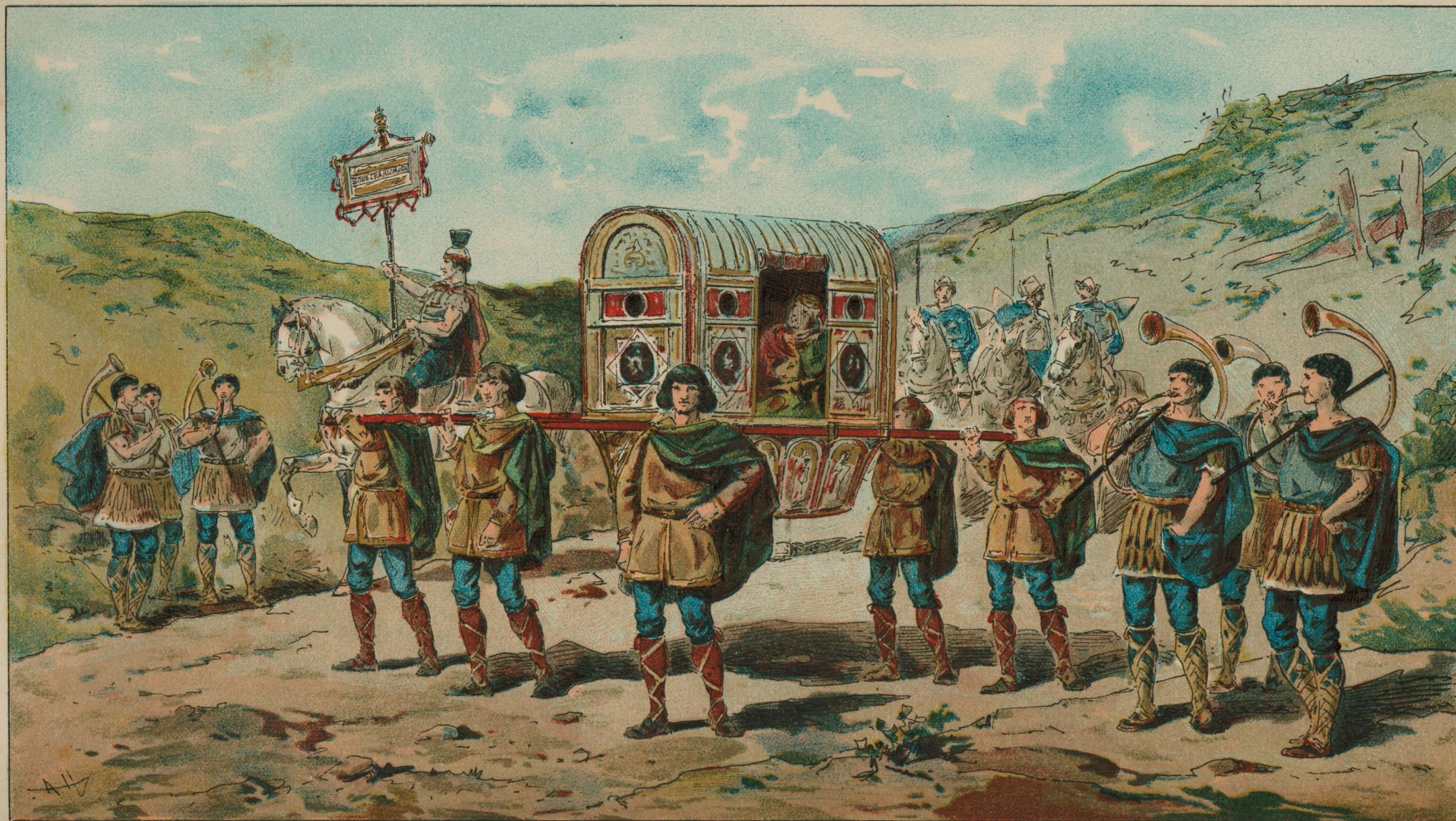




ROZEZ, ÉDITEUR, BRUXELLES.

LITH. AG. MERTENS, BRUXELLES.

SOUS CHARLEMAGNE — IX<sup>e</sup> SIÈCLE  
 LITIÈRE AVEC ESCORTE — JOUEURS DE BUCCINE



## CHAPITRE III

**L'**HOMME a été à cheval avant d'aller en voiture, ou du moins il s'est fait porter avant de se faire traîner.

Les variétés de bêtes de somme et de trait sont assez nombreuses : outre le cheval, il y a l'âne, le mulet, l'hémione, l'éléphant, le chameau, le bœuf, l'yack, le bison, le chien, le renne, l'autruche, l'homme et la femme, chaque catégorie a ou a eu sa vogue, selon les latitudes, les longitudes et les époques.

Il n'y a pas si longtemps que nous avons encore des chaises à porteurs, des vinaigrettes ou des brouettes — c'étaient de petites voitures publiques — qui étaient traînées par des hommes.

On voyage toujours au Japon dans de petites voitures traînées par des hommes aussi.

En Afrique, les nègres portent les blancs en palanquin. — Nous

avons encore les civières pour les malades portées par des hommes.

Nos paysans et nos terrassiers poussent la brouette.

Nos paysannes apportent leurs légumes au marché dans des paniers qu'elles portent sur la tête.

Nos maçons font monter à leurs manœuvres, par des échelles, toutes les briques et tout le mortier qu'il faut pour construire une maison, et ne songent même point à établir un treuil qui leur faciliterait infiniment cette besogne; si bien que la maison tout entière, un fois la maçonnerie finie, a passé par les échelles, sur le dos de deux ou trois apprentis.

Les exemples ne manquent point pour montrer le rôle prépondérant que tiennent encore, dans les milieux les plus civilisés, la bête de trait et la bête de somme humaines.

Les véhicules les plus anciens et les plus fameux dont il soit fait mention, ce sont les chars des dieux. Homère décrit le char de Junon. Les roues avaient huit rayons d'airain, le siège était d'or, suspendu à



des cordes d'argent, le timon était d'argent, le joug d'or et les rênes d'or.

Le passage cité ne prouve point que Junon eut un char, mais il établit que les hommes de ce temps en avaient qui n'étaient sans doute pas aussi brillants que celui de la femme de Jupiter, mais qui, à coup sûr, ne devaient pas valoir mieux et étaient du même modèle.

Ils n'avaient point d'autres ressorts que les cordes sur lesquelles était suspendu le siège.

Jupiter, Néptune, Pluton, Apollon, Mars, Aurore, Amphitrite, les Néréides, Vénus, Mercure avaient des chars. Celui d'Aphrodite était attelé de tourterelles, celui d'Hermès de bœufs.

Indra, dieu Hindou, allait sur un éléphant, à la mode de son pays. Le dieu Thor des Scandinaves voyageait dans un char attelé de boucs à ce que dit la mythologie. Ces boucs étaient des rennes, probablement, d'autant plus que leur propriétaire les mangeait quand il ne trouvait pas autre chose à se mettre sous la dent en arrivant à l'étape. Il en était quitte pour les ressusciter ensuite, mais il fallait qu'on se gardât de croquer leurs os et d'en sucer la moelle ; autrement, ils restaient boiteux. L'existence de ces animaux devait être misérable ; nos chevaux de fiacre peuvent s'estimer heureux en comparaison. Je suppose aussi que le char de Thor était un traîneau.

La charrette primitive eut sans doute, comme je l'ai dit, les roues fixées à l'essieu.

En Egypte, on découvrit de bonne heure qu'il valait mieux fixer l'essieu et laisser tourner les roues autour.

Il est question de chariots dans la Bible. Il y a sur les murs des temples et des tombeaux égyptiens des peintures et des sculptures datant de quatre mille ans, où ces chariots sont représentés. Certains mots — des termes techniques évidemment et qui, comme le fait remarquer Thrupp, comportent une industrie régulière, — sont employés à la fois par Moïse et par Homère dans leurs descriptions.

Moïse à propos des roues sur lesquelles roulait la grande chau-

dière employée par les prêtres, et Homère en parlant du char de Junon ont recours aux mêmes expressions. Le char grec serait donc originaire d'Egypte.

Ces chars primitifs comportaient une caisse carrée ou arrondie sur le devant, ouverte par derrière, et portée sur des roues qui n'avaient pas plus de trois pieds de haut, — en Egypte surtout. Le timon, fixé sous le fond du char montait en se recourbant et le bout en était fixé à un joug en bois qui reposait sur le dos des chevaux ou était lié aux cornes des bœufs. Parfois une barre de fer traversait le bout du timon et se rattachait, par ses extrémités, au-dessous du poitrail des chevaux.

Deux personnes pouvaient se tenir debout dans ces chars, où l'on devait être fort secoué et éclaboussé abominablement. Ils étaient assez légers pour qu'un homme vigoureux en enlevât un sur ses épaules.

David prit sept cents chars au roi de Syrie et mille au roi de Zobah. Salomon en avait quatorze cents et ses marchands en fournissaient à la Syrie septentrionale et aux contrées environnantes. Un musée de New-York possède, paraît-il, la roue d'un de ces chariots trouvée avec une momie.

Ces chars servaient surtout à la chasse et à la guerre. Au siège de Troye, les rois Grecs et les chefs Troyens se battaient dans des chars. Les chars de guerre durèrent pendant fort longtemps, et le Cortège historique nous montre un char de guerre à deux roues, à caisse carrée et à deux chevaux, qui portait encore les chefs, sur les champs de bataille, à l'époque des Croisades.

Le char grec à deux chevaux s'appelait *biga*. Erechtee introduisit, dit la légende, l'usage du *quadrige*, qui en avait quatre ; il en conduisit un pour la première fois à la fête des Panathénées.

Le char grec pénétra dans la vie civile et apparut aux processions, aux grandes fêtes, aux solennités et aux jeux. Il faisait partie du cérémonial.

Hérodote raconte que la prêtresse Cydippe devait, dans une fête en



SOUS CHARLEMAGNE — IX<sup>e</sup> SIÈCLE  
 CHAR PRINCIER

l'honneur de Junon, aller au temple dans un char traîné par des bœufs. Un jour, les bœufs faisant défaut et l'heure de la fête étant prochaine, les deux fils de Cydippe se dévouèrent et traînèrent le char eux-mêmes jusqu'à destination. Tout le monde félicita la mère qui pria Junon d'accorder à ses fils le plus grand bonheur qui pût échoir à un mortel. Junon l'exauça. Après le sacrifice et le festin qui suivait, les jeunes gens s'endormirent dans le temple, et, par la grâce de Junon, ne s'éveillèrent plus.

Cette déesse avait la plaisanterie un peu lourde.

Aux Hyacinthies, — c'étaient des fêtes en l'honneur de Déméter qui se célébraient à Amyclée, — les jeunes filles de Lacédémone parcouraient la foule dans des *canathres*, chars particulièrement ornés pour la circonstance. Néanmoins, les Grecs n'employèrent guère les voitures dans la vie privée.

Ce furent, d'après Pline, les Phrygiens qui inventèrent le char à quatre roues.

Les Romains empruntèrent les chars aux Étrusques, lesquels furent, selon la tradition, les premiers à les couvrir.

A Rome aussi, les chars ne servirent guère d'abord, que pour les solennités et la représentation. Il n'y a là, du reste, rien de particulier et bien des choses, qui jouent maintenant un rôle tout utilitaire, n'étaient employées d'abord que par ostentation. L'homme a songé à se parer avant de s'habiller le moins du monde, et a partout recherché l'admiration de ses semblables avant sa commodité personnelle. Il y a eu des tatouages, des colliers de coquillages, des coiffures de plumes bien avant qu'il y eût des vêtements, et aujourd'hui encore, si l'on donne un manteau à un bon nègre, le bon nègre le porte triomphalement quand il fait beau, et, s'il vient à pleuvoir, l'ôte bien vite, le roule, court le mettre à l'abri et, s'il ne trouve pas d'abri, pousse le soin jusqu'à faire à ce manteau un rempart de son corps.

Les Romains possédaient, avec leurs chars de guerre, d'autres voitures à deux et à quatre roues, de formes et de destinations variées :

pour rentrer les moissons, pour promener les dieux, pour les vestales qui allaient aux processions, pour les triomphes : tels pour les vainqueurs, tels pour les captifs, tels pour le butin.

Au triomphe du Consul Emile, l'an 170 avant notre ère, on comptait sept cent et cinquante chars avec les dépouilles de Persée, dernier roi de Macédoine. Un de ces chars est représenté sur la colonne Trajane. C'est un coffre à quatre roues, celles de derrière un peu plus grandes que celles de devant. Le coffre pose sur les essieux et descend vers l'avant.

Il est bon de remarquer, une fois pour toutes, qu'il faut se défier des renseignements fournis par les bas-reliefs et les peintures. Les artistes se sont contentés, de tout temps, de fournir des représentations sommaires et *schématiques* des accessoires qu'ils devaient introduire dans leurs œuvres; aujourd'hui encore, malgré le naturalisme à la mode, on ne se ferait qu'une idée fort vague de nos voitures les plus connues et les plus simples s'il fallait en juger par la façon dont elles sont peintes dans nos tableaux ou représentées dans les dessins des journaux illustrés. Et pourtant l'illustration a fait des progrès!

La plus ancienne des voitures romaines est l'*Arcera* qui est nommée dans la loi des Douze Tables. Elle est couverte et sert aux impotents et aux malades.

Plus tard viennent :

Le *Pilentum*, à quatre roues, couvert, et dont les sièges sont suspendus par des courroies ;

Le *Carpentum*, fermé, à deux ou quatre roues, — la voiture des dames et des prêtres; c'est en *carpentum* que ceux-ci se rendent au capitole avec leurs ustensiles sacrés qu'ils doivent cacher au public; c'est en *carpentum* que les mariées sont conduites chez leurs époux; l'impératrice Agrippine avait un *carpentum* élégant dont la couverture arquée était portée par quatre statues de femme, et que traînaient deux mules ;

Le *Cisium*, à deux roues, avec siège suspendu par des courroies ; au rebours du char grec, on y entrait par devant, comme dans notre cabriolet ;

Il ne faut pas oublier la litière, *Lectica*, portée par des mules et la *Basterne*, litière couverte, portée par des mules ou des chevaux.

Au temps de l'empire, on inventa la *Carruca* ou *Carrocha*, à quatre roues, la caisse fixée à une certaine élévation sur quatre montants posés à l'aplomb des essieux et reliés entre eux par des traverses horizontales. C'était la voiture de gala des dignitaires, et le nom en est resté aux carrosses du seizième siècle.

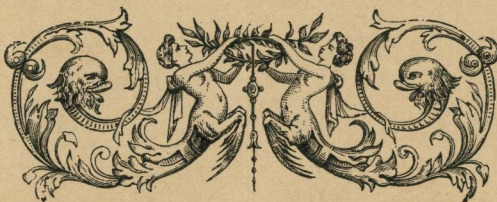
Mais les Romains avaient beau décorer ces voitures, les dorer, les argenter, les incruster, les tapisser d'étoffes précieuses, les agrémenter de sculptures, c'étaient d'assez pauvres véhicules, sans autre suspension que des courroies, et nos paysans, dans leurs carrioles, avec de la paille au fond, roulent aussi confortablement que les impératrices romaines.

Un point à noter dès maintenant, c'est la multiplicité des lois

somptuaires qui depuis l'antiquité réglèrent et limitèrent l'usage des voitures. Comme elles n'étaient considérées que comme un objet de luxe et de parade, le pouvoir les interdisait.

César fit des ordonnances pour rendre les litières plus simples et en limiter l'emploi ; le pilentum était réservé à quelques grandes dames ; sous l'empire, la loi intervenait fréquemment pour modérer le luxe du carpentum des patriciens ; sous Aurélien, il fut permis aux particuliers d'enrichir leurs voitures d'ornements en argent ; ils avaient dû jusque-là, se contenter de cuivre et d'ivoire ; Antonin le Pieux avait pris grand soin de restreindre l'emploi des voitures ; Marc-Aurèle avait défendu d'entrer à cheval ou en voiture dans les villes ; Alexandre-Sévère, n'y pouvant plus rien faire, abrogea les lois somptuaires et permit à chacun d'avoir telles voitures que bon lui semblerait ; les jeunes filles ne pouvaient pas aller en pilentum ; c'était un privilège réservé aux dames et aux vestales ; elles devaient marcher voilées ou prendre des litières ; les hétaires et les femmes d'une conduite équivoque ne pouvaient pas monter en voiture ou en litière.

Nous avons bien changé cela !



CINQUANTENAIRE DES CHEMINS DE FER BELGES

---

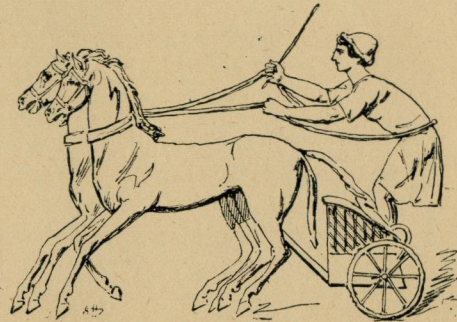
# CORTÈGE HISTORIQUE

DES

## MOYENS DE TRANSPORT

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

1835



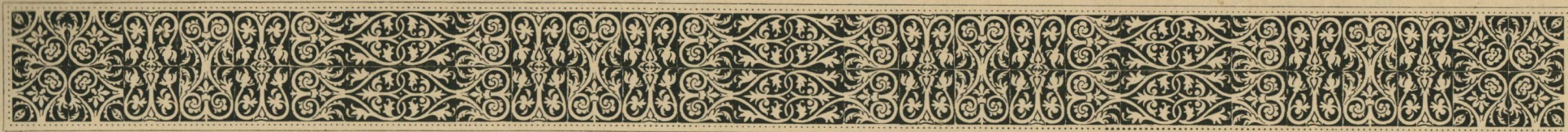
1885

BRUXELLES

LIBRAIRIE UNIVERSELLE DE V<sup>VE</sup> 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<sup>e</sup> siècle.* — Litière avec escorte.  
— Joueurs de buccine.  
PL. VI. — *Sous Charlemagne, IX<sup>e</sup> siècle.* — Char princier.  
PL. VII. — *Époque des Croisades, XI<sup>e</sup> siècle.* — Sonneurs de lituus.  
— Char de guerre.  
PL. VIII. — *Époque des Croisades, XI<sup>e</sup> siècle.* — Civière. — Porteurs.  
— Mulets chargés.  
PL. IX. — *Époque communale, XIII<sup>e</sup> siècle.* — Voiture de voyage  
des dames nobles. — Sonneurs de bazuin.

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

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

- PL. XXVII. — *Domination autrichienne, XVIII<sup>e</sup> siècle.* — Chaise à porteurs. — Tombereaux de gros roulage. — Vinaigrette. — coupé de voyage.
- PL. XXVIII. — *Règne de Guillaume I<sup>er</sup> des Pays-Bas, XIX<sup>e</sup> siècle.* — Poste royale des Pays-Bas. — Cabriolet. — Chariot des vins. — Chariot de houille.
- PL. XXIX. — *Règne de Guillaume I<sup>er</sup> des Pays-Bas, XIX<sup>e</sup> siècle.* Coupé de poste. — Diligence des messageries royales des Pays-Bas (J.-B. Van Gend et C<sup>ie</sup>, 1827). — Voiture de voyage.
- PL. XXX. — *Règne de Guillaume I<sup>er</sup> des Pays-Bas, XIX<sup>e</sup> siècle.* — Musique de postillons. — Voiture de poste. — Voiture de voyage.
- PL. XXXI. — *Royaume de Belgique, XIX<sup>e</sup> siècle.* — Chariot de Renaix. — Voiture royale (Léopold I<sup>er</sup>, 1830).
- PL. XXXII et XXXIII. — *Royaume de Belgique, XIX<sup>e</sup> 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.

