

## Locomotive à vapeur Type 12

**Disposition des essieux :** 2B1 Atlantic

**Numérotation :** 1201 à 1206

**Concepteur :** Raoul Nottesse

**Carénage :** André Huet

**Années de construction :** 1939

**Nombre :** 6

**Constructeurs :** Consortium belge de constructeurs de locomotives

**Retrait :** 1962

**Puissance :** 2500 cv

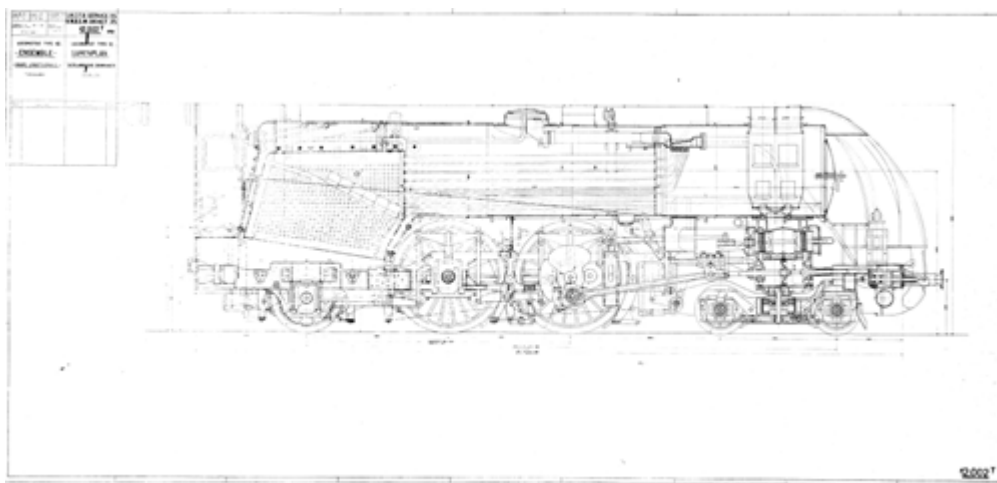
**Longueur :** 14,012 m et tender : 7,39 m

**Poids en ordre de marche (sans tender) :** 89 t

**Vitesse maximale :** 140 km/h



Locomotive à vapeur 12.004 lors d'une parcours historique le 26 mai 1985 (Réf. M380\_001)



Plan de la 1201

## Contexte historique

Au milieu des années 1930, le développement des moyens de transport routier et aérien obligent les compagnies ferroviaires à innover pour fidéliser leur clientèle. La vitesse est devenue primordiale. Les progrès techniques permettent de tirer des trains plus lourds et d'atteindre des vitesses de plus en plus élevées grâce notamment à la construction de locomotives aux carénages aérodynamiques.

A la fin des années 1930, les locomotives à vapeur carénées étaient devenues un phénomène de mode. Le parc des locomotives de chaque compagnie ferroviaire qui se respectait et qui voulait se donner une image d'entreprise de transport moderne et efficace, devait compter un certain nombre de locomotives carénées pour trains rapides.

La SNCB commande alors 35 locomotives de type 1 et 6 locomotives de type 12, conçues par l'ingénieur Raoul Nottesse.

## Une locomotive à vapeur carénée

Les six exemplaires du type 12 Atlantic, sont construits par les établissements Cockerill, dans le cadre du *Consortium belge de constructeurs de locomotives*<sup>1</sup> et livrés entre avril et juillet 1939.

Ces locomotives comportaient deux essieux moteurs et non trois comme sur une Pacific. Ceci permet une réduction de la masse totale de l'engin et de la résistance au roulement, tout en garantissant une adhérence adéquate.

Pour atteindre la vitesse maximale et la maintenir, il fallait continuellement alimenter le foyer, ce qui exigeait de l'ordre de 2,2 tonnes de charbon par heure. La capacité des tenders était suffisante pour couvrir les distances relativement courtes des trains rapides pour lesquels les types 12 étaient conçues.

Machines de pure vitesse, les locomotives type 12 ont donc deux grandes roues motrices d'un diamètre de 2,10 m !

Leur fuselage aérodynamique a été conçu par l'ingénieur français Huet qui l'installe également sur des locomotives des chemins de fer français. Il est composé d'un bouclier frontal, fendu en son milieu, assurant une déviation optimale de l'air lors de



Locomotive à vapeur type 12 (Réf. Z02268B)

---

<sup>1</sup> Après la faillite de la Société de Saint-Léonard, à Liège, en 1931, les constructeurs belges de locomotives à vapeur prennent peur. Ils vont alors se rassembler en un *Consortium Belge des Constructeurs de Locomotives* en se répartissant le travail lors de commandes de locomotives.

grandes vitesses. Ce bouclier pouvait s'ouvrir pour donner accès à la boîte à fumée et au compresseur, installé juste devant. Le carénage est pourvu de grandes ouvertures dans les jupes latérales facilitant l'accès au mécanisme de la locomotive et permettent une parfaite circulation de l'air, évitant ainsi l'échauffement du mécanisme.

Les quatre première machines auront une distribution Walschaerts tandis que des systèmes à soupapes avec cames rotatives étaient essayées sur les deux dernières.

## Les types 12 en service à la SNCB

Les six locomotives type 12 ont été prises en écriture par la SNCB aux dates suivantes :

- 1201 19.04.1939
- 1202 26.05.1939
- 1203 23.06.1939
- 1204 14.07.1939
- 1205 10.07.1939
- 1206 03.07.1939

Le cahier des charges prévoyait la remorque de trains de 265 tonnes (soit cinq voitures K 1) à la vitesse de 150 km/h en palier, et il était même prévu de porter cette vitesse à 160 km/h.

Tout au long de leur carrière, les locomotives de type 12 ont été stationnées à la remise de Schaerbeek, sauf pendant la période du 25 août 1944 au 18 janvier 1945. Elles stationneront alors à la remise de Bruxelles-Midi.

La guerre va perturber le destin de ces engins. Trois sont évacués en France dès les premiers jours de l'invasion allemande en mai 1940. Les trois autres sont affectées par l'occupant à la remorque de semi-directs, d'omnibus ou même de quelques rares convois internationaux.

## La livrée

La livrée était vert foncé avec des bandes chamois (repeintes en jaune à partir de 1955). Les roues et le châssis étaient noirs.

## Le « Ruban bleu »

Le 12 juin 1939, sur le trajet de Bruxelles-Midi à Ostende-Quai, la locomotive 1202 va tracter un train de 200 tonnes composé de 4 voitures métalliques, dans lesquelles avaient pris place de nombreuses personnalités, sans compter les représentants de la presse. Elle va parcourir la distance de 114,3 km en 57 minutes, avec une minute d'arrêt à Bruges. Le trajet entre Bruxelles et Bruges vaudra à la SNCB le « Ruban Bleu » mondial de vitesse d'un train à vapeur, symbole de la plus grande vitesse effectuée sur un parcours régulier en service commercial. La distance de 92,4 km entre Bruges et Bruxelles a été parcourue en 46 minutes. Le train a atteint une vitesse maximale de 165 km/h, et une vitesse moyenne de 120,5 km/h en service commercial.



Locomotive à vapeur 1202 avec tender à Malines, 1939 (Réf. Q0103)

Le précédent record était détenu par une société de chemins de fer américaine, la « Chicago, Milwaukee, St-Paul and Pacific R.R. », avec une vitesse moyenne de 119,8 km. Le record n'a tenu que quelques mois dans notre pays, et retournera début 1940 à la société américaine, pour une vitesse moyenne de 121,8 km/h avec le « Hiawatha ».

## La guerre 1940-1945 : Anecdote à propos de la 1202

La 1202 deviendra célèbre à la fin de la Seconde Guerre mondiale en remorquant le « train fantôme ». Ce train devait transporter 1370 prisonniers politiques extraits de la prison de Saint-Gilles et déportés de force vers l'Allemagne. Le convoi sera baladé autour de Bruxelles par le machiniste de la locomotive Léon Pochet et le chauffeur Louis Verheggen. Ils retourneront finalement à leur point de départ, sauvant ainsi les prisonniers de la déportation.

## L'après-guerre

Les six exemplaires survivront malgré tout au conflit mais leur carrière est raccourcie en raison du déclin de la vapeur.

Dès l'entrée en vigueur de l'horaire d'hiver, le 8 octobre 1945, les types 12 sont affectées à des navettes entre Bruxelles-Nord et Landen, en alternance avec des types 31 (série mixte 12/31). Lors de la renumérotation du 1er janvier 1946, les 1201 à 1206 sont désignées sous le matricule 12.001 à 12.006. Elles assurent alors le service sur Tournai et ensuite Lille mais également sur la ligne 36 vers Landen et Liège, vers Mons, et de temps en temps vers d'autres destinations sur les lignes au profil facile.

On les rencontre cependant aussi sur d'autres lignes où elles vont assurer de pénibles remorques de trains lourds alors qu'elles n'avaient pas été conçues pour ce genre de services.

Dès le 6 mai 1946, elles vont également assurer des transports de troupes britanniques en alternance avec des types 36.

En période estivale, elles vont se succéder à intervalle régulier sur la ligne de la côte.



## Fin de parcours

Chassées de toute part par les électrifications se multipliant après-guerre, les types 12 terminent lentement leur carrière.

Les 12.001 à 12.004 finissent sur les lignes Bruxelles - Mons et Bruxelles - Lille. En 1955, la 12.003 reçut la chaudière et le tender de la 12.006, en attente de réparation depuis 1954. Les 12.005 et 12.006 avaient quant à elles été mises définitivement hors service respectivement en décembre 1960 et en janvier 1958.

La 12.004 effectuera le dernier train commercial des types 12, le 29 juillet 1962, sur la ligne Lille - Bruxelles. Les types 12 avaient à peine 23 ans !

## La 12.004

Après sa dernière sortie, la 12.004 est transférée, le 19 septembre 1962, vers Bruxelles-Midi et abritée dans l'ancienne remise pour autorails de Forest, le 12 octobre 1962.

Restaurée, la 12.004 est remise en ligne pour le 150e anniversaire de la SNCB en 1985 mais, suite à une grosse avarie, elle sera ensuite jugée irréparable et sera préservée jusqu'en 2013 dans la remise-musée de Louvain.

Aujourd'hui, la 12.004 est la pièce maîtresse de Train World.



Parcours vapeur historique du 11 mai 1985 (Réf. M381\_032)



Locomotive à vapeur 12.004 dans le Hall 2 de Train World (Réf. D4094-03)

Catherine Walravens  
Septembre 2021

## Bibliographie succincte

- Articles :** De locomotief type 12 wint het blauwe lint. *Spoor (Het) - Maandblad van de sociale werken van de NMBS*, 15-07-1939, p. 4-5, K6797
- DELIE M. Le type 12 de la SNCB. *Journal du Chemin de fer*, 01-09-1992, p. 20-27, K1417
- DELIE M. Les locomotives à vapeur type 12 de la SNCB. *Journal du Chemin de fer*, 01-10-2002, p. 28-39, K35819
- DELIE M. Stoomlocomotief type 12 van de NMBS. *Spoorweg Journaal*, 01-10-2002, p. 28-39, K35820
- HERBIET M. Het type 12 van de N.M.B.S. *Spoorweg Journaal*, 01-09-1992, p. 20-27, K1396
- La locomotive type 12 gagne le ruban bleu. *Rail (Le) - Revue mensuelle des oeuvres sociales de la SNCB*, 15-07-1939, p. 4-5, K6798
- Locomotive type 12 de la SNCB. La saison vapeur 1985 : Bilan et ...perspectives. *Transfer*, n° 43, 01-11-1985, p. 26-30, K700059
- MOREL P. Type 12 - 12.004. *L.S. Magazine Model News*, n° 16, 01-11-2012, p. 36-41, K620760
- NOTESSE R. Locomotive « Atlantic » type 12 de la Société Nationale des Chemins de fer belges. *Bulletin de l'Association du Congrès International des Chemins de Fer*, Jrg. XXI, n° 09, 01-09-1939, p. 951-976, K701858
- OPDECAM C. De Schoonheid Stoomlocomotief "Type 12 Atlantic". *Spoor (Het) - Maandblad van de sociale werken van de NMBS*, n° 4, 01-04-2012, p. 6-7, K615373
- Livres :** Belgische stoomlokomotieven. Type 12. 4-4-2 "Atlantic". *NMBS fiche nr. 267 : De mijlpaal*, 1990, 4 p., I 088
- 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 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 : locomotive à vapeur type 12 - Atlantic (SNCB)***

***Collection musée : locomotive à vapeur type 12 - Atlantic (SNCB)***