

Stoomlocomotief *Le Belge*

Asindeling: 1A1 (type Single Driver)

Nummering: nr. 6 EB (Etat Belge)

Ontwerper: R. Stephenson

Bouwjaar: 1835

Constructeur: nv John Cockerill, Seraing

Uit dienst genomen: 1869

Vermogen: 41 pk

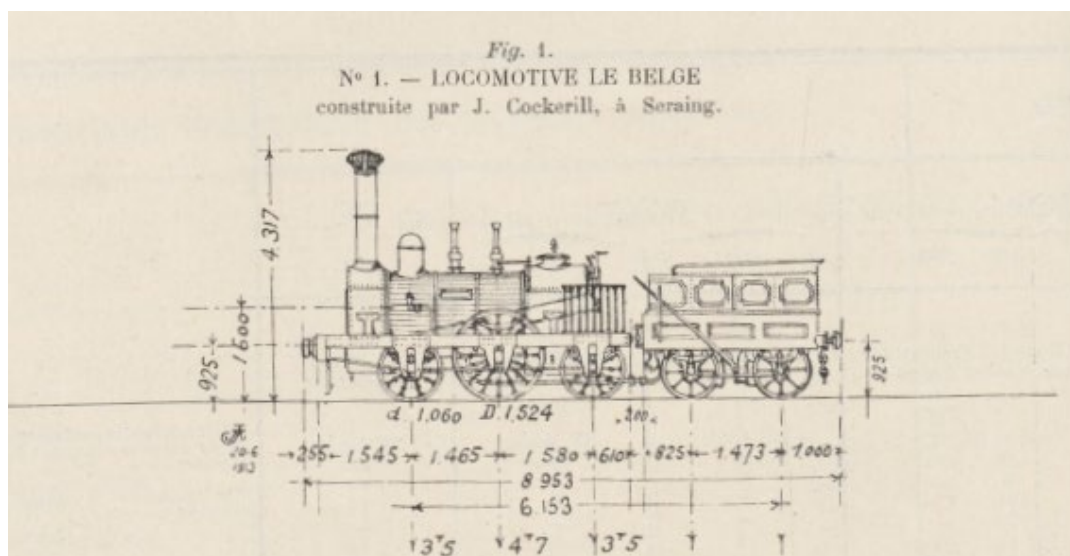
Lengte: 5,455 m (zonder tender)

Gewicht (rijklaar): 11,75 t, tender niet inbegrepen

Maximumsnelheid: 60 km/h



Replica in hout van stoomlocomotief *Le Belge* in de centrale werkplaats Mechelen (Ref. Z00067)



Afbeelding uit "Le matériel roulant des chemins de fer à l'Exposition universelle et internationale de Gand 1913, p.140" (Ref: K620304)

Le Belge

Op 5 mei 1835 werd de eerste spoorlijn op het Belgische net ingehuldigd. De eerste vijf locomotieven die gebruikt worden op deze spoorlijn van Brussel-Groendreef naar Mechelen werden besteld bij Robert Stephenson en gebouwd in het Verenigd Koninkrijk.

Deze locomotieven, *remorqueurs* zoals ze destijds werden genoemd, droegen de volgende nummers: 1: *La Flèche*, 2: *L'Éléphant*, 3: *Stephenson*, 4: *La Rapide*, 5: *L'Eclair*.

De zesde locomotief werd als eerste locomotief ooit in België gebouwd, in de fabriek van Cockerill in Seraing bij Luik, waar ze op 30 december 1835 werd afgewerkt. Haar naam: *Le Belge!*

De bestelling van deze locomotief werd 12 weken voor de inhuldiging van 5 mei 1835 goedgekeurd.

Single Driver-locomotief

Het gaat om hetzelfde model als de vijf eerste Belgische locomotieven, ontworpen door Stephenson. Ze werd gemaakt onder licentie, volgens de originele plannen van het bedrijf Robert Stephenson & Co. Net als haar voorgangers wordt *Le Belge* vergezeld door een tender. Deze locomotief, nr. 6 EB, was de eerste die op het Europese Continent werd gemaakt.

Ze is van het type 1A1 Single Driver: een draagas voor- en achteraan en één aangedreven as met grote wielen in het midden. Deze drijfwielen in smeedijzer hadden een diameter van 1,524 m. Het chassis was van het type 'sandwich', wat betekent dat het bestond uit langsliggers uit droge eik die geperst waren tussen twee ijzeren platen en verbonden door bouten. Om condensatie te vermijden was het cilindervormige ketellichaam bedekt met planken die op hun plaats werden gehouden door koperen ringen.

Zoals bij de meeste locomotieven van dit tijdperk was de schoorsteen afgedekt met een vonkenvanger in de vorm van een omgekeerde mand, die voorkwam dat gloeiende sintels de lucht in werden gegooid.

De koppeling was zoals bij alle toenmalige treinen rudimentair en de rijtuigen hingen slechts met kettingen vast aan de locomotief. Vertrekken en stoppen zorgde dus voor een aantal schokken.

De maquettes

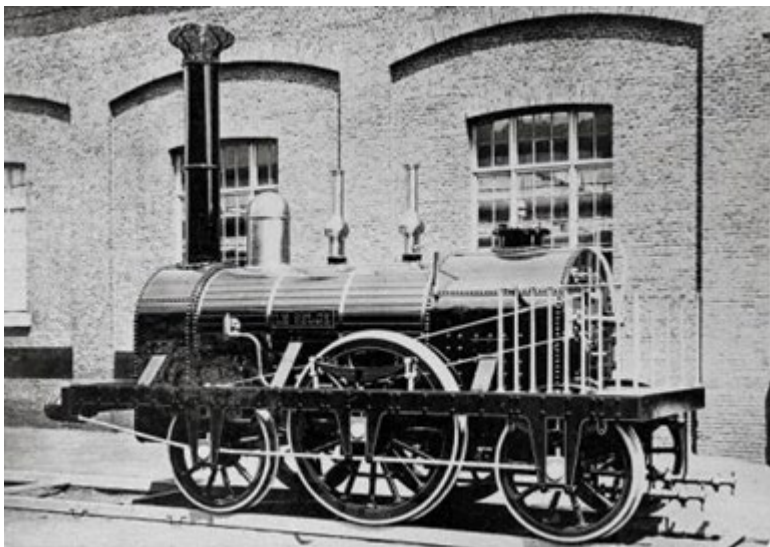
Er zijn geen foto's bewaard van de eerste Belgische locomotief. We beschikken alleen over tekeningen die niet erg accuraat zijn. Een eerste gedetailleerde voorstelling vinden we in de bijlage van de 'Mémoires'¹ van Pierre Simons en Gustave De Ridder.

In de loop van de tijd onderging *Le Belge* verschillende aanpassingen in de werkplaatsen van Mechelen, om uiteindelijk in 1869 buiten dienst te gaan, net te vroeg om te worden bewaard.

¹ Het gaat om het boek 'Le chemin de fer belge, ou recueil des mémoires et devis pour l'établissement du chemin de fer d'Anvers et Ostende à Cologne, avec embranchement de Bruxelles et de Gand aux frontières de France' van P. Simons en G. De Ridder, 1839 La Crosse & Cie.(Ref. C571640)

Pas vanaf 1870 bewees de Frans-Duitse oorlog dat de spoorwegen ook strategische doelen konden dienen. De Belgische Staat begon daarom aan een moeizaam proces om private spoorlijnen terug te kopen. In deze periode groeide ook het besef dat de economische expansie en industrialisering van België in grote mate was te danken aan dit vervoersmiddel. Ook onze buurlanden beschouwden het nog jonge België daardoor als een geslaagde natie.

In dit klimaat werd de 50ste verjaardag van de spoorwegen in België in 1885 groots gevierd met een historische stoet (*Cortège sur l'histoire des moyens de transport, depuis la nuit des temps à ce jour*). Omdat *Le Belge* toen helaas al gesloopt was, werd een replica op schaal 1/1 gemaakt. De replica van een trein uit 1835, waar *Le Belge* deel van uitmaakte, samen met een diligence, bankwagens en figuranten in klederdracht uit die tijd, kon op massale belangstelling rekenen.



Replica van *Le Belge* van 1885 (Ref. Z00105)

De replica van *Le Belge* bestond uit hout en metaal, nauwkeurig nagemaakt in het arsenaal van Mechelen, helemaal volgens de originele plannen. Ze werd ook voorgesteld tijdens de Wereldtentoonstelling in Gent in 1913. Er werden toen foto's gemaakt om *Le Belge* te vergelijken met een toen moderne stoomlocomotief van het type 10.

Het ziet er naar uit dat deze replica de Eerste Wereldoorlog niet heeft overleefd.

Voor de honderdste verjaardag van de *Stockton & Darlington Railway* (eerste stoomspoorlijn ter wereld in Groot-Brittannië), in 1925, bestellen de Belgische Spoorwegen bij Cockerill in Seraing een nieuwe replica van *Le Belge* op schaal 1/1. Deze verschilt van de vorige door bepaalde details, zoals de veiligheidsventielen, de stoomdom en het ketellichaam. Ze wordt ook voorgesteld op de Wereldtentoonstelling in Brussel in 1935, waar ze in het midden van het paleis wordt geplaatst, naast enkele voorbeelden van de mooiste Belgische bijdragen tot het toenmalige spoorwegmaterieel.

Een andere replica van de locomotief is te zien op een foto uit 1927. Ter gelegenheid van het bezoek van Albert I aan Cockerill werd een kopie van de eerste Belgische locomotief op de koer van de fabriek geplaatst. Dit is een derde replica, die van de andere twee verschilt door zijn stoomdom en de waterleiding.

Tijdens de Tweede Wereldoorlog worden de replica's zwaar beschadigd in de centrale werkplaats van Mechelen, net als een groot deel van het daar aanwezig rollend materieel.

Twee replica's van *Le Belge* worden teruggevonden. Maar ze zijn in slechte staat en men probeert te redden wat te redden valt. Van de replica van 1925 blijft zo goed als niets over, maar de tender kon worden gerecupereerd. De replica van 1927, die gemonteerd is op een rijtuigchassis GC



Replica van *Le Belge* met tender in Train World (Ref. MP027)

(Grande Capacité) om verplaatst te worden door de bezetter, wordt hersteld in de centrale werkplaats van Mechelen. Vandaag de dag vind je haar, samen met voormelde tender, boven de museumshop van Train World.

Er bestaat nog een vierde maquette uit hout, gemaakt door de inwoners van Vresse-sur-Semois ter gelegenheid van 150 jaar België in 1980.

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
- THIRY, M. Le belge et ses maquettes en vraie grandeur. *Journal du chemin de fer*, n°220, 01-2018, p. 28-37, K705147
- THIRY, M. Le Belge en zijn maquettes op ware grootte. *Spoorweg journal*, nr220, 01-2018, p. 28-37, K705146
- 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
- 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: Le Belge, stoomlocomotief, geschiedenis van de spoorwegen, België

Museumcollectie: Le Belge

