

Autorail type 608

Nombre : 6

Année de construction : 1939

Constructeur : Forges, Usines et Fonderies de et à Haine-Saint-Pierre, SEM Gand et SLM Winterthur

Puissance : 370 pk/271,66 kW

Longueur totale de l'autorail : 23,4 m

Vitesse maximale : 126 km/h, 100 km/h en fin de vie

Mise hors service : 1966-1967

Capacité totale : 64 places assises

Masse, ordre de marche: 45,6 tonnes

En quelques mots : L'autorail type 608 fait partie des derniers prototypes d'avant-guerre construits dans les années 1930 et destinés à assurer le service de manière rentable sur les lignes non électrifiées et secondaires.



Autorail 608.01 à Mariembourg (Réf. Z07729B)

Contexte historique

Peu après sa création en 1926, la SNCB envisageait déjà de nouvelles formes de traction pour remplacer la traction à vapeur, alors omniprésente. Elle a expérimenté la traction diesel pour les trains (semi-)directs sur les grands axes du réseau et pour la desserte des lignes à faible fréquentation.

Pour les grands axes, la SNCB a acheté en 1930 trois autorail diesel lourds à la firme allemande Maybach (anciennement type 600). Pour les lignes secondaires, la SNCB souhaitait mettre en service des autorails diesel moins lourds. Ceux-ci devaient pouvoir atteindre des vitesses commerciales comparables à celles des trains à vapeur, dont l'exploitation était coûteuse sur ce type de lignes.

En raison de leur poids réduit, de leur construction simple et de leur moteur diesel, les autorails diesel étaient moins chers à l'achat, à l'entretien et en consommation de carburant.

Avant que le type 608 ne voie le jour, les *Ateliers de Construction de Familleureux* ont présenté un projet qui n'a cependant jamais été construit. La caisse, dérivée de la voiture L, reposait sur deux bogies et offrait 16 places assises en deuxième classe et 60 places en troisième classe. Un essieu de chaque bogie était entraîné par un moteur diesel via une transmission hydraulique. La configuration des essieux était (1A)'(A1)'.¹

Précurseur du type 608, le seul exemplaire du type 606 (c'est-à-dire l'autorail 606.01) a été mis en service en 1936. Les six autorails de type 608, numérotés de 608.01 à 608.06, en sont directement issus et ont été livrés entre juillet et septembre 1939.

Description technique

	Type 606	Type 608
Constructeur	Baume & Marpent Morlanwelz, SEM Gent (moteur diesel) et SLM Winterthur (transmission mécanique)	Forges, Usines et Fonderies de Haine-Saint-Pierre, SEM Gent (moteur diesel) et SLM Winterthur (transmission mécanique)
Numérotation	606.01 607.01 ²	608.01-608.06
Longueur caisse	23,40 m	23,40 m
Ecart entre les pivots de bogie	15,30 m	15,00 m
Ecartement bogie moteur	3,55 m	3,95 m
Ecartement bogie porteur	2,35 m	2,30 m
Configuration des essieux	(2)'(B)'	(2)' (B)' à partir de 1952 (2)' (A1)'
Poids, ordre de marche	38,2 tonnes	45,6 tonnes
Puissance	320 pk/234,95 kW	370 pk/271,66 kW
Vitesse maximale	85 km/h	126 km/h, ramené à 100 km/h en fin de vie
Places assises 2ème classe	20	10
Places assises 3ème classe	50	54

¹ En Lignes, nr. 27, p. 9

² Autorail 606.01 numéroté 607.01 à partir du 01/11/1953 (date d'écriture) ; deuxième utilisation du numéro.

La caisse de type 608 est une construction en acier riveté. La forme de la paroi d'about de cette caisse a été reprise du type 606, qui s'inspirait des autorails diesel de la *Great Western Railway* anglaise. Les parois latérales sont dérivées des voitures M 1 de la SNCB avec leurs portes d'embarquement renfoncées caractéristiques construites à cette époque. Certaines fenêtres étaient fixes, tandis que d'autres comportaient deux fenêtres coulissantes en partie haute pour la ventilation. Celle-ci était également assurée au-dessus des compartiments passagers par six ventilateurs de toit de type Schepens.

Le moteur diesel du type 608 était de type 4 temps avec injection directe de carburant. Huit cylindres disposés verticalement en ligne produisaient une puissance maximale de 272 kW arrondis.

La transmission à cinq vitesses était de type mécanique. Le passage des vitesses se produisait respectivement à des vitesses de 28, 53, 83, 105 et 126 km/h. Cette vitesse maximale a été ramenée à 100 km/h à la fin de leur carrière.

Livrée



Autorail 608.03 dans sa livrée d'origine à la gare de Landen, Joop Quanjer, 15 août 1948 (Réf. Q0521)

Lors de leur livraison en 1939, les autorails de type 608 avaient été peints dans la livrée suivante : la partie située sous les fenêtres et les portes était peinte en bleu roi et la zone des fenêtres en blanc cassé. La séparation entre les deux couleurs, en particulier la latte de liaison munie de rivets, était noire. Le toit et les bogies étaient également noirs. Les inscriptions et l'indication de la classe étaient beige.

Les autorails n'étaient équipés que d'un seul phare à chaque extrémité. Pour afficher le signal de queue rouge, un écran rouge transparent a dû être glissé devant le boîtier du phare.

En 1946, la SNCB opte pour une livrée en deux nuances de vert. Pour les autorails de type 608, le bleu roi a été remplacé par le vert foncé et le blanc cassé par le vert clair. La séparation entre les couleurs, le toit et les bogies sont restés noirs.



Autorail 608.01 en deux tons de vert avec bandes de visibilité jaunes et un seul phare à Bruxelles-Midi, Joop Quanjier, 13 septembre 1957 (Réf. Q0942)

Les inscriptions et l'indication de la classe sont restées beige. Pour l'autorail 608.03 par exemple, la deuxième classe (à partir de 1956, la première classe) était signalée juste en dessous du bord du toit par une fine bande jaune.

L'autorail 608.01 comportait également une peinture jaune de visibilité consistant en un trapèze jaune entourant le phare, flanqué de part et d'autre de trois bandes horizontales jaunes inégales. Juste en dessous de la rive de toit, la deuxième classe (à partir de 1956 la première classe) était indiquée par une fine bande jaune qui se prolongeait au-dessus du poste de conduite.

A partir de 1956, une nouvelle livrée vert foncé est introduite pour le matériel roulant de la SNCB. La totalité de la caisse des autorails de type 608 est passée au vert foncé. Le toit et les bogies sont restés noirs et le lettrage et la désignation de la classe sont restés beige. Juste en dessous de la rive de toit, la première classe était indiquée par une fine bande jaune qui se prolongeait au-dessus du poste de conduite. Cette étroite bande jaune était également présente au-dessus de l'autre poste de conduite, bien qu'elle n'ait rien à voir avec la désignation de la classe.

Les phares ont été doublés. Pour afficher le signal de queue rouge, un écran rouge transparent a dû être glissé devant les deux boîtiers des phares. Ces boîtiers étaient bordés d'un cercle jaune d'où partaient trois "cils" jaunes qui se rétrécissaient sur la paroi latérale.

Aménagement intérieur



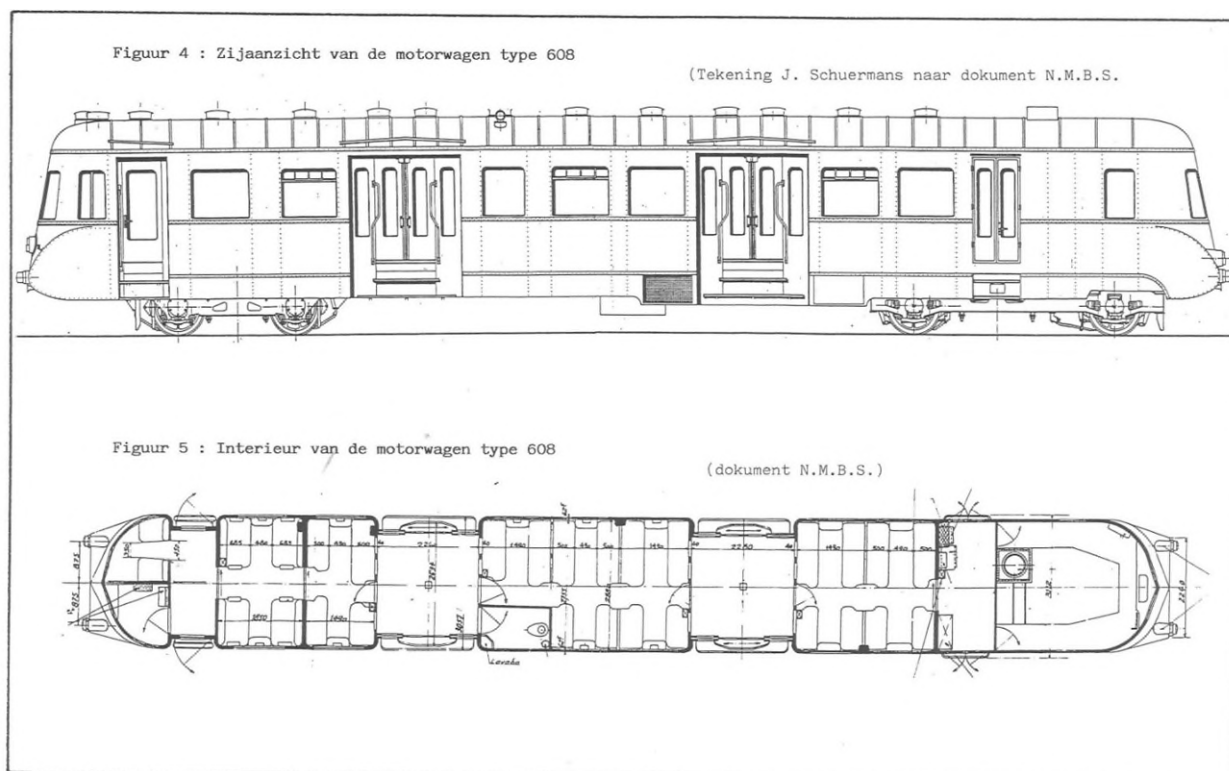
Conducteur de train dans le poste de conduite d'un autorail type 608(Réf. Z07726C)

Du côté du bogie moteur se trouve un poste de conduite et une salle des machines. Une plateforme³ d'accès pour le personnel les séparait d'un compartiment voyageurs de 20 places assises de troisième classe.

Une première grande plateforme d'embarquement destinée aux voyageurs donne accès au compartiment voyageurs susmentionné et à un second compartiment voyageurs de 25 places assises de troisième classe. Ce compartiment est également muni de toilettes.

Une deuxième grande plateforme d'embarquement pour les voyageurs accède au compartiment voyageurs susmentionné ainsi qu'à un compartiment voyageurs de neuf places de troisième classe. De là, une porte intérieure permet d'accéder à un compartiment voyageurs de huit places en deuxième classe.

Ce compartiment donne sur une petite plateforme d'embarquement pour les voyageurs qui donne également accès à deux places assises de deuxième classe avec vue sur la voie ferrée. Une paroi pleine sépare ce compartiment du poste de conduite.



« Autorails diesel types 606 et 608. TTZ - Brochure no 7', Julien Casier, 1983, p. 9 (réf. C566037)

³ Celle-ci pouvait accueillir également des colis et bagages.

En troisième classe, les bancs en bois sont vernis. En deuxième classe, ils sont garnis de velours.

Le chauffage des compartiments voyageurs est assuré par l'apport d'air chaud sous les banquettes.

En 1956, la première classe est supprimée au niveau international. La deuxième classe est devenue la nouvelle première classe et la troisième classe la nouvelle deuxième classe.

Des panneaux en bois bakéliné forment le plancher de ces autorails.

Numérotation

L'autorail 606.01 a été renuméroté 607.01⁴ (deuxième affectation) le 13 octobre 1953 pour faire place au nouveau type 606 (deuxième affectation) alors prévu, numéroté 606.01-606.40. Cependant, ce nouveau type 606 n'a jamais été construit en raison de la fermeture de nombreuses lignes secondaires dans les années 1950.

Les autorails de type 608 ont porté les numéros 608.01 à 608.06 tout au long de leur carrière.

Dépôts et déploiement

Après leur livraison, les autorails 608.01 à 608.05 ont été affectés au dépôt de Bruges jusqu'en fin 1940. A partir de ce dépôt, ils assuraient notamment les services omnibus entre Bruges et Courtrai. L'autorail 608.06 est resté à l'AC Luttre dans cette période.

De fin 1940 à début 1945, les six autorails de type 608 sont restés à Bruxelles-Midi sans circuler. Il s'agissait d'une mesure de protection afin d'éviter que ce nouveau matériel ne tombe entre les mains de l'occupant. Mais le sort s'est toutefois acharné lors des bombardements alliés des 11 et 25 mai 1944. Les six autorails ont été endommagés à la suite de ces frappes. Ils ont été réparés après la guerre.

Ils ont ensuite été affectés au dépôt de Bruxelles-Midi (autorails) où ils sont restés jusqu'en 1961. Ils ont notamment assuré les services omnibus sur les liaisons Bruxelles-Nord - Landen et dans le triangle Bruxelles - Gand - Termonde.

Le développement de l'électrification et la livraison des nouveaux autorails des types 603 à 605 les ont amenés à Walcourt. De là, ils desservaient notamment les liaisons Charleroi-Sud - Mariembourg - Treignes - Vireux Molhain jusqu'au 28/09/1963, Mariembourg - Couvin, Mariembourg - Chimay jusqu'au 13/09/1964 et Walcourt - Florennes - Ermeton-sur-Biert jusqu'en juillet 1962.

Leur carrière s'achève avec le passage au transport par autobus dans une partie de cette région et l'apparition de rames réversibles avec des voitures M 1 et une locomotive diesel de type 200 ou 210 sur les lignes ferroviaires restants à partir de septembre 1965.

⁴ L'autorail original 607.01 (première affectation) a été endommagé et déclassé à Londerzeel pendant la Seconde Guerre mondiale et mis hors service en juin 1946.

Mise hors service

Leurs dernières utilisations consistaient dans les liaisons Charleroi-Sud - Mariembourg et Charleroi-Ouest - Ottignies.

Le 15 juillet 1966, le conseil d'administration de la SNCB a décidé de retirer ce type d'autorail du service et de le mettre à la mitraille. La mise hors service s'est déroulée comme suit :

N° SNCB	En service	PV	Date PV	Suppression	Remarque
608.01	07/1939	264	20-06-1966	07/1966	démolition en 1966
608.02	08/1939	479	19-10-1966*	11/1966	démolition en 1966
608.03	08/1939	479	19-10-1966*	11/1966	démolition en 1966
608.04	08/1939	212	03-04-1967	05/1967	démolition en 1967
608.05	09/1939	479	19-10-1966*	11/1966	Conservé par Train World Heritage, en prêt à long terme au musée CFV3V à Treignes
608.06	09/1939	212	03-04-1967	05/1967	démolition en 1967

*date d'approbation du PV manquant

L'autorail toujours existant 608.05



Autorail 605.05 à Mariembourg, 25 septembre 2010 (Réf. 2610)

L'autorail 608.05 a été conservé à Walcourt pendant de nombreuses années et a été transféré à l'AC Malines le 19 décembre 1981 pour y être restauré. Il y est resté sans pouvoir être réparé jusqu'en septembre 1990 pour ensuite être transféré à l'atelier d'Anvers-Dam. L'extérieur et l'intérieur y ont été restaurés de manière exemplaire. Il a été présenté au public lors des journées portes ouvertes de l'ancien abri du musée à Louvain, les 13 et 14 mai 1995. Aucun parcours historique n'a jamais été mis en service avec cet autorail en raison des réglementations devenues trop strictes en la matière. Dans le cadre de la répartition du matériel conservé pour Train World, il a été prêté au CFV3V de Mariembourg, qui le présente dans son musée de Treignes.

Felix Florquin
Décembre 2025

Bibliographie succincte

- Articles :** Les projets d'autorails du type 608, *En Lignes*, n°27, 09-1996, p.9-11, BIB_K16542
- DELIE M. L' autorail 608.05 remis sur rails ?, *Journal du Chemin de Fer*, n° 9, 03-04 -1995, p.36, BIB_K702872
- HEROUFOSSE J. : Les autorails de la SNCB, *Rail et Traction* nr. 130, 04/1978, p.32-53
- MAHIEU J. , CUYT S. : Het reizigers-dieselmaterieel bij de NMBS, *Rail-Revue Driemaandelijks Tijdschrift voor de Tram- en Treinhobby*, nr 16, 01-04-1989, p.133-139, BIB_K707155
- MAHIEU J. , CUYT S. : Het reizigers-dieselmaterieel bij de NMBS (II), *Rail-Revue Driemaandelijks Tijdschrift voor de Tram- en Treinhobby*, nr 17, 01-07-1989, p.3-9, BIB_K707181
- MAHIEU J. , CUYT S. : Het reizigers-dieselmaterieel bij de NMBS(III), *Rail-Revue Driemaandelijks Tijdschrift voor de Tram- en Treinhobby*, nr 18, 01-10-1989, p.54-59, BIB_K707183
- MAHIEU J. , CUYT S. : Het reizigers-dieselmaterieel bij de NMBS (IV), *Rail-Revue Driemaandelijks Tijdschrift voor de Tram- en Treinhobby*, nr 19, 01-01-1990, p.102-109, BIB_K707092
- VAN GEEL P. : Les autorails belges, *Rail et Traction*, n° 57, 01-11-1958, p. 299-337, BIB_K702146
- Livres :** CASIER J. *Dieselmotorstellen types 606 en 608, brochure 7*. Zolder : Toeristische Trein Zolder vzw, 1983, 97p. BIB_C566037
- VANDENBERGHEN J. *Evolution de l'autorail à la SNCB*, SNCB 1994, 508 p. BIB_C3843

Documentation : Archives de Train World

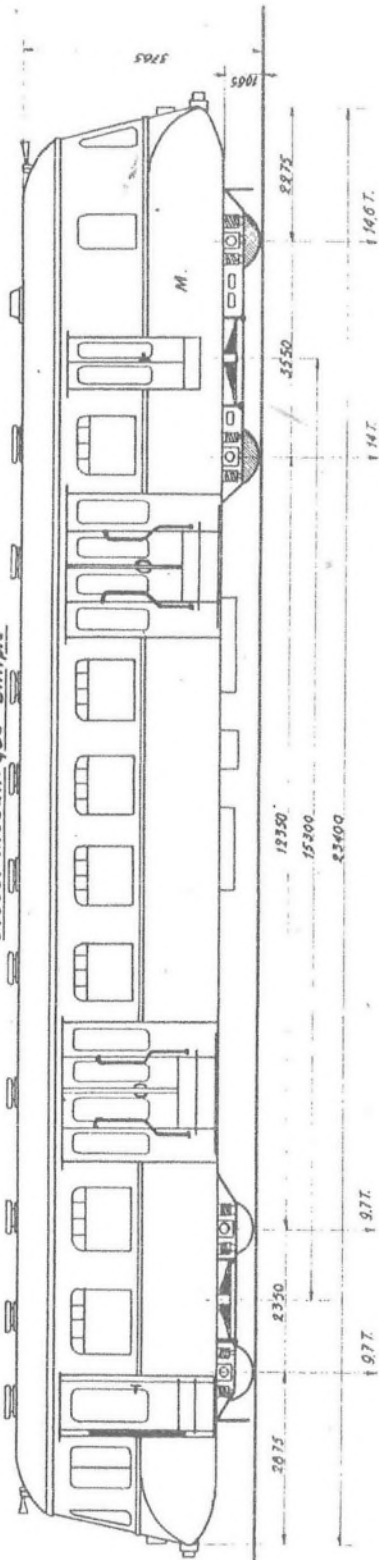
Pour une recherche plus approfondie, vous pouvez consulter notre base de données avec les mots clés suivants :

Catalogue de la bibliothèque : Autorail type 608

Collection du musée : Autorail type 608

Annexe 1 : Fiche technique autorail type 607 (ex-606)

Autorail type 607.
Diesel-mécanique simple



Généralités.

Effectif:	1
Poids:	36,2
à vide en ordre de marche	T.
global en charge	T. 46,5
décomposition	T. 36,6
de l'ordre de marche	T. 1,6
du poids global	T. 9,8
bagages	T. 0,5
Puissance:	320
matrice	C.V.
spécifique	Cv/h
Vitesse maximum:	85
Rayon minimum de courbe:	75
Capacité d'action:	750
Capacité des réservoirs à	750
gazoli:	650
Diamètre des roues:	mm. 970

Partie Voiture.

Constructeur:	S.A. Baume-Marpent à Morlanwelz.
Date de construction:	1936.
Capacité:	
Places assis	20
Places debout	10
Total	30
Freinage:	Frein automatique Westinghouse
avec robinet du mécanicien n°4. Freinage	
par sabots en fonte sur bandages.	
Chauffage:	autonome à eau chaude par
chaudière local Classie.	
Ventilation:	par aréomastals Schepens
placés sur la toiture.	

Moteur Diesel

Constructeur:	S.E.M. à Gand.
Type de fabrication:	8 K 73
Mode de fonctionnement:	4 temps
Mode d'injection:	mécanique avec chambre
de précombustion système Ganz-Jen-	
drossik.	
Mode de régulation:	par réglage de
l'injection.	
Mode de lancement:	par 2 démarreurs
électriques.	
Puissance nominale:	C.V. 320
Vitesse de rotation:	1320
Cylindres:	nombre 8
disposition	vert. en
alignage	ligne 170
Course	mm. 220
Poids global:	kgs. 3400
Pression d'injection:	Kg/cm² 150
Pression moyenne effective:	Kg/cm² 5,9
Vitesse moyenne du piston:	m/sec. 9,7
Couple maximum:	Kg-m. 186
Suspension du moteur:	logé dans un bogie.

Transmission.

Constructeur: S.L.M. Winterthur (Suisse).
Type de fabrication: —
Mode de fonctionnement: boîte à vitesses
à engrenages constamment en prise avec
embrayages individuels commandés
par huile sous pression.
Mode d'accouplement au moteur: direct
par disques Hardy.
Inverseur de marche: à engrenages
chaîts, dans la boîte de vitesse.
Mode d'attaque des vesseux moteurs:
par arbres à cardans et engrenages co-
niques sur essieux.
Commande à distance: électro-pneu-
matique.

55.

Dir. MA Bur. 28-52 n° 122

Annexe 2 : Fiche technique autorail type 608

