



## La locomotive à vapeur 29.013 et les autres machines à remonter le temps





# La locomotive à vapeur 29.013 et les autres machines à remonter le temps



## Train World, une expérience unique à la découverte du monde ferroviaire

Train World est en construction à Schaerbeek. Le nouveau musée deviendra la vitrine du passé, du présent et du futur des chemins de fer. En plus d'un riche patrimoine ferroviaire historique, Train World peut s'enorgueillir d'un autre atout de taille : l'organisation de voyages avec du matériel ferroviaire historique sur l'ensemble du réseau belge. Ces voyages permettent d'apporter une touche d'exception à vos événements. En fait, un voyage à bord de matériel historique, qu'il s'agisse d'un train diesel ou à vapeur, est déjà un événement en soi ! Ces voyages spéciaux illustrent le côté dynamique de Train World.





**Vous souhaitez connaître  
les événements prévus ?**

**Vous rêvez de louer un train historique  
pour votre événement (d'entreprise) ?**

C'est possible ! Surfez sur [www.trainworld.be](http://www.trainworld.be) pour obtenir davantage d'informations sur les voyages programmés ou faites-nous parvenir via le formulaire de contact une demande d'offre sur mesure pour votre propre événement.

Train World dispose d'une locomotive à vapeur en état de marche, la 29.013, et de quatre locomotives diesel historiques. Toutes peuvent rouler sur tout le réseau belge.

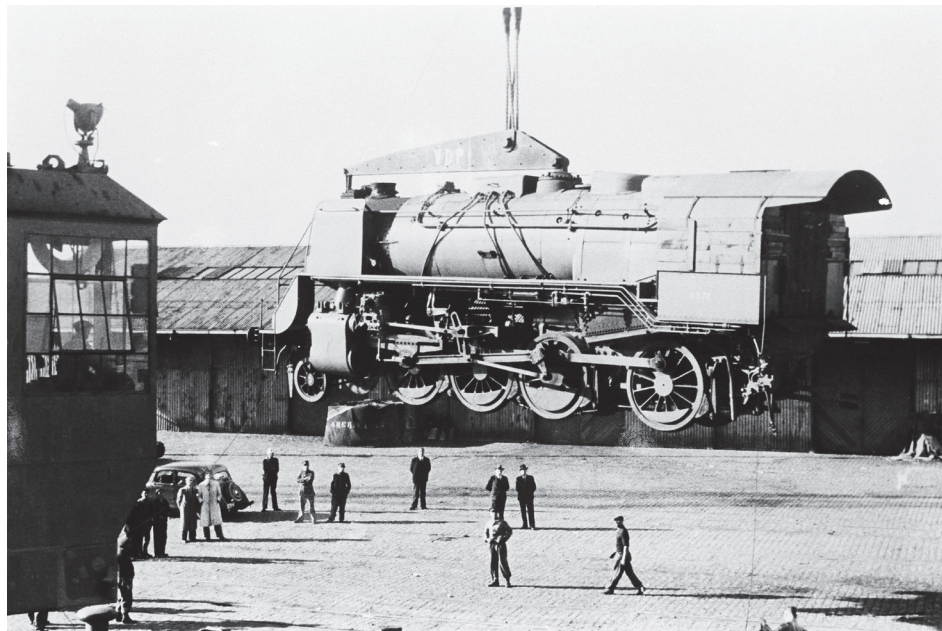
Au niveau des voitures, Train World vous offre le choix entre cinq voitures de type K1, cinq voitures de type L et sept voitures de type M2, pouvant accueillir des groupes jusqu'à 518 personnes. Il n'y a pas de participation minimale fixée.

## La "type 29"

La locomotive à vapeur 29.013 ou "type 29" ressuscite le passé et est considérée comme le fleuron du matériel roulant actif de Train World. Cette locomotive à vapeur construite en 1945 a circulé en service normal jusqu'en 1966. Et c'est précisément cette locomotive qui a, la même année, refermé l'ère de la vapeur en Belgique.

### L'héritage de la guerre

En 1945, les chemins de fer belges sortent exsangues de la guerre. Sur les 3.413 locomotives que possédait notre pays au début du conflit, il en reste à peine un millier en état de fonctionnement. L'industrie nationale n'était pas en mesure de faire face à l'importante demande de locomotives de remplacement. La Belgique s'est alors tournée vers l'American Locomotive Company (Alco) pour passer une commande impressionnante : 300 locomotives du type 140 Consolidation, un modèle standard facilement adaptable aux conditions de circulation en vigueur en Belgique. La société Alco était toutefois débordée et confia l'essentiel de la commande à ses filiales canadiennes. Les locomotives ont été numérotées de 29.001 à 29.300. La locomotive portant le numéro 29.013 faisait partie de la première livraison de 60 pièces sorties des chaînes de production de la société "Montreal Locomotive Works".



### La "Jeep"

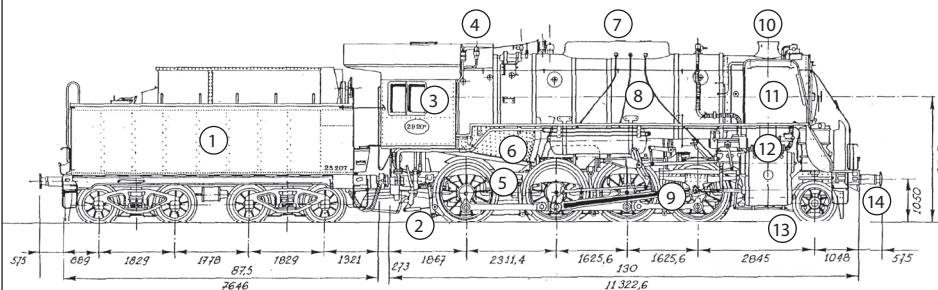
Les locomotives du type 29 vont se révéler de bonnes machines, faciles à conduire et à entretenir. Leur indéniable confort en cabine et leur puissance au démarrage vont les faire apprécier du personnel. Comme il s'agissait de locomotives "tout terrain" aptes à tracter aussi bien des trains de marchandises

que des trains de voyageurs, tant sur terrain plat que sur un relief plus accidenté, elles furent surnommées "Jeeps" en référence au célèbre véhicule militaire.

#### Ci-dessus

Déchargement d'une locomotive de type 29 dans le port d'Anvers (1946). Il s'agit de l'un des derniers exemplaires produits aux États-Unis.

## Les principaux organes d'une locomotive à vapeur type 29



- ① Tender à charbon et à eau
- ② Roues motrices
- ③ Abri du machiniste
- ④ Sifflet à vapeur
- ⑤ Cendrier
- ⑥ Boîte à feu
- ⑦ Dôme de vapeur
- ⑧ Chaudière
- ⑨ Distribution "Walschaerts"
- ⑩ Cheminée
- ⑪ Boîte à fumée
- ⑫ Échappement
- ⑬ Essieu
- ⑭ Tampon

### La type 29 en quelques chiffres

Année de construction : 1945 (Montreal Locomotive Works)  
 Puissance : 2000 PK ou 1435 kW  
 Vitesse maximale : 96 km/h  
 Longueur de la locomotive + tender : 20,39 m  
 Hauteur : 4,28 m  
 Poids de la locomotive : 93 tonnes  
 Poids du tender : 57 tonnes  
 Diamètre des roues motrices : 1,52 m  
 Diamètre des essieux porteurs : 0,90 m  
 Diamètre des roues du tender : 0,965 m  
 Capacité du tender (eau) : 24,6 m<sup>3</sup>  
 Capacité du tender (charbon) : 10,16 tonnes

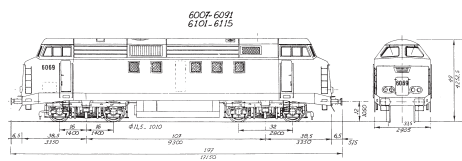
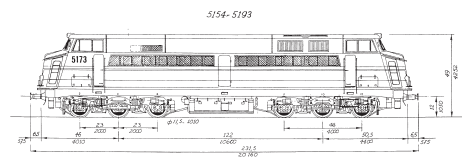
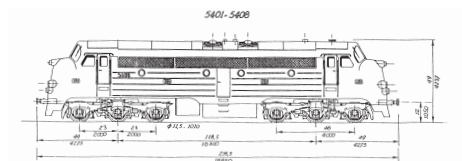
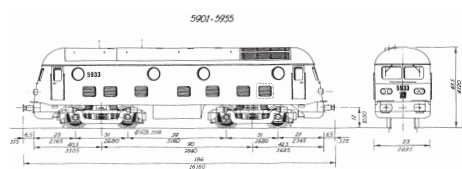


### La fin d'une époque

L'électrification du réseau ferroviaire, déjà entamée avant la Seconde Guerre Mondiale, s'est fortement accélérée dans les années 50. La traction diesel fit également une percée technologique et fut de plus en plus utilisée. Cette avancée technologique sonna définitivement le glas de l'ère de la vapeur. Le 20 décembre 1966, l'époque de la traction vapeur en service normal en Belgique se termina officiellement par un trajet d'Ath à Denderleeuw, effectué avec... la fameuse locomotive 29.013.

## Les locomotives diesel

Outre la locomotive à vapeur, Train World peut également se targuer de disposer de quatre locomotives diesel historiques en état de fonctionnement.



La locomotive portant le numéro 5910 fait partie de la première génération de locomotives diesel. Ces machines ont été construites par Cockerill entre 1954 et 1955. À l'origine, elles portaient d'autres numéros, à savoir 201.001-201.055. Ce furent les premières locomotives diesel utilisées pour le trafic commercial passagers en Belgique.

La locomotive numéro 5404 a été construite à La Croÿère, dans le Hainaut, par l'Anglo-Franco-Belge au milieu des années cinquante. Cette série n'a été produite qu'en 8 exemplaires. Les engins de ce type assuraient les liaisons express au départ de Bruxelles en direction de Paris, Cologne et Amsterdam. La 5404 est la seule rescapée de la modernisation intervenue dans les années 80, ce qui lui a permis de conserver son nez arrondi caractéristique.

La numéro 5166 fait partie d'une deuxième génération de locomotives diesel plus puissantes. La série 51 date du début des années 60. Cockerill en a construit 93 exemplaires. Ces locomotives ont été utilisées pour remorquer des trains de marchandises lourds, des trains de voyageurs, quand elles ne tractaient pas des trains TEE !

Le numéro 6041 fait partie d'une série dont Cockerill a construit 106 exemplaires. Après une série de locomotives dotées de deux entraînements différents, il a finalement été opté pour la version équipée d'une transmission diesel-électrique. Dans le cas de cette série, c'est un générateur diesel qui produit l'électricité pour les moteurs électriques, qui entraînent à leur tour les roues. Cette locomotive était bien connue des Belges puisqu'elle tractait des trains de marchandises légers ainsi que des trains de voyageurs locaux sur tout le réseau.

Une cinquième locomotive diesel historique, la 6306, sera mise en service par Train World en 2015.

### P.9

#### En haut, à gauche

Locomotive diesel 5910

#### En haut, à droite

Locomotive diesel 5404

#### En bas, à gauche

Locomotive diesel 5166

#### En bas, à droite

Locomotive diesel 6041





## Les voitures

Pas de train historique sans les voitures de l'époque ! Train World dispose de cinq voitures K1, cinq voitures L et 7 voitures M2 dans différentes classes.

La construction des voitures K1 et L remonte aux années trente. La SNCB étudiait alors un nouveau matériel voyageurs doté de caisses métalliques. Les premiers exemplaires de ce matériel furent mis en exploitation pour le service international en 1931 - 1932. Les voitures du type K1 suivirent rapidement pour les relations intérieures directes, équipées de sièges en velours et offrant un maximum de confort.

Les voitures du type L datent de la même période mais elles étaient affectées aux relations semi-directes. Avec leurs banquettes en bois, elles n'ont pas leur pareil pour susciter la nostalgie d'une époque révolue.

Les voitures M2 ont été construites ultérieurement, entre 1958 et 1960. Au total, 620 voitures de ce type ont été livrées. L'une des caractéristiques marquantes de ces voitures était les portes pliantes en quatre parties et les fenêtres à imposte coulissante. Elles étaient utilisées pratiquement partout et brillaient par leur solidité, leur fiabilité et leur confort (elles étaient notamment équipées d'un chauffage électrique supplémentaire). Leur intérieur relativement sobre est typique des années qui ont suivi l'Expo 58, avec des banquettes en simili cuir et des parois en triplex.





É.r.: SNCB-Holding - Erik Sclap, Communication Manager, Rue de France 85, 1060 Bruxelles. Septembre 2013





Vivez les trajets historiques de Train World  
Plus d'info sur [www.trainworld.be](http://www.trainworld.be)

