

De terugkeer van de stoomtrein

Op 8 november 2003 reed er een eerbiedwaardige oude dame over de sporen van de lijn Brussel-Montzen ter gelegenheid van een herdenking... Na een verblijf van twee jaar in de ateliers van DB AG in Meiningen, Duitsland mochten we ons verheugen in de terugkeer van de fameuze stoomlocomotief 29.013 naar België, uitgerust met een nieuwe stoomketel.



Het historische karakter van deze machine heeft een grote symbolische waarde. Op 20 december 1966 trok deze locomotief immers de laatste officiële stoomtrein op het spoorwegnet van de NMBS tussen Aat en Denderleeuw.

In perfecte staat hersteld, behield de locomotief alle esthetische karakteristieken die haar zo waardevol maken. Deze machine is nu één van de parels van ons patrimonium. In de toekomst zal de locomotief worden ingezet bij verschillende interne en externe initiatieven, tot groot enthousiasme van alle spoorwegliefhebbers. Zij kan ingezet worden bij speciale gebeurtenissen of voor specifieke wensen van ondernemingen of particulieren.

Een beetje geschiedenis

Een kleine reis naar het verleden doet je beter de gevoelsband begrijpen die we hebben met de locomotief 29.013 – vandaag één van de mooiste juweeltjes van het historisch patrimonium van de NMBS...



pen die we hebben met de locomotief 29.013 – vandaag één van de mooiste juweeltjes van het historisch patrimonium van de NMBS...

De locomotief maakte haar entree kort na de Tweede Wereldoorlog. Het wagenpark van de NMBS kwam zwaar gehavend uit de oorlog. Van de 3.413 machines op het moment van de Duitse invasie bleven er na de Bevrijding nauwelijks 1.000 over.

Om bij te dragen aan het economische herstel en de heropbouw van het land moest de spoorwegmaatschappij dringend haar logistieke uitrusting versterken. De nationale industrie was in die tijd niet in staat

om snel te antwoorden op de vraag van de NMBS, maar de Geallieerden boden een uitkomst.

Met de steun van de regering werd een bestelling van 300 stoomlocomotieven geplaatst bij drie constructeurs gevestigd in Noord-Amerika. De legendarische locomotief 29.013 maakte deel uit van de eerste reeks van 160 machines (van 29.001 tot 29.160) geleverd door Montreal Locomotive Works.

In de jaren die volgden, verdienden de machines van het Type 29 hun sporen in alle activiteitssectoren van de NMBS. De belangrijkste eigenschap van deze serie berustte op haar "passe-partout"-kwaliteiten. De locomotieven werden ingezet om goederen en reizigers te vervoeren, zowel op rechtstreekse als omnibusverbindingen.

Maar de tijden veranderen en de technologieën evolueren. In april 1966 neemt de Beheerraad de beslissing om stoom definitief te vervangen door diesel en elektriciteit! Beetje bij beetje worden alle locomotieven van het type 29 ontmanteld.

Een twaalfstal machines blijven over als "reserve". De 29.013 is er één van. Zij is de laatste locomotief die een grote schoonmaakbeurt ondergaat en ze krijgt dan ook de eer om de ultieme reis per stoomtrein op het Belgische spoorwegnet uit te voeren ter gelegenheid van een officiële ceremonie met talrijke officiële

genodigden en nieuwsgierige kijkers op 20 december 1966.

Maar dit betekent nog niet het einde van deze eerbiedwaardige locomotief. In de loop van de jaren 70 wordt de NMBS zich meer en meer bewust van het belang van haar geschiedenis en van de machines uit het verleden. De 29.013 krijgt dan ook een welverdiende aandacht. Tussen 1975 en 1996 is zij herhaaldelijk te zien op de sporen. De meeste treinen samengesteld uit historisch materiaal worden door haar getrokken en bij alle herdenkingen van de grote heldenfeiten van de stoomtrein is zij aanwezig.

Een leuke anekdote: op een bepaald moment wordt zij zelfs door een particulier uitgenodigd bij het huwelijk van zijn dochter...

Maar de 29.013 krijgt te lijden van allerlei mechanische ziekten en moet voor een lange periode België verlaten om haar tweede jeugd te hervinden in een atelier in het vroegere Oost-Duitsland. Ons land beschikt immers niet meer over de nodige kennis inzake stoomtechnologie.

Maar nu is ze terug, in volle eer en glorie, als symbool van de continuïteit van een vervoermiddel dat voortaan zijn plaats heeft in het culturele patrimonium van ons land.



Ontmoeting met een pionier van de stoomtrein



Eenendertig jaar trouwe dienst: daar is Florimont Fromont fier op. Hij trad in dienst bij de NMBS in 1948. Hij was toen 26 jaar oud en maakte zich klaar voor een carrière als chauffeur en machinist op machines die sinds het begin van de spoorweggeschiedenis naam hebben gemaakt - Type 29, 46, 62, 16, 58,...

Uit wat bestond het beroep van treinchauffeur in de tijd van de stoomlocomotief?

"We moesten energie opwekken door het vuur te beheersen, zodat er permanent stoomkracht voorzien werd. Dat was niet zo gemakkelijk als het lijkt, al was het maar door de twijfelachtige kwaliteit van de steenkool waarover we beschikten. De steenkool varieerde immers afhankelijk van de site waar ze werd opgedolven en soms zelfs van de plaats binnen dezelfde mijn... Bovendien had ook elke trein zijn eigen problemen: een direct, een omnibus of een goederentrein was helemaal iets anders om mee te rijden. In de winter moest de stoomketel meer stoom produceren om de rijtuigen te verwarmen voor het comfort van de reizigers.

Om alles goed te laten verlopen, moest de chauffeur het "volume" van het vuur op peil houden met kleine schopjes steenkool, verspreid in dunne lagen over gans de oppervlakte. En toch kon het voorkomen dat we riepen: "We hebben ratten". Wat in ons jargon betekende dat de druk te laag was omdat de brandstof van slechte kwaliteit was of omdat de stoomketel te vuil was."



Je praat over "wij": ging het dan over teamwerk?

"En hoe! De chauffeur en de machinist vormden een zeer hechte ploeg, alleen al omdat de functies elkaar aanvulden. Elkaar helpen en samenwerken waren onze ordewoorden, ook als onze eigen taken al onze aandacht opeisten. Een onwankelbaar vertrouwen in elkaar was een absolute noodzaak. En alle twee moesten we elke bijzonderheid van het traject op ons duimpje kennen.

Onze kameraadschap was des te sterker omdat we dezelfde vermoeiende werkomstandigheden deelden. Elke tegenslag konden we met twee opvangen! En in

plaats van met de duimen te draaien, staken we elkaar een handje toe bij het smeerwerk, het breken van de briketten of het opstoken van het vuur...

U moet weten dat we tijdens gans het traject rechtop stonden. En er was zowat 2.000 kilo steenkool te verwerken! Om onze kleren te drogen die doorweekt waren van het zweet, stonden we met de rug tegen het vuur... Kortom, we waren echte kameraden. Dikwijls vielen we tegen elkaar in slaap, om uiteindelijk op tijd aan te komen in de "remise" - dat is de naam die we gaven aan het depot."

De dag begon vroeg?

"Natuurlijk. Er waren zoveel dingen die we moesten regelen voor het vertrek: onderhoud en bevoorrading van de lantaarns, de schijven, de handlantaarns en de koolstoftampen, het waterniveau controleren in de tender, de steenkool vooraan in de tender opslaan, de briketten klaarmaken om het vuur op te stoken, de plankvloer van de cabine schoonmaken en het plaatstaal en het koper van de stuurpost opblinken... Eerst moest dat allemaal gebeuren en dan pas konden we ontbijten. Maar meestal aten we al rijdend onze boterham, ingepakt in een stuk papier omdat onze handen te vuil waren."

Aan welke voorwaarden moest je voldoen om chauffeur te worden?

"We moesten een schriftelijk examen afleggen op het niveau van het laatste jaar lagere school. Daarnaast was er een strenge medische test die moest aantonen dat je de vereiste fysieke conditie had voor de job. Een andere voorwaarde was dat je voordien een werk had uitgeoefend in verband met hout- of ijzerbewerking, zodat men arbeiders kon aanwerven met de juiste kwalificaties."

U was ook machinist...

"Inderdaad... De droom van elke chauffeur is machinist worden. De eerste functie is overigens een voorbereiding op de tweede. Anders kon je onmogelijk deelnemen aan het examen voor machinist. De theoretische proeven waren voor mij heel moeilijk. Ik ben immers maar tot mijn 13 jaar naar school geweest...

Zoals de meeste van mijn collega's heb ik veel hulp gekregen van mijn partner-machinist. Samen met hem leerde ik alles van het beroep en leerde ik geleidelijk aan de moderator te bedienen om de trein te besturen. Het gebeurde zelfs dat de machinist bij die gelegenheid opnieuw de schop in de hand nam, om ons aan te moedigen om vol te houden."