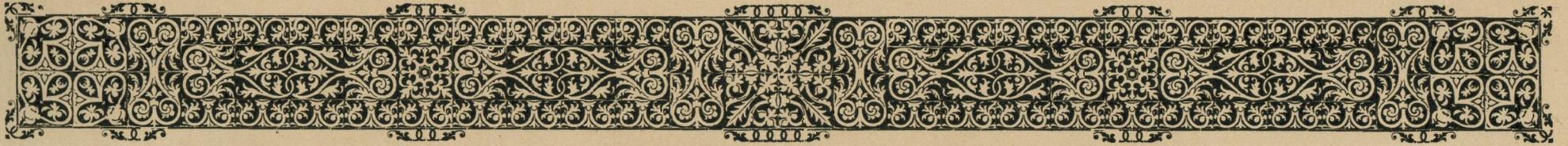




ROZET. EDITEUR, BRUXELLES.

LITH. AD. MERTENS. BRUXELLES.

DOMINATION AUTRICHIENNE — XVIII<sup>e</sup> SIÈCLE  
 MUSIQUE ❖ ANES PORTEURS ❖ CHAISE DE POSTE



## CHAPITRE XIII



**E**N Amérique, les voitures affectent des types spéciaux. Tout y est sacrifié à la légèreté. Le cheval conserve beaucoup plus de liberté que chez nous. Thrupp trouve que notre façon d'atteler les chevaux de près, de les emprisonner dans leur harnais, de les empêcher de voir clair a été fort surfaite. Un cheval qui trébuche a peine à se remettre, avec tout cela. Il tombe, est souvent entraîné par la voiture et blessé. Nous donnons trop d'importance à la facilité de tourner court.

Il croit encore qu'il n'est d'aucune utilité pour le cocher d'être à peu près debout sur son siège. En Amérique, en Russie, dans des parties de l'Allemagne, le cocher est assis beaucoup plus bas, mais il a un point d'appui pour les pieds, et il ne court point ainsi le danger constant

d'être précipité par dessus ses chevaux en cas de choc ou de collision. La sécurité des cochers russes en particulier est bien plus grande que celle des nôtres, et ils n'en conduisent pas plus mal.

Pourquoi encore nos cochers, sauf dans des cas exceptionnels, ne sont-ils pas à couvert ?

L'Amérique offre un bien curieux spécimen de voiture ; c'est le *buggy*. Il y a deux ressorts elliptiques transversaux. Les essieux et le train sont réduits à la plus simple expression. Les rais sont légers « comme des pattes de faucheur » ; les jantes en bois courbé à la vapeur sont faites de deux pièces. Un homme suffit pour relever le buggy s'il vient à verser. Les quatre roues ont à peu près la même hauteur, et la caisse est suspendue entre elles ; le timon ou les brancards sont reliés directement à l'essieu antérieur, ce qui permet encore de supprimer quelques pièces.

Le cheval est attelé à l'avant des brancards. Le buggy est quelquefois fermé ; alors, les côtés sont de cuir fin que l'on peut relever ; l'ensemble

de la voiture est si élastique qu'elle franchit tous les obstacles, et en même temps fort durable. On ne lui peut reprocher qu'un ballotement assez violent sur les mauvaises routes; mais d'autres voitures n'y passeraient pas. Tous les éléments du buggy sont faits à la mécanique, ce qui permet de le vendre fort bon marché.

J'ai déjà dit l'avantage des grandes roues sur les petites : elles frottent moins au moyeu, descendent moins dans les creux de la route, ne doivent donc pas être remontées autant, franchissent plus facilement les obstacles et atténuent les cahots.

Une charge donnée roule plus aisément sur quatre roues que sur deux, parce que s'il y a quatre roues et qu'une d'elles descende dans un creux, ce n'est que le quart de la charge qu'il faut relever, tandis qu'avec deux roues c'est la moitié. Deux roues font subir aux brancards plus de mouvements horizontaux que quatre; puis, sur les pentes, les voitures à deux roues pèsent sur le cheval et sur les rampes elles tendent à le soulever.

Dans tous les cas, les grandes roues d'une voiture doivent être les plus chargées. C'est donc un préjugé de se figurer que l'on diminue l'effort de traction en plaçant l'avant-train d'une voiture aussi loin que possible vers l'arrière; au contraire, pour charger les grandes roues, ce sont celles-ci qu'il faut faire avancer sous le coffre.

Une autre invention encore dont je n'ai pas parlé, c'est celle des freins qui ont remplacé le sabot primitif; il est inutile d'en énumérer tous les avantages.

Mais avant de quitter les voitures, il faut que je transcrive quelques détails relatifs à l'un des derniers et plus curieux spécimens de voitures qui étaient employées pour les petits voyages. Je veux dire le coucou, si répandu jadis dans la banlieue de Paris.

« Qu'on se figure une boîte jaune, verte, brune, rouge ou bleu de ciel, ouverte par devant, ayant deux mauvaises banquettes qui jadis « avaient été rembourrées, sur lesquelles prenaient place six infortunés

« voyageurs. Sur les côtés, il y avait à droite et à gauche un ou deux « carreaux pour donner du jour et en été de l'air. Lorsque l'intérieur « était suffisamment pourvu de monde, on rabattait ce tablier de devant « fixé sur châssis de charpente et recouvert de tôle de fer. Sur ce tablier « était assujettie une troisième banquette sur laquelle s'asseyait le cocher « du coucou et deux voyageurs qu'on nommait *lapins*. Quelquefois, dans « de grandes circonstances, lors du jeu des grandes eaux à Versailles, ou « de la fête des loges, par exemple, on voyait monter encore deux ou « trois voyageurs sur l'impériale du coucou.

« Les malheureux, ainsi juchés en l'air, étaient nommés *singes*; « ils descendaient à une certaine distance en dehors de la barrière; « car les règlements de police défendaient absolument les singes afin « de prévenir les malheurs. Le coucou avait conservé les soupentes « primitives, mais modifiées au XVIII<sup>e</sup> siècle, adaptées à un « brancard massif fixé sur un essieu, sur lequel tournaient deux « grandes et fortes roues. L'unique et malheureux cheval qui traînait « péniblement cette lourde machine chargée de neuf et souvent de « douzes personnes, en faisant quatre et cinq lieues, était le plus « ordinairement dans le plus grand état de décrépitude... Par ironie, « sans doute on lui avait donné quelquefois le nom de *vigoureux*...

« Le coucou ne partait ordinairement de sa station que lorsqu'il « était complet. Le cocher avait beaucoup de peine à meubler sa « boîte du premier voyageur. Il lui fallait une très grande habileté « à le persuader qu'il ne tarderait pas à compléter sa voiture et pour « un Parisien pur sang, il était assez difficile de lui faire accepter la « logique du cocher... Quand on avait attendu un quart d'heure, on « descendait, on gourmandait le pauvre cocher qui, d'ordinaire, ne « voyait pas venir d'autres voyageurs pour l'instant, mais qui « avait néanmoins le talent de faire croire qu'il s'en présentait « au loin. On prenait patience, et au bout d'une demi-heure, le coucou « se mettait enfin en route... Quand il n'était pas encore complet, et



DOMINATION AUTRICHIENNE — XVIII<sup>e</sup> SIÈCLE

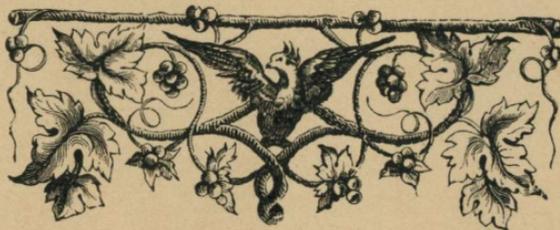
CHAISE à PORTEURS ✦ TOMBEREAUX de GROS ROULAGE ✦ VINAIGRETTE ✦ COUPÉ de VOYAGE

MUSEUM TOURNAY BRUXELLES

LITH. JO. MERTENS. BRUXELLES

« que les voyageurs pressaient le cocher de se mettre en marche, il  
« partait lentement en regardant à droite et à gauche derrière la  
« voiture en faisant semblant de voir accourir un voyageur imagi-  
« naire...»

Il fallait avoir voyagé en coucou pour comprendre toute la douceur des chemins de fer qui vinrent, au début du second tiers de ce siècle, dissiper coucous, diligences, chaises de poste et le reste et révolutionner les voyages et les transports.



CINQUANTENAIRE DES CHEMINS DE FER BELGES



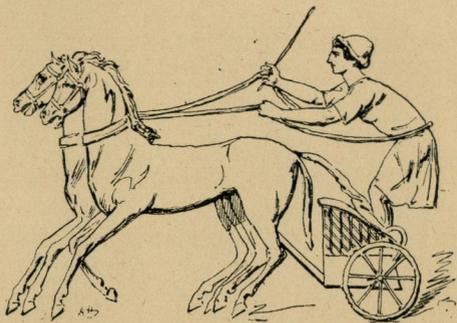
# CORTÈGE HISTORIQUE

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. — Fliquette 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.

