

Locomotive à vapeur type 29

Disposition des essieux : 1D Consolidation

Numérotation : 29001 à 29300

Année de construction : 1945-1946

Nombre : 300

Constructeurs :

- Montreal Locomotive Works
- Canadian Locomotive Company
- American Locomotive Company

Retrait : 1967

Puissance : 2000 CV

Longueur (loco + tender) : 20,391 m

Poids en ordre de marche (sans tender) : 93 t

Vitesse maximale : 96 km/h



Locomotive à vapeur 29.013 avec tender 25.217 (Réf. 2815)

Contexte historique

En 1945, les chemins de fer belges sortent exsangues de la guerre. Afin de permettre la reconstruction du pays et d'assurer son approvisionnement, le gouvernement belge se préoccupe de pouvoir disposer rapidement d'un parc de locomotives suffisant pour assurer le trafic d'après-guerre. Or, celui-ci se trouve totalement démuné. Des 3.413 locomotives du parc avant-guerre, il ne reste en mai 1945 que 1.008 locomotives en état de marche.

Les usines du pays, fortement touchées par les hostilités, ne sont alors pas en état de fournir rapidement des locomotives de remplacement.

Le gouvernement belge entreprend alors des démarches auprès des autorités américaines et canadiennes en vue d'obtenir l'autorisation de commander 300 locomotives à vapeur auprès de l'industrie des deux pays. Deux ingénieurs de la SNCB, Dubus et Vanderstypen, sont ainsi expédiés sur le continent américain en vue de concrétiser le projet.

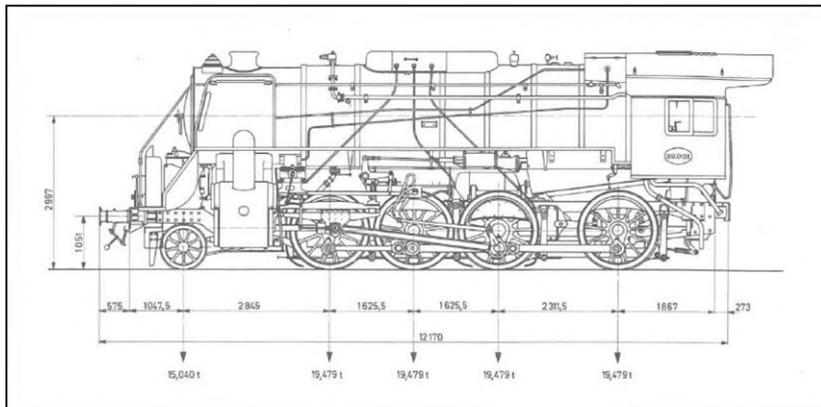


Schéma de la locomotive à vapeur type 29 « Consolidation » (Réf. I700424)

La SNCB décide de se borner à 10 types de locomotives à vapeur dont 4 types à voyageurs, 2 types à marchandises, 2 types mixtes et 2 types de manœuvres. Dans cette série figure une 1D mixte voyageurs-marchandises, capable d'atteindre 90 km à l'heure pour la remorque des trains de voyageurs lourds, semi-directs et omnibus, sur des lignes accidentées et d'assurer le remorquage des trains de marchandises

de 1200 tonnes sur les lignes plates et de 550 tonnes sur les lignes accidentées. Il fut décidé que les caractéristiques des 300 locomotives à acquérir se rapprocheraient dans la mesure du possible de celles qui avaient été arrêtées pour le type sus-indiqué.¹

Les locomotives américaines de type 140 Consolidation² répondent à leurs critères en développant une puissance de 2000 CV et étant aptes à la vitesse de 96 km/h. Il s'agit d'un modèle standard américain adaptable aux conditions de circulation en Belgique.



Débarquement d'une locomotive type 29 à Anvers (Réf. Z00668)

Mais, les ateliers américains ne pouvant fournir dans les courts délais impartis la totalité des 300 locomotives, on décide alors de se tourner vers le Canada et de leur confier l'essentiel de la commande. Ainsi, 160 machines numérotées de 29001 à 29160 sont fournies par Montréal Locomotives Works, et 60 locomotives numérotées de 29161 à 29220 viennent de Canadian Locomotive Company au Canada. Les 80 locomotives restantes, numérotées de 29221 à 29300, proviennent de l'American Locomotive

¹ Issu de : VANDERSNYPEN J. La nouvelle locomotive type 29 de la Société Nationale des Chemins de fer belges / - ill. - Bulletin de l'Association Internationale du Congrès des Chemins de fer (01 08 1946), p. 227-245.

² La dénomination « Consolidation » provient du fait que le constructeur américain Baldwin a construit la première 1D (1 essieu porteur et 4 essieux moteur) pour le Lehigh Valley Railroad, en 1866, au moment où ce réseau connaissait des difficultés financières qui l'obligèrent à consolider son capital. D'où le nom « Consolidation ». Source : Phil Dambly, Vapeur en Belgique, Tome 1, Editions Blanchart, 1989.

Company (ALCO), aux Etats-Unis. Les locomotives canadiennes s'approchaient étroitement des locomotives Consolidation américaines.

Les machines américaines vont débarquer à Anvers toutes montées, revêtues d'une peinture grise anticorrosion. Elles sont déchargées au moyen de grues et remorquées par rail jusqu'à Anvers-Dam.

Les locomotives canadiennes, au contraire, sont démontées partiellement au Canada et expédiées en pièces détachées. Elles seront remontées et testées à l'atelier d'Anvers-Dam.

Une fois assemblées et testées, les 300 locomotives vont rejoindre leur remise respective après avoir été repeintes en vert SNCB et revêtues de leur matricule ainsi que de l'abréviation télégraphique de leur remise propriétaire. Dès la fin décembre 1945, un grand nombre de type 29 sillonnent déjà la Belgique.

Malgré de petits défauts, ce sont de bonnes machines, de conception simple (deux cylindres à simple expansion), robustes et faciles à entretenir et à conduire.

Caractéristiques

Les principales caractéristiques techniques du type 29 étaient une disposition des essieux 1D Consolidation, des roues de 1,52 m de diamètre, deux cylindres, un « superheater C » et un foyer semi-profond et débordant. Avec ses roues de 1,52 m de diamètre, la locomotive atteint rapidement sa vitesse maximale, ce qui la rend bien adaptée aux arrêts fréquents des trains omnibus et semi-directs.

Le poids était de 92,95 tonnes et le tender, chargé de 25 m³ d'eau et de 10 tonnes de charbon, pesait quant à lui 57 tonnes. Donc un total d'environ 150 tonnes pour l'unité motrice.

Les types 29 avaient une puissance maximale de 1950 ch. Elles étaient également équipées de la distribution à vapeur *Walschaerts* et le mécanisme de distribution de vapeur *Franklin* fonctionnait avec air comprimé. Le changement de marche était un *Franklin* à servo-moteur à air comprimé.

Le type 29 avait reçu des écrans déflecteurs, un réchauffeur alimentaire *Worthington* et un injecteur *Nathan*. Il y avait un éclairage électrique. Le sifflet d'acier, à timbre américain rave émettait plusieurs tons modulés.

L'abri était confortable, avec éclairage, sièges pour le personnel, avec écrans de bois vitrés rabattables pour la marche tender en avant.³

De grand confort en cabine, elles sont fort appréciées du personnel de conduite. Compte tenu des multiples services prévus, de ses origines et vu le contexte de l'époque, on les surnomme « bonnes à tout faire » ou « jeeps ».

³ Dagant, A.. *Les locomotives à vapeur de l'Etat belge à la S.NCB. (1835-1966)*, Tielt : Editions Veys, 1982.

Répartition des locomotives

Au début d'octobre 1946, les 300 unités se répartissaient ainsi :

| | |
|--------------------|----|
| Schaerbeek | 64 |
| Ronet | 57 |
| Jemelle | 43 |
| Ottignies | 33 |
| Stockem | 30 |
| Haine-Saint-Pierre | 27 |
| Hasselt | 26 |
| Alost | 20 |



Type 29 à la remise à locomotives de Courtrai (Réf. Z01545)

L'extension des nouveaux modes de traction et la réforme de types anciens qui a suivi vont entraîner leur transfert à Anvers-Dam, Bertrix, Bruxelles-Midi, Courtrai, Herbestal, Kinkempois, Latour, Liège, Louvain, Merelbeke, Monceau, Mons, Saint-Ghislain et Termonde.

Une courte carrière

Leur carrière fut toutefois écourtée par l'abandon de la traction vapeur. A partir de 1961, malgré leur jeune âge, les Types 29 seront progressivement retirées du service.

31 exemplaires sont radiés en septembre 1962; les dernières sortent des écritures en septembre 1967. 25 exemplaires vont connaître un répit d'une quinzaine d'années en servant de générateur mobile de vapeur. Grâce à quelques adaptations, leur chaudière alimentera directement la conduite de chauffage des rames de voitures pour voyageurs K, L, M 1 ou M 2.

La 29.013



Plaque de constructeur de Montreal Locomotive Works Limited de 1945 (Réf. 2251)

Sur les 300 locomotives produites, seule la 29.013 a été conservée en état de marche. Elle a été construite par la firme canadienne Montreal Locomotive Works.

Elle était accouplée au tender 25.013. Mise en service en février 1946 et sortie d'écriture en avril 1967, elle a parcouru plus d'un million de kilomètres.



Le dernier train à vapeur pour transport des voyageurs avec la 29.013 (Réf. Z00544)

C'est elle en effet qui effectua le dernier parcours pour voyageur en traction à vapeur, entre Ath et Denderleeuw, le 20 décembre 1966.

Elle circulera encore le 2 septembre 1972 en remorquant un train autour de Bruxelles à l'occasion de l'anniversaire du musée de Schepdaal. En 1976, année du cinquantième anniversaire de la SNCB, la 29.013 remorqua plusieurs trains spéciaux. Par la suite, avec le développement du tourisme ferroviaire, les sorties de la 29.013 sont régulières, et elle deviendra même la star incontournable de bon nombre de manifestations.



Parcours vapeur historique du 21 septembre 1985 (Réf. M374_068)

En 1985, à l'occasion du 150e anniversaire de l'arrivée du rail en Belgique, la 29.013, et l'Atlantic carénée 12.004, furent les grandes vedettes des nombreux événements organisés partout sur le réseau. En 1996, elle fut avariée lors de la commémoration des 30 ans de la fin de la vapeur.

Envoyée en révision à l'atelier vapeur de Meiningen (Allemagne) en février 2001, sa chaudière fut diagnostiquée irréparable et a finalement été remplacée. Remise sur rail en 2003, un groupe d'agents de conduite de la

SNCB entretient la connaissance nécessaire à sa conduite. Elle a subi en 2013 la révision décennale de sa chaudière et reste donc « bonne pour le service ».

En 2017-2018, l'atelier central de Cuesmes a installé le dispositif de sécurité TBL1+ et le GSM-R en vue de futurs parcours autour de Train World.

Catherine Walravens
Février 2021

Bibliographie succincte :

- Articles :** DELIE M. Het type 29 van de N.M.B.S. *Spoorweg Journaal*, 01-11-2003, p. 6-17, K36822
DELIE M. Le type 29 de la SNCB. *Journal du Chemin de fer*, 01-11- 2003, p. 6-17, K36821
SAENEN A. *De lokomotieven type 29 van de N.M.B.S.* Spoorweg journaal, n° 16, 01- 0- 1988, p. 4-7, K702506
SAENEN A. *Les locomotives type 29 de la SNCB.* Journal du Chemin de fer, n° 16, 01- 0- 1988, p. 4-7, K581206
VANDERSNYPEN J. La nouvelle locomotive type 29 de la Société Nationale des Chemins de fer belges. *Bulletin de l'Association du Congrès International des Chemins de Fer*, 01-08-1946, p. 227-245, K36766
- Livres :** *Belgische stoomlokomotieven. Type 29. 2-8-0 "Consolidation" NMBS fiche nr. 279*, De mijlpaal, 1990, 4 p., I700424
DAGANT A., *Les locomotives à vapeur de l'État belge à la SNCB (1835 – 1966)- Souvenir de la vapeur N° 8.* Tielt : Éditions Veys, 1992, pp. 464-466, B11650
DAMBLY P., *Nos inoubliables vapeurs*, Bruxelles : Éditions "Le Rail", 1968, 112 p., C3590

Pour une recherche plus approfondie, veuillez consulter notre base de données avec les mots-clés suivants :

Catalogue Bibliothèque : locomotive à vapeur type 29 - Consolidation (SNCB)

Collection musée : locomotive à vapeur type 29 - Consolidation (SNCB)