

Het werd een hartverscheurend afscheid. De locomotief gilde uit al haar longen als werd ze naar de slachtbank geleid. Haar smoorhete adem sloeg ons in het aangezicht op het ogenblik, dat de stoker nog een laatste schopje kolen op het vuur gooide en de blauwe machinist aan de stang trok om ze, voor altijd, naar de garage en verder naar het museum te voeren.

Einde van 131-jarig tijdperk van stoomtractie in ons land

Toen ze vertrok waaiden de vele jongens en meisjes met kleine, groene vlaggetjes. Een fanfare, die speciaal voor dit afscheid van Brussel naar Denderleeuw was gekomen met vele trommels, trombones en trompetten, speelde een showmars. Ze speelde heel hard. Waarschijnlijk was dat om de gillende kreten van de stoomfluit, die af en toe ook loeide als een sirene in de mist, te smoren en ook om haar leed te verzachten. Ik meende een paar trage tranen in de ogen van de locomotief te zien blinken, maar ik kan me vergist hebben. In de streek van Schendelbeke en Overboelare was ze door zompige en overstroomde weiden gereden en misschien was er wat water in haar vermoeide ogen blijven hangen. Ik kon het trouwens moeilijk zien of ze weende of niet, want er hingen een zestal Belgische vlaggen op haar voorhoofd.

Dat ze vermoeid was na zoveel jaren rotsen in alle weer en wind, was echter wel duidelijk te zien. In elk stationnetje, in elk gehucht bleef ze even staan om op adem te komen. De machinist klopte haar dan, met een oud en vertrouwd gebaar, op de rug terwijl de stoker haar ovenmuil volsmeet met krachtvoeder, dat het vuur in haar buik aanwakkerde en deed opvlammen. Te Aat had de minister, maar ze wist het niet, het vertreksein geblazen op een blinkende koperen fluit. Ook daar had de fanfare van Quesmes geprobeerd haar leed te doen vergeten, maar ik voelde toch aan het schokken van de trein, die ze



haar laatste tocht...

Puffend van Aat naar Denderleeuw

achter zich meesleepte, dat ze haar verdriet maar moeilijk kon wegslikken. De vele kinderstemmetjes hadden haar ook daar een vrolijk afscheid toegeroepen. Dat had haar leed verzacht, maar ze geraakte toch niet op tempo, dat ze op andere dagen met zoveel zwier en gemak kon ontwikkelen. Om haar vermoeidheid voor de vele hoge gasten die ze meevoerde te verdoezelen, deed ze dan maar of ze een doodgewoon omnibusje was en stopte ze van zodra ze de blinkende pet van een stationschef ontwaarde.

Ongewone geschenken...

Voor de machinist die uit Aalst kwam en Desiré Van Oost heette, evenals voor de stoker die ook uit Aalst was en die ze als Jules D'Hoker kende, was het nog een geluk.

In Rebaix stopte ze voor de eerste keer en kregen haar twee stuurmannen een geschenkje. In La Cavée stond de stationschef eveneens met een geschenkje klaar en toen begon haar een licht op te gaan. Ze mocht niet klagen, ze werd goed verzorgd en haar berijders sloegen haar niet met de zweep

onder de buik. Ze mocht het rustig aan doen.

Te Geraardsbergen mocht ze zelfs een vijftal minuten rusten, maar ook daar kregen haar berijders een «druppel» tegen de kou en toen begreep de oude locomotief, dat het afgesproken spel was. Ze gunde hun die geschenkjes. Ze hadden allebei veertien jaar lang voor haar gezorgd.

Zij mocht op rust, ze wist het, maar haar twee trouwe kameraden zouden opnieuw naar de school moeten om met jongere en meer dynamische machines te leren rijden. Ze speelde dadelijk het spelletje mee, ze begon naar adem te snakken van zodra ze Schendelbeke, Idegem en Zandbergen binnenreed. Ze zakte haast door de knieën toen ze de stationschefs van Appelterre en Eichem en Ninove op hun perron zag staan en, nu de deftige mijnheren die in de trein zaten, haar slentergangetje toch reeds gewoon waren, hield ze ook even stil in Okegem en Iddergem. Het deed de kinderen plezier, ze hoorde het aan hun geschreeuw. En het deed ook de grote mensen plezier, want die zag ze in alle richtingen over de sporen lopen om haar van uit alle hoeken te fotograferen en om haar op de flanken en de schouders te komen kloppen uit dank voor de vele diensten, die ze hen bewezen had. Zo voelde ze het ten minste...

Plechtige ontvangst te Denderleeuw

Maar de ontvangst, die haar te Denderleeuw te beurt viel, had ze niet verwacht. Dat was te veel eer voor haar. Een paar duizend mannen, vrouwen en kinderen stonden haar in het station op te wachten om haar toe te juichen. Daarna speelde de fanfare eerst een vrolijk marslied en later allerlei volksdeuntjes, die ze wel honderden keren op Waalse en Vlaamse kermissen had gehoord in de grensstreek, die ze zopas nog had doorkruist.

Met verbazing zag ze haar grote baas, de h. Lataire, een spreekgestoelte bestijgen en hoorde ze hem zeggen : «Op het ogenblik, waarop in ons land het rijk van de

stoomlocomotief ten einde loopt, dienen wij er met rechtmatige trots aan te herinneren, dat de eerste spoorlijn van het Europees vasteland op ons grondgebied werd geopend, namelijk in 1835, toen een reizigerstrein getrokken door de locomotief «La Flèche» van uit het thans verdwenen station Brussel-Groendreef naar Mechelen vertrok. Nog hetzelfde jaar werd door de Cockerill-fabrieken de eerste nationale locomotief geleverd welke daarom ook «Le Belge» werd genoemd. En daarna zijn uit onze werkhuizen de zovele duizenden locomotieven gekomen, die over gans de wereld de faam van onze nationale industrie hebben gespreid. Landgenoten van ons hebben met haar naam verworven. Ik vernoem Belpaire en Walschaerts...».

Even later hoorde ze de minister zeggen : «Toen we daar zoëven de locomotief verlieten, die de laatste reizigerstrein met stoomtractie van Aat naar Denderleeuw bracht, werd meteen definitief een punt gezet achter een roemrijk deel van de spoorweggeschiedenis in ons land. 131 jaar lang is de stoomtractie van enorme betekenis geweest in ons land. Ze heeft de industrialisatie en de economische ontwikkeling van dit land gediend. Maar ik denk eveneens aan de miljoenen arbeiders en bedienden die gespreid over vele generaties en over gans het land, dagelijks naar hun werkgelegenheid werden gevoerd. Maar het «stalen monster met de rookpluim» heeft nu afgedaan. De reconversie gaat verder. Op 1 juli 1958 bedroeg het park stoomlocomotieven nog 1 527 eenheden.

Mijn achtbare voorganger besliste daar een eind aan te maken en dat park bij voorrang te moderniseren. Hij voorzag hiervoor een tijdsspanne van tien jaar. Het heeft niet zo lang geduurd, want acht jaar na de start, staan wij hier, in Denderleeuw om de bekroning vast te stellen van een reeks ononderbroken inspanningen. In het kader van de reconversie werden sedert 1958 40 elektrische locomotieven, 160 dubbele elektrische motorrijtuigen en 677 diesellocomotieven

gebouwd, die het park van 1 527 stoomlocomotieven vervangen.

Op dit ogenblik zijn er voor gans het land 1 480, waarvan 199 elektrische locomotieven, 308 elektrische motorrijtuigen, 880 diesellocomotieven en 93 dieselaautorails. De reizigerstrein is nu volledig gemotoriseerd. De inspanning die nog inzake rijdend spoorwegmaterieel moet worden volbracht, is nu reeds gericht op de goederenwagens. Binnen enkele jaren zullen wij derwijze over een totaal park beschikken, dat zal kunnen beantwoorden aan de vereisten en de noodwendigheden van de nationale economie, in het belang van allen».

De afgedankte locomotief stond nu, door iedereen verlaten, op een zijspoor in het station van Denderleeuw. Haar verleden, had ze gehoord, was roemrijk geweest en er werd aan de toekomst gewerkt. Ze had gedaan wat ze moest en wat ze kon. Er bleef haar de voldoening en ook de hoop dat ze «als laatste Belgische stoomlocomotief» in 'n museum door ons nageslacht zal kunnen gekeurd en bewonderd worden onder het nr. 29013. De minister had haar dat nog in extremis beloofd...

Tot zover W. Hofmans tot zijn lezers in «Het Volk» van 21 december 1966. Hoewel er sindsdien twintig jaar verstreken, is de 29013 vandaag levendiger dan ooit.

In 1946 kwam deze locomotief samen met 300 andere naar België, om het door de oorlog zwaar gehavende materieel te versterken. Tweehonderdtwintig van deze locs waren van Canadese makelij, 80 van Amerikaanse; de 29013 zelf werd door «Montreal Locomotive Works» geleverd.

Wanneer zij in 1966 uit dienst werd genomen, had zij zowat 1 miljoen kilometer afgelegd en 20 000 ton steenkool verstoekt. Nadien raakte de loc wat in de vergeethoek tot zij vorig jaar, ter gelegenheid van de



150e verjaardag van de spoorwegen in België, opnieuw van zich liet horen.

Toen vatten verschillende spoorwegverenigingen het plan op om speciale ritten te organiseren, liever dan ze binnen de muren van een museum te houden.

Zo komt het dat de 29013 op 22 juni in Campine en op 28 september in Mariembourg twee dergelijke treinen heeft gesleept.

En of de uitstapjes een succes waren! Hoewel deze loc reeds van alle zijden te kijk stond, zijn er nog steeds echte stoomfanaten die, als 't ware hun leven veil hebben om het meest verborgen plekje van de locomotief binnen lensbereik te krijgen. Immers, ook vandaag nog blijven deze stomers een grote aantrekkingskracht uitstralen. Goed nieuws voor hen die de afspraken hebben gemist. Voortaan zullen deze spoorwegverenigingen samen met de Handelsdirectie elk jaar twee speciale ritten organiseren, inclusief talrijke stilstanden om elke gepassioneerde zijn gading te kunnen geven.

