



PORTER : 1Bt (2-4-0t) [1 essieu porteur et 2 essieux moteurs + tender]

Moteur / machine : 1200 x 300 x 500 mm

Nombre d'exemplaires : 1

N° de fabrication : Tz 33 (n° certain !)

Date : 1862

Pays : Belgique - Pays-Bas

## Locomotive

Une notice de 1865 [LOISEL, t. 1, pp. 455-466] signale qu'en 1865 le [CF Liégeois-Limbourgeois](#) n'avait qu'un seul dépôt et employait 10 locomotives : 6 à voyageurs, 3 à fortes rampes, et 1 de gare.

Les locomotives à voyageurs avaient 2 paires de roues couplées, celles à marchandises 3, avec train articulé et foyer Belpaire.

Sur le réseau LL, on trouvaient des locomotives appartenant en propre à la société des CF LL et des machines des SS spécialement affectées au service de la section belge des LL.

Les deux premières machines à vapeur utilisées par cette Compagnie étaient des Tubize du type B1, modifiée en B1t, fabriquées en 1862 pour le CF Tongres-Bilsen.

Une troisième Tubize, la n° 33 de 1862, fit également partie des premières locomotives de la Compagnie LL où elle portait le n° 6.

Il semblerait toutefois que celle locomotive n'était pas primitivement destinée au LL. Aucun PV d'épreuve chaudière d'origine pour le LL n'a pas été retrouvé. Par contre, un autre PV, correspond pratiquement en tous points à cette machine. Il s'agit d'une locomotive pour la Cie Pauwels pour les fortifications d'Anvers. L'épreuve eut lieu le 15/11/1862. La chaudière de cette locomotive mesurait 2,65 m, celle de la LL 6, d'après le PV de 1866, 2,66 m. Le diamètre de la chaudière était respectivement de 0,98 m et 1,00 m; le nombre de tubes en laiton de 112 et 111; le timbre était identique. La seule vraie différence concerne la capacité de la chaudière, respectivement 2,452 m<sup>3</sup> et 2,75 m<sup>3</sup>. Je crois toutefois qu'il s'agit bien de la même locomotive. On sait que la Cie Générale de Matériel de CF fit faillite, notamment en raison du coût des travaux de fortification d'Anvers. Les locomotives de Fr. Pauwels furent alors mises en vente et il n'est pas impossible que l'une d'entre elles se retrouva alors au LL et y pris le n° 6.

Comme les deux autres, elles passa en 1866 aux Staatsspoorwegen où elle devint la n° 91. Mais son histoire ne s'arrêta pas là. Généralement, on estime que, à une date inconnue, elle passa au Chemin de Fer Gand-

Terneuzen où elle reçut le n° 10. A partir de 1871, elle termina sa carrière comme générateur fixe de vapeur (apparemment à Tilburg).

L'ouvrage de H. Waldorp donne quelques renseignements complémentaires sur cette locomotive. Cette locomotive, comme d'ailleurs les SS 89-90 qui provenaient aussi du LL, n'était utilisée par les SS que pour le service des manoeuvres. Après cela, en 1871, la SS 91 servit comme machine de manoeuvres aux Ateliers de Tilburg et, en 1875, elle eut la même fonction dans les anciens Ateliers des SS à Vlissingen. Cinq ans plus tard, cette locomotive était utilisée à nouveau pour les manoeuvres aux Ateliers des SS à Tilburg. En 1889, les SS mirent la n° 91 hors service. Elle fut probablement vendue à la fabrique de machines Smulders à Utrecht. Cette usine avait souvent acheté des locomotives destinées à la démolition pour les proposer à de nouveaux candidats acheteurs. Il est certain que la société de Chemins de fer Gand-Terneuzen (GT) a acheté à la firme Smulders une locomotive du type de la SS 91. On peut donc formuler l'hypothèse que c'est celle-ci qui fut acquise par le GT. Elle y aurait pris le n° GT 10, mise en service pour les manoeuvres légères, car selon cette compagnie elle n'avait qu'une faible puissance de traction.

H. Waldorp affirme que cette locomotive, la Tz 33, avait été fabriquée par la Société anonyme d'Exploitation de Chemins de fer, en 1862, ce qui est une erreur. Cette Société ne fut fondée qu'en 1864. Le fabricant de cette locomotive était encore la Société en commandite J. Morel & Cie.

## Caractéristiques techniques

<b>Caractéristiques des chaudières des Tubize - type Liegeois-Limbourgeois</b>			
<b>Forme &amp; système de la chaudière</b>		Foyer cylindrique avec boîte à feu, système tubulaire	
<b>Corps cylindrique</b>		<b>Boîte à feu</b>	
Longueur	Diamètre	Longueur int.	Long ext.
2,66 m	1,00 m	1,72 m	m
Capacité Cd	Matière / épaisseur	Largeur	
2,75 m <sup>3</sup>	Tôle de fer 12 mm	0,84	
		Hauteur	Tôle de cuivre 12 mm
		1,21	
<b>Pression max / cm<sup>2</sup></b>	7,231 kg ( atm)		
<b> Tubes</b>	Matière / épaisseur	<b>Surface de chauffe</b>	
111	Laiton 2,5 mm	43,63 m <sup>2</sup>	
Longueur	Diamètre	Foyer	Tubes
2,75 m	45 mm	5,29 m <sup>2</sup>	38,94 m <sup>2</sup>
<b>Soupapes</b>			
1. Directement par ressort		2. Levier à l'extrémité duquel agit un ressort à boudin (balance)	
<b>Alimentation :</b>		2 injecteurs griffart	
<b>Description locomotive</b>	N° d'exploitation : 6	N° de fabrication : 33	Nom :
Roues motrices : 2 paires	Diamètre : 1200 mm	Système : à 2 cylindres horizontaux extérieurs	
Cylindres : 300 mm	Course pistons : 500 mm	Coups/min. : 90	Force : 80 ch
Poids : 20 t	<b>Constructeur :</b>	Ateliers de Tubize	
Source : PV d'épreuve de la Cd de la Tz 33, LL 6, 04/08/1866 – Archives PFT			

**Caractéristiques techniques de la locomotive 1Bt du CF LL**

	CF LL	
Surface de chauffe du foyer (m <sup>2</sup> )		5,29
Surface de chauffe intérieur des tubes (m <sup>2</sup> )		38,94
Surface de chauffe totale (m <sup>2</sup> )	48,4	43,63
Pression maxima dans la chaudière	7 atm	7,231kg/cm <sup>2</sup>
Surface de la grille (m <sup>2</sup> )		
Diamètre des cylindres (mm)	300	300
Course des pistons (mm)	500	500
Diamètre des roues motrices (mm)	1200	1200
Diamètre des roues porteuses (mm)		
Contenance des soutes à eau (m <sup>3</sup> )		
Contenance des soutes à combustible (m <sup>3</sup> )		
Poids de la locomotive à vide (t)		
Poids de la locomotive en ordre de marche (t)		
Poids servant à l'adhérence		
Puissance de traction		
Nombre de roues motrices	4	4
Nombre de roues porteuses	2	
Répartition des essieux	1Bt	
Ecartement intérieur des bandages (m)		
Epaisseur des boudins des bandages (mm)		
Ecartement des essieux extrêmes (m)		
Longueur de la machine entre faces ext. des tampons (m)		
Largeur maxima toutes saillies comprises		
Hauteur de la cheminée au dessus du rail (m)		
Vitesse maxima à l'heure		
Rayon minimum des courbes que la loco peut parcourir (m)		
Ecartement entre les bourrelets des rails (m)		
Longueur de la grille (m)		
Largeur de la grille (m)		
Nombre de tubes		111
Longueur des tubes entre plaques (m)		2,75
Diamètre extérieur des tubes (mm)		45
Epaisseur des tubes (mm)		2,5
Nature des tubes		laiton
Système de tubes (serve ou lisses)		
Eau dans la chaudière 0,100m au dessus ciel du foyer (m <sup>3</sup> )		

L. WIENER PV Cd 1866

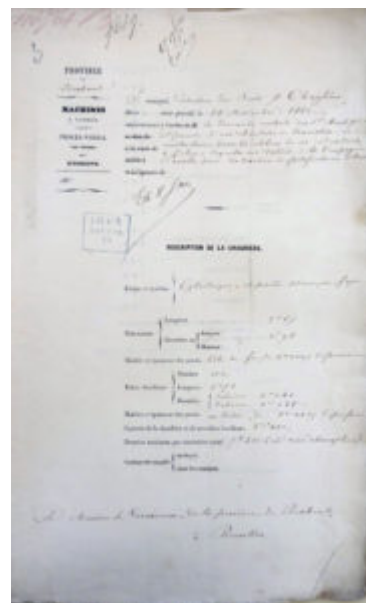
Source : L. WIENER, Les anciennes Compagnies de Chemin de fer. II. Société des chemins de fer Liégeois-Limbourgeois, dans [Le Rail ?], pp. 9-13. [photocopie dans les Archives du PFT].

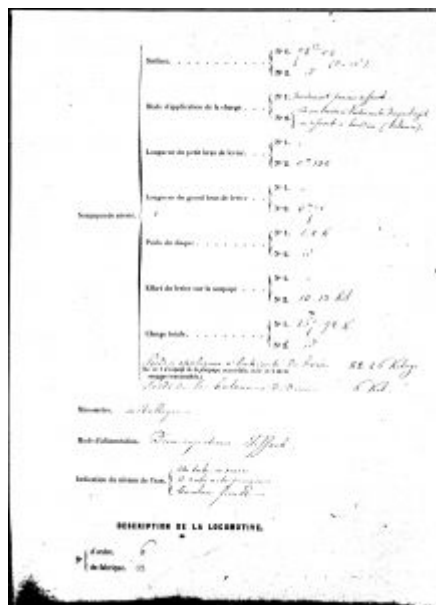
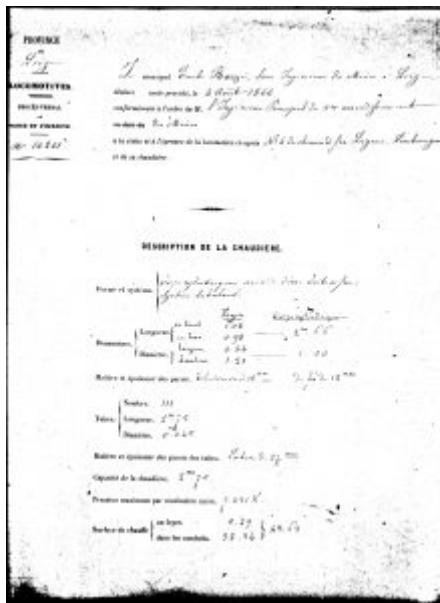
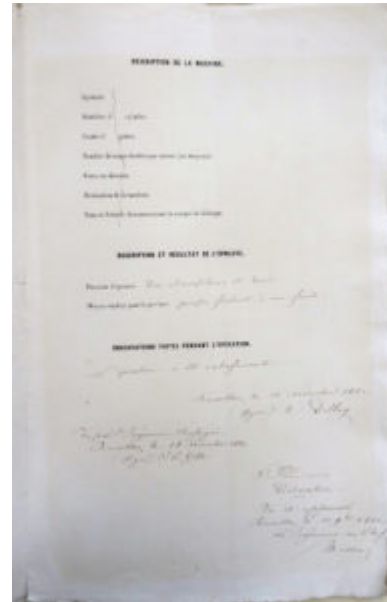
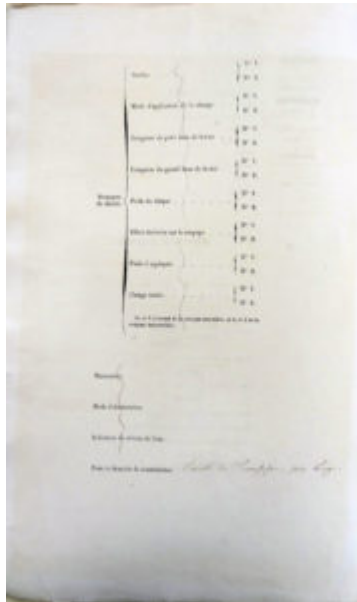
## 1B - Tenderlocomotief nr. 91<sup>1</sup> van de SS (Ex Luik-Limburg-Spoorweg nr. 6)

<b>Hoofdafmetingen</b>	Verwarmd oppervlak vuurkist . . . . .	5,3 m <sup>2</sup>
	Verwarmd oppervlak vlampijpen . . . . .	43,1 m <sup>2</sup>
	Roosteroppervlak . . . . .	48,4 m <sup>2</sup>
	Maximum stoomspanning . . . . .	7 kg/cm <sup>2</sup>
		(6 kg/cm <sup>2</sup> na 1872)
	Aantal cilinders . . . . .	2
	Middellijn cilinders . . . . .	300 mm
	Slaglengte . . . . .	500 mm
	Waterinhoud . . . . .	1,4 m <sup>3</sup>

Caractéristiques techniques de la SS 91 d'après H. Warlop, p. 87

### Documents originaux relatifs à la Tz 33





## Compagnies

CF Liégeois-Limbourgeois

Staatsspoorwegen - NL

CF Gand-Terneuzen

## Sources et Bibliographie

F. LOISEL, Annuaire spécial des Chemins de Fer Belges, t. 1 1835-1865, t. 2, 1866-1867, Bruxelles - Paris, 1867 et 1869.

H. WALDORP, Onze nederlandse Stoomlocomotieven in woord en beeld, Alkmaar, 1986, pp. 86-87.

Archives du PFT - notes d'Albert Jacquet, Maurice Hennequin, André Dagant et autres documents.

Archives du PFT - PV d'épreuve chaudière de la locomotive 6 du CF LL du 04/08/1866.

Archives de l'Etat à Bruxelles (dépôt de Forest) - Province de Brabant, Gouvernement provincial, série B, n° 1921. [PV Chaudières, 1862]

L. WIENER, Les anciennes Compagnies de Chemin de fer. II. Société des chemins de fer Liégeois-Limbourgeois, dans [Le Rail ?], pp. 9-13. [photocopie dans les Archives du PFT].

© Luc DELPORTE - dernière modification 05/07/2020