



TEMPS PRIMITIFS
SONNEURS DE CONQUES * RADEAU



CHAPITRE PREMIER



NE histoire des moyens de transport serait, sans doute, un ouvrage bien curieux.

Mais ce serait aussi un ouvrage considérable.

Le développement des moyens de transport est si bien enchevêtré dans le développement de la civilisation, les deux ont si bien réagi l'un sur l'autre, que l'exposition complète du premier aurait nécessairement pour fond de tableau l'exposition du second.

C'est si vrai que le moyen le plus expéditif qu'on ait encore trouvé pour civiliser une région sauvage, c'est d'y établir un chemin de fer.

Voyez ce que les chemins de fer ont fait en quelques années de l'Amérique septentrionale.

Cette histoire devrait embrasser, pour faire bien, la locomotion sur la terre, sur l'eau et dans l'air.

Elle devrait en suivre les perfectionnements depuis le radeau et le canot primitifs jusqu'à nos grands steamers, nos cuirassés et nos torpilleurs; depuis Icare, les Prophètes et les thaumaturges qui s'enlevaient de terre jusqu'aux derniers hommes volants et aux plus récentes expériences sur la direction des ballons.

Sans même aborder ces spécialités, il faudrait examiner par quelles transformations innombrables le rouleau qu'on insinua d'abord sous un fardeau à déplacer donna lieu à toutes les voitures que nous voyons aujourd'hui, et comment naquit l'idée de faire rouler certaines voitures sur des rails et de les faire mouvoir par la vapeur.

Il faudrait dire comment certains moyens de transport, — les litières et les chaises à porteurs, par exemple, — ont disparu de notre état social et comment certains autres, — autrefois généraux, comme l'équitation, — ont tellement perdu de leur importance qu'ils ne sont plus guère employés, dans les centres civilisés, que pour

certain usages particuliers, comme la guerre et la chasse, ou en guise d'exercice.

Il faudrait noter toutes les circonstances historiques qui ont modifié les véhicules et toute l'influence que les véhicules ont eu sur les événements historiques.

Il faudrait tenir compte de toutes les relations qui ont existé entre l'usage des voitures et l'état des voies de communication, et montrer que les voitures se sont multipliées quand les routes étaient bonnes, et que l'on a souvent amélioré les routes pour faciliter la circulation des voitures.

Il serait curieux, surtout, de considérer l'influence du luxe, de la mollesse et de l'ostentation sur l'amélioration des moyens de transport, et comment les recherches, tout égoïstes, des puissants et des heureux du monde, leurs folies mêmes, ont produit des améliorations qui tombèrent peu à peu dans le domaine public et contribuèrent au bien-être général.

Comment, par exemple, les ressorts de plus en plus perfectionnés, qui furent appliqués aux voitures particulières des riches, passèrent aux voitures publiques, lorsqu'il en eut été fait une expérience suffisante.

Comment ces ressorts qui ne devaient servir qu'à épargner les cahots aux grands personnages rendirent, subsidiairement, le roulement des voitures plus facile et eurent pour conséquence la réalisation d'économie générale sur la traction de toutes celles auxquelles ils étaient appliqués.

Il faudrait parler des progrès successifs de l'industrie qui ont permis à la carrosserie d'atteindre sa supériorité actuelle. Il serait curieux d'étudier ce que l'usage des voitures apporta de détails nouveaux à la vie, de changements au costume, à l'architecture, à tout l'arrangement de l'existence.

Ramée, dans son *Histoire des chars, carrosses, omnibus et voi-*

tures de tous genres, observe que ce fut seulement au XVII^{me} siècle que l'on mit aux hôtels des portes assez larges pour laisser passer les carrosses et qu'on en agrandit les cours pour qu'ils y pussent évoluer. Il s'ensuivit toute une révolution dans la disposition des bâtiments.

On rapporte qu'Henri de Clermont-Tonnerre fit faire une petite porte à son château pour que le roi Charles IX, qui ne le voulait pas recevoir avec son carrosse, ne pût entrer en carrosse chez lui.

Il faudrait suivre encore l'évolution des différents véhicules, rechercher comment les formes des plus anciens persistent traditionnellement dans les formes de ceux qui y succédaient.

Ainsi, dans les coches du XVI^{me} siècle, se perpétua la forme de la longue charrette rustique, de provenance allemande, d'où ils tirèrent leur origine.

Ainsi, on esqua à la surface des diligences la façon des chaises de poste et des berlines qui les avaient précédées, et cette forme se retrouvait dessinée, il n'y a pas si longtemps, sur les voitures de chemin de fer divisées, comme les diligences, en compartiments successifs. On chargea d'abord les bagages au-dessus des voitures de chemin de fer, comme on les avait chargés sur les diligences. Les fourgons ne furent inventés que plus tard.

Il faudrait comparer les avantages respectifs des transports sur les canaux et des transports par les chemins de fer, faire quelques conjectures sur l'avenir des ballons et même sur les inventions éventuelles qui détrôneront nos chemins de fer déjà trop lents à notre gré.

Qui sait si — comme les personnages du livre de Jules Verne — nous ne voyagerons pas quelque jour dans des boulets monstres expédiés par des canons formidables et recueillis à l'arrivée par des ressorts suffisants?



TEMPS PRIMITIFS

TRAINEAU → CHEVAUX PORTEURS

Qui sait même si dans quelques milliers d'années on ne considérera pas les voyages et les déplacements comme quelque chose d'absolument grossier et ridicule, et si l'on ne trouvera pas le moyen de voir les choses et les hommes lointains sans sortir de sa chambre comme on peut entendre déjà la musique et les voix à deux ou trois cents kilomètres à la ronde, sans bouger de son fauteuil?

On devine ce que le plan seul d'un pareil ouvrage offrirait de complication.

Aussi n'ai-je visé à rien de si élevé dans la courte notice que la maison Rozez m'a demandée pour servir de commentaire à l'Album publié par elle pour rappeler l'admirable cortège historique qui s'est déroulé cet été dans les rues de Bruxelles.

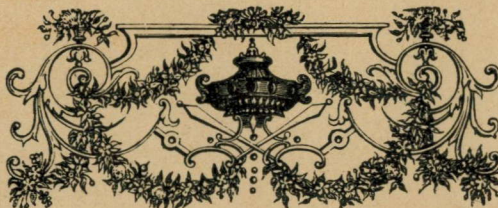
Le temps m'a été mesuré et je n'ai pas pu consulter assez de documents ni faire assez de recherches pour avoir la prétention de présenter un travail de grande originalité.

Il n'y aura rien d'étonnant à ce qu'on découvre que j'ai tiré beau-

coup de renseignements des ouvrages existants, et notamment de : *The history of coaches*, de G. A. Thrupp, *l'Histoire des voitures*, de D. Ramée, les *Merveilles de la locomotion*, de E. Deharme, le *Dictionnaire du mobilier*, de Viollet-Leduc, et de passages variés d'autres Dictionnaires, de Revues, etc... Je n'ai guère fait que noter, réunir et résumer les traits les plus intéressants que j'y ai rencontrés.

Du reste, j'ai été frappé du peu de données particulières que m'ont offertes les différents ouvrages que j'ai consultés et des nombreux traits qui y sont communs. La plupart ont évidemment puisé aux mêmes sources et ces sources ne doivent pas être nombreuses.

On voudra donc bien ne voir ici qu'une notice rapide, où les considérations techniques ne sont qu'effleurées; me tenir compte de ce que j'ai pu y introduire de mon cru sans me chercher chicane sur ce que j'ai emprunté à autrui et n'y voir pour employer la formule connue, qu'un abrégé « à l'usage des gens du monde ». Je ne me suis pas imposé d'autre programme.



CINQUANTENAIRE DES CHEMINS DE FER BELGES

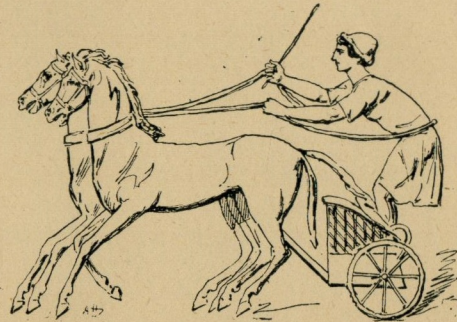
CORTÈGE HISTORIQUE

DES

MOYENS DE TRANSPORT

Dessins et Aquarelles de A. HEINS. — Texte par EDMOND CATTIER

1835



1885

BRUXELLES

LIBRAIRIE UNIVERSELLE DE V^{VE} J. ROZEZ

81, Rue de la Madeleine, 81

1886

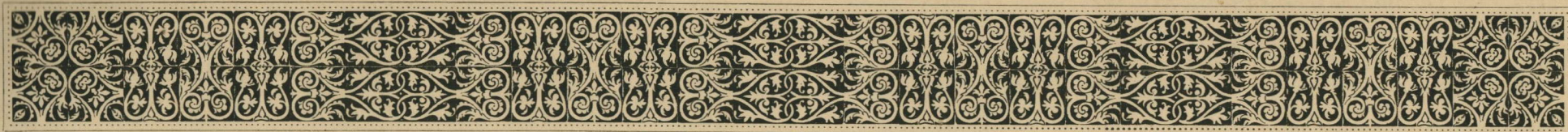


TABLE DES PLANCHES HORS TEXTE

- PL. I. — Frontispice. — *Bourse des métaux et des charbons.*
PL. II. — *Temps primitifs.* — Sonneurs de conques. — Radeau.
PL. III. — *Temps primitifs.* — Traîneau. — Chevaux porteurs.
PL. IV. — *Temps primitifs.* — Chariot nervien avec escorte.
PL. V. — *Sous Charlemagne, IX^e siècle.* — Litière avec escorte.
— Joueurs de buccine.
PL. VI. — *Sous Charlemagne, IX^e siècle.* — Char princier.
PL. VII. — *Époque des Croisades, XI^e siècle.* — Sonneurs de lituus.
— Char de guerre.
PL. VIII. — *Époque des Croisades, XI^e siècle.* — Civière. — Porteurs.
— Mulets chargés.
PL. IX. — *Époque communale, XIII^e siècle.* — Voiture de voyage
des dames nobles. — Sonneurs de bazuin.

- PL. X. — *Époque communale, XIII^e siècle.* — Équipage de chasse
et porteurs.
PL. XI. — *Époque communale, XIII^e siècle.* — Chariot de trans-
port de guerre et cavaliers.
PL. XII. — *Époque communale, XIII^e siècle.* — Voiture de dames.
PL. XIII. — *Règne de la maison de Bourgogne, XV^e siècle.* —
Voiture de voyage avec escorte.
PL. XIV. — *Règne de la maison de Bourgogne, XV^e siècle.* —
Litière de châtelaine.
PL. XV. — *Domination espagnole, XVI^e siècle.* — Char branlant.
PL. XVI. — *Domination espagnole, XVI^e siècle.* — Tambours et
fifres de la Hanse.
PL. XVII. — *Domination espagnole, XVI^e siècle.* — Barge faisant
le service sur le canal de Bruges à Gand.

- PL. XVIII. — *Domination espagnole, XVI^e siècle.* — Litière.
- PL. XIX. — *Domination espagnole, XVI^e siècle.* — Bannières de la Hanse et des villes Hanséatiques.
- PL. XX. — *Domination espagnole, XVI^e siècle.* — Char de la musique des marchands.
- PL. XXI. — *Domination espagnole, XVI^e siècle.* — Chariots de transport de la Hanse.
- PL. XXII. — *Règne des archiducs Albert et Isabelle, XVII^e siècle.* — Voiture Rubens et escorte.
- PL. XXIII. — *Règne des archiducs Albert et Isabelle, XVII^e siècle.* Voiture anversoise. — Patache.
- PL. XXIV. — *Règne des archiducs Albert et Isabelle, XVII^e siècle.* Diligence avec son escorte.
- PL. XXV. — *Domination autrichienne, XVIII^e siècle.* — Voiture de voyage. — Fliguettes et Chaise à porteurs.
- PL. XXVI. — *Domination autrichienne, XVIII^e siècle.* — Musique. — Anes porteurs. — Chaise de poste.

- PL. XXVII. — *Domination autrichienne, XVIII^e siècle.* — Chaise à porteurs. — Tombereaux de gros roulage. — Vinaigrette. — coupé de voyage.
- PL. XXVIII. — *Règne de Guillaume I^{er} des Pays-Bas, XIX^e siècle.* — Poste royale des Pays-Bas. — Cabriolet. — Chariot des vins. — Chariot de houille.
- PL. XXIX. — *Règne de Guillaume I^{er} des Pays-Bas, XIX^e siècle.* Coupé de poste. — Diligence des messageries royales des Pays-Bas (J.-B. Van Gend et C^{ie}, 1827). — Voiture de voyage.
- PL. XXX. — *Règne de Guillaume I^{er} des Pays-Bas, XIX^e siècle.* — Musique de postillons. — Voiture de poste. — Voiture de voyage.
- PL. XXXI. — *Royaume de Belgique, XIX^e siècle.* — Chariot de Renaix. — Voiture royale (Léopold I^{er}, 1830).
- PL. XXXII et XXXIII. — *Royaume de Belgique, XIX^e siècle.* — Premier train de 1835 entre Bruxelles et Malines.
- PL. XXXIV. — Cartels des ministres des chemins de fer (1835-1885).
- PL. XXXV et XXXVI. — Char de l'apothéose des chemins de fer.

