



Jan-Arthur Rausch en Jan Lieftrig maken de 10.018 klaar, met nauwelijks verholen ontroering...

DE LAATSTE DIENST VAN DE STOOMLOCOMOTIEF "TYPE 10" OP DE LIJN 162

De Belgische pers heeft vol trots het uitstekend werk onderlijnd van al de spooimannen die de electricatie van de lijn 162 tot stand brachten. Zij heeft de solidariteit en de vakbekwaamheid, waarvan zij in de loop van dit belangrijk werk hebben blijk gegeven, in volle daglicht gesteld.

Wij zullen nog dikwijls de gelegenheid hebben om te spreken over hen die het spoor dienen door het aan de moderne techniek aan te passen : op de eerste elektrische treinen, die Brussel met het Groot Hertogdom verbinden, zullen nog vele andere volgen alsook nieuwe technische verbeteringen.

Maar de trein 461 van 29 september 1956, die Luxemburg te 16 h 53 verliet met bestemming Brussel werd voor de allerlaatste maal gesleept door een stoomlocomotief van het type 10.

Het was de 10.018 die deze laatste stoomdienst verzekerde om dan haar loopbaan te gaan eindigen ver van de schilderachtige lijn waarvoor zij gebouwd werd...

Het past dat we even stilhouden bij deze gebeurtenis, die zonder veel daverend betoog plaats greep.

De type 10, kwam in 1910 op onze lijnen in dienst en werd gans bijzonder opgevat om reizigerstreinen tegen hoge snelheid te slepen op de lijn van Brussel naar Luxemburg. Dit golvende traject werd beschouwd als een belangrijk deel van het internationaal baanvak : Londen, Dover, Oostende, Istanboel, dat

ook de lijn van de Indische Mail werd genoemd.

Hoeveel mooie bladzijden werden niet geschreven langs de 227 km. die Brussel-Noord van Luxemburg scheidt ! Hoeveel spannende uren hebben de machinisten en stokers niet gesleten op hun machtige « type 10 » waarmee ze sneltreinen van 500 T. langs hellingen van 16 mm. voerden !

Het slepen van die zware treinen met internationale uurregeling eiste van het rollend personeel de hoogste beroepseigenschappen : energie, aanhoudende waakzaamheid, zuinigheid, ploeggeest, beroepslijfde...

De machinisten hadden het bijna onbeperkte vermogen in kilowatt niet in het bereik van hun vingers zoals de elektrische treinbestuurders ; zij moesten de stoom verbruiken met bekwaamheid en doorzicht. De stokers hadden gelegenheid te over om hun vakkennis en vaardigheid te bewijzen. De stoomketel verslond 250 briketten van 10 kg. en 300 schoppen zeefkolen en gruis van 8 kg. ; hij slikte ook nog 40 m³ water.

De ploegen die de typen 10 op de lijn 162 voerden en de uitstekende instructeurs die hen vormden, zullen nooit de barre winters vergeten toen de temperatuur in de Ardennen dikwijls daalde tot 20 ° onder nul. Zij moesten worstelen tegen de bevroering van de organen der machine en, tezelfder tijd, de gesleepte rijtuigen verwarmen. Tegen het einde van de rit, als de trein, die uit Brussel vertrokken was, te Courrière of te Libramont toekwam, volgde de ploeg

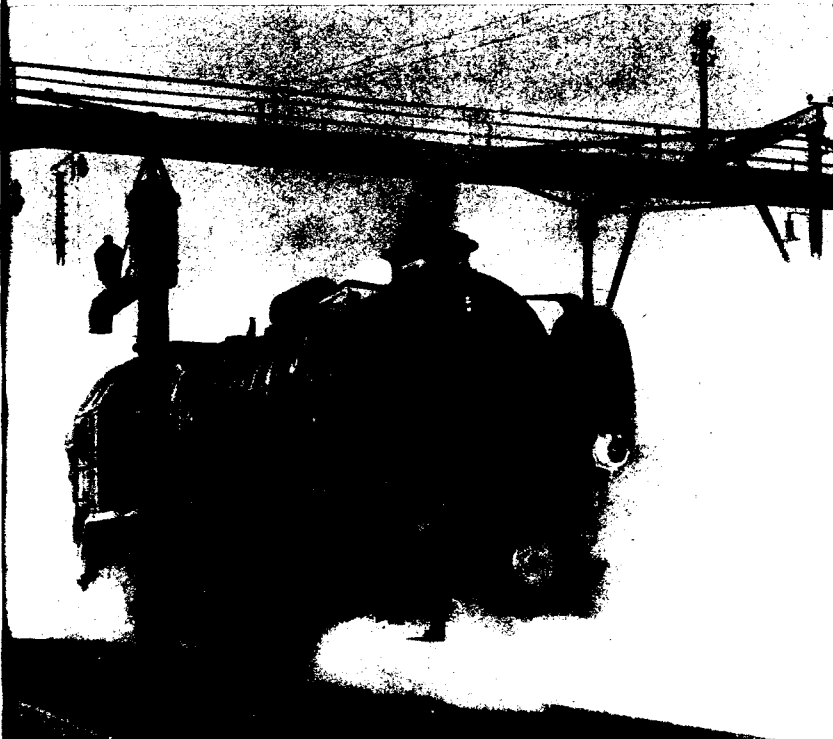
soms angstig de wijzer van de drukmanometer...

We begrijpen licht dat de « typen 10 » hartstochtelijk bemind werden. Zij waren ook allen vol vurig en trillend leven... Men hield van hun gevoeligheid, hun macht, hun worstelende houding, hun humeurigheid die moest getemd worden. Zelfs de « losbolligen » werden eerbiedig behandeld. En de « zieken » dan ! De symptomen van hun kwalen werden meewarig onderzocht...

De stoommannen van de lijn 162 legden zich gewillig neer bij de vooruitgang en erkennen de verdiensten en de eigenschappen van de elektrische locomotieven, maar verloochenen ondanks dit alles hun gevoelens niet, gevoelens die ze delen met de kunstenaars.

De grote musicus Arthur Honegger heeft de stoomlocomotief en de elektrische locomotief in hartstochtelijke bewoordingen vergeleken.

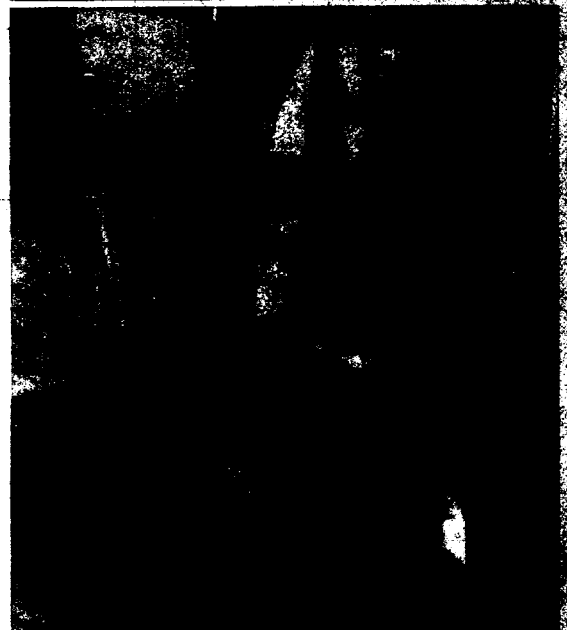
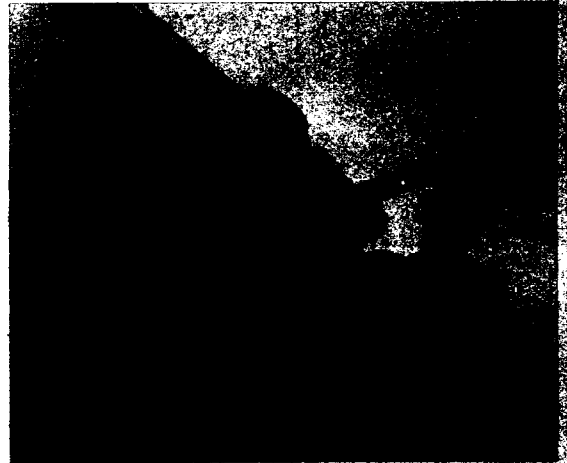
« Voor hen, zegt hij, die werkelijk gehouden hebben van de locomotief, van de echte, de stoommachine, zijn die vormeloze motortuigen niets dan trams. Met hun trolley hangen zij aan een draad en zuigen hun kracht uit een andere bron. Het zijn parasieten die hun vrijheid verloochend hebben zoals het thans overal de gewoonte is. » Arthur Honegger overdrijft ; er komt een dag dat ook de poëzie van de elektrische treinen bezongen wordt. In afwachting menen zij, die vol ontroering hun typen 10 hebben moeten in de steek laten, dat de overdrijving van de grote toondichter verduiveld sympathiek en opbeurend is...



De laatste ketelspuing te Luxemburg. De 10.018 prijkt nog éénmaal in een stoomaureool.



De allerlaatste stoomtrein naar Brussel verlaat het station Aarlen onder een stralende herfstzon...



Een flinke ploeg leeft mee met de machine welke een deel van henzelf is geworden.



De hoofdinspecteur Fernand Leonard, van de Directie

HL TYPE 18 PACIFIC
VOORNAAMEN
 10001 - 10002
 10003 - 10004
 10005 - 10006
 10007 - 10008
 10009 - 10010
 10011 - 10012
 10013 - 10014
 10015 - 10016
 10017 - 10018
 10019 - 10020
 10021 - 10022
 10023 - 10024
 10025 - 10026
 10027 - 10028
 10029 - 10030
 10031 - 10032
 10033 - 10034
 10035 - 10036
 10037 - 10038
 10039 - 10040
 10041 - 10042
 10043 - 10044
 10045 - 10046
 10047 - 10048
 10049 - 10050
 10051 - 10052
 10053 - 10054
 10055 - 10056
 10057 - 10058
 10059 - 10060
 10061 - 10062
 10063 - 10064
 10065 - 10066
 10067 - 10068
 10069 - 10070
 10071 - 10072
 10073 - 10074
 10075 - 10076
 10077 - 10078
 10079 - 10080
 10081 - 10082
 10083 - 10084
 10085 - 10086
 10087 - 10088
 10089 - 10090
 10091 - 10092
 10093 - 10094
 10095 - 10096
 10097 - 10098
 10099 - 10100