

Stoomlocomotief type 12

Asindeling: 2B1 Atlantic

Nummering: 1201 tot 1206

Hernummerd in 1946: 12.001 tot 12.006

Ontwerper: Raoul Notesse

Stroomlijnkop: André Huet

Bouwjaar: 1939

Aantal: 6

Constructeurs: Consortium belge de
constructeurs de locomotives

Uit dienst genomen: 1962

Vermogen: 2500 pk

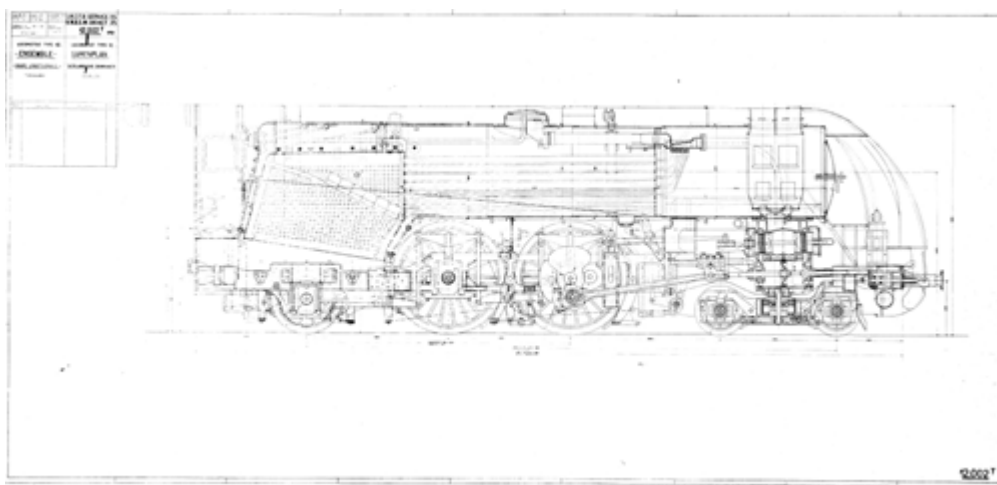
Lengte: 14.012 m en tender: 7,39 m

Gewicht (rijklaar / zonder tender): 89 t

Maximumsnelheid: 140 km/u



Stoomlocomotief 12.004 tijdens een historische rit op 26 mei 1985 (Ref. M380_001)



Plan van locomotief 12.002

Historische context

In het midden van de jaren 1930 dwong de ontwikkeling van het weg- en luchtvervoer de spoorwegbedrijven tot vernieuwing om hun klanten te behouden. Snelheid werd essentieel. De technische vooruitgang maakte het mogelijk zwaardere treinen te slepen en steeds hogere snelheden te bereiken, vooral dankzij de bouw van locomotieven met aerodynamische stroomlijnkappen.

Tegen het eind van de jaren 1930 waren gestroomlijnde stoomlocomotieven een modeverschijnsel geworden. Elke zichzelf respecterende spoorwegmaatschappij die zich als een moderne en efficiënte vervoersmaatschappij wilde profileren, moest een aantal gestroomlijnde locomotieven voor snelle treinen in haar park hebben.

NMBS bestelde 35 locomotieven type 1 en zes locomotieven type 12, ontworpen door de ingenieur Raoul Nottesse.

Een gestroomlijnde stoomlocomotief

De zes exemplaren van het type 12 Atlantic werden gebouwd door Cockerill, in het kader van het *Consortium belge de constructeurs de locomotives*¹ en geleverd tussen april en juli 1939.

Deze locomotieven hadden twee drijfassen en niet drie zoals op een Pacific. Dit verminderde de totale massa van de machine en de rolweerstand, en zorgde tegelijk voor voldoende grip.

Om de maximale snelheid te bereiken en te behouden moest de vuurhaard voortdurend gevoed worden, wat ongeveer 2,2 ton steenkool per uur vereiste. De capaciteit van de tenders was voldoende om de relatief korte afstanden te overbruggen van de snelle treinen waarvoor het type 12 ontworpen was.

Als echte snelheidsmachines beschikten de locomotieven type 12 over twee grote drijfwielen met een diameter van 2,10 m!

Hun aerodynamische romp werd ontworpen door de Franse ingenieur Huet die ze ook op Franse spoorweglocomotieven installeerde. Hij bestond uit een frontaal schild, dat in het midden gespleten was, wat een optimale luchtafvoer bij hoge snelheden garandeerde. Dit schild kon geopend worden om



Stoomlocomotief type 12 (Ref. Z02268B)

¹ Na het faillissement van de Société de Saint-Léonard in Luik in 1931 werden de Belgische fabrikanten van stoomlocomotieven bang. Daarna verenigden ze zich in een *Consortium belge de constructeurs de locomotives*, dat het werk bij de bestellingen van locomotieven verdeelde.

toegang te geven tot de rookkast en de compressor, die er vlak voor geïnstalleerd was. De stroomlijncap had grote openingen in de zijschorten om gemakkelijk bij het mechanisme van de locomotief te kunnen en om de lucht vrij te laten circuleren, zodat het mechanisme niet opwarmde.

De eerste vier locomotieven kregen het stoomverdelingssysteem van Walschaerts, terwijl ventielsystemen met draainokken uitgetoet werden op de laatste twee.

Locomotieven type 12 in dienst bij NMBS

De zes locomotieven van het type 12 werden door NMBS op de volgende data opgenomen in de geschriften:

- 1201 op 19/04/1939
- 1202 op 26/05/1939
- 1203 op 23/06/1939
- 1204 op 14/07/1939
- 1205 op 10/07/1939
- 1206 op 03/07/1939

Het bestek voorzag in het slepen van treinen van 265 ton (d.w.z. vijf K 1-rijtuigen) met een snelheid van 150 km/u op een recht stuk, en het was zelfs de bedoeling deze snelheid op te kunnen voeren tot 160 km/u.

Gedurende hun hele loopbaan waren de locomotieven van het type 12 gestationeerd in de stelplaats van Schaarbeek, behalve in de periode van 25 augustus 1944 tot 18 januari 1945. Toen werden ze geparkeerd in de loods van Brussel-Zuid.

De oorlog zou het lot van deze locomotieven verstoren. Drie werden naar Frankrijk geëvacueerd in de begintagen van de Duitse invasie in mei 1940. De andere drie werden door de bezetter aangewezen om semi-rechtstreekse treinen, omnibussen of zelfs een paar zeldzame internationale konvoien te slepen.

De livrei

De livrei was donkergroen met lichtbruine strepen (vanaf 1955 overgeschilderd in geel). De wielen en het chassis waren zwart.

De 'Blauwe Wimpel'

Op 12 juni 1939, op de route van Brussel-Zuid naar Oostende-Kaai, sleepte locomotief 1202 een trein van 200 ton, bestaande uit vier metalen rijtuigen, waarin vele persoonlijkheden plaatsnamen, zonder de vertegenwoordigers van de pers mee te rekenen. Zij zou de afstand van 114,3 km in 57 minuten afleggen, met een stop van één minuut in Brugge. Deze rit tussen Brussel en Brugge leverde NMBS de 'Blauwe Wimpel' op, het wereldsnelheidsrecord voor stoomtreinen. Dit was het symbool voor de hoogste snelheid die op een regelmatig traject in commerciële dienst bereikt werd.

De afstand van 92,4 km tussen Brugge en Brussel werd afgelegd in 46 minuten. De trein haalde een maximumsnelheid van 165 km/u, en een gemiddelde snelheid van 120,5 km/u in commerciële dienst..



Stoomlocomotief 1202 met tender in station Mechelen, 1939 (Ref. Q0103)

Het vorige record was in handen van een Amerikaanse spoorwegmaatschappij, Chicago, Milwaukee, St. Paul and Pacific R.R., met een gemiddelde snelheid van 119,8 km/u. Het record bleef slechts enkele maanden voor ons land, want het werd begin 1940 aan de Amerikaanse maatschappij teruggegeven, met een gemiddelde snelheid van 121,8 km/u met de 'Hiawatha'.

De Tweede Wereldoorlog: anekdote over locomotief 1202

Locomotief 1202 werd aan het eind van de Tweede Wereldoorlog beroemd door het slepen van de 'spooktrein'. Deze trein zou 1370 politieke gevangenen vervoeren die uit de gevangenis van Sint-Gillis werden gehaald en onder dwang naar Duitsland werden gedeporteerd. Het konvooi zou in toertjes rond Brussel gereden worden door machinist Léon Pochet en stoker Louis Verheggen. Ze keerden uiteindelijk terug naar hun punt van vertrek, en konden zo de gevangenen voor deportatie behoeden.

De naoorlogse periode

Alle zes exemplaren overleefden de oorlog, maar hun carrières werden ingekort door de ondergang van de stoom.

Zodra de winterdienstregeling op 8 oktober 1945 van kracht werd, werden de locomotieven van het type 12 ingezet voor pendeldiensten tussen Brussel-Noord en Landen, afgewisseld met locomotieven type 31 (gemengde serie 12/31).

Bij de hernummering op 1 januari 1946 werden 1201 tot 1206 aangeduid als 12.001 tot 12.006. Ze verzorgden dan diensten naar Doornik en daarna naar Rijsel, maar ook op lijn 36 naar Landen en Luik, naar Bergen, en af en toe naar andere bestemmingen met een gemakkelijk profiel.

Ze waren ook te vinden op andere lijnen waar ze gebruikt werden om zware treinen te slepen, ook al waren ze niet voor dit soort dienst ontworpen.

Vanaf 6 mei 1946 verzorgden ze ook Britse troepentransporten, afgewisseld met locomotieven type 36.

In de zomerperiode zouden ze elkaar met regelmatige tussenpozen opvolgen op de lijn langs de kust.

Einde traject

De naoorlogse elektrificatie verdreef de locomotieven type 12 langzaam van het toneel en betekende uiteindelijk het einde van hun carrière.

Locomotieven 12.001 tot 12.004 eindigden op de lijnen Brussel - Bergen en Brussel - Rijsel. In 1955 kreeg locomotief 12.003 de ketel en tender van de 12.006, die al sinds 1954 op herstelling wachtte. Locomotieven 12.005 en 12.006 werden definitief buiten dienst gesteld in respectievelijk december 1960 en januari 1958.

Locomotief 12.004 reed de laatste commerciële trein van het type 12 op 29 juli 1962 op de lijn Rijsel - Brussel. De locomotieven type 12 waren amper 23 jaar oud!

Locomotief 12.004

Na haar laatste vertrek werd de 12.004 op 19 september 1962 overgebracht naar Brussel-Zuid en op 12 oktober 1962 ondergebracht in de voormalige motorwagencorridor in Vorst.

De 12.004 werd gerestaureerd en weer in dienst gesteld ter gelegenheid van het 150-jarig bestaan van NMBS in 1985, maar na een groot defect werd zij toen onherstelbaar geacht en tot 2013 in de museumcorridor in Leuven bewaard.

Vandaag is locomotief 12.004 het pronkstuk van Train World.



Historische stoomrit op 11 mei 1985 (Ref. M381_032)



Stoomlocomotief 12.004 in Hal 2 van Train World (Ref. D4094-03)

Catherine Walravens
September 2021

Beknopte bibliografie

- Artikels:** De locomotief type 12 wint het blauwe lint. *Spoor (Het) - Maandblad van de sociale werken van de NMBS*, 15-07-1939, p. 4-5, K6797
- DELIE M. Le type 12 de la SNCB. *Journal du Chemin de fer*, 01-09-1992, p. 20-27, K1417
- DELIE M. Les locomotives à vapeur type 12 de la SNCB. *Journal du Chemin de fer*, 01-10-2002, p. 28-39, K35819
- DELIE M. Stoomlocomotief type 12 van de NMBS. *Spoorweg Journaal*, 01-10-2002, p. 28-39, K35820
- HERBIET M. Het type 12 van de N.M.B.S. *Spoorweg Journaal*, 01-09-1992, p. 20-27, K1396
- La locomotive type 12 gagne le ruban bleu. *Rail (Le) - Revue mensuelle des oeuvres sociales de la SNCB*, 15-07-1939, p. 4-5, K6798
- Locomotive type 12 de la SNCB. La saison vapeur 1985 : Bilan et ...perspectives. *Transfer*, n° 43, 01-11-1985, p. 26-30, K700059
- MOREL P. Type 12 - 12.004. *L.S. Magazine Model News*, nr. 16, 01-11-2012, p. 36-41, K620760
- NOTESSE R. Locomotive « Atlantic » type 12 de la Société Nationale des Chemins de fer belges. *Bulletin de l'Association du Congrès International des Chemins de Fer*, Jrg. XXI, nr. 09, 01-09-1939, p. 951-976, K701858
- OPDECAM C. De Schoonheid Stoomlocomotief "Type 12 Atlantic". *Spoor (Het) - Maandblad van de sociale werken van de NMBS*, nr. 4, 01-04-2012, p. 6-7, K615373
- Boeken:** Belgische stoomlokomotieven. Type 12. 4-4-2 "Atlantic". *NMBS fiche nr. 267 : De mijlpaal*, 1990, 4 p., I 088
- DAGANT A. *Les locomotives à vapeur de l'Etat Belge à la SNCB. (1835-1966). Souvenir de la vapeur N° 8*. Tielt : Veys, 1982, 499 p., B11650
- DAMBLY P. *Vapeur en Belgique. Tome 2. De 1914 aux dernières fumées*. Bruxelles : G. Blanchart & Cie., 1994, 352 p., C0035

Voor een grondigere zoekopdracht kunt u onze database raadplegen met de volgende trefwoorden:

Bibliotheekcatalogus: stoomlocomotief type 12 - Atlantic (NMBS)

Museumcollectie: stoomlocomotief type 12 - Atlantic (NMBS)