



T 16<sup>1</sup>, mais un effort de traction plus élevé (28 tonnes) dû sans doute à leurs plus gros cylindres et à leurs roues plus petites : 1,26 m. La locomotive attribuée au Nord fut équipée du frein Westinghouse avec pompe bi-compound et porte de boîte à fumée Nord. Numérotée 5526, elle était toujours en service en 1938, et la SNCF, région Nord l'immatricula 050 TC. Seule de son espèce elle disparut en 1951.

Les douze locomotives du réseau de l'Etat, numérotées 50.901 à 50.912 présentaient quelques différences entre elles. La 901 par exemple n'avait qu'une grille de 2 m<sup>2</sup> et 73 tonnes de poids total. Il existait quelques variantes de caisses à eau et de trémie à combustible. Ces machines d'aspect simple et plaisant étaient comme beaucoup de machines saxonnes, munies d'une sablière quelque peu disgracieuse. Un certain nombre reçut par voie d'entretien, des sablières «Lambert» du type de celles des 230 ou 231 du même réseau. Ces machines ont figuré au service de triage de Versailles, Trappes, Le Mans, Rennes et Thouars. En 1923/1924, les machines 50.902, 903, 904, 907 et 911, équipées du frein à air, avec réservoir monté entre le dôme et la cheminée ont été affectées au dépôt de Guingamp pour service de route marchandise sur la ligne Guingamp – Paimpol du Réseau Breton qui venait d'être mis à voie normale.

Renumérotées 050 TA 901 à 912 en 1938 lors de la création de la SNCF, les douze unités figuraient toujours à l'effectif. Toutefois, l'état du parc de la région Ouest du 1<sup>er</sup> janvier 1949 n'en fit plus mention. Il est probable que ces machines aient été soit avariées, soit emmenées par l'occupant, et n'aient pas été récupérées ou remises en service après la guerre.

#### Leurs dimensions étaient les suivantes :

Surface de grille :	2,28 m <sup>2</sup>
Surface de chauffe :	136,43 m <sup>2</sup>
Surface se surchauffe :	41,37 m <sup>2</sup>
Timbre de la chaudière :	12 hpz
Diamètre des roues :	1,26 m
Diamètre des cylindres :	0,620 m
Course des pistons :	0,630 m
Poids total en ordre de marche :	78 000 kg
Capacité des soutes à eau :	8,5 m <sup>3</sup>
Capacité en combustible :	3 000 kg
Puissance à la jante des roues :	950 ch
Effort de traction maxi. :	28 000 kg
Vitesse limite en service :	50 km/h

L'histoire des 050 T allemandes s'arrêterait là, si elles n'avaient eu en France une descendance ! Pour en savoir plus, nous vous donnons rendez-vous dans «Le Train» n° 43.

Roger Valéry

23. Locomotive 050 TC1 Région Nord ex-5.526, qui fut la seule de son type. Photo : Collection J-P. Geai

