

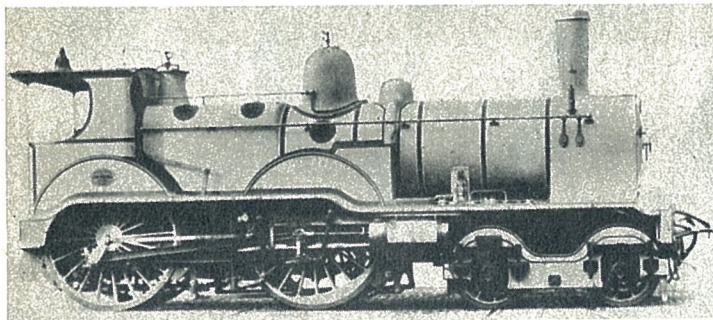
NOS INOUBLIABLES "VAPEUR" * NOS STYLE ET DÉCORATION

L'ASPECT DES LOCOMOTIVES.

L'impétueuse beauté des locomotives à vapeur a toujours suscité parmi les foules quantité d'admirateurs passionnés. L'esthétique de ces machines répondait à la conception platonicienne de la beauté qui résulte de l'adaptation harmonieuse de la forme à la fonction. Tout en variant selon les pays, l'esthétique a revêtu des formes sans cesse plus expressives des caractères de force ou de vitesse.

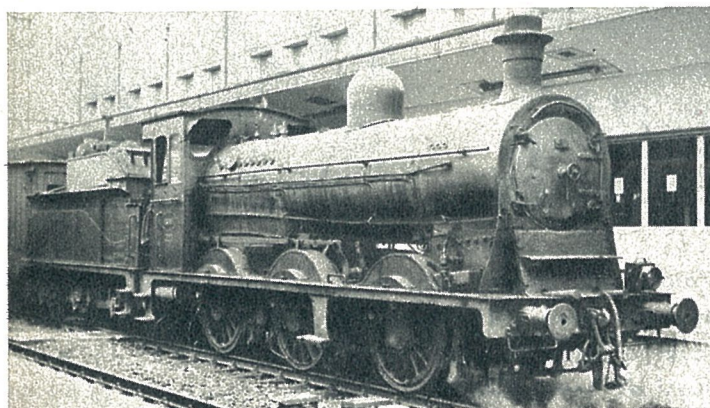
Abstraction faite de la période des origines de la locomotive, où le souci de fabriquer des machines capables de fonctionner le mieux possible était l'unique préoccupation des constructeurs, et de la première moitié du XIX^e siècle, où l'Angleterre fournissait des locomotives dans le monde entier, on trouve quatre styles fondamentaux : anglais, français, allemand et américain.

Selon les époques et les tendances, les locomotives belges, à part celles de Belpaire et de Flamme, se rapprochaient du style anglais ou français, tout en ayant leurs propres particularités. D'ailleurs, les événements que nous avons rappelés (1) ont exercé une influence certaine sur leur construction. C'est ainsi que les machines du Nord Belge, construites en Belgique, étaient en fait des modèles du Nord français.



Nord Belge. Série 301 à 306 de 1900.

La plupart des machines commandées par l'Etat belge de 1898 à 1908, dérivées des locomotives du Caledonian Railway, dont elles conservaient le gabarit restreint, avaient une allure indiscutablement britannique. A l'opposé des machines continentales et américaines, elles n'étaient pas encombrées des tuyauteries extérieures, qualifiées de « cauchemar du plombier » par les cheminots d'outre-Atlantique.



Le type 41, ex-32 S, avait une allure indiscutablement britannique (1902).

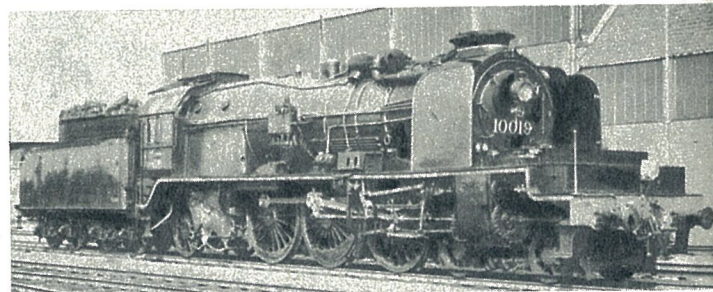
(1) L'Etat et les compagnies.

L'élégance des types 6 et 8 compound de 1905, de style français, leur avait valu de la part des machinistes le surnom familier de « demoiselles ».

Les locomotives « Flamme » de 1910, types 10 et 36, frappaient le regard par leurs dimensions impressionnantes et leurs lignes tourmentées. A part le dessin de la paroi frontale de la boîte à fumée, de réminiscence « Caledonian », elles étaient typiquement belges. Les machines construites en Belgique ultérieurement l'étaient aussi, bien que le semi-carénage du prestigieux type 1 de 1935 rappelât la locomotive « Cock O' The North », dessinée par sir Nigel Gresley pour le London & North Eastern Railway.

L'aspect caractéristique du type 12 de 1938 résultait d'un agencement spécial des tôles enveloppant la chaudière. Un bouclier frontal fendu, conçu par l'ingénieur français Huet, assurait une déviation adéquate de l'air, réduisant la résistance de marche aux grandes vitesses. Grâce au type 12, la S.N.C.B. possédait une locomotive carénée, classée parmi les mieux réussies. Il faut dire qu'à cette époque, un véritable engouement pour le carénage s'était emparé des compagnies de chemin de fer.

Les types 25 et 26 étaient des locomotives allemandes, commandées à l'industrie belge en 1942 et complétées pour la S.N.C.B. à la Libération. D'aspect très sobre, ces machines n'étaient pas les premières locomotives allemandes acquises par les chemins de fer belges. En 1919, au lendemain de la première guerre mondiale, d'importantes séries de locomotives dites « Armistice » étaient cédées à l'Etat belge. De types très variés, elles provenaient en grande partie des chemins de fer prussiens, et leur esthétique particulière ne permettait pas de se méprendre sur leur origine. Au fur et à mesure des révisions, elles ont été légèrement modifiées dans les détails : cheminées belges à chapiteau, réchauffeurs A.C.F.I., tampons, etc. Les plus représentatives ont été les types 64, ex-P8, et les types 81, ex-G8¹.

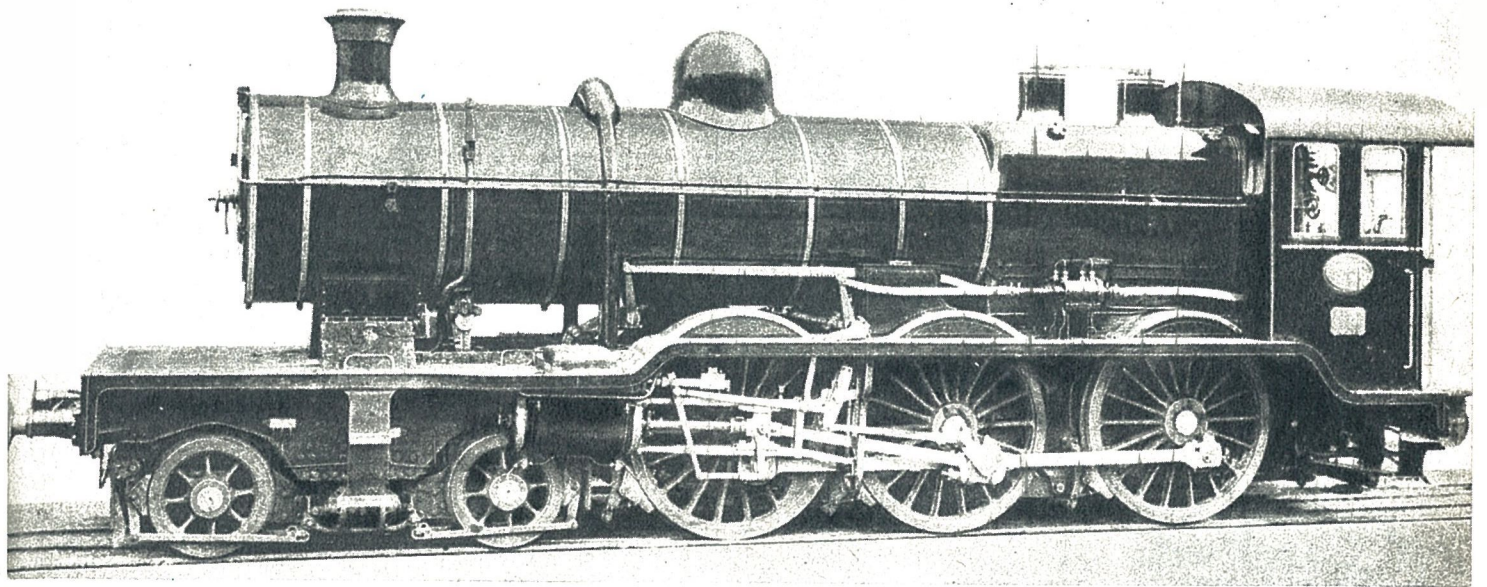


L'impressionnant type 10, de Flamme (1910).

En 1919, l'Etat belge racheta au Gouvernement britannique des locomotives américaines qui avaient été utilisées par la Railway Operating Division (R.O.D.) de l'armée anglaise. Les plus répandues étaient le type 40 de pur style américain, et le type 22 (plus tard, type 57). Cette locomotive-tender à la silhouette curieuse avait une soute à eau en selle sur la chaudière (saddle tank).

Les types 29 de 1946 provenaient du Canada et des Etats-Unis. D'allure très américaine, comme les types 38 importés en 1920, ces machines avaient été dessinées en fonction du gabarit international européen (R.I.C.), moins généreux que les gabarits d'outre-Atlantique.

En effet, la hauteur à la cheminée des locomotives américaines atteint couramment 4,57, 4,69, 4,77 et 4,89 m tandis que certaines machines plafonnent à 4,98 et même à 5,25 m ! A l'instar des américaines, les locomotives à vapeur soviétiques atteignent fréquemment 4,82, 4,92 et 5,25 m. En France, la hauteur varie selon les modèles entre 4,20 et 4,28 m, maximum autorisé par le gabarit « passe-partout », devenu R.I.C. Elle atteint 4,55 m en



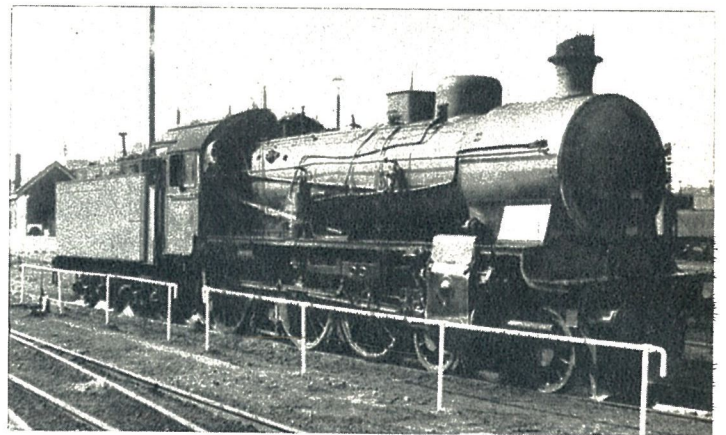
L'élégant type 8 de 1905, de style français.

Allemagne et 4,65 m en Europe centrale. Quant aux locomotives anglaises, elles atteignent parfois 4,08 m, mais dépassent rarement 3,99 m.

La hauteur des locomotives belges atteignait, en général, 4,28 m. Celle du type 36 s'élevait à 4,33 m ; celle du type 5, à 4,48 m. En Belgique, la largeur des machines allait de 2,80 m pour les types « Mac Intosh » à 3,15 m pour les types « Flamme ». La largeur des locomotives européennes se situe généralement entre 2,90 et 3,10 m, tandis que celle des machines anglaises est limitée à 2,67 et 2,80 m. Les locomotives russes ont, en général, une largeur moyenne de 3,10 m. Celle des locomotives américaines varie de 3,05 à 3,25 m.

On a souvent modifié l'aspect des célèbres machines créées par Belpaire de 1864 à 1885. Ces modifications étaient dues à l'amélioration des abris et au renouvellement des chaudières, dont il y eut trois modèles principaux : celui de 1889, avec cheminée carrée à large base ; celui de 1896, avec cheminée à large section, en forme de cône tronqué, dite « tronconique » ; celui de 1898, avec cheminée cylindrique ordinaire, surmontée d'un chapiteau en laiton poli.

La plupart des types de locomotives à vapeur ont d'ailleurs subi, depuis leur mise en service, des transformations d'ordre interne ou externe, ces dernières modifiant plus ou moins sensiblement leur silhouette d'origine.



Le type 64, locomotive « Armistice » (1919).

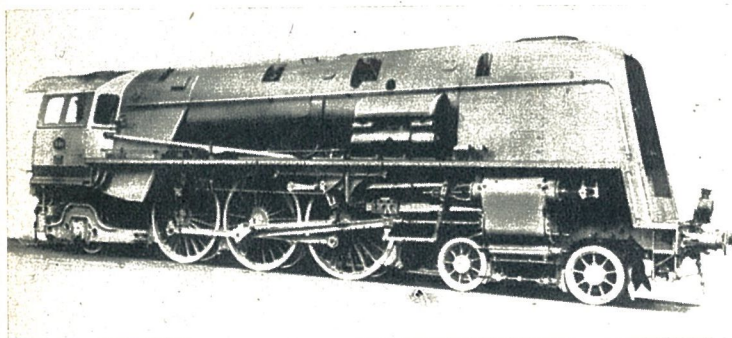
Ci-dessous : le type 40, locomotive R.O.D., made in USA en 1917.

Le type 26, « locomotive de guerre » (1945).



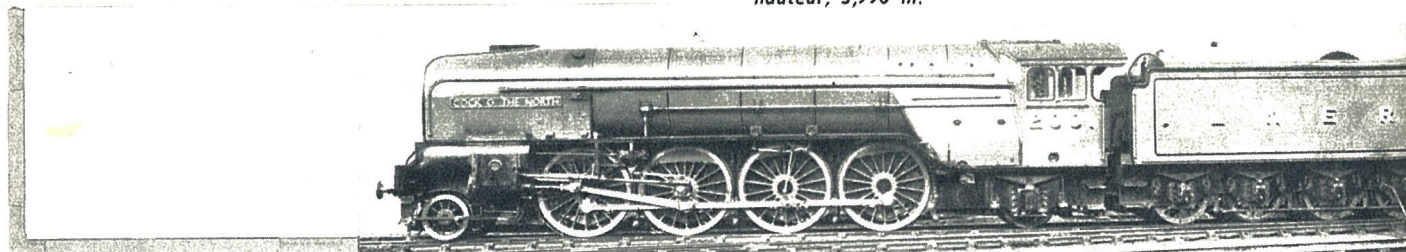


Le type 12 de 1938 était une locomotive carénée des mieux réussie.



Le type 1 de 1935 (ci-contre, avant l'adjonction des déflecteurs) rappelait la locomotive anglaise « Cock O' the North » (ci-dessous). Leurs proportions respectives étaient les suivantes :

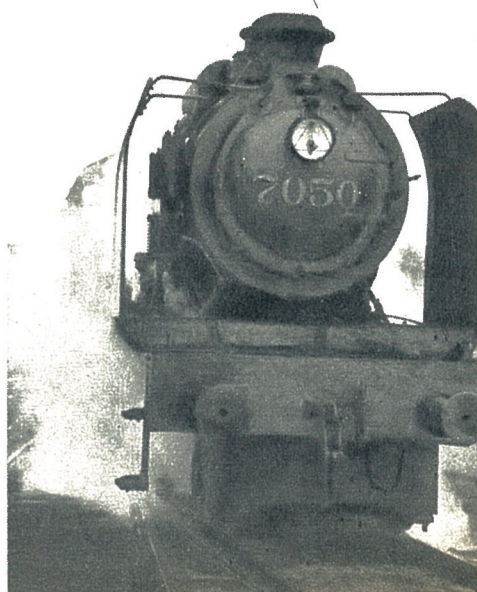
- Type 1 : longueur, avec tender, 24,364 m ; largeur, 3,100 m ; hauteur, 4,280 m.
- Loc. anglaise : longueur, avec tender, 22,477 m ; largeur, 2,800 m ; hauteur, 3,990 m.



Le type 29 de 1946, construit au Canada et aux Etats-Unis.



Les transformations externes modifiaient la silhouette d'origine des locomotives. Ci-contre, type 7 transformé (échappement Lemaitre, A.C.F.I., déflecteurs).



LES LIVRÉES.

La prolifération des compagnies engendra une multitude de livrées ; nous décrirons les plus caractéristiques.

Aux différentes époques, les traverses d'attelage et les tabliers étaient invariablement peints en rouge vermillon. Dans la plupart des cas, les boîtes à fumée étaient noires, et les cylindres de la même teinte que la superstructure de la machine. Les chapiteaux de cheminée et les cercles de chaudière étaient en laiton poli ou en cuivre. Jusqu'au début de ce siècle, les dômes, en cuivre jaune et bien astiqués, étincelaient au soleil...

Voici les principales livrées appliquées aux machines des anciennes compagnies :

LIEGE-MAESTRICHT : enveloppe de chaudière, dômes et sablières en laiton poli, sans peinture. Châssis et abri vert clair avec filets noirs et blancs. Les petites locomotives-tenders avaient les soutes et l'abri peints en crème « tramway », avec filets bruns et rouges, et le châssis rouge carmin ;

LIEGEOIS-LIMBOURGEOIS : châssis vermillon avec bords noirs, dessus vert clair avec filets noirs et blancs (livrée des Staatsspoorwegen hollandais) ;

GAND-TERNEUZEN : en 1920, dessus vert émeraude brillant, bords noirs et filets blancs. Châssis vert foncé avec bords noirs et filets rouges ;

MALINES-TERNEUZEN : depuis 1920, dessus et châssis noirs, sans filets. Auparavant, la livrée était noire à reflets violets. Cadres gris clair, filets rouges et jaunes au-dessus, rouges sur le châssis ;

GRANDE COMPAGNIE DU LUXEMBOURG : dessus brun très sombre avec cadres noirs et filets rouges. Châssis rouge brique avec bords noirs ;

FLANDRE-OCCIDENTALE : dessus brun châtaigne brillant, cadres noirs, filets et couvre-roues rouge vermillon. Châssis vermillon avec bords noirs ;

GRAND CENTRAL BELGE : dessus brun chocolat foncé, bords noirs, filets vermillon et bandes chamois. Châssis vermillon avec bords noirs. Boisseaux de tampons vermillon ;

NORD BELGE et CHIMAY : dessus et châssis chocolat avec bords noirs et filets jaunes pour les locomotives à voyageurs à tender séparé (à partir de 1925 environ, chaudière noire pour la plupart d'entre elles). Abri, tender ou soutes bleu très sombre, châssis et chaudière noirs, filets rouges pour les locomotives à marchandises. Abri et soutes vert olive, bords noirs et filets rouges, chaudière et châssis noirs pour les locomotives-tenders à voyageurs. Inscriptions Nord Belge et numéros en laiton ou peints en blanc. Avant 1900, l'enveloppe de chaudière de certains types était en laiton poli.

Principales livrées appliquées aux locomotives de l'Etat belge :

1845 : dessus vert foncé, cadres noirs, filets rouges. Châssis vermillon. Roues vermillon à jante noire ;

1864 : dessus brun sombre, cadres noirs, filets rouges. Châssis rouge brique clair avec bords noirs ;

1884-1900 : (types Belpaire) dessus et châssis brun bleuté,

dit « bleu de prune ». Cadres noirs et filets rouges ;
1888 : (type 11) dessus et châssis vert moyen, cadres noirs et filets jaune paille ;

1899 : (types 12 et 17) dessus bleu moyen, dit « bleu Caledonian », avec cadres noirs et filets blancs. Châssis rouge carmin avec cadres noirs et filets blancs. Roues bleues à jante noire ;

1905 : quelques machines sont peintes en « terre de Cassel », sorte de kaki. Bords brun foncé, filets blancs et chamois ;

1922 : (types 8 bis et 20) dessus et châssis brun orangé, bords noirs, filets rouges.

De 1900 à 1932, la livrée classique des locomotives de l'Etat belge était chocolat foncé avec cadres noirs et filets rouges au-dessus, tandis que le châssis et les roues étaient peints en noir.

La S.N.C.B. appliqua une nouvelle livrée dès 1930 : les locomotives ont été repeintes en vert foncé avec cadres noirs et filets brange au-dessus et ont conservé le dessous noir. En 1935, les filets orange ont été remplacés par des filets de teinte chamois, qui furent supprimés à partir de 1955.

La livrée des types 1, 25, 26 et 29 était uniformément verte, sans cadres ni filets. Les cercles de chaudière étaient peints avec l'ensemble de l'enveloppe, à la manière des locomotives R.O.D. de 1919. Il en était de même pour les locomotives type 12 de 1938, mais le carénage de ces dernières était agrémenté de bandes horizontales chamois qui furent repeintes en jaune, à partir de 1955.

Jadis, certaines locomotives étaient décorées selon la fantaisie des constructeurs. Il s'agissait souvent de machines devant figurer aux expositions nationales ou internationales ; elles conservaient cette livrée jusqu'à leur entrée en grandes réparations. En voici quelques exemples :

— 1897. Type 12 de La Meuse : dessus gris perle clair, cadres gris foncé, filets noirs et or. Châssis gris foncé avec filets noirs ;

— 1902. Type 30 de Saint-Léonard : dessus et châssis gris foncé avec cadres noirs et filets gris clair ;

— 1913. Type 13 de Tubize : dessus et châssis carmin avec filets or. Roues carmin et chapiteau de cheminée en simili-or poli.

A l'Exposition de Bruxelles en 1910, on pouvait admirer les nouveaux types 9, 10 et 36, présentés chacun sous une livrée différente par les divers constructeurs :

— Type 10 de Cockerill : dessus bleu moyen, cadres noirs, filets blancs. Châssis et roues carmin ;

— Type 10 de Saint-Léonard : dessus et châssis gris lavande avec filets or ;

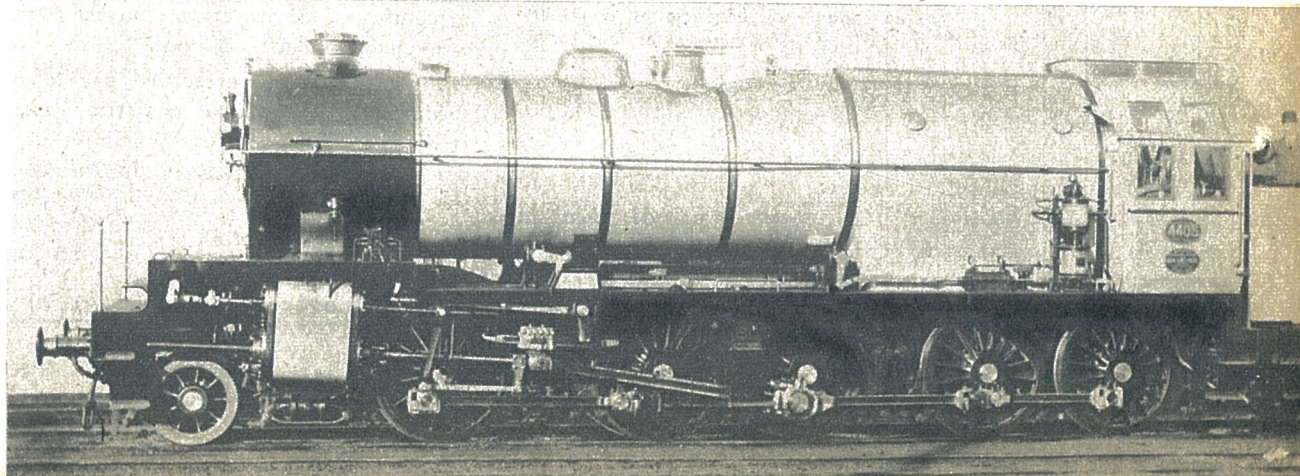
— Type 10 de Zimmerman & Hanrez : dessus vert olive moyen, cadres noirs, filets rouges. Châssis rouge brique avec bords noirs et filets vermillon. Roues rouge brique ;

— Type 36 de Haine-Saint-Pierre : dessus jaune canari, cadres brun clair, filets rouges et violets. Châssis et roues carmin ;

— Type 36 de la Franco-Belge : dessus vert moyen. Châssis rouge brique.

(A suivre.)

Phil DAMBLY.



1910 :
Ce type 36, construit à Haine-Saint-Pierre, figurait à l'Exposition de Bruxelles dans une livrée jaune canari.