

SIXIÈME PÉRIODE.

LES COMPAGNIES REPRISES DE 1897 A 1912

L'Etat reprit l'exploitation du chemin de fer Grand Central Belge en 1897.

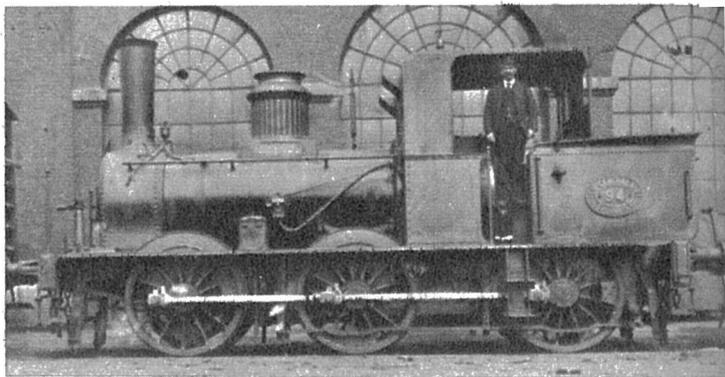
Parmi les 234 locomotives du Grand Central, on dénombrait 102 machines provenant des quatre compagnies qui s'étaient groupées pour constituer le réseau définitif. Il y avait 19 machines de la Compagnie de l'Entre-Sambre-et-Meuse, 44 machines de la Compagnie de l'Est Belge, 21 machines de la Compagnie Anvers-Rotterdam et 18 machines de la Compagnie d'Aix-la-Chapelle à Maestricht, Hasselt et Landen.

Les locomotives de ces compagnies étaient commandées sans étude préalable, à raison de deux ou trois unités, et les constructeurs livraient un matériel établi selon leurs types habituels. On se trouvait ainsi en présence d'une multitude de modèles très variés comprenant des machines anglaises de Wilson à Leeds, de Stothert & Slaughter à Bristol et de Sharp Stewart à Manchester, des machines prussiennes de Borsig à Berlin et, enfin, des machines belges de Cockerill, Couillet et Saint-Léonard.

L'apport des Compagnies de l'Entre-Sambre-et-Meuse et de l'Est Belge au parc du Grand Central comprenait notamment les locomotives numérotées de 42 à 59. Ces machines, fournies de 1849 à 1856 par Cockerill et la Société de Couillet, avaient disparu au moment de la reprise du Grand Central par l'Etat. Inspirées des modèles de Norris à Philadelphie, qui connaissaient alors une certaine vogue en Europe, elles étaient à deux essieux accouplés avec petit bogie à l'avant, cylindres extérieurs fortement inclinés et foyer profond en porte à faux. En 1871, la machine n° 53 (Est Belge) avait été transformée en locomotive-tender à trois essieux accouplés, du type 4-6-0.

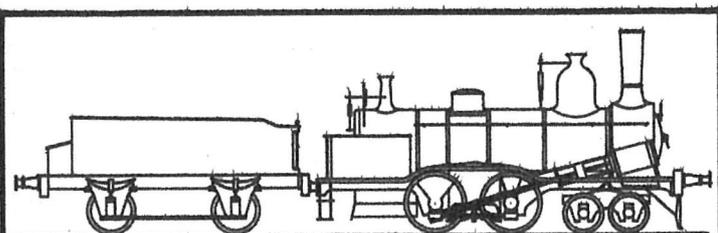
En 1881, le bogie de la locomotive n° 50 (Entre-Sambre-et-Meuse) fut remplacé par un essieu accouplé.

Les petites locomotives-tender n° 94 et 95 du G.C.B. provenaient de l'Est Belge. Livrées par Wilson à la Société de Charleroi à Louvain en 1855, ces machines de manœuvres à trois essieux accouplés, roues de 1,37 m et cylindres intérieurs, pesaient 30,15 t en charge.

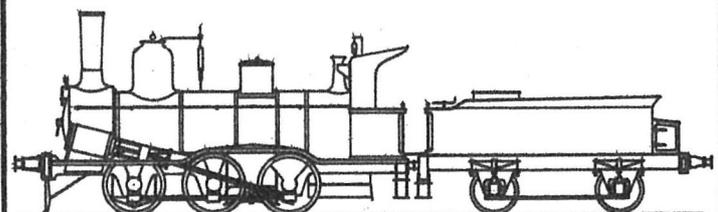


Locomotive n° 94, provenant de l'Est Belge.

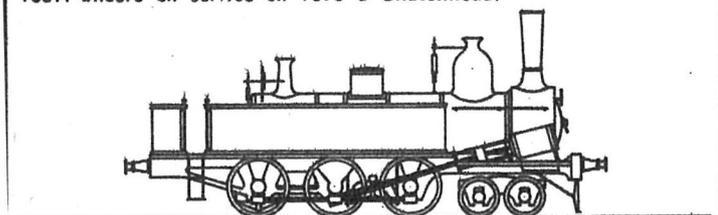
Les locomotives n° 36 et 37, héritées de la Compagnie d'Aix-la-Chapelle à Maestricht, étaient des 2-4-0 à roues accouplées de 1,44 m, fournies par Borsig en 1856. On remarquait les cylindres et le mécanisme extérieurs, ainsi que la boîte à feu « haycock ». Ces machines subirent quelques modifications vers 1865. La cheminée primitive à chapiteau fut remplacée par une cheminée du type normalisé au G.C.B., et une sablière fut installée derrière le dôme. Quant à la plate-forme découverte, elle fut dotée d'un abri du type en usage à l'Etat, que l'on dut adapter en fonction de la forme particulière de la boîte à feu.



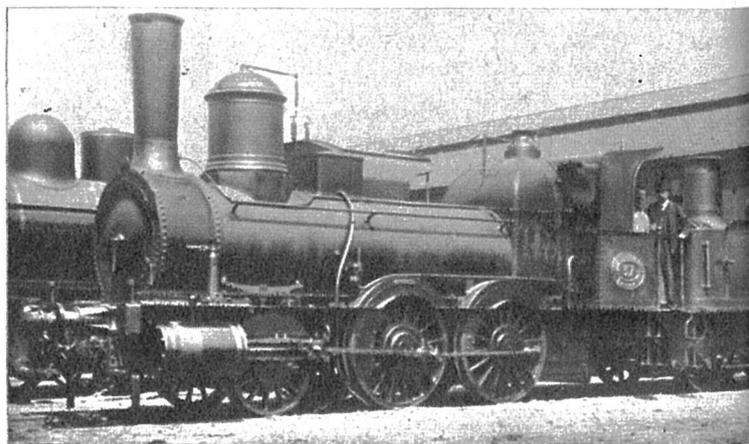
Locomotive n° 50 (Entre-Sambre-et-Meuse).



Locomotive n° 50 transformée par l'Atelier Central de Louvain en 1881. Encore en service en 1898 à Châtelineau.



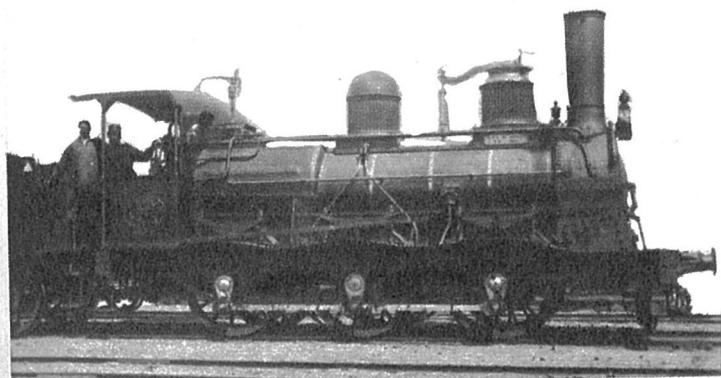
Locomotive n° 53 (Est Belge) tendrisée en 1871.



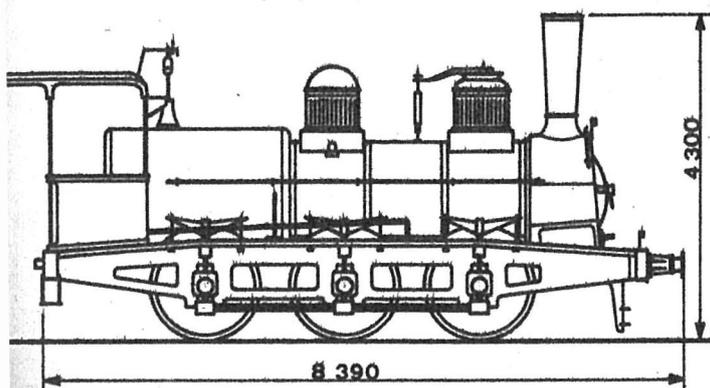
Locomotive n° 37 du dépôt de Maestricht, modifiée à l'A.C. de Louvain.

Les deux machines, qui pesaient 33,60 t en charge, assuraient les services mixtes au moment de la reprise du G.C.B. par l'Etat.

L'Est Belge possédait dix locomotives à voyageurs construites par la Société de Couillet en 1862. Numérotées de 65 à 74, ces machines avaient trois essieux accouplés, des roues de 1,43 m, des cylindres intérieurs inclinés, et pesaient 32,25 t. On remarquait le foyer allongé, à berceau cylindrique en saillie, ainsi que les enveloppes à cannelures du dôme et de la sablière, de style Wilson. Tout comme le G.C.B., l'Etat utilisa cette série de locomotives dans l'Entre-Sambre-et-Meuse (dépôt de Walcourt) et sur la ligne Louvain-Charleroi.



Locomotive n° 66 du dépôt de Walcourt, série 65 à 74, provenant de l'Est Belge. Les machines de la série 75 à 80, ci-dessous, n'en différaient que par le dessin particulier des longerons.

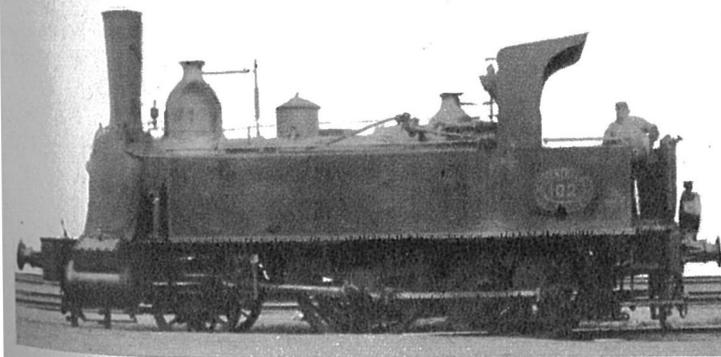


Les locomotives n° 75 à 80 ne différaient des précédentes que par le dessin assez particulier des longerons et du tablier. Elles aussi provenaient de l'Est Belge et avaient été construites à Couillet en 1863. Ces six machines furent affectées par l'Etat au service des voyageurs sur la ligne Louvain-Charleroi et sur quelques autres lignes de l'ancien réseau du G.C.B.

En 1864, les Ateliers de Tubize livrèrent trois locomotives-tender de manœuvres au chemin de fer d'Anvers à Rotterdam. Ces élégantes 2-4-0, à roues accouplées de 1,52 m, cylindres et mécanisme extérieurs, pesaient 32,32 t en charge. Elles reçurent les n° 100 à 102 au G.C.B., qui les affecta quelquefois à des services locaux de voyageurs. En 1923, on pouvait encore voir la n° 102, abandonnée sur une voie de garage à Houyet, entre Dinant et Beauraing.

Ce n'est guère qu'à partir de 1867, grâce à l'initiative de l'ingénieur en chef Maurice Urban, directeur du Maté-

Locomotive n° 102, provenant de la Cie d'Anvers à Rotterdam.



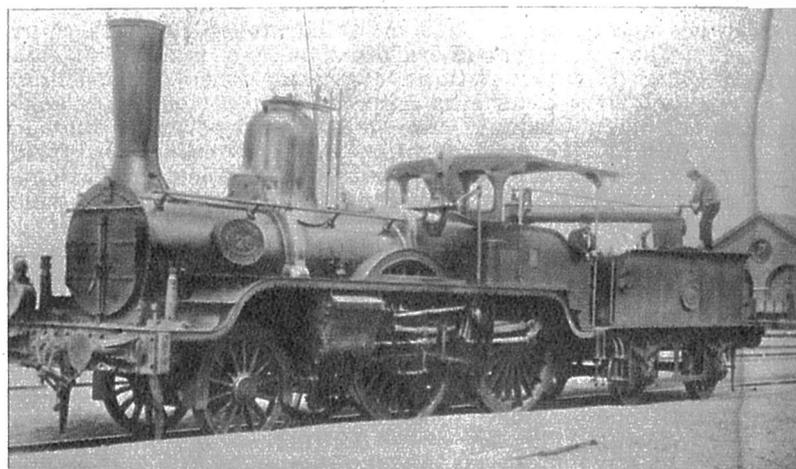
riel et de la Traction, que l'unification commença à se manifester dans la construction des locomotives du Grand Central. Les caractéristiques extérieures qui distinguaient ces dernières des locomotives des autres réseaux étaient les suivantes : foyer Belpaire carré, court ou allongé ; grand dôme en laiton poli portant deux soupapes de sûreté à balances ; cheminée évasée vers le haut ; cylindres extérieurs. Les abris de forme élégante, avec quatre colonnettes de support, protégeaient mal le personnel du fait de l'absence de parois latérales.

Les locomotives du Grand Central étaient admirablement bien entretenues par un personnel d'élite.

La plupart des machines à voyageurs étaient équipées du dispositif Belleruche pour le chauffage des trains au moyen de la vapeur d'échappement. Le Grand Central employait le frein à vide. Ce réseau fut le premier en Belgique à appliquer les sablières à vapeur du système Gresham Craven. Toutes les locomotives portaient une belle plaque ovale en bronze de grandes dimensions. Sur celle-ci figuraient le numéro de la machine, le monogramme de la compagnie et, selon le cas, le nom du constructeur ou le lieu du dépôt d'attache. Ces plaques ont été conservées sur les machines maintenues en service par l'Etat, celles-ci n'étant pas renumérotées.

L'atelier central des locomotives était établi à Louvain ; des ateliers secondaires étaient annexés aux grandes remises d'Aerschot, de Walcourt et de Lodelinsart. Le siège social du G.C.B. était installé dans le bâtiment sis à Bruxelles au 76, rue Belliard, qui abrite aujourd'hui le Centre médical de la S.N.C.B. et la Rédaction des revues « Le Rail » et « Het Spoor ». Ce bâtiment date de 1864.

De 1866 à 1893, le Grand Central avait fait construire des locomotives absolument remarquables, qui ont toutes

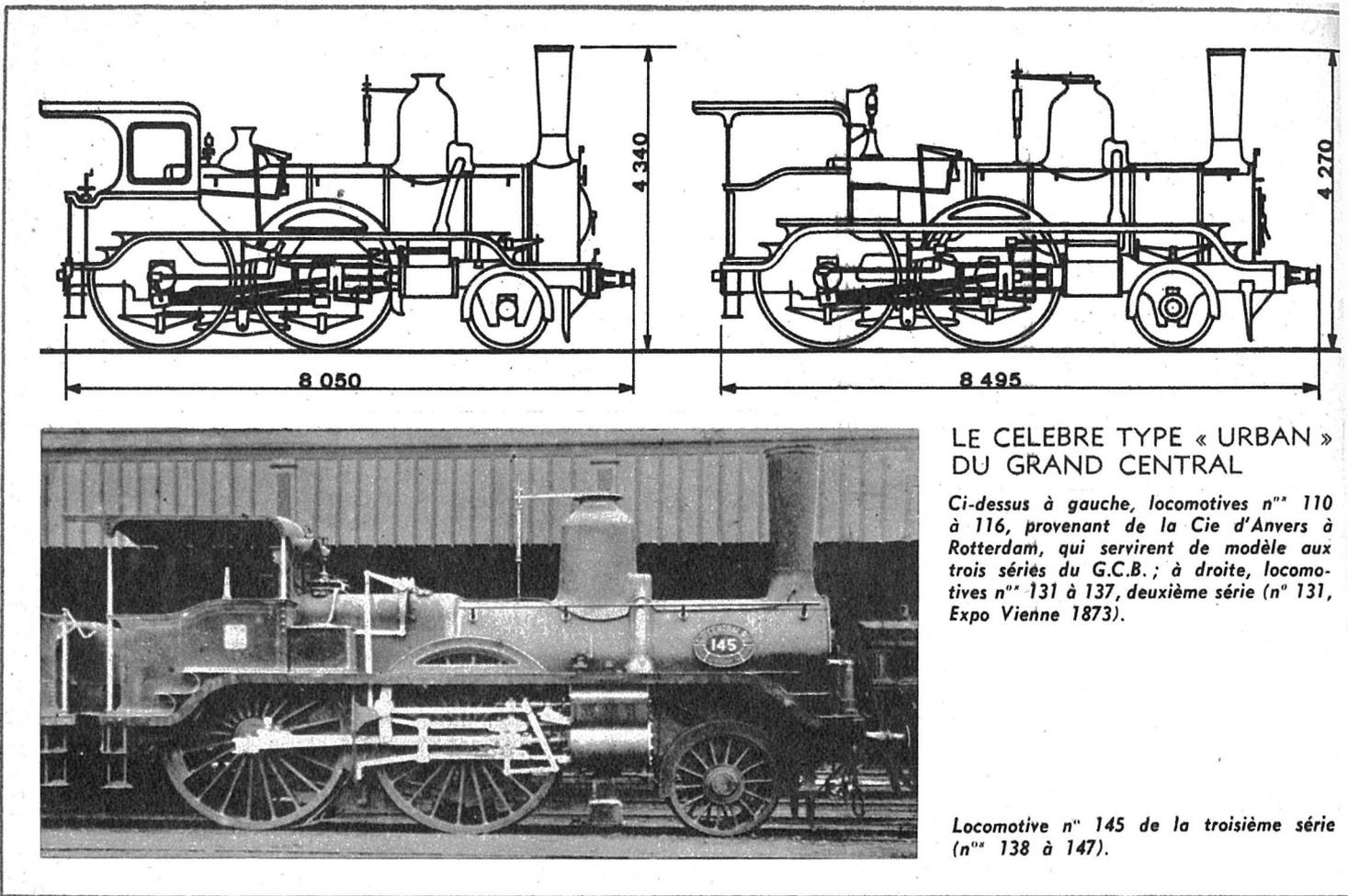


Locomotive n° 128, de la première série du type « Urban » (n° 117 à 130).

été maintenues en service par l'Etat. Certaines d'entre elles méritent notre attention...

Les locomotives 2-4-0 pour trains express, connues sous la désignation de type « Urban », avaient été construites de 1866 à 1877 par les Sociétés de Couillet et Saint-Léonard. Les trois versions étaient numérotées de 117 à 130, de 131 à 137 et de 138 à 147. Ces machines dérivèrent directement des locomotives n° 110 à 116, qui avaient été étudiées et livrées par Saint-Léonard au chemin de fer d'Anvers à Rotterdam en 1864. Le type « Urban » servit de base aux locomotives de la série 51 à 95 étudiées par Millet pour le chemin de fer du Midi et construites à partir de 1878 aux ateliers de Bordeaux.

Très perfectionnées pour l'époque, les locomotives 117 à 147 étaient aisément reconnaissables à leurs grandes



**LE CELEBRE TYPE « URBAN »
DU GRAND CENTRAL**

Ci-dessus à gauche, locomotives n° 110 à 116, provenant de la Cie d'Anvers à Rotterdam, qui servirent de modèle aux trois séries du G.C.B. ; à droite, locomotives n° 131 à 137, deuxième série (n° 131, Expo Vienne 1873).

Locomotive n° 145 de la troisième série (n° 138 à 147).

roues accouplées de 2,10 m, à leur foyer Belpaire court et à l'axe de la chaudière assez bas par rapport au rail. Une autre caractéristique consistait dans la disposition des cylindres extérieurs entre l'essieu porteur et le premier essieu accouplé. Après leur incorporation dans le parc de l'Etat, ces machines ont été munies du frein Westinghouse afin de pouvoir être attelées aux trains composés de matériel Etat Belge. Le frein Vacuum à vide était cependant conservé pour la traction des trains composés de matériel Grand Central. Les locomotives 110 à 116 et 117 à 147 étaient utilisées par l'Etat entre Bruxelles-Nord et Anvers-Sud, dans les Flandres et le Limbourg et sur les lignes de l'Entre-Sambre-et-Meuse. Les locomotives n° 122 à 130 et n° 141 figuraient toujours à l'effectif en 1921.

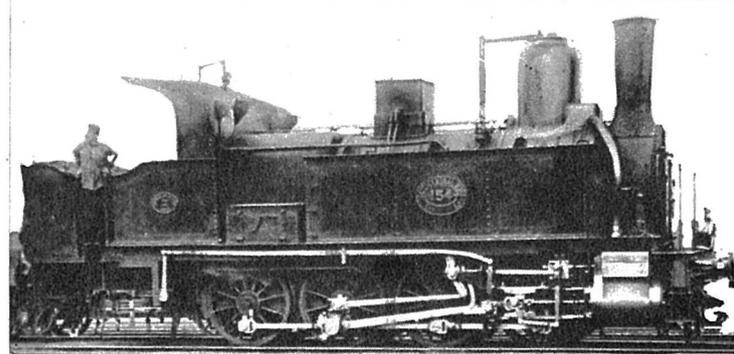
Les poids respectifs en ordre de marche étaient de 33,80 t pour les n° 110 à 116, 33,20 t pour les n° 117 à 130, 36,50 t pour les n° 131 à 137 et 37,20 t pour les n° 138 à 147. Les trois modèles de tenders à deux essieux attelés à ces machines contenaient 8,60, 7,33 et 6,58 mètres cubes.

Un groupe important de locomotives-tender à quatre essieux accouplés destinées au service des marchandises fut construit de 1865 à 1874. Ces machines à foyer Belpaire étaient à cylindres et mécanisme extérieurs. Les soutes à eau latérales étaient disposées différemment selon les séries, et les roues avaient 1,22 m de diamètre.

La première série, n° 150 à 169, avait été livrée par Saint-Léonard en 1865. En 1869, l'atelier central de Louvain transforma quelques machines en allongeant le châssis, de manière à pouvoir installer une soute à charbon plus grande à l'arrière. Les locomotives 150 à 169, qui pesaient 48 t en charge, étaient employées par le Grand Central pour la traction des trains de marchandises lourds entre Charleroi et Anvers, par Louvain, Aerschot et Lierre.

La deuxième série ne comprenait que les machines n° 170 et 171 construites par l'atelier central de Louvain en 1869. Ces deux machines, un peu plus puissantes, pesaient 51,26 t.

Ci-dessous, à gauche : n° 221, série 200 à 223 (S.A.C.M. 1874) ● A droite : n° 154, série 150 à 169 (Saint-Léonard 1865).

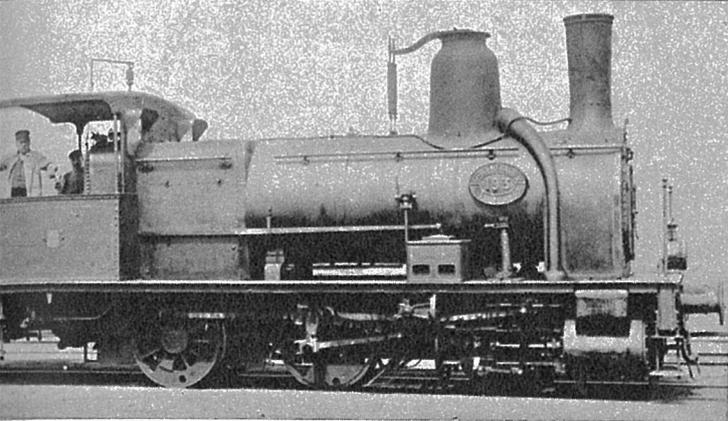


La troisième série, n° 172 à 177, fut livrée par la Société de Couillet en 1871. Ces six locomotives différaient des précédentes par le mode de suspension et pesaient 49,80 t.

De 1872 à 1874, la Société Alsacienne de Constructions Mécaniques à Grafenstaden fournit à son tour vingt-quatre locomotives numérotées de 200 à 223 et pesant 51,40 t.

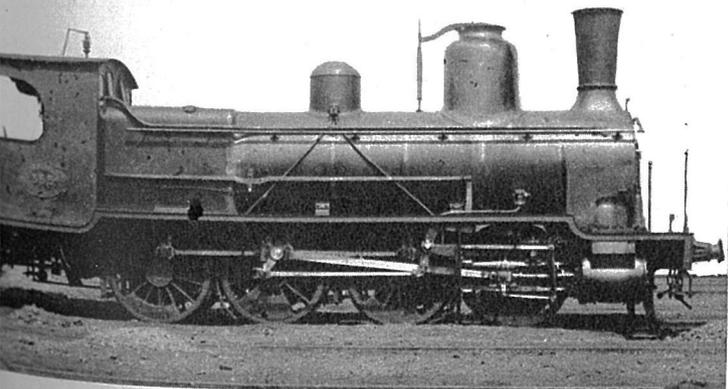
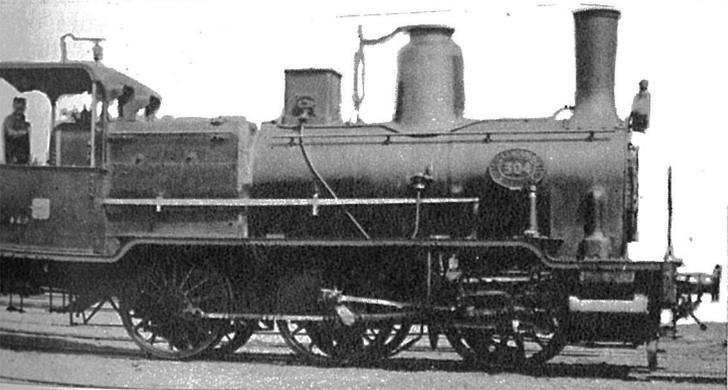
Comme la plupart des machines créées par Urban, les locomotives-tender n° 150 à 177 et 200 à 223 étaient remarquablement bien étudiées. Elles ont toutes été utilisées au service des manœuvres par l'Etat, avant d'être réformées de 1920 à 1926. Ces machines ont pratiquement servi de base au célèbre type 23 — ensuite 53 — créé par l'Etat en 1904.

Entre-temps, en 1871, des locomotives à trois essieux accouplés avaient été livrées par la Société de Couillet.



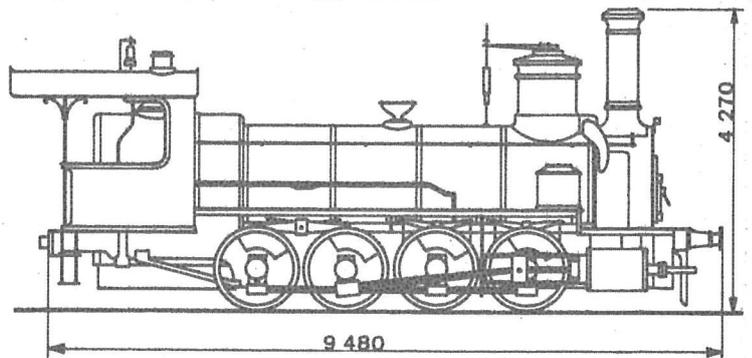
Locomotive n° 193, série 191 à 196.

Les six exemplaires, numérotés de 191 à 196, avaient des roues de faible diamètre, 1,22 m, des cylindres extérieurs et un foyer Belpaire carré. Ils étaient affectés à la traction des trains de marchandises sur les lignes du Limbourg et de la province d'Anvers. Ces machines de 37 t dérivèrent de la locomotive n° 190, un peu plus lourde, que l'atelier de Louvain avait construite en 1869. Elles ont été réformées vers 1920.



La Société de Couillet fournit encore, en 1877, huit locomotives à marchandises de 40,70 t, à trois essieux accouplés, qui portaient les n° 301 à 308. Elles étaient aussi à cylindres et mécanisme extérieurs, mais avaient des roues de 1,43 m et se distinguaient par les grandes dimensions du foyer Belpaire. On les rencontrait encore sur les lignes du Limbourg après la première guerre mondiale.

Devant l'accroissement du trafic sur la ligne d'Anvers à München-Gladbach reliant la métropole à la Prusse rhénane et à la Westphalie, le Grand Central mit à l'étude son plus puissant type de locomotive à marchandises, dont la construction fut confiée à la Société Saint-Léonard. C'était une machine à quatre essieux accouplés à roues de 1,43 m, à cylindres et mécanisme extérieurs. Six exemplaires, n° 350 à 355, furent mis en service au début de 1892, dotés d'abris du type Etat et accompagnés de tenders de 12 m³ à trois essieux. Après leur acquisition par l'Etat, ces belles locomotives, qui pesaient 50 t, ont été réparties dans des dépôts secondaires. Elles étaient toujours utilisées en 1921.

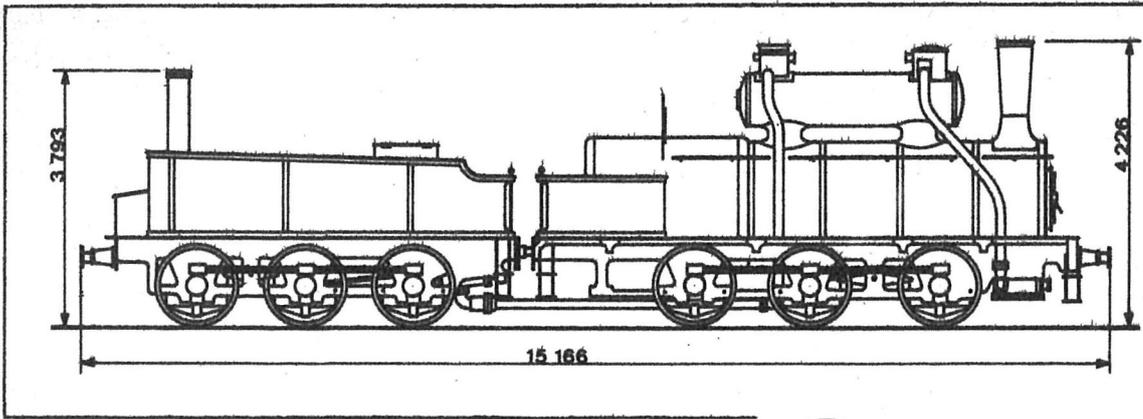


Les locomotives n° 180 à 189 du G.C.B. étaient identiques au type « Kaiser Franz Josef » des chemins de fer Austro-Hongrois, excepté la hauteur à la cheminée qui atteignait 4,639 m en Autriche.

Des locomotives construites en 1871 par Borsig à Berlin, et destinées primitivement à la Turquie, avaient été achetées par le Grand Central, qui les utilisait entre Anvers et München-Gladbach sous les n° 180 à 189. Elles étaient à quatre essieux accouplés à roues de 1,19 m, cylindres extérieurs, mécanisme de distribution intérieur et pesaient 45 t. Le foyer arrondi était disposé en porte à faux. Ce type de machine avait été étudié en Autriche, par la Compagnie des chemins de fer de l'Etat Austro-Hongrois, et présentait tous les caractères de la pratique en usage dans ce pays. Il était connu là-bas sous la désignation de type « Kaiser Franz Josef ». Les dix machines du Grand Central étaient accompagnées de tenders de 9,40 m³ à trois essieux, de modèle autrichien. Une d'entre elles était employée en 1913 pour le chauffage de la gare de Verviers. En 1921, cinq exemplaires figuraient encore sur la liste des locomotives de l'Etat.

Ci-contre, de haut en bas : locomotive n° 304, série 301 à 308. ● Locomotive n° 355, série 350 à 355.

En 1867, Urban avait fait construire à l'atelier de Louvain deux étranges machines à tender moteur. Le mécanisme du tender et celui de la locomotive, à peu près semblables, étaient complètement intérieurs avec cylindres inclinés. Chaque groupe moteur comportait trois essieux accouplés à roues de 1,22 m. Le corps de la chaudière était entièrement occupé par les tubes à fumée. La chaudière était surmontée d'un réservoir collecteur de vapeur raccordé au tender et à la locomotive. L'échappement de la vapeur des cylindres du tender se faisait dans un caisson surmonté d'une cheminée et installé à l'arrière du véhicule. Ces locomotives étaient contemporaines des engins du même genre essayés sur les réseaux de l'Est français et du Great Northern en Angleterre. Partout,

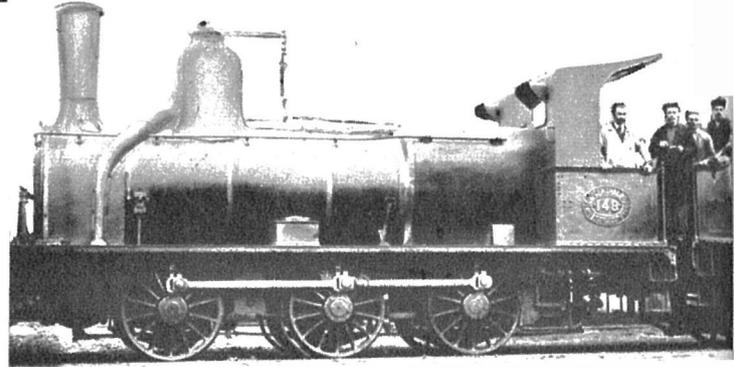


Les deux locomotives à tender moteur (ci-contre), conçues par Urban en 1867, furent transformées en locomotives ordinaires, n° 148 et 149 (ci-dessous).

ces machines se révélèrent complètement déficientes et leur mécanisme des plus incommode.

Au Grand Central, le mécanisme des tenders fut démonté et les machines furent modifiées en conséquence. Ces dernières portaient les n° 148 et 149 et ont été maintenues en service par l'Etat pendant un certain temps.

La machine n° 400, primitivement n° 300, avait été livrée par Ch. Evrard en 1873. C'était une locomotive-tender articulée du système Meyer avec quatre cylindres médians et deux groupes moteurs de trois essieux chacun. Les roues avaient 1,22 m de diamètre. On remarquait les grandes dimensions de la cheminée, du dôme et de la boîte à feu Belpaire. Les soutes latérales occupaient presque toute la longueur de la chaudière. L'existence de cette locomotive de 72 t fut assez brève. Dès 1878, la n° 400 fut complètement démontée à l'atelier de Louvain et les deux châssis moteurs servirent à la construction de deux petites locomotives-tender de manœuvres, les n° 1 et 2. Celles-ci pesaient un peu plus de 40 t et



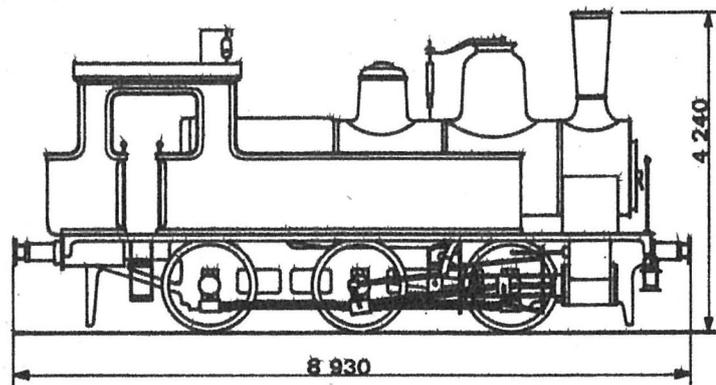
assurèrent un excellent service. La machine n° 2 existait toujours en 1921.

Construites par la Société de Couillet en 1893, les n° 3 et 4 ont été les dernières machines fournies au Grand

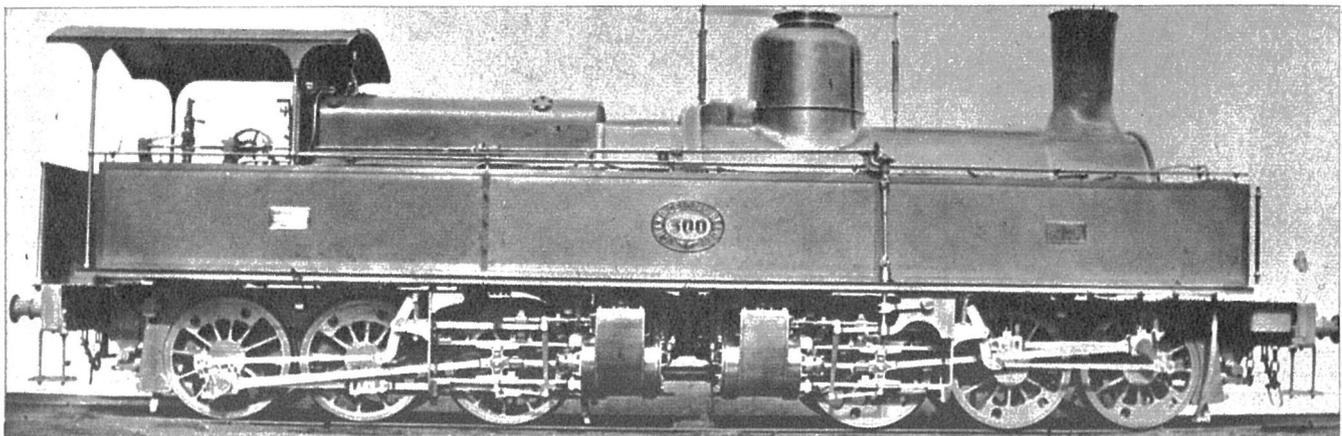
N° 3 et 4, dernières locomotives livrées au Grand Central.

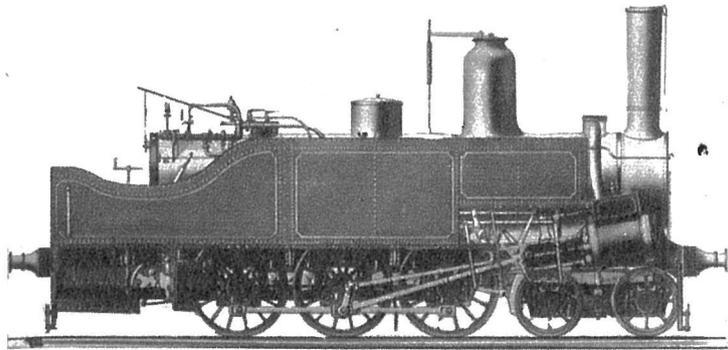
Central. D'aspect très élégant, ces locomotives-tender étaient destinées aux services locaux de voyageurs. Elles étaient à trois essieux accouplés, cylindres extérieurs et foyer Belpaire. Elles pesaient 38,70 t en charge et les roues avaient 1,25 m de diamètre. La n° 4 était encore utilisée en 1921 comme locomotive de gare.

Avant d'être racheté par l'Etat en 1898, le chemin de fer Liégeois-Limbourgeois était exploité par les chemins de fer de l'Etat néerlandais (Staatsspoorwegen) depuis 1866. Ces derniers firent l'acquisition, cette année-là, de douze locomotives du Liégeois-Limbourgeois, parmi lesquelles figuraient trois machines Vaessen construites par Saint-Léonard en 1865. Ces 4-6-0 reçurent les n° 92 à 94 et furent vendues à la Cie de Gand à Terneuzen vers 1880.

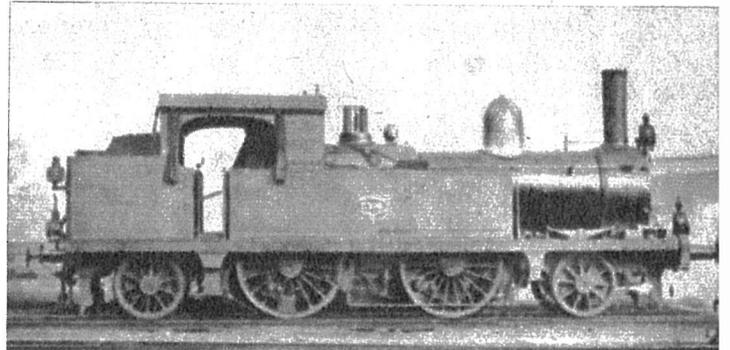


La locomotive articulée du système Meyer, n° 300, ensuite 400, figurait à l'Exposition Universelle de Vienne en 1873.





Locomotive « Vaessen » du Liégeois-Limbourgeois, n° 92 à 94, munie de l'injecteur Giffard (1865).



Locomotive de la série 267 à 274 des Staatsspoorwegen, utilisée au Liégeois-Limbourgeois.

Les locomotives utilisées par les Staatsspoorwegen sur le réseau du Liégeois-Limbourgeois en 1898 étaient toutes de fabrication anglaise. Elles étaient dotées de foyers étroits et profonds et munies du frein Westinghouse. Les machines à voyageurs atteignaient 80 km/h.

Nous évoquerons en passant de jolies locomotives-tender à voyageurs de type 2-4-2, à roues de 1,69 m et à cylindres intérieurs, construites par Sharp Stewart en 1881 et numérotées de 267 à 274.

Les machines à voyageurs de la série 301 à 475 des Staatsspoorwegen, des 2-4-0 à roues de 2,13 m et à cylindres intérieurs, avaient été construites de 1880 à 1895 par Beyer Peacock à Manchester. Elles étaient accompagnées de tenders de 13 m³ à trois essieux, de type anglais étroit.

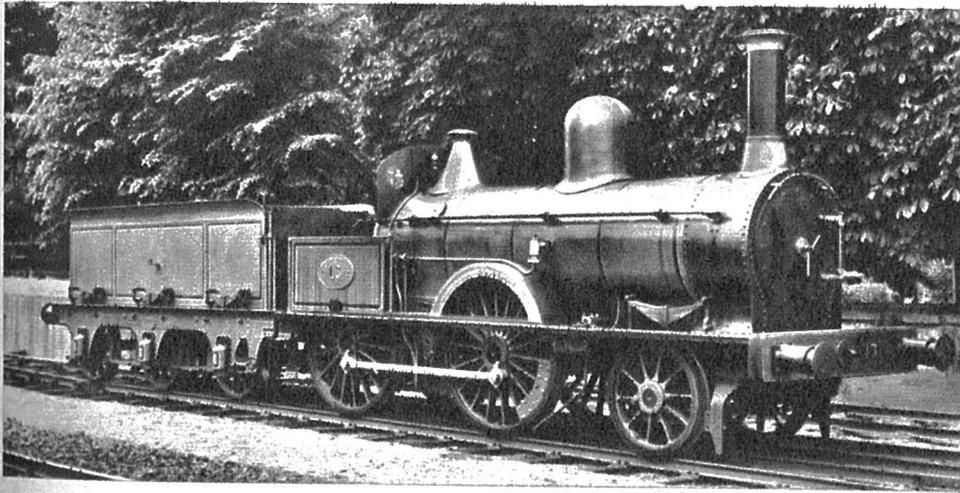
Les locomotives à voyageurs n° 1 à 4 et n° 9 à 78 étaient des 2-4-0 à roues de 1,67 m, construites également par Beyer Peacock, de 1863 à 1872. Elles étaient plus légères et moins puissantes que les précédentes.

Pour le service des marchandises sur la ligne à fortes rampes de Tongres à Flémalle par Liers et Ans, les Staatsspoorwegen employaient neuf locomotives à trois essieux accouplés et cylindres extérieurs. Les roues avaient 1,15 m de diamètre. Ces machines appartenaient aux séries 92 à 94 de 1880 et 206 à 211 de 1871, construites par Beyer Peacock.

Toutes les locomotives précitées furent conservées par les Staatsspoorwegen et l'Etat Belge exploita le réseau avec son propre matériel.

(A suivre.)

Phil DAMBLY.



Locomotive n° 13, séries 1 à 4 et 9 à 78 des Staatsspoorwegen, à l'état original. Plus tard, ces machines furent dotées d'un abri et du frein Westinghouse (photo prise au Musée des Nederlandsche Spoorwegen à Utrecht).

Ci-dessous : la locomotive n° 326, exposée au Musée d'Utrecht, appartenait à la série 301 à 475 des Staatsspoorwegen. Sur le tender, on remarque le timbre d'alarme qui, au moyen d'un câble, permettait au chef de train et aux voyageurs de communiquer avec le mécanicien. Hauteur à la cheminée : 4,115 m.

