

le cinquante- naire des chemins de fer belges



Les anniversaires ont ceci de commun avec les bons mots : ils en appellent d'autres.

La célébration du cinquantième anniversaire de la SNCB a, entre autres choses, fourni un prétexte pour remuer pas mal de souvenirs ferroviaires.

C'est assurément dans la foulée de cette commémoration qu'est venu atterrir sur un pupitre du « Rail » un document qui ferait la joie, non seulement de n'importe quel passionné des chemins de fer, mais aussi de tout amateur de vieilles choses, de livres anciens, et on sait qu'en notre époque de standardisation ils sont légion.

Nous ne parlerons pas de la main qui est venue déposer cette rareté ; elle tient d'autant plus à l'anonymat qu'elle a été guidée par la ferveur et par un sentiment qui se raréfie singulièrement : l'amitié. Raison de plus pour la serrer chaleureusement ici, cette main.

Venons-en au bouquin.

En 1885, lorsqu'il s'est agi de célébrer le cinquantième anniversaire des chemins de fer belges, la Bourse des Métaux et des Charbons décida d'organiser un « cortège historique » ayant pour thème « les moyens de trans-

port » à travers les âges. Tous les moyens de locomotion y étaient représentés : du radeau aux « puissantes locomotives » de l'époque, en passant par le traîneau, l'aristocratique litière et la patache beaucoup plus roturière (sans oublier la vinaigrette).

Ce cortège effectua deux sorties : les 16 et 23 août 1885. Heureux temps, où l'on avait le loisir de répéter les choses agréables !

Mais les fêtes terminées, il importait de perpétuer leur éclat d'une manière ou d'une autre. La photographie en était toujours à ses premiers bégaïements, tandis que le cinéma avait encore pour dix ans avant de découvrir ses Lumières. Bref, il ne restait qu'à opter pour le livre afin d'immortaliser l'événement. On y pensa sans plus tarder et c'est lui qui est entre nos mains. Le soin d'exécuter dessins et aquarelles fut confié à un certain A. Heins qui, s'il n'a pas laissé un grand nom dans l'art pictural, n'en possédait pas moins un agréable coup de crayon et un sens heureux des coloris. On en jugera aux reproductions qui figurent en marge de cet article.

Le texte, lui, fut confié à un nommé Edmond Cattier, dont nous ignorons



tout et qui est en fait un honnête compilateur, ce qui n'est déjà pas mal. Mais il y a aussi un préfacier et là, c'est une autre paire de manches. Le bonhomme n'aura laissé qu'une lettre dans les lettres, puisqu'il signait R. De toute évidence l'intéressé savait ce qu'était une plume, mais il avait souvent tendance à l'utiliser comme un clairon ou une trompette de cavalerie. A chacun ses petits travers...

Il eût été peu charitable de notre part de vous priver des morceaux de bravoure de ce semillant préfacier dont les trémolos sont arrivés jusqu'à nous. Attachez bien vos ceintures.

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 d'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.

Faisons une pause, si vous voulez (et même si vous ne voulez pas). Il n'est pas possible que vous ayez lu tout ceci sans bomber le torse. Et si, après avoir parcouru ces paragraphes triomphants, vous n'entendez pas retentir du fond de vous une vibrante « Brabançonne » où les esclaves n'en finissent pas de sortir des tombeaux, c'est que quelque démon maléfique a dû détruire en vous jusqu'à la dernière fibre musicale.



Tant pis pour vous !

On remarquera la sollicitude que voue à l'espèce humaine ce présentateur qui semble se moquer des autres espèces comme de colin-tampon.

Mais revenons à nos moutons.

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. Nous vous faisons grâce de la liste des membres de la Commission qui assumèrent la responsabilité de l'entreprise et des noms de ceux qui la menèrent à bien.

Chacun est assorti de sa qualité, on peut faire confiance à R. : il ne manque pas un bouton de guêtre.

Voici, pour suivre, le compte rendu succinct du défilé.

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 ! » Pas moins ! Et voici pour la chose ferroviaire !

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. 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 maintes fois tentée de s'écrier : Arrêtez !... Arrêtez-vous !

Elle ne cria pas, du moins le préta-cier ne le laisse pas entendre de façon péremptoire. Il se contente d'expliquer, avec une larme de nostalgie, comment le livre a vu le jour. 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.

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 !

Re-Brabançonne !

Nous entrons dans le cœur du sujet avec E. Cattier.

Ici le ton est différent et, si la naïveté trouve toujours aisément sa place, l'apport historique ou anecdotique suscitera assurément quelque intérêt. Faut de place, nous passerons bien entendu sur les autres moyens de transport, pour vous livrer in extenso le chapitre concernant les chemins de fer qui étaient, nous le répétons, à l'origine de l'entreprise.

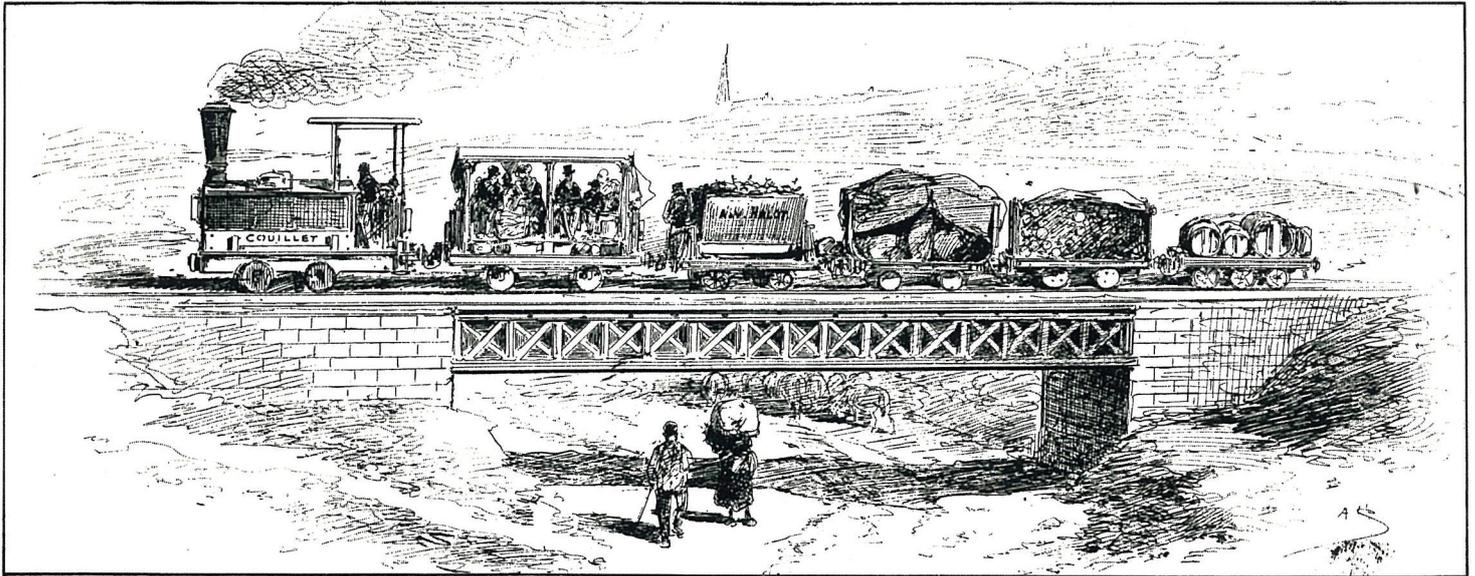
La voie comprend actuellement des rails fixés sur des traverses ou des longrines en bois ou en fer, noyées dans un lit de ballast ; ce ballast est une couche de gravier, de cailloux ou de pierrailles reposant sur la

XVIII^e siècle étaient des ornières en bois. Le rail en bois s'usant trop vite, on le recouvrit d'une bande de fer. Puis le bois fut supprimé et l'on eut des ornières en fonte, plates avec un seul rebord à l'intérieur.

Jessop eut l'idée admirable de supprimer le rebord du rail et de le mettre à la roue. Les rails ne furent plus qu'une simple barre de fer, car le fer remplaça bientôt la fonte trop cassante. Les progrès de la science de la résistance des matériaux firent comprendre l'avantage d'évider le profil des rails et d'en reporter la matière vers le haut et vers le bas. On obtint ainsi le rail à champignons, fixé sur les traverses au moyen de coussinets en fonte. Puis on remplaça le champignon inférieur par un patin qui pouvait se poser directement sur les traverses. Le rail Vignole fut trouvé.

Les essieux des wagons de chemin de fer doivent être parallèles et les roues être fixées à ces essieux qui tournent, avec elles, dans des coussinets. De là la difficulté de faire passer les trains dans les courbes où ils ne peuvent avancer sans un certain glissement d'une des files de roues, sinon des deux, sur les rails.

Il existe actuellement des wagons de toutes les façons, ouverts et fermés,



(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 à l'étranger.

plate-forme des terrassements. Il y a pourtant des rails, comme le rail Barlow, posés directement sur le ballast. Les voitures et les locomotives ayant augmenté de poids, il a fallu accroître en proportion la dimension des rails. Aujourd'hui on les fait bien souvent en acier pour qu'ils offrent plus de résistance.

On n'est arrivé que graduellement à ces dispositions. Les premiers rails employés à Newcastle à la fin du

pour transporter tous les produits imaginables, hommes, malades, chevaux, bétail, gibier, beurre, lait, pétrole, naphte, charbon, viande, bière, que sais-je ?

On sait à quel point sont confortables nos wagons de voyageurs. Ils ne le sont devenus que par degrés. On voit encore aujourd'hui des wagons sur lesquels on charge de grandes voitures amenées à proximité par des chevaux et dites tapissières. Les

chaises de poste et les diligences voyageaient de cette façon à l'origine des chemins de fer.

La route se faisait, partie avec des chevaux, partie à la vapeur. Une grue soulevait la diligence, — dont on ôtait les roues, — et la déposait avec tout son monde sur un wagon.

A l'arrivée, une autre grue la reprenait, les roues étaient remises, on réattela des chevaux et on repartait. Il y a loin de tout cela à nos bonnes voitures si douces d'aujourd'hui, à nos sleeping-cars, et à ces trains américains qui vont en sept jours de New York à San Francisco et où il y a des cuisines, un restaurant, et des voitures dont les sièges se transforment en lits pour la nuit...

L'ancien courrier portant les dépêches sur son cheval ou dans sa charrette a été remplacé par le wagon-poste, bureau ambulante où des employés font en route le triage des lettres, et qui est maintenant muni d'un appareil accrochant à chaque station de la ligne, sans s'y arrêter, le paquet de dépêches qu'elle a à expédier.

J'abrège aussi l'histoire de la locomotive ; je passe sur l'invention de la machine à vapeur, sur Salomon de Caux et Denis Papin et sur les voitures à vapeur qui précédèrent la

locomotive. En 1773 Nicolas-Joseph Cugnot exécuta à Bruxelles un cabriot qui n'était mû que par le feu et la vapeur d'eau. Le duc de Choiseul, ministre de la guerre en France, le chargea de faire construire une grande voiture d'après les mêmes principes. Elle commença par renverser un mur qui se trouva sur son passage, ce qui dégoûta de l'invention.

Les essais d'Olivier Evans à Philadelphie en 1786 et ceux de Robison en 1795 n'eurent guère plus de succès. Ce ne fut qu'en 1802 que Trevithick et Vivian, dans les Cornouailles, produisirent une voiture à vapeur à haute pression qui réussit mieux.

En 1811, Blenkinsop fit courir une voiture sur une voie composée d'un rail ordinaire et d'une crémaillère.

En 1814, Stephenson fit marcher une voiture à vapeur sur des rails unis. Sa locomotive The Rocket obtint le prix au concours de 1829.

En 1813, Brunton avait remplacé les roues motrices par des béquilles. Blockett étudia l'adhérence des roues aux rails et, en 1814, Stephenson imagina d'utiliser toute l'adhérence en réunissant les roues par une chaîne sans fin.

Hackworth remplaça la chaîne par des bielles d'accouplement.



En 1827, Marc Seguin, ingénieur du chemin de fer de Saint-Etienne à Lyon, inventa la chaudière tubulaire qui multipliait les surfaces de contact de l'eau avec le foyer et augmentait la production de vapeur. Stephenson conduisit dans la cheminée, pour augmenter le tirage et l'activité du foyer, la vapeur qui avait agi dans les cylindres.

La voiture de Cugnot était une sorte de fardier à trois roues qui devait servir au transport des canons. La roue de devant était motrice et pivotante. La machine, qui existe encore au Conservatoire des arts et métiers à Paris, devait faire quatre kilomètres à l'heure.

Grâce aux dispositions indiquées ci-dessus et à leurs perfectionnements, la locomotive devint la machine élégante qu'elle est aujourd'hui.

Il existe différentes variétés de locomotives qui répondent à des exigences différentes : des machines à marchandises qui ne fournissent qu'une vitesse modérée mais une puissance de traction plus considérable que les machines à voyageurs faites pour remorquer plus rapidement des trains plus légers ; les machines de rampes sont plus lourdes encore que les machines à marchandises et présentent

une adhérence plus considérable.

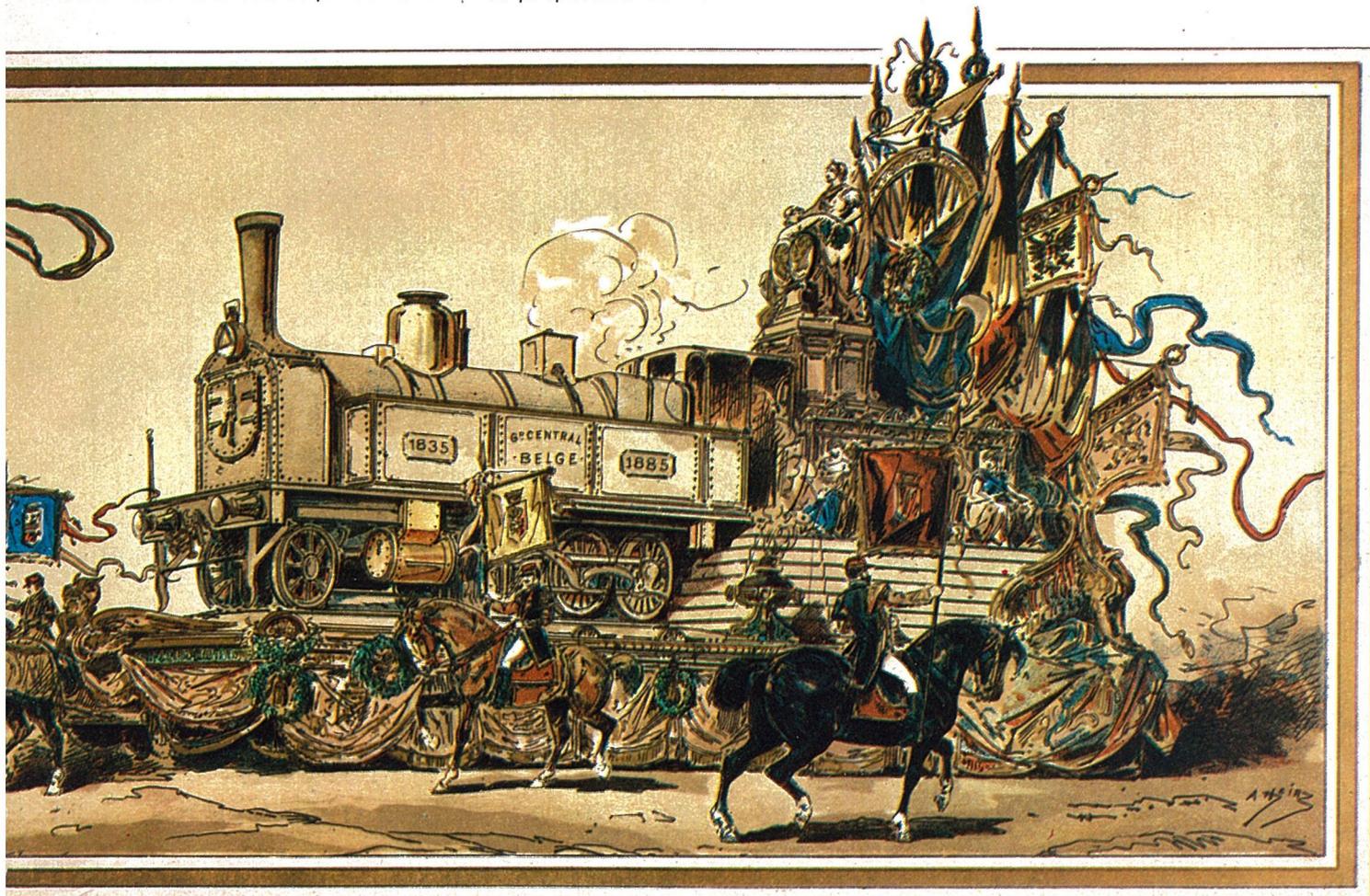
Il y a entre ces machines des différences analogues à celles qui existent entre les chevaux de gros trait, les chevaux de trait rapide, les chevaux de selle, les chevaux de course. Les machines de montagnes doivent être très puissantes pour franchir les rampes et se mouvoir facilement dans les courbes.

Des machines sans tender, portant elles-mêmes leur provision d'eau et de charbon, servent aux manœuvres des gares et aux petits trajets.

Sur les chemins de fer à voie étroite circulent encore de petites locomotives dont la forme varie à l'infini ; il serait impossible d'énumérer toutes les machines en usage aujourd'hui, depuis les locomotives minuscules employées sur les voies portatives qu'on place et déplace à volonté, jusqu'aux machines monstres semblables à la locomotive du Cinquanteaire, dont le fac-simile figurait sur le char colossal qui terminait le cortège.

Un fait qui montre les perfectionnements apportés à la construction des locomotives : depuis l'origine des chemins de fer la quantité de combustible brûlée pour transporter une tonne à un kilomètre, a été réduite dans la proportion de 14 à 1.

le cinquanteaire des chemins de fer belges



Le cheval-vapeur, d'après De Harne, équivaut à soixante-quinze kilogrammètres, c'est-à-dire à soixante-quinze fois la force nécessaire pour élever, en une seconde, un poids d'un kilogramme à un mètre de hauteur.

La force du cheval vivant est évaluée à quarante-cinq kilogrammètres seulement.

Cependant, le cheval vivant ne peut travailler que pendant huit heures sur vingt-quatre.

Il faut donc plus de cinq chevaux vivants pour accomplir le même travail qu'un cheval-vapeur.

Les locomotives en usage aujourd'hui développent un travail constant de deux cents à trois cents chevaux-vapeur ; c'est-à-dire que chacune d'elles accomplit le travail de onze cents à seize cents chevaux vivants !

C'est plus que n'en occupèrent, pendant longtemps, toutes les voitures publiques de France et d'Angleterre. Un petit mot pour terminer sur les parents pauvres : les trams, les chemins de fer à crémaillère, etc.

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 a 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 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 vingt centimètres 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.

Et puis, une conclusion qui vaut son



peset de picrate et qui n'est pas tendu pour les gouvernements de l'époque.

Je rajouterai 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 édité 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.

On aura compris tout aussitôt que ces considérations fielleuses sont devenues nulles et non avenues depuis belle lurette... Pour finir en gaieté, repassons la parole au préfet (l'R du temps ?) qui, dans une « Note sur les coopérateurs » donne libre cours à son lyrisme, aussi fleuri et émouvant qu'une fleur en plastique.

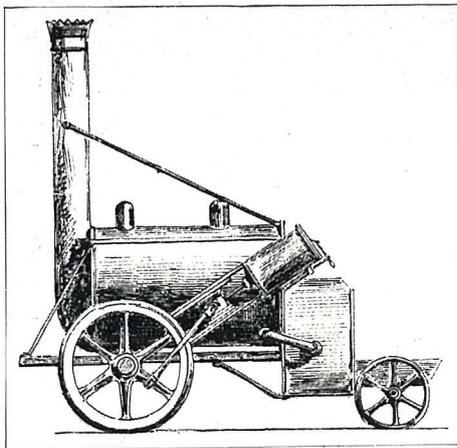
Sous l'excellente direction de MM. Bertin et Leurs, plusieurs officiers distingués mirent en action, avec un plein succès, un grand nombre de militaires et un certain nombre de civils.

Les soldats — beaux hommes pour la plupart — entrèrent dans leurs rôles... et dans les costumes de manière à produire vraiment l'illusion scénique. Comme on le voit, les généralités ne coûtent pas cher à ce monsieur. Ce « beaux hommes pour la plupart » a dû bourrer de complexes plus d'un civil du cortège.

Voici maintenant le cortège des remerciements :

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

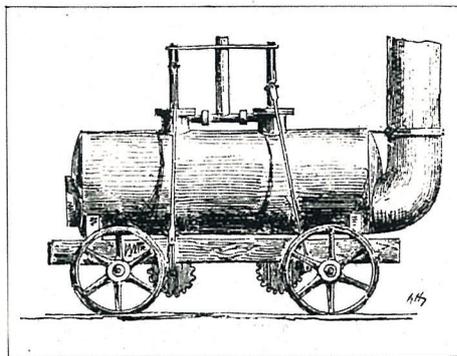
La Société des Tramways bruxellois,



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 ;



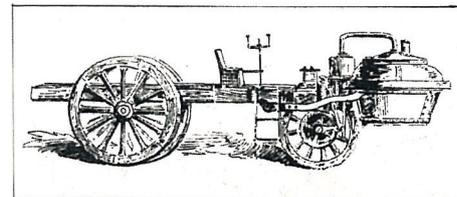
L'Administration des chemins de fer de l'Etat, qui a fait construire, dans ses ateliers de Malines, le fac-simile de la locomotive « le Belge » (employée en 1835) ;
etc., etc., etc.

Nous nous garderons bien de laisser tomber ceci :

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.

Bref, le cortège a recueilli un gros succès. Un succès bœuf en quelque sorte !

Odilon



GEORGES STEPHENSON