

CORTÈGE HISTORIQUE

DES

MOYENS DE TRANSPORT

CINQUANTENAIRE DES CHEMINS DE FER BELGES



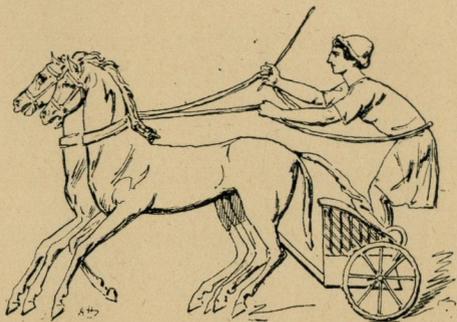
CORTÈGE HISTORIQUE

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

IMPRIMERIE, LITHOGRAPHIE & CHROMOLITHOGRAPHIE AD. MERTENS

12, *Rue d'Or, Bruxelles.*

BOURSE DES MÉTAUX ET DES CHARBONS



BRUXELLES



PRÉFACE



PARMI les nations du continent, le peuple belge fut le premier à prévoir la grande utilité des chemins de fer, à pressentir l'influence énorme que ceux-ci devaient exercer sur le sort de l'espèce humaine. Pratiques avant tout, les Belges conformèrent leurs actes à leurs prévisions ; c'est pourquoi ils furent aussi les premiers à doter leur pays d'un important réseau de voies ferrées. Ce fut l'un des premiers fruits de l'indépendance qu'ils avaient récemment conquise.

La première ligne fut inaugurée en 1835.

Depuis lors, en cinquante ans, les chemins de fer (avec l'aide de la vapeur et de l'électricité) ont renouvelé la face du monde, notamment en Belgique. C'est surtout dans ce pays que l'on peut

dire : si la vie n'est qu'une succession d'actions et d'impressions, nous vivons maintenant deux fois plus qu'en 1835.

Le réseau des chemins de fer de la Belgique, construit assez rapidement, n'a pas cessé d'être le plus serré de tous. Conséquence : énorme développement de richesses et accroissement rapide de la population, qui est la plus dense de l'Europe.

Gouvernements et nations, admirant ce petit peuple, qui leur montrait le chemin du progrès, suivirent son exemple. Ainsi se développa et fut même suscité, à l'étranger, le grand mouvement qui conduit l'espèce humaine à ses hautes destinées.

A l'approche du cinquantenaire des chemins de fer belges, la

nation jugea qu'il convenait de le fêter avec éclat, d'une façon mémorable.

Les membres de la Bourse des métaux et des charbons se dévouèrent dans ce but. C'est ainsi que furent décidées et réalisées l'organisation et la mise en marche du *cortège historique des moyens de transport*.

Les fêtes nationales annuelles de 1885 coïncidèrent et se confondirent avec celles du cinquantenaire. La sortie du cortège, principal attrait de ces fêtes, eut lieu le 16 et le 23 août 1885.

C'est en avril 1884 que le Syndicat de la Bourse des métaux et des charbons se proposa de fêter le cinquantenaire des chemins de fer belges, et prit l'initiative des mesures opportunes.

Un subside de 125,000 francs fut demandé au Parlement, à titre de contribution aux frais du cortège. Les élections de juin 1884, qui vinrent écourter la session législative, ôtèrent aux représentants de la nation le temps de voter, en 1884, la dite allocation ; mais elle fut accordée en mars 1885.

La ville de Bruxelles accorda 25,000 francs pour le même objet.

La Commission définitive qui assumait dès lors la responsabilité de l'entreprise, était formée comme il suit : M. Ernest Rolin, industriel, à Braine-le-Comte, président de la Bourse des métaux et des charbons ; M. Emile Mestreit, secrétaire de la même association ; M. Alphonse Carels, industriel, à Gand ; M. Victor Closset, industriel, à Bruxelles ; M. Arthur du Roy de Blicquy, industriel, à Bruxelles ; et M. Léopold Laporte, industriel, à Flénu.

Ces messieurs déléguèrent la direction de l'œuvre à M. Emile Mestreit.

L'influence, le zèle et l'habileté de la Commission et de son délégué leur valurent de précieuses collaborations, dans l'armée, chez les artistes, chez divers industriels et chez d'autres particuliers. Dévouement patriotique et désintéressement se donnèrent carrière largement.

Nous saluons en passant les hommes éminents et généreux qui dirigèrent cette grande et difficile entreprise, et ceux qui apportèrent à celle-ci une importante coopération. Parmi ces divers personnages, il en est plusieurs qu'on ne saurait trop louer.

Un éclatant hommage est dû tout d'abord à M. Rolin, président de la Commission organisatrice, et à M. Mestreit, délégué.

Après ces messieurs, nous devons citer au premier rang, parmi les collaborateurs artistes :

MM. Victor Lagye, Joseph Gérard et Gustave den Duyts, qui dessinèrent tous les groupes ;

M. Alexis Snutsel, carrossier, à Bruxelles, dont la compétence dans les choses de sa profession fut très appréciée ;

Et MM. Victor Mahillon, Huberti et Bender, qui s'occupèrent de la partie musicale.

Au premier rang aussi M. le major Bertin, commandant en second de la place de Bruxelles ; et M. Leurs, capitaine commandant d'artillerie. Ces messieurs recrutèrent et dirigèrent le personnel et la cavalerie.

Nous reviendrons dans une note spéciale sur les coopérations obtenues. Pour le moment, laissons de côté ces détails d'organisation, pour parler des résultats.

Dans le cortège figurèrent les appareils de locomotion les plus variés, depuis le radeau des temps primitifs jusqu'aux puissantes

locomotives d'aujourd'hui, depuis les plus simples appareils jusqu'aux carrosses luxueux.

Cette exhibition fit voir que, jusqu'à une époque très rapprochée du temps présent, la plupart des véhicules du passé manquaient de confortable, mais non pas d'élégance ni même de luxe. Plusieurs étaient fort beaux, et l'art y resplendissait.

Un nombreux personnel, vêtu des costumes marquant les grandes divisions de l'histoire, occupait et accompagnait les véhicules correspondants, avec le petit matériel de voyage, les armes de combat, les instruments de musique, etc..

Un immense concours de curieux accourut, même de pays fort éloignés, contempler ce grand spectacle (1). Celui-ci produisit une impression profonde et suscita un vif enthousiasme.

Cet effet se répandit bien vite chez les assistants de tout âge et de toute condition. Les *anciens* et les *grands* n'étaient pas les moins ardents à marquer leur satisfaction. C'est ainsi que M. le baron Lambert, ministre d'Etat, secrétaire général du ministère des Affaires étrangères, dit avec feu, en parlant aux organisateurs du cortège : « Messieurs, vous avez conquis le monde ! »

L'émotion fut grande surtout au passage du *train de 1835*. Grâce à la fidélité de la reproduction (des costumes aussi bien que de tout le reste), ce train offrait aux spectateurs le souvenir et même l'image de leurs aînés, de leurs parents, de leurs grands-parents.

(1) On remarquait notamment, au balcon du palais du Roi, un grand nombre de personnages distingués, — ingénieurs principaux, administrateurs, etc., — membres du *Congrès des chemins de fer* ; fonctionnaires délégués en majeure partie par divers gouvernements et par les compagnies de chemins de fer de l'étranger.

Les vieillards s'y revirent eux-mêmes... rajeunis de cinquante années !

Remonter ainsi quelquefois le cours de l'existence offre un charme pénétrant et tout particulier... même quand nous rétrogradons en deçà de l'époque où commença notre propre vie. Nous avons pu ainsi retourner en esprit jusqu'à l'enfance de l'humanité terrestre. Le tout était si vrai, si vivant, qu'il inspirait le sentiment d'une résurrection. Ajoutons que finalement, grâce à la comparaison, nous sentions mieux que naguère le bien-être d'aujourd'hui. Résultat supplémentaire qu'on n'avait pas eu en vue, mais qui n'en mérite pas moins d'être ici rappelé.

Ce magnifique cortège de l'histoire vivante défilait lentement, mais encore cent fois trop vite au gré des spectateurs. Devant toutes ces visions merveilleuses du passé, qui se suivaient comme dans un rêve, la foule éblouie fut mainte fois tentée de s'écrier : Arrêtez !... arrêtez-vous !

Le beau rêve s'est évanoui. On a bien songé à conserver toutes ces richesses, à en former un musée ; mais la chose n'a pu se faire. Tout a été éparpillé au vent des enchères.

Mais nous avons voulu qu'un spectacle si beau et si intéressant, qui fut en quelque sorte sans précédent, ne fût pas sans lendemain ; nous voulons que la grande mise en scène qui coûta tant d'efforts, de talent et de génie, ne puisse tomber bientôt dans l'oubli. Celui-ci sera évité durant un long avenir ; désormais chacun pourra voir — ou revoir — le fameux cortège ; chacun pourra le faire défiler sous ses yeux, — aussi lentement, aussi souvent qu'il le voudra, — grâce au présent album.

Cet ouvrage transmettra aux âges futurs le souvenir de la création des chemins de fer, l'un des plus beaux titres de gloire de la nation belge. Il sera une agréable et touchante relique, non seulement pour les personnes en âge d'avoir assisté à l'inauguration des chemins de fer et pour celles qui ont vu le cortège, mais aussi pour leurs descendants.

Nous devons faire observer que les aquarelles de M. Heins, tout en étant d'une très grande exactitude, sont présentées autrement qu'en cortège : chaque véhicule, avec ses personnages, se trouve placé

dans un milieu qui est en harmonie avec lui, au double point de vue de l'époque et du lieu. L'habile artiste a ainsi accru le charme de chaque reproduction, en lui donnant de la vie et de l'animation.

Puisse tout Belge qui possédera cet album montrer avec orgueil — aux étrangers aussi bien qu'aux nationaux — ce durable élément des fastes de sa nation !

R.





NOTE SUR LES COOPÉRATEURS

Qui ont apporté leur concours au Comité organisateur du Cortège.

Dans la préface du présent ouvrage, nous avons cité, outre les membres du Comité qui organisa le cortège, les principaux collaborateurs que s'adjoignit ce Comité. Il est juste de rendre hommage aussi à beaucoup d'autres personnes.

Sous l'excellente direction de MM. Bertin et Leurs, plusieurs officiers distingués mirent en action, avec un plein succès, un grand nombre de militaires et un certain nombre de civils.

Les soldats — beaux hommes pour la plupart — entrèrent dans leurs rôles... et dans les costumes de manière à produire vraiment l'illusion scénique.

Parmi les autres coopérateurs, nous croyons devoir citer notamment les suivants :

La Société des Tramways bruxellois, qui a prêté ses voies, ses dépôts, son matériel et ses chevaux ;

La Société du Grand-Central belge, qui a construit l'énorme *fac-simile* de locomotive figurant sur le grand char ;

La Société des Tramways à vapeur de Liège à Seraing, qui a prêté la locomotive remorquant le *train de 1835* ;

L'Administration des chemins de fer de l'Etat, qui a fait construire, dans ses ateliers de Malines, le *fac-simile* de la locomotive « le Belge » (employée en 1835) ;

La Métallurgique, la Société internationale de Braine-le-Comte, et la Société Dyle et Bacalan, de Louvain, qui ont construit les voitures du train de 1835.

Diverses autres mentions spéciales ne sont pas moins légitimes :

La Compagnie Van Gend a construit, à prix réduits, un grand nombre des véhicules du cortège. Elle a prêté son personnel, un fourgon et des chevaux.

Plusieurs personnes ont obligeamment prêté divers véhicules anciens :

S. A. S. M^{me} la duchesse d'Arenberg a prêté une belle voiture de voyage ;

M. le comte Henri du Châtel a prêté une voiture de voyage avec tous ses accessoires ;

M. le baron de Crombrugge de Vladsloo a prêté la jolie fliguette qui a fait l'admiration des spectateurs ;

M. Storme-Blontrock, de Zande, a prêté un cabriolet ;

M. Calderon, une vinaigrette ;

M. de Neckere-Tyvaert, de Couckelaere, un ancien chariot de transport de marchandises ;

M. Vandamme, d'Alveringhem, un cabriolet ;

M. Ponette, de Renaix, un chariot de marchandises ;

La Société de la Providence, un de ses anciens chariots, portant dix mille kilogrammes de houille ;

M^{me} V^e A. Dupont, maîtresse de poste à Liège, a prêté une malle-poste du commencement du dix-neuvième siècle, et une autre qui date de 1830. Cette dernière appartient à l'histoire de la Belgique ; c'est celle qui fut attaquée en 1831 par les révolutionnaires liégeois.

Autres prêts :

La Société de Marcinelle et Couillet était représentée par la petite locomotive du train minuscule. MM. Alphonse et Victor Halot, constructeurs, à Louvain, avaient envoyé les petits wagons remorqués par cette machine.

N'oublions pas les bœufs, — qui, paisibles quoique étonnés, ne soupçonnaient sans doute pas l'importance du rôle qu'ils jouaient, aux premiers rangs du cortège. — Ces estimables quadrupèdes furent prêtés par M. Dumont, de Chassart.

Nous sommes loin d'avoir la prétention de citer tous les noms qui mériteraient d'être cités ; au contraire, nous savons que nous en omettons beaucoup. La présente note sort du cadre de notre ouvrage ; nous espérons que, toute restreinte qu'elle est, elle donnera aux lecteurs, — suivant notre désir, — une idée suffisante des bonnes volontés qui se groupèrent (et qu'il fallait) pour mener à bonne fin la grande exhibition de 1885.

R.





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.

