision sera sans appel, requête civile, ni recours en cassation.

ART. 21.

Les prix dans lesquels seront nécessairement compris tous frais quelconques de transport, déchargement, pesage, vérification et emmagasinage, seront fixés dans les soumissions par tonneau de 1,000 kilogrammes, séparément pour chaque espèce de fer, savoir :

1° Rails en fer laminé.

2° Coussinets en fonte.

3° Clefs et chevilles en fer battu.

ART. 22.

L'entreprise ne sera définitive qu'après l'approbation du Ministre de l'Intérieur

ART. 23.

Les soumissionnaires seront tenus de faire retirer des bureaux du Gouvernement

provincial, les pièces approuvées concernant leurs marchés. Ils acquitteront en même temps les frais d'enregistrement au droit fixe d'un franc, de la soumission et, s'il y a eu lieu, de l'acte de cautionnement, ainsi que les frais de timbre desdits actes.

Dressé et proposé à Bruxelles, le 16 Août 1836.

Les Ingénieurs en chef Directeurs des travaux,

SIMONS. DE RIDDER.

Vu et approuvé,

Le Ministre de l'Intérieur,

DE THEUX.

MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR.

CHEMIN DE FER. — LOI DU 24 MAI 1834.

Devis et Cahier des charges pour l'entreprise de la galerie souterraine de Cumplich, sur la section de Louvain à Tirlemont.

Désignation des Ouvrages.

ARTICLE PREMIER.

Les travaux compris dans cette entreprise consistent :

1° Dans l'exécution de la galerie sur une longueur d'environ 8 à 900 mètres entre les têtes, suivant la nature du terrain ;

2° Dans la construction de 350 mètres courants de rigole d'assèchement en pierres dans les tranchées de part et d'autre, des têtes de la galerie, ainsi que d'une maison de garde.

La galerie aura 3^m,90^c dans sa plus grande largeur, sur 5^m,50^c de hauteur totale dans œuvre : la voûte aura 0^m,45^c d'épaisseur, et sera décrite d'un rayon de 1^m,80^c. Les pied-droits sur une épaisseur semblable, seront espacés de 3^m,10^c à leur base et de forme concave décrite par des arcs de 10 mètres et 4 mètres de rayon. Le radier en voûte renversée, aura 0^m,23^c d'épaisseur, et décrit d'un rayon de 3^m,70^c ; le tout conforme au plan approuvé, qui en sera remis à l'entrepreneur.

Les têtes auront 6^m,30^c de hauteur, au-dessus des ornières, sur 20^m d'étendue, et seront construites en briques avec un encadrement à l'entrée de la galerie en pierre de taille de Gobertange, ainsi qu'une chaîne montante à chaque extrémité des murs à la rencontre des talus de la tranchée, aussi en pierre de taille de Gobertange.

Elles seront établies d'équerre sur l'axe, et en voûte renversée vers les terres sur 1/8 d'inclinaison. Elles seront recouvertes d'une tablette en pierre bleue de 0^m,80^c de largeur, sur 0^m,20^c d'épaisseur.—Les murs auront 2^m,20^c d'épaisseur moyenne à la base sur 0^m,80^c en couronne.

Il sera établi quatre puits d'airage entre les têtes, aux endroits à désigner par l'Administration ; ils auront 2^m,00 de diamètre intérieur, et s'élèveront jusqu'à 5^m,00^c de hauteur au-dessus du sol ; la maçonnerie recouverte de dales en pierres bleues, munies d'un grillage en fer, dont les ouvertures ne pourront dépasser 3 centimètres carrés.

On ménagera à chaque 30 mètres de distance, dans le pied-droit méridional, une niche d'évitement qui aura 2^m,10^c de hauteur sous clef, au-dessus des ornières, voûtée en plein cintre, sur 1^m,10^c de largeur et 0^m,70^c de profondeur.

La rigole de suintement, dans l'intérieur de la galerie aura 0^m,20^c de largeur

sur 0^m,20^c de hauteur , construite en madriers de chêne de 0^m,06 d'épaisseur. — Des regards en maçonnerie seront établis à chaque 20 mètres de distance.

Des rigoles d'assèchement seront établies dans les tranchées sur 350^m de part et d'autre des têtes suivant les indications de l'Administration : elles auront moyennement 1^m,00^c de profondeur sur 0^m,50^c de plafond, et seront construites en pierres sèches dites de Gobertange : le plafond aura 0^m,25^c d'épaisseur , et les pied-droits 0^m,40^c en moyenne.

La maison de garde aura 8^m,00^c de longueur sur 5^m,00^c en largeur; un rez-de-chaussée , avec trois places à l'intérieur , un grenier et une cave. Elle sera construite au gré de l'Administration, en briques des localités , recouverte en pannes de Boom, plafonnée et recrépie convenablement ; la charpente , les portes et fenêtres seront construites en bois de chêne et les planchers en bois de sapin.

ART. 2.

Les travaux s'exécuteront en tout conformément aux instructions qui seront prescrites par l'Administration ; l'entrepreneur ne pourra s'en écarter sous aucun prétexte.

ART. 3.

Des signaux d'alignement seront établis sur l'axe du souterrain , tant à l'extérieur qu'à l'intérieur de la galerie. Les niveaux seront observés, d'après les repères qui seront fixés à chaque extrémité par les soins de l'Administration.

ART. 4.

Les travaux devront être entamés simultanément aux deux têtes et par le centre de la galerie , au moyen d'un puits et d'une machine à vapeur à fournir par le Gouvernement.

ART. 5.

Tous les ouvriers employés dans la galerie seront nécessairement au gré de l'ingénieur , et payés à la journée. Les ouvriers mineurs et aides mineurs ne seront admis que sur certificats des autorités communales , constatant qu'ils ont été employés au moins trois années aux travaux souterrains.

Chaque porion chargé de la surveillance d'une mine , ne pourra être salarié moins de 5 francs par jour.

Chaque mineur ne pourra être payé moins de 2 francs , et les aides mineurs moins de fr. 1,75 par brête de quatre heures.

Les maçons seront également au choix de l'Administration et ne seront reçus que sur bonnes attestations.

Il y aura un chef maçon pour chaque entrée de voûte , dont les émoluments ne pourront être moins de 4 francs par jour.

Chaque maçon ne pourra être salarié moins de 2 francs et les manœuvres fr. 1,50 par brête de quatre heures.

ART. 6.

Les terres provenant de la mine seront amenées au jour et élevées en remblai sur le terrain appartenant à l'État , soit sur l'axe du souterrain , soit aux abords des entrées où elles seront déposées et régulièrement régaliées au-delà des francs-bords.

ART. 7.

Les bourriquets, tannes, etc., qu'exigera la confection des puits, pour l'extraction des terres ou la descente des matériaux, seront confectionnés sur les données de l'Administration.— Les cordes seront fabriquées en chanvre, de bonne qualité, et leurs dimensions fournies au gré de l'ingénieur.

Les puits d'extraction seront couverts de hangars suffisamment spacieux et clôturés de tous côtés.

Des conduits d'airage et d'assainissement bien hermétiquement fermés seront pratiqués à chaque mine, dont le courant d'air sera entretenu au besoin par des feux suffisamment alimentés.

Les cintres de la voûte, les latteaux, échafaudages pour les rempiètements, les charpentes pour la machine à vapeur, des plantes-formes pour l'extraction des terres, seront conformes aux épures qui seront présentées.— Les étançons, bèles, lambourdes et cognets, roulages, semelles, seront fournis suivant les dimensions demandées.

Les galeries, boueaux, puits, hangars et abords des ouvrages seront convenablement illuminés jour et nuit, au moyen de reverbères à l'extérieur et crachets à l'intérieur, le tout au gré de l'Administration.

A chaque poste d'entrée en mine ou rempiètement, il sera établi des loges de garde, garanties d'humidité, avec feu et lumière, au gré de l'Administration.

ART. 8.

Les boulanges ou niveau d'eau seront traversés en bouveau, en cuvelages ou en piccotages selon que l'Administration le jugera convenable.— L'entrepreneur devra toujours avoir à l'avance les bois et matériaux, ainsi que les vis, crics de pression, agrafes, etc., nécessaires, qui lui seront demandés par l'Administration, afin d'assurer constamment le service et de n'éprouver aucun retard.

Les membrures, porteurs et lattes de puits, les lambourdes, etc., seront en tout conformes aux dimensions prescrites.

ART. 9.

La chaux proviendra des fours de Tournai ou de Thiméon et Viesville; elle sera nécessairement hydraulique; elle devra être conduite et conservée vive à pied-d'œuvre, tenue sous des hangars jusqu'au moment de la fabrication des mortiers.

Le sable destiné au mélange sera graveleux, rude au toucher, ne pourra contenir aucune partie terreuse et sera lavé, au besoin, au gré de l'ingénieur.

Les bricaillons pulvérisés, pour l'emploi du ciment, seront choisis dans les briques dures et fondues et seront concassés à couvert.— Le mortier sera composé de la manière suivante :

1^m,20^c de chaux éteinte,
0^m,90^c de sable,
0^m,30^c de ciment.

Le tamisage de la chaux, du sable et du ciment sera fait avec soin, au moyen d'un treillage en fil de fer, dont les ouvertures ne dépasseront pas $\frac{2}{3}$ de centimètre carré.

Le battage aura lieu fortement au rabot et à la masse, et toujours avec le moins d'eau possible, et sur des aires en bois.— Les mortiers seront toujours préparés cinq jours au moins et huit jours au plus à l'avance, et rebattus chaque jour.

Tout le parement de la galerie sera rejointoyé avec le mortier ci-dessus décrit ; les joints seront préalablement grattés sur au moins un centimètre de profondeur ; le mortier y sera introduit avec force et frotté à plusieurs reprises avec un fer lisse.

Conditions générales.

ART. 10.

Si, pendant l'exécution des travaux, les difficultés rencontrées étaient telles, qu'elles viendraient à surpasser les dépenses imprévues, comprises dans le montant de l'entreprise, l'entrepreneur ne pourra prétendre à une indemnité quelconque de ce chef ; mais il pourra résilier son marché, du moment où il se croira lésé, en faisant parvenir, quinze jours à l'avance, au département de l'Intérieur, son désistement en due forme ; et, dans ce cas, l'Administration lui tiendra compte des matériaux en approvisionnement à pied-d'œuvre, savoir :

Le mille de briques.	fr. 7 40;
Le mètre cube de chaux vive.	23 00;
Le mètre cube de sable	6 00;

et les bois pour travaux des mines, à dire d'experts.

Mais les waggons, cintres, échaffaudages, pompes d'épuisement, forges et généralement tous outils quelconques demeureront la propriété de l'entrepreneur, sans qu'il puisse prétendre à aucune indemnité de ce chef.

Cependant l'Administration se réserve le droit de reprendre tels de ces outils qu'elle jugera nécessaire, et dont le montant sera remboursé à l'entrepreneur à dire d'experts.

L'Administration pourra se mettre en possession immédiate desdits outils, et avant toute expertise. Dans ce cas, l'Administration ne sera tenue de déclarer si elle veut reprendre le matériel, ou partie du matériel, qu'après les quinze jours qui suivront celui dans lequel l'entrepreneur aurait notifié son désistement aux termes du présent article.

ART. 11.

Le Gouvernement pourra également résilier le marché, s'il le juge convenable, et sans devoir énoncer les motifs de sa détermination, sauf à notifier sa décision à l'entrepreneur quinze jours à l'avance. Dans ce cas, il ne devra payer aucune indemnité, mais il reprendra, aux prix stipulés à l'article précédent, les matériaux à pied-d'œuvre et, à dire d'experts, les bois pour les travaux de mines, les waggons, cintres, échaffaudages et généralement tous outils quelconques de l'entrepreneur.

Le Gouvernement reprendra également, dans cette circonstance, les matériaux qui auraient été dûment commandés par l'entrepreneur avant le jour de la résiliation, aussi auxdits prix stipulés à l'article précédent ou à dire d'experts, comme il vient d'être dit. Toutefois ces matériaux ne seront payés qu'après livraison en temps utile à pied-d'œuvre, conformément à ce qui est prescrit à l'article 15 et pour autant qu'ils auront été reconnus être, chacun dans leur espèce, de bonne qualité.

ART. 12.

Le travaux qui ont été construits jusqu'à ce jour, par les soins de l'Administration, ainsi que les matériaux actuellement en approvisionnement à pied-d'œuvre (excepté

les briques), montant ensemble à la somme de fr. 35,000, seront portés en premier à-compte sur les susdits travaux, et en déduction de pareille somme sur la totalité de l'entreprise.

Les dix-sept fours à briques, situés aux abords de la galerie, montant à 6,851,000 briques, chemises comprises, qui ont été également confectionnées et acquittées par l'Administration, seront repris par l'entrepreneur et lui seront portés en dernier paiement, pour la somme de 44,400 francs, en déduction sur le montant de son entreprise.

ART. 13.

L'entrepreneur fera confectionner le complément des briques nécessaires en temps utile, et sur le terrain à fournir par l'État, et à la première réquisition de l'Administration, afin que jamais les ouvrages ne puissent souffrir le moindre retard.

ART. 14.

L'entrepreneur fera construire trente waggons, appropriés aux travaux de la galerie, pour le transport des terres et matériaux, d'après les modèles qui seront fournis.

ART. 15.

Les travaux composant la présente entreprise, doivent être successivement commencés aux époques qui seront prescrites par l'Administration, et ils seront poussés avec l'activité nécessaire, pour être complètement terminés avant le 1^{er} décembre 1836. Pour assurer l'exécution de cette clause, la valeur des ouvrages et approvisionnements effectués devra être proportionnelle au temps écoulé. Si, par nonchalance, impéritie ou insolvabilité de l'entrepreneur, des travaux venaient à languir, l'Administration serait en droit, jusqu'à résiliation du marché, de se procurer et d'employer les matériaux, ouvriers ou équipages nécessaires à la marche régulière des ouvrages, et ce aux frais de l'entrepreneur, à quelque prix que ce puisse être, et sans que ce dernier puisse, sous aucun prétexte d'événements prévus, imprévus ou même imprévoyables réclamer soit une augmentation de prix, soit une indemnité.

Il en sera de même en cas d'abandon; alors, et à partir du jour où la déclaration aurait été notifiée par l'entrepreneur aux termes de l'art. 10, l'Administration pourra continuer les travaux pendant quinze jours pour le compte de l'entrepreneur.

ART. 16.

L'Administration se réserve le droit de faire démolir, aux frais de l'entrepreneur, tous ouvrages mal exécutés, ou dont les dimensions ne seraient point conformes aux plans et indications délivrés pour l'exécution.

Le remboursement des dépenses résultant d'exécution d'office, dans ce cas et dans ceux prévus à l'art. 15, s'opérera par retenue sur le plus prochain certificat de paiement à délivrer à l'entrepreneur, et, le cas échéant, sur le prix des matériaux, approvisionnements et outils que l'Administration serait tenue ou aurait la faculté de reprendre, conformément aux clauses du présent cahier des charges.

ART. 17.

Les métrés qui doivent servir de base aux états de réception, seront dressés, pour la galerie et la rigole d'assèchement, par mètre courant d'ouvrage exécuté.

ART. 18.

A mesure de l'avancement des travaux, dont sera dressé procès-verbal provisoire, des certificats de paiement d'à-compte seront délivrés à l'entrepreneur par quinzaine, et ce jusqu'à concurrence des 9/10 de la valeur des ouvrages exécutés ou des matériaux en approvisionnement.

Le 1/10 de retenue sera remis à l'entrepreneur après l'achèvement total des travaux de l'entreprise; et, en cas de désistement ou de résiliation, après le règlement de compte, qui devra avoir lieu endéans les trente jours.

ART. 19.

Les mandats de paiement, soit d'à-compte, soit pour solde, payables à vue chez le Directeur du trésor à Bruxelles, seront délivrés dans les cinq jours de la réception des certificats de paiement au Ministère de l'Intérieur.

ART. 20.

L'entrepreneur sera tenu de désigner un domicile réel ou d'élection à Bruxelles ou à Louvain, où lui seront adressés, contre reçu, la correspondance, les ordres de service et dispositions relatives à l'objet de son entreprise.

ART. 21.

L'adjudication se fera par soumissions simples; chaque soumission devra énoncer les prix proposés par le soumissionnaire :

- 1° Pour le mètre courant de galerie complète, y compris rigole de suintement, niches d'évitement, rejointoiment et toute fourniture généralement quelconque;
- 2° Pour les deux têtes de la galerie;
- 3° Pour le mètre courant de rigole d'assèchement;
- 4° Pour la maison de garde.

L'adjudication ne sera définitive qu'autant qu'elle aura été revêtue de l'approbation du Ministre de l'Intérieur. Eu égard à la nature toute spéciale de l'ouvrage à exécuter, le Gouvernement se réserve la plus entière latitude en ce qui concerne cette approbation; il lui sera loisible d'écarter les soumissions les plus basses et d'adopter de préférence une soumission dont les prix seraient plus élevés.

ART. 22.

L'adjudicataire sera tenu de fournir, pour sûreté de l'accomplissement de ses obligations, et préalablement à l'approbation, un cautionnement de fr. 20,000, en numéraire, en bons du trésor ou en obligations des emprunts nationaux. Ce cautionnement pourra, au besoin, être affecté au paiement des travaux exécutés pour compte de l'entrepreneur dans les cas prévus aux articles 15 et 16.

Bruxelles, le 7 janvier 1836.

Vu et approuvé,
Le Ministre de l'Intérieur
DE THEUX.

MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR.

CHEMIN DE FER. — LOI DU 1^{er} MAI 1834.

Devis et cahier des charges pour l'entreprise des bâtiments et dépendances de la route en fer sur la section de Malines à Bruxelles.

§ 1^{er}. *Désignation des ouvrages.*

ARTICLE PREMIER.

L'entreprise a pour objet l'établissement des ouvrages de dépendances de la route, consistant en bâtiments et bureaux pour l'exploitation, maison de pontonnier, loges de gardes et cantonniers, bâtisses pour réservoirs d'eau, ponts à peser et plates-formes tournantes, fourniture et placement des bornes milliaires, barrières, etc.

§ II. *Exécution des travaux et qualités des matériaux.*

ART. 2.

Ces constructions seront successivement entreprises dans les dix jours qui suivront la remise à l'entrepreneur des plans et devis particuliers.

ART. 3.

Les matériaux seront conduits en temps utile à pied-d'œuvre et ne pourront être employés qu'après avoir été reçus par l'Administration.

ART. 4.

Les fouilles seront ouvertes conformément aux plans et tracés dans les alignements voulus et sur les dimensions et profondeurs ordonnées. Les remblais s'effectueront par lits de moins de 30 centimètres régalez et damés solidement.

ART. 5.

La maçonnerie de fondation sera généralement construite en moellons bruts, dégagés de tout bousin et arrasés en briquillons par couches de 25 à 30 centimètres ; le premier lit solidement affermi par un battage à la dame.

ART. 6.

Les maçonneries en élévation seront généralement en briques de Rupelmonde bien formées, bien cuites et entières, et dont les plus belles seront spécialement choisies pour être employées aux parements extérieurs.

ART. 7.

La pierre blanche pour parements, écoinçons, etc., n'aura ni fils, ni moies, ni écornures, sera proprement taillée et ciselée, et présentera des assises régulières et queues alternatives.

ART. 8.

La pierre de taille pour appareil, angles, seuils, appuis, linteaux, corps de moulures, etc., proviendra d'Arquennes ou autres carrières semblables, sera franche et sans défauts, taillée conformément aux épures, sans aucun démaigrissement ni écornure, le parement vu ciselé avec soin.

ART. 9.

Toutes les maçonneries seront exécutées par assises ou arrases régulières bien serrées et à bain de mortier.

ART. 10.

Le mortier pour fondations et murs extérieurs et intérieurs sera généralement composé de deux parties et demie chaux hydraulique éteinte et trois parties sable; le mortier pour la construction des murs, voutes et pour la pose des pavements, sera composé de moitié chaux de Tournai et moitié sable. Il sera bien corroyé et devra être rebattu à plusieurs reprises avant l'emploi; le mortier de ciment pour la liaison des pierres de taille et les rejointoiements sera préparé dans la proportion de cinq parties de chaux, deux cendre de houille et deux de briques dures écrasées.

ART. 11.

Le sable destiné aux mélanges ne pourra contenir aucune partie terreuse. La chaux pour maçonnerie sera hydraulique; elle devra être conduite vive à pied-d'œuvre; la chaux pour crepis et plafonds sera grasse et devra être éteinte à l'avance.

ART. 12.

Les bois de charpente seront fournis suivant les espèces et les équarrissages demandés, sains et de droit fil, sans flaches, aubier, nœuds vicieux, ni autres défauts. Les bois pour la menuiserie seront secs et auront plusieurs années de coupe et de sciage, et seront débités convenablement pour chaque emploi; les divers assemblages auront lieu à rainures et languettes, embrèvements, entailles, tenons et mortaises, suivant la nature des ouvrages et les indications de l'Administration.

ART. 13.

Les ardoises à employer seront de première qualité dans le commerce et du plus grand échantillon, posées en liaison, dressées au cordeau sur un purcau de huit centimètres, et fixées chacune par deux clous sur voliges de 0,025 d'épaisseur. Les pannes et tuiles faitières seront de première qualité du pays, bien cuites et bien sonnantes, posées sur bonnes et fortes lattes de sapin, rejointoyées intérieurement avec bon mortier.

ART. 14.

Le fer forgé à employer pour armatures, ancras, pentures, etc., sera de première qualité, de fer fort, proprement travaillé et mis en œuvre. Les ouvrages en serrurerie

seront exécutés avec soin et solidité. Les colonnes et autres objets en fer de fonte seront conformes aux dessins prescrits, bien exécutés et en bon métal.

ART. 15.

Le plomb laminé et celui pour les scellements seront de la meilleure qualité, uni et doux, la soudure sera composée de $\frac{2}{3}$ de plomb et $\frac{1}{3}$ d'étain.

Le zinc, également de la meilleure qualité et fourni suivant les numéros indiqués par l'Administration, sera posé de manière à pouvoir se dilater sans gerçures ou sans se désoudre.

ART. 16.

Les plafonds seront construits en lattes de sapin, fixées chacune par un clou à la rencontre de chaque gîte; ils seront enduits à trois couches de mortier mélangé de bourre, la dernière couche avec mortier blanc; les crépis seront également exécutés à trois couches semblables et parfaitement dressées.

ART. 17.

Les carreaux de vitre seront de verre de premier choix dans leur espèce, bien plans et fixés avec quatre pointes et garnis de bon mastic.

ART. 18.

La peinture et le badigeonnage seront faits avec soin et propreté.

ART. 19.

Les pavés neufs à fournir auront 14 à 16 centimètres à la tête, 13 à 15 centimètres d'assiette et 16 à 18 centimètres de hauteur, et seront posés sur forme de sable de 15 centimètres d'épaisseur; le pavage sera bien liaisonné, serré au marteau et battu à la dame.

ART. 20.

Tous les ouvrages quels qu'ils soient, dépendant de la présente entreprise, seront exécutés avec soin conformément aux règles de l'art et de la bonne construction, et les qualités respectives des divers matériaux ou fournitures devront nécessairement être les meilleures reconnues pour l'espèce dans le commerce.

ART. 21.

Les travaux seront commencés aux époques à convenir ou qui seront prescrites, et ils seront poussés avec l'activité nécessaire pour être complètement terminés au temps fixé.

ART. 22.

Si, par nonchalance, impéritie ou insolvabilité de l'entrepreneur, des travaux venaient à languir, l'administration serait en droit de se procurer et d'employer les matériaux, ouvriers ou équipages nécessaires à la marche régulière des ouvrages, et ce aux frais de l'entrepreneur et à quelque prix que ce puisse être.

ART. 23.

Pendant les six mois qui suivront l'achèvement d'un corps d'ouvrage, l'entrepreneur

sera responsable de la solidité de la construction ; il devra , pendant tout cet intervalle , opérer à ses frais les travaux d'entretien qu'ils pourront nécessiter.

ART. 24.

L'administration pourra aussitôt après l'achèvement de chaque bâtiment ou construction , l'utiliser au service de la route et y placer les employés ou gardiens qu'elle jugera nécessaires.

ART. 25.

A l'expiration des six mois d'entretien de chaque bâtiment ou de corps d'ouvrage particulier , il sera procédé à sa réception définitive , d'après laquelle s'établira , s'il y a lieu , le certificat de parfait paiement.

§ III. *Conditions générales.*

ART. 26.

Pour garantie de ses engagements , l'entrepreneur présentera , à l'agrément du Gouvernement , deux cautions signataires de la soumission et s'engageant solidairement comme entrepreneurs principaux.

ART. 27.

L'entrepreneur sera tenu de désigner un domicile réel ou d'élection à Bruxelles , où lui seront adressés , contre reçu , la correspondance , les ordres de service et dispositions relatives à l'objet de son entreprise.

ART. 28.

Il devra diriger lui-même ses travaux , ou faire agréer par l'Administration un délégué capable de le représenter , qui ait plein pouvoir d'agir en son nom , de manière qu'aucune opération ne puisse être retardée ou suspendue.

Les sous-traitants que l'entrepreneur s'associerait ne seront point reconnus en cette qualité par l'Administration.

ART. 29.

Les ouvriers et commis que l'entrepreneur emploiera devront être en nombre suffisant et avoir , chacun dans son espèce , les qualités requises pour la bonne exécution des travaux ; l'entrepreneur répondra de toutes les malfaçons , dégâts ou fraudes que ses ouvriers et employés commettraient.

ART. 30.

Tous outils , ustensiles , machines , brouettes , tombereaux , équipages , et hangars nécessaires à l'exécution , ainsi que les planches de roulage , échaffaudages , ponts provisoires , cintres , clôtures , destinées à faciliter ou à assurer le service , sont sans exception à la charge de l'entrepreneur.

ART. 31.

Les préposés de l'entrepreneur à la conduite de chaque ouvrage devront , à la réquisition des surveillants des travaux , certifier l'état journalier , constatant les arrivages des matériaux et les mutations opérées dans le nombre des ouvriers.

ART. 32.

Les métrés qui doivent servir de base aux états de réception seront dressés en mesure effective, savoir :

a. Pour le terrassement en général, d'après le cube du déblai enlevé et les distances préalablement ordonnées pour le transport; le relai ordinaire étant compté à 30 mètres en plaine et 20 mètres en rampe de 1/10°.

b. La maçonnerie et couvertures, d'après le cube réel ou la surface résultant des plans cotés, remis pour exécution à l'entrepreneur.

c. La charpente et pierre de taille, suivant les plus grandes dimensions des pièces.

d. La taille des pierres, d'après la surface développée des moulures.

ART. 33.

Si l'administration juge à propos de faire exécuter des ouvrages non spécifiés dans le bordereau des prix, ceux-ci seront réglés de commun accord avec l'entrepreneur, soit par assimilation ou de toute autre manière équitable.

ART. 34.

A mesure de l'achèvement de chaque corps d'ouvrage, ou toutes les fois que les travaux ou approvisionnements dépasseront la valeur de six mille francs, l'entrepreneur pourra requérir la réception provisoire à laquelle, en sa présence, il sera procédé dans les huit jours de la demande, et immédiatement des certificats de paiement d'à-compte lui seront délivrés jusqu'à concurrence des quatre cinquièmes environ du montant des ouvrages exécutés ou des matériaux en approvisionnement.

ART. 35.

Le cinquième de retenue pour garantie sera remis à l'entrepreneur, savoir : moitié après l'achèvement de chaque corps d'ouvrage, et l'autre moitié six mois après cet achèvement, époque pendant laquelle, conformément aux art. 23 et 25, il devra maintenir en bon état d'entretien tous les ouvrages compris dans son marché.

ART. 36.

Les mandats de paiement soit d'à-compte, soit pour solde, payables à vue chez l'Administrateur du trésor à Bruxelles, seront délivrés dans les cinq jours de la réception des certificats de paiement, au Ministère de l'Intérieur.

ART. 37.

Tous travaux ou ouvrages exécutés sans autorisation hors des heures habituelles de travail pourront être refusés.

ART. 38.

L'administration se réserve le droit de faire démolir, aux frais de l'entrepreneur, tous ouvrages mal exécutés ou dont les dimensions ne seraient point conformes aux plans et indications délivrés pour exécution.

Le remboursement des dépenses résultant d'exécution d'office, dans ce cas et dans ceux prévus à l'art. 22, s'opérera par retenue sur le plus prochain certificat de paiement à délivrer à l'entrepreneur ou par recours à charge des cautions solidaires.

ART. 39.

Les doutes ou contestations qui pourraient s'élever entre l'Administration et l'entrepreneur sur l'interprétation des dispositions du présent devis et cahier des charges, seront, à frais communs, soumis et décidés par trois arbitres, nommés : le premier par le demandeur, le second par le défendeur, et le troisième par les deux arbitres que les parties auront désignés. En cas de désaccord entre ces deux arbitres sur le choix du troisième, il sera nommé par la Cour d'appel de Bruxelles, à la réquisition de la partie la plus diligente. Les trois arbitres ainsi nommés prononceront à la majorité des voix, comme amiables compositeurs, sans forme ni délai de procédure; leur décision sera sans appel, requête civile, ni recours en cassation.

ART. 40.

Le présent contrat n'aura d'effet qu'après l'approbation de Monsieur le Ministre de l'Intérieur.

Dressé et présenté par les Ingénieurs Directeurs des travaux.

Bruxelles, le 6 mars 1835.

SIMONS. DE RIDDER.

Vu et approuvé, le 11 mars 1835.

Le Ministre de l'Intérieur,

DE THEUX.

Soumission.

*Je soussigné
demeurant à
élisant domicile à l'effet des présentes à Bruxelles, chez
rue , n° , ayant pris connaissance suffisante
du cahier des charges qui précède pour l'entreprise des bâtiments et constructions dépendantes du chemin de fer sur la section de Malines à Bruxelles ;*

*Soumissionne, par les présentes, l'exécution dont il s'agit, aux prix stipulés et détaillés par nature d'ouvrages au bordereau suivant, m'engageant et m'obligeant expressément à me conformer en tout aux dites dispositions que j'accepte, me soumettant, sans nul recours ni exception, à toutes et telles mesures qui pourraient être décernées contre moi pour l'accomplissement des présentes stipulations; obligeant à cet effet ma personne et mes biens, et désignant pour mes cautions personnelles et solidaires le sieur , demeurant à ,
et le sieur , demeurant à
lesquels souscrivent avec moi les présentes.*

BORDEREAU de prix pour servir de base à l'entreprise des bâtiments et dépendances de la route en fer, section de MALINES à BRUXELLES.

N° DU BORDEREAU.	MESURE.	DÉSIGNATION PAR NATURE D'OUVRAGE.	PRIX	
			EN CHIFFRES.	EN TOUTES LETTRES.
TERRASSEMENTS.				
		Déblai de terre de toute nature employé directement en remblai, ou déposé sur berge, fouille, transport régalemment et matériel tout compris.		
1	Le mètre cube.	Transporté ou cherché à un demi relai		
2	Idem.	Id. id. à un relai		
3	Idem.	Id. id. à deux relais		
4	Idem.	Id. id. à trois relais		
5	Le mètre carré.	De gazons à queue		
6	Idem.	De gazons plats		
MAÇONNERIES.				
7	Le mètre cube.	De maçonnerie de fondation en moëllons bruts et briquailous		
8	Idem.	De maçonnerie en élévation et contre-pose de plus de trois briques boutisses d'épaisseur		
9	Idem.	De maçonnerie de murs de une et demie à trois briques boutisses d'épaisseur		
10	Idem.	De maçonnerie de murs de une brique boutisse ou panneresse d'épaisseur		
11	Idem.	De maçonnerie de voûtes		
12	Le mètre carré.	De pavement en briques de Rupelmonde à plat.		
13	Idem.	De pavement en briques de Rupelmonde sur champ		
14	Idem.	De pavement en briquettes rouges ou bleues dites Klinkaert sur champ		
15	Idem.	De pavement en grands carreaux rouges de Boom de 0,23		
16	Idem.	De pavement en petits carreaux de 0,12		
17	Idem.	De pavement uni en maçonnerie de pierre blanche.		
18	Le mètre cube.	De pierre bleue de pavement uni, taille, pose et mortier compris		
19	Idem.	De pierre de taille bleue pour seuils, linteaux, appuis de fenêtres, pieds droits, cordons, corniches		
20	Le mètre carré.	De pierre de taille pour moulures développées ..		
21	Idem.	De rejointoiement en mortier de ciment		
22	Idem.	De pavage en matériaux neufs, toute fourniture comprise		
23	Le mètre courant.	De puits de 1 ^m ,20 diamètre, creusement et maçonnerie		

N° DU BORDEREAU.	MESURE.	DÉSIGNATION PAR NATURE D'OUVRAGE.	PRIX	
			EN CHIFFRES.	EN TOUTES LETTRES.
CHARPENTE.				
		Charpente de bâtiment en bois de chêne neuf, ouvré et mis en place, savoir :		
24	Le mètre cube.	En pièces de 4 à 7 mètres de longueur.....		
25	Idem.	Id. de moins de 4 mètres.....		
		Charpente de bâtiment en bois de sapin du Nord, 1 ^{re} qualité ouvré et mis en place, savoir :		
26	Idem.	En pièces de 5 à 12 mètres de longueur.....		
27	Idem.	Id. de moins de 5 mètres.....		
28	Le mètre carré.	De planches en sapin du Nord de second choix de 0,025 d'épaisseur pour clôture, hangar, etc., pose et clous compris.....		
COUVERTURE, PLOMBERIE.				
29	Le mètre carré.	De couverture en ardoises neuves 1 ^{re} qualité de 15 à 16 centimètres de largeur, de 26 à 27 de longueur posées sur un poutre de 8 centimètres avec volige de 2 $\frac{1}{2}$ centimètres d'épaisseur en bois blanc ou sapin tout compris.....		
30	Idem.	De couverture en pannes bleues de Boom posées sur lattes, de 1 ^{re} qualité, rejointoyées en mortier avec boue, pose et toute fourniture comprise.		
31	Idem.	De couverture en zinc du n° 14 pose et soudure comprise.....		
32	Idem.	Idem du n° 16.....		
33	Le kilogramme.	De plomb laminé neuf pour cheneaux, noues, ardoisiers, etc., compris main-d'œuvre, soudure et pose.....		
34	Idem.	De plomb en tuyaux laminés pour conduit d'eau.		
CRÉPISSAGE, PLAFONNAGE.				
35	Le mètre carré.	D'enduit à trois couches, avec boue, pour les deux premières couches en gris et la 3 ^e en blanc.....		
36	Idem.	De plafond à trois couches, dont une en blanc, y compris lattes en chêne.....		
37	Idem.	De badigeonnage ou blanchissage à trois couches.		
MENUISERIE.				
38	Idem.	De plancher de 2 $\frac{1}{2}$ centimètres d'épaisseur en planches de sapin du Nord 1 ^{re} qualité posé à rainures et languettes.....		
39	Idem.	De plancher de 2 $\frac{1}{2}$ centimètres d'épaisseur en bois blanc ou sapin du second choix, posé à rainures et languettes tout compris.....		
		Escalier à courbes en chêne foncé ayant un giron de 0 ^m 05, contre marche de 0 ^m 02, limons de 0 ^m 05, main courante en cerisier et fuseaux en chêne.		
	La marche.	De 0 ^m 90 de longueur (ou palier moins de 1 m.).		
41	Idem.	De 0 ^m 60 id. (id.).....		

N° DU BORDENEAU.	MESURE.	DÉSIGNATION PAR NATURE D'OUVRAGE.	PRIX	
			EN CHIFFRES.	EN TOUTES LETTRES.
42	La marche.	Escalier droit en hêtre, sans contre marches ni main courante. De 0,75 à 0,60.....		
43	Le mètre carré.	De portes intérieures à un ventail en sapin de Riga à emboitures et panneaux.....		
44	Idem.	De porte extérieure à un ventail en chêne, emboitures de 0 ^m 05, d'épaisseur et panneaux de 0 ^m 03.		
45	Idem.	De croisées à deux ouvrants et à grands carreaux avec jet d'eau en chêne fonçure de 0 ^m 05 d'épaisseur, fiches comprises.....		
46	Idem.	De volets extérieurs, emboitures en chêne et revêtement en sapin de Riga.....		
47	Idem.	D'embrasure, de tablettes de croisées et de plinthes en bois blanc, ou sapin de 0 ^m 025 d'épaisseur.....		
48	Le mètre courant.	De chambranle en sapin, élégé ou à moulure de 0 ^m 16 à 0 ^m 20 de largeur.....		
FERRONNERIE, SERRURERIE.				
49	Le kilogramme.	De fer neuf de 1 ^e qualité pour ancrs, manteaux de cheminée, tirants, barreaux de fenêtres..		
50	Idem.	De fer neuf de 1 ^e qualité pour équerres de portes extérieures à pivots, boulons et crapaudines, pose comprise.....		
51	Idem.	For de fonte, en colonnes, plaques, etc.....		
52	La pièce.	Serrure ordinaire de portes intérieures, en caisse d'un seul tour avec tirant et clef, pose comprise.		
53	Idem.	Idem à deux tours, en caisse avec gache, et deux crosses en cuivre.....		
54	Idem.	Serrure forte de porte extérieure à double tour et clef.....		
55	Idem.	Fiche à nœuds de 10 à 15 centimètres de hauteur.		
56	Idem.	Bascule complète en fer pour fermeture de croisées avec boutons en cuivre, pose comprise...		
57	Idem.	Bascule ordinaire de petites croisées.....		
58	Idem.	Équerre à pivots, avec boulon et crapaudine ou willet pour volets extérieurs pose comprise...		
VITRERIE.				
59	Le mètre carré.	De vitre demi blanc, de première qualité, pour croisées ordinaires, simple épaisseur, pose et menue fourniture comprise.....		
60	Idem.	De vitre demi blanc, de première qualité pour croisées ordinaires double épaisseur, pose et menue fourniture comprise.....		
PEINTURE.				
61	Idem.	De peinture d'impression à l'huile par couche...		

Acquisitions des terrains, à l'amiable ou par expropriation forcée.

NOTE FOURNIE PAR LE MINISTÈRE.

§ 1^{er}.*Acquisitions à l'amiable.*

Sous le Gouvernement des Pays-Bas, les acquisitions de terrains pour travaux d'utilité publique, se faisaient de la manière suivante : une commission composée de deux ou trois membres de la Députation des États et de l'Ingénieur en chef du service dans la province, se rendait sur les lieux aux jours fixés par convocations préalables, et y débattait avec les propriétaires les prix et les conditions de cession. A la suite de cette opération préliminaire, les contrats étaient passés, dans la forme administrative, à l'intervention du Gouverneur ou du Commissaire d'arrondissement.

Cette marche est, à peu de chose près, celle que l'on suit encore pour les travaux ordinaires des ponts et chaussées, et elle se trouve indiquée dans plusieurs cahiers de charges de concession.

Lorsqu'il fut question du chemin de fer, l'on sentit que des formes simplifiées et expéditives étaient de rigueur, dussent-elles s'écarter de celles précédemment suivies, et l'on arrêta en principe les dispositions suivantes, auxquelles on s'est conformé jusqu'à ce jour :

Un géomètre-expert, délégué par le Ministre, visite le terrain et fait une estimation préalable, d'après la valeur locative, les matrices de rôles et les évaluations cadastrales; il convoque les propriétaires, par communes ou fractions de communes, débat avec eux les conditions d'achat et accepte, s'il y a lieu, et sous réserve d'approbation, leur consentement à la cession.

Il transmet aux Ingénieurs, avec les actes souscrits par les vendeurs, les tableaux présentant les résultats de ses opérations préparatoires.

Ces tableaux indiquent la commune de la situation des biens, le numéro de la parcelle d'après le cadastre, la contenance de la parcelle, les nom et prénoms du propriétaire, la superficie à entreprendre pour les travaux, le prix par hectare accepté par le propriétaire et la somme à lui payer par application de ce prix à la superficie de l'emprise, ainsi que les conditions spéciales à insérer au contrat.

Les Ingénieurs, après avoir examiné ces tableaux, les adressent au Ministre.

Le Ministre les approuve, s'il y a lieu, et son approbation emporte autorisation de traiter définitivement, au nom de l'État, sur le pied proposé.

Les contrats définitifs de cession sont passés à l'intervention de notaires délégués par le Ministre. Ces notaires, auxquels on a recours, non à cause de leur qualité d'officiers publics, ici assez superflue, les contrats se faisant généralement sous seing-privé, mais à cause de l'expérience qu'ils ont eu fait d'achats et de ventes de propriétés immobilières, sont toujours pris dans les communes que la ligne des travaux traverse, et possèdent ainsi beaucoup de notions locales qu'ils peuvent utiliser dans l'intérêt de l'État; ils examinent les titres des vendeurs, signent les contrats comme mandataires du Gouvernement et délivrent, au moment de la signature, lorsque les vendeurs leur inspirent une entière confiance, ou, dans le cas contraire, à l'expiration de la quinzaine de la transcription, des certificats de paiement échangeables à présentation,

dans les bureaux du Ministère, contre des mandats à vue sur le directeur du trésor. Les notaires présentent les actes à l'enregistrement et à la transcription, y joignent les certificats de non-inscription et transmettent tous ces actes au Ministre lorsque toutes les formalités sont remplies. Si des difficultés non prévues et de quelque importance se présentent, ils en réfèrent à l'Administration avant de rien conclure. Ils jouissent toutefois d'une certaine latitude d'agir pour le mieux suivant les circonstances, comme, par exemple, de passer outre non obstant des inscriptions hypothécaires, lorsque l'emprise est minime et le vendeur notoirement solvable.

§ 2.

Expropriations.

Lorsqu'on ne parvient pas à traiter à l'amiable, à des conditions acceptables, l'expropriation est poursuivie pour cause d'utilité publique, conformément aux lois des 8 mars 1810 et 17 avril 1835.

La loi de 1835 ayant maintenu les titres 1^{er} et 2 de celle de 1810, toutes les formalités que ces deux titres prescrivent sont encore observées.

Dans le principe des travaux du chemin de fer, ces formalités n'étaient pas remplies de prime abord; l'on attendait pour les ordonner, que la nécessité s'en fît sentir et l'on ne les ordonnait qu'à l'égard des parcelles dont l'acquisition à l'amiable était reconnue impossible.

Maintenant la publication des plans se fait en vertu de la loi de 1810, pour toutes les parcelles de chaque section indistinctement et préalablement aux négociations avec les propriétaires. Ceux-ci, sachant que l'Administration est en mesure de porter immédiatement l'affaire devant les tribunaux, sont généralement moins exagérés dans leurs prétentions et, si l'on ne peut tomber d'accord avec quelques-uns, le Gouvernement se trouve avoir économisé tout le temps qu'absorbait précédemment l'instance administrative.

La section de Malines à Anvers est celle qui a nécessité le plus grand nombre d'expropriations; sur les autres sections les expropriations ont été assez rares, il est même des sections, celle de Tirlemont à Waremmé, par exemple, où toutes les acquisitions ont été faites à l'amiable.

DEUXIÈME PARTIE.

PERCEPTION.

Observations générales. — Mode et frais de perception. — Montant des recettes et mouvement des voyageurs. — Spécimen des billets et du compte rendu de dix jours. — Influence du chemin de fer sur la taxe des barrières des routes ordinaires. — Tableau du personnel.

138

N^o 1. Observations générales.

La perception s'opère au moyen de feuilles à souches de différentes couleurs. d'après l'espèce de voiture.

Ces feuilles sont transmises par le Ministère au Contrôleur, qui en tient un compte; celui-ci les délivre aux receveurs après les avoir paraphées et timbrées.

Les receveurs délivrent aux voyageurs les billets détachés des souches; ces billets indiquent le numéro de la place, l'espèce de voiture, le prix de la place, le jour et l'heure du départ. La souche présente les mêmes indications.

Après chaque départ, le receveur enregistre les billets délivrés, et, chaque jour il remet les souches au contrôleur, qui vérifie si le nombre des billets détachés est égal à la somme reçue dans la journée.

Les versements se font par les receveurs chez les agents du caissier de l'État, le lendemain de la recette, et les récépissés sont remis immédiatement au contrôleur qui s'assure s'ils correspondent avec les écritures et les souches.

Le 11, le 21 et le 30 ou 31 de chaque mois, le Contrôleur dresse un état détaillé par bureau, des recettes et du mouvement des voyageurs, en indiquant les heures de départ et l'étendue du trajet; ces états, appuyés des récépissés de versements opérés chez le caissier de l'État, sont transmis au Ministre des travaux publics; celui-ci, après les avoir vérifiés, les adresse au Ministre des Finances; ce dernier les compare avec les comptes de recettes de la trésorerie et en accuse la réception, avec ou sans observations, suivant qu'ils sont conformes ou non aux versements opérés.

Le montant des recettes et le mouvement des voyageurs, du 5 mai 1835 au 1^{er} janvier 1837, présentent deux périodes distinctes; durant la première, de *douze mois*, la section de Malines à Bruxelles a été seule exploitée; durant la seconde, de *huit mois*, cette section a été exploitée avec celle de Malines à Anvers; une troisième période a commencé le 3 janvier par l'ouverture de la section de Malines à Termonde; rigoureusement cette troisième période est étrangère au présent compte.

1^{re} PÉRIODE. — *Section de Malines à Bruxelles.*

MOIS.	RECETTES PAR BUREAU.					VOYAGEURS.				
	BRUXELLES.	MALINES.	ANVERS.	TERMONDE.	TOTAL.	BRUXELLES.	MALINES.	ANVERS.	TERMONDE.	TOTAL.
1835. Mai.....	11,248 75	10,339 30	„	„	21,588 05	17,210	16,077	„	„	33,287
Juin.....	18,378 40	17,882 00	„	„	36,260 40	26,794	25,649	„	„	52,443
Juillet.....	24,813 10	24,296 35	„	„	49,109 45	39,841	37,961	„	„	77,802
Août.....	22,013 25	22,083 90	„	„	44,097 15	36,964	35,417	„	„	72,381
Septembre.....	22,993 55	22,377 60	„	„	45,371 15	36,922	35,600	„	„	72,522
Octobre.....	16,600 30	16,057 70	„	„	32,658 00	26,146	24,683	„	„	50,829
Novembre.....	10,426 25	10,547 00	„	„	20,973 25	16,764	16,423	„	„	33,187
Décembre.....	9,531 35	9,408 70	„	„	18,940 05	14,701	14,287	„	„	28,988
1836. Janvier.....	9,821 00	9,467 10	„	„	19,288 10	14,767	13,942	„	„	28,709
Février.....	10,254 25	9,941 40	„	„	20,195 65	15,887	14,972	„	„	30,859
Mars.....	11,097 80	10,967 25	„	„	22,065 05	17,692	17,015	„	„	34,707
Avril.....	14,693 85	14,154 00	„	„	28,847 85	24,105	23,391	„	„	47,496
TOTAL.....	181,871 85	177,522 30	„	„	359,394 15	287,793	275,417	„	„	

563,210 pour
un an2^e PÉRIODE. — *Sections de Malines à Bruxelles et à Anvers.*

1836. Mai.....	48,097 25	17,452 70	42,298 70	„	107,848 65	43,749	25,561	32,169	„	101,479
Juin.....	46,636 65	16,077 85	41,728 70	„	104,443 20	42,425	23,753	32,351	„	98,529
Juillet.....	48,248 90	19,543 35	42,397 30	„	110,189 55	46,427	30,395	36,015	„	112,837
Août.....	50,708 80	20,193 25	45,918 45	„	116,820 50	48,619	31,590	39,545	„	119,754
Septembre.....	47,494 60	18,711 05	39,409 75	„	105,615 40	43,967	28,455	30,674	„	103,096
Octobre.....	37,392 70	16,553 25	32,053 95	„	85,999 90	35,608	26,180	28,652	„	90,440
Novembre.....	22,619 05	13,523 05	18,938 20	„	55,080 30	20,084	20,994	15,028	„	56,106
Décembre.....	22,125 45	10,111 40	16,501 85	„	48,738 70	21,307	13,760	12,237	„	47,304
TOTAL.....	323,323 40	132,165 90	279,246 90	„	734,736 20	302,186	200,688	226,671	„	

729,545 pour
8 mois.3^e PÉRIODE. — *Sections de Malines à Bruxelles, à Anvers et à Termonde.*

1837. Janvier.	1 ^{re} dizaine..	7,283 00	3,986 35	5,252 45	1,584 15	57,676 80	7,400	5,543	4,225	1,162	56,713
	2 ^e id.....	7,455 45	3,793 35	5,505 75	1,388 90		7,017	5,132	4,046	1,071	
	3 ^e id.....	8,942 45	4,590 40	6,411 55	1,482 95		8,532	6,464	4,814	1,257	
Février.	1 ^{re} dizaine..	8,376 25	4,397 20	6,278 15	1,603 05	55,873 10	8,306	6,460	5,172	1,393	55,466
	2 ^e id.....	8,145 90	3,822 80	5,960 25	1,487 05		7,987	5,577	4,572	1,272	
	3 ^e id. (8 jours)	6,530 95	3,259 55	4,843 55	1,128 40		5,870	4,398	3,563	896	
Mars.	1 ^{re} dizaine..	8,932 05	4,535 75	6,825 90	1,792 20	45,151 35	8,459	6,539	5,282	1,660	44,888
	2 ^e id.....	7,425 65	4,520 55	7,057 05	2,062 20		9,077	6,643	5,526	1,702	

N^o 2. Influence du chemin de fer sur l'adjudication des barrières des routes ordinaires.

ROUTE DE BRUXELLES A ANVERS.

Ce tableau ne concerne qu'une route parallèle au chemin de fer ; sur cette route les adjudications ont éprouvé une baisse ; il est probable qu'elles éprouveront avec le temps , sur les routes qui aboutissent au chemin de fer , une hausse de manière à offrir une compensation.

Il faudra aussi tenir compte de la facilité qu'offre le chemin de fer pour l'organisation de la poste aux lettres et de l'influence qu'exercera ce moyen de communication sur le transit des lettres de l'étranger.

Ce tableau ne doit donc être considéré que comme un document partiel.

BARRIÈRES.	PRODUITS EN			
	1833.	1834.	1835.	1836.
Laeken	fr. 13,544 97	fr. 12,100 00	fr. 9,500 00	fr. 6,700 00
Trois-Fontaines	11,640 21	14,100 00	7,400 00	5,100 00
Epegghem	8,253 97	7,800 00	7,000 00	4,700 00
Geerdeghem	10,000 00	9,500 00	6,800 00	5,200 00
Boemer	11,000 00	10,850 00	10,900 00	9,100 00
Rumpst	11,430 00	9,950 00	10,200 00	9,600 00
Contich	10,540 00	10,600 00	11,500 00	8,100 00
Vieux-Dieu	17,260 00	17,550 00	18,700 00	16,000 00
Berchem	23,100 00	21,000 00	22,600 00	18,600 00

N° 3. Frais de perception, y compris la police des stations et des convois.

	MAI 1835 A MAI 1836.	MAI A DÉCEMBRE 1836.	JANVIER 1837
1° Traitemens du contrôleur, des commis attachés à son bureau, des receveurs, commis attachés aux bureaux des recettes, facteurs, messagers et portiers des stations.	13,502 80	16,847 43	4,036 66
2° Traitemens des gardes-convois	5,238 38	11,496 61	2,400 00
3° Frais d'impression	4,726 50	8,247 75	
Total de mai 1835 au 1 ^{er} janvier 1837.	fr. 60,059 47		

N. B. La somme de fr. 4,036 66 portée dans la troisième colonne, comprend aussi des traitemens d'officiers de police pour les stations.

N° 4. Spécimen des billets.

DILIGENCE N° BRUXELLES A VILVORDE
 DEPART du 1836,
 a heures
 Place N° 1.
 M. a paye . . .
 Place N° 2.
 M. a paye . . .
 Place N° 3.
 M. a paye . . .
 Place N° 4.
 M. a paye . . .
 Place N° 5.
 M. a paye . . .
 Place N° 6.
 M. a paye . . .
 Place N° 7.
 M. a paye . . .
 Place N° 8.
 M. a paye . . .
 Place N° 9.
 M. a paye . . .
 Place N° 10.
 M. a paye . . .
 Place N° 11.
 M. a paye . . .
 Place N° 12.
 M. a paye . . .

DILIGENCE N° 1
 PLACE N° 1.
 Les voyageurs sont priés de se trouver à la station quinze minutes avant l'heure du départ.
 N° B On conservera ce billet jusqu'à ce que le Gardien le réclame.
 BRUXELLES A VILVORDE.
 Départ du 1836,
 heures du
 Reçu 1 franc Le Receveur,

DILIGENCE N° 2
 PLACE N° 2.
 Les voyageurs sont priés de se trouver à la station quinze minutes avant l'heure du départ.
 N° B On conservera ce billet jusqu'à ce que le Gardien le réclame.
 BRUXELLES A VILVORDE.
 Départ du 1836,
 heures du
 Reçu 1 franc Le Receveur,

DILIGENCE N° 3
 PLACE N° 3.
 Les voyageurs sont priés de se trouver à la station quinze minutes avant l'heure du départ.
 N° B On conservera ce billet jusqu'à ce que le Gardien le réclame.
 BRUXELLES A VILVORDE.
 Départ du 1836,
 heures du
 Reçu 1 franc Le Receveur,

DILIGENCE N° 4
 PLACE N° 4.
 Les voyageurs sont priés de se trouver à la station quinze minutes avant l'heure du départ.
 N° B On conservera ce billet jusqu'à ce que le Gardien le réclame.
 BRUXELLES A VILVORDE.
 Départ du 1836,
 heures du
 Reçu 1 franc Le Receveur,

DILIGENCE N° 5
 PLACE N° 5.
 Les voyageurs sont priés de se trouver à la station quinze minutes avant l'heure du départ.
 N° B On conservera ce billet jusqu'à ce que le Gardien le réclame.
 BRUXELLES A VILVORDE.
 Départ du 1836,
 heures du
 Reçu 1 franc Le Receveur,

DILIGENCE N° 6
 PLACE N° 6.
 Les voyageurs sont priés de se trouver à la station quinze minutes avant l'heure du départ.
 N° B On conservera ce billet jusqu'à ce que le Gardien le réclame.
 BRUXELLES A VILVORDE.
 Départ du 1836,
 heures du
 Reçu 1 franc Le Receveur,

DILIGENCE N° 7
 PLACE N° 7.
 Les voyageurs sont priés de se trouver à la station quinze minutes avant l'heure du départ.
 N° B On conservera ce billet jusqu'à ce que le Gardien le réclame.
 BRUXELLES A VILVORDE.
 Départ du 1836,
 heures du
 Reçu 1 franc Le Receveur,

DILIGENCE N° 8
 PLACE N° 8.
 Les voyageurs sont priés de se trouver à la station quinze minutes avant l'heure du départ.
 N° B On conservera ce billet jusqu'à ce que le Gardien le réclame.
 BRUXELLES A VILVORDE.
 Départ du 1836,
 heures du
 Reçu 1 franc Le Receveur,

DILIGENCE N° 9
 PLACE N° 9.
 Les voyageurs sont priés de se trouver à la station quinze minutes avant l'heure du départ.
 N° B On conservera ce billet jusqu'à ce que le Gardien le réclame.
 BRUXELLES A VILVORDE.
 Départ du 1836,
 heures du
 Reçu 1 franc Le Receveur,

DILIGENCE N° 10
 PLACE N° 10.
 Les voyageurs sont priés de se trouver à la station quinze minutes avant l'heure du départ.
 N° B On conservera ce billet jusqu'à ce que le Gardien le réclame.
 BRUXELLES A VILVORDE.
 Départ du 1836,
 heures du
 Reçu 1 franc Le Receveur,

DILIGENCE N° 11
 PLACE N° 11.
 Les voyageurs sont priés de se trouver à la station quinze minutes avant l'heure du départ.
 N° B On conservera ce billet jusqu'à ce que le Gardien le réclame.
 BRUXELLES A VILVORDE.
 Départ du 1836,
 heures du
 Reçu 1 franc Le Receveur,

DILIGENCE N° 12
 PLACE N° 12.
 Les voyageurs sont priés de se trouver à la station quinze minutes avant l'heure du départ.
 N° B On conservera ce billet jusqu'à ce que le Gardien le réclame.
 BRUXELLES A VILVORDE.
 Départ du 1836,
 heures du
 Reçu 1 franc Le Receveur,

IL EST DÉFENDU

aux Gardes ou autres Agens de l'Administration de recevoir
aucune gratification des voyageurs.

IL EST DÉFENDU

aux Gardes ou autres Agens de l'Administration de recevoir
aucune gratification des voyageurs.

IL EST DÉFENDU

aux Gardes ou autres Agens de l'Administration de recevoir
aucune gratification des voyageurs.

IL EST DÉFENDU

aux Gardes ou autres Agens de l'Administration de recevoir
aucune gratification des voyageurs.

IL EST DÉFENDU

aux Gardes ou autres Agens de l'Administration de recevoir
aucune gratification des voyageurs.

IL EST DÉFENDU

aux Gardes ou autres Agens de l'Administration de recevoir
aucune gratification des voyageurs.

IL EST DÉFENDU

aux Gardes ou autres Agens de l'Administration de recevoir
aucune gratification des voyageurs.

IL EST DÉFENDU

aux Gardes ou autres Agens de l'Administration de recevoir
aucune gratification des voyageurs.

IL EST DÉFENDU

aux Gardes ou autres Agens de l'Administration de recevoir
aucune gratification des voyageurs.

IL EST DÉFENDU

aux Gardes ou autres Agens de l'Administration de recevoir
aucune gratification des voyageurs.

IL EST DÉFENDU

aux Gardes ou autres Agens de l'Administration de recevoir
aucune gratification des voyageurs.

IL EST DÉFENDU

aux Gardes et autres Agens de l'Administration de recevoir
aucune gratification des voyageurs.

N° 5. — *Compte rendu au Ministère par le Contrôleur, pour la première dizaine de janvier 1837.*

POUR SERVIR DE SPECIMEN.

SECTION
DE BRUXELLES A ANVERS.

EXERCICE
1837.

CREMIN DE FER.

Mouvement des voyageurs et montant des recettes effectuées
du 1^{er} au 10 janvier 1837.

DE BRUXELLES A ANVERS ET TERMONDE.														
DATES.	HEURES DE DÉPART.	NOMBRE DE VOYAGEURS.					DURÉE DU VOYAGE EN MINUTES.	RECETTES.						
		PAR CLASSE DE VOITURES.				TOTAL.		PAR CLASSE DE VOITURES.				TOTAL.		
		BERLINS.	DILIGENCES	CHAIS A BANCS.	WAGGONS.	PAR DÉPART.		PAR JOUR.	BERLINS.	DILIGENCES	CHAIS A BANCS.	WAGGONS.	PAR DÉPART.	PAR JOUR.
1	ANVERS.	7	1	3	9	8	21	85	3 50	9 "	18 "	9 60	40 10	
		9	"	14	13	19	46	90	"	42 "	26 "	22 80	90 80	
		11 1/2	2	3	18	16	39	80	7 "	9 "	36 "	19 20	71 20	
		2	"	3	14	18	35	77	"	9 "	28 "	21 60	58 60	
	4	"	3	9	12	24	165	73	"	19 "	18 "	14 40	41 40	302 10
	VILVORDE.	"	"	"	2	6	8		"	"	1 40	2 10	3 50	
		"	"	1	1	9	11		"	1 "	1 70	3 15	4 85	
		"	"	1	2	23	26		"	1 "	1 40	8 05	10 45	
		"	"	"	3	35	38		"	"	2 10	12 25	14 35	
		"	"	"	11	47	58	141	"	"	7 70	16 45	24 15	57 30
	MALINES.	"	"	1	4	2	7		"	1 50	4 "	1 20	6 70	
		"	"	"	4	16	20		"	"	4 "	9 60	13 60	
		"	"	"	20	28	48		"	"	20 "	16 80	36 80	
		"	"	"	12	13	25		"	"	12 "	7 80	19 80	
		"	"	5	11	29	45	145	"	7 50	11 "	17 40	35 90	112 80
	DUFFEL.	"	"	"	"	1	1		"	"	"	95	95	
		"	"	"	3	2	5		"	"	5 10	1 90	7 "	
		"	"	"	1	1	2		"	"	1 70	95	2 65	
		"	"	"	"	3	3		"	"	"	2 85	2 85	
		"	"	1	3	2	6	17	"	2 50	5 10	1 90	9 50	22 95
						468						495 15		
A reporter...		3	35	140	290	468	468	10 50	91 50	202 20	190 95	495 15	495 15	

D'ANVERS A BRUXELLES ET TERMONDE.

HEURES DE DEPART.	NOMBRE DE VOYAGEURS.					DUREE DU VOYAGE — EN MINUTES	RECETTES.					OBSERVATIONS
	PAR CLASSE DE VOITURES.				TOTAL		PAR CLASSE DE VOITURES				TOTAL	
	BELIÈVES	DILIGENCES	CHARRS A BANC.	WAGGONS	PAR DEPART		PAR JOUR	BELIÈVES	DILIGENCES	CHARRS A BANC.	WAGGONS		PAR DEPART	PAR JOUR
BRUXELLES 6 50 8 50 11 20 1 50 3 50	"	1	5	3	9	84	"	3	10	3 60	16 60	
	"	4	9	9	22	85	"	12	18	10 80	40 80	
	"	4	11	10	25	83	"	12	22	12 "	46 "	
	1	4	9	9	23	73	3 50	12	18	10 80	44 30	
	"	3	10	19	32	111	85	"	9	20	22 80	51 80	199 50
DUFFEL " " " " " " " "	"	"	3	17	20	"	"	"	2 10	5 95	8 05	
	"	"	4	23	27	"	"	"	2 80	8 05	10 85	
	"	"	1	16	17	"	"	"	70	5 60	6 30	
	"	"	2	9	11	"	"	"	1 40	3 15	4 55	
	"	"	4	23	27	102	"	"	2 80	8 05	10 85	40 60
MALKES. " " " " " " " "	"	"	4	1	5	"	"	4	" 60	4 60		
	"	5	9	8	22	"	7 50	9	4 80	21 30		
	"	1	12	19	32	"	1 50	12	11 40	24 90		
	"	1	1	6	8	"	1 50	1	3 60	6 10		
	"	3	4	10	17	84	"	4 50	4	6 "	14 50	71 40
VILVORDE " " " " " " " "	"	"	1	"	1	"	"	1 70	"	1 70		
	"	"	1	"	1	"	"	1 70	"	1 70		
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"		
	"	"	"	2	2	"	"	"	1 90	1 90		
	"	"	"	1	1	5	"	"	"	95	95	6 25
					302						317 75	
	1	26	90	185	302	302	3 50	63 "	131 20	120 05	317 75	317 75

DE BRUXELLES A ANVERS ET TERMONDE.														
DATES.	HEURES DE DEPART.	NOMBRE DE VOYAGEURS.					DURÉE DU VOYAGE. — — EN MINUTES.	RECETTES.						
		PAR CLASSE DE VOITURES.				TOTAL.		PAR CLASSE DE VOITURES.				TOTAL.		
		BERLINES.	DILIGENCES	CHAIS A BANC.	WAGGONS.	PAR DÉPART.		PAR JOUR.	BERLINES.	DILIGENCES	CHAIS A BANC.	WAGGONS.	PAR DÉPART.	PAR JOUR.
Report		3	35	140	290	468		10 50	91 50	202 20	190 95	495 15		
	ANVERS.	9	3	34	20	57	105	.	9 .	68 .	24 .	101 .		
		4	.	39	57	96	153	100	.	.	78 .	68 40	146 40	247 40
	VILVOUDE.	.	.	5	10	15		.	.	3 50	3 50	7 .		
		.	.	12	35	47	62		.	.	8 40	12 25	20 65	27 65
	MALINES.	.	7	22	31	60		.	10 50	22 .	18 60	51 10		
		.	.	94	76	170	230		.	.	94 .	45 60	139 60	190 70
	DUFFEL.	.	.	.	.	.		.	.	.	.	.
		.	.	1	6	7	7		.	.	1 70	5 70	7 40	7 40
						452							473 15	
Rep. du total par jour . . .						468							495 15	
A reporter . .		3	45	347	525	920	920	10 50	111 .	477 80	369 .	968 30	968 30	

D'ANVERS A BRUXELLES ET TERMONDE.

HEURES DE DÉPART.	NOMBRE DE VOYAGEURS.						DURÉE DU VOYAGE. LA MINUTES.	RECETTES.						OBSERVATIONS.
	PAR CLASSE DE VOITURES.				TOTAL.			PAR CLASSE DE VOITURES.				TOTAL.		
	BERLINES.	DILIGENCES	CEARS A BANCS.	WAGGONS.	PAR DÉPART.	PAR JOUR.		BERLINES.	DILIGENCES	CEARS A BANCS.	WAGGONS.	PAR DÉPART.	PAR JOUR.	
BRUXELLES.	1	26	90	183	302		3 50	63	131 20	120 05	317 75			
	8 50	"	"	27	21	48	100	"	"	54 "	25 20	79 20		
	3 50	"	10	15	81	106	154	105	30	30	97 20	157 20	236 40	
DUFFEL.	"	"	"	2	18	20		"	"	1 40	6 30	7 70		
	"	"	"	"	28	28	48	"	"	"	9 80	9 80	17 50	
MALINES.	"	"	1	16	12	29		"	1 50	16 "	7 20	24 70		
	"	"	6	13	83	104	133	"	9 "	13 "	51 "	73 "	97 70	
VILVORDE.	"	"	"	5	1	6		"	"	8 50	" 95	9 45		
	"	"	"	1	2	3	9	"	"	1 70	1 90	3 60	13 05	
						344						364 65		
							302						317 75	
	1	43	169	433	646	646		3 50	103 50	255 80	319 60	682 40	682 40	

DE BRUXELLES A ANVERS ET TERMONDE.														
DATES.	HEURES DE DÉPART.	NOMBRE DE VOYAGEURS.					DURÉE DU VOYAGI. — EN MINUTES.	RECETTES.						
		PAR CLASSE DE VOITURES.				TOTAL.		PAR CLASSE DE VOITURES.				TOTAL.		
		BERLINES.	DILIGENCES.	CHARRS A BANCS.	WAGGONS.	PAR DÉPART.		PAR JOUR.	BERLINES.	DILIGENCES.	CHARRS A BANCS.	WAGGONS.	PAR DÉPART.	PAR JOUR.
Report		3	45	347	525	920		10 50	111 »	477 80	369 »	968 30		
	TERMONDE.	7	4	5	4	13		»	18 »	11 »	5 20	29 20		
	11½	»	2	2	7	11		»	6 50	4 40	9 10	20 »		
	4	»	1	7	»	8	32	»	3 25	15 40	»	18 65	67 85	
	CAPELLE.	»	»	»	»	»		»	»	»	»	»		
	»	»	»	»	»	»		»	»	»	»	»		
	»	»	»	»	»	»		»	»	»	»	»		
	ANVERS.	7	5	3	4	12	90	»	15 »	6 »	4 80	23 80		
	9	»	2	24	12	38	85	»	6 »	48 »	14 40	68 40		
	11½	»	5	21	14	40	85	»	15 »	42 »	16 80	73 80		
	2	»	6	11	14	31	80	»	18 »	22 »	16 80	56 80		
	4	1	3	13	15	32	153	3 50	9 »	26 »	18 »	56 50	281 30	
	DUFFEL.	»	»	»	»	»		»	»	»	»	»		
	»	»	1	»	3	4		»	2 50	»	2 85	5 35		
	»	»	»	»	1	1		»	»	»	» 95	» 95		
	»	»	»	1	»	1		»	»	1 70	»	1 70		
	»	»	»	1	4	5	11	»	»	1 70	3 80	5 50	13 50	
	»	»	3	7	7	17		»	4 50	7 »	4 20	15 70		
	MALINES.	»	2	5	20	57		3 50	7 50	20 »	18 »	49 »		
	»	»	4	31	38	73		»	6 »	31 »	22 80	59 80		
	»	»	»	25	35	60		»	»	25 »	21 »	46 »		
	»	»	9	28	33	70	277	»	13 50	28 »	19 80	61 30	231 80	
	»	»	»	»	6	6		»	»	»	2 10	2 10		
	»	»	»	7	11	18		»	»	4 90	3 85	8 75		
	»	»	»	2	21	23		»	»	1 40	7 35	8 75		
	»	»	3	16	24	43		»	3 »	11 20	8 40	22 60		
	»	»	»	5	22	27	117	»	»	3 50	7 70	11 20	53 40	
													647 85	
Rep ^t du total par jour. . .							590						968 30	
A reporter. .		6	98	576	830	1,510	1,510	17 50	233 75	788 »	576 90	1,616 15	1,616 15	

D'ANVERS A BRUXELLES ET TERMONDE.

HEURES DE DEPART.	NOMBRE DE VOYAGEURS.					DUREE DU VOYAGE. EN MINUTES	RECETTES.					OBSERVATIONS.	
	PAR CLASSE DE VOITURES				TOTAL.		PAR CLASSE DE VOITURES				TOTAL		
	BERLINS	DILIGENCES	CHARS & BANCS.	WAGGONS	PAR DEPART		PAR JOUR	BERLINS	DILIGENCES	CHARS & BANCS	WAGGONS		PAR DEPART	PAR JOUR
	1	43	169	433	646		3 50	103 50	255 80	319 60	682 40		
TERMONDE	6 1/2	"	1	1	2		"	"	2 20	1 30	3 50		
	11 50	"	"	2	2		"	"	"	2 60	2 60		
	3 50	"	3	"	3	7	"	"	6 60	"	6 60	12 70	
CAPELLE.	"	"	"	"	"		"	"	"	"	"		
	"	"	"	"	"		"	"	"	"	"		
	"	"	"	"	"		"	"	"	"	"		
BRUXELLES.	6 50	2	9	1	12	100	"	6 "	18 "	1 20	25 20		
	8 50	2	6	21	15	44	82	7 "	18 "	42 "	18 "	85 "	
	11 20	1	4	23	24	52	106	3 50	12 "	46 "	28 80	90 30	
	1 50	"	8	11	12	31	95	"	24 "	22 "	14 40	60 40	
	3 50	"	9	24	21	54	193	97	"	27 "	48 "	25 20	100 20	361 10
VILVORDE.	"	"	"	1	1		"	"	"	" 95	" 95		
	"	1	2	1	4		"	2 50	3 40	" 95	6 85		
	"	1	"	1	2		"	2 50	"	" 95	3 45		
	"	"	"	"	"		"	"	"	"	"		
	"	"	"	"	"	7		"	"	"	"	11 25	
MAYINES.	"	9	5	5	19		"	13 50	5 "	3 "	21 50		
	"	9	11	11	31		"	13 50	11 "	6 60	31 10		
	"	2	6	14	25	47	3 50	9 "	14 "	15 "	41 50		
	"	"	6	11	20	37	"	9 "	11 "	12 "	32 "		
	"	"	2	17	8	27	161	"	3 "	17 "	4 30	24 80	150 90
DUFFEL	"	"	2	5	7		"	"	1 40	1 75	3 15		
	"	1	"	11	13		1 30	"	" 70	3 85	6 05		
	"	"	"	16	16		"	"	"	3 60	5 60		
	"	"	2	15	17		"	"	1 40	5 25	6 65		
	"	"	3	15	18	71		"	"	2 10	5 25	7 35	28 80
					439							564 75	
					646							682 40	
	7	106	329	643	1,085	1,085	19 "	243 50	507 60	477 05	1,247 15	1,247 15	

DE BRUXELLES A ANVERS ET TERMONDE.

DATES.	HEURES DE DÉPART.	NOMBRE DE VOYAGEURS.					DURÉE DU VOYAGE. EN MINUTES.	RECETTES.						
		PAR CLASSE DE VOITURES.				TOTAL.		PAR CLASSE DE VOITURES.				TOTAL.		
		BERLINES.	DILIGENCES	CHAIRS A BANCS.	WAGGONS.	PAR DÉPART.		PAR JOUR.	BERLINES.	DILIGENCES	CHAIRS A BANCS.	WAGGONS.	PAR DÉPART.	PAR JOUR.
Report		6	98	576	830	1,510		17 50	233 75	788 »	575 90	1,616 15		
	TERMONDE.	7	4	3	5	12		»	13 »	6 60	6 50	26 10		
	11½	»	1	10	4	15		»	3 25	22 »	5 20	30 45		
	4	»	3	7	»	10	37	»	9 75	15 40	»	25 15	81 70	
	CAPELLE.	»	»	»	»	»		»	»	»	»	»		
	»	»	»	»	»	»		»	»	»	»	»		
	»	»	»	»	»	»		»	»	»	»	»		
	ANVERS.	7	3	5	6	14	79	»	9 »	10 »	7 20	26 20		
	9	1	6	11	23	41	78	3 50	18 »	22 30	27 60	71 10		
	11½	»	12	15	9	36	75	»	36 »	30 »	10 80	76 80		
	2	8	16	16	22	62	77	28 »	48 »	32 »	26 40	134 40		
	4	»	17	23	16	58	211	»	51 »	50 »	19 20	120 20	428 70	
4	DUFFEL.	»	»	2	»	2		»	»	3 40	»	3 40		
	»	»	»	1	»	1		»	»	1 70	»	1 70		
	»	»	1	»	3	4		»	2 50	»	2 85	5 35		
	»	»	4	10	14			»	»	6 80	9 50	16 30		
	»	»	1	1	5	7	28	»	2 50	1 70	4 75	8 95	35 70	
	»	»	»	9	7	16		»	»	9 »	4 20	13 20		
	»	2	»	4	25	31		3 50	»	4 »	15 »	22 50		
	»	»	3	21	32	56		»	4 50	21 »	19 20	44 70		
	»	»	4	24	33	61		»	6 »	24 »	19 80	49 80		
	»	»	4	19	43	66	230	»	6 »	19 »	25 80	50 80	181 »	
	»	»	»	2	5	7		»	»	1 40	1 75	3 15		
	»	»	»	»	6	6		»	»	»	2 10	2 10		
	»	»	2	1	7	10		»	2 »	» 70	2 45	5 15		
	»	»	2	14	18	34		»	2 »	9 80	6 30	18 10		
	»	»	»	18	19	37	94	»	»	12 60	6 65	19 25	47 75	
Rep ^t du total par jour . . .						600						774 85		
						1,510						1,616 15		
A reporter . .		17	177	788	1,128	2,110	2,110	52 50	447 25	1,091 10	800 15	2,391 »	2,391 »	

D'ANVERS A BRUXELLES ET TERMONDE.													OBSERVATIONS.
HEURES DE DEPART	NOMBRE DE VOYAGEURS.					DUREE DU VOYAGE. EN MINUTES.	RECETTES.						
	PAR CLASSE DE VOITURES.				TOTAL		PAR CLASSI. DE VOITURES				TOTAL.		
	BERLINES.	DILIGENCES	CHARS A BANCUS	WAGGONS.			PAR DEPART.	PAR JOUR.	BERLINES.	DILIGENCES	CHARS A BANCUS	WAGGONS		PAR DEPART.	PAR JOUR.
	7	106	329	643	1,085			19	243 50	507 60	477 05	1,247 15	
TERMONDE.	6 50	"	"	4	"	4		"	"	8 80	"	8 80	
	11 20	"	"	1	2	3		"	"	2 20	2 60	4 80	
	3 50	"	2	"	5	7	14	"	6 50	"	6 50	13	26 60
CAPELLE.	"	"	"	"	"	"		"	"	"	"	"	
	"	"	"	"	"	"		"	"	"	"	"	
	"	"	"	"	"	"		"	"	"	"	"	
BRUXELLES.	6 50	"	7	14	3	24	85	"	21	28	3 60	52 60	
	8 50	"	9	17	14	40	80	"	27	34	16 80	77 80	
	11 20	"	8	17	17	42	85	"	24	34	20 40	78 40	
	1 50	"	7	8	17	32	80	"	21	16	20 40	57 40	
	3 50	"	13	19	29	61	199	84	"	39	38	34 80	111 80	378
VILVORDE.	"	"	"	"	"	"		"	"	"	"	"	
	"	"	"	"	"	"		"	"	"	"	"	
	"	"	"	1	"	1		"	"	1 70	"	1 70	
	"	"	"	"	1	1		"	"	"	95	95	
MAINES.	"	"	"	1	3	4	6	"	"	1 70	2 85	4 55	7 20
	"	"	1	3	5	9		"	1 50	3	3	7 50	
	"	"	3	6	11	20		"	4 50	6	6 60	17 10	
	"	"	4	10	21	35		"	6	10	12 60	28 60	
	"	"	1	4	17	22		"	1 50	4	10 20	15 70	
DUFFEL.	"	"	1	14	21	36	122	"	1 50	14	12 60	28 10	97
	"	"	"	"	16	16		"	"	"	5 60	5 60	
	"	"	"	4	10	14		"	"	2 80	3 50	6 30	
	"	"	"	"	14	14		"	"	"	4 90	4 90	
			5	14	19			"	"	3 50	4 90	8 40	
			1	11	12	75		"	"	70	3 85	4 35	29 75
						416						538 55	
						1,085						1,247 15	
	7	162	488	874	1,501	1,501		19	397	716	653 70	1,785 70	1,785 70

DE BRUXELLES A ANVERS ET TERMONDE.													
DATES.	HEURES DE DÉPART.	NOMBRE DE VOYAGEURS.					DURÉE DU VOYAGE. EN MINUTES.	RECETTES.					
		PAR CLASSE DE VOITURES.				TOTAL.		PAR CLASSE DE VOITURES.				TOTAL.	
		BERLINES.	DILIGENCES	CHAIRS A BANCS.	WAGGONS.	PAR DÉPART.		PAR JOUR.	BERLINES.	DILIGENCES	CHAIRS A BANCS.	WAGGONS.	PAR DÉPART.	PAR JOUR.
Report.....		17	177	788	1,128	2,110		52 50	447 25	1,091 10	800 15	2,391 ,	
	TERMONDE.	7	3	4	8	15		.	9 75	8 80	10 40	28 95	
	11½	"	"	1	2	3		.	"	2 20	2 60	4 80	
	4	"	1	7	9	17	35	.	3 25	15 40	11 70	30 35	64 10
	CAPELLE.	"	"	"	"	"		"	"	"	"	"	"
	"	"	"	"	"	"		"	"	"	"	"	"
	"	"	"	"	"	"		"	"	"	"	"	"
	ANVERS.	7	6	18	6	30	145	"	18 .	36 .	7 20	61 20	
	9	"	7	13	13	35	90	"	21 .	26 .	18 .	65 .	
	11½	1	7	22	14	44	89	3 50	21 .	44 .	16 80	85 30	
	2	"	5	14	12	31	83	"	15 .	28 .	14 40	57 40	
	4	3	7	17	9	36	176	10 50	21 .	34 .	10 80	76 30	345 20
	DUFFEL.	"	1	1	"	2		"	2 50	1 70	"	4 20	
	"	"	1	1	2	4		"	2 50	1 70	1 90	6 10	
	"	"	"	"	3	3		"	"	"	2 85	2 85	
	"	"	"	"	"	"		"	"	"	"	"	
	"	"	1	1	4	6	15	"	2 50	1 70	3 80	8 .	21 15
	"	"	"	8	8	16		"	"	8 .	4 80	12 80	
	MALINES.	"	6	18	15	39		"	9 .	18 .	9 .	36 .	
	"	"	4	11	15	30		"	6 .	11 .	9 .	26 .	
	"	"	8	6	35	49		"	12 .	6 .	21 .	39 .	
	"	"	11	20	31	62	196	"	16 50	20 .	18 60	55 10	168 90
	"	"	"	3	11	14		"	"	2 10	3 85	5 95	
	"	"	"	4	16	20		"	"	2 80	5 60	8 40	
	"	"	1	4	14	19		"	1 .	2 80	4 90	8 70	
	"	"	"	4	9	13		"	"	2 80	3 15	5 95	
	"	"	1	11	21	33	99	"	1 .	7 70	7 35	16 05	45 05
	VILVOORDE.						521					644 40	
	Rep ^t du total par jour...						2,110					2,391 .	
	A reporter..	21	247	976	1,387	2,631	2,631	66 50	609 25	1,371 80	987 85	3,035 40	3,035 40

D'ANVERS A BRUXELLES ET TERMONDE.														OBSERVATIONS.
HEURES DE DEPART.	NOMBRE DE VOYAGEURS.						DUREE DU VOYAGE EN MINUTES.	RECETTES.						
	PAR CLASSE DE VOITURES				TOTAL.			PAR CLASSE DE VOITURES.				TOTAL.		
	BERLINES.	DILIGENCES	CHARS A BANCS.	WAGGONS.	PAR DEPART.	PAR JOUR.		BERLINES.	DILIGENCES	CHARS A BANCS.	WAGGONS.	PAR DEPART.	PAR JOUR.	
	7	162	458	874	1,501			19 0	397 0	716 0	653 70	1,785 70		
TERMONDE.	6 50	"	1	1	2			"	"	2 20	1 30	3 50		
	11 20	"	1	"	1			"	"	2 20	"	2 20		
	3 50	"	3	8	6	17	20	"	9 75	17 60	7 80	35 15	40 85	
CAPELLE	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
BRUXELLES.	"	3	15	8	26		95	"	9 0	30 0	9 60	48 60		
	"	10	11	18	39		88	"	30 0	22 0	21 60	73 60		
	"	10	12	13	35		88	"	30 0	24 0	15 60	69 60		
	"	5	8	13	21	47	85	17 50	24 0	26 0	25 20	92 70		
	"	11	40	19	70	217	90	"	33 0	80 0	22 80	135 80	420 30	
VILVORDE.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
	"	"	"	2	2		"	"	"	"	1 90	1 90		
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
	"	"	1	"	1	3		"	"	1 70	"	1 70	3 60	
MANNES.	"	3	10	4	17		"	"	4 50	10 0	2 40	16 90		
	"	6	2	13	21		"	"	9 0	2 0	7 80	18 80		
	"	2	3	18	20		"	"	3 0	3 0	0 0	15 0		
	"	1	7	22	30		"	"	1 50	7 0	13 20	21 70		
	"	8	14	35	57	145		"	12 0	14 0	21 0	47 0	119 40	
DUFFEL.	"	"	5	11	16		"	"	"	3 50	3 85	7 35		
	"	"	3	16	19		"	"	"	2 10	5 60	7 70		
	"	"	"	10	10		"	"	"	"	3 50	3 50		
	"	"	"	12	12		"	"	"	"	4 20	4 20		
	"	"	5	5	10	67		"	"	3 50	1 75	5 25	28 0	
					452							612 15		
					1,501							1,785 70		
	12	227	609	1,105	1,953	1,953		36 50	562 75	966 80	831 80	2,397 85	2,397 85	

DE BRUXELLES A ANVERS ET TERMONDE.														
DATES.	HEURES DE DÉPART.	NOMBRE DE VOYAGEURS.					DUREE DU VOYAGE EN MINUTES.	RECETTES.						
		PAR CLASSE DE VOITURES.				TOTAL.		PAR CLASSE DE VOITURES.				TOTAL.		
		BERLINES.	DILIGENCES.	CHARS A BANCS.	VAGGONS.			PAR DÉPART.	PAR JOUR.	BERLINES.	DILIGENCES.		CHARS A BANCS.	VAGGONS.	PAR DÉPART.	PAR JOUR.
Report.....		21	217	976	1,387	2,631		66 50	609 25	1,371 80	987 85	3,035 40		
	TERMONDE.	7	2	5	1	8		»	6 50	11 »	1 30	18 80		
	11½	»	»	2	3	5		»	»	4 40	3 90	8 30		
	4	»	4	7	4	15	28	»	13 »	15 40	5 20	33 60	60 70	
	CAPELLE.	»	»	»	»	»		»	»	»	»	»		
	»	»	»	»	»	»		»	»	»	»	»		
	»	»	»	»	6	6	6	»	»	»	5 70	5 70	5 70	
	ANVERS.	7	1	6	7	14	85	»	3 »	12 »	8 40	23 40		
	9	2	7	8	14	31	81	7 »	21 »	16 »	16 80	60 80		
	11½	»	2	18	13	33	84	»	6 »	36 »	15 60	57 60		
	2	»	7	20	7	34	85	»	21 »	40 »	8 40	69 40		
	4	»	11	17	15	43	155	87	33 »	34 »	18 »	85 »	206 20	
	DUFEL.	»	»	»	»	»		»	»	»	»	»		
	»	»	»	1	»	1		»	»	1 70	»	1 70		
	»	»	»	2	»	2		»	»	3 40	»	3 40		
	»	»	»	1	7	8		»	»	1 70	6 65	8 35		
	»	»	1	2	4	7	18	»	2 50	3 40	3 80	9 70	23 15	
	MALINES.	»	1	4	2	7		»	1 50	4 »	1 20	6 70		
	»	1	1	13	41	56		1 75	1 50	13 »	24 60	40 85		
	»	»	2	12	31	45		»	3 »	12 »	18 60	33 60		
	»	»	1	17	57	75		»	1 50	17 »	34 20	52 70		
	»	»	2	23	43	68	251	»	3 »	23 »	25 80	51 80	185 65	
	VILVORDE.	»	»	»	5	5		»	»	»	1 75	1 75		
	»	»	»	2	3	5		»	»	1 40	1 05	2 45		
	»	»	»	»	15	15		»	»	»	5 25	5 25		
	»	»	»	8	21	29		»	»	5 60	7 35	12 95		
	»	»	»	13	54	67	121	»	»	9 10	18 90	28 »	50 40	
							579						621 80	
Rep' du total par jour..							2,631						3,035 40	
A reporter..		24	289	1,157	1,740	3,210	3,210		75 25	725 75	1,635 90	1,220 30	3,657 20	3,657 20

D'ANVERS A BRUXELLES ET TERMONDE.

HEURES DE DÉPART.	NOMBRE DE VOYAGEURS.						DURÉE DU VOYAGE. EN MINUTES.	RECETTES.						OBSERVATIONS.
	PAR CLASSE DE VOITURES.				TOTAL.			PAR CLASSE DE VOITURES.				TOTAL.		
	BELIÈRES.	DILIGENCES	CHARS A BANCS.	WAGGONS.	PAR DÉPART.	PAR JOUR.		BELIÈRES.	DILIGENCES	CHARS A BANCS.	WAGGONS.	PAR DÉPART.	PAR JOUR.	
	12	227	609	1,105	1,953			36 50	562 75	966 80	831 80	2,397 85		
TERMONDE.	6 50	»	1	2	4	7		»	3 25	4 40	5 20	12 85		
	11 20	»	»	5	6	11		»	»	11 »	7 80	18 80		
	3 50	»	»	»	3	3	21	»	»	»	3 90	3 90	35 55	
CAPELLE.	»	»	»	»	»	»		»	»	»	»	»		
	»	»	»	»	»	»		»	»	»	»	»		
	»	»	»	»	»	»		»	»	»	»	»		
BRUXELLES.	6 50	»	4	5	4	13	105	»	12 »	10 »	4 80	26 80		
	8 50	»	19	16	7	42	90	»	57 »	32 »	8 40	97 40		
	11 20	2	6	16	19	43	107	7 »	18 »	32 »	22 80	79 80		
	1 50	»	4	13	19	36	99	»	12 »	26 »	22 80	60 80		
	3 50	»	6	29	16	51	185	105	»	18 »	58 »	19 20	95 20	360 »
VILVORDE.	»	»	»	1	»	1		»	»	1 70	»	1 70		
	»	»	»	»	»	»		»	»	»	»	»		
	»	»	»	»	»	»		»	»	»	»	»		
	»	»	»	»	»	»		»	»	»	»	»		
	»	»	»	»	1	1	2		»	»	» 95	» 95	2 65	
MALINES.	»	»	»	5	6	11		»	»	5 »	3 60	8 60		
	»	»	»	8	12	20		»	»	8 »	7 »	15 20		
	»	»	1	8	17	26		»	1 50	8 »	10 »	19 70		
	»	»	»	10	22	32		»	»	10 »	13 »	23 20		
	»	1	2	26	15	44	133	1 75	3 »	26 »	9 »	39 75	106 45	
DUFFEL.	»	»	»	8	8			»	»	»	2 80	2 80		
	»	»	»	3	31	34		»	»	2 10	10 85	12 95		
	»	»	1	»	22	23		»	1 »	»	7 70	8 70		
	»	»	1	4	16	21		»	1 »	2 80	5 60	9 40		
	»	»	»	3	34	37	123	»	»	2 10	11 90	14 »	47 85	
						464						552 50		
						1,953						2,397 85		
	15	272	763	1,367	2,417	2,417		45 25	689 50	1,205 90	1,009 70	2,950 35	2,950 35	

		DE BRUXELLES A ANVERS ET TERMONDE.												
DATES.	HEURES DE DEPART	NOMBRE DE VOYAGEURS.					DUREE DU VOYAGE. EN MINUTES.	RECETTES.						
		PAR CLASSE DE VOITURES.				TOTAL.		PAR CLASSE DE VOITURES.				TOTAL.		
		BELIÈVES.	DILIGENCES	CHARRS A BAYES.	WAGGONS.	PAR DEPART.		PAR JOUR.	BELIÈVES.	DILIGENCES	CHARRS A BAYES.	WAGGONS.	PAR DEPART.	PAR JOUR.
Report.....		24	289	1,157	1,740	3,210		75 25	725 75	1,635 90	1,220 30	3,657 20		
	TERMONDE.	7	"	"	3	"	3	"	"	6 60	"	6 60		
	11 $\frac{1}{2}$	"	2	"	6	8		"	6 50	"	7 80	14 30		
	4	"	1	4	3	8	19	"	3 25	8 80	3 90	15 95	36 85	
	CAPELLE	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
	"	"	"	"	4	4		"	"	"	3 80	3 80		
	"	"	"	"	1	1	5	"	"	"	" 95	" 95	4 75	
	ANVERS.	7	"	5	3	1	9	78	"	15 "	6 "	1 20	22 20	
	9	"	9	13	12	34		80	"	27 "	26 "	14 40	67 40	
	11 $\frac{1}{2}$	1	1	12	18	32		80	3 50	3 "	24 "	21 60	52 10	
	2	2	6	9	18	35		75	7 "	18 "	18 "	21 60	64 60	
	4	"	5	23	34	62	172	85	"	15 "	46 "	40 80	101 80	
	DUFFEL	"	"	"	2	"	2		"	"	3 40	"	3 40	
	"	"	"	"	"	"	"		"	"	"	"	"	
	"	"	"	"	2	2		"	"	"	1 90	1 90		
	"	"	"	"	5	5		"	"	"	4 75	4 75		
	"	"	"	1	3	4	13	"	"	1 70	2 85	4 55	14 60	
	MALINES.	2	4	15	10	31		3 50	6 "	15 "	6 "	30 50		
	"	"	4	23	25	52		"	6 "	23 "	15 "	44 "		
	"	1	"	9	26	36		1 75	"	9 "	15 60	26 35		
	"	"	"	7	35	42		"	"	7 "	21 "	28 "		
	"	1	5	20	23	49	210	1 75	7 50	20 "	13 80	43 05	171 90	
	VILVORDE.	"	"	2	"	2		"	"	1 40	"	1 40		
	"	"	"	"	13	13		"	"	"	4 55	4 55		
	"	"	3	3	9	15		"	3 "	2 10	3 15	8 25		
	"	"	2	4	22	28		"	2 "	2 80	7 70	12 50		
	"	"	1	3	28	32	90	"	1 "	2 10	9 80	12 90	39 60	
							509						575 80	
Rep ^t du total par jour...							3,210						3,657 20	
A reporter..		31	337	1,313	2,038	3,719	3,719	92 75	839 "	1,858 80	1,442 45	4,233 "	4,233 "	

D'ANVERS A BRUXELLES ET TERMONDE.

HEURES DE DEPART.	NOMBRE DE VOYAGEURS.						DUREE DU VOYAGE. — EN HEURES.	RECETTES.						OBSERVATIONS.
	PAR CLASSE DE VOITURES.				TOTAL.			PAR CLASSE DE VOITURES.				TOTAL.		
	BELIÈRES.	DILIGENCES	CHARS A BANCS.	WAGGONS.	PAR DEPART.	PAR JOUR.		BELIÈRES.	DILIGENCES	CHARS A BANCS.	WAGGONS.	PAR DEPART.	PAR JOUR.	
	15	272	763	1,367	2,417			43 25	689 50	1,205 90	1,009 70	2,950 35		
TERMONDE.	6 50	"	1	3	2	6		"	3 25	6 60	2 60	12 45		
	11 20	"	"	5	2	7		"	"	11 "	2 60	13 60		
	3 50	"	"	3	4	7	20	"	"	6 60	5 20	11 80	37 85	
CAPELLE.	"	"	"	"	"	"		"	"	"	"	"		
	"	"	"	"	"	"		"	"	"	"	"		
	"	"	"	"	"	"		"	"	"	"	"		
BRUXELLES.	6 50	"	3	3	12	18	84	"	9 "	6 "	14 40	29 40		
	8 50	"	4	12	15	31	105	"	12 "	24 "	18 "	54 "		
	11 20	"	6	11	14	31		"	18 "	22 "	16 80	56 80		
	1 50	1	4	14	11	30		3 50	12 "	28 "	13 20	56 70		
	3 50	1	3	17	19	40	150	90	3 50	9 "	34 "	22 80	69 30	266 20
VILVORDE.	"	"	"	2	"	2		"	"	3 40	"	3 40		
	"	"	"	"	"	"		"	"	"	"	"		
	"	"	"	"	1	1		"	"	"	95	95		
	"	"	"	"	1	1		"	"	"	95	95		
	"	"	"	"	2	2	6		"	"	1 90	1 90	7 20	
MAINES.	"	"	4	12	2	18		"	6 "	12 "	1 20	19 20		
	"	"	2	3	14	19		"	3 "	3 "	8 40	14 40		
	"	"	6	3	20	29		"	9 "	3 "	12 "	24 "		
	"	"	1	7	18	26		"	1 50	7 "	10 80	19 30		
	"	"	"	12	19	31	123		"	"	12 "	11 40	23 40	100 30
DUFFEL.	"	"	"	6	6			"	"	"	2 10	2 10		
	"	"	"	1	10	11		"	"	" 70	3 50	4 20		
	"	"	"	3	10	13		"	"	2 10	3 50	5 60		
	"	"	"	1	12	13		"	"	" 70	4 20	4 90		
	"	"	"	3	14	17	60		"	"	2 10	4 90	7 "	23 80
						359						435 35		
						2,417						2,950 35		
	17	306	878	1,575	2,776	2,776		52 25	772 25	1,390 10	1,171 10	3,385 70	3,385 70	

DE BRUXELLES A ANVERS ET TERMONDE.														
DATES.	HEURES DE DÉPART.	NOMBRE DE VOYAGEURS.						DURÉE DU VOYAGE. — EN MINUTES.	REGETTES.					
		PAR CLASSE DE VOITURES.				TOTAL.			PAR CLASSE DE VOITURES.				TOTAL.	
		BELIÈRES.	DILIGENCES.	CHARS A BANGS.	WAGGONS.	PAR DÉPART.	PAR JOUR.		BELIÈRES.	DILIGENCES.	CHARS A BANGS.	WAGGONS.	PAR DÉPART.	PAR JOUR.
Report.....		31	337	1,313	2,038	3,719		92 75	839 "	1,858 80	1,442 45	4,233 "		
	TERMONDE.	7	1	"	10	11		"	3 25	"	13 "	16 25		
	11½	"	"	4	12	16		"	"	8 80	15 60	24 40		
	4	"	"	1	3	4	31	"	"	2 20	3 90	6 10	46 75	
	CAPÈLE.	"	"	1	2	3		"	"	1 75	1 90	3 65		
	"	"	"	"	"	"		"	"	"	"	"		
	"	"	"	"	"	"	3	"	"	"	"	"	3 65	
	ANVERS.	7	4	12	20	36	80	"	12 "	24 "	24 "	60 "		
	9	"	3	17	25	45	75	"	9 "	34 "	30 "	73 "		
	11½	"	5	14	17	36	77	"	15 "	28 "	20 40	63 40		
	2	"	9	14	28	51	86	"	27 "	28 "	33 60	88 60		
	4	"	8	12	22	42	210	"	24 "	24 "	26 40	74 40	359 40	
	"	"	"	"	5	5		"	"	"	4 75	4 75		
	DUFFEL.	"	"	"	1	1		"	"	"	" 95	" 95		
	"	"	"	"	5	5		"	"	"	4 75	4 75		
	"	"	1	"	7	8		"	2 50	"	6 65	9 15		
	"	"	"	3	4	7	26	"	"	5 10	3 80	8 90	28 50	
	"	"	3	"	8	11		"	4 50	"	4 80	9 30		
	MALINES.	"	7	16	35	58		"	10 50	16 "	21 "	47 50		
	"	"	7	13	53	73		"	10 50	13 "	31 80	55 30		
	"	"	4	9	64	77		"	6 "	9 "	38 40	53 40		
	"	"	1	17	55	73	292	"	1 50	17 "	33 "	51 50	217 "	
	VILVORDE.	"	"	1	3	4		"	"	" 70	1 05	1 75		
	"	"	"	4	22	26		"	"	2 08	7 70	10 50		
	"	"	"	7	51	58		"	"	4 90	17 85	22 75		
	"	"	"	1	45	46		"	"	" 70	15 75	16 45		
	"	"	2	2	46	50	184	"	2 "	1 40	16 10	19 50	70 95	
Rep ^t du total par jour...							746						726 25	
							3,719						4,233 "	
A reporter..		31	392	1,461	2,581	4,465	4,465	92 75	966 75	2,080 15	1,819 60	4,959 25	4,959 25	

D'ANVERS A BRUXELLES ET TERMONDE.

HEURES DE DÉPART.	NOMBRE DE VOYAGEURS.					DURÉE DU VOYAGE. EN MINUTES.	RECETTES.					OBSERVATIONS.	
	PAR CLASSE DE VOITURES.				TOTAL.		PAR CLASSE DE VOITURES.				TOTAL.		
	BERLINES.	DILIGENCES	CHARS A BANCS.	WAGGONS.	PAR DÉPART.		PAR JOUR.	BERLINES.	DILIGENCES	CHARS A BANCS.	WAGGONS.		PAR DÉPART.	PAR JOUR.
	17	306	878	1,575	2,776		52 25	772 25	1,390 10	1,171 10	3,385 70		
TERMONDE.	6 50	"	"	4	"	4	"	"	8 80	"	8 80		
	11 20	"	"	1	5	6	"	"	2 20	6 50	8 70		
	3 50	"	"	1	7	8	18	"	2 20	9 10	11 30	28 80	
CAPELLE.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"		
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"		
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"		
BRUXELLES.	6 50	"	4	14	11	29	91	"	12 "	28 "	13 20	53 20	
	8 50	"	14	19	33	66	83	"	42 "	38 "	39 60	119 60	
	11 20	6	2	9	24	41	85	21 "	6 "	18 "	28 80	73 80	
	1 50	"	19	14	12	45	84	"	57 "	28 "	14 40	99 40	
	3 50	"	7	24	27	58	239	85	"	21 "	48 "	32 40	101 40
VILVORDE.	"	"	"	"	1	1	"	"	"	"	" 95	" 95	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
	"	"	"	"	6	6	7	"	"	"	5 70	5 70	6 65
	"	"	2	5	10	17	"	"	3 "	5 "	6 "	14 "	
	"	"	7	8	23	38	"	"	10 50	8 "	13 80	32 80	
MALINES.	"	"	"	9	15	24	"	"	"	9 "	9 "	18 "	
	"	"	"	3	8	11	"	"	"	3 "	4 80	7 80	
	"	"	1	10	16	27	117	"	1 50	10 "	9 60	21 10	93 20
	"	"	"	1	18	19	"	"	"	" 70	6 30	7 "	
	"	"	"	5	33	38	"	"	"	3 50	11 53	13 05	
	"	"	"	4	27	31	"	"	"	2 80	9 45	12 25	
	"	"	"	1	42	43	"	"	"	" 70	14 70	15 40	
	"	"	"	2	33	35	166	"	"	1 40	11 53	12 95	62 65
						547						638 70	
						2,776						3,385 70	
	23	362	1,012	1,926	3,323	3,323	73 25	925 25	1,607 40	1,418 50	4,024 40	4,024 40	

D'ANVERS A BRUXELLES ET TERMONDE.

HEURES DE DÉPART.	NOMBRE DE VOYAGEURS.						DURÉE DU VOYAGE. EN MINUTES.	RECETTES.						OBSERVATIONS.
	PAR CLASSE DE VOITURES.				TOTAL.			PAR CLASSE DE VOITURES.				TOTAL.		
	BERLINES.	DILIGENCES	CHARS A BAYES.	WAGGONS.	PAR DÉPART.	PAR JOUR.		BERLINES.	DILIGENCE.	CHARS A BAYES.	WAGGONS.	PAR DÉPART.	PAR JOUR.	
	23	362	1,012	1,926	3,323			73 25	925 25	1,607 40	1,418 50	4,024 40		
TERMONDE.	°	4	3	2	9			°	2 °	6 60	2 60	22 20		
	°	3	°	3	6			°	9 75	°	3 90	13 65		
	°	1	2	2	5	20		°	3 25	4 40	2 60	10 25	46 10	
CAPELLE.	°	°	°	°	°			°	°	°	°	°		
	°	°	°	°	°			°	°	°	°	°		
	°	°	°	°	°			°	°	°	°	°		
BRUXELLES.	°	8	11	12	31	85		°	24 °	22 °	14 40	60 40		
	5	7	30	13	55	81	17 50	°	21 °	60 °	15 60	114 10		
	°	10	17	19	46	99	°	°	30 °	34 °	22 80	86 80		
	°	8	8	20	36	91	°	°	24 °	16 °	24 °	64 °		
	°	20	34	36	90	258	110	°	60 °	68 °	43 20	171 20	496 50	
VILVORDE.	°	°	°	°	°			°	°	°	°	°		
	°	°	°	°	°			°	°	°	°	°		
	°	°	°	°	°			°	°	°	°	°		
	°	°	°	°	°			°	°	°	°	°		
	°	°	°	2	2	2		°	°	°	1 90	1 90	1 90	
MALINRS.	°	°	11	10	21			°	°	11 °	6 °	17 °		
	°	3	16	9	28			°	4 50	16 °	5 40	25 90		
	°	2	15	13	30			°	3 °	15 °	7 80	25 80		
	°	1	16	25	42			°	1 50	16 °	15 °	32 50		
	°	1	12	15	28	149		°	1 50	12 °	9 °	22 50	123 70	
DUFFEL.	°	°	°	13	13			°	°	°	4 55	4 55		
	°	1	6	14	21			°	1 °	4 20	4 90	10 10		
	°	°	2	13	15			°	°	1 40	4 55	5 95		
	°	1	5	17	23			°	1 °	3 50	5 95	10 45		
	°	°	1	25	26	98		°	°	° 70	8 75	9 55	40 50	
					527							708 70		
					3,323							4,024 40		
28	432	1,201	2,189	3,850	3,850		90 75	1,122 75	1,898 20	1,621 40	4,733 10	4,733 10		

		DE BRUXELLES A ANVERS ET TERMONDE.													
DATES.	HEURES DE DEPART.	NOMBRE DE VOYAGEURS.						DURÉE DU VOYAGE. — EN MINUTES.	RECETTES.						
		PAR CLASSE DE VOITURES.				TOTAL.			PAR CLASSE DE VOITURES.				TOTAL.		
		BERTINES.	DILIGENCES.	CHARS A BANCS.	WAGGONS.	PAR DEPART.	PAR JOUR.		BERTINES.	DILIGENCES.	CHARS A BANCS.	WAGGONS.	PAR DEPART.	PAR JOUR.	
Report.....		36	463	1,715	3,089	5,303		108 50	1,136 25	2,429 75	2,175 15	5,849 65			
	TERMONDE.	7	"	10	3	13		"	"	22 "	3 90	25 90			
	11½	"	3	2	1	6		"	9 75	4 40	1 30	15 45			
	4	"	"	1	1	2	21	"	"	2 20	1 30	3 50	44 85		
	CAPELLE.	"	"	1	"	1	2	"	2 50	"	" 95	3 45			
	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"			
	"	"	"	"	"	"	2	"	"	"	"	"	3 45		
	ANVERS.	7	"	3	11	8	22	95	"	9 "	22 "	9 60	40 60		
	9	2	1	17	15	35	85	7 "	3 "	34 "	18 "	62 "			
	11½	"	18	23	10	51	95	"	54 "	46 "	12 "	112 "			
	2	5	4	15	9	33	81	17 50	12 "	30 "	10 80	70 30			
	4	"	10	25	5	40	181	85	"	30 "	50 "	6 "	86 "	370 90	
	DUFFEL.	"	"	1	1	2		"	"	1 70	" 95	2 65			
	"	"	"	1	2	3		"	"	1 70	1 90	3 60			
	"	"	"	"	2	2		"	"	"	1 90	1 90			
	"	"	"	3	7	10		"	"	5 10	6 65	11 75			
	"	"	"	3	2	5	22	"	"	5 10	1 90	7 "	26 90		
	"	"	"	8	21	29		"	"	8 "	12 60	20 60			
	MALINES.	1	4	13	24	42		1 75	6 "	13 "	14 40	35 15			
	"	"	4	29	17	50		"	6 "	29 "	10 20	45 20			
	"	"	4	17	21	42		"	6 "	17 "	12 60	35 60			
	"	"	12	32	32	76	239	"	18 "	32 "	19 20	69 20	205 75		
	"	"	"	1	8	9		"	"	" 70	2 80	3 50			
	"	"	"	3	15	18		"	"	2 10	5 25	7 35			
	"	"	4	7	12	23		"	4 "	4 90	4 20	13 10			
	"	"	"	19	5	24		"	"	13 30	1 75	15 05			
	"	"	1	12	25	38	112	"	1 "	8 40	8 75	18 15	57 15		
							577						709 "		
Rep' du total par jour...							5,303						5,849 65		
Totaux.....		44	532	1,968	3,336	5,880	5,880	134 75	1,297 50	2,782 25	2,344 05	6,558 65	6,558 65		

D'ANVERS A BRUXELLES ET TERMONDE.

HEURES DE DEPART	NOMBRE DE VOYAGEURS.						DUREE DU VOYAGE. — EN MINUTES.	RECETTES.						OBSERVATIONS
	PAR CLASSE DE VOITURES.				TOTAL.			PAR CLASS. DE VOITURS.				TOTAL.		
	ERLINES.	DILIGENCES.	CHARS A BANCS.	WAGGONS.	PAR DEPART.	PAR JOUR.		BERLINES.	DILIGENCES.	CHARS A BANCS.	WAGGONS.	PAR DEPART.	PAR JOUR.	
	28	432	1,201	2,189	3,850			90 75	1,122 75	1,898 20	1,621 40	4,733 10		
TERMONDE.	6 50	"	"	2	"	2		"	"	4 40	"	4 40		
	11 20	"	"	4	3	7		"	"	5 80	3 50	12 70		
	3 50	"	"	7	1	8	17	"	"	15 0	1 30	16 70	33 80	
CAPELLE.	"	"	"	"	"	"		"	"	"	"	"		
	"	"	"	"	"	"		"	"	"	"	"		
	"	"	"	"	"	"		"	"	"	"	"		
BRUXELLES.	6 50	"	3	6	6	15	101	"	9 "	12 "	7 20	28 20		
	8 50	"	9	20	8	37	112	"	27 "	40 "	9 60	76 60		
	11 20	6	7	14	6	33	97	21 "	21 "	28 "	7 20	77 20		
	1 50	"	2	16	4	22	103	"	6 "	32 "	4 80	42 80		
	3 50	"	15	30	15	60	105	"	45 "	60 "	18	123 "	347 50	
VILVORDE.	"	"	"	"	1	1		"	"	"	" 95	" 95		
	"	"	"	"	"	"		"	"	"	"	"		
	"	"	"	"	"	"		"	"	"	"	"		
	"	"	"	2	"	2		"	"	3 40	"	3 40		
	"	"	"	2	"	2	5	"	"	3 40	"	3 40	7 75	
MALINES.	"	"	"	7	4	11		"	"	7 "	2 40	9 40		
	"	"	2	7	14	23		"	3 "	7 "	8 40	18 40		
	"	"	"	12	9	21		"	"	12 "	5 40	17 40		
	"	"	"	13	7	20		"	"	13 "	4 20	17 20		
	"	"	12	10	10	32	107	"	18 "	10 "	6 "	34 "	96 40	
DUFFEL.	"	"	"	3	11	14		"	"	2 10	3 85	5 95		
	"	"	"	5	10	15		"	"	3 50	3 50	7 "		
	"	"	"	1	8	9		"	"	" 70	2 80	3 50		
	"	"	"	4	20	24		"	"	2 80	7 "	9 80		
	"	"	"	4	13	17	79	"	"	2 80	4 55	7 35	33 60	
							375						519 35	
							3,850						4,733 10	
	34	482	1,370	2,339	4,225	4,225		111 75	1,251 75	2,166 50	1,722 45	5,252 45	5,252 45	

RÉCAPITULATION.

	VOYAGEURS.	RECETTES.
Bureau de Bruxelles	5,380	6,558 65
» Anvers	4,225	5,252 45
» Malines	5,543	3,986 35
» Termonde	1,162	1,584 15
» Vilvorde.	1,520	724 40
TOTAL	18,330	18,106 00

Vérfié et arrêté le montant des recettes effectuées du 1^{er} au 10 janvier 1837, à la somme de dix-huit mille cent six francs.

Le Contrôleur des recettes et du service d'exploitation au chemin de fer,

A. J. STRENS.

N^o 6. Perception. — Personnel.

CONTROLE.

Bureau du Contrôleur.

1 Contrôleur.	fr.	3,600	} 7,620
1 Premier Commis.		1,500	
1 Commis rédacteur.		1,200	
1 Commis.		600	
1 Messenger.		720	

RECETTES.

Bureau de Bruxelles.

1 Receveur.	à fr.	2,600	2,600	} 8,340
1 Premier Commis.	»	1,500	1,500	
1 Deuxième Commis.	»	1,200	1,200	
1 Commis.	»	1,000	1,000	
1 Garçon de bureau.	»	600	600	
1 Gardien messenger.	»	720	720	
1 Messenger facteur.	»	720	720	

Bureau de Vilvorde.

1 Receveur.	»	1,500	1,500
---------------------	---	-------	-------

Bureau de Malines.

1 Receveur.	»	2,600	2,600	} 6,900
1 Premier Commis.	»	1,500	1,500	
1 Deuxième Commis.	»	1,200	1,200	
1 Commis.	»	1,000	1,000	
1 Messenger facteur.	»	600	600	

Bureau d'Anvers.

1 Receveur.	»	2,600	2,600	} 6,900
1 Premier Commis.	»	1,500	1,500	
1 Deuxième Commis.	»	1,200	1,200	
1 Commis.	»	1,000	1,000	
1 Messenger facteur.	»	600	600	

Bureau de Duffel.

1 Receveur délégué.	»	900	900
-----------------------------	---	-----	-----

Bureau de Vieux-Dieu.

1 Receveur délégué.	»	900	900
-----------------------------	---	-----	-----

Bureau de Termonde.

1 Receveur.	»	2,000	2,000	} 5,600
1 Premier Commis.	»	1,200	1,200	
1 Deuxième Commis.	»	1,000	1,000	
1 Commis.	»	800	800	
1 Messenger facteur.	»	600	600	

A REPORTER. fr. 38,660

SERVICE DES STATIONS.

§ 1^{er}.

OFFICIERS DE POLICE.

Station de Bruxelles.

1 Officier de police.	à fr. 1,000	1,000	} 2,440
2 Adjoints id.	" 720	1,440	

Station de Malines.

1 Officier de police.	" 1,000	1,000	} 1,720
1 Adjoint id.	" 720	720	

Station d'Anvers.

1 Officier de police.	" 1,000	1,000	} 1,720
1 Adjoint id.	" 720	720	

Station de Termonde.

1 Officier de police.	" 1,000	1,000	} 1,720
1 Adjoint id.	" 720	720	

7,600

§ 2.

PORTIERS.

Station de Bruxelles.

1 Portier.	" 720	720	} 720
--------------------	-------	-----	-------

Station de Vilvorde.

1 Portier.	" 720	720	} 720
--------------------	-------	-----	-------

Station de Malines.

1 Portier.	" 720	720	} 4,320
--------------------	-------	-----	---------

Station d'Anvers.

2 Portiers	" 720	1,440	} 1,440
----------------------	-------	-------	---------

Station de Termonde.

1 Portier.	" 720	720	} 720
--------------------	-------	-----	-------

SERVICE DES CONVOIS.

GARDES-CONVOIS.

Sections de Malines à Bruxelles et à Anvers.

2 Chefs gardes.	" 1,800	3,600	} 20,700
2 Gardes de 1 ^{re} classe.	" 1,500	3,000	
11 Gardes de 2 ^e id.	" 1,200	13,200	
1 Garde.	" 900	900	

Section de Malines à Termonde.

1 Chef garde.	" 1,800	1,800	} 8,100
1 Garde de 1 ^{re} classe.	" 1,500	1,500	
4 Gardes de 2 ^e id.	" 1,200	4,800	

28,800

Total. fr. 79,380

APPENDICE GÉNÉRAL.

TEXTE

DES LOIS, ARRÊTÉS ET RÈGLEMENTS.

- I. CONSTRUCTION DU CHEMIN DE FER. — FONDS ALLOUÉS.
- II. DIRECTION DES TRAVAUX DU CHEMIN DE FER.
- III. EXPLOITATION DU CHEMIN DE FER POUR LE TRANSPORT DES VOYAGEURS.
- IV. POLICE DU CHEMIN DE FER.

170

I. Construction du chemin de fer. — Fonds alloués.

N^o 1. LOI DU 1^{er} MAI 1834.

LÉOPOLD, Roi des Belges,

A tous présents et à venir, salut.

Nous avons, de commun accord avec les Chambres, décrété et nous ordonnons ce qui suit :

ARTICLE PREMIER.

Il sera établi dans le Royaume un système de chemins de fer, ayant pour point central Malines, et se dirigeant, à l'Est, vers la frontière de Prusse, par Louvain, Liège et Verviers; au Nord, sur Anvers; à l'Ouest, sur Ostende, par Termonde, Gand et Bruges; et au Midi, sur Bruxelles et vers les frontières de France, par le Hainaut.

ART. 2.

L'exécution sera faite à charge du trésor public et par les soins du Gouvernement.

ART. 3.

Les dépenses de cette exécution seront couvertes au moyen d'un emprunt, qui sera ultérieurement réglé par une loi.

ART. 4.

En attendant la négociation de l'emprunt, il est ouvert au Gouvernement un crédit de dix millions de francs, qui sera couvert, en tout ou en partie, par l'émission de bons du trésor, aux conditions de la loi du 16 février 1833.

Les avances ou les bons du trésor seront remboursés sur les premiers fonds de l'emprunt.

ART. 5.

Les produits de la route provenant des péages, qui devront être annuellement réglés par la loi, serviront à couvrir les intérêts et l'amortissement de l'emprunt, ainsi que les dépenses annuelles d'entretien et d'administration de la nouvelle voie.

ART. 6.

Avant le 1^{er} juillet 1835, et d'année en année, jusqu'au parfait achèvement des travaux, il sera rendu un compte détaillé aux Chambres de toutes les opérations autorisées par la présente loi.

ART. 7.

A dater de l'ouverture du chemin de fer entre Liège et Anvers, le péage sur les canaux du Hainaut sera réduit au taux du péage à établir sur ce chemin de fer, par tonneau et par kilomètre.

Mandons et ordonnons, etc.

Donné à Bruxelles, le 1^{er} mai 1834.

LÉOPOLD.

Par le Roi,

Le Ministre de l'Intérieur,

CH. ROGIER.

N° 2. LOI DU 18 JUIN 1836.

LÉOPOLD , Roi des Belges,

A tous présents et à venir, salut.

Nous avons, de commun accord avec les Chambres, décrété et nous ordonnons ce qui suit:

ARTICLE PREMIER.

Le Gouvernement est autorisé à emprunter jusqu'à concurrence d'un capital nominal de trente millions de francs.

L'emprunt ne pourra être contracté qu'un mois, au moins, après la promulgation de la présente loi.

Les obligations à créer seront soumises préalablement à leur émission, au visa de la Cour des comptes.

ART. 2.

Il sera consacré à l'amortissement de ce capital une dotation d'au moins un pour cent par an, indépendamment du montant des intérêts annuels des capitaux amortis.

ART. 3.

Le capital effectif provenant de la négociation de l'emprunt autorisé par l'art. 1^{er} ci-dessus sera spécialement affecté :

1° Au remboursement successif des bons du trésor émis pour la construction du chemin de fer, en vertu de la loi du 1^{er} mai 1834;

2° Au remboursement à échéance des fr. 1,490,000 de bons du trésor, émis par suite de transaction approuvée par la loi du 26 septembre 1835, relative à la rétrocession de la Sambre canalisée, et au paiement du million de francs tenu en réserve, en exécution de l'art. 10 de la dite transaction;

3° Jusqu'au complément dudit capital, à la construction de routes nouvelles pavées et ferrées, conformément à la loi du 2 mai 1836 et à la continuation de l'exécution du chemin de fer décrété par la loi du 1^{er} mai 1834, dans la proportion des besoins respectifs de ces travaux.

ART. 4.

L'intérêt et la dotation d'amortissement seront annuellement prélevés, dans la proportion de l'affectation du capital, sur les produits respectifs du chemin fer, des routes et de la Sambre canalisée.

ART. 5.

Les biens et revenus du Royaume seront, au surplus, affectés en garantie de l'emprunt autorisé par la présente loi.

Mandons et ordonnons que les présentes, revêtues du sceau de l'État, insérées au *Bulletin officiel*, soient adressées aux cours, tribunaux et aux autorités administratives, pour qu'ils les observent et fassent observer comme loi du Royaume.

Donné à Bruxelles, le 18 juin 1836.

LÉOPOLD.

Par le Roi,

Le Ministre des Finances,

D'HUART

Vu et scellé du sceau de l'État,

Le Ministre de la Justice,

A.-N.-J. ERNST.

II. Direction des travaux du chemin de fer.

RAPPORT AU ROI.

SIRE,

La mise en exécution de la loi du 1^{er} mai 1834, relative à l'établissement de la route en fer, a été l'objet des soins les plus assidus de mon Département.

Les Ingénieurs s'occupent avec empressement des tracés sur le terrain et des préliminaires qui doivent précéder l'ouverture des travaux. — Déjà plusieurs adjudications d'ouvrages ont eu lieu, les terrassements entre Bruxelles et Malines seront prochainement achevés et les forgeries ont à s'occuper de la fabrication des ornières.

Mais l'organisation du personnel de la direction des travaux réclame encore une mesure d'ordre indispensable à la réussite de cet important travail.

Confier l'exécution des travaux à plusieurs chefs de service résidant dans les localités traversées, dans le but d'accélérer ou de recueillir plus de lumières, serait, pour un travail tout nouveau, mettre en jeu des discussions d'art souvent nuisibles et interminables.

En outre, ces fonctionnaires (déjà en nombre insuffisant) veillant à l'entretien des routes, canaux, rivières et à tous les travaux publics de leur province, étant trop responsables vis-à-vis les lois et règlements, sont accoutumés à une marche lente dans les opérations et ne sauraient donner à une exécution prompte les soins assidus et immédiats que réclame sans cesse un ouvrage du genre de la route en fer.

Au contraire, en rétrécissant le cercle des opérations, tout en étendant celui des pouvoirs, ce mode d'exécution concourra davantage à une marche régulière et mieux sentie de cet important ouvrage.

En chargeant MM. Simons et De Ridder de la rédaction du projet, mon Département les avait choisis parmi les Ingénieurs qui s'étaient le plus occupés de ce nouveau mode de transport. Ils ont visité à plusieurs reprises les routes et canaux de l'Angleterre; seuls parmi leurs collègues ils ont eu occasion d'étudier, dans ce pays, les routes en fer perfectionnées depuis l'emploi de la vapeur pour le transport des voyageurs.

Le travail fut l'objet d'une longue et sérieuse méditation. — En les nommant commissaires à l'effet de défendre la loi devant les Chambres, ils se sont acquittés avec zèle de cette importante mission.

Aujourd'hui appelés à l'exécution, en qualité d'Ingénieurs ordinaires, leurs attributions ne sont plus en harmonie avec l'importance du travail.

Toutes ces considérations me portent à proposer à Votre Majesté de conserver le système de centralisation que j'ai cru devoir suivre jusqu'à présent, et de faire de la nomination des personnes chargées de la direction des travaux l'objet d'un arrêté royal que j'ai l'honneur de joindre à ce rapport.

Le Ministre de l'Intérieur,

CH. ROGIER.

N° 3. ARRÊTÉ DU 31 JUILLET 1834.

LÉOPOLD, etc. ,

Vu la loi du 1^{er} mai 1834 , relative à l'établissement d'un système de chemin de fer ;

Vu notre arrêté du 29 août 1831 , qui règle les attributions du corps des Ingénieurs des Ponts et Chaussées ;

Considérant que l'importance de la route en fer exige une administration et une surveillance toute spéciale ;

Sur la proposition de notre Ministre de l'Intérieur ,

Nous avons arrêté et arrêtons :

ARTICLE PREMIER.

MM. Simons et De Ridder , Ingénieurs des Ponts et Chaussées de 1^{re} classe , sont nommés Directeurs des travaux de la route en fer , et rempliront , en cette qualité , les fonctions d'Ingénieurs en chef.

ART. 2.

Notre Ministre de l'Intérieur est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles , le 31 juillet 1834.

LÉOPOLD.

Par le Roi ,

Le Ministre de l'Intérieur ,

CH. ROGIER.

N° 4. ARRÊTÉ DU 26 JUILLET 1834.

LÉOPOLD , Roi des Belges ,

A tous présents et à venir , salut.

Considérant qu'il est nécessaire de donner au personnel chargé de la direction et surveillance des travaux du chemin de fer , une organisation spéciale , différente , à certains égards , de celle qui est déterminée par les règlements généraux sur la matière ;

Sur le rapport de notre Ministre de l'Intérieur ,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Notre Ministre de l'Intérieur est autorisé à régler , d'après les besoins du service , les qualités , traitements et indemnités de route et de séjour des employés attachés aux travaux ou à l'administration du chemin de fer.

Notre Ministre de l'Intérieur est chargé de l'exécution du présent arrêté , qui sera communiqué à notre Ministre des Finances , à la Cour des comptes et inséré au journal officiel.

Donné à Bruxelles , le 26 juillet 1834.

LÉOPOLD.

Par le Roi ,

Le Ministre de l'Intérieur ,

CH. ROGIER.

III. *Exploitation du chemin de fer.*

N° 5. LOI DU 12 AVRIL 1835.

LÉOPOLD, Roi des Belges,

A tous présents et à venir, salut.

Considérant que des parties du chemin de fer décrété par la loi du 1^{er} mai 1834, n° 330, *Bulletin officiel* XXIX, pourront être prochainement livrées à la circulation publique ;

Vu l'art. 110 de la Constitution ;

Nous avons, de commun accord avec les Chambres, décrété et nous ordonnons ce qui suit :

ARTICLE PREMIER.

Provisoirement, en attendant que l'expérience ait permis de fixer d'une manière définitive les péages à percevoir sur la route susdite, conformément à l'art. 5 de la loi du 1^{er} mai 1834, ces péages seront réglés par un arrêté royal. La perception s'en fera, en vertu de cet arrêté, jusqu'au 1^{er} juillet 1836.

ART. 2.

Le Gouvernement pourra également établir des règlements pour l'exploitation et la police de la nouvelle voie.

ART. 3.

Il pourra déterminer les peines, conformément à la loi du 6 mars 1818, pour réprimer les infractions aux dispositions prises en vertu de la présente loi.

ART. 4.

Le produit des péages sera versé au trésor pour servir aux dépenses d'entretien et d'administration de la route, ainsi qu'au remboursement des intérêts et des capitaux affectés à sa construction.

Mandons et ordonnons que les présentes, revêtues du sceau de l'État, insérées au *Bulletin officiel*, soient adressées aux cours, tribunaux, et aux autorités administratives, pour qu'ils les observent et fassent observer comme loi du Royaume.

Donné à Bruxelles, le 12 avril 1835.

LÉOPOLD.

Par le Roi,

Le Ministre de l'Intérieur,

DE TREUX.

Vu et scellé du sceau de l'État,

Le Ministre de la Justice,

A.-N.-J. ERNST.

N° 6. LOI DU 1^{er} AVRIL 1836.

LÉOPOLD, Roi des Belges,

A tous présents et à venir, salut.

Vu l'art. 1^{er} de la loi du 12 avril 1835 (*Bulletin officiel*, n° 196), portant que, jusqu'au 1^{er} juillet 1836, les péages à percevoir sur la route en fer seront réglés par un arrêté royal et perçus en vertu de cet arrêté, etc.

Nous avons, de commun accord avec les Chambres, décrété et nous ordonnons ce qui suit :

ARTICLE UNIQUE.

Le délai fixé par l'art. 1^{er} de la loi du 12 avril 1835, est prorogé au 1^{er} juillet 1837.

Mandons et ordonnons, etc.

Donné à Bruxelles, le 1^{er} avril 1836.

LÉOPOLD.

Par le Roi,

Le Ministre de l'Intérieur,

DE TUBUX.

N° 7. INSTRUCTION DU 5 MAI 1835 POUR LE SERVICE DES RECEVEURS ET
CONTROLEUR DE LA ROUTE EN FER.

Provisoirement et jusqu'à nouvel ordre, l'exploitation de la route en fer ne comprend que le transport des voyageurs.

Les receveurs nommés pour chacun des bureaux de Bruxelles et Malines, se partageront la besogne, en ayant soin que ce partage soit équitable et bien entendu dans l'intérêt du service qui leur est confié ; les arrangements qu'ils prendront à cet égard, devront être approuvés par le contrôleur ; en cas de contestation, ce dernier décidera entre eux.

Les receveurs inscriront les voyageurs, dans l'ordre des places qu'ils auront retenues, sur des feuilles disposées en forme de registre à souche ; ils leur remettront, contre paiement du prix des places, les coupons en regard de chaque inscription, dûment paraphés.

Les feuilles dont il vient d'être fait mention, paraphées par le contrôleur, seront remises par ce dernier aux receveurs, contre reçu en due forme.

Les receveurs dresseront une feuille de route pour chaque départ (1). Après avoir porté en tête de la feuille de route la date et l'heure du départ, et le nom du garde (conducteur) préposé à la surveillance du train, ils inscriront les voyageurs dans l'ordre des places retenues, suivant la classe des voitures et les numéros des coupons délivrés.

La feuille de route sera remise au garde, au moment du départ. A l'arrivée de chaque convoi, les receveurs en annoteront l'heure et signeront la feuille de route pour la décharge du garde, après avoir vérifié la recette provenant des places prises en route.

Les receveurs tiendront un registre des recettes, dans lequel ils inscriront, jour par jour, 1° la date et l'heure de chaque départ, le nombre des voyageurs, par classe de voitures, ainsi que la somme perçue pour le transport des dits voyageurs ; 2° la date et l'heure de chaque arrivée, le nombre des voyageurs pris en route, ainsi que la somme comptée pour le transport des mêmes voyageurs.

(1) Cette partie de l'instruction n'a pas été exécutée, l'expérience ayant appris qu'elle était presque toujours inexécutable.

Les receveurs sont pécuniairement responsables de l'exactitude de leur gestion ; ils sont débiteurs envers le trésor des sommes correspondantes à la valeur de tous les coupons séparés des feuilles du registre à souche, qu'ils ne pourraient reproduire.

Il est spécialement recommandé aux receveurs de se trouver à leurs bureaux respectifs au moins une heure avant le premier départ.

Le contrôleur devra s'assurer s'ils remplissent convenablement leurs obligations, sous ce rapport comme sous tous les autres, et leur donnera les instructions qu'il jugera convenables pour le bien du service.

Les receveurs feront leurs versements, soit à la Banque à Bruxelles, soit chez l'agent de la Banque à Malines, selon qu'ils appartiendront au bureau de l'une ou de l'autre de ces deux villes.

La recette de chaque jour devra être versée le lendemain.

Les quittances de versement seront transmises au Département de l'Intérieur par le contrôleur.

Le contrôleur vérifiera les opérations de chaque bureau au moins tous les dix jours, et plus souvent si le bien du service l'exige.

Il fera mensuellement son rapport au Département de l'Intérieur sur le service des recettes ; indépendamment des autres renseignements qui présenteront quelque intérêt, ce rapport contiendra un aperçu des circonstances qui auront influé en bien ou en mal sur les produits.

Le contrôleur aura en outre la surveillance du service des gardes (conducteurs) ; il devra tenir la main à ce que ces derniers remplissent leurs fonctions avec fidélité et de la manière la plus convenable ; il recevra les plaintes que l'on pourrait être dans le cas de former à leur charge, et pourra, le cas échéant, leur infliger des peines disciplinaires ou provoquer contre eux des mesures plus sévères, suivant les circonstances.

Le contrôleur n'aura à s'occuper ni de l'entretien de la route ni de l'entretien du matériel des transports ; ces deux objets restant dans les attributions des Ingénieurs, il se bornera à signaler à ces derniers toute défectuosité qu'il aurait été dans le cas de remarquer dans l'exercice de ses fonctions.

Le contrôleur pourra faire au Département de l'Intérieur telles propositions qu'il jugera utiles, soit pour améliorer le service des receveurs, , ainsi que celui des gardes, soit pour rendre le contrôle plus efficace, soit pour fixer de nouvelles heures de départ, plus en rapport avec les besoins du commerce et les services des messageries, soit sur tous autres objets rentrant dans ses attributions.

Vu et approuvé,

Bruxelles, le 5 mai 1835.

DE TREUX.

N° 8. ARRÊTÉ DU 5 MAI 1835.

LÉOPOLD, Roi des Belges,

A tous présents et à venir, salut.

Vu la loi du 12 avril dernier, relative à l'exploitation du chemin de fer ;

Sur le rapport de notre Ministre de l'Intérieur,

Nous avons arrêté et arrêtons :

ARTICLE PREMIER.

Provisoirement, la route en fer sera exploitée directement par le Gouvernement.

ART. 2.

Le transport des voyageurs, de Malines à Bruxelles, et vice versa, se fera aux prix ci-après :

Diligences ordinaires.	fr. 1 50
Chars-à-bancs couverts.	1 00
Chars-à-bancs non couverts	0 50
Berlines	2 50

Le transport des voyageurs, de Vilvorde à Bruxelles ou à Malines, et vice versa, se fera aux prix suivants :

Diligences ordinaires.	fr. 1 00
Chars-à-bancs couverts.	0 75
Chars-à-bancs non couverts.	0 35
Berlines	1 50

ART. 3.

Le nombre et les heures des départs, des villes de Malines et de Bruxelles, seront réglés par notre Ministre de l'Intérieur.

ART. 4.

Les prix des transports de marchandises seront ultérieurement déterminés.

ART. 5.

Notre Ministre de l'Intérieur est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera inséré au *Bulletin officiel*, ainsi qu'au *Moniteur*.

Donné à Bruxelles, le 5 mai 1835.

LÉOPOLD.

Par le Roi,

Le Ministre de l'Intérieur,

DE THEUX.

N° 9. ARRÊTÉ DU 4 DÉCEMBRE 1835.

LÉOPOLD, roi des Belges,

A tous présents et à venir, salut.

Vu la loi du 12 avril dernier, relative à l'exploitation du chemin de fer ;

Revu notre arrêté du 5 mai dernier, qui fixe le prix des places dans les voitures de différentes classes, qui circulent sur la section du chemin de fer, de Malines à Bruxelles ;

Considérant que, depuis cette époque, des voitures d'un nouveau modèle ont été construites ;

Sur la proposition de notre Ministre de l'Intérieur ,

Nous avons arrêté et arrêtons :

ARTICLE PREMIER.

Le transport des voyageurs entre les villes de Bruxelles et Malines, dans les voitures du nouveau modèle, désignées par la dénomination de waggons couverts, se fera à raison de 75 centimes par personne, pour la totalité de la distance à parcourir entre Bruxelles et Malines, et, à raison de 50 centimes, pour les distances qui séparent la ville de Vilvorde des deux points de station précités.

ART. 2.

Notre Ministre de l'Intérieur est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera inséré au *Bulletin officiel*, ainsi qu'au *Moniteur*.

Donné à Bruxelles, le 4 décembre 1835.

LÉOPOLD.

Par le Roi,

Le Ministre de l'Intérieur,

DE THEUX.

N° 10. ARRÊTÉ DU 22 AVRIL 1836.

LÉOPOLD, Roi des Belges,

A tous présents et à venir, salut.

Vu les lois du 12 avril 1835 et du 1^{er} avril 1836, concernant l'exploitation des chemins de fer décrétés par la loi du 1^{er} mai 1834;

Sur le rapport de notre Ministre de l'Intérieur,

Nous avons arrêté et arrêtons :

A partir de l'ouverture de la section de Malines à Anvers, le prix des places des voyageurs sera réglé ainsi qu'il suit :

De Bruxelles à Anvers et vice versa :

Diligences	Caisse-Berline.	fr. 3 50
	2 ^e caisse	3 00
Chars-à-bancs		2 00
Waggon.		1 20

De Malines à Bruxelles ou à Anvers et vice versa :

Diligences	Caisse-Berline.	fr. 1 75
	2 ^e caisse	1 50
Chars-à-bancs		1 00
Waggon.		0 60

De Malines, de Bruxelles ou d'Anvers à l'une ou à l'autre des stations intermédiaires, et vice versa :

Diligences.	fr. 1 00
Chars-à-bancs.	0 70
Waggon.	0 35

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

Donné à Bruxelles, le 22 avril 1836.

LÉOPOLD.

Par le Roi,

Le Ministre de l'Intérieur,

DE THEUX.

N° 11. ARRÊTÉ DU 19 DÉCEMBRE 1836.

LÉOPOLD, Roi des Belges,

A tous présents et à venir, salut.

Vu les lois des 12 avril 1835 et 1^{er} avril 1836, concernant l'exploitation des chemins de fer décrétés par la loi du 1^{er} mai 1834;

Sur la proposition de notre Ministre de l'Intérieur;

Nous avons arrêté et arrêtons :

Les prix des places des voyageurs sont réglés ainsi qu'il suit pour la section de Malines à Termonde :

De Malines à Termonde et vice versa :

Berlines.	fr. 2 00
Diligences.	1 75
Chars-à-bancs.	1 20
Waggons.	0 70

De Malines ou de Termonde à l'une ou à l'autre des stations intermédiaires, et vice versa, soit que l'on parcoure le tiers ou les deux tiers de la station entière :

Berlines.	fr. 1 50
Diligences.	1 00
Chars-à-bancs.	0 75
Waggons.	0 35

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

Donné à Bruxelles, le 19 décembre 1836.

LÉOPOLD.

Par le Roi,

Le Ministre de l'Intérieur,

DE THEUX.

IV. *Police du chemin de fer.*

N° 12. ARRÊTÉ DU 5 MAI 1835.

LÉOPOLD, Roi des Belges,

A tous présents et à venir, salut.

Vu la loi du 12 avril dernier, relative à l'exploitation du chemin de fer ;

Considérant que cette loi autorise le Gouvernement à faire des règlements sur la police de la nouvelle voie ;

Sur le rapport de notre Ministre de l'Intérieur ;

Nous avons arrêté et arrêtons :

ARTICLE PREMIER.

Toute circulation autre que celle des locomotives et voitures de service pour la route en fer, est interdite sur cette route.

Art. 2.

Cette défense sera annoncée par un poteau placé à chaque barrière.

Art. 3.

Toute dégradation de la route, toute entrave apportée à la circulation, toute entreprise sur le corps de la route ou sur les terrains qui en dépendent, sera réprimée à la diligence des gardes-barrières, des Ingénieurs ou conducteurs.

Art. 4.

Les contraventions au présent règlement seront punies des peines comminées par la loi du 6 mars 1818.

Art. 5.

Notre Ministre de l'Intérieur est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera inséré au *Bulletin officiel*, ainsi qu'au *Moniteur*.

Donné à Bruxelles, le 5 mai 1835.

LÉOPOLD.

Par le Roi,

Le Ministre de l'Intérieur,

DE THEUX.

N° 13. ARRÊTÉ DU 16 JANVIER 1836.

LÉOPOLD, Roi des Belges,

A tous présents et à venir, salut.

Vu la loi du 1^{er} mai 1834, qui ordonne l'établissement d'un système de chemins de fer en Belgique ;

Considérant que la rapidité des convois sur le chemin de fer exige des mesures de précau-

tion, en ce qui concerne le passage à travers les routes de l'État, les routes provinciales, communales ou particulières, ainsi que les canaux et rivières navigables;

Vu la loi du 12 avril 1835, qui autorise le Gouvernement à établir des réglemens pour la police et l'exploitation du chemin de fer;

Vu la loi du 6 mars 1818;

Sur le rapport de notre Ministre de l'Intérieur;

Nous avons arrêté et arrêtons :

ARTICLE PREMIER.

La traversée des routes royales, provinciales, communales ou particulières, par des personnes à pied ou à cheval, ou par des voitures ou attelages de toute nature, ne pourra avoir lieu en vue des convois remorqués par des machines à vapeur, qu'immédiatement après leur passage.

L'ouverture des ponts mobiles du chemin de fer ne pourra également avoir lieu en vue ou dans l'attente des convois remorqués par des machines à vapeur.

ART. 2.

Toute personne à cheval, tout conducteur des postes, de diligence, voiture ou attelage quelconque, devra céder le passage aux machines locomotives traversant les routes de l'État, les routes provinciales, communales ou particulières, et s'écarter à dix mètres de distance des barrières.

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. 3.

Les contraventions aux dispositions qui précèdent seront réprimées conformément à la loi du 6 mars 1818, et constatées sur procès-verbaux des agents de l'administration du chemin de fer.

Notre Ministre de l'Intérieur est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera inséré au *Moniteur* et au *Bulletin officiel*.

Donné à Bruxelles, le 16 janvier 1836.

LÉOPOLD.

Par le Roi,

Le Ministre de l'Intérieur,

DE THEUX.

N° 14. ARRÊTÉ DU 2 NOVEMBRE 1836.

LÉOPOLD, roi des Belges,

A tous présents et à venir, salut.

Vu la loi du 12 avril 1835, qui autorise le Gouvernement à faire des réglemens pour l'exploitation et la police du chemin de fer;

Vu la loi du 6 mars 1818;

Considérant qu'il importe que la présence des voitures aux abords des stations du chemin de fer ne soit pas un obstacle à la libre circulation des voyageurs;

Sur le rapport de notre Ministre de l'Intérieur,

Nous avons arrêté et arrêtons :

ART. 1^{er}. Les voitures de place, omnibus et toutes autres voitures devront se ranger aux abords des stations du chemin de fer, dans l'ordre qui leur sera assigné par les agents du Gouvernement à ce commis.

ART. 2. Les infractions à l'art. 1^{er} seront punies des peines comminées par la loi du 6 mars 1818, sans préjudice à l'application d'autres dispositions pénales, s'il y échet.

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

Donné à Bruxelles, le 2 novembre 1836.

LÉOPOLD.

Par le Roi,

Le Ministre de l'Intérieur,

DE THEUX.

184

SUPPLÉMENT.

CONCESSIONS DE CHEMINS DE FER.

*Tableau des concessions et demandes de concessions,
au 1^{er} janvier 1837.*

N ^{OS} D ORDRE.	DÉSIGNATION DES CHEMINS DE FER.	DEMANDEURS EN CONCESSION.	DATES DES DEMANDES.	LONGUEURS.	MONTANT DES ESTIMATIONS.
1	Chemin de fer du Haut et du Bas-Flénu. (Hainaut.)	A. Vifquain.	1 ^{er} avril 1832.	20,833 ^m	fr. 2,190,000
2	Chemin de fer de St- Ghislain. (Hainaut.)	V ⁿ Dessigny.	23 sept. 1835.	11,100 ^m	1,026,000
3	Chemin de fer de Cues- mes au canal de Mons à Condé. (Hainaut.)	J. F. Bouillicz de Jemmappes.	3 février 1836.	5,401 ^m	206,000
4	Chemin de fer du Flénu à la Sambre. (Hainaut.)	F. Basse.	23 juillet 1835.	20,773 ^m , dont 9,000 ^m en Belgique et 11,773 ^m en France.	3,177,487
5	Chem. de fer de Hornu à la Sambre, aboutis- sant à Erquelines. (Hainaut.)	Peruez et Lebon.	10 mars 1835.	29,501 ^m	4,000,000
6	Chemin de fer d'entre Sambre et Meuse, avec trois embran- chements dirigés vers Morialmé, Florennes et Couvin. (Hainaut et Namur.)	Peruez et consors.	25 mars 1835.	Tronc principal, 70,612 ^m ; embranchement vers Morialmé 13,540 ^m ; embranchement vers Florennes 13,564 ^m ; embranchement vers Couvin 5,175 ^m ; développement total 102,891 ^m , c'est-à-dire plus de 20 lieues de 5,000 mètres.	12,784,000
7	Chemin de fer d'entre Sambre et Meuse, en concurrence avec le précédent. (Hainaut et Namur.)	Splingard.	12 mars 1835.	83,833 ^m , près de 17 lieues.	7,500,000

DEGRÉ D'AVANCEMENT ET D'INSTRUCTION.	OBSERVATIONS.
<p>La concession a été accordée par arrêté du 4 septembre 1833. Les chemins aujourd'hui livrés à la circulation, ont été cédés à une Société anonyme.</p> <p>La concession a été accordée au sieur Dessigny par arrêté du 9 juillet 1836.</p> <p>La commission d'enquête s'est montrée favorable au projet. L'autorité provinciale et la chambre de commerce de Mons ne lui reconnaissent le caractère de l'utilité publique que moyennant certaines modifications.</p> <p>L'enquête a été favorable au projet. La commission d'ingénieurs a présenté un projet de cahier de charges.</p> <p>Les auteurs du projet ont demandé que l'instruction fût suspendue, au moment où l'enquête allait être ordonnée.</p> <p>La concession a été accordée par arrêté du 13 juin 1836. Mais, à raison de modifications à apporter au cahier de charges, l'arrêté de concession a dû être révoqué et un nouveau cahier de charges a été mis en discussion. — (Un nouveau cahier des charges a été approuvé le 10 mars 1837.)</p> <p>Les commissions d'enquête se sont prononcées contre le projet. La députation des États de Namur n'a pas partagé cette opinion ; elle a considéré le projet Splingard comme plus favorable à la province de Namur que celui de MM. Peruez et consors.</p>	<p>Établissant une communication entre les charbonnages du couchant de Mons, connus sous la dénomination de <i>Flénu</i> et les rivages du canal de Mons à Condé.</p> <p>Réunissant les charbonnages du Buisson, de l'Escouffiaux et autres du couchant de Mons, aux rivages du canal de Mons à Condé, à St-Ghislain.</p> <p>Pour le transport des houilles au canal. — En concurrence avec la branche du Haut-Flénu de la compagnie Vifquain.</p> <p>Ce chemin part des chemins de fer du Flénu, auxquels il se lie et qu'il utilise pour le transport des charbons <i>Flénu</i> vers la haute Sambre, où il aboutit (en France) à 3,800 mètres au-dessus de Maubenge. Il est en concurrence avec un projet du canal de Mons à la Sambre, à établir en entier sur le territoire belge.</p> <p>Projet conçu dans l'intérêt de la forgerie. Destiné à faciliter le transport des minerais, castines, etc., de l'entre-Sambre et Meuse vers les hauts fourneaux au coak des bords de la Sambre, en même temps que transport des charbons vers les usines de l'entre-Sambre et Meuse.</p> <p>Le projet est abandonné, au moins provisoirement, par son auteur, qui y a substitué deux projets, l'un de Florennes à la Meuse, l'autre de la Sambre à Oret.</p>

N ^o D'ORDRE.	DÉSIGNATION DES CHEMINS DE FER.	DEMANDEURS EN CONCESSION.	DATES DES DEMANDES.	LONGUEURS.	MONTANT DES ESTIMATIONS.
8	Chemin de fer de Florennes à la Meuse. (Namur.)	Splingard.	15 sept. 1836.	33,954 ^m	fr. 3,000,000
9	Chemin de fer de la Sambre à Oret. (Hainaut et Namur.)	Splingard.	22 sept. 1836.	21,022 ^m	2,111,927
10	Cinq embranchements destinés à rattacher les diverses houillères des environs de Charleroi, au tronc principal du chemin de fer d'entre Sambre et Meuse. (Hainaut.)	Peruez et consors.	1 ^{er} février 1836.		2,800,000
11	Chemin de fer de Charleroi à Mons. (Hainaut.)	De Puydt, Peruez et Lebon.	3 janvier 1836.		7,000,000
12	Chemin de fer de Charleroi à Mons. (Hainaut.)	Dubois-Nihoul.	10 février 1836.	45,400 ^m 9 lieues de 5,000 ^m	4,904,650
13	Chemin de fer de Houdeng à la Dendre. (Hainaut.)	Dubois-Nihoul.			
14	Chemin de fer du valon de la Haine avec trois embranchem ^{ts} . (Hainaut.)	Van der Elst.		25,798 ^m pour le tronc principal; 13,029 ^m pour les embranchements; développement total 38,827 ^m	1,801,343
15	Chem ^{ts} de fer de Mons à Ath et Lessines. (Hainaut.)	Augustin et Valentin Van der Elst.	4 juin 1836.	38,520 ^m de 7 à lieues de 5,000 ^m	1,868,000
16	Chemin de fer de St-Ghislain à Lessines. (Hainaut.)	G. Mueseler.		31,000 ^m	2,400,000

DEGRÉ D'AVANCEMENT ET D'INSTRUCTION.	OBSERVATIONS.
<p>L'enquête a été ordonnée, le 31 octobre 1836, sur ces deux projets, qui, réunis, établissent une ligne de jonction de la Sambre à la Meuse, et reproduisent la presque totalité du projet n° 7.</p> <p>L'enquête est terminée et, le 1^{er} août 1836, la commission d'Ingénieurs a été invitée à dresser un projet de cahier de charges.</p> <p>Une enquête ordonnée le 28 avril 1836 a été favorable au projet. La commission d'Ingénieurs doit présenter un projet de cahier de charges.</p> <p>L'instruction est suspendue en attendant les renseignements à fournir à la commission d'Ingénieurs par l'auteur du projet.</p> <p>Après deux enquêtes, les pièces ont été renvoyées à l'inspection générale, le 16 septembre 1836, pour la rédaction du cahier des charges.</p> <p>L'utilité publique du projet n'a pas été constatée dans l'enquête. Seulement l'on a pensé que le chemin de fer de Charleroi à Mons devait obtenir la préférence comme présentant un plus haut degré d'utilité publique. L'affaire a été renvoyée à la commission des Ponts et Chaussées, le 22 octobre 1836.</p> <p>L'enquête a été ordonnée le 14 juillet 1836.</p> <p>L'enquête a été ordonnée le 13 juillet 1836.</p>	<p>Principal objet : transport des produits des charbonnages du centre vers la Dendre.</p> <p>En concurrence avec une partie du chemin de fer de Charleroi à Mons (n° 11).</p>

N ^{os} D'ORDRE.	DÉSIGNATION DES CHEMINS DE FER.	DEMANDEURS EN CONCESSION.	DATES DES DEMANDES	LONGUEURS.	MONTANT DES ESTIMATIONS.
17	Chemin de fer des Ecaussines à Ronquières. (Hainaut.)	Van der Elst.		17,866 ^m	fr. 777,943 29
18	Chem. de fer des houillères de Haine Saint-Pierre et de Houssu, au canal de Charleroi. (Hainaut.)	E. Dupont fils.	30 avril 1836.	8,749 ^m	500,000 00
19	Chemin de fer destiné à réunir les embranchements du canal de Charleroi au chemin de fer d'entre Sambre et Meuse. (Hainaut.)	Letoret, de Mons.	24 novemb. 1835.	30,000 ^m	
20	Chemin de fer de Que-nast. (Brabant.)	Magis et Engels.	29 septemb. 1835.	8,204 ^m , y compris un rivage de 100 mètres le long du canal.	320,307 00
21	Chemin de fer de Bruxelles à la frontière de France, par Hal et Mons, dans la direction de Valenciennes. (Brabant et Hainaut.)	Destombes, de Mons.	4 juin 1835.	81,000 ^m	9,000,000 00
22	Chemin de fer de Bruxelles à Paris, avec embranchement sur Lille. (Brabant, Hainaut et les Flandres.)	Société Générale pour encourager l'industrie (<i>Banque de Bruxelles</i>).			
23	Chemin de fer de Gand sur Lille, par Courtrai, avec embranchement sur Tournai. (Flandres et Hainaut.)	E. Riche, d'Anvers.	29 juin 1835.	De Gand à la frontière de France 58,100 ^m ; l'embranchement sur Tournai 21,800 ^m ; développement total 79,900 ^m	8,100,000 00
24	Chemin de fer de Gand sur Lille, par Courtrai, avec embranchement sur Tournai et Mons. (Flandre et Hainaut.)	J. F. Maertens.	5 sept. 1835.	127,000 ^m	14,300,000 00

DEGRÉ D'AVANCEMENT ET D'INSTRUCTION.	OBSERVATIONS.
<p>L'enquête a été ordonnée par arrêté du 14 juin 1836. Les résultats n'en sont pas encore officiellement connus.</p>	<p>Ce projet est en concurrence avec les embranchements du canal de Charleroi et, jusqu'à un certain point, avec le canal de Charleroi lui-même.</p>
<p>L'enquête a été ordonnée par arrêté du 13 juillet 1836. Les résultats n'en sont pas encore officiellement connus.</p>	<p>En concurrence directe avec les embranchements du canal de Charleroi.</p>
<p>Le projet devra être complété par son auteur, préalablement à l'enquête.</p>	<p>Destiné à faciliter le transport des charbons du Centre à la Sambre et au chemin de fer d'entre Sambre et Meuse.</p>
<p>La concession a été accordée aux sieurs Magis et Engels, par arrêté du 12 juillet 1836.</p>	<p>Destiné à mettre les carrières de pavés de Que-nast en communication avec le canal de Charleroi, où il aboutit près du village de Tubise.</p>
<p>Le projet paraît abandonné par son auteur, qui n'a pas insisté pour que l'instruction fût poursuivie.</p>	
<p>Trois Ingénieurs de l'État ont été autorisés à s'occuper de la formation du projet pour la Société Générale. Ils proposent de diriger le chemin de fer de Bruxelles sur Mons, par Soignies et Castiau; MM. Simons et De Ridder opposent à ce tracé un contre-projet par les charbonnages du Centre; il y aura à opter entre ces deux directions.</p>	<p>Ce projet comprend en Belgique une branche de chemin de fer, de Bruxelles à la frontière, dans la direction de Valenciennes, par Mons, et une branche de Gand vers Lille. La 1^{re} fait partie du système décrété par la loi du 1^{er} mai 1834. Quant à la seconde, le Gouvernement a exprimé l'intention de la comprendre dans ce système, comme branche complémentaire, et de présenter à cette fin un projet de loi aux Chambres.</p>
<p>Toutes les formalités prescrites sont remplies. Mais la loi sur les concessions de péages s'oppose à ce qu'il soit passé outre à la concession. La demande en concession devra d'ailleurs être considérée comme non avenue, si le Gouvernement est autorisé à exécuter par lui-même.</p>	<p>Simple voie, avec gares d'évitement espacées de 600 mètres. — Durée de la concession : 90 ans.</p>
<p>Ce qui vient d'être dit est également applicable au projet du sieur Maertens. Ce dernier a reproduit séparément la branche de Mons à Courtrai sur Tournai, qu'il a l'intention de prolonger jusqu'à Roulers.</p>	<p>Double voie de Gand à la frontière. — Durée de la concession : 78 ans.</p>

N ^o . D'ORDRE.	DÉSIGNATION DES CHEMINS DE FER.	DEMANDEURS EN CONCESSION.	DATES DES DEMANDES.	LONGUEUR.	MONTANT DES ESTIMATIONS.
25	Chem. de fer de Courtrai sur Roulers. (Flandre occidentale.)	J.-F. Maertens.	11 juillet 1836.	21,000 ^m	1,800,000
26	Chemin de fer de Louvain à Chateleineau. (Brabant et Hainaut.)	Bénard et Laurillard Fallot.		86,000 ^m	6,800,000
27	Chemin de fer de Namur à Tirlemont. (Brabant et Namu.)	Tarte, Brabant, Cauchy, Kegel-jean et Tremou-roux.			5,000,000
28	Chem. de fer de Liège à Seraing. (Liège.)	Magis et Engels.		8,835 ^m	716,000
29	Embranchement destiné à réunir au chemin de fer de Liège à Seraing, les établissements industriels de la rive gauche de la Meuse, situés entre Jemeppe et Chokier. (Liège.)	Magis et Engels.	18 avril 1836.	3,800 ^m	257,565
30	Projet de trois embranchements à établir sur la rive gauche de la Meuse, sur les territoires des communes de Flemalle-Grande, Jemeppe, Grâce - Montegnée, Tilleur, St-Nicolas, Aus et Liège. (Liège.)	G. Mueseler.	21 mars 1836.		
31	Chemin de fer de Namur à Liège. (Liège et Namur.)	Laurillard-Fallot, Bénard et Bédaut.	21 avril 1836.	58,510 ^m	5,000,000
32	Chemin de fer de Seraing à la frontière de France, en suivant le vallon de la Meuse. (Liège et Namur.)	R. De Puydt et C ^o .	14 mai 1836.	98,800 ^m près de 20 lieues de 5,000 ^m	9,593,000

DEGRÉ D'AVANCEMENT ET D'INSTRUCTION.	OBSERVATIONS.
<p>L'enquête ordonnée par arrêté du ... septembre 1836, a été favorable au projet. La commission des Ponts et Chaussées est chargée de présenter un projet de cahier de charges.</p>	
<p>Les enquêtes ont eu lieu. La commission des Ponts et Chaussées a été chargée de l'examen de l'affaire., le 24 juin 1836.</p>	<p>Établissant une communication entre la Sambre et le chemin de fer en construction par l'État.</p>
<p>Les enquêtes ont eu lieu; toutes les pièces sont renvoyées à la commission, depuis le 16 juillet 1836. Les bases du cahier de charges sont posées.</p>	<p>Établissant une communication entre la Sambre, la Meuse et le chemin de fer en construction par l'État.</p>
<p>L'enquête a été favorable au projet. La commission des Ponts et Chaussées est chargée de présenter un projet de cahier de charges.</p>	
<p>L'instruction a été suspendue en attendant la décision sur le tracé du chemin de fer aux abords de Liège.</p>	
<p>L'enquête est suspendue en attendant que le projet soit complété par son auteur.</p>	<p>M. Mueseler paraît s'être proposé de réunir différents charbonnages au chemin de fer en construction par l'État.</p>
<p>Les enquêtes sont terminées. Les deux projets sont en concurrence telle que l'adoption de l'un entraîne le rejet de l'autre. Dans la province de Namur, on donne la préférence au projet Laurillard-Fallot; dans celle de Liège, au projet De Puydt.</p>	

N ^o D'ORDRE.	DÉSIGNATION DES CHEMINS DE FER.	DEMANDEURS EN CONCESSION.	DATES DES DEMANDES.	LONGUEURS.	MONTANT DES ESTIMATIONS.
33	Chem. de fer de Liège à Venloo, par la rive droite de la Meuse. (Liège et Limbourg.)	H. Borguet.	30 mai 1836.		
34	Chemin de fer d'Ath à Tournai, en prolongement de celui de Mons à Ath. (N ^o 15.) (Hainaut.)	Van der Elst frères, ingénieurs civils à Cuesmes.	10 octobre 1836.	28,350 ^m	1,626,305
35	Chem. de fer de Char- leroi à Tubise par Nivelles. (Hainaut et Brabant.)	Alvin et comp ^e .	16 décemb. 1836.	51,367 ^m	7,500,000
36	Chem. de fer d'Anvers à la frontière hollan- daise. (Anvers.)	Jobard et comp ^e .	22 décemb. 1836.		

DEGRÉ D'AVANCEMENT ET D'INSTRUCTION.	OBSERVATIONS.
<p>L'auteur du projet n'a présenté qu'un plan du tracé et il a demandé un délai de quatre mois pour la production des autres pièces nécessaires à l'ouverture de l'enquête.</p> <p>L'enquête a été ordonnée le 9 novembre 1836.</p> <p>M. Alvin a été invité à compléter son projet le 22 décembre 1836.</p> <p>La demande devra être complétée par son auteur, avant de pouvoir faire l'objet d'une enquête.</p>	<p>Le but des demandeurs en concession, est d'établir une communication par chemin de fer, de Charleroi à Bruxelles, en se reliant au chemin de fer du Gouvernement, à Tubise. Le tracé, sur presque tout son développement, est latéral au canal de Charleroi, dont il ne s'écarte que pour passer par Nivelles.</p> <p>Depuis le 1^{er} janvier 1837, il n'est entré au Ministère qu'une seule demande nouvelle, c'est celle de M. Lecocq, demande complexe, relative aux communications à établir dans la Campine, à l'aide de canaux, de routes ordinaires et de chemins de fer.</p> <p>Bruxelles, le 22 mars 1837.</p>

196

DEMANDES EN CONCESSION.

Spécimen de cahier des charges.

Il faut distinguer entre :

Les chemins de fer purement industriels ;

Les chemins de fer destinés à la fois au transport des voyageurs et des marchandises (*par exemple, le chemin de Tirlemont à Namur*) ;

Et les chemins de fer se composant d'un tronc principal, destiné au transport de marchandises et de voyageurs, et d'embranchements purement industriels (*par exemple, le chemin d'entre Sambre et Meuse*).

Dans ces conditions de cahier des charges, l'on a eu principalement en vue les concessions des deux dernières espèces.

198

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.

*Construction, par voie de concession de péages, d'un chemin à
ornières en fer, entre, etc.*

DEVIS ET CAHIER DES CHARGES.

CHAPITRE I^{er}.

DEVIS.

(Ce chapitre, divisé ordinairement en plusieurs sections, contient, pour chaque cas spécial, la description du tracé du chemin, de son profil longitudinal et transversal, des diverses espèces d'ouvrages d'art, de la qualité des matériaux, tels que rails et billes, des machines fixes, des dépendances du chemin, telles que les stations, etc.)

Ces détails sont nécessairement variables; un principe général toutefois, c'est que les chemins de fer destinés au transport de voyageurs et de marchandises, doivent être construits sur les mêmes proportions que celui de l'État, de manière à pouvoir être considérés comme des sections de celui-ci, et comporter l'emploi du même matériel.

Un autre principe, c'est que l'exploitation se fait, à l'aide de machines, sur les chemins de la deuxième espèce, et sur le tronc principal de ceux de la troisième, et, à l'aide de chevaux, sur les chemins de la première espèce et sur les embranchements de la troisième : ce principe néanmoins n'est pas sans exception.)

CHAPITRE II.

CAHIER DES CHARGES.

SECTION I^{re}

CONDITIONS GÉNÉRALES.

ART. (1^{er}).

Le concessionnaire entreprend, à ses frais, risques et périls, ET SANS CHARGE AUCUNE POUR LE TRÉSOR DE L'ÉTAT, tous les travaux nécessaires à l'établissement du chemin de fer (et de ses embranchements). Cette clause doit être considérée comme la base du contrat ;

les parties entendent que, dans tous les cas possibles, elle reçoive l'application la plus large.

ART. (2).

En acceptant le présent cahier des charges, le concessionnaire est présumé avoir vérifié les données et calculs sur lesquels il repose, avoir reconnu la réalité de tout ce qui y est posé en fait, et s'être assuré de la possibilité de l'exécuter dans toutes ses parties. Le Gouvernement entend n'être pas responsable des erreurs, imperfections ou lacunes qui pourraient s'y trouver.

ART. (3).

Toute exécution ou toute autorisation ultérieure de route, de canal, de chemin de fer, de travaux de navigation (*rappeler la localité*), ou dans toute autre contrée, voisine ou éloignée, ne pourra donner ouverture à aucune demande en indemnité de la part du concessionnaire.

Il en serait de même :

1° Des modifications que pourraient éventuellement subir la taxe des barrières ou les péages, tant sur les voies de communication existantes, que sur celles qui pourraient être créées pendant la durée de la concession ;

2° Des modifications au tarif des douanes, et de toutes autres mesures, prises ou provoquées dans l'étendue des pouvoirs de l'Administration.

ART. (4).

Dans le cas où le Gouvernement ordonnerait ou autoriserait la construction de routes, canaux ou chemins de fer, qui traverseraient le chemin de fer objet de la concession (*ou l'un ou l'autre de ses embranchements*), le concessionnaire ne pourra mettre obstacle à ces traversées.

SECTION II.

PROJETS DÉFINITIFS.

ART. (5).

Endéans à compter de la date de l'Arrêté de concession, le concessionnaire devra soumettre à l'approbation du Département des Travaux Publics, les projets complets, en triple expédition, de tous les ouvrages à exécuter conformément au présent cahier des charges.

Ces projets pourront être fournis par parties successives ; mais chaque partie sera tout à fait complète, par rapport à une portion de développement total du chemin (*et de ses embranchements*).

(*Indication des détails pour l'envoi du projet définitif de chaque portion du chemin*).

Les projets dont il s'agit, se composeront, pour le corps de la route, de plans et de profils en long et en travers, cotés et rapportés à un plan horizontal de comparaison ; et, pour les galeries, ponts, pontceaux, aqueducs et tous ouvrages d'art, ainsi que pour les rails et coussinets, des détails généraux de construction. Aux plans exigés devra être joint un devis explicatif, comprenant la description des ouvrages. Le concessionnaire devra indiquer, sur les plans à produire par lui, la position et le tracé des gares de stationnement et d'évitement. Si les projets définitifs s'écartaient, en quelques points,

des données du cahier des charges, le concessionnaire serait tenu de signaler ces déviations, que le Gouvernement n'admettrait, qu'autant qu'il le jugerait convenable. Le Ministre des Travaux Publics, après examen et rectification, s'il y a lieu, arrêtera, de commun accord, dans le délai de . . . mois, les projets définitifs, dont le concessionnaire ne pourra plus ensuite s'écarter sans autorisation.

ART. (6).

Cette approbation des projets définitifs, même avec rectification, n'infirmes en rien les conditions générales acceptées par le concessionnaire par les art. (1 et 2).

SECTION III.

FRAIS A CHARGE DU CONCESSIONNAIRE.

ART. (7).

Tous les ouvrages prévus au présent devis et cahier des charges, avec toutes les modifications et additions éventuelles, proposées par le concessionnaire, dont la nécessité pourrait être ultérieurement reconnue, pour la complète réalisation du chemin de fer (*et de ses embranchements*), et de ses dépendances, sont entièrement et exclusivement, et sans distinction ni exception, à la charge du concessionnaire.

Il en est de même :

1° De tous frais d'entretien, de réparations, tant ordinaires qu'extraordinaires, et de reconstructions, pendant la durée de la concession ;

2° Des frais d'exploitation ;

3° Des frais relatifs à la surveillance générale, à exercer par le Département des Travaux Publics, tant sur les constructions que sur l'entretien et sur l'exploitation, dont le montant est fixé à l'article (31).

ART. (8).

Tous les terrains bâtis ou non, et quelle qu'en soit la nature ou la destination, qu'il sera nécessaire d'acquérir ou d'occuper, soit définitivement pour l'établissement du chemin (*de ses embranchements*), de ses accessoires et dépendances de tout genre, soit provisoirement, pour en extraire des matériaux, y faire des emprunts de terres à mettre en œuvre dans les remblais, ou pour établir des chemins de communication entre le chemin à orniers en fer (*et ses embranchements*), d'une part, et les lieux ou rivages, d'où il sera nécessaire de faire venir des matériaux, d'autre part, seront acquis ou occupés par le concessionnaire et à ses frais.

Le concessionnaire prend également à sa charge toutes indemnités pour détérioration de terrains, pour chômage, modifications ou destruction d'usines, et généralement pour tous dommages quelconques résultant des travaux.

ART. (9).

A défaut d'arrangement à l'amiable entre le concessionnaire et les propriétaires des terrains mentionnés à l'article précédent, l'acquisition et l'occupation de ces terrains se feront conformément aux lois en vigueur. Les plans parcellaires seront produits par le concessionnaire, qui supportera tous frais quelconques d'instance administrative et judiciaire.

SECTION IV.

ÉPOQUE DE L'ACHÈVEMENT, RÉCEPTION DES TRAVAUX, BORNAGE ET ENTRETIEN.

ART. (10).

La totalité du chemin de fer (*et des embranchements*) sera établie et livrée à la circulation endéans , à courir du jour où le procès-verbal d'adjudication aura été approuvé.

Les travaux s'exécuteront successivement, etc.

ART. (11).

A mesure qu'ils seront terminés sur des portions continues de chemin de fer, de manière que ces parties puissent être livrées à la circulation, il sera procédé à leur réception par un Ingénieur des Ponts et Chaussées désigné à cette fin. Le Ministre des Travaux Publics pourra ensuite, sur le vu du procès-verbal de ce fonctionnaire, autoriser la perception immédiate des droits sur ces parties de chemin.

ART. (12).

Après l'achèvement total des travaux, le concessionnaire fera faire, à ses frais, un bornage contradictoire et un plan cadastral de toutes les parties du chemin de fer (*et de ses embranchements et dépendances*); il fera dresser, également à ses frais et contradictoirement avec l'Administration, un état descriptif des ponts, galeries, aqueducs et autres ouvrages d'art. Une expédition dûment certifiée des procès-verbaux de bornage, du plan cadastral et de l'état descriptif sera déposée, aux frais du concessionnaire, dans les archives de l'Administration.

ART. (13).

Pendant toute la durée de la concession, le chemin de fer (*ses embranchements*), et dépendances seront entretenus dans le meilleur état, de manière que la circulation soit toujours libre, sûre et facile. Les ouvrages seront soigneusement réparés, ou même reconstruits au besoin.

L'état du chemin et de ses dépendances sera reconnu annuellement, et plus souvent en cas d'urgence ou d'accidents, par un ou plusieurs commissaires à désigner par l'Administration.

Pour tout accident, qui pourra être attribué au défaut d'entretien de la route, (*de ses embranchements*), ou de ses dépendances, le concessionnaire sera passible d'une amende de fr. . . . au profit de l'État, sans préjudice à l'action en dommages et intérêts que pourrait lui intenter toute personne lésée.

Si l'entretien était négligé sur un point quelconque de la route, ou de ses embranchements, le Gouvernement, après deux avertissements réitérés à huit jours d'intervalle, pourra faire exécuter les travaux d'office pour compte du concessionnaire.

SECTION V.

EXPLOITATION DU CHEMIN ET PÉAGES.

ART. (14.)

Les transports ne pourront s'effectuer, sur le tronc principal, qu'au moyen de locomotives (*et sur les embranchements qu'au moyen de chevaux, sauf les exceptions indiquées aux art.....*).

ART. (15).

(Quant au tarif, il y a plusieurs hypothèses.

D'abord il faut distinguer entre le transport des marchandises et celui des voyageurs.

Relativement au transport des marchandises, il faut distinguer entre le cas où il s'effectue avec le matériel du concessionnaire et celui où il s'effectue avec le matériel de l'expéditeur.

Enfin il est des distances pour lesquelles il peut être exigé de l'expéditeur qu'il fournisse lui-même le matériel de transport.

Il se peut que le tarif pour le transport des marchandises soit seul porté au cahier des charges, et que le Gouvernement se réserve de fixer, de commun accord avec le concessionnaire, et à la suite d'une enquête, le tarif pour le transport des voyageurs, définitivement ou sauf révision à des époques déterminées.

Ces dispositions varient donc par leur nature et à raison des différentes hypothèses)(1).

(1) Les dispositions relatives au tarification l'objet des art. 48-53 du cahier des charges pour le chemin de fer de l'Entre Sambre et Meuse, articles ainsi conçus :

ART. 48.

Sauf le rabais éventuel de l'adjudication, le maximum des droits à percevoir par le concessionnaire, lorsque les transports se feront entièrement à ses frais et au moyen de ses wagons, locomotives ou chevaux, est fixé ainsi qu'il suit, par tonneau de 1,000 kilogrammes et par lieue de 5,000 mètres :

§ 1^{er}.

Pour le charbon de terre, la fonte de fer et le fer en barres, le plomb, le minerai, la chaux, la castine, les cendres de mer, les moellons bruts, le marbre en blocs et en tablettes, les ardoises, et tous autres objets quelconques, qui ne sont pas spécifiés au § 2 ci-dessous,

1^o Lorsque le transport s'effectuera sur toute la ligne, depuis la Sambre jusqu'à la Meuse, ou depuis la Meuse jusqu'à la Sambre, ou depuis l'une ou l'autre de ces rivières jusqu'à un point quelconque au-delà de la crête de partage de leurs bassins respectifs. fr. 0,475

2^o Lorsque le transport ne s'effectuera que depuis la Sambre, ou depuis la Meuse jusqu'à un point quelconque, mais en deçà de la crête de partage, par conséquent sans franchir ladite crête 0,525

3^o Lorsque les transports ne s'effectueront qu'en montant vers la même crête de partage. 0,575

4^o Lorsque les transports ne s'effectueront qu'en descendant de la crête de partage vers l'un ou l'autre bassin. 0,425

§ 2.

Lorsque le transport ne devra être effectué que sur moins de 15,000 mètres de longueur, les droits mentionnés au § 1^{er} seront majorés de 5 p. 70.

La même majoration sera exigible, lorsque les objets à transporter seront des grains ou céréales, des marchandises coloniales ou des liquides.

§ 3.

Sur les transports en remonte par les embranchements, le concessionnaire pourra percevoir en outre des droits stipulés aux deux §§ qui précèdent, lorsque la différence de niveau par mètre excédera $\frac{1}{200}$ fr. 0,125

§ 4.

Le transport des masses indivisibles, ou des marchandises, qui, par mètre cube, peseraient plus de 2,000 et moins de 500 kilogrammes, ne sera pas obligatoire pour le concessionnaire.

§ 5.

Les droits seront perçus par kilomètre, dans ce sens que tout kilomètre entamé sera censé parcouru en totalité.

§ 6.

Pour tous les transports quelconques, les chargements et déchargements sont aux frais de l'expéditeur.

ART. (16).

Moyennant l'octroi des droits ci-dessus indiqués, le concessionnaire contracte l'obligation d'exécuter constamment, avec soin, exactitude et célérité, à ses frais et par

§ 7.

L'expéditeur devra lui-même fournir les waggons, avec leurs accessoires, pour les transports qui s'effectueront sur une longueur de moins de 10,000 mètres.

Lorsque la longueur à parcourir sera d'un myriamètre et plus, les waggons et les accessoires pourront être exigés du concessionnaire; dans ce cas, les chargements ou déchargements s'effectueront endéans trois heures après l'arrivée des waggons à destination. Le cas échéant, l'expéditeur payera au concessionnaire dix centimes par waggon et par heure de retard.

Une heure entamée sera censée employée en totalité. Par contre, l'heure pendant laquelle les waggons arriveront à destination, ne comptera pas pour le chargement ou le déchargement.

§ 8.

Les droits ci-dessus stipulés, ne seront perçus sur les houilles venant des charbonnages situés en aval de l'écluse de Montigny, et qui devront être transportées jusqu'à la Meuse, qu'à partir de ladite écluse, c'est-à-dire, à partir de la borne kilométrique qui en sera la plus rapprochée.

ART. 49.

Moyennant l'octroi des droits ci-dessus, le concessionnaire contracte l'obligation d'exécuter constamment, avec soin, exactitude et célérité, à ses frais et par ses propres moyens, le transport des marchandises, denrées et matières quelconques, qui lui seront confiées.

ART. 50.

Les particuliers ou sociétés étrangères à la concession, seront admis à opérer les transports sur les trois embranchements, à leurs frais et par leurs propres chevaux et waggons, concurremment avec la société concessionnaire.

Ils jouiront de la même faculté, mais seulement pendant la nuit, sur le tronç principal, pourvu qu'ils n'y emploient que des chevaux, et s'il est bien constaté par l'Administration que cette circulation nocturne ne peut nuire à la sûreté, à l'usage et à la conservation du chemin de fer.

Dans ces deux cas, le concessionnaire percevra sur les objets transportés, quelle qu'en soit la nature, un droit qui n'excédera pas sept centimes par tonneau de 1,000 kilogrammes et par kilomètre de chemin parcouru, et, en outre, à chaque passage aux deux plans inclinés aboutissant à la crête de partage, un droit qui n'excédera pas trente centimes.

Dans ces deux cas encore, lorsque le poids total du waggon, le chargement compris, sera de trois tonneaux et plus, les droits stipulés ci-dessus, ne seront perçus que sur le chargement, c'est-à-dire sur le poids total, moins celui du waggon.

Les droits seront perçus, au contraire, en raison du poids du waggon, comme sur les objets transportés, lorsque le poids total sera de moins de trois tonneaux.

Tout waggon vide ne sera imposé qu'à concurrence d'un demi-tonneau, et, partant, soumis au paiement de la moitié des droits établis par le présent article.

ART. 51.

Les waggons appartenant à des particuliers ou à des sociétés, devront avoir exactement la voie du chemin à ornieres en fer.

Ils ne devront peser qu'environ un tonneau à vide; le poids total par waggon, le chargement compris, ne devra pas excéder quatre tonneaux.

ART. 52.

Le transport des voyageurs, des animaux et du bétail ne pourra se faire, qu'après que le tarif y relatif, proposé par le concessionnaire, aura été fixé de commun accord, on suite d'une enquête. Ce tarif pourra n'être que temporaire et sujet à révision de commun accord, à des époques déterminées.

ART. 53.

Il sera loisible à qui que ce soit d'établir, le long du chemin à ornieres en fer et de ses embranchements, et sur un point à son choix, des magasins ou abordages, avec des machines, engins ou attirails propres à faciliter le chargement et le déchargement des waggons; à condition d'établir, en dehors du chemin, une ou plusieurs voies latérales, afin que les waggons en chargement ou déchargement, ne puissent ni entraver, ni empêcher la libre circulation sur le chemin, ou les embranchements.

Le Gouvernement se réserve, dans ce cas, d'autoriser l'expropriation pour cause d'utilité publique.

ses propres moyens, le transport des marchandises, denrées et matières quelconques, qui lui seront confiées.

ART. (17).

(*Dans l'hypothèse du transport de marchandises avec un matériel autre que celui du concessionnaire.*) Les waggons appartenant à des particuliers ou à des sociétés, devront avoir exactement la voie du chemin à ornières en fer.

Ils ne devront peser qu'environ un tonneau à vide ; le poids total par waggon, le chargement compris, ne devra pas excéder tonneaux.

ART. (18).

Le Gouvernement aura la faculté de faire usage du chemin de fer avec son propre matériel, aux mêmes conditions que les particuliers ou les sociétés étrangères à la concession.

ART. (19).

Le Gouvernement pourra organiser le service de la poste aux lettres avec son propre matériel, en usant de la faculté qui lui est accordée par l'article précédent, ou avec le matériel du concessionnaire, d'après les dispositions suivantes :

Il pourra exiger qu'il soit mis à sa disposition, pour le service de la poste aux lettres, une voiture en totalité ou en partie.

La somme à payer par le Gouvernement sera fixée de commun accord ; elle ne pourra, dans aucun cas, excéder ni le 20^e du montant de la taxe des lettres sujettes à la taxe, ni le montant du prix des places en supposant la voiture réservée, en totalité ou en partie, à la poste, occupée par des voyageurs.

En attendant que la somme soit fixée, le transport des lettres s'effectuera par voie de réquisitoire ; lors de l'arrangement, il sera tenu compte au concessionnaire du temps pendant lequel le service aura été effectué de la sorte.

En cas d'insuffisance des moyens ordinaires de la poste aux lettres, organisée avec le matériel, soit du concessionnaire, soit de l'Administration elle-même, l'art. 124 du règlement général sur les messageries du 24 novembre 1829 (*Journal officiel, n° 73*), pourra être invoqué par le Gouvernement.

ART. (20).

Si le Gouvernement avait besoin de diriger des troupes ou un matériel militaire sur l'un des points desservis par la ligne du chemin de fer (*ou de ses embranchements*), le concessionnaire serait tenu de mettre immédiatement à sa disposition tout son matériel d'exploitation, aux prix déterminés par le tarif, appliqués à un chargement de trois tonneaux par waggon. Cette disposition est également applicable dans l'intérêt de l'État aux tiers exploitants.

ART. (21).

Il sera également permis à qui que ce soit, sauf, s'il y a lieu, l'autorisation du Gouvernement, d'établir des embranchements aboutissant au chemin à ornières en fer (*et aux embranchements de celui-ci.*) Le Gouvernement se réserve expressément le droit d'accorder de nouvelles concessions de chemins de fer, s'embranchant sur les chemins ici concédés ou en prolongement de ces mêmes chemins.

Le concessionnaire du chemin de fer ne pourra, en aucun temps, mettre obstacle à ces embranchements ou prolongements, ni réclamer, à l'occasion de leur établisse-

ment, aucune indemnité quelconque, pourvu qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation, ni aucuns frais particuliers tombant à sa charge.

ART. (22).

Il ne pourra être établi, pendant la durée de la concession, sur le tronc principal, objet de cette concession (*ni sur les embranchements du chemin à ornières en fer*), aucun péage, ni perçu aucun droit, soit au profit de l'État, soit au profit de la province (*ou de l'une ou de l'autre des deux provinces traversées par ce chemin*), soit au profit d'une ou plusieurs communes.

SECTION VI.

DURÉE ET RACHAT ÉVENTUEL DE LA CONCESSION, MODE ET CONDITIONS DE L'ADJUDICATION.

ART. (23).

La durée de la concession sera de . . . ans (1), à partir du jour où une portion du développement total des chemins concédés aura pu être livrée à la circulation conformément à l'art. (11).

ART. (24).

Cependant, dans l'année qui suivra le ainsi que dans l'année qui suivra chaque période à compter de cette date, le Gouvernement pourra racheter la concession, en payant au concessionnaire une somme de , à laquelle les travaux sont aujourd'hui évalués, (ou bien à laquelle les travaux seront évalués dans les trois mois qui suivront l'achèvement complet, au moyen d'une expertise contradictoire par un agent du Gouvernement et un agent du concessionnaire, avec le concours d'un tiers arbitre, en cas de partage). (2) Plus une prime de . . . p. %.

Ce prix d'estimation, qui n'a été fixé que pour l'exécution du présent article, constitue un forfait pour tous les ouvrages prévus au présent cahier des charges; et il ne sera susceptible d'augmentation ou de diminution qu'à raison de travaux en plus ou en moins, approuvés par le Département des Travaux Publics, et dont le coût aura été réglé contradictoirement par le Gouvernement et le concessionnaire.

La prime de . . . p. %, dont il a été fait mention, s'appliquera au capital ainsi majoré ou diminué.

En cas de rachat, le Gouvernement devra reprendre et payer au concessionnaire, à dire d'experts, mais sans aucune prime, les objets mobiliers, tels que machines locomotives, waggons, chariots, voitures, matériaux, combustibles et approvisionnements de tout genre.

Pendant les trois dernières années, qui précéderont chacune des époques où le rachat est facultatif, le concessionnaire sera tenu de communiquer au Gouvernement ses comptes de recettes et de dépenses.

(1) D'après la loi du 19 juillet 1832, ce terme ne peut excéder 90 ans; c'est la durée de la concession du chemin d'entre Sambre et Meuse.

(2) Art. 57 du cahier des charges pour le chemin d'entre Sambre et Meuse :

« Cependant, dans l'année qui suivra le 1^{er} janvier 1870, ainsi que dans l'année qui suivra chaque période décennale à compter de cette date, le gouvernement pourra racheter la concession, en payant au concessionnaire une somme de douze millions sept cent quatre-vingt-quatre mille francs, à laquelle les travaux sont aujourd'hui évalués, plus une prime de 25 p. %. Dans cette somme sont compris les frais de commencement d'exécution et travaux de la seconde voie, prévus aux articles, etc.

ART. (25).

La concession sera offerte en adjudication publique, par voie de soumission, et sous réserve de l'approbation du Gouvernement.

Les soumissions devront indiquer le rabais pour cent, que les soumissionnaires offriront de faire sur le montant ci-dessus stipulé des droits à percevoir par le concessionnaire. Ce rabais sera nécessairement indivisible et portera sur la totalité des droits spécifiés à l'article (15).

Si les rabais indiqués par les soumissions ne s'élèvent pas à 5 p. %, l'auteur du projet et ses associés seront déclarés concessionnaires.

S'il est fait un rabais de 5 p. % (1) ou au-delà, celui qui aura fait le plus fort rabais, sera déclaré concessionnaire, sauf l'approbation du Gouvernement.

Dans ce cas, celui qui sera déclaré concessionnaire par le Gouvernement, payera à l'auteur du projet (*et à ses associés*), endéans les quinze jours de l'approbation de l'adjudication, un prime de fr..... (2), moyennant laquelle il deviendra propriétaire des plans et pièces du projet primitif.

Tous les frais quelconques à résulter de la mise en adjudication de la concession et des enquêtes préalables, seront exclusivement à la charge du concessionnaire.

Ceux d'enregistrement seront fixes, et s'élèveront à un franc soixante-dix centimes en principal.

ART. (26).

Le concessionnaire sera tenu de désigner un domicile réel ou d'élection, où lui sera adressée toute la correspondance. Si plusieurs personnes se réunissent pour soumissionner l'entreprise, elles devront avoir constamment un mandataire spécial, ayant pouvoir de les représenter et d'agir en leur nom, en tout ce qui concerne la concession. Elles seront en outre solidaires pour toute l'entreprise.

Si, en exécution de l'art. (38), le concessionnaire forme une société en nom collectif ou anonyme, la compagnie sera tenue de désigner l'un de ses membres ou administrateurs, pour recevoir les notifications ou significations, qu'il y aurait lieu de lui adresser. Le membre ou administrateur désigné fera élection de domicile dans l'un des chefs-lieux de Province du Royaume.

En cas de non désignation de l'un des membres ou administrateurs de la compagnie, ou de non élection de domicile par le membre ou administrateur désigné, toute signification adressée à la compagnie prise collectivement, sera valable, lorsqu'elle sera faite au Secrétariat-général de la Province du Brabant.

(1) Cette limite est fixée par l'arrêté royal du 29 novembre 1836.

(2) Cette prime est de 90,000 fr., pour le chemin d'entre Sambre et Meuse. Art. 58 du cahier des charges.

SECTION VII.

GARANTIES , MESURES COERCITIVES ET DE RÉPRESSION.

ART. (27).

Le concessionnaire , quel qu'il soit , fournira endéans trois mois après l'approbation de l'adjudication , un cautionnement de fr.....(1), en immeubles, en numéraire, en bons du trésor, ou en obligations des emprunts nationaux, et dont il obtiendra la main-levée ou le remboursement, par cinquièmes, à mesure qu'il aura exécuté des travaux ou qu'il justifiera, par actes authentiques, avoir acquis et payé des terrains pour des sommes doubles au moins de celles dont il réclamera la restitution.

A défaut par le concessionnaire de fournir le cautionnement prescrit, dans le délai fixé, le Gouvernement pourra le déclarer déchu de tous ses droits.

ART. (28).

Si, à l'époque stipulée à l'art. (10) du présent cahier des charges, le concessionnaire n'avait pas exécuté les travaux de premier établissement du chemin à ornières en fer (*et de ses embranchements*), et que les retards éprouvés ne pussent pas être attribués, avec raison, à des circonstances de force majeure et indépendantes de la volonté du concessionnaire, le Gouvernement aurait le droit de suspendre la perception des péages sur les parties reçues provisoirement et malgré les autorisations précédemment données, jusqu'à l'achèvement. Si le retard excédait mois, le concessionnaire encourrait une amende de fr.....; s'il excédait mois, l'amende pourrait être de fr..... au-dessus de la première amende encourue, et, si le retard excédait le concessionnaire pourra être déchu de la concession (2).

Le concessionnaire ne sera recevable à invoquer la force majeure, qu'autant que, dans les dix jours des événements ou circonstances, d'où seraient nés les obstacles, il en aurait fait reconnaître la réalité par l'Administration.

Il en serait de même des faits que le concessionnaire croirait pouvoir reprocher à l'Administration ou à ses agents; il ne pourrait en argumenter qu'autant qu'il en aurait fait reconnaître la réalité et l'influence, au moment où ils auraient été posés, ou dans les dix jours au plus tard.

Dans aucun cas, le concessionnaire ne pourra baser une demande ou réclamation quelconque, sur des ordres qui lui auraient été donnés verbalement.

ART. (29).

En cas de déchéance du concessionnaire, le Gouvernement pourvoira à l'achèvement des travaux par le moyen d'une adjudication, à laquelle il sera procédé aux clauses et conditions du présent cahier des charges, avec cette modification, que la concession sera adjugée à celui des soumissionnaires, qui aura offert la plus forte

(1) Le cautionnement est de 300,000 fr. pour le chemin de fer d'entre Sambre et Meuse. *Art. 59 du cahier des charges.*

(2) *Art. 60 du cahier des charges* pour le chemin de fer d'entre Sambre et Meuse :

Si le retard excédait quatre mois, le concessionnaire encourrait une amende de fr. 10,000; s'il excédait huit mois, l'amende pourrait être de fr. 20,000 au-dessus de la première amende encourue, et, si le retard excédait un an, le concessionnaire pourra être déchu de la concession.

somme, ou le prix le plus élevé pour les travaux exécutés, les terrains acquis et payés, les matériaux approvisionnés, etc.

Il sera indiqué une mise à prix représentant la valeur présumée de ces travaux, terrains, matériaux, etc.

Il est toutefois expressément stipulé que l'adjudication pourra avoir lieu pour un prix inférieur à la mise à prix.

Le concessionnaire évincé recevra de l'adjudicataire le montant de la soumission qui aura été présentée par ce dernier.

ART. (30).

Pour sûreté des obligations imposées au concessionnaire, en ce qui concerne les travaux d'entretien, le Gouvernement pourra, pendant toute la durée de la concession, si le concessionnaire était en demeure de satisfaire aux réquisitions qui lui auraient été faites à cet effet, opérer les recettes et en consigner le montant par ses propres agents, et ce jusqu'à concurrence du montant des travaux exécutés d'office, augmenté d'un cinquième à titre d'amende, le tout en exécution du § 4 de l'art. (13.)

SECTION VIII.

SURVEILLANCE DE LA PART DU GOUVERNEMENT.

ART. (31).

Le Gouvernement fera surveiller par ses agents, l'exécution des travaux, tant de premier établissement que d'entretien du chemin à ornières en fer (*et de ses embranchements*).

Cette surveillance sera exercée aux frais du concessionnaire.

A cet effet, celui-ci versera d'abord, endéans trois mois après l'approbation du procès-verbal d'adjudication de la concession, dans la caisse qui lui sera indiquée, une somme de, et en outre, pendant toute la durée de la concession, et endéans le premier trimestre de chaque année, par an (1).

La surveillance dont il s'agit ici, a pour objet d'empêcher le concessionnaire de s'écarter des obligations qui lui incombent; elle est exclusivement d'intérêt public et n'emporte aucune direction.

Tous ordres de service de la part des agents préposés à la surveillance, seront donnés par écrit; le concessionnaire aura toujours la faculté de considérer les ordres verbaux comme non avenus.

ART. (32).

Si, pendant l'exécution des travaux, il est reconnu que les ouvrages n'aient pas été exécutés conformément aux règles de l'art et aux clauses et conditions du présent cahier des charges, le Département des Travaux Publics pourra les faire démolir, en tout ou en partie, selon ce qu'il jugera nécessaire.

Le concessionnaire fera, le cas échéant, reconstruire les ouvrages démolis.

Faute par lui de se conformer à cette clause du présent cahier des charges, les

(1) Pour le chemin de fer d'entre Sambre et Meuse 10,000 fr. et 600 fr. Art. 63 du cahier des charges.

ouvrages démolis seront reconstruits d'office, à ses frais et pour son compte, et le montant de la dépense, augmenté d'un cinquième à titre d'amende, sera récupéré sur le cautionnement.

SECTION IX.

AGENTS DU CONCESSIONNAIRE.

ART. (33).

Le concessionnaire fera diriger et surveiller l'exécution de ses travaux par des agents de son choix et à sa nomination exclusive. Il nommera également les agents qu'il emploiera pour l'exploitation du chemin, la perception des droits, la surveillance, etc.

Toutefois les cantonniers devront être au préalable agréés par le Département des Travaux Publics, ou son délégué.

Ces mêmes agents seront, en outre, assermentés devant qui de droit, à l'effet d'être habiles à dresser des procès-verbaux constatant des contraventions.

SECTION X.

POLICE ET RÉGLEMENTS.

ART. (34).

Toutes les lois, tous les règlements généraux en matière de grande voirie, actuellement en vigueur, ou à intervenir, par rapport aux routes et chemins en fer de l'État, seront applicables au chemin à ornières en fer (*le désigner*).

Le Gouvernement arrêtera, de concert avec le concessionnaire, les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police, la sûreté, l'usage et la conservation du chemin de fer (*et de ses dépendances*).

Le concessionnaire est autorisé à faire, sous l'approbation de l'Administration, les règlements qu'il jugera utiles pour le service et l'exploitation du chemin.

Les règlements dont il s'agit dans les deux §§ qui précèdent, seront obligatoires pour le concessionnaire, et en général pour toutes les personnes qui emprunteraient l'usage du chemin de fer.

ART. (35).

Les heures de départ des convois seront réglées, de commun accord, par l'Administration et le concessionnaire, de telle sorte que les arrivées et les départs se trouvent, autant que possible, en coïncidence avec le service de transport sur les autres chemins de fer, concédés ou exécutés par l'État, avec le service des postes et avec le service ordinaire des messageries.

SECTION XI.

REMISE DU CHEMIN À L'EXPIRATION DE LA DURÉE DE LA CONCESSION.

ART. (36).

À l'époque fixée pour l'expiration de la présente concession, et par le fait seul de cette expiration, le Gouvernement sera subrogé à tous les droits du concessionnaire

dans la propriété des terrains et ouvrages désignés aux plan cadastral et état descriptif mentionnés dans l'art. (12), et il entrera immédiatement en jouissance du chemin de fer (*de ses embranchements*) et dépendances, et de tous leurs produits.

Le concessionnaire sera tenu de remettre, en bon état d'entretien, le chemin de fer (*et ses embranchements*), avec tous leurs ouvrages et dépendances, tels que gares, lieux de chargement et de déchargement, établissements aux points de départ et d'arrivée, maisons de gardes et de surveillants, bureaux de perception (*et maison d'agence générale*), machines fixes, et en général tous autres objets immobiliers, qui n'auront pas pour destination distincte et spéciale le service de transports.

Dans les cinq années qui précéderont immédiatement le terme de la concession, le Gouvernement aura le droit de mettre saisie-arrêt sur les revenus des chemins de fer concédés, et de les employer à rétablir en bon état ces chemins et toutes leurs dépendances, si le concessionnaire ne se mettait pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation.

Quant aux objets mobiliers, tels que machines locomotives, waggons, chariots, voitures, matériaux, combustibles et approvisionnements de tout genre, ils resteront la propriété du concessionnaire, à moins que l'État n'en demande la cession, auquel cas la valeur en sera fixée à dire d'experts.

Le concessionnaire conservera également la propriété de tous objets immobiliers, non compris dans l'énumération précédente, et il pourra exiger que le Gouvernement les reprenne, à dire d'experts; de son côté, le Gouvernement pourra en exiger la cession, également à dire d'experts.

SECTION XII.

CONTENTIEUX.

ART. (37).

Toutes les contestations qui pourraient s'élever entre le Gouvernement et les concessionnaires, à l'occasion ou par l'effet de la présente convention, soit qu'elles tiennent à l'interprétation ou à l'exécution des clauses et conditions de la concession, seront soumises à trois arbitres et décidées par eux. Leur décision sera définitive; les parties contractantes renoncent, dès à présent pour lors, à l'attaquer par aucun moyen d'opposition, d'appel ou de cassation. Les parties ont désigné pour leurs arbitres communs, le président de la Cour d'appel de Bruxelles, le procureur-général près la même Cour, et le président du tribunal de 1^{re} instance de la même ville. (*Les contestations dont il s'agit, pourront aussi être déférées aux tribunaux ordinaires si le Gouvernement le préfère.*)

SECTION XIII.

FACULTÉ POUR LE CONCESSIONNAIRE DE FORMER UNE SOCIÉTÉ EN NOM COLLECTIF OU ANONYME, AVEC ÉMISSION D' ACTIONS.

ART. (38).

Le concessionnaire pourra céder ses droits à telle société qu'il jugera convenir le mieux à ses intérêts, en se conformant d'ailleurs, à cet égard, aux lois sur la matière.

Clauses et conditions générales conformes, sauf quelques modifications et additions, à la proposition faite par le Conseil des Ponts et Chaussées le 6 février 1837, et provisoirement adoptés pour servir de spécimen.

Bruxelles, le 22 mars 1837.

Table générale des matières.

Rapport du Ministre Pag. 5

PREMIÈRE PARTIE.

DÉPENSES D'ÉTABLISSEMENT, D'ENTRETIEN ET D'EXPLOITATION.

Considérations générales. 19

TITRE PREMIER.

DÉPENSES D'ÉTABLISSEMENT.

CHAPITRE PREMIER.

Route proprement dite.

§ 1 ^{er} . — <i>Sections livrées à la circulation.</i>	
Section de Malines à Bruxelles.	31
» de Malines à Anvers.	35
» de Malines à Termonde.	39
§ 2. — <i>Sections en train d'exécution.</i>	-
Section de Louvain à Tirlemont.	42
» de Tirlemont à Waremme.	45
» de Malines à Louvain.	47
» de Termonde à Gand.	49
» de Waremme à Ans.	51
» de Gand à Bruges.	53
§ 3. — <i>Sections dont les opérations préparatoires sont terminées, de manière à pouvoir adjudger incessamment.</i>	
Section de Bruxelles à Tubise.	54
» d'Ans à la Meuse.	55
» de Liège à Verviers.	55
§ 4. — <i>Sections dont on achève les opérations préparatoires.</i>	
Section de Bruges à Ostende.	56
» de Verviers à la frontière prussienne.	56
§ 5. — <i>Projets à l'étude.</i>	
Route de Tubise à Mons et vers Valenciennes.	56
» de Gand sur Lille par Courtrai.	56
Embranchement de Lierre.	56
» de Diest.	56
» de Tournai.	56

CHAPITRE II.

Stations, dépendances et matériel des transports.

§ 1 ^{er} . — <i>Terrains empris pour les stations.</i>	57
§ 2. — <i>Constructions provisoires pour l'exploitation de la section d'essai.</i>	57

§ 3. — <i>Bâtimens et dépendances fixes.</i>	
Station de Bruxelles	59
» de Malines (<i>station centrale</i>)	61
» de Bougerhout (Anvers)	63
» de Vieux-Dieu, Duffel et Vilvordo.	64
» de Termonde.	65
Fours à coak	65
§ 4. — <i>Dépendances fixes et mécanismes divers.</i>	67
§ 5. — <i>Matériel des transports.</i>	
Voitures et waggons.	68
Locomotives	69
État du matériel en activité	69

TITRE SECOND.

DÉPENSES D'ENTRETIEN ET D'EXPLOITATION.

CHAPITRE PREMIER.

Route proprement dite.

§ 1 ^{er} . — <i>Section de Malines à Bruxelles</i>	71
§ 2. — » <i>de Malines à Anvers</i>	73
§ 3. — » <i>de Malines à Termonde</i>	73

CHAPITRE II.

Stations, dépendances et matériel.

§ 1 ^{er} . — <i>Bâtimens et dépendances fixes.</i>	74
§ 2. — <i>Matériel des transports.</i>	74
<i>a.</i> Entretien et réparation des locomotives et voitures.	74
<i>b.</i> Fournitures diverses de consommation.	75
<i>c.</i> Fabrication du coak.	76
<i>d.</i> Salaire des machinistes	77
Répartition globale des dépenses de consommation	<i>ib.</i>

TITRE TROISIÈME.

DÉPENSES GÉNÉRALES.

§ 1 ^{er} . — <i>Fournitures de fers pour rail-way</i>	79
§ 2. — <i>Frais de vérification, essais, pesages et réception des fers</i>	81
§ 3. — <i>Ateliers de construction et réparation du matériel.</i>	82
Répartition globale des dépenses de l'atelier.	83
§ 4. — <i>Frais d'opérations sur le terrain</i>	84
§ 5. — <i>Frais généraux et dépenses du bureau central</i>	85
§ 6. — <i>Personnel, traitemens fixes et indemnités.</i>	86
Répartition globale des frais généraux d'opérations, bureau et personnel	87
§ 7. — <i>Dépenses extraordinaires</i>	88

TABLEAUX RÉCAPITULATIFS DU COMPTE-RENDU.

A. Tableau des dépenses de premier établissement.	89
B. Tableau des dépenses d'entretien et d'exploitation.	92
C. Tableau du personnel attaché à la direction des travaux et à l'entretien.	93

APPENDICE DE LA PREMIÈRE PARTIE.

1. État du service des locomotives, du 1 ^{er} mai 1835 au 1 ^{er} mai 1836.	96
2. État du service des locomotives, du 1 ^{er} mai 1836 au 1 ^{er} janvier 1837.	97

3. Tableau du mouvement des voyageurs par classe de voitures.	98
4. Tableau offrant un parallèle entre le chemin de fer belge et le chemin de fer de Liverpool.	98
5. <i>Spécimens de cahiers des charges et de soumissions.</i>	
Cahier des charges pour l'entreprise des terrassements.	99
Cahier des charges pour les fournitures des bois de fondation du railway.	109
Cahier des charges pour la fourniture des fers.	113
Cahier des charges pour la galerie souterraine de Cumplich.	119
Cahier des charges pour les bâtimens des stations.	125
6. Note sur la marche suivie pour les expropriations.	135

DEUXIÈME PARTIE.

PERCEPTION.

Observations générales sur l'organisation de la perception.	139
1° Tableau des recettes et du mouvement des voyageurs.	140
2° Influence du chemin de fer sur l'adjudication des barrières des routes ordinaires.	141
3° Frais de perception.	142
4° Specimen des billets.	143
5° Compte-rendu de dizaine.	145
6° Tableau du personnel.	167

APPENDICE GÉNÉRAL.

TEXTE DES LOIS, ARRÊTÉS ET RÉGLEMENTS.

I. *Construction du chemin de fer. — Fonds alloués.*

1° Loi du 1 ^{er} mai 1834, qui décrète la construction d'un système de chemins de fer en Belgique et ouvre au Gouvernement un crédit de dix millions de francs, à couvrir, en tout ou en partie, par l'émission de bons du trésor, en attendant la négociation de l'emprunt.	171
2° Loi du 18 juin 1836, autorisant un emprunt de 30 millions, affecté aux travaux du chemin de fer et à d'autres communications.	172

II. *Personnel chargé de la direction des travaux du chemin de fer.*

3° Arrêté royal du 31 juillet 1834, qui nomme MM. Simons et De Ridder Directeurs des travaux du chemin de fer.	174
4° Arrêté royal du 26 juillet 1834, qui autorise le Département de l'Intérieur à régler, d'après les besoins du service, les qualités, traitements, etc., des employés attachés aux travaux ou à l'administration du chemin de fer.	ib.

III. *Exploitation du chemin de fer.*

5° Loi du 12 avril 1835, qui autorise le Gouvernement à déterminer les péages de la route en fer et à en opérer la perception jusqu'au 1 ^{er} juillet 1836.	175
6° Loi du 1 ^{er} avril 1836, qui proroge au 1 ^{er} juillet 1837 celle du 12 avril 1835.	176
7° Instruction ministérielle, du 5 mai 1835, sur le service des Contrôleurs et Receveurs du chemin de fer.	176
8° Arrêté royal du 5 mai 1835, établissant le tarif pour le transport des voyageurs entre Malines et Bruxelles.	177
9° Arrêté royal du 4 décembre 1835, portant fixation du prix des places pour une nouvelle classe de voitures, dite waggons couverts.	178
10° Arrêté royal du 22 avril 1836, portant fixation du prix des places, à partir de l'ouverture de la section de Malines à Anvers.	179
11° Arrêté royal du 19 décembre 1836, portant fixation du prix des places pour la section de Malines à Tenmonde.	180

IV. *Police du chemin de fer.*

12° Arrêté royal du 5 mai 1835, prescrivant des mesures de police.	181
13° Arrêté royal du 16 janvier 1836, sur le même objet.	181
14° Arrêté royal du 2 novembre 1836, sur le même objet.	182

SUPPLÉMENT.

Concessions de chemins de fer.

I. Tableau des concessions et demandes de concession de chemins de fer au 1 ^{er} janvier 1837.	185
II. Conditions générales de cahier des charges, approuvées le 22 mars 1837.	197
