



La 2-050 TB 17 en 1947 à Paris-Nord. Cette T16¹ a perdu le macaron de la porte de boîte à fumée.

Lourdes 050 à la manœuvre

LES T 16 EN FRANCE

À l'occasion de la sortie des 050 T ESU en H0, penchons-nous sur l'histoire de ces lourdes mais discrètes locomotives d'origine allemande.

Texte: Aurélien Prévot

74 locomotives-tender à cinq essieux accouplés de type T16 ont circulé durant 43 ans sur les rails français. 18 ont été acquises neuves par le réseau de l'Alsace-Lorraine tandis que les 56 autres sont arrivées suite à l'Armistice du 11 novembre 1918. Une carrière discrète qui prend fin au début des années 1950.

Des commandes de l'AL

En 1913 et 1914, le réseau de l'Alsace-Lorraine reçoit de la SACM de Graffenstaden 18 locomotives-tender à cinq roues accouplées immatriculées 8101 à 8118 de type prussien T16 et T16¹. Les différences entre les deux sous-séries sont limitées. Les T16¹ résolvent une partie des problèmes des T16. L'épaisseur des tôles du châssis passe de 23 à 25 mm pour plus de rigidité et de solidité. La soute à charbon est agrandie pour pouvoir emporter trois tonnes de combustible. De même, les caisses à eau sont agrandies et peuvent en accueillir 8 m³. Leur avant est en biais pour une meilleure visibilité. Toutes ces modifications sont rendues possible par l'augmentation du poids à l'essieu qui passe de 14 à 16 tonnes. D'autres modifications de détail sont également apportées : le surchauffeur Schmidt comporte 21 éléments sur les T16 et 22 éléments sur les T16¹. La marche en avant est en haut de la coulisse pour les T16 et en bas pour les T16¹. Limitées à 50 km/h, elles sont utilisées pour les manœuvres de triage. À simple expansion, deux cylindres et distribution Heusinger, ces locomotives robustes et puissantes sont

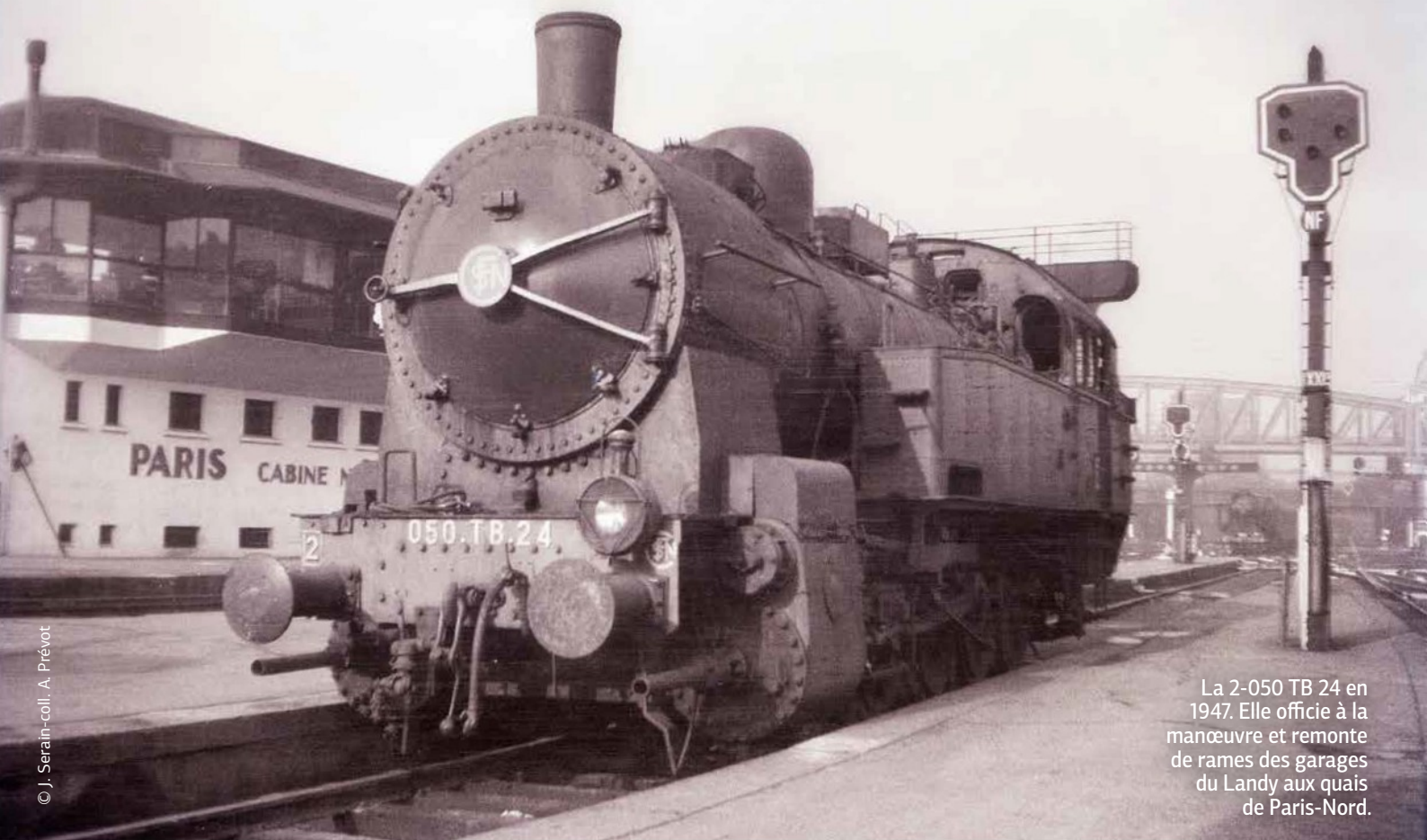
alors capables de débrancher les rames les plus lourdes. On les rencontre à Hausbergen, Metz-Sablon, Mulhouse-Nord ou Thionville. En 1925, sept machines sont déjà rayées des inventaires (8102, 8106 à 8108, 8113, 8115 et 8116). Il s'agit de machines ponctionnées par l'Allemagne durant le conflit et non restituées après l'Armistice car conservées à Stettin, Halle et Karlsruhe. Les onze machines restantes sont toujours en service en 1938 où elles deviennent 1-050 TA, numéro compris entre 101 et 118. Elles continuent à manœuvrer dans les différents triages mais elles assurent aussi en appoint des pousses de trains de marchandises dans les rampes du massif vosgien (avec résidence à Réding), ainsi qu'autour de Thionville.

Une présence en France liée à l'Armistice

Après la Première Guerre mondiale, l'Allemagne doit fournir aux pays vainqueurs une partie de son parc ferroviaire. La Commission d'Armistice jette son dévolu sur les T16 car il s'agit alors de la machine de manœuvre la plus puissante du pays. 119 locomotives T16 sont donc sélectionnées pour la France certes, mais également pour la Pologne, la Belgique ou l'Italie. Le Nord et le PLM en reçoivent 56 de type T16⁰, T16 et T16¹ (voir tableau p. 36). Le type T16⁰ se distingue des deux autres par les bielles motrices qui attaquent le quatrième essieu et non le troisième comme sur les deux autres séries : il s'agit des premières machines T16 construites



La 2-050 TB 1 en gare de Paris-Nord en mai 1948. Il s'agit d'une T16⁰ reconnaissable à sa soute à eau différente et à son 4^e essieu moteur.



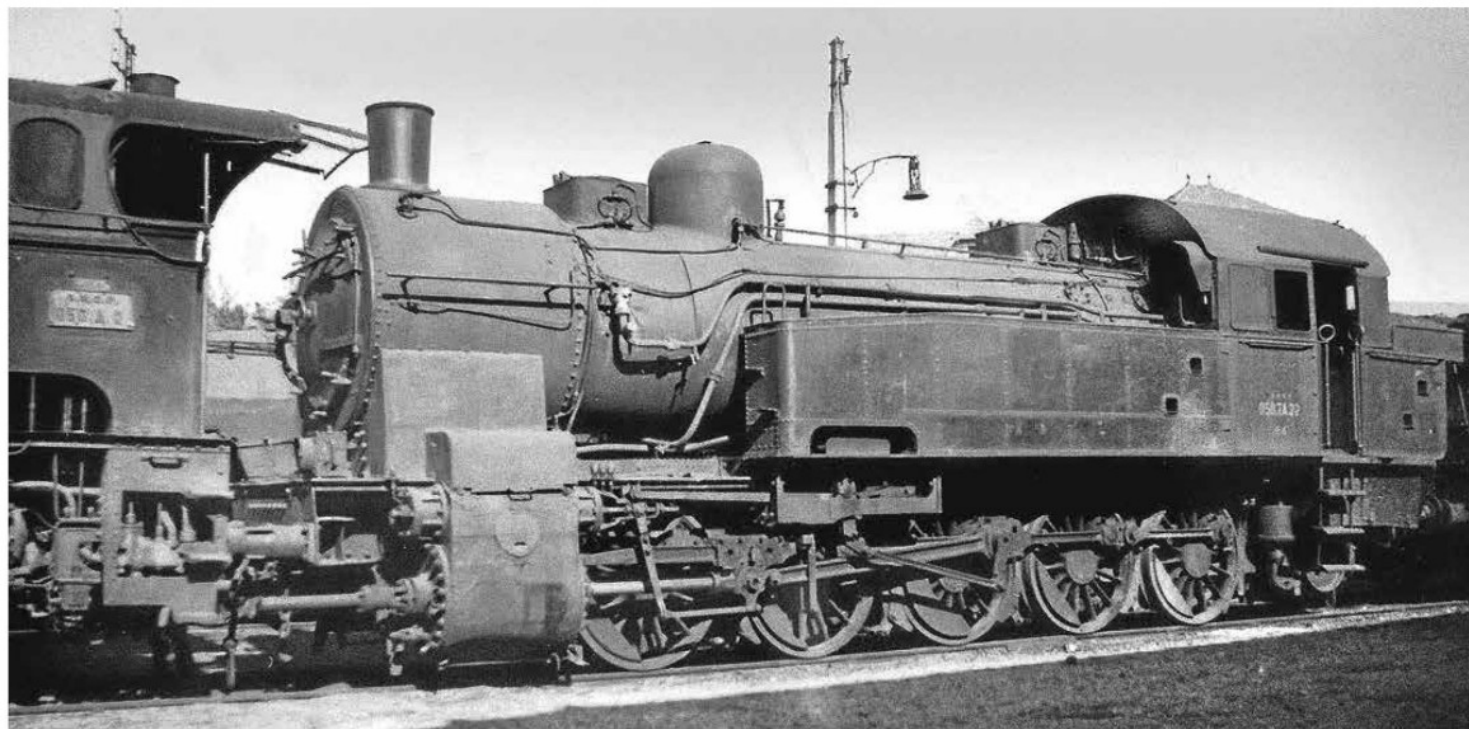
La 2-050 TB 24 en 1947. Elle officie à la manœuvre et remonte de rames des garages du Landy aux quais de Paris-Nord.

par Schwartzkopff suivant les plans d'origine de Karl Gölsdorf, plans modifiés par la suite en raison d'incidents fréquents sur la bielle motrice... Les 050 T du Nord commencent alors une carrière dans les triages, embranchements et zones portuaires à La Plaine (les 5501 à 5504 y effectuent d'ailleurs la totalité de leur carrière), Le Bourget, Fouquereuil, Laon, Hirson, Rouen-Martainville, Valenciennes, Tourcoing ou Calais. On les retrouve aussi à Epluches, Busigny, Cambrai, Compiègne, Boulogne et Lille-Délivrance. Celles de La Plaine assurent les remotes de rames sur Paris-Nord. Toutes les machines bénéficient d'un certain nombre de perfectionnements : compresseur Fives Lille ou bi-compound montées côté gauche (certaines 050 T ont cependant conservé leur pompe allemande côté droit), graissage mécanique, porte de boîte à fumée type Nord. Au 1er janvier 1938, elles sont présentes à La Plaine (14 machines), Valenciennes (2), Cambrai (1), Tourcoing (2), Lens (2) et Béthune (4).

Celles du PLM sont affectées en 1919 à Villeneuve-Saint-Georges (16), Lyon-Vaise (1 pour usage à Saint-Germain au Mont-d'Or), Dijon (1) et Marseille-Arenc (1). En 1921, on les retrouve à Villeneuve, Djon, Miramas et ►►



On peut jouer au jeu des différences avec cet autre cliché un peu plus ancien de la 2-050 TB 24 : immatriculation plus fine sur la traverse avant, monogramme SNCF différent sur la porte de boîte à fumée...



© DR, coll. E. Sauzade

La 6-050 TA 22, en 1952 au dépôt d'Ales, où elle sera radiée l'année suivante. On note la porte de boîte à fumée à volant central et l'absence de TIA.

► Marseille-Arenc. Elles sont exclusivement affectées au service des manœuvres dans les triages ou à la butte de débranchement. En 1922, cinq arrivent au Charolais, à Paris, puis sept à Ambérieu. En 1927, elles sont surtout réparties entre Villeneuve, Ambérieu et Miramas. Trois reviennent à Lyon-Vaise en 1931. Durant la Seconde Guerre mondiale, l'Occupant ponctionne entre le second semestre 1940 et le courant 1941 la quasi-totalité des locomotives T16 en service à l'Est (ne reste que la 1-050 TA 103) et au Nord (toute la série). Au Sud-Est, l'Allemagne ne prélève que sept machines (5-050 TA 7, 9, 16, 21, 23, 27 et 31).

Après la Seconde Guerre mondiale, une courte carrière

À la Libération, les 1-050 TA spoliées par l'Allemagne sont rendues en très mauvais état entre 1946 et 1947 (sauf la 114 qui est reconstruite en 1952 et finit sa carrière en Allemagne, le 14 février 1974). Les machines restituées retrouvent les dépôts traditionnels de Thionville, Sarrebourg, Hausbergen,

Mulhouse-Nord et Belfort. Elles sont radiées entre 1951 et 1953.

À la Région Nord, la moitié des 2-050 TB est rendue progressivement par l'Allemagne, entre mai 1945 (TB 25) et novembre 1946 (TB 11). Les douze machines non restituées finissent leur carrière en Pologne (TB 3, 4, 8, 10, 14, 18, 19, 21 à 23) en Allemagne (TB 20) ou en Lituanie (TB 12). Les treize 2-050 TB restituées reprennent leurs services à partir de 1947, après réparations, dans les chantiers marchandises à La Plaine, Tergnier, Laon, Aulnoye, Hirson, Valenciennes, Cambrai et Hazebrouck... sauf la 2-050 TB 25 réformée à La Plaine en mai 1946 car jugée irréparable. Certaines bénéficient alors du TIA (le doseur étant installé entre le dôme et la sablière arrière sur le corps cylindrique des T16 et 16') voire de l'éclairage électrique ! L'arrivée des 050 TQ est fatale pour la série qui s'éteint entre octobre 1952 (2-050 TB 2 et 7 de Cambrai, TB 5 de Laon) et mars 1955 pour la 2-050 TB 17 d'Hazebrouck. Leurs services sont repris par les 2-050 TE en provenance du Sud-Est et du Sud-Ouest.

À la Région Sud-Est, seule la 5-050 TA 9 ne rentre pas d'Allemagne. Le reste de la série poursuit sa carrière aux manœuvres dans les triages. En 1946, la série est répartie entre Lyon-Vaise, Vénissieux, Badan, Portes-lès-Valence, Nîmes, Ambérieu et Chambéry. Quelques machines sont louées entre 1947 et 1948 au Chemin de fer de l'Est de Lyon. En 1947, neuf 5-050 TA (2, 3, 5, 12, 13, 15, 18, 22 et 24) sont attribuées à la Région Méditerranée lors de sa création. Elles deviennent les 6-050 TA et sont affectées à Ales pour les manœuvres des trains de charbon, Portes et Nîmes. À la fin mars 1949, la 5-050 TA 1 est radiée suivie par d'autres l'année suivante. En 1951, le dépôt d'Ales reçoit les 5-050 TA 2, 3, 5 et 22 en provenance de Nîmes. La diésélisation entraîne la fin de la série. Treize radiations sont prononcées en 1952, puis trois en 1953 et huit en 1954. Au 1^{er} janvier 1955, il ne reste plus que les 5-050 TA 5 de Portes, 11 et 23 de Badan en service. Elles sont radiées le 14 mai 1956, marquant la fin de ces puissantes 050 en France. ■

Réseau	Nombre de locomotives	T16°	T16	T16'	Numérotation PLM 1925	Numérotation SNCF
AL	18		8101 à 8112	8113 à 8118		1-050 TA entre 101 et 118
Nord	25	5501-5502	5503-5504	5505 à 5525		2-050 TB 1 à 25
PLM	31	5801 à 5807	5808 à 5812	5813 à 5831	5 AT 1-31	5-050 TA 1 à 31