

Stoomlocomotief type 10

Asindeling: 2C1 Pacific

Nummering:

4501 tot 4558: 1910-'14 (Belgische Staat)
Hernummerd 1001 tot 1048 in 1931 (NMBS)
Hernummerd 10.001 tot 10.049 in 1946
(NMBS)

Ontwerper: Jean-Baptiste Flamme

Bouwjaren: 1910-'14

Aantal: 58

Constructeurs :

Société Franco-Belge de matériel de chemins
de fer,
Société John Cockerill,
Ateliers Zimmermann-Hanrez,
Ateliers de construction de la Meuse,
Ateliers métallurgiques de Tubize,
Grosses forges et usines de La Hestre,
Forges, usines et fonderies de Haine-Saint-
Pierre,
Société de Saint-Léonard

Uit dienst genomen: 1954-'59

Vermogen: 1950 tot 2700 pk

Lengte: 22.895 m

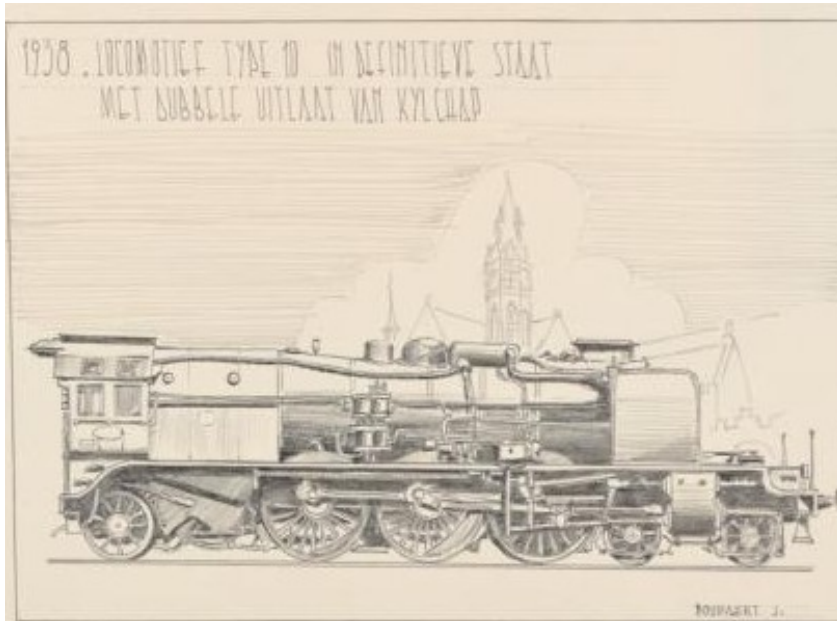
Gewicht (rijklaar): 102 ton

Maximumsnelheid: 120 km/u



Stoomlocomotief 10.018 (Ref. D3849-08)

De locomotief type 10



'1938 : Locomotief type 10 in definitieve staat met dubbele uitlaat van Kylchap', J. Poupaert (Ref. 10922)

De locomotief type 10 was de krachtigste en de meest iconische stoomlocomotief van de Belgische spoorwegen. Zij was bedoeld om exprestreinen te trekken op de lijn van Brussel naar Aarlen, die veel hoogteverschillen kent. Ze kon ook de locomotief type 9 vervangen bij het slepen van zware internationale treinen op andere spoorlijnen.

Volgens de Duitse classificatie wordt de locomotief *Pacific*¹ genoemd, met asindeling 2C1: 2 niet-gemotoriseerde draagwielstellen vooraan, gevolgd door 3 motorwielstellen en 1 dragend niet gemotoriseerd wielstel achteraan.

Er werden 58 exemplaren van de locomotief gebouwd onder de leiding van de Belgische ingenieur Jean-Baptiste Flamme (1847-1920).

Een creatie van Flamme

Geconfronteerd met steeds zwaardere konvoeien, besloot Flamme om een locomotiefmodel te bestuderen dat bedoeld was om de locomotieven van het type 8 af te lossen op de Luxemburgse lijn. Deze laatste machines moesten immers vaak gebruikt worden in dubbele tractie. De locomotieven type 9, die eveneens door Flamme ontworpen waren, stelden teleur op dit traject. Hij ontwikkelde daarom een nog krachtiger model met een brede vuurhaard. Dit werd het eerste Pacific-model van de Belgische spoorwegen.

Toen zij in dienst werd genomen, was de Pacific type 10 de recordhouder van de Europese reizigers-treinen op het vlak van vermogen, met name 2.268 pk aan 90 km/u.

Ze werd ontworpen met een oververhitter² en daarom eveneens stoomlocomotief type Flamme genoemd.

Kleine bijzonderheid: de locomotief type 10 had een groot platform voor de rookkast en boven het draaistel wat het esthetische evenwicht van het geheel niet ten goede kwam maar haar wel een bijzonder uitzicht gaf.

¹ Er bestaan verschillende meningen over de oorsprong van de naam *Pacific*. De naam kan voortkomen uit het feit dat dit model eerst werd voorgesteld door een Nieuw-Zeelandse ontwerper. Maar gewoonlijk was het in de Verenigde Staten de naam van de spoorwegaanschaap die als eerste het nieuwe type locomotief in dienst nam die er haar naam aan gaf. In het geval van de Pacific was dit de Missouri Pacific Railroad, in 1902.

²Om het rendement van de lijnlocomotieven te verhogen, werd de stoom oververhit. Deze techniek bestond erin de temperatuur van de stoom die in de stookketel geproduceerd werd sterk te verhogen (tot 425°C) om zo condensatie te voorkomen.

Begin van de carrière

Het ontwerp van deze nieuwe locomotief was klaar eind 1908. Zoals voor de oude types beslisten de Belgische Staatsspoorwegen om enkele prototypes te bestellen bij verschillende Belgische constructeurs.



Stoomlocomotief 10.035 op lijn 161 (Ref. K00054B)

Begin 1909 werd een eerste bestelling van drie locomotieven geplaatst; locomotief 4501 werd besteld bij Cockerill, de 4502 bij de Société Saint-Léonard in Luik en de 4503 bij de ateliers Zimmermann & Hanrez.

Er werd een nieuwe bestelling geplaatst bij Zimmermann & Hanrez voor de 4504, om grondige lijntesten uit te kunnen voeren vooraleer nieuwe locomotieven te kopen.

De loopbaan van de locomotieven type 10 begon officieus in maart 1910 met de testen van locomotief 4501 op de lijnen Brussel - Ans en Brussel - Jemelle. De machine zou enkele maanden later, in november, in de boeken worden opgenomen, nadat ze op de Wereldtentoonstelling van Brussel werd tentoongesteld.

De reeksen

Deze vier prototypes maakten deel uit van de eerste reeks locomotieven die genummerd werden van 4501 tot 4528 en geleverd tussen 1910 en 1912. Ze waren bestemd voor de Luxemburgse lijn.

Er volgde een tweede subreeks van 30 locomotieven, genummerd van 4529 tot 4558 en geleverd tussen 1912 en 1914, voor de Eerste Wereldoorlog. Deze levering onderscheidde zich van de eerste door een lager gewicht (98 ton tegenover 102) en een kleiner roosteroppervlak (4,58 m² in plaats van 5). Deze locomotieven waren bestemd voor de lijn Brussel - Oostende met een gemakkelijker lijnreliëf.

De 58 exemplaren werden gebouwd door:

- Franco-Belge: 4505 tot 4507, 4519 tot 4521, 4526, 4527, 4543 tot 4545, 4550 tot 4555
- Cockerill: 4501, 4509 tot 4512, 4517, 4518, 4523 tot 4525
- Zimmermann & Hanrez: 4503, 4504, 4514, 4515, 4522, 4528 tot 4530
- La Meuse: 4508, 4513, 4516, 4531 tot 4534
- Tubize: 4546 tot 4548, 4556 tot 4558
- La Hestre: 4539 tot 4542, 4549
- Haine St Pierre: 4535 tot 4538
- Saint-Léonard: 4502
- Haine St Pierre : 4535 à 4538
- Saint-Léonard : 4502

De koningin van de Luxemburgse lijn

De locomotieven waren bedoeld om expressreinen te slepen op de lijn Brussel - Aarlen en werden daarom voorzien van overgedimensioneerde remmen (Westinghouse).

Deze waren meer dan noodzakelijk tijdens de afdaling van Jambes waar het konvoi over 9 km van 205 naar 83 meter hoogte gaat.



Stoomlocomotieven 1033 en 1016 in het station van Namen, 1938 (Ref. Q0431)

De snelheid was oorspronkelijk beperkt tot 100 km/u. De maximumsnelheid werd vervolgens op 110 km/u gebracht en uiteindelijk aan het einde van de jaren 1920 op 120 km/u.

Ze moesten echter tot april 1936 wachten om 120 km/u te kunnen rijden op de Luxemburgse lijn, waarvan de referentiesnelheid tot dan slechts 90 km/u bedroeg. Door verbeteringen tijdens hun loopbaan bleven de types 10 ongeëvenaard op kop van de moeilijkste treinen. Ze konden zelfs klimmen met tien of elf rijtuigen, zowat 500 ton aan de haak van de tender.

Besturen

Het slepen van deze zware konvoien vereiste hoge professionele kwaliteiten van het rijdend personeel: energie, voortdurende waakzaamheid, zuinigheid (met de steenkool), teamgeest. Ze moesten met kunst en onderscheidingsvermogen stoom verbruiken. De stokers moesten de stookketel die bijzonder gulzig was van steenkool voorzien. De Pacific type 10 verslond op zijn traject van Brussel-Leopoldswijk tot Aarlen maar liefst 4 ton steenkool of ongeveer 20 kg per kilometer. Een veeleisende lijn waar de arbeidsomstandigheden, vooral in de winter, hard waren.

Stelplaatsen



Stoomlocomotief 10.042 in het station Brugge, 1953 (Ref. Q0137)

Vanaf 1912 werden er 14 locomotieven aan Brussel-Noord toegewezen voor de verbindingen naar Luik en later naar Duitsland voor de zware internationale treinen. De andere locomotieven kregen Verviers als stelplaats. Vanaf juli 1913 werden acht locomotieven aan Aarlen toegewezen om de locomotieven type 8 af te lossen op de Luxemburgse lijn.

Na de Eerste Wereldoorlog werden de locomotieven verdeeld over de stelplaatsen van Aarlen, Brussel-Noord, Herbestal, Luik, Jemelle, Oostende, Brussel-Zuid, Schaarbeek en Ronet.

Locomotief type 10 in de loop der tijden

Eerste Wereldoorlog

Wanneer op 4 augustus 1914 de Eerste Wereldoorlog uitbrak, probeerde België zoveel mogelijk locomotieven naar Frankrijk te brengen om te vermijden dat ze door het Duitse leger gebruikt zouden worden. Op dat ogenblik waren twee van de locomotieven type 10 nog niet geleverd. Eén (de 4554) zou net na haar levering naar Frankrijk gezonden worden om zich bij de 27 locomotieven die reeds geëvacueerd werden te voegen. De 4555 werd echter door de Duitse troepen opgevorderd.

Interbellum

Talrijke locomotieven type 10 hadden te lijden onder de oorlog: zes werden vernield en anderen keerden onvolledig of zwaar beschadigd terug.

Van de 30 locomotieven die in België gebleven waren, werden er acht door de bezetter ontmanteld. 15 locomotieven werden in Duitsland teruggevonden en daar hersteld volgens de clausules van de Wapenstilstand, om van 1925 tot 1927 naar België terug te keren. De andere stuks werden ook na de oorlog teruggevonden.

De locomotieven die tijdens de oorlog in Frankrijk actief waren, keerden terug tussen 1918 en 1921.

Na de oorlog begon de renovatie van de types 10 om hun vermogen en hun trekkracht te verhogen. In 1926 werden vier recent omgebouwde locomotieven toegewezen aan de eerste *Edelweiss*-pullman, een luxetrein van de *Compagnie Internationale des Wagons-Lits*, om de verbinding Brussel - Luxemburg te verzorgen.

De 49 resterende eenheden werden in 1931 hernummerd van 1000 tot 1048.

Tweede Wereldoorlog

Op het ogenblik van de Duitse invasie waren er in theorie slechts 27 locomotieven type 10 actief. Maar de toestand was chaotisch waardoor ze niet gelokaliseerd kunnen worden. Vanaf 1941 en als gevolg van een telling die door de bezetter gevorderd werd, werden de locomotieven type 10 naar Brussel-Zuid (11), Luik (6), Ronet (4), Jemelle (3) en Stockem (2) gebracht.

Na de Tweede Wereldoorlog

Aan het einde van de vijandelijkheden bevond het Belgische net zich in een erbarmelijke toestand en werden ook de vijf bovengenoemde stelplaatsen zwaar getroffen.

Er werd beslist een beroep te doen op de nationale industrie (Cockerill en les Ateliers Franco-Belges) om het beschadigde rollend materieel te herstellen. De naoorlogse periode was heel verwarrend en het is moeilijk om met zekerheid uit te maken waar de meeste locomotieven zich bevonden. Maar we kunnen met zekerheid stellen dat er eind 1947 16 exemplaren waren in Luik, 12 in Jemelle, 14 in Stockem en zeven in Schaarbeek.

Op 1 januari 1946 werden ze hernummerd van 10.000 tot 10.048.

Uitdienstneming

De indienststelling van de elektrische tractie maakte een einde aan het tijdperk van de locomotieven type 10 op de Luxemburgse lijn. Op 29 september 1956 sleepte locomotief 10.018 vanuit de stelplaats van Stockem de laatste rechtstreekse stoomtrein tussen Luxemburg en Brussel. De volgende dag stonden de overblijvende locomotieven stil met uitzondering van de vijf recent gereviseerde machines waaronder de 10.018. Zij trokken naar Brussel-Zuid waar ze tot in 1959 werden toegewezen aan het slepen van rechtstreekse en semidirecte treinen naar Bergen en Doornik.

De laatste locomotieven werden uit dienst genomen tussen 1954 en 1959.



Laatste reis van type 10: de tender wordt gevuld met water (Ref. Z00514)

Locomotief 10.018 in Train World



Locomotief 10.018 in Train World (Ref. 2574)

Locomotief 10.018 droeg bij de Belgische Staatsspoorwegen het nummer 4518. Ze werd in 1915 door het Duitse leger opgevorderd en diende in het bezette gebied onder het nummer 05102. Na de oorlog keerde zij terug uit Duitsland en in 1931 werd haar nummer gewijzigd in 1018. In 1946 kreeg zij het nummer 10.018.

Op 29 september 1956 legde deze locomotief haar laatste stoomtraject af van Luxemburg naar Brussel. Ze werd definitief buiten dienst gesteld in 1959, nadat ze haar laatste reis had afgelegd op 23 januari 1959 aan kop van de trein Oudenaarde - Brussel-Zuid. Zij werd vervolgens door de centrale werkplaats van Mechelen gerestaureerd om op 26 juni 1979 naar de museumbewaarplaats van Leuven gebracht te worden. Nu wordt zij tentoongesteld in Train World.

Catherine Walravens
Mei 2021

Beknopte bibliografie

- Artikels:** De laatste dienst van de stoomlocomotief "Type 10" op de lijn 162. *Spoor (Het) - Maandblad van de sociale werken van de NMBS*, 01-11-1956, p. 4-5, K12120
- Le dernier service de la "Type 10" sur la ligne 162. *Rail (Le) - Revue mensuelle des œuvres sociales de la SNCB*, 01-11-1956, p. 4-5, K12111
- Type 10 van de Belgische Staatsspoorwegen. *De lokomotief*, nr. 1, 01-01-1978, p. 16-25, K572550
- Type 10 van de Belgische Staatsspoorwegen – 2. *De lokomotief*, nr. 2, 01-01-1978, p. 13-17, K572554
- FLAMME J.-B. Le matériel des chemins de fer à l'exposition de Bruxelles de 1910. *Technique moderne (La)*, 1911, p. 90-110, K700922
- SCHUBERT A., JACQUET A. Le matériel roulant des chemins de fer à l'Exposition universelle et internationale de Gand 1913. *Revue générale des Chemins de fer*, 01-03-1914, p. 131-312, K620304
- DURVAUX G. Les locomotives à vapeur Pacific de type 10 et de type 1 et Atlantic de type 12, trois fleurons de la construction ferroviaire wallonne. *Des Usines et des Hommes*, nr. 7, 2016, p. 25-32, K704636
- Boeken:** *Belgische stoomlokomotieven. Type 10. 4-6-2 "Pacific". NMBS fiche nr. 187.* De mijlpaal, 4 p. : ill. ; I700416
- Pacific 10.* Atlas, 1996, 1 p., I023
- CASIER J. *Stoomlokomotieven type 10. N.M.B.S. Brochure 4*, Borgerhout – Antwerpen : VeBOV. Vereniging voor Belangstellenden in het Openbaar Vervoer, 1980, 223 p., C573648
- CASIER J., VAN HOECK E. *De "Pacific" - Stoomlokomotieven type 10. De onbetwiste koninginnen van de Belgische Staat en de NMBS op de lijn naar Luxemburg.* Mons : PFT - TSP. Patrimoine Ferroviaire et Tourisme -Toerisme en Spoorpatrimonium, 2019, 268 p. : ill. ; C701398
- CASIER J., VAN HOECK E. *Les locomotives à vapeur 'Pacific' type 10. Les reines incontes-tées de la ligne du Luxembourg de l'Etat belge à la SNCB.* Mons : PFT - TSP. Patrimoine Ferroviaire et Tourisme -Toerisme en Spoorpatrimonium, 2019, 268 p. : ill. ; C701399
- DAGANT A. *Cent vingt-cinq ans de construction de locomotives à vapeur en Belgique.* Liège : Bulletin de l'Institut archéologique Liégeois - Tome LXXXVI. Maison CURTIUS,

1974, B604746

DAMBLY P. *Vapeur en Belgique. Tome 1. Des origines à 1914*. Bruxelles : G. Blanchart & Cie, 1989, 244 p., C0034

FLAMME J-B. *Le matériel des chemins de fer à l'Exposition universelle et internationale de Bruxelles de 1910*. Paris : H. Dunod & E. Pinat, 1911, 111 p., C2034

NICOLAS TH., VAN USSEL M., RENAUD TJ-H. *"Vaporeuse" Belgique*. Wilwerdange : HK Luxembourg S.A., 2011, 160 p., B506829

VANDENBERGHEN J. *XI. Période Flamme 1904-1914. 5. Type 10. Mutations*. Bruxelles : SNCB, 1989, 60 p., C3500

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

Bibliotheekcatalogus: stoomlocomotief type 10

Museumcollectie: stoomlocomotief type 10 - Pacific (BS)