
Les locomotives à vapeur Type 64 (P8) et Type 90 (G10)

**Tome 1 : caractéristiques techniques et utilisation
jusqu'à la Seconde Guerre mondiale**

Julien CASIER, Jean-Luc VANDERHAEGEN, Jef VAN OLMEN



Avant-propos.....

PREMIÈRE PARTIE : LE TYPE 64.....

1. Histoire de la P8.....

Les précurseurs.....

Le type P6.....

Le développement de la P8.....

La XII H2 saxonne.....

La P8 en Allemagne.....

Arrivée des P8 à l'Etat Belge

2. Description technique de la P8.....

3. Utilisation des P8 en Belgique entre les deux guerres.....

Première prise en main des P8.....

1. Remise de Bruxelles-Midi - 1919-1940.....

2. Remise de Liège - 1919-1940.....

3. Remise de Charleroi-Sud - 1920-1926.....

4. Remise de Tienen - 1920-1940.....

5. Remise d'Aalst- 1922-1939.....

6. Remise de Brugge - 1922-1938.....

7. Remise de Ledeborg - 1923-1929.....

8. Remise de Merelbeke - 1929-1940.....

9. Remise de Landen 1923-1940.....

10. Remise de Tournai- 1919-1923.....

11. Remise de Mons - 1921-1940.....

12. Remise d'Arlon - 1924-1925.....

13. Remise d'Ottignies - 1925-1940.....

14. Remise de Bruxelles-Nord - 1925-1927.....

15. Remise d'Hasselt- 1925-1927.....

16. Remise de Charleroi-Sud - 1929-1935 puis Montignies - 1935-1940.....

17. Remise de Muizen - 1930-1940.....

18. Remise de Leuven - 1934-1940.....

4. Le type 64 durant la Seconde Guerre.....

Les premiers mois de guerre.....

Utilisation du type 64 en Allemagne.....

Des P8 allemandes en Belgique.....

Le retour en Belgique.....

DEUXIÈME PARTIE : LE TYPE 90.....

5. Le développement de la G10.....

6. Description technique de la G10.....

7. Utilisation des G10 en Belgique entre les deux guerres.....

1. Remise de Ronet-1919-1920.....

2. Remise d'Arlon - 1919-1921.....

3. Remise de Virton-Saint-Mard - 1921-1925.....

4. Remise de Saint-Vith - 1919-1927.....

5. Remise d'Antwerpen-Dam - 1926-1940.....

8. Le type 90 durant la Seconde Guerre.....

Les premiers mois de guerre.....

Utilisation du type 90 en Allemagne.....

Le retour en Belgique.....



Les P8 furent certainement les locomotives prussiennes les plus célèbres. Leur production débuta en 1906. Au total, 3962 machines furent construites jusqu'en 1937, dont 3496 pour les Chemins de fer prussiens. Elles étaient principalement destinées à la remorque de trains de voyageurs. Pour le trafic lourd des marchandises, les Chemins de fer prussiens mirent en service à partir de 1910 une locomotive à cinq essieux accouplés qui, directement dérivée de la P8, hérita de la même chaudière. Classée dans le type G10, elle fut construite à 2580 unités jusqu'en 1924. Après la Première Guerre mondiale, en vertu des clauses du Traité d'Armistice, 168 P8 et 45 G10 furent cédées à partir de 1919 à l'Etat Belge. En 1925, les deux séries devinrent respectivement le type 64 et le type 90. Le type 64 était réparti dans pratiquement toute la Belgique et resta en service, pour les dernières machines, jusqu'à la fin de la traction à vapeur à la SNCB en 1966. Moins apprécié, le type 90, qui fut principalement utilisé dans le port d'Antwerpen, fut déjà radié en 1953.

Ce premier tome traite de l'histoire des P8 et des G10, de leur origine jusqu'à la Seconde Guerre mondiale. Le premier chapitre concerne l'histoire de la P8; le second la description technique de la P8; le troisième l'utilisation du type 64 entre les deux guerres; le quatrième le type 64 durant la Seconde Guerre; le cinquième le développement de la G10; le sixième la description technique de la G10; le septième l'utilisation du type 90 entre les deux guerres; le huitième l'utilisation du type 90 durant la Seconde Guerre.

