

## Stoomlocomotief *L'Eléphant*

**Asindeling:** B1 (na ombouw in 1850: 1B)

**Nummering:** nr. 2 BS

**Ontwerper:** R. Stephenson

**Bouwjaar:** 1835

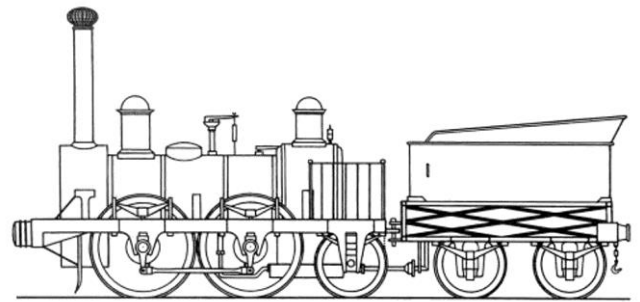
**Constructeur:** Tayleur (GB)

**Uit dienst genomen:** 1847

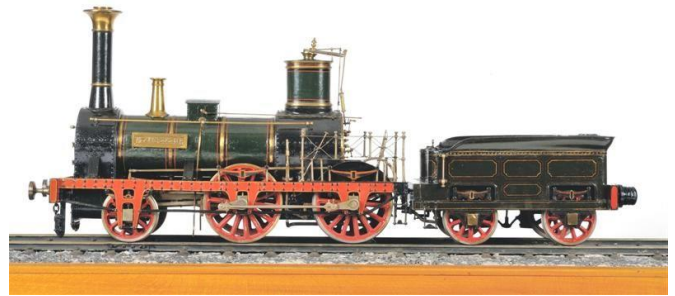
**Vermogen:** 55 ch

**Lengte:** 6,745 m (zonder tender)

**Gewicht (rijklaar):** 14,2 t



*L'Eléphant* in zijn oorspronkelijke vorm in 1835 (Ref: Vapeur en Belgique, tome I, P.76)



Schaalmodel van stoomlocomotief *L'Eléphant* na modernisatie (Ref. 2683)

### De eerste locomotieven van de Belgische spoorwegen

De eerste vijf stoomlocomotieven die in 1835 op de lijn van Brussel naar Mechelen reden, waren ontworpen door Robert Stephenson, de zoon van George Stephenson, een Brits ingenieur en een van de pioniers van de moderne spoorwegen.

*L'Eléphant*<sup>1</sup> was in feite ontworpen voor de goederendienst. Zij behoorde tot het type locomotieven met asindeling B1<sup>2</sup> dat Robert Stephenson in 1833 bedacht. *L'Eléphant* beschikte over binnencilinders van 355 mm, gekoppelde wielen van 1,371 m en een vermogen van 55 pk. Rijklaar, zonder tender, woog zij 14,22 ton. Dat was spectaculair voor die tijd!

<sup>1</sup> Wij hanteren de benaming die in 1835 aan de locomotief werd gegeven, zoals toen gebruikelijk was dit in het Frans.

<sup>2</sup>Asindeling B1 betekent: twee drijfwiellassen vooraan (B) en een draagas achteraan (1).

De locomotief maakte deel uit van de eerste bestelling die de Belgische regering plaatste bij Robert Stephenson. Aangezien die niet in zijn eentje kon instaan voor alle bestellingen, besteedde hij de productie ervan uit aan een van zijn onderaannemers, de firma Tayleur, Charles & Co van Newton-le-Willows.

De eerste machines, of 'trekkers', kregen in België de volgende nummers en namen mee: 1, *La Flèche*; 2, *L'Éléphant*; 3, *Stephenson*; 4, *La Rapide*; 5, *L'Eclair*.<sup>3</sup>

## 5 mei 1835

Op 5 mei 1835 sleepte *La Flèche* zeven rijtuigen met daarin hoge functionarissen, officiers, ingenieurs en magistraten. Ook de Stephenson trok zeven rijtuigen, met daarin ministers, parlementsleden en diplomaten.

Locomotief *L'Éléphant* was de krachtigste van de drie en sleepte in haar eentje 16 rijtuigen, met daarin de andere genodigden, waaronder George Stephenson.

Het is ook *L'Éléphant* die op 5 mei 1835 het gehele konvooi van 30 rijtuigen van Mechelen terug naar Brussel sleepte. De terugreis verliep niet helemaal zonder problemen. *L'Éléphant* moest haar konvooi achterlaten in de buurt van Vilvoorde 'om water te halen'. Er werd namelijk meer water verbruikt dan er in de tender kon.

## Reizigers of goederen ?

Aanvankelijk waren de spoorwegen bedoeld om goederen te vervoeren. Maar de trein kende van bij het begin zo'n groot succes bij de reizigers, dat de focus al snel verlegd werd naar het reizigersvervoer. Pas vanaf 1839 werd de commerciële exploitatie van het goederenvervoer ontwikkeld.

In het begin werd er niet echt een onderscheid gemaakt tussen reizigerslocomotieven en goederenlocomotieven. Het was wel snel duidelijk dat machines met kleine wielen beter geschikt zijn voor zware treinen en lage snelheden.

Vanaf 1839 werd *L'Éléphant* vooral ingezet voor goederentreinen en werktreinen.

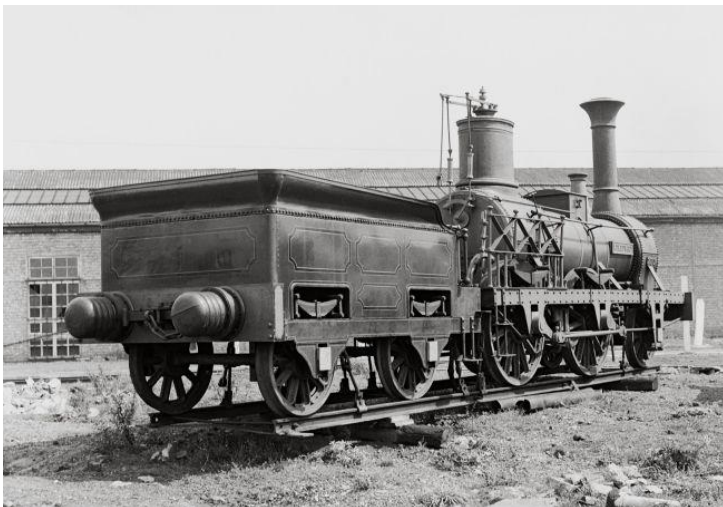
Ze werd in 1847 als eerste locomotief buiten dienst gesteld door de Belgische staat. Omstreeks 1850 was ze ook de eerste Belgische locomotief die een 'modernisering' kreeg in de werkplaats van Mechelen.

Na deze transformatie had *L'Éléphant* niet minder dan 100 pk aan vermogen, en kon zij tot 60 km/u rijden bij een gewicht van 20 ton in rijkklare toestand. Ook de asindeling van de locomotief veranderde, zij had nu een draagas vooraan en twee drijfwiellassen achteraan (1B). De locomotief zet daarna haar carrière voort tot ze in 1865 definitief buiten dienst wordt gesteld.

---

<sup>3</sup> *L'Éléphant* kreeg in België dus het inventarisnummer 2, maar had bij de firma Tayleur het nummer 13 gekregen, en was bij Stephenson geregistreerd als nummer 100.

## De schaalmodellen van *L'Éléphant* in Train World



Replica in hout van *L'Éléphant* (Ref. Z00066)

Een replica in hout, op ware grootte (Ref. MP026) wordt tentoongesteld in Train World. De precieze bouwdatum is niet gekend, maar we weten wel dat de replica in 1913 te zien was op de Wereldtentoonstelling in Gent.

Een andere maquette op schaal 1/10 (Ref. 2683) wordt bewaard in Train World, en stelt *L'Éléphant* voor terwijl ze verschillende types rijtuigen sleept. Het schaalmodel werd gemaakt door de leerjongens van de centrale werkplaats van Mechelen.

Catherine Walravens  
Mei 2020

## Beknopte bibliografie

- Artikels:** DAGANT A. Cent vingt-cinq ans de construction de locomotives à vapeur en Belgique. *Bulletin de l'institut archéologique liégeois*, nr. 86, 01-01-1974, p. 23-241, K547371
- Boeken:** Notice sur l'Exposition rétrospective des locomotives des chemins de fer de l'Etat Belge à l'Exposition de Gand (1913). 1913, 55 p., C620302
- 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 1. Des origines à 1914*. Bruxelles : G. Blanchart & Cie, 1989, 244 p., C 0034
- DAMBLY P. *Vapeur en Belgique. Tome 2. De 1914 aux dernières fumées*. Bruxelles : G. Blanchart & Cie., 1994, 352 p., C0035

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

**Bibliotheekcatalogus: *l'Eléphant, geschiedenis van de spoorwegen***

**Museumcollectie: *L'Eléphant, eerste trein in België (5 mei 1835)***