

LE CHEMIN DE FER, LA "BELLE ÉPOQUE" ET OSTENDE

La 64.045 amène
le train royal de Léopold II
en gare d'Ostende.



Ostende célèbre cet été le 700^e anniversaire de son accession au rang de ville. Ses édiles ont choisi la dernière année du XIX^e siècle comme thème des expositions et des festivités organisées à cette occasion. Son service touristique a notamment imaginé de faire arriver en gare le train royal de S.M. Léopold II.

Comme l'engin remorquant ce convoi devait être une locomotive à vapeur, il a fallu en rechercher une qui se trouvât encore en bon état. Evidemment, le dernier train « vapeur » a effectivement roulé le 20 décembre 1966, mais la machine à vapeur, comme beaucoup de grandes vedettes de la scène, peut quitter allégrement sa retraite pour réapparaître de temps à autre devant le public.

Ainsi donc, le train royal de S.M. Léopold II, déjà présenté à la gare du Nord à Bruxelles en septembre et octobre 66, a été remorqué le 10 juin 1967 par une locomotive type 64 de l'atelier de Tournai. Cette machine, qui devait évoquer la « Belle époque », est née en fait à une période qui ne l'était pas du tout. En effet, la 64.045 a été construite en 1916 par Henschel et fils à Kassel.

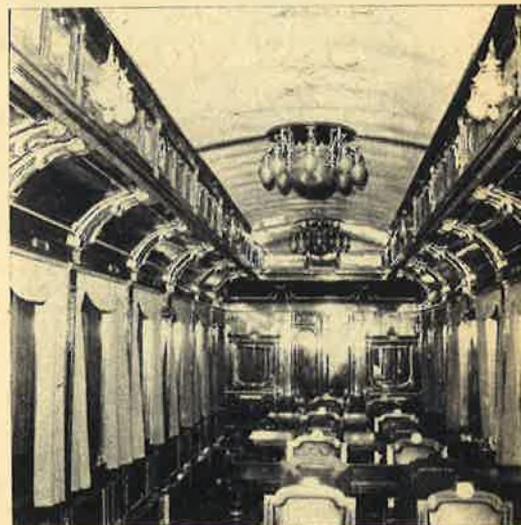
Cette P 8 d'origine prussienne fut, dès 1919, livrée à l'Etat belge à titre de réparation. Elle fut numérotée 6445 le 1-1-25 et 64.045 le 1-1-46. Avant la seconde guerre mondiale, elle fit notamment partie de l'effectif des remises à locomotives de Bruxelles-Midi, Tournai et Mons. Enlevée par l'occupant à titre de machine « prêtée » — les Allemands ne pensaient pas si bien dire —, elle repartit vers son pays d'origine le 28-11-40.

Rapatriée le 21-10-45, elle fut remise en état par l'atelier d'Haine-Saint-Pierre, passa par la remise d'Ath et termina sa carrière à Tournai. Retirée du service en 1966, elle fut néanmoins conservée en « parc » et servit encore pendant l'hiver 66-67 à effectuer les essais de chauffe. Du demi-siècle sur lequel s'étendit sa carrière, elle passa huit années en Allemagne et quarante-deux en Belgique. Elle parcourut une distance que l'on peut estimer à 5.000.000 de kilomètres, en consommant environ 100.000.000 de kilos de combustible.

Après le départ de la type 64, une type 18 fut amenée dans la suite par une locomotive électrique, et c'est précédé de cet engin de musée que le train de notre deuxième sou-

verain a été exposé en gare d'Ostende pendant la seconde quinzaine de juin. L'installation intérieure des voitures royales correspond exactement à la décoration florale tourmentée et asymétrique chère au baron Horta. Le style « métro » s'y retrouve partout, depuis les protège-radiateurs jusqu'aux tulipes en verre coulé des lustres.

A. VANDEN EYNDE,
inspecteur technique
principal.



Le style « métro »
du train royal.