



Louis HYMANS

LE
Chemin de Fer



BRUXELLES

J. LEBEGUE & Co, LIBRAIRES-ÉDITEURS

46, RUE DE LA MADELEINE, 46



LE CHEMIN DE FER

Bruxelles. — Impr. J. JANSSENS, 25, rue des Armuriers.

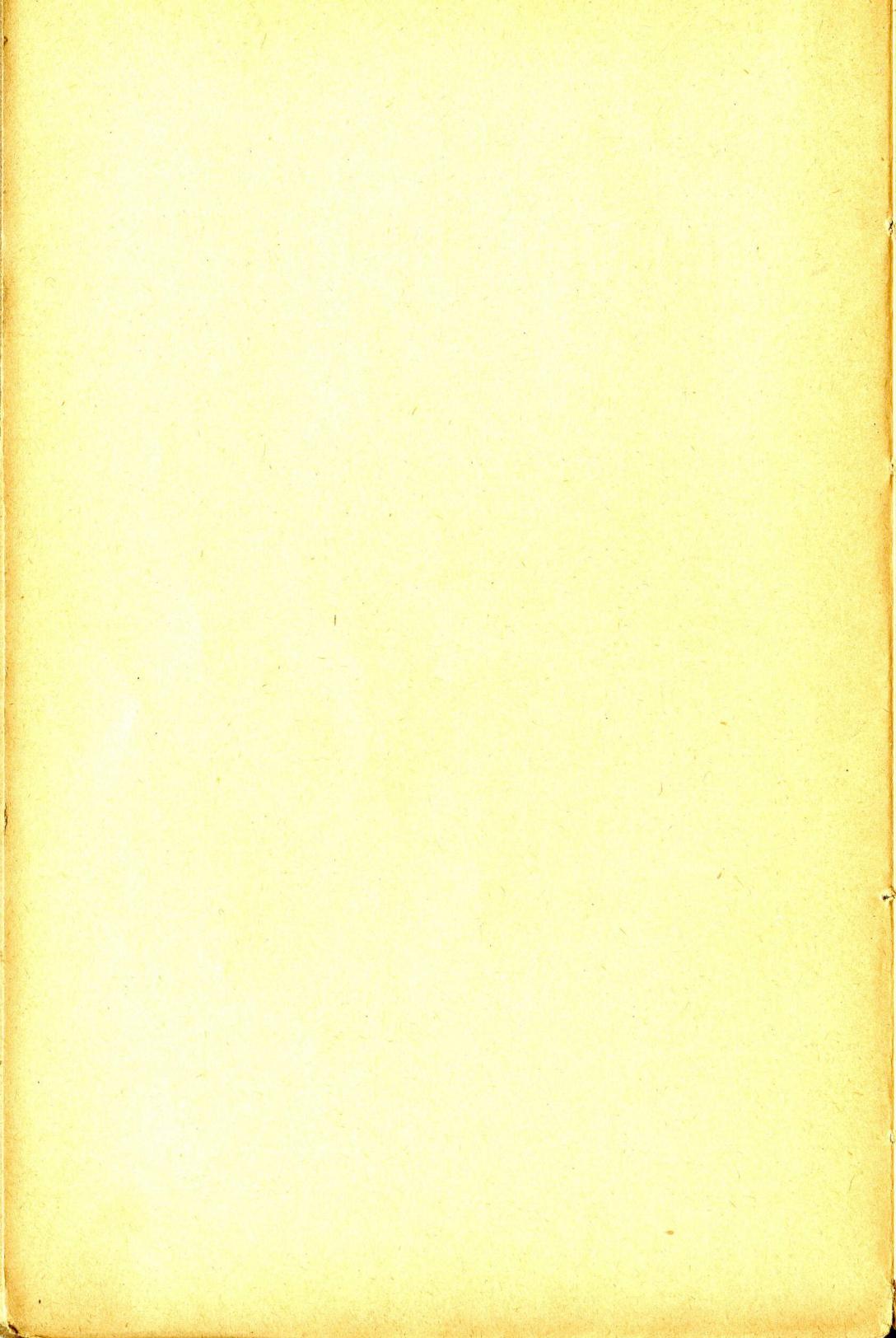
LE
CHEMIN DE FER

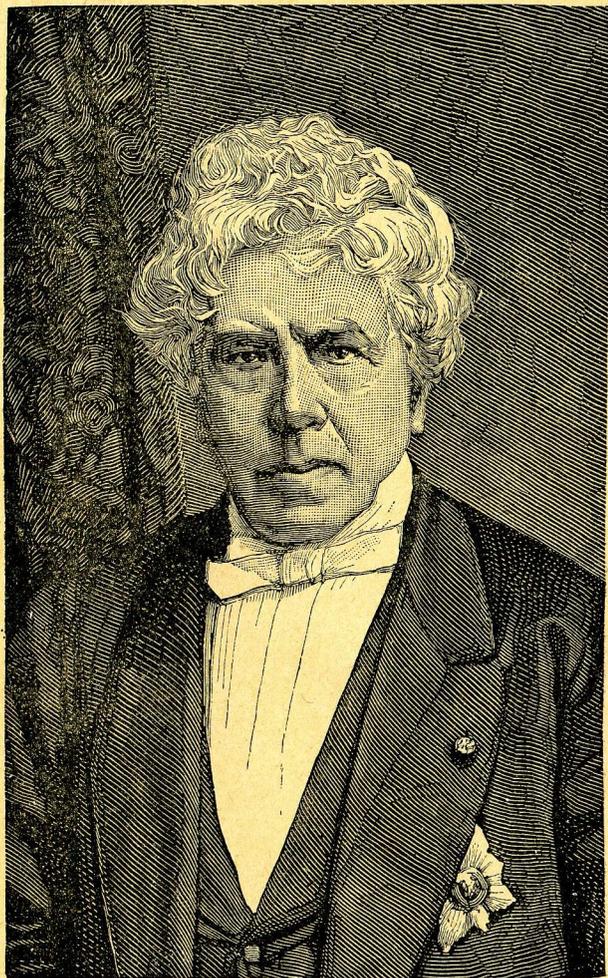
PAR

Louis HYMANS

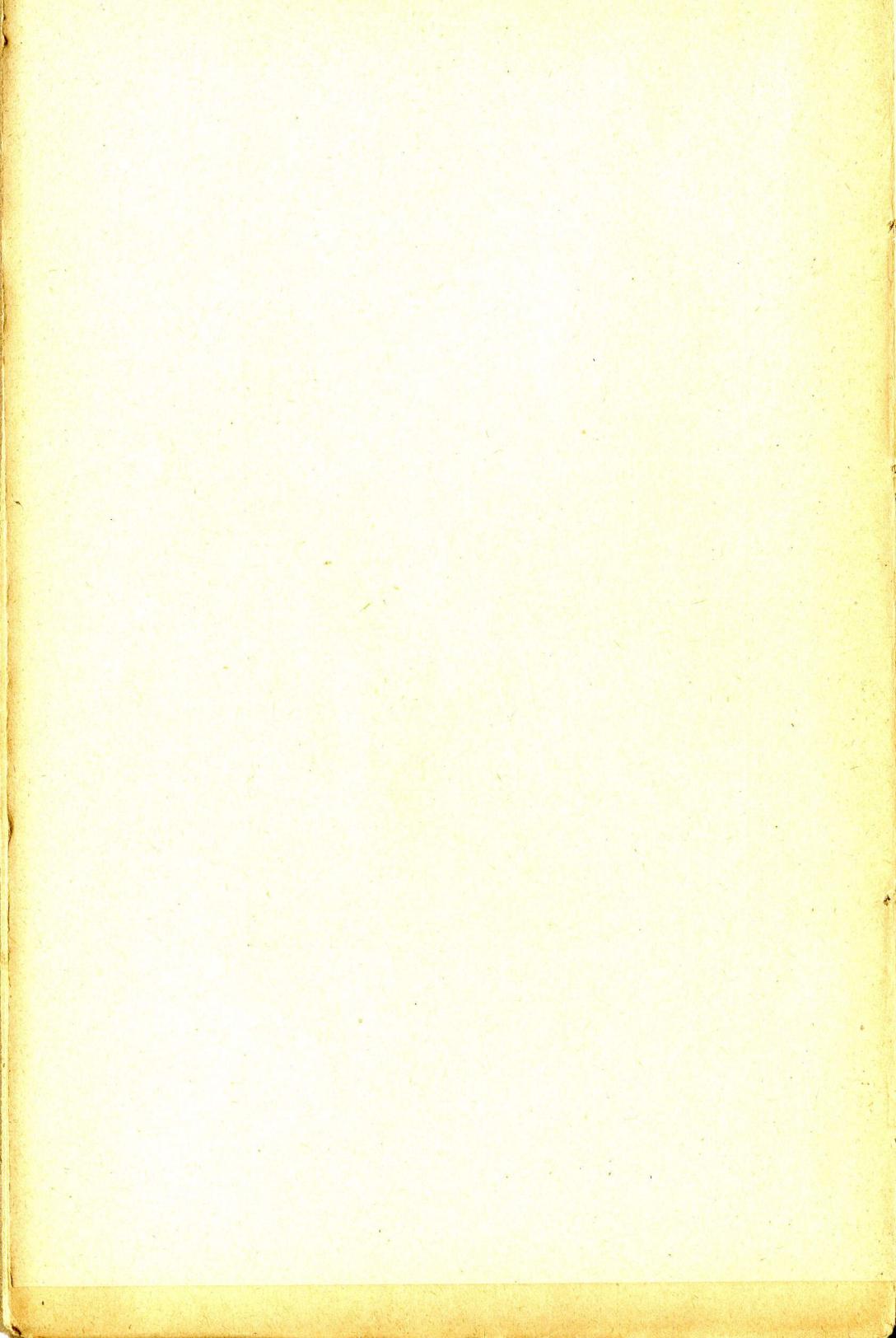


BRUXELLES
J. LEBÈGUE & C^{ie}, LIBRAIRES-ÉDITEURS
46, RUE DE LA MADELEINE, 46





Charles Rogier.





CHAPITRE PREMIER

JE crains d'avoir mal choisi le titre de ce petit livre. — Le chemin de fer proprement dit est vieux comme le monde. — Les Grecs, les Romains, les Égyptiens ont dû le connaître et s'en servir. Tout homme qui a placé sur le sol des madriers parallèles pour faciliter le transport des matériaux peut dire qu'il a inventé le chemin de fer. — La grande et véritable invention du génie humain, le conquérant des temps modernes, c'est le remorqueur, — ce monstre qui franchit les abîmes, qui traverse et gravit les montagnes, qui pénètre partout avec effraction et escalade.

C'est de lui qu'un poète belge a pu dire :

Plus prompt que la parole,
Plus sûr que le regard,
Il parle, il fuit, il vole
Au but fixé par l'art.
Monts, plaines, tout s'efface
Sous son ardent sillon,
Tout s'unit dans l'espace
Et rien n'est horizon.

Marche, puissant athlète, et sous des cieux tranquilles
Par des rubans d'acier va relier les villes,
Fleurs de granit et d'or d'un bouquet enchanté,
Des grands fleuves absents, des rivières lointaines,
Prolonge l'embouchure au sein d'arides plaines,
Surprises tout à coup de leur fertilité,
Et peuple dans ton cours de nobles édifices,
De palais, d'ateliers, de temples et d'hospices
Le sol de la naissante et moderne cité.

Rien n'intimide son audace,
Il marche, il vole, il fuit toujours,
Et fait tournoyer dans l'espace
Les champs, les flots, les airs, les tours.
Il éblouit de son prestige
Le peuple, le savant, le roi,
Et laisse partout le vertige
Assis à côté de l'effroi.

Ah! si nos pères morts se levaient de leur tombe,
S'ils rencontraient un soir la formidable trombe
De flamme et de métal,
Roulant avec fracas à travers la campagne
Comme un roc de volcan lancé d'une montagne
Par un bras infernal,

S'ils voyaient s'avancer, sous un ciel morne et sombre,
Le monstrueux dragon éclairant au loin l'ombre
 De ses yeux rouges et sanglants,
Et par groupes confus, aux abords de nos villes
Des hommes noirs armés tous de torches mobiles
 Accourus à ses cris sifflants :
Semblables, dans leur trouble, à ces guerriers sauvages
Qui, devant le canon, tonnant sur leurs rivages
 Pour la première fois,
S'enfuyaient l'arc en main, sur d'agiles gondoles,
Pour chercher un refuge au pied de leurs idoles,
 Sous la voûte des bois,
Peut-être à cet aspect, tout tremblants de surprise,
Iraient-ils s'enfermer dans quelque obscure église,
 S'y mettre en oraison,
Et penchés vers un prêtre armé de l'anathème
Invoquer sa puissance et conjurer Dieu même
 De chasser le démon (1)!

Il y a soixante ans que ces vers ont été publiés. Le chemin de fer était alors dans son enfance, et ses destinées n'ont pas démenti la parole du poète, qui était prophète en même temps.

L'Europe compte aujourd'hui 256 millions de mètres de voies ferrées, la Belgique en a plus de 5 millions et demi pour sa part. Or, la longueur du méridien terrestre est de 40 mil-

(1) Le *Remorqueur*, poème par Th. Weustenraad, Bruxelles, 1842.

lions de mètres. Nos locomotives parcourent donc, sans dépasser nos étroites frontières, le huitième de ce colossal espace et sur ces 5 millions et demi de mètres circulent plus de 40,000 voitures de toute espèce remorquant et transportant chaque année 40 millions d'individus et plus de 17 milliards de kilogrammes de marchandises.

Les nouvelles inventions s'acclimatent aujourd'hui avec une phénoménale rapidité, et quand on a sous les yeux de tels chiffres, on a peine à s'imaginer qu'il y a soixante-huit ans ce moyen de transport était totalement inconnu de nos populations.

Nous allons remonter à soixante-huit ans en arrière et prendre au berceau ce grand vainqueur des nations.

Note de l'éditeur. — L'Amérique possède 334 millions de mètres de voies ferrées.



CHAPITRE II

LE 26 avril 1835 avait lieu au palais de Bruxelles le baptême de S. A. R. Léopold-Louis-Philippe-Marie-Victor, prince royal, devenu le roi Léopold II, dont la naissance fut saluée comme un gage d'espérance et de sécurité pour la Belgique. Le même jour, le *Moniteur belge* annonçait pour le dimanche 5 mai, à midi, l'inauguration solennelle du chemin de fer de Bruxelles à Malines.

« Une tente pavoisée aux couleurs nationales, disait le programme officiel, sera placée à la station de Bruxelles pour recevoir les personnes invitées.

» Des salves d'artillerie annonceront le départ de Bruxelles, le passage à Vilvorde et l'arrivée à Malines.

» Au premier coup de canon, le cortège se mettra en marche dans l'ordre suivant :

» 1° La *Flèche*, remorquant sept voitures ;

» 2° Le *Stephenson*, remorquant également sept voitures ;

» 3° L'*Eléphant*, remorquant seize chars, dont neuf enguirlandés de bannières aux armes des provinces.

» Chaque convoi sera précédé d'un corps de musique.

» Un feu d'artifice sera tiré dans la soirée. »

En même temps les journaux apprenaient au public que quelques jeunes patriotes, appartenant aux familles les plus distinguées de la capitale, se proposaient de célébrer l'ouverture du chemin de fer par un bal. MM. de Wykerslooth, d'Hooghvorst, de Rodes, de Grimberghe, de Godin, de Villers et de Liedekerke avaient organisé cette fête, qui devait avoir lieu au Waux-Hall, et à laquelle ils avaient invité le corps diplomatique.

Le 4 mai, veille de la solennité, le journal officiel publiait la note suivante, qui trahissait certaines inquiétudes ayant cours dans la population laborieuse et parmi les personnes invitées à la cérémonie :

« Toutes les précautions dictées par une expérience acquise dans les pays où les chemins de fer sont en activité ont été prises pour qu'aucun accident ne puisse entraver la marche du convoi. D'ailleurs, afin de rassurer complètement les personnes auxquelles la rapidité des remorqueurs aurait pu faire concevoir quelque inquiétude, les wagons mettront une heure environ, le jour de l'inauguration, pour faire le trajet de Bruxelles à Malines, bien que ce trajet puisse être parcouru en 18 à 20 minutes, à raison de 12 lieues à l'heure.

» On a saisi l'occasion de la prochaine ouverture du chemin de fer pour répandre parmi les classes laborieuses les opinions les plus fausses ; on a cherché à faire naître chez les ouvriers la crainte que l'établissement de cette nouvelle voie de communication n'ôtât à plusieurs d'entre eux leurs moyens d'existence ;

mais ces bruits ridicules n'ont obtenu et n'obtiendront aucun crédit auprès des ouvriers, qui n'ignorent pas que plus le commerce et l'industrie prennent de développement, plus ils sont assurés de trouver du travail. — Loin de léser les ouvriers dans leurs moyens d'existence, l'établissement de la route de fer, en activant le mouvement commercial, ne peut manquer de leur fournir plus d'occasions d'employer leurs bras. C'est ce que le sens commun et l'expérience ont depuis longtemps établi dans des circonstances semblables. — C'est ce qui sera heureusement et bientôt prouvé chez nous. »

Pour que l'on se crût obligé d'apaiser ces craintes, apparemment elles étaient plus sérieuses qu'on ne voulait et que — dans le langage officiel — on ne pouvait l'avouer.

Le chemin de fer, tel qu'on l'avait décrété, comptait du reste des ennemis ailleurs que dans les classes ignorantes, et un membre de la Chambre des représentants, dont le nom figure avec quelque honneur dans nos *Annales parlementaires*, écrivait au comte de Theux, ministre de l'intérieur, cette lettre curieuse :

« *Monsieur le ministre,*

» J'ai l'honneur de vous renvoyer les deux cartes d'invitation que vous avez bien voulu me remettre pour assister à l'inauguration du chemin de fer, décidé que je suis à ne me servir ni de l'une ni de l'autre.

» Ma conviction sur le mode vicieux d'exécution des travaux publics par le gouvernement n'ayant point changé depuis la loi du 1^{er} mai 1834, je veux au moins protester par mon absence contre la fausse voie dans laquelle le gouvernement s'est engagé.

» *Signé* : FRISON,

» Député de Charleroi. »

En dépit des plus sinistres pronostics, la fête eut lieu au jour indiqué, et par un temps splendide. Comme M. Bourson l'a raconté dans *l'Illustration nationale*, une petite pluie, la veille, avait abattu la poussière ; le ciel était d'un bleu méridional, le soleil semblait avoir mis en réserve ses plus magnifiques rayons pour glorifier cette journée.

» Depuis sept heures du matin tout Bruxelles était sur pied, se dirigeant vers l'Allée-Verte... »

Mais j'interromps ce récit pour en donner un autre, publié par le *Mémorial belge* le lendemain, sous forme d'une *Lettre au rédacteur*, et qui traduit les impressions toutes fraîches d'un témoin oculaire — d'un admirateur naïf et ému de cette inauguration de la plus glorieuse entreprise éclosée sur notre sol.

Mon cher ami,

C'était hier le grand jour — le jour faste pour la Belgique. — C'était le mardi 5 mai que devait être inauguré le chemin de fer, par le voyage de trois *steam engines* et de 30 voitures.

Possesseur fortuné d'une carte d'invitation que je devais à mes importunités auprès des puissances, je pénétrai dans l'enceinte réservée bien avant l'heure fixée pour le départ et contemplai d'un œil curieux les préparatifs de la cérémonie.

Vous qui n'avez pas vu le chemin de fer,

vous vous en faites sans doute une idée fort éloignée de la réalité; un chemin de fer, à la première vue, ce n'est presque rien; de grosses billes de bois de chêne sont placées de champ, à un pied de distance l'une de l'autre et transversalement à la direction de la route; sur ces billes reposent deux bandes de fer qui les coupent à angles droits, et dont la base en quelque sorte pédiculée supporte un sommet saillant qui la déborde des deux côtés; ces bandes sont fixées sur les billes de distance en distance, au moyen de vis et de coussinets; voilà en deux mots la description de ces chemins de fer dont on parle tant, et qui sont en train d'opérer une révolution dans le commerce et peut-être dans la politique des deux mondes. A petites causes, grands effets.

Les 30 voitures étaient divisées en 3 files, car, à la station, le chemin est triple et se compose de 6 bandes de fer, 2 médianes et 4 latérales. Celles-ci ne suivent pas dans le trajet une ligne parallèle aux deux premières, mais l'écartement qui les en sépare diminue progressivement sur leur longueur; de telle sorte que les 3 files de voitures, parties succes-

sivement de points différents, arrivent l'une après l'autre sur les bandes médianes, qui forment le chemin de fer normal. La file du milieu appartenait à l'*Éléphant*, gros remorqueur destiné à traîner 16 voitures; la file de gauche était à la *Flèche*, celle de droite au *Stephenson*; ces deux remorqueurs avaient chacun 7 voitures à conduire.

La *Flèche* avait à sa disposition des wagons couverts et non couverts. Les fonctionnaires de l'ordre civil et judiciaire, les officiers généraux, les personnages importants y avaient droit d'entrée, moyennant une carte bleue.

Les voitures traînées par le *Stephenson* étaient de différentes structures; on y voyait de très élégantes berlines, de très commodes diligences, des chars à bancs très *confortables*, dans lesquels devaient s'entasser pêle-mêle les ministres, les membres du corps diplomatique, les sénateurs et les représentants. Les seize voitures de l'*Éléphant* se composaient de wagons couverts et non couverts pour les invités sans fonctions, pour les amateurs qui avaient sollicité des cartes jaunes, au moyen

desquelles il était permis d'y prendre place sur un des cinq bancs transversaux.

Chaque banc pouvait contenir 6 personnes, quelques-uns en contenaient jusqu'à 8 ; je ne fais pas mention de celles qui se tenaient debout. Le total des *hardis Argonautes* se montait en chiffre rond à 900. C'est l'équipage d'une jolie frégate. Maintenant, comme accessoire à ce spectacle, il faut que je vous parle de la foule immense qui était venue le contempler. Il y avait du monde à profusion ; l'Allée-Verte regorgeait de voitures, de cavaliers et de piétons, les curieux s'étaient jetés sur toutes les avenues, on les voyait amoncelés sur les arbres, aux fenêtres, sur les toits ; jamais, je crois, pareille fourmilière ne s'était mise en mouvement autour de Bruxelles ; toute la ville s'était donné rendez-vous à la campagne, et un plaisant faisait observer avec raison qu'il était à craindre que les républicains ne saisissent ce moment pour s'emparer de la capitale. Heureusement pour nous, gens du juste milieu, les républicains faisaient alors comme les autres : ils regardaient.

Peu à peu les invités arrivèrent, les uns

parés de leurs habits militaires, les autres en tenue d'étiquette bourgeoise, les dames en riche et élégante parure, car chacun voulait mettre du sien dans cette solennité. Chacun monta dans la voiture indiquée par sa carte respective. Par une fraude dont je m'applaudis, je pris place sur un des wagons de la *Flèche*. En bonne justice, j'aurais dû me faire remorquer par l'*Éléphant*, — ma carte jaune m'y renvoyait, — mais je savais que la *Flèche* partait la première, que c'était elle qui inaugurerait véritablement le chemin de fer, qu'elle allait enfin, comme la *Pinta* de l'escadrille du grand Christophe, explorer des parages inconnus — l'inconnu c'était Malines! — et ouvrir le passage vers un nouveau monde.

C'était plus qu'il ne m'en fallait pour vouloir la suivre. Bien plus encore, sur le wagon dont je pris possession par voie de frauduleuse conquête était assis un de ces hommes dont le puissant génie est sans cesse excité par le désir de faire de grandes choses, un de ces hommes qui emploient toute leur vie à féconder une idée heureuse et à y chercher des applications utiles à l'humanité. C'était le créateur

du chemin de fer de Manchester à Liverpool, M. Stephenson, modestement confondu parmi les voyageurs du n^o 9. Faire le voyage avec un tel homme, c'était un bonheur de plus. Je lui adressai la parole, mais M. Stephenson ne sachant pas un mot de français, je ramassai dans ma mémoire et balbutiai quelques mots anglais en façon de compliment à mon célèbre voisin, qui me remercia avec une politesse froide et réservée.

Notre brève conversation fut interrompue par les fanfares militaires qui annonçaient l'arrivée du Roi. Le Roi, accueilli par de vives acclamations, parcourut l'enceinte et parut vivement intéressé par le beau spectacle qui s'offrait à ses regards. Ses traits rayonnaient de satisfaction et quand un ministre étranger lui dit : « Sire, auriez-vous pu croire, lorsqu'il y a quatre ans, vous vîntes vous asseoir sur le trône de la Belgique, qu'en un espace de temps aussi court s'opéreraient de telles merveilles? » le Roi manifesta par sa contenance toute la satisfaction qu'il éprouvait et le juste orgueil dont son cœur était animé.

Les trois remorqueurs arrivés de Vilvorde

en marchant d'avant en arrière vinrent se placer au-devant de leurs voitures. Enfin le canon se fit entendre, et la *Flèche*, prenant les devants, glissa sur les rails. Vous l'avouerez-vous? le moment du départ me produisit un indicible effet. La beauté du spectacle, cette idée de la puissance que le génie de l'homme a conquise sur les éléments, l'heureux avenir que cette entreprise promet à l'industrie et au commerce de la patrie, la gloire qui doit rejaillir sur la Belgique pour avoir été la première nation du continent à exécuter une œuvre aussi belle, je ne sais quelles nobles et grandes pensées bouillonnèrent alors dans mon cerveau, mais je me sentais suffoqué. Ma poitrine était haletante et serrée, je sanglotai et d'abondantes larmes ruisselèrent de mes yeux. Si mes compagnons de voyage m'avaient observé, ils auraient ri peut-être de mon enthousiasme d'enfant. Quant à M. Stephenson, il ne rit pas, il avait compris, et lorsque je lui secouai vivement la main en laissant échapper ces mots : « *wonderful* » « *prodigious!* » il me répondit : « Pendant vingt longues années, j'ai eu à lutter contre

tout ce que l'Angleterre offrait de plus considérable et de plus intelligent, j'ai été bafoué, raillé, tympanisé, et vous voyez, ajouta-t-il avec ce ton de simplicité d'un homme de génie habitué maintenant aux triomphes et en me montrant la foule immense qui saluait notre passage de ses acclamations, vous voyez où cela en est venu. » Je lui serrai la main de nouveau.

Nous allions vite alors, mais non de cette vitesse fabuleuse que l'on dit se réaliser sur les chemins de fer anglais; les soldats qui nous présentaient les armes, les spectateurs placés sur les deux côtés de la route, à peine aperçus par nous, étaient déjà bien loin en arrière. Cependant ce n'était pas encore là ce que nous espérions ou plutôt ce que nous aurions voulu, car nous savions que, pour ne pas jeter de l'inquiétude parmi les voyageurs non habitués à ce mode de transport, la route se faisait en 60 minutes. Quatre lieues en une heure, c'était déjà fort bien; mais M. De Ridder, commandant de notre équipage, l'un des ingénieurs qui ont tracé la route et dirigé l'exécution des travaux, permit sans doute au

conducteur d'augmenter la force de traction de la machine. Alors, et pendant quelques minutes, nous allâmes comme le vent. Nous avions à peine le temps de jeter nos regards sur les arbres et les maisons, tout fuyait et disparaissait avec la rapidité de l'éclair. Quant aux curieux qui bordaient la route, il était impossible de les distinguer entre eux, de les individualiser, c'était comme un seul corps d'homme et de femme, immense en longueur, qui n'offrait ni lacune, ni intervalle, tant était grande la rapidité de notre course. Je compris alors toute la puissance du moteur. Si, selon l'ingénieuse idée de Pascal, les rivières sont des chemins qui marchent, les routes en fer sont des chemins qui volent à tire-d'aile.

Du train dont nous allions, il nous eût presque suffi de 20 minutes pour parcourir toute la route, si la célérité de notre course eût toujours été égale à ce qu'elle fut pendant ces quelques moments, et notez que rien ne s'opposait à ce qu'elle fût toujours ainsi, sinon le désir de ne pas inquiéter les voyageurs; mais je vous assure que personne ici n'avait la moindre inquiétude; bien au contraire. Nous

aurions tous voulu que le mouvement eût été toujours aussi rapide. C'est un plaisir sans égal que d'être emporté dans l'espace. Oh ! que Napoléon eût aimé les chemins de fer, lui qui se plaignait toujours de la lenteur de ses plus impétueux coursiers !

Voyez un peu comme la civilisation marche. Qué dis-je ? Elle marchait autrefois, elle court aujourd'hui. En 1789, les messageries dont nos pères ont encore mémoire, ces machines lourdes et mal construites parcouraient en 24 heures une distance de... 15 lieues de poste. En 1810, établies sur un meilleur modèle, elles avaient doublé de vitesse. La science vint plus tard au secours de l'industrie, et en 1815 les diligences firent 40 lieues en 24 heures ; enfin, en 1827, et depuis cette époque elles n'ont pas réalisé une plus grande vitesse, leur marche a été de 57 lieues $1/2$ dans le même espace de temps ; et maintenant, au moyen des chemins de fer et des ingénieuses locomotives, on peut faire en 24 heures... 196 lieues. Même encore, pour peu que les machines aient de puissance, que le tracé du chemin évite les pentes et surmonte quelques

autres difficultés, la vitesse peut être de 288 LIEUES EN 24 HEURES (1). Résultat miraculeux ! Voilà pour l'économie de temps ; mais pour l'autre économie, celle qui concerne l'argent que l'on sème sur la route, il y a gain aussi, comme les exemples suivants nous le feront voir. En 89, les voyageurs payaient *un franc* par lieue ; en 1815, le prix était de *75 centimes* ; en 1827, de *55* ; il est de *20 centimes* par les wagons. Ainsi donc un voyage de 196 lieues, qui aurait coûté en 1789 *196 francs*, et en 1827 *107 francs*, coûterait aujourd'hui par les wagons, si l'on s'en tenait au prix habituel, 39 francs 20 centimes, avec lesquels vous auriez fait 40 lieues en 1789. Vous en feriez 156 de plus sur les routes en fer pour le même prix. Et puis, après cela, n'iez le progrès !

A quelque distance de Malines, notre conducteur diminua la force de traction de la machine à vapeur, sans doute pour se confor-

(1) Les trains rapides de Paris à Marseille parcoururent les 802 kilomètres en 12 1/4 heures, soit environ 315 lieues par 24 heures.

mer aux ordres qu'il avait reçus, mais ce fut à notre grand déplaisir. Nous goûtions fort cette façon d'aller, et, comme je vous l'ai déjà dit, personne ne se sentait agité par la moindre inquiétude. Nous avions foi dans l'œuvre de nos jeunes et savants ingénieurs : il n'y a pas de place pour la crainte là où règne l'enthousiasme, et nous étions tous aussi tranquilles que paraissait l'être M. Stephenson lui-même. J'ai rarement rencontré de figure plus calme et plus belle que celle de cet ingénieur célèbre ; c'est celle du génie en patiente méditation, et, comme nous le faisait observer un compagnon de voyage, homme d'un rare talent et qui tient un rang élevé parmi nos ingénieurs, il n'y a que de pareilles figures qui puissent enfanter de pareils prodiges. Quand on pense aux déceptions nombreuses que M. Stephenson a dû subir, aux dégoûts qui l'ont abreuvé, aux sarcasmes dont il a été poursuivi pendant sa laborieuse carrière, il faut reconnaître avec Buffon, sinon que la patience est le génie, du moins qu'ils sont inséparables.

M. Stephenson est âgé de 60 ans environ, sa taille est au-dessus de la moyenne, il est

frais et dispos. Son visage offre le type de la physionomie anglaise, son front est haut et droit, ses yeux ouverts et bien fendus, ses cheveux, taillés courts, sont d'un gris argent. Son extérieur témoigne beaucoup de simplicité de manières et de goût. Il paraissait fort sensible aux attentions et aux compliments affectueux dont il a été l'objet pendant la route!

Je reprends l'histoire de mon voyage. Arrivés près de Malines, nous descendîmes de voiture et vîmes bientôt arriver le *Stephenson* d'abord et l'*Eléphant*. Puis, nous nous rendîmes auprès de la colonne milliaire initiale.

Une vaste tente était dressée à quelque distance. A l'est de la colonne s'élevait un mât surmonté du drapeau prussien; au sud flottait le drapeau tricolore français; à l'ouest, le drapeau anglais. C'était l'indication des trois routes qui doivent partir de ce point central et aller rejoindre ces trois pays. Les ministres, le corps diplomatique, les deux ingénieurs qui ont dirigé l'exécution des travaux, MM. *De Ridder* et *Simons*, se rendirent auprès de la colonne, et là se fit la cérémonie de la pose des médailles.

Le discours prononcé par M. de Theux fut fort bien accueilli. Il est écrit sans emphase, sans prétention et dit tout juste ce qu'il fallait dire.

Après la cérémonie du vin d'honneur, à laquelle j'aurais bien voulu prendre part, nous retournâmes à nos voitures, qui avaient été toutes remorquées par l'*Eléphant*. Cette locomotive puissante était de taille à nous reconduire tous à Bruxelles, mais il s'était fait pendant la cérémonie une trop grande déperdition de vapeur, si bien que le conducteur s'aperçut à quelque distance de Malines qu'il en restait tout juste assez pour nous reconduire à Vilvorde. Nous fûmes un moment fort désappointés. Une des diligences *Van Gend* s'était montrée à notre départ fort en arrière de nous sur la route ordinaire ; elle gagnait du chemin sur l'*Eléphant*, retardé dans sa marche, et finit par le dépasser. Ceci rabattit quelque peu notre orgueil, et nous devons nous résigner à l'affront de voir une vile diligence arriver à Bruxelles avant notre brillant cortège, lorsque l'*Eléphant* qui avait soif, disait-on, nous quitta pour aller boire à Vilvorde. Toute la caravane

attendit de 10 à 12 minutes la locomotive, qui nous reprit en marchant d'avant en arrière et partit avec rapidité pour réparer le temps perdu, de telle sorte que nous reprîmes l'avantage sur la diligence et la laissâmes bien loin derrière nous. Je ne sais ce qui était advenu aux personnes que la curiosité avait attirées sur la route, mais nous les avons toutes retrouvées aux mêmes endroits, dans les mêmes attitudes, comme si elles avaient été pétrifiées sur place, et cela depuis Malines jusqu'à Bruxelles. La foule avait encore augmenté dans les environs de l'Allée-Verte. A 5 heures $\frac{3}{4}$ nous mîmes pied à terre, aussi joyeux que les compagnons de Christophe Colomb quand ils foulèrent le sol de l'Espagne après avoir découvert un monde nouveau.

Je vous ai à peine parlé de nos ingénieurs, MM. *Simons* et *De Ridder*, ces deux bons jeunes gens qui ont mis en commun leur savoir, leur zèle, leur activité pour exécuter cette route, et qui ont si bien réussi. Vous jugez des peines qu'ils se sont données, des sentiments qui les agitaient pendant toute la durée de la cérémonie. Douze mois de travaux assidus ont

été couronnés par un beau succès, nous les en félicitons du fond du cœur. Absorbés par une seule idée, ils n'ont eu ni paix ni trêve qu'ils ne l'aient réalisée. *Sic ilur ad astra*, c'est ainsi qu'on devient ingénieur en chef de 2^e classe. Je vous prie de croire que je n'ai pas pris cette traduction dans l'*Enéide* de Barthélemy, mais tout bonnement dans le *Moniteur belge*, très peu poétique de sa nature.

Le roi Guillaume n'aura pas dû être enchanté de la solennité du 5 mai. Quelqu'un faisait la remarque que le roi de Hollande n'avait pas d'adversaires plus hostiles à sa politique que les trois machines à vapeur et MM. Simons et De Ridder. Ceci est assez vrai au fond; mais s'il lui plaisait un jour de devenir raisonnable, ces ennemis-là pourraient devenir les meilleurs de ses amis; il s'agit de bien voir la chose. Espérons qu'il ne tardera pas à ouvrir les yeux.

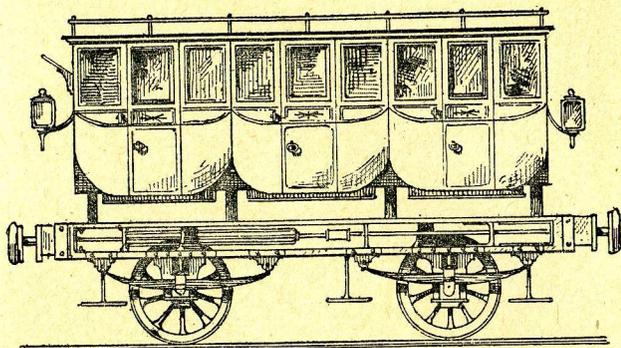
Votre ami,
(Signé) X.



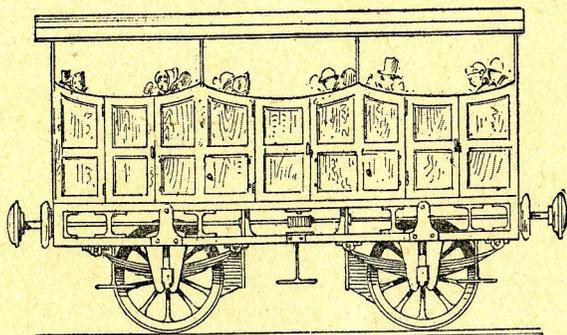
CHAPITRE III

VOILA un récit sincère, aimable, reconnaissant. — Mais l'esprit frondeur de la presse reprend bientôt ses droits. — Le 30 avril, on avait publié le tarif des voyageurs entre Bruxelles et Malines. Les prix étaient de fr. 1.50 pour les diligences ordinaires (1^{re} classe), de 1 franc pour les chars à bancs couverts (2^e classe), de 50 cent. pour les chars à bancs non couverts (3^e classe) et de fr. 2.50 pour les berlins : une sorte de 1^{re} classe *extra*. — Pour les voitures ordinaires, c'était moins qu'aujourd'hui. Mais on trouva que c'était trop.

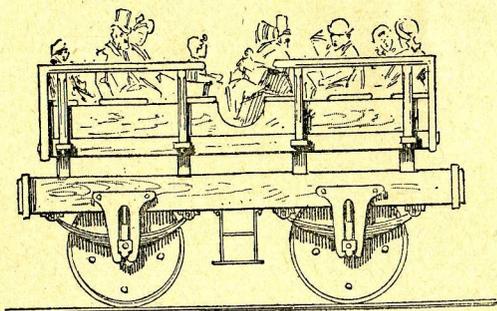
Quelques jours à peine s'étaient écoulés



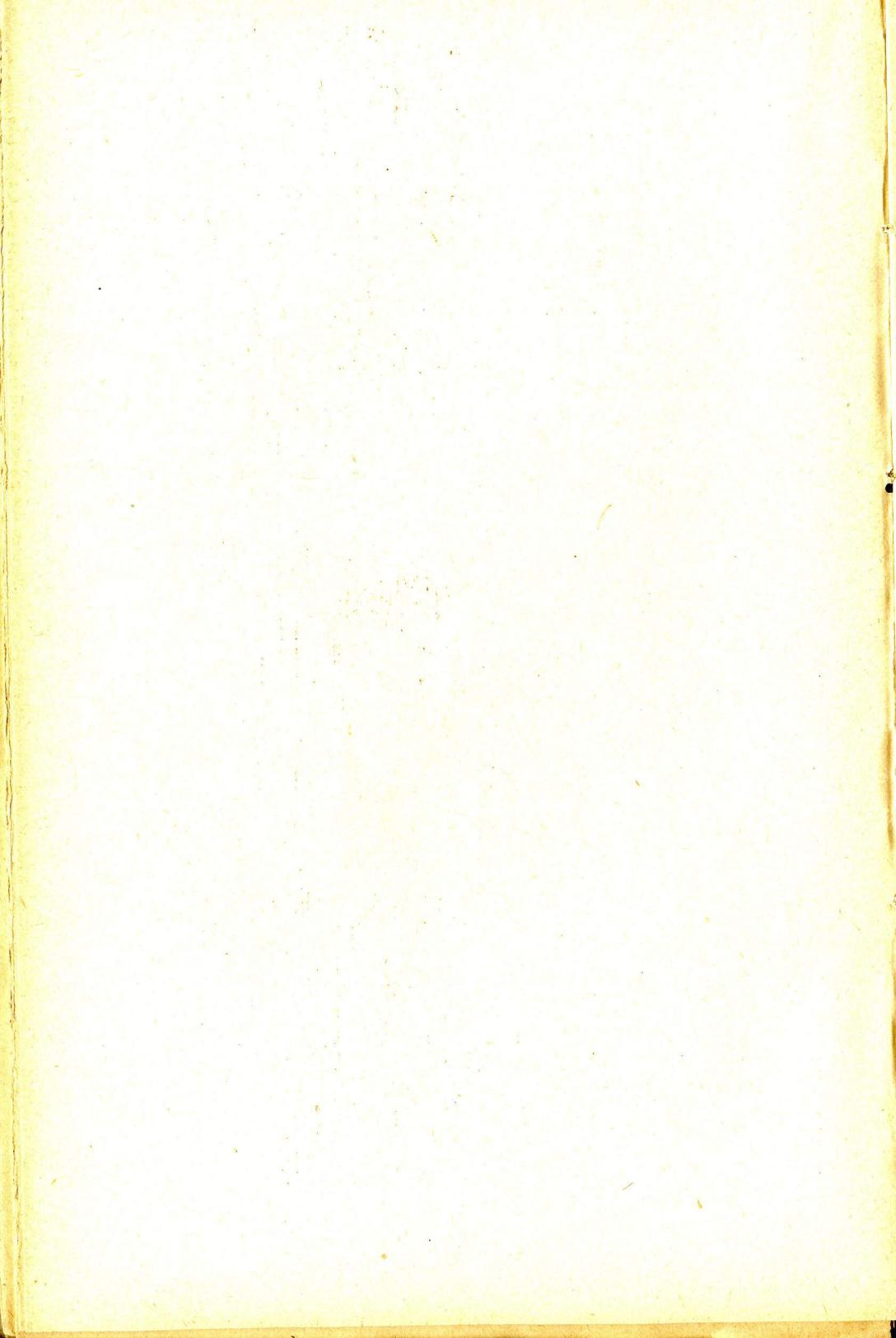
Diligence (voiture de première classe).



Char à bancs couvert (voiture de deuxième classe).



Char à bancs découvert (voiture de troisième classe).



depuis l'inauguration, que les journaux furent remplis de plaintes au sujet du service. On critiquait le petit nombre des départs, la difficulté de se procurer des places au bureau, où l'on se battait pour avoir des billets, l'incertitude des voyageurs de trouver des places à Malines pour le retour, ce qui les obligeait à prendre la diligence pour revenir. On critiquait aussi le cahotement des voitures et leur détestable aménagement. Les voyageurs, entassés dans un espace trop étroit, se demandaient comment on s'y prendrait le jour où il faudrait entreprendre de longs voyages, au lieu d'une excursion d'une heure.

Les voitures de seconde classe, appelées *chars à bancs*, n'étaient fermées que par des rideaux de toile, de manière à laisser les voyageurs exposés à toutes les intempéries de la mauvaise saison; enfin dans les troisièmes, entièrement découvertes, on grillait au soleil, en attendant qu'on fût trempé par la pluie.

Le *Moniteur* fut obligé de reprendre la parole.

Il dit que la prudence exigeait, dans les commencements d'une semblable exploitation, des

précautions incompatibles avec des voyages trop fréquents; qu'il serait permis désormais de retenir les places 48 heures d'avance; que le cahotement des wagons était le résultat de la construction récente de la route, et qu'il deviendrait moins sensible à mesure que les terrassements s'affermiraient; que les voitures de 1^{re} et de 2^e classe étaient exactement conformes au modèle adopté en Angleterre, et pour le reste « au moins aussi commodes que celles qui circulaient sur les routes ordinaires. »

Voilà quel fut en Belgique le début de cette colossale entreprise de l'exploitation des voies ferrées. Je vais ajouter encore un détail typique.

Quelques jours après l'inauguration du service, la locomotive *la Flèche*, étant arrivée à la dernière maisonnette traversant la chaussée de Laeken, s'arrêta faute d'eau. Elle remorquait une diligence, deux chars à bancs et cinq wagons. Les voyageurs furent obligés de descendre, mais quand le remorqueur eut été détaché des wagons, ils s'empressèrent de le pousser jusqu'à la station de l'Allée-Verte. On

ne ferait probablement pas de même aujourd'hui.

Il y a là un indice de gaité, de bonne humeur, qui en dit plus long que bien des phrases sur la naissante popularité du chemin de fer, que nos populations flamandes, dans leur vocabulaire naïf, appelaient le *Jan Vapeur*.

L'étonnement des uns, l'émotion et la curiosité des autres, les batailles au guichet, les spéculations sur les coupons, n'ont rien de bien extraordinaire, et les mêmes incidents se produisent à l'origine de toute entreprise nouvelle.

Il y a des années, en 1875, quand fut inauguré en Suisse le chemin de fer du Rigi, j'ai assisté à la répétition de tous les incidents que je viens de noter.

Les voyageurs arrivaient en bateau à vapeur de Lucerne ou de Fluelen à la station de Vitznau. Déjà, sur le bateau, des spéculateurs vendaient des billets avec prime, à l'effet de dispenser les voyageurs de faire queue au guichet. Au débarcadère c'était une véritable bousculade, qui faisait la joie des *pick-pockets*.

Au guichet, nouvelle cohue, nouvelle bande de spéculateurs offrant, moyennant une prime, des billets dont les acheteurs étaient fort déçus quand ils trouvaient les wagons remplis et les places prises. — C'étaient ensuite des étonnements naïfs, exprimés dans toutes les langues de l'univers, en présence de la crémaillère qui occupait le milieu de la voie et de la roue dentée de la locomotive avec sa chaudière verticale.

Un jour le hasard me fit faire ce voyage, qu'on ne se lasse pas d'entreprendre à cause de la splendeur du spectacle que l'on découvre au sommet, avec S. M. don Pedro, le savant et libéral empereur du Brésil. Quand il arriva à l'embarcadère, accompagné de l'éminent ingénieur à qui l'on doit l'idée et l'exécution de cette ingénieuse entreprise, les employés de la compagnie vinrent placer des chaises à proximité de la voie pour le monarque et les personnages de sa suite, afin de leur permettre de suivre à l'aise les intéressantes manœuvres de l'attelage des wagons, le jeu des freins et les menus détails de cette exploitation originale. Avant de prendre place dans le véhicule qui

allait gravir les flancs de la montagne, les retardataires tendaient l'oreille pour écouter le ronflement saccadé de la machine descendant à pas comptés la rampe escarpée de ce bloc de granit, au bas duquel dorment les eaux vertes et profondes du lac des Quatre-Cantons.

Un train s'arrêtait dans la gare, puis un autre se remettait en marche vers les hauts sommets.

Chez la masse du public c'était une émotion parfois contenue, parfois manifestée par de petits cris lorsque l'unique wagon qui formait le train s'élevait au-dessus des abîmes. — J'ai constaté les mêmes impressions sur les chemins de fer funiculaires du Giessbach et du Vésuve. — Je dirai plus, je les ai partagées.

L'esprit humain est enclin au doute et veut, comme saint Thomas, tâter la réalité avant d'y ajouter foi. — Les plus hautes intelligences ne sont pas exemptes de ce scepticisme, et rien ne le prouve mieux que les obstacles qui entravèrent la grande entreprise des chemins de fer à ses débuts, non seulement en Belgique, mais aussi en Angleterre, c'est-à-dire dans leur pays d'origine, et en France, où M. Thiers, en 1834,

a dit à la Chambre des députés que cette invention était sans avenir, et que si la France construisait cinq lieues de chemins de fer par an, ce serait beaucoup.

On va d'ailleurs apprécier ces obstacles par une courte esquisse de la carrière de l'homme illustre à qui nous devons la réalisation de cette magnifique idée et dont on a célébré le 9 juin 1881 le centenaire.



CHAPITRE IV

GEORGES STEPHENSON naquit en effet le 9 juin 1781, dans une pauvre chaumière du petit village de Wylam, aux bords de la Tyne, à une couple de lieues de Newcastle. Son père était le chauffeur de la vieille pompe à feu de la houillère de l'endroit. — Newcastle est le centre et le cœur du pays houiller du nord de l'Angleterre.

Le chemin de fer proprement dit y était connu depuis longtemps, car de temps immémorial on a cherché à faciliter la marche des wagons lourdement chargés de houille en les faisant circuler à l'aide de roues pourvues de collerettes, sur des rails de bois d'abord, et de

fer ensuite ; — c'est ainsi que sont nés les *tramways*, un ingénieur nommé Outram, père du général célèbre, ayant perfectionné ce mode de transport. — Les wagons étaient traînés par des chevaux. Il y eut un chemin de fer de ce genre en Belgique dès 1829, entre le charbonnage du Grand-Hornu et le canal de Mons à Condé. — Il y en eut un autre en Bohême, dès 1828, servant de communication entre les vallées de l'Elbe et du Danube.

Le petit Georges Stephenson fut élevé comme le sont les enfants d'ouvriers, contribuant de bonne heure au travail de la famille, aidant à ouvrir et à fermer les barrières sur le passage des wagons ; puis il garda les vaches et conduisit la charrue, jusqu'au jour où il hérita des fonctions paternelles et devint chauffeur de la pompe à feu qui servait à extraire l'eau et à monter le charbon de la mine. Il avait alors quinze ans — et son mérite le plus apparent était sa force musculaire. Son biographe, M. Smiles, l'illustre auteur de *Self Help*, raconte qu'il soulevait sans peine le poids énorme de 350 kilogrammes.

Mais il était doué d'un esprit observateur,

et ce futur grand homme, qui ne savait ni lire ni écrire, qui n'avait aucune notion de mécanique, étudiait *con amore* tous les détails de la machine qu'il était chargé de surveiller.

Le hasard le mit en rapport avec un brave instituteur de village qui, moyennant trois pence (30 centimes) par semaine, consentit à lui donner des leçons. — A 19 ans, il put dire avec fierté à ses camarades qu'il était capable d'écrire son nom !

Obligé de veiller la nuit auprès de sa machine, le jeune Stephenson passait son temps à raccommoder des souliers. Il avait été amené à prendre en mains ce travail par amour pour une jeune fille qu'il épousa en 1802, et qui était servante dans la petite ferme où il logeait. M. Smiles raconte que, pour ses débuts, il ressemela les souliers de sa bonne amie, et les garda fort longtemps, les portant dans sa poche comme d'autres amoureux portent sur leur cœur un gant ou le mouchoir de leur bien-aimée.

Il apprit aussi à réparer des montres et devint l'un des plus habiles horlogers de la contrée.

Sa femme mourut peu de temps après son mariage, lui laissant un fils unique, le petit Robert, qui, lui aussi, était appelé à devenir un ingénieur célèbre. — N'ayant d'autre ressource que le travail de ses mains pour nourrir cet enfant et ses parents devenus infirmes, Stephenson trouva pourtant le moyen de faire instruire son fils. Il lui acheta un âne, sur lequel le petit Rob chevauchait tous les matins jusqu'à Newcastle, emportant sur l'épaule un bissac qui contenait ses livres et ses provisions du jour. Cet âne vécut très vieux, et Robert Stephenson le choya comme Wellington choya le cheval qu'il avait monté à Waterloo.

Georges Stephenson, l'illustre inventeur de la locomotive, a raconté dans un discours qu'il prononça à Newcastle le 18 juin 1844, à l'occasion de l'ouverture du chemin de fer de Darlington, de quelle manière il faisait face à ses besoins.

« Au commencement de ma carrière, dit-il, lorsque Robert était encore enfant, je sentis combien l'instruction me faisait défaut, et pour épargner à mon fils les difficultés que j'avais à combattre, je résolus de l'envoyer à

quelque bonne école et de lui donner une éducation libérale. Cependant j'étais pauvre. Que fis-je donc ? Je me mis à réparer les horloges et les montres de mes voisins pendant les soirées, après mon travail du jour, et je me procurai ainsi les moyens de faire élever mon enfant. »

J'insiste sur ces détails afin de montrer à quel point le caractère était à la hauteur du génie chez cet homme du peuple qui était appelé à changer la face du monde et qui figure parmi les plus grands bienfaiteurs de l'humanité.

C'est par des prodiges d'observation, et sans avoir fait aucune étude spéciale de mécanique, que, poursuivi par l'idée de transporter le charbon avec plus d'économie des mines à la rivière, il parvint à construire en 1814 sa première locomotive, à laquelle il donna le nom de *Blucher*. C'était un nom bien choisi, car le capitaine qui venait de faire son entrée triomphale à Paris, était appelé par ses soldats le maréchal *En avant!* Les fonds nécessaires pour la construction de ce qu'on appelait alors *la machine voyageuse* furent mis à la dis-

position de Stephenson par lord Ravensworth, un grand seigneur que l'on fit passer pour fou le jour où il aventura son argent dans cette entreprise insensée.

Cette première machine avait de grands défauts, mais elle contenait en germe tout ce qui a été fait depuis, et on peut la considérer comme le type de la locomotive actuelle.

Or, comprend-on que cette machine merveilleuse, qui transportait d'énormes trains de houille à une vitesse de trois lieues par heure, ait fonctionné sur le chemin de fer de la houillère de Killingworth pendant près de dix années avant que l'on ait songé à l'utiliser ailleurs? Il serait difficile d'expliquer cette indifférence, si à cette époque l'esprit public n'avait été beaucoup plus préoccupé de l'idée de faire circuler des voitures à vapeur sur les routes ordinaires, transformées et nivelées d'après le système tout récent alors de M. Mac-Adam. — Stephenson lui-même avait si peu de confiance dans le succès de son invention qu'il nourrit le projet d'émigrer aux États-Unis, pour y organiser sur les grands lacs un service de bateaux à vapeur.

Un hasard providentiel vint heureusement modifier ses intentions. Un propriétaire intelligent du comté de Durham, M. Pease, le futur apôtre de la paix, avait — toujours en vue du transport des houilles — sollicité du Parlement la concession d'un chemin de fer de Stockton à Darlington. — Ce chemin de fer était destiné *aux wagons et autres voitures traînés par des chevaux et des hommes ou autrement*. Ce devait être en réalité un *tramway* pour marchandises, dont le public aurait le droit de se servir accessoirement pendant certaines heures de la journée. Le Parlement n'accorda la concession qu'après que les demandeurs eurent pris l'engagement de changer leur tracé, qui avait l'inconvénient de passer trop près des terriers à renards de Sa Grâce le duc de Cleveland.

L'acte de concession reçut la sanction royale le 19 avril 1821.

Quelques jours après, un inconnu vint frapper à la porte de M. Pease.

Il dit qu'il était ouvrier mécanicien à la houillère de Killingworth, et l'inventeur d'une locomotive qui fonctionnait depuis plusieurs

années ; enfin, que, pour la traction, elle valait mieux que 50 chevaux. — S'apercevant qu'il avait affaire à un incrédule, il invita M. Pease à venir voir fonctionner sa machine.

Après s'être renseigné, l'industriel consentit, et, l'expérience faite, il sollicita du Parlement une clause qui permettait l'exploitation du chemin de fer à l'aide de locomotives, puis il nomma Stephenson ingénieur de la compagnie, aux appointements de 7,500 francs par an.

Quand la ligne fut achevée, Stephenson, à un dîner qu'il offrit à ses collaborateurs dans une auberge de Stockton, prononça ces paroles prophétiques :

« Mes amis, j'ai la ferme conviction que vous vivrez assez longtemps pour voir tous les moyens de transport employés dans ce pays remplacés par le chemin de fer, que vous verrez le jour où les malles-postes voyageront par rails et où le chemin de fer deviendra la grand'route du Roi et de tous ses sujets. Bientôt il coûtera moins cher à l'artisan de voyager en chemin de fer que de voyager à pied. Je sais qu'il faudra surmonter des obstacles

formidables, mais ce que je prédis arrivera aussi certainement que vous vivez. Je voudrais moi-même vivre assez de temps pour le voir, mais je n'ose l'espérer ; je connais trop bien la lenteur avec laquelle les hommes marchent vers le progrès ; la peine que j'ai eue à faire adopter la machine dont je me sers depuis plus de dix ans avec un succès complet me le prouve. »

Ces paroles furent prononcées en 1825. — Le 27 septembre de la même année eut lieu avec un succès complet, et au milieu d'un enthousiasme facile à comprendre, l'inauguration de la ligne de Stockton à Darlington. — La locomotive était conduite par Stephenson lui-même.

Vers la même époque l'encombrement du trafic par eau et par les routes entre Liverpool et Manchester avait donné l'idée de construire un chemin de fer entre ces deux grandes cités, et cette idée fut développée dans de nombreuses brochures par un Anglais nommé Gray, natif de Nottingham, et qui avait longtemps habité la Belgique. — Je signalerai à ce propos un fait intéressant et

peu connu. Ce Gray demeurait à Bruxelles à l'époque où il fut question de construire le canal de Charleroi, qui devait relier les houillères du bassin de Charleroi à l'Escaut. Il était l'ami de John Cockerill et tâcha de le convertir à la pensée de donner la préférence à une voie ferrée sur le canal qu'on projetait d'établir.

Il n'y réussit point. Mais il trouva des partisans en Angleterre pour la construction de la ligne de Liverpool à Manchester, et des études furent immédiatement entreprises, à la grande fureur des populations rurales, qui, voyant dans le chemin de fer une invention du diable, tentèrent plus d'une fois d'assommer les arpenteurs chargés d'étudier le tracé. Il fallut même se servir de la ruse pour arpenter les propriétés du duc de Bridgewater, qui menaçait de faire expulser les travailleurs par ses gardes.

C'est un fait à citer à l'honneur de la Belgique que jamais de pareilles résistances ne se manifestèrent ni chez nos campagnards ni chez nos propriétaires.

L'opposition ne fut pas moins violente de la part des compagnies concessionnaires des

canaux. Elles payèrent les journaux pour répandre toute sorte de bruits absurdes. « On allait empêcher les vaches de paître et les poules de pondre. La fumée de la locomotive tuerait les oiseaux et empesterait les faisanderies. Les étincelles échappées de la cheminée des remorqueurs allaient mettre le feu aux maisons et aux récoltes. Les auberges seraient ruinées et les explosions de chaudières mettraient les voyageurs en capilotade. » — Des ingénieurs distingués affirmaient dans de graves revues qu'il était dangereux de se confier à des trains parcourant plus de trois lieues à l'heure.

Stephenson, entendu dans une enquête parlementaire, fut obligé de dissimuler la puissance de ses machines pour ne pas être considéré comme un fou. Il subit de longs interrogatoires, dans lesquels il eut à répondre aux questions les plus extravagantes.

— Supposons, lui dit un honorable membre, qu'une de vos machines marche à la vitesse de neuf ou dix milles, et qu'une vache égarée se trouve sur la voie. Ne croyez-vous pas que ce serait là une circonstance très embarrassante?

— Oh ! oui, répondit-il, en clignant de l'œil ; ce serait en effet très embarrassant pour la vache.

Un autre demanda si les locomotives ne jetteraient pas l'effroi parmi les animaux pendant la nuit, à cause de l'éclat éblouissant de la cheminée chauffée au rouge.

— Comment les animaux sauraient-ils que la cheminée n'est pas peinte ? répondit le témoin.

Malgré ses explications péremptoires, Stephenson fut très près de passer aux yeux du Parlement pour un *imbécile*. C'est lui-même qui le dit, et si la demande de concession fut adoptée par les Chambres, ce fut à cause de l'influence des bailleurs de fonds, qui dépensèrent en frais d'avocats, d'enquêtes et de contre-enquêtes près de 700,000 francs.

Je n'ai pas à m'occuper ici des prodiges de science, d'habileté et d'audace que le grand ingénieur accomplit pour établir sa voie à travers la grande tourbière de *Chat-Moss* qui se trouvait entre Liverpool et Manchester. Ce qu'il y a de plus remarquable, c'est qu'en 1828, au moment où la ligne allait être

achevée, l'on n'était pas encore d'accord sur le mode de traction qu'on allait adopter. L'opinion unanime des ingénieurs était contraire à celle de Stephenson quant à l'emploi de la locomotive. Les uns préconisaient une machine fixe, les autres la traction par chevaux, et il fallut toute la persévérance d'un génie indomptable pour décider la routine à consentir à une expérience décisive.

Un concours fut donc ouvert pour la meilleure locomotive qui serait présentée le 1^{er} octobre 1829, le coût ne devant point dépasser 550 livres sterling (13,750 fr.) et la machine devant joindre à une foule d'autres qualités de poids et de solidité celle de traîner tous les jours, sans interruption, une masse de 20,000 kilogrammes au moins (1).

(1) Voici exactement les conditions exigées de la machine :

1^o Elle devait brûler elle-même sa propre fumée, comme l'exigeait l'acte d'autorisation ;

2^o Elle devait présenter un poids de 6 tonnes et tirer régulièrement un train d'un poids de 20 tonnes, y compris le tender et son chargement, avec une vitesse de 10 milles (16 kilomètres 6) à l'heure et une pression de vapeur ne dépassant pas 50 livres 3 kg. 5 ;

3^o Le bouilleur devait avoir deux soupapes de

Le sort du chemin de fer dépendait de la solution de ce problème. Stephenson se mit immédiatement à l'œuvre. — D'autres ingénieurs entrèrent également en lice, et parmi eux le célèbre Suédois Ericsson, le futur constructeur du *Monitor*, cette espèce de monstre marin dont la lutte formidable avec le *Merrimac*, pendant la guerre des États-Unis, eut un si grand retentissement en Europe.

sûreté, dont une placée hors de l'action du mécanicien; il devait être impossible de les caler;

4° Le mécanisme et la chaudière devaient reposer sur six roues par l'intermédiaire de ressorts de suspension; la hauteur totale jusqu'au sommet de la cheminée devait être de 4^m,54;

5° La machine avec sa chaudière pleine ne devait pas présenter un poids supérieur à 6 tonnes; on préférerait d'ailleurs un moteur moins lourd, afin de ne pas trop charger les rails; et le poids étant seulement de 4¹,5, il suffirait d'employer quatre roues. Le bouilleur devait être essayé à une pression de 150 livres (10 kilogrammes);

6° Un manomètre à mercure devait être fixé sur la chaudière et indiquer toute pression supérieure à 45 livres (3 kg. 15);

7° La machine devait être livrée, entièrement achevée et prête pour l'essai de Liverpool, le 1^{er} octobre 1829;

8° Le prix ne devait pas dépasser 550 livres sterling (13,750 fr.).

Au jour fixé pour le concours cinq machines furent présentées, dont l'une fut exclue de la lutte, parce qu'elle était mise en mouvement par un cheval enfermé dans une cage.

Une foule énorme de curieux accourut à Rainhill pour assister à ce combat d'athlètes aux muscles de fer, au souffle de feu. On aurait dit le champ des courses un jour de Derby. Le monde élégant se pressait dans les tribunes, le peuple sur les pelouses; on pariait pour le favori. — Le favori ce n'était pas le *Rocket* de Stephenson; c'était la *Novelty*, l'élégante et svelte machine du Suédois. Mais, comme il arrive qu'un cheval se cabre et se blesse à l'entrée du *turf*, il arriva qu'un des tuyaux de la *Novelty* vint à crever et fut mise hors de combat. — Il ne restait donc que trois concurrents, et le *Rocket* (*la Fusée*) sortit victorieux de la lutte, après avoir fourni à diverses reprises une course de près de 30 milles, c'est-à-dire de dix lieues à l'heure. — A partir de ce moment Stephenson fut sacré grand homme, sa gloire fut portée aux nues, et à la vue de l'enthousiasme qui salua sa victoire, du respect que lui témoignèrent ses plus ardents

adversaires, il put apprécier, comme le dit son biographe, la différence qui sépare « les amis des jours sereins des amis des mauvais jours ».

Le *Rocket*, après de longues années de services, fut racheté par Robert Stephenson, et figure aujourd'hui, vénérable témoin de cette lutte mémorable, au musée de South Kensington.

Un an plus tard, le 15 septembre 1830, eut lieu l'inauguration du chemin de fer de Liverpool à Manchester. — Ce fut une solennité nationale comme celle que j'ai mentionnée au début de ce récit. Le duc de Wellington, alors premier ministre, y assista avec sir Robert Peel et M. Huskisson, ancien collègue de William Pitt et l'un des hommes d'État libéraux qui contribuèrent avec le plus d'énergie à préparer la ruine du système prohibitif.

Cet illustre voyageur trouva la mort dans cette grande journée. La locomotive s'était arrêtée pour prendre de l'eau à une station de la ligne. M. Huskisson descendit de voiture pour jeter un coup d'œil sur le train et, passant devant le compartiment où se trouvait Wellington, alla lui serrer la main. Pendant

ce temps le *Rocket*, qui avait pris une voie d'évitement, revenait prendre la tête du train. M. Huskisson ne vit pas approcher le remorqueur, fut renversé par le monstre et eut une jambe broyée. « Je suis un homme mort ! » s'écria-t-il, et il expira en effet quelques heures plus tard à Liverpool, où Stephenson le transporta lui-même sur la locomotive.

Ce triste événement produisit une émotion douloureuse, on supprima toute réjouissance à l'arrivée du train à Manchester, et à partir de ce jour le duc de Wellington manifesta la plus vive répugnance à se servir du nouveau mode de transport. Ce ne fut qu'en 1843, qu'étant de service auprès de la Reine, il fit son premier voyage en chemin de fer à Windsor.

Cette répugnance fut partagée par l'un des plus grands génies de notre temps, l'immortel maestro Rossini, qui, plus irréconciliable dans sa haine, ne consentit jamais à mettre les pieds dans un wagon.

Voilà donc le premier chemin de fer pour voyageurs livré à l'exploitation et le premier accident qui, heureusement, put figurer dans la statistique avec cette mention si appréciée

des directeurs de voies ferrées : « *Dû à l'imprudence de la victime* (I). »

(I) La ligne fut ouverte au public dès le 16 septembre ; le premier train public parti de Liverpool dans la matinée fit le voyage complet en une heure et demie, et il en revint dans la soirée. Les jours suivants, on fit trois trains par jour, et peu à peu on arriva à en étendre le nombre et à les faire partir à des heures fixes.

Le premier indicateur officiel fut établi par la compagnie le 20 juillet 1832; les renseignements qu'il contient mentionnent seulement les heures de départ des trains, sans indiquer les heures d'arrivée. Comme c'est là un document tout à fait curieux pour l'histoire des chemins de fer, nous avons cru devoir le reproduire en entier, en en respectant l'ordonnance générale.

VOYAGE

PAR LE

Chemin de fer de Liverpool à Manchester

Les directeurs ont l'honneur d'informer le public que des trains de plusieurs voitures partent de la station de Liverpool, rue de la Couronne, et de la station de Manchester, rue de Liverpool, dans l'ordre suivant :

HEURES DE DÉPART

(Les trains de seconde classe étaient marqués en rouge)

| De Liverpool | De Manchester |
|--|--|
| 7 heures Train de 1 ^{re} cl. | 7 heures Train de 1 ^{re} cl. |
| 7 heures et quart. Train de 2 ^e cl. | 7 heures et quart. Train de 2 ^e cl. |
| 10 heures Train de 1 ^{re} cl. | 8 heures Train de 2 ^e cl. |
| 10 heures et demie Train de 2 ^e cl. | 10 heures Train de 1 ^{re} cl. |
| 12 heures Train de 2 ^e cl. | 12 heures Train de 2 ^e cl. |
| 2 heures Train de 1 ^{re} cl. | 4 heures Train de 2 ^e cl. |
| 3 heures Train de 2 ^e cl. | 2 heures Train de 1 ^{re} cl. |
| 4 heures Train de 2 ^e cl. | 3 heures Train de 2 ^e cl. |
| 5 heures Train de 1 ^{re} cl. | 5 heures Train de 1 ^{re} cl. |
| 5 heures et demie Train de 2 ^e cl. | 5 heures et demie Train de 2 ^e cl. |

N. B. — Les derniers trains, les jours du marché de

On s'imagine que tous les obstacles sont surmontés, toutes les difficultés vaincues après

Manchester (mardis et jeudis), quitteront Manchester à six heures au lieu de cinq heures et demie.

DIMANCHE

| | | | | |
|--------------------|------------------------------|--|--------------------|------------------------------|
| 7 heures | Train de 2 ^e cl. | | 5 heures | Train de 1 ^{re} cl. |
| 8 heures | Train de 1 ^{re} cl. | | 6 heures | Train de 2 ^e cl. |

PRIX

| | |
|--|-----------------------|
| Par train de 1 ^{re} classe, <i>voiture à 4 places d'intérieur</i> | 6 sh. 0 d. (7 fr. 80) |
| Id. id. à 6 id. | 5 sh. (6 fr. 25) |
| Par train de 2 ^e classe, <i>voitures munies de glaces</i> | 5 sh. (6 fr. 25) |
| Id. <i>voitures découvertes</i> | 3 sh. 6 d. (4 fr. 33) |
| Prix du transport d'une <i>voiture à quatre roues</i> | 20 sh. (25 fr.) |
| Id. id. à deux roues | 15 sh. (18 fr. 75) |

On prend également des voyageurs et des marchandises aux bureaux de la Compagnie, à Liverpool et à Manchester, pour

WARRINGTON

| | |
|--|------------------|
| Prix, de Liverpool ou de Manchester, première classe | 4 sh. (5 francs) |
| — — — — — deuxième classe | 3 sh. (3 fr. 75) |

LIVERPOOL A BOLTON

HEURES DE DÉPART

Onze heures du matin, cinq heures et quart de l'après-midi, et un seul départ le dimanche, à cinq heures et demie de l'après-midi. Prix : intérieur, 5 sh. (fr. 6.25); extérieur, 3 sh. 6 d. (fr. 4.35).

Bureau du chemin de fer, Liverpool, 1852.

On remarquera qu'il y avait alors deux sortes de trains, les uns composés uniquement de voitures de première, et les autres de voitures de seconde classe.

Cet indicateur prévoit dix trains par jour, tandis qu'aujourd'hui le nombre de trains dépasse 40, et que la durée du voyage est réduite pour les express d'une heure et demie à 45 minutes.

cet éclatant triomphe! Qu'on se détrompe. Quand il s'agit d'étendre à d'autres provinces du royaume les avantages des voies ferrées, les propriétaires ruraux inventèrent de nouveau les objections les plus grotesques. Un député conservateur de Lincoln, célèbre jadis par ses excentricités, le colonel Sibthorp, déclara en plein Parlement que le chemin de fer était une invention infernale et qu'il aimerait mieux rencontrer un voleur dans sa maison qu'un ingénieur sur ses terres. Un autre exprima le vœu que tous les promoteurs de chemins de fer, avec leurs avocats et leurs arpenteurs, jouissent le plus tôt possible des paisibles joies du paradis.

Des meetings furent convoqués sur divers points du pays par les propriétaires de diligences. Ces protestations des intéressés n'ont rien de bien extraordinaire. J'ai assisté moi-même, il n'y a pas longtemps, à Ixelles, à une réunion dans laquelle un avocat, qui mériterait qu'on citât son nom, vint soutenir, au nom des cabaretiers, que le tramway était une chose fâcheuse, parce qu'il empêchait les gens qu'il transportait de s'arrêter dans les

estaminets et les débits de liqueurs du quartier.

Mais que dire d'un éminent chirurgien, tel que sir Astley Cooper, engageant paternellement Stephenson à renoncer à ses idées, parce qu'au bout d'un certain temps, grâce à sa manie de couper les propriétés par des routes, il arriverait fatalement à détruire la NOBLESSE !

On sait d'ailleurs que le pape Grégoire XVI ne voulut jamais consentir à l'établissement d'un chemin de fer dans les États de l'Église.



CHAPITRE V

QUAND on voit toutes les résistances accumulées contre une des plus belles inventions du génie humain, dans un pays comme l'Angleterre, on ressent quelque orgueil à la vue de la noble impatience que manifestèrent nos hommes d'Etat, presque au lendemain de la révolution de 1830, en vue de doter la Belgique naissante de ce merveilleux instrument de fortune et de prospérité.

Le roi Léopold I^{er}, avant son avènement au trône, avait connu Stephenson et suivi avec intérêt ses efforts héroïques. Son gouvernement trouva donc en lui un puissant allié pour la réalisation d'une entreprise qui devait régé-

nerer les destinées de son jeune royaume. Mais il trouva le terrain admirablement préparé pour cette œuvre civilisatrice.

Un contemporain de notre révolution a raconté (1) que dans le secret des délibérations du gouvernement provisoire, en présence du danger de voir fermer les communications de la Belgique avec la mer, une voix se fit entendre et proposa de donner au pays l'équivalent des fleuves et des rivières dont il y avait à redouter qu'on ne fermât l'accès. Cet équivalent, l'orateur le trouvait dans le chemin ferré qui venait d'être inauguré en Angleterre.

Quel fut cet orateur? Les uns disent que ce fut Alexandre Gendebien; d'autres affirment que ce fut Charles Rogier. Quoi qu'il en soit, les ponts et chaussées furent consultés, l'entreprise fut reconnue possible, et moins de six mois après, M. Teichmann, inspecteur général, soumettait à M. de Sauvage, ministre de l'intérieur dans le deuxième cabinet du Régent, un projet de chemin de fer d'Anvers au Rhin. Cet

(1) M. Ph. Bourson, dans *l'Illustration nationale*, n° 10. — 9 mai 1880.

incident se passait en mars 1831. Le 16 août suivant, M. Teichmann, devenu ministre de Léopold I^{er}, confia l'étude du projet à deux jeunes ingénieurs d'un grand mérite, MM. Simons et De Ridder (1). Le 28 mars 1832, un arrêté royal contresigné par M. de Theux autorisa la mise en adjudication publique de la concession perpétuelle d'un chemin de fer d'Anvers à Liège. — Mais cette adjudication n'eut pas lieu. Dans la séance du 16 avril de la Chambre des représentants — c'est la première fois qu'il est fait mention du chemin de fer dans nos annales législatives — on émit l'avis qu'il fallait attendre la ratification du traité du 15 novembre 1831, consacrant la séparation définitive de la Belgique et de la Hollande.

Par suite des événements politiques, il ne

(1) D'après le récit qui nous a été fait par un contemporain de ces événements, MM. Simons et De Ridder avaient préparé leur projet dès avant la Révolution, et avaient rencontré une vive opposition de la part de leurs chefs, MM. Vifquin, Teichmann et De Moor, qui n'avaient pas foi dans l'avenir du chemin de fer. C'est à l'influence personnelle du roi Léopold I^{er} que devrait être attribué en grande partie le succès de leurs efforts.

fut plus question de ce projet jusqu'au 9 juin 1833.

Ce jour-là le Roi, ouvrant la troisième session des Chambres, recommanda à leur attention et à leur patriotisme « le projet de grande communication de la mer et de l'Escaut à la Meuse et au Rhin, projet que réclamaient les besoins et les vœux du pays entier ». — M. Rogier était alors ministre de l'intérieur, ayant pour collègues MM. Joseph Lebeau et Goblet. Les passions politiques étaient surexcitées au plus haut point, et c'est huit jours après qu'il eut déposé le projet de loi autorisant un emprunt affecté à l'établissement de la première partie de la *route en fer* (19 juin) que l'illustre fondateur de la nationalité belge, abandonné depuis peu par les électeurs de Liège et devenu député de Turnhout, faillit perdre la vie dans son duel avec M. Gendebien.

Les études du tracé durent être commencées sur-le-champ, car dès le 9 août le *Moniteur* signale une pétition d'un propriétaire des environs d'Anvers, M. Ullens, de Moortsel, qui réclame contre le plan qui fait passer la

route en fer à travers sa propriété. La Chambre, sur la proposition de M. Henri de Brouckere, passa à l'ordre du jour.

Il est à remarquer d'ailleurs que 27 propriétaires seulement refusèrent de traiter à l'amiable pour la cession de leurs terrains.

Le rapport sur le projet du 19 juin fut présenté par M. Smits le 18 novembre suivant, à l'ouverture de la quatrième session législative. On vit se produire alors de ces incidents comme il s'en passe quelquefois aujourd'hui. Tandis que Joseph Lebeau, le chef du cabinet, appuyé par MM. Devaux, H. de Brouckere et Ernst, député de Liège, proposait de mettre à l'ordre du jour cet important objet, MM. Dumortier et Gendebien demandaient l'ajournement jusqu'après le vote des budgets. — On prétendit ensuite qu'avant de rien décider il fallait savoir si la Prusse consentirait à la construction d'un chemin de fer de Cologne à la frontière belge et, grâce à *l'obstructionnisme* qui n'était pas, comme on voit, une invention nouvelle, la discussion ne s'ouvrit que quatre mois après, le 11 mars 1834. — Il faut reconnaître que si elle fut laborieuse, elle

ne fut pas longue, — comparée aux discussions d'aujourd'hui. C'est à peine si une quarantaine d'orateurs prirent la parole.

On a remarqué que M. Rogier proposait l'exécution du chemin de fer par l'Etat. Beaucoup de membres étaient favorables au système de concession à une compagnie, formulé à l'origine par M. De Theux. Les débats sur ce point furent très animés, et, comme toujours, l'intérêt local y eut une large place. Maint représentant parla pour son clocher. M. Donny, digne prédécesseur de M. Van Iseghem, déclara qu'il voterait pour la construction d'une route en fer à la condition qu'elle vînt aboutir au port d'Ostende, M. Frison, dont j'ai cité le refus d'assister à l'inauguration du railway, en combattait l'exécution parce qu'il ne passerait point par Charleroi. Un autre député de cet arrondissement, M. Brixhe, déclara qu'il voterait contre le projet parce qu'il consacrait une prime odieuse au profit du bassin houiller de Liège. M. Meeus, gouverneur de la Société Générale, considérait le projet comme impolitique et contraire aux véritables règles de l'économie sociale, parce

que lui-même avait proposé au Gouvernement le plan d'une société au capital de 40 millions qui se serait chargée de la construction du chemin de fer et dont il aurait été le directeur. M. Rogier lui répondit qu'il ne consentirait jamais à mettre aux mains d'une Banque la route nationale d'Ostende à Verviers.

M. Dumortier, grand partisan du système de concession, s'écria, dans son langage pittoresque, que M. Rogier faisait de cette question du chemin de fer une question d'amour-propre et visait à ce que l'on dît un jour la *voie Rogié-rienne*, comme on disait jadis la *voie Appienne*; à quoi le ministre répondit qu'il ne savait pas si la voie d'Ostende au Rhin était *Dumortierienne* ou *anti-Dumortierienne*, mais qu'assurément elle serait *nationale*.

Il y eut naturellement dans cette discussion la partie plaisante : M. de Smet disant que les chemins de fer ne vaudraient jamais les canaux; M. Hélias d'Huddeghem, qu'on mettrait tous les chevaux hors d'usage et des milliers d'ouvriers sur le pavé; M. Eloy de Burdinne, que le lait transporté par les trains arriverait à l'état de beurre; à quoi M. de

Robaulx ajoutait en riant que les œufs arriveraient en omelette ; M. Alexandre Rodenbach, le vénérable aveugle, partisan éclairé de tous les progrès, s'imaginait qu'on allait décréter une route sur laquelle *des machines employées en Angleterre et appelées locomotives* traîneraient jusqu'à 285 voitures appartenant à des particuliers.

Ces bizarreries qui ne sont rien à côté des étranges arguments produits en Angleterre, n'empêchèrent pas le principe de l'exécution par l'État d'être voté par 55 voix contre 35 et l'ensemble du projet par 56 voix contre 28. MM. les ingénieurs Simons et de Ridder en avaient défendu la partie technique en qualité de commissaires du Roi.

Au Sénat, la discussion du projet de loi n'occupa que trois séances, et je tiens à signaler les discours patriotiques de M. Biolley, qui représentait le chemin de fer comme le point de départ d'une œuvre européenne, promettant à la Belgique la fusion des partis, le rapprochement des peuples et la destruction des préjugés ; du marquis de Rodés, disant que cette grande entreprise diminuerait les chances de

guerre; du comte Henri de Mérode prédisant la réalisation des espérances heureuses conçues depuis le règne d'Albert et d'Isabelle. — Un seul sénateur, un excentrique, qui un jour fit un procès à l'État parce que l'établissement des télégraphes avait nui à une entreprise de pigeons voyageurs dont il était le chef, combattit le projet parce qu'il ruinerait l'agriculture et le roulage, et qu'il n'y aurait pas assez de canons pour protéger la route d'Anvers à Cologne contre la révolte des campagnards.

Le projet fut voté le 30 avril par 32 voix contre 8, sanctionné par le Roi dès le lendemain 1^{er} mai, et parut au *Moniteur* le 4 mai 1834.

Il ne se passa qu'une année entre ce vote et l'inauguration du premier tronçon du railway national.

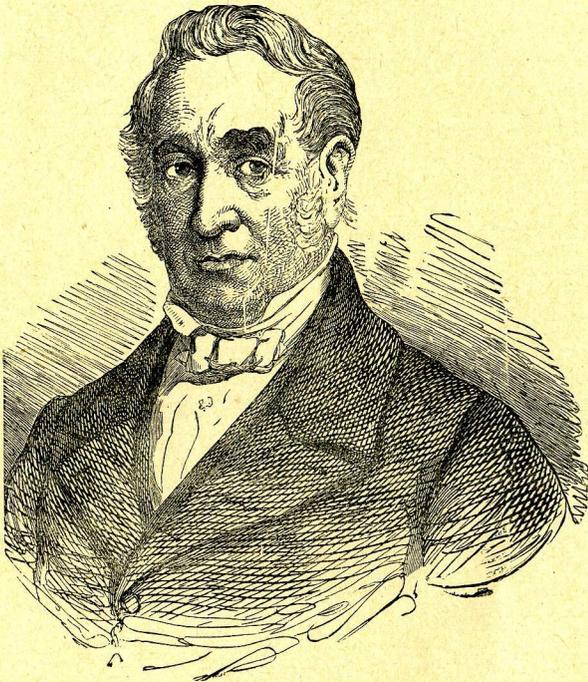


CHAPITRE VI

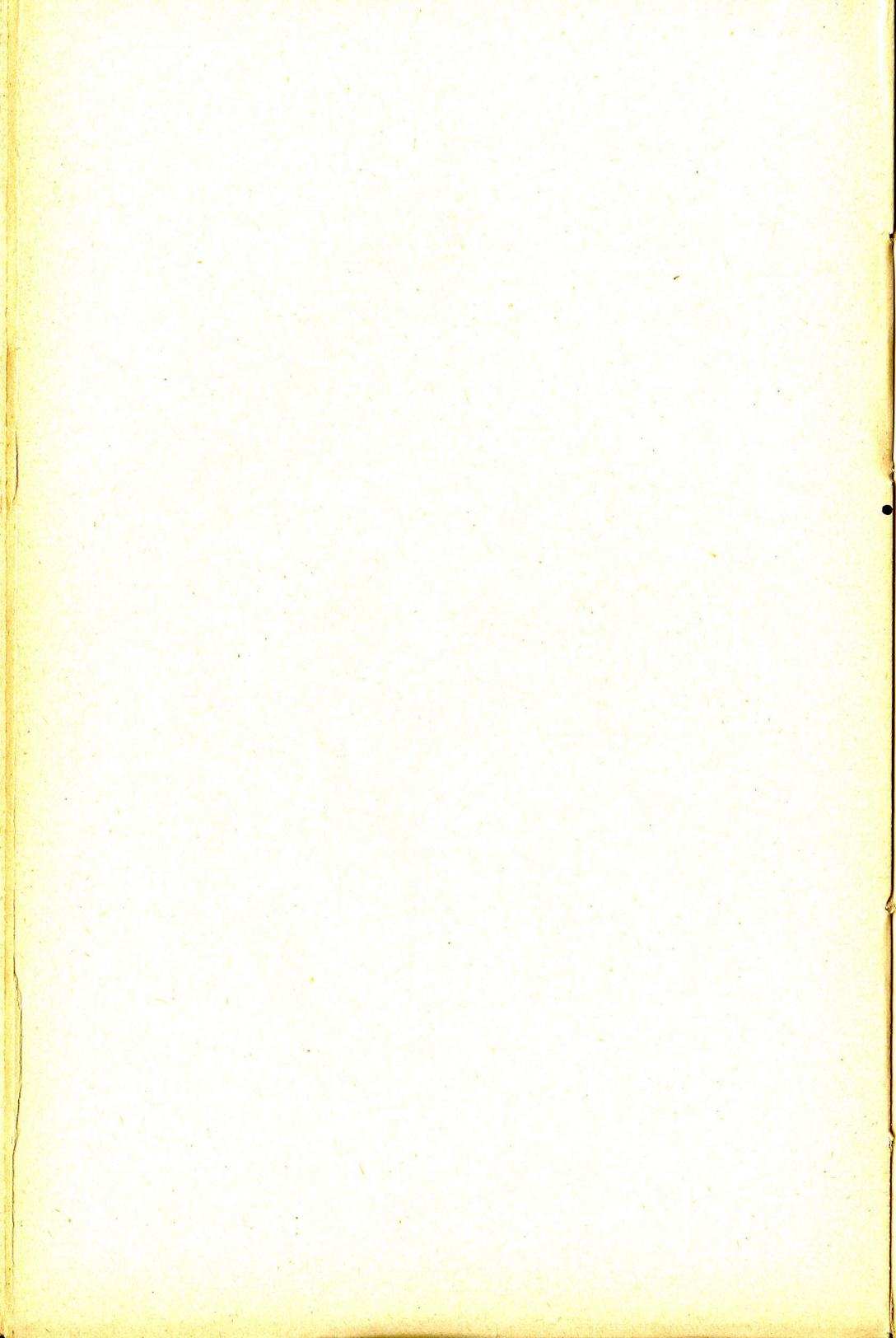
JE n'ai pas l'intention de raconter l'histoire de nos chemins de fer depuis cette époque. Tout le monde la connaît, et ce qu'il y avait de plus intéressant à montrer, c'était le point de départ. Mais il me reste quelques mots à dire au sujet de l'homme illustre que nous avons vu dans le premier train parti de Bruxelles pour Malines. Il était venu en Belgique sur l'invitation du roi Léopold I^{er}, qui le nomma chevalier de son ordre, alors très récent et fort peu prodigué. Il y revint en 1837 avec son fils, pour l'ouverture publique de la ligne de Bruxelles à Gand, puis de nouveau en 1845 pour étudier le tracé des lignes de Sambre-et-

Meuse et de la Flandre occidentale, qui avaient été concédées à des Anglais. J'ai constaté avec surprise que les journaux de l'époque ne se sont guère préoccupés de sa présence, et c'est à peine s'ils ont consacré quelques lignes à un banquet qui lui fut offert par les ingénieurs belges, sous la présidence de M. Masui. Il faut croire qu'en ces temps préhistoriques les journalistes n'étaient pas invités aux dîners officiels et se dispensaient par conséquent d'en rendre compte. Nous ne savons donc que par les notes de Stephenson lui-même, communiquées à son biographe, qu'il fut l'objet d'une ovation enthousiaste, et qu'au milieu de la table d'honneur les organisateurs de la fête avaient placé un modèle du *Rocket*, la fameuse locomotive sortie victorieuse du concours de 1829.

C'est également Stephenson qui nous a laissé le récit d'un entretien qu'il eut au château de Laeken avec le Roi. Dans cette entrevue, il expliqua à son auguste interlocuteur la structure géologique de la Belgique, la formation de la houille, le tout avec des gestes qu'il faisait autour de son chapeau, et, revenant du palais,



Georges Stephenson.



il dit à l'un de ses amis : « Je tremblais toujours que le Roi ne vît l'intérieur de mon chapeau, car il est affreux. »

Il avait une profonde vénération pour la houille, que nous appelons le pain de l'industrie, et qu'il définissait en ces mots : « La lumière du soleil mise en bouteille pendant des dizaines de mille ans, » ajoutant que c'était le soleil qui faisait marcher les trains à travers le monde.

Il y avait cependant, à son avis, une force plus grande et plus puissante que le soleil et le charbon réunis.

Un jour qu'à un dîner il avait été battu à plate couture dans une discussion par un avocat, sir Robert Peel, qui était parmi les convives, lui demanda ce qu'il pensait de sa défaite.

« — Ce que j'en pense, dit-il, c'est que de toutes les forces qui se trouvent sur la terre et sous la terre, il n'y en a pas une aussi grande que le don de la blague! »

Pendant que son fils Robert dotait l'Angleterre et l'Amérique des merveilles de songénie, Georges Stephenson, dans sa vieillesse, se fit

jardinier, et il se montrait très fier de ses ananas et de ses raisins, primés dans tous les concours du royaume. Il était fier surtout de ses concombres, qu'il avait réussi à faire pousser droit en les introduisant tout jeunes dans des cylindres de verre. — « Je sais, dit-il un jour à l'un de ses amis en leur montrant les élèves de son génie, qu'en les emprisonnant de la sorte, je les ai considérablement embêtés. »

Georges Stephenson laissa une fortune considérable et une réputation intacte. — Il avait créé autour de sa personne autant d'affection et de respect que d'admiration.

Après tout ce que j'ai dit, je n'ai plus besoin de faire l'apologie de Stephenson, ni de façonner de grandes phrases sur sa gloire. — J'aime mieux terminer par un mot qui le caractérise d'une façon frappante.

Dans une réunion d'ouvriers à laquelle il assistait, un des orateurs, qui parlait de l'avenir de la démocratie et du nivellement social, lui fit l'honneur de l'appeler le premier et le plus grand niveleur du siècle.

L'orateur disait vrai, et le grand ingénieur ne le contredit pas.



CHAPITRE VII

REVENONS au chemin de fer. Depuis l'époque où il fut organisé en Belgique, le réseau s'est étendu d'année en année, et nous sommes arrivés à ce fabuleux développement de 5 millions et demi de mètres dont je parlais plus haut — et ce n'est pas le dernier mot de l'activité nationale.

Dans 20 ans les chemins de fer vicinaux auront doublé ou triplé ce vaste réseau. Il n'y aura plus un transport en Belgique qui ne se fera à la vapeur, et la richesse se trouvera ainsi décuplée.

Le chemin de fer n'est pas seulement un instrument de progrès, c'est un engin essen-

tiellement démocratique. Sur 40 millions de voyageurs, 34 millions sont fournis par la 3^e classe, tandis qu'il n'y en a que 2 millions pour la première — et nous verrons peut-être le jour où il n'y aura qu'une seule classe de voyageurs, transportés à un prix uniforme comme les lettres et les imprimés, quelle que soit la distance parcourue, où il y aura des coupons de chemin de fer comme il y a des timbres-poste, à un prix unique, et où l'on enverra les hommes comme des lettres, *affranchis*, à travers l'espace.

Ce mot d'*affranchissement* — quand on y réfléchit bien — représente un symbole. Il marque une nouvelle étape de l'humanité dans la voie du progrès social.

En attendant, le chemin de fer n'a pas seulement accru dans des proportions énormes le capital argent que manient les peuples — il a rendu la vie plus longue et plus féconde, en augmentant le temps qui est à la disposition de chacun. Il a transformé la face du monde en faisant marcher les hommes, les choses, les idées, en un mot toute la civilisation, à la vapeur. — Il n'a ralenti que les travaux parle-

mentaires en permettant aux députés de province de retourner chez eux chaque soir.

Dans sa course effrénée, il y a parfois des accidents. Mais pour un homme qui se casse le cou, il y en a des millions qui arrivent.

Le chemin de fer est si bien devenu l'image de la vie moderne que tout son vocabulaire s'applique aux événements de notre existence.

Quand on fait une sottise, on *déraille*.

Quand on laisse échapper une occasion, on *manque le train*, comme autrefois on *manquait le coche*.

Quand on s'aperçoit qu'on va faire une folie, on *serre les freins*.

Au lieu de mener la vie à grandes guides, on la mène à *toute vapeur*, jusqu'à ce qu'on entre en gare, à moins de *sauter*.

Comme je ne veux ni dérailler ni sauter, je serre les freins — et je m'arrête — heureux d'avoir accompli ce petit voyage en compagnie du lecteur, plus heureux encore s'il a pu supposer un instant qu'il le faisait en train de plaisir.



LE CENTENAIRE DE STEPHENSON

UN Belge qui se trouvait à Newcastle le 9 juin 1881 a écrit à l'*Office de Publicité* la lettre suivante, que nous sommes heureux de reproduire à titre de complément à ce livre :

Je viens d'assister, dans la ville du charbon, à l'une des plus belles fêtes que j'aie vues. L'intérêt qu'y prend la Belgique m'est démontré par la présence de trois de nos compatriotes, appartenant à l'administration des chemins de fer : MM. Vander Sweep, Léon Bika et Henri Gondry. Tous trois sont délégués par notre gouvernement, qui a voulu témoigner publiquement sa reconnaissance

envers l'homme illustre dont la merveilleuse invention a contribué dans des proportions inappréciables à la prospérité de notre patrie.

C'est le 23 mars dernier que le maire de Newcastle, M. Ad. Angus, a proposé au conseil municipal de célébrer le 100^e anniversaire de la naissance de Stephenson, et sur-le-champ un comité se constitua à l'effet d'organiser la fête. — Détail curieux et qui mérite d'être signalé, afin de permettre au maire de faire face aux dépenses extraordinaires que lui imposerait la solennité, le conseil porta son traitement pour l'année courante de 300 livres à 1,300, c'est-à-dire de 7,500 fr. à 32,500 fr.

Mais laissons de côté les détails rétrospectifs et parlons de la fête. Il est très rare de voir décorer une ville en Angleterre. C'est plutôt un usage flamand. Mais l'on a fait cette fois une exception à la règle, et jamais, même aux fêtes de juillet 1856 ou 1880, aucune de nos cités belges n'a été ornée de drapeaux, de verdure, de transparents et d'arcs de triomphe comme Newcastle le 9 du mois de juin. Des bannières et des banderoles flottaient partout au sommet des grands mâts vénitiens, et l'on

comptait par milliers les écussons aux initiales du héros de la fête : G. S. — Voici une couple des inscriptions les plus typiques que j'ai notées :

1781. Diligence de Londres à York en 4 jours.

1881. Express de Londres à York en 4 heures.

—

Le génie, héritage du pauvre.
L'instruction obligatoire inutile à qui veut apprendre.

Gateshead, le faubourg de Newcastle, situé de l'autre côté du grand pont de fer, n'était pas moins richement orné que la ville elle-même.

A 11 heures du matin, le conseil communal de ce faubourg, musique en tête, s'est rendu en cortège, avec les ouvriers de toutes les usines et les élèves des écoles, vers la cité.

Le premier article du programme était un déjeuner public dans la Grande Halle de Bath Lane. — A ce déjeuner, dont le thé formait le principal menu, toutes les tables étaient présidées par des dames. M. Cowen, membre du Parlement, et l'un de ses plus éminents orateurs, présidait la table d'honneur. Il annonça

que l'élite des illustrations de l'Angleterre, M. Gladstone en tête, avait fourni par des souscriptions le moyen de fonder un Institut technique, avec 42 bourses d'études de 600 fr. par an.

Inutile de dire les applaudissements enthousiastes qui accueillirent cette annonce. Après une douzaine de ces discours qui sont l'accompagnement obligé de toutes les fêtes britanniques, on alla voir se dérouler l'un des cortèges les plus extraordinaires qu'il soit possible de voir. Seize locomotives fournies par les grandes compagnies de chemin de fer du royaume quittèrent la station centrale pour se rendre processionnellement au village de Wylam, où naquit Stephenson. Une foule innombrable bordait la route et faisait retentir l'air de ses acclamations. Devant la petite maison historique le maire de Newcastle planta un chêne, comme la reine Victoria en a planté un de ses mains devant le manoir de lord Beaconsfield à Hughenden. Les autorités avaient précédé à Wylam la procession des locomotives. Celle-ci fut suivie en ville d'un cortège plus extraordinaire encore, composé

de plusieurs centaines de chariots attelés des puissants chevaux du Northumberland.

Grand nombre de prix furent décernés aux meilleurs attelages, puis un nouveau cortège s'organisa et traversa processionnellement les principales rues de la cité.

En tête marchait la musique des artilleurs volontaires du comté. Venaient ensuite les ouvriers des ateliers de MM. Stephenson et Cie, le maire, le shérif, les conseillers communaux et les députés de Newcastle en voiture; le comité de l'école des mines; puis les consuls étrangers. — Dans la première voiture de cette partie du cortège étaient les représentants du roi des Belges, nommés plus haut, avec le consul, M. Reed, puis venaient les consuls des autres puissances. C'était la partie officielle. La partie pittoresque se composait des ouvriers de toutes les usines, précédés d'orchestres et de drapeaux, et portant ou escortant des modèles de machines ou d'objets fabriqués dans la ville; des machines à vapeur, des voitures de toutes formes, attelées de quatre ou de six chevaux blancs magnifiquement harnachés, des yachts, des meubles, le modèle d'une

église en fer, des cages, des volières, des locomotives, en un mot tous les produits les plus variés de l'industrie métallurgique. Le défilé, commencé à une heure, se termina à trois heures, ayant pour témoin une foule compacte qui s'entassait sur les trottoirs, aux fenêtres et jusque sur les toits. Le cortège vint se masser ensuite sur la vaste plaine appelée *the Town Moor*. On y avait dressé trois estrades pour les ingénieurs, les mineurs et les représentants des autres industries, et sur chacune de ces estrades furent prononcés en plein air, et malgré la pluie qui tombait par intervalles, des discours en l'honneur du héros de la fête. On ne peut se figurer un spectacle plus original, plus imposant, et vous en concevrez la grandeur quand je vous aurai dit qu'on estime à 200,000 le nombre des personnes présentes.

L'ordre le plus parfait ne cessa de régner dans cette foule, qui se sépara de la façon la plus paisible, se félicitant de n'avoir point perdu sa journée.

A 5 heures et demie un grand banquet de 300 couverts réunit les autorités dans les *Assembly rooms*. Le maire de Newcastle, qui

présidait, avait à ses côtés les trois représentants du gouvernement belge, et vis-à-vis de lui l'amiral Ting et le capitaine Lin-Taï-Tsan, de la marine chinoise.

Après les toasts ordinaires à la Reine, à la famille royale, à l'évêque du diocèse, à l'armée, à la marine et aux deux Chambres du Parlement, sir William Armstrong, le fameux inventeur de la grue hydraulique et le plus grand constructeur du Royaume-Uni, prononça un discours dans lequel il exalta, en termes éloquentes, le génie de Georges Stephenson. — Le petit-fils du grand homme, M. Georges-Robert Stephenson, répondit pour son aïeul et profita de l'occasion pour rappeler les obstacles contre lesquels il eut à lutter et l'opposition *perverse et injurieuse* qui fut dirigée contre lui par les ingénieurs de son temps.

Le toast le plus intéressant de la soirée fut celui de M. Isaac Lowthian Bell, membre de l'Académie royale des sciences de Londres, député de Durham, ingénieur et alderman de Newcastle, à toutes les nations du monde et spécialement à S. M. le roi des Belges.

L'orateur annonça dans son discours que

non seulement le roi Léopold II s'était fait représenter aux fêtes du centenaire par trois hauts fonctionnaires du département des travaux publics, mais qu'il avait de la façon la plus gracieuse et la plus royale contribué pour une somme importante à la création de l'Institut technique dont il est question plus haut.

M. Van der Sweep, le président du comité d'administration des chemins de fer belges, répondit en anglais et d'une façon parfaite à ce discours qu'avait salué une véritable tempête de bravos. — Il y eut beaucoup d'autres toasts encore, puis les convives quittèrent la salle pour aller voir les illuminations et assister au feu d'artifice qui fut tiré sur les bords de la Tyne. Dans les illuminations la lumière électrique joua le plus grand rôle. La pièce finale du feu d'artifice fut naturellement le buste de G. Stephenson, se dessinant au milieu d'un éblouissant bouquet de fusées et de chandelles romaines.

Ne voulant pas vous prendre trop d'espace, je ne vous parle que pour mémoire des expositions de modèles des différentes machines construites par le grand inventeur. Je dois men-

tionner toutefois le *Musée des reliques*, dans lequel figuraient, entre autres, la canne de G. Stephenson, le chapeau de sa grand'mère et la chaise de son grand-père, deux souvenirs qui remontent à deux cents ans.

Voilà, mon cher ami, le rapide récit de la fête organisée à la mémoire d'un homme qui, de l'avis de tous, a fait plus pour la civilisation du monde qu'Alexandre, Bismarck et Napoléon réunis.

Peu de pays lui doivent autant de reconnaissance que la Belgique. Le Roi et le gouvernement belge ne l'ont pas oublié, et leur conduite en cette circonstance sera vivement appréciée par le pays.



APPENDICE

POUR donner à ce livre une utilité pratique, il importe d'y ajouter quelques renseignements statistiques qui donneront au lecteur une idée exacte de l'importance des chemins de fer belges et de ceux de l'étranger.

On sait qu'une loi du 1^{er} mai 1834 décréta l'établissement par l'État d'un réseau de chemins de fer, allant d'Ostende par Malines à Herbesthal, et d'Anvers à Quiévrain par Bruxelles, Braine-le-Comte et Mons.

Une loi du 26 mai 1837 décida l'établissement de lignes complémentaires de Braine-le-Comte à Namur par Charleroi, et de Gand à Tournai par Deynze, Courtrai et Mouscron.

En 1840, l'État exploitait 333 kilomètres. La ligne de Liège était ouverte jusqu'à Ans, la ligne de Gand-Tournai jusqu'à Courtrai, la ligne de Bruxelles-Mons jusqu'à Tubize. — Il y avait un petit tronçon de voie ferrée de Landen à Saint-Trond.

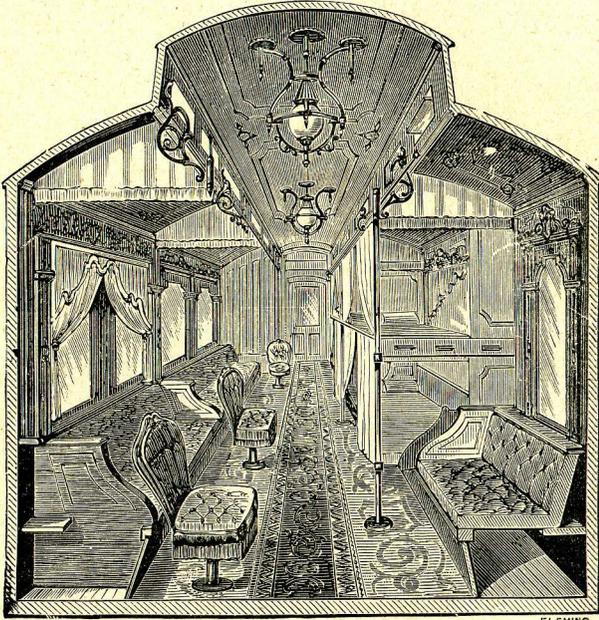
On comptait, en fait de lignes exploitées par des compagnies, celles de Dour à Saint-Ghislain, du Grand-Hornu au canal de Mons à Condé, et le chemin de fer industriel du Haut et Bas Flénu.

En 1850, l'État exploitait un réseau de 625 kilomètres. Les compagnies en exploitaient 274, d'Anvers à Gand, de Bruges à Courtrai, de Mons à Manage, et de Charleroi à Morialmé et de Namur à Liège.

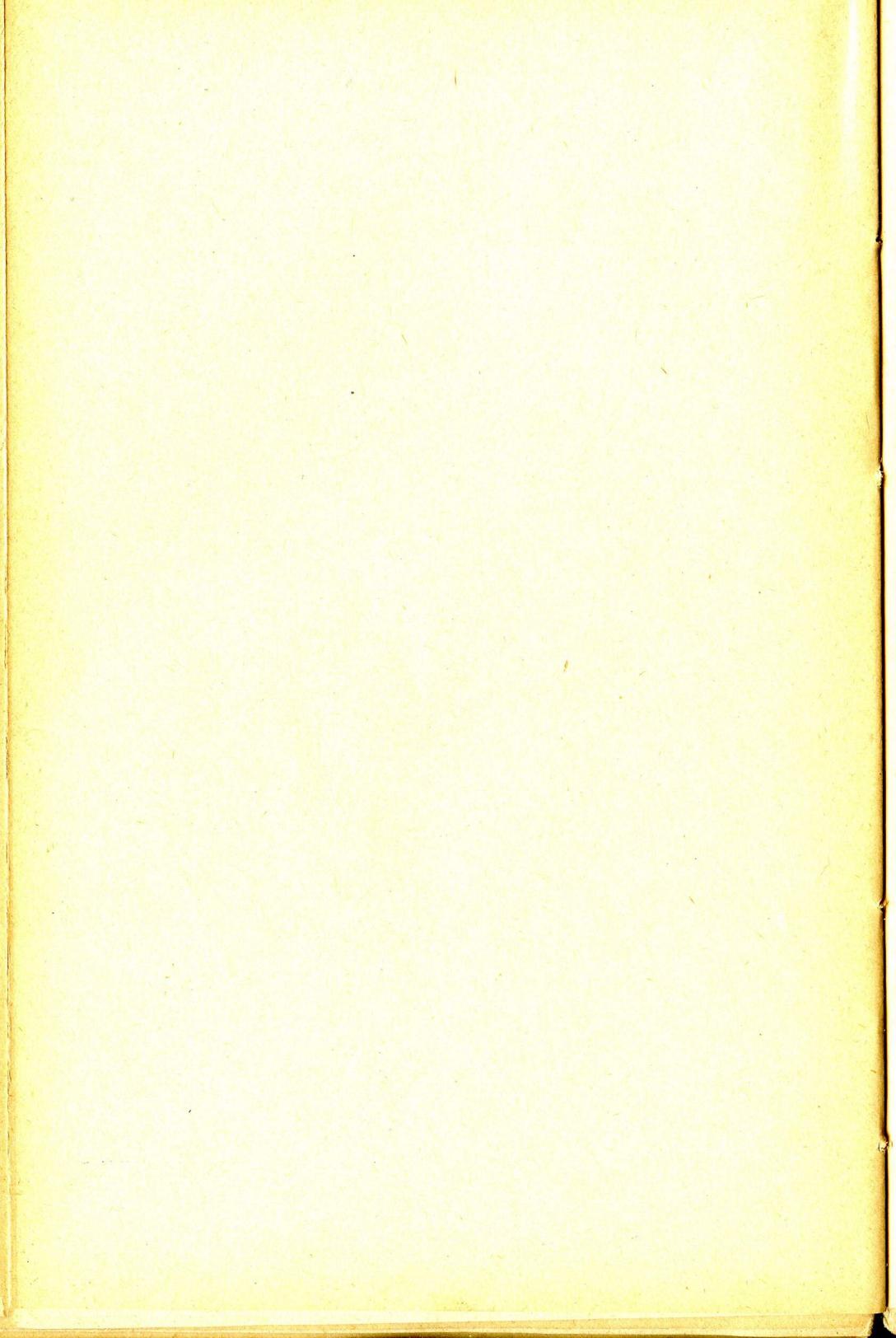
En 1860, l'État exploitait 749 kilomètres et les compagnies 980. La ligne du Luxembourg était ouverte de Namur à Sterpenich, la compagnie de Sambre-et-Meuse allait jusqu'à Vireux, celle de la Flandre occidentale jusqu'à Ypres et Poperinghe.

En 1870, l'État exploitait 868 kilomètres, les compagnies plus de 2,000.

En 1880, par suite de divers rachats de



Pullmah car.



chemins de fer concédés, l'État exploitait 2,662 kilomètres et les compagnies 1,350 seulement, chiffre considérablement réduit par le rachat par l'État, du réseau du Grand-Central belge.

Si nous ajoutons à ces chiffres les nombreuses lignes vicinales construites en ces dernières années, nous arriverons à ce réseau total de plus de 5,500 kilomètres indiqué au début de ce petit livre.

Le système des concessions fut inauguré en Belgique par celle de la ligne à voie étroite d'Anvers à Gand (Pays-de-Waas), et ce fut à partir de 1845 que les capitalistes étrangers, anglais pour la plupart, envahirent en quelque sorte le pays et obtinrent neuf concessions représentant ensemble 720 kilomètres.

En Hollande, la première ligne de chemin de fer, celle d'Amsterdam à Harlem, fut ouverte en 1839. Le réseau général comprend aujourd'hui 3,125 kilomètres environ. L'État a concédé des lignes ou bien les a construites à ses frais, pour en abandonner ensuite l'exploitation à une compagnie qui fournit le matériel roulant.

Le réseau de l'empire d'Allemagne, qui

dépasse 47,000 kilomètres, est supérieur au réseau français et se trouve placé sous la direction de 49 administrations distinctes.

L'Autriche-Hongrie a des chemins de fer d'État et des chemins de fer concédés, qui sur le territoire cisleithanien et transleithanien forment un ensemble de 32,200 kilom. environ.

Le réseau général suisse dépasse 3,500 kilomètres, répartis entre quatre groupes de compagnies.

L'Italie ne compte guère plus de 15,000 kilomètres, depuis le Piémont jusqu'à la Sicile.

En Angleterre, en revanche, le réseau est énorme. Bref, on compte dans le monde plus de 600,000 kilomètres de voies ferrées réparties de la manière suivante :

| | | |
|---|---------|-------------|
| Amérique | 334,000 | kilomètres. |
| Asie (principalement l'Inde anglaise). | 11,000 | » |
| Océanie (principale- ment l'Australie). | 2,500 | » |
| Afrique (principale- ment l'Algérie et l'Égypte). | 2,500 | » |
| Europe | 256,000 | » |

Les chemins de fer exploités aujourd'hui représentent donc plus de quinze fois le tour du globe terrestre.

Et il y a soixante ans que l'on a construit la première ligne pour voyageurs !

On a vu plus haut le point de départ des chemins de fer en Angleterre et en Belgique. Rappelons leur naissance de l'autre côté de l'Océan.

On lit à ce sujet dans les *Notes de voyage* de M. L. Simonin :

« La Société historique de l'État de Connecticut possède un tableau que la photographie et la gravure ont rendu populaire aux États-Unis. Si le mérite de cette œuvre est discutable, l'intérêt en est capital : elle représente « le premier train de voyageurs sur un chemin de fer à vapeur en Amérique ». Ce mémorable événement eut lieu en 1831. En tête du train on voit une locomotive à quatre roues, ayant la forme de la *Fusée*, que Georges Stephenson, vainqueur au concours, venait de lancer deux ans auparavant sur le chemin de fer de Liverpool à Manchester. Comme son aînée, la locomotive a une chaudière tubulaire,

et le tirage du foyer est assuré au moyen du jet de vapeur dans la cheminée. Le *tender*, chargé du combustible, qui consiste en quelques piles de bois, précède la locomotive. La tige du piston communique l'impulsion à la roue motrice par une bielle et une manivelle. La locomotive a déjà le type général qu'elle gardera partout; elle est armée du chasse-pierre, elle pèse 4,000 kilogrammes. Deux voitures seulement sont remorquées; elles contiennent en tout 15 voyageurs, et, à la mine effarée de quelques-uns, à la façon dont ils s'accrochent aux courroies ou sur leur siège, on devine qu'ils tentent une mystérieuse épreuve et ne sont pas tout à fait rassurés. Plus d'un est un personnage connu : c'est l'ex-gouverneur de l'État de New-York, le grand-constable ou chef de la police, le shériff, le président de la Banque commerciale, le fondateur de l'Observatoire d'Albany. La poste, devinant déjà que le nouveau mode de locomotion répondrait surtout à ses besoins, a délégué l'un de ses représentants. Les véhicules sont attelés l'un à l'autre par des chaînes de fer; ils ont la forme des voitures de messa-

geries encore en usage en Amérique, lourdes, massives, suspendues sur des ressorts de cuir, et rappelant les coches des siècles passés.

» La compagnie qui inaugurerait ainsi aux États-Unis le premier chemin de fer à traction de locomotive avait reçu sa charte en 1826. Le *rail-road* qu'elle venait de construire était celui de Mohawk et Hudson, ainsi appelé parce qu'il faisait communiquer les vallées de ces deux cours d'eau, entre Albany et Schenectady, dans l'État de New-York. Les rives de l'Hudson, qui avaient vu passer le premier bateau à vapeur, devaient aussi saluer la première locomotive américaine. La voie avait 16 milles de long, un peu moins de 26 kilomètres : on en avait commencé les travaux seulement en 1830. Elle traversait librement les lieux habités, elle montait à découvert au flanc des collines : nulle restriction, nulle crainte à son approche, alors qu'en tant d'autres pays le nouveau mode de locomotion rencontrait nombre d'opposants, même parmi les gens de science, et ne devait que bien plus tard être définitivement accepté. Ici, au contraire, comme si l'on avait eu conscience de la

grande révolution économique qui se préparait et des avantages infinis qui devaient en être pour tous la conséquence, chacun avait applaudi à l'invention nouvelle. Les terrains avaient été généreusement offerts à la compagnie ou cédés au-dessous de leur prix réel. Sur quelques points les chevaux servaient de renfort à la locomotive ; dans tous les cas, elle allait lentement. Les billets étaient vendus dans les boutiques ou par le conducteur. Dans la traversée des hauteurs, le train était hissé au moyen d'une corde mise en mouvement par une machine à vapeur fixe, et lâché à la descente comme sur une montagne-russe. Des leviers manœuvrés par des garde-freins servaient à ralentir ou arrêter le convoi. Tel était dans son ensemble le premier chemin de fer américain, alors que l'Angleterre venait à peine d'établir un court tronçon de ces voies nouvelles, et que la France assez timidement essayait de la suivre.

» Aujourd'hui les États-Unis, qui entraient si résolument dans une arène encore toute pleine d'inconnu, ont à eux seuls une longueur de lignes ferrées égale à celle de tous les

autres pays du globe. Ils ont réuni les deux Océans, l'Atlantique au Pacifique, New-York à San-Francisco, par un ruban de fer de plus de 5,000 kilomètres. La confiance dont ils ont fait preuve au début a porté ses fruits. Ils avaient déjà ouvert la plus grande ligne de canaux qui existe, et jeté partout des routes de terre, même à travers leur grand désert et les domaines des Peaux-Rouges ; mais on peut dire que sans les routes à vapeur leur vaste continent ne se serait jamais peuplé, ni fertilisé, ni colonisé aussi vite. »

En Amérique, la plupart des routes ne sont qu'à une voie et la distance entre les rails ne dépasse guère un mètre. Aussi les grandes compagnies sont obligées de jeter de nouveaux rails entre les premiers pour donner passage à leurs trains. Les gares sont généralement très modestes, tout est réduit au strict nécessaire et l'on occupe le moins d'espace et le moins d'employés possible.

« Il est certaines petites gares, dit M. Simonin, où un seul agent fait toute la besogne, distribue les billets, marque et inscrit les colis, veille au télégraphe. On a ménagé dans

quelques stations principales, eu égard aux soins délicats dont on entoure partout le sexe faible, un petit salon de repos pour les dames. Faut-il dire que les hommes ne se sont point oubliés, et que partout s'étale le *bar-room*, la buvette sacramentelle, souvent luxueuse, où les boissons nationales sont immédiatement servies par l'échanson debout et vigilant au premier signe du voyageur ? »

Rien de plus extraordinaire au monde que ce gigantesque ruban de fer qui relie l'Atlantique au Pacifique, de New-York à San-Francisco, et qui traverse les montagnes Rocheuses et la Sierra-Nevada.

« Si la traversée des prairies, des montagnes Rocheuses et même du grand désert américain compris dans le bassin intérieur, s'est accomplie sans embarras, la traversée de la Sierra-Nevada n'a pu s'accomplir qu'au milieu de difficultés de tout genre, à la fin heureusement surmontées. Qui n'a vu ce rempart formidable de granit, ces alpes californiennes couvertes de neige, aux cols inaccessibles, aux ravins inextricables et profonds, ne peut se rendre compte de la presque impossi-

bilité qu'il y avait à dessiner un tracé régulier à travers tous ces obstacles réunis. On a franchi cependant ce mur épais, comme on avait fait de la chaîne des Rocheuses, pour ainsi dire sans tunnel ; les galeries y sont courtes et peu nombreuses. La cote la plus élevée de la voie dépasse 2,000 mètres au-dessus du niveau de l'Océan. Les pentes atteignent presque 25 millimètres par mètre, alors qu'un article strict du cahier des charges, au début des chemins de fer en France, enjoignait de ne jamais dépasser 5 millimètres. Il y a sur ce chemin des courbes qui n'ont pas plus de 125 mètres de rayon. Eu égard au relief particulier du terrain, certains tunnels, certains viaducs, ont dû, eux aussi, affecter la forme circulaire. Sur aucune route ferrée les Américains n'ont allié autant d'habileté à autant de hardiesse. Pour se garantir des avalanches, on a protégé la voie soit par des palissades, soit, dans les endroits les plus dangereux, par des hangars couverts, *snow sheds*, qui forment une longueur totale de plus de 50 kilomètres. A la descente, le train marche sans locomotive, par l'effet seul de la gravité, et retenu, modéré

par les freins; à la montée, il faut deux locomotives, et elles remorquent le train hale-tantes, comme essoufflées. La traversée des montagnes pennsylvaniennes, de la chaîne des Alleghenies, que l'on citait naguère comme une merveille, est de beaucoup dépassée par la traversée de la Sierra-Nevada, la plus étonnante, la plus audacieuse que l'on ait jusqu'à présent exécutée.

» Ces sites de la Sierra, qui ont tant exercé la sagacité des hommes techniques, des constructeurs de *railways*, offrent au touriste le plus merveilleux spectacle. Quand on arrive sur la ligne de faite en venant des déserts de l'Ouest, on salue tout heureux les bouquets de noirs sapins, les ruisseaux aux eaux vives et babillardes, et les lacs à la surface miroitante; il y avait si longtemps qu'on n'avait plus vu d'eau ni d'arbres! Sur ces hauteurs, le froid est très vif en toute saison; mais, à mesure qu'on descend, on passe de la température de la glace à des chaleurs torrides. On aperçoit au passage les *placers* aux jaunes graviers et les campagnes californiennes, où de nouvelles essences, les chênes, les pins,

les *manzanillas* aux petites pommes dont se nourrissent les Indiens, ont remplacé les arbres des hautes cimes. Voici enfin le Sacramento, qui arrose une plaine plantureuse, et sur le fleuve la ville qui en porte le nom. Pour beaucoup, c'est le terme du *railway* : il est plus court et plus confortable de rejoindre San-Francisco par le fleuve, par les baies aux eaux tranquilles, que de continuer la route en chemin de fer. Il est d'ailleurs si doux, si l'on vient directement de New-York, de se reposer sur un *steamer* luxueux des secousses d'un voyage de sept jours!

Le matériel roulant en usage en Amérique est absolument différent à celui qu'on a l'habitude de voir dans les divers pays d'Europe.

Le *passenger car* a une longueur totale de 15 mètres, et contient généralement 56 places. Il est chauffé en hiver par un poêle à charbon de terre. Les voyageurs peuvent circuler à l'extérieur sur des plates-formes placées à l'avant et à l'arrière.

Le conducteur circule incessamment dans le couloir central. Le voyageur passe son billet dans le cordon de son chapeau. Le contrôleur

le prend et le pointe sans qu'on se dérange. Une sonnette d'appel met tout le monde en communication instantanée avec le mécanicien. On vend dans le train des journaux, des fruits, du tabac. Le célèbre ingénieur Edison, dans son enfance, gagna sa vie à ce commerce ambulante.

Dans ce pays démocratique, il n'y a qu'une classe de voitures, mais le voyageur délicat peut se payer le luxe de *Pullman's car*, appelé aussi voiture-palais, salon le jour et dortoir la nuit. Sur les grands parcours, les trains sont pourvus de wagons-restaurants, de telle sorte que l'on peut faire un trajet d'une semaine sans descendre de voiture.

Un détail caractéristique signalé par M. Simonin, est la façon à la fois rapide, sûre et économique dont les bagages sont enregistrés et délivrés à destination. « Il est rare qu'on les pèse. L'homme expert qui préside à ce service juge à l'œil, pour gagner du temps, si vous dépassez le maximum de 50 kilogrammes généreusement attribué à chaque voyageur. Cela fait, il attache à la courroie ou à la poignée de votre colis une rondelle de laiton. Celle-ci porte

un numéro d'ordre, le nom de la ligne que vous prenez, et quelquefois le lieu de départ et d'arrivée. On vous délivre une rondelle correspondante, et autant de fois de ces rondelles que vous avez de colis, et c'est tout. Pas de bulletin, pas d'inscription, pas de timbre, pas de droit de statistique à payer. On appelle cela *chèquer* le bagage, et l'on donne aux rondelles le nom de *chèques*; elles ont, en effet, la valeur d'un bon à vue comme le chèque tiré sur une banque. Avant le moment de l'arrivée, un homme monte dans le train; il vous demande vos chèques, vous les lui remettez, si vous voulez. Il vous rend en échange un petit papier, détaché quelquefois d'un registre à souche. Sur ce papier sont indiqués le nombre et le numéro de vos colis. Vous payez en retour autant de fois 25 cents (1 fr. 25 centimes) que vous avez de pièces, et souvent vous ne payez qu'après réception. Si vous désirez avoir une place d'omnibus pour descendre dans un hôtel ou dans un quartier de la ville où vous êtes arrivé, le même agent vous la fournit. Le prix est d'habitude le même que pour un colis, si ce n'est le double. Peu après votre arrivée à

l'hôtel ou à domicile, votre bagage vous sont remis. Pas une minute d'attente, pas d'ennuis d'aucune sorte, pas de pourboires à donner aux facteurs. N'allez pas au moins par méfiance essayer de retirer votre bagage vous-même ; vous seriez le dernier servi. On vous ferait passer après la puissante corporation des *express*, qui font ce service à la satisfaction universelle du public, avec une fidélité ponctuelle, une loyauté à toute épreuve. Il est bien rare qu'un bagage se perde par la faute de l'*express* ou du chemin de fer. S'il a suivi une fausse direction, on met le télégraphe en jeu, on le retrouve vite. En cas de perte, les chèques ou le papier correspondant servent de preuve, et une juste indemnité est payée. Quant aux bagages laissés en dépôt à la gare d'arrivée et qui ne sont pas réclamés, la compagnie n'exige aucun droit de garde ; mais si au bout d'un an et un jour on ne les a pas retirés, elle les fait vendre à l'encan tels quels, non ouverts ; les amateurs les apprécient au poids et enchérissent en conséquence.

» Au départ pas plus qu'à l'arrivée des trains, aucun obstacle, aucune difficulté, aucune bar-

rière. La gare est accessible à tous indistinctement, le public circule partout comme il lui plaît. On ne parque, on ne met personne sous clef. On délivre des billets jusqu'à la dernière minute, et les amis, les parents qui accompagnent le voyageur peuvent le suivre jusqu'à sa voiture, monter même un moment avec lui, et n'en descendre qu'à l'instant précis où le train se mettra en marche, ce qu'il fait très lentement. On trouve des billets de chemin de fer dans tous les hôtels, dans les bureaux de ville des compagnies et dans certains bureaux particuliers des messageries. On peut même y porter et y faire enregistrer ses bagages. On arrive ainsi à la gare sans nulle préoccupation, sans embarras. »

C'est une erreur généralement accréditée qu'en Amérique les trains marchent plus vite qu'en Europe. Quelques trains organisés spécialement pour le transport des dépêches, font 70 kilomètres à l'heure, mais à part ces rares exceptions, il n'y en a pas qui atteignent la vitesse des express de Douvres à Londres, de Paris à Marseille, ni surtout du *Flying Dutchman* qui marche au taux de 80 à 90 kilomètres

entre Londres et Plymouth. La façon sommaire dont on établit la voie ne comporterait pas aux États-Unis cette rapidité vertigineuse. Il n'est pas vrai non plus que les accidents y soient plus fréquents qu'ailleurs. — Quelques catastrophes très rares, telles que l'éroulement d'un pont, ou l'explosion d'une chaudière, ont créé la légende des périls américains qui a cours en Europe. Les chemins de fer sont du reste aux États-Unis l'objet d'une surveillance active et sévère, et l'on signale plus de désastres financiers dus à la fièvre de la concurrence que de malheurs provenant du mépris de la vie humaine.

L'expérience des chemins de fer dans les divers pays du monde n'a pas encore amené la solution d'un grand problème qui sera discuté pendant longtemps encore :

Est-ce l'État, sont-ce les compagnies qui peuvent assurer l'exploitation la plus intelligente, la plus lucrative, la mieux combinée au point de vue des exigences du trafic et de la sécurité des voyageurs?

L'exemple de la Belgique n'est pas décisif à cet égard, son réseau total n'égalant pas en

importance celui d'une des grandes compagnies de France ou d'Angleterre. La question a été traitée sous toutes ses faces par un homme des plus compétents, M. Jacqmin, directeur de la Compagnie de l'Est français, dans un remarquable travail publié par la *Revue des Deux-Mondes* (15 mars 1878). L'auteur conclut en faveur de l'exploitation par les grandes compagnies, avec un contrôle actif exercé par l'Etat. Il fait observer entre autres que par des côtés multiples l'exploitation des chemins de fer se rattache à l'industrie et au commerce, et l'on ne comprend pas plus une exploitation officielle qu'une industrie ou un commerce officiels. Il faut se dire en outre que pour un pays comme la France, le capital investi dans les chemins de fer s'élevant à 10 milliards, l'exploitation doit donner en recettes nettes pour l'intérêt et l'amortissement au moins 550 millions par an. Si l'exploitation est dirigée d'une façon telle que les bénéfices annuels soient inférieurs à cette somme, il faut que l'impôt comble la différence. Si on arrive à la limite extrême de ne demander au public que le remboursement pur et simple des dépenses

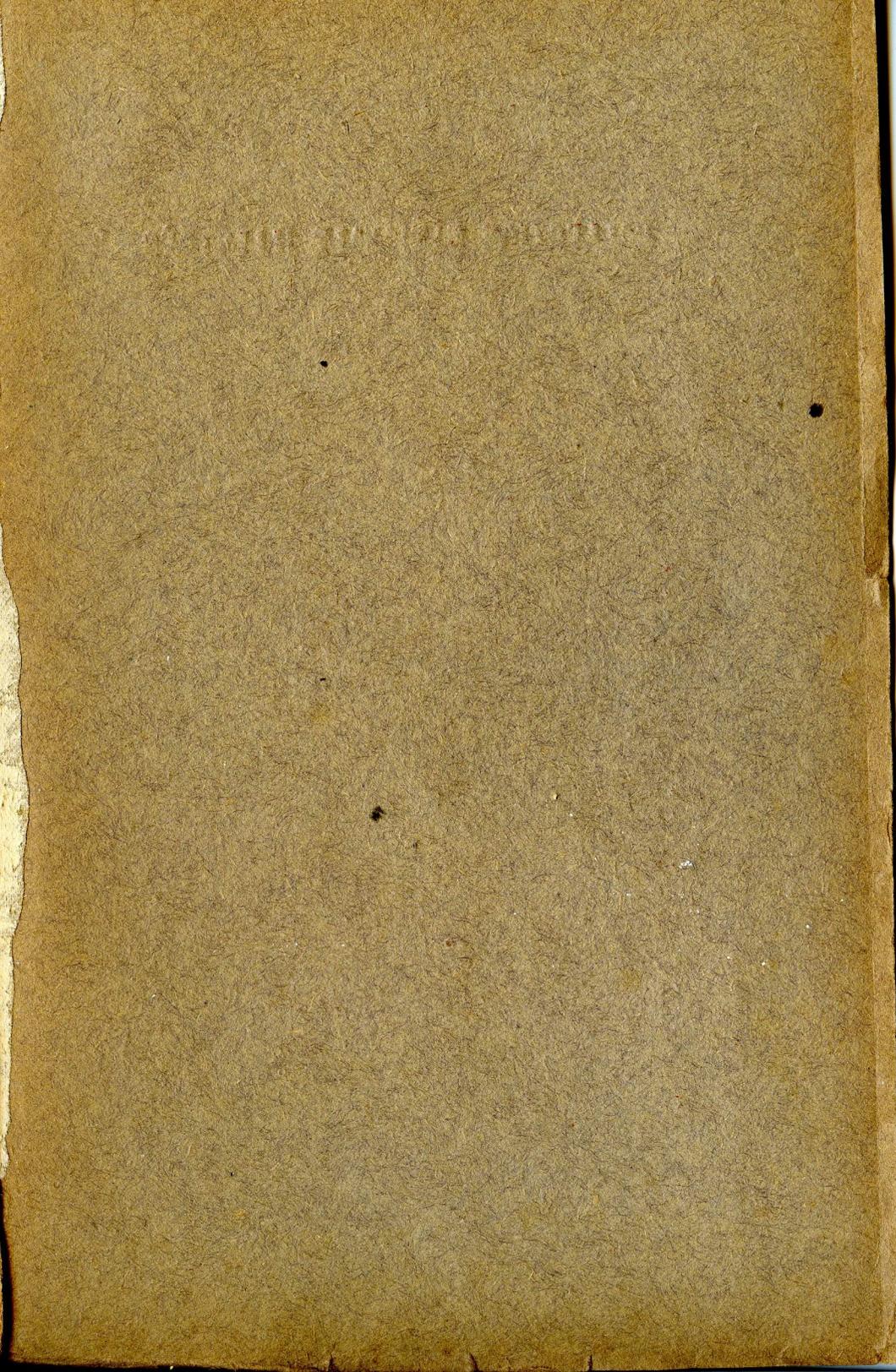
d'exploitation, il faut ajouter aux impôts, pendant 75 ans environ, une somme annuelle de 550 millions. Voilà, dit M. Jacqmin, ce qu'il faudrait que tout le monde sût et ce que tant de personnes ignorent.

De récentes discussions au sein du Parlement belge sont venues confirmer cette thèse. On veut que le chemin de fer rembourse, outre ses dépenses courantes, l'intérêt et l'amortissement du capital consacré à son établissement. Il en résulte des augmentations de tarifs, tandis que le public en général, l'industrie et le commerce en particulier, réclament des réductions. L'on voit quels éléments contradictoires s'agitent dans ce litige que je me borne à indiquer comme l'un des plus graves sujets de controverse qui existent dans le domaine à la fois politique et financier.

FIN

TABLE DES MATIÈRES

| | PAGES |
|---------------------------------------|-------|
| Le chemin de fer | 7 |
| Le centenaire de Stephenson | 80 |
| Appendice | 89 |



LIBRAIRIE J. LEBÈGUE & C^o

46. RUE DE LA MADELEINE. BRUXELLES

COLLECTION NATIONALE ILLUSTRÉE

Série G

In-8° (22 × 14). Volumes illustrés de nombreuses gravures

- * *Autrefois et aujourd'hui. Les moyens de transport et de communication.* par A. DUBOIS.
- * *Baudouin de Constantinople.* par THIL-LORRAIN.
- Belgique physique.* par NAVEZ.
- * *Le chemin de fer.* par HYMANS.
- * *Dans l'espace.* par J. E.
- * *Dans une mine. Voyage au pays de la houille.* par DE PERMENTIER.
- * *Découverte de l'Amérique.* racontée par Pieter Devos. compagnon de Christophe Colomb. par WALTERS.
- Enfants héroïques.* par CHALAN.
- * *Excursion à la grotte de Han.* par DE PERMENTIER.
- Histoire d'un peuple martyr. Les origines des Républiques sud-africaines.* par J. LECLERCO.
- * *Histoire d'une statue.* par LECLERCO.
- * *Myosotis. Quatre contes.* par PIERRE GEIRGAT.
- * *Oiseaux utiles.* par BOLSAIE.
- * *Petits contes.* par LEMONNIER.
- Promenades dans les Alpes. La Suisse et la Savoie.* par NAVEZ.
- * *Quentin Metsys et les frères Van Eyck.* par THIL-LORRAIN.
- Quinze jours à Lombartzijde.* par CH. MERTENS.
- * *Sept merveilles du monde.* par CARLIER.
- * *Souvenirs d'une famille bruxelloise.* par LAGRANGE.
- Trois camarades d'école.* par TANDEL.

Les ouvrages marqués d'un * sont recommandés par le gouvernement pour distributions de prix.