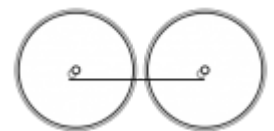


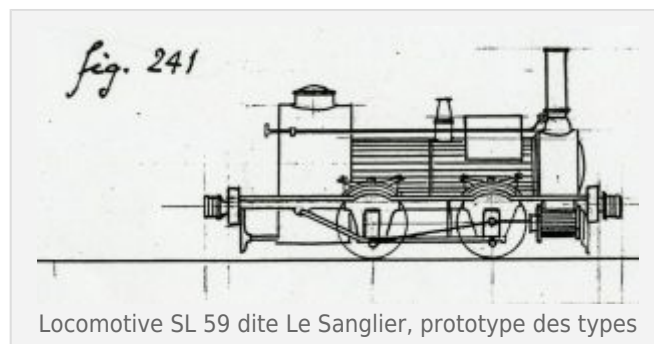
Détail d'une gravure des Carrières de Quenast, ca 1851. En bas à droite, locomotive du type Sanglier (Saint-Léonard).



FOUR COUPLED : B (0-4-0) [Deux essieux moteurs / tender séparé]

Nombre d'exemplaires : 3

N° de fabrication supposés : 60 (1865), 73 (1867), 83 (1868). Certitude pour les n° 73 et 83.



Locomotive SL 59 dite Le Sanglier, prototype des types

Dendre-Waes et types 8 de Tubize

Le type 8 de Tubize est une version renforcée du « type Dendre-Waes ». Ces locomotives ont été produites pour le CF de Quenast au canal de Charleroi (CFQ), que l'on appelait localement la voie Zaman.

Au départ, le trafic sur ce CF à voie étroite était assuré par 2 locomotives SL (n° de fabrication 59 et 62) du « type Sanglier ». Elles tractaient les wagons chargés de pavés produits par les Carrières de Porphyre de Quenast. Elles étaient déjà fort usées au moment où la décision fut prise de mettre à voie normale ce CF. Mais comme cette transformation se fit attendre quelques années, il fallut d'urgence pourvoir au renforcement du matériel de traction. On fit alors construire par les Ateliers de Tubize d'autres petites locomotives du type Dendre-Waes, mais renforcées.

A la mise en place de la classification des types Tubize (en 1865 par la Société d'Exploitation de Chemins de Fer), elles sont devenues le type 8.

Caractéristiques techniques

Leur chaudière comptait 105 tubes de 2350 mm et était timbrée à 7 atmosphères, nous dit A. Dagant dans une note manuscrite conservée dans les archives du PFT. Le tableau des types Tubize, document original des AT, donne heureusement un peu plus d'indications.

Caractéristiques techniques des locomotives Tubize type 8

N° de fabrication	Tz 2	Tz 60	Tz 73	Tz 83
Type Tubize	DW	8	8	8
Chaudière	Piedboeuf			
Diamètre de la chaudière (mm)	900			
Capacité de la chaudière (m³)				
Surface de chauffe du foyer (m²)				
Surface de chauffe intérieur des tubes (m²)				
Surface de chauffe totale (m²)	30			29
Pression maxima dans la chaudière (kg/cm²)				
Timbre (atm)	5 / 4	7	7	7
Surface de la grille (m²)				
Diamètre des cylindres (mm)	250	250	250	250
Course des pistons (mm)	400	400	400	400
Diamètre des roues motrices (mm)	1060	920	920	920
Diamètre des roues porteuses (mm)				
Contenance des soutes à eau (m³)				
Contenance des soutes à combustible (m³)				
Poids de la locomotive à vide (t)	15	11,5	11,5	11,5
Poids de la locomotive en ordre de marche (t)			14	14
Poids servant à l'adhérence				
Puissance de traction				
Nombre de roues motrices	4	4	4	4
Nombre de roues porteuses	0	0	0	0
Disposition des essieux	B / 0-4-0	B / 0-4-0	B / 0-4-0	B / 0-4-0
Ecartement intérieur des bandages (m)				
Epaisseur des boudins des bandages (mm)				
Ecartement des essieux extrêmes (m)		1,5	1,5	1,5
Longueur de la machine entre faces ext. des tampons (m)				
Largeur maxima toutes saillies comprises				
Hauteur de la cheminée au dessus du rail (m)				
Vitesse maxima à l'heure (km/h)		30	30	30
Rayon minimum des courbes que la loco peut parcourir (m)		30	30	30
Ecartement entre les bourrelets des rails (mm)	1100	1100	1100	1100
Longueur de la grille (m)				
Largeur de la grille (m)				
Nombre de tubes	97	105	105	103
Longueur des tubes entre plaques (mm)	2420 / 2460	2950	2350	2265
Diamètre extérieur des tubes (mm)	35			
Epaisseur des tubes	2			
Nature des tubes				
Système de tubes (serve ou lisses)				
Eau dans la chaudière 0,100m au dessus ciel du foyer (m³)				
Distribution				
Date PV épreuve chaudière	24/03/1855	1865		27/08/1868
Destination	Dendre-Waes	CF Quenast	CF Quenast	CF Quenast
N° d'exploitation	3 - Felix		3	4
N° SGE				
N° EB				
Radiation				

La Tz 2, du type « Dendre-Waes » est donnée ici à titre de comparaison. Les n° de fabrication certains sont surlignés en jaune. Sources : Tableau original des type Tubize ; Notes d'André Dagant et Maurice Hennequin conservées par le PFT.

Les locomotives du type 8 et le CFQ



Locomotive type Sanglier du CFQ en 1851.

La plus ancienne est très probablement la Tz 60 de 1865. Elle sera suivie, en 1867, de la Tz 73, qui prendra le n° d'exploitation 3. Enfin, une troisième machines sera réalisée en 1868 et portera le n° 4 du CFQ.

La Tz 60 doit avoir rapidement été envoyée ailleurs, car elle ne se retrouve pas dans les inventaires du matériel du CF de Quenast (1872). Il est possible qu'elle ait été expédiée pour le service des embranchements à 1100 mm du CF de Charleroi-Nord à Courcelles, assuré contractuellement par les Bassins Houillers (BH) dès 1868. La Tz 60 aurait alors été remplacée par la Tz 83 au CFQ (à partir de 1869 ?).

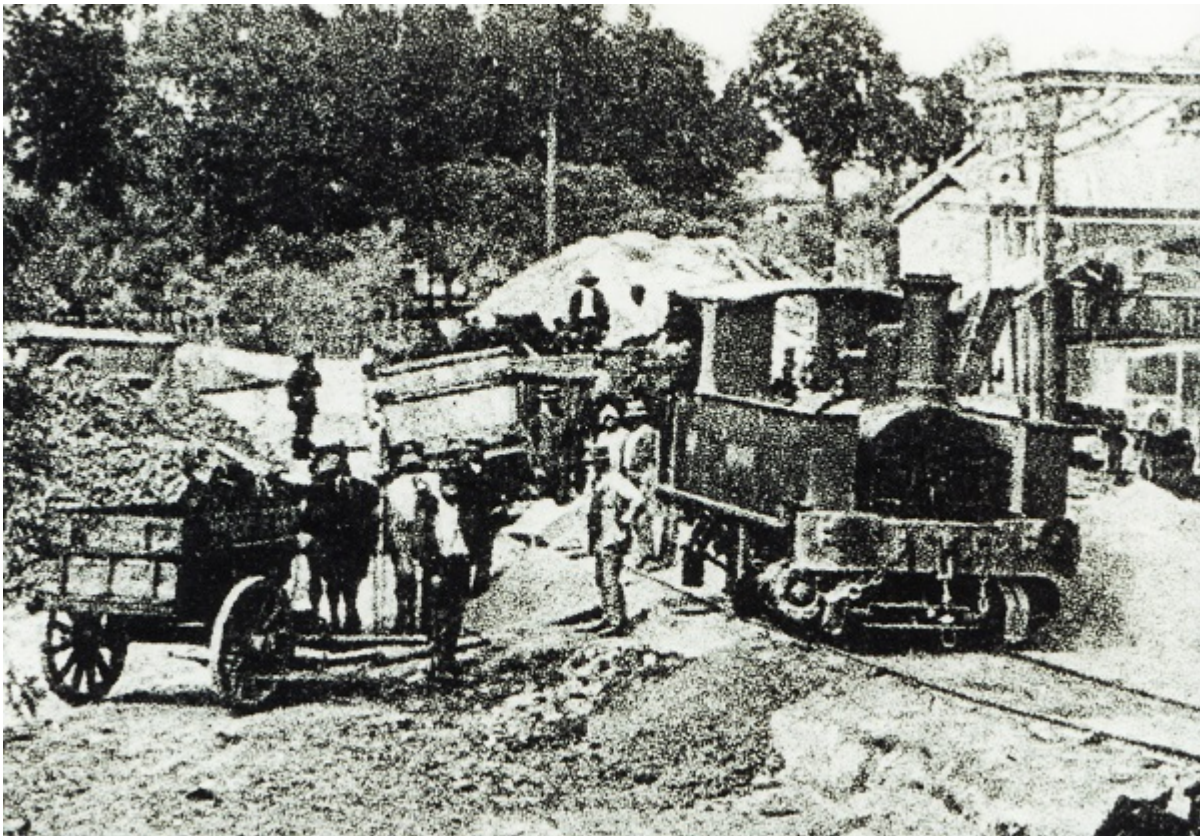
L'inventaire du matériel d'exploitation en service au 22/10/1872 [AGR, Concession de CF], qui est en fait une estimation contradictoire entre l'État, les Bassins Houillers et la SA des Carrières de Porphyre de Quenast, renseigne 4 locomotives. Les n° 1 et 2, d'un poids de 9 tonnes, en état d'usure avancé, étaient les deux SL. Les n° 3 et 4, en bon état d'entretien courant, d'un poids de 14 tonnes, étaient les Tz 73 et 83. La première était estimée à 20300 fr., la seconde à 21280 fr.

Un autre inventaire, dressé à Bruxelles le 15/12/1870, estimait alors les locomotives 3 et 4 au prix de 19000 fr.

Ce matériel était mis à la disposition de la SA des Carrières de Porphyre de Quenast par convention du 10/02/1871, mais appartenait à la Cie des Bassins Houillers, qui l'avait loué à forfait jusqu'à la transformation complète de la voie à grande section des Carrières.

Par convention du 25/06/1872, entre Simon Philippart, administrateur délégué des BH, et le Ministre des Travaux Publics, le matériel restait propriété des BH qui en permettait l'usage par le Gouvernement jusqu'à la complète transformation des voies à grande section, moyennant le paiement de 20000 fr. de frais de location. C'est à cette occasion que l'inventaire fut dressé. Une annexe à ce document permet d'établir la correspondance entre les Tz 73 et 83 et les n° d'exploitation 3 et 4 du CFQ.

Un document du 19/12/1870 indiquait qu'il n'y avait sur la ligne de Quenast ni mobilier, ni matières, ni matériaux, les magasins des Carrières fournissant le nécessaire au fur et à mesure des besoins. Il signalait également que le matériel était entretenu par les Ateliers de la SGE, donc les Ateliers de Tubize.



Photographie d'une locomotive à vapeur Bt (0-4-0t) de Quenast (Carrière ou CFQ ?). S'agit-il d'une type 8 de Tubize ? Si c'est bien le cas, elle aurait été tandérisée et pourvue d'un abri à une date inconnue. Ne serait-ce pas plutôt une type 6 de Tubize ? Photo Rewisbique.

Compagnies concernées :

CF de Quenast (CFQ) – Belgique

> CF des Bassins Houillers du Hainaut (BH) – Belgique

Bibliographie & Sources :

Liste des 105 premières Tubize d'André Dagant – Archives d'André Dagant (conservées par le PFT).

Notes d'André Dagant sur les locomotives anciennes et sur le CFQ – Archives d'André Dagant (conservées par le PFT).

Musée 'de la Porte' à Tubize – Photothèque et Coll. Ateliers de Tubize.

Tableau original des types Tubize – Archives d'André Dagant (conservées par le PFT).

Dessin d'Albert Jacquet.