

Chapitre III

Locomotives Vapeur



Locomotive à vapeur type 50 “ saddle tank “.

N° de commande : en kit échelle HO : 90030

Tant le R.O.D. (Railway Operating Division) des armées britanniques que la U.S. Army Railroads Administration apportèrent sur le théâtre des opérations du front de l'ouest un certain nombre de locomotives. Parmi celle-ci, figure une petite loco de manoeuvre “040 “ suivant la classification anglo-saxonne ou “020” suivant la classification franco-belge.

Elle fut construite par la firme Baldwin. A la fin des hostilités, l'Etat Belge en acquit une trentaine, dont une grande part fut assez rapidement revendue à l'industrie privée.

Lors de la constitution de la SNCB, cinq exemplaires figurent à l'inventaire, et restent en service jusqu'à la fin de l'ère vapeur.



Locomotive à vapeur de manoeuvre type 51.

N° de commande : en kit échelle HO : 90031

L'ingénieur Belpaire a conçu en 1866 une petite loco-tender particulièrement réussie. Cette loco de manoeuvre à cylindres intérieurs dont quatre cents septante exemplaires furent construits jusqu'en 1905. Les différentes séries présentent de nombreuses variantes.

Les premiers exemplaires n'avaient pas de cabine, l'Arsenal de Mechelen les équipa très rapidement d' une cabine assez simplifiée, à partir de 1888 les machines furent équipées d'une cabine complète.

Le dernier exemplaire (51.067) fut mis hors service à Monceau en 1961.

Il est actuellement conservé à Kessel-Lo



Austerity saddle tank locomotive WD.

N° de commande : en kit échelle HO : 90032
en kit échelle O : 70032

A la libération, on vit rouler sur le réseau belge des locomotives commandées par les autorités alliées (British War Department et U.S. Army Transportation Corps) avant le débarquement.

Du Royaume-Uni vinrent les types “ Austerity “ , construites par Davenport Locomotive Works, Hudswell Clarke et Hunslet.

Vous trouvez ici la petite 0-6-0 T d'un aspect très dépouillé, avec son réservoir à eau en forme de selle, ses roues de 1,295 m., ses deux cylindres intérieurs. Son poids total est de 48 tonnes.

Plusieurs exemplaires ont été prêtés à la SNCB entre 1945 et 1947. Ils conservèrent leur numérotation d'origine.

Ils furent principalement affectés aux dépôts “ Antwerpen-dam “ et “ Antwerpen-Zuid “. La locomotive immatriculée 75199 fut affectée à l'atelier central de Mechelen jusqu'à octobre 1945, tandis que le numéro 75491 oeuvrait à Schaerbeek. Trois exemplaires de l'austerity saddle tank étaient en service sur les docks du port de mer de Gent. Quelques autres furent observés à Oostende.

Aux Pays-Bas ils étaient connus sous la série 8800, et sont restés en service jusqu'en 1952.

La numérotation sur ces machines à toujours été peinte par manque de cuivre durant la guerre.



Locomotive à vapeur type 18 “ Mac Intosh “.

N° de commande : en kit échelle HO : 90033
en kit échelle O : 70033

La locomotive vapeur type 18 est dérivée de la type 17.

Cette machine est de construction typiquement anglaise. Elle fut conçue par l'ingénieur Mac Intosh de la société écossaise “ Caledonian Railway “.

La type 18 a été construite entre 1902 et 1905 à 140 exemplaires. Les locomotives faisaient le service des train blocs entre Bruxelles et Antwerpen.

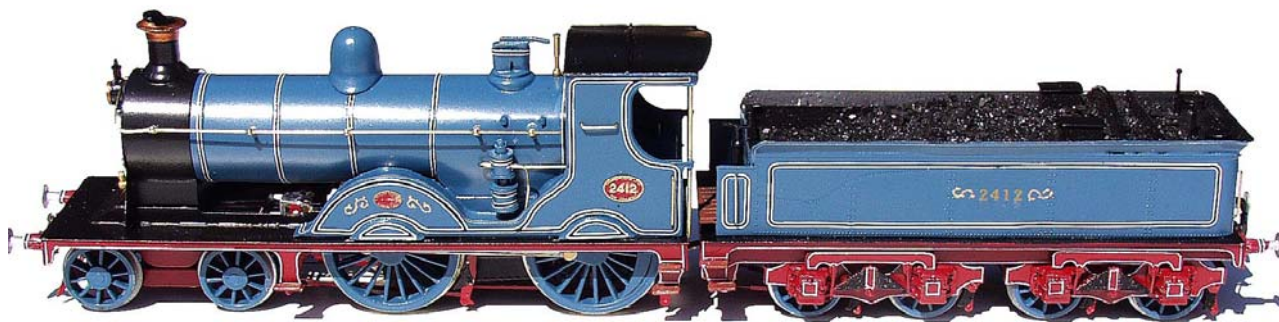
Presque tout les constructeurs de locomotives ont assemblé cette machine: “ Biesme, Carels, Cockerill, Gilain, HSP, Saint-Léonard, Le Thiriau, Tubize et Zimmerman-Hanrez “.

Elles étaient stationnées dans les dépôts suivants: Bruxelles-Midi, Bruxelles-Nord, Arlon, Kortrijk, Gent-Ledeberg, Liège et Verviers.

On y attachait un tender de 18 m³ à bogie ou un tender de 20 m³ à 3 essieux.

Un exemplaire de ce type à été conservé au musée de Kessel-Lo.

Il s'agit de la locomotive royale n° 18051, construite par Saint-Léonard en 1905 et peinte en bleu, Ornée de merveilleux liserés et d'un châssis rouge et noir. Elle est restée en service jusque 1948.



Locomotive vapeur type 17 " Mac Intosh ".

N° de commande: en kit échelle HO : 90034
en kit échelle O : 70034

Vu les besoins énormes en locomotives, en particulier pour trains express, il a été décidé d'acheter un modèle anglais tout-à-fait classique. Il s'agissait du type "Dunalastair III" développé par l'ingénieur écossais Mac Intosh. Une première commande de 40 locomotives de ce type a été placée auprès de la firme écossaise Neilson, Reid & C° à Glasgow.

Les locomotives ont été mises en service de 1899 à 1900. Elles étaient attelées à un tender de 20 m3 monté sur bogies. En 1901 on a placé une commande supplémentaire de 50 exemplaires.

Il a été développé à partir de ce type un modèle plus puissant le type 18, son successeur.

Les locomotives du type 17 seront alors utilisées à des services plus légers



Locomotive à vapeur WD USA 0-6-0 TC.

N° de commande: en kit échelle HO : 90035

A la libération cette locomotive a été utilisée sur le réseau Belge par la US Army Transportation Corps (elle fut développée par le colonel Hill du corps d'ingénieurs de l'armée Américaine). Elles ont été prêtées à la SNCB et à la SNCF de 1945 à 1947.

Etant stationnées uniquement à Antwerpen Dam jusqu'en 1946, elles ont principalement fait leur apparition aux alentours des bassins d'Antwerpen.

Pendant les premiers mois de 1945 elles ont également opéré au dépôt de Bruxelles-Schaerbeck.

La 4386 a servi régulièrement en tête d'un train d'ouvriers.

Quelques locomotives ont servi comme machines de manoeuvre à Bruxelles-Midi et Leuven.

En France on a connu 77 de ces machines. Elles ont été toutes rachetées par la SNCF en janvier 1948, renumérotées et reprises dans les livres de la SNCF.

Après la guerre elles ont servis dans divers pays d'Europe, comme l'Autriche (BBO) jusqu'en 1961, la Grèce (dans ce pays quelques exemplaires ont été accouplés à un tender et les réservoirs d'eau en conséquence retirés), la Grande-Bretagne, le Moyen-Orient et l'Irak, l'Egypte, la Jamaïque, la Yougoslavie (Slovenie et Croatie).



Locomotive Armistice type 80.

N° de commande : en kit échelle HO : 99001 (plus en stock)

Suite au traité de Versailles, l'Allemagne a dû en 1919 fournir plus de 2000 locomotives aux chemins de fer belges. Ces locomotives ont été appelées locomotives armistice. Elles étaient, en général, originaires du K.P.E.V (Königliche Preussische Eisenbahnverwaltung). La locomotive G8 (0-8-0) a été cédée pour les services de marchandises, et inscrites à partir de 1924 sous le type 80. Ces machines étaient utilisées sur les lignes du centre. Elles étaient réparties entre les dépôts de Monceau et Luttre.

Ce kit est une adaptation par Westmodel d'un chassis Fleischmann et de son tender. La motorisation, développée par Euromodelle est équipée d'un Faulhaber avec volant d'inertie placé dans le tender.

Ce modèle a été transformé en un type belge par pb Messing Modelbouw. Pb Messing Modelbouw n'en a réalisé que six exemplaires



Locomotive tender Armistice type 91.

N° de commande : en kit échelle HO : 99002

Le Nord Belge a aussi reçu des locomotives armistice. Quelques-unes ont été par après utilisées par la SNCB. 5 puissantes loco-tenders, inscrites sous les n° 9182 à 9186 en faisaient partie. Par la suite, elles ont reçu les numéros 91.001 à 91.006. Elles étaient stationnées dans les dépôts de Kinkempois, St-Ghislain et Mouscron/Kortrijk .Il s'agit ici d'un kit de Model Loco modifié à l'aide d'un kit de pb Messing Modelbouw.



Locomotive tender Armistice type 98.

N° de commande : en kit HO: 90525 et 90526

Ici aussi, il s'agit d'une locomotive Armistice. A l'origine, il s'agissait d'une locomotive Prussienne du type T16 (0-10-0)

Ce type était stationné à Liège.

Le modèle Fleischmann de la BR 94 a servi de base aux modifications effectuées par pb Messing Modelbouw à l'aide d'un kit n° 90525 , 90526



Locomotive Armistice type 64.

N° de commande : en kit échelle HO:

Le type 64 a aussi rejoint les rangs des chemins de fer belges suite au traité de Versailles en 1919. Il avait alors été décidé que l'Allemagne devait céder à la Belgique environ 2000 locomotives à titre de réparation des dommages de guerre.

Cette locomotive à vapeur dont 168 exemplaires ont été livrés à la Belgique a étonné par ses prestations exemplaires.

C'est pourquoi, en Allemagne on les appelait "Mädchen für alles" (bonne à tout faire).

Ce modèles est développé sur base d'une locomotive Fleischmann et reconstruite avec des pièces de fonderie en laiton choisies dans la gamme **pb Messing Modelbouw**.

Le modèle illustré ici est équipé de l'ACFI. Un modèle équipé du Knorr et du Metcalfe sera ensuite développé.



Locomotive armistice type 66

N° de commande: en kit échelle HO: 99005a 905b / 9

Locomotive armistice d'origine prusse type S6 (4 – 4 – 0). La lettre S signifie Schnellzug (train rapide). Elles ont été utilisées en Belgique pour les services express sur les lignes à profil facile.

Il en existe 2 versions.

La référence 99005a possède une cheminée belge typique et un dôme arrondi et porte le n° 6613 ou 66013

La référence 99005b, équipée d'une nouvelle toiture allongée de l'abri porte le n° 6617 ou 66017.

Pour obtenir une version belge, pb Messing Modelbouw a choisi de reconstruire le modèle 4113 de Fleischmann

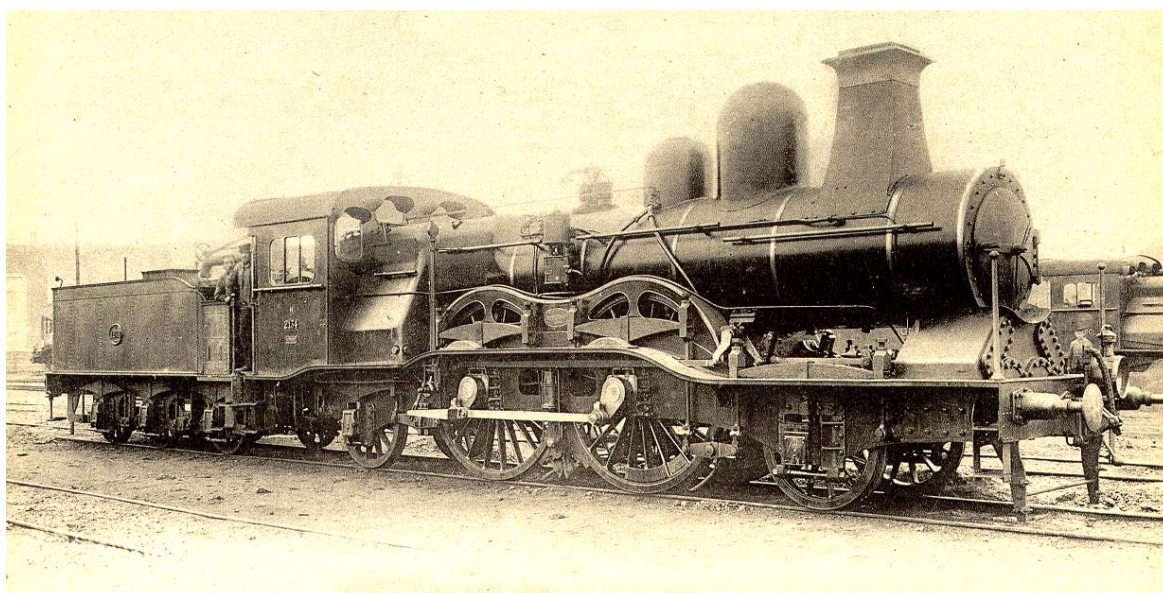




Locomotive à vapeur “ Le Belge”

Numéro de commande: échelle HO: 99006 (plus en stock)

Trix a, il y a quelques années, commercialisé la locomotive à vapeur “ der Adler”. Pb Messing Modelbouw a reconstruit et peint cette locomotive en modèle “le Belge”; A cette fin, on a spécialement coulé et gravé des pièces en laiton pour le détaillage du modèle. Il n’a été produit par pb Messing Modelbouw, que 5 exemplaires de ce modèle.



Locomotive à vapeur type 12 “Columbia” 1888 – 1931

Numéro de commande: kit échelle HO: 90036

109 locomotives “Columbia” ont été mises en service entre 1888 et 1897. Elles étaient utilisées à la traction d’express lourds sur les lignes à profil facile. Ce type était équipé de cylindres intérieurs. Elles étaient accouplées à des tenders de type 7 ou 8 de 9 ou 14 m³. Le type 7 était à 3 essieux, le type 8 à 2. Les roues du tender avaient un diamètre de 1060mm. Différentes reconstructions ont été exécutées, ce qui amena différentes séries. On connaît la série avec la cheminée classique, l’énorme cheminée ronde s’ouvrant largement vers le bas ou la cheminée carrée, avec un foyer Belpaire ou un foyer étroit mi-profond. Elles furent construites entre’autres par Cockerill, Tubize, Saint-Léonard et la Meuse. Les essieux moteurs avaient des roues d’un diamètre de 2100mm, les essieux AV et AR de 1200mm. Ces locomotives ont été mises hors service en 1931. Le Preussische Staatsbahn avait aussi en service des locomotives de ce type, livrées par Cockerill de 1892 à 1902 et étaient utilisées par le Main-Neckar-Eisenbahn. Elles ont été livrées avec un tender à 3 essieux remplacé plus tard par un tender de type 2’2T16

Locomotive à vapeur type 26

Numéro de commande : en kit échelle HO : 99012

Ces machines furent construites pour la Deutsche Reichsbahn pendant les années de guerre par l'industrie belge . Les locomotives encore en construction après 1946 ont été achevées pour la SNCB et mise en service comme type 26.

Ces locomotives se caractérisaient par des déflecteurs horizontaux de type Witte. Elles étaient attelées à des tenders allemands classiques de 26 m³ ou des tenders de 32m³ Wannentenders appelés tender-baignoires. Il en a été vendu 10 exemplaires aux chemins de fers luxembourgeois où les locomotives portèrent les numéros 5601 à 5610.

Les machines belges ont été construites par: Tubize (26.100 - 26.001 à 26.024) , Cockerill (26.025 - 26.049) , Haine-St-Pierre (26.050 - 26.074) , Anglo-Franco-Belge (26.075 - 26.090).





Locomotive vapeur type 22 ou Nord Belge

N° de commande : en kit échelle HO : 90037

Kit de construction avec moteur maxon, la motorisation est déjà montée. La chaudière, la cabine de conduite et le foyer sont déjà préformés, ce qui en facilite la construction. Le tender de 15 m³ est en laiton coulé. Charbons et briquettes sont en métal blanc coulé pour augmenter le poids adhésif de l'ensemble.

Cockerill a livré en 1902 au " Nord Belge " ces 4 - 6 - 0 compounds à 4 cylindres. Ces machines étaient semblables aux 230A françaises.

Elles remorquaient les trains internationaux entre Paris et Cologne ainsi que quelques lourds trains de voyageurs.

L'effectif complet a été transféré à la SNCB et appelé type 22.

Il est possible d'en faire une version 'Nord Belge' ou un type 22.



Locomotive vapeur type 89 ou Nord Belge

N° de commande : en kit échelle HO : 90038

Kit de transformation pour la machine Belge : 90038a

Kit en laiton (LSL). Série limitée. Le kit LSL doit être transformé pour obtenir la version belge.

Ces locomotives tender étaient utilisées par le Nord Belge à la remorque des trains de marchandises locaux dans le bassin industriel Liège -Seraing.

Elles ont été construites par Cockerill et La Meuse. En 1909 elles faisaient parties du dépôt de Kinkempois.

La SNCB a repris 5 locomotives. Elles deviennent en 1940 le type 89, et reçoivent les numéros de 8932 à 8936 ensuite 89.001 à 89.005.

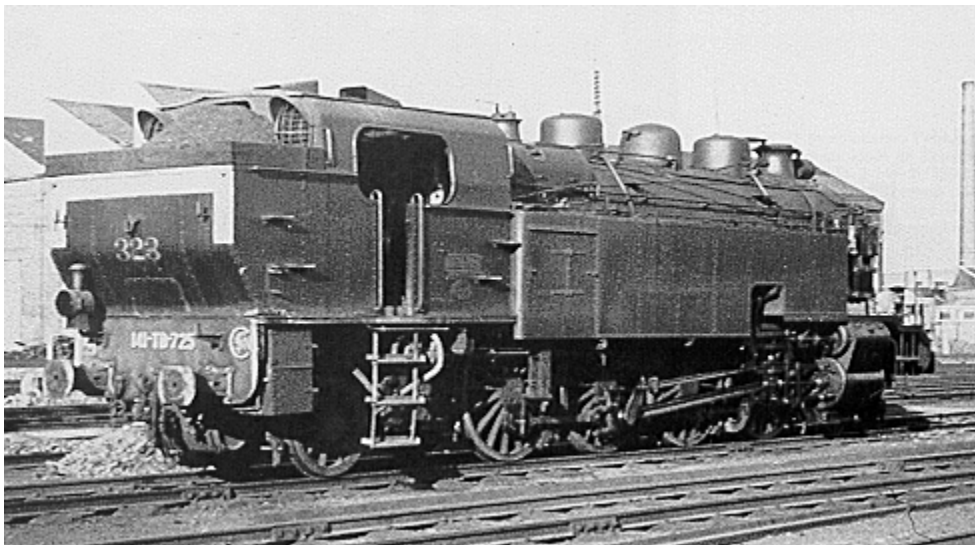
Le kit de conversion contient 2 rehausses à charbon différentes, et un générateur.

Les réservoirs à eau du côté du générateur doivent être raccourcis pour la conversion.

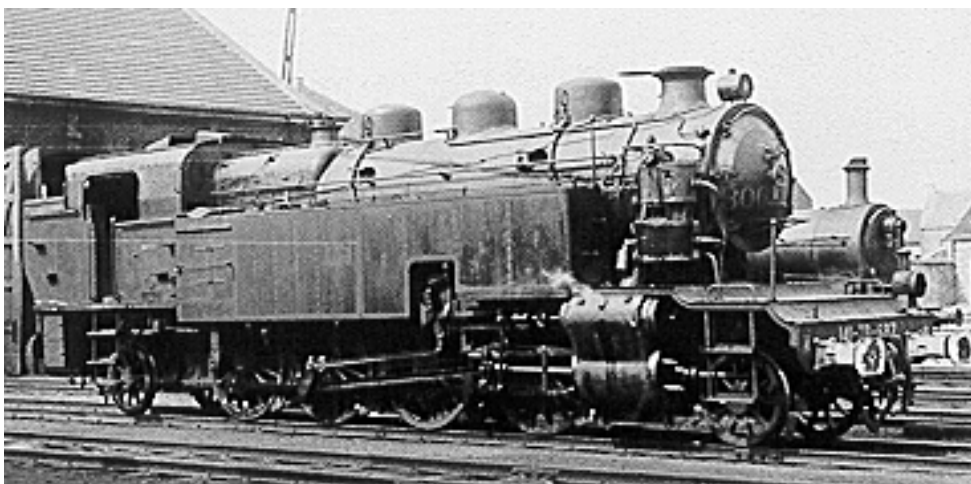
Renseignements extraits de " Nos Inoubliables Vapeurs " de Phil Dambly

Locomotive à vapeur du type 68

Numéro de commande: en kit échelle HO : 90039



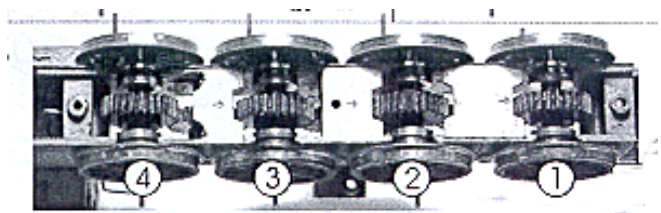
La locomotive 4-141 TB 725, renumérotée 323. Cette photo a été prise par K.J. Harder à Tienen, dépôt de cette locomotive.



La locomotive 4-141 TB 687, renumérotée 306. Cette photo a été prise par K.J. Harder à Tienen, dépôt de cette locomotive.

25 locomotives type 141 TB d'origine française sont venues en 1942 renforcer nos rangs. Classées type 68, elles étaient destinées aux dépôts de Pépinster, Visé, Liège, Tienen et Schaerbeek. Entre juin et septembre, l'occupant les a envoyées en Allemagne.

Le modèle:
Kit en laiton (LSL)
Motorisation:
Moteur Maxon avec volant d'inertie.
Les 4 essieux moteurs sont entraînés



La locomotive 4-141-TB 729 stationnée à Liège portait au départ le numéro 325. En septembre 1942, elle est renumérotée 6825. C'est ce numéro qu'elle portera lors de son départ vers l'Allemagne.

Cette photo a été prise à Leuven lors d'une prise d'eau. (K.J. Harder)

Locomotive à chaudière verticale « Cockerill » »

Numéro de commande : en kit échelle HO :



Foto's van het handmodel. in opbouw . Schuifbeweging nog niet aangebracht.



Foto stoomloc BVS Puurs

Cette petite mais singulière locomotive est une particularité construite en 1907.

C'est une locomotive inhabituelle, à écartement standard, équipée d'une chaudière verticale.

La chaudière verticale est placée sur un chassis classique de disposition d'essieux 0 - 4 - 0 et équipée d'une distribution Walschaer.

Elle était construite à Seraing par John Cockerill.

John Cockerill était un industriel britannique qui a fondé en Belgique un empire industriel.

John Cockerill était réputé pour ses fabrications de locomotives à chaudière verticale.

Il a construit ce type de locomotive de 1867 à 1942 en 5 versions différentes suivant la taille des cylindres et le diamètre des roues. (voir tableau ci-après)

Cette petite mais puissante locomotive se riait des rayons de 15m et des fortes pentes.

Equippée d'une chaudière verticale, elle reçut en France le surnom de "loco bouteille".

Il en a été construit 891 exemplaires livrés à travers l'Europe : Belgique, France, Allemagne, Pays-Bas, Italie, Luxembourg, Pologne, Russie, Espagne et Suède dont la majorité en Belgique et en France. Une petite quantité a été mise en service par la France en Afrique du Nord. Bien qu'elle fût visible un peu partout en France, elle se rencontrait surtout dans le Nord et le Pas-de-Calais

Caractéristiques particulières

	Roues	Cylindres	Année de construction	Quantité
Type I	550 mm	150 x 300 mm	1867 à 1912/13	51
Type II	615 mm	200 x 260 mm	1868 à 1912	93
Type III	615 mm	250 x 260 mm	1872 à 1927	373
Type IV	700 mm	285 x 320 mm	1883 à 1949	352
Type V	800 mm	320 x 350 mm	1926 à 1942	22

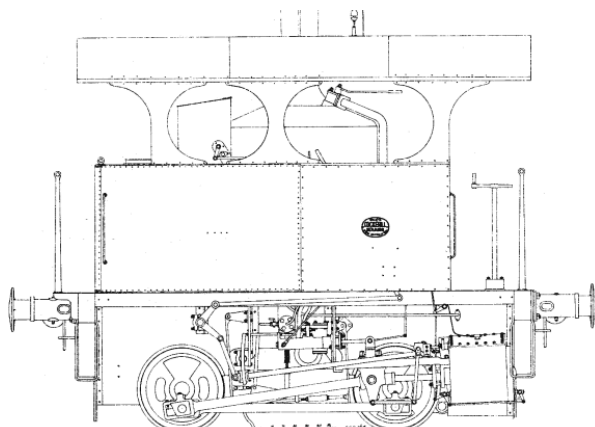


Foto genomen te Puurs door Guy Froidcoeur

Type 12 Atlantic carénée.

Numéro de commande : kit en laiton à l'échelle N

La SNCB a introduit début 1939, six locomotives complètement carénées sur le réseau. Elles ont été utilisées à la traction d'express légers et ce à une vitesse de 140 km/heure. Elles ont été conçues par l'ingénieur Notesse et livrées par un consortium de constructeurs. Elles étaient équipées d'un échappement Kylchap et de l'injecteur Metcalfe. 4 exemplaires étaient équipés de la distribution Walschaert avec tiroirs cylindriques, les deux autres recevaient la distribution par soupapes, l'une du système Dabeg et l'autre du système Caprotti.

Le 12 juin 1939 cette locomotive s'empara du "Ruban Bleu" en remorquant un train de 200 t entre Bruxelles et Oostende en 57 minutes.

La 12.004 est préservée et après restauration utilisée par la SNCB pour des prestations particulières.

Ses caractéristiques:

Longueur: 14,012 m.

Largeur: 3,000 m.

Hauteur : 4,280 m.

Poids : 89 tonnes.

Elle développait 2.500 ch.

Diamètre des roues motrices 2,10 m

Limitée à 140 km/heure.



Locomotive à vapeur type 59

Numéro de commande: kit laiton échelle HO :

Kit laiton échelle O :

Historique: L'unique type 59 de la SNCB n'était pas une T3 prusse comme beaucoup le prétendent.

C'était une 0 – 6 – 0 de la série 89 qui est devenue en 1944 le type 59. Elle a reçu le numéro 59001 et était gérée par le dépôt de Schaerbeek

C'était une minuscule locomotive utilisée par l'organisation Todt, une organisation paramilitaire allemande chargée de la mise en oeuvre de travaux d'équipement et de renfort.

Cette locomotive a été construite en 1913 par Henschel (Phil Dambly)

A l'opposé de la T3 prusse, cette locomotive n'était pas équipée d'une distribution Alan Stirling

Le kit: carrosserie en laiton, chaudière, cheminée, dômes, boîte à fumée et cylindres sont en laiton coulé pour le modèle HO.

Maillechort pour le châssis et l'embellage.

Motorisation et démultiplication Euromodell avec moteur Faulhaber.

Roues RP 25

Quant au modèle à l'échelle O la chaudière est en découpe photochimique tandis que boîte à fumée, dômes et cylindres sont en laiton coulé

