

# Les locomotives à vapeur des types 60, 62, 64 et 81 de la SNCB

*Max Delie, Jean Pierre Moulin, Michel Van Ussel*

*La 8445 équipée d'un injecteur Metcalfe à Franière, en août 1939. Les tampons des locomotives de trains de marchandises étaient polis, avant la Seconde Guerre mondiale. Photo: C.R.L. Coles*



# Introduction

En application des clauses du Traité de Versailles, l'Allemagne a été condamnée à céder plus de 2.000 locomotives vapeur à la Belgique, en réparation des dommages de guerre survenus lors de la Première Guerre mondiale. La plupart de ces locomotives proviendront des KPEV (Königliche Preussische Staatseisenbahn Verwaltung), les Chemins de fer de l'Etat prussien.

A partir de 1919, les premières de ces locomotives sont reprises dans les inventaires des Chemins de fer de l'Etat belge (la SNCB n'existait pas encore à l'époque). Les principales teintes des locomotives prussiennes étaient le vert-de-gris, le noir pour la boîte à fumée et le rouge pour le châssis, les roues et les bandes de décoration.

Ces machines portaient des plaques en cuivre qui renseignaient leur matricule et le nom de leur direction régionale: "Cöln 2410", etc.

Ces plaques d'identification seront maintenues par les Chemins de fer de l'Etat belge jusqu'en janvier 1925.

Aussi curieux que cela puisse paraître, les 22 directions régionales des Chemins de fer allemands attribuaient chacune les matricules à leurs propres locomotives, sans aucune concertation. Ceci aura souvent pour conséquence que deux locomotives – voire plus – porteront le même numéro: Hannover 2203, Cöln 2203 et Mainz 2203!

En Belgique, ces machines allemandes conserveront leur numéro d'origine jusqu'au 1er octobre 1931, lorsqu'elles seront réimmatriculées par la SNCB.

Le système prussien de classification des engins se basait sur l'usage pour lequel les locomotives avaient été conçues; elles étaient ainsi réparties en quatre grandes classes:

- "S" (pour "Schnellzuglokomotive"): locomotives pour trains express;
- "P" (pour "Personenzuglokomotive"): locomotives pour trains de voyageurs;
- "G" (pour "Güterzuglokomotive"): locomotives pour trains de marchandises;
- "T" (pour "Tenderlokomotive"): locomotives-tender.

Lorsqu'on parle ainsi de la célèbre "P 8" (type 64 à la SNCB), il s'agit en réalité une locomotive pour trains de voyageurs du type 8 de la KPEV.

Parmi les locomotives prussiennes qui seront cédées à la Belgique, 169 seront du type P 8, 16 du type S 10, 15 du type S 10<sup>2</sup> et 576 du type G 8<sup>1</sup>. Chacun de ces types est décrit succinctement dans les pages qui suivent.

# Sommaire

<b>Avant-propos</b>	<b>3</b>
<b>Introduction</b>	<b>4</b>
<b>Type 60 (ex S 10)</b>	<b>6</b>
<b>Type 62 (ex S 10<sup>2</sup>)</b>	<b>16</b>
<b>Type 64 (ex P 8)</b>	<b>24</b>
<b>Type 81 (ex G 8<sup>1</sup>)</b>	<b>86</b>

*En 1935, J.-F. Van Puyvelde réalisa ce cliché absolument unique entre Bruxelles et Hal. Tous les éléments du "vieux chemin de fer" sont présents: les transmissions bifilaires et leurs appareils tendeurs, les poteaux téléphoniques en bois, et... la 6207 toute propre, remorquant ses voitures peintes en livrée "deux teintes de vert". Une vue dont chaque amateur ferroviaire se délectera...*

