

VAN  
SPOREGHEM Jr  
VERTELT...

# DE GESCHIEDENIS VAN DE SPOORWEGEN



TEKST EN TEKENINGEN VAN PHIL DAMBLY

## OVER STOOMFLUITEN

DE stoomfluit is te gelijk een waarschuwingsteken en een communicatiemiddel tussen de machinist enerzijds en het treinpersoneel of het personeel van de baan anderzijds. Het is een klok van brons of messing, die, evenals de lucht die ze inhoudt, trilt wanneer de ingeblazen stoom de randen treft.

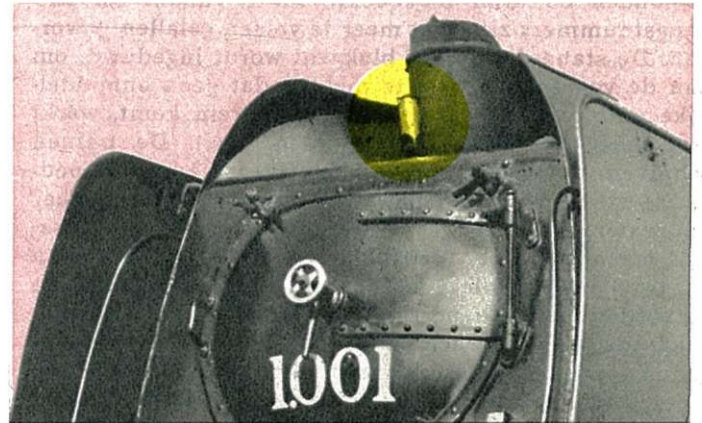
De eerste locomotieven bezaten geen stoomfluit en de machinisten waren uitgerust met toeters. In 1833 kwam de machine « Samsom » van de Leicester & Swannington Railway in botsing met een met paarden bespannen wagen, beladen met 6.000 eieren; de gevolgen hiervan kon men zo raden... Hetzelfde jaar kreeg die locomotief dan ook de eerste stoomfluit, ingevolge een aanvraag die door de directeur van de L. & S.R. Mr. Bagster tot G. Stephenson werd gericht. Het was een koperen signaalhoorn, gemonteerd op de stoomdom, een vinding van een fabrikant van muziekinstrumenten. Men veronderstelt dat de toonstoomfluit, die een regelmatigere klank uitbrengt welke verder draagt, in 1835 door Fife werd ingevoerd bij de Liverpool & Manchester Rly. Het gebruik ervan werd in 1836 uitgebreid in Engeland en in 1857 in Frankrijk op de spoorweg van Parijs - St-Germain.

In 1866 voerde de Grand Central Belge de Urban-stoomfluit met zeer zware toon in. Een gelijkaardig model werd in Engeland gebruikt bij de Midland Rly.

In 1870 voerde de Paris-Orléans het gebruik in van een stoomfluit met piepend geluid die in Frankrijk en bij de Nord Belge algemeen in zwang was.

Omstreeks 1880 werd in Schotland door de Caledonian Rly de « orgelpijp-stoomfluit » uitgedacht: een langwerpig buisje met twee openingen, dat op een stoomkraan gemonteerd was. Dat model bracht een lage, welluidende klank uit die het oor niet pijnigde. Het werd in 1897 in België gelanceerd door de locomotieven type 17 die herkomstig waren uit Groot-Brittannië. Een verkleind model, met een hogere toon, werd gebruikt op de locomotieven van de Buurtspoorwegen.

In de Verenigde Staten zijn de stoomfluiten, die over aanzienlijke afstanden moeten dragen, heel wat groter. Voor de doortocht in de stations wordt een klok gebruikt. Omstreeks



1890 verscheen de Crosby-stoomfluit met drie tonen. Ze werd opgevolgd door de Nathan die van vijf tot acht verschillende tonen kon uitbrengen! Wegens haar klagelijke tonen kreeg deze laatste de bijnaam « sobbing Whistle » (treurende fluit). Ze worden wel eens geïmiteerd door sommige orkesten.

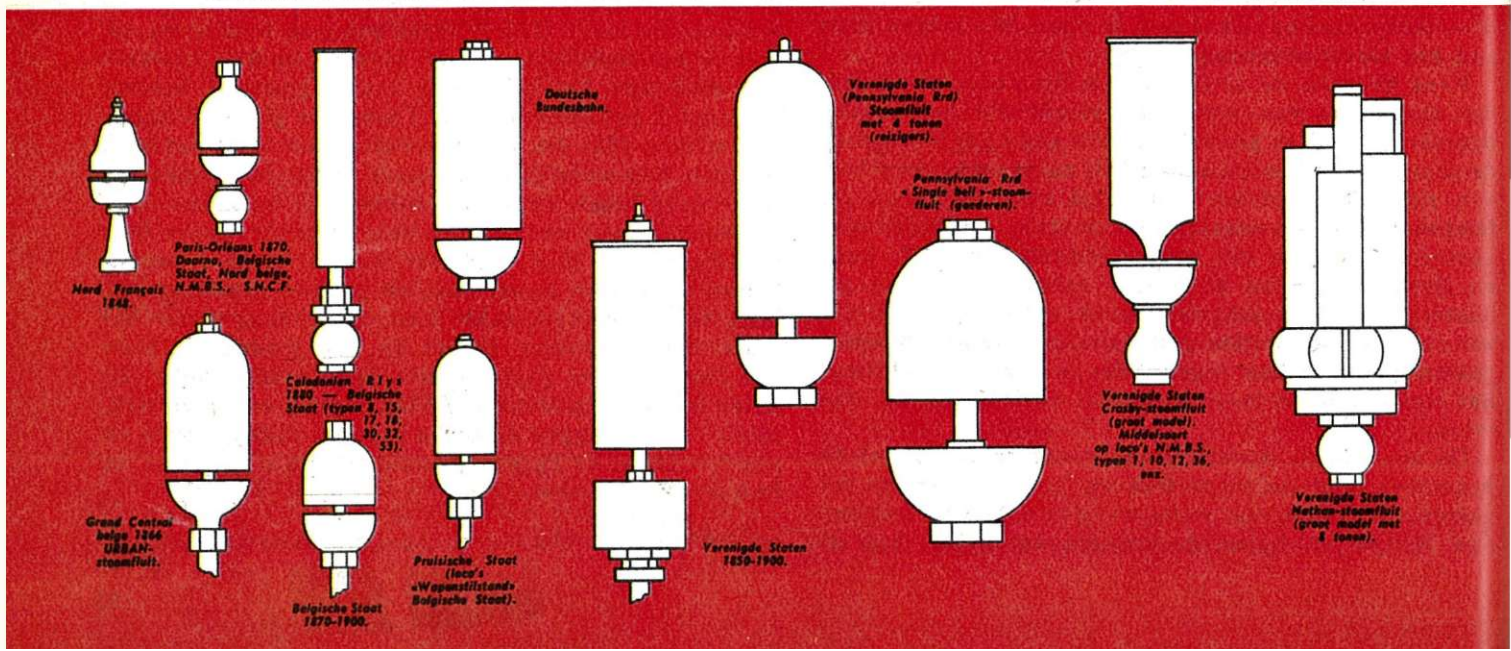
In 1937 organiseerde de East Coast Rrd een eigenaardige wedstrijd: verschillende modellen van stoomfluiten werden gedurende een bepaalde periode beproefd en de bewoners werden verzocht hun voorkeur te uiten...

De Nathan met vijf tonen was in België lang geen onbekende: ze behoorde bij de typen 38, die in 1919 werden ingevoerd uit de Verenigde Staten, daarna werden zij omstreeks 1940 door een stoomfluit met hogere toonaard vervangen. Een kleinere Nathan, met vier schorre tonen, is gemonteerd op het type 29 dat eveneens in de U.S.A. werd gebouwd.

De Belgische Staat gebruikte een stoomfluit afgeleid van het Franse model, doch met een lagere toonaard. De typen 1, 5, 7, 10, 12, 36, enz., waren evenwel voorzien van Crosby's met drie tonen.

De stoomfluit van de Pruisische Staat bracht een lage en muzikale toon uit. Herinnert u zich nog de locomotieven « Wapenstilstand », type 64, 81, enz.?

### ENKELE MODELLEN VAN STOOMFLUITEN (zonder toebehoren, benaderende grootte)



Verantwoordelijke uitgever: D.T.M. - Camille