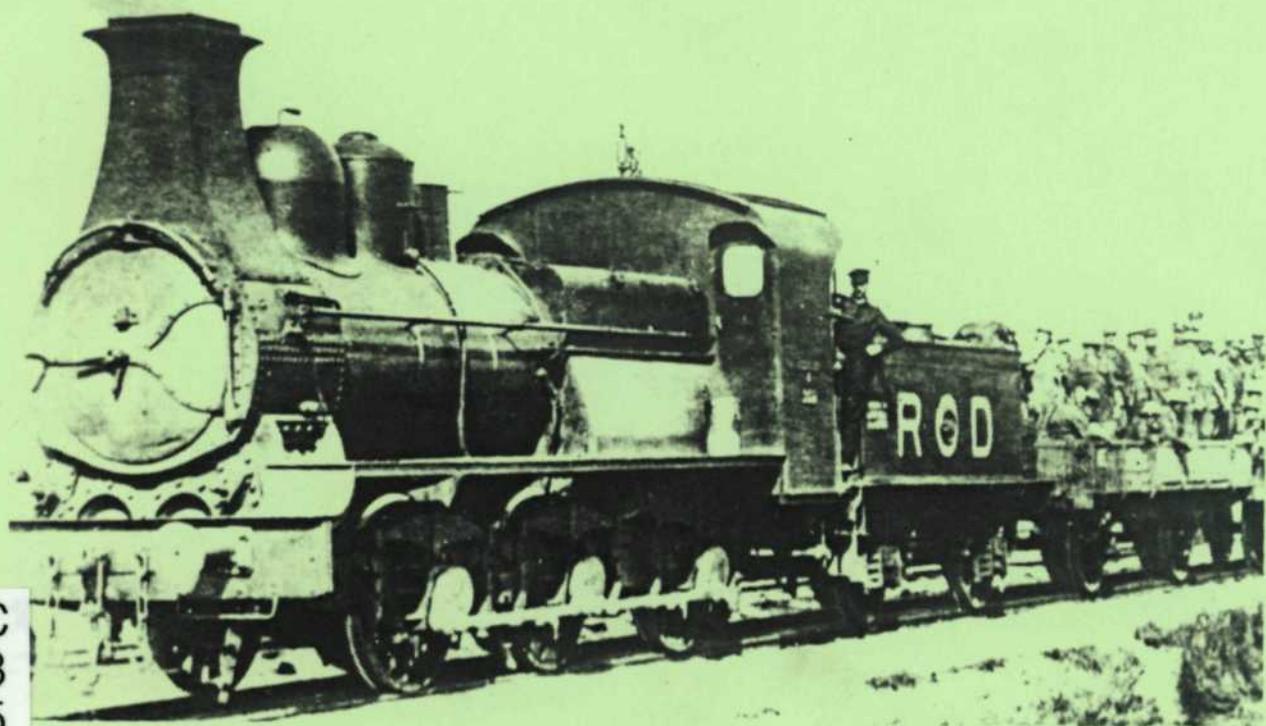


XII. LA GUERRE 1914 - 1918

4 DESCRIPTION DES LOCOMOTIVES R.O.D.



C
3
5
0
5
/
2

Numéro: 6706
Godman: C 3505/2

Couverture.

Locomotive E.B. type 25 avec sa vaste cheminée carrée de four à boulanger, stratagème utilisé par Belpaire pour donner un plus grand volume à la boîte à fumée. La photo montre une des machines évacuée en France au cours de l'invasion allemande etquisitionnée par la R.O.D. pour effectuer des transports militaires (Photo ARBAC).

TABLE DES MATIERES.

| | page |
|---|------|
| Préambule | 3 |
| Le déroulement des opérations militaires | 5 |
| L'importance des voies ferrées pour les opérations militaires ... | 25 |
| Les locomotives utilisées par la Railway Operating Division ... | 27 |
| Les ferry-boats | 37 |
| Souvenirs des activités de la R.O.D. | 40 |
| Description technique des locomotives R.O.D. | 41 |
| Type 39 | 43 |
| Type 40 | 51 |
| Type 50 | 57 |
| Type 57 (ancien type 22) | 63 |
| Type 58 (ancien type 52) | 69 |
| Les tenders | 73 |
| Remerciements | 79 |
| Bibliographie | 81 |

PREAMBULE.

Les troupes allemandes déferlant sur notre pays envahissent rapidement le Nord du territoire français principalement grâce à l'appui logistique du réseau prussien qui s'était préparé de longue date à cette mission.

Le matériel ferroviaire de l'Etat belge avait été évacué tant bien que mal vers la France, tandis que les réseaux du Nord et de l'Est français furent désorganisés par l'offensive allemande.

Après la stabilisation du front fin 1914, les alliés remirent les lignes existantes en état, améliorèrent le réseau secondaire existant et créèrent des rocadés pour acheminer les approvisionnements en armes et en munitions à destination des troupes françaises, anglaises et belges qui avaient été jetées dans la bataille afin de contenir l'assaut des allemands.

Les anglais débarquèrent bientôt en grand nombre dans les ports de la Manche, grâce à des services de ferry-boats renforcés. La misérable petite armée britannique de 1914 est devenue une masse puissante de 57 divisions auxquelles sont venues se joindre au mois de juin 1917, 2 divisions portugaises.

Pour acheminer leur matériel sur le continent les anglais prélèvent en première phase plus de 400 locomotives appartenant à leurs diverses compagnies de chemin de fer en Angleterre. Il faut y ajouter près de 250 locomotives belges évacuées ainsi que le matériel des compagnies du Nord et de l'Est qui fut réquisitionné par l'armée.

L'ensemble des moyens de transports disponibles ainsi que le personnel tant civil que militaire fut géré par la " Railway Operation Division, Royal Engineer " (R.O.D.) qui avait pour mission d'acheminer les approvisionnements en hommes et en matériel destinés au front ainsi que le transport des civils dans la zone des armées.

Le réseau à voie normale fut complété derrière les lignes françaises par un maillage de voies étroites Décauville qui suivait de près la ligne fluctuante du front.

Les anglais, convaincu que la guerre de mouvement allait reprendre incessamment, envoyèrent tout leur stock de voies étroites de siège de 2 pieds 6 pouces en Egypte.

C'est principalement après le rude hiver de 1914-1915 que les alliés et en premier lieu les français commandèrent du matériel pour voies étroites à l'industrie française et anglaise.

En 1916 les prélèvements de locomotives dans les compagnies anglaises s'élevaient à près de 700 unités à destination des différents théâtres d'opérations, imposant des restrictions dans les transports de civils en Angleterre.

La principale base ROD, comportant des ateliers de réparation, se trouvait à Audrique, un dépôt existant qui avait été hâtivement agrandi.

Aux abords de celle-ci se trouvait un énorme rassemblement de machines à marchandises. Elles étaient pratiquement toutes amorties par les réseaux cédants, qui s'étaient ainsi débarrassés de leurs locomotives obsolètes. On peut s'imaginer les problèmes que posaient la maintenance d'un tel parc désuet et hétéroclite.

Une photo prise en septembre 1918 montre une vue d'une tête de ligne avancée à Cattenières. A l'avant-plan on voit un engin à vapeur Clayton sur pneus, une locomotive de manoeuvre américaine type 2-6-2T accouplée à un fermé EB sur une voie et un wagon plat à deux roues équipé d'un frein à main à levier sur la deuxième voie de cet ambranchement militaire à l'aspect étrange.

La guerre s'éternisant, le Ministère des Munitions anglais fit construire plus de 500 "Consolidation", dénommées type M.M. (Ministry of Munition) en 1917, 1918, 1919, destinées à la mise en service en France.

Avec l'entrée en guerre des Etats Unis le 6-4-1917 et le débarquement en France, le 14-6-1917 du général Pershing à la tête des premières troupes américaines, arrive un flot de locomotives Baldwin, spécialement construites pour soutenir l'effort de guerre américain.

A l'Armistice, un certain nombre de machines de la Railway Operating Division (R.O.D.) et de l'U S Army Railroads Administration en bon état ont été achetées en 1919 par l'Administration des chemins de fer de l'Etat belge aux gouvernements britannique et français.

Elles avaient toutes été construites en 1917 par Baldwin, à savoir:

32 machines mixtes 2-8-0 type 39, dites " Général Pershing ";

70 machines mixtes 4-6-0 type 40;

30 machines de gare 0-4-0 T type 50;

63 machines de gare 2-6-2 T type 22 (type 57 en 1931);

38 machines de gare 0-6-0 T type 52 (type 58 en 1931)

La description de ces machines ainsi que les renumérotations successives font l'objet du présent tome.

Mentionnons que la terminologie anglaise a été utilisée pour désigner la disposition des essieux et les caractéristiques techniques des locomotives d'origine.

Ce quatrième tome termine la description des machines ex-allemandes qui ont été cédées à l'Etat belge en vertu du Traité de Versailles, ainsi que les locomotives R.O.D. acquises après l'Armistice.

La période suivante concerne la remise en état du réseau suite aux destructions de la guerre et s'étendra jusqu'à la création de la Société Nationale en 1926.

Le déroulement des opérations militaires de 1914 à 1918.

La bataille de la Marne.

Pendant que l'Armée belge se préparait à résister à Anvers et que le 9 octobre 1914, après douze jours de siège, elle se retira de la forteresse vers l'Yser, se déroulait la bataille de la Marne, un ensemble gigantesque d'opérations embrassant la première quinzaine du mois de septembre 1914 et comprenant une grande bataille d'ensemble: celle des deux Morins et cinq autres batailles moins importantes: celles de l'Ourcq, des Marais de Saint-Gond, de Vitry, de Révigny et enfin de l'Argonne.

En effet la progression des armées allemandes sur l'aile droite française a pris une allure des plus inquiétante et menace déjà Paris.

La VI^e armée sous le commandement de Maunoury n'a pu se concentrer à temps dans la région d'Amiens et s'est repliée sur Paris. Elle se trouve le 1^{er} septembre entre Clermont et la forêt de Compiègne.

L'armée la plus voisine est l'armée anglaise, qui a son front, le 1^{er} septembre entre Ermenonville et Betz, tandis que la V^e armée est sur l'Aisne, son aile gauche un peu à l'Ouest de Soissons.

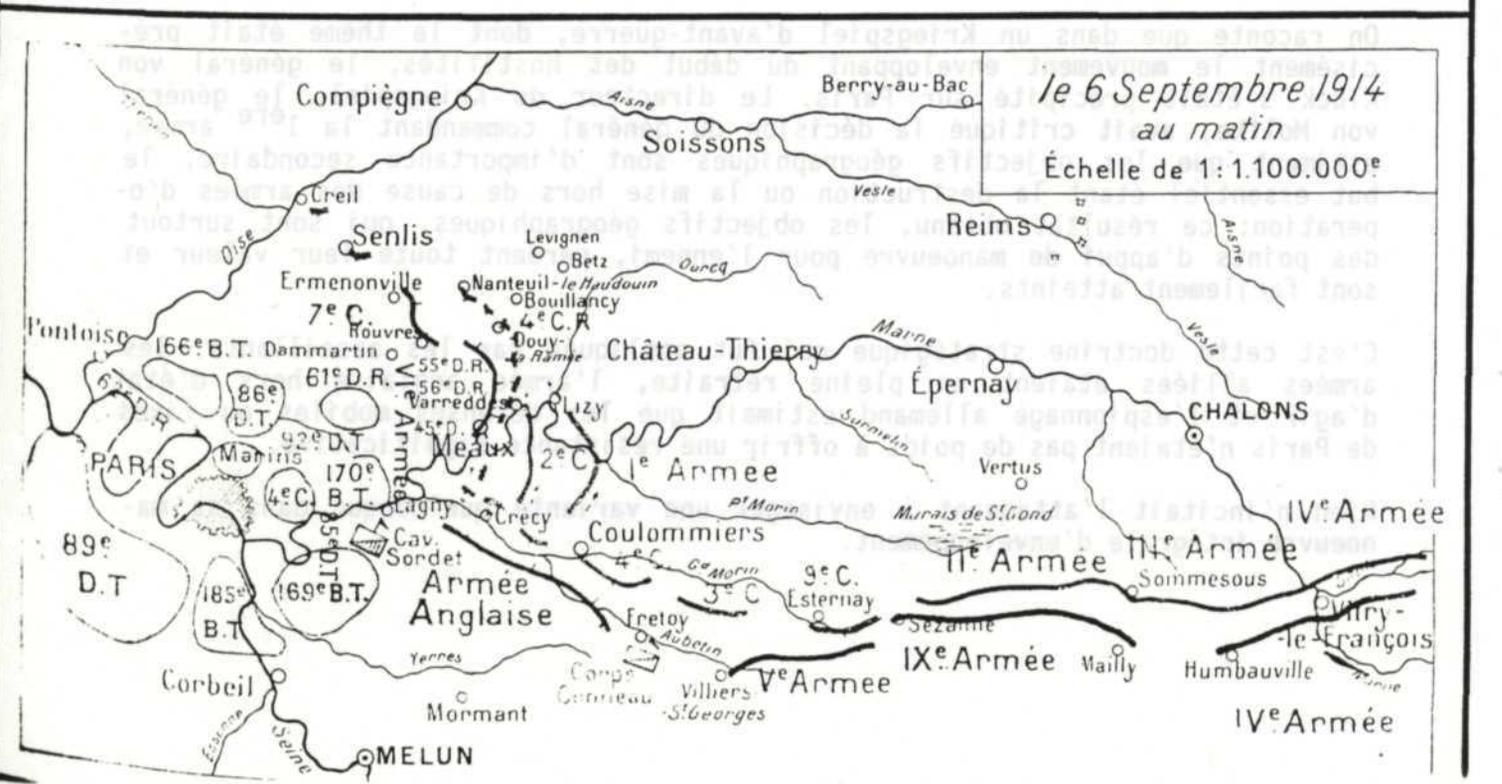
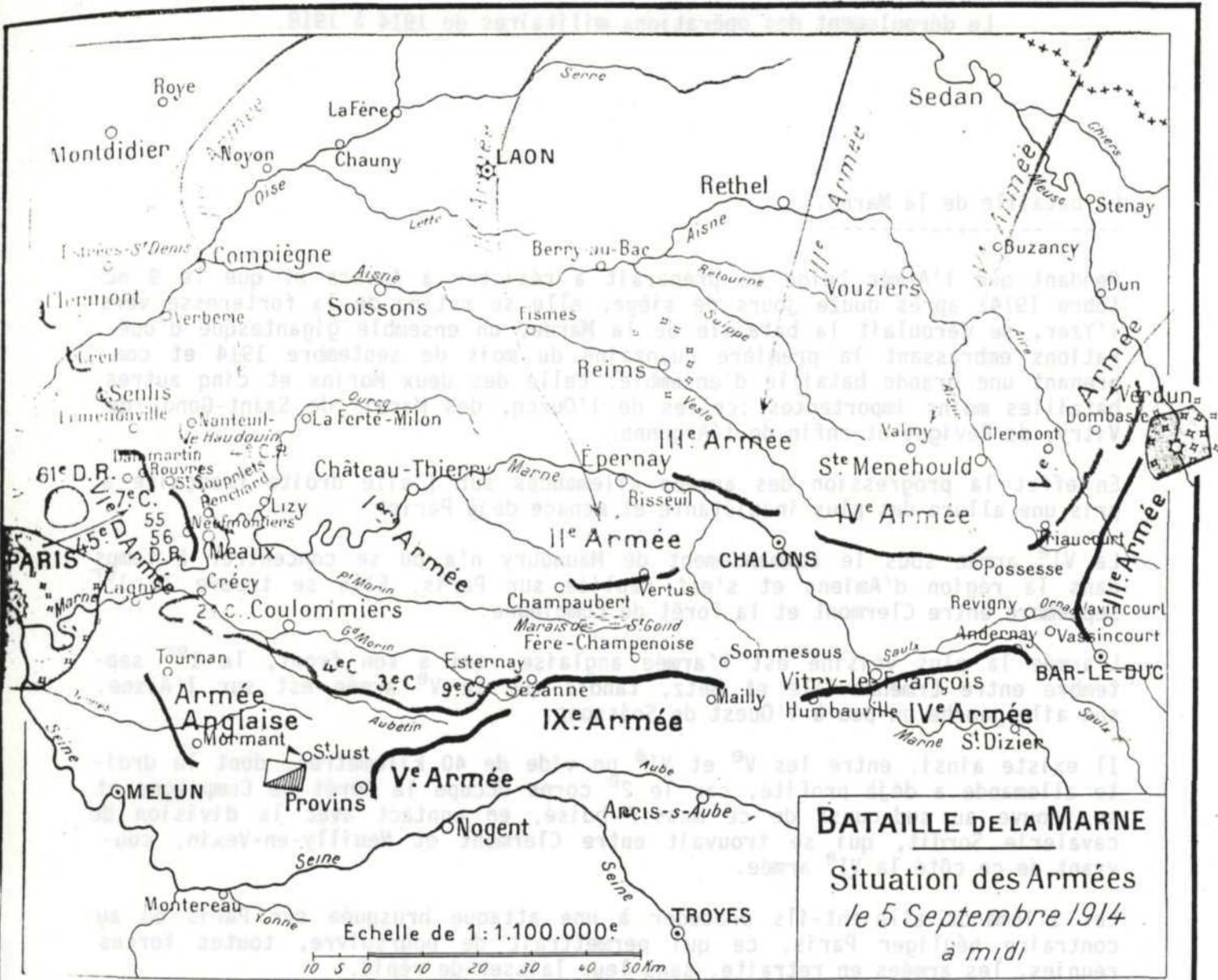
Il existe ainsi, entre les V^e et VI^e un vide de 40 kilomètres, dont la droite allemande a déjà profité, car le 2^e corps occupe la forêt de Compiègne et se trouve au sud-ouest de ce massif boisé, en contact avec la division de cavalerie Sordit, qui se trouvait entre Clermont et Neuilly-en-Vexin, couvrant de ce côté la VI^e armée.

Les allemands allaient-ils procéder à une attaque brusquée sur Paris ou au contraire négliger Paris, ce qui permettrait de poursuivre, toutes forces réunies, les armées en retraite, sans leur laisser de répit.

On raconte que dans un Kriegspiel d'avant-guerre, dont le thème était précisément le mouvement enveloppant du début des hostilités, le général von Kluck s'était précipité sur Paris. Le directeur du Kriegspiel, le général von Moltke, avait critiqué la décision du général commandant la 1^{ère} armée, estimant que les objectifs géographiques sont d'importance secondaire, le but essentiel étant la destruction ou la mise hors de cause des armées d'opération: ce résultat obtenu, les objectifs géographiques, qui sont surtout des points d'appui de manoeuvre pour l'ennemi, perdent toute leur valeur et sont facilement atteints.

C'est cette doctrine stratégique qui fut appliquée par les assaillants: les armées alliées étaient en pleine retraite, l'armée anglaise hors d'état d'agir et l'espionnage allemand estimait que les défenses mobiles ou fixes de Paris n'étaient pas de poids à offrir une résistance significative.

Rien n'incitait l'attaquant à envisager une variante quelconque dans sa manoeuvre intégrale d'enveloppement.



A la date du 5 septembre, veille de l'offensive, les positions respectives des armées étaient les suivantes:

La I^{re} armée allemande a eu l'audace de pousser quatre de ses corps au sud du Grand-Morin, couverte, vers l'ouest, par son seul 4^e corps de réserve.

La II^e armée tient, avec ses têtes, le front Champaubert, Vertus.

Les III^e et IV^e ont atteint la Marne entre Bisseuil et Châlons-sur-Marne et s'étendent au sud-est vers Possesse.

La V^e armée s'est avancée de part et d'autre de l'Argonne, pour s'établir entre Triaucourt et Dombasle, face au sud-est, tout en masquant le front nord-ouest du camp retranché de Verdun.

Quant aux armées alliées, elles tiennent les fronts ci-après:

Armée anglaise: de Tournan à Mormant.

Corps de cavalerie française: Saint-Just.

V^e armée (Franchet d'Éperay, qui a succédé à Lanrezac): de Provins à Sézanne.

IX armée, créée le 29 août (Foch): des hauteurs de Sézanne au camp de Mailly.

IV^e armée (de Langhe de Cary): d'Humbauville à Vitry et de ce point à Andernay, derrière le Saulx.

III^e armée (Sarrail): de Vavincourt à Verdun.

- La bataille de l'Ourcq (5-12 septembre 1914).

C'est le 31 août 1914 qu'est signalé au haut commandement français le glissement des forces allemandes vers le sud-est sur la route de Compiègne.

Le 4 septembre le général Maunoury occupe au Nord-Est de Paris le front Neufmontiers (nord-ouest de Meaux) Mesnil-Aubry, le 5 il fait pivoter ses troupes autour de sa droite et apprend que le 4^e Corps de réserve allemand, qu'il a toujours à ses trousses, oblique lui aussi vers le sud-est et qu'il se fortifie au nord de Meaux et sur la rive droite de l'Ourcq.

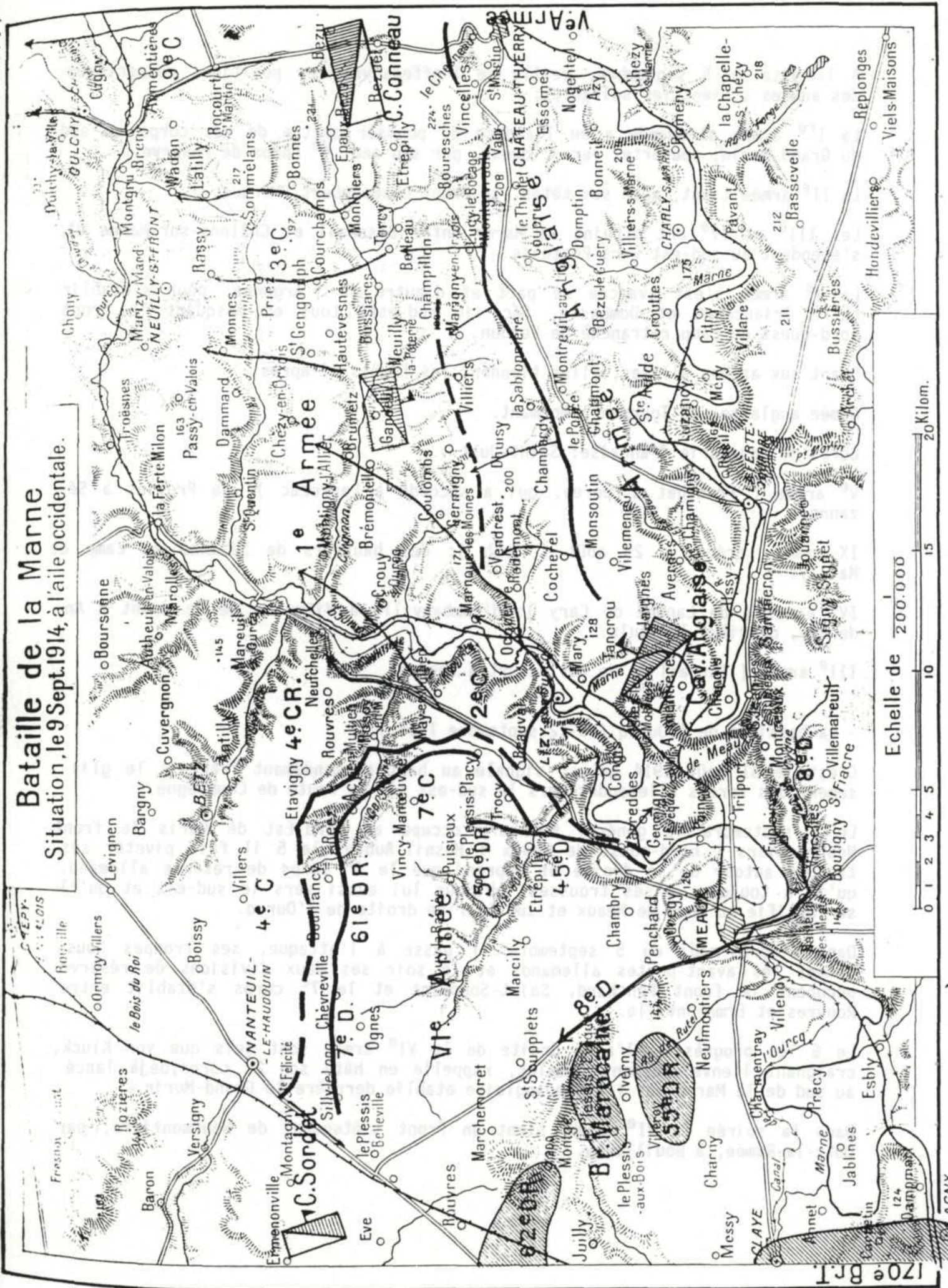
Dans l'après-midi du 5 septembre il passe à l'attaque, ses troupes bousculent les avant-postes allemands et le soir ses deux divisions de réserve occupent le front Penchard, Saint-Souplet et le 7^e corps s'établit entre Rouvres et Ermenonville.

Le 6 les progrès de l'aile droite de la VI^e armée sont tels que von Kluck, craignant l'enveloppement complet, rappelle en hâte son 2^e corps, déjà lancé au sud de la Marne sur l'armée anglaise établie derrière le Grand-Morin.

Dans la soirée la VI^e armée tient un front s'étendant de Neufmontiers, par Doty-la-Ramée, à Bouillancy.

Bataille de la Marne

Situation, le 9 Sept. 1914, à l'aile occidentale.



Echelle de 200.000

0 1 2 3 4 5 10 15 20 Kilom.

Cette journée du 6 septembre est décisive, parce qu'elle marque la ruine du plan d'opération de l'ennemi, dont la poursuite est définitivement enrayée.

La bataille de l'Ourcq se poursuit avec des alternatives diverses, mais le résultat capital est obtenu.

Le 7, les deux corps allemands, perdent du terrain sur l'Ourcq, tandis que le reste de l'armée von Kluck fait demi-tour et se met en retraite, le 4^e corps se dirige sur l'Ourcq, au secours de la flanc-garde allemande si malmenée. Cette intervention le 8, donne à l'ennemi une supériorité numérique telle que l'offensive française se trouve paralysée.

C'est alors que le général Galliéni s'efforce de rétablir l'équilibre en dirigeant vers l'aile gauche du général Maunoury tout ce qui lui reste de disponibilités.

C'est ainsi que les troupes de la 7^e division d'infanterie, qui viennent de débarquer à Noisy, sont transportées, dans des taxis parisiensquisitionnés, dans la nuit du 8 au 9 vers le front

Le 9 septembre sera la journée la plus critique.

Le 10 tous les corps de la I^{re} armée allemande s'efforcent de gagner la ligne de l'Aisne.

Le 12 c'était finalement l'armée Maunoury qui, après la poursuite, s'établissait sur cette rivière.

- La bataille des deux Morins. (6-12 septembre 1914)

L'armée anglaise, qui s'était repliée le 5 septembre, au sud-ouest de la forêt de Crécy, reprend l'offensive le 6 et atteint le soir, la rive gauche du Grand-Morin.

- Les combats en Argonne. (6-14 septembre 1914)

Le dernier épisode de la bataille de la Marne concerne l'action de la droite, constituée par la III^e armée, qui s'étend, d'une façon générale de Vaincourt (nord de Bar-le-Duc) à Verdun.

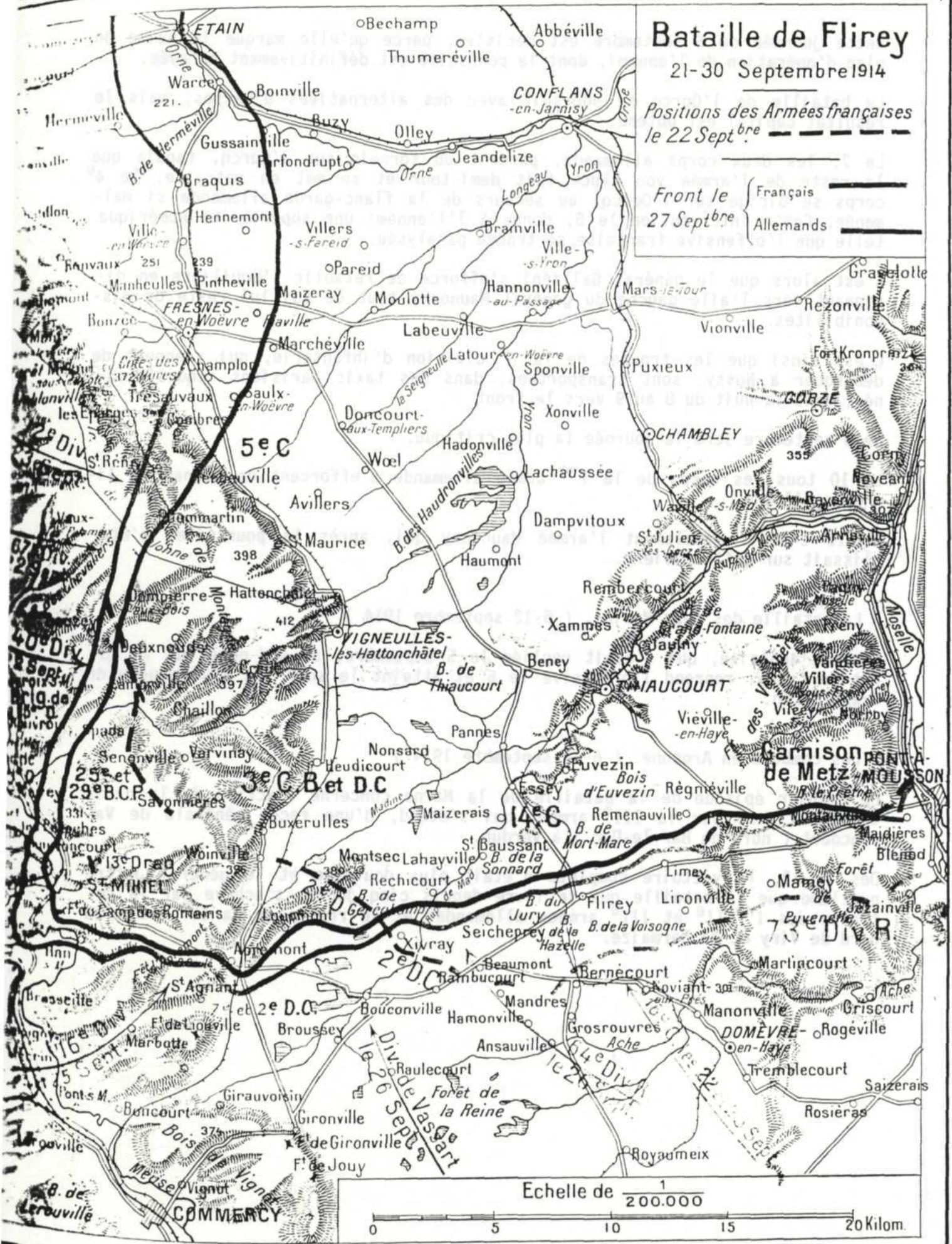
Dès le 12, la victoire complète n'était plus douteuse et le général Joffre proclame que la bataille qui se livre depuis cinq jours, s'achève par la retraite des I^{re}, II^e et III^e armées allemandes et le replis de la IV^e armée au nord de Viry et de Sermaize.

Bataille de Flirey

21-30 Septembre 1914

Positions des Armées françaises
le 22 Sept^{bre} 

Front le 27 Sept^{bre}  Français
 Allemands



Commencement de la stabilisation du front. (septembre à décembre 1914)

Après leur victoire, les armées françaises donnèrent à la poursuite un maximum d'activité, de manière à ne laisser à l'ennemi aucun répit.

Les allemands avaient dès leurs premiers mécomptes, limité leur recul et préparé un front fortifié s'étendant, d'une façon générale, de l'Oise au nord de Verdun, en suivant les hauteurs de la rive droite de l'Aisne jusqu'à Berry-au-Bac, de ce point, le front était jalonné par les abords nord et est de Reims par Prunay, Saint-Hilaire (au nord du camp de Châlons), Vienne-la-Ville (sur l'Aisne), Malancourt, Forges (rive gauche de la Meuse) et Ornes, plus à l'est sur la rive droite au nord-est de Verdun.

Les armées françaises vont se heurter à de fortes organisations défensives, que leurs moyens matériels ne leur permettent pas de briser.

C'est ainsi que commence la stabilisation du front qui sera à peu près complète à la fin de l'année 1914.

Le commencement de la stabilisation du front est marquée par deux batailles, celle de Flirey (21-30 septembre 1914) et la première bataille de l'Aisne (13 septembre-26 novembre 1914), dont la seconde est la plus importante par l'étendue de son front et par sa durée.

La course à la mer. (fin septembre-novembre 1914).

La course à la mer, lutte de vitesse et de décision, qui, vers le 20 octobre, prolonge les fronts adverses jusqu'à la mer du Nord, donne lieu aux trois grandes batailles de Picardie (21 septembre-9 octobre 1914), d'Artois et des Flandres (Ypres 25 octobre-13 novembre 1914).

Le 13 novembre, la poussée formidable des Allemands sur Ypres avait échoué et cette bataille reste dans les mémoires comme une des plus grande de la guerre, par l'acharnement de la lutte.

Elle marque l'achèvement de la stabilisation du front qui se transforme dès ce moment en une guerre de siège.

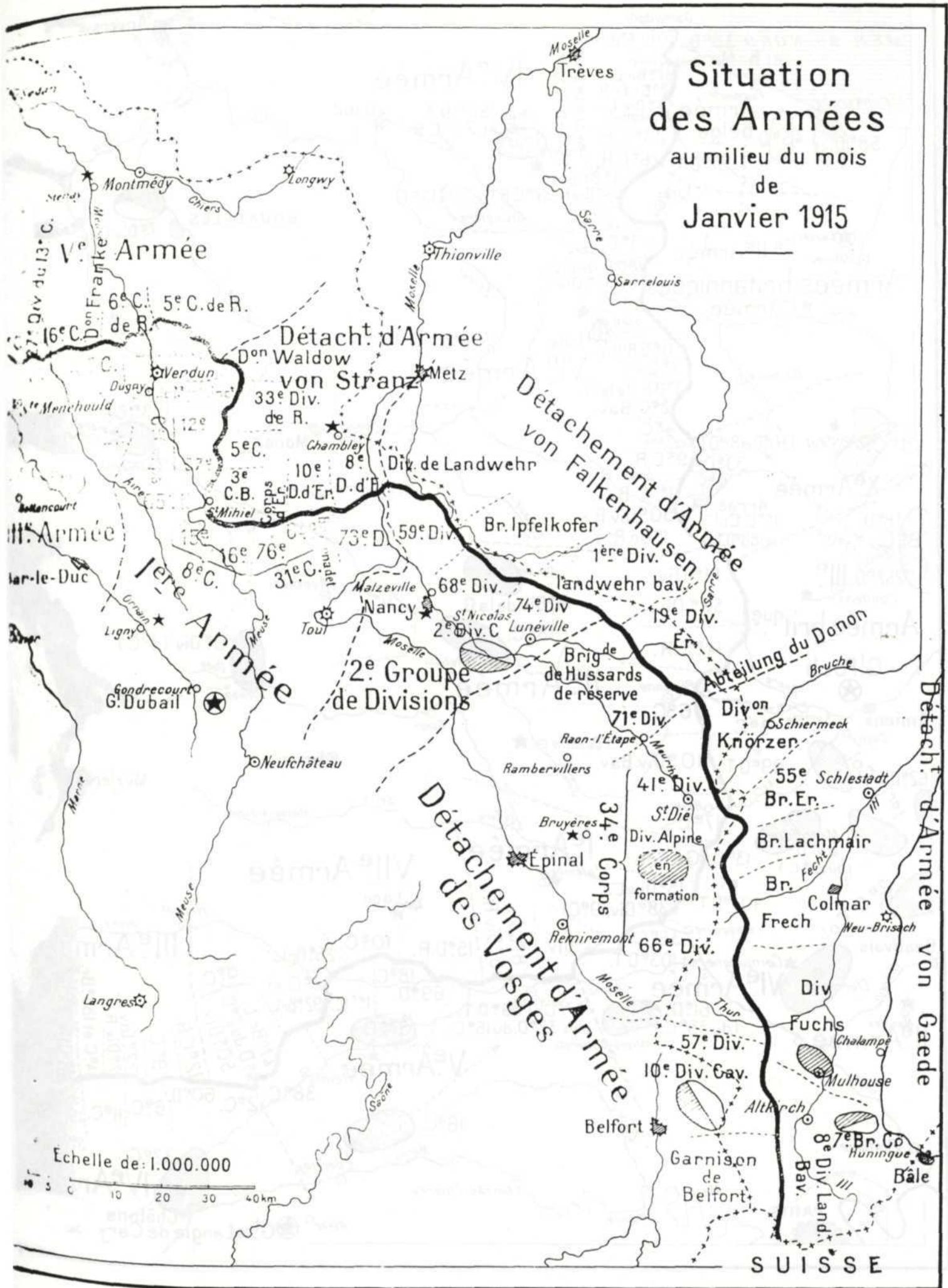
Le 23 avril 1915, les allemands reprennent leurs attaques au nord d'Ypres en faisant pour la première fois usage de gaz et d'obus asphyxiants à base de chlore et de brome, dont l'effet est ressenti jusqu'à deux kilomètres en arrière des lignes.

Les opérations continuent pendant tout le mois de mai sous la forme d'attaques et de contre-attaques avec emploi de gaz asphyxiants, heureusement sans succès.

Les croquis ci-après montrent la situation du front en janvier 1915 et février 1916.

Situation des Armées

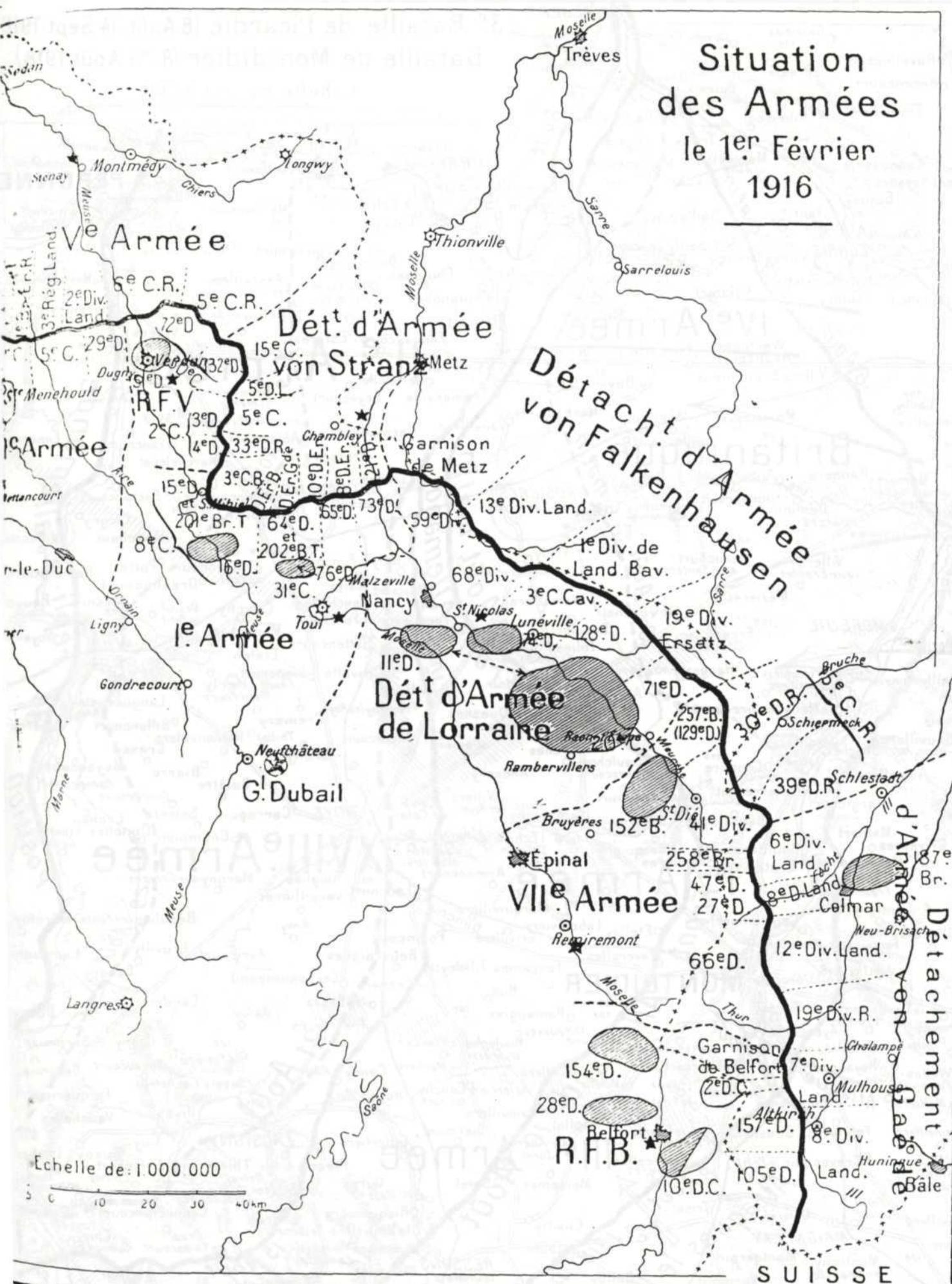
au milieu du mois de Janvier 1915



Echelle de: 1.000.000

SUISSE

Situation des Armées le 1^{er} Février 1916



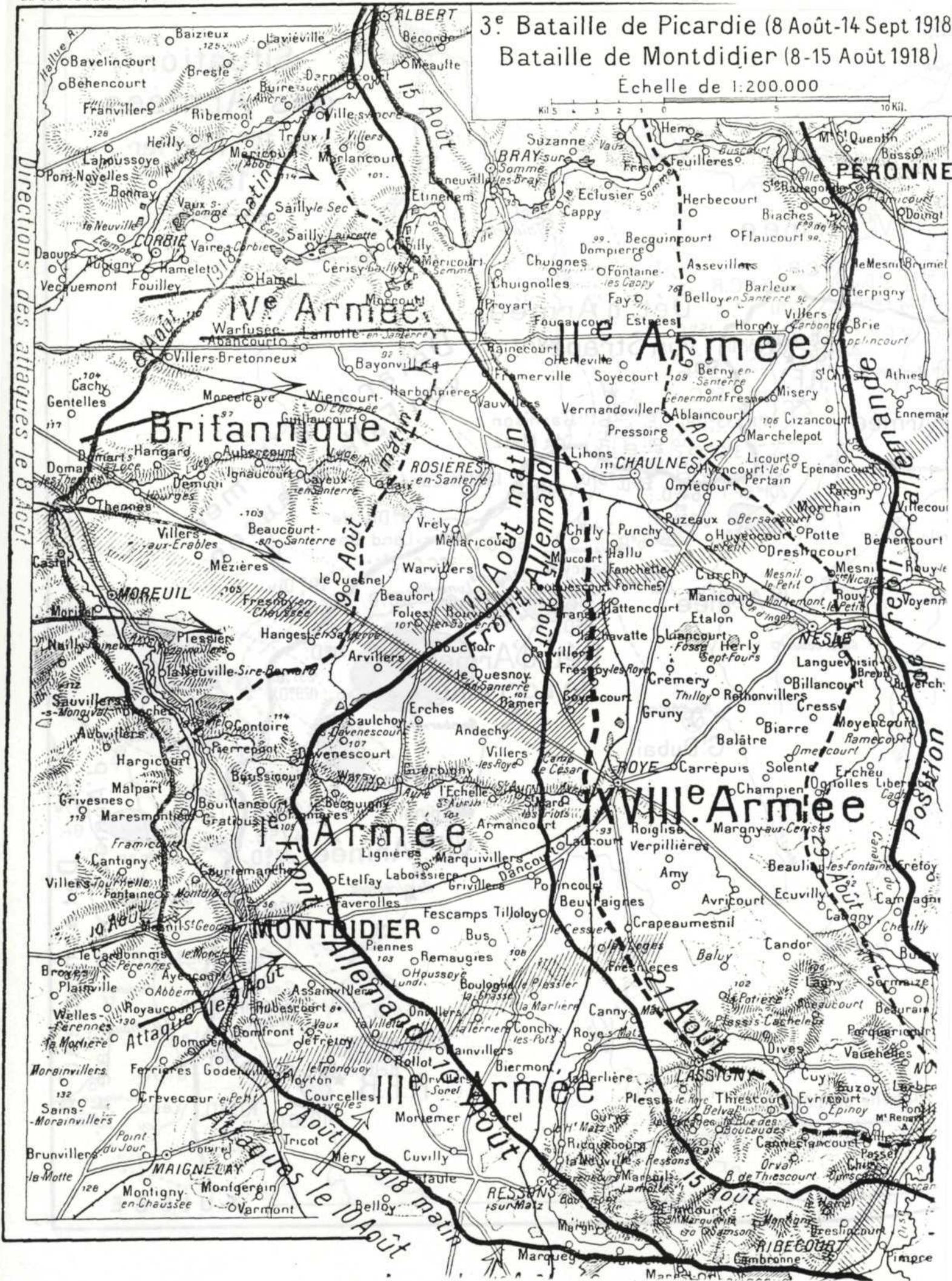
SUISSE

3^e Bataille de Picardie (8 Août-14 Sept 1918) Bataille de Montdidier (8-15 Août 1918)

Échelle de 1:200.000

Kil 5 4 3 2 1 0 5 10 Kil.

Directions des attaques le 8 Août



C'est après le rude hiver de 1915 que les transports ferroviaires militaires s'organisent en France étant donné que l'espoir d'une fin rapide des combats s'estompe.

Sur la carte reproduisant la situation au début de l'année 1916 on se rend compte du poids et de la localisation des troupes du corps expéditionnaire anglais, ce qui explique l'intervention de plus en plus massive des moyens de traction britanniques.

- La bataille de Verdun. (21 février- fin décembre 1916).

La bataille de Verdun embrasse la presque totalité de l'année 1916 et a été pour les allemands le plus grand échec de la guerre.

Elle comprend deux périodes distinctes: une bataille défensive de février à juillet et une bataille offensive d'octobre à décembre 1918.

L'entrée en guerre des Etats-Unis. (6 avril 1917).

Le 6 avril 1917, les Etats-Unis se déclaraient en état de guerre avec l'Allemagne et le général Pershing, commandant en chef des forces américaines, débarquait en France avec les premières troupes américaines le 14 juin

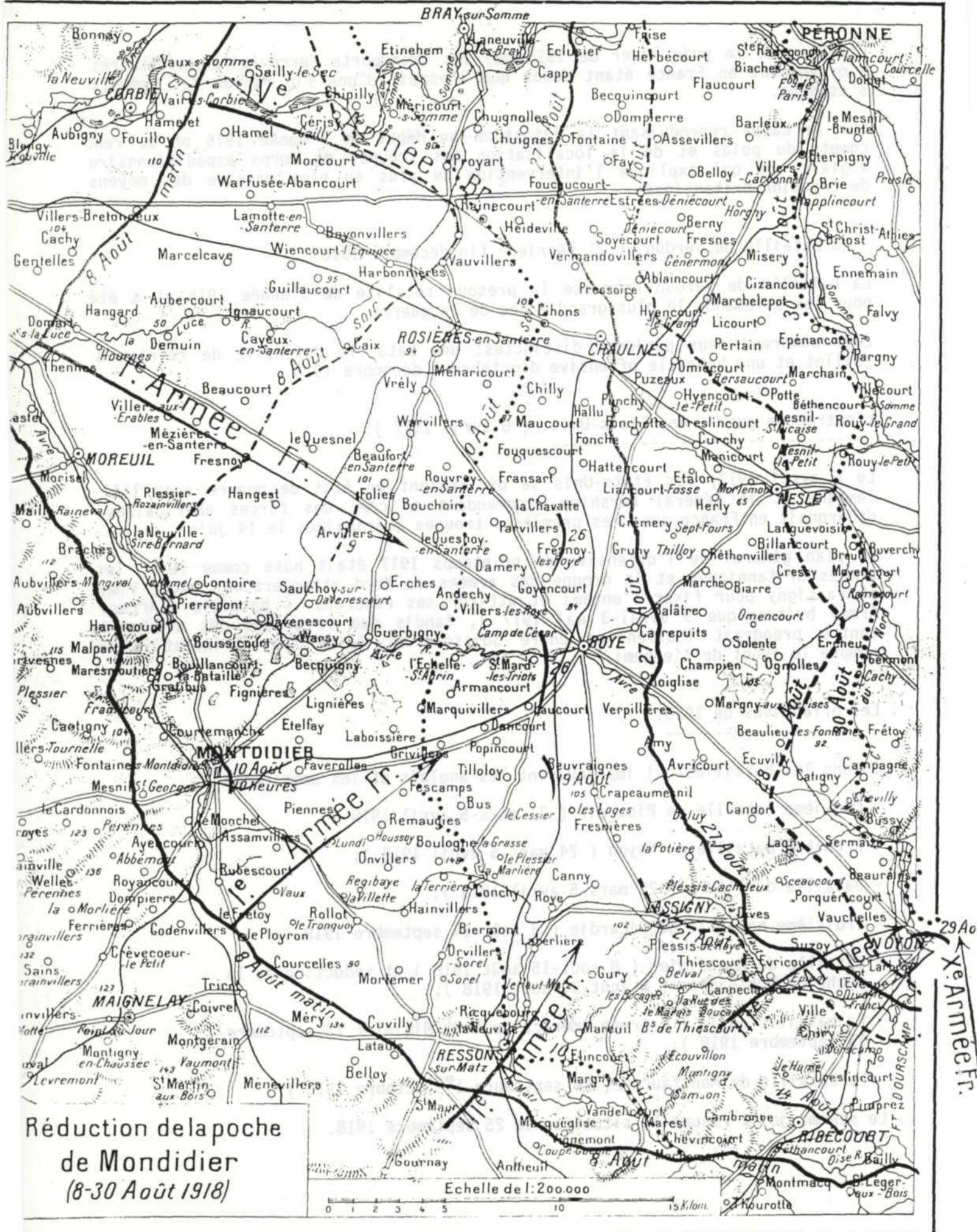
Le plan général de l'offensive de printemps 1917 était basé comme suit: les armées britanniques et le groupe des armées du Nord attaquaient entre Vimy et Lassigny pour fixer l'ennemi et attirer ses réserves. (bataille d'Arras, Armée britannique 9 avril-3 mai 1917), tandis que le groupe des armées du centre prendrait l'offensive entre Soissons et Reims avec l'intention de rompre le front de l'ennemi.

Les offensives de 1918.

Citons les batailles qui impliquèrent les anglais et les américains.

- Deuxième bataille de Picardie (21 mars-5 avril 1918);
- Première bataille de Noyon (24 mars-5 avril 1918);
- Bataille de l'Avre (26 mars-5 avril 1918);
- Troisième bataille de Picardie (8 août-14 septembre 1918);
- Bataille de Montdidier (8 août-15 août 1918) et réduction de la poche de Montdidier (8 août-30 août 1918);
- La bataille de la I^{re} Armée Américaine à St Mihiel (12 septembre-13 septembre 1918);
- La bataille de Montfaucon (26 septembre-1^{er} octobre 1918).

Le schéma joint résume la situation au 25 septembre 1918.



Réduction de la poche
de Mondidier
(8-30 Août 1918)

Echelle de 1:200.000
0 1 2 3 4 5 10 15 Kilom.

La situation au début d'octobre 1918.

Les opérations qui se déroulent en octobre sont la continuation, la reprise ou bien l'exploitation des offensives d'ensemble commencées en septembre.

Elles se développent simultanément, de sorte qu'elles apparaissent comme une poussée générale des armées alliées depuis Verdun jusqu'à la mer du Nord en vue d'acculer le gros des armées ennemies au massif des Ardennes

On peut les classer de la façon suivante:

- L'ennemi se replie en Champagne entre l'Argonne et Reims et le recul s'étendra bientôt jusqu'à l'Oise;
- L'Armée américaine reprend l'offensive, d'abord sur la rive gauche de la Meuse et ensuite par les deux rives, en vue d'aborder la charnière est des positions de repli de l'ennemi;
- Les armées franco-britanniques poursuivent leur offensive autour de Cambrai et en avant de St Quentin.

Le 10 octobre le maréchal Foch fait remarquer que sur trois directions convergentes l'exploitation est en cours:

- à gauche en Belgique au delà d'Ypres vers Gand;
- au centre, en avant de Cambrai et de St Quentin, vers Ladrécies;
- à droite, sur le front Aisne-Meuse, en direction de Rocroi.

La deuxième bataille de Belgique. (28 septembre- 11 novembre 1918).

Cette ultime bataille conduisant à la libération de notre territoire se termine par la reddition de l'ennemi en date du 11 novembre 1918.

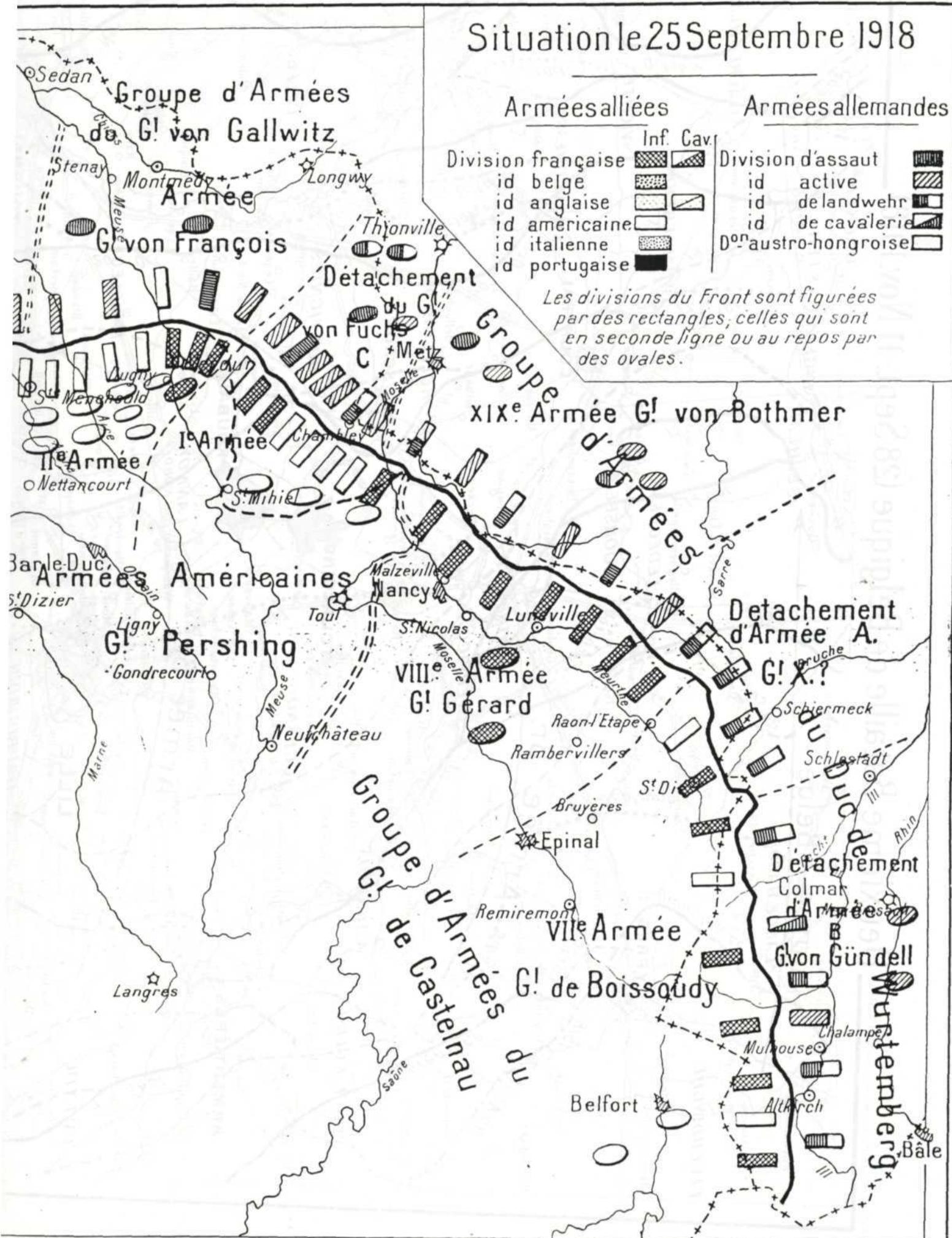
Situation le 25 Septembre 1918

Armées alliées

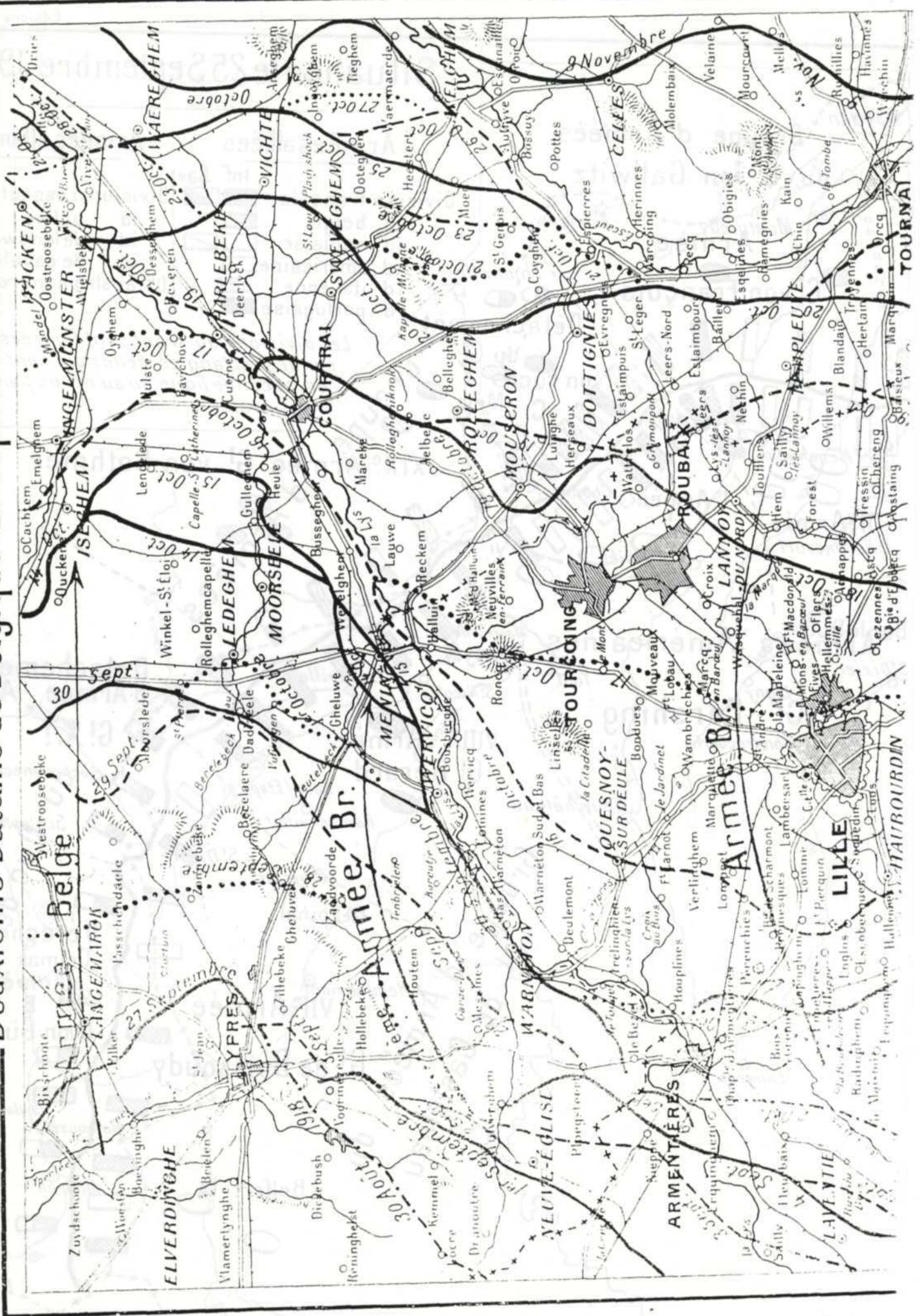
Armées allemandes

| Armées alliées | | Armées allemandes | |
|--------------------|-----------|----------------------------------|--|
| Division française | Inf. Cav. | Division d'assaut | |
| id belge | | id active | |
| id anglaise | | id de landwehr | |
| id américaine | | id de cavalerie | |
| id italienne | | D ^{on} austro-hongroise | |
| id portugaise | | | |

Les divisions du Front sont figurées par des rectangles, celles qui sont en seconde ligne ou au repos par des ovales.



Deuxième Bataille de Belgique (28 Sept.-11 Nov. 1918)



RESEAU DES CHEMINS DE FER
DE L'ARMEE BELGE ET DE LA 2^e ARMEE BRITANNIQUE
SEPTEMBRE 1918

- LIGNES A VOIE NORMALE (DOUBLE VOIE)
- LIGNES A VOIE NORMALE (SIMPLE VOIE)
- - - LIGNES A VOIE METRIQUE
- - - LIGNES A VOIE DE 60 cm (PRINCIPAUX ITINERAIRES SEULEMENT)

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 Km



BELGIQUE

FRANCE

7
3

L'importance des voies ferrées pour les opérations militaires.

Le front s'étant stabilisé dès janvier 1915, la Railway Operating Division (R.O.D.) devint parfaitement opérationnelle et parvint à coordonner avec succès les efforts des militaires et des cheminots des réseaux du Nord et de l'Est afin d'acheminer dans les plus brefs délais les renforts venant d'Angleterre et d'assurer l'approvisionnement des armées au front.

L'importance stratégique des lignes ferroviaire est souligné dans un mémoire que le général Foch adressa le 24 juillet 1918 aux commandants en chef des armées alliées ayant pour objectif de réduire la poche de Montdidier.

" Le moment est venu de quitter l'attitude générale défensive, imposée jusqu'ici par l'infériorité numérique et de passer à l'offensive.

Le programme des actions offensives prochaines s'établira ainsi comme suit:

- Opérations visant le dégagement des voies ferrées indispensables aux manoeuvres ultérieures des armées alliées;
- Dégagement de la voie ferrée Paris-Avrincourt dans la région de la Marne. (Réduction de la poche de Château-Thierry).
- Dégagement de la voie ferrée Paris-Amiens (réduction de la poche de Montdidier), par une action combinée des armées britanniques et françaises;
- Dégagement de la voie ferrée Paris-Avrumont dans la région de Commercy par la réduction du saillant de S^t Mihiel. Opération à préparer sans retard et à entreprendre par les armées américaines, dès qu'elles disposeront des moyens nécessaires."

A la fin d'août les deux premiers résultats étaient obtenus. La voie ferrée de Paris à Châlon était libre depuis le 27 juillet, celle de Paris à Amiens l'était devenue le 10 août et on travaillait activement à les remettre en état.

La grande rocade d'Amiens, Le Bourget, Noisy, Châlons devint ainsi disponible, améliorant sensiblement la rapidité des manoeuvres de l'armée.

Il faut noter l'effort considérable qui fut réalisé sur le réseau du Nord et de l'Est pendant la période d'avril à septembre 1918.

Dès le mois de mars, les allemands avaient coupé la ligne de Longueuil à Amiens, tandis que la liaison de Creil à Amiens était également interrompue du fait que le tronçon de Breteuil à Boves était sous le canon ennemi.

En période normale, les communications avec la région Nord exigeaient une moyenne de 150 trains par jours dans chaque sens. On constate ainsi combien les relations entre les armées alliées furent parfois précaires, notamment lors de la formation de la poche du Kemmel.

Il fallu aller chercher plus à l'Ouest des itinéraires compliqués, empruntant des sections à voie unique qui ne se prêtaient pas au trafic intensif des périodes de bataille.

Sans perdre de temps, on se mit au travail pour améliorer la partie du réseau comprise entre Amiens, Abbeville, Dieppe et Beauvais.

Des raccords furent construits pour éviter les rebroussements, des voies ferrées furent doublées pour en augmenter le débit.

Toutes ces mesures n'étaient que des palliatifs, la construction d'une ligne nouvelle directe et à double voies entre Feuquières, sur la ligne de Beauvais au Tréport et Ponthoile, entre Abbeville et Boulogne fut immédiatement étudiée.

La construction fut décidée le 20 avril 1918, le premier coup de pioche fut donné le 2 mai et le 20 août, cette ligne de 176 km était complètement achevée et mise en exploitation.

Sur le réseau de l'Est, lorsque les Allemands bordèrent la Marne de Château-Thierry à Dormans, la ligne directe de Paris à Châlons devint inutilisable. Il fallut adopter comme rocade la plus proche du front la ligne Paris-Coulommiers, Sézannes, Vitry.

Sur cette ligne, aussi médiocre au point de vue de l'organisation des ravitaillements qu'à celui des mouvements de troupes, il fallut procéder à des aménagements considérables, exécutés avec le maximum de rapidité en raison de la gravité de la situation.



Vue d'une tête de ligne militaire près du front à Cattenières, dans le Nord de la France. A l'avant-plan une locomobile à vapeur Clayton, à droite un wagon plat et un fermé EB, à l'arrière une locomotive de manœuvre américaine type 2-6-2 (futur type 57). La photo a été prise en septembre 1918 par M. Mc Nought, vétéran de la première guerre mondiale et publiée dans Railway World de mars 1969.

Les locomotives utilisées en France par la Railway Operating Division.

La R.O.D. géra dans le Nord de la France, une partie des 2 000 locomotives de l'Etat belge évacuées en France. 250 de celles-ci, principalement nos locomotives à marchandises à 3 essieux accouplés de différents types, furent utilisées pour acheminer des convois militaires.

La 2^e Armée britannique ayant des besoins de plus en plus pressants de moyens de traction, les divers réseaux anglais prêtèrent un grand nombre de locomotives, à tel point que les chemins de fer anglais furent amenés à imposer des restrictions au trafic civil en 1917.

Ci-après l'état de la situation au cours de la période 1916-1919.

Mentionnons que l'entretien des locomotives anglaises sur le continent s'effectuait à St Etienne près de Rouen et que les engins belges furent entretenus dans le dépôt d'Oissel spécialement créé par le gouvernement belge au Havre.

Les grosses réparations étaient effectuées en Angleterre comme l'atteste une photo qui n'a pu être publiée, suite à la censure, dans la revue "The Locomotive" que dans son numéro du 15-05-1919.

La photo est celle de la type 32 n° 3783 à surchauffe qui a été transférée à l'atelier de Statford du Great Eastern Ry pour y recevoir un nouvel essieu coudé et procéder au reprofilage des roues. Le tender à 3 essieux attelé à la locomotive portait en grandes lettres le sigle R.O.D. sur ses flancs.

L'article mentionne que 2 locomotives du même type ont été réparées à Swindon et 2 à l'atelier de Crewe.

- Le South Eastern et Chatham Railway.

Prêt de petites machines-tender de manoeuvre du type 0-6-0.

N°s 601 à 608. Le n° 600 et le 609 semblent également avoir été en France.

Ces machines ont été construites par Longhedge entre 1879 et 1891 et portaient à l'origine les n°s 141 à 150 (600-609) au London Chatham and Dover Railway.

En France elles ont été mises en service dans le port de Boulogne et le bassin Loubet.

Après la guerre elles ont été incorporées dans le parc du South Eastern and Chatham Railway dans la série 1 000.

- London Brighton and South Coast Railway.

Prêt de 0-6-2 T mises en service derrière la Somme, notamment à Flixecourt, Fienvillers-Gandas et Canaples où elles assurèrent des services de cabotage.

Elles portaient les n^{os} 470, 481, 498, 504, 506, 516, 518, 562 à 565 et 580. Toutes étaient de la classe E4 à 3 essieux accouplés peintes en gris, portant le sigle R.O.D. en grands caractères sur la soute à eau.

Elles ont été envoyées via Calais en France en novembre 1917 et rattachées au dépôt de munition d'Audruicq.

En février 1918 on les envoya plus près du front dans la région d'Arras où la majeure partie stationnèrent à Gombremetz et les autres à Doullens et Candas.

Le mois suivant on déplaça le groupe stationné à Gombremetz vers Doullens, suite à l'avance allemande, où ces machines effectuèrent un excellent service de cabotage vu leur aptitude particulièrement bonne au freinage.

Après l'Armistice, avant leur retour à Brighton en mai-septembre 1919, elles assurèrent pendant quelques temps des trains de voyageurs direct entre Doullens et Arras.

- Le Great Western Railway.

61 locomotives avec tender à châssis unique du type 0-6-0 t conçues par M. Dean, ont été envoyées en France pour l'acheminement de trains de munitions de Boulogne à Zeneghem et Audruicq. Une locomotive tirait la rame et la pousseuse effectuait la desserte dans les dépôts.

Les machines ci-après ont d'abord été utilisées en France et certaines d'entre elles ont été envoyées à Salonique, elles sont marquées d'un astérisque. 7 d'entre celles-ci ne sont pas revenues au pays.

2303, 2306, 2308*, 2309, 2311, 2313, 2316, 2317, 2318*, 2322*, 2327*, 2329*, 2330, 2332, 2334*, 2336*, 2338, 2339, 2348, 2349, 2355, 2357, 2383, 2387*, 2403, 2415, 2420*, 2430, 2446, 2452, 2453*, 2454*, 2457, 2458, 2461, 2463, 2469, 2470, 2473, 2476, 2480, 2484, 2488*, 2489, 2514, 2517, 2518, 2519, 2520, 2522, 2528, 2531, 2533*, 2535, 2542*, 2549, 2557*, 2563*, 2566 à 2578, 2580.

Certaines de ces machines ont été équipées d'une soute à eau latérale et d'une bache de condensation.

Le réseau envoya en outre en 1917 12 nouveaux engins standard du type 2-6-0 n^{os} 5319 à 5330, sauf la 5327, construite à Swindon à Audruicq, le quartier général de la R.O.D.

Ces machines acheminèrent des trains de 1 000 t pour la II^e Armée entre Ri-vière Neuve, la gare de formation Les Fontinettes à Calais et les lignes dans les environs de Hazebrouck.

Ces machines retournèrent toutes en Angleterre après la guerre, à l'exception de celles mentionnées ci-dessus.

- Le London and North Western Railway.

26 locomotives à marchandises du type 0-8-0 et 85 locomotives avec tender du type 0-6-0 dénommées charbonnières ont été prélevées dans l'effectif du L.N.W.R.

Toutes les locomotives avec tender sont retournées à Crewe au cours des premiers mois de 1919 et incorporées au London Midland and Scottish Railway. Il n'en a pas été de même des locomotives-tender, dont certaines ont été transférées sur des théâtres lointains d'opérations et n'ont pas été rapatriées.

Les 0-8-0 ont été utilisées dans les environs de Calais pour acheminer de lourds trains de munition et d'approvisionnement, où leur puissance de freinage et leur adhérence étaient fort utiles.

Ci-après les numéros de ces machines.

26 Machines type 0-8-0 classe 27.

Cylindres 20,5 X 24 in. Roues 4 ft 3 in.

| N° | Date de construction | N° de l'atelier de Crewe | N° L.M.S.R. |
|------|----------------------|--------------------------|-------------|
| 1322 | avril 1910 | 4910 | 9091 |
| 1354 | mars 1910 | 4900 | 9082 |
| 1385 | février 1912 | 4930 | 9156 |
| 1462 | septembre 1910 | 4942 | 9136 |
| 1540 | mai 1910 | 4921 | 9111 |
| 1570 | avril 1910 | 4913 | 9103 |
| 1578 | avril 1910 | 4914 | 9104 |
| 1591 | mars 1910 | 4907 | 9096 |
| 1609 | juin 1910 | 4922 | 9112 |
| 1629 | avril 1910 | 4909 | 9098 |
| 1634 | juin 1910 | 4923 | 9113 |
| 1637 | juin 1910 | 4924 | 9114 |
| 1639 | juin 1910 | 4925 | 9115 |
| 1690 | mai 1919 | 4937 | 9129 |
| 1699 | mai 1910 | 4919 | 9109 |
| 1700 | septembre 1910 | 4943 | 9137 |
| 1727 | septembre 1910 | 4944 | 9138 |
| 1735 | septembre 1910 | 4945 | 9139 |
| 1774 | août 1910 | 4938 | 9130 |
| 1776 | août 1910 | 4939 | 9131 |
| 2014 | septembre 1910 | 4949 | 9144 |
| 2032 | juin 1910 | 4929 | 9119 |
| 2054 | janvier 1910 | 4891 | 9077 |
| 2656 | février 1910 | 4893 | 9079 |
| 2658 | février 1910 | 4895 | 9081 |
| 2660 | février 1910 | 4897 | 9087 |

85 locomotives avec tender 0-6-0 Charbonnières classe 32 L.N.W.R.

Cylindres 17 X 24 in. roues 4 ft 3 in.

| | | | | | | | | |
|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 17* | 1099* | 2085 | 2403 | 3105* | 3279 | 3353* | 3411 | 3421* |
| 153* | 1179* | 2171* | 2409 | 3109* | 3291 | 3356* | 3412 | 3422* |
| 198* | 1316* | 2255* | 2425 | 3119* | 3308 | 3368 | 3413 | 3423* |
| 354* | 1309* | 2299 | 2432 | 3151* | 3320* | 3387* | 3414* | 3424 |
| 700 | 1340 | 2302 | 2434 | 3187 | 3325* | 3401 | 3415* | 3448* |
| 778* | 1349* | 2347 | 2436* | 3209* | 3334 | 3404 | 3416 | |
| 873 | 2045 | 2371* | 2448* | 3221 | 3339* | 3405 | 3417 | |
| 881 | 2047* | 2381* | 3053* | 3231* | 3341 | 3406 | 3418* | |
| 1087 | 2049 | 2383* | 3092 | 3244 | 3345 | 3408 | 3419* | |
| 1098 | 2050* | 2397 | 3104 | 3271* | 3346 | 3409 | 3420* | |

La 1098 est rentrée à l'atelier de Crewe en mai 1918 et est retournée après réparation le mois suivant en France.

Ces machines avec tender avaient été construites vers 1880 et n'étaient pas des engins particulièrement aptes à être envoyés en France où il fallait assurer des transports militaires fiables.

Un certain nombre de ces machines ont été expédiées en décembre 1917 en Egypte. Les engins marqués d'un astérisque ne sont pas rentrés en Angleterre après la guerre.

Toutes ces machines se trouvaient en 1919 au dépôt de Kantara dans un état déplorable.

Plusieurs de ces engins avaient été réparés à St Etienne ou dans d'autres ateliers de réparation R.O.D. en France.

Un grand nombre de ces machines ont été radiées peu après leur arrivée en Angleterre et celles qui furent remises en service ont reçu une numérotation dans les 3 000 avant d'être renumérotées lors de la reprise dans l'effectif du London Midland and Scottish Railway.

- Le Midland Railway.

81 locomotives à marchandises type 0-6-0 furent prélevées dans la série 2700 (machines Kirtley à longerons).

Elles étaient numérotées de 2707 à 2788. Des doutes subsistent concernant l'envoi en France des machines 2783, 2784 et 2785. La 2717 a été capturée par les allemands et ensuite reprise lors de l'avance des troupes anglaises.

Ces machines n'étaient capables que d'assurer avec efficacité les trains légers du R.O.D. et la faible capacité du tender limitait leur rayon d'action.

- Le Lancashire and Yorkshire Railway.

32 locomotives à marchandises standard type 0-6-0 numérotées de 1700 à 1731 ont été envoyées en France.

32 locomotives à marchandises standard type 0-6-0

| N° R.O.D. | N° L.et Y. | Date de construction approximative | N° L.M.S. |
|-----------|------------|---------------------------------------|-----------|
| 1700 | 1276 | 1895 | 12285 |
| 1701 | 1243 | 1894 | 12240 |
| 1702 | 62 | 1894 | 12261 |
| 1703 | 1309 | 1893 | 12194 |
| 1704 | 1181 | 1892 | 12167 |
| 1705 | 619 | 1898 | 12597 |
| 1706 | 94 | 1894 | 12221 |
| 1707 | 1240 | 1894 | 12235 |
| 1708 | 427 | 1895 | 12276 |
| 1709 | 1022 | 1889 | 12606 |
| 1710 | 214 | 1895 | 12283 |
| 1711 | 469 | 1894 | 12239 |
| 1712 | 1184 | 1892 | 12170 |
| 1713 | 1297 | 1895 | 12319 |
| 1714 | 372 | 1895 | 12300 |
| 1715 | 1245 | 1894 | 12242 |
| 1716 | 213 | 1895 | 12282 |
| 1717 | 358 | 1894 | 12226 |
| 1718 | 1194 | 1893 | 12180 |
| 1719 | 502 | 1893 | 12202 |
| 1720 | 1284 | 1893 | 12292 |
| 1721 | 1137 | 1892 | 12152 |
| 1722 | 21 | 1893 | 12610 |
| 1723 | 30 | 1893 | 12205 |
| 1724 | 1185 | 1892 | 12171 |
| 1725 | 1188 | 1892 | 12174 |
| 1726 | 1233 | 1894 | 12228 |
| 1727 | 350 | 1896 | -- |
| 1728 | 1249 | 1894 | 12245 |
| 1729 | 187 | 1894 | 12267 |
| 1730 | 1058 | 1890 | 12099 |
| 1731 | 1026 | 1889 | 12612 |

Toutes ces machines sont revenues dans le réseau d'origine.

- Le Caledonian Railway.

27 locomotives type 0-6-0 construites entre 1882 et 1890 ont été envoyées en France.

Elles étaient numérotées comme suit:

259, 260, 310, 315, 318, 319, 323, 335, 337, 347, 365, 367, 374, 376, 403, 517, 548, 549, 553, 556, 558, 680, 682, 703, 705, 707, 708.

Elles sont pratiquement toutes rentrées de France et reçurent des numéros L.M.S. (London Midland Scottish Railway) allant de 17.200 à 17.310.

- Le London et North Eastern Railway.

50 locomotives avec tender pour trains de minerais type 0-8-0 de la classe "T", construites entre 1901 et 1912.

Ces locomotives avec tender firent un excellent travail grâce à leur bonne adhérence, la grande capacité des soutes et sa bonne adhésion. Elles furent essentiellement utilisées pour le transport de pierres en provenance de la carrière de la Marquise entre Calais et Boulogne au cours des années 1917 et 1918.

Tous ces engins retournèrent en Angleterre au cours des six premiers mois de 1919 et furent affectés au service des trains du ferry Calais Richborough et fait pratiquement unique, elles conservèrent leur numérotation d'avant la guerre.

50 locomotives N.E.R. type 0-8-0 classe "T".

| N° | Date | N° | Date | N° | Date | N° | Date | N° | Date |
|-----|------|-----|------|-----|------|------|------|------|------|
| 130 | 1902 | 652 | 1908 | 669 | 1911 | 783 | 1911 | 1177 | 1907 |
| 527 | 1902 | 653 | 1908 | 764 | 1911 | 789 | 1911 | 1178 | 1907 |
| 578 | 1907 | 654 | 1908 | 767 | 1911 | 793 | 1911 | 1215 | 1907 |
| 642 | 1911 | 655 | 1908 | 769 | 1911 | 794 | 1911 | 1320 | 1902 |
| 643 | 1911 | 656 | 1908 | 770 | 1911 | 939 | 1907 | 1700 | 1902 |
| 644 | 1907 | 657 | 1911 | 771 | 1911 | 1002 | 1902 | 1704 | 1902 |
| 645 | 1907 | 658 | 1911 | 772 | 1911 | 1031 | 1911 | 1708 | 1902 |
| 646 | 1907 | 659 | 1911 | 773 | 1911 | 1032 | 1907 | 1709 | 1902 |
| 647 | 1907 | 660 | 1907 | 774 | 1911 | 1054 | 1907 | 1717 | 1902 |
| 648 | 1907 | 661 | 1911 | 781 | 1911 | 1062 | 1907 | 1729 | 1902 |

- Le Great Central Railway.

35 locomotives à marchandises avec tender des types 0-6-0 et 0-8-0 ont été envoyées en France.

16 locomotives type 0-8-0 classe 8^A

| N° | Date de construction | Constructeur |
|------|----------------------|---------------|
| 58 | 1903 | Kitson et Co. |
| 86 | 1903 | Kitson et Co. |
| 91 | 1903 | Kitson et Co. |
| 135 | 1903 | Kitson et Co. |
| 136 | 1904 | Kitson et Co. |
| 139 | 1904 | Kitson et Co. |
| 140 | 1904 | Kitson et Co. |
| 144 | 1904 | Kitson et Co. |
| 401 | 1910 | Gorton G.C. |
| 1073 | 1905 | Kitson et Co. |
| 1075 | 1905 | Kitson et Co. |
| 1076 | 1905 | Kitson et Co. |
| 1141 | 1907 | Kitson et Co. |
| 1142 | 1907 | Kitson et Co. |
| 1180 | 1911 | Gordon G.C. |
| 1182 | 1911 | Gordon G.C. |

19 locomotives type 0-6-0, classe J II dénommées " Pom-Pom "

| N° | Date de construction | Constructeur |
|------|----------------------|------------------|
| 204 | 1904 | Gorton G.C. |
| 208 | -- | Gorton G.C. |
| 211 | 1903 | Beyer Peacock |
| 222 | 1904 | Beyer Peacock |
| 248 | 1904 | Vulcan Foundry |
| 255 | 1904 | Yorkshire Engine |
| 256 | 1904 | Yorkshire Engine |
| 281 | 1907 | Gorton G.C. |
| 288 | 1907 | Gorton G.C. |
| 303 | 1907 | Gorton G.C. |
| 306 | 1907 | Gorton G.C. |
| 309 | 1907 | Gorton G.C. |
| 326 | 1908 | Gorton G.C. |
| 951 | 1910 | Gorton G.C. |
| 952 | 1910 | Gorton G.C. |
| 1043 | 1905 | -- |
| 1046 | 1902 | -- |
| 1078 | 1905 | Yorkshire Engine |
| 1080 | 1905 | Yorkshire Engine |

Ces machines assurèrent des services de manoeuvre dans les grandes gares de formation, telles celle de Vendroux-les-Attaques et étaient appréciées pour leur qualité de freinage.

Certaines machines ont été accouplées à un tender de plus grande capacité que celui d'origine. D'autres furent équipées d'un système de condensation de la vapeur détendue monté dans le tender ou s'échappant sous celui-ci afin d'être moins facilement repérable par l'aviation ennemie.

Toutes ces machines furent rapatriées en Angleterre en 1919.

- Le Great Eastern Railway.

43 ou 48 locomotives avec tender type 0-6-0 de la classe Y 14 (L.N.E.R. J 15) ont été envoyées en France.

Ces machines avaient été construites dans les années 1880 et certaines portaient des plaques indiquant une remise en état à Stratford en 1915.

Elles assurèrent divers services, notamment les manoeuvre de halage des rames de wagons hors des ferries à Calais et leur transfert vers les différents dépôts. Elles étaient numérotées comme suit:

Great Eastern Railway type 0-6-0

| | | | | | | | | |
|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| 507 | 518 | 534 | 810 | 841 | 857 | 887 | 911 | 926 |
| 508 | 522 | 539 | 817 | 847 | 869 | 892 | 918 | 927 |
| 510 | 531 | 616 | 818 | 848 | 872 | 894 | 920 | 928 |
| 513 | 532 | 690 | 826 | 849 | 875 | 895 | 921 | 940 |
| 517 | 533 | 695 | 839 | 856 | 876 | 904 | 925 | 951 |

-Le North British Railway.

25 locomotives à marchandises type 0-6-0 série 604-631 et 642-692 furent envoyées en France.

Ces petites machines efficaces assurèrent la majeure partie du trafic dans la région de Verquigneul.

La liste donnant les numéros ainsi que les noms qui ont été donnés au retour en Ecosse après la guerre témoigne des souvenirs de guerre.

Lors de leur incorporation dans l'effectif du London and North Eastern Railway, on ajouta le préfixe 9 à leur ancien numéro.

North British Railway type 0-6-0.

| N° | Nom | N° | Nom | N° | Nom | N° | Nom | N° | Nom |
|-----|------------------------|-----|-----------|-----|--------|-----|----------|-----|---------|
| 176 | French | 615 | Verdun | 631 | Aisne | 650 | Haig | 662 | Birwood |
| 605 | S ^t Quentin | 620 | Rawlinson | 643 | Arras | 657 | Plumer | 666 | Marne |
| 608 | Foch | 621 | Monro | 646 | Somme | 659 | Gough | 673 | Maude |
| 611 | Allenby | 627 | Pétain | 647 | Albert | 660 | Horne | 676 | Rheins |
| 612 | Ypres | 628 | Byng | 648 | Mons | 661 | Ole Bill | 682 | Joffre |

- Locomotives du Ministère des Munitions.

Outre les locomotives prêtés par les réseaux anglais, 311 des 521 " Consolidations " type 2-8-0 " M.M. " standard qui se trouvaient dans tous les réseaux anglais, ont été construites sur ordre du ministère des munitions pour être envoyées en France.

Ces machines étaient fort semblables au type standard " Consolidation " conçues par J.G. Robinson, ingénieur en chef du Great Central Railway.

Ce type de machine a été choisi par le Colonel G.S. Lynde, dirigeant de l'atelier de réparation R.O.D. d'Audruicq.

Les machines construites pour le corps expéditionnaire anglais avaient sensiblement la même présentation extérieure, mais étaient équipées d'un foyer en acier et d'une jacquette disposée au bas de la boîte à fumée et fixée de part et d'autre du châssis.

Ces machines ont été construites par un grand nombre d'ateliers anglais au cours des années 1917, 1918 et 1919, elles portèrent les n^{os} R.O.D. 1601 à 2124 avec des blancs (n^{os} 1750 à 1786) Les dernières machines sorties des chaînes ne parvinrent jamais en France. La majeure partie de ces engins ont été repris après l'Armistice par le London and North Eastern Railway (273) et le Great Western Railway (100).

Ces machines furent construites par les ateliers ci-après:

- Kitson et Co;
- Robert Stephenson et Co;
- Nasmyth Wilson et Co;
- G.C.R. Gorton Works;
- North British Locomotive Company;
- Atlas Works;
- Queens Park Works;
- Hyde Park Works.

Bien que réputées pour leur grande consommation de combustible, ces machines firent un excellent service pour assurer des trains d'approvisionnement lourds et de renfort. Elles se comportèrent bien, au grand étonnement des agents du North Railway encore stationnés en France, lorsqu'elles assurèrent des trains légers de voyageurs civils du grand matin entre St Omer et Calais Ville à plus de 60 km/h.

A leur retour en Angleterre après la guerre, la majeure partie de ces machines (273) ont été incorporées dans le London and North Eastern Railway et numérotées de 6253 à 6642. D'autres ont été mises en service aux chemins de fer Shanghai-Nanking et de Shanghai, Hangchow et Ninypo.

- Les locomotives des troupes du génie gérées par le R.O.D.

Il s'agit de locomotives commandées avant la guerre par des réseaux étrangers à des constructeurs anglais qui n'ont pu être livrées suite aux hostilités.

- 14 machines-tender type 4-6-4 construites par Beyer, Peacock et Co pour les chemins de fer néerlandais en 1914. Ces machines ont été mises à la disposition du R.O.D. qui les a renumérotées n° 1 à 12 et 14 à 15. Elles portaient les numéros de fabrication 5861 à 5874. Ces machines ne parvinrent jamais aux chemins de fer néerlandais. Après la guerre elles furent acquises par le Nord français qui les utilisa sur Paris-Creil au départ de Paris-Nord pour assurer des services rapides de banlieue.
 - 10 locomotives construites par la North British Locomotive Company en 1917 pour les chemins de fer de l'Etat Australien. Il s'agit de " Consolidation " du type 2-8-0 équipées de deux cylindres extérieurs et de roues motrices de plus faible diamètre que celui des machines du Great Central. Elles portent les numéros R.O.D. 701 à 710 et les n°s de fabrication 21.462 à 21.471 et passèrent au N B série 701, futur type 76 SNCB;
 - 10 locomotives-tender type 0-6-0 construites par Kerr Stuart et Co en 1917. Elles reçurent les numéros R.O.D. 601 à 610.
- Les locomotives construites aux Etats-Unis et au Canada sur ordre du

gouvernement Anglais.

- 70 locomotives-tender type 0-4-0 construites par Baldwin. Elles portent les numéros R.O.D. 20 à 89. Ces machines puissantes avaient une étonnante accélération, qui fut bienvenue sur le terrain des opérations militaires. Après la guerre 30 des 70 machines furent cédées à l'Etat belge et devinrent le type 50.
 - 75 locomotives-tender type 2-6-2 construites par Baldwin. Elles portent les numéros R.O.D. 1501 à 1575. Après la guerre, 63 de ces machines ont été cédées à l'Etat belge qui les a classé comme type 22 (57 en 1931).

- 50 locomotives-tender type 0-6-0 construites par Baldwin;
Elles reçurent les numéros R.O.D. 651 à 700.
Après la guerre 38 machines ont été cédées à L'Etat belge où elles devinrent le type 52 (type 58 en 1931).
- 70 locomotives type 4-6-0 avec tender construites par Baldwin.
Elles furent numérotées de 801 à 870 par la R.O.D.
Ces 70 machines ont été cédées après la guerre à l'Etat belge et sont devenues le type 40.
- 40 locomotives type 2-8-0 avec tender construites par les Canadian Locomotive Company's.
Elles reçurent les numéros R.O.D. 1301 à 1340.
Après la guerre elles ont été cédées au Nord et d'autres réseaux français.
- 150 locomotives avec tender " Consolidation " type 2-8-0, sans surchauffeur construites par Baldwin en 1917.
Ces 150 machines ont été cédées après la guerre, à savoir:
 - 113 au Nord français;
 - 32 sans surchauffeur à l'Etat belge devenues type 39,
(ce qui les différencient des américaines types B);
 - 6 dont le sort est inconnu.

Outre les 113 machines R.O.D. acquises par le Nord français, des Baldwin type 2-8-0 ont été construites en Amérique pour le P.L.M. le Midi, le Paris Orléans, l'Etat français et d'autres réseaux français.

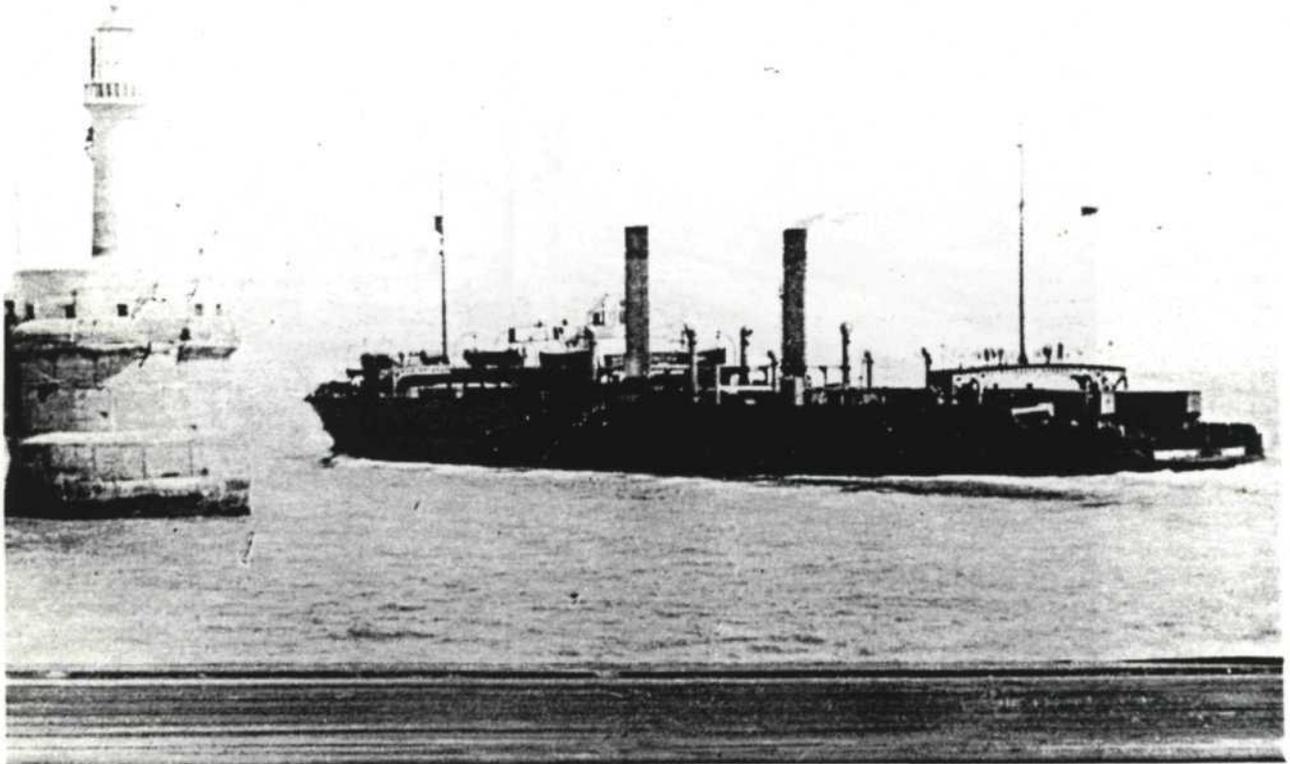
La liste des locomotives R.O.D. doit encore être complétée comme suit:

- 5 locomotives blindées type 0-6-0 n° 1691 à 1695.
- un grand nombre de locomotives pour voies métriques et Décauville des classes 1 à 10 assurant les approvisionnements près du front.

| Classe | Constructeur | Type | Poids t | Classe | Constructeur | Type |
|--------|--------------|-------|---------|--------|--------------|---------|
| 1 | Baldwin | 4-6-0 | 14,5 | 6 | Kerr Stuart | 0-6-0 |
| 2 | Hunslet | 4-6-0 | 14,05 | 7 | Decauville | 0-6-0 |
| 3 | American | 2-6-2 | 17,2 | 8 | Hudson | 0-4-0 |
| 4 | Hudson | 0-6-0 | 6,9 | 9 | Decauville | 0-4-0 |
| 5 | Barclay | 0-6-0 | 6,4 | 10 | Péchet | 0-4-4-0 |

Mentionnons en outre une machine vicinale Stephenson 0-6-0 et une locomotive-tender allemande capturée du type 0-8-0.

LES FERRY-BOATS.



Ferry-boat à vapeur, du même type que ceux construits pour le corps expéditionnaire anglais, avec ses deux cheminées disposées latéralement, assurant la relation Zeebugge-Harwich.

LES FERRY-BOATS.



Vue de l'agencement des voies sur le pont du ferry-boat.

-L'acheminement du matériel ferroviaire anglais à travers la Manche. (1)

Afin de décongestionner les ports français encombrés par les transports lourds, nécessitant d'importants moyens de manutention portuaires, les approvisionnements en munitions et matériel divers destinés à l'armée britannique en France, étaient effectués à l'aide de barges qui étaient déchargées sur les berges des canaux dans l'arrière pays des ports français.

En janvier 1917, le cabinet de guerre britannique décida de faire construire 3 ferry-boats (de 363 pieds 6 in. de long, 61 pieds 6 in. de large, 10 pieds de tirant d'eau, vitesse de 12 noeuds), équipés de 4 voies, permettant de transporter 54 wagons standard et de les faire rouler immédiatement sur les voies à quai grâce à un ponton d'acostage mobile qui suivait les variations du niveau de la marée.

Ces bateaux devaient également être capables de transporter les gros tubes des canons à longue portée sur des wagons plats équipés de berceaux spécialement conçus afin de ne plus devoir manipuler ces pièces à l'aide de grues. Des rames de voitures hôpital en provenance du front pourraient ainsi également être acheminées sans transbordement des blessés dans un état critique.

Deux de ces ferry-boats ont été construits par la firme Armstrong Withworth et Co et un troisième par le chantier naval de Fairfield Ingeneering Co Ltd.

Ces bateaux entrèrent en service le 4 février 1918, d'une part entre Richborough, port construit spécialement pour les besoins militaires dans l'estuaire de la Stour près de Sandwich, assurant les liaisons avec Calais et Dunkerque et d'autre part entre Southampton et Dieppe.

Le chargement et le déchargement des wagons s'effectuait en moyenne en vingt minutes.

(1) The Locomotive 14 juin 1919.

Souvenirs des activités de la Railway Organisation Division dans le N-O de la France.

R.S. Mc Nought, vétéran de la première guerre mondiale, passionné de locomotives, a confié au Railway World, ses souvenirs les plus vivaces, 50 ans après l'Armistice, ils sont illustrés par quelques photos prises à la sauvette à l'aide d'un appareil Kodak de poche.

Ci-après quelques passages caractéristiques qui ont été résumés du texte.

Derrière le front, les alliés avaient établi une véritable toile d'araignée constituée par des voies normales et des voies étroites de différentes largeurs, interconnectées au réseau ferroviaire français existant.

Le trafic y était généralement dense, parfois erratique et totalement imprévisible et posait un véritable casse-tête lors des mouvements de troupes préluant une offensive ou en cas d'un retrait précipité.

La base de la R.O.D. avait été établie à Audruicq,, où l'on pouvait contempler le plus grand rassemblement des types les plus divers de locomotives à marchandises des alliés. On était frappé par le grand âge et la vétusté des locomotives cédées par les divers réseaux anglais, ce qui prouverait que ces compagnies se seraient débarrassées de leur matériel de traction obsolète, ce qui posait un immense problème en ce qui concerne sa maintenance.

Seul le Great Central faisait exception avec 3 types de locomotives: de puissantes " Consolidation " 2-8-0, des 0-8-0 et les 0-6-0 dénommées " Pom-Poms ". La 2-8-0 créée par J.C. Robinson (chef du service de traction du Great Central Railway) a servi de modèle pour l'achat des 521 M.M., commandées par le Ministry of Munitions, qui furent toutes envoyées en France. De par leur nombre, le son enroué du sifflet Gorton, équipant ce type de machine, faisait partie des bruits familiers qui s'élevaient derrière le front lorsque les tirs d'artillerie s'apaisaient.

Les machines conçues par Matthew Kirtley en 1873, pour le Midland Railway, étaient des engins remarquables permettant d'assurer les services de cabotage avec grande fiabilité. Ce type de machine assurait régulièrement de lourds trains d'approvisionnement en double traction sur les lignes à flanc de coteau dans la région d'Hazebrouck. Maintes fois, lorsque la rame émergeait de l'échancrure côtière pour aborder la longue courbe et dès que le double panache de fumée était aperçu par les observateurs des ballons d'observation, la rame était soumise au feu nourri de l'artillerie adverse.

Les machines françaises et belges intriguaient particulièrement les britanniques. Elles étaient conduites par des machinistes français et belges, qui travaillaient d'après les directives de la R.O.D.

Un très large éventail des types de locomotives étrangères pouvait être dénombré. Il y avait tout d'abord les vénérables 0-6-0 type 25 E.B., aux petites roues motrices surmontée d'une invraisemblable cheminée carrée, ensuite les 4-4-0 françaises hautes sur pattes, de la famille des Outrances, jusqu'au type 10, la plus puissante machine de l'E.B.

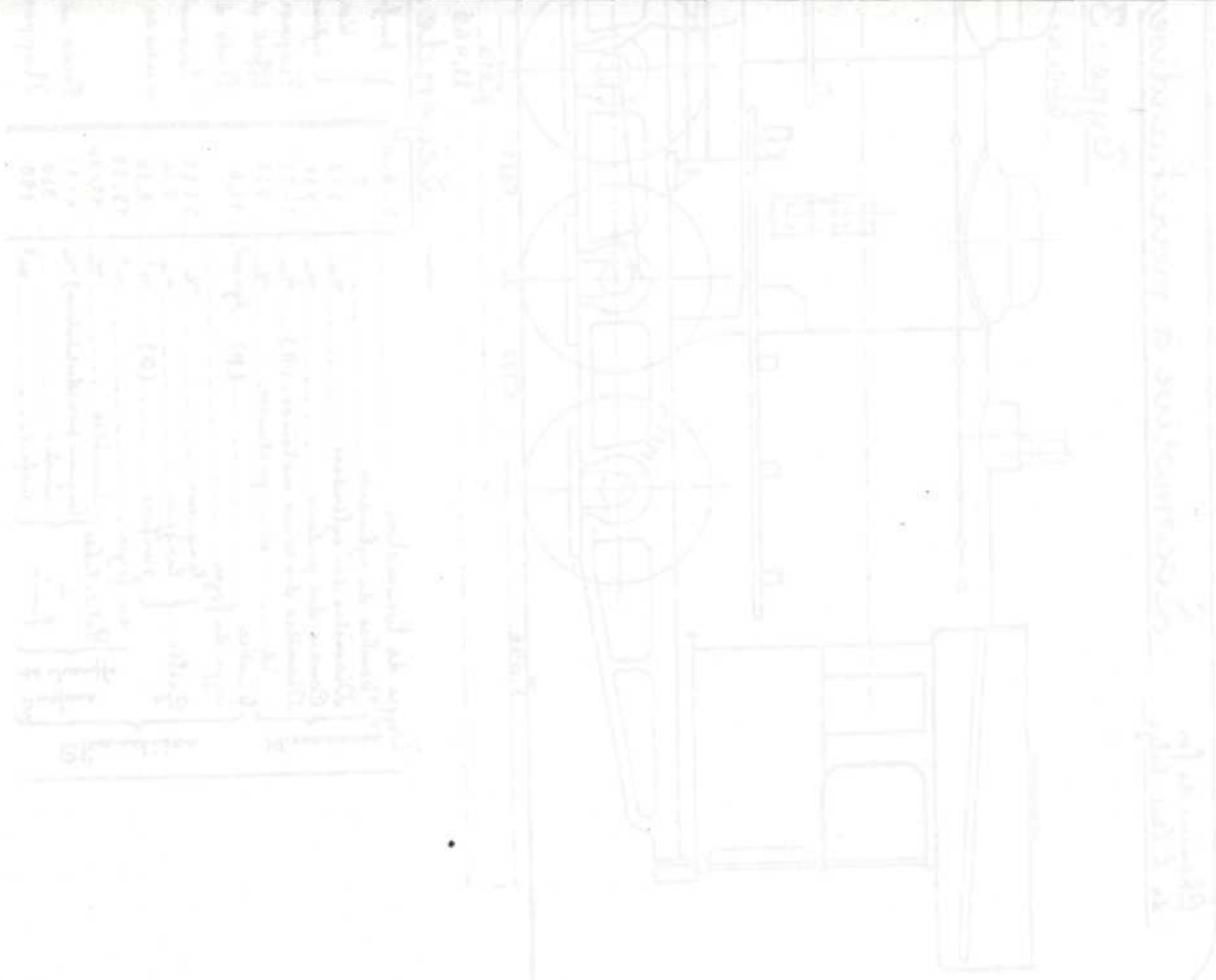
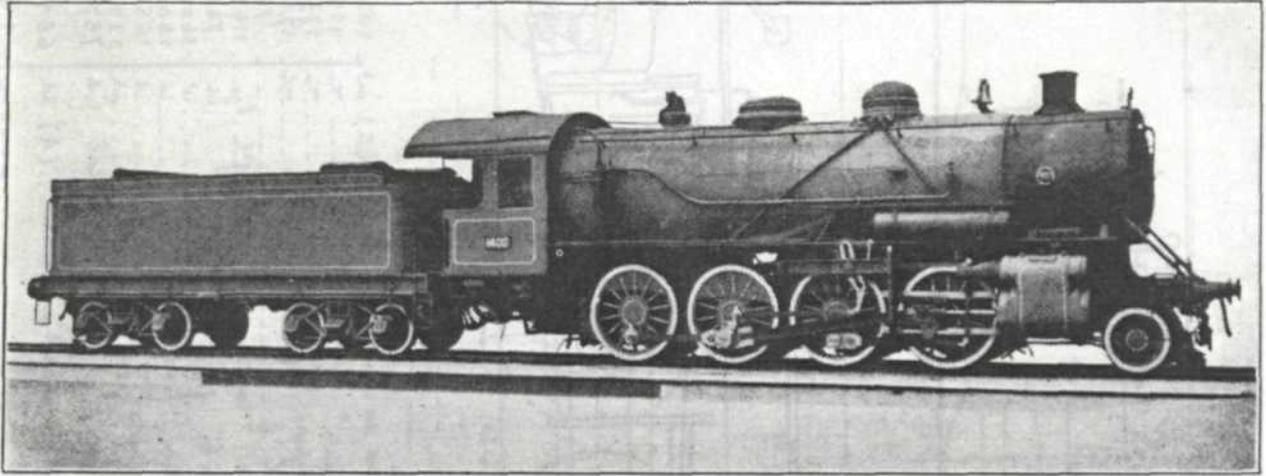
Toutes les machines françaises étaient surnommées des " grenouilles ". En outre il y avait les immenses 0-6-2 + 2-6-0 T du Nord français assurant des transports de charbon dans le Pas de Calais appelés " Frog Pug " (grenouille-doguin !) et les 2 " Baltic " 4-6-4 n° 3-1101 et n° 3-1011, les locomotives les plus puissantes d'Europe, etc.

DESCRIPTION TECHNIQUE

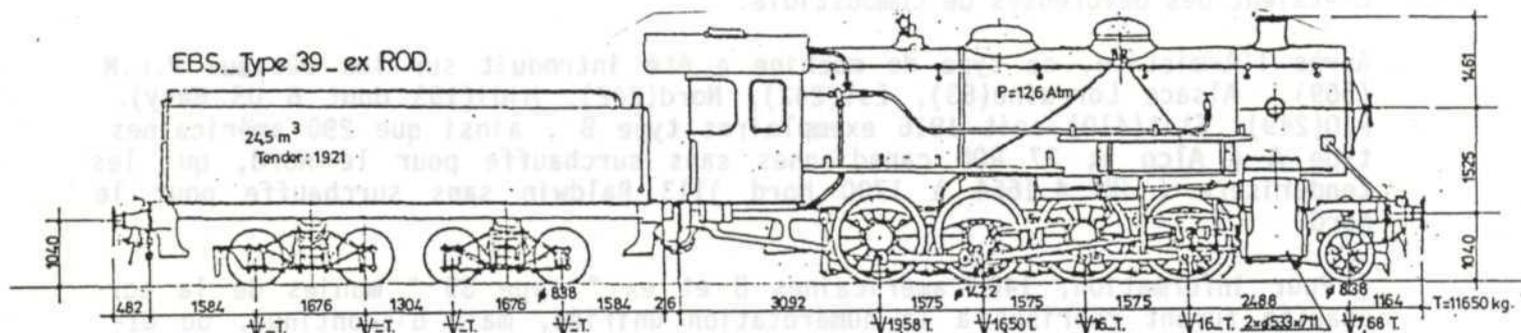
DES

LOCOMOTIVES.

TYPE 39



Type 39.



Cette " Consolidation " à été conçue pour les besoins du corps expéditionnaire américain sur le front français en 1917. Les fournitures de guerre furent amenées en France en pièces détachées dans 26 colis pesant de 300 kg à 28.000 kg et assemblées sur place dès débarquement.

Ces machines étaient plus communément connues sous le nom de "Pershing" ou "Slade".

Réalisées au gabarit anglais, pour permettre un usage éventuel en Grande-Bretagne, cette 2-8-0 de construction simple, à 2 cylindres droits et gauches interchangeables, était à vapeur saturée.

Elle avait été conçue pour simplifier les réparations.

Caractéristiques techniques reprises du catalogue d'origine (1):

| | |
|--|-----------------------|
| Cylindres | 21 X 28 in. |
| Timbre | 190 lbs/sq in. |
| Diamètre des roues motrices | 56 in. |
| Effort de traction | 35,610 lbs |
| Empattement | 23 ft 8 in. |
| Surface de chauffe des tubes | 2.332 sqft. |
| Surface de chauffe de la boîte à fumée | 181 sqft. |
| Surface de chauffe totale | 2.513 sqft. |
| Poids total | 162,510 lbs |
| Combustible | charbon ou briquettes |

(1) Mesures américaines reprises du Train Shed Cyclopedia n°9 de 1973, réimpression d'un document original.

Ces locomotives puissantes, avaient un mécanisme Walschaerts extérieur, un grand porte-à-faux à l'arrière qui compromettait la stabilité de ce type d'engin et limitait sa vitesse à 70 km/h.

C'étaient des dévoreuses de combustible.

Après l'Armistice, ce type de machine a été introduit sur les réseaux P.L.M (569), Alsace Lorraine(83), Est(242), Nord(242), Midi(153 dont 6 US Navy), P.O(249). Etat(410) soit 1916 exemplaires type B, ainsi que 290 américaines type A (Alco); 37 ROD canadiennes sans surchauffe pour le Nord, qui les tenderisera (HL 4.1664 à 1700 Nord) 113 Baldwin sans surchauffe pour le Nord.

(Pour information, 1408 américaines B et ex " type 39 " munies de la surchauffe furent reprises à la numérotation unifiée, mais discontinuée, du OI-OI-1947; les mises en garage se sont alors poursuivies à une cadence très rapide et l'effectif ramené à zéro en 1956)

Les plus célèbres furent les Pershing, en provenance des commandes parachées après la guerre.

Un des contrats, le " Felton ", dont les machines étaient en cours de construction aux Etats-Unis a été racheté par le Ministère des Travaux Publics français.

Il s'agissait de 150 machines à simple expansion dont 113 ont été cédées au Nord français, 32 à l'Etat belge où elles devinrent le type 39 et un certain nombre à la Roumanie.

Les machines cédées à l'Etat belge reçurent les numéros 3869 à 3900 et furent vendues à la Roumanie en 1924.

Le tableau ci-après donne les renumérotations successives des machines Nord et belges qui sont entremêlées dans la liste. Seule a été trouvée la correspondance du n° EB 1493 = 3900.

| N° WD | N° Constructeur année de constr. | N° Nord | N° SNCF 2 | N° 140 D après appl. surchauf. | N° 140 G unif.1-11-47 |
|-------|-------------------------------------|---------|-----------|-----------------------------------|--------------------------|
| 1351 | 46472 1917 | | | | |
| 1352 | 46473 1917 | | | | |
| 1353 | 46474 1917 | 4.1551 | 140 B 1 | | |
| 1354 | 46475 1917 | 4.1552 | -- | | |
| 1355 | 46476 1917 | 4.1553 | 140 B 2 | 140 D 1 | 140 G 1951 |
| 1356 | 46477 1917 | 4.1554 | 140 B 3 | | |
| 1357 | 46478 1917 | 4.1555 | 140 B 4 | | |
| 1358 | 46479 1917 | | | | |
| 1359 | 46480 1917 | 4.1556 | 140 B 5 | | |
| 1360 | 46481 1917 | | | | |
| 1361 | 46482 1917 | | | | |
| 1362 | 46483 1917 | 4.1557 | 140 B 6 | | |
| 1363 | 46483 1917 | 4.1558 | 140 B 7 | | |
| 1364 | 46554 1917 | 4.1559 | 140 B 8 | | |
| 1365 | 46555 1917 | 4.1560 | 140 B 9 | | |
| 1366 | 46556 1917 | 4.1561 | 140 B 10 | | |

| N° WD | N° Constructeur année de constr. | N° Nord | N° SNCF 2 | N° 140 D après appl. surchauf. | N° 140 G unif.1-11-47 |
|-------|-------------------------------------|---------|-----------|-----------------------------------|--------------------------|
| 1367 | 46557 1917 | | | | |
| 1368 | 46558 1917 | 4.1562 | 140 B 11 | | |
| 1369 | 46559 1917 | | | | |
| 1370 | 46560 1917 | 4.1563 | 140 B 12 | | |
| 1371 | 46561 1917 | 4.1564 | 140 B 13 | | |
| 1372 | 46562 1917 | 4.1565 | 140 B 14 | | |
| 1373 | 46563 1917 | | | | |
| 1374 | 46564 1917 | 4.1566 | 140 B 15 | | |
| 1375 | 46565 1917 | 4.1567 | 140 B 16 | | |
| 1376 | 46566 1917 | 4.1568 | 140 B 17 | | |
| 1377 | 46640 1917 | 4.1569 | 140 B 18 | | |
| 1378 | 46641 1917 | | | | |
| 1379 | 46642 1917 | 4.1570 | 140 B 19 | | |
| 1380 | 46643 1917 | 4.1571 | 140 B 20 | 140 D 2 | 140 G 1952 |
| 1381 | 46644 1917 | 4.1572 | 140 B 21 | 140 D 3 | 140 G 1953 |
| 1382 | 46645 1917 | 4.1573 | 140 B 22 | | |
| 1383 | 46646 1917 | 4.1574 | 140 B 23 | | |
| 1384 | 46647 1917 | 4.1575 | 140 B 24 | | |
| 1385 | 46648 1917 | | | | |
| 1386 | 46649 1917 | 4.1576 | 140 B 25 | | |
| 1387 | 46717 1917 | 4.1577 | 140 B 26 | 140 D 4 | 140 G 1954 |
| 1388 | 46718 1917 | 4.1578 | 140 B 27 | | |
| 1389 | 46719 1917 | 4.1579 | 140 B 28 | | |
| 1390 | 46720 1917 | 4.1580 | 140 B 29 | | |
| 1391 | 46747 1917 | 4.1581 | 140 B 30 | | |
| 1392 | 46748 1917 | | | | |
| 1393 | 46749 1917 | 4.1582 | 140 B 31 | | |
| 1394 | 46750 1917 | | | | |
| 1395 | 46751 1917 | 4.1583 | 140 B 32 | 140 D 5 | 140 G 1955 |
| 1396 | 46787 1917 | 4.1584 | 140 B 33 | | |
| 1397 | 46788 1917 | 4.1585 | 140 B 34 | | |
| 1398 | 46789 1917 | 4.1586 | 140 B 35 | | |
| 1399 | 46790 1917 | 4.1587 | 140 B 36 | | |
| 1400 | 46791 1917 | 4.1588 | 140 B 37 | 140 D 6 | 140 G 1956 |
| 1401 | 45610 1917 | 4.1589 | 140 B 38 | | |
| 1402 | 45611 1917 | 4.1590 | 140 B 39 | | |
| 1403 | 45612 1917 | | | | |
| 1404 | 45613 1917 | 4.1591 | 140 B 40 | | |
| 1405 | 45614 1917 | | | | |
| 1406 | 45615 1917 | 4.1592 | 140 B 41 | | |
| 1407 | 45616 1917 | | | | |
| 1408 | 45617 1917 | 4.1593 | 140 B 42 | | |
| 1409 | 45618 1917 | 4.1594 | 140 B 43 | | |
| 1410 | 45619 1917 | | | | |
| 1411 | 45727 1917 | | | | |
| 1412 | 45728 1917 | | | | |
| 1413 | 45729 1917 | | | | |
| 1414 | 45730 1917 | 4.1595 | 140 B 44 | | |
| 1415 | 45731 1917 | 4.1596 | 140 B 45 | 140 D 7 | 140 G 1957 |
| 1416 | 45732 1917 | 4.1597 | 140 B 46 | | |
| 1417 | 45733 1917 | | | | |
| 1418 | 45734 1917 | 4.1598 | 140 B 47 | | |

| N° WD | N° Constructeur année de constr. | N° Nord | N° SNCF 2 | N° 140 D après appl. surchauf. | N° 140 G unif.1-11-47 |
|-------|-------------------------------------|---------|-----------|-----------------------------------|--------------------------|
| 1419 | 45735 1917 | | | | |
| 1420 | 45736 1917 | | | | |
| 1421 | 45737 1917 | | | | |
| 1422 | 45738 1917 | 4.1599 | 140 B 48 | | |
| 1423 | 45739 1917 | 4.1600 | 140 B 49 | | |
| 1424 | 45740 1917 | 4.1601 | 140 B 50 | 140 D 8 | 140 G 1958 |
| 1425 | 45741 1917 | 4.1602 | 140 B 51 | | |
| 1426 | 45742 1917 | 4.1603 | 140 B 52 | 140 D 9 | 140 G 1959 |
| 1427 | 45743 1917 | 4.1604 | 140 B 53 | | |
| 1428 | 45744 1917 | 4.1605 | 140 B 54 | | |
| 1429 | 45745 1917 | 4.1606 | -- | | |
| 1430 | 45746 1917 | 4.1607 | 140 B 55 | | |
| 1431 | 45902 1917 | 4.1608 | 140 B 56 | | |
| 1432 | 45903 1917 | 4.1609 | 140 B 57 | | |
| 1433 | 45904 1917 | 4.1610 | 140 B 58 | | |
| 1434 | 45905 1917 | 4.1611 | 140 B 59 | | |
| 1435 | 45906 1917 | 4.1612 | 140 B 60 | 140 D 10 | 140 G 1960 |
| 1436 | 45907 1917 | 4.1613 | 140 B 61 | | |
| 1437 | 45908 1917 | 4.1614 | -- | | |
| 1438 | 45909 1917 | | | | |
| 1439 | 45910 1917 | 4.1615 | 140 B 62 | | |
| 1440 | 45911 1917 | 4.1616 | 140 B 63 | 140 D 11 | 140 G 1961 |
| 1441 | 45912 1917 | 4.1617 | 140 B 64 | | |
| 1442 | 45913 1917 | 4.1618 | 140 B 65 | | |
| 1443 | 45914 1917 | 4.1619 | 140 B 66 | | |
| 1444 | 46017 1917 | 4.1620 | 140 B 67 | | |
| 1445 | 46018 1917 | | | | |
| 1446 | 46019 1917 | | | | |
| 1447 | 46020 1917 | 4.1621 | 140 B 68 | | |
| 1448 | 46021 1917 | 4.1622 | 140 B 69 | | |
| 1449 | 46022 1917 | | | | |
| 1450 | 46023 1917 | | | | |
| 1451 | 46792 1917 | 4.1623 | 140 B 70 | 140 D 12 | 140 G 1962 |
| 1452 | 46793 1917 | 4.1624 | 140 B 71 | | |
| 1453 | 46794 1917 | 4.1625 | 140 B 72 | | |
| 1454 | 46795 1917 | 4.1626 | 140 B 73 | | |
| 1455 | 46862 1917 | 4.1627 | 140 B 74 | | |
| 1456 | 46863 1917 | 4.1628 | 140 B 75 | 140 D 13 | 140 G 1963 |
| 1457 | 46864 1917 | 4.1629 | 140 B 76 | | |
| 1458 | 46865 1917 | | | | |
| 1459 | 46866 1917 | | | | |
| 1460 | 46867 1917 | 4.1630 | 140 B 77 | | |
| 1461 | 46868 1917 | 4.1631 | 140 B 78 | 140 D 14 | 140 G 1964 |
| 1462 | 46869 1917 | 4.1632 | 140 B 79 | 140 D 15 | 140 G 1965 |
| 1463 | 46870 1917 | | | | |
| 1464 | 46871 1917 | 4.1633 | 140 B 80 | 140 D 16 | 140 G 1966 |
| 1465 | 46872 1917 | 4.1634 | 140 B 81 | | |
| 1466 | 46873 1917 | 4.1635 | 140 B 82 | 140 D 17 | 140 G 1967 |
| 1467 | 46874 1917 | 4.1636 | 140 B 83 | | |
| 1468 | 46931 1917 | 4.1637 | 140 B 84 | | |
| 1469 | 46932 1917 | 4.1638 | 140 B 85 | | |

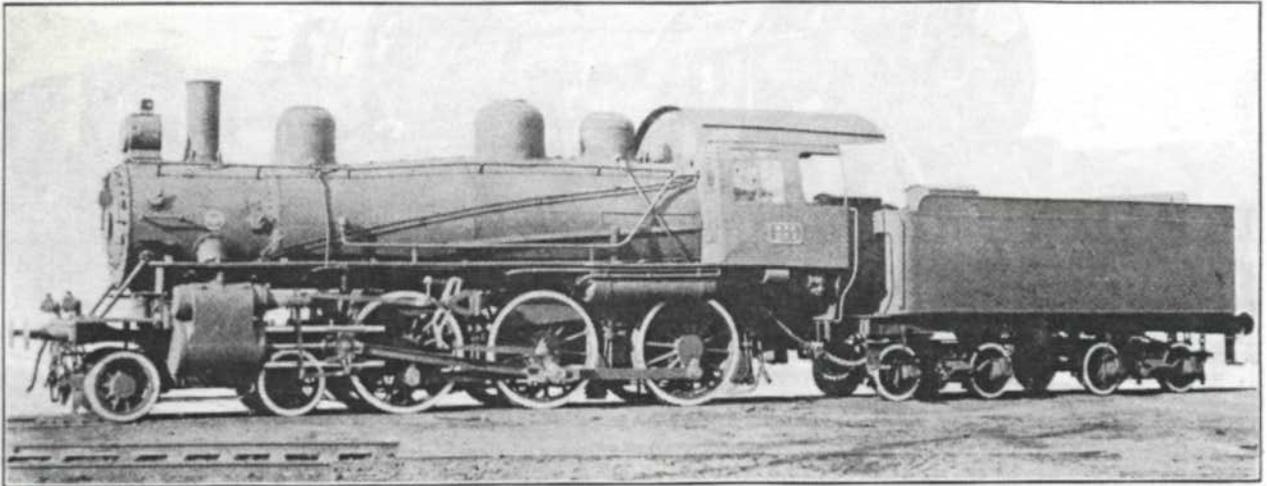
| N° WD | N° Constructeur année de constr. | N° Nord | N° SNCF 2 | N° 140 D après appl. surchauf. | N° 140 G unif.1-11-47 |
|-------|-------------------------------------|---------|-----------|-----------------------------------|--------------------------|
| 1470 | 46933 1917 | 4.1639 | 140 B 86 | | |
| 1471 | 46934 1917 | 4.1640 | 140 B 87 | | |
| 1472 | 46935 1917 | 4.1641 | 140 B 88 | | |
| 1473 | 46936 1917 | | | | |
| 1474 | 46937 1917 | | | | |
| 1475 | 46938 1917 | 4.1642 | 140 B 89 | | |
| 1476 | 46939 1917 | | | | |
| 1477 | 46940 1917 | 4.1643 | -- | | |
| 1478 | 47034 1917 | 4.1644 | 140 B 90 | | |
| 1479 | 47035 1917 | 4.1645 | 140 B 91 | | |
| 1480 | 47036 1917 | 4.1646 | 140 B 92 | 140 D 18 | 140 G 1968 |
| 1481 | 47037 1917 | 4.1647 | 140 B 93 | | |
| 1482 | 47038 1917 | 4.1648 | 140 B 94 | | |
| 1483 | 47039 1917 | 4.1649 | 140 B 95 | 140 D 19 | 140 G 1969 |
| 1484 | 47040 1917 | | | | |
| 1485 | 47041 1917 | 4.1650 | 140 B 96 | 140 D 20 | 140 G 1970 |
| 1486 | 47042 1917 | 4.1651 | 140 B 97 | | |
| 1487 | 47043 1917 | 4.1652 | 140 B 98 | | |
| 1488 | 47044 1917 | 4.1653 | 140 B 99 | | |
| 1489 | 47045 1917 | | | | |
| 1490 | 47046 1917 | 4.1654 | 140 B 100 | 140 D 21 | 140 G 1971 |
| 1491 | 47047 1917 | 4.1655 | 140 B 101 | 140 D 22 | 140 G 1972 |
| 1492 | 47106 1917 | 4.1656 | 140 B 102 | | |
| 1493 | 47107 1917 | E.B. | 3900 | | |
| 1494 | 47108 1917 | 4.1657 | 140 B 103 | | |
| 1495 | 47207 1917 | 4.1658 | 140 B 104 | | |
| 1496 | 47208 1917 | 4.1659 | 140 B 105 | | |
| 1497 | 47209 1917 | 4.1660 | -- | | |
| 1498 | 47210 1917 | 4.1661 | 140 B 106 | | |
| 1499 | 47211 1917 | 4.1662 | 140 B 107 | | |
| 1500 | 47212 1917 | 4.1663 | 140 B 108 | | |

Au cours de la guerre 1939-1945 de nombreuses machines furent perdues par faits de guerre ou ont été retrouvées à l'étranger, comme la 5 1406113 (ex P.L.M.) qui a circulé aux N.S. sous le n° 5651 et a été restituée après identification par le réseau propriétaire..

Les 113 machines du Nord français ont évolué comme suit (voir tableau) :

4 ont été vendues au Maroc;
 1 dont le sort est inconnu;
 108 sont devenues SNCF 2-140 B. 22 de ces 108 machines ont été équipées de la surchauffe et rendues ainsi identiques aux Américaines type B, désignées 140 D. Ces machines sont devenues 140 G à la renumérotation unifiée des Américaines type B le 1-11-1947.

TYPE 40



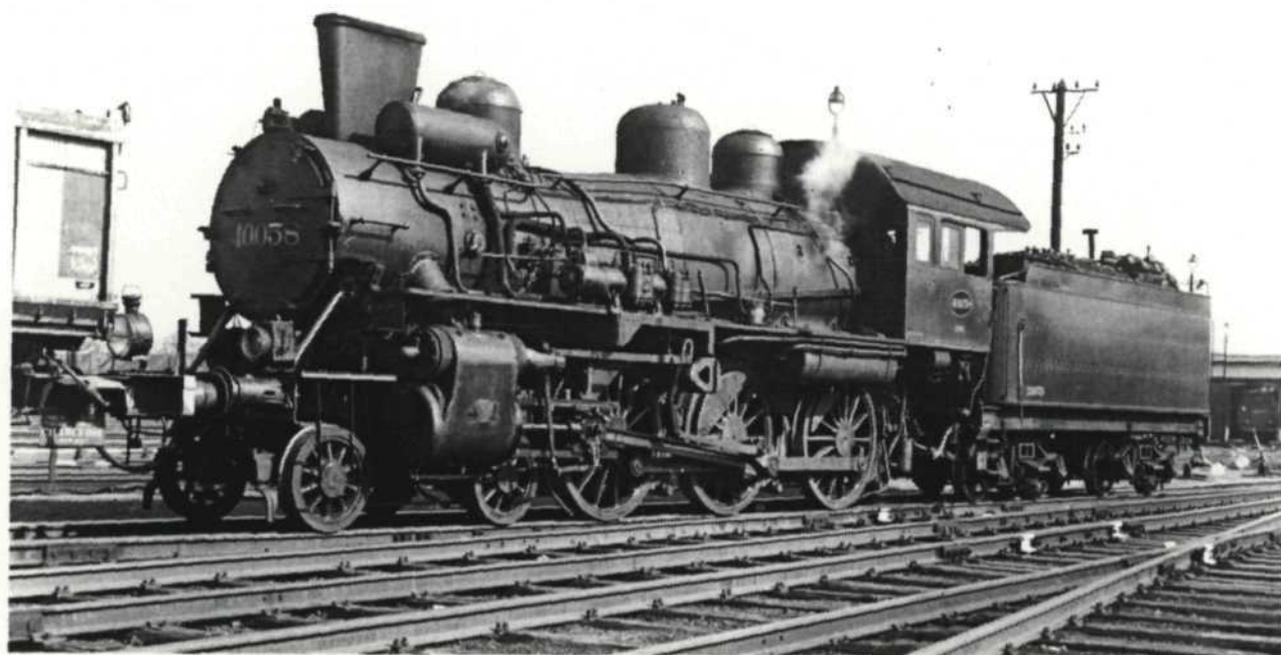
Photograph of Type 40 locomotive and flatcar.



Photograph of Type 40 locomotive pulling a train of flatcars.

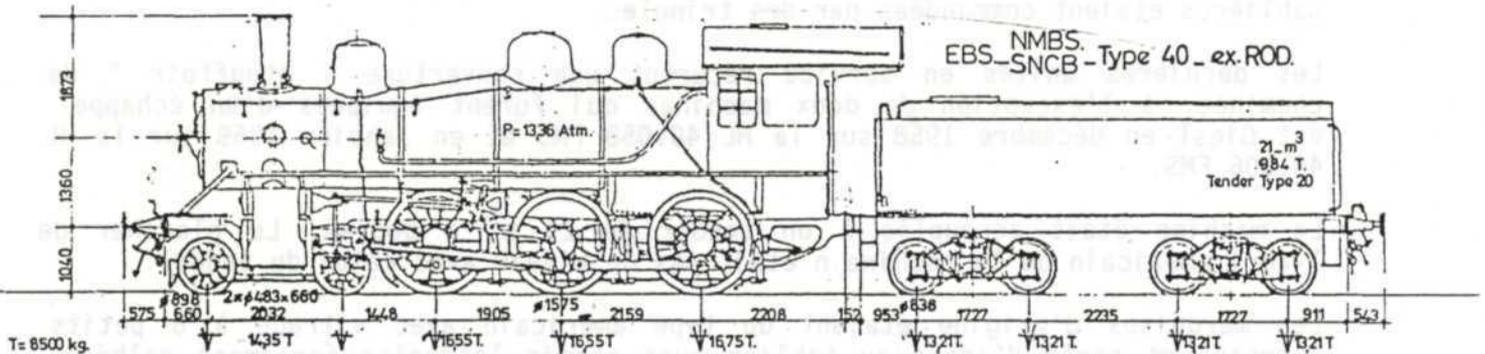


Locomotive type 40 équipée d'un abri d'origine.



Locomotive type 40 équipée d'un abri et d'une cheminée E.B.

Type 40.



Machine type 4-6-0 pour services mixtes, construite en 1917-1918 par Baldwin pour les besoins des chemins de fer militaires américains sur le continent et ultérieurement pour les chemins de fer égyptiens.

70 machines furent cédées après la guerre à la Belgique qui les numérotait 4909 à 4978 ensuite 4000-4069 et finalement 40.001 à 40.069. Les HL 4005 à 4008 ont été fournies en 1922, les autres en 1920, les dernières machines furent amorties en 1964.

Caractéristiques reprises du catalogue d'origine:

| | |
|---|-------------------|
| Diamètre des cylindres | 19 in. |
| Course | 26 in. |
| Mécanisme | Walschaerts |
| Diamètre des roues motrices | 4 ft 8 in. |
| Diamètre des roues du bogie | 2 ft 9 in. |
| Empattement rigide | 15 ft |
| Empattement total | 23 ft |
| Diamètre du corps de chauffe | 5 ft 10 in. |
| Tubes nombre | 138 |
| diamètre | 1 in. |
| longueur | 14 ft. |
| Surface de chauffe | |
| boîte à fumée | 141 sq. ft. |
| tubes | 1437 sq. ft. |
| totale | 1578 sq. ft. |
| Timbre | 190 lbs/sq in. |
| Poids sur les roues motrices | 48 tons 18,5 cwt. |
| Poids total | 63 tons 0,5 cwt. |
| Tender | |
| combustible | 9 tons |
| eau | 5000 Gals |
| Poids total de la locomotive et du tender | 259,900 lbs. |

Ces locomotives ont régulièrement été améliorées et modifiées, toutefois la vitesse maximum autorisée n'a jamais dépassé 80 km/h.

La lanterne américaine géante, placée à l'origine devant la cheminée fut enlevée. Les machines reçurent une pompe Westinghouse à simple action sur le flanc droit, une cheminée à chapiteau de type belge avec bord en laiton et systématiquement un réchauffeur ACFI.

Les butoirs à tiges d'origine furent remplacés par des butoirs standard à boisseaux cylindriques. La fermeture de la porte de la boîte à fumée fut encore modifiée à la fin de la vie de certaines machines. A l'origine les sablières étaient commandées par des tringles.

Les dernières unités en service reçurent une couverture " étouffoir " de cheminée, à l'exception de deux machines qui furent équipées d'un échappement Giesl en décembre 1958 sur la HL 40.058 FMS et en janvier 1959 sur la HL 40.006 FMS.

La machine était accouplée à un tender de 21 m³ à bogies. Le plancher de l'abri américain de la machine n'était pas de niveau avec celui du tender.

Les marquises d'origine étaient du type américain avec vitrage à 6 petits carreaux et porte d'accès au tablier avec parois latérales fortement galbées vers le haut. Certaines machines reçurent un modèle modifié dont les parois étaient verticales et pourvues d'un châssis coulissant comme on peut le voir sur la photo. Cette modification a été observée notamment aux HL 40.015, 40.032, 40.057 et 40.058.

Ces machines assurèrent un service de voyageurs semi-direct et omnibus, des trains de marchandises de tonnage moyen et des services de cabotage.

La HL 40.055, HT 21.056, avait été désignée pour le Musée en décembre 1964. Cette disposition a été malheureusement abrogée, c'est dommage, car l'engin avait une certaine allure et il a fait une très honorable carrière.

Les tenders.

La destruction par fait de guerre de plusieurs HT type 20 (21.011, 014, 025, 047, et 069) et la radiation prématurée d'autres unités ont nécessité l'accouplement de HT types 17, 17^{bis} et 18 aux HL type 40, au dépend de l'esthétique de l'ensemble.

Monsieur R. Huysman a ainsi noté:

40.001 avec HT 20.133 jusqu'en 1951, puis 24.053 de 1951 à 1954
 40.005 avec HT 24.289 depuis mars 1958
 40.006 avec HT 24.210 depuis 1958
 40.011 avec HT 24.410 depuis 1955
 40.017 avec HT 24.433 depuis 1957
 40.018 avec HT 24.355 depuis mars 1957
 40.019 avec HT 24.287 depuis 1957
 40.028 avec HT 24.332 depuis 1957
 40.031 avec HT 24.029 depuis juin 1957
 40.036 avec HT 24.221 de 1957 à 1959 et 24.024 depuis octobre 1959
 40.040 avec HT 20.222 remplacé successivement par HT 24.221 en 1952 et par le faux 24.154 en 1958
 40.041 avec HT 20.225 remplacé en 1951 par le HT 24.303
 40.043 avec HT 24.219 depuis mars 1957
 40.049 avec HT 24.209 depuis avril 1957
 40.062 avec HT 20.224 jusqu'en 1954
 40.063 avec le faux 24.080 depuis septembre 1957
 40.066 avec le HT 24.228 depuis janvier 1957.

Le tableau ci-après reprend toutes les données concernant les renumérotations successives, ainsi que la date d'amortissement.

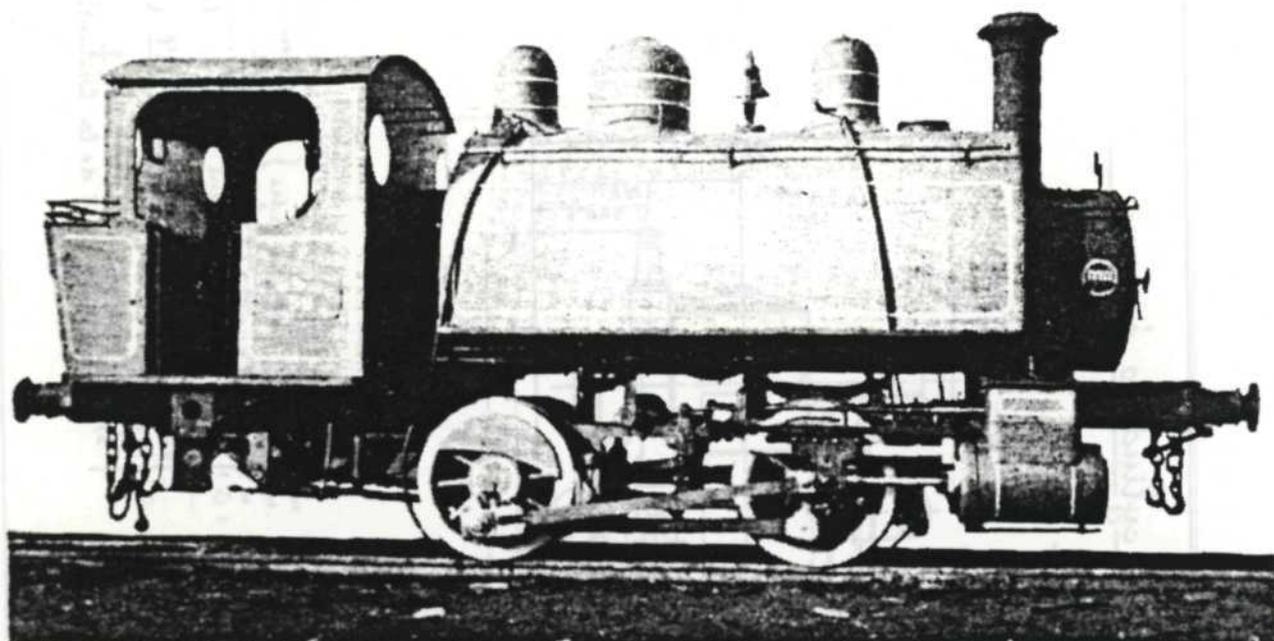
Type 40

| N° WD | N° Baldwin | Année | N° EB | N° SNCB | N° en 1946 | Remise | Réforme |
|-------|------------|-------|-------|---------|------------|-----------------|----------------|
| 801 | 47 490 | 1917 | 4940 | 4040 | 40.040 | Kortrijk | 20-06-1963 |
| 802 | 47 529 | 1917 | 4910 | 4010 | 40.010 | Braine-le-Comte | 11-05-1960 |
| 803 | 47 530 | 1917 | 4911 | 4011 | 40.011 | Kortrijk | 31-01-1944 |
| 804 | 47 531 | 1917 | 4975 | 4005 | 40.005 | Kortrijk | 12-1964 |
| 805 | 47 532 | 1917 | 4912 | 4012 | 40.012 | Statte | 11-05-1960 |
| 806 | 47 533 | 1917 | 4913 | 4013 | 40.013 | Kortrijk | 12-1964 |
| 807 | 47 534 | 1917 | 4914 | 4014 | 40.014 | Kortrijk | 12-1964 |
| 608 | 47 535 | 1917 | 4915 | 4015 | 40.015 | Tournai | 11-05-1960 |
| 809 | 47 536 | 1917 | 4916 | 4016 | 40.016 | Kortrijk | 02-1964 |
| 810 | 47 537 | 1917 | 4917 | 4017 | 40.017 | Kortrijk | 02-1964 |
| 811 | 47 673 | 1917 | 4918 | 4018 | 40.018 | Kortrijk | 12-1964 |
| 812 | 47 609 | 1917 | 4919 | 4019 | 40.019 | Aalst | 24-03-1961 |
| 813 | 47 610 | 1917 | 4920 | 4020 | 40.020 | Mons | 11-05-1960 |
| 814 | 47 645 | 1917 | 4921 | 4021 | 40.021 | Mons | 24-03-1961 |
| 815 | 47 646 | 1917 | 4922 | 4022 | 40.022 | Braine-le-Comte | 11-05-1960 |
| 816 | 47 670 | 1917 | 4976 | 4006 | 40.006 | Mons | 22-11-1963 |
| 817 | 47 671 | 1917 | 4923 | 4023 | 40.023 | Mons | 22-11-1963 |
| 818 | 47 672 | 1917 | 4924 | 4024 | 40.024 | Mons | 08-06-1961 |
| 819 | 47 608 | 1917 | 4925 | 4025 | 40.025 | Aalst | 11-05-1960 |
| 820 | 47 674 | 1917 | 4926 | 4026 | 40.026 | Kortrijk | 21-10-1963 |
| 821 | 47 675 | 1917 | 4927 | 4027 | 40.027 | Mons | 20-08-1963 |
| 822 | 47 676 | 1917 | 4928 | 4028 | 40.028 | Kortrijk | 28-02-1964 |
| 823 | 47 677 | 1917 | 4929 | 4029 | -- | Hasselt (1) | 12-1942 |
| 824 | 47 678 | 1917 | 4930 | 4030 | 40.030 | Mons | 08-06-1961 |
| 825 | 47 679 | 1917 | 4931 | 4031 | 40.031 | Kortrijk | 12-1964 |
| 826 | 47 680 | 1917 | 4932 | 4032 | 40.032 | Mons | 11-05-1960 |
| 827 | 47 681 | 1917 | 4933 | 4033 | 40.033 | Kortrijk | 16-10-1964 |
| 828 | 47 682 | 1917 | 4934 | 4034 | 40.034 | Braine-le-Comte | 11-05-1960 |
| 829 | 47 683 | 1917 | 4935 | 4035 | 40.035 | Kortrijk | 16-10-1964 |
| 830 | 47 729 | 1917 | 4936 | 4036 | 40.036 | Kortrijk | 28-02-1964 |
| 831 | 47 780 | 1917 | 4937 | 4037 | 40.037 | Aalst | 24-03-1961 |
| 832 | 47 781 | 1917 | 4938 | 4038 | 40.038 | Kortrijk | 26-10-1964 |
| 833 | 47 782 | 1917 | 4939 | 4039 | 40.039 | Kortrijk | 22-11-1963 |
| 834 | 47 783 | 1917 | 4909 | 4009 | 40.009 | Kortrijk | 21-10-1963 |
| 835 | 47 784 | 1917 | 4941 | 4041 | 40.041 | Kortrijk | 16-10-1964 |
| 836 | 47 785 | 1917 | 4942 | 4042 | 40.042 | Statte | 11-05-1960 |
| 837 | 47 786 | 1917 | 4943 | 4043 | 40.043 | Kortrijk | 30-10-1961 |
| 838 | 47 787 | 1917 | 4944 | 4044 | 40.044 | Kortrijk | 12-1964 |
| 839 | 47 788 | 1917 | 4945 | 4045 | 40.045 | Mons | 20-08-1963 |
| 840 | 47 789 | | | | | NR | avec HT 21.0 5 |
| 841 | 47 790 | 1918 | 4947 | 4047 | 40.047 | Aalst | 24-03-1961 |
| 842 | 47 793 | 1918 | 4948 | 4048 | 40.048 | Aalst | 11-05-1960 |
| 843 | 47 792 | 1918 | 4949 | 4049 | 40.049 | Kortrijk | 21-10-1963 |
| 844 | 47 791 | 1918 | 4950 | 4050 | 40.050 | Kortrijk | 16-10-1964 |
| 845 | 47 854 | 1918 | 4977 | 4007 | 40.007 | Tournai | 11-05-1960 |
| 846 | 47 855 | 1918 | 4951 | 4051 | 40.051 | Aalst | 11-05-1960 |
| 847 | 47 856 | 1918 | 4952 | 4052 | 40.052 | Statte | 21-05-1960 |
| 848 | 47 857 | 1918 | 4953 | 4053 | 40.053 | Tournai | 11-05-1960 |
| 849 | 47 858 | 1918 | 4954 | 4054 | 40.054 | Kortrijk | 22-11-1963 |
| 850 | 47 859 | 1918 | 495(| 4055 | 40.055 | Kortrijk | 16-10-1964 |
| 851 | 47 860 | 1918 | 4956 | 4056 | 40.056 | Mons | 19-10-1961 |
| 852 | 47 861 | 1918 | 4957 | 4057 | 40.057 | Kortrijk | 24-03-1961 |

| N° WD | N° Baldwin | Année | N° EB | N° SNCB | N° en 1946 | Remise | Réforme |
|-------|------------|-------|-------|---------|------------|-----------------|------------|
| 853 | 47 862 | 1918 | 4958 | 4058 | 40.058 | Mons | 22-11-1963 |
| 854 | 47 910 | 1918 | 4959 | 4059 | 40.059 | Tournai | 11-05-1960 |
| 855 | 47 911 | 1918 | 4960 | 4060 | 40.060 | Kortrijk | 27-04-1961 |
| 856 | 47 912 | 1918 | 4961 | 4061 | 40.061 | Kortrijk | 19-11-1961 |
| 857 | 47.913 | 1918 | 4962 | 4062 | 40.062 | Kortrijk | 11-05-1960 |
| 858 | 47.934 | 1918 | 4963 | 4063 | 40.063 | Braine-le-Comte | 11-05-1960 |
| 859 | 47 935 | 1918 | 4978 | 4008 | 40.008 | Statte | 11-05-1960 |
| 860 | 47 936 | 1918 | 4964 | 4064 | 40.064 | Aalst | 24-03-1961 |
| 861 | 47 937 | 1918 | 4965 | 4065 | 40.065 | Kortrijk | 19-10-1960 |
| 862 | 47 938 | 1918 | 4966 | 4066 | 40.066 | Kortrijk | 22-11-1963 |
| 863 | 47 939 | 1918 | 4967 | 4067 | 40.067 | Tournai | 11-05-1960 |
| 864 | 48 005 | 1918 | 4968 | 4068 | 40.068 | Kortrijk | 21-10-1963 |
| 865 | 48 006 | 1918 | 4969 | 4069 | 40.069 | Tournai | 20-10-1955 |
| 866 | 48 007 | 1918 | 4970 | 4000 | 40.029 | Tournai | 11-05-1960 |
| 867 | 48 008 | 1918 | 4971 | 4001 | 40.001 | Statte | 11-05-1960 |
| 868 | 48 009 | 1918 | 4972 | 4002 | 40.002 | Kortrijk | 14-09-1961 |
| 869 | 48 051 | 1918 | 4973 | 4003 | 40.003 | Kortrijk | 12-1964 |
| 870 | 48 052 | 1918 | 4974 | 4004 | 40.004 | Tournai | 11-05-1960 |

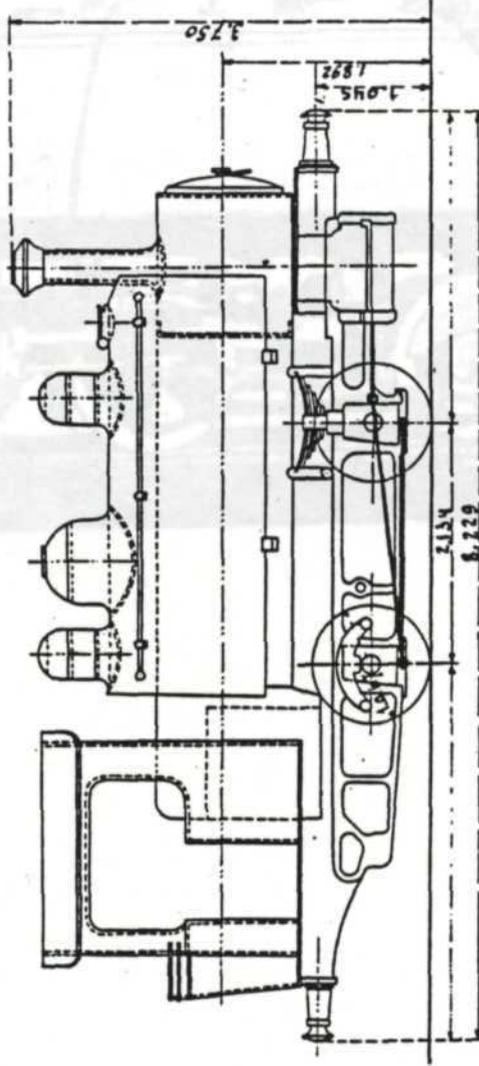
- (1) La HL 823 a été très gravement endommagée à Kuringen lors des opérations militaires de mai 1940.
(2) Retours d'Allemagne: 4051 le 02-12-1945; 4061 le 03-12-1945, 40.069 le 18-01-1946.

TYPE 50



Locomotive-tender à deux cylindres égaux.

Type 50.
Echelle 1/40

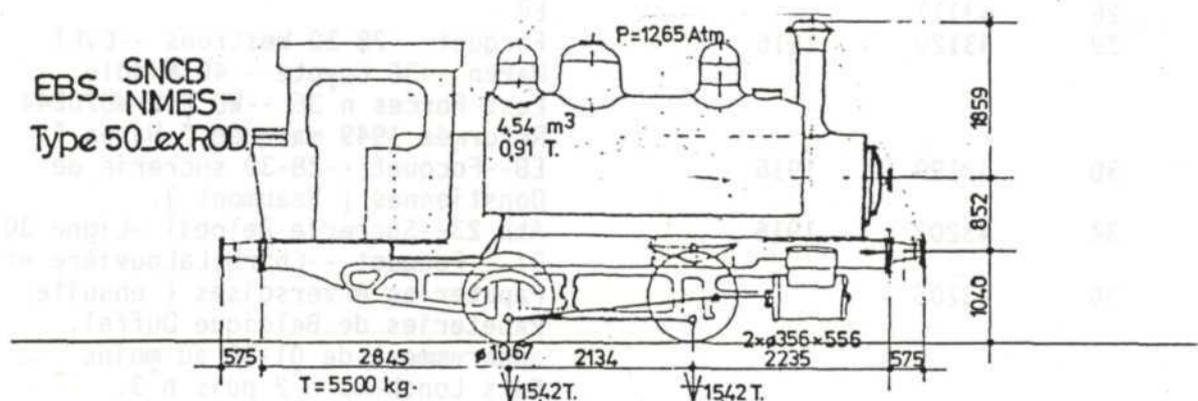


Légende.

| | | | | | |
|------------------------|---|-----------|------------------------------|-------------------------|-------|
| Diamètre des cylindres | (D) | 1,067 | Diamètre des roues | (D) | 2,134 |
| Course des pistons | (L) | 1,542 | Poids en ordre | (P) | 2,525 |
| Volume de la chambre | (V) | 12,054 | de marche | (M) | 1,970 |
| Corps cylindrique | longueur (entre les pôles lubrificateurs) | 3,207 | Total | (A) | 3,084 |
| | | nombre | " à vide | (T) | 2,676 |
| Tubes à joints | diamètre extérieur | 58 | Effort de traction | (F) | 550 |
| | | épaisseur | 5 | Coefficient d'adhérence | (C) |
| | | | Coefficient de la locomotive | | 0,134 |

TYPE 50

Type 50.



Machine-tender du type 0-4-0 T (saddle tank) pour manoeuvres en gare construites par Baldwin pour le British War Office qui les utilisa dans la Somme, derriere les lignes anglaises.

Ces machines, construites en 1916 et 1917 portaient les numeros WD 1 à 45, elles reçurent en 1917 les n^s WD 20 à 89 à leur arrivée en France.

Les caractéristiques données dans le catalogue d'origine étaient les suivantes:

| | |
|------------------------------|-----------------|
| Cylindres | 14 in. X 22 in. |
| Timbre | 180 lbs/sq in. |
| Diamètre des roues motrices | 42 in. |
| Effort de traction | 15,710 lbs. |
| Empattement | 7 ft. |
| Surface de chauffe | |
| Tubes | 700 sq ft. |
| Boîte à fumée | 55 sq ft. |
| Totale | 755 sq ft. |
| Surface de grille | 13,5 sq ft |
| Poids adhérent = poids total | 78,100 lbs |
| Combustible | briquettes. |

Vitesse maximum autorisée 40 km/h.

30 de ces machines ont été allouées à l'Etat belge après la guerre, elles reçurent les numeros 4766 à 4795.

5 ont été conservées après la deuxième guerre et furent affectées aux ateliers centraux, la 50.0004 à Louvain, une à Luttre, les 3 autres à Gentbrugge. Ces 4 machines sortirent des écritures de Merelbeke en 1961 et 1966.

Les 25 autres machines ont été vendues à partir de 1923 en tant que locomotives industrielles comme indiqué dans les listes ci-après.

Tableau des machines identifiées.

| N° WD | N° Baldwin | Année | N° EB | Propriétaires successifs |
|-------|------------|-------|-------|--|
| 25 | 43116 | | | EB |
| 26 | 43117 | | | EB |
| 29 | 43120 | 1916 | | Focquet --28-30 Westroos --CVFI Haren --36 Egypte --40 Middle East Forces n 36 --WD 242-WD70244 Réformée 1949 marquée " Haren " |
| 30 | 43199 | 1916 | | EB--Focquet --28-30 sucrerie de Donstiennes (Beaumont). |
| 34 | 43202 | 1916 | | Ath 23--Sucrerie Beloeil -Ligne 30- 31 --Focquet --Charb.LaLouvière et Papeteries Anversoises (ensuite Papeteries de Belgique Duffel, apparement de 01-30 au moins Sars Lonchamp n 2 puis n 3. |
| 36 | 43205 | | | |
| 39 | 43208 | 1916 | | LCS --28 Focquet --28 ACEC -- ré- formée en 1968 sous n° MF 61. Réformée en 1968. |
| 40 | 44878 | 1916 | | CW FLV --26-30 Foquet --30 Charb. de La Haye. |
| 42 | 44880 | 1916 | | AC FLU sept 29--Foquet --Charb. Bois du Luc n° 7 ou 8. |
| 43 | 44881 | 1916 | | -- Ets Kuhlmann n° 7 en France. |
| 45 | 44883 | 1916 | | LCS --28 Foquet --28 Charbonnage Liégeois (Yerneux) MF 62. |
| 47 | 44885 | 1916 | 4777 | 5000 --50.005 sortie écritures Merelbeke 03-1966. |
| 48 | 44922 | 1917 | 4778 | --30 Focquet |
| 53 | 44935 | 1917 | 4779 | AC FLU--Focquet-- Charb. de Genk n° 5--Cockerill 1949. |
| 55 | 45050 | 1917 | 4780 | -- CFIV " Pont Brûlé ". |
| 56 | 45051 | 1917 | 4781 | -- CFIV " Marly ". |
| 58 | 45060 | 1917 | 4782 | 5001 -- 50.001 sortie écritures Merelbeke 24-03-1961. |
| 64 | 45066 | 1917 | 4783 | 5002 -- 50.002 sortie écritures Merelbeke 03-1966. |
| 65 | 45087 | | | EB (?) |
| 66 | 45089 | 1917 | 4784 | FSR -- Chantiers Houilliers de Bruxelles -- réformée après 1950. EB (?) |
| 67 | 45067 | | | |
| 69 | 45092 | 1917 | 4786 | --23 Sucrerie de Genappe (Raff Tirlemontoises). |
| 70 | 45093 | 1917 | 4787 | Focquet-- Wielemans Ceuppens. |
| 71 | 45125 | 1917 | 4788 | AC FLU --sept 29 Foquet--Charb La Hoye--38 Charb.Charb. La Louvière et Sars L. n° 2,3 ou 4. |
| 72 | 45126 | 1917 | 4789 | 5003 -- 50.003 sortie écritures Merelbeke 03-1966. |
| 75 | 45129 | 1917 | 4790 | 5003 -- 50.004 sortie écritures Louvain 9-12-1954. |
| 83 | 45334 | 1917 | | AC FLU --Foquet -- Liebrechts-- Charbon.de Bois du Luc n° 8 ?. |

| N° WD | N° Baldwin | Année | N° EB | Propriétaires successifs |
|-------|------------|-------|-------|---|
| 85 | 45336 | 1917 | | EB--Focquet-- MF 63 (Puits 14 Gou-troux en 1971). |
| 86 | 45337 | 1917 | 4792 | AC FLU --03-31 Focquet--CFIV Mache-len-- 36 Egypte --40 n° 37 Midle East Forces -- WD 245 -- WD 70245 |
| 87 | 45338 | 1917 | | Ets Kuhlman n° 8 en France. |
| 89 | 45340 | | | EB |

Le tableau ci-dessus donne lieu aux observations ci-après:

- machines industrielles non identifiées :

- 3 (n° 2,3 et 4) aux charbonnages du Sart Longchamps à La Louvière;
- 1 aux Papeteries de Belgique à Duffel;
- 1 aux Usines Gilson à La croyère;
- 1 à Devis et Fils à Petite Île;
- 1 à la Carrière de Belle Roche;
- 1 au Charbonnage de Hourhalen.
- 1 aux Carrières Unies de Porphyre à Lessines.

Certaines de ces présences peuvent avoir été successives pour une même machine.

- entre 1925 et 1930, les Ets Focquet, marchands de locomotives à Vilvorde ont acheté revendu ou loué 16 machines:

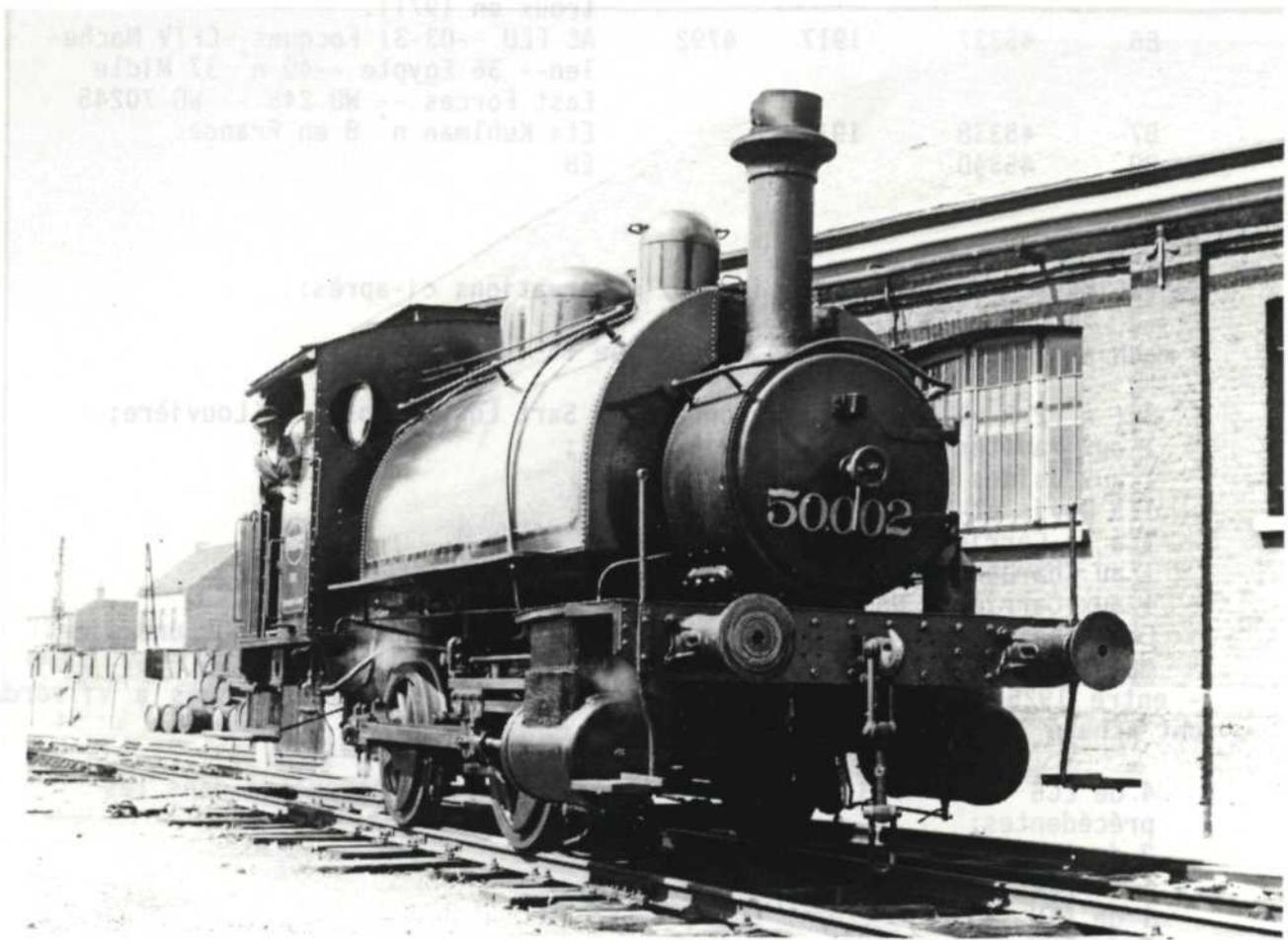
- 4 de LCS 4772, 4773, 4775, 4776 et 43208 + 44883 comprises dans les précédentes;
- 2 de FLU, 45125 et 45334;
- 1 de FLV, 44878;
- 1 de ATH, 43203;
- 2 de FLU n° inconnu;
- 3 de FM n° inconnu;
- 2 de FUG n° inconnu.
- 1 d'AC FAZ

16

- 2 des 3 machines des Charbonnages de Monceau Fontaine ont été reconstruites avec soutes latérales.

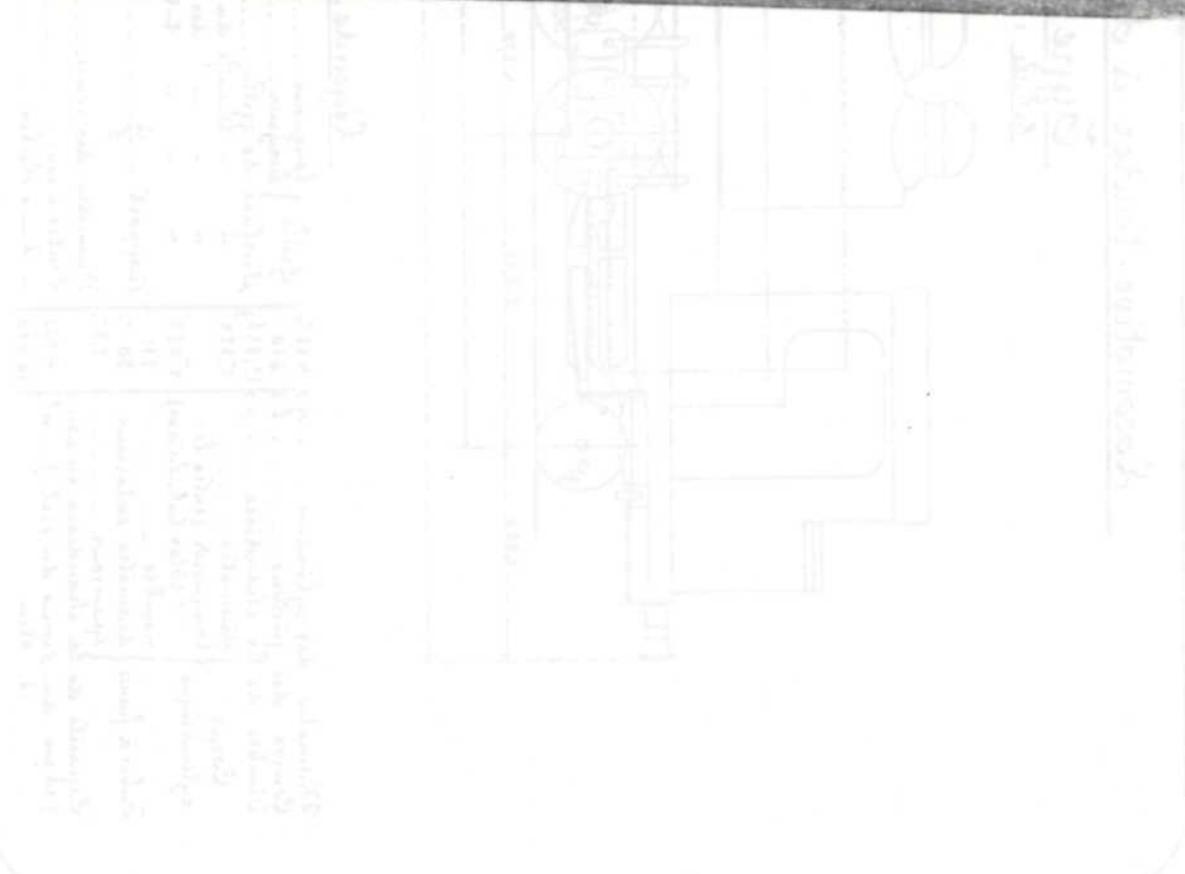
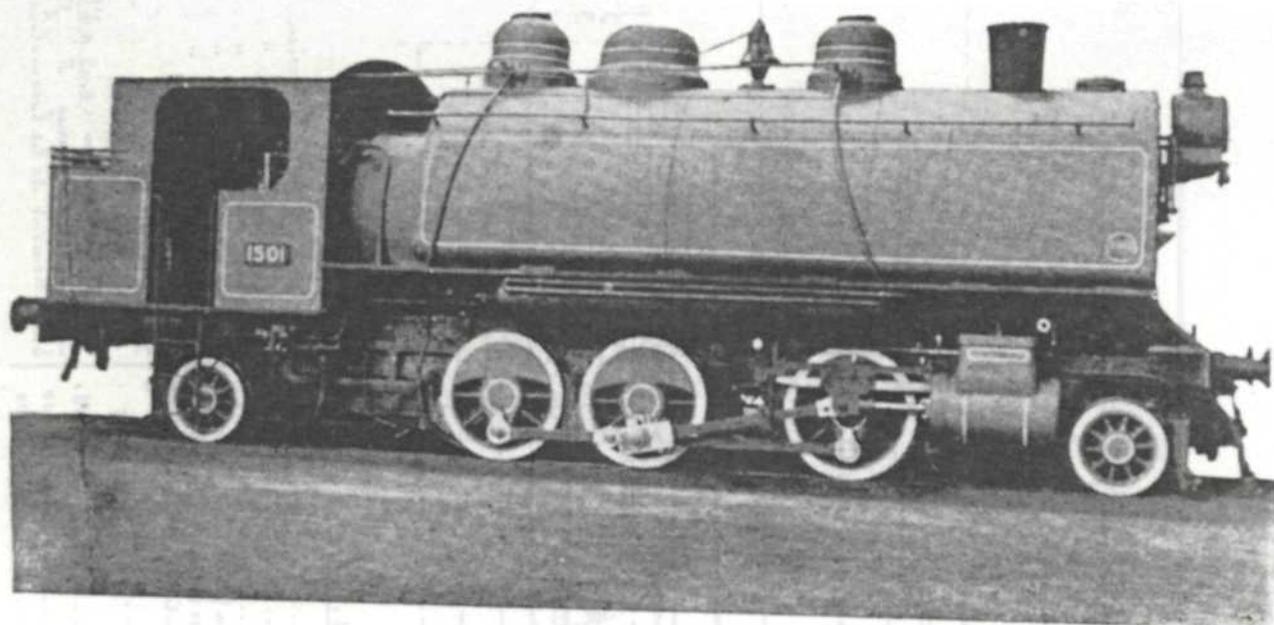
(Documentation de M. Hennequin et A. Dagant).

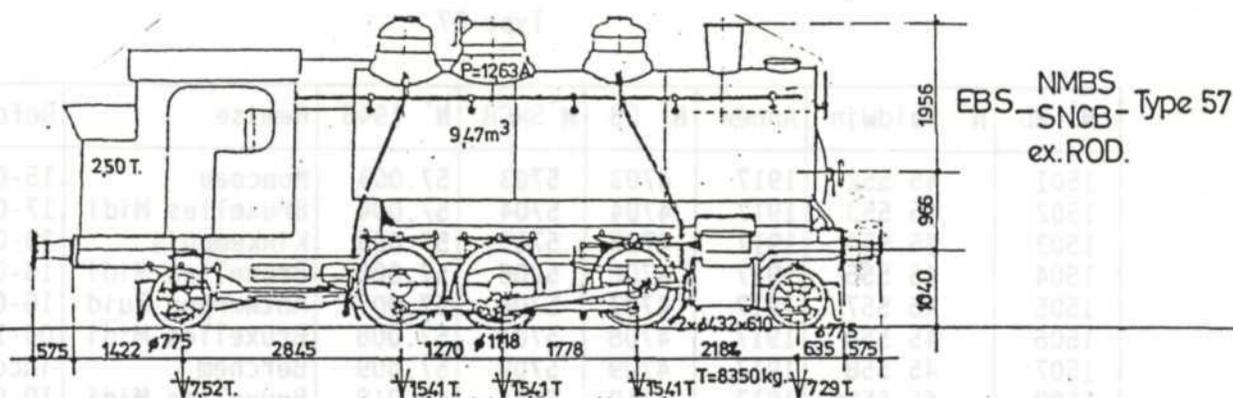
Mentionnons le souvenir de feu Maurice Havelange qui signale avoir vu les HL 4768 et 4703 assurer les manoeuvres à l'AC Salzinnes de 1920 à 1929.



Locomotive de manoeuvre n° 50.002 de Merelbeke. Elle a été réformée en 1966.

TYPE 57





Cette machine de manoeuvre du type 2-6-2 construite par Baldwin avait été spécialement étudiée pour circuler sur des voies faibles et instables derrière le front.

Après la guerre, 63 unités ont été cédées à l'EB. Elles reçurent les n^s 4703 à 4765 (ensuite 5700 à 5762 et 57.001 à 57.062).

Caractéristiques reprises du catalogue d'origine:

| | |
|-------------------------------------|------------------------|
| Cylindres | 17 in. X 24 in. |
| Timbre | 180 lbs/sq in. |
| Empattement rigide | 10 ft. |
| Empattement total | 26 ft. |
| Surface de chauffe | |
| Tubes | 1 482 sq ft. |
| Boîte à fumée | 105 sq ft. |
| Totale | 1 587 sq ft. |
| Poids adhérent | 108,600 lbs |
| Poids total | 150,900 lbs. |
| Combustible | Charbon ou briquettes. |
| Vitesse maximum autorisée: 45 km/h. | |

Ayant une bonne tenue de voie, grâce à ses dix roues, elle convenait particulièrement pour la circulation sur des chantiers.

Elle a conservé sa cheminée évasée originale. Une trémie fut adjointe à la soute à charbon, ce qui donna le modèle modifié de la photo. Les réservoirs du frein à air comprimé purent être logés sous les tabliers, tandis que la pompe a été placée sur la gauche dans le creux entre le réservoir-selle et l'abri. L'orifice du réservoir d'eau situé devant la cheminée, fut remplacé par deux entonnoirs latéraux sur certaines unités du fait que certaines grues hydrauliques étaient trop basses pour l'alimentation de la soute par l'orifice unique supérieur. Les machines concernées conservèrent ces entonnoirs ensuite définitivement. La sablière de la n° 57.045 a été remplacée par une sablière de type allemand qui lui donnait une allure disgracieuse.

Elles furent utilisées à Bruxelles Midi, seulement depuis 1933, pour les manoeuvres des rames de voyageurs. Les autres furent réparties dans les groupes, on en trouve notamment à Berchem, Ottignies, Liège Guillemins, Pepinster, Landen, Namur, Jemelle, Mons, Braine-le-comte, Haine-Saint-Pierre.

Ci-après les renumérotations successives des machines.

Type 57

| N° WD | N° Baldwin | Année | N° EB | N° SNCB | N° 1946 | Remise | Réforme. |
|-------|------------|-------|-------|---------|---------|-----------------|------------|
| 1501 | 45 552 | 1917 | 4703 | 5703 | 57.003 | Monceau | 15-06-1956 |
| 1502 | 45 553 | 1917 | 4704 | 5704 | 57.004 | Bruxelles Midi | 17-02-1958 |
| 1503 | 45 554 | 1917 | 4705 | 5705, | 57.005 | Kinkempois | 20-04-1957 |
| 1504 | 45 555 | 1917 | 4706 | 5706 | 57.006 | Bruxelles Midi | 16-02-1955 |
| 1505 | 45 557 | 1917 | 4707 | 5706 | 57.007 | Antwerpen Zuid | 16-02-1955 |
| 1506 | 45 558 | 1917 | 4708 | 5707 | 57.008 | Bruxelles Midi | 04-12-1957 |
| 1507 | 45 558 | 1917 | 4709 | 5709 | 57.009 | Berchem | inconnu |
| 1508 | 45 559* | 1917 | 4710 | 5710 | 57.010 | Bruxelles Midi | 10-09-1959 |
| 1511 | 45 562* | 1917 | 4711 | 5711 | 57.011 | Bruxelles Midi | 16-02-1955 |
| 1510 | 45 561* | 1917 | 4712 | 5712 | 57.012 | Berchem | inconnu |
| 1514 | 45 565 | 1917 | 4713 | 5713 | 57.013 | Bruxelles Midi | 18-12-1954 |
| 1512 | 45 563* | 1917 | 4714 | 5714 | 57.014 | Bruxelles Midi | 16-02-1955 |
| 1513 | 45 564* | 1917 | 4715 | 5715 | 57.015 | Kinkempois | 07-03-1956 |
| 1516 | 45 567* | 1917 | 4716 | 5716 | 57.016 | Braine-le-Comte | inconnu |
| 1517 | 45 568 | 1917 | 4717 | 5717 | 57.017 | Bruxelles Midi | 21-11-1949 |
| 1518 | 45 569 | 1917 | 4718 | 5718 | 57.018 | Bruxelles Midi | 20-04-1957 |
| 1520 | 45 571 | 1917 | 4719 | 5719 | 57.019 | Kinkempois | 16-02-1955 |
| 1521 | 45 716 | 1917 | 4720 | 5720 | 57.020 | Bruxelles Midi | 12-07-1960 |
| 1522 | 45 718 | 1917 | 4721 | 5721 | 57.021 | Luttre | 18-05-1955 |
| 1523 | 45 719 | 1917 | 4722 | 5722 | 57.022 | Bruxelles Midi | 18-12-1954 |
| 1524 | 45 720 | 1917 | 4723 | 5723 | 57.023 | Ronet | 27-05-1959 |
| 1525 | 45 721 | 1917 | 4724 | 5724 | 57.024 | Bruxelles Midi | 24-11-1955 |
| 1526 | 45 722 | 1917 | 4725 | 5725 | 57.025 | Antwerpen Zuid | 07-03-1956 |
| 1527 | 45 723 | 1917 | 4726 | 5726 | 57.026 | Bruxelles Midi | 16-02-1955 |
| 1528 | 45 724 | 1917 | 4727 | 5727 | 57.027 | Bruxelles Midi | 18-12-1954 |
| 1529 | 45 725 | 1917 | 4728 | 5728 | 57.028 | Braine-le-Comte | 28-09-1956 |
| 1531 | 45 882 | 1917 | 4729 | 5729 | 57.029 | Bruxelles Midi | 30-10-1957 |
| 1530 | 45 726 | 1917 | 4730 | 5720 | 57.030 | Monceau | 18-12-1954 |
| 1532 | 45 883 | 1917 | 4731 | 5731 | 57.031 | Antwerpen Zuid | 18-12-1954 |
| 1533 | 45 884 | 1917 | 4732 | 5732 | 57.032 | Bruxelles Midi | 16-02-1955 |
| 1534 | 45 885 | 1917 | 4733 | 5733 | 57.033 | Luttre | 05-09-1957 |
| 1535 | 45 886 | 1917 | 4734 | 5734 | 57.034 | Braine-le-Comte | 02-1955 |
| 1536 | 45 887 | 1917 | 4735 | 5735 | 57.035 | Bruxelles Midi | 09-06-1960 |
| 1537 | 45 888 | 1917 | 4736 | 5736 | 57.036 | Antwerpen Zuid | 13-08-1955 |
| 1538 | 45 889 | 1917 | 4737 | 5737 | 57.037 | Antwerpen Zuid | 16-02-1955 |
| 1539 | 45 890 | 1917 | 4738 | 5738 | 57.038 | Bruxelles Midi | 16-02-1955 |
| 1541 | 45 892 | 1917 | 4739 | 5739 | 57.039 | Bruxelles Midi | 20-09-1957 |
| 1542 | 45 893 | 1917 | 4700 | 5700 | -- | Bruxelles Midi | 04-1939 |
| 1543 | 45 894 | 1917 | 4741 | 5741 | 57.041 | Braine-le-Comte | 28-09-1955 |
| 1544 | 45 895 | 1917 | 4742 | 5742 | 57.042 | Bruxelles Midi | 24-11-1955 |
| 1545 | 45 896 | 1917 | 4743 | 5743 | 57.043 | Bruxelles Midi | 23-07-1959 |
| 1546 | 45 897 | 1917 | 4744 | 5744 | 57.044 | Bruxelles Midi | 16-02-1955 |
| 1547 | 45 898 | 1917 | 4745 | 5745 | 57.045 | Antwerpen Zuid | 20-01-1956 |
| 1548 | 45 899 | 1917 | 4746 | 5746 | 57.046 | Bruxelles Midi | 04-02-1959 |
| 1549 | 45 900 | 1917 | 4747 | 5747 | 57.047 | Bruxelles Midi | 20-01-1956 |
| 1550 | 45 901 | 1917 | 4748 | 5748 | 57.048 | Bruxelles Midi | 18-12-1954 |
| | | 1917 | 4749 | 5749 | 57.049 | Monceau | 18-12-1954 |
| | | 1917 | 4750 | 5750 | 57.050 | Bruxelles Midi | 27-06-1956 |
| | | 1917 | 4751 | 5751 | 57.051 | Luttre | 16-02-1955 |
| | | 1917 | 4752 | 5752 | 57.052 | Monceau | 16-02-1955 |
| | | 1917 | 4753 | 5753 | 57.053 | Bruxelles Midi | 07-06-1956 |

| N° WD | N° Baldwin | Année | N° EB | N° SNCB | N° 1946 | Remise | Réforme. |
|-------|------------|-------|-------|---------|---------|----------------|------------|
| 1558 | 46 026 | 1917 | 4754 | 5754 | 57 054 | Bruxelles Midi | 16-10-1957 |
| 1560 | 46 028 | 1917 | 4755 | 5755 | 57.055 | Bruxelles Midi | 30-10-1957 |
| | | 1917 | 4756 | 5756 | 57.056 | Antwerpen Zuid | 16-02-1955 |
| 1563 | 46 031 | 1917 | 4757 | 5757 | 57.057 | Bruxelles Midi | 27-05-1959 |
| 1564 | 46 032 | 1917 | 4758 | 5758 | 57.058 | Bruxelles Midi | 18-12-1954 |
| 1566 | 46 034 | 1917 | 4759 | 5759 | 57.059 | Kinkempois | 20-11-1958 |
| 1567 | 46 035 | 1917 | 4760 | 5760 | 57.060 | Bruxelles Midi | 14-07-1956 |
| 1568 | 46 036 | 1917 | 4761 | 5761 | 57.061 | Luttre | 14-04-1958 |
| 1569 | 46 037 | 1917 | 4762 | 5762 | 57.062 | Antwerpen Zuid | 18-12-1954 |
| 1573 | 46 041 | 1917 | 4763 | 5700 | 57.040 | Bruxelles Midi | 18-12-1954 |
| 1574 | 46 042 | 1917 | 4764 | 5701 | 57.001 | Bruxelles Midi | 18-11-1959 |
| 1575 | 46 025 | 1917 | 4765 | 5702 | 57.002 | Bruxelles Midi | 20-01-1956 |

* N°s Baldwin

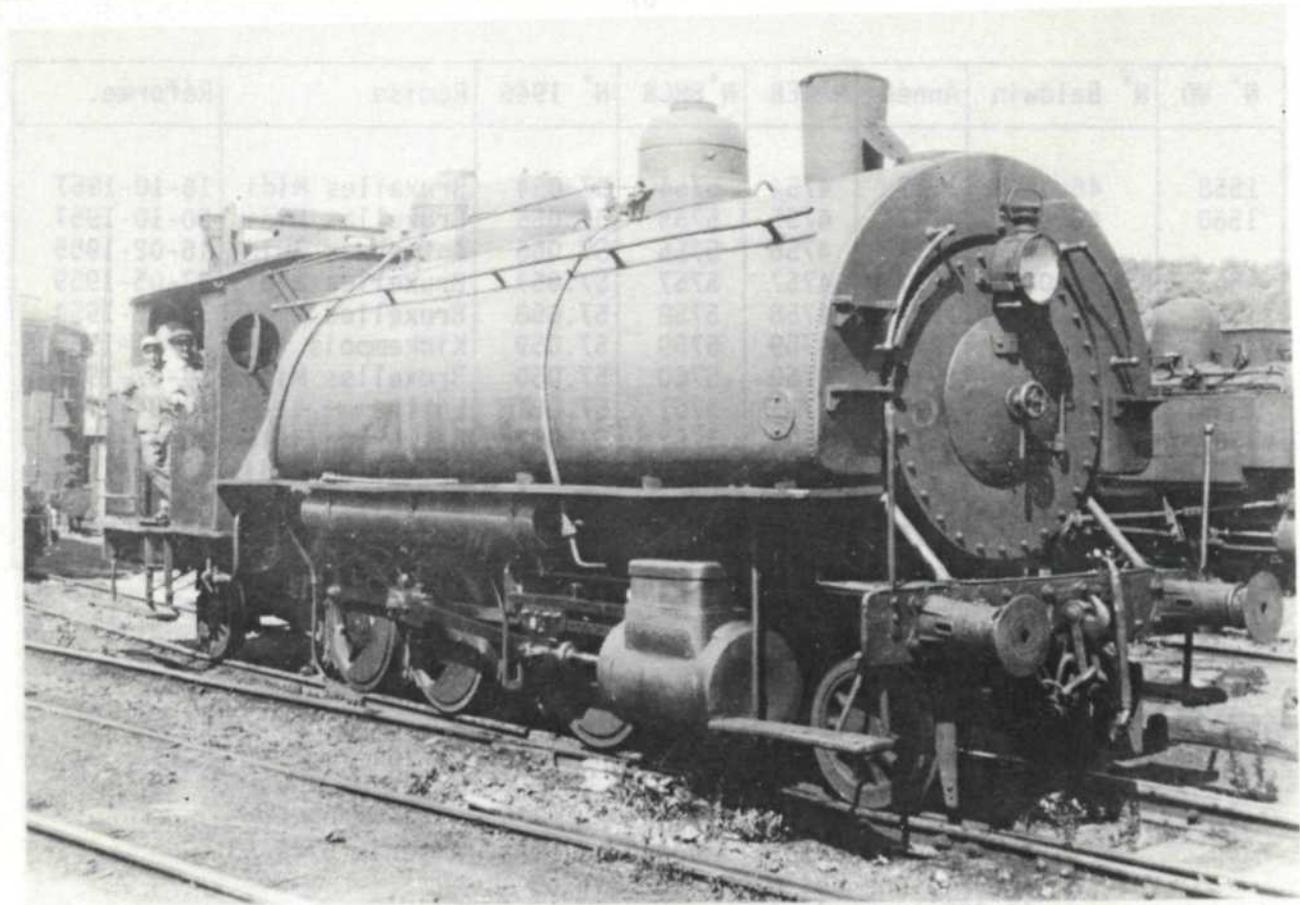
- 45 556 sort inconnu
- 45 559-61 5709, 5710, 5712.
- 45 563-65 57014, 57015, 57013.
- 45 566-67, 45567 sort inconnu, une = 5716
- 45 570 Organisation Todt en 1940
- 45 891 sort inconnu
- 45 990-92 une sort inconnu, 2 dans la série 5749-53
- 45 994, une des machines 5749-53
- 46 027, sort inconnu
- 46 029-30, une sort inconnu, l'autre 5756
- 46 033 Macheasie et Dolomie, Wimereux (Boulogne)
- 46 038-40 sort inconnu

Remarque de Monsieur Huysman concernant les numéros.

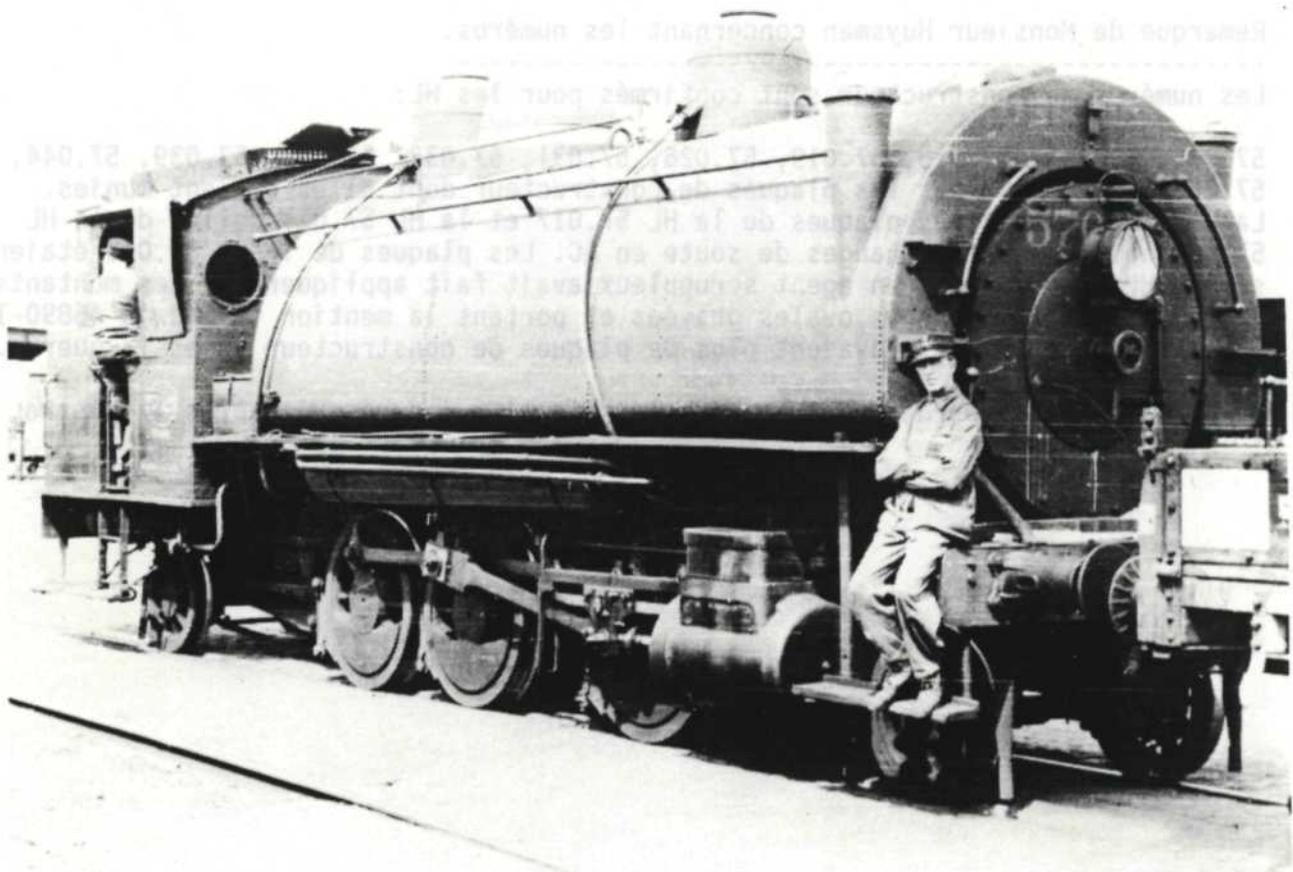
Les numéros de constructeur sont confirmés pour les HL:

57.007, 57.008, 57.015, 57.019, 57.026, 57.031, 57.032, 57.034, 57.039, 57.044, 57.055 et 57.058 par les plaques de constructeur dont elles étaient munies. La HL 57.053 avait les plaques de la HL 57.017 et la HL 57.054 celles de la HL 57.006, à la suite d'échanges de soute en AC. Les plaques de la HL 57.013 étaient sur la HL 57.038, mais un agent scrupuleux avait fait appliquer sur les montants d'abri de petites plaques ovales gravées et portant la mention " Baldwin 45890-1917 ". Les autres HL type 57 n'avaient plus de plaques de constructeur après la guerre.

La HL 5717 FBM bombardée en C.W. Mechelen n'a plus été réparée après la guerre.

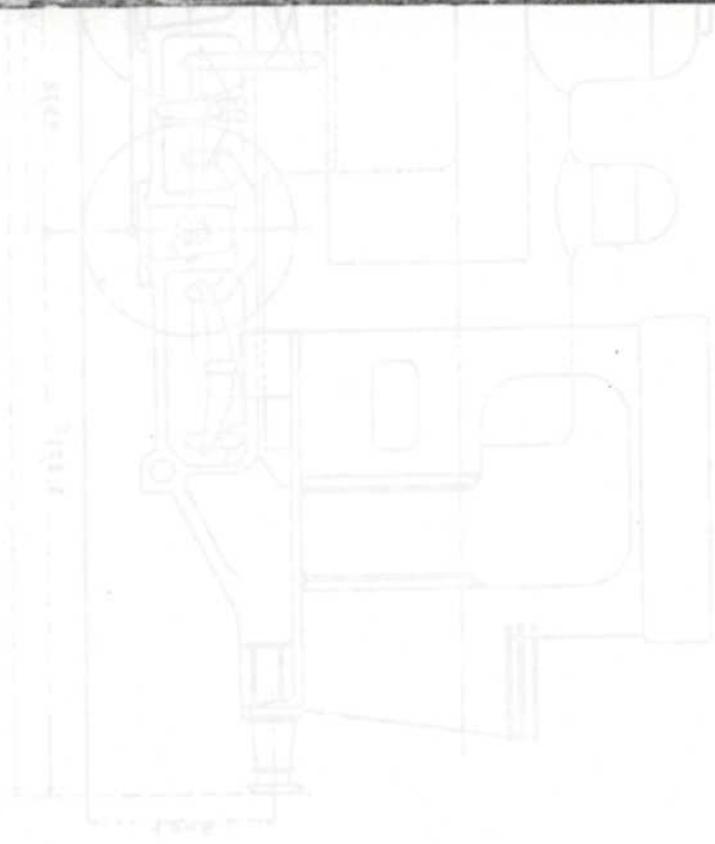
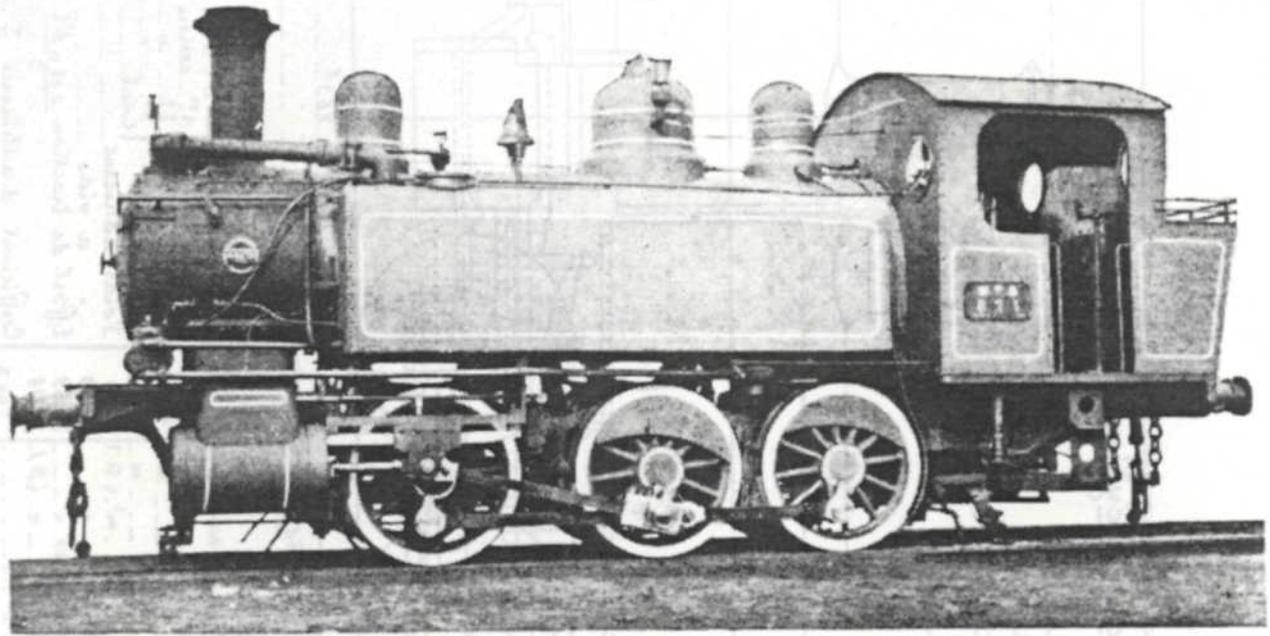


Locomotive de manoeuvre type 57 dans son état d'origine.



Locomotive type 57 équipée d'un réservoir modifié ayant à l'avant deux entonnoirs de remplissage latéraux.

TYPE 58



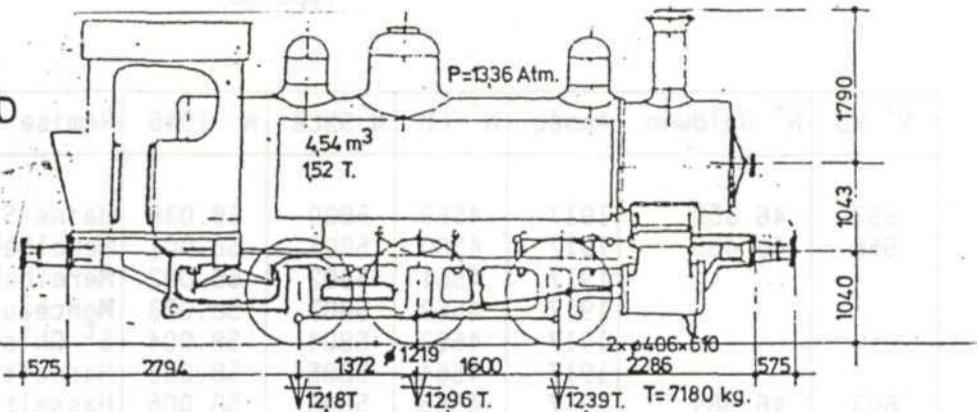
Faint handwritten notes in the top left corner, possibly describing specifications or construction details.

Faint handwritten notes in the bottom left corner, possibly describing specifications or construction details.

Faint handwritten notes in the top right corner.

Faint handwritten notes in the bottom right corner.

EBS - SNCB.
NMBS. -
Type 58_ex.ROD



Locomotive de manoeuvre type 0-6-0 T à soutes latérales construite par Baldwin en 1917.

38 machines R.O.D. ont été cédées à l'Etat belge après l'Armistice. Elles reçurent les n^{os} 4559 à 4596 (ensuite 5800 à 5837 en 1931 et 58.001 à 58.038 en 1945).

Caractéristiques des dessins d'origine:

| | |
|-------------------------------|-----------------------|
| Cylindres | 16 in. X 24 in. |
| Timbre | 190 lbs/sq in. |
| Diamètre des roues motrices | 48 in. |
| Effort de traction | 20,650 lbs |
| Empattement rigide et total | 9 ft. 6 in. |
| Surface de chauffe | |
| Tubes | 790 sq.ft. |
| Boîte à feu | 71 sq.in. |
| Totale | 861 SQ.ft. |
| Surface de grille | 15,8 sq.ft. |
| Poids adhérent et poids total | 102,800 lbs |
| Combustible | Charbon ou briquettes |
| Vitesse maximale autorisée | 45 km/h. |

La locomotive d'origine a reçu le frein Westinghouse, ce qui nécessita le placement d'un grand réservoir fixé sur le corps cylindrique et une pompe à l'avant à droite.

Le sifflet hurleur grave d'origine a été a été remplacé sur beaucoup de machines par un sifflet de type français plus aigu.

Elles étaient stationnées à Anvers Sud, où elles assuraient les services des quais de l'Escaut, à Schaerbeek pour y effectuer des triages dans les voies secondaires et les manoeuvres à l'atelier de voitures, à Hasselt.

Lors de la disparition des types 51 et avec la diésélisation, elles furent dispersées en petits groupes de 3 ou 4 machines dans les dépôts de Ath, Alost, Berchem, Brugge, Haine-Saint-Pierre, Hasselt, Monceau, Mons.

Les Charbonnages du Limbourg louèrent fréquemment des types 58 ainsi que des HL type 57.

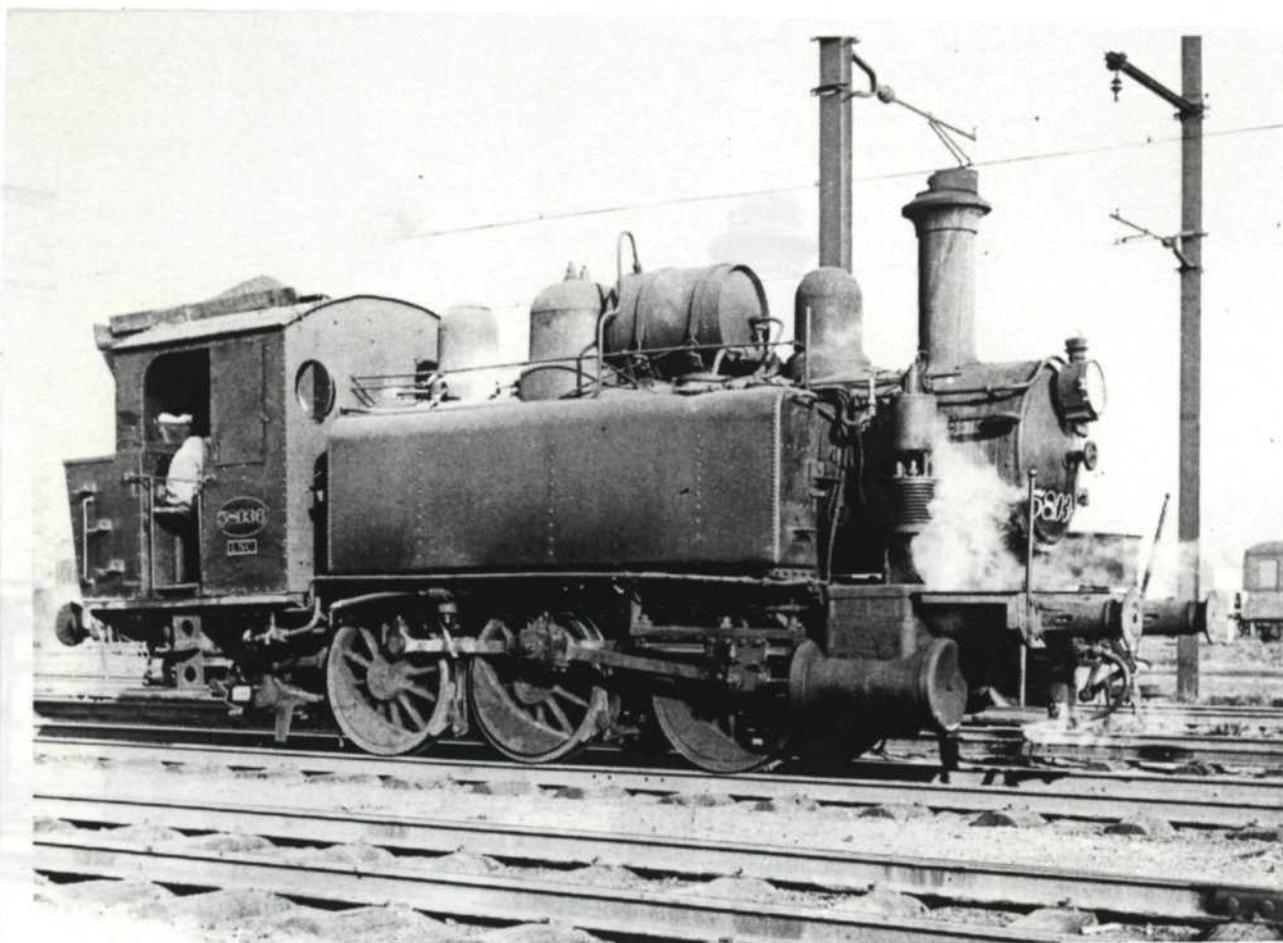
Le tableau ci-après rassemble les données concernant les numérotations successives de ces machines qui ont été amorties en 1966.

Type 58.

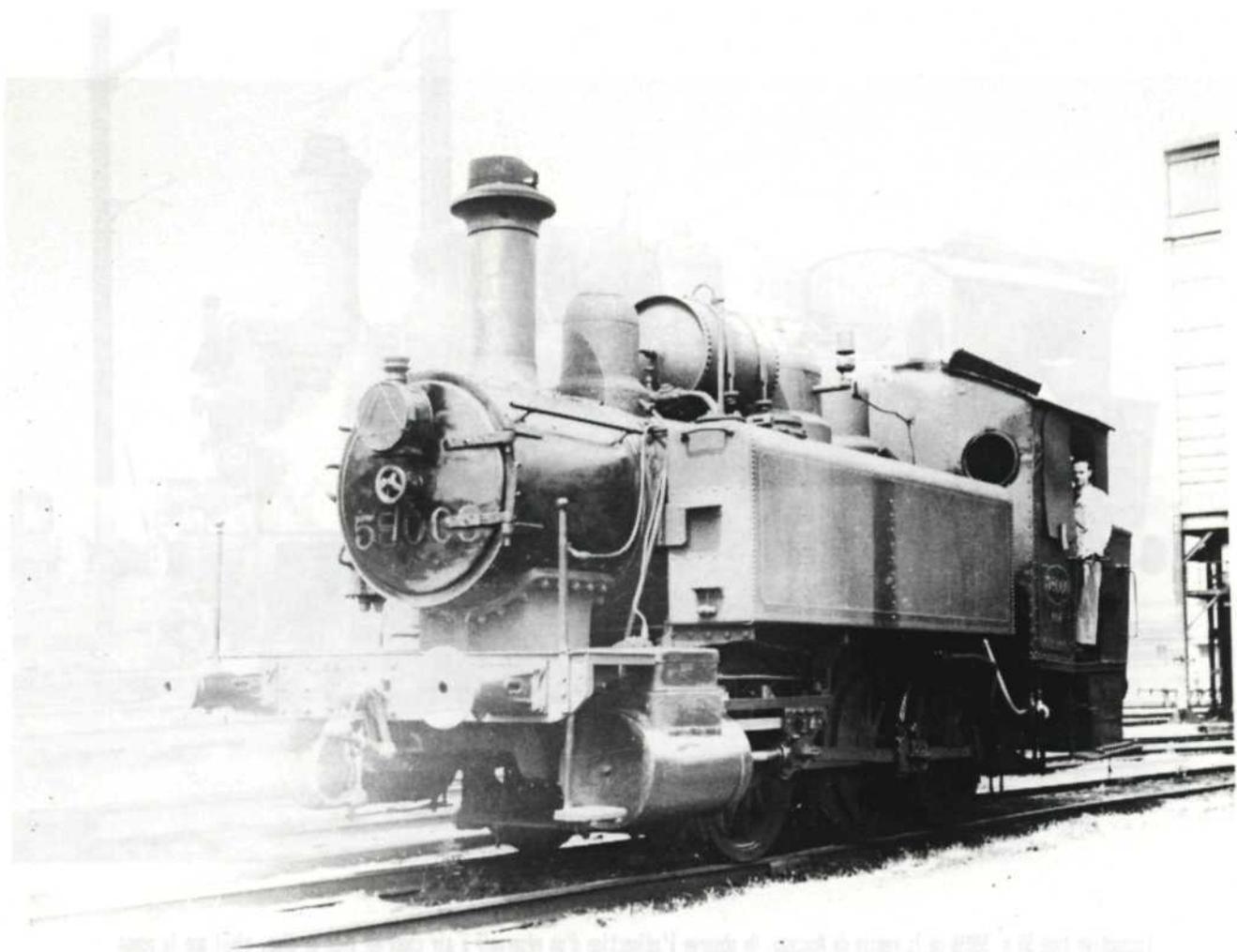
| N° WD | N° Baldwin | Année | N° EB | N° SNCB | N° 1946 | Remise | Réforme. |
|-------|------------|-------|-------|---------|---------|-----------------|------------|
| 652 | 46 350 | 1917 | 4559 | 5800 | 58.038 | Haine-St-Pierre | 24-03-1961 |
| 656 | 46 485 | 1917 | 4560 | 5801 | 58.001 | Merelbeke | 09-12-1966 |
| | | 1917 | 4561 | 5802 | 58.002 | Merelbeke | 31-03-1966 |
| | | 1917 | 4562 | 5803 | 58.003 | Monceau | 27-08-1964 |
| | | 1917 | 4563 | 5804 | 58.004 | St Ghislain | 30-07-1964 |
| | | 1917 | 4564 | 5805 | 58.005 | Hasselt | 09-12-1966 |
| 663 | 46 584 | 1917 | 4565 | 5806 | 58.006 | Hasselt | 24-10-1966 |
| 664 | 46 585 | 1917 | 4566 | 5807 | 58.007 | Hasselt | 21-03-1961 |
| 665 | 46 586 | 1917 | 4567 | 5808 | 58.008 | Hasselt | 24-03-1961 |
| 666 | 46 587 | 1917 | 4568 | 5809 | 58.009 | Haine-St-Pierre | 08-06-1961 |
| 667 | 46 588 | 1917 | 4569 | 5810 | 58.010 | Hasselt | 24-03-1961 |
| 668 | 46 589 | 1917 | 4570 | 5811 | 58.011 | Dendermonde | 20-08-1963 |
| 669 | 46 590 | 1917 | 4571 | 5812 | 58.012 | Hasselt | 09-12-1966 |
| 670 | 46 672 | 1917 | 4572 | 5813 | 58 013 | Merelbeke | 30-07-1964 |
| 672 | 46 674 | 1917 | 4573 | 5814 | 58 014 | Mons | -03-1963 |
| 673 | 46 675 | 1917 | 4574 | 5815 | 58.015 | Mons | 20-08-1963 |
| 674 | 46 714 | 1917 | 4575 | 5816 | 58.016 | Ath | 27-09-1962 |
| 676 | 45 176 | 1917 | 4576 | 5817 | 58.017 | Hasselt | 24-03-1966 |
| 678 | Inconnu | 1917 | 4577 | 5818 | 58.018 | Hasselt | 07-10-1965 |
| 679 | 46 796 | 1917 | 4578 | 5819 | 58.019 | Merelbeke | 30-03-1965 |
| 680 | 46 797 | 1917 | 4579 | 5820 | 58.020 | Mons | 20-08-1963 |
| 681 | 46 798 | 1917 | 4580 | 5821 | 58.021 | Merelbek | 26-10-1964 |
| 682 | 46 799 | 1917 | 4581 | 5822 | 58.022 | Merelbeke | 08-1965 |
| 683 | 46 875 | 1917 | 4582 | 5823 | 58.023 | Monceau | 19-09-1963 |
| 684 | 46 876 | 1917 | 4583 | 5824 | 58.024 | Monceau | 21-03-1961 |
| - | -- | 1917 | 4584 | 5825 | 58.025 | Aalst | 25-04-1963 |
| 687 | 46 863 | 1917 | 4585 | 5826 | 58.026 | Merelbeke | 31-03-1966 |
| 688 | 46 880 | 1917 | 4586 | 5827 | 58.027 | Hasselt | 06-1963 |
| 689 | 46 955 | 1917 | 4587 | 5828 | 58.028 | Monceau | 19-09-1963 |
| 692 | 46 958 | 1917 | 4588 | 5829 | 58.029 | Berchem | 21-03-1961 |
| 693 | 46 959 | 1917 | 4589 | 5830 | 58.030 | Monceau | 30-07-1964 |
| 694 | 47 068 | 1917 | 4590 | 5831 | 58.031 | Merelbeke | 30-07-1964 |
| 696 | 47 070 | 1917 | 4591 | 5832 | 58.032 | Monceau | 24-03-1961 |
| 697 | 47 071 | 1917 | 4592 | 5833 | 58.033 | Hasselt | 24-03-1966 |
| 698 | 47 072 | 1917 | 4593 | 5834 | 58.034 | Hasselt | 27-09-1962 |
| 699 | 47 223 | 1917 | 4594 | 5835 | 58.035 | Hasselt | 24-01-1966 |
| 700 | 47 224 | 1917 | 4595 | 5836 | 58.036 | Monceau | 08-03-1966 |
| 651 | 46 349 | 1917 | 4596 | 5837 | 58.037 | Hasselt | 09-12-1966 |

Les machines WD ci-après ont reçues la destination suivante:

| | | |
|-----|--------|---|
| 653 | 46 351 | Whitehead Iron and Steel " Comptabella " Newport |
| 654 | 46 407 | n° 5 Shoeburyness Garrison Ry (Southend) |
| 655 | 46 433 | sort inconnu |
| 660 | 46 489 | n° 7 Shoeburyness Garrison Ry |
| 671 | 46 673 | Aciérie et Forges de Firminy |
| 675 | 46 715 | Mines de la Loire |
| 690 | 46 956 | n° 10 Shoeburyness Garrison Ry |
| 695 | 47 069 | Amalgamated Anthracite Collieries (1918-28) Aberpervum Coll.28-39 |

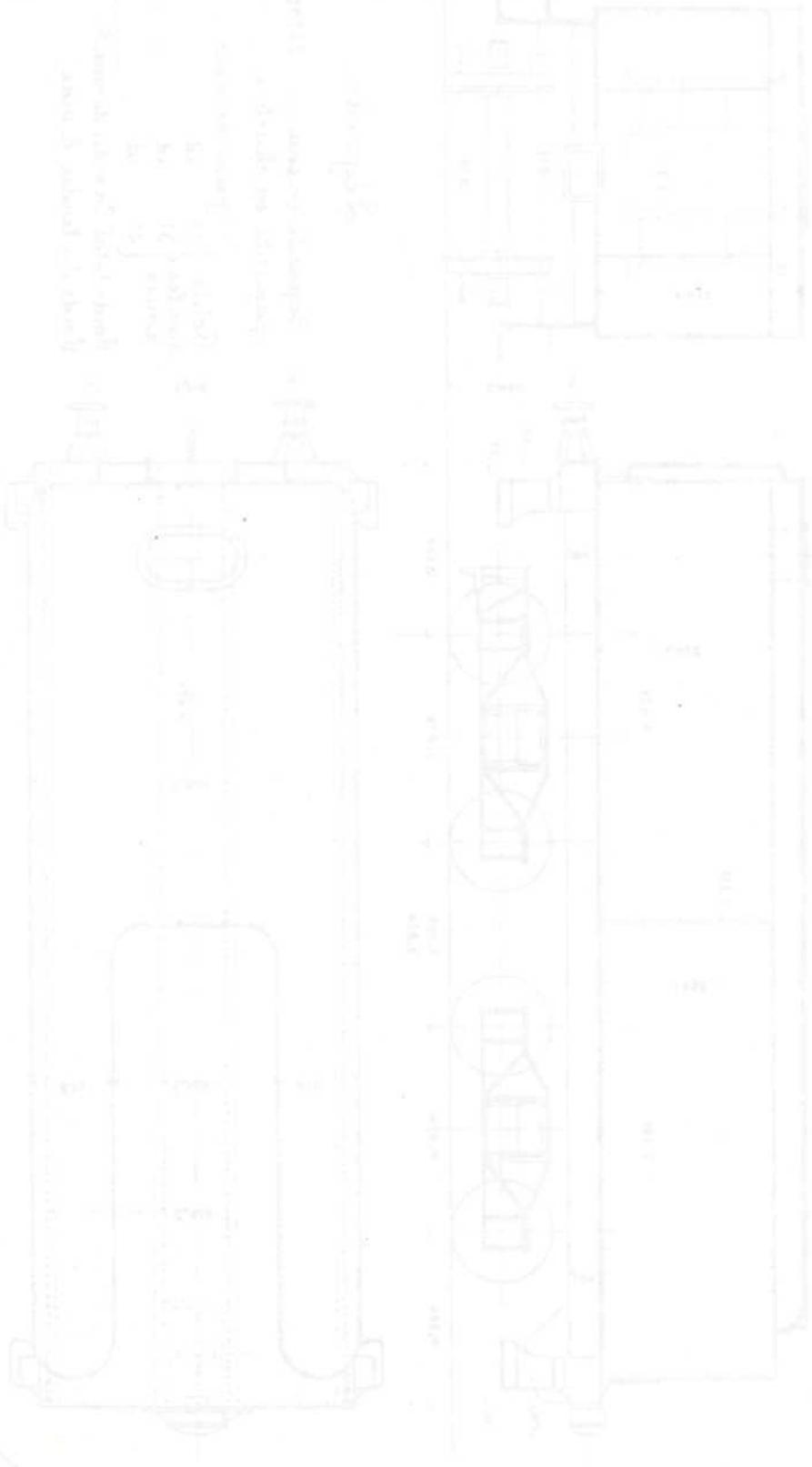


Locomotive type 58 n° 58036 de la remise de Monceau. On observe l'adjonction d'un réservoir à air comprimé près du dôme, ainsi que la pompe Westinghouse à l'avant (Photo ARBAC).



Locomotive n° 58.006 de la remise de Hasselt.

LES TENDERS.



Handwritten notes in the top left corner, including a list of items and their quantities:

- 100 lbs of powder
- 50 lbs of powder
- 25 lbs of powder
- 12 1/2 lbs of powder
- 6 1/4 lbs of powder
- 3 1/8 lbs of powder
- 1 5/16 lbs of powder
- 3/16 lbs of powder
- 1/16 lbs of powder

Handwritten notes in the middle right area, including a date and a name:

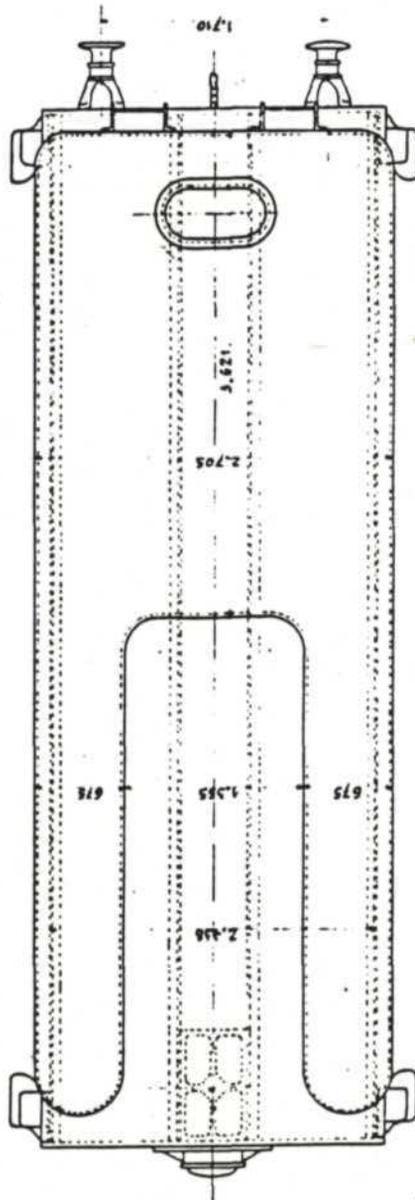
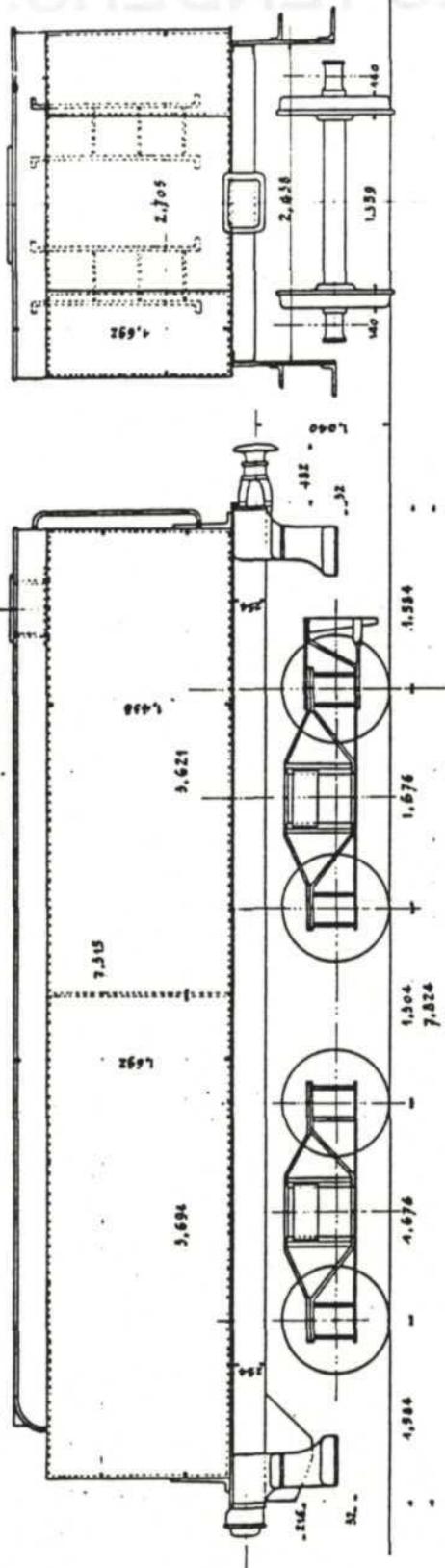
25th Nov 1881
 J. H. Roberts

Handwritten notes in the bottom right area, including a name and a date:

J. H. Roberts
 25th Nov 1881

Chemins de fer
de l'Etat - Belge
1921.

Tender de 24500 litres
pour locomotives type 39.
Echelle: 1/40.



Légende.

Capacité en eau ... 24500 litre R°
Capacité en charbon ... R°

Poids sur les roues }
1^{re} paire de roues }
2^e id. }
3^e id. }
4^e id. }

Poids total en ordre de marche
Poids du tender à vide.

Les Tenders.

Deux types de tender ont été cédés par la R.O.D. à l'Etat belge après l'Armistice, il s'agit du tender dénommé type 19 qui était accouplé à la machine type 39 et du type 20 accouplé à la type 40.

Tender type 19.

Tender à caisse rivée monté sur châssis en profilé et porté par 2 bogies Diamond équipés de ressorts à pincette.

Contenance en eau de 24,5 m³.

Date de construction: 1917

Etaient accouplés à la type 39. Ils n'ont pas été renumérotés par l'EB, étant donné que les machines type 39 ont été vendues avec leur tender à la Roumanie.

Tender type 20

Tender également à caisse rivée monté sur châssis en profilé et porté par 2 bogies Diamond, à faible poids mort de par sa conception et équipé de ressorts à pincette.

Contenance en eau de 21 m³.

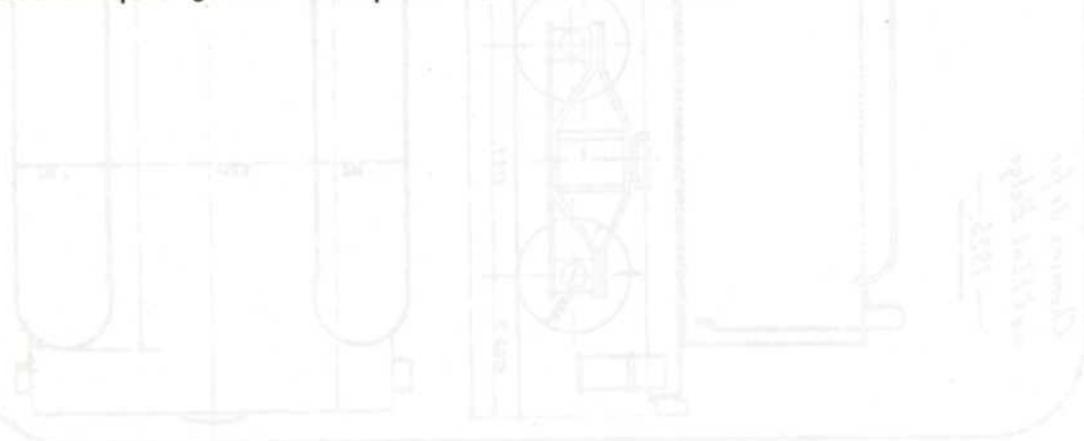
Date de construction: 1917.

A l'origine ils portaient le même numéro que la machine à laquelle ils étaient accouplés, soit n^{os} 4909 à 4978.

Rennumérotés en 1931, ils reçurent les numéros:

| | |
|-----------------------|------------------|
| 4970 à 4978 devinrent | 21.000 à 21.008 |
| 4909 à 4969 devinrent | 21.009 à 21.069. |

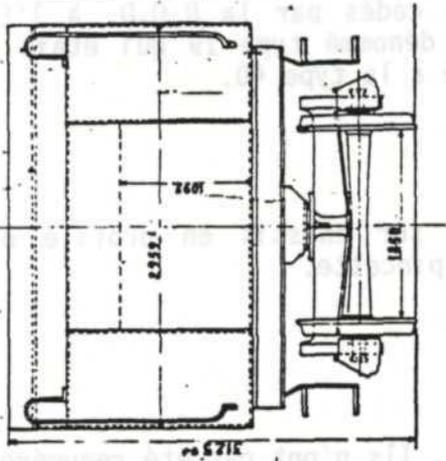
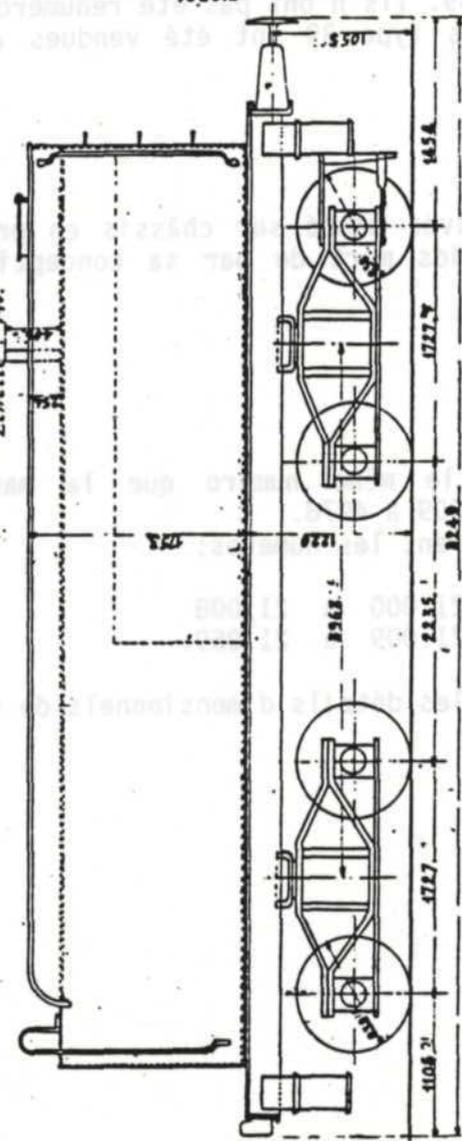
Les croquis joints indiquent les détails dimensionnels de ces tenders.



Chemins de fer
de l'Etat Belge.

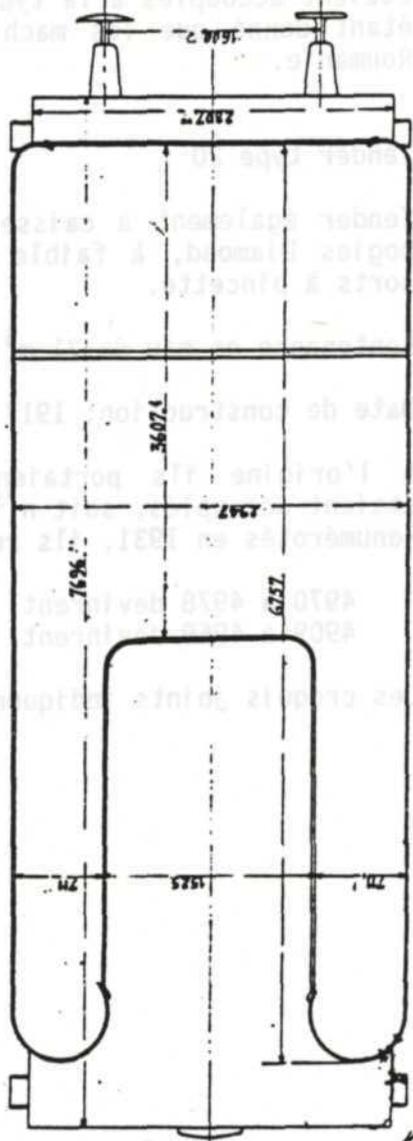
— 1925. —

*Tender de 21000 litres type 20.
pour locomotive à voyageurs type 40.*
Echelle 1/40.



Légende

- Capacité eau. 21000 L.
- Capacité en charbon. 9000 K^g.
- Poids sur les roues 2 bogies. 26000 K^g.
- 2 bogies. 26000 K^g.
- Poids total en ordre de marche. 52000 K^g.
- Poids du tender à vide. 22000 K^g.



REMERCIEMENTS.

Nous remercions tout particulièrement Monsieur G. Nève, président de l'ARBAC, qui a mis sa documentation à notre disposition et a prêté la photo ornant le titre du présent ouvrage.

Nous devons les chapitre concernant les numérotations et les commentaires au sujet des renumérotations successives aux recherches de Monsieur R. Hysman.

Nous le remercions de tout coeur de nous avoir autoriser la publication des résultats de ses patientes investigations et d'avoir trouvé de surcroît le temps de vérifier minutieusement les textes préparatoires.

Grâce à ces apports peu connu du public, les amateurs de notre passé ferroviaire disposent avec ce travail d'une documentation unique consignnant les faits du passé qui ont été notés au jour le jour au cours des décennies d'utilisation de ce matériel de traction, constituant un document historique incontestable.

BIBLIOGRAPHIE.

- Locomotives of the Railway Operating Division 1916-1919 (suite de 6 articles) par C.E.R. Sherrington M.C., M.A..
Railway Magazine septembre 1919 etc.

- The Locomotive.
15 march, 15 may, 15 july 1919.

- Train Shed Cyclopedia.
War and Standard Locomotives and Cars (1919).
88 Full-Size Pages Reprinted from the Original Cyclopedia Editions.
Newton K. Gregg (Publisher).

- Les Locomotives à Vapeur de l'Etat Belge à la S.N.C.B. (1835-1966)
André Dagent
Editions Veyt Tielt.

- La guerre racontée par nos généraux commandants de groupe d'armée.
Général Dubail. De Liège à Verdun (1914-1916);
Maréchal Fayette. De la Somme au Rhin (1916-1918).
Librairie Schwarz, 58 Chaussée d'Autin. Paris.

- Nos Inoubliables " Vapeur " de Phil Dambly.

