



Tz 1010 / BM 152 - Tubize type 59 - TDS 3 - Photographie d'usine (Coll. Musée 'de la Porte' à Tubize). Elle est ici photographiée avec la plaque Blanc-Misseron 178 ! L'explication réside dans le fait que ces locomotives étaient fabriquées à Tubize, puis envoyées à Blanc Misseron où on leur appliquait une plaque ANF-Blanc Misseron, ce qui en faisait des machines françaises aptes à être vendues sur le marché intérieur. La plaque adéquate n'était vraisemblablement pas disponible au moment de la prise de vue. La plaque d'une autre locomotive lui était alors « prêtée » de temps de la photo. C'est ce qui explique aussi que, souvent, les locomotives Blanc-Misseron sont photographiées (à Tubize) sans aucune plaque constructeur. Cette locomotive est aujourd'hui conservée par l'[AMTUIR \(Chelles\)](#).



Plaque BM 178 apposée sur la TDS 3 pour la photo. Cette plaque appartient en réalité à la n° 53 des Tramways de la Sarthe. On voit qu'elle ne tient que par deux des quatre boulons !

SIX COUPLED : Ct (0-6-0t) [Trois essieux moteurs/accouplés + tender]

Ecartement des voies : 1000 mm

N° de fabrication : 1008-1027, 1119-1120, 1150-1151

Nombre d'exemplaires : 24

Dates extrêmes : 1897-1898

Pays : France, Espagne, Egypte

La Tubize type 59 était une machine-tender à trois essieux moteurs pour tramway, à voie métrique, fabriquée à 24 exemplaires pour les Tramways Départementaux des Deux Sèvres (TDS) et pour le CF de la Basse Egypte.

Elle était équipée d'une chaudière timbrée à 12 kg/cm², d'une surface de chauffe totale de 39,99 m², munie d'une grille d'une surface de 0,86 m². Elle comprenait 160 tubes lisses en laiton de 2,01 m de long.

Le diamètre des roues était de 840 mm, celui des cylindres de 330 mm et la course des pistons de 360 mm.

Cette machine pesait 17240 kg à vide et 21585 kg en ordre de marche. La contenance des soutes à combustible était de 0,70 m³ et celle des soutes à eau de 2,20 m³.

Elle mesurait 7,02 m de long au total et 2,29 m de large. L'écartement entre les essieux extrêmes était de 2,20 m. La cheminée culminait à 3,258 m de hauteur. Sa vitesse maximale était limitée à 28 km/h et son rayon en courbe à 40 m.

Locomotives

Les locomotives pour le Tramway des Deux-Sèvres

Initialement, 20 machines avaient été commandées par le TDS, mais 16 unités seulement furent livrées. Les 4 dernières furent apparemment annulées ou furent immédiatement transférées vers d'autres compagnies.

La liste de fabrication des Ateliers de Tubize précise que les Tz 1024-1025 (BM 166-167) furent vendues [par le TDS ou les AT] à un certain Mr Brueder, d'Épernay. La première des deux, la TDS 17, serait passée en 1897 aux Voies Ferrées du Dauphiné, où elle aurait gardé son n° 17. J'ignore le sort de la TDS 18.

La même liste de fabrication signale que les Tz 1026-1027 (BM 168-169) ont été expédiée aux Tramways d'Alicante. L'une d'entre elle au moins, se serait retrouvée à la SA Hullera Vasco-Leonesa (SHVL) à Matallana de Torio, en Espagne, où elle portait le n° 3. Elle se retrouve aujourd'hui au Centro de Iniciativas Ferroviarias Vapor Madrid (CIFVM), en attente de restauration. [Voir l'article sur cette locomotive conservée : [ici](#)]

En juin 1939 pratiquement tout le réseau des TDS fut arrêté, à l'exception d'un tronçon Lezay-Melle qui poursuivit son exploitation. Il ferma à son tour en 1949. Les usines de Melle reprirent 3,2 km de ligne qu'elle exploitèrent avec un locotracteur et deux locomotives à vapeur, dont une Tubize - Blanc Misseron, la TDS 3. Cette machine resta en service jusqu'en 1953 et fut acquise par l'AMTUIR. Le 02/06/1959, elle était chargée à Melle pour être emmenée dans la région parisienne. [Voir l'article sur cette locomotive conservée : [ici](#)]

Caractéristiques techniques des TDS 1-16 et 17-18 d'après C. Wagner		
	TDS 1-16	TDS 17-18
Poids à vide	18,75 t	18,75 t
Poids en charge	22,4 t	22,4 t
Longueur hors tout	7,020 m	6,800 m
Largeur hors tout	2,300 m	2,200 m
Diamètre des roues	0,840 m	0,840 m
Empattement	2,200 m	1,800 m
Diamètre des cylindres	330 mm	350 mm
Course des pistons	360 mm	360 mm
Longueur des châssis	5,72 m	
Hauteur hors tout	3,25 m	
Hauteur du tamponnement au-dessus du rail	0,70 m	
Effort de traction	3030 kg	
Rayon de courbe minimal d'inscription	40 m	
Source : C. WAGNER, Les locomotives-tramways ... , dans CFRU, 272, 1999, p. 5, 274, 1999, p. 4.		

Les locomotives pour l'Égypte

Les 4 autres machines de ce type, commandées en deux séries en 1897 et 1898, furent acquises par la Société Générale de Chemins de fer économiques pour le CF de la Basse Egypte, où elles portèrent les n° d'exploitation 25-28.

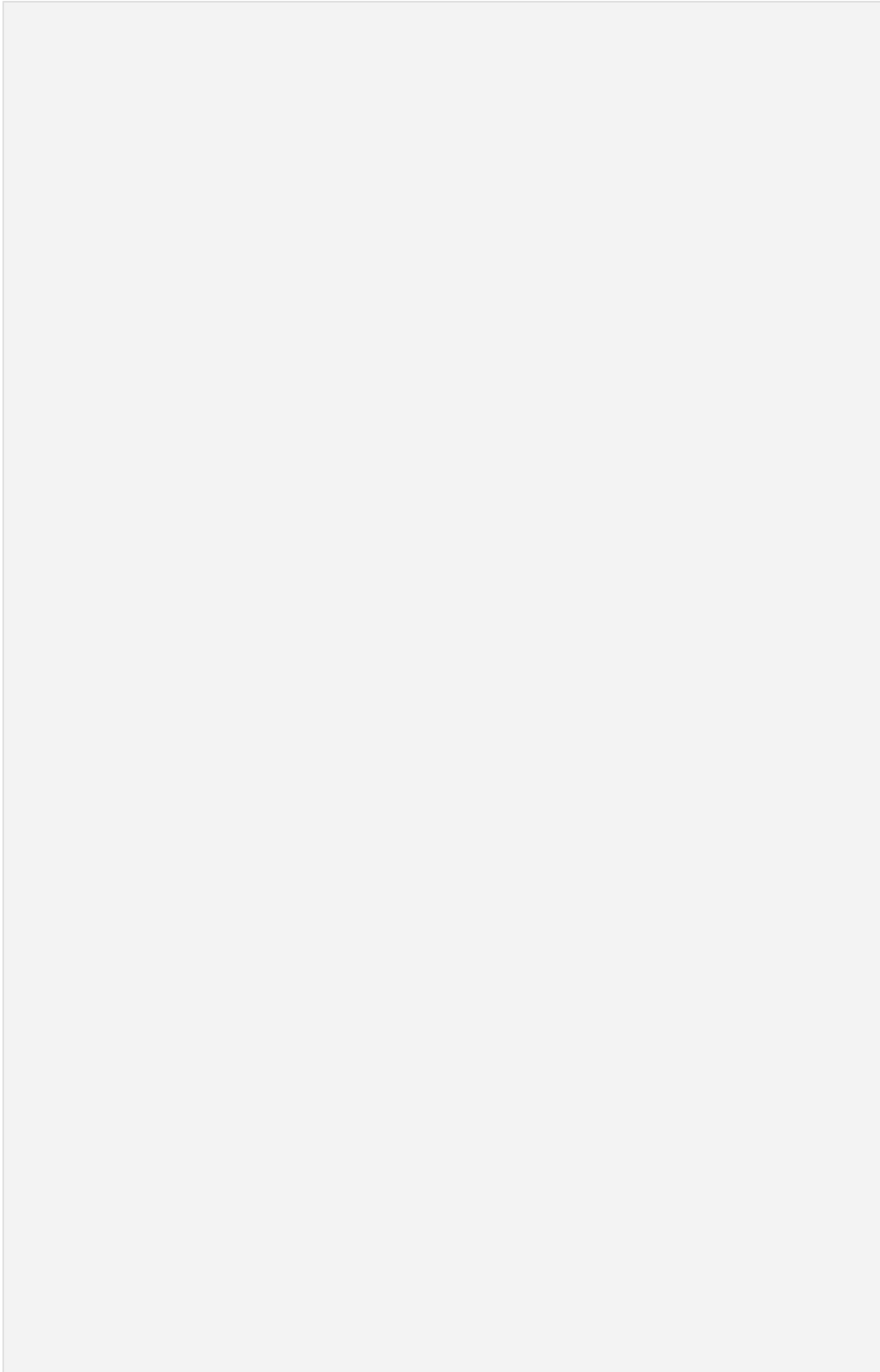
Locomotives du type 59, d'après la liste originale des Ateliers de Tubize

Date	Nbre	Type	n° Tz	Cde	voie	roue	Cylindr.	pistons	Timbre	Destination	fourniture	observations
23/01/1896	20	59	1008-1027 BM 150-169	2943	1000	840	330	360	12 kg	Cie Française des Voies ferrées économiques, réseau des Deux Sèvres, 1-20. Montreuil, Bellay, Bressuire, Parthenay, Saint-Maixent, Melle. ¹	3 le 30/04/1897 3 le 31/05/1897 4 le 30/06/1897 5 en 01/1898 5 en 03/1898	Locomotives de tramways (type Isère). Avec frein Soulerin.
26/02/1897	2	59	1119-1120	3154	1000	840	330	360	12 kg	Cie Gle des Chemins de fer économiques (Egypte) 25-26	1ère de suite 2° fin 07/1897	Locomotive Tramway. Mêmes que Deux Sèvres en modifiant attelage, etc. comme Cde 2991.
08/03/1898	2	59	1150-1151	3259	1000	840	330	360	12 kg	Sté Gle de Chemins de fer économiques (Egypte) 27-28	15/09/1898	Semblables à la Cde 3154 type Deux Sèvres.

Total : 24 locomotives

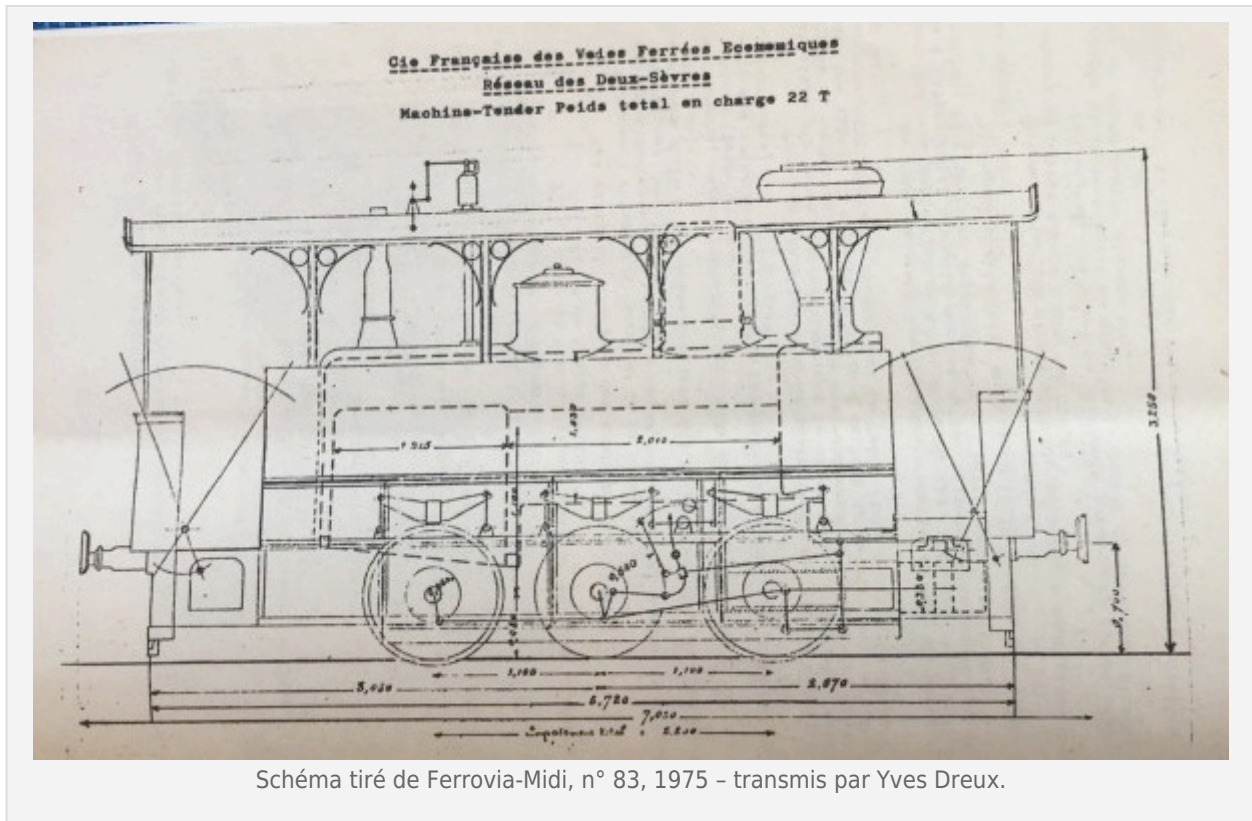
¹ Des remarques ont été ajoutées par la suite au crayon. A propos des n° Tz 1024-1025 / BM166-167 : « Ces deux machines ont été vendues à Mr Brueder, Eprenay. Bien observer pour rechanges. A la machine n° 17 les plaques à tubes ont été forées contrairement au plan : c'est-à-dire que les trous de gauche ont été forés à droite et réciproquement ». A propos des n° Tz 1026-1027 / BM 168-169 : « Ces deux machines ont été expédiées aux tramways d'Alicante, après y avoir appliqué l'attelage des Vicinaux belges ».

Caractéristiques techniques



	59 Tramway Deux Sèvres Cde 2943
Surface de chauffe du foyer (m ²)	4,62
Surface de chauffe intérieur des tubes (m ²)	35,37
Surface de chauffe totale (m ²)	39,99
Pression maxima dans la chaudière	12 kg
Surface de la grille (m ²)	0,86
Diamètre des cylindres (m)	0,33
Course des pistons (m)	0,36
Diamètre des roues motrices (m)	0,84
Diamètre des roues porteuses (m)	"
Contenance des soutes à eau (m ³)	2,2
Contenance des soutes à combustible (m ³)	0,7
Poids de la locomotive à vide	17240
Poids de la locomotive en ordre de marche	21585
Poids servant à l'adhérence	21585
Puissance de traction	3640
Nombre de roues motrices	6
Nombre de roues porteuses	"
Ecartement intérieur des bandages (m)	0,935
Epaisseur des boudins des bandages (mm)	0,022
Ecartement des essieux extrêmes (m)	2,2
Longueur de la machine entre faces ext. des tampons (m)	7,02
Largeur maxima toutes saillies comprises	2,29
Hauteur de la cheminée au dessus du rail (m)	3,258
Vitesse maxima à l'heure	28
Rayon minimum des courbes que la loco peut parcourir (m)	40
Ecartement entre les bourrelets des rails (m)	1
Longueur de la grille (m)	1,227
Largeur de la grille (m)	0,704
Nombre de tubes	160
Longueur des tubes entre plaques (m)	2,01
Diamètre extérieur des tubes	0,04
Epaisseur des tubes	0,0025
Nature des tubes	laiton
Système de tubes (serve ou lisses)	lisses
Eau dans la chaudière 0,100m au dessus ciel du foyer (m ³)	1,219

Source : Tableau des types Tubize - Original (conservé par le PFT)



- 25 -

gare des marchandises.

Deux viaducs, dont un à 3 travées, furent construits sur l'Argenton et sur l'Ouère, l'un d'eux existe encore et sert de pont routier après retravalement de la partie supérieure.

N'oublions pas de mentionner en passant les ouvrages d'art de la ligne St-Maixent-St Laurs.

II - MATERIEL ET TRACTION.

1) LES LOCOMOTIVES.

Au nombre de 16 jusqu'en 1905, elles furent fabriquées aux Ateliers du Nord de la France, et mises en service entre décembre 1897 et décembre 1900. 6 furent affectées au réseau nord, et les 10 autres au réseau sud.

Voici leurs caractéristiques principales: monotampon, attelage type S.N.C.F. actuel avec tendeur. Machines tenders.

Bandages de roues motrices sans boudins.

Empattement total	2,200
Hauteur totale de la machine	3,250
Largeur totale	2,300
Longueur totale	7,020
Hauteur du tamponnement	0,700
Poids de la machine à vide	19,000 kgs
- - en charge totale	22,000 kgs
- - en marche normale	20,500 kgs

3 essieux couplés

Effort de traction compté avec 10 kg de pression dans la chaudière,

3,033 kg

Timbre de la chaudière 12 kg

Surface de chauffe du foyer 4m²,62

Surface des tubes 35m²,36

Surface de chauffe totale 40m²,00

Nombre de tubes 160

Dimension des tubes 2,010 x 0,070 x 0,0035

Surface de grille 0m²,84

Diamètre des pistons 0,330

Course 0,360

Diamètre des roues 0,840

Capacité des baches à eau 2,350 l.

- - soutes à combustible 1,000 kg

Charge réelle remorquée par la machine en rampe de 40 m/m 46 t.

Courbes minima 40 m

Frein à vide Soulerin et à vis 4 sabots.

Les locomotives numérotées de 1 à 16 furent affectées, les 1 et 2 sur la ligne de Bressuire-Montrouil-Bellay, ainsi que les 9, 10 et 11, les autres sur le réseau sud.

En 1905-1906, la Compagnie mit en service, après réparation dans ses ateliers, 2 locomotives, les 17 et 18, libérées par l'électrification de Grenoble-Vizille en 1902, et achetées aux Voies Ferrées du Dauphiné. Elles avaient les mêmes caractéristiques que les autres, mais leur empattement n'était que de 1,80 m.

L'illustration de la page 26 est la reproduction d'un document aimablement communiqué par M. J. Grousseau que nous remercions de son aimable participation.

Caractéristiques techniques d'après Ferrovia-Midi, n° 83, 1975 - transmis par Yves Dreux.

Illustrations



Tz 1015 BM 157 - Tubize type 59 - TDS 8 - Photographie transmise par Yves Dreux.

Compagnies concernées

Tramways Départementaux des Deux Sèvres (TDS) - France

> Tramways d'Alicante - Espagne

> Usine de Melle (Deux Sèvres) - France

> MTSV, Valmondois - France

> Voies ferrées du Dauphiné - France

> Sociedad anonima Hullera Vasco-Leonesa SHVL, Matallana de Torio - Espagne

> Musée du chemin de fer Arganda, Madrid - Espagne

CF de la Basse Egypte - Egypte

Bibliographie et Sources :

Musée 'de la Porte' à Tubize - Photothèque et Coll. Ateliers de Tubize

Listes originales de fabrication des Ateliers de Tubize - Archives d'André Dagant (conservées par le PFT)

Tableau original des types Tubize - Archives d'André Dagant (conservées par le PFT)

Ferrovial-Midi, n° 83, 1974.

C. WAGNER, Les locomotives-tramways à voie métrique de la Société Métallurgique de Tubize et sa filiale de Blanc Misseron, dans CFRU, 272, 1999, p. 5, 274, 1999, p. 4.

[Fiche de l'AMTUIR sur la TDS 3](#) [consulté le 01/06/2019]

© Luc DELPORTE - 02/07/2019