

Locomotive à vapeur *Le Belge*

Disposition des essieux : 1A1 (Type Single Driver)

Numérotation : n° 6 EB (Etat belge)

Concepteur : R. Stephenson

Année de construction : 1835

Constructeur : S.A. John Cockerill, Seraing

Retrait : 1869

Puissance : 41 ch

Longueur : 5,455m (sans tender)

Poids en ordre de marche : 11,75 t, tender non compris

Vitesse maximale : 60 km/h



Réplique en bois de la locomotive *Le Belge* à l'atelier central de Malines (Réf. Z00067)

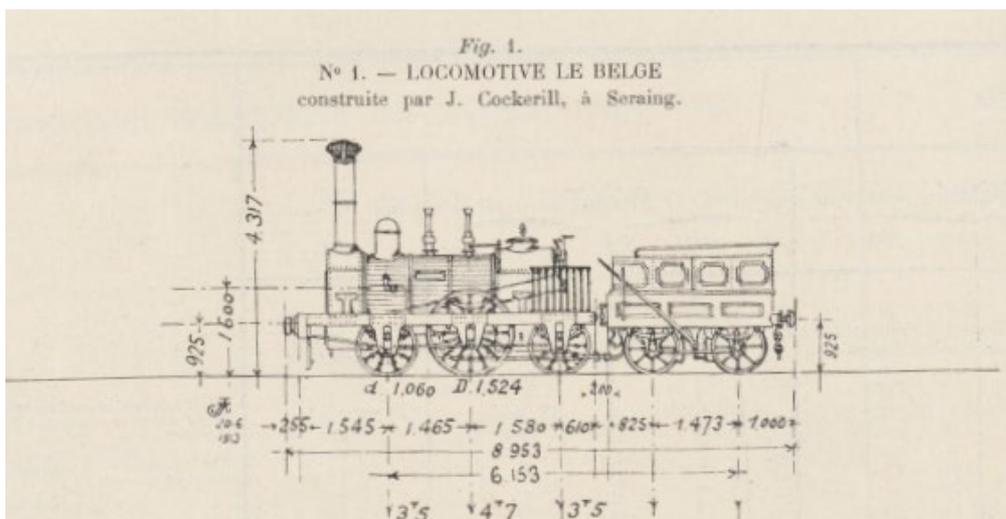


Image issue de "Le matériel roulant des chemins de fer à l'Exposition universelle et internationale de Gand 1913, p.140" (Réf: K620304)

Le Belge

Le 5 mai 1835, la Belgique inaugurait la première ligne de son réseau ferroviaire. Les cinq premières locomotives à voyageurs utilisées sur la ligne de Bruxelles-Allée Verte à Malines avaient été commandées à Robert Stephenson et construites au Royaume-Uni.

Ces locomotives, ou remorqueurs comme on les appelait alors portaient les numéros d'ordre suivants : 1 : *La Flèche*, 2 : *L'Eléphant*, 3 : *Stephenson*, 4 : *La Rapide*, 5 : *L'Eclair*.

La sixième locomotive sera la première locomotive jamais construite en Belgique ; elle sort des usines Cockerill à Seraing, près de Liège, le 30 décembre 1835. Son nom : *Le Belge* !

La commande de la locomotive est approuvée 12 semaines avant l'inauguration du 5 mai 1835.

Locomotive Single Driver

Il s'agit du même modèle que les cinq premières locomotives belges, conçues par Stephenson. Elle est fabriquée sous licence, suivant les plans originaux de la société Robert Stephenson & Co, d'où le terme « Patentee ». Comme ses prédécesseurs, la locomotive *Le Belge* est accompagnée d'un tender. Cette locomotive, la n°6 EB (Etat Belge), était la première locomotive construite sur le continent européen.

La locomotive est de type 1A1 Single Driver : un essieu (single) porteur à l'avant et à l'arrière, un (single) essieu moteur à grandes roues au centre. Ces roues motrices, en fer forgé, avaient un diamètre de 1,524 m. Le châssis était de type « sandwich », c'est-à-dire qu'il consistait en longerons de chêne très sec serrés entre deux plaques de fer et assemblés au moyen de boulons. Pour éviter les condensations, le corps cylindrique de la chaudière était recouvert de planches maintenues au moyen de cercles de cuivre.

Comme pour la plupart des locomotives de l'époque, la cheminée était surmontée d'un pare-étincelles en forme de panier inversé, destiné à empêcher l'éjection des escarbilles incandescentes.

L'attelage était, comme tous les trains de l'époque, rudimentaire et les voitures n'étaient reliées à la machine que par des chaînes. Le démarrage et l'arrêt provoquaient de ce fait une succession de chocs.

Les maquettes

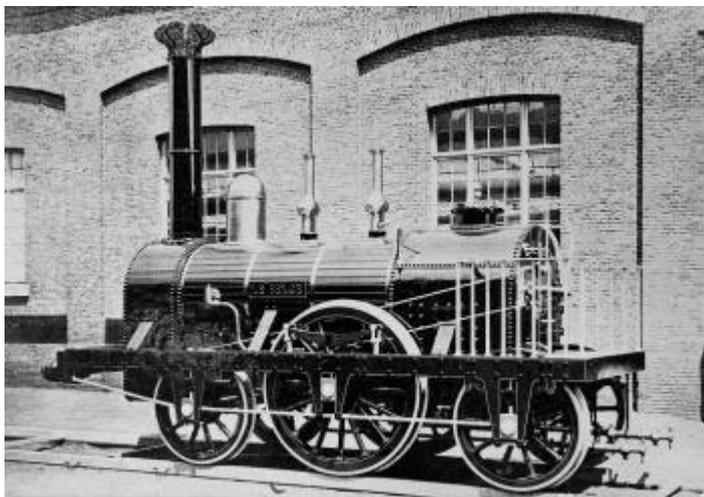
Pour s'imaginer à quoi ressemblait cette première locomotive belge, on ne dispose pas de photographies et les seuls témoignages sont des dessins qui ne sont pas d'une grande exactitude. Une première représentation détaillée apparaît cependant dans l'annexe des « Mémoires » de Pierre Simons et Gustave De Ridder ¹. Au fil du temps, *Le Belge* subira différentes modifications aux ateliers de Malines, pour être finalement réformée en 1869. Bien trop tôt !

¹ Il s'agit du livre « Le chemin de fer belge, ou recueil des mémoires et devis pour l'établissement du chemin de fer d'Anvers et Ostende à Cologne, avec embranchement de Bruxelles et de Gand aux frontières de France », de P. Simons et G. De Ridder, 1839 La Crosse & Cie. (Réf : C571640)

Ce n'est qu'à partir de 1870 que la guerre franco-prussienne va prouver l'importance stratégique des chemins de fer lors de conflits. L'Etat belge se lance alors dans un processus laborieux de rachat de lignes ferroviaires privées afin qu'elles ne tombent dans des mains étrangères. Au cours de cette période également, on s'est rendu compte que l'expansion économique et l'industrialisation de la Belgique étaient largement dues à ce nouveau mode de transport. Et la jeune Belgique est même considérée par ses voisins comme une nation prospère !

C'est dans ce climat qu'une procession historique (Cortège sur l'histoire des moyens de transport, depuis la nuit des temps à ce jour) est prévue en 1885 afin de célébrer le 50e anniversaire des chemins de fer en Belgique.

Mais *Le Belge* n'est déjà plus qu'un souvenir à ce moment et une réplique est construite à l'échelle 1/1.



Réplique de la locomotive *Le Belge* de 1885 (Réf : Z00105)

La réplique du train de 1835, comprenant la locomotive *Le Belge*, accompagnée de la diligence et de chars à bancs, avec figurants en tenue de l'époque suscitera l'intérêt de la foule.

Cette réplique est en bois et métal, fidèlement reconstituée à l'arsenal de Malines, d'après les plans originaux. Elle sera également présentée à l'Exposition universelle de Gand, en 1913 et des photos sont réalisées en vue de comparer *Le Belge* avec la toute nouvelle locomotive à vapeur Type 10.

Cependant, il semble que la maquette n'ait pas survécu à la Grande Guerre.

A l'occasion du centenaire du *Stockton & Darlington Railway* (première ligne de chemin de fer au monde, située en Angleterre), en 1925, les Chemins de fer belges sont invités à y participer et commandent aux usines Cockerill à Seraing la construction d'une nouvelle maquette à l'échelle 1/1. Cette réplique est différente de la précédente par certains détails comme les soupapes de sécurité, le dôme de prise de vapeur ou le corps de la chaudière. Cette même réplique est présentée à l'Exposition universelle de Bruxelles, en 1935 où elle prend place au centre du palais où elle jouxte quelques exemplaires des plus belles réalisations belges en matière ferroviaire.

Une autre reproduction de la locomotive apparaît sur un cliché datant de 1927. A l'occasion de la visite du roi Albert Ier chez Cockerill, une réplique de la première locomotive belge est alignée dans la cour de l'usine. Il s'agit d'une troisième réplique qui diffère des autres par son dôme et la conduite d'eau.

Au cours de la Seconde Guerre mondiale, les maquettes seront fortement endommagées à l'atelier central de Malines, comme une grande partie du matériel roulant présent.

Deux répliques de la locomotive *Le Belge* sont retrouvées. Mais dans quel état ! On tente alors de récupérer ce qu'on peut ! De la réplique de 1925, il ne reste quasi rien mais le tender est réparable. Celle de 1927, montée sur un châssis de voiture GC (Grande capacité) en vue d'être déplacée par l'occupant, sera réparée à l'atelier central de Malines. C'est elle qu'on retrouve actuellement accrochée au-dessus du Shop à Train World.



Réplique de la locomotive à vapeur *Le Belge* avec son tender à Train World (Réf : MP027)

Il existe encore aujourd'hui une quatrième maquette en bois, reproduite par les habitants de Vresse-sur-Semois à l'occasion des 150 ans de la Belgique.

Catherine Walravens
Mai 2020

Bibliographie succincte

- Articles :**
- DAGANT A. Cent vingt-cinq ans de construction de locomotives à vapeur en Belgique. *Bulletin de l'institut archéologique liégeois*, nr. 86, 01-01-1974, p. 23-241, K547371
- THIRY, M. Le belge et ses maquettes en vraie grandeur. *Journal du chemin de fer*, n°220, 01-2018, p. 28-37, K705147
- THIRY, M. Le Belge en zijn maquettes op ware grootte. *Spoorweg journal*, nr220, 01-2018, p. 28-37, K705146
- Livres :**
- Notice sur l'Exposition rétrospective des locomotives des chemins de fer de l'Etat Belge à l'Exposition de Gand (1913)*. 1913, 55 p., C620302
- DAMBLY P. *Vapeur en Belgique. Tome 1. Des origines à 1914*,. Bruxelles : G. Blanchart & Cie, 1989, 244 p., C 0034
- DAMBLY P. *Vapeur en Belgique. Tome 2. De 1914 aux dernières fumées*. Bruxelles : G. Blanchart & Cie., 1994, 352 p., C0035

Pour une recherche plus approfondie, veuillez consulter notre base de données avec les mots-clés suivants :

Catalogue Bibliothèque : Le Belge, Locomotive à vapeur, histoire des chemins de fer, Belgique

Collection musée : Le Belge

