

Jean-Arthur Rausch et Jean Lieftrig préparent la 10.018, en contenant leur émotion...

## LE DERNIER SERVICE DE LA " TYPE 10 " SUR LA LIGNE 162

La presse belge a souligné avec fierté l'excellent travail de tous les cheminots qui ont mené à bien l'électrification de la ligne 162. Elle a rendu justice à leur solidarité et à leur conscience professionnelle.

Ceux qui servent le rail en s'adaptant aux techniques modernes nous donneront encore souvent l'occasion de parler d'eux : les premiers trains électriques reliant Bruxelles au Grand-Duché seront suivis de beaucoup d'autres, et de nouveaux perfectionnements amélioreront encore leurs performances. Mais le train 461 du 29 septembre 1956, qui partit de Luxembourg à 16 h. 53, fut le tout dernier à relier les capitales des deux pays au moyen d'une locomotive type 10.

Ce fut la 10.018 qui accomplit cet ultime service « vapeur », avant d'aller finir sa carrière loin de la ligne pittoresque pour laquelle elle avait été construite... Cette actualité vaut aussi qu'on s'y arrête, même si l'émotion qu'elle a soulevée fut moins spectaculaire.

\*\*\*

La « type 10 » fit son apparition en 1910 ; elle fut spécialement conçue pour remorquer, à grande vitesse, des trains de voyageurs sur la ligne de Bruxelles à Luxembourg. Ce trajet accidenté était considéré comme un important tronçon du parcours international : Londres, Douvres, Ostende, Istanbul, appelé aussi la ligne de la Malle des Indes.

Que de pages grandioses ont été écrites le long des 227 km. qui séparent Bruxelles-Nord de Luxembourg ! Que d'heures exaltantes ont vécu les machinistes et les chauffeurs conduisant, avec leur puissante « type 10 », des trains rapides de 500 T. en haut des rampes de 16 mm. !

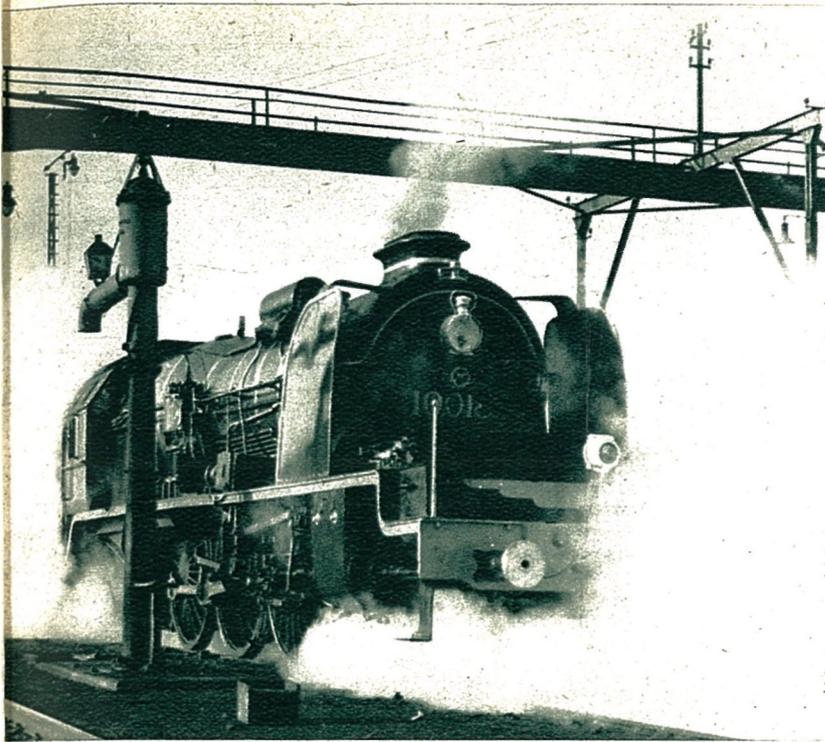
La remorque de ces lourds convois à horaire international exigea du personnel roulant les plus hautes qualités professionnelles : énergie, vigilance soutenue, économie, esprit d'équipe, amour du métier... Les machinistes n'avaient pas, comme les conducteurs de trains électriques, la puissance quasi illimitée des kilowatts au bout des doigts ; ils devaient consommer la vapeur avec art et discernement. Quant aux chauffeurs, ils eurent l'occasion de prouver leur vaillance et leur adresse. La chaudière mangeait 250 briquettes de 10 kg. et 300 pelletées, pesant 8 kg., de criblé et de menu ; elle buvait d'autre part 40 m<sup>3</sup> d'eau.

Les équipes qui menaient les « types 10 » sur la ligne 162 et les instructeurs remarquables qui les formaient n'oublieront jamais les hivers rigoureux au cours desquels la température descendait souvent en Ardenne 20° en dessous de zéro. Il fallait combattre le gel des organes de la machine et, en même temps, chauffer les voitures remorquées. En fin de parcours, quand le train, parti de Bruxelles, arrivait à Courrière ou à Libramont, c'était parfois avec anxiété que l'équipe suivait les aiguilles du manomètre de pression.

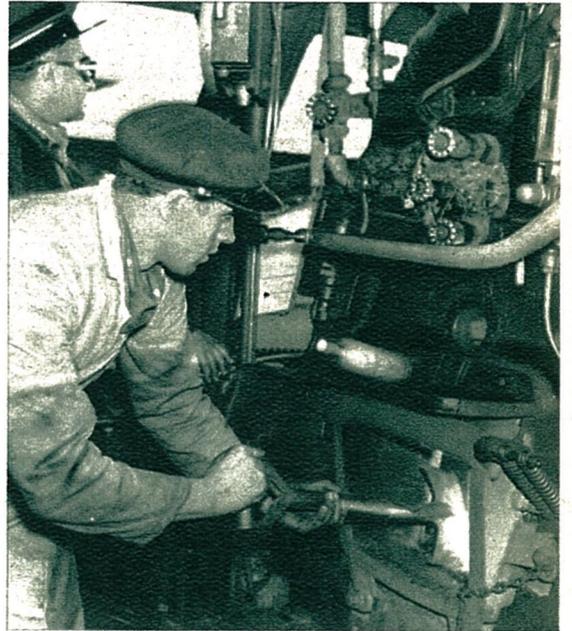
On comprend que les « types 10 » aient inspiré de véritables passions. Toutes brûlaient et frémissaient comme la vie... On aimait leur sensibilité, leur puissance, leurs lignes tourmentées, leurs sautes d'humeur qu'il fallait mater. Même les « coureuses » étaient traitées avec respect... Quant aux « malades », on examinait les symptômes de leurs maux avec la plus vive compassion...

Les « vaporistes » de la ligne 162 s'inclinent de bonne grâce devant le progrès et ils apprécient à leur juste prix les qualités des locomotives électriques, mais ils ne renient pas pour autant leurs sentiments, ces sentiments qu'ils partagent avec les artistes.

Le grand musicien Arthur Honegger a comparé la machine à vapeur et les locomotives électriques en termes passionnés. « Pour ceux, dit-il, qui ont vraiment aimé la locomotive, la vraie, celle à vapeur, ces motrices informes ne sont que des tramways. Elles sont attachées par leur trolley à un fil et pompent leur force à une autre source. Ce sont des parasites qui ont renié leur liberté comme il est d'usage aujourd'hui, partout. » Arthur Honegger exagère ; la poésie des trains électriques sera sans doute chantée un jour. En attendant, ceux qui, avec émotion, ont dû abandonner leurs « types 10 » trouvent que les outrances du grand compositeur sont bougrement sympathiques et consolantes...



La dernière purge de la chaudière à Luxembourg. La 10.018 s'auréole encore de fumée...



Une belle équipe de cheminots, en communion avec la machine qui était devenue une part d'eux-mêmes.



L'ultime train « vapeur » pour Bruxelles quitte la gare d'Arlon, dans un rayon de soleil automnal...



Le chef-instructeur Fernand Léonard, de la direction M.A., qui servit près d'un quart de siècle sur la « type 10 » et à qui fut confiée la mission de surveiller la conduite de nombreux trains royaux et recommandés. (Photos GERARD.)

#### HL TYPE 10 - PACIFIC 4-6-2 (1)

**CARACTERISTIQUES PRINCIPALES :** • Un bogie à deux essieux ; trois essieux accouplés, avec six roues d'un diamètre de près de 2 m. ; un essieu porteur à l'arrière. • Quatre cylindres. • Timbre de la chaudière : 14 kg./cm<sup>2</sup>. • Surface de la grille : 4,58 m<sup>2</sup>. • Surface de chauffe : 232 m<sup>2</sup>. • Poids en ordre de marche : 112 T. (plus 53 T. pour le tender). • Effort de traction : 15.100 kg. — Poids adhérent : 67 T. • Empattement loco + tender : 17,88 m. • Capacités du tender : 7.000 kg. de charbon ; 32.000 litres d'eau. • Vitesse maximum : 120 km/h.

**PERFECTIONNEMENTS TECHNIQUES :** • 1924 : cinq rangées d'éléments surchauffeurs au lieu de quatre. • 1926 : le double échappement par une cheminée double. • 1927 : la pompe d'alimentation A.C.F.I. • 1931 : la grille à secousse.

Notons encore que la charge fut portée à 500 T. en 1938.

(1) 2-3-1, d'après la notation française.