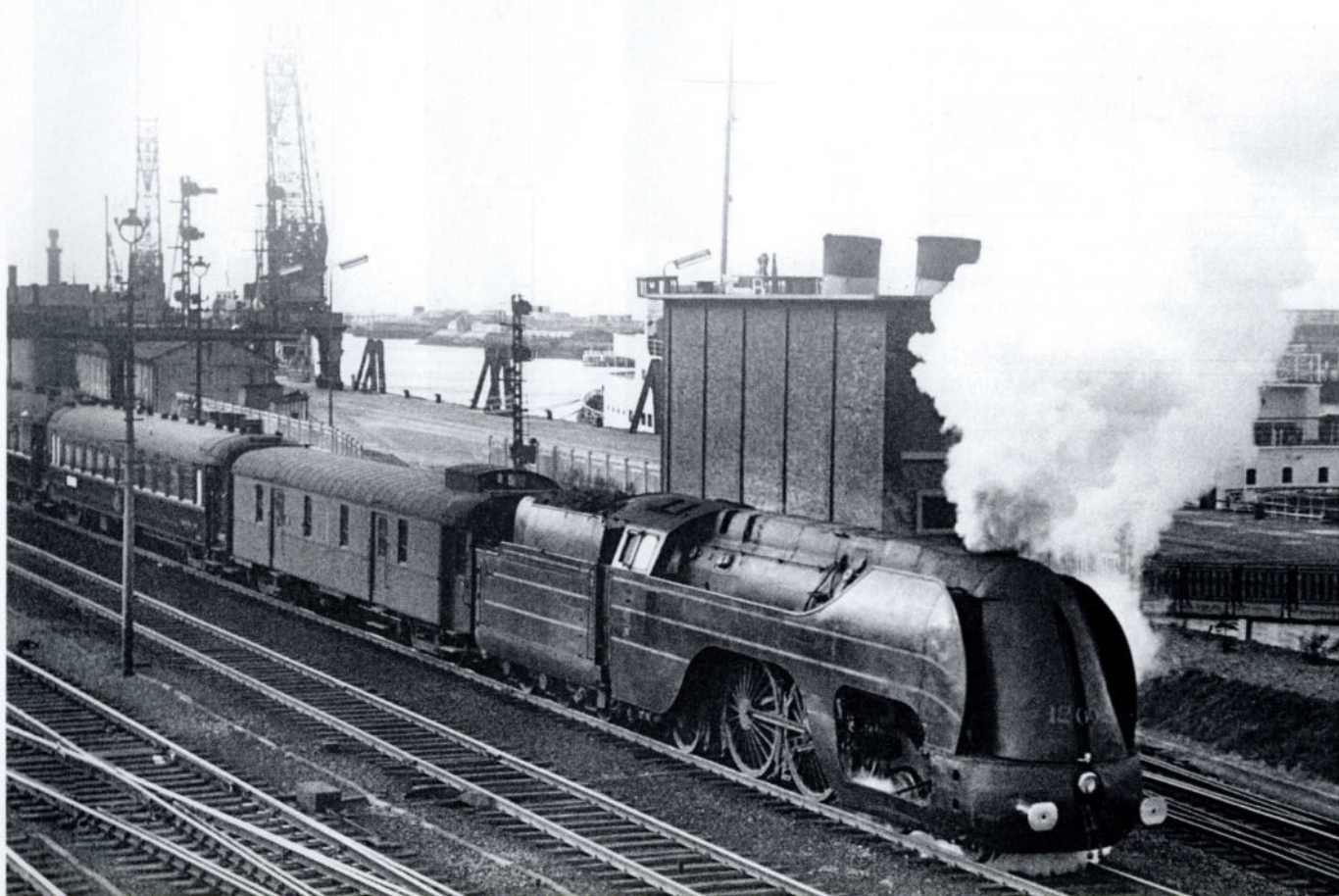


Bienvenue à l'abri de musée de Louvain



L'abri de musée de Louvain accueille depuis 1967 les plus anciennes locomotives à vapeur des Chemins de fer belges. Cette collection historique est entreposée dans l'atelier de la SNCB qui était autrefois utilisé pour l'entretien des machines à vapeur ayant leur dépôt à Louvain.

Actuellement, ce riche patrimoine n'est pas accessible en permanence au grand public et aux chercheurs. On y trouve notamment la mythique locomotive à vapeur Type 12 Atlantic à qui François Schuiten vient de donner une nouvelle vie. La Type 12 sera l'une des vedettes du futur musée des Chemins de fer dont la construction est prévue à Schaerbeek. (Pour en savoir plus, surfez sur www.musee.des.chemins.de.fer.belges.be)

Ce dépliant vous présente succinctement les principales locomotives et autres matériels que vous pouvez découvrir dans cet ancien atelier. A côté de chaque véhicule figure un numéro correspondant à celui mentionné dans cette notice descriptive.

Cet ancien atelier n'ayant pas été conçu pour accueillir des visiteurs, nous vous demandons de ne pas vous écarter du parcours destiné au public. Veuillez également à ce que vos enfants restent à vos côtés.

Nous vous souhaitons une agréable visite.

Entrée



Locomotive à vapeur type 12 n°12.004 pour trains de voyageurs rapides

Année de construction	1939
Constructeur	Consortium de constructeurs belges
Type	Atlantic ; 4-4-2 ; 221
∅ roues motrices	2,1 m
Vitesse maximale	160 km/h
Nombres de locomotives	6

- Locomotive conçue par l'ingénieur belge Notesse.
- Pourvue d'une carrosserie carénée conçue par l'ingénieur français Huet.
- Le 12 juin 1939, c'est la 12.002, qui accomplit le parcours entre Bruxelles et Ostende (115 km) en 57 minutes avec une charge de 200 tonnes (4 voitures K1), obtenant ainsi le record de vitesse en service commercial pour les trains à vapeur dénommé le «Ruban bleu».



Locomotive tender à vapeur type 53 n°5620 pour effectuer des manœuvres

Année de construction	1906
Constructeur	S.A. des Ateliers de Construction Boussu
Type	Eigth coupler ; 0-8-0 ; 040
∅ roues motrices	1,262 m
Vitesse maximale	45 km/h
Nombres de locomotives	375

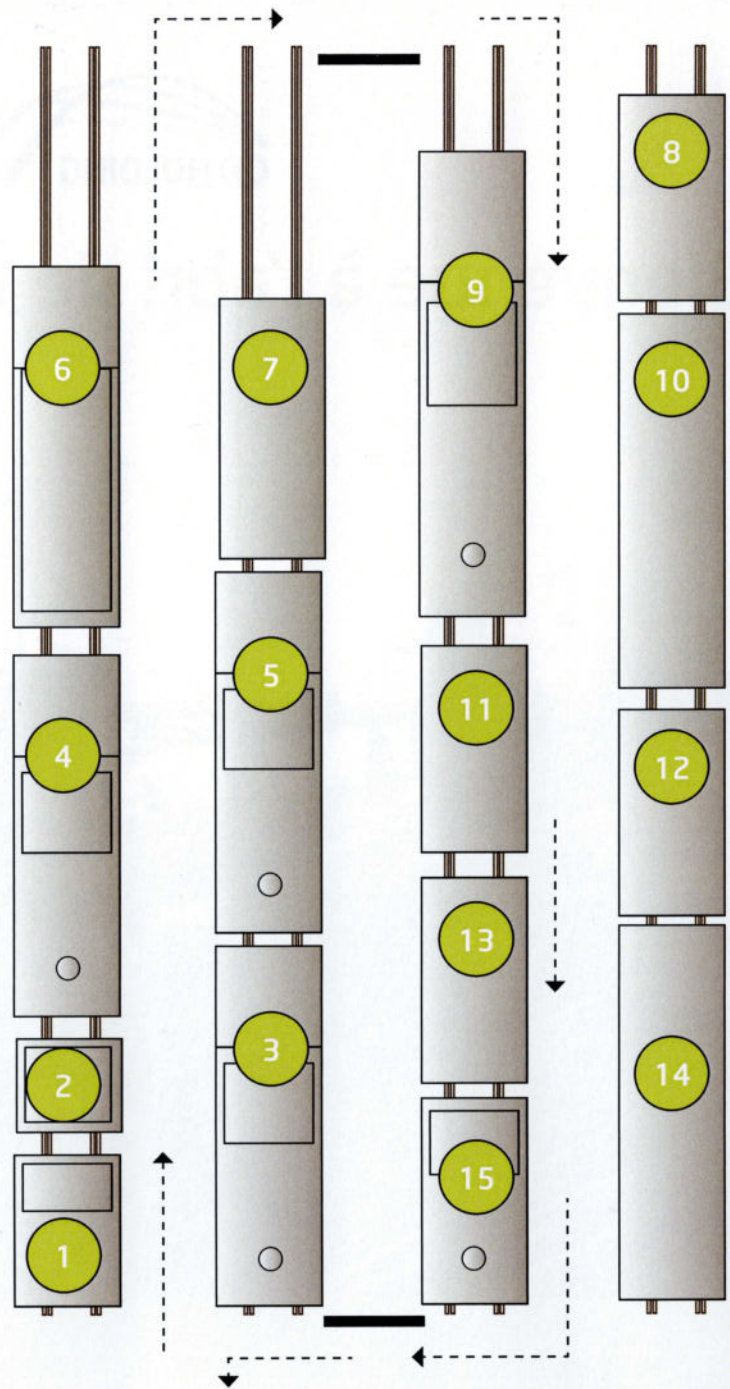
- Masse en ordre de marche : 67,34 tonnes.
- La locomotive a retrouvé sa livrée originale lors de sa restauration (brun chocolat, couleur des chemins de fer de l'Etat belge).
- A été baptisée «Cuisinière» en raison de sa forme.



Voiture GCI n°96840

Année de construction	1905
Classe	3 ^{ème}

- GCI = Grande Capacité et Intercirculation
- Avant 1900, les voitures GC avaient des compartiments sans intercircularion, pas de WC et pas de passage entre les voitures. Après 1900 les voitures seront transformées en GCI, en supprimant des sièges on créait un couloir: il était donc possible de circuler d'une voiture à l'autre.
- Voiture avec carrosserie en bois.



Locomotive à vapeur sans foyer n° 12, pour effectuer des manœuvres dans l'industrie chimique

Année de construction	1954
Constructeur	La Meuse à Ougrée
Type	0-8-0 ; 040
∅ roues motrices	0,76 m
Vitesse maximale	10 km/h

- Sans foyer, parce qu'une locomotive conventionnelle à vapeur représentait un danger trop important avec son foyer, ses charbons ardents et les étincelles engendrées au beau milieu des entrepôts renfermant des matières inflammables et souvent explosives.
- Le corps cylindrique est rempli de vapeur via un robinet extérieur.



Locomotive à vapeur à chaudière verticale n° 3, pour effectuer des manœuvres sur sites industriels

Année de construction	1926
Constructeur	Cockerill à Liège
Type	0-4-0 ; 020
Vitesse maximale	20 km/h

- Grâce à la petitesse de sa chaudière, elle parvenait très rapidement à une pression de vapeur suffisante (1 heure).
- Comme le tout était construit verticalement, on pouvait utiliser un plus petit empattement entre les roues, ce qui permettait d'emprunter des courbes plus serrées.
- Particularité: les tubes à fumée sont disposés verticalement de sorte que leur partie supérieure n'est pas entourée par l'eau. C'est là le point faible des tubes.

3



Locomotive à vapeur type 18 n°18.051 pour trains de voyageurs

Année de construction	1905
Constructeur	S.A. St-Léonard, Liège
Type	American ; 4-4-0 ; 220
∅ roues motrices	1,98
Vitesse maximale:	120 km/h
Nombres de locomotives	78

- Il s'agit d'une locomotive d'allure britannique, construite selon les principes de Mac Intosh qui conçut des types semblables pour le «Caledonian Railway» écossais. C'est ainsi que la type 18 a reçu, lors d'une exposition, une livrée mauve semblable à celles des locomotives de la Caledonian. La livrée normale de cette locomotive était brun chocolat (couleur des chemins de fer de l'Etat belge).
- Elle remorquait autrefois des «trains bloc», Bruxelles - Anvers.
- En 1966 cette locomotive fut exposée à Bruxelles-Nord à la tête des voitures Royales de Léopold II et Albert I, ce qui explique la présence à l'avant des couleurs royales (écusson).
- Pouvant rouler à 120 km/h, elles étaient les lévriers du rail.

4



Locomotive diesel de manœuvre série 71 n°7103

Année de construction	1956-57
Constructeur	Baume et Merpent, Morlanwelz
Vitesse maximale	50 km/h
Nombres de locomotives	6

- Destinée aux manœuvres lourdes et transport local de marchandises.

5



Locomotive à vapeur type 64 n° 64.045 pour trains de voyageurs

Année de construction	1916
Constructeur	Henschel à Cassel en Allemagne
Type	Ten Wheel ; 4-6-0 ; 230
∅ roues motrices	1,750 m
Vitesse maximale	100 km/h
Nombres de locomotives	168

- Il s'agit des machines dites de l'Armistice, originaires des Chemins de fer prussiens (Allemagne). Elles ont été livrées à la Belgique après la Première Guerre mondiale en guise de réparation des dommages de guerre conformément au traité de Versailles en 1919. Des 200 locomotives fournies, certaines provenaient également des chemins de fer de Bavière, de Baden Oldenbourg et de Saxe.
- Elles s'intitulent les locomotives P8. P signifie «Personenzug» c'est-à-dire train de voyageurs.
- Au cours de la Seconde Guerre mondiale, la 64.045 fut rapatriée en Allemagne pour revenir en Belgique le 2 novembre 1945.
- Cette locomotive figurait dans la série télévisée «De Heren van Zichem» (Les seigneurs de Zichem) en 1969, du metteur en scène Maurits Balfort.

6



Locomotive à vapeur type 7 n°7039 pour trains de voyageurs

Année de construction	1921
Constructeur	S.A. Forges, Usines et Fonderies, Haine-Saint-Pierre
Type	Ten Wheel ; 4-6-0 ; 230
∅ roues motrices	1,8m
Vitesse maximale	110 km/h
Nombres de locomotives	75

- Remorquait des trains lourds de voyageurs sur la ligne Ostende - Bruxelles - Liège.
- En terrain plat, elles remorquaient des trains de 300 tonnes à 110 km/h.
- Locomotive Compound, c'est-à-dire avec réutilisation de la vapeur pour un meilleur rendement.

7



Autorail 551 n°551.48

Année de construction	1939
Constructeur	A.C. Malines & S.A. Brossel frères, Bruxelles
Nombres d'autorail	56
Masse en ordre de marche	15 tonnes
Vitesse maximale	58 km/h

- Les premiers autorails diesel apparurent aux environs de 1930, et furent utilisés pour l'exploitation des lignes secondaires, l'exploitation de ces mêmes lignes au moyen de locomotives à vapeur se révélant trop onéreuse. L'autorail permet de réaliser des économies en termes de prix d'achat, d'entretien et de consommation grâce à son poids réduit, à la simplicité de sa construction et à son moteur diesel. Beaucoup de lignes locales ont survécu à la concurrence des bus. Le premier autorail fut mis en service en 1934.
- Il existait également des autorails pour grande ligne.
- Les autorails peuvent changer de sens de marche, c'est pourquoi ils sont pourvus d'un poste de conduite à chaque extrémité.
- L'espace intérieur se compose d'un seul compartiment de 2^{ème} classe «non-fumeurs» (ex 3^{ème}) et de deux plates-formes pour voyageurs debout (80 places = 47 assises & 33 debout). Une des plates-formes est agrandie et fait office d'espace à bagages. Lorsqu'il n'est pas occupé, le siège du conducteur peut être glissé contre le tableau de bord, de sorte qu'il forme autour de l'appareillage de conduite une armoire qui peut être fermée à clé. Deux bancs de protection permettent au conducteur de s'isoler des voyageurs.

8



Draisine n°38025.701.60 type 7

Année de construction	1949
-----------------------	------

- Pour entretenir ses infrastructures ferroviaires, la SNCB dispose depuis le début des années 1930 de petits engins appelés 'draisines'. Celles-ci sont utilisées pour le transport du personnel, de l'outillage et du matériel nécessaire pour assurer l'entretien des voies. La draisine type 7 a été modernisée à la fin des années 1970 par l'atelier central SNCB de Malines.
- Le conducteur se trouvait au milieu et en hauteur (au-dessus du moteur). Cela donnait la possibilité aux inspecteurs d'être face à la voie à chaque extrémité et de contrôler celle-ci. Cette draisine, en raison de sa forme étrange, a reçu le surnom de «confessionnal».

9



Locomotive à vapeur type 10 n°10.018 pour trains de voyageurs

Année de construction	1912
Constructeur	Cockerill à Liège
Type	Pacific ; 4-6-2 ; 231
∅ roues motrices	1,980 m
Vitesse maximale	120 km/h
Nombres de locomotives	58

- Remorquait des trains lourds de voyageurs sur les lignes de Bruxelles vers Verviers - Herbesthal et Luxembourg.
- Conçue par l'ingénieur Flamme et de ce fait appelée également HL type Flamme.
- Le prototype fut présenté à l'exposition universelle de Bruxelles en 1910.
- En raison des cylindres qui étaient fortement déportés vers l'avant par rapport à la chaudière, la plate-forme avant était particulièrement longue. On pouvait y placer une cabine depuis laquelle un inspecteur pouvait examiner les voies.
- Afin d'accomplir ses lourdes tâches, la locomotive était équipée d'un foyer avec deux portes pour le chargement de charbon. Pendant des trajets pentus, il y avait 2 chauffeurs présents sur la machine à côté du machiniste.

10



Voiture GCI n°93948

Année de construction	1912
Classe	3 ^{ème} avec 1 plateforme

- Voiture identique à la GCI n°91001 mais uniquement en 3^{ème} classe.

11



Fourgon à 2 essieux dit: «Fourgon Ballon» n°10036

- Jusqu'à la fin des années 1960, tous les trains de marchandises étaient accompagnés par un chef de train. Celui-ci était chargé de diverses tâches spécifiques à la composition de ce type de convoi. Il prenait place dans un fourgon spécialement aménagé pour assurer la surveillance constante de son train. Ce fourgon a été construit à la fin du 19^{ème} siècle et est très représentatif de la période classique du transport de marchandises aux chemins de fer.

12



Fourgon à 2 essieux dit: «Fourgon Chapelle» n°6071

Année de construction	1912
-----------------------	------

- Fourgon type Nord-Belge, pour les trains de marchandises.
- Ce fourgon a été construit en 1912 pour les besoins de la compagnie privée du Nord-Belge.
- Il est complété de deux lucarnes latérales en forme de chapelle, d'où son nom. Depuis celles-ci, le chef de train pouvait observer les signaux le long de la voie.

13



Wagon fermé à 2 essieux n°948194 (949211)

Année de construction	1911
-----------------------	------

- Wagon fermé pour le transport de marchandises.
- Wagon des déportés. A l'issue de la Première Guerre mondiale, à titre de dédommagement, l'Allemagne a été contrainte de fournir des milliers de wagons pour divers usages. Lors du début du second conflit mondial, le parc de wagons fermés de la SNCB était constitué en majorité de véhicules « Armistice » à toiture plate. Ce type de matériel est emblématique des convois de déportés.

14



Voiture GCI n°91001

Année de construction	1921
Classe	1 & 2 ^{ème} avec fourgon

- GCI = Grande Capacité et Intercirculation dans et entre les voitures
- Avant 1900 les voitures GC avaient des compartiments sans intercirculation, pas de WC et pas de passage entre les voitures. Après 1900 les voitures seront transformées en GCI, en supprimant des sièges on créait un couloir, il était donc possible de circuler entre les compartiments.
- Voiture avec carrosserie en bois.

15



Locomotive tender à vapeur type 51 n° 1152 pour effectuer des manœuvres

Année de construction	1879
Constructeur	Evrard, La Croyère
Type	Bourbonnais ; Six Wheel ; 0-6-0 ; 030
∅ roues motrices	1,200 m
Vitesse maximale	45 km/h
Nombres de locomotives	197

- Conçue par l'ingénieur Alfred-Jules Belpaire. Cette locomotive était équipée d'un foyer pouvant utiliser tout type de charbon.
- A été baptisée « la Chèvre ».
- La type 51 est l'une des plus anciennes locomotives de la collection de la SNCB-Holding.
- Elle est restée en service jusqu'en 1929 et, en raison de son bon état, elle a connu une seconde carrière dans l'industrie privée.
- Repeinte dans livrée brun chocolat du chemin de fer de l'Etat belge.

