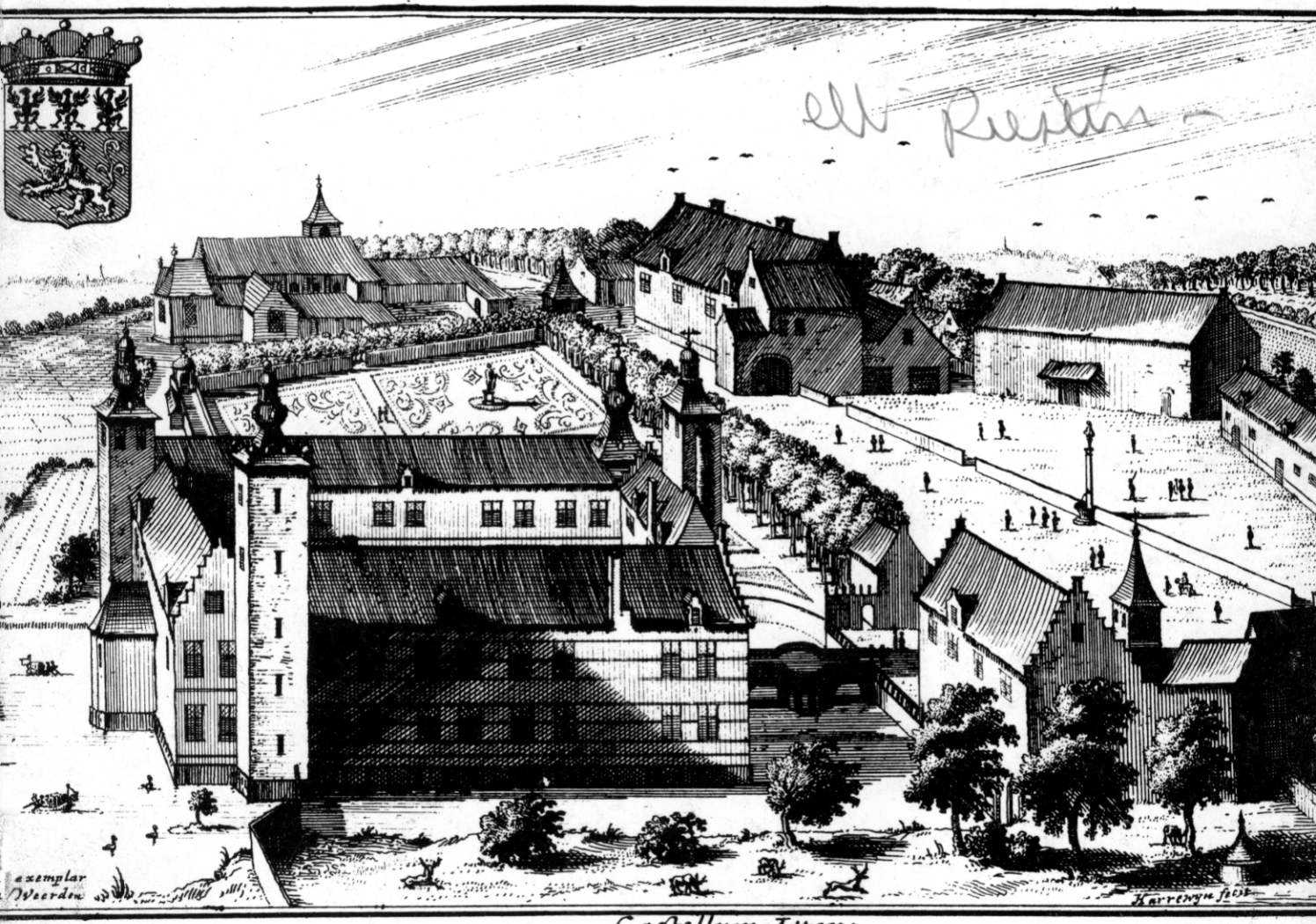
# ENTRE SENNE ET SOIGNES

Bureau de dépôt :
1460 ITTRE

LXVII-1990
22e année

Trimestriel
4e trim. 1990

DESCRIPT. CASTELLOR. COENOBIORUMQ. AGRI BRUXE




*Castellum Ittere*

Præfecturæ *Nivellenſis* Dominium cum caſtello, in Baronatum erectum à Philippo
uarii anno 1652. in gratiam Florentii *de Rifflart* S. R. I. Baronis, *Ittræ* Domini.

# ENTRE SENNE ET SOIGNES
## Art - Histoire - Folklore - Tourisme

Revue trimestrielle publiée par la

SOCIETE D'HISTOIRE ET DE FOLKLORE D'ITTRE ET ENVIRONS

Alsemberg - Beersel - Bois-Seigneur-Isaac - Bornival - Braine-l'Alleud - Braine-le-Château - Braine-le-Comte - Clabecq - Ecaussinnes - Fauquez - Hal - Haut-Ittre - Ittre - Nivelles - Oisquercq - Ronquières - Tubize - Virginal - Waterloo - Wauthier-Braine

*Rédacteur en chef :* Jean-Paul CAYPHAS
« La Brasserie »
rue Basse, 14, 1460 Ittre
Tél. : 067/64.68.32

*Comité de rédaction :* Alphonse BOUSSE, Christian DE BRABANTER, Marquis de TRAZEGNIES d'ITTRE, Georges GILMANT, Pierre HOUART, Gaston NEUKERMANS.

*Présentation :* Catherine CAYPHAS.

*ABONNEMENTS :* Pour 1991 (3 n$^{os}$ imprimés)
Abonnement Ordinaire : 250 F
Abonnement de Soutien : 400 F
Abonnement d'Honneur : 600 F

Pour les années :
1979 à 1990 : 200 F

La collection des numéros disponibles (du n° 8 - 1971 au n° 67 - 1990, excepté le n° 12) coûte 2.100 F (à retirer à Ittre, rue Basse, 14).

à verser au C.C.P. 000-0935386-15 de M. Jean-Paul CAYPHAS, à 1460 Ittre.
La reproduction des textes et illustrations est interdite sauf autorisation.

MEMBRES D'HONNEUR (fin)

Monsieur et Madame Robert BERTOUX, Ittre
Monsieur et Madame François de MAHIEU, Ittre
Monsieur et Madame Jean-Pierre DEPAS, Haut-Ittre
Monsieur l'Abbé Elie DUBOIS, Aisne (France)
Monsieur et Madame Jean-Claude MAHIEU, Ittre

MEMBRES DE SOUTIEN (fin)

Mademoiselle Régine CNOCKAERT, Haut-Ittre
Monsieur et Madame Charles GREGOIRE, Ittre
Monsieur et Madame Michel HERMANS, Ittre
Monsieur et Madame MONNOYER de GALAND, Bruxelles
Monsieur et Madame Michel NAGANT de DEUXCHAISNES, Haut-Ittre
Monsieur et Madame Christian PARDONCHE, Braine-le-Comte

**COTISATIONS 1991**

Une invitation au réabonnement avec un bulletin de virement vous parviendra début janvier

*Grand merci d'avance*

# AMBROISE-JOSEPH de HERZELLES ET ANNE-CHARLOTTE de SAINT-AMAND

## où les côtés moins honorables du plus grand seigneur de Fauquez( 1680-1759)

### INTRODUCTION

Nous avons déjà retracé (1) le train de vie et les fastes d'Ambroise-Joseph de Herzelles, troisième et dernier marquis de Fauquez, licencié en droit, chambellan de l'empereur Charles VI et ensuite de Marie-Thérèse, député des Etats de Brabant, Conseiller d'Etat et depuis le 4 juin 1736 Surintendant et Directeur Général des Finances et Domaines, l'un des influents « Ministres » des Pays-Bas (ils ne sont que quatre) jusqu'à sa mort en 1759. Mais nous avons peu parlé de ses débuts qui sont à vrai dire moins honorables et même moins reluisants. Plongeons quelque peu dans la jeunesse mouvementée amoureuse et guerrière du futur (et unique) Surintendant de la période autrichienne.

### LA PROCHE FAMILLE D'AMBROISE de HERZELLES

Ambroise-Joseph, baron de Herzelles, naît à Fauquez le 14 février 1680. Son père, Jean-Baptiste, capitaine de dragons au service du roi d'Espagne, est le frère cadet de Guillaume-Philippe, seigneur de Fauquez, premier marquis de Herzelles et Chancelier de Brabant dès 1690. Celui-ci a lui-même un fils, Albert-Antoine, né en 1693, qui doit lui succéder au majorat de Fauquez.

Ambroise a une soeur aînée, Barbe-Norbertine, née en 1673, qui deviendra religieuse à l'abbaye de Forest. Le frère qui le suit, Chrétien-Joseph, né en 1682, fera carrière dans les armées d'Espagne puis de France. Son second frère, plus illustre, né en 1684, deviendra le 13e évêque d'Anvers après avoir été Abbé de Sainte Gertrude à Louvain et Conservateur des Privilèges de l'Université. Il mourra en 1744.

### 1702. UN GRAND AMOUR EN GUELDRE

Après ses études de droit à l'Université de Louvain, Ambroise de Herzelles décide en 1702 de s'engager dans le régiment du comte de Wrangel installé dans la province de Gueldre. Cette unité fait partie du prestigieux régiment des Gardes Wallonnes attaché à la personne du roi d'Espagne lui-même. Et c'est là que le fringant officier de 22 ans fait la connaissance d'une ravissante jeune fille, Anne-Charlotte de Saint-Amand. Elle n'est pas la première venue : fille du baron de

(1) Voyez « Entre Senne et Soignes » n$^{os}$ 45 - 1983, 49 - 1984 et 55 - 1986 et l'excellent mémoire d'Anne-Elisabeth Nève de Mévergnies présenté à l'Université de Liège en 1979 - 1980.

nouveaux domaines. Il ne tarde pas à rappeler Anne-Charlotte de Madrid. Mais il ne veut plus guère la voir. L'épouser ne correspond plus à son nouveau train de vie et à sa dévorante ambition. Désormais, les relations s'échangeront sur papier timbré. Et pourtant cette mère de deux bambins de 2 et 3 ans insiste encore pour que son ancien amant accomplisse ses promesses de mariage. Et Ambroise bluffe encore. Le 2 août 1706, il répète à Bruxelles sur la place au blé devant un père Carme qu'il épousera Anne-Charlotte.

Et les procès commencent. Anne-Charlotte de Saint-Amand sollicite de l'Officialité de Malines la condamnation d'Herzelles à contracter mariage avec elle (avec *« inhibition à tous les curés d'assister à tel autre mariage que ledit marquis voudroit contracter »*) et à défaut le payement d'une somme de 300 florins tous les trois mois pour sa subsistance et celle de ses enfants. Mais, nouveau coup de théâtre, Ambroise-Joseph de Herzelles vient de se marier. En secret pour ne pas être obligé d'épouser Anne-Charlotte. C'est à Malines, le 20 décembre 1706, qu'il a contracté mariage avec Marie-Catherine-Vincent, princesse d'Autriche.

## 1710. UN MARI PROTECTEUR : JOSEPH-DOMINIQUE de BUSLEYDEN

Anne-Charlotte obtiendra gain de cause pour la pension alimentaire mais les procès se poursuivront jusqu'en 1712. Il y a près de sept ans que la malheureuse se bat contre le nouveau marquis.

Elle aura heureusement trouvé entre-temps un mari protecteur. Anne-Charlotte épouse vers 1710 Joseph-Dominique-André de Busleyden et deux enfants, Charles-Eugène et Florimond-Marie naîtront en 1712 et 1713.

Nous n'avons que peu de renseignements sur la nouvelle vie d'Anne-Charlotte de Saint-Amand. Celle-ci mourra sept ans plus tard le 8 janvier 1720 au château de Caën alors qu'elle n'a que 35 ans.

## LOUIS-ANTOINE ET CHARLES-FERDINAND de HERZELLES

Ambroise de Herzelles ne s'occupera jamais beaucoup de ses deux enfants illégitimes. Pourtant, il n'en aura plus d'autres de ses trois épouses successives.

On sait peu de choses sur Louis-Antoine sauf qu'il ne se marie pas. Il meurt à Bruxelles le 18 juillet 1770.

Charles-Ferdinand qui fut lieutenant-colonel d'infanterie au régiment de Flandre en Espagne sollicite en 1738 de Marie-Thérèse des lettres de légitimation. Mais le marquis de Herzelles, Surintendant des Finances depuis deux ans, estime la demande injurieuse et la requête est rejetée. Un an après, en 1739, le même Charles-Ferdinand intente à son père un procès en payement de pension alimentaire. Nous verrons plus loin qu'Ambroise deviendra, l'âge aidant, plus compréhensif et les lettres de légitimation seront finalement accordées pour les deux fils Herzelles.

Mais entre-temps, Charles-Ferdinand, qui a de qui tenir, va encore nous faire vivre une page d'histoire solidement colorée.

## 1743. UN MARIAGE AVEC UNE ABBESSE DE NIVELLES ET UN TESTAMENT EXEMPLAIRE

Charles-Ferdinand de Herzelles qui est déjà veuf d'Anne-Françoise de Coxie



*A 40 km de Madrid, le fameux palais et monastère de l'Escurial bâti par Philippe II et achevé en 1584 où ne manquèrent pas de se rendre le capitaine de Herzelles, brigadier des armées du Roi, et Anne-Charlotte de Saint-Amand.*



*Ambroise-Joseph de Herzelles, marquis de Fauquez, Surintendant aux Finances, est au faîte de sa gloire. Anne-Charlotte et leur grand amour en Gueldre sont déjà loin. Fauquez aussi disparaîtra bientôt.*

va se remarier le 18 août 1743 avec Anne-Frédérique, comtesse d'Ingelheim, fille d'un haut magistrat et Conseiller d'Etat.

Depuis 1734, Anne-Frédérique est... chanoinesse de Nivelles. Au décès de l'abbesse Charlotte de Berlaymont, trois candidates dont Anne-Frédérique sont présentées le 27 mai 1743 par le Chapitre au choix de l'impératrice pour la dignité abbatiale. La chanoinesse d'Ingelheim fera l'impossible pour être désignée abbesse et s'entourera d'un maximum de puissantes recommandations. Tout cela réussit finalement et la nomination tant espérée arrive à Nivelles. Mais celle-ci est déjà sans objet. Anne-Frédérique d'Ingelheim vient d'épouser Charles-Ferdinand, comte de Herzelles, troquant la crosse abbatiale contre un anneau nuptial.

Le mariage fait grand bruit à Bruxelles qui ne parle plus que de ce scandale croustillant. Ambroise de Herzelles est alors au faîte de sa puissance. L'alliance a naturellement été conclue sans l'accord des parents, du gouvernement ou de Marie-Thérèse. Le gouverneur général des Pays-Bas, fort mécontent, décrète alors le bannissement des époux.

Anne-Frédérique mourra déjà 4 ans plus tard en 1747 et Charles-Ferdinand se retrouvera à nouveau seul. Il mourra lui-même le 27 décembre 1763, quatre ans après son père, après avoir légué ses biens aux pauvres d'Ittre et de Virginal. Sa pierre tombale qui ne fut pas le mausolée imposant qu'il eut souhaité fut placée

dans le choeur de Notre-Dame d'Ittre appartenant à Fauquez. Elle le qualifie de *« Bienfaiteur des pauvres d'Ittre et de Virginal »*.

## 1755. LA REVANCHE D'ANNE-CHARLOTTE de SAINT-AMAND OU LA LEGITIMATION DES DEUX FILS HERZELLES

Revenons un peu en arrière. Nous sommes en 1755. Ambroise-Joseph de Herzelles, qui a 75 ans, est toujours Surintendant aux Finances mais Patrice de Nény, un brillant élément, lui a été adjoint depuis deux ans comme Trésorier Général. Il est donc urgent que le marquisat de Fauquez dispose de successeurs.

Le marquis ne s'oppose plus cette fois à la demande de légitimation de Louis-Antoine et de Charles-Ferdinand et Marie-Thérèse accorde les fameuses lettres le 12 mai 1755.

Les raisons sont surtout successorales : pour hériter du majorat de Fauquez, les successeurs doivent être légitimes.

Les considérations du texte sont quelque peu... littéraires avant d'être juridiques : *« Quoique ledit marquis ne soit que leur père naturel, il leur témoigneroit néanmoins une vraie affection paternelle* (!) *à laquelle ils* (Louis-Antoine et Charles-Ferdinand) *auroient toujours taché de correspondre, tant par leur bonne conduite, que par leur reconnoissance, telles que des enfants légittimes doivent avoir pour leur père, de sorte qu'ils auroient sujet d'espérer que les bontés dudit marquis leur père pourroient s'étendre à les favoriser par actes, soit d'entre vifs, de dispositions testamentaire ou autre de dernière volonté »*. Le *« défaut de naissance »* est donc *« aboli et effacé »* et les deux fils Herzelles pourront être reçus *« à tous honneurs, états et autres actes légittimes »* ainsi que *« porter le nom de Herzelles et les armes de la famille en plein »*.

Hélas, Anne-Charlotte, leur mère, est morte il y a 35 ans et ne peut donc assister à cette belle revanche du sort.

## LA FIN DE FAUQUEZ

On sait que jamais les deux fils Herzelles ne jouiront du riche marquisat de Fauquez.

Très vite, après le décès d'Ambroise en 1759, Christine-Philippine de Trazegnies, sa troisième épouse héritière de tous les biens, une femme ornée d'un esprit et d'une beauté extraordinaire, voit le testament de son époux attaqué par des cousins et le château de Fauquez mis sous séquestre.

Après deux séjours à Vienne où jusqu'en 1770 elle s'occupe de l'éducation de la fille de Joseph II, la petite archiduchesse Marie-Thérèse, la marquise de Herzelles s'éteint le 5 septembre 1793 à Namur après être revenue de nombreuses fois au château d'Ittre chez son frère, le marquis de Trazegnies qui est le seigneur du village.

Le procès de Fauquez ne sera vidé que 32 ans après sa mort, en 1825. Il aura duré 64 ans. Le fier château de Fauquez, six fois centenaire, est démoli deux ans plus tard.

Ambroise-Joseph de Herzelles, Anne-Charlotte de Saint-Amand, Fauquez... triste début, triste fin d'une gloire qui tourna si vite de l'apogée au déclin.

**Jean-Paul CAYPHAS**

# QUATRE MOIS QUI VIRENT

# VIRGINAL - GARE , TETE DE LIGNE.

Peu avant la mise en service définitive de notre ligne de la Sennette, le 20 mai 1884 (voir « Entre Senne et Soignes » LIV - 1986), deux de nos gares étaient déjà ouvertes au trafic depuis quelques mois : CLABECQ et VIRGINAL.

L'« Ordre de Service » n°120 du 31 décembre 1883 — département Exploitation des Chemins de Fer belges — que je vais commenter à votre intention, nous fournit l'essentiel de la documentation.

**1. La section de Tubize à Clabecq** a été ouverte dès le 14 janvier 1884

- pour le service des USINES M.J. GOFFIN (Forges) rattachées à la gare de Clabecq;
- pour les expéditions des Carrières de Quenast vers le canal de Charleroi.

Dès le début, la gare de Clabecq sert donc à désengorger la station tubizienne et affirme son rôle de gare industrielle. Les anciens embranchements de Tubize au Canal et des Forges vers Tubize vont donc être sans utilité.

Il était prévu dans les plans initiaux que la jonction Tubize-Clabecq serait un jour comprise dans la ligne de Tubize à Jodoigne. En somme, une liaison Ouest-Est du Brabant Wallon qui déjà alors se révélait indispensable...

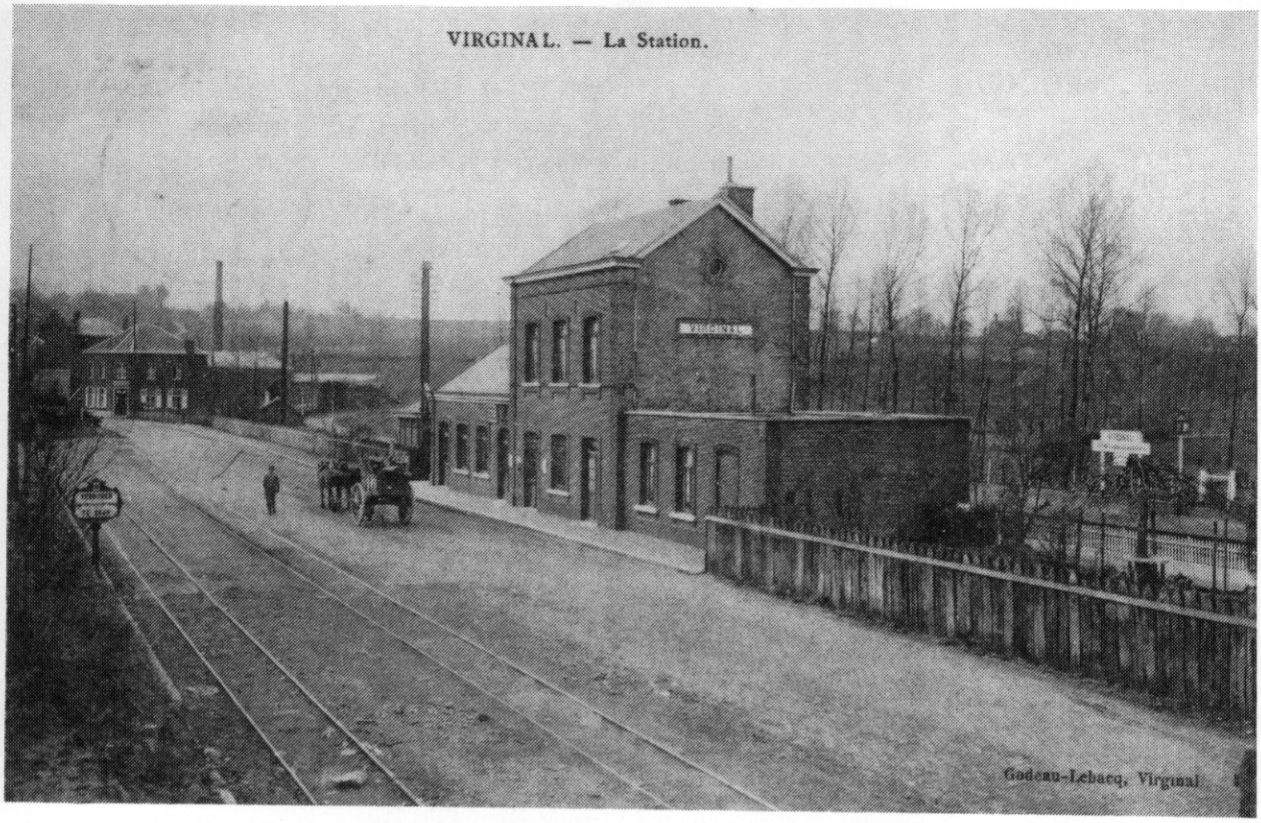
Dans les faits, jamais ce projet ne dépassa Braine-l'Alleud. Ce qui permit néanmoins aux habitants de l'« Extrême Ouest » du Brabant Wallon d'avoir, dès 1885, une communication ferroviaire valable avec NIVELLES, leur chef-lieu d'arrondissement administratif et judiciaire.

**2. La section Tubize-Clabecq-Virginal** a été mise en exploitation à partir du 21 janvier 1884, une semaine après.

Sa longueur totale était de 7.368 mètres.
Tubize-Clabecq : 1.489 m 30 (2 voies)
Clabecq-Virginal : 5.878 m 70 (1 voie)

Mesures prises d'axe en axe des bâtiments de recettes.

Jusqu'au 20 mai, date d'ouverture de la ligne entière, Virginal-gare fut donc bien le terminus (ou le point de départ) d'une ligne provisoire en attendant la fin des travaux d'aménagement.




*La gare de Virginal-Samme ouverte le 21 janvier 1884 a été, comme beaucoup de gares de la région, construite d'après un plan type de station et agréée en 1876 par la S.A. de Construction des Chemins de fer.*

Cent vingt jours : le temps

— de terminer la jonction Clabecq-Lembecq
— de parachever le difficile passage de Fauquez (terrassements, viaduc, ponts sur rivière...)
— et de rejoindre à la limite du Brabant et du Hainaut, l'équipe des travaux partie d'Ecaussinnes-Sud vers Ronquières.

N.B. A titre documentaire, Clabecq et Virginal dépendaient de la gare de Braine-le-Comte pour la répartition du matériel et pour les demandes de secours en cas d'accident.

## CONSULTER L'HORAIRE AVANT DE PRENDRE LE TRAIN !

A.**Question à 1 franc**, le prix de 4 billets simples en 3ème classe de Virginal à Clabecq !

— Croyez-vous qu'il ait pu exister une ligne de Virginal à Braine-le-Comte ?
— Vous avez dit « oui » ! Vous avez gagné !




*La gare de Virginal-Etat vers 1910. On voit le tram à vapeur à l'arrêt donnant correspondance au chemin de fer.*

**Explication** : on avait tout simplement rattaché la section nouvelle (Virginal—Clabecq—Tubize) à la ligne existante n°62 Tubize-Quenast-Rebecq-Rognon-Braine-le-Comte ouverte dans sa totalité depuis le 15 novembre 1879.

Cet arrangement n'était que temporaire mais il n'empêche que la section de Tubize à Clabecq était prévue comme prolongement de la ligne 62 destinée à aller rejoindre Braine-l'Alleud via Braine-le-Château et former ainsi la future transversale Ouest-Est, n°115, de Braine-le-Comte à Braine-l'Alleud qui survécut jusqu'en 1959.

B. Dans l'examen du tableau-horaire de cette ligne provisoire, je ne m'attacherai qu'aux trains desservant la gare toute neuve de Virginal :

1. Un seul train de **MARCHANDISES** au début de l'après-midi, Tubize 12h15 - Clabecq - Virginal 12h45.
   Au retour : Virginal 1h05 - Clabecq - Tubize 1h40.
   La vitesse maximum autorisée était de 25 km/heure.
   Elle sera de 40 km/heure bien plus tard.

2. **Les trains de VOYAGEURS**, eux, peuvent rouler jusqu'à 40 km/heure. Plus tard : 70 km/heure.

   — **Partent de Virginal** : 6 trains
   — dans la matinée :

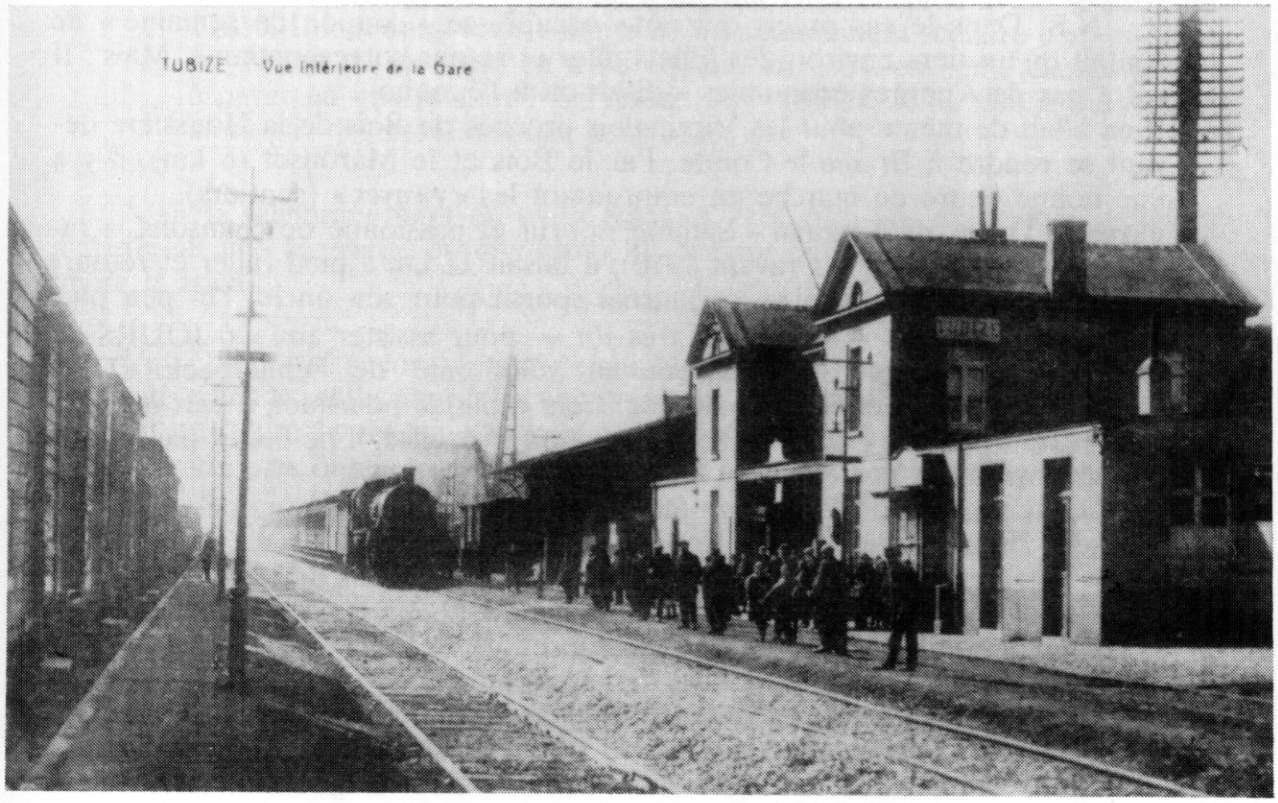
à 5h50 et 8 h pour Braine-le-Comte
à 11h10 pour Quenast
— dans l'après-midi et la soirée :
à 3h15 pour Tubize
à 4h50 et 7h50 pour Braine-le-Comte

— **Arrivent à Virginal** : 5 trains
— dans la matinée :
à 7h52 venant de Rognon
à 11h01 venant de Tubize
— dans l'après-midi et la soirée :
à 2h55 et 7h44 venant de Braine-le-Comte
à 4h35 venant de Tubize.

Parmi tous ces trains, un seul me semble avoir un but bien précis : celui qui part le matin à 5h50 de Virginal et ramène au bercail à 4h35 ou 7h44 de l'après-midi son chargement de travailleurs embauchés à Clabecq, Tubize, Bruxelles... ou Quenast ? A la réflexion, cet horaire transitoire me semble principalement destiné :
— à familiariser la population ittroise et virginaloise avec le chemin de fer
— à tester la fiabilité de l'infrastructure ferroviaire et télégraphique
— à jauger la compétence du personnel récemment engagé.

Une période de rodage publicitaire, en somme !

*Le train vers Bruxelles entre en gare de Tubize. Construite en 1840, la gare fut rehaussée par après et se présente vers 1920 avec deux avant-corps surmontés d'un fronton triangulaire de style néo-classique. (Collection Christian De Brabanter).*

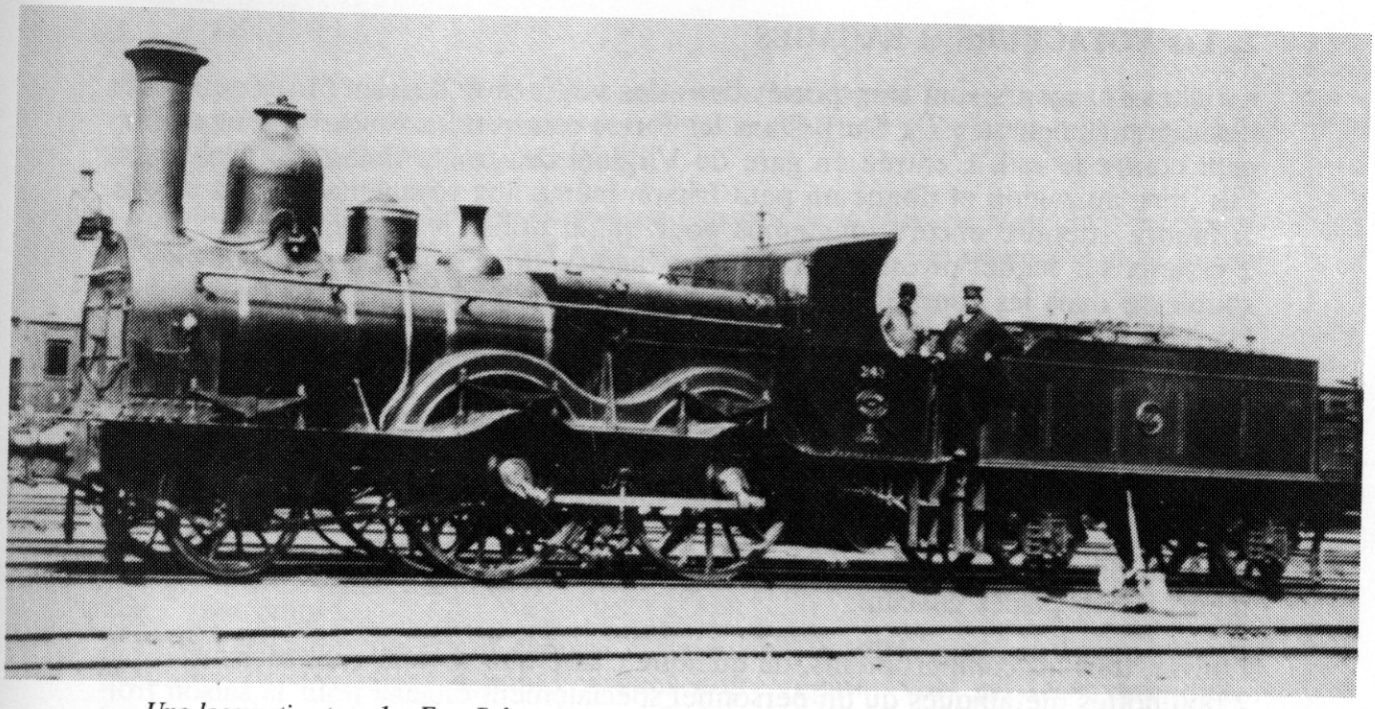


# REFLEXIONS ET DIGRESSIONS

Les trains en **partance de Virginal** passent par **Clabecq** et arrivent à **Tubize** par la courbe, 2 communes industrielles, succès prévisible !

A TUBIZE, ils stationnent de 20 à 48 minutes pour être en mesure d'assurer la correspondance avec les semi-directs ou les banlieues (omnibus) allant vers (ou venant de ) Bruxelles ou Braine-le-Comte par la ligne Bruxelles - Mons n°61 (future 96) - parfait !

— Les Virginalois qui se rendent à Braine changent de train à Tubize et arrivent à Braine environ 20 minutes avant leur tortillard qui prend le « chemin des écoliers » via Quenast, Rebecq et Rognon.
— Mais je doute que, pour se rendre aux carrières de Quenast, des travailleurs de Virginal-Village ou de la Bruyère, perchés tout là-haut, aillent prendre le train dans la vallée, à 2 km de chez eux et dans le sens opposé à leur destination !
Le trajet en train jusqu'à Quenast dure 56 minutes à l'aller et si l'on ajoute les 2 km à pied jusqu'à la gare et le temps passé dans la salle d'attente, cela fait près d'une heure et demie. Or, de chez eux jusqu'aux Carrières, il n'y a que 4 km à vol d'oiseau. Ils ont donc certainement continué comme auparavant à descendre vers Hennuyères pour accéder à Quenast par l'Est en empruntant les nombreux sentiers qui étaient autant de raccourcis. D'autant plus qu'ils économisaient de la sorte le prix d'un abonnement à la semaine pour ouvriers, durée 6 jours en 3ème classe, calculé sur un parcours en train de 11 kilomètres.
N.B. Dans le cas précis qui nous occupe, ce « coupon de semaine » ne coûtait qu'un tiers environ des billets aller et retour correspondants. Mais : Il n'y a pas de « petites économies » disait-on à l'époque.
— Il en allait de même pour les Virginalois proches du Bois de la Houssière devant se rendre à Braine-le-Comte. Par le Bois et le Marouset (6 km), il y a une bonne heure de marche en empruntant les *« vwayes »* (sentiers).
Fernand Detry, de Virginal - Samme, sportif et passionné de chansons, a raconté qu'à l'âge de 9 ans (avant 1910), il faisait 12 km à pied (aller et retour) pour aller acheter à Tubize un journal sportif pour son oncle. Un peu plus tard, il en fera 30 — en partant très tôt — pour assister aux « 6 JOURS de BRUXELLES » qui se couraient au vélodrome de Schaerbeek. (D.H. 24.12.86). Marcher était une habitude. Cela explique pourquoi, à part les salariés et les employés pour Clabecq, Tubize ou Bruxelles, il ne devait pas y avoir grand monde sur nos quais.
— Le même comportement m'a été signalé plus tard encore, au début des années 20, à Henripont et à Ronquières.
- Des Henripontois, perchés à 1 km et plus au-dessus de leur gare, préféraient parcourir les 3 ou 4 km à pied qui les séparaient d'Ecaussinnes ou de Braine-le-Comte plutôt que de prendre le train.
- Toujours à la même période, de jeunes étudiants ronquiérois, de 12 à 15 ans, fréquentant l'enseignement moyen à Braine-le-Comte — et d'autres plus âgés suivant les cours du soir ou du dimanche aux écoles industrielles, commerciales ou agricoles — continuaient à ignorer le train alors



*Une locomotive type 1 « Etat Belge » créée par l'ingénieur Belpaire et fournie entre 1864 et 1883.*

qu'ils avaient la gare à proximité et qu'une correspondance leur était assurée à Ecaussinnes-Carrières. Environ 1 h1/4 de marche par l'ancien chemin de « Mon Idée » et le Bois de la Houssière. L'un d'eux m'a affirmé qu'au retour, par exemple, il arrivait chez lui bien avant le train de 17h50. Il faut aussi tenir compte qu'un abonnement scolaire d'un an pour les 12 km de parcours en train coûtait, en 1884, en 3ème classe, 45 Frs à payer en une fois, et 145 Frs en 1925 (180 en 2ème classe fréquentée alors par des étudiants des deux sexes).

Mais la technique était en plein essor et, très vite, nos marcheurs invétérés achetèrent une bicyclette ou une moto. Ils avaient purement et simplement escamoté le train !

Vers 1960, j'ai encore connu des personnes âgées qui prenaient le train, le tram ou le bus le matin pour aller en ville consulter un spécialiste (dentiste, oculiste...) et qui, pour le retour, plutôt que d'attendre durant 1 heure le départ d'un de ces transports publics, revenaient chez elles à pied, tout bonnement... !

## QUE PEUT TRANSPORTER LE TRAIN ?

Toujours d'après l'« Ordre de Service n° 120 » du 31.12.1883 « ... *des voyageurs et bagages, des marchandises, des finances, des chevaux et bestiaux et des tapissières et équipages* ».

## 1. Les VOYAGEURS et BAGAGES

Les voyageurs sont transportés dans des voitures à 2 essieux fixés au châssis du wagon (longueur : 7 à 8 m). Dans les fortes courbes, les roues frottent et grincent contre le rail. L'entrée en gare de Virginal des trains venant de Clabecq se fait donc au ralenti et donne un petit frisson même aux voyageurs les plus avertis. Il faudra attendre encore longtemps pour qu'on utilise les « bogies » (chariots à 2 essieux sur lequel pivote le châssis du wagon). Bogies qui permettront plus de souplesse dans les courbes et donc moins de chocs et de bruit dans les voitures.

Celles-ci offrent aux voyageurs des compartiments avec coussins et accoudoirs pour les 1ère et 2ème classes (8 places) et des banquettes de bois verni pour la troisième classe (10 places). Mais toutes sont complètement fermées avec vitrages et portières à cran de sûreté. Finis donc les vieux *« chars à bancs »* où l'on était exposé à tout vent (le mot *« charaban »* sera toujours utilisé en wallon pour qualifier un vélo, une voiture, un camion en mauvais état et faisant un bruit épouvantable). Bientôt, on verra des voitures de 3e classe à 3 essieux (12m50) avec 8 compartiments de 10 places chacun.

L'hiver, tous les compartiments, de quelque classe que ce soit, sont réchauffés par 2 bouillottes métalliques qu'un personnel spécialement engagé pour la saison froide enlève à intervalles réguliers pour les remplacer, aux pieds des voyageurs, par deux autres bouillottes bien chaudes amenées sur un chariot le long du quai. Il y a quelques années encore, ce « luxe » était réservé aux voyageurs de 1ère classe, les autres devant se contenter de foin épandu sur le sol. Par après apparaîtra le chauffage à circulation d'eau chaude ainsi que les W-C incorporés au wagon et qu'on pouvait... fermer de l'intérieur !

Les bagages lourds et encombrants sont pesés et déposés dans le « fourgon » en queue ou en tête du convoi, immédiatement après la locomotive et son tender. C'est un wagon fermé, n'ayant de chaque côté qu'une large portière coulissante, afin de faciliter l'entrée et la sortie des objets transportés.

## 2. Les MARCHANDISES

Chaque station est flanquée - à côté du bâtiment des recettes — d'une vaste **aire à marchandises** devenue aujourd'hui parking (Braine-le-Comte, Ecaussinnes...) ou plaine de jeux (Ronquières, Rebecq...). Une voie de dérivation la parcourt avec bouts de voies sans issue cognant un butoir.

Par après, d'autres voies s'y ajouteront si le trafic des marchandises prend de l'ampleur (Virginal). La locomotive du train de marchandises vient y semer ou récolter ses wagons pour les chargements ou déchargements éventuels.

Charrettes, chariots ou camions hippomobiles utilisés à cet effet passent obligatoirement sur un « PONT A PESER », une grande bascule au ras du sol avec mécanisme souterrain qui détermine le poids du contenant et du contenu.
Pour qu'un chargement ne dépasse pas en hauteur ou en largeur les dimensions maximales autorisées (paille, foin, bois...) — ce qui pourrait être dangereux lors des croisements de trains ou des passages sous un pont ou dans un tunnel — on fera rouler le wagon chargé sous un portique aux dimensions réglementaires (le gabarit). Les papiers afférents sont complétés et signés au guichet.

## 3. Les FINANCES

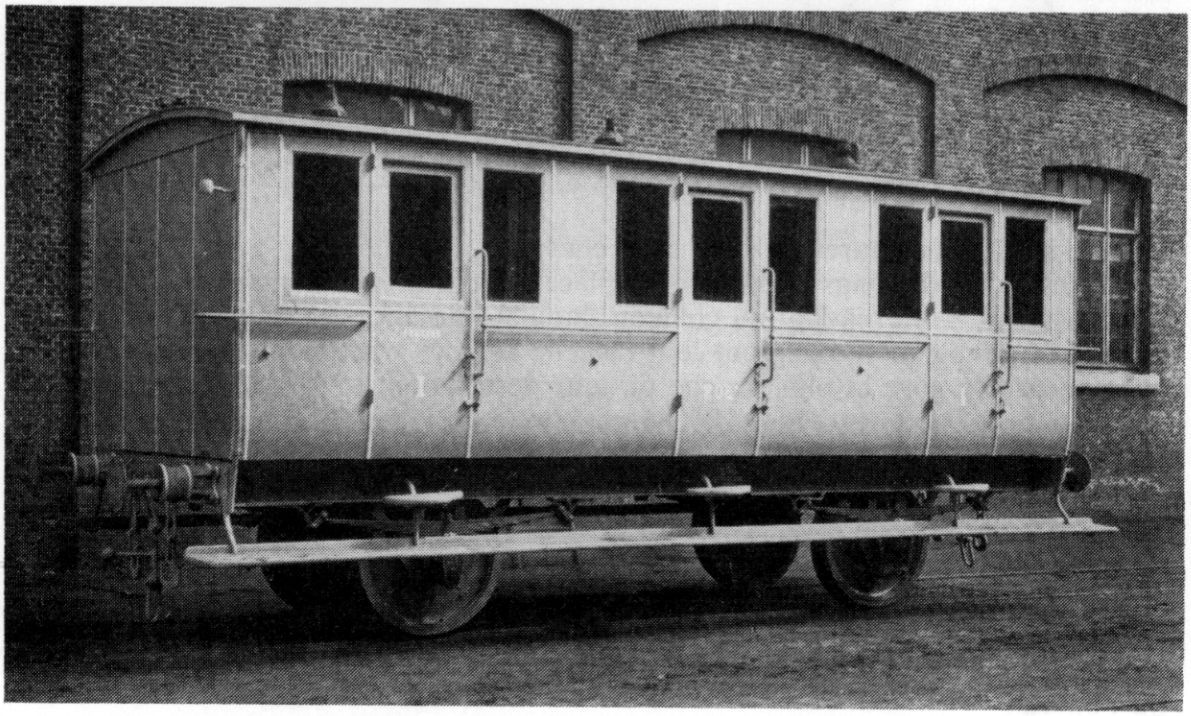
Dans les villages où il n'y a pas encore de bureau de poste, c'est la « station » qui en joue le rôle. On y trouve une boîte postale, le télégraphe et, au guichet, il est possible de faire des versements.

*« Les recettes des gares sont versées à l'agence de la Banque Nationale de Bruxelles. Les fonds de subvention dont elles ont besoin devront être demandés à la station de Bruxelles (Midi) qui les approvisionne trimestriellement ».*

Ordre de Service n°120

Le transport de fonds par Chemin de fer ne présente aucun risque contrairement aux malles-postes, diligences ou autres « courriers » de sinistre mémoire. Je n'ai jamais entendu parler d'attaque de nos trains.
C'est le cinéma et ses Westerns qui nous révéleront la chose. « The Great Train Robbery », 1903, (Le Vol du Rapide) est le premier film de ce genre. Le scénario est basé sur les exploits de Jesse James et Wild Bunch, voleurs de trains. La première image du film était un bandit en gros plan tirant dans la direction du public... gros émoi !
Mais nos brigands de grand chemin n'étaient pas outillés pour envisager pareille aventure. Ils sévissaient néanmoins dans notre région : vols, pillages, incendies... Dès la tombée de la nuit, on se barricadait dans les maisons et les fermes isolées. La bande Van Hamme est celle dont on se souvient le mieux (lire J-P. Cayphas, « Entre Senne et Soignes », XII-1972, « Une bande à Bonnot... »). Le bois de la Houssière était un refuge où le gang pouvait facilement s'évanouir.

*Une voiture de 1ère classe à 3 caisses construite en 1876 par l'ingénieur Evrard. On distingue les barres de fer auxquelles s'accrochait le garde-convoi pour passer d'un compartiment à un autre. (Collection Vanderlin).*



J'étais tout enfant quand j'ai entendu des couturières à leur machine parodier le chant d'église *« Chrétiens, chantons à pleine voix »* et qui au lieu de continuer avec *« Vive Jésus, vive sa Croix »* disaient *« Vive Jésus, Vanhamme et Lacroix ! »* Renseignements pris, ce n'étaient pas là des paroles anarchiques mais de petits couplets introduits dans des comédies wallonnes en 1 acte et qui déclenchaient l'hilarité des spectateurs... ceci, après l'arrestation de la bande, bien entendu ! Faudrait pas quand même qu'on nous prenne pour des naïfs !

Mais revenons à l'Ordre de Service n°120...

**4. Les CHEVAUX et les BESTIAUX**

Ils sont attachés — s'ils sont de *« grand format »* — dans des wagons fermés mais aérés et munis éventuellement de litières et de nourriture. Le problème réside dans l'embarquement où le débarquement de ces bêtes souvent ombrageuses ou franchement rétives. Pour leur faciliter la tâche et calmer leur angoisse, l'Administration a prévu une large rampe d'accès : murs de briques, arêtes de pierre et revêtement de pavés comme s'il s'agissait d'un chemin, qui les amène sur une plate-forme au niveau du plancher du wagon.

Ces rampes pouvaient aussi servir pour faciliter la manutention des marchandises ainsi que les manoeuvres de chargement des tapissières et des équipages.

**5. Les TAPISSIERES**

«Voitures hippomobiles légères mais ouvertes sur les côtés et servant au transport des tapis, meubles... surtout lors de déménagements » dit le dictionnaire. N.B. C'est une ancienne et grosse tapissière tirée par 50 chevaux qui a battu à Itre, en septembre dernier, le record du monde d'attelage de chevaux de trait.

Grâce au train, les déménagements à longue distance vont être grandement facilités pour nos villageois s'établissant dans les régions industrielles et pour pas mal de nos fonctionnaires (enseignants à la retraite..) ou indépendants retirés des affaires qui désiraient passer leurs vieux jours dans la Capitale afin d'y pouvoir jouir de toutes les commodités, facilités médicales et culturelles que seule la Grande Ville pouvait alors offrir.

**6. Les EQUIPAGES**

Ce sont des voitures de luxe avec chevaux.

Pour éviter de longs et pénibles déplacements sur des chemins mal pavés, des gens fortunés — se rendant au château familial lointain ou à leur villa de la Côte ou de la Campagne — chargent leur calèche sur des wagons plats et prennent le train jusqu'à la gare la plus proche de leur destination. Là, on décharge chevaux et voiture pour le dernier bout de chemin à parcourir. Préfiguration de nos actuels trains — autos — couchettes qui vous déposent après une nuit de voyage à Villach ou à Saint-Raphaël. Lorsque fut créée la liaison Bruxelles-Namur, notre Roi, lui-même, prenait le train jusqu'à Namur et continuait en voiture jusqu'à son château de Ciergnon. Hier encore, des familles riches ayant limousine et personnel prenaient le « Train Bleu » pour la Côte d'Azur où les attendait leur chauffeur parti en avance, par la route, avec cuisinière et femme de chambre. Les techniques évoluent mais les motivations restent les mêmes : pouvoir disposer de son véhicule là où l'on va !

# LES QUATRE MOIS SONT PASSES...

Le 20 mai 1884, la jonction Nord-Sud est réalisée. Un nouvel « Ordre de Service » n°68, paru le 17 mai 1884, reprend les mêmes instructions et recommandations que le précédent.
Il signale l'ouverture de la section
— Clabecq-Lembecq : 3.034 m 05 et
— Ecaussinnes-Virginal : 12.662 m 85 avec deux gares intermédiaires : Ecaussinnes-Nord et Ronquières.

Une seule addition écrite en caractère gras :

*« La reprise des coupons à la sortie se fera aux stations de la ligne d'Ecaussinnes (Sud) à Lembecq dès la mise en exploitation de cette ligne ».*

C'était une nouveauté qui était conjointement testée sur la ligne de Bruxelles-Midi, Hal, Braine-le-Comte et Haine-St-Pierre (Baume). « Ceci pour éviter aux gardes-trains de devoir circuler à l'extérieur des voitures, sur le marchepied — en s'accrochant aux barres de fer prévues à cet effet — pour contrôler et recueillir les billets pendant que le train roule encore » (P. Vanbellingen).
Il faut savoir que chaque compartiment était une caisse isolée. Pas de couloir intérieur ni de passage d'une voiture à l'autre. Cette mesure ayant donné de bons résultats sur nos « lignes-pilotes » fut étendue sur tout le réseau en 1888 (V.B.).

Les gens de nos villages vont découvrir bientôt que le train est autre chose qu'un moyen de transport. C'est un lieu de rencontre quotidien avec des camarades d'autres villages. Blagueurs, fumeurs, joueurs de cartes, assis face à face, s'y prélassent et conversent comme dans « un salon où l'on cause ». Les dormeurs du matin choisissent un coin pour prolonger leur sommeil, les amoureux du soir s'y retrouvent avec plaisir avant de se quitter jusqu'au lendemain : « N'oubliez pas ! 2e voiture, 3e compartiment ! »

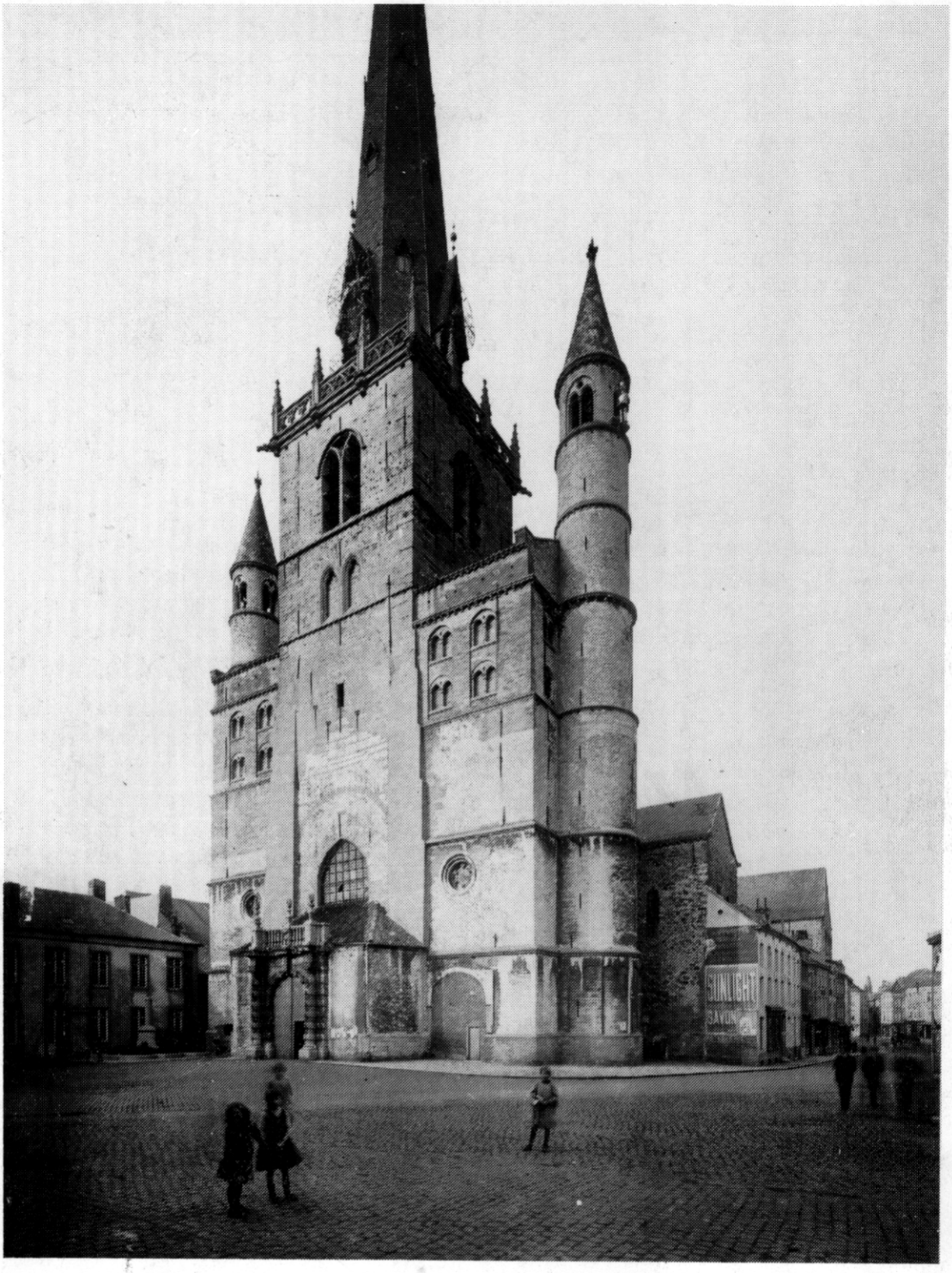
*Un p'tit train*
*S'en va dans la campagne*
*Un p'tit train*
*S'en va de bon matin...*

Rumba de Marc Fontenoy 1943.

**Gaston NEUKERMANS**

**SOURCES**


1. Ordres de service n°120 (1883) et 68 (1884)
   Direction Générale - S.N.C.B., rue de France, Bruxelles.
2. Matériel à voyageurs (S.N.C.B.)
   J. Vandenbergen, ingénieur en chef.
3. Revue « Le Rail »
4. Ensemble de l'oeuvre de Paul Vanbellingen, Secrétaire de division honoraire à la S.N.C.B.
5. P. Pastiels « Gares d'antan ».



MEMBRES DE SOUTIEN (suite de la page 2)

Monsieur Daniel ROLAND, Rhode-Saint-Genèse
Le Comte SNOY et d'OPPUERS, Ophain-Bois-Seigneur-Isaac
Monsieur et Madame Louis THOMAS, Ittre
Monsieur et Madame Robert TOURNEUR, Saint-Ghislain
Monsieur et Madame T. VAN CAPPELLEN, Hoeilaart

Edit. responsable : J.-P. Cayphas, rue Basse, 14 - 1460 Ittre.