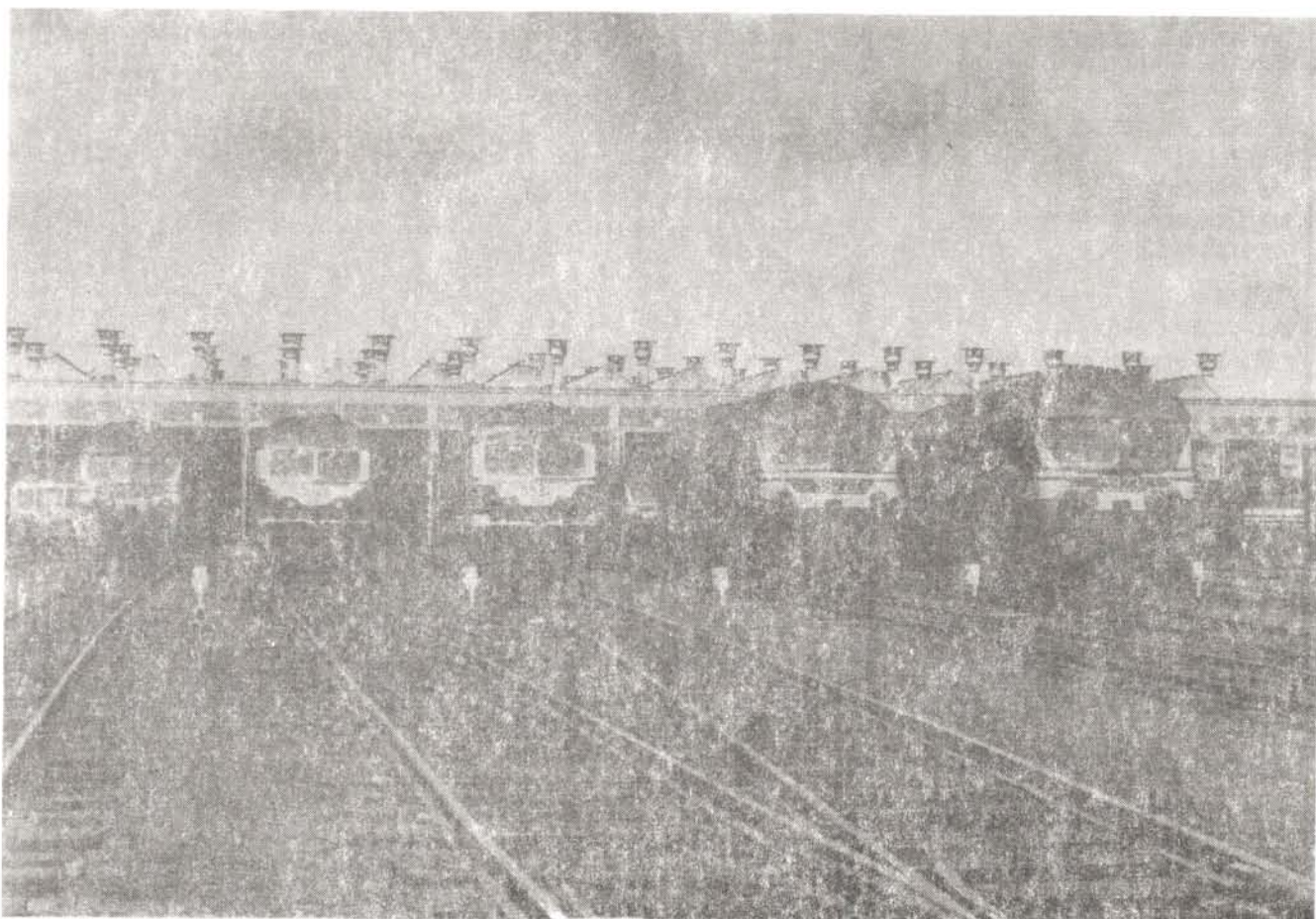


FERRO FLASH

N°124 MAI 1987



EDITEUR RESPONSABLE : DEBLIQUIT RICHARD
28, Rue s^t Donat - 7070 - Houdeng Goegnies.

CLUB FERROVIAIRE DU CENTRE

MENSUEL

**DOCUMENTATION
MODELISME**

INFORMATIONS FERROVIAIRES

Relations Publiques et
Secrétariat BRUXELLES :

Michel BROIGNIEZ

Allée des Jonquilles, 18

5865 - WALHAIN-SAINT-PAUL.

Tél : (010) 65.87.48.
entre 18 et 20 heures.Secrétariat CENTRE :

Henri HAUBE

Rue Docteur Grégoire, 51

7100 - LA LOUVIERE

Les demandes de renseignements,
d'anciens FERRO-FLASH et les
changements d'adresses sont
à faire parvenir à votre
secrétariat respectif.

Prière de joindre pour toute
correspondance s.v.p une
enveloppe timbrée et
auto-adressée.

Comptes Bancaires :BRUXELLES

068-2027267-91

Club Ferroviaire du Centre
SECTION BRUXELLES.CENTRE

271-0061822-65

Club Ferroviaire du Centre
HOUDENG-GOEGNIES.Montants des cotisationsMembre avec service
FERRO FLASH : 600 frsMembre vivant sous
le même toit qu'un
membre avec service
FERRO-FLASH : 300 frs

Membre bienfaiteur: 800 frs et plus

N'oubliez pas de mentionner
vos noms et adresse complète
ainsi que votre numéro de
membre.

FERRO-FLASH - FERRO-FLASH

Les articles et photos pour
parution dans Ferro-Flash,
sont à faire parvenir au
secrétariat de la section
Centre.

Les articles publiés dans
Ferro-Flash, n'engagent que
la responsabilité de leur(s)
auteur(s).

Les firmes et commerçants
cités dans les articles, ne
le sont qu' à titre d'infor-
mation.

ECHANGE DE REVUES INTER-CLUBS :Les revues sont à faire parvenir
à : Pierre HAUTEFIN

Chaussée de Mons, 125

7160 - HAINE-SAINT-PIERRE.

HISTORIQUE

En 1975, deux amis et voisins, mûs par une même passion pour les choses du rail, décident de faire connaître et de partager celle-ci.

Après un appel dans la presse locale, un premier rendez-vous est fixé et réunit d'emblée 25 personnes qui s'affilient : le CLUB FERROVIAIRE DU CENTRE est né!

Très vite, l'association des deux amis, Messieurs Pierre HAUTEFIN et Michel THIRY, prend de l'extension. Après quelques participations à des expositions extérieures, le C.F.C. organise, en 1978, sa première grande exposition à Houdeng-Goegnies, qui connaît un succès de foule inattendu. Elle sera suivie, l'année suivante, d'une autre, à Manage, lors de l'inauguration de la traction électrique.

Ces deux expositions portent le nombre des membres à plus de 300 ce qui est énorme, chacun des animateurs de cette association étant bénévole et y consacrant, en réalité, ses heures de loisirs.

Un bulletin mensuel, FERRO-FLASH, est le lien de ces 300 membres.

En 1980, une section s'ouvre à Bruxelles pour partager le travail administratif des animateurs.

LES ACTIVITES

Les activités sont très diverses mais se rapportent, toujours, bien sûr, aux chemins de fer. Pêle-mêle, citons :

-Des réunions hebdomadaires : discussion libre, construction de matériel miniature et de réseaux.

-Des réunions mensuelles : conférence, projection chemins de fer et tramways

-Des réunions de travail : soudure et travail du métal blanc.

-Des visites d'usines ferroviaires et d'ateliers SNCB et SNCV.

-Des voyages spéciaux en train et en tram.

-Une bibliothèque ferroviaire bien étoffée.

-Un bulletin mensuel d'information et de documentation ferroviaire.

-Un réseau de petits trains à vapeur au 1/8ème et au 1/12ème.

Toutes ces activités, grâce à une poignée d'admirables animateurs bénévoles mais aussi, avec l'aide de l'Administration Communale de La Louvière qui a toujours eu à coeur de soutenir nos réalisations.

Pour les contacter et les soutenir :

Richard BERLIQUET, r. Saint Donat, 28 7070 - HOUDENG-GOEGNIES.

Pierre HAUTEFIN, Chaussée de Mons, 125 7160 - HAINE-SAINT-PIERRE.

Olivier LAMNEUX, r. de Luttre, 37 6178 - GOUY-LEZ-PIETON.

Henri HAUBE, r. Docteur Grégoire, 51 7100 - LA LOUVIERE.

Christian HICORDJAJA, Chaussée Brunehault, 75 7140 - RESSAIX.

Patrick LOUILLOU, Chaussée Paul Houtart, 47 7070 - HOUDENG-GOEGNIES.

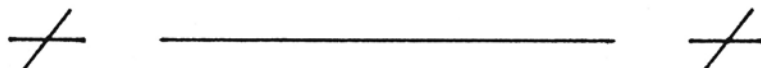
Les articles contenus dans Ferro-Flash
peuvent être reproduit librement,
APRES ACCORD DE L'EDITEUR ET DE
L'AUTEUR DE L'ARTICLE.

LES LOCOMOTIVES DIESEL

TYPE 201 - SERIE 59

SOMMAIRE

Préface	page 4
Sources	page 4
Débuts de la traction Diesel à la S.N.C.B.	page 5
<u>La locomotive Diesel-électrique de ligne du Type 201</u>	page 6
- Utilisation	page 7
- Répartition et effectif	page 8
- Circulation	page 9
- Equipement	page 10
- Fiche descriptive	page 11
- Organes	page 12
<u>Mise en service - dépôts successifs -</u> <u>mise hors service des locomotives du Type 201</u>	page 14
<u>Livrées des locomotives Diesel Type 201 - Série 59</u>	
- Sortie d'usines	page 21
- "Expo 1958"	page 21
- Variante de la livrée "Etoile"	page 22
- Vert foncé et "Moustache"	page 22
- Vert foncé sans moustache	page 22
- Vert foncé et numérotation à 4 chiffres	page 23
- Livrée 1970 - Prototypes	page 23
- Livrée 1970 et numérotation à 4 chiffres	page 24
- Livrée 1970 - Variantes	page 24
- Nouvelle livrée à fond jaune	page 24
- Nouvelle livrée jaune à bande verte réduite	page 25
- Nouvelle livrée jaune - Variantes	page 26
- Essais de peinture pour les automotrices suburbaines	page 26
- Inscriptions sur les machines	page 27
<u>Légende des photos</u>	page 28
<u>Plans des locomotives Diesel Type 201 - Série 59</u>	
- Livrée d'usines	page 29
- Livrée "Expo 1958"	page 31
- Livrée "Moustache"	page 33
- Livrée "1970"	page 35
- Nouvelle Livrée Jaune	page 36



PREFACE

C'est le premier juin 1986 que les dernières locomotives Diesel de la série 59 quittèrent l'atelier de traction d'Haine-Saint-Pierre, après plus de trente ans d'affectation à cette remise.

A cette occasion, Henri Haube, mon successeur au poste de secrétaire du Club Ferroviaire du Centre, me demanda de faire un rappel historique de ces locomotives.

J'étais loin de me rendre compte de l'ampleur du travail ... pour 55 machines. En fait, l'entreprise était une véritable gageure, quitter le parc du matériel remorqué à voyageurs que je suis pas à pas depuis maintenant près de dix ans.

Si pour les voitures, il y a une source de renseignements, pour le matériel moteur, il y en a au minimum trois. La synthèse n'est pas chose aisée, et c'est pourquoi, j'ai préféré apporter toutes les remarques possibles quant à l'histoire des différentes locomotives de la série 59.

Ce travail constitue pour moi, un magnifique essai.

Michel Thiry, 26 mars 1987.

LES SOURCES

- carnets historiques des locomotives;
- documentation des ateliers d'Antwerpen Dam, Haine-Saint-Pierre et Merelbeke;
- documentation et fiches historiques de la Direction du Matériel, division 22;
- documentation de la Direction du Matériel, division 24;
- documentation et plans de la Direction du Matériel, division 25;
- renseignements de M. R. Huysman, Secrétaire de Division honoraire de la S.N.C.B.;
- documentation personnelle.

HISTORIQUE ET DEBUTS DE LA TRACTION DIESEL

Dans le courant du mois de juin de cette année, la traction à moteur Diesel fêtera son 57ème anniversaire sur notre réseau national. Ainsi, c'est en 1930, dans les années de la grande crise mondiale, que la S.N.C.B. introduisit les premiers engins à moteur Diesel. Déjà, à cette époque, l'exploitation, rentabilité oblige, posait la question de l'avenir des petites lignes. Très rapidement, on envisagea l'utilisation d'automotrices. A titre expérimental, à côté des engins vapeur, furent testés sur le réseau trois autorails Diesel à transmission mécanique Eva Maybach, type 600. Le succès de ces automotrices à moteur Diesel fut tel que de nombreux types simples, doubles et triples furent ensuite construits.

La locomotive à moteur Diesel pour sa part, arriva sur les rails belges de façon accidentelle. Ainsi, les faits de guerre laissèrent en Belgique (9/1944), une locomotive de manoeuvre de la DRG du type V36 à transmission hydraulique (type 231 S.N.C.B.). Par la suite, quatre locomotives anglaises à transmission électrique, originaires du L.M.S., seront louées (1945) et ensuite achetées par la S.N.C.B. (type 230 puis 231.1) au War Department (Forces Alliées).

La rentabilité des engins moteur Diesel étant nettement supérieure à celle des locomotives à vapeur (suppression du chauffeur, moins d'entretien, etc ...), le conseil d'administration de la S.N.C.B. décida en 1950 l'acquisition de 12 locomotives pour manoeuvres lourdes. La commande est passée en 1951 (6 machines BoBo Diesel électrique type 270 et 6 machines à 4 essieux couplés Diesel hydraulique type 271).

Locomotives Diesel de ligne

Au début des années 50, les plans d'électrification du réseau étaient déjà établis pour l'ensemble des lignes éclatants en étoile au départ de Bruxelles (les travaux allaient aller bon train). Le remplacement de la traction vapeur par des locomotives Diesel ne devait donc être envisagé que pour les lignes à moindre trafic.

En 1953, la S.N.C.B. commande en conséquence 95 locomotives Diesel de ligne à transmission électrique de deux modèles différents, d'une part une BoBo type 201, et d'autre part, une CoCo types 202/203; les deux modèles ayant des caractéristiques similaires pour l'équipement moteur (même puissance à la sortie du moteur diesel). Les délais de livraison sont très rapides, le début de fourniture étant envisagé pour la fin de l'année 54.

Le cahier des charges prévoyait pour les deux modèles de locomotives Diesel, un poids maximum par essieu de 22 tonnes. La conception devait être à adhérence totale, c'est-à-dire, tous les essieux étant motorisés. Les machines, dès l'origine, devaient être équipées du dispositif permettant la marche en "unités multiples".

LA LOCOMOTIVE DIESEL ELECTRIQUE TYPE 201

C'est suivant les plans proposés pour l'Europe par la compagnie General Motors of America, que les locomotives types 202/203 furent construites par la société Anglo-Franco-Belge à La Croyère.

De leur côté, les BoBo type 201 sont le résultat d'une étude complète menée à bien par la firme belge, Cockerill.

Partant d'une locomotive américaine, Cockerill - Seraing ne conservera que le moteur Baldwin. Celui-ci sera placé dans une caisse autoportante de 13 tonnes, nouvellement calculée, en économisant du poids dans les moindres détails. La solution trouvée est particulièrement étonnante; d'une locomotive CoCo de 120 tonnes, Cockerill arrive à une BoBo de 87 tonnes (y compris 4.000 litres de gasoil et 3.000 litres d'eau pour la chaudière de chauffage).

55 locomotives sont ainsi assemblées chez Cockerill à Seraing, avec moteurs Diesel construits sous licence Baldwin et bogies Pennsylvania en acier moulé;

26 caisses sont construites chez Baume et Marpent à Morlanwelz et 29, aux Ateliers Métallurgiques à Nivelles.

Les transmissions électriques, les appareillages et auxiliaires sont réalisés par les A.C.E.C., sous licence Westinghouse.

Le moteur Diesel Baldwin 608 A est un 8 cylindres en ligne, qui développe 1.750 cv à 625 t/min - injection directe - 4 temps - suralimentation assurée par turbo-soufflante Brown-Boveri.

La vitesse du moteur diesel est contrôlée par un régulateur hydraulique Woodward, commandé à distance pneumatiquement, par le levier d'accélération du poste de conduite (des postes de ...).

1.600 cv sont disponibles à l'entrée de la génératrice principale, et 1.430 sont utilisables à la traction, au niveau du rail.

Les moteurs électriques de traction sont suspendus par le nez, technique utilisée à l'époque sur le matériel de traction électrique de la S.N.C.B. et qui ne sera abandonnée qu'avec les engins modernes.

Le diamètre des roues (motrices) est de 1.118 mm.

Le poids total, en ordre de marche, varie entre 84 et 87 tonnes, suivant l'utilisation en services marchandises ou services voyageurs. La différence provient de l'alimentation ou non, en eau, de la chaudière de chauffage.

La longueur hors tout est de 16.180 mm; la longueur de la caisse étant de 15.030 mm.

La distance d'axe en axe des bogies est de 7.840 mm; notons que ceux-ci ne sont pas disposés symétriquement par rapport à la mi-longueur de la caisse. Pour sa part, la distance d'axe en axe des essieux du bogie est de 2.680 mm.

Spécifiquement au nombre d'essieux, les locomotives Diesel de ligne du type 201 sont restées très longtemps les plus puissantes du réseau, avec un excellent effort maximal au démarrage de 20.000 kg.

Particularité de la 201.055

Après passage en atelier central, pour renforcement du bâti du moteur Diesel, et modification du rapport d'engrenages, la locomotive 201.055 a vu la puissance de son moteur Diesel poussée à 2.000 cv, ainsi que sa vitesse maximale portée à 140 km/h.

D'août à novembre 1960, ainsi modifiée, elle a remorqué des trains directs lourds, sur la relation Oostende - Liège, en lieu et place d'une locomotive électrique. En plus des deux aller-retour Liège - Oostende, elle assura une paire de trains Liège - Gouvy. Les parcours atteignirent 30.000 km par mois.

La 201.055 s'en tira honorablement.

UTILISATION DES LOCOMOTIVES DIESEL DU TYPE 201 - SERIE 59

Les Diesel type 201, conception polyvalente voulant, se retrouvèrent aussi bien en tête des trains de voyageurs (internationaux, directs, etc ...) que marchandises.

La majeure partie des lignes de la S.N.C.B. virent passer les 201.

Quelques tronçons leur étaient interdits, par suite du poids dépassant les 20 tonnes par essieu; suivant la liste de mai 1978, notons les lignes 112 A entre la bifurcation de Forchies et Roux, et 132 entre Berzée et Mariembourg, ainsi que de nombreuses lignes à exploitation simplifiée. Pour les réseaux limitrophes, la liste de janvier 1984, autorisant les interpénétrations, laisse libre circulation aux machines de la série 59 (ex. type 201), pour la quasi totalité des pénétrations sur les sections frontalières avec les N.S., DB et CFL.

Sur la France, les sections Blandain - Lille, Blanc-Misseron - Valenciennes et Givet - Vireux-Molhain sont les seules interdites. Il en est de même au-delà d'Aulnoye, vers Creil et Paris (venant de Quévy ou d'Erquelinnes), ce qui n'exclut pas que par le passé, elles aient pu aller à Paris Nord!

REPARTITION ET EFFECTIF DES LOCOMOTIVES TYPE 201 - SERIE 59

Toutes les machines du type 201 sont d'abord passées par la remise de Kinkempois, proche de Cockerill, pour quelques jours de rodage, avant mise en service normal dans les ateliers propriétaires respectifs.

KINKEMPOIS utilisa les types 201 depuis la mise en service jusqu'au 6 février 1962, date à laquelle les deux dernières machines quittèrent ce dépôt.

HAINES-SAINTE-PIERRE reçut la première 201 le 11 février 1955; les huit dernières machines de la série 59 furent acheminées soit sur Merelbeke (six), soit sur Antwerpen Dam (deux), le 1er juin 1986.

HASSELT reçut la première 201 le 24 mai 1955 et la dernière à y être utilisée, fut cédée le 26 juillet 1963.

AARSCHOT (atelier subordonné d'Hasselt) connu aussi quatre types 201 dans son effectif:

201.044 du 3 janvier 1962 au 11 janvier 1962,
 201.006 du 11 janvier 1962 au 2 août 1963,
 201.042 du 11 janvier 1962 au 18 juillet 1963, et
 201.055 du 18 juillet 1963 au 5 août 1963.

MERELBEKE compte des machines du type 201 à son effectif depuis le 23 septembre 1955.

ANTWERPEN DAM reçut sa première 201 le 29 juin 1961.

Effectifs comparatifs

	1/1/56	1/1/61	1/1/66	1/1/71	1/1/76	1/1/81	1/1/86	1/1/87
NK	24	22	0	0	0	0	0	0
GT	17	14	20	16	16	12	8	0
FHS	10	10	0	0	0	0	0	0
FKR	4	9	15	15	17	18	14	16
FNDM	0	0	19	22	20	23	24	26
Tot.	55	55	54	53	53	53	46	42

Les abréviations, désignant les remises à locomotives, utilisées dans ce présent ouvrage sont les suivantes :

FHS = Hasselt
 FKR = Merelbeke
 FNDM = Antwerpen Dam
 FRST = Aarschot
 GT = Haine-Saint-Pierre
 NK = Kinkempois .

Si les machines 201 furent rapidement remplacées par des locomotives Diesel CoCo du type 205 à Kinkempois, et des CoCo du type 200 à Hasselt, pour les céder principalement à Antwerpen Dam, il n'en alla pas de même ni à Haine-Saint-Pierre, ni à Merelbeke. A Haine-Saint-Pierre, ce sont les travaux d'électrification des lignes de la région du Centre qui eurent raison dans un premier temps, de ces vaillantes machines. Dans un second moment, la vieillesse fit le reste à "GT" en 1986. C'est cette même maladie qui condamnera en 1987-88, l'ensemble des locomotives de la série 59 à Antwerpen Dam et à Merelbeke.

CIRCULATION DES LOCOMOTIVES DIESEL TYPE 201 - SERIE 59

Les machines Diesel du type 201, dès leur mise en circulation, se réservèrent principalement, les lignes ferrées situées à gauche de l'axe France - Erquelines - Liège - Allemagne. Les 202/203 pour leur part, parcouraient les plateaux ardennais, aux lignes accidentées. Bien sûr, il ne s'agit pas d'une règle immuable, et l'on retrouva des 201 à droite de cette ligne France - Allemagne.

Haine-Saint-Pierre, suivant diverses époques, avec ses locomotives du type 201 - série 59, a été à :

- Antwerpen Noord et autres gares de la région en marchandises;
- Bruxelles et sa région, en voyageurs au départ de Binche ou Piéton;
- Dendermonde, en voyageurs au départ de Binche;
- Schaerbeek Formation, Vilvoorde, en marchandises par la ceinture est, la ceinture ouest et par la ligne 124 via Nivelles - Linkebeek;
- Gent-Sint-Pieters, en voyageurs via Geraardsbergen, Zottegem/Aalst;
- Gent-Sint-Pieters, en voyageurs via Tournai - Kortrijk;
- Merelbeke, Gent Noord et Zeehaven, en marchandises par Lessines ou Enghien;
- toutes les gares du groupe de Mons, dont celles de la ligne 106, Ecaussinnes-Carières - Clabecq - Lembeek;
- Monceau, Charleroi Sud (et région), Ronet, Erquelines, Maubeuge (F), en marchandises;
- Charleroi Sud, Châtelet, en voyageurs;

et dans les dernières années, avec des trains spéciaux de marchandises à Kinkempois - Bertrix, via Dinant - Athus, via Arlon .

Dans les années 1974-76, le premier jour ouvrable du mois, une Diesel série 59 de "GT" emmenait de Saint-Ghislain à Verviers, via Mons - La Louvière - Manage - Luttre-Pont-à-Celles - Charleroi Sud - Namur - Liège Guillemins, des voitures du type L qui amenaient les nouvelles recrues au camp militaire (C.I.) de Saive.

Mon premier souvenir d'une type 201 remonte à la fin des années 50, lorsque suite à la détresse d'une locomotive vapeur du type 16, on envoya en remplacement sur le train de voyageurs ("Trottinette") une Diesel de ligne. Cela se passait sur l'ancienne ligne 141, Manage - Baulers, aujourd'hui disparue comme les 201, de la région du Centre.

De son côté, Merelbeke avec ses 201 a été en voyageurs (e.a.) à Bruxelles, Mechelen, Adinkerke-De Panne, Kortrijk, Lille (F), Blaton, Ath, Enghien, La Louvière, Charleroi Sud. Actuellement, les 59 de ce dépôt viennent encore avec des trains complets à Braine-le-Comte, Manage, La Louvière (gare industrielle) et Monceau.

Enfin, les machines d'Antwerpen Dam eurent beaucoup de travail autour d'Antwerpen Centraal, en voyageurs et d'Antwerpen Noord, Schijnpoort, Kiel en marchandises. Notons tout spécialement les circulations en marchandises vers Montzen et Aachen-West (DB), via Lier, Mol ou Diest, Hasselt et Visé Haut.

EQUIPEMENT DES LOCOMOTIVES TYPE 201 - SERIE 59

A la sortie de Cockerill à Seraing, les 201 étaient équipées de simples phares (2 X 1 feu blanc par face).

Par la suite, pour leurs circulations sur les réseaux DB et N.S., nos 201 seront équipées du troisième phare frontal (réglement RIV oblige). Ce travail sera réalisé par l'atelier central de Salzinnes, dans les années 1962 à 1968 (lors de révisions générales B ou C).

Les machines 201.005 - 007 - 008 - 011 - 017 - 020 - 021 - 022 - 023 - 029 - 031 - 033 - 035 et 048, toutes d'Haine-Saint-Pierre à cette époque, échapperont à ce travail. Il y a doute pour les 201.004 et 034. Les locos 201.002 - 012 et 027 de "GT" ont reçu ce troisième feu blanc.

Au début des années 70, ce sera la généralisation des doubles phares (2 X 1 feu blanc et 1 rouge par face).

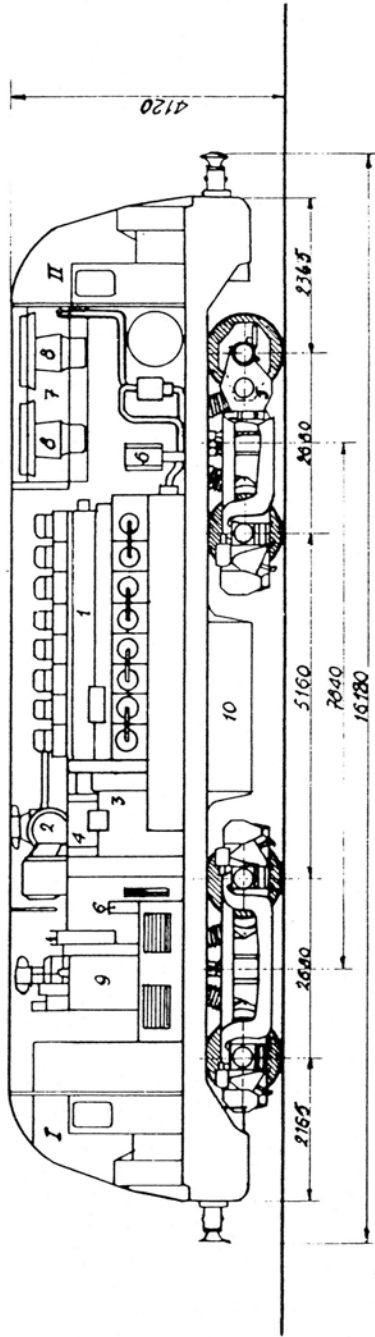
La "5907" ne recevra jamais cet équipement, la laissant ainsi dans son état d'origine, en livrée type 1970 (voir chapitre livrées), promise pour le "Musée" des chemins de fer belges !

La 5953 reçoit les doubles phares le 6 octobre 76 (date sortie de l'AC Salzinnes), la 5929 - le 16 août 77, la 5920 - le 9 novembre 79, la 5903 - le 17 avril 81, ...et enfin, la 5922 - le 15 juin 1984.

Anciennement

type 201
nrs: 201.001 à 201.055

Locomotive Diesel-électrique.
de ligne série 59



1. Moteur Diesel.
2. Turbo groupe de suralimen-
tation.
3. Génératrice principale.
4. Groupe auxiliaire.
5. Moteurs de traction.
6. Ventilateurs des moteurs
de traction.
7. Radiateurs.
8. Ventilateurs.
9. Chaudière.
10. Réservoir à gazoil.

Généralités.

Effectif: (à la construction: 55) 42
Type: B.B.

Poids:
global en ordre de marche: T. 84
- service marchandises: T. 87,2
- service voyageurs: T. 87,2

approvisionnement:
- gazoil: 4000
3400
750
670
kg
l.
kg
kg

- huile de graissage: 3000
kg

- Eau pour le chauffage du
train: 900
kg

- Eau de réfrigération du Diesel: 400
kg

- Sable: 21,6
T

Charge maximum par essieu: 1430
kg

Puissance: (suivant les données
de la fiche UIC-6220) ch. 17000
Kgs. 20.000

Effort de traction continu: 120
Kgs. km/h

Effort maximum au démarrage: 75
m.

Vitesse maximum: 110
mm.

Royan minimum de courbe: 5955

Diamètre des roues: 5955

Numerotation: 5901 à 5955

Partie Caisse.

Constructeur: Cockerill, Baume et Mercier,
A.M.N.

Date de construction: 1955.

Freinage: frein automatique Oerlikon
avec un robinet type FV3 et distributeur
LST.1 combiné avec un frein direct
Oerlikon avec robinet fd.1.

Dispositif de commande: réglage de la
puissance par commande pneumatique
du régulateur de vitesse Woodward
U.g.B. du Diesel.

Appareils de commande dans chaque
poste de conduite avec dispositif
d'homme mort.

Installation de chauffage: générateur
de vapeur O.K. 4616 de la Vapor Inter-
national Corporation (U.S.A.)

Production de vapeur: 700 kg/h.

Pression: 14 kg/cm²

Deux régimes de pression de la vapeur
dans la conduite de chauffage, sont pré-
vus: 4,2 kg/cm² et 6 kg/cm².

Moteur Diesel.

Constructeur: S.A. John Cockerill à
Seraing sous licence Baldwin.

Type de fabrication: 608 A.

Mode de fonctionnement: 4 temps sur-
alimenté (moteur muni d'une turbo-
soufflante de suralimentation Brown-
Boveri).

Mode d'injection: direct.

Réglage de la puissance: par réglage
de la vitesse.

Démarrage du moteur: par la généra-
trice principale.

Puissance nominale: . . . ch. 1750

Vitesse de rotation: . . . t/min 625

Cylindres	nombre	8
	disposition	Wet-ten ligne
Poids global	alésage	324 mm
	course	394 mm
Pression d'injection	kg/cm ²	17.236
Pression moyenne effective	kg/cm ²	200
Vitesse moyenne du piston	m/sec.	9,65
Couple maximum	kgm.	8.28

Transmission.

Constructeur: GP 471 B2 - MT. 370 BEZ
= ACEC (I/c. Westinghouse)

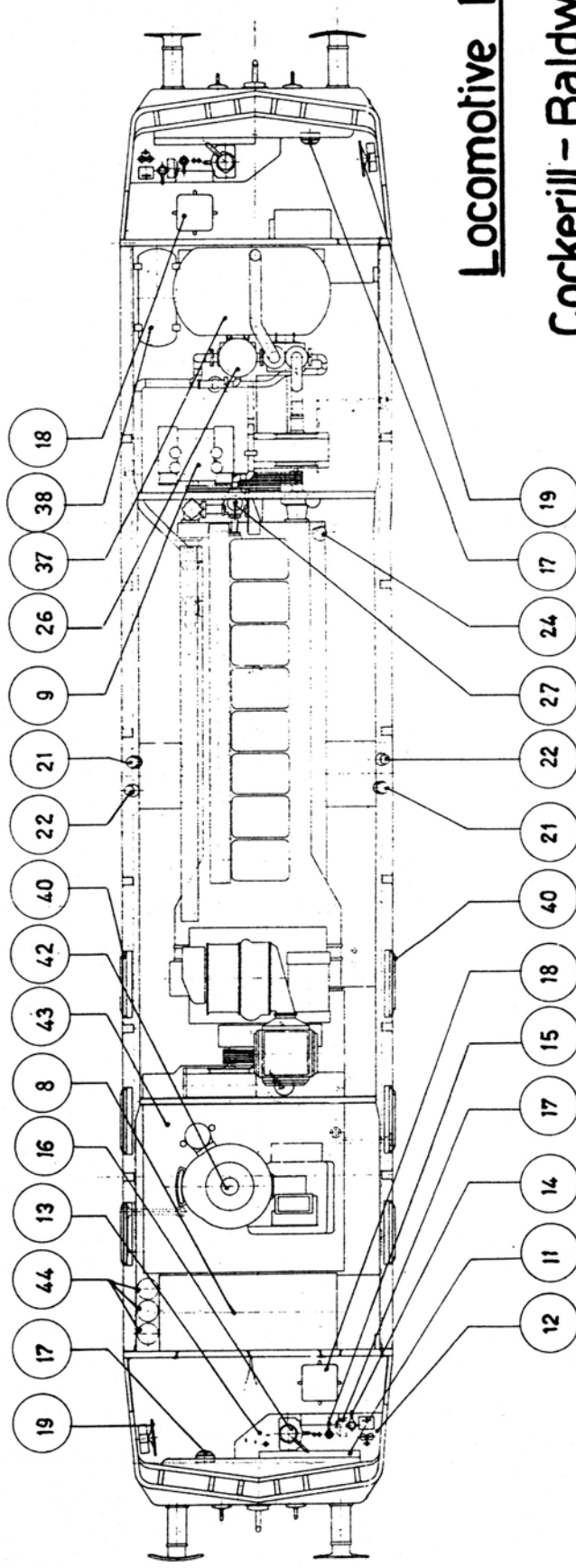
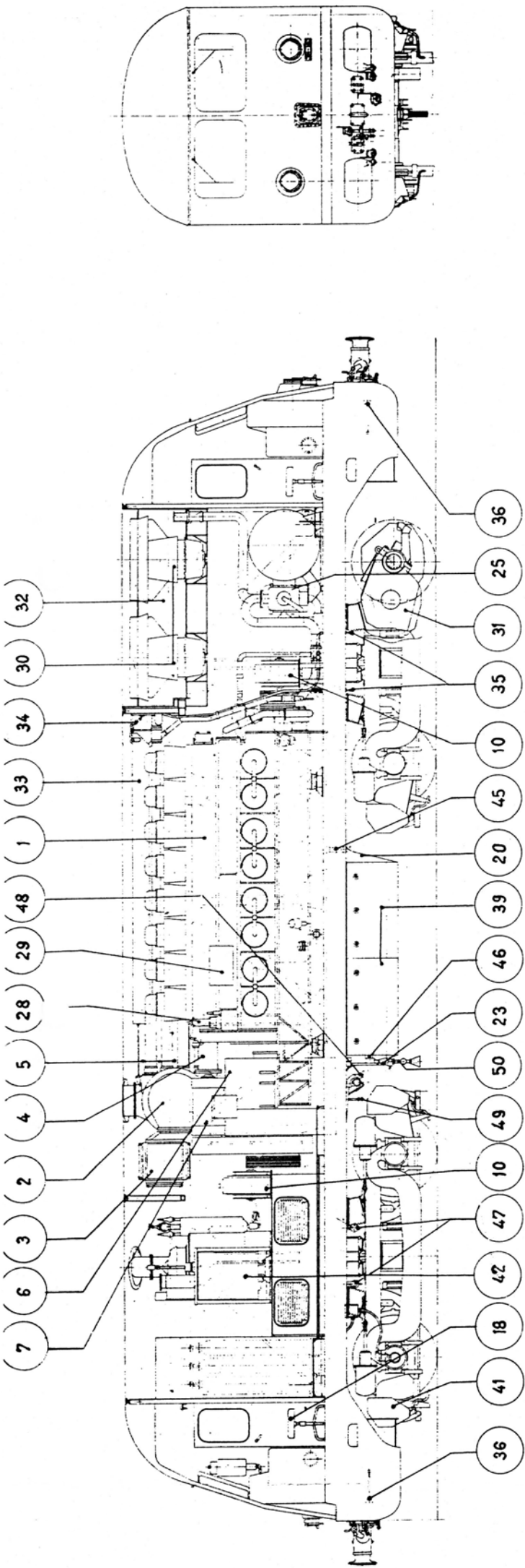
Mode de fonctionnement: une génératrice
principale, entraînée par le moteur
Diesel, alimente les 4 moteurs de trac-
tion en couplage série parallèle. 4 crans
de shuntage sont prévus. L'excitation de la
génératrice principale est fournie par une es-
citatrice à 6 pôles (entraînée par courroies
à partir du moteur Diesel).

Mode d'attelage des essieux: 4 moteurs de
traction suspendus par le nez, logés dans
les bogies et actionnant chacun l'essieu
par une paire d'engrenages droits.

Les 4 essieux de la locomotive sont
donc des essieux moteurs.

Rapports d'engrenages: 59/18

- 1 Moteur diesel Baldwin type 608 A
- 2 Turbo groupe de suralimentation
- 3 Filtre à air du diesel
- 4 Collecteur d'admission
- 5 Tuyauteries d'échappement
- 6 Génératrice principale
- 7 Groupe excitatrice - génératrice auxiliaire
- 8 Armoire d'appareillage
- 9 Compresseur
- 10 Ventilateurs des moteurs de traction
- 11 Tableau de bord
- 12 Pupitre de commande
- 13 Tableau de commande
- 14 Robinet de frein automatique
- 15 Robinet de frein direct
- 16 Accélérateur - controller d'inversion
- 17 Chauffeuses
- 18 Sièges
- 19 Freins à main
- 20 Réservoir à gasoil (4.000 litres)
- 21 Orifices de remplissage du réservoir à gasoil
- 22 Reniflards du réservoir à gasoil
- 23 Jauges à gasoil
- 24 Orifice de remplissage du carter d'huile
- 25 Réfrigérant d'huile
- 26 Filtre à huile à cartouches
- 27 Filtre à huile à chicanes
- 28 Régulateur du diesel
- 29 Régulateur de charge
- 30 Ventilateurs des radiateurs et leurs moteurs d'entraînement
- 31 Moteurs de traction
- 32 Radiateurs
- 33 Réservoir d'expansion et collecteur de sortie d'eau combinés
- 34 Jauge du réservoir d'expansion
- 35 Orifices de remplissage, de vidange et de réchauffage du circuit d'eau
- 36 Trompes pneumatiques
- 37 Réservoir principal d'air comprimé
- 38 Réservoir auxiliaire d'air comprimé
- 39 Batteries
- 40 Filtres à air de parois
- 41 Bacs à sable
- 42 Chaudière
- 43 Réservoir à eau de la chaudière (3.000 litres)
- 44 Batterie d'extincteurs fixes
- 45 Orifice de vidange du carter du diesel
- 46 Prise pour charge de batterie
- 47 Orifices de remplissage et de trop plein du réservoir d'eau
- 48 Orifice de vidange du réservoir d'eau
- 49 Orifice d'entrée de la solution de lavage de la chaudière
- 50 Orifice de sortie de la solution de lavage de la chaudière



Locomotive Diesel - Electrique
Cockerill - Baldwin de 1600ch.

-Type 201 -

LOCOMOTIVES DIESEL DE LIGNE A GRANDE PUISSANCE - CLASSE 5 - SERIE 59

Nos 5901 à 5955 - ex. type 201 nos 201.001 à 201.055

Nos de construction : 3406 à 3460

1	2	3	4	5	6	7
201.001	5901	B.M.	NK 22/12/54	FNDM 29/06/61 FNDM* 01/06/86	-	-
201.002	5902	A.M.N.	NK 04/01/55	FHS 06/02/62 GT 30/01/63 FNDM 01/05/80 FNDM* 01/06/86	-	-
201.003	5903	A.M.N.	NK 13/01/55	GT 29/03/55 FKR 17/09/58 FNDM 15/10/81	-	-
201.004	(5904)	A.M.N.	NK 24/01/55	GT 05/04/55	-	21/12/61 09/01/62
201.005	5905	A.M.N.	NK 29/01/55	GT 11/02/55 FNDM 01/06/83	-	-
201.006	5906	A.M.N.	NK 03/02/55	FHS 19/12/61 FRST 11/01/62 FKR 02/08/63 FNDM 18/08/67 FKR 26/09/67 FKR* 01/06/86	06/10/86	01/11/86
201.007	5907	A.M.N.	NK 09/02/55	GT 22/03/55 FKR 01/06/86	-	-
201.008	5908	A.M.N.	NK 14/02/55	GT 25/02/55	-	15/07/81 01/09/81
201.009	5909	A.M.N.	NK 17/02/55	FNDM 09/11/61	-	-
201.010	5910	A.M.N.	NK 22/02/55	FNDM 11/12/61	-	-

1	2	3	4	5	6	7
201.011	5911	A.M.N.	NK 26/02/55	GT 15/03/55 FKR 14/05/79	14/04/86	01/05/86
201.012	5912	A.M.N.	NK 03/03/55	GT 15/03/55 FNDM 01/05/80	-	-
201.013	5913	A.M.N.	NK 10/03/55	FNDM 27/11/61	-	-
201.014	5914	A.M.N.	NK 11/03/55	FNDM 04/12/61	-	-
201.015	5915	B.M.	NK 17/03/55	FKR 26/06/61	17/02/82	01/04/82
201.016	5916	A.M.N.	NK 22/03/55	FHS 18/01/62 FNDM 11/12/62	-	-
201.017	5917	B.M.	NK 26/03/55	GT 15/04/55 FKR 01/06/86	-	-
201.018	5918	A.M.N.	NK 31/03/55	GT 16/04/55 FKR 07/12/57	-	-
201.019	5919	A.M.N.	NK 26/05/55	GT 15/06/55 FKR 12/10/70 FNDM 06/12/70	-	-
201.020	5920	A.M.N.	NK 12/04/55	GT 20/04/55	02/01/85	01/02/85
201.021	5921	A.M.N.	NK 16/04/55	GT 23/04/55 FKR 24/12/59 FNDM* 29/09/80 FNDM 01/06/86	FHS 16/11/61 GT 29/03/63	-
201.022	5922	B.M.	NK 20/04/55	GT 29/04/55 FKR 01/06/86	-	-

1	2	3	4	5		6	7
201.023	5923	A.M.N.	NK 22/04/55	GT 29/04/55	FNDM* 01/06/86	-	-
201.024	5924	A.M.N.	NK 26/04/55	FNDM 22/11/61	-	-	-
201.025	5925	B.M.	NK 29/04/55	GT 07/05/55	FKR 20/06/58	FNDM 12/09/61	-
201.026	5926	A.M.N.	NK 04/05/55	FNDM 22/10/61	-	-	-
201.027	5927	B.M.	-- 04/05/55	NK 10/05/55	GT 17/05/55	FKR* 01/06/86	FKR 01/11/86
201.028	5928	A.M.N.	NK 13/05/55	FHS 24/05/55	NK/.../..	FNDM 09/08/61	FKR 04/06/74
201.029	5929	B.M.	NK 17/05/55	GT 27/06/55	FKR 01/06/86	-	-
201.030	5930	A.M.N.	NK 21/05/55	FKR 18/12/61	-	-	-
201.031	5931	B.M.	NK 26/05/55	FHS 04/06/55	GT 21/03/63	FNDM* 01/06/86	-
201.032	5932	A.M.N.	NK 31/05/55	FHS 09/06/55	FKR 23/02/63	-	06/09/84 01/10/84
201.033	5933	B.M.	NK 04/06/55	FHS 10/09/55	GT 04/04/63	FKR 25/05/68	FKR* 01/06/86
201.034	(5934)	A.M.N.	NK 08/06/55	FHS 02/09/55	GT 25/04/63	-	27/05/69 01/07/69

1	2	3	4	5			6	7
201.035	5935	B.M.	NK 13/06/55	FHS 21/06/55	GT 14/06/63	FKR* 01/06/86	FKR 01/11/86	-
201.036	5936	A.M.N.	NK 16/06/55	FHS 20/08/55	FNDM 09/02/63	FKR 02/06/73	FNDM 01/10/85	-
201.037	5937	B.M.	NK 21/06/55	FHS 13/08/55	FNDM 14/05/63	-	-	-
201.038	5938	A.M.N.	NK 24/06/55	FHS 26/07/55	FNDM 22/05/63	-	-	-
201.039	5939	B.M.	NK 29/06/55	FHS 07/07/55	FKR 22/03/63	-	-	-
201.040	5940	A.M.N.	NK 05/07/55	FHS 15/07/55	FKR 28/10/55	-	-	-
201.041	5941	B.M.	NK 07/07/55	FNDM 06/10/61	-	-	-	-
201.042	5942	A.M.N.	NK 12/07/55	FHS 27/12/61	FRST 11/01/62	FNDM 18/07/63	-	20/10/81
201.043	5943	B.M.	NK 15/07/55	FKR 03/09/58	-	-	-	15/01/86
201.044	5944	B.M.	NK 29/07/55	FRST 03/01/62	FHS 11/01/62	FKR 26/07/63	-	-
201.045	5945	B.M.	NK 04/08/55	FNDM 16/11/61	FKR 02/06/73	FNDM 21/01/74	-	-
201.046	5946	B.M.	NK 05/08/55	FKR 12/09/61	-	-	-	-
201.047	5947	B.M.	NK 09/08/55	FNDM 22/10/61	FKR 16/11/61	-	-	-

1	2	3	4	5			6	7	
201.048	5948	B.M.	-- 11/08/55	NK 12/08/55	GT 24/08/55	FKR 30/09/55	GT 19/11/58	02/01/85	01/02/85
201.049	5949	B.M.	NK 18/08/55	GT 26/08/55	FKR 17/10/55	FHS 09/02/59	FNDM 23/07/63	-	-
201.050	5950	B.M.	NK 23/08/55	FNDM 20/11/61	-	-	-	-	-
201.051	5951	B.M.	-- 25/08/55	NK 27/08/55	FKR 23/09/55	-	-	-	-
201.052	5952	B.M.	-- 29/08/55	NK 31/08/55	FKR 15/10/56	FNDM 10/01/65	-	-	-
201.053	5953	B.M.	NK 06/09/55	FHS 15/10/56	NK 02/04/60	FKR 19/07/61	-	-	-
201.054	5954	B.M.	-- 07/09/55	NK 08/09/55	FKR 10/01/56	FNDM 01/10/70	-	-	-
201.055	5955	B.M.	NK 10/09/55	FHS 06/02/62	FRST 18/07/63	GT 05/08/63	FKR 08/11/63	15/02/83	01/04/83
				GT 26/06/64	FNDM 18/08/67	-	-		

Légende : 1. numéro à la mise en service de la locomotive.

2. numéro attribué en 1971.

3. constructeur de la caisse.

4. lieu et date de mise en service.

5. dépôts propriétaires successifs et dates de réception.

6. date du procès-verbal de réforme établi par l'AC Salzannes.

7. date de la mise hors écritures de la locomotive.

Le tableau historique des locomotives Diesel type 201 développé dans les pages précédentes, appelle les remarques ci-après :

1.) colonne 3, les abréviations des constructeurs sont :

A.M.N. = Ateliers Métallurgiques à Nivelles,

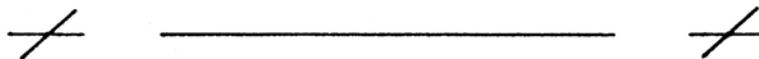
B.M. = Baume et Marpent à Morlanwelz;

2.) colonne 5, propriétaires successifs :

- 5901 : FNDM le 29/06/61 = date d'écritures - réel le 26/06/61;
- 5902 : GT le 30/01/63 = date d'écritures - réel le 18/01/63,
FNDM le 01/05/80 - en prêt depuis le 14/11/79;
- 5904 : accidentée le 12/12/60, au passage à niveau d'Isières
(ligne 94), train Z 1719, d'où sa démolition par P.V.;
- 5905 : FNDM le 01/06/83 = date d'écritures - réel le 30/05/83;
- 5906 : FNDM le 18/08/67 - en prêt depuis le 02/08/67;
- 5908 : collision frontale le 25/04/81, à Gouy-lez-Piéton,
train Z 52810, d'où sa démolition par P.V.;
- 5909 : en prêt à FKR du 08/12/76 au 23/02/77;
- 5912 : FNDM le 01/05/80,
en prêt à FNDM du 13/10/78 au 30/04/79,
en prêt à FKR du 30/04/79 au 18/06/79,
en prêt à FNDM du 18/06/79 au 30/04/80;
- 5915 : FKR le 26/06/61 = date de mutation dans les écritures -
en réalité le 11/07/61, date de sortie d'AC FAZ;
collision le 12/01/82, à WDT FKR, d'où P.V.;
- 5918 : en prêt à FNDM du 21/12/66 au 13/01/67;
- 5919 : FNDM le 06/12/70 - en prêt depuis le 19/11/70;
- 5920 : accidentée le 22/11/84, à Sint-Katelijne-Waver (bifurc.
Otterbeek), train Z 28231 en U.M. avec 5948, d'où P.V.;
- 5921 : FHS le 16/11/61 = date de mutation dans les écritures -
en réalité le 24/11/61, date de sortie d'AC FAZ;
FNDM le 29/09/80 = date d'écritures - réel le 02/10/80;
- 5923 : en prêt à FNDM du 28/12/77 au 11/03/78;
- 5924 : FNDM le 22/11/61 = date de mutation dans les écritures -
en réalité le 30/12/61, date de sortie d'AC FAZ;
- 5925 : FNDM le 12/09/61 = date de mutation dans les écritures -
en réalité le 06/11/61, date de sortie d'AC FAZ;
- 5926 : FNDM le 22/10/61 ou 26/10/61 !
- 5928 : NK le ? - mutée de FHS avant le 31/03/58 !
FNDM le 09/08/61 ou 14/08/61 !
FKR le 04/06/74 ou 05/06/74 !
en prêt à FNDM du 17/11/74 au 03/03/75;
- 5931 : GT le 21/03/63 = date d'écritures - réel le 26/03/63;
- 5932 : FKR le 23/02/63 = date de mutation dans les écritures -
en réalité le 25/02/63, date de sortie d'AC FAZ;
incendiée début 09/84, à FKR, d'où P.V.;
- 5933 : vendue à la société Gleismac Italiana spa - Italia
et expédiée comme véhicule remorqué, le 18/12/86;

- 5934 : collision frontale le 25/03/69, à La Louvière, d'où sa démolition par P.V. - l'autre machine prise dans cet accident était la 201.012, elle roule toujours;
 - 5939 : FKR le 22/03/63 = date de mutation dans les écritures - en réalité le 26/03/63, date de sortie d'AC FAZ;
 - 5940 : FHS le 15/07/55 = date d'écritures - réel le 08/08/55;
 - 5942 : FNDM le 18/07/63 ou 19/07/63 !
déraillement le 24/09/81, à Mol, parcours LZ 3079, d'où sa démolition par P.V.;
 - 5944 : FRST le 03/01/62 ou 08/01/62 !
 - 5946 : FKR le 12/09/61 = date de mutation dans les écritures - en réalité le 09/09/61, date de sortie d'AC FAZ !
 - 5947 : FNDM le 22/10/61 et FKR le 16/11/61 = dates de mutation dans les écritures - en réalité, n'est jamais allée à FNDM et est arrivée à FKR le 22/12/61 - était à l'AC FAZ du 11/10 au 22/12/61;
 - 5948 : en prêt à FNDM du 28/12/70 au 14/05/71, accidentée le 22/11/84, à Sint-Katelijne-Waver (bifurc. Otterbeek), train Z 28231 en U.M. avec 5920, d'où P.V.;
 - 5949 : FNDM le 23/07/63 ou 02/08/63 !
 - 5951 : FKR le 23/09/55 ou 23/10/55 !
 - 5952 : FNDM le 10/01/65 ou 14/01/65 ;
 - 5953 : FKR le 19/07/61 = date d'écritures - réel le 24/07/61;
 - 5954 : FNDM le 01/10/70 - en prêt depuis le 11/03/70;
 - 5955 : FHS le 06/02/62 ou 05/02/62 !
GT le 05/08/63 ou 06/08/63 !
GT le 26/06/64 ou 23/12/63 !!
en prêt à FKR du 30/09/65 au 02/12/65,
en prêt à FNDM du 22/12/66 au 28/02/67,
FNDM le 18/08/67 ou 11/08/67 !
en prêt à FKR du 15/10/68 au 02/01/69,
en prêt à GT du 09/03/72 au 19/06/72,
en prêt à FKR du 25/11/72 au 09/04/75,
collision le 31/12/82, à Antwerpen Noord, d'où P.V.;
- N.B.: cette machine a été très longtemps considérée comme "Réserve Réseau", ce qui explique le grand nombre de mutations et de prêts.

Remarquons que la notion "d'écritures" est en rapport avec la décision de mutation prise par la Direction du Matériel; c'est celle-ci qui a priorité dans la présente étude.



LIVREES PORTEES PAR LES LOCOMOTIVES DIESEL TYPE 201 - SERIE 59

1.) SORTIE D'USINES

Livrée classique à l'étoile avec 2 tons de vert :

- sur les faces latérales, 2 bandes jaunes de 6 cm de hauteur, espacées de 6 cm courent en bas de caisse, tandis que 2 autres (6 cm) sont disposées à mi-hauteur, sous fenêtre de porte; celles-ci sur les faces avant se croisent au centre et sont complétées par la partie supérieure (3 branches) d'une étoile à 5 branches (symétriques). voir les plans page 29 et 30 - photos n° 1 et 2.

2.) "EXPO 1958"

Bien que l'étoile à 5 branches (asymétriques) soit l'emblème de l'Exposition Internationale de Bruxelles de 1958, la locomotive 201.001 recevra une livrée tout à fait différente, pour y être présentée au public. Cette machine rentre à l'atelier central de Salzinnes pour "transformation", le 28 novembre 1957, passe ensuite pour peinture à l'atelier central de Mechelen. Elle est remise à Bruxelles Ouest, le 28 février 1958, pour envoi sur le site du Centenaire. Cette machine, après l'Expo 58, repassera par l'AC Salzinnes pour remise en état, du 6 novembre au 5 décembre 58.

- Sur les faces latérales, ensemble vert foncé - châssis et bas de caisse sur 4,5 cm en noir;
 - à 5 cm de hauteur, à partir des extrémités, une bande jaune horizontale de 5 cm;
 - bande vert clair de 4,5 cm;
 - bande jaune de 3 cm;
 - à 61 cm de hauteur, nouvelle bande jaune de 3 cm;
 - bande vert clair de 4,5 cm;
 - bande jaune de 3 cm;
 - toiture de couleur noire.
- Aux extrémités, à partir de 72 cm des portes, les bandes intérieures jaune se raccordent en ogive (ou cigare) pour se terminer à 49 cm de l'autre côté des portes. La partie laissée libre entre l'ogive et les deux autres bandes jaunes est peinte en vert clair.
- Sur les faces avant, la bande jaune supérieure forme un "V" laissant ainsi la place à un "B" jaune de 56,5 cm / 37,5 cm, sur fond vert foncé.

Cette livrée subsista probablement jusqu'au 5 janvier 1968, date d'entrée en révision générale, à l'atelier central de Salzennes, avec nouvelle peinture.

voir les plans page 31 et 32 ;

voir "B" DIESEL de Max Delie et Julien Casier, page 153 - photo 172.

3.) VARIANTE DE LA LIVREE "ETOILE"

La version en étoile étant particulièrement jolie mais coûteuse, divers ateliers préféraient faire des retouches à cette livrée, au lieu d'un repeinturage complet tel qu'il était prévu depuis 1960 (voir point 4). Ainsi, quelques machines du type 201 perdirent la branche verticale de l'étoile, dont la 201.021 .

voir aussi "B" DIESEL, page 20 - photo 1G et
page 154 - photo 173 (201.010).

4.) FOND UNIFORME VERT FONCE ET MOUSTACHE

A partir de 1960, une livrée beaucoup plus sobre fut étudiée pour nos locomotives du type 201 (applicable à partir du 1er avril 1960). L'ensemble était vert foncé, y compris la partie frontale et le pourtour de toiture.

Le châssis et la partie amovible de la toiture étaient de teinte noire.

- Sur les faces latérales, à une hauteur de 1,05 m du bord inférieur de caisse, est placée une bande jaune de 8 cm d'épaisseur (à la ceinture); celle-ci se termine en pointe à 20 cm des portes des postes de conduite.

- Sur les faces avant, une moustache jaune (ou chevron) agrémenté celles-ci; son développement est de 131 cm de large.

Le pourtour des simples phares est également peint en couleur jaune sur un diamètre de 52 cm (pas pour le 3ème phare).

Exemple la 201.035 d'Haine-Saint-Pierre (à l'époque).

voir "B" DIESEL, page 154 - photo 174 (201.045). *

5.) FOND VERT FONCE SANS MOUSTACHE

Plus simplement encore, certaines 201 de Merelbeke au lieu d'une moustache voient leur numéro à six chiffres placé au centre sur la paroi frontale. Ce numéro est entouré au-dessus et au-dessous d'une bande jaune de 8 cm de hauteur et de 131 cm de largeur.

Les phares ne sont pas cerclés de jaune et sur les parois latérales, la bande jaune ne se termine pas en pointe.

voir "B" Diesel, page 37 - photo 14 - loco 201.053, notons que la légende est erronée et ne se rapporte pas aux machines de "GT".

6.) FOND VERT FONCE ET NUMEROTATION A 4 CHIFFRES

Le 1er janvier 1971, la S.N.C.B. introduit la numérotation de série, les 201 deviennent 59; elles arborent dorénavant leurs numéros en chiffres de 25 cm de hauteur.

Les machines du type 201 qui possèdent la livrée entièrement verte, perdent ainsi leurs moustaches, pour laisser place au nouveau numéro. Les cercles des simples phares restent en jaune, mais sur les faces latérales, la bande jaune se termine par une arête verticale à 20 cm des portes. La 5953 subsistera dans cette livrée jusqu'au 6 octobre 76 (date de sortie en L.70 de AC FAZ) et la 5903, mieux encore, jusqu'au 17 avril 1981 (date à laquelle, elle sort de FAZ en N.L. jaune).

voir les photos 3 et 4 ainsi que "B" DIESEL, page 38 - photo 15.

7.) LIVREE 1970 - PROTOTYPES

En 1970, dans le cadre d'une augmentation de la visibilité des engins moteur, les deux locomotives 201.020 et 201.022 reçoivent au titre de prototype, une nouvelle livrée (201.020 en AC FAZ du 26/2 au 15/4/70 - 201.022 ?).

La couleur d'ensemble est vert foncé.

- Sur les longs pans, une première bande jaune de 30 cm de hauteur est placée à 67 cm du bas de caisse; elle est séparée d'une 2ème bande jaune de 10 cm (ceinture), par une bande verte de 6 cm d'épaisseur. Une troisième bande jaune de 10 cm est placée au seuil de toiture.
- Sur les parois frontales, la bande de ceinture continue à la même hauteur, tandis que l'inférieure (celle de 30 cm) se ramène par des raccords légèrement arrondis, pour joindre les simples phares entre eux. La bande de toiture, quant à elle, se raccorde en oblique vers les phares, à partir du niveau des portes.

La numérotation est toujours de six chiffres en caractères de 10 cm sur l'avant (jamais de séparation par un point, c'est-à-dire inscrite comme "201020" par exemple), au centre sous la bande de ceinture, et de 20 cm sur la paroi latérale, près du premier hublot de gauche.

* pour la livrée à moustache, voir aussi les plans page 33 et 34 .

8.) LIVREE 1970 ET NUMEROTATION A 4 CHIFFRES

Avec l'introduction de la numérotation de série, correspond aussi généralement, le placement des doubles phares. La livrée 1970 (L.70) sera adaptée en fonction de ces deux innovations. La hauteur des chiffres des numéros est portée à 25 cm, sur toutes les faces.

- Les parois latérales ne verront pas de changement de décoration vis-à-vis des prototypes 201.020 et 022.
- A l'avant, pour les machines restant équipées de phares simples, le numéro jaune se glissera, tout juste, entre les bandes jaunes (5920 et 22 - 5907 et 29 - etc ...). Sur les 5907, 29 et quelques autres, les raccords autour des phares se font sans arrondi, et la bande jaune de 30 cm est légèrement abaissée entre les phares. Pour les machines avec phares doubles, même constatation que pour la 5907; de plus, la bande de ceinture est interrompue au niveau du numéro.

voir le plan page 35 et les photos n° 5, 6, 7 et 8.

9.) LIVREE 1970 - VARIANTES

Sur les parois frontales :

- 5927 : contrairement à la 5901 (photo 7), la bande jaune entre les phares n'est pas abaissée; en compensation, la bande de ceinture est inexistante sous les fenêtres (voir photo 9).
- 5936 : entre les phares, la bande jaune voit sa hauteur augmentée, dans l'alignement des boîtiers des luminaires; le numéro est placé légèrement plus haut (photo 10).
- 5937 et 5945 : découpe dans les bandes jaunes faite en oblique pour laisser place au numéro (photo 11 et 12).

10.) NOUVELLE LIVREE A FOND JAUNE

1976, cinquantième de la S.N.C.B., visibilité oblige et nouveau look, notre société nationale s'enquiert d'une nouvelle livrée à fond jaune. Les premiers essais par bandes autocollantes sont réalisés sur la locomotive électrique 2355. En traction Diesel, la 5142 servira de cobaye, par l'essai en somme, de la simple inversion des couleurs de la livrée 1970, devenant ainsi, fond jaune et bandes vertes.

Ce type de livrée sera progressivement adaptée, par une augmentation de hauteur de la bande verte principale, et le placement d'un "B". Fin 1977, la jaunisse aiguë gagnera l'effectif de la série 59. (N.L. jaune).

- Sur les longs pans : le châssis, le carénage, les bogies, ainsi que le bas de caisse sur 14,5 cm de hauteur sont de couleur noire; vient ensuite une bande jaune qui, à un niveau constant, fait le tour complet de la machine; à partir du seuil de porte, jusqu'à +/- 107,5 cm à compter du bas de caisse, très large bande verte, suivie d'une bande jaune de +/- 5 cm et d'une verte de +/- 8 cm; cette dernière est située au niveau de la ceinture; la partie entre les hublots, jusqu'à la base de la toiture, est jaune; le numéro en chiffres verts de 40 cm de hauteur, s'inscrit à droite du premier hublot côté gauche; la toiture dans son entièreté est peinte en vert foncé.
- Sur les faces avant : la large bande verte diminue en cascade, d'abord du bord extérieur des fenêtres sur les phares, ensuite sur le boîtier d'unités multiples; la place est ainsi disponible, sous la bande de ceinture, pour le numéro en chiffres verts de 25 cm et un "B", beige clair de 20 cm de haut.

Cette livrée a été appliquée en premier lieu sur la locomotive 5925, sortie de l'AC Salzinnes le 13 octobre 1977, ensuite sur les 5933 (sortie le 23/11/77), 5919 (le 25/01/78), 5916 (le 28/02/78), 5941 (le 08/05/78), 5948 (le 07/06/78) et 5954 (le 30/06/78).

Remarquons que sur la 5925, la cascade formée à l'avant par la large bande verte, suit le contour des blocs lumineux du côté **intérieur** (arrondi), tandis que pour les machines ultérieures, cette délimitation entre le vert et le jaune est réalisée en oblique. Notons également que la 5954 a vu sa livrée modifiée par la suite, avec réduction de la grande bande verte, comme exposé au point 11 ci-après; la distinction est possible d'après les angles pris par cette délimitation.

voir les photos 13 et 14, et pour la 5925, "B" DIESEL, p.39 - ph.17.

11.) NOUVELLE LIVREE JAUNE AVEC BANDE VERTE REDUITE

A partir de juillet 1978, la bande verte principale sera diminuée de hauteur; la première application étant effectuée sur la 5950 sortie de l'AC Salzinnes, le 31 juillet 78.

- Sur les parois latérales, la bande jaune inférieure est portée à 26 cm; la large bande verte est réduite à 64 cm, avec bord inférieur à hauteur du bas des phares, tandis que la bande jaune de 5 cm se voit portée à 8 cm; la partie supérieure de la livrée, en jaune, reste inchangée.

- A l'avant, la grande bande verte est adaptée pour subsister, comme antérieurement, entre les phares (autour du boîtier d'U.M.); notons seulement la différence entre les traits obliques formant la cascade.

voir le plan page 36 et la photo 15.

12.) NOUVELLE LIVREE JAUNE - VARIANTES

Sur les parois frontales :

- 5903 : pas de "B" - le numéro est abaissé.
- 5912 : la bande principale verte suit un angle différent pour le raccord entre les phares et le boîtier d'U.M., ce qui donne la forme d'un V - voir photo 16.
- 5937 et 5941 : pas de "B" - le numéro est légèrement abaissé - voir "B" DIESEL, page 39 - photo 18 (locomotive 5937).

Ensemble :

- 5926 : la grande bande verte est encore diminuée par décalage de l'ensemble - pas de "B" (sortie d'AC Salzinnes le 03/09/82).

Sur les longs pans, en partant du bas de caisse, la première bande jaune à +/- 32 cm de haut; la large bande verte est réduite à +/- 48,5 cm, la bande jaune est portée à +/- 12 cm et la bande verte de ceinture à +/- 10 cm; cette dernière est décalée vers le bas et se retrouve de ce fait, sous la main courante disposée sur la paroi frontale au-dessous des fenêtres du poste de conduite. A l'avant, le schéma est modifié en conséquence des dimensions, ainsi qu'à hauteur des phares, sur les bords extérieurs.

voir RAILPHOTO N° 1 - photo 19.

N.B.: - les exemples ne sont pas limitatifs;

- les machines peuvent parfois changer de livrée plusieurs fois en quelques années (livrée verte => L.70 => N.L.);
- une machine ayant reçu la première version de livrée à fond jaune, peut très rapidement avoir vu celle-ci corrigée en fonction de l'ensemble de la série (voir 5954).

13.) ESSAIS DE PEINTURE POUR LES FUTURES AUTOMOTRICES SUBURBAINES

A la fin de 1986, trois machines déclassées de la série 59 se sont prêtées à des essais de couleurs pour nos futures automotrices "L" (omnibus). Ces travaux ont eu lieu à l'AC Salzinnes, avec évaluation en gare de Ronet formation, portant uniquement sur la visibilité de face.

Les trois locomotives avaient reçu de nouvelles peintures sur 4 parois frontales, l'ensemble étant toujours à fond blanc, avec un "B" jaune sur blanc de 26 cm de large, placé au centre.

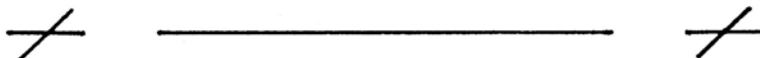
- 5906 : une face avec bandeau vertical central bordeau - orange - bordeau (20 - 20 - 20 cm).
- 5911 : une face avec bandeau vertical bordeau (60 cm).
- 5943 : une face avec bandeau vertical orange (60 cm),
une face avec bandeau vertical bordeau - jaune - bordeau (20 - 20 - 20 cm).

voir RAILPHOTO N° 12 - 3 & 4/1987 - pages 1 et 32 - photos 303, 330 et 331.

14.) INSCRIPTIONS SUR LES MACHINES TYPE 201 - SERIE 59

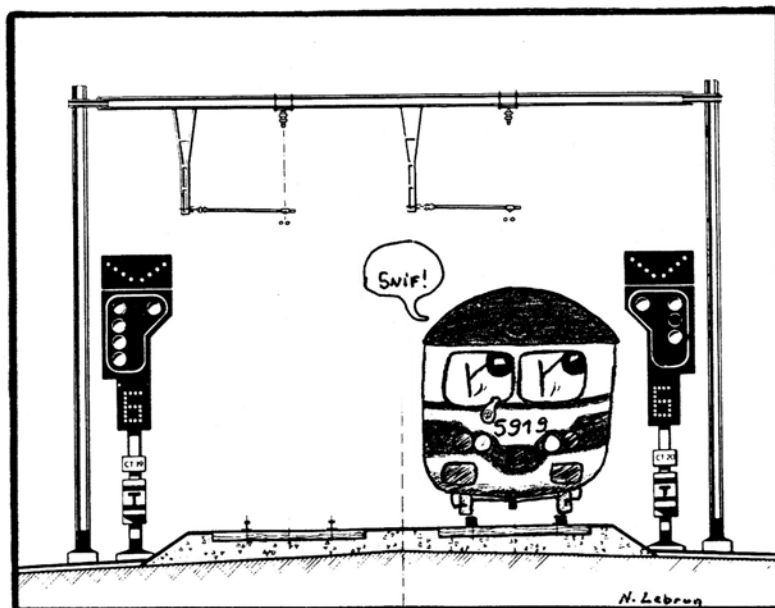
Les plans des livrées "Verte à Moustache" (page 33) et "1970" (page 35) reprennent des chiffres de repères, en voici la signification :

- 1 = type et numéro de la locomotive
hauteur des chiffres : 10 cm
25 cm (L.70)
- 2 = poids en ordre de marche : 87 t.
- 3 = poids-frein : PV 84 t.
GM 73 t.
- 4 = type de frein : 0 - GP
- 5 = écartement des essieux des bogies : 2,68 m
- 6 = écartement des bogies (axe en axe) : 7,84 m
- 7 = dépôt d'attache
- 8 = emplacement des points d'appui pour levage
- 9 = date de la dernière révision
- 10 = charge batterie (75 V)
- 11 = remplissage de sable
- 12 = remplissage eau moteur
- 13 = remplissage eau chaudière
- 14 = remplissage combustible moteur (gasoil)
- 15 = numérotation des boîtes à rouleaux
- 16 = date de peinture



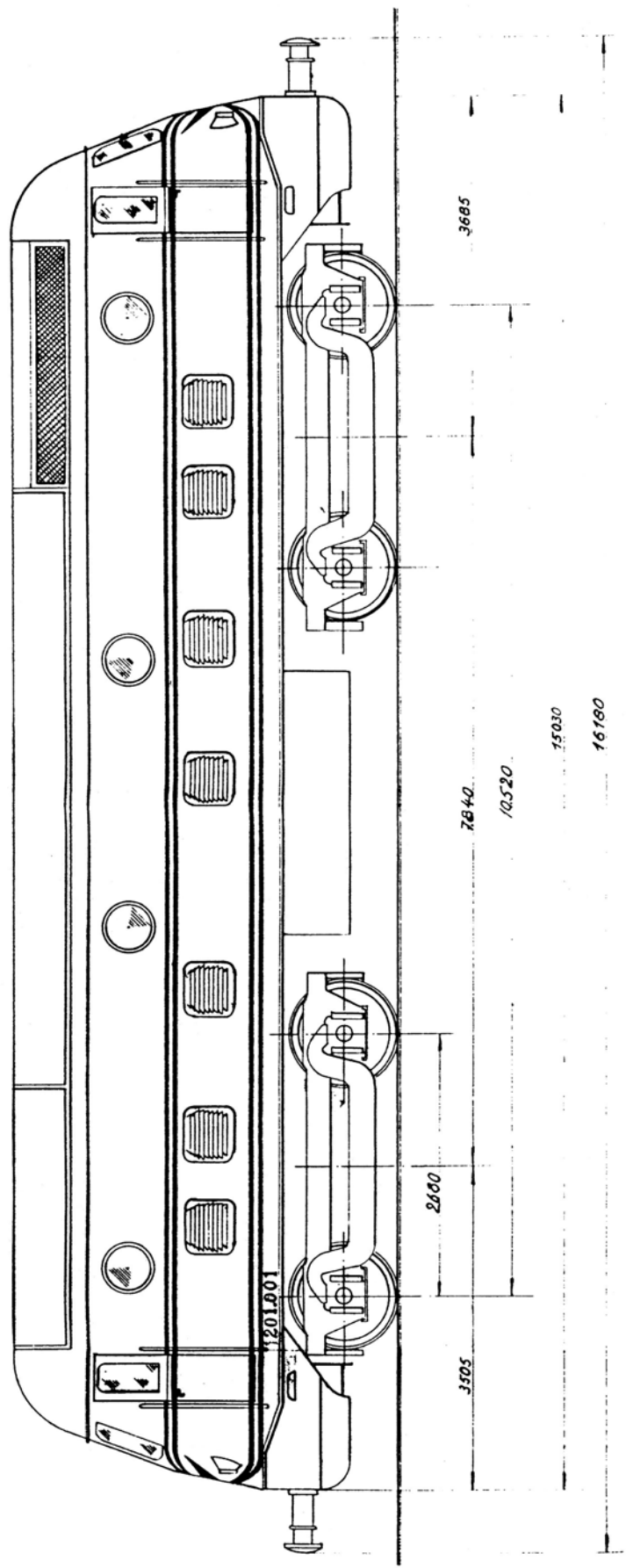
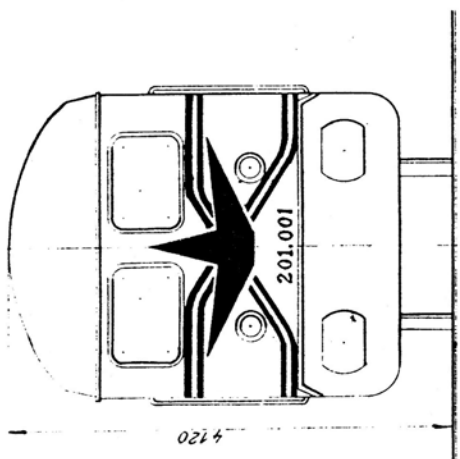
LEGENDE DES PHOTOS

- Photo de couverture : 5927 - 5948 - 5931 - 5922 - 5923, toutes en livrées différentes, ATD Haine-Saint-Pierre, le 14 juin 1981 (ph. M. Thiry - 387/4)
- Planche A - Photo 1 : 201.004 de GT, Bruxelles Midi, fin des années 50 (ph. F. Drugmand)
Photo 2 : 201.025 de ?, Bruxelles Midi, fin des années 50 (ph. F. Drugmand)
Photo 3 : 5953 de FKR, Manage, mars 1974 (M. Thiry - 4/24)
Photo 4 : 5955 de FNDM, Hasselt, mars 74 (M. Thiry - 4/14)
- Planche B - Photo 5 : 5922 de GT, Ecaussinnes-Carières, le 12/07/78 (ph. M. Thiry - 227/24)
Photo 6 : 5907 de GT, ATD Haine-Saint-Pierre, le 07/12/79 (ph. M. Thiry - 276/19)
Photo 7 : 5901 de FNDM, WDT Antwerpen Dam, le 04/04/78 (ph. M. Thiry - 199/25)
Photo 8 : 5905 de GT, ATD Haine-Saint-Pierre, le 07/12/79 (ph. M. Thiry - 276/14)
- Planche C - Photo 9 : 5927 de GT, Hennuyères, 19/04/76 (M. Th. - 27/3)
Phot.10 : 5936 de FKR, WDT Merelbeke, le 07/06/77 (ph. M. Thiry - 106/18)
Phot.11 : 5945 de FNDM, WDT Antwerpen Dam, le 04/04/78 (ph. M. Thiry - 199/22)
Phot.12 : 5937 de FNDM, WDT Antwerpen Dam, le 09/11/79 (ph. M. Thiry - 272/25)
- Planche D - Phot.13 : 5916 de FNDM, WDT Antwerpen Dam, le 04/04/78 (ph. M. Thiry - 200/3)
Phot.14 : 5933 de FKR, WDT Merelbeke, le 05/04/78 (ph. M. Thiry - 200/23)
Phot.15 : 5920 de GT, ATD Haine-Saint-Pierre, le 07/12/79 (ph. M. Thiry - 276/17)
Phot.16 : 5912 de GT/FNDM, WDT Antwerpen Dam, le 09/11/79 (ph. M. Thiry - 272/31)

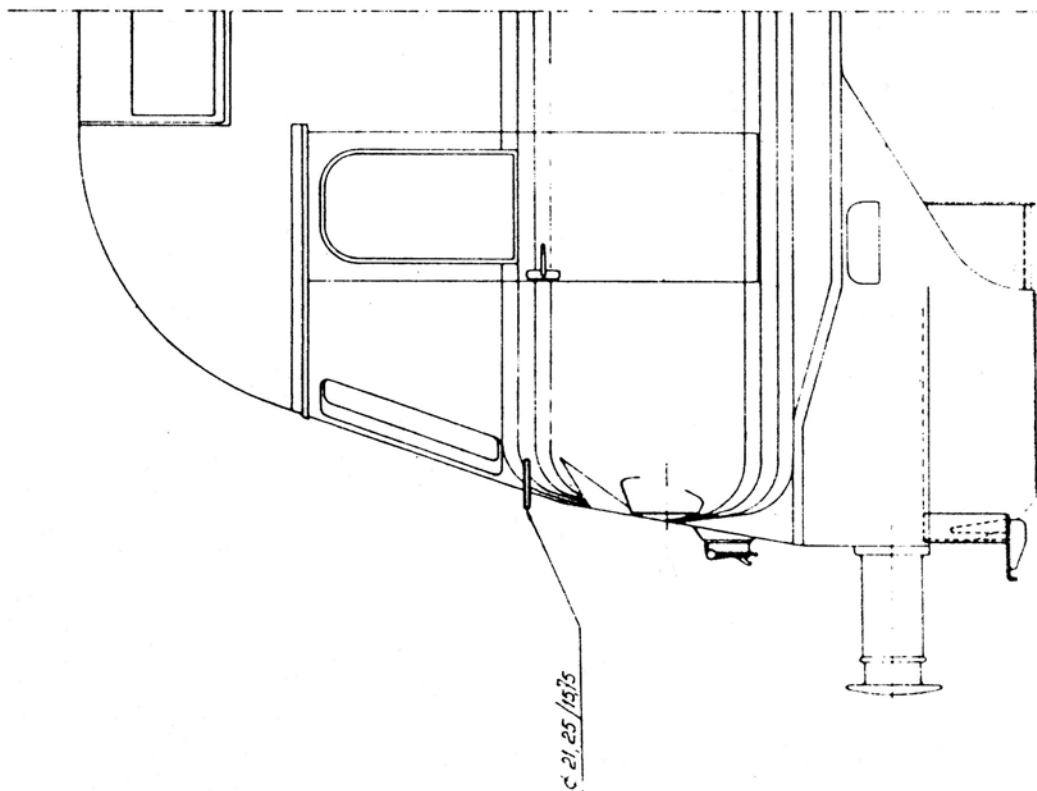
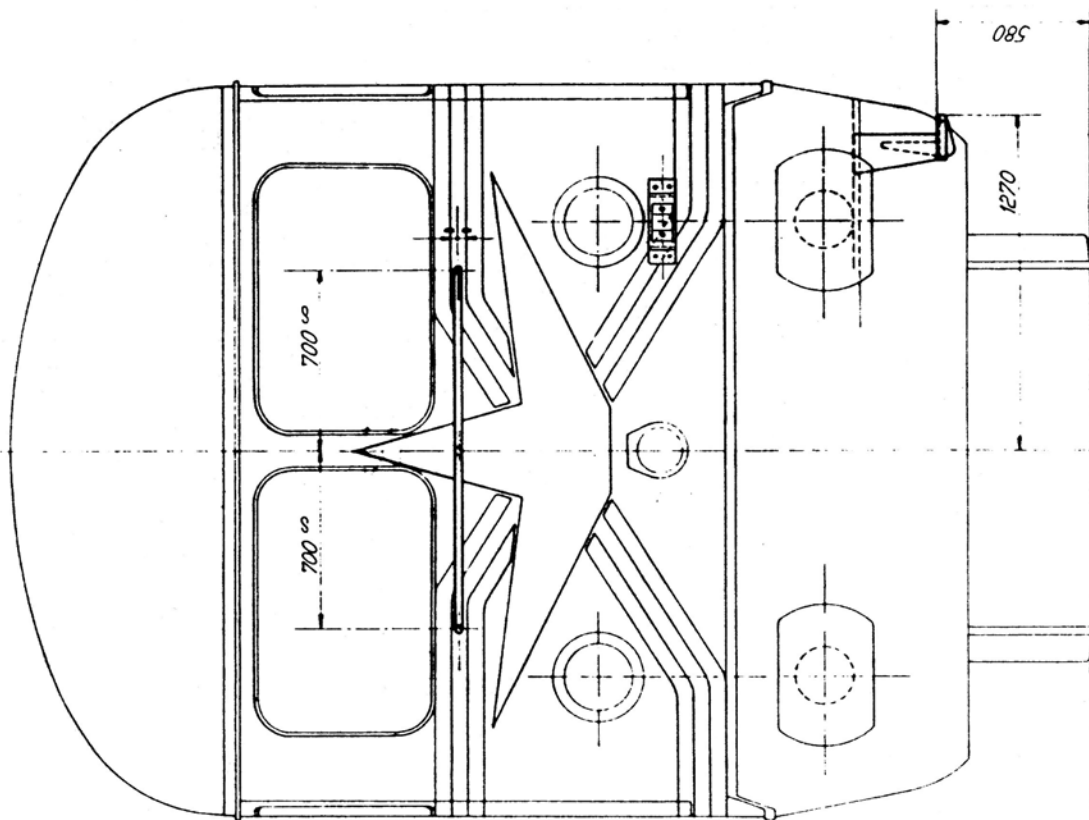


Locomotive Diesel type 201

LIVREE D'USINES

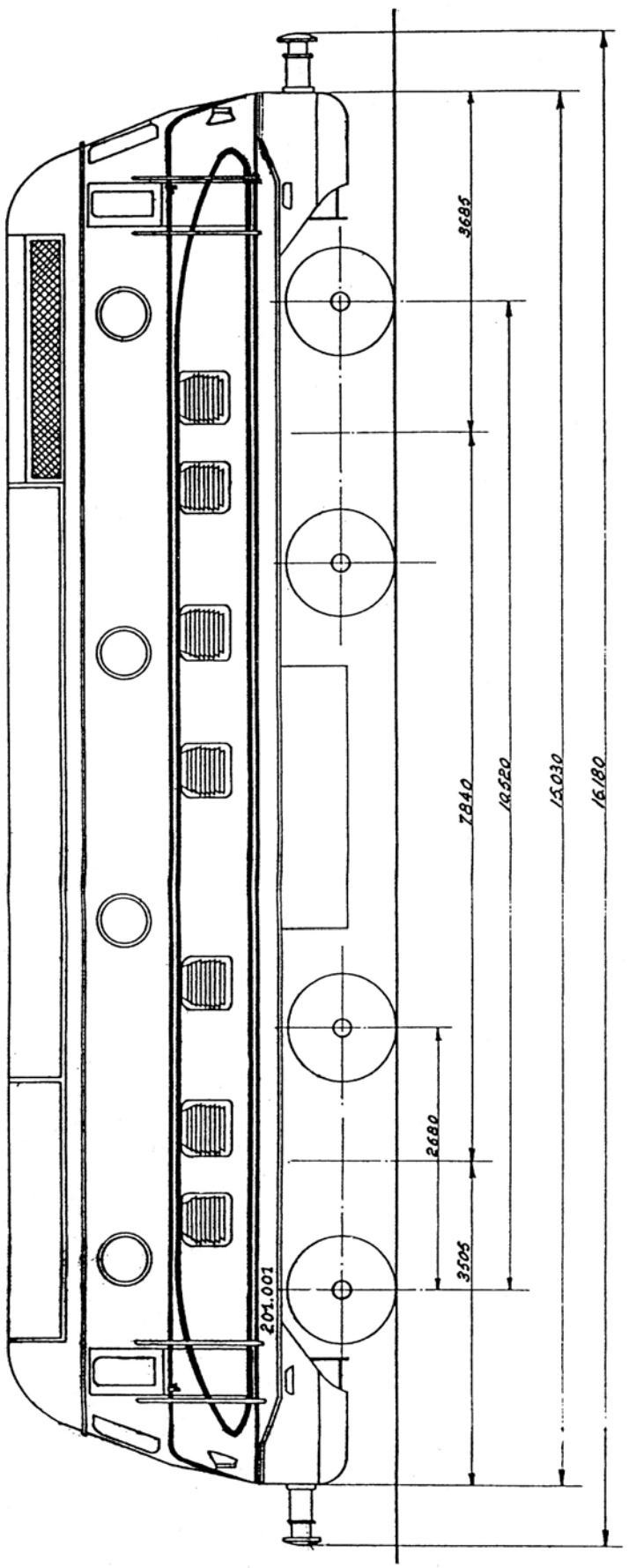
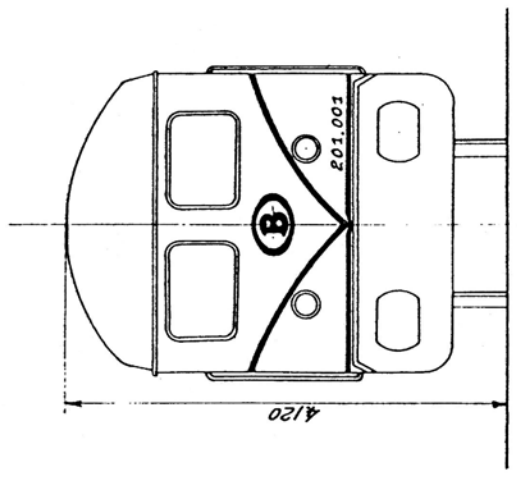


Diesel type 201

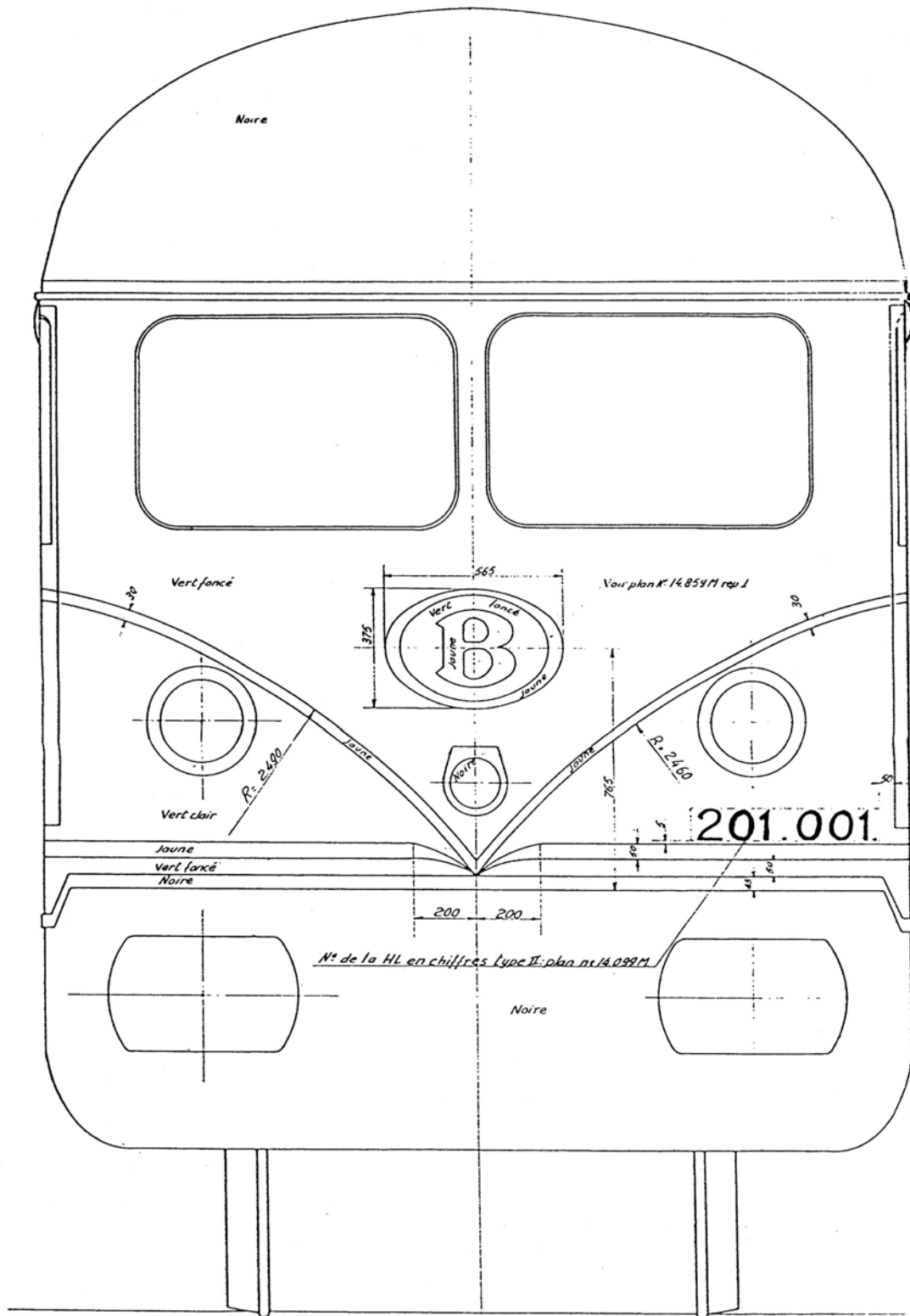


Locomotive Diesel type 201

LIVREE 'JEXPO 58''

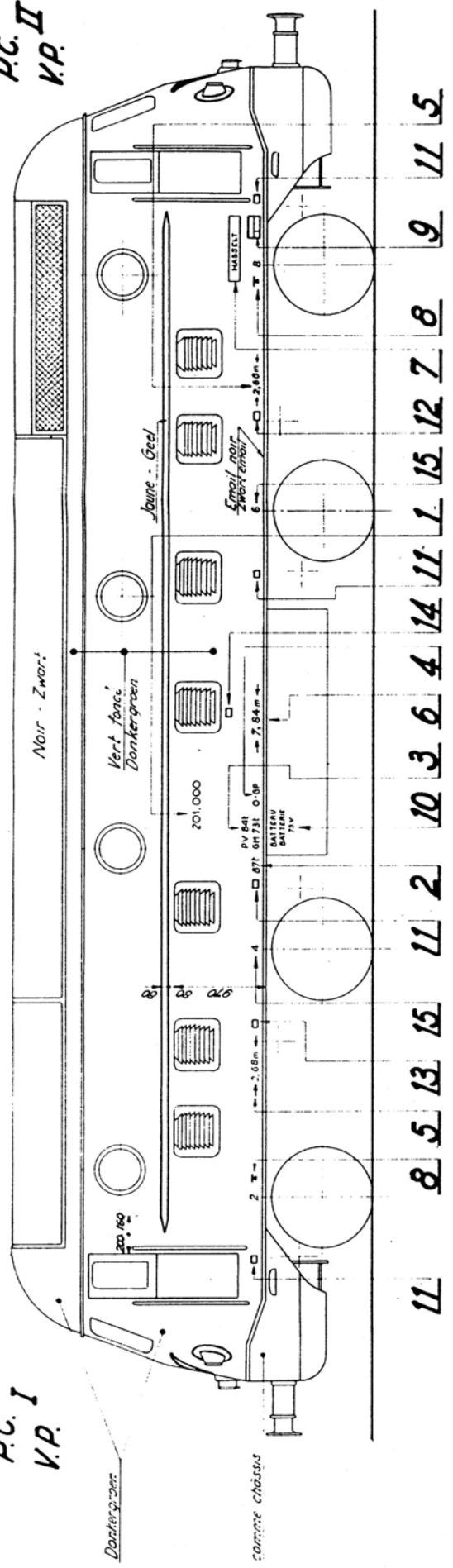


Diesel type 201

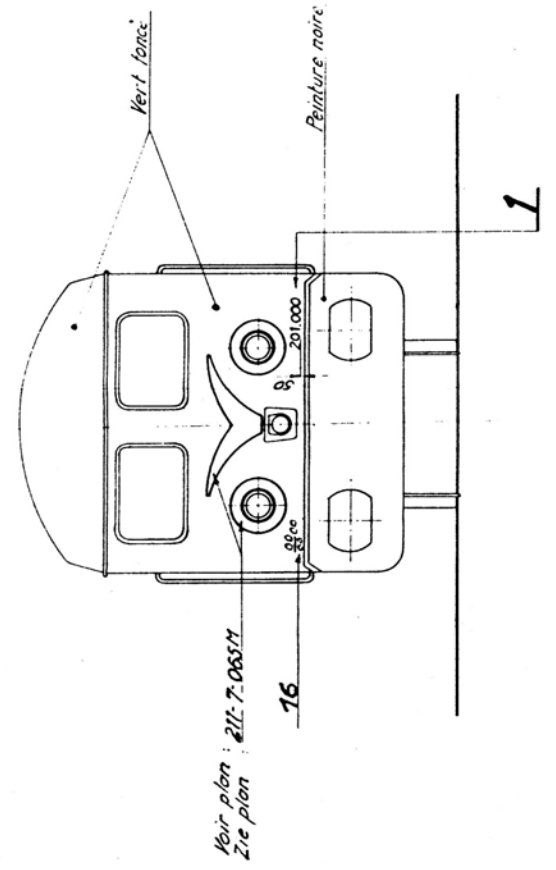


P.C. I
V.P.

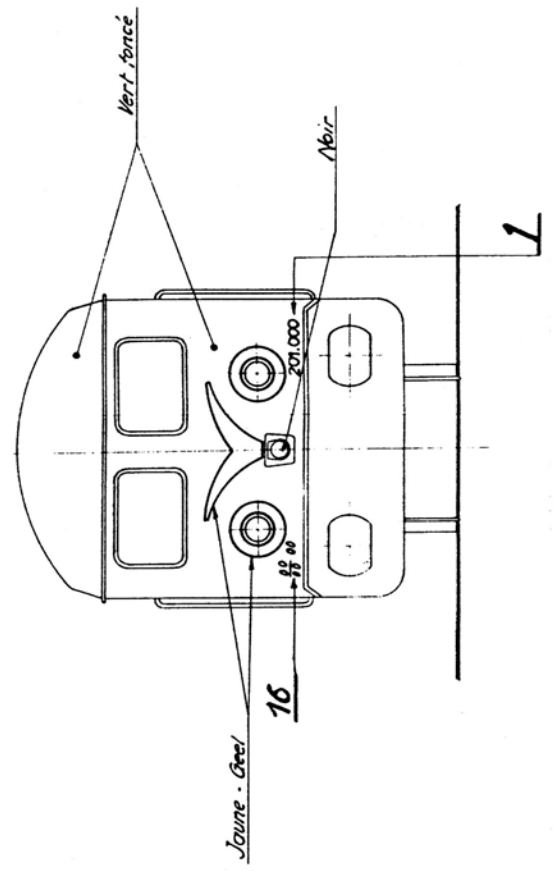
P.C. II
V.P.



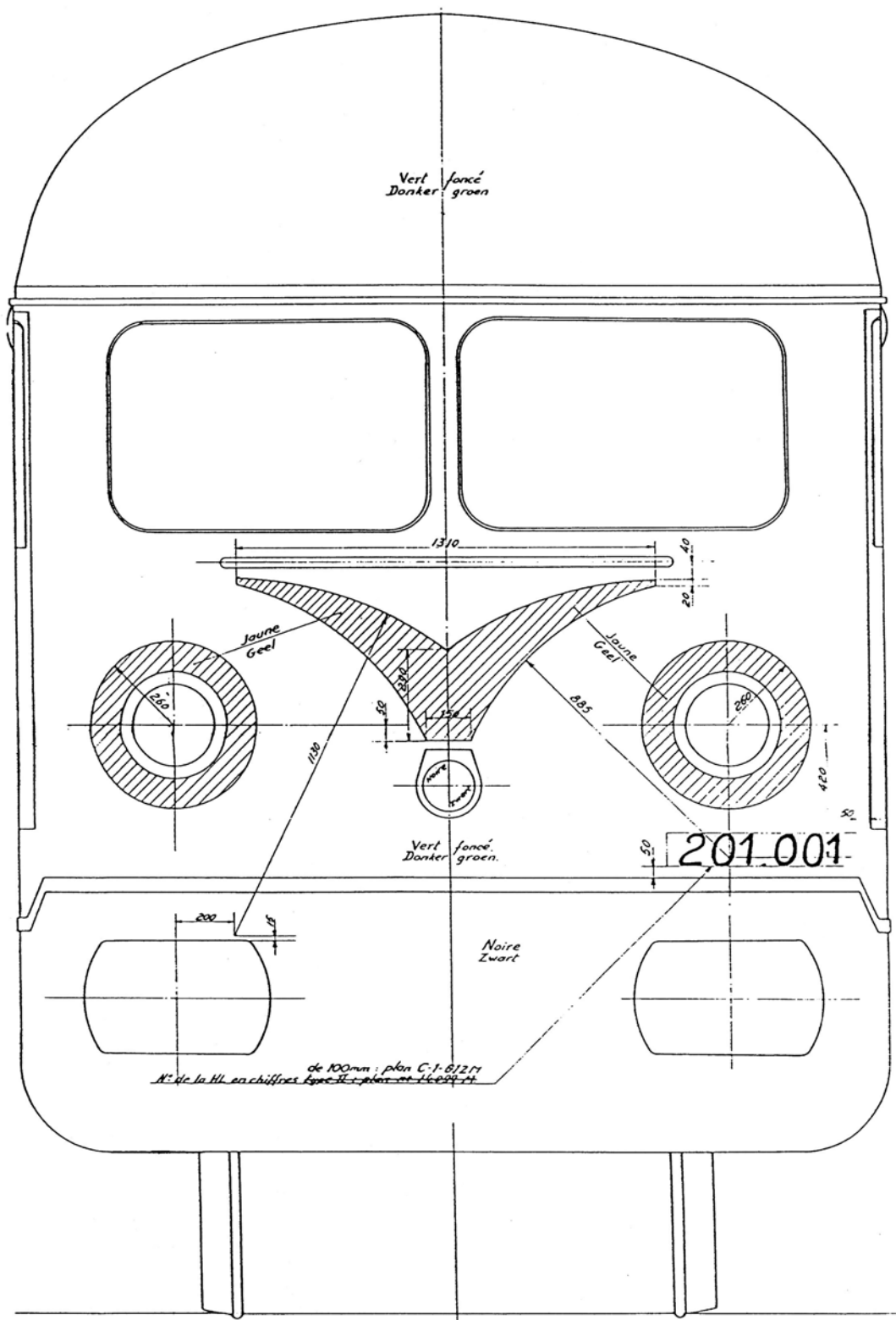
Locomotive Diesel type 201



leur plan : 211-7-065M
Zie plan



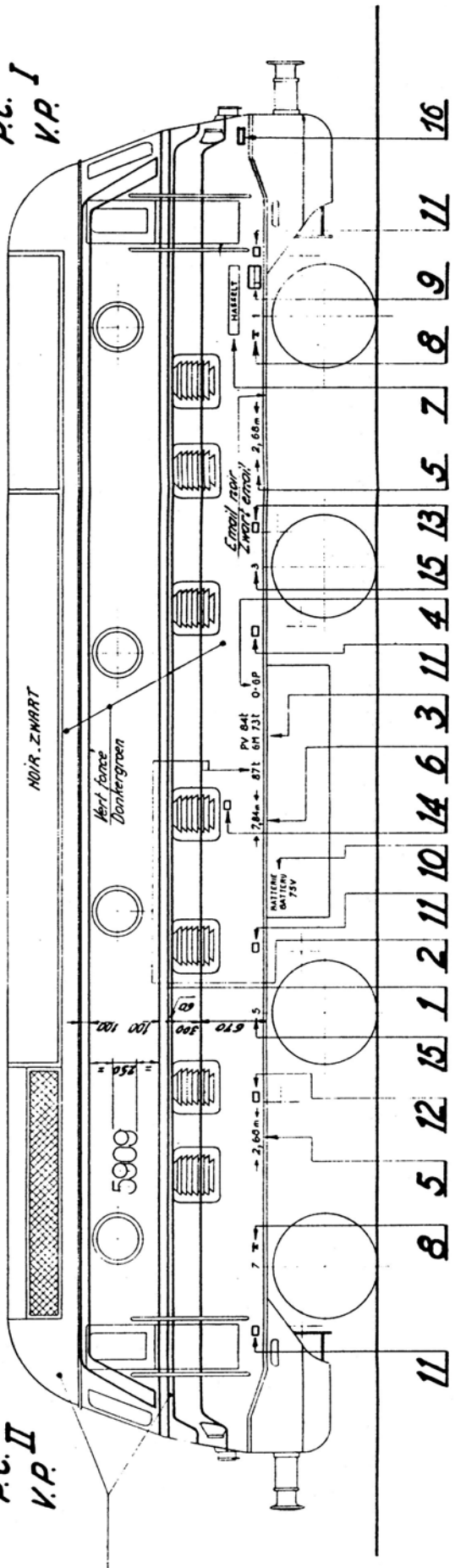
Diesel type 201



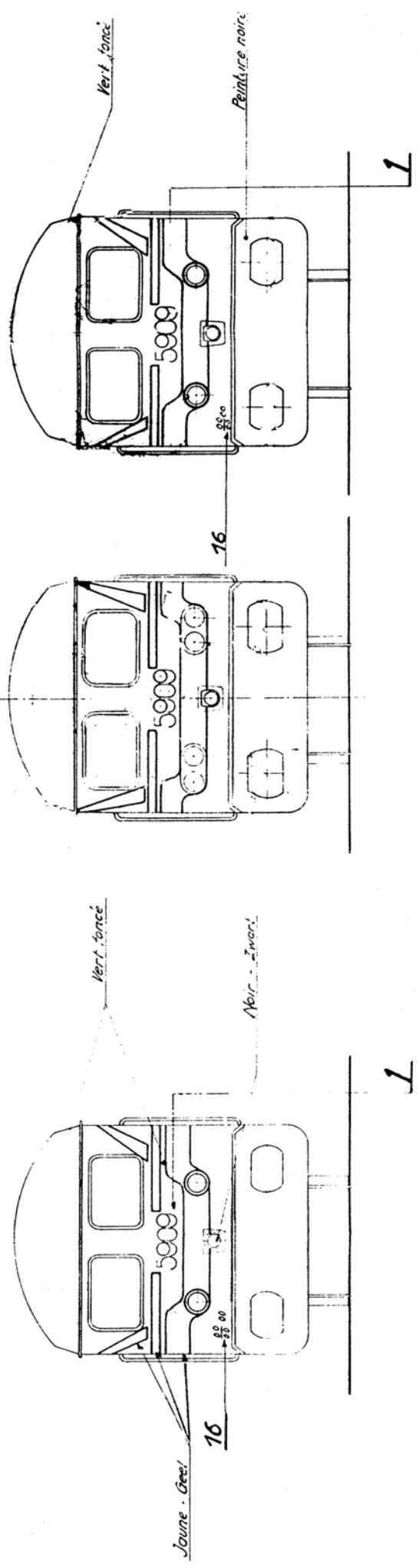
Livrée 1970

P.C. II
V.P.

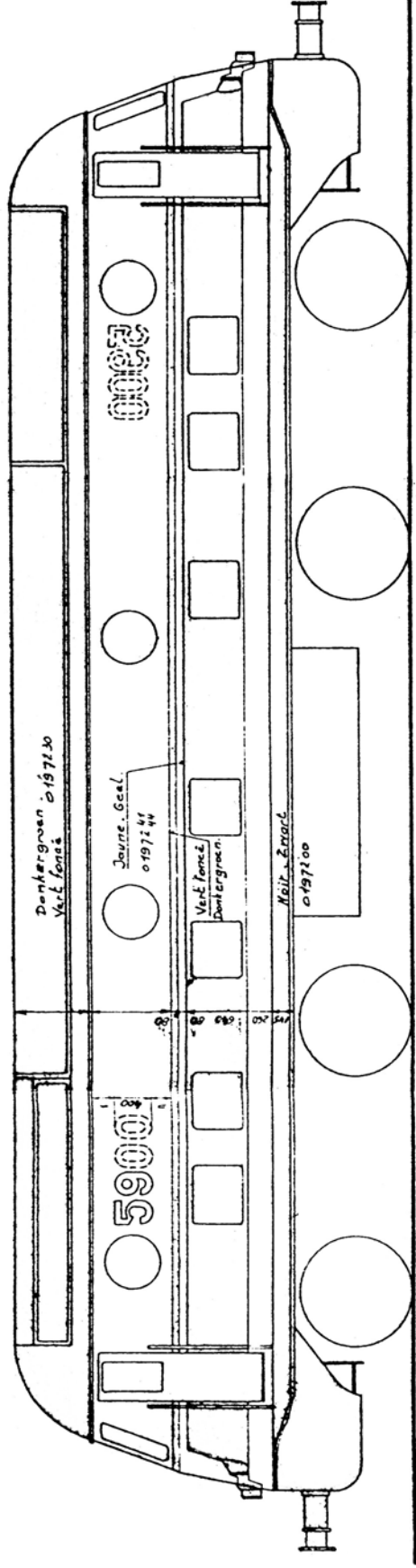
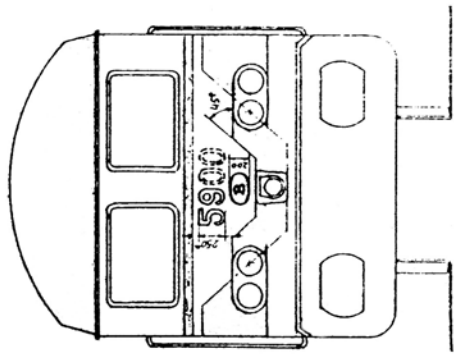
P.C. I
V.P.



Locomotive Diesel type 201 - série 59



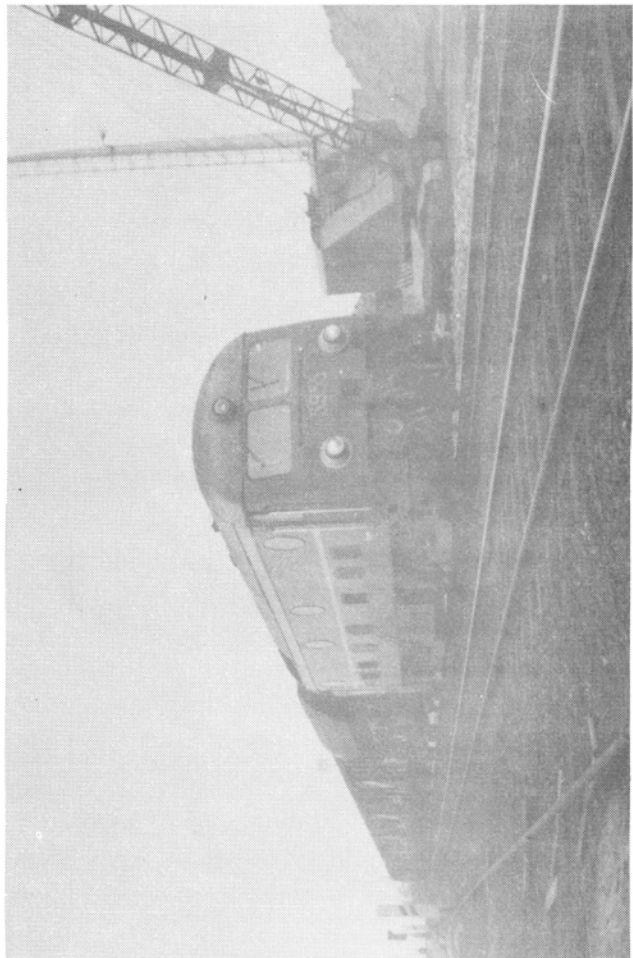
Locomotive Diesel série 59



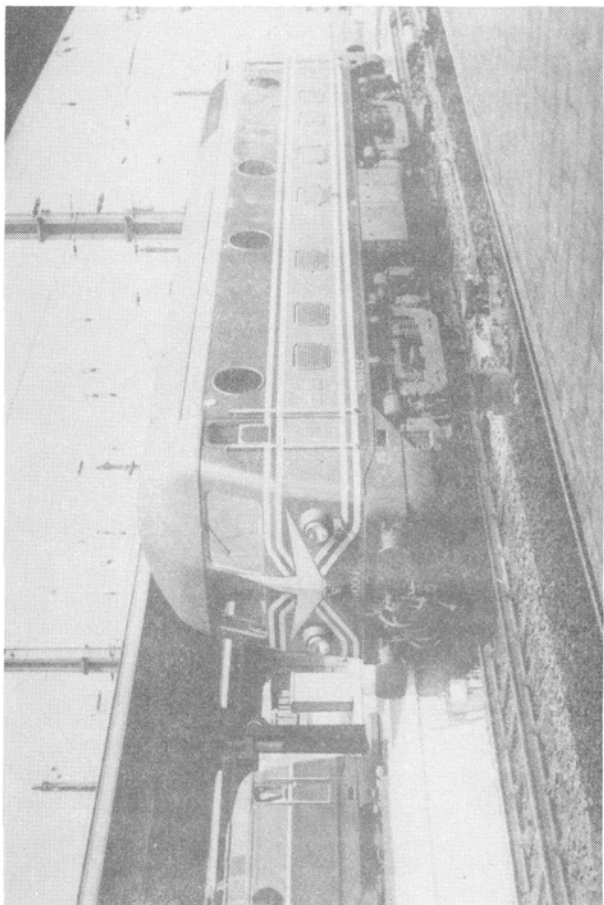
A



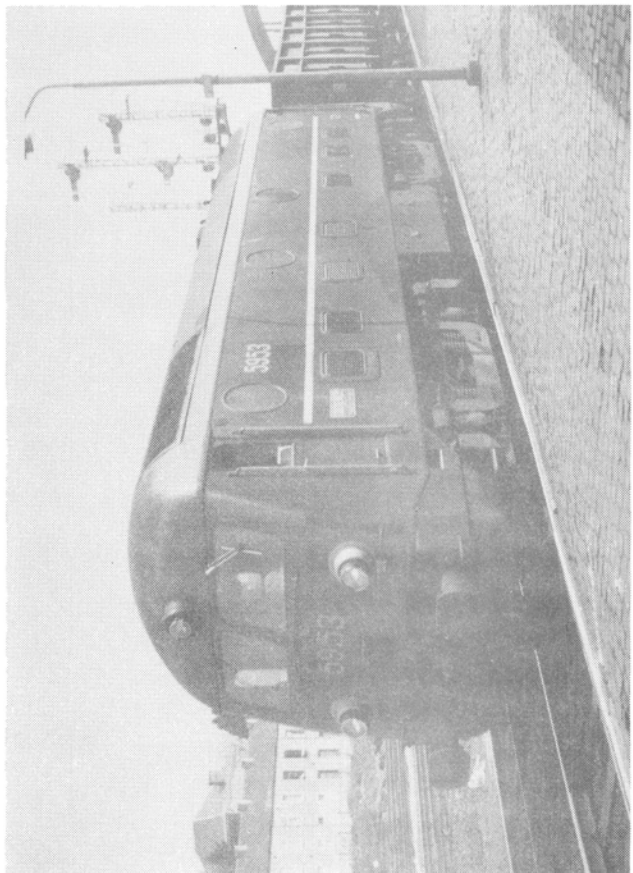
2



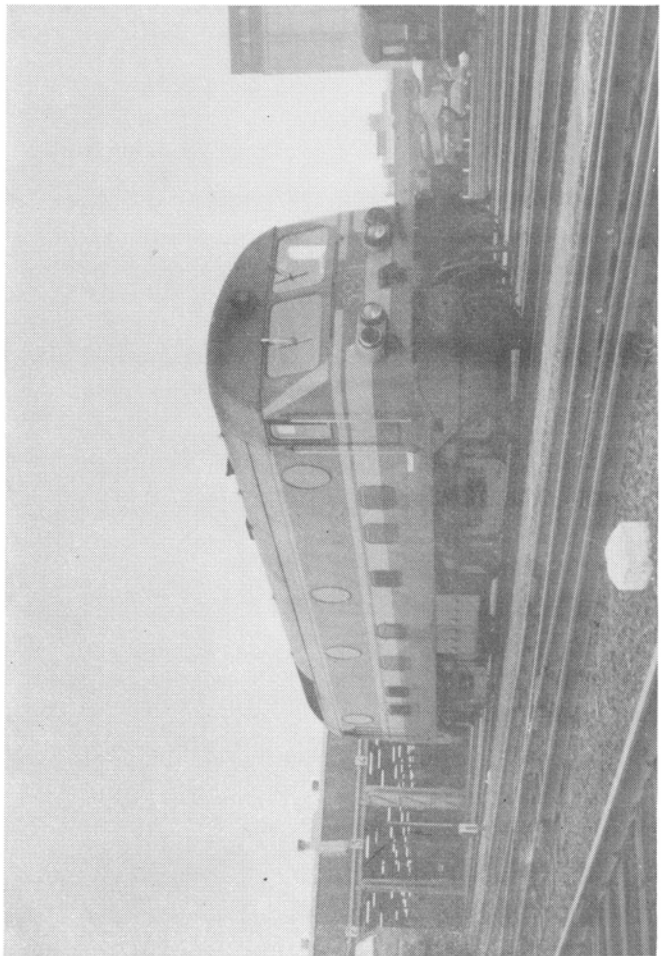
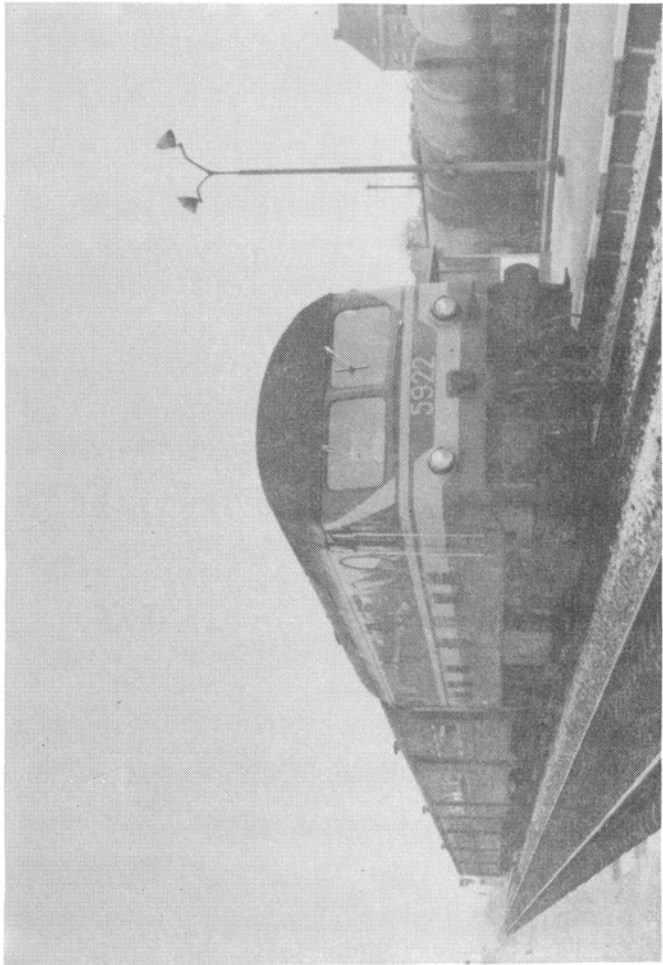
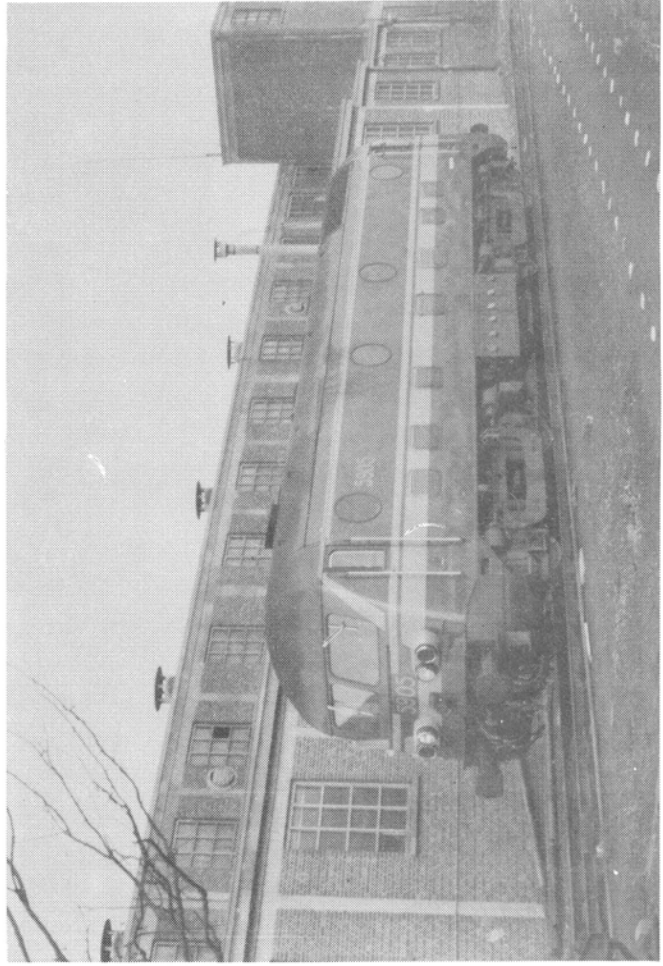
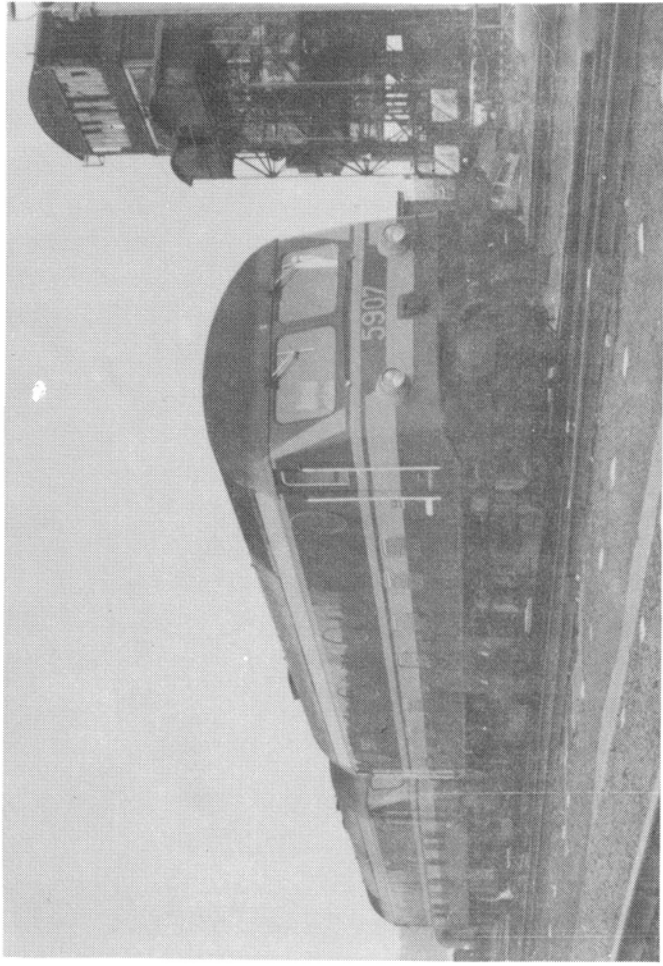
4



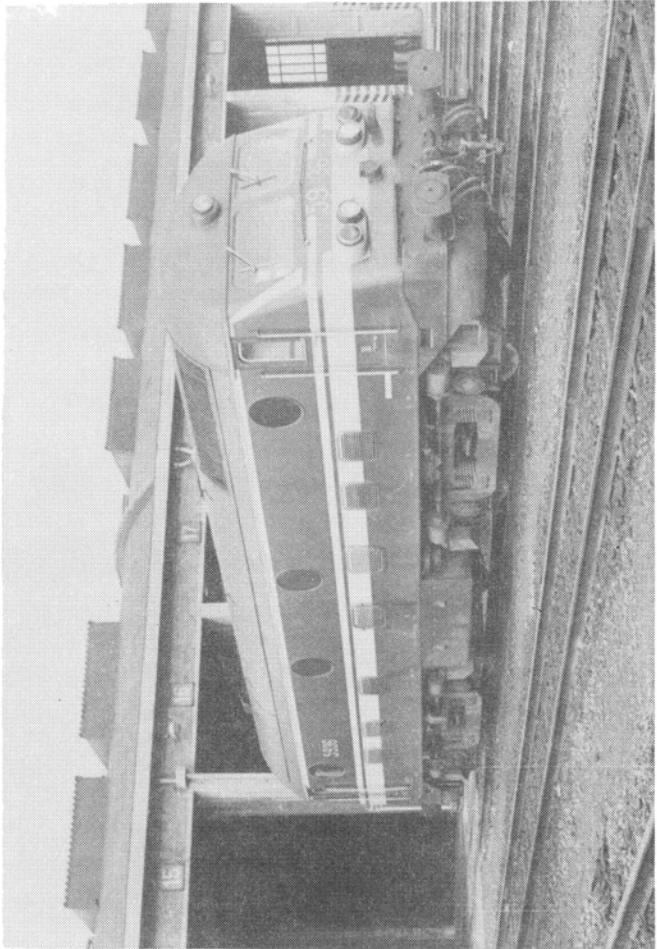
1



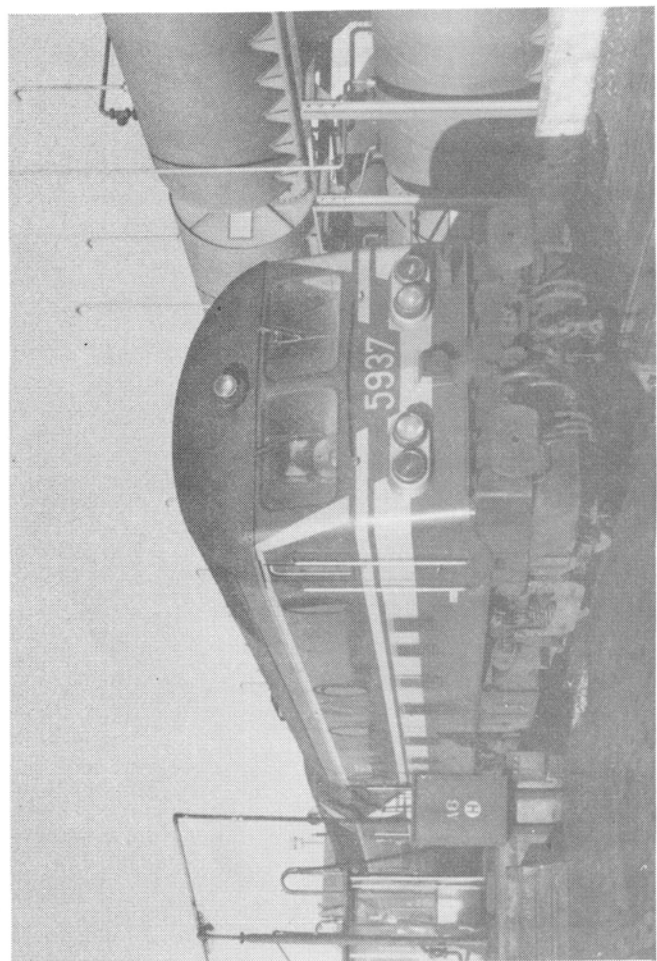
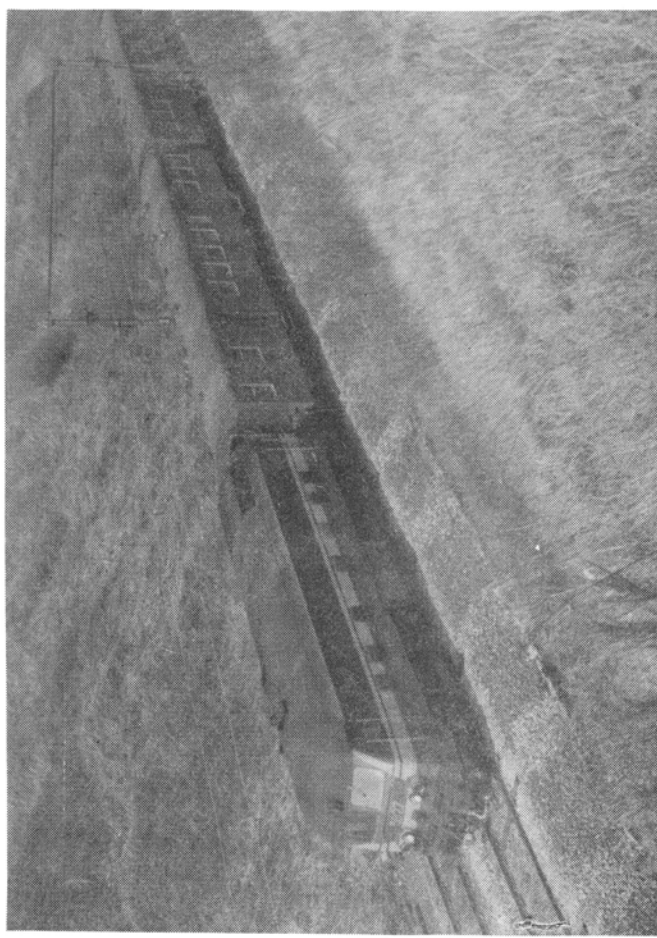
3



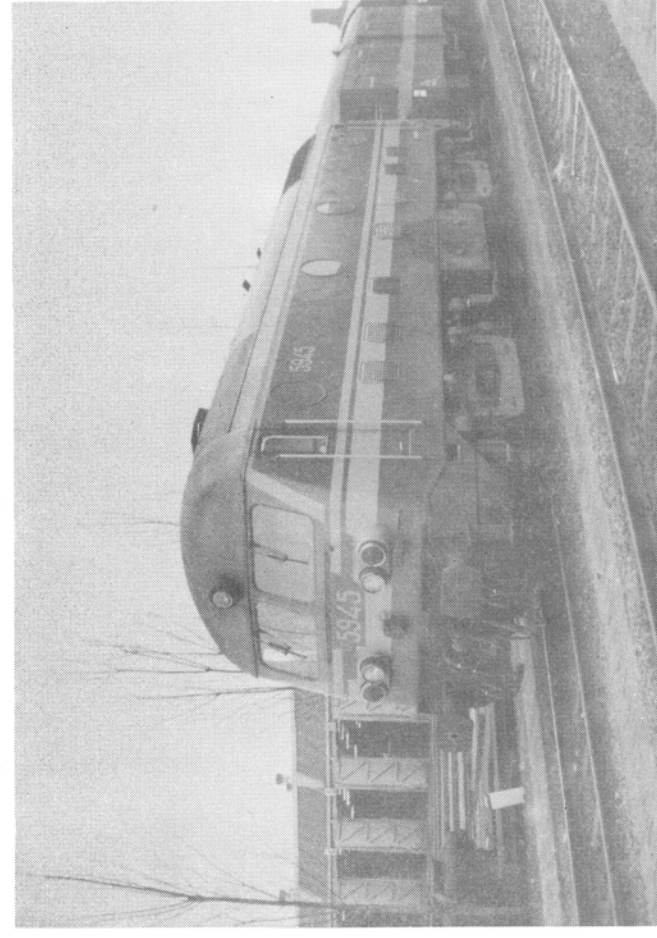
10



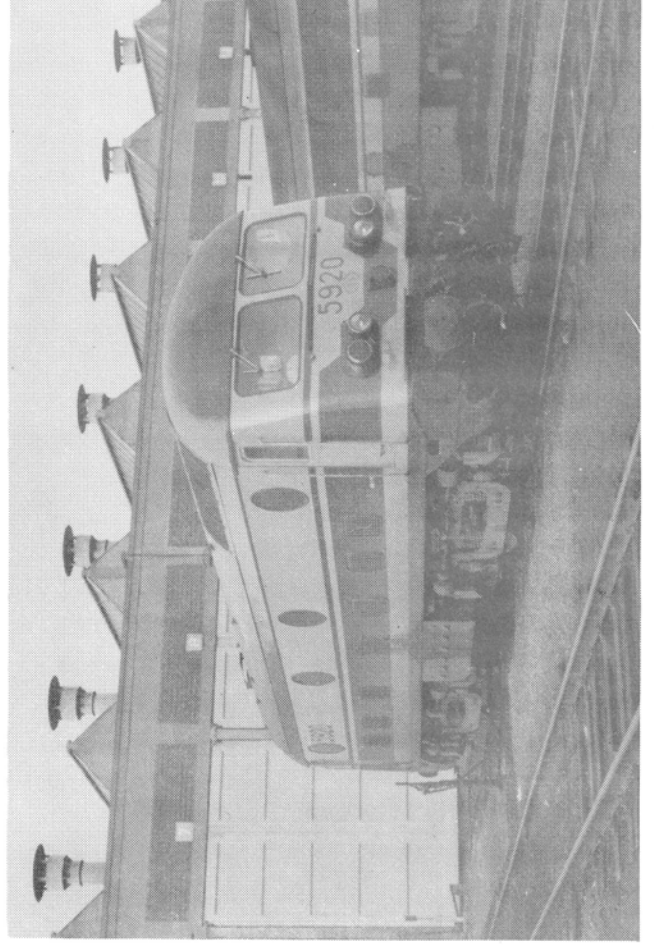
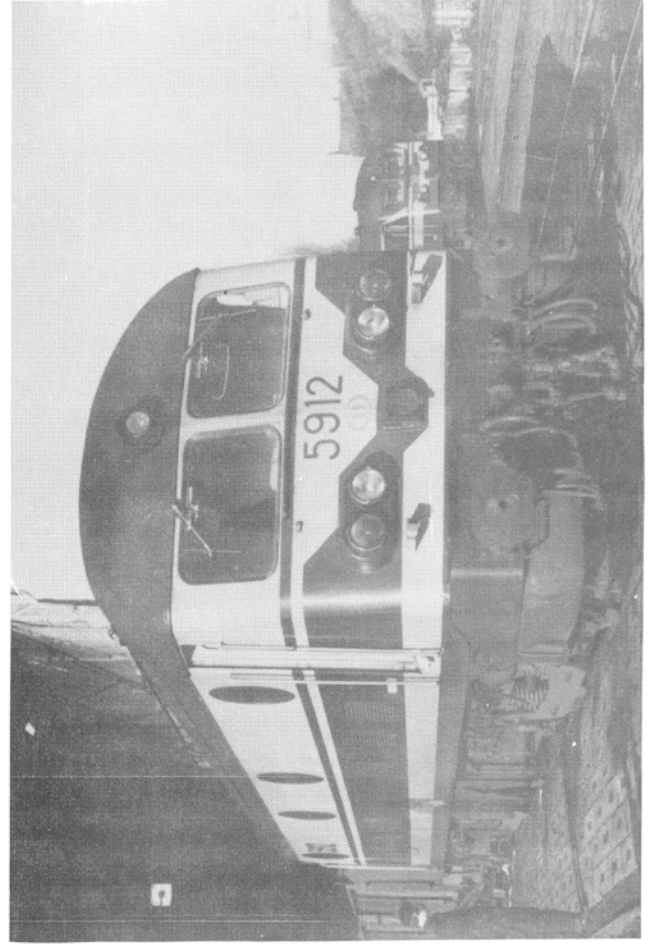
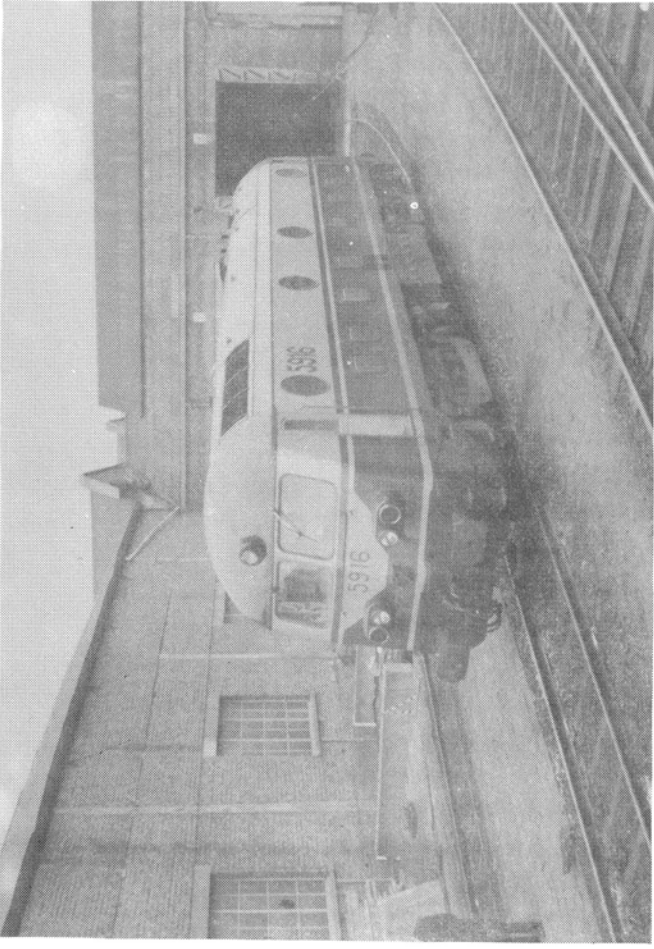
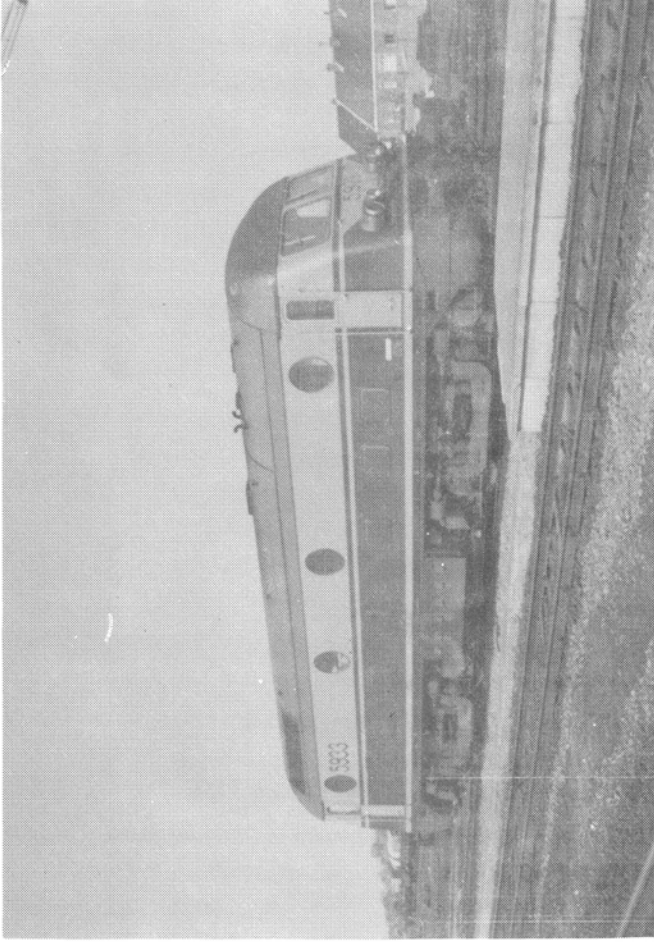
9



12



11



Bien cher Michel,

Entre un très fructueux voyage au Royaume Uni et un prochain pèlerinage à Lourdes (dont j'ai le plus grand besoin spirituel, si ce n'est déjà trop tard), je me dois de te remercier de tout cœur pour le FERRO-FLASH 124 que tu m'avais aimablement envoyé le 20 mai.

Tu as entrepris et mené à bien un travail délicat. Il est peut-être regrettable que tu n'aies pas estimé utile d'exposer succinctement les modifications qui furent apportées au fil du temps à ces HLDE, car plus personne désormais ne le fera. N'était-ce pas plus passionnant que les livrées successives? Ce n'est certes pas la peinture qui fait marcher la machine.

A propos des remises propriétaires successives:

- 201.028 n'a pas été de fait à FHS. La HL est passée directement de sa première remise propriétaire, NK, à FNDM en 08/1961. Peut-être y eut-il entre ces dates une mutation "papier" annulée
- 201.044 n'est pas allée à FRST; il s'agit de l'annulation d'une mutation. La proximité extrême des dates de "réception" et de "cession" est éloquent.
- 201.045 J'ai FNDM à FKR 03/1973, et non 06/1973. L'écart est somme toute modeste.
- 201.055 Pour FRST, comme 201.044. Cette machine avait conservé son caractère de machine expérimentale et donnait lieu à beaucoup d'ennuis. Personne n'en voulait, et chaque parton essayait de s'en défaire, avec plus ou moins de succès suivant les circonstances et les interlocuteurs. C'est ce qui explique ses nombreuses mutations et cessions à titre de prêt.
- L'affectation première pour quelques jours à NK (col. 4 du tableau p. 14 à 18) n'apparaissait pas sur les HLDE, lesquelles sortaient d'usine marquées au nom de leur remise propriétaire suivante. P. ex. 201.021 était sortie marquée "Haine St Pierre" aux emplacements prévus à cette fin.

Bien sincèrement à toi,

