

CHARLES ROGIER
1832-34 ET 1840-41

DE THEUX
1834-40

DESMAISIERES
1841-43

DECHAMPS
1843-45

D'HOFFSCHMIDT
1845-46

DE BAVAY
1846-47

FRERE-ORBAN
1847-48

BEERNAERT
1873-75

MONCHEUR
1871-73

WASSEIGE
1870-71

SAINTELETTE
1878-82

OLIN
1882-84

VANDENPEERBOM
1884



H. ROLIN
1848-50

VAN HOOREBEKE
1850-55

DUMON
1855-57

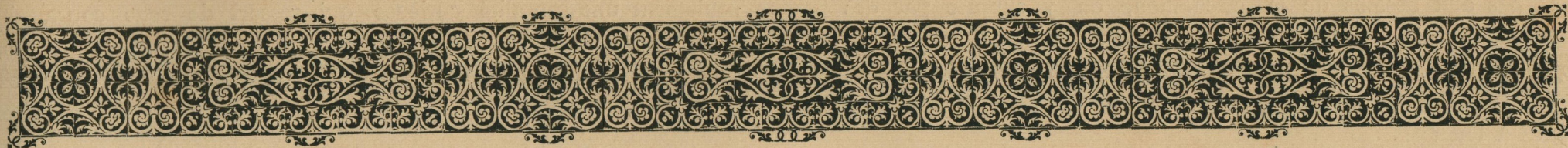
PARTOES
1857-58

VAN DER STICHELEN
1859-68

JAMAR
1868-70

JACOBS
1870

LITH. PEUMERTENS BRUXELLES



CHAPITRE XVI



L'EFFORT nécessaire pour faire rouler un poids donné sur des rails étant, pour une voie horizontale, cinq ou six fois moindre que sur un pavé, on imagina qu'il y aurait une grande économie de traction à réaliser en faisant rouler les omnibus sur des rails. D'où l'idée des tramways, qui nous sont arrivés

d'Amérique.

Le nom vient de *tram*, qui veut dire rail plat; les rails, placés au niveau des voies publiques ne peuvent en effet offrir de saillie sans gêner la circulation.

Les tramways se sont développés dans toutes les grandes villes aujourd'hui sans donner lieu à des incidents particuliers. A Paris, ils datent de 1870, où un chemin de fer intérieur, construit pour les besoins de la défense de la ville, familiarisa la population avec cette nouveauté.

En Amérique, où l'on simplifie tout, les voitures des tramways n'ont pas de conducteur.

Près du cocher est placée une boîte où chaque voyageur dépose lui-même le prix de sa place. L'argent, en trébuchant sur une tablette métallique, est compté par le cocher.

Les voitures de tramway peuvent être beaucoup plus grandes et plus confortables que les omnibus sans exiger un effort de traction aussi considérable.

L'avantage de la traction mécanique à mis en vogue les tramways à vapeur; puis sont venus les tramways mis en marche au moyen de l'air comprimé et de l'électricité. Nous avons eu à Anvers, pendant la durée de l'Exposition universelle de 1885, un concours de tramways où les principaux systèmes en usage étaient représentés.

Dans les grandes villes où les omnibus et les tramways ne



1835 ✦ CHAR DE



L'APOTHOËSE DES CHEMINS DE FER ✦ 1885

satisfont pas aux besoins de la circulation, on y supplée par des trains de chemin de fer complets, souterrains ou aériens, comme le *Métropolitain* de Londres et le *Metropolitan elevated railroad* de New-York dont les trains roulent, depuis 1878, à raison de vingt-quatre kilomètres à l'heure.

Les essais de chemin de fer atmosphérique n'ont guère abouti. Je ne décrirai point tous les systèmes de chemins de fer spéciaux que l'on a imaginés.

L'un des plus puissants est celui du Righi, à crémaillère centrale, qui gravit des rampes de vingtcentimètres par mètre.

On a refait des essais de la locomotive routière. En 1865 un système fut essayé à Paris. Bien que les inventeurs prétendissent que la traction avec leur système fut trois fois moindre qu'avec des chevaux, il n'est pas entré dans la pratique.

Je n'ajouterai pas de longues considérations. Je ferai remarquer

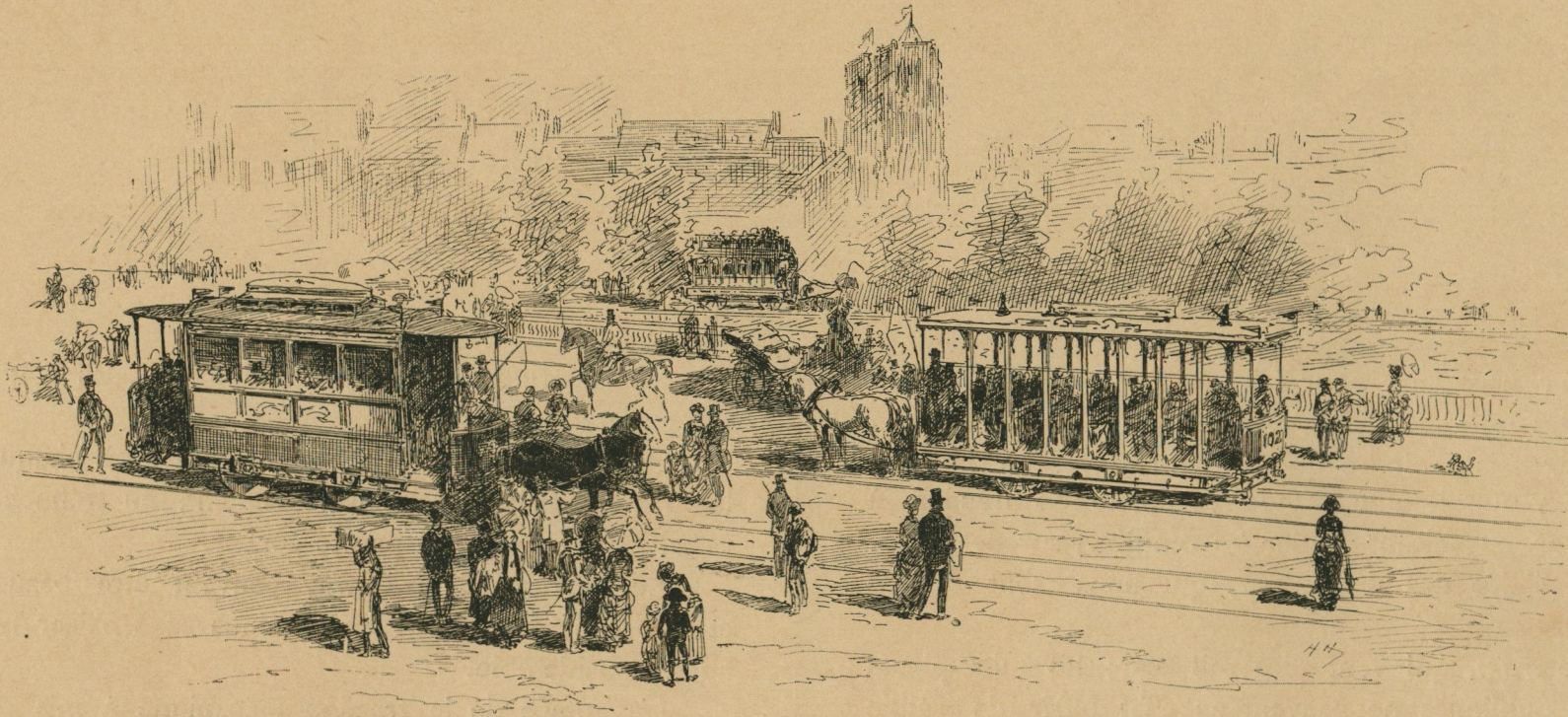
seulement une moralité curieuse qui ressort de cette courte étude. C'est que, depuis les temps les plus reculés jusqu'à nos jours, les gouvernements, l'autorité, le pouvoir, — à quelques bien rares exceptions près, — n'ont jamais fait qu'enrayer, empêcher et arrêter le développement et les perfectionnements des moyens de transport. Les

moralistes et les gouvernements n'ont jamais vu dans la tendance de l'homme à aller en voiture, c'est-à-dire à aller vite et à épargner ses forces, qu'ostentation et mollesse ; ils n'ont jamais prévu les conséquences économiques gigantesques qui devaient résulter de l'établissement des moyens de transport faciles et rapides.

Les exceptions, comme Charles Rogier nous en a montré une chez nous, sont extrêmement rares.

C'est l'initiative privée qui a tout fait, et cela malgré les lois, les amendes, les édits et les vexations.

Je crois qu'il est bon d'engager à méditer là-dessus tous ceux

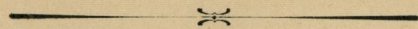


qui sont atteints de la manie de réglementer toutes choses et qui croient que quand on a bien légiféré, bien arrêté, bien édicté et bien promulgué on a accompli de fameuse besogne,

qu'on a fait marcher l'humanité, et qu'on change le cours fatal des choses avec des ordonnances écrites sur de petits morceaux de papier.



CINQUANTENAIRE DES CHEMINS DE FER BELGES



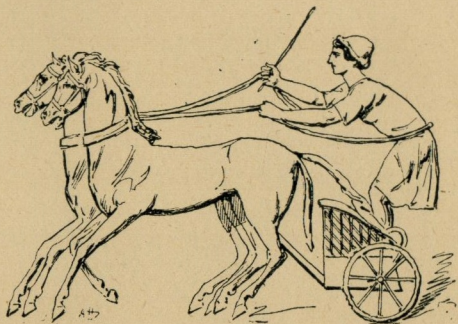
CORTÈGE HISTORIQUE

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

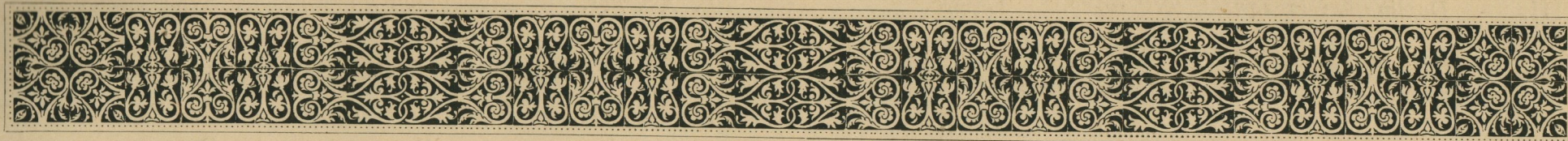


TABLE DES PLANCHES HORS TEXTE

- 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.

