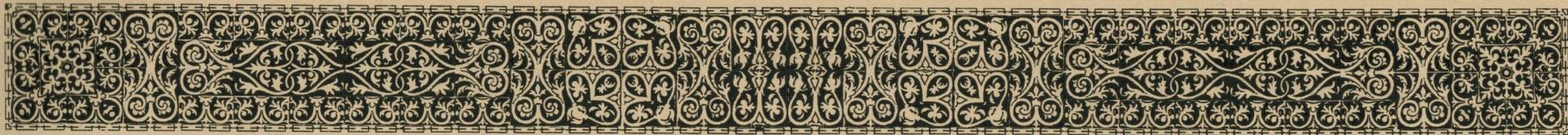


LITH. AD. MENTERS, BRUXELLES.

HABERZ, EDITEUR, BRUXELLES.

RÈGNE DE GUILLAUME I^{er} DES PAYS-BAS — XIX^e SIÈCLE

POSTE ROYALE des PAYS-BAS ✦ CABRIOLET ✦ CHARIOT des VINS ✦ CHARIOT de HOUILLE



CHAPITRE XIV



IL est inutile de s'étendre ici sur l'importance des chemins de fer. Tout le monde s'accorde à reconnaître qu'ils ont changé la face du monde, et c'est une démonstration qui n'est plus à faire. Je n'entrerai pas non plus dans de longues considérations techniques.

Le tracé d'un chemin de fer est plus difficile que celui d'une route ordinaire, parce que le chemin de fer ne comporte que des pentes moins fortes et des courbes moins accentuées. On est donc moins libre de détourner la voie ferrée, de la faire monter ou

descendre pour franchir les accidents du terrain. De plus l'établissement de la voie ferrée coûte fort cher ; il faut donc que la ligne soit aussi courte que possible, d'autant plus que la vitesse étant la première condition à réaliser, on ne peut faire prendre aux trains de bien longs détours.

A moins qu'on n'opère sur un terrain plat, uni et d'une consistance suffisante, il est toujours difficile de faire accorder la configuration de la voie avec celle du terrain. On n'y arrive même jamais complètement.

Quand le terrain s'abaisse trop brusquement il faut faire porter la voie sur un remblai qui, pour peu qu'il atteigne quelque hauteur, coûte fort cher à établir et, avec ses talus, couvre une bande de terrain considérable ; à tel point qu'à partir d'une certaine élévation il est moins coûteux de faire porter la voie sur un viaduc en maçonnerie ou en fer que sur un remblai.

Quand ce terrain s'élève il faut livrer passage au chemin de fer en creusant une tranchée, et pour peu que la tranchée y soit profonde elle entraîne aussi un travail considérable ; à partir d'une certaine profondeur, il est plus expéditif et plus économique de percer un tunnel.

Notez que chaque fois qu'un remblai traverse une vallée, il faut y ménager des percées pour permettre aux eaux de la vallée de s'écouler de l'amont à l'aval ; si la vallée donne passage à un cours d'eau important, il faut le franchir sur un viaduc dont la construction offre parfois les plus grandes difficultés et il a fallu attendre les progrès modernes de l'industrie du fer avant de songer à construire ces ponts contemporains dont les arches énormes ne portent que sur quelques rares points d'appui.

Pour établir ces points d'appui même, il a fallu que le génie moderne eût imaginé le système des fondations par l'air comprimé.

Depuis quelques années, on s'est mis à construire, pour les petits parcours, beaucoup de chemins de fer à voie étroite et à petit matériel. Le petit matériel tourne facilement dans les courbes accentuées, et ses locomotives, relativement fortes, remorquent les trains sur de fortes rampes.

La voie, admettant de fortes rampes et des courbes de petit rayon, est donc d'un établissement plus facile, exige peu de remblais et de déblais, peut souvent même se poser sur une route ordinaire.

C'est le cas pour les chemins de fer dits vicinaux, qui ont été décrétés chez nous.

Il faut remarquer que si la dépense d'établissement est restreinte, avec ce genre de voie, les frais de traction, c'est-à-dire la dépense de combustible et l'usure du matériel, sont augmentés. Sur les lignes à trafic réduit, l'économie de charbon ne peut pas compenser le surcroît de frais qu'entraînerait l'établissement d'une voie à profil régulier. Il y a donc de l'avantage à tolérer les courbes accentuées et les fortes rampes.

Sur les lignes à grand trafic, à trains considérables et fréquents, on trouve, aux grands frais d'un premier établissement, une compensation suffisante dans les conditions favorables d'exploitation qui en résultent.

On voit par là de quelles circonstances il faut tenir compte pour établir un chemin de fer, et encore n'est-ce là qu'une partie des données du problème. Il faut évaluer d'avance les dépenses et les produits de l'affaire, tenir compte des changements que la voie ferrée provoquera dans la physionomie de la région qu'elle traverse, car peut-être elle y amènera des industries nouvelles, en modifiera la population. Ce sont des avantages qu'il faut escompter d'avance. Mais il y a de nombreux mécomptes.

Les chemins de fer ne furent pas admis d'emblée. Les nombreux intérêts qu'ils lésaient soulevèrent contre eux, à l'origine, une opposition formidable. On déclara que les flammèches des locomotives mettraient le feu aux toits de chaume des paysans, que leur fumée tuerait les récoltes, que les trains écraseraient le bétail, qu'ils feraient désertir les campagnes et les appauvriraient au profit des villes, qu'ils ruineraient les maîtres de poste et les éleveurs de chevaux ; On les considéra comme une invention diabolique, pleine des plus grands dangers.

Arago, un savant pourtant, fit remarquer que les voyageurs ne pourraient passer des tranchées dans les tunnels sans s'exposer à des refroidissements suivis de pleurésies.

Thiers, qui était ministre des travaux publics et qui était allé voir, pour son édification, le chemin de fer de Liverpool, disait :
« Il n'y a pas aujourd'hui huit ou dix lieues de chemin de fer en France et pour mon compte, si l'on venait me dire qu'il s'en fera cinq par année, je me tiendrais pour fort heureux.... Il faut voir la réalité ; c'est que même en supposant beaucoup de succès aux chemins de fer, le développement ne serait pas ce que l'on



ROBERT EIFFEL - BRUXELLES

LITHO. WERTENS, BRUXELLES

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 Cie, 1827) — VOITURE de VOYAGE

« avait supposé. » « Vous voulez que je propose aux Chambres de
« vous concéder le chemin de fer de Rouen », disait-il encore deux
« ans plus tard, « je ne le ferai certainement pas; on me jetterait
« en bas de la tribune. »

Chez nous, pour ne pas aller jusqu'aux mêmes extrémités qu'ailleurs,
pour s'abstenir des émeutes, l'opposition ne laissa pourtant pas d'être sérieuse. L'une des objections les plus curieuses qu'on y fit aux chemins de fer, c'est que les trains n'auraient jamais pu rouler pendant la nuit!

Rogier dut vaincre une opposition considérable pour faire décréter par la Chambre en 1834 l'établissement de notre première voie ferrée.

Le *Journal de Charleroi* a donné, le 12 octobre 1880, un article bien curieux, signé H. Van Moorseele, et dont les renseignements sont dus aux souvenirs personnels d'un ancien fonctionnaire supérieur des chemins de fer de l'Etat, M. Louis Van Moorseele qui fut le premier chef de la station de l'Allée-Verte à Bruxelles où aboutissait notre plus ancienne voie ferrée, et par conséquent le premier chef de station de

la Belgique. Il s'agit des premiers trains qui circulèrent chez nous et qui furent semblables aux fameux trains de 1835 qui figuraient dans le Cortège des moyens de transport.

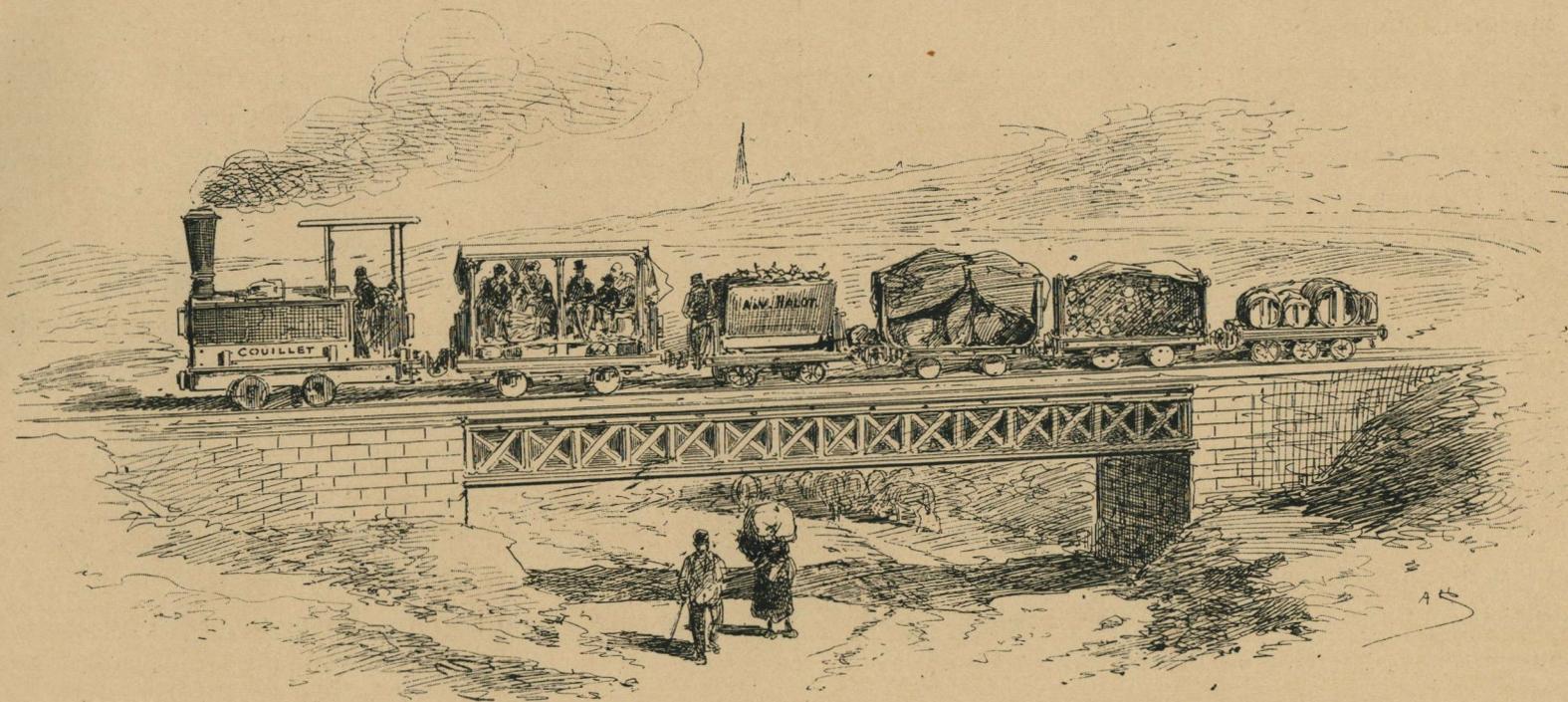
« Lorsqu'on se reporte à l'époque des débuts des chemins de
« fer, dit M. Van Moorseele, on a de la peine à se figurer ce que
« l'idée de chemin
« de fer représentait alors à l'esprit de ceux qui n'en avaient jamais vu.

« La jeune génération actuelle est née avec les chemins de fer, les a toujours vus et les trouve tout naturels. Ses parents n'étaient pas de cet avis.

« Le nouveau système de locomotion paraissait étrange. La

« vitesse surtout inspirait à beaucoup de personnes de la crainte et
« même de l'effroi.

« Aussi voyait-on parfois des voyageurs naïfs, montés pour la première fois dans un train, se cramponner à leur banc au moment du départ s'attendant à sentir la voiture s'élaner comme un boulet de canon, et ils étaient fort surpris de voir le train se mettre en



« marche fort lentement. Je dis lentement et non pas doucement car
« à cette époque les voitures n'étaient pas encore munies de tendeurs,
« appareils composés d'une double vis, qui relie les voitures entre
« elles en les serrant fortement buttoir contre buttoir. Ce perfection-
« nement ne fut introduit que plusieurs années plus tard.

« A l'origine, les voitures n'étaient réunies que par des chaînes
« laissant entre elles un certain espace, de sorte qu'au départ toutes les
« voitures recevaient successivement un choc dont le plus ou moins
« de violence dépendait de l'habileté du machiniste à se mettre en
« marche. Les voyageurs à leur tour éprouvaient un choc qui leur
« imprimait des oscillations d'autant plus prononcées que les bancs des
« voitures de 2^{me} et de 3^{me} classe n'avaient pas de dossiers.

« Quant aux voitures, il n'y en avait que de deux classes
« pendant les premiers temps.... »

« Mais les voitures de 1^{re} classe que l'on appelait *berlines* furent
« retirées des trains peu de jours après l'ouverture de la ligne, personne
« ne s'en servant.

« On ne voyageait qu'en *wagons* car on n'allait en chemin de fer
« que par partie de plaisir, pour essayer ce nouveau système de loco-
« motion, et, pendant les premières semaines, il y avait toujours foule
« au point qu'on devait, à chaque départ, arrêter la distribution des
« billets lorsque le nombre de places disponibles était atteint. Aussi
« les spéculateurs achetaient-ils des billets en grand nombre pour les
« revendre avec prime....

« Pendant la semaine, il y avait cinq convois par jour qui allaient
« de Bruxelles jusque près de Malines, en face du canal de Malines
« à Louvain, le pont sur ce canal n'ayant été achevé que bien des
« mois plus tard.

« Le dimanche, les trains se succédaient sans interruption. Aus-
« sitôt arrivés, ils repartaient et toujours chargés de monde.

« Les wagons dont nous venons de parler étaient des espèces de

« bacs à ciel ouvert, semblables aux wagons dans lesquels se trans-
« portent aujourd'hui les marchandises se chargeant à la pelle.

« En travers de ces bacs, il y avait des bancs en bois que l'on
« enjambait pour passer de l'un à l'autre et, chose presque incroyable,
« on pénétrait dans ces étranges véhicules au moyen d'échelles appliquées
« contre leurs parois aux stations de départ et d'arrivée.

« Ce système était par trop primitif; au bout de quelques jours,
« l'échelle fut remplacée par une ouverture pratiquée au milieu des
« côtés du wagon et les voyageurs s'y introduisaient en mettant le
« pied sur une tringle de fer placée sous l'ouverture. Comme on glissait
« souvent sur cette tringle, on la remplaça par une marche en bois,
« et, peu après, on adapta une petite porte à l'ouverture qui servait
« d'entrée.

« Ces wagons ouverts, exposant les voyageurs au soleil et au vent,
« à la pluie et à la neige, restèrent en usage pendant environ dix ans.
« Ils furent remplacés par des voitures divisées en deux compartiments
« par une cloison et recouvertes d'un toit. Chaque compartiment avait
« cinq bancs dont un en travers et quatre en long.

« Sur les côtés, la voiture restait ouverte au vent et surtout au
« froid. On les fermait d'abord au moyen de rideaux, puis avec des
« plaques de tôle. Précédemment il y avait trop d'air. Le nouveau
« système présentait l'inconvénient contraire.

« Enfin on adopta le modèle en usage aujourd'hui, des compar-
« timents à deux bancs, contenant dix voyageurs et ayant une porte
« de chaque côté, ce qui facilite considérablement l'embarquement et
« le débarquement.

« La ligne ne tarda pas à être ouverte jusqu'à Anvers; on établit
« alors trois classes de voitures. La voiture de 3^e classe ou « wagon »
« que nous venons de décrire; celle de 2^e classe, que l'on appelait
« char-à-bancs » et celle de 1^{re} classe, que l'on nommait « diligence. »

« Les chars-à-bancs rappelaient un peu, à l'origine, les wagons,



RÈGNE DE GUILLAUME I^{er} DES PAYS-BAS — XIX^e SIÈCLE

MUSIQUE DE POSTILLONS — VOITURE DE POSTE — VOITURE DE VOYAGE

« seulement ils étaient couverts et fermés, et les banquettes, très
« légèrement rembourrées, étaient recouvertes d'une étoffe de crin. Ces
« banquettes, placées en travers, prenaient toute la largeur de la voi-
« ture et n'avaient pas de dossier. »

Il n'y avait toujours qu'une porte de chaque côté de la voiture et il fallait enjamber les banquettes pour arriver au bout du wagon...

« Pendant bien des années, les gardes-convoi n'avaient pour cir-
« culer d'une voiture à l'autre, qu'une tringle de fer placée sous le
« bord inférieur des voitures. Sur cette tringle ils devaient faire glisser
« les pieds en se tenant par les mains à une seconde tringle placée
« au haut de la voiture, le long de l'impériale... »

« Nous rappellerons encore que les billets délivrés pendant les pre-
« miers temps aux voyageurs avaient été imités de ceux qui étaient en
« usage dans les services de messageries et diligences.

« Ils étaient *coupés* d'un livre à souches, d'où leur vint le nom
« de « coupons », nom que bien des personnes appliquent encore impro-
« prement aux tickets dont on se sert aujourd'hui.

« Ces coupons, imprimés sur papier épais, n'étaient commodes
« ni pour les employés distributeurs, ni pour le public, entre les
« mains de qui ils se détérioraient rapidement, ni pour les gardes

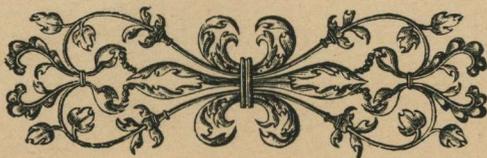
« dont le contrôle consistait à en déchirer et à en conserver le talon.

« Toutefois, les billets employés pendant les premiers temps sur le
« chemin de fer du Nord en France, étaient bien plus incommodes
« encore. C'étaient de longues bandes de papier portant, l'un après
« l'autre, le nom de toutes les stations d'une ligne. A la distribution,
« l'employé coupait la bande au delà du nom de la station de destination
« du voyageur, à qui ce papier devait servir de billet, tandis que le
« surplus restait comme souche. Le voyageur avait un billet dont la
« longueur était en proportion directe avec la distance à parcourir.

« Les petits cartons en usage aujourd'hui, nommés « billets
« Edmondson » du nom de l'inventeur, ont été introduits pour la pre-
« mière fois en Belgique et peut-être sur le continent, en 1847, sur le
« chemin de fer de Bruges à Courtrai.

« Comme dernière observation, nous citerons un fait qui étonnera
« bien des hommes du métier :

« Pendant de longues années, les chemins de fer, dont beaucoup
« se trouvaient à simple voie, étaient exploités sans le secours du
« télégraphe, et il n'arrivait pas plus d'accidents ni plus de retards
« qu'aujourd'hui. Il est vrai que le trafic était beaucoup moins im-
« portant ».



CINQUANTENAIRE DES CHEMINS DE FER BELGES



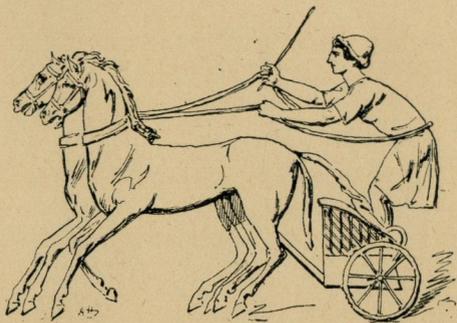
CORTÈGE HISTORIQUE

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.

