

[Accueil](#)[Revenir à l'accueil](#)[Collection](#)[Correspondance active de Jean-Baptiste André Godin](#)[Collection Godin_Registre de copies de lettres envoyées_CNAM FG 15 \(9\)Item](#)[Jean-Baptiste André Godin au président de la chambre de commerce de Saint-Quentin, 25 avril 1867](#)

Jean-Baptiste André Godin au président de la chambre de commerce de Saint-Quentin, 25 avril 1867

Auteur·e : Godin, Jean-Baptiste André (1817-1888)

Les folios

En passant la souris sur une vignette, le titre de l'image apparaît.

6 Fichier(s)

Informations sur l'édition numérique

ÉditeurÉquipe du projet FamiliLettres (Familiestère de Guise - CNAM) & Projet EMAN (UMR Thalim, CNRS-ENS-Sorbonne Nouvelle)

Présentation

Auteur·e[Godin, Jean-Baptiste André \(1817-1888\)](#)

Date de rédaction[25 avril 1867](#)

Lieu de rédactionGuise (Aisne)

Destinataire[Chambre de commerce \(Saint-Quentin, Aisne\)](#)

Lieu de destinationSaint-Quentin (Aisne)

Description

RésuméSur les locomotives routières. Godin répond au président de la chambre de commerce de Saint-Quentin qui lui demande des renseignements sur les locomotives routières. Godin estime que les locomotives sur routes ordinaires sont dans une phase d'expérience et qu'il est difficile de se prononcer sur leur avenir. En préambule, il affirme que cette question ne doit pas être préjudiciable aux études de création de voie de chemin de fer, car les voies de communication des localités industrielles comme Guise se détériorent au lieu de s'améliorer. Cette détérioration est défavorable à la généralisation des locomotives à vapeur sur routes comme la sienne. Il faudrait que les routes, comme les voies ferrées, aient une résistance uniforme sur tous les points du parcours, que les fortes pentes soient adoucies, que le macadam soit toujours ferme et solide et que les routes soient d'une largeur suffisante. Il explique qu'à la différence des locomotives sur voies ferrées, les locomotives sur routes ordinaires sont soumises à des variations incessantes en fonction des soubresauts du sol, des pentes ou de la météorologie.

Les coups de collier, les chocs sont causes de nombreuses réparations. La vitesse de 4 à 5 kilomètres par heure lui semble la meilleure pour un service régulier. Les locomotives routières sont destinées à remplacer les bœufs et les chevaux de trait, sur des trajets de petite distance mais rien de plus. Godin ajoute qu'un service régulier de locomotives à vapeur exigerait en outre l'installation de réservoirs d'eau tous les 6 à 8 kilomètres, la consolidation des ponts et des ouvrages d'art. Il recommande d'éviter de multiplier les wagons et de les faire avec la capacité de porter 15 tonnes. Il explique que la réglementation sévère l'a fait renoncer à mettre en service une locomotive pour aller à Saint-Quentin et à Bohain : « Je ne me sers de ma locomotive que pour les déchargements de mes bateaux quand elle est en état de fonctionner. » Il lui semble que le coût du transport par locomotives sur routes pourrait être inférieur de moitié au transport par voitures, mais que les imprévus sont trop nombreux pour donner lieu à un calcul.

Mots-clés

[Appareils et matériels](#), [Chemins de fer](#), [Fonderies et manufactures "Godin"](#), [Transport de marchandises](#), [Transport de voyageurs et voyageuses](#)

Lieux cités

- [Bohain-en-Vermandois \(Aisne\)](#)
- [Saint-Quentin \(Aisne\)](#)

Informations sur le document source

CoteFG 15 (9)

Collation6 p. (139r, 140v, 141r, 142v, 143r, 144v)

Nature du documentCopie à la presse d'un manuscrit

Lieu de conservationBibliothèque centrale du Conservatoire national des arts et métiers, Paris

Notice créée par [Équipe du projet FamiliLettres](#) Notice créée le 28/02/2023

Dernière modification le 18/09/2023
