

ROZEZ, ÉDITEUR, BRUXELLES.

LITH. AD. MERTENS, BRUXELLES.

ÉPOQUE DES CROISADES — XI^e SIÈCLE
 SONNEURS DE LITUUS ✠ CHAR DE GUERRE



CHAPITRE IV



IL devait exister, dans l'Empire Romain, une espèce de poste pour les voyageurs. Il y avait du moins des paticuliers qui tenaient des voitures légères à leur disposition.

César, d'après Suétone, voyagea à raison de cent et cinquante kilomètres par jour dans un cisium de louage.

Auguste, pendant sa campagne contre les Perses, avait trouvé chez eux un service des postes bien organisé et à

l'imitation duquel il améliora les postes romaines après son retour.

D'ailleurs l'empire était sillonné de routes excellentes que les peuples vaincus par Rome avaient construites; elles étaient faites de pierres de taille posées sur un lit épais de béton.

L'empereur Commode possédait des voitures munies d'un appareil mesurant le chemin parcouru. Un chapitre de l'*Architecture* de Vitruve a pour titre : *Par quel moyen on peut savoir en allant en voiture ou en bateau combien on a fait de chemin*. C'est la description curieuse d'un compteur de route, commandé par une des roues, et accumulant dans un récipient autant de cailloux que l'on parcourait de milles. Il n'y avait qu'à les compter en arrivant.

Les Romains de la décadence avaient des chars de course à deux roues et à deux ou quatre chevaux dont la caisse ne pouvait contenir que le cocher et où l'on avait accès par derrière. La couleur de la jaquette du cocher et des bandelettes des chevaux faisait reconnaître à quelle *faction* appartenait le char. Car la politique se mêlait à tout. L'utilité de ces chars devait être à peu près équivalente à celle de nos chevaux de course. Victorien Sardou a mis en

scène d'une manière plaisante, dans *Théodora*, les mœurs des sportsmen romains. Il est curieux de voir ce qu'elles ont d'analogie avec celles des nôtres.

Les images des dieux étaient portées sur des chars particuliers. Ils avaient une caisse assez haute, ornée, et des colonnes ou cariatides supportant un ciel qui imitait souvent la toiture des temples et offrait un entablement, une corniche et un fronton. On y attelait des chevaux, des mules ou des bœufs, toujours blancs, quelquefois des hommes. Mais les hommes n'y montaient jamais.

Dans le cortège du couronnement de Ptolémée-Philadelphie, roi d'Égypte, figurait un char à quatre roues, traîné par soixante hommes, sur lequel était placée une statue de quatre mètres de haut, représentant Nisa, la nourrice de Bacchus; un mécanisme la faisait se lever, s'asseoir et verser du lait dans une coupe d'or.

Héliogabale promenait son dieu sur un char à six chevaux blancs; les guides étaient placées dans la main de la statue, comme si elle eût conduit le char. Antoninus allait devant à reculons, les yeux fixés sur le dieu, et le sol était couvert de poudre d'or pour qu'il ne glissât pas.

Il existait chez certaines peuplades germaniques un char dédié à Herta, la terre mère, renfermant une représentation de la divinité cachée sous un voile auquel le prêtre seul pouvait toucher. Les Hébreux avaient leur arche. Les prêtres catholiques font figurer aussi le symbole de la Divinité dans les processions de leur culte, à la suite des images des saints et des saintes portées à bras d'hommes.

Les chars funèbres des anciens ne le cédaient pas en luxe aux autres. L'un des plus fameux est celui qui transporta les restes d'Alexandre de Babylone en Égypte. « Il était surmonté d'une voûte « d'or de huit coudées de large et de douze de long, ornée de « pierres précieuses disposées en écailles. Au-dessus de la voûte se

« dressait un trône d'or orné de mufles d'animaux fantastiques rete-
« nant des guirlandes... Elle était recouverte d'un filet à larges
« mailles, où pendaient de grandes sonnettes..... » Des victoires dorées s'élançaient des quatre angles, un apéristyle ionique portait la voûte, un autre réseau d'or supportait quatre grands tableaux chargés de figures représentant des sujets de circonstance.

Certaines voitures romaines n'ont point complètement disparu : les *arabas* des dames du sérail ne manquent pas d'analogie avec le *pilentum*.

Les Scythes possédaient des charrettes à deux roues, offrant une plate-forme sur laquelle était posé un abri en forme de ruche, fait de clayonnage recouvert de peaux de bêtes. Lorsqu'ils s'arrêtaient, ils descendaient la ruche, la posaient sur le sol et demeuraient dedans.

Les chars de guerre des Perses étaient plus grands que ceux des Grecs et des Romains. On y voyait une sorte de tourelle d'où plusieurs guerriers pouvaient lancer leurs flèches. Les extrémités de l'essieu étaient armées de faux.

Alexandre revint de l'Inde en Perse sur un char à huit chevaux, avec une plate-forme carrée portant une tente.

Nos ancêtres les Gaulois avaient aussi de lourds chariots façonnés à la hache, à quatre roues, — quatre disques massifs plutôt, recouverts de peaux de bêtes et traînés par des bœufs.

Lorsque les Romains envahirent la Belgique et la Bretagne, ils y trouvèrent un char de guerre tout nouveau pour eux. Les roues en étaient plus hautes qu'à ceux qu'ils employaient, on y montait par le devant et le timon, horizontal, était assez large pour que le conducteur du char pût se tenir dessus et, au besoin, arriver par là jusque devant ses chevaux.

Ce char avait un siège et s'appelait *essedum*. Il était aussi muni de faux au bout de l'essieu.



10222 FOTEMO BRUXELLES

LITH. AD. MERTENS, BRUXELLES.

ÉPOQUE DES CROISADES — XI^e SIÈCLE
CIVIÈRE ✻ PORTEURS ✻ MULETS CHARGÉS

Chez les Gaulois toutes les voitures à caisse d'osier s'appelaient *benna*. Le nom est resté : en Alsace elles se nomment encore *bennenkarre* et un panier *benne*, en rapport d'étymologie avec *vannus* et vannier. La voiture d'osier a conservé le nom de *benna* en Italie.

La voiture d'osier est très ancienne : elle s'appelait *plecta* chez les Grecs, *canathra* chez les Spartiates, *sirpoa* chez les Romains. La caisse d'osier eut toujours l'avantage de mieux résister aux secousses que la caisse en planches et d'être plus légère; il fallait grandement tenir compte des secousses dans toutes les voitures anciennes qui n'étaient pas suspendues. Les coches de la Renaissance furent pendant longtemps construits en osier, et les malles-poste françaises, créées en 1791, étaient encore en osier aussi.

Sous les Empereurs, la variété des voitures devint grande à Rome.

Marc-Aurèle est représenté dans un char de triomphe dont les roues sont aussi hautes que les chevaux.

Un Anglais, sir W. Gell, donne, à ce que rapporte Thrupp, le dessin d'un camion romain employé pour transporter les outres de vin. Il a quatre roues et offre une disposition pour permettre aux roues de devant d'évoluer sous le véhicule. Le timon semble se rattacher par une fourche à l'essieu antérieur.

Quant aux ressorts, il n'en est guère question. Les empereurs romains étaient tout aussi secoués que Junon. Il faut noter, cependant, une sorte de voiture portée sur des tiges longues et flexibles qui reliaient les essieux, et qui pouvaient présenter, au milieu, une certaine élasticité. De nos jours, le « calesso » napolitain, la carriole norvégienne et une charrette anglaise dite Yarmouth Cart offrent une disposition du même genre. Le siège y est posé, entre l'essieu et le cheval, sur de très longs brancards qui se trouvent transformés en ressorts de bois.

Le train de ces voitures romaines à quatre roues était, sans

doute, le même que l'on voit aujourd'hui aux charrettes rustiques. Von Ginzrot donne, dans son ouvrage sur les moyens de transport, le dessin d'un chariot employé par les Romains, qui est identique avec les charrettes des brasseurs de Vienne et de Munich. Si ce dessin est exact, les charrons romains du temps des Césars étaient aussi avancés que les charrons actuels de l'Allemagne du sud.

L'Hindoustan possède des variétés de charrettes particulières, et il est probable qu'elles y existent déjà depuis quelques milliers d'années, étant donnée la stabilité des habitudes orientales.

Les plus répandues ont deux roues et une plate-forme faite de deux bambous adaptés à l'essieu et se réunissant pour former le timon qui porte un joug pour deux bœufs. Les deux bambous sont reliés par une série de petits bambous transversaux.

Elles s'appellent : *hackery*, en anglais. Le terme est emprunté à un mot hindou et tient de près au français : haquet. Le haquet ne diffère de ce véhicule asiatique qu'en ce que les deux longerons ne s'y réunissent pas pour former un timon, mais se prolongent en brancards.

Les roues des charrettes hindoues sont de bois massif, parfois de pierre, parfois encore faites d'une planche arrondie aux deux bouts et complétée par deux morceaux de jante; il arrive même qu'elles aient des rayons, six ou huit.

Les voitures riches sont ornées de tapis et de rideaux. Le cocher est assis sur le timon et préservé du soleil par un prolongement du dais qui les couvre.

Les Hindous ont une manière assez curieuse de comprendre les voitures à quatre roues : pour les composer ils en réunissent deux à deux roues, à la file; la seconde porte la caisse et s'appuie par son timon sur la première qui lui donne un coup d'épaule.

On remarquera ce qu'il y a d'humain à abriter le cocher que nous laissons impitoyablement exposé, même dans nos voitures de place, au soleil le plus ardent et aux averses les plus violentes. Les

charrettes hindoues révèlent d'autres préoccupations humanitaires. C'est ainsi qu'elles sont munies d'une pièce de bois courbé retenue au-dessus de chaque roue et empêchant les voyageurs de tomber par-dessus bord ou leurs vêtements de s'embarrasser dans les roues; c'est ainsi qu'une barre de bois horizontale, fixée à l'extrémité de chaque essieu, en dehors de la roue, empêche qu'elle n'atteigne les passants dans les rues encombrées. De plus, un support spécial soutient la voiture quand les bœufs s'abattent.

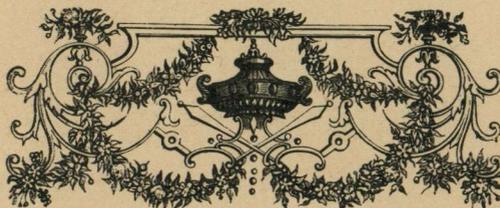
Toutes les voitures hindoues ont des essieux de bois. Jusqu'à ces derniers temps, ils n'étaient pas graissés, les principes religieux du pays interdisant l'emploi de la graisse animale. On y mettait quelquefois de l'huile ou du savon, mais il a fallu des règlements spéciaux et sévères pour obtenir, dans les grandes villes seulement, un graissage général.

Thrupp résume le rôle des peuples de l'antiquité dans l'évolution des voitures.

Les Egyptiens ne changèrent rien aux leurs des siècles durant.

A la fin comme dans le principe, les rois se tenaient à côté de leurs cochers ou conduisaient eux-mêmes. Les Perses et les Hindous introduisirent le faste et le luxe, placèrent les grands dans des véhicules surélevés d'où ils dominaient la multitude et enfermèrent les femmes dans des voitures à rideaux. Les Grecs n'inventèrent point de voitures nouvelles mais perfectionnèrent au plus haut point le modèle de celles qu'ils avaient adoptées. Les Romains, pendant le cours de leurs conquêtes, prirent à chaque peuple ce qu'ils trouvaient de bon et l'améliorèrent quand ils purent. C'est le génie de Rome qui se traduit dans ce passage d'une lettre adressée par Cicéron à un ami qui était en Bretagne : « J'apprends qu'il y a là-bas des chariots excellents; rapportez-m'en un pour qu'il me serve de modèle ».

Un dernier détail curieux : la voiture rustique, servant au transport du blé et des produits de l'agriculture, ne pouvait autrefois être saisie par les créanciers. Le privilège existait chez les Romains. Il fut adopté dans le droit français et confirmé par des ordonnances de Charles VIII, François I, Charles IX, Henri IV et Louis XIV.



CINQUANTENAIRE DES CHEMINS DE FER BELGES



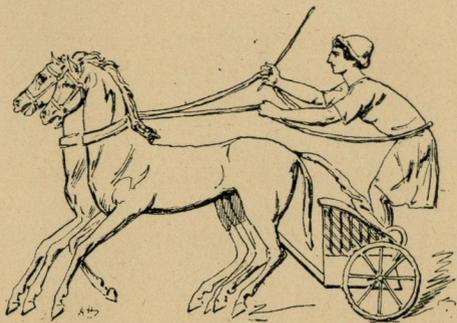
CORTÈGE HISTORIQUE

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. — Fliguette 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.

