



RÈGNE DES ARCHIDUCS ALBERT & ISABELLE - XVII^e SIÈCLE

VOITURE ANVERSOISE ❖ PATACHE



CHAPITRE XII



JE touche à l'époque contemporaine.

Les voitures se multiplient à l'infini et la carrosserie acquiert toutes ses méthodes de construction actuelles.

Les éléments des voitures deviennent de plus en plus solides, légers, logiques.

L'industrie du fer qui se perfectionne apporte un puissant concours à leur construction.

Les roues restent très grandes encore pendant longtemps.

Le train affecte la forme en col de cygne pour laisser évoluer les roues antérieures.

Le ressort courbé et le ressort à boudin dans les courroies de suspension deviennent communs.

Les voitures de voyage gardent pour longtemps encore, une sorte de bosse, d'excroissance postérieure qui est la caisse aux armes.

C'est fort laid, mais indispensable, paraît-il, en présence des mauvaises rencontres dont l'histoire des voyages est pleine.

En 1757 arrive d'Allemagne une voiture qui obtient un grand succès. Elle est à deux fins, et peut être à volonté fermée ou découverte. Elle a deux soufflets de cuir qui peuvent s'ouvrir à quarante-cinq degrés. Ce cuir, il est vrai, doit être abondamment graissé pour rester souple et présente un contact assez désagréable ; mais l'avantage d'une voiture pouvant servir par tous les temps fait aisément passer sur cet ennui. C'est le landau, tant perfectionné et encore si répandu de nos jours.

Vient le phaéton, voiture à quatre roues, où le maître conduisait lui-même, et verse à plaisir. Le phaéton est très recherché par les jeunes gens, et il y en a de plusieurs espèces, plus ou moins dangereuses.

A noter que la plupart des voitures d'alors servent aussi bien en voyage qu'à la ville. Pour voyager on y attache des coffres par derrière et par dessus. Elle sont disposées en conséquence.

Les gens de qualité ont des voitures de voyage spéciales, munies de tout ce qu'il faut pour loger de nombreux bagages, garnies à l'intérieur de filets, de caves, de garde-manger, et offrant des dispositions pour transformer les banquettes en lits au besoin.

En 1804, grand progrès! Obadiah Elliot, carrossier à Lambeth, suspend les voitures sur des ressorts en acier elliptiques, qui unissent directement les essieux à la caisse et suppriment le train, c'est-à-dire toute cette charpente qui rendait les essieux solidaires l'un de l'autre.

En 1818, Windus ajoute aux ressorts courbes d'autres ressorts placés sous le train. On débarrasse ainsi le train des chocs directs qu'il éprouvait dans les voitures qui n'avaient que des ressorts courbes, et on complète, par les ressorts courbes, l'action des ressorts elliptiques insuffisants dans les mauvais chemins. Le huit-ressorts est trouvé.

On garnit le bout des essieux de boîtes qu'il ne faut plus graisser qu'à de longs intervalles, et auxquelles on ne se salit plus comme aux moyeux gras des charrettes.

En 1820, le célèbre carrossier anglais, Samuel Hobson, diminue les roues et abaisse la caisse pour qu'on puisse entrer dans les voitures avec un double marchepied au lieu de l'échelle à trois degrés qu'il fallait autrefois.

On se passionne pour la briska, — pour le stanhope, à deux roues, dont les doubles ressorts doivent amortir le mouvement produit par la marche du cheval; — pour le tilbury; — pour le dog-cart; — pour le tandem, et pour cette espèce particulière de tandem où le groom est assis à trois pieds au-dessus du conducteur et qu'on appelle : suicide!

En Angleterre, les commis-voyageurs courent les routes avec leurs échantillons dans des voitures à deux roues.

En 1824, le roi George IV désire un phaéton bas; on lui construit un panier, et le panier devient populaire. Il a retrouvé des moments de vogue.

La droschka, plus légère que la briska, lui succède; puis apparaît le milord, qui est devenu la victoria, lorsqu'il a été remis à la mode à Paris, en 1869, par le prince de Galles et M. de Rothschild; puis le brougham, variété du coupé; puis la clarence, coupé de famille.

En 1845, voici les wagonnettes dans lesquelles on roule de côté; excellentes voitures, commodés et légères, d'un caractère patriarcal, où on loge beaucoup de monde en peu de place.

Les Anglais voyagent en mail-coach. Tout le monde connaît ce véhicule curieux. Quand il fait beau, les maîtres sont sur les sièges et les domestiques à l'intérieur; si le temps se gâte, les domestiques sortent et les maîtres rentrent. Tous les Bruxellois connaissent le célèbre mail-coach de Waterloo.

Je trouve chez un auteur français, Deharme, une grande admiration pour cette sorte de voiture, tandis qu'un Anglais, Thrupp, en dit le plus grand mal, les déclare lourdes, dangereuses, peu pratiques.

C'est d'Angleterre que sont originaires la plupart des voitures modernes. La France a pourtant eu ses types propres : la gondole, grande boîte mal éclairée, dans laquelle on entassait douze personnes; la dormeuse dont le fond et le devant étaient à charnières; le fond s'abaissait sous les reins du voyageur, une niche se formait devant ses pieds et il pouvait s'étendre; et à partir de 1818, les grandes diligences à trois compartiments, coupé, intérieur et rotonde, surmontées d'une impériale pour les bagages et d'une banquette pour les fumeurs.

Les cabriolets qui ont été abandonnés pendant quelque temps, font fureur au XVIII^e siècle. Dans un livre du temps, Proserpine demande à Mandrin ce qui se passe sur la terre.

« Il n'y a rien de nouveau, lui dit Mandrin, que les cabriolets.
« C'est le goût à la mode, la fureur de tout Paris.

« — Hé! reprit Proserpine, comment sont faits ces cabriolets?

« — Madame, continua Mandrin, c'est une voiture légère qui
« n'a que deux roues et un cheval. On y est à découvert; le maître



RÈGNE DES ARCHIDUCS ALBERT & ISABELLE — XVII^e SIÈCLE
DILIGENCE AVEC SON ESCORTE

« fait les fonctions de cocher; mais il faut qu'il ait le chapeau à l'écuyère, c'est-à-dire une longue corne par devant et le bouton par derrière, des gants gris, la manche de l'habit en botte étroite et le fouet à la main... Depuis ce temps, tout est cabriolet : frisures, coiffures, ajustements, perruques, tout prend le goût au cabriolet.... »

Jusqu'en 1790, des fermiers généraux régissaient en France l'administration des postes. Elle n'employait alors que vingt-sept courriers, auxquels elle donnait mille livres par an, à charge de se fournir et entretenir de voitures. Ces voitures étaient de simples charrettes ouvertes dans lesquelles on plaçait la malle.

En 1791, l'Assemblée législative décréta l'établissement d'un service de postes sur toutes les routes. Il fallut construire pour cela cent et vingt voitures, et elles étaient singulières : imaginez un énorme panier d'osier, assez profond, surmonté de cerceaux en bois et d'une grosse bâche en cuir; là-dedans, deux ou trois banquettes suspendues sur des courroies, le tout placé entre les brancards, porté par deux énormes roues et traîné par un gros limonier, un cheval en galère et un troisième cheval qui portait le postillon.

Aux relais, pour faire sortir le cheval, on renversait la voiture en arrière et les voyageurs roulaient les uns sur les autres : d'où le nom de panier à salade qui est resté.

Le postillon était encore, au XVIII^{me} siècle, dans toute sa splendeur. J'entends le postillon classique « à queue, à tresses, poudré, à jaquette bleue à revers, collet et retroussis écarlates,... à petits boutons en étain aux armes de France, à culotte de peau jaune ou verte, au chapeau ciré à blason et larges bords retroussés au-dessus des oreilles, aux grosses bottes à pompe et au petit fouet à nœuds. » Il disparaît au commencement de notre siècle ; les grosses diligences sont conduites par des cochers, beaucoup moins brillants, débraillés souvent, mais qui, du haut de leur siège, mènent bien plus sûrement, à grandes guides, leurs quatre ou cinq chevaux.

Dès cette époque, s'il faut en croire Ramée, les accidents de voitures publiques deviennent beaucoup moins fréquents sur les grandes routes.

A Paris, les voitures publiques s'appellent successivement, citadines, urbaines, mylords, cabs, sans parler du cabriolet « où l'on avait le plaisir de causer avec le cocher. »

Sous la Restauration le fiacre est resté sale et délabré ; c'est généralement quelque ancienne voiture de maître mise au rancart. Après la révolution de 1830 paraissent les petits fiacres semblables aux petites voitures actuelles. La Compagnie actuelle des Petites Voitures de Paris a ses ateliers, ses machines, ses ouvriers et construit, pour son usage, environ cinq cents voitures par an.

Les carrosses à cinq sols reparaissent sous Charles X après plus d'un siècle et demi de disparition. Il n'est plus question cette fois d'en exclure ni pages, ni laquais, ni manœuvres, ni autres gens de bras ; aussi leur donne-t-on le nom d'omnibus. Les places y coûtent vingt-cinq centimes d'abord, puis sont portées à trente, tout comme celles des carrosses de Louis XIV.

Il a fallu cependant trois demandes, faites en 1819, en 1824 et en 1826 pour que les premiers omnibus obtinssent en 1828, l'autorisation de circuler sur le boulevard.

L'omnibus, dans sa forme actuelle, est une voiture des plus intéressantes, avec ses essieux coudés, ses marchepieds, son impériale, tous ses détails de construction admirablement étudiés pour atteindre ce but : loger beaucoup de voyageurs à l'aise dans fort peu d'espace. La Compagnie des Omnibus de Paris fabrique aussi ses voitures elle-même ; il faut aux omnibus des chevaux spéciaux, offrant une force de résistance particulière pour satisfaire au travail très fatigant qu'ils ont à fournir.

On a calculé — en 1878 — que la mise en circulation d'une voiture nouvelle, avec ses chevaux, exige un capital de 56.810 francs,

et la création d'une ligne de vingt voitures une somme de 1.100.000 francs.

On a calculé aussi que tout omnibus fût-il « complet » constamment depuis son point de départ jusqu'à son point d'arrivée, mettrait la Compagnie en perte. Il n'y a que le renouvellement des voyageurs durant le trajet qui produise un bénéfice.

En Angleterre, pendant longtemps, les lettres ont été transportées dans des valises par des courriers voyageant à cheval, à raison de trois milles et demi par heure.

En 1784, John Palmer fait remarquer au Gouvernement que la poste est le mode de transport le plus lent du pays et que la diligence partant de Bath par exemple, où il habite, à quatre heures, le lundi, délivre une lettre à Londres vers dix heures du matin le mardi, tandis que la poste ne la délivre pas avant le mercredi matin.

Après beaucoup de discussions, et les commissions nommées par le Parlement ayant bien déclaré que c'est impossible, on adopte le système de Palmer, c'est-à-dire le transport des lettres par les « mail-coaches ».

Les routes sont améliorées, en Angleterre, par Mac Adam qui substitue aux cailloux de toutes façons, employés jusque-là à leur confection, une couche de pierres dures cassées soigneusement en petits morceaux angulaires qui, sous le passage des gros chariots, s'encastrent les uns dans les autres et s'affermissent, tandis que les cailloux ronds glissent et s'échappent de dessous la roue et produisent des creux à la surface.

Les *gentlemen* continuent à conduire eux-mêmes pour leur agrément. Des voitures de façons variées, avec le siège surélevé, sont construites pour eux.

En Irlande, Bianconi crée des voitures de voyage longues à quatre roues, où les voyageurs sont assis de côté et placés dos à dos, avec les bagages empilés dans l'intervalle qu'ils laissent. Quand

les bagages montent un peu haut il y a un côté de la route dont la vue leur échappe complètement.

Ce n'est qu'en 1823 que l'on voit à Londres des cabs à deux roues. Les voitures publiques sont encore presque toutes de vieilles voitures de maître dont beaucoup ont conservé leurs armoiries. Les cochers portent de grands manteaux avec une série de pèlerines en cascade pour leur garantir les épaules et le torse de la pluie.

Il y a, en 1830, des cabs à un cheval, avec une porte derrière, faits pour deux voyageurs assis face à face, avec le cocher sur l'impériale. Les cabs ont l'air « d'une tranche d'omnibus ».

Puis vient la clarence; le hansom-cab, à deux roues, placé à ras de terre pour qu'il ne puisse verser est fort en faveur; puis la victoria découverte de place.

Les premiers omnibus de Londres datent de 1822. Thrupp, appréciant l'omnibus moderne, dit que c'est sans doute la voiture la plus légère et la plus solide du monde pour transporter vingt-huit personnes à raison d'environ huit milles à l'heure sur les grandes routes et qu'elle l'emporterait facilement, à la course, sur les anciens *stage-coaches*.

A Vienne, les voitures de place se distinguent par leur propreté, leur légèreté, la rapidité de leurs chevaux et la politesse de leurs cochers. Elles roulent un train d'enfer, trainées par des bêtes maigres, au trot allongé, que leurs conducteurs traitent généralement assez bien. Les cochers viennois affectent de frôler les bornes, les trottoirs, les gens, les voitures de leurs confrères et en général tout ce qui peut donner lieu à des accrochages; seulement ils n'accrochent jamais. Ils mettent de la coquetterie à arrêter toujours très court, à un cheveu des obstacles, s'il s'en présente, ou même lorsqu'il n'y a aucun obstacle et qu'ils savent parfaitement le but de leur course.

Cette façon de rouler ne manque pas, les premiers jours, de vous faire éprouver un certain malaise; puis voyant qu'il n'en résulte pas d'inconvénient, on s'y fait; on la trouve même amusante.



DOMINATION AUTRICHIENNE — XVIII^e SIÈCLE

Voiture de Voyage

FLIGUETTE et CHAISE à PORTEURS

Je me rappelle que tombant à Vienne, pour la première fois, un premier dimanche de mai, jour de Corso au Prater, je me confiai, après avoir pendant deux heures vainement cherché par la ville une voiture disponible, à un maraudeur en loques qui menait une sorte de calèche prodigieusement délabrée attachée par des ficelles et de vieilles bretelles à un cheval blanc, ou plutôt blanchi par l'âge, qui était bien la bête la plus cadavérique que j'ai jamais vue. Je m'estimais heureux si cet équipage pouvait me mener au pas. Mais je n'y fus pas plus tôt monté, que cheval et cocher devinrent enragés. Je me vis emporté comme en un tourbillon, coupant les files, au mépris des ordonnances, dépassant les beaux attelages, brûlant le pavé, dans cette machine qui faisait un bruit de ferraille épouvantable.

Des agents de police à cheval nous faisaient des signes furibonds; mais nous allions toujours; ils voulurent galoper après nous, mais ils perdaient trop de terrain; j'essayais d'arrêter mon homme. Impossible! Je savais à peine quelques mots d'allemand et il ne parlait que le hongrois. Soudain, il se mit à crier avec enthousiasme: « *Die Köiserenne!... die Köiserenne!...* » si je puis rendre la prononciation; et il me montra une fort jolie femme à cheval qui galopait en avant de nous. C'était l'impératrice Elisabeth pour laquelle tous les Hongrois en général, et les cochers en particulier, professent une admiration frénétique.

Mon maraud était en train de suivre l'impératrice, au grand trot, à travers une foule compacte, et j'eus beau me démener, il me la fallut suivre jusqu'au bout, et par miracle nous n'écrasâmes personne. Il me ramena à mon hôtel, ne fit aucune réclamation sur le prix que je le payai, me remercia avec attendrissement, me salua presque à terre, et disparut.

Je n'avais pas eu à m'en plaindre, après tout, car il m'avait fait voir plus de pays, en trois heures, je pense, qu'aucun cocher au

monde ne m'en fera voir jamais. Comme je m'en étonnais, on me dit qu'il n'y avait rien de particulier, et que c'était un vrai cocher viennois. J'en ai trouvé d'autres fort honnêtes et fort serviables par la suite, et ce n'est pas je crois, l'une des choses les moins curieuses dont je puisse parler ici.

A Bruxelles, l'amélioration des voitures publiques a suivi d'assez loin celle des voitures de Londres et de Paris. On se rappelle les légendaires *vigilantes*, si sales, si lourdes, si lentes, avec leurs cochers rogues, leurs chevaux poussifs, et leurs tarifs fantastiques. On sait la peine que nous avons eue à obtenir des voitures propres et légères et ce que cette révolution a coûté à la société, dite du *Monopole*, qui l'avait entreprise.

On n'a pas oublié l'origine de nos omnibus, nos premières lignes zigzaguant à travers la ville, mettant une heure et demie pour aller de Molenbeek à Ixelles, et montant solennellement la rue de Namur avec un postillon qui jouait de la trompette sur le cheval de flèche.

On se rappelle aussi l'introduction de nos omnibus actuels, l'évènement que faisait à la station centrale le départ des voitures, et, les premiers jours, les places prises d'assaut, les bagarres de chaque embarquement, la foule rassemblée pour assister à la solennité du départ et attendant avec anxiété le coup de sifflet qui donnait le signal; puis ce cocher anglais qui menait si grand train, en montant et descendant la Montagne de la Cour, ses quatre chevaux tout neufs; c'était un personnage, ce cocher, et la jeunesse des écoles, j'en étais alors — se disputait l'honneur d'être assise à côté de lui sur le siège et de lui faire accepter des cigares et même de petits bouquets de violettes. Il est juste de remarquer que notre Montagne de la Cour est l'un des plus dangereux casse-cou qu'il soit donné à un omnibus de parcourir dans une ville civilisée.



CINQUANTENAIRE DES CHEMINS DE FER BELGES

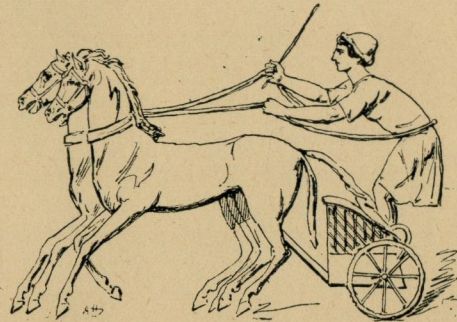
CORTÈGE HISTORIQUE

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

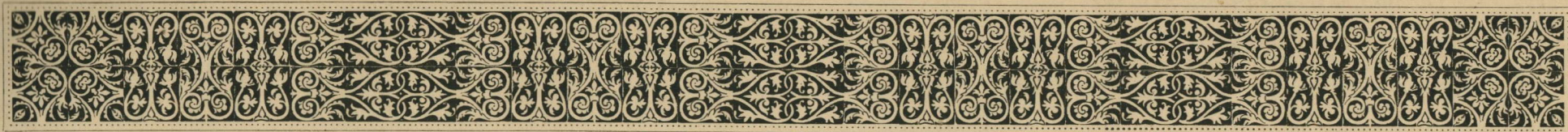


TABLE DES PLANCHES HORS TEXTE

- 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.

