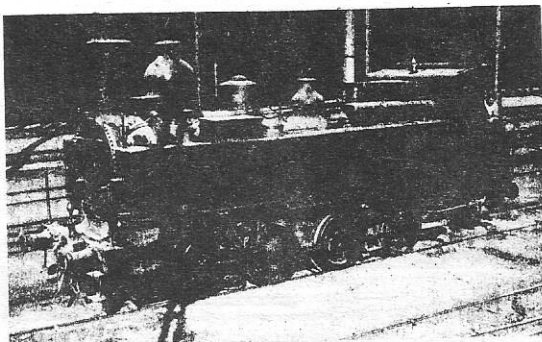
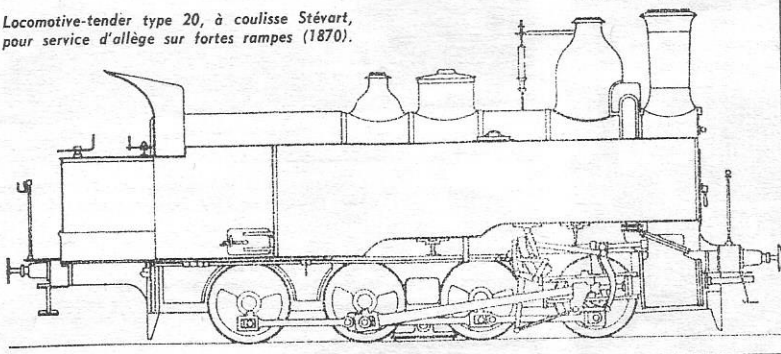


plés étaient destinées au service d'allège sur les plans inclinés de Liège, d'où leur appellation « locomotives des plans ». Elles furent utilisées par la suite sur les lignes à fortes rampes du plateau de Herve et assurèrent également des services spéciaux dans le Hainaut. Les locomotives type 20, qui pesaient 50,80 t, étaient caractérisées par leur foyer débordant à grande surface de grille, les cylindres extérieurs, le mécanisme de distribution système Stéuart, les longerons intérieurs et de petites roues pleines de 1,05 m de diamètre. En 1892, on les munit d'un abri fermé vers l'arrière et le frein à sabots fut substitué au frein à patin d'origine. Les dernières machines de ce type roulaient encore en 1918.

Un type 20, le n° 712, avait été transformé à l'Arsenal de Malines en 1895 par l'installation d'une nouvelle chaudière et l'adjonction d'un essieu porteur à l'arrière, rendu nécessaire par suite de l'allongement du foyer.

Locomotive-tender type 20, à coulisse Stéuart, pour service d'allège sur fortes rampes (1870).

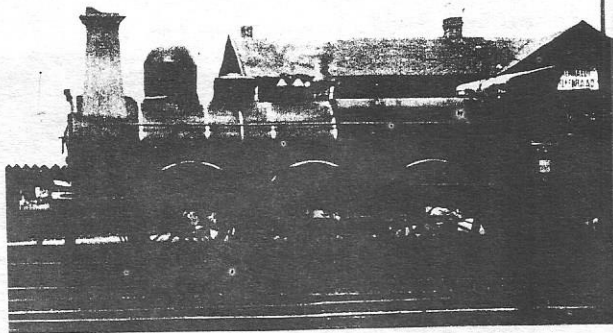
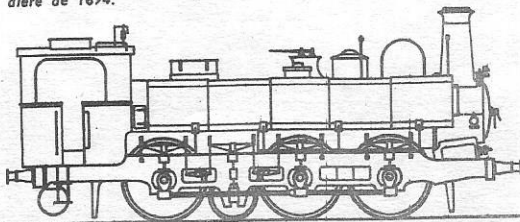


Ci-dessous, locomotive à voyageurs, type 2, des séries de 1875-1876 (Cie Charles Evrard), avec cheminée carrée installée en 1889.

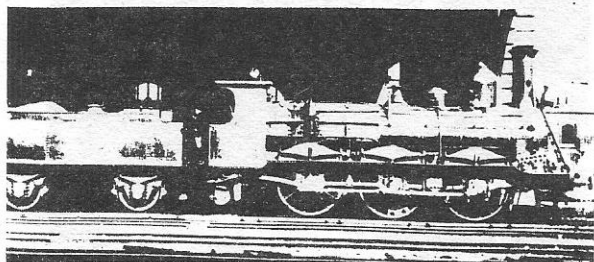
Les dix locomotives type 3 ont été construites en 1873 par la Compagnie Belge pour la construction de Matériels de Chemins de fer, Charles Evrard, à Bruxelles. Ces locomotives-tender à trois essieux accouplés pesaient près de 48 t en charge. Remarquables par leur grande surface de grille et leurs roues de 1,70 m, elles furent tout d'abord mises en service entre Bruxelles Quartier Léopold et Ottignies, puis affectées à des services locaux dans le Hainaut. La particularité la plus intéressante du type 3 consistait dans l'emploi d'un essieu porteur à roues sans boudin, compris entre les deuxième et troisième essieux accouplés. Ce dispositif exceptionnel était nécessité par la répartition des charges sur les voies de l'époque, qui n'admettaient pas plus de 14 t par essieu. Les locomotives type 3 étaient équipées du frein à patin, qui fut remplacé ultérieurement par le frein Westinghouse.

Une machine de ce type, la n° 811, avait été modifiée par l'adjonction, à l'arrière, d'un essieu porteur à déplacement latéral, aux fins d'augmenter la capacité des soutes à combustible et de faciliter la marche en arrière. Attachée au dépôt de Tamise, cette machine était classée parmi les locomotives du type 4 et disparut vers 1900.

Locomotive-tender, type 3, avec nouvelle chaudière de 1894.

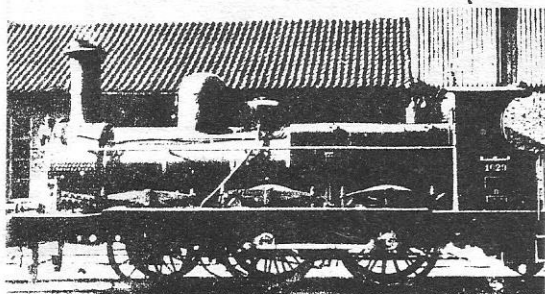


C'est en 1874 que Belpaire fit remplacer les roues de 1,45 m d'une locomotive type 28 — la n° 151 — par des roues de 1,70 m, tout en conservant intégralement les autres particularités de la machine, qui devenait ainsi le type 2. A la suite des excellents résultats obtenus, 141 locomotives type 2 ont été construites de 1875 à 1884, tandis qu'un certain nombre de types 28 étaient convertis en types 2. L'aspect des machines différait selon les constructeurs en ce qui concerne les garnitures. Dès 1882, la suspension fut modifiée et un nouveau modèle d'abri fut adopté. On procéda en outre au traditionnel renouvellement des chaudières de 1893 à 1900. Les locomotives type 2, qui pesaient 34,32 t en ordre de marche — tender non compris — remorquaient les trains de voyageurs entre Bruxelles Quartier Léopold et Arlon en remplacement des anciennes machines de la Grande Compagnie du Luxembourg. On les employa ensuite sur la ligne de la Vesdre, où les derniers exemplaires étaient toujours en service en 1932 !

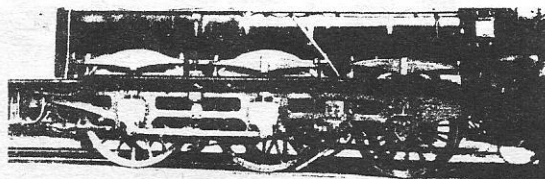


Type 2 de la série construite par Cockerill en 1883.

Type 2 bis provenant d'une transformation opérée sur un type 28



Détail des essieux du type 2 bis.

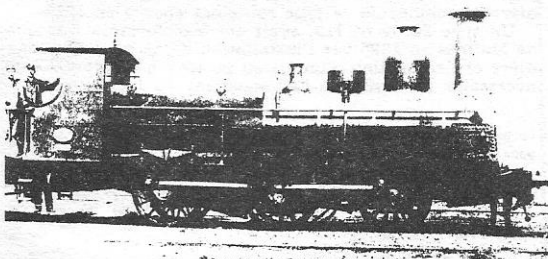


Le type 2 bis provenait d'une transformation opérée en 1882 sur des locomotives type 2 et type 28. Cette transformation consistait, pour le type 2, à découpler l'essieu avant et à le remplacer par un essieu porteur à roues de 1,45 m. Pour le type 28, le remplacement des roues accouplées de 1,45 m par des roues de 1,70 m complétait la même opération. Le type 2 bis, dont il y eut 31 exemplaires, avait été réalisé en vue d'obtenir des locomotives à voyageurs pour les lignes de plaine sur lesquelles le type 2, à trois essieux accouplés, ne se justifiait pas.

Devant l'ampleur croissante du trafic des marchandises, l'Etat commanda des machines inspirées du type 28, mais un peu plus puissantes. Créé en 1875, le type 29 était absolument semblable au type 28, dont il ne différait que par le diamètre des roues (1,30 m au lieu de 1,45 m) et quelques détails du châssis. Réservées tout d'abord au trafic entre Bruxelles et Arlon, les locomotives type 29 se répandirent bientôt sur les lignes du Centre et finalement sur tout le réseau. Cinq cent vingt-quatre locomotives de ce type ont été construites, auxquelles il faut ajouter 48 machines des types 2 et 28 transformées en type 29.

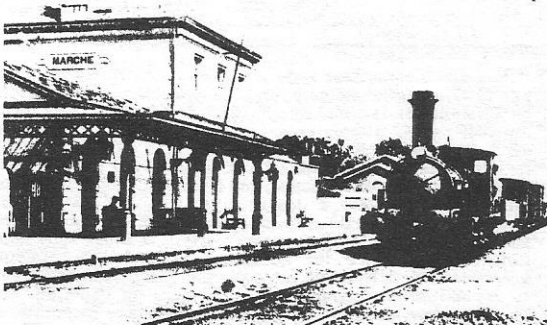
Les premières séries du type 29 avaient été livrées de 1875 à 1884 et, après une interruption de quatorze ans, la construction d'importantes séries fut reprise de 1898 à 1901. Ces dernières différaient des séries primitives par les dimensions de la chaudière, le type d'abri, la suspension et l'aspect de la boîte à fumée.

Entre-temps, les types 29 avaient reçu de nouvelles chaudières avec cheminée carrée en 1893, cheminée tronconique en 1896 et cheminée ordinaire en 1899. Ces locomotives développaient 560 ch et atteignaient 55 km/h. Le poids en ordre de marche s'élevait à 32,80 t pour les machines de 1875 à 1884, et à 38,50 t pour celles de 1898. On pouvait encore voir quelques types 29 en 1933, équipés du frein Westinghouse.



Locomotive à marchandises type 29, livrée par Saint-Léonard en 1882 (premières séries de 1875-1884).

Cette silhouette trapue est celle d'un type 29 traversant la gare de Marche-en-Famenne, sur la ligne Liège-Jemelle.



En 1908, deux machines de ce type, les n° 1285 et 2804 de la remise de Monceau, avaient été munies, à titre d'essai, de chaudières Brotan à tubes d'eau. La chaudière imaginée par l'ingénieur autrichien Brotan comportait, comme une chaudière ordinaire, un corps cylindrique renfermant des tubes à fumée. Elle ne se distinguait essen-

Un des deux types 29 reconstruits en 1908 avec chaudière Brotan (La Meuse). Locomotive n° 2804 photographiée en 1916, sous l'occupation allemande.

