

LE FOLKLORE FERROVIAIRE

par Joseph Delmelle

MENUS ET SAVOIR-VIVRE.

Nous avons dit un mot, en passant, des trains internationaux et, à ce sujet, nous devrions évoquer les figures de Mortimer Pullman, qui lança l'idée d'aménager des couchettes dans les wagons de chemin de fer, et de l'ingénieur belge Georges Nagelmackers, qui perfectionna un système manquant absolument d'intimité. C'est lui qui, le 4 décembre 1876, créa la Compagnie internationale des Wagons-Lits, dont le roi Léopold II fut l'un des principaux actionnaires.

La formule de Nagelmackers, bien entendu, allait être améliorée. Au début, le confort des wagons-lits était assez rudimentaire et l'espace réservé à chaque voyageur était très strictement mesuré. Dans le couloir, écrivait Joris-Karl Huysmans en 1900, de minuscules portes ferment sur d'étroites cellules par le cadre desquelles le corps d'un enfant ne saurait passer. Par ailleurs, les prescriptions du règlement étaient, parfois, assez surprenantes. Il était stipulé, notamment, que les voyageurs n'avaient pas le droit de fumer entre 11 heures du soir et 7 heures du matin et qu'ils étaient tenus de se déchausser avant de se coucher.

À l'origine, les voyageurs empruntant le train bleu — ou le train remorquant des wagons-lits — étaient dans l'obligation d'emporter avec eux de quoi se nourrir pendant le parcours. Cette situation persista jusqu'en 1881. Jusqu'alors, quand il y avait voyage, il y avait rupture dans le mode de vie. Aujourd'hui, le train prend de plus en plus l'organisation sociale d'un hôtel.

Le wagon-restaurant fut, lors de ses débuts, d'une cherté remarquable. En 1886, le déjeuner revenait à 4 francs et le dîner à 6 francs, ce qui correspond approximativement à 240 et 360 de nos francs actuels. Il est vrai que, pour ces prix, le voyageur obtenait un menu extraordinaire comprenant un potage, des hors-d'œuvre, un poisson, deux plats de viande, un légume, des entremets et un dessert.

À propos des wagons-restaurants, Germaine Bartoli (1) raconte l'anecdote suivante :

Il existe au wagon-restaurant un seul règlement auquel nulle dérogation n'est jamais faite : il est interdit d'y faire entrer une bête, ce qui donne lieu à des incidents peu ordinaires...

Il y a quelques années, une riche étrangère voulut entrer dans le wagon avec un petit singe qu'elle ne voulait pas laisser dans son compartiment, car il était très malade...

Malgré toutes ses prières, elle ne put émouvoir les serveurs. En désespoir de cause, elle obtint qu'on gardât la bête dans la cuisine où le chef, attendri, l'installa confortablement à l'entrée du four, mais il négligea de prévenir ses camarades...

L'un de ses aides, gêné par cette porte ouverte, la referma brusquement ! Une forte odeur de brûlé rappela bientôt au chef la présence du pauvre animal qu'il retrouva calciné... Très ennuyés, les employés firent, sans attendre, disparaître les restes. Lorsque la cliente voulut récupérer le pauvre petit singe, on lui dit qu'il était mort d'une convulsion et que, pour lui éviter tout chagrin, on avait préféré ne pas garder le corps... Très touchée de tant de gentillesse, l'étrangère offrit un bon pourboire aux employés... Tout était bien qui finissait bien...

Les wagons-restaurants ont-ils donné naissance à des « menus » ou à des « plats » ferroviaires ? Il ne semble pas. Cependant, le rail n'a pas manqué d'influencer le domaine culinaire. Évoquant les années héroïques du rail, Roger Gillard (2) note : *On verra même des aubergistes afficher des « menus chemin de fer »*. À l'appui de son propos, il écrit : *L'auberge de la « Roue d'Or », entre Perpignan et Narbonne, vous offrait, pour un franc cinquante, en 1847 : « Hors-d'œuvre chemin de fer — Goujons à la Marc Seguin — Pâté Stephenson — Gigot d'agneau chef de gare — Haricots garde-barrière — Pommes de terre rôties aller et retour »*. Certaines de ces dénominations fantaisistes, ou d'autres qui ne le sont pas moins, figurent encore, à l'occasion, sur la « carte » de certains buffets de gare et de certains restaurants. Mais la chose n'est pas courante. Ce qui est plus fréquent, c'est

de voir apparaître, aux devantures des confiseurs, chocolatiers et pâtisseries, lors de l'approche des fêtes de fin d'année, des friandises, couques de Dinant, masepain, chocolat, bénéficiant d'une présentation ferroviaire. Le thème inspirateur le plus fréquent des fabricants est, en l'occurrence, la vieille locomotive à vapeur. Lorsque nous avions huit ou dix ans, les locomotives en chocolat figuraient invariablement, durant les semaines précédant la Saint-Nicolas, aux vitrines des « marchands de bonbons », qui piquaient, dans l'orifice de la cheminée, un morceau d'ouate blanche.

* * *

Nous lisons dans un petit livre de J. Gauvin (1), qui jadis figurait dans les distributions de prix, les phrases suivantes :

Dans ce compartiment de seconde où sont déjà plusieurs voyageurs, j'aperçois un monsieur pas très poli qui fume une cigarette sans s'être informé si l'odeur du tabac n'incommode personne. De plus, il allonge ses pieds sur la banquette d'en face, ce qui prouve sa mauvaise éducation.

Les voyageurs mal élevés sont vraiment détestables.

Lieu restreint et clos, le chemin de fer offre, à l'amateur de psychologie, l'occasion de faire mille et une observations intéressantes. Suivant la classe, celles-ci sont différentes parce que le monde n'est pas le même. À l'époque où il y avait quatre classes, une famille de la bourgeoisie ne pouvait décemment voyager en « seconde », celle-ci étant réservée aux employés et aux petits commerçants. Actuellement, les choses ont changé : il n'y a plus que deux classes et les différences sociales tendent à disparaître dans la pratique. Il n'empêche que la « première », qui n'est plus le *frigidaire des préjugés* dont parlait Paul Guth dans une de ses chroniques d'inspiration italienne, demeure étrangère, par le climat, à la « seconde ».

La chose importe peu ! Ce qui importe, c'est de voir que le chemin de fer, mettant les humains en contact les uns avec les autres, s'est créé un véritable code du savoir-vivre dont les règles de bienséance sont à observer par tout un chacun.

Ce code — qui, sans doute, n'a jamais fait l'objet d'une édition, mais dont les prescriptions principales figurent dans tous les manuels de politesse contemporains — prévoit notamment qu'un homme est « moralement » obligé de céder sa place à une femme et qu'une jeune femme ou une jeune fille se trouvent dans la même situation à l'égard d'une dame âgée. Toutefois, une restriction s'impose à cette amabilité si la personne a retenu sa place par anticipation : dans ce cas, elle ne cédera sa place que pour un temps en invitant la dame debout à s'asseoir « un moment ». Quoi qu'il en soit, la voyageuse debout ne regardera jamais d'un air agressif une personne assise. Si une place lui est cédée, elle n'oubliera pas de remercier et se proposera de la rendre à la première invitation.

Ce même code dit qu'il est inconvenant de parler pour la galerie, d'écouter la conversation des autres, de lire par-dessus l'épaule de son voisin, de se permettre des plaisanteries lestes ou familières, de passer et de repasser sans raison péremptoire devant les autres voyageurs, de corriger spectaculairement un enfant, de déposer des bagages sur des sièges vides pour faire croire que toutes les places sont occupées, d'allumer la lumière pendant la nuit sans raison sérieuse, de se poster en faction devant les portes de la voiture-restaurant avant le signal, de faire un étalage indiscret des provisions emportées pour le voyage, de jeter des papiers sur le plancher, de mettre les pieds sur la banquette d'en face, etc. Les règles du savoir-vivre en train sont aussi strictes que celles d'application dans tous les lieux publics et s'inspirent du souci de ne pas gêner les autres pour ne pas être gêné soi-même.

FOLKLORE MEDICAL.

Le 5 mai 1835, un quotidien (2) imprimait ce qui suit : *Pour tranquilliser les personnes qui craindraient la vitesse et les mou-*

(1) Deux beaux vieillards : le wagon-restaurant : 71 ans, et le wagon-lit, 75, article publié dans la revue *Noir et Blanc* du 23 janvier 1952.

(2) Ouvrage cité.

(1) Dans le *Train*, Société française d'Imprimerie et de Librairie, Collection « La Bibliothèque de mes Petits », Paris, sans date.

(2) *Den Antwerpenaer, Nieuws- en Aenkondigingsblad* (L'Anversois, journal d'information et de publicité).

vements des remorqueurs, les convois effectueront la distance Bruxelles-Malines en une heure le jour de l'inauguration, bien qu'ils soient capables de la faire en 18 à 20 minutes.

La vitesse peut-elle être à l'origine de certains malaises, ainsi que l'information du 5 mai 1835 avait tout l'air de le prétendre ? Oui, et le folklore médical fait mention du « mal du train » — successeur direct de ce « mal de diligence » dont se plaignaient les passagers délicats des pataches d'autrefois — ou du « mal du voyage » ainsi que de la vertu soporifique des déplacements ferroviaires. On raconte même, à ce propos, quantité d'anecdotes dont celle du voyageur qui, ayant glissé dans les bras de Morphée, se réveille à la station terminus alors qu'il devait descendre du convoi lors de l'arrêt de celui-ci dans quelque gare intermédiaire.

Le « mal du train » n'est ressenti que par certaines personnes qui, généralement, éprouvent quel que soit le mode de locomotion qu'elles utilisent. Il est cause d'ennuis, souvent peu importants, pour ceux qui en souffrent et pour leurs compagnons : nausées, envie de vomir, insomnie persistante ou, au contraire, irrésistible tendance à s'endormir. Différents produits pharmaceutiques, de la série antihistaminique, combattent efficacement les désagréments du « mal du train ».

Il est à remarquer que ce « mal » n'est pas universellement considéré comme un « inconvénient » et que certains cherchent à le provoquer artificiellement. Le « cake-walk » forain répond à ce désir assez singulier, en exagérant fortement les mouvements de tangage et de roulis du vieux chemin de fer. La chaise à bascule, antérieure à l'apparition du rail, est utilisée, par ailleurs, par certaines personnes sensibles aux effets endormants du berceement régulier.

Le folklore médical, nous l'avons fait remarquer, signale le « mal du train ». La petite histoire fait mention d'une opposition du corps médical bruxellois au maintien de la promenade, très fréquentée avant 1835, de l'Allée Verte. Les médecins de la capitale, en effet, avaient décrété unanimement que les fumées des locomotives de l'Allée Verte rendaient cette promenade insalubre. Les Bruxellois abandonnèrent progressivement leur promenade favorite et, pour la remplacer, on en vint à envisager, dès 1847, la création d'une route monumentale reliant la ville au bois de la Cambre. Douze ans plus tard, le 11 janvier 1859, un arrêté royal autorisa la capitale à construire l'avenue Louise. Depuis, malgré la disparition de la gare de l'Allée Verte, la vieille promenade n'a pas retrouvé flâneurs et désœuvrés.

CABINETS DE LECTURE ET BIBLIOTHÈQUES.

Pour combattre les prétendus effets soporifiques du chemin de fer, quantité de voyageurs ont recours à la lecture. Les compartiments de chemin de fer, faisait remarquer Paul Otlet en 1907 (1), peuvent être tenus pour de véritables cabinets de lecture ambulants et c'est comme tels qu'il faudrait les considérer de plus en plus.

Actant une habitude devenue générale, Paul Otlet ignorait vraisemblablement ce qu'un hebdomadaire bruxellois, intitulé *Saturne*, avait imprimé en 1856 : *On aurait recueilli dans ces derniers temps plusieurs exemples de gens devenus presque aveugles par suite de l'habitude de lire en chemin de fer. Il paraîtrait que le mouvement particulier du convoi nécessite une tension violente de l'organe de la vision, tension qui finirait par produire sur la rétine des effets désastreux...* (2).

Il est certain que les convois primitifs infligeaient à leurs passagers des secousses continues qui faisaient trembler, devant les yeux, le livre ou le journal. Ce tremblement permanent était assurément préjudiciable à l'organe de la vue. Depuis, les conditions du voyage ferroviaire se sont sans cesse améliorées et il y a belle lurette que les voyageurs se livrent, sans aucun inconvénient ophtalmique, au plaisir de la lecture, tant et si bien que l'on a créé, à l'intention des usagers du rail, des « bibliothèques de gares » ainsi que, en 1962, une revue mensuelle à usage strictement ferroviaire. Chaque exemplaire de la *B-Revue* porte, selon l'expression d'un journaliste, des « menottes ». Toutes symboliques, ces « menottes » signifient que la publication doit être remise, après lecture, à la place où le voyageur l'a trouvée, dans son compartiment.

(1) Article sur *La Lecture en Chemin de fer et les Bibliothèques des Gares*, Bulletin officiel du T.C.B., 15 octobre 1907.

(2) Cité par V. N. (Hughes Vehenne) dans le journal *Le Soir* du 21 avril 1962.

Les « bibliothèques des gares », également appelées « aubettes », ont été fondées d'assez bonne heure mais, pour des considérations diverses, elles ont été supprimées vers 1885 par le ministre des Chemins de fer de l'époque, A. Van den Peereboom. Cette suppression, se maintenant, devait susciter des réactions, et l'on vit le troisième Congrès de la Presse périodique belge, réuni à Spa en septembre 1906, émettre un vœu :

Considérant l'intérêt qu'il y a, au point de vue de la culture générale de la population, à ce que le temps passé en chemin de fer puisse être utilement employé à des lectures profitables ;

Considérant le développement des voyages en chemin de fer, la fréquence et la régularité des déplacements par ce mode de transport, la longueur des trajets et l'extension croissante de l'usage du railway national par toutes les classes de la société,

Le Congrès :

Estime que l'existence de bibliothèques dans les gares peut contribuer considérablement à ce bon emploi du temps ;

Emet le vœu de voir l'administration des chemins de fer de l'Etat prendre toutes mesures en vue de l'organisation de telles bibliothèques.

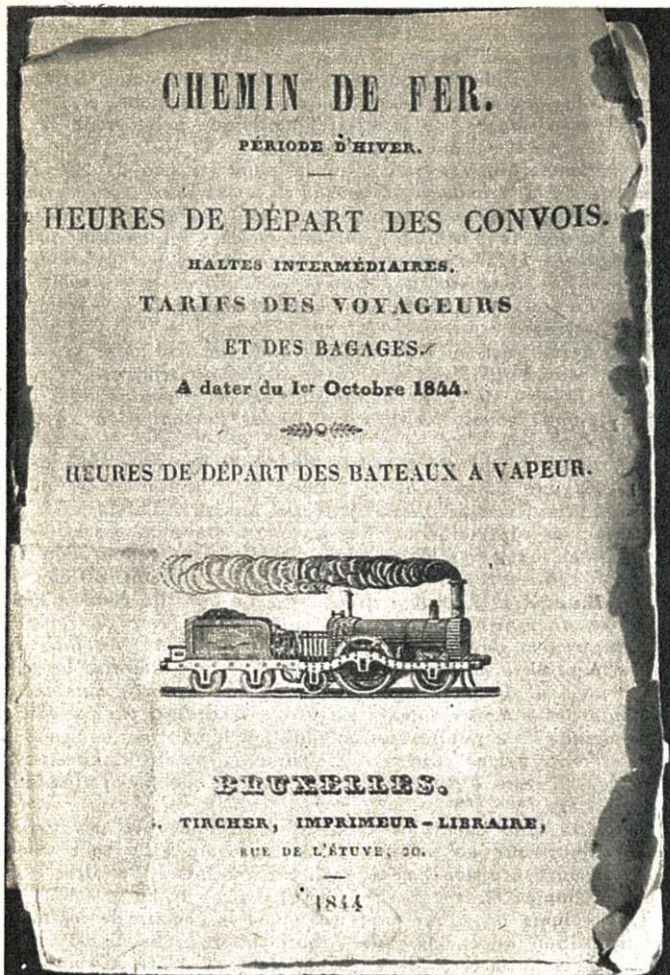
Passant de la théorie à la pratique, le congrès de 1906 devait constituer une *Ligue pour la Lecture en Chemin de fer* placée sous la présidence de Jules Le Jeune, ministre d'Etat.

Hélas ! les « bibliothèques des gares » ne devaient pas être rétablies avant longtemps. Nous avons dernièrement annoncé qu'elles allaient enfin être rétablies..., écrivait le Bulletin officiel du T.C.B. en août 1919. Il faut déchanter ! Le ministre Renkin vient, en effet, de renvoyer la question sine die. En voici la raison : un groupement de libraires belges aurait, dans un but intéressé, fait opposition à la mesure, à moins que l'on n'interdise la vente non seulement de tous les ouvrages d'auteurs français, mais encore de toutes les œuvres d'auteurs belges qui n'auraient pas été édités en Belgique ! La publication en question n'était pas tendre pour les écrivains belges édités en Belgique et posait la question : *Que serait-il resté, à part les élucubrations de quelques folliculaires de bas étage ?*

Rétablies deux ans plus tard, les « bibliothèques des gares » sont, aujourd'hui, au nombre de 260 environ. Elles sont exploitées par un concessionnaire et réalisent un chiffre d'affaires extrêmement important.

Tout comme les autres « services » que le chemin de fer met à la disposition de sa clientèle : buffets (il en existe 90 sur le réseau belge), bureaux de change, salons de coiffure, boutiques diverses, distributeurs automatiques, parcs-autos, voire hôtels (il y en a un, dans notre pays, à Ostende, géré par la Compagnie internationale des Wagons-Lits), les « bibliothèques des gares » s'inscrivent dans une tradition vieille de plus de trois quarts de siècle et, s'associant à notre vie de tous les jours, appartiennent dès lors au vaste domaine, si mal connu, du folklore.





Une tradition vieille de plus de trois quarts de siècle ! En réalité, cette tradition remonte bien plus haut, au temps des coches, malles-poste, chaises de poste, diligences, pataches, guimbardes et autres voitures publiques hippomobiles. Aux relais, les voyageurs d'avant le chemin de fer n'avaient-ils pas l'occasion de se restaurer dans quelque auberge et d'y loger éventuellement ? Le barbier du coin n'accourait-il pas leur proposer ses services ? En fait, dans bien des cas, le chemin de fer n'a procédé, tout en les renouvelant, qu'à la reconduction d'usages très anciens.

MÉDAILLES, CARTES ILLUSTRÉES ET BIBELOTS.

Le vacancier ne manque pas d'envoyer, à ceux qui lui sont chers, des cartes illustrées. De plus, il arrive fréquemment que le touriste rapporte, à ses proches ou à ses amis, quelque bibelot marqué du nom d'une des étapes de son voyage. Ce faisant, il répète, sous une autre forme, un usage qui remonte au XI^e siècle.

Les pèlerins du Moyen Âge avaient généralement, comme but de leurs lointaines expéditions, quelque réputé sanctuaire. Ils en rapportaient des médailles que, lors de leur retour au pays, ils offraient à leurs parents... Mais, comme certains filous en revendaient, à des prix usuraires, à des captifs qui, pour obtenir le pardon de leurs fautes, étaient condamnés à visiter quelque lieu saint, la possession d'une médaille ne fut plus considérée comme probante. La ruse des fraudeurs ayant été éventée, on exigea que le délinquant revint porteur d'un tatouage réalisé sur le lieu même où il avait été envoyé.

Le bibelot et la carte illustrée perpétuent donc une curieuse et ancienne coutume. La généralisation du voyage par rail a eu pour effet d'influencer la présentation de ces objets, dont beaucoup sont illustrés d'un motif ferroviaire.

Les plus âgés de nos lecteurs ont connu le temps où nombre de cartes illustrées montraient une locomotive fumante avec, en médaillon, un jeune homme ou une jeune femme portant un bouquet de fleurs. Une formule dégageait le sens de la composition artistique ou du montage photographique. Elle disait, par exemple, *Je serai bientôt de retour* ou *Mon cœur voyage vers vous*. Parfois, l'effigie figurait sur l'avant de la machine. Ces images étaient très « parlantes ».

La décoration des assiettes, nappes, napperons, foulards et autres « souvenirs » continue à recourir, assez souvent, au motif ferroviaire qui, de plus en plus répandu, se retrouve sur certains cahiers d'écoliers. Une série de ces cahiers, encore en circulation dans le milieu scolaire, évoque « les plus grandes réalisations européennes », dont celles du rail. Sont reproduites, en couverture, deux locomotives récentes. Bien entendu, il ne s'agit pas là d'une exception, mais d'un exemple choisi, au hasard, parmi beaucoup d'autres.

AFFICHES.

Les cartes illustrées et les bibelots dont nous venons de parler brièvement pourraient être considérés comme des agents de publicité déguisés. Les cartes illustrées ne sont-elles pas, en quelque sorte, des affiches en réduction ?

L'affiche illustrée, qui apparut en France au XVIII^e siècle, lisons-nous dans le Larousse en deux volumes, s'est développée avec la lithographie et est devenue un art depuis que Chéret imagina, vers 1866, les affiches en plusieurs tons.

Suivant le mouvement d'ensemble de l'évolution esthétique, l'affiche est devenue un puissant élément de persuasion commerciale auquel les sociétés ferroviaires ne manquent pas d'avoir recours. Il y aurait beaucoup de choses à dire au sujet de ce moyen de propagande ou de publicité, de son histoire et de l'utilisation des sujets empruntés au rail ou, par exemple, à l'univers paysagiste dont le rail favorise la découverte. Les réflexions suivantes (1), faites au sujet des vitrauphanies publicitaires qui étaient apposées sur les vitres des motrices et des remorques des tramways urbains et vicinaux, sont d'application en l'occurrence : *En regardant ces affichettes, on est surpris de constater à quel point le goût des artistes publicitaires et même du public a évolué en quarante ans. La plupart de ces compositions semblent vieillottes et quelque peu ridicules, même aux gens d'un certain âge ; quant aux jeunes qui préparent les « Beaux-Arts » ou qui suivent les cours de publicité, ils jugent que ces dessins sont mauvais... C'est une tranche intéressante de l'histoire de la publicité... C'est de l'actualité périmée. C'est le reflet des grands et menus faits de l'existence d'un peuple. C'est du folklore.*

Il y aurait beaucoup à dire, répétons-le, au sujet des affiches et des autres moyens publicitaires dont le rail a fait et continue à faire usage. Ce n'est pas toujours à son seul profit que le chemin de fer a fait alliance avec la publicité. Contentons-nous de rappeler, à ce propos, l'époque du gouvernement Van Acker, époque qui vit fleurir, sur les flancs de certaines locomotives, l'inscription *Ne vous laissez pas faire !*

La publicité fait généralement appel à l'art, particulièrement au dessin. Si la S.N.C.B. a fait appel aux dessinateurs pour ses campagnes publicitaires, elle a aussi eu recours à eux dans le but de moderniser les formes de ses machines et pour résoudre le problème de l'aménagement des voitures. Les architectes, qui se rattachent à la grande famille des dessinateurs, ont été mis à contribution afin d'adapter les gares et les bâtiments administratifs aux lignes d'harmonie du paysage, que celui-ci soit urbain ou rural, ainsi qu'aux caractères traditionnels de chaque région. Commandées par l'évolution du goût et par les nécessités de l'exploitation, ces adaptations ne font que mettre la permanence au présent. Le principe demeure, la base subsiste, mais la vie, qui ne cesse jamais d'avancer, exige des « actualisations » qui permettent à ce qui fut d'être ce qui est et ce qui sera.

INDICATEURS.

Nous avons dit un mot des « bibliothèques de gares » ainsi que des cartes et des affiches. Restons dans le domaine des « imprimés » et parlons, en ordre principal, des « guides ».

Le premier « guide officiel » des chemins de fer belges n'était

(1) Revue *Nos Vicinaux* de décembre 1963.

nullement comparable aux indicateurs actuels. En fait, il se réduisait à quelques lignes insérées aux pages du journal officiel : le *Moniteur*. C'est ainsi que, en date du 28 avril 1836, celui-ci publiait comme suit, en tête du numéro, les heures de départ de la seule ligne Bruxelles-Anvers qui existait alors :

PARTIE OFFICIELLE
Ministère de l'Intérieur
CHEMIN DE FER

Fixation des heures de départ

Le ministre de l'Intérieur fait connaître qu'à partir du 4 mai prochain, les départs auront lieu sur le chemin de fer aux heures suivantes :

De Bruxelles et d'Anvers
6 ½ heures du matin ;
9 ½ heures du matin ;
11 ½ heures du matin ;
2 ½ heures de relevée ;
4 ½ heures de relevée ;
6 ½ heures du soir.

Les départs auront lieu de Malines, soit pour Bruxelles, soit pour Anvers, au moment du passage des convois en destination pour ces deux villes.

Les voyageurs sont invités à se trouver à la station à Malines trente minutes après les heures fixées pour les départs de Bruxelles ou d'Anvers.

Le ministre de l'Intérieur,
DE THEUX.

Le premier *Guide officiel des Voyageurs sur les Chemins de Fer de Belgique* devait être publié, en 1848, non pas par la direction du rail, mais par un éditeur privé couvert par l'approbation de l'Administration des Chemins de Fer, Postes & Télégraphes. Auparavant, divers ouvrages avaient vu le jour, parmi lesquels un *Guide indispensable du Voyageur* ayant pour auteur Duplessy (1840), un *Atlas pittoresque des Chemins de Fer de la Belgique* par Alphonse Wauters (1840) et un *Itinéraire général topographique et descriptif des Chemins de Fer belges* réalisé par Landoy (1843). Ces différents ouvrages répondaient à une nécessité, la plupart des usagers du rail ne lisant pas le *Moniteur*, qui se bornait à ne renseigner que l'essentiel. Ajoutons que, à partir de 1846, des feuilles volantes, reproduisant les tableaux horaires des diverses lignes du réseau, furent mises à la disposition des usagers.

Les ouvrages édités par des particuliers furent très appréciés par les voyageurs de l'ère héroïque du chemin de fer. Au sujet de l'*Atlas* de Wauters, Pierre Novelier faisait observer : *Nos pères pas pratiques ? Mauvais touristes ? Assis dans leur compartiment,*

ils ouvraient l'atlas, qui leur permettait, à tout instant, de suivre sur un plan le tracé de la ligne empruntée et de voir représentés églises, hôtels de ville, moulins, châteaux, etc., visibles de leur observatoire mouvant... (1). De leur côté, les livres de Duplessy et de Landoy contenaient des descriptions, quelquefois emphatiques, des parties les plus intéressantes du réseau. C'est ainsi que, parlant de la ligne de la Vesdre, ouverte depuis peu à la circulation des trains, Landoy disait : *Nous quittons Liège ; nous allons parcourir la section la plus intéressante des chemins de fer belges ; là, des difficultés insurmontables en apparence ont été vaincues, de profondes vallées ont été comblées, de hautes collines formées du roc le plus dur ont été percées à leur base ; des ponts, gigantesques par leurs proportions, admirables par leurs formes, ont été jetés d'une rive à l'autre des rivières et des torrents, pour laisser passer ces chemins qui laissent loin derrière eux les chaussées romaines, naguère encore objets d'une curieuse et impuissante admiration...*

Mais revenons-en au « guide officiel », né, ainsi que nous l'avons rappelé, en 1848. Ce premier indicateur n'avait que huit pages roses. En 1868, le « guide », qui paraît alors mensuellement, a 112 pages. Son éditeur ayant changé, sa présentation est modifiée en 1869. Pendant deux années, en 1879 et 1880, il devient partiellement bilingue pour redevenir, ensuite, unilingue français. En 1897, il subit une transformation radicale : la couverture est polychrome, décorée des armes et du Lion de Belgique entourés des écussons des neuf provinces. Le volume prend de l'importance : près de 400 pages. En octobre 1909, le guide devient entièrement bilingue. Un essai d'édition unilingue flamand avait été entrepris auparavant mais n'avait pas eu beaucoup d'acheteurs : 12.000, alors que l'édition française liquidait aisément ses 150.000 exemplaires. Pour réagir contre le guide bilingue encombrant, impraticable et désagréable, contre lequel protestent avec énergie la grande masse des voyageurs (2), la Ligue nationale pour la Défense de la Langue française fit paraître un guide commode parce que plus clair et moins volumineux. Par ailleurs, en 1911 et 1912, l'éditeur Dufrane-Friart, de Frameries, sortit des *Horaires abrégés*. La formule a été reprise il y a quelques années par la S.N.C.B., qui, outre ses indicateurs officiels, propose à sa clientèle un fascicule : *Nos meilleurs trains*, présenté sous une couverture d'allure publicitaire, avec dessin et légende : *Hommes d'Affaires, prenez le Train*.

On pourrait parler ici d'autres imprimés, dépliants, tableaux, brochures diverses, qui sont, en quelque sorte, complémentaires à l'indicateur officiel, qui, s'étoffant et s'améliorant d'année en année, est devenu le plus précieux auxiliaire du voyageur.

(A suivre.)

(1) Article *Guides de la Belgique* dans le journal *Le Soir* du 2 avril 1964.

(2) Georges Leroy dans *Les guides horaires des trains en Belgique*, Bulletin officiel du T.C.B. du 15 juin 1914.



L'ÉLEPHANT AU PALAIS

A la demande du comité organisateur de l'exposition « Léopold I^{er} », la maquette de la locomotive *L'Éléphant* est en ce moment exposée dans la cour de Brabant du Palais Royal.

Le 5 mai 1835, *La Flèche*, *Le Stephenson* et *L'Éléphant* quittèrent successivement la gare de l'Allée Verte à Bruxelles vers Malines, mais ce fut *L'Éléphant* qui revint seul vers la capitale en tirant 23 chars à bancs et 7 berlines, ces 30 voitures transportant 900 voyageurs.

L'engin exposé au Palais n'est qu'une maquette en grandeur nature et en bois de l'original, mais elle a déjà une histoire. Construite à Malines pour figurer à l'Exposition de 1935, elle souffrit de la guerre et sortit mal en point du bombardement de l'A.C. Réparée, elle participa depuis lors à différentes expositions. Son transport au Palais posa plusieurs problèmes : il fallut la restaurer, lui fabriquer un cadre résistant, aménager une remorque et construire une voie d'époque, munie de roulettes afin de pouvoir l'amener à son emplacement. Pour éviter le trafic, le voyage eut lieu pendant la nuit. Et c'est ainsi que, frôlant les lignes aériennes du tram, protégé par la police et poursuivi par les projecteurs de la T.V., *L'Éléphant* arriva une belle nuit au Palais Royal.