

## LES LOCOMOTIVES ELECTRIQUES DE LA S.N.C.B.

Comme on le sait, la S.N.C.B. a commandé en 1946 vingt-six locomotives électriques pour les divers services à assurer dans la Jonction et sur les lignes de Bruxelles à Anvers et à Charleroi.

Les trains à vapeur qui traverseront la Jonction conserveront leur locomotive, mais une locomotive électrique les tirera de Bruxelles-Midi au Nord, et les poussera du Nord au Midi. De cette façon, les manœuvres de locomotives à vapeur et électriques dans les gares du Nord et du Midi, et les pertes de temps qui en résultent, seront très réduites.

La production de fumée dans la traversée de la Jonction sera également très faible, étant donné que la locomotive à vapeur ne fonctionnera pas comme tracteur dans cette traversée.

Les locomotives électriques susdites serviront aussi à la traction de la plus grande partie des trains de marchandises circulant entre Charleroi, Bruxelles et Anvers; les trains de

marchandises Charleroi-Schaerbeek ou Charleroi-Anvers n'emprunteront pas la Jonction qui sera réservée aux trains de voyageurs, mais passeront par la ceinture Est (Linkebeek-Etterbeek-Cinquantenaire-Schaerbeek Josaphat).

Enfin ces locomotives électriques serviront encore à la traction de quelques trains de voyageurs entre Bruxelles et Anvers.

Ces machines seront du type Bo-Bo, appelé plus communément B-B. On désigne ainsi des locomotives pourvues de 4 essieux moteurs répartis dans deux bogies.

C'est la locomotive électrique la plus simple et la plus employée. Son champ d'action s'est considérablement étendu, et on tend actuellement à la construction de locomotives B-B convenant pour service marchandises à faible vitesse et pour service voyageurs à des vitesses allant jusqu'à 130-135 Km/h.

La réalisation de pareil programme permettrait de constituer une très grande proportion du parc au moyen de locomotives d'un seul type.

Les 26 locomotives commandés pèseront en ordre de marche 80 tonnes; 20 de celles-ci seront du type classique utilisé jusqu'en ces dernières années notamment en France, pour la traction de trains de marchandises à 50-60 Km/h., et de trains de voyageurs omnibus ou semi-directs à 100-105 Km/h.; les 6 autres seront des locomotives de puissance plus élevée et seront capables d'une vitesse de 125-130 Km/h.

Toutes ces locomotives seront construites en Belgique sauf l'équipement électrique de trois des locomotives à grande vitesse qui à été commandé en Suisse.

Sauf imprévu, les premières locomotives rouleront entre Bruxelles et Anvers dans le courant du 2e trimestre 1948.