La locomotive à vapeur TYPE 25 de la SNCB

Introduction

Avant-guerre, les programmes industriels étaient vastes et nombreux en Allemagne. Les usines recevaient d'énormes commandes de matériel militaire et tournaient à plein régime. De ce fait, le chômage était maîtrisé par l'effort que faisait le pays pour améliorer notamment ses voies de communication. Des autoroutes furent construites et le réseau ferroviaire fit l'objet d'une spectaculaire modernisation. Ceci se manifesta principalement en remplaçant les plus anciennes locomotives par de nouveaux modèles standardisés. Pour desservir les nombreuses lignes secondaires, il fallait créer un modèle qui succéderait aux vieilles machines prussiennes des classes G 8.1 et G 10 (types 81 et 90 en Belgique). On adopta le principe de la série 44 - une locomotive 1E pour trains marchandises - dont on diminua la puissance en supprimant le troisième cylindre. Ceci abaissant le poids, réduisit la charge par essieu. Ce qui était indispensable car la majorité des lignes secondaires n'autorisait qu'une charge maximale de 15 tonnes par essieu . Ainsi naquit en 1938, la série 50. La production fut lancée en 1939 et se poursuivit durant la deuxième Guerre mondiale.

Pratiquement, toutes les grandes fabriques allemandes de locomotives furent impliquées dans ce projet. Le tableau 3 donne le nombre de machines fournies par les divers constructeurs. Vu la guerre, les matières premières se faisaient rares et la formation du personnel de service laissait à désirer. Pour simplifier, à la fois, la conduite et l'entretien des machines, on décida, dès 1941, de supprimer les éléments qui n'étaient pas absolument nécessaires. Le modèle fut dénommé série 50 ÜK (Übergangskriegssbauart), c'est-à-dire "construction transitoire de guerre". Petit à petit, d'autres simplifications furent opérées et l'on aboutit - même principe que pour la série 50 - à la véritable "Kriegslokomotive" de la série 52 qui s'appela en Belgique, Type 26.

Suite à des commandes militaires de plus en plus massives et suite aux dégâts occasionnés par les bombardements alliés, l'industrie allemande fut bientôt incapable d'honorer les commandes des chemins de fer. On poursuivit donc, à partir de 1943, la construction de la série 50 dans les pays occupés par le Reich. En Belgique, la fabrication fut confiée aux entreprises suivantes (entre parenthèses, le nombre de machines construites):

Société John Cockerill à Seraing	(42)
S.A. de Marcinelle et Couillet	(24)
L'Energie à Marcinelle	(16)
Société Anglo-Franco-Belge à La Croyère	(26)
Forges, Usines et Fonderies de Haine-St-Pierre	(28)
Ateliers de Construction de la Meuse à Sclessin	(26)
Ateliers Métallurgiques à Tubize	(38)

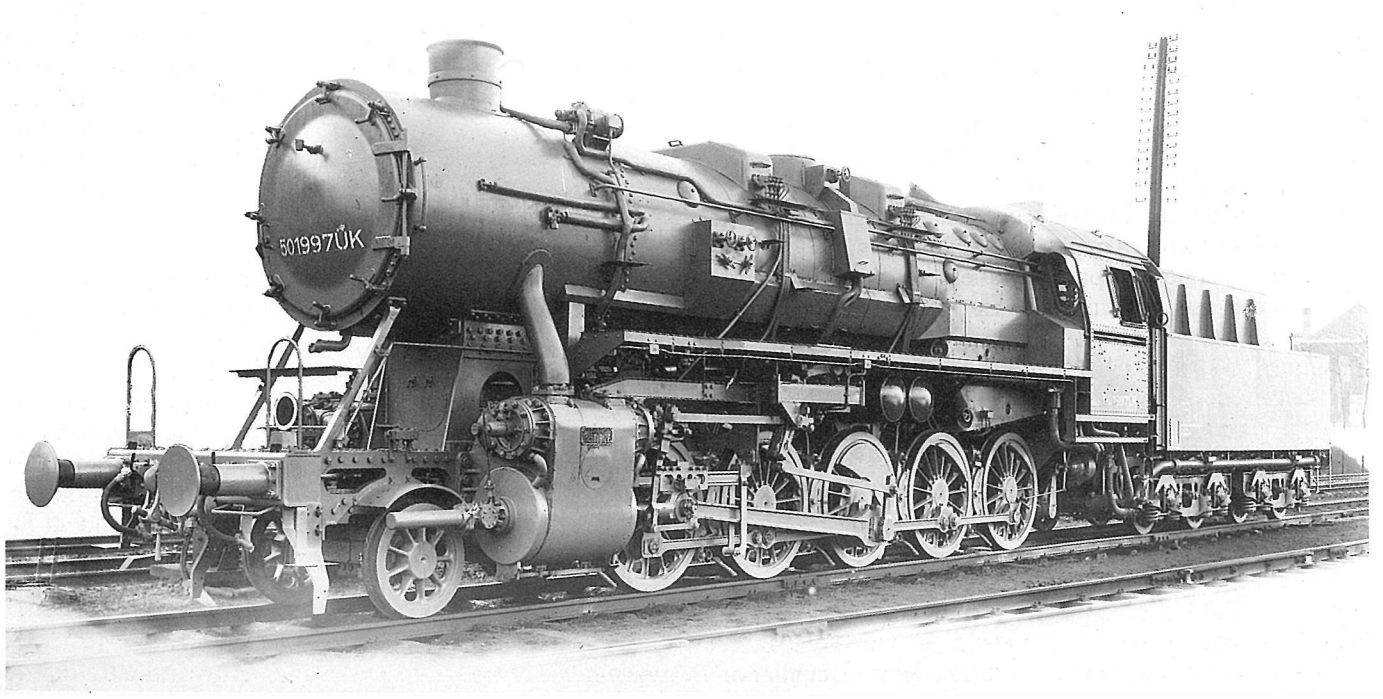
A la Libération, seules 14 des 200 machines commandées en Belgique n'avaient pas été livrées à la Deutsche Reichsbahn. Elles furent achevées pour le compte de la SNCB.

Plusieurs locomotives allemandes restèrent sur place durant la retraite de septembre 1944; elles furent utilisées par le United States Army Transportation Corps et cédées ensuite à la SNCB. Douze locos dont 11 de la série 50 et une de la série 44, furent prises en écritures par la SNCB sous la désignation de type 25.

Sur les 200 machines construites en Belgique :
14 furent directement livrées à la SNCB
21 revinrent de France
119 furent récupérées dans les zones d'occupation américaine et britannique (bizone)
11 demeurèrent en Sarre et passèrent à la DB
10 demeurèrent dans la bizone et passèrent à la DB
6 restèrent en France
13 restèrent en zone d'occupation soviétique (future RDA)
1 fut envoyée en URSS comme butin de guerre
3 furent détruites
2 disparurent (50.2007 et 50.2165)
soit 200 au total

Description technique

La description ci-après se rapporte plus particulièrement aux machines qui furent achevées pour la SNCB.



***1.** Prête pour son transfert vers l'Allemagne. La 50 1997 ük fut construite en 1943 par Tubize et portait le numéro de fabrication 2268.*
Photo: collection Phil Dambly