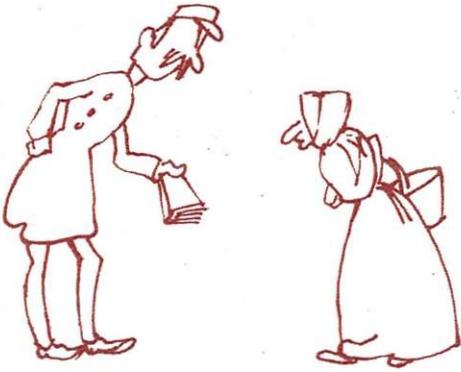




LE GUIDE INDI



Indispensable, madame !

Notre musée des chemins de fer possède quelques-uns des premiers indicateurs de trains, et notamment celui des années 1844-45. L'ouvrage (il en était déjà à sa treizième édition) fut édité par J. Duplessy, qui lui donna ce titre bien balancé : « Le guide indispensable du voyageur sur les chemins de fer de Belgique » (1).

Vous pensez sans doute qu'à pareille époque, l'indicateur des trains devait être maigrichon. Détrompez-vous : il comportait 295 pages !

Après une dédicace cérémonieuse, adressée au Roi, une première partie re-

Saviez-vous qu'à ses débuts, le chemin de fer offrait quatre classes de voiture à sa clientèle : berline, diligence, char à bancs et waggon (*sic*) ? Bien vite pourtant, les berlins furent assimilées aux diligences, et il ne subsista donc que trois classes.

En moins de huit ans, de 1835 à 1842, plus de 14 millions de voyageurs avaient été transportés sur l'ensemble du réseau des chemins de fer de l'Etat (environ 550 kilomètres de voies).

Pour vaincre les hésitations

Il semble cependant que bon nombre de Belges éprouvaient encore quelques



Pour vaincre les hésitations...

craintes à l'égard du nouveau mode de transport ; aussi le guide lançait-il un appel au bon sens de nos ancêtres dans les termes que voici :

Et pourtant, il faut considérer qu'un grand nombre de personnes ont longtemps hésité et hésitent encore à voyager par les chemins de fer, par crainte de dangers, qu'on peut qualifier d'imaginaires, aujourd'hui que cinq ans d'expérience ont prouvé que les dangers étaient bien moindres par cette voie que par les voitures ordinaires. Des chiffres officiels vont le démontrer.

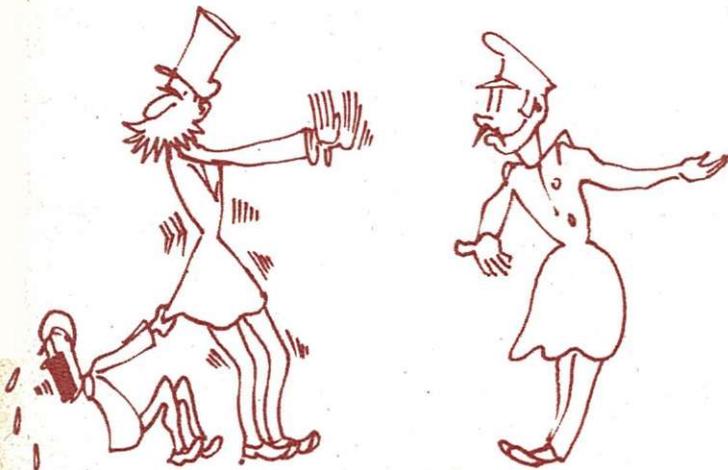
Depuis le 5 mai 1835, date de l'ouverture de la première section du chemin de fer, jusqu'au 1^{er} janvier 1843, 14.450.524 voyageurs ont été transportés ; les locomotives ont parcouru le nombre énorme de 1.257.973 lieues de poste, et les accidents survenus n'ont atteint que 104 personnes.

De ces 104 personnes, 43 ont péri, 61 ont été blessées plus ou moins gravement et ont guéri. Sur ce nombre, il y a eu 31 voyageurs, dont 6 morts et 25 blessés. De 8 personnes atteintes par suite de leur imprudence, en s'obstinant, malgré la défense expresse de l'administration, à vouloir traverser la route ou y circuler lors de l'approche des convois, 7 ont péri presque instantanément.

Enfin, le nombre de 104 que nous avons indiqué se complète par quatre suicidés, qui ont cherché la mort sur les rails et qui ont été ou écrasés ou décapités.

Pour trouver plaisir et sécurité

Le guide était encore indispensable parce qu'il énumérait « les particularités à connaître et les précautions à prendre pour trouver dans les voyages plaisir et sécurité ».



« Quand une halte doit durer moins de cinq minutes, il est imprudent de descendre, pour quelque besoin que ce soit... »

produisait quelques statistiques relatives au développement des routes, aux frais de construction et d'établissement du réseau, au matériel en service et au mouvement des voyageurs depuis 1835.

(1) Guide. — On dit en France : un *indicateur* (et non : un *guide*) des chemins de fer, des téléphones. Simple question d'usage.

Un *guide* = celui qui montre le chemin, un manuel à l'usage des touristes ou un de ces manuels qui contiennent des renseignements pour guider le travail du lecteur : le guide des mères... (J. Hanse).

PENSABLE DE 1844-1845

En voici quelques-unes, écrites dans un style dont on voudra bien noter la clarté, la simplicité et aussi un certain humour, qui n'était peut-être pas recherché.

DEPART. — Un tintement précède immédiatement le départ.

Les convois partant strictement à l'heure indiquée, on ne saurait prendre trop de soins pour arriver à temps.

Dans les stations de passage, l'heure peut n'être pas régulière ; aussi faut-il la devancer.

COUPONS. — Il est imprudent d'étaler sa bourse sur le guichet, et de la remettre ostensiblement dans une poche de paletot ou d'habit, où elle peut être volée.

On s'expose de payer de halte en halte, c'est-à-dire une fois plus cher, si on ne prend pas de coupon au départ.

Pour passer d'une classe de voiture dans la classe immédiatement supérieure, il faut payer, comme supplément, le prix d'un coupon de waggon.

Le voyageur est tenu d'exhiber son coupon avant de monter en voiture, et pendant le trajet.

PLACES. — Monter dans un convoi qui marche, c'est s'exposer au plus grand danger.

On peut éviter en partie la cendre, la poussière, le vent, la pluie, en se plaçant de manière à tourner le dos à la locomotive.

On doit éviter, autant que possible, de passer le bras ou la tête hors des fenêtres de la voiture.

S'il survient un accident, quel qu'il soit, le parti le plus prudent est de rester en place. En sautant à bas du convoi, on augmente les chances de danger.

Il faut éviter de se trouver debout au moment où le convoi se met en marche.

HALTES. — Quand une halte doit durer moins de cinq minutes, il est imprudent de descendre, pour quelque besoin que ce soit.

Aux stations de transbordement, comme Malines, Gand, Courtrai, Landen, Braine-le-Comte, il est bon de demander aux gardes si l'on doit changer de voiture.

ARRIVEE. — Ce n'est qu'une minute après que le convoi est bien arrêté qu'on peut descendre sans danger.

Il faut éviter de mettre les pieds sur le rail.

Les bagages seront remis aux voyageurs dès l'arrivée, en échange du bulletin pris au départ.

Les tarifs

Comme les grands rapides actuels, les trains étaient à nombre limité de places. On fermait les guichets lorsque toutes étaient

louées. Le jour de certaines fêtes, les camelots ne se faisaient pas faute d'en profiter (1)...

Quant aux tarifs officiels, en voici un aperçu :

DISTANCES	DILIGENCE	CHAR A BANCS	WAGGON
De Bruxelles à Anvers	3,25	2,50	1,50
De Bruxelles à Namur	6,50	5,50	3,25
De Bruxelles à Tournai ...	9	7,50	4,50
De Bruxelles à Ostende ...	9,25	7,50	4,50
De Bruxelles à Verviers ...	10	8,50	5,50

Un livre d'histoire et de géographie

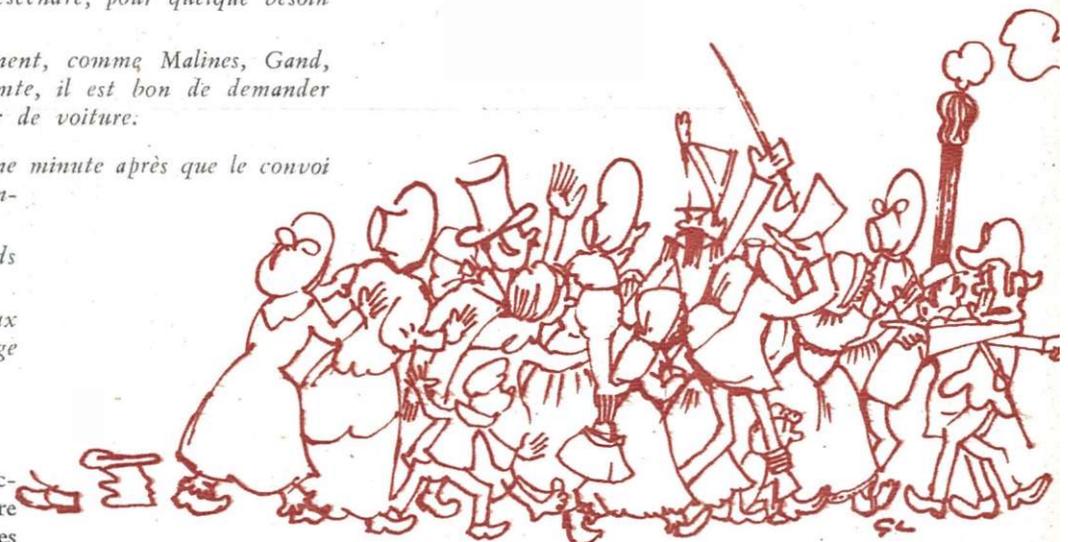
La deuxième partie de l'ouvrage décrivait les villes les plus importantes du pays et donnait une idée de leur passé et de leurs activités industrielles.

Une troisième partie, enfin, contenait des itinéraires descriptifs évoquant ce que les voyageurs pouvaient apercevoir au cours de leurs déplacements : localités, cours d'eau, monuments, églises, travaux d'art...

Pour chaque ville de quelque importance, l'indicateur signalait même les hôtels, les cafés, les restaurants, les bains publics, les arquebusiers, les bazars, les spectacles, les journaux et les principales sociétés!

Tout ceci vous explique que le « guide indispensable » de 1844-45 atteignait le nombre respectable de 295 pages...

(1) N'a-t-on pas vu à Malines, le soir de la kermesse de 1837, se présenter 3.709 voyageurs!



Affluence !