Locomotive à vapeur *L'Eléphant*

Disposition des essieux : B1 (après modernisation vers 1850 : 1B)

Numérotation : n° 2 EB

Concepteur : R. Stephenson

Années de construction : 1835

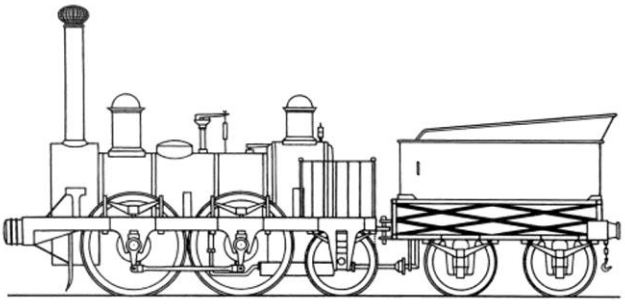
Constructeur : Tayleur (GB)

Retrait : 1847

Puissance : 55 ch

Longueur : 6,745 m (sans tender)

Poids en ordre de marche : 14,2 t



La locomotive *L'Eléphant* sous sa forme initiale en 1835 (Réf : Vapeur en Belgique, tome I, P.76)

Maquette de la locomotive à vapeur *l'Eléphant* après modernisation (Réf. 2683)

Les premières locomotives des chemins de fer belges

En 1835, les cinq premières locomotives à vapeur utilisées sur la ligne de Bruxelles à Malines ont été conçues par Robert Stephenson, fils de George Stephenson, l'ingénieur britannique et l'un des pionniers du chemin de fer moderne.

Destinée au service des marchandises, la locomotive *L'Eléphant* appartenait au type de locomotives avec disposition des essieux B1[1] établi par Robert Stephenson en 1833. Elle avait des cylindres intérieurs de 355 mm, des roues accouplées de 1,371m, une puissance de 55 ch et pesait 14,22 t en ordre de marche, sans son tender. C'était impressionnant à l'époque !

La locomotive *l'Eléphant* faisait partie de la première commande passé par le gouvernement belge à Robert Stephenson. Ne pouvant assurer à lui-seul l'exécution de la totalité de ses commandes, il en confia la fabrication à un de ses sous-traitants, la firme Tayleur, Charles & Co de Newton-le-Willows.

[1] La disposition des essieux B1 signifie : deux roues motrices à l'avant (B) et un essieu porteur à l'arrière(1).

Les premières machines, ou « remorqueurs », portaient les numéros et les noms suivants à l'Etat belge: 1, *La Flèche* ; 2, *L'Eléphant* ; 3, *Stephenson* ; 4, *La Rapide* ; 5, *L'Eclair*. [2]

Le 5 mai 1835

Le 5 mai 1835, *la Flèche* tirait 7 wagons transportant notamment de hauts fonctionnaires, des officiers, des ingénieurs et magistrats. Le *Stephenson* remorquait également 7 wagons, transportant des ministres, des parlementaires et des diplomates.

La locomotive *L'Eléphant* était la plus puissante des trois et tirait à elle seule 16 wagons, transportant les autres invités, parmi lesquels George Stephenson.

C'est également *L 'Eléphant* qui, le 5 mai 1835, ramena les 30 voitures, rassemblées en un seul convoi, de Malines à Bruxelles. Le voyage du retour connut quelques difficultés. *L'Eléphant* dut abandonner le convoi près de Vilvorde pour aller « prendre de l'eau », la consommation d'eau ayant été plus forte que la contenance du tender.

Voyageurs ou marchandises ?

A l'origine, le chemin de fer avait pour objectif le transport de marchandises. Mais l'engouement des voyageurs fut si grande, dès le commencement, que l'on se focalisa là-dessus et on ne développera l'exploitation commerciale des marchandises qu'à partir de 1839.

Au début, on ne fait pas vraiment de distinction entre locomotives à voyageurs et locomotives à marchandises. Mais on sait juste que les machines à petites roues conviennent mieux pour les trains lourds et de faible vitesse.

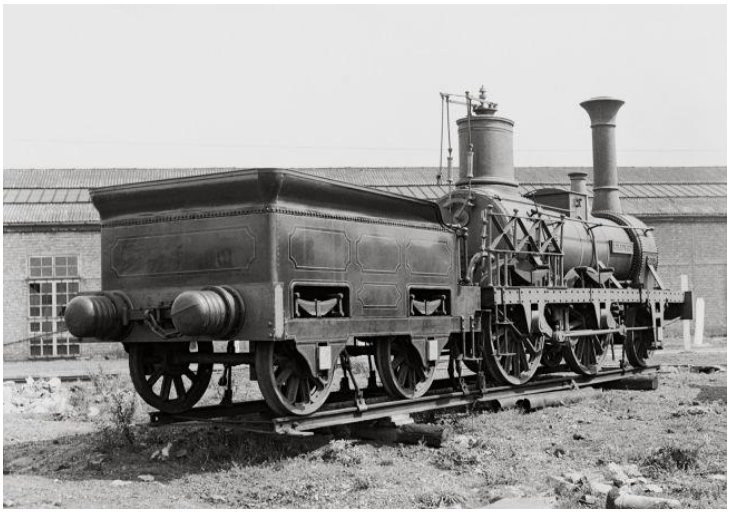
Dès 1839, *L'Éléphant* sera surtout utilisé en tête des trains de marchandises et de travaux.

L'Eléphant sera la première machine à être mise hors service par l'Etat belge en 1847. Elle sera aussi la première machine à profiter ensuite d'une « modernisation » à l'Arsenal de Malines, vers 1850.

La machine développait alors 100 ch et pouvait atteindre 60 km/h tout en pesant 20 t en ordre de marche. La disposition des essieux de la locomotive va être modifiée en un essieu porteur à l'avant et deux roues motrices à l'arrière. La locomotive poursuit sa carrière avant d'être définitivement mise hors service en 1865.

[2] L'Eléphant était connu sous le n° d'inventaire 2 de l'Etat Belge mais avait reçu le n° de fabrication 13 à la firme Tayleur, tout en étant enregistrée chez Stephenson sous le n°100.

Les maquettes de *l'Eléphant* à Train World



Réplique en bois de *l'Eléphant* (Réf. Z00066)

Une réplique en bois, en taille réelle (Réf. MP026) est exposée à Train World. La date de construction n'est pas précisée mais on sait qu'elle figurait à l'Exposition universelle de Gand en 1913.

Une autre maquette, à l'échelle 1/10 (Réf. 2683), est conservée à Train World et représente *L'Éléphant* remorquant divers types de voitures. Le modèle réduit a été exécuté par les apprentis de l'atelier central de Malines.

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

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

DAGANT A. *Les locomotives à vapeur de l'Etat Belge à la SNCB. (1835-1966). Souvenir de la vapeur N° 8*. Tielt : Veys, 1982, 499 p., B11650

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 : l'Eléphant, histoire des chemins de fer

Collection musée : L'Eléphant, premier train en Belgique (5 mai 1835)