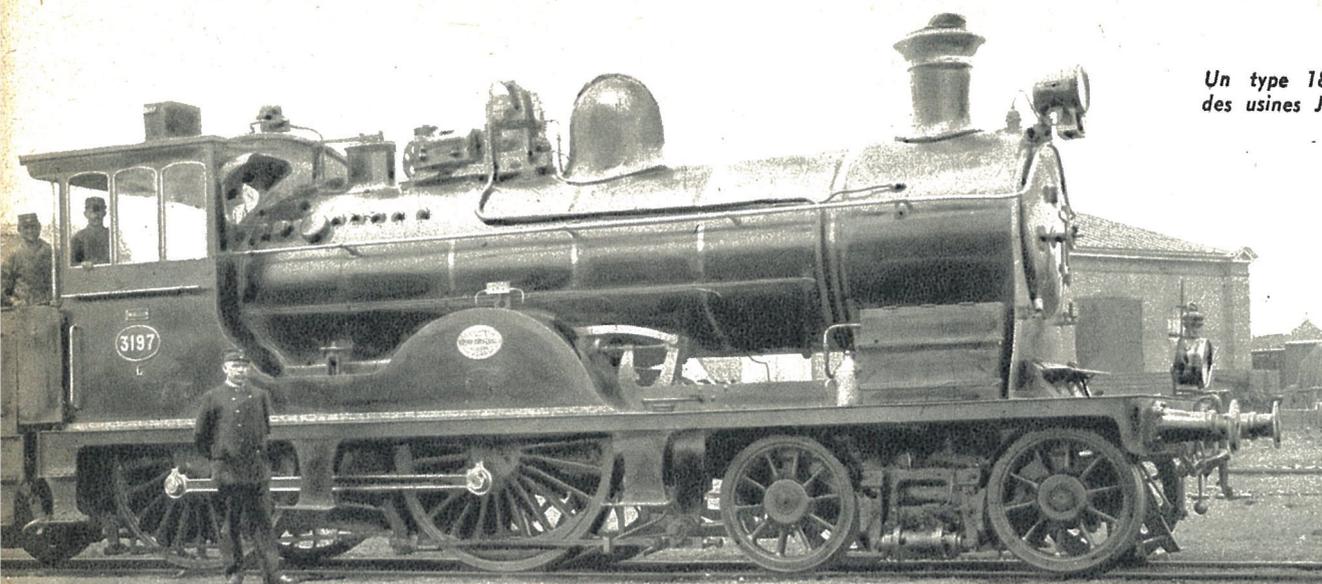
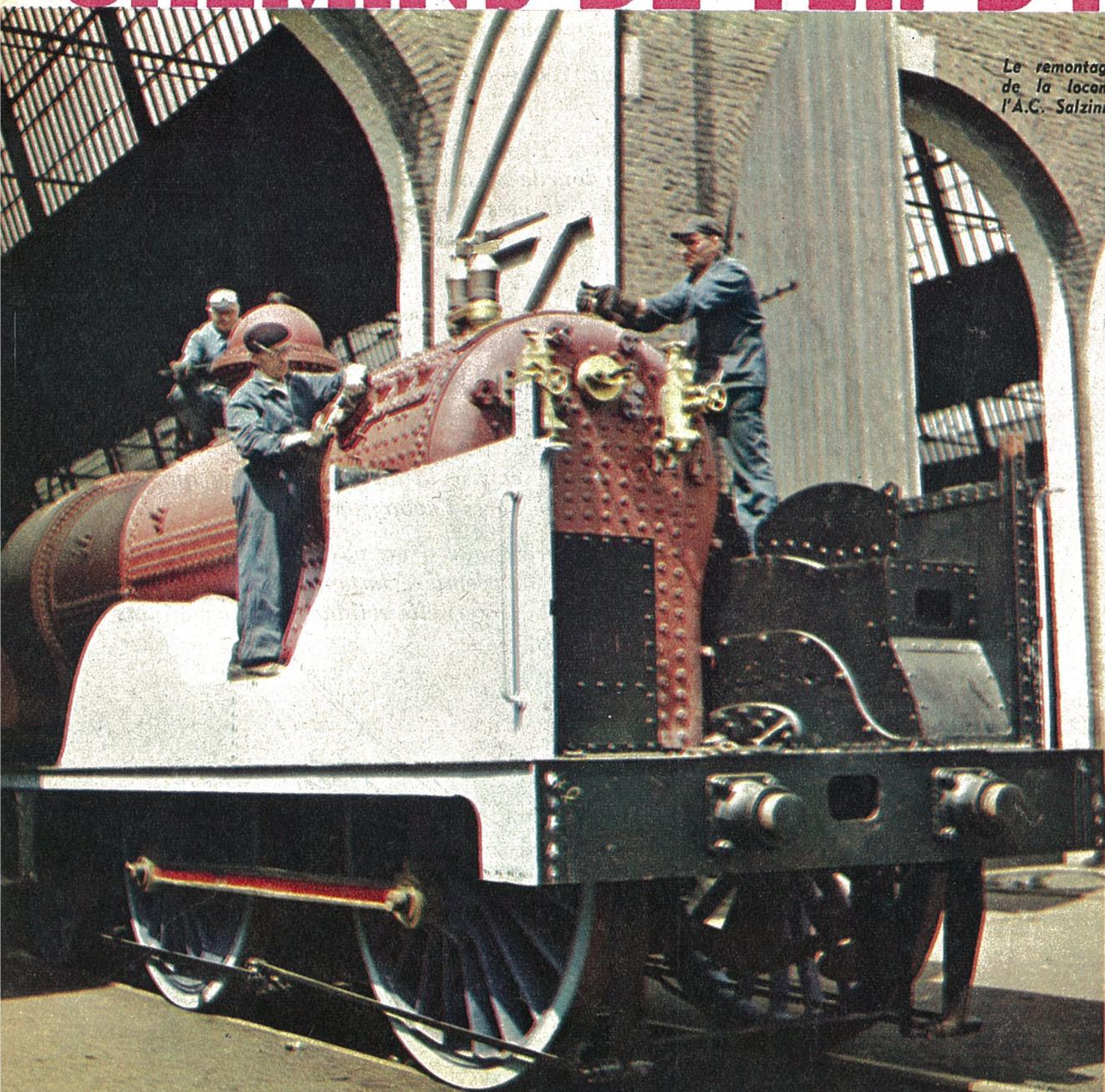


*Un type 18 lors de sa sortie  
des usines J. Cockerill.*

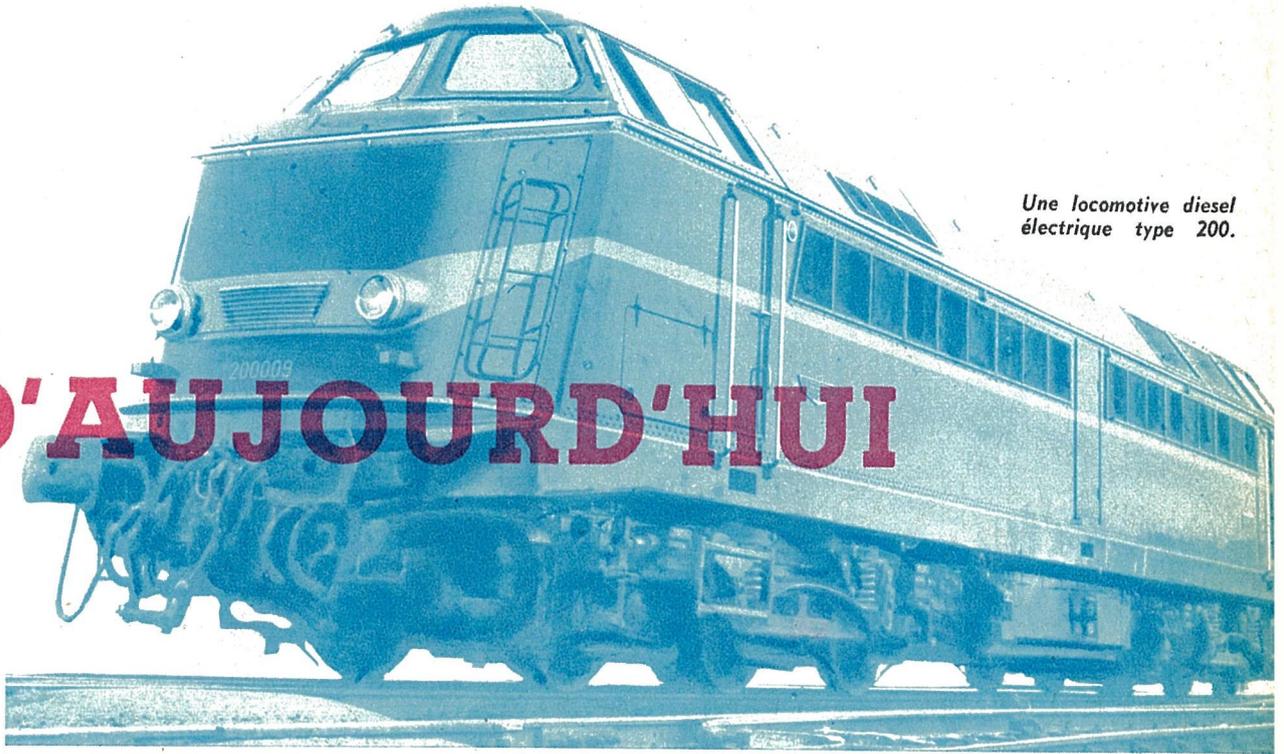


# CHEMINS DE FER D'HIER

*Le remontage de la chaudière  
de la locomotive « 18.051 » à  
l'A.C. Salzinnes.*



Une locomotive diesel  
électrique type 200.



# ET D'AUJOURD'HUI

**L**E progrès technique marche à pas de géant dans tous les domaines. Le chemin de fer participe à l'évolution générale et se métamorphose à vue d'œil.

Cette année 1966 constitue un tournant dans l'histoire ferroviaire de notre pays. En effet, la traction « vapeur » termine sa fructueuse carrière. Les engins électriques et diesel se partageront désormais, à parts sensiblement égales, les 10.000.000 de kilomètres parcourus mensuellement sur notre réseau. Si les modes de traction sont nouveaux, les voitures et les wagons ont suivi la cadence et ont bénéficié d'améliorations peut-être moins spectaculaires mais tout aussi efficaces.

Jusqu'à présent, des reliques de notre passé ferroviaire se trouvent réunies au musée de la gare du Nord (1). Si le nombre et l'intérêt des maquettes et des objets exposés sont vraiment exceptionnels, il n'y figure cependant qu'une seule locomotive en vraie grandeur : « Le Pays de Waes ». Il s'indiquait donc de conserver d'abord et de présenter ensuite

un certain nombre de locomotives à vapeur, de voitures et de wagons véritables, tous de construction nationale, afin que les générations montantes puissent voir et comprendre ce que fut le chemin de fer d'« hier » depuis le lendemain de l'indépendance de 1830 jusque après notre dernière libération. C'est ainsi qu'a pris naissance l'idée du futur « Musée des Transports ». Comme son nom l'indique, le chemin de fer n'y aura pas de monopole ; tous les moyens de transport y figureront : des tramways vicinaux et urbains, des véhicules routiers, des maquettes d'avions et de bateaux, etc.

A titre de première réalisation spectaculaire et afin de familiariser le public avec un patrimoine historique et didactique à la fois, il a été décidé d'organiser une exposition temporaire pendant les mois de septembre et d'octobre 1966. C'est la gare de Bruxelles-Nord qui a été choisie pour servir de cadre à cette manifestation. Notre époque n'admet plus — avec raison, d'ailleurs — d'exposition statique. Pour lui insuffler autant de vie que possible, l'attention des visiteurs est attirée par quatre centres d'intérêt.

(1) Voir « Le Rail » de septembre 1965.



*L'intérieur d'une voiture du train royal de Léopold II lors de l'achèvement des travaux de restauration à l'A.C. Malines.*

## CHEMINS DE FER D'HIER ET D'AUJOURD'HUI



*La voiture « salle à manger » du même train.*

Afin de respecter le thème de l'exposition et de suivre l'ordre chronologique, le visiteur entrant dans le grand hall y voit d'abord les reproductions en grandeur nature des locomotives « Le Belge » et « L'Eléphant » ayant remorqué les premiers trains de Bruxelles à Malines en 1835, ainsi qu'un tramway hippomobile et une diligence.

Ensuite, le visiteur est invité à parcourir l'actuel musée des chemins de fer, dont les collections ont été remaniées, et qui, en outre, offre un stand « tramways vicinaux », présenté par la S.N.C.V.

Par un escalier spécial, le public accède au quai n° 1, où il peut admirer tout à loisir, de 10 h à 16 h, le train royal de S.M. Léopold II ainsi que l'ultime rescapée des locomotives à vapeur type 18. Ces deux témoins authentiques de la « Belle Epoque » ont été soigneusement remis en état par les artisans de nos ateliers centraux de Salzinnes et de Malines. La locomotive a une livrée bleue, tandis que la caisse des voitures est de couleur tabac, soulignée d'un filet beige. L'allure originale des engins a été scrupuleusement respectée à telle enseigne que l'ensemble est identique à celui qu'utilisait le deuxième roi des Belges lors de ses déplacements.

Les locomotives type 18 ont été construites au nombre de 124 unités, de 1902 à 1905, par la plupart des usines belges de l'époque fabriquant du matériel ferroviaire : John Cockerill, Zimmermann et Hanrez, la Métallurgique (Tubize), Carels, Haine-Saint-Pierre, Saint-Léonard, Marcinelle et Couillet, Thiriau, Gilain et Nicolaïeff. Celle que l'on voit à

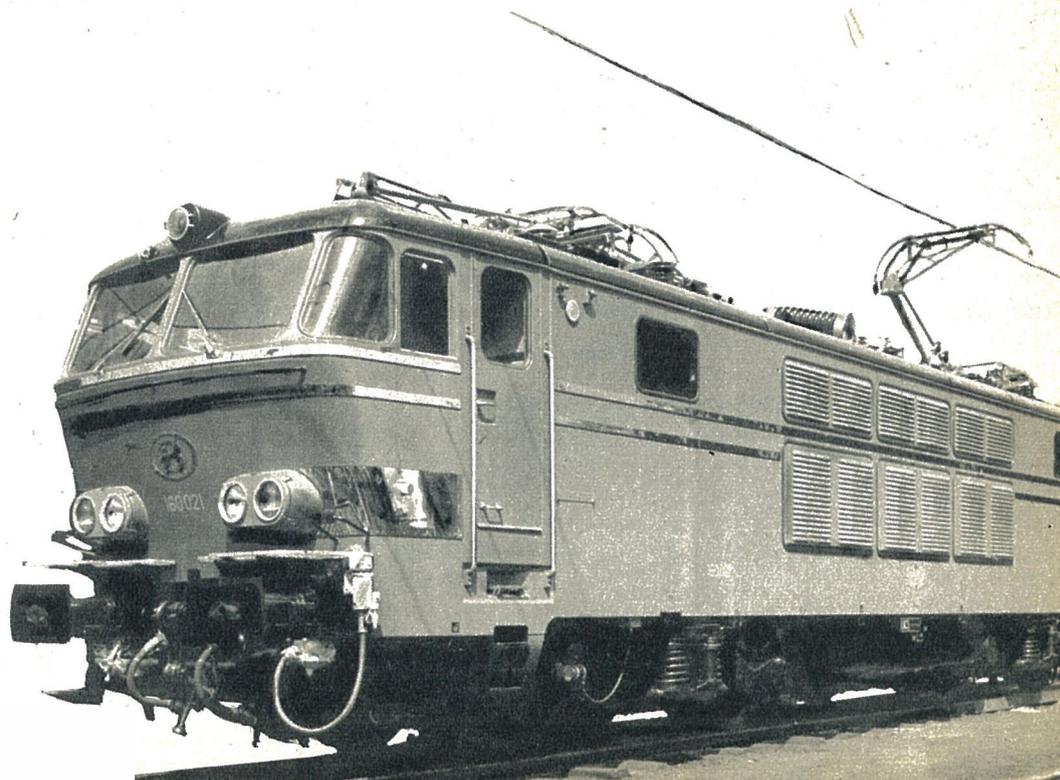
l'exposition a été construite en 1905 par la Société anonyme Saint-Léonard à Liège sous le numéro 1405. Elle est devenue ultérieurement la « 18.051 ». Arrivée le 15 mai 1905 à la remise de Mons, elle acheva sa carrière à Saint-Nicolas en 1948. Elle a coûté 77.914 francs... francs or, bien entendu ! Après la première guerre mondiale, il ne subsistait déjà plus que 79 locomotives type 18. Elles furent retirées du service à partir de 1938 ; après la guerre 1940-45, il n'en restait que 17. L'avant-dernière fut démolie en avril 1949.

Pour ne pas faire mentir le titre de l'exposition, la S.N.C.B. se devait enfin de montrer deux engins représentant les nouveaux modes de traction : la locomotive électrique quadricourant type 160 et la locomotive diesel électrique type 200.

Des guides donnent tous les renseignements désirables et des agents de maîtrise spécialisés sont chargés d'exposer les détails techniques aux curieux s'intéressant aux locomotives d'« aujourd'hui ».

Ajoutons, pour la petite histoire, que la locomotive type 18 et le train royal ont été amenés à Bruxelles-Nord par voie ferrée et à vitesse réduite. Les locomotives de 1835, elles, ont circulé par les grands boulevards du centre de Bruxelles, en passant devant la Bourse, où ce n'est pas tous les jours que les lions ont vu un placide « Eléphant » déambulant de la gare du Midi à la gare du Nord.

A. VAN DEN EYNDE,  
inspecteur technique principal,



Une locomotive électrique quadricourant type 160.