

DE 1.002 STOOMT WEER!

J. THYS



Op 4 en 5 mei ll. stoomde de Pacific-locomotief (*) 1.002, na meer dan 28 jaar inactiviteit, opnieuw door het landschap. Naar aanleiding van deze heuglijke gebeurtenis werden er tijdens het eerste weekend van mei stoomtreinritten georganiseerd en werden er in Brussel-Zuid treinen tentoongesteld die het snel reizigersverkeer vanaf de 1.002 tot de SST illustreren. Het type 1 is immers een mijlpaal geweest in de ontwikkeling van ons steeds sneller sporen. Tevens toont het de kunde aan van onze spoorwegingenieurs en hun nauwe samenwerking met onze industrie.

DE HISTORISCHE CONTEXT

Na de heropbouwperiode na de eerste wereldoorlog, viel de locomotiefbouw in ons land haast stil. Zulks was te wijten aan het feit dat Duitsland 2000 locs aan ons land moest overdragen als herstellbetaling. Anderzijds werden in Amerika en Engeland 551 nieuwe stomers besteld. Voor de Belgische industrie viel er rond 1930 buiten de levering van een 9-tal prototypelocomotieven, bestemd voor de geaccidenteerde Luxemburglijn, niet veel werk te rapen. De in 1926 opgerichte NMBS trachtte immers het aantal stomers te verminderen. Daartoe moest het bestaande machinepark op een adequate wijze aangepast en gebruikt worden. Een gevolg hiervan waren de verbeteringen aan de oude Pacifics type 10, gebouwd onder de leiding van ingenieur Flamme vanaf 1909-1910.

Hierbij komt nog dat in de jaren dertig nieuwe beslissingen genomen werden en nieuwe technieken hun intrede deden. Denken we hierbij maar aan het besluit om in de toekomst enkel nog metalen rijtuigen te bouwen; en dit zowel voor het internationaal- als het binnenverkeer. Verder maakte het gebruik van motorwagens de uitbating van de secundaire lijnen rendabeler. Tevens mogen het tot stand komen van de eerste geëlektrificeerde lijn, Brussel - Antwerpen, en het in dienst nemen van de nieuwe lichtsignalisatie zeker niet vergeten worden.

Verder moet aangestipt worden dat de Westerse landen toen een economische crisis doorstonden met als gevolg de protectionistische handelsmaatregelen van Amerika en Groot-Brittannië waardoor onze uitvoer in het gedrang kwam. België was bijgevolg op zichzelf aangewezen. Door de vele binnenlandse bestellingen kon het hoofd evenwel boven water gehouden worden. Trouwens, dit dieptepunt heeft er wellicht toe bijgedragen dat de nieuwe technieken geïntroduceerd werden. Enerzijds bevorderden ze het economisch herstel en de werkgelegenheid, maar anderzijds waren we nog niet in staat om de vertrouwde stoomtractie te vervangen. En vermits de exploitatiedienst van de NMBS vanaf de zomerdienst van 1935 commerciële snelheden bepaalde van 100 en 80 km/u. voor de zware sneltreinen op respectievelijk de lijnen Oostende - Brussel - Herbesthal en Brussel - Luxemburg waren nieuwe stoomlocomotieven onontbeerlijk. Het werd het type 1.



STOOMLOCOMOTIEF TYPE 1

Om het, door de exploitatiedienst, vooropgestelde doel te bereiken werd de bouw van het type 1 voorafgaandelijk bestudeerd door hoofdingenieur Raoul Notesse. Hiertoe ging hij ondermeer op studiereis in Groot-Brittannië. Verder was hij supervisor voor het gehele project. Andere NMBS-technici die zich met het nieuwe ontwerp inlieten waren ingenieur Minsart en hoofdingenieur Dufour, een ketelspecialist.

De voorlopige plannen werden bij de «Ateliers Métallurgiques» van Tubeke opgemaakt door Fernand Leveau. Tevens werden in 1934 verschillende proefritten met een aangepaste type 10 ondernomen. Men wilde immers een optimaal resultaat bereiken.

De uiteindelijke bouw van 15 locomotieven type 1 werd toevertrouwd aan het «Consortium des Constructeurs Belges de Locomotives». Dit was een vereniging van verschillende locomotiefbouwers die in de crisisjaren ontstaan was uit economische noodzaak. Want door samen te werken kon de onderlinge concurrentie en het eventueel faillissement vermeden worden. En tevens stond men als één blok in een betere positie ten opzichte van de buitenlandse mededingers. De bedrijven die deel uitmaakten van het «Consortium» waren de reeds aangehaalde «Ateliers Métallurgiques» van Tubeke, de «Société John Cockerill» van Seraing, de «Ateliers de Construction de la Meuse» van Sclessin en de «Forges, Usines et Fonderies» van Haine-Saint-Pierre. Naast de Britse en Amerikaanse technologische inbreng stond de oude Pacific type 10, model voor de stoomlocomotieven reeks 1. Beide locs hadden in de vuurhaard immers een evengroot rooster van 5 m². Het rooster kon niet uitgebreid worden daar anders

Naast de Britse en Amerikaanse technologische inbreng stond de oude Pacific type 10, model voor de stoomlocomotieven reeks 1.

Beide locs hadden in de vuurhaard immers een even groot rooster van 5m².



PACIFIC 1.002

De 1.002 werd samen met de tender 38.102 op 19 maart 1935 aan de NMBS geleverd onder het nummer 102. De aanduiding 1.002 kreeg de loc in 1946 toen heel het locomotievenpark hernummerd werd. Haast onmiddellijk na de levering werd de 102 door de stelplaats van Schaarbeek in dienst genomen. Gedurende haar loopbaan veranderde de locomotief meermaals van depot. Na dit van Schaarbeek waren de achtereenvolgende thuishavens Stockem (1939-1940), Brussel-Zuid (1940-1941), Schaarbeek (1941-1946), Oostende (1946-1954), opnieuw Schaarbeek (1954-1956) en Brussel-Zuid (1956-1962). Hierbij moet vermeld worden dat de loc. in 1944 zwaar beschadigd werd, waarna men de Pacific van Schaarbeek naar Brussel-Zuid overgebracht heeft. De herstellingen aan de machine werden eerst na de wereldoorlog, in 1946, te Salzannes uitgevoerd. Tijdens de werkzaamheden aldaar kreeg de stomer het nieuwe nummer 1.002. Na de voltooiing van de reparaties werd de locomotief overgedragen aan de stelplaats van Oostende.

Andere grote herzieningen aan deze Pacific vonden plaats in 1947-48, 1953-54, 1956 en 1957. En alhoewel de stomer hierbij steeds dezelfde ketel - met het nummer 1716 - heeft kunnen behouden, werd de tender meermaals vervangen. Zo komt het dat de 1.002 bij haar buitendienststelling gekoppeld was aan de tender 38.134.

Op 29 september 1962 had de loc tijdens haar laatste rit pech en moest vervangen worden. Een maand later verdween ze uit de geschriften. Wel was reeds voorzien ze voor een toekomstig spoorwegmuseum te bewaren. In 1962 bevond de machine zich in Brussel-Zuid. Zes jaar later treffen we haar aan in Doornik, waar ze in 1975, vooraleer ze in Leuven tentoongesteld werd, een opknappbeurt onderging. Na de expo werd de locomotief in de Dijlestad in de museumbewaarplaats van de NMBS ondergebracht. In 1985, naar aanleiding van 150 jaar Spoorwegen in België werd de 1.002 voor een tweede keer tentoongesteld, ditmaal te FBN. Datzelfde jaar werd besloten deze stomer rijvaardig te maken. En het zijn deze werken, die thans beëindigd werden zodat de 1.002 op 4 mei officieel en al stomend aan het publiek kon voorgesteld worden.

de voeding van de vuurhaard mechanisch diende te gebeuren. Daarentegen werd de ketelinhoud van het type 1 wel vergroot, werd de keteldruk van 14 op 18 bar gebracht en werd het oververhittingsoppervlak vermeerderd van 75 m² tot 111 m². Verder kregen de stoomleidingen naar de cilinders een grotere diameter, werd de cilinderinhoud verminderd en werd het adhesiegewicht opgedreven van 66 tot 72 ton. Al deze wijzigingen, samen met het gebruik van moderne onderdelen zoals de Kylchapuitlaat en de ACFI-voorverwarmer, gaven aan het type 1 een vermogen van 1877 kW tegen 1624 kW voor het type 10. Deze Pacifics die vanaf 1935 aan de NMBS geleverd werden hadden bedrijfsklaar een gewicht van 126 ton en waren gekoppeld aan tenders met een ritvaardige massa van 83 ton. Laatstgenoemde wagens werden in de «Forges, Usines et Fonderies» van Haine-Saint-Pierre ontworpen en konden 38 m³ water en 10,5 ton kolen als bevoorrading voor de stoomlocomotieven meevoeren. Wegens hun enorme massa, 24 ton per aandrijf-as, mochten de type I niet op alle lijnen rijden. Buiten de vroeger aangehaalde lijnen werden ze verder nog ingezet op de verbindingen Essen - Antwerpen-Centraal - Brussel-Noord, Gent - Dendermonde - Mechelen - Leuven, Libramont - Bertrix - Virton - Athus - Arlon en Brussel-Zuid - Bergen - Aulnoye. Aanvankelijk mochten ze, waar het toegelaten was, aan 140 km/u. over het spoor snellen. Maar na de tweede wereldoorlog werd de snelheid teruggebracht tot 120 km/u. Na de levering van de eerste locomotieven werd een tweede bestelling voor 20 bijkomende exemplaren geplaatst. In totaal bekwam de NMBS dus 35 locs type 1.

Op 29 september 1962 had de loc tijdens haar laatste rit pech en moest vervangen worden. Een maand later verdween ze uit de geschriften. Wel was reeds voorzien ze voor een toekomstig spoorwegmuseum te bewaren.

BIBLIOGRAFIE

- DAGANT, A., *Les Locomotives à vapeur de l'Etat Belge à la SNCB (1835 - 1966) (Souvenir de la Vapeur, 8)*, Tielt, (1982).
 D'AMBLY, P., *Onze onvergetelijke stomers*, Brussel, (1968).
 JACOBS, P., *1.002 Levensloop en inzet*, z. pl., z.d.
 MAHIEU, J. en CUYT, S., *Stoomlocomotief 1.002 van de NMBS in Rail-Revue*, 6, 1991, 23, p. 83 - 93.
 NOTESSE, R., *Locomotives «Pacific» et tenders type 1 de la Société Nationale des Chemins de fer belges*, in *Bulletin de l'Association internationale du congrès des chemins de fer*, 18, 1936, p. 269 - 296.
De Pacific-locomotief type 1, in *Het Spoor*, 1, 1939, 9, p. 7 - 9.
 VAN AUDENHOVE, M., *De grote economische crisis van de jaren dertig*, z. pl., 1980.

(* *Pacific* is de naam voor de stoomlocomotieven met een 2CI-asindelingen, waarbij 2 staat voor de twee draagassen (draaistel) vooraan, C voor de drie aandrijfassen in het midden en 1 voor de draagas achteraan.