



ROSE FOTTEUR BRUXELLES

LITH. AN. MERTENS. BR. TEL. LES.

RÈGNE DE LA MAISON DE BOURGOGNE — XV^e SIÈCLE
 LITIÈRE DE CHATELAINE



CHAPITRE VIII



VOYONS les modifications que subit pendant ce temps la façon des voitures. Vers le commencement du XVI^e siècle, selon Viollet-Leduc, on a fait aux chariots de voyage des entrées latérales entre la roue d'avant et la roue d'arrière; les deux banquettes se regardent, le plancher et les accotoirs sont garnis de tapis mobiles. Quelquefois les deux entrées sont munies de marchepieds fixes sur lesquels tombent ces tapis, et une sorte de capote à soufflet, pouvant s'abattre et se relever, est posée sur les dossiers et les accotoirs, au-dessus de l'une des deux banquettes ou des deux.

Ce sont là les premiers *coches*, et il ne paraît guère qu'ils aient été suspendus avant le milieu du XVI^e siècle.

Le premier système de suspension consiste en deux courroies passant longitudinalement sous la caisse comme je l'ai dit. Et c'est à cause de

l'oscillation qu'elles lui donnent qu'on a appelé d'abord chars branlants ceux qui en sont munis.

Thrupp donne d'autres renseignements: il dit que les roues, à cette époque, deviennent beaucoup plus grandes; à partir de là, et pour une période de 250 ans, elles vont avoir cinq pieds et plus. Seulement, pour tourner plus facilement, dans les villes, on va rendre le train de devant mobile autour d'une cheville ouvrière, et, pour que les roues antérieures puissent passer sous le véhicule pendant l'évolution, on va les faire plus petites que les autres; et il en résultera un défaut qui persiste dans les voitures de nos jours!

Dans les coches, l'impériale fait partie de la charpente de la caisse, — ce qui les distingue des chars où il n'y a pas d'impériale, mais un dais ou une bâche soutenue par des cercles ou des montants en bois, que l'on peut enlever à volonté.

Les Italiens disaient toujours « coche hongrois » et désignaient ainsi

un véhicule porté par des soupentes en cuir, comme celui que Ladislas de Hongrie envoya à Charles VII. Le coche arrive d'ailleurs de Hongrie, s'il faut en croire les étymologistes. Il a emprunté son nom à la ville de Kotze, qui le produisit la première, tout comme les berlines et les landaus nous sont venus de Landau et de Berlin.

Le coche dériverait, pour la forme, d'un chariot — dit allemand — que l'on trouve encore aujourd'hui en Allemagne, en Russie, en France et chez nous. La partie inférieure en est semblable à une de ces charrettes sur lesquelles on transporte le bois de charpente et qui peuvent être allongées ou raccourcies à volonté. Il y a quatre roues et les deux essieux sont logés dans des pièces de bois, traversées par une poutre longitudinale qui les maintient. Il y a un timon et deux chevaux. Mais quand la charge est légère, on n'attèle qu'un cheval d'un côté du timon.

Le corps est formé de deux perches longitudinales, posées sur les essieux, et dont l'intervalle est fermé par des planches. Quatre montants inclinés vers le dehors se dressent sur une de ces perches, au droit des essieux. Des planches appuyées à ces montants forment les côtés. Le corps est plus étroit au fond qu'au niveau des bords, et l'on retrouvera cette forme dans tous les coches et les carrosses d'autrefois.

Ces chariots allemands sont à plusieurs fins. Lorsqu'il s'agit de transporter du foin, par exemple, on les allonge de quelques pieds et on en forme les côtés de longues ridelles. Quand c'est un tonneau, on supprime les côtés tout à fait.

Avec des planches jetées en travers des bords ou des sièges suspendus, ils peuvent recevoir des voyageurs. Mais de bonne heure ils ont suggéré l'idée des chars branlants : un manuscrit saxon du XI^e siècle, racontant l'histoire de Joseph en Egypte, contient un dessin représentant Joseph dans un hamac suspendu par des crochets aux montants d'un de ces chariots.

Les premiers coches, avec leur caisse suspendue par des soupentes

aux moutons plantés au-dessus des essieux rappellent évidemment le train et les montants d'un chariot allemand avec le hamac de Joseph.

Une modification à noter. Les coureurs, qui jadis précédaient les chars, se transforment en laquais et montent derrière les coches. Ce détail est dû à un fait de la plus haute importance : l'amélioration de la voirie et l'éclairage des rues le soir, qui permettent aux voitures de circuler sans être précédées d'un avant-garde pour reconnaître le terrain.

L'état des rues a fait obstacle pendant bien longtemps à l'usage des voitures de luxe dans les villes. Pour n'en prendre qu'un exemple, Philippe-Auguste avait commencé en 1184 de paver les principales rues de Lutèce. En 1285, lorsqu'il fut proposé de continuer le pavage hors de la porte Saint-Martin, « les citoyens s'excusèrent auprès de « l'administration supérieure de ne pouvoir exécuter ce projet, parce « que les fonds qui étaient mis à leur disposition étaient insuffisants. »

Vers 1641, la plupart des quartiers et des rues de Paris étaient pavés et bien entretenus, et depuis cette époque les carrosses y devinrent très communs.

A côté de la question du pavage se présentait celle de l'éclairage. Les rues au moyen âge étaient étroites et tortueuses, et le soir, on n'y voyait goutte.

« On avait eu beau, dit Ramée, ordonner dès le 11 septembre 1408 de mettre des lanternes dans les rues de Paris, Pierre des Essarts, prévôt de Paris, eût beau recommander d'allumer ces lanternes, on eût beau réitérer cet ordre le 5 août 1413, on eût beau remettre l'ordonnance dans la mémoire des citoyens de Paris, et leur enjoindre de faire brûler des lanternes, après neuf heures du soir, aux croisées de toutes les maisons donnant sur la rue, il n'y eut aucun remède à l'apathie des habitants....

« Le 29 octobre 1558, des falots, qui devaient constamment



DOMINATION ESPAGNOLE — XVI^e SIÈCLE
CHAR BRANLANT

brûler depuis six heures du soir jusqu'à quatre heures du matin, furent établis à l'angle des rues formant carrefours, et quand la rue était trop longue pour en être éclairée, on plaçait les falots dans trois endroits différents de la rue. Le falot était un large vaisseau contenant du goudron, de la résine ou d'autres matières combustibles.

« Mais par arrêt du Parlement du 14 novembre, les falots furent remplacés par des lanternes ardentes et allumantes; cet arrêt ne fut exécuté qu'imparfaitement...

« Le 22 octobre 1661, le lieutenant civil est obligé de prendre un arrêt pour forcer les commissaires aux lanternes de mieux remplir leur charge. On devait les allumer à cinq heures du soir et commencer de la veille de la Toussaint jusqu'à la veille du Carême prenant... »

Enfin un Italien, l'abbé Laudati, fit établir à Paris et dans d'autres villes des postes où l'on pouvait louer des lanternes et des flambeaux ou trouver des gens qui vous escortaient avec de la lumière par les rues. Ce fut seulement en 1667 que Collart établit les lanternes publiques que les réverbères remplacèrent plus tard.

Les carrosses purent alors rouler le soir avec moins de danger d'accrocher les bornes et les angles des rues, fort irrégulières comme on sait, ou d'écraser les piétons.

Le nettoyage des rues est encore un progrès tout moderne. Nous ne nous doutons guère, quand nous voyons dans les opéras les seigneurs d'autrefois en maillot de soie et en petits souliers, de la saleté dans laquelle ce beau monde pataugeait en réalité lorsqu'il faisait quelque course à pied.

C'est seulement sous Henri IV qu'un capitaine La Fleur imagina

de faire enlever les boues des rues. Chaque maison payait pour cela une petite taxe. En 1621, Salomon de Caux, ingénieur du roi, obtint la concession du nettoyage des rues de Paris, moyennant la somme de 60.000 livres tournoi et 20,000 livres par an de récompense. Je suppose que cette récompense était une gratification à laquelle il avait droit quand le travail avait été bien exécuté.

Le nettoyage des rues était regardé au moyen âge comme un travail déshonorant. Dans quelques endroits de l'Allemagne, à Hambourg, par exemple, on l'imposait aux juifs, dans d'autres aux aides du bourreau. Ce qui compliquait la saleté, c'était la liberté que tout le monde prenait de jeter les eaux ménagères et les immondices par les fenêtres.

A Paris, l'autorité n'y remédia qu'en 1372 et dut insister bien souvent pour se faire obéir. Encore n'y a-t-il pas plus de cinquante ans que l'on peut parcourir les rues de la grande ville, du soir au matin, sans courir le danger de recevoir quelque saleté sur la tête.

A Londres, plusieurs des rues qui sont aujourd'hui au centre de la ville, furent pavées pour la première fois par ordonnance royale de 1417. D'autres le furent sous Henri VIII.

A Augsbourg, le pavage des rues eut pour point de départ l'initiative privée. Un marchand, Hans Gwerlich, fit établir vis-à-vis de sa maison un sentier pavé qui traversait le marché aux bœufs situé en face. La ville fit successivement paver les rues par la suite.

Du XVI^e au XVII^e siècle, les voitures changent considérablement. Les premiers coches avaient le fond droit, — et souvent posaient directement sur les essieux, comme les chariots de trois siècles plus tôt. Ils n'étaient fermés que jusqu'aux accotoirs; des montants soutenaient l'impériale; les jours étaient garnis de rideaux de drap ou

de cuir; on entrait de chaque côté par une échancrure à barrière mobile dont un mantelet de cuir complétait la fermeture. Derrière ces barrières il y avait des sièges pour les pages et quelquefois la voiture offrait de chaque côté une saillie, une sorte de niche également destinée aux pages et aux suivantes.

Au XVII^e siècle, nous trouvons les carrosses à fonds courbes et à portières en bois montant mi-hauteur; des panneaux en bois ont remplacé les mantelets de cuir.

Enfin, la portière occupe parfois toute la hauteur du carrosse, et est munie de glaces glissantes.



CINQUANTENAIRE DES CHEMINS DE FER BELGES



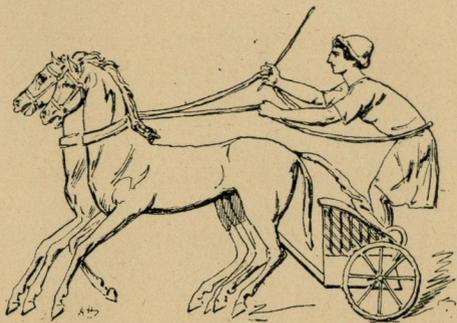
CORTÈGE HISTORIQUE

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. — Fliquette 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.

