

1835 - 1966

VAARWEL, TROUWE "STOMER"



De ontschepping te Antwerpen.

« Op dinsdag 20 december 1966 zal, voor de laatste maal in ons land, een reizigerstrein door een stoomlocomotief worden gesleept. Het betreft hier trein 8155 die om 14 u 07' uit Aat vertrekt en in Denderleeuw aankomt om 15 u 15'. » Aldus luidde het sobere bericht dat de Algemene Directie aan haar genodigden op de « uitvaart » adresseerde.

Die gebeurtenis werd opgeluisterd door de aanwezigheid van de H. Bertrand, Minister van Verkeerswezen, van de vertegenwoordigers van de Raad van Beheer, van de H. Lataire, Directeur-Generaal, van de HH. Directeurs van de N.M.B.S. en van talrijke personaliteiten.

Zelfs het weer had zijn « straaltje » willen bijdragen tot het welslagen van deze manifestatie. De grijze regenwolken van de vorige dagen waren weggevaagd en een mooie, heldere hemel verlichtte het schouwspel. Als een goede stoptrein floot onze « boemel » een laatste maal in elk station waar opgetogen kinderen groene wimpels met de traditionele ⑧ lustig lieten wapperen. Heel wat mensen vergaten een ogenblik hun machines en hun akkers om hem voorbij te zien trekken. In hun vriendelijk gewuif lag wellicht een tikje spijt om de vervlogen tijd...

Op het feestprogramma stonden twee plechtigheden, een vóór het vertrek te Aat, en een andere na de aankomst te Denderleeuw, respectievelijk opgeluisterd door de flinke spoorwegfanfares van Cuesmes en Brussel. In alle eenvoud overhandig-



den de H. Minister, de H. Directeur-Generaal en de H. Directeur M.A. kleine geschenken en een herinneringsattest aan hoofdinspecteur Van Dessel, machinist Van Oost, stoker D'Hocker, die alle drie zichtbaar ontroerd waren.

Het toeval heeft gewild dat het een locomotief type 29 was, de « 29013 », die deze laatste trein sleepte. Zij werd in bedrijf genomen te Ottignies, verbleef achtereenvolgens te Kinkempois, Leuven, Monceau en Merelbeke, om haar loopbaan te beëindigen in Aalst.

Schier volledig berooid en zonder wisselstukken, bevond ons locomotievenpark zich, onmiddellijk na de Bevrijding, in een bedenkelijke toestand. Het personeel van de N.M.B.S. leverde toen een zware inspanning om,

zo goed en zo kwaad als het ging, de treinen te laten rijden die nodig waren voor de bevoorrading van de bevolking en de wederopbloei van onze industrie. Een jaar na het offensief van von Rundstedt, was de toestand allesbehalve rooskleurig. Op dat ogenblik zijn 300 locomotieven, type 29, als het ware op providentiële wijze gearriveerd : 220 Canadese die in kasten verstuurd waren en 80 Amerikaanse die volledig gemonteerd geleverd werden. Die operatie verliep tussen Kerstmis 1945 en het najaar 1946. De eerste werden gemonteerd in de werkplaats Antwerpen-Dam, terwijl de tweede onmiddellijk na hun ontscheping naar hun respectieve depots zijn vertrokken.

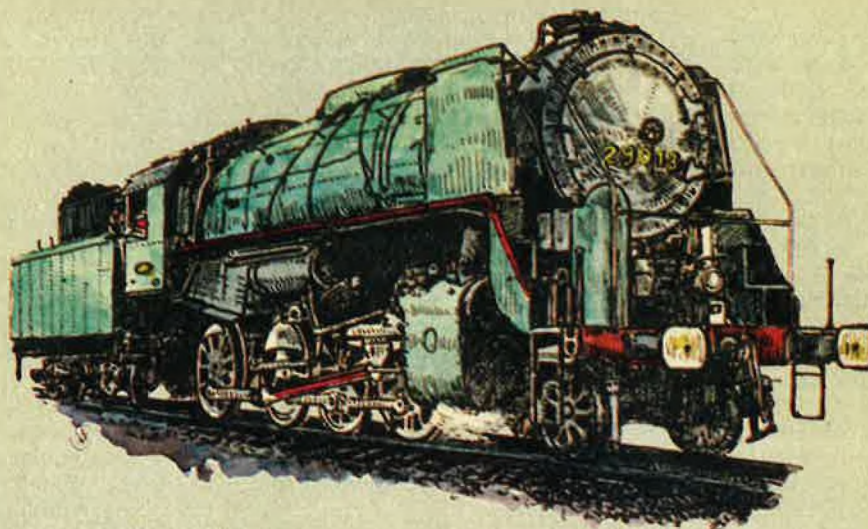
De tractievoertuigen met de n^o 29001 tot 29160 werden geleverd door

de Montreal Locomotive Works, de n^o 29161 tot 29220 door de Canadian Locomotive Cy en de overige, van 29221 tot 29300, door de American Locomotive Cy. De laatste die de werkplaats verliet, de 29300, werd Ambiorix gedoopt. Ongelukkigerwijze ging de naam van de koning der Eburonen verloren tijdens de overvaart van de Atlantische Oceaan... Die schier identieke locomotieven hadden evenwel niet alle dezelfde voedingspomp : 15 machines, de n^o 29168 tot 29182, waren met een injecteur met afgewerkte stoom uitgerust.

De locomotieven type 29 werden met « open poorten » ontvangen, want ze waren uiterst solied en vergden veel minder onderhoud dan de machines die de oorlog hadden overleefd. Vaak hebben ze ons uit een of andere

Het vertrek van de laatste stoomtrein...





Trein 8155 van 20 december 1966, laatste stoomtrein van de N.M.B.S., werd gesleept door locomotief 29013, van het depot Aalst tussen de stations Ath en Denderleeuw.

Herinneringsattest afgeleverd aan

al de lezers van het tijdschrift Het Spoor

De Directeur,

Brouckaert

BROUCKAERT.

benarde situatie gered, zoals b.v. gedurende die enkele maanden toen de 29140 op voorbeeldige wijze de internationale treinen op de lijn naar Luxemburg sleepte.

Nog lange jaren zou de 29013 rookwolkjes hebben kunnen uitpuffen in het Aalsterse, maar helaas! de valbijl van de technische vooruitgang sneed plots haar levensdraad door. De 29013 heeft haar loopbaan uiterst fris beëindigd, na een levensparcours van een miljoen km. Om die afstand af te leggen heeft ze ± 20.000 t brandstof verbruikt, wat, om het op een meer sprekende wijze uit te drukken, gelijk staat met 20 treinen kolen of honderdmaal haar eigen gewicht.

Een lang hoofdstuk van de Belgische Spoorwegtractie werd op eervolle wijze afgesloten.

De « stoom » is dood, leve de nieuwe krachtvoertuigen!

A. VANDEN EYNDE,
eerste technisch inspecteur.

De laatste schop.





Toespraak van de Heer L. LATAIRE, Directeur-Generaal

WIJ schrijven vandaag een nieuwe bladzijde spoorweggeschiedenis, waarvan de draagwijdte niet alleen de Denderstreek en de twee betrokken provincies, maar ook geheel België aanbelangt.

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 toen in 1835 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 te Seraing de eerste nationale locomotief geleverd, welke daarom ook « Le Belge » werd genoemd.

En daarna zijn dan uit onze werkhuizen de zovele duizenden stoomlocomotieven gekomen, die niet alleen in ons land, maar over heel de wereld de faam van onze nationale industrie van spoorwegmaterieel hebben verspreid.

Dat de stoomtractie in zo korte tijd zo'n reusachtige ontwikkeling heeft gekend, was ongetwijfeld te danken aan haar opeenvolgende verbeteringen, waarvan verscheidene het werk van landgenoten zijn geweest. Zo mag ik hier met recht o.m. de namen in herinnering brengen van Belpaire en Walschaerts, laatstgenoemde werkmeester te Brussel-Zuid, uitvinder van een stoomschuifverdeling welke die van de grote Stephenson definitief heeft verdrongen en die trouwens tot op heden in onze locomotieven werd gebruikt.

Dichter bij ons herinneren wij aan de laatste in België gebouwde stoomlocomotief, het gestroomlijnd type 12 van 1939, dat vóór de oorlog op de lijn Brussel-Oostende de blauwe snelheidswimpel veroverde.

Tijdens de tweede wereldoorlog werden echter zowel onze nationale nijverheidsinstallaties als ons spoorwegmaterieel grotendeels vernield, zodat, om aan haar dringendste materieelbehoeften te voldoen, de N.M.B.S. een beroep heeft moeten doen op Canadese

locomotieven, waarvan U heden het allerlaatste exemplaar hebt zien rijden.

Indien vandaag, einde 1966, het rijk van de stoomlocomotief definitief ten einde loopt, dan is daaraan ongetwijfeld een lange, moeizame omschakelingsperiode voorafgegaan.

Deze begon reeds in 1930, toen de eerste mededinger opdook : de Dieselmotortrein. In 1935 was het de elektrificatie van de lijn Brussel - Antwerpen die op haar beurt de voorrangspositie van de stoomtractie kwam bedreigen.

Doch de definitieve teruggang van deze laatste zou echter pas in 1952 beginnen, dank zij de bemoeiingen van mijn eminente voorganger, dhr De Vos, die vandaag de bekroning van zijn jarenlange inspanningen mag beleven en die we hier graag onze oprechte dank betuigen.

Onze warme, verdiende hulde gaat ook naar het personeel van alle rang van het Materieel en de Stelplaatsen, dat met onverdroten ijver het snelle verloop van deze delicate hervorming in de hand heeft gewerkt, zodat ons bedrijf zich thans resoluut aan zijn nieuwe toekomsttaken kan wijden.

Tot slot betuig ik ook mijn oprechte dank aan allen die met ons deze heuglijke gebeurtenis hebben willen meemaken : eerst en vooral aan U, Mijnheer de Minister en Heren Leden van de Parlementaire Commissies van Verkeerswezen, voor de hulp welke de Regering ons bij de modernisering van ons motorpark heeft geboden ; aan U, Heren Burgemeesters, voor uw steun en uw aanmoediging ; aan U, Heren vertegenwoordigers van Pers, Radio en Televisie, om uw welwillende belangstelling voor al onze spoorweggebeurtenissen ; en ten slotte aan de schoolgaande jeugd en haar leiders, wier talrijke en sympathieke aanwezigheid hier en elders langs de reisweg van onze laatste stoomtrein als een gunstig voorteken der onverminderde vitaliteit van de steeds jonge, oude spoorweg kan beschouwd worden.



Toespraak van de Heer A. BERTRAND, Minister van Verkeerswezen.

Op deze historische dag wordt zijn plaats ingenomen door andere en krachtigere tractiemiddelen.

Die omschakeling werd reeds, hoewel op een bescheiden schaal, ingezet vóór de tweede wereldoorlog en voortgezet enkele jaren nadat de wapens waren neergelegd. Maar op 1 juli 1958 bedroeg het park stoomlocomotieven van de N.M.B.S. nog steeds 1.527 eenheden.

Het is toen dat mijn achtbare voorganger, de h. P.W. Segers, besliste daar een einde aan te maken en dat park bij voorrang te moderniseren volgens een algemeen omschakelingsplan van de spoorwegexploitatie waarmee einde 1958 werd gestart. Een planning werd opgemaakt om, met de financiële hulp van de Staat, de modernisering van de krachtvoertuigen in 10 jaar tijd te volbrengen. Twee jaar vroeger dan voorzien, staan wij hier, in Denderleeuw, om de bekroning te vieren van een reeks ononderbroken inspanningen.

In het kader van de omschakeling van het tractiematerieel van onze spoorwegen, werden sedert 1958, 40 elektrische locomotieven, 160 dubbele elektrische motorrijtuigen en 677 diesellocomotieven gebouwd, d.i. in totaal 877 moderne voertuigen om het op 1 juli 1958 bestaande park van 1.527 stoomlocomotieven te vervangen.

Deze cijfers alleen reeds tonen aan dat de mogelijkheden van een verhoogde produktiviteit in de operatie besloten lagen. Daarmee wordt de gedane inspanning ook ruimschoots verrentwoord, wat alleszins tot voldoening stemt.

Die omschakeling is trouwens ook een kostbare steun geweest voor onze industrie van rijdend spoorwegmaterieel in een periode dat de buitenlandse markt minder uitwegen ging bieden. De constructies waarvan ik daareven heb gesproken, vertegenwoordigen inderdaad een bedrag van meer dan 10 miljard fr.

Wij staan dus op de drempel van een nieuw tijdperk in de exploitatie van de spoorweg. Het tractiepark zal voortaan uitsluitend bestaan uit elektrische en diesellocomotieven. Op dit ogenblik zijn er voor heel het net 1.480 waarvan : 199 elektrische locomotieven, 308 elektrische motorrijtuigen, 880 diesellocomotieven en 93 dieselmotortreinen.

Het aandeel van de elektrische machines in het totaal dagelijks parcours bedraagt 55 % ; dit van de diesellocomotieven is 45 %.

Het jaar 1966 zal aldus de spoorweggeschiedenis ingaan als een bijzonder jaar, gekenmerkt door de gebeurtenis van vandaag, maar ook, ik mag er aan herinneren, omdat sinds mei 1966 het laatste

houten rijtuig uit de dagelijkse dienst is verdwenen.

De reizigersdienst is dus volledig gemoderniseerd.

De inspanning die nog op 't stuk van het rijdend spoorwegmaterieel moet worden volbracht, is nu reeds gericht op de goederenwagens. Over enkele jaren zullen wij aldus over een totaal park beschikken dat zal kunnen beantwoorden aan de vereisten en de noodwendigheden van de nationale economie, in het belang van allen.

Ik wil deze veelbetekenende historische gebeurtenis niet laten voorbijgaan zonder uitdrukking te geven aan mijn diepe erkentelijkheid voor allen die deze dag, na vele jaren hard labeur, hebben mogelijk gemaakt :

- aan de voormalige en huidige directie van de N.M.B.S., voor de briljante wijze waarop zij de zware taak die haar was toevertrouwd tot een goed einde heeft gebracht ;
- aan de industrie, met heel haar personeel van hoog tot laag, die de moderne krachtvoertuigen heeft gebouwd welke gerust de vergelijking met de buitenlandse produktie kunnen doorstaan ;
- maar ook aan de meest eenvoudige spoorman, aan het personeel dat wij daar straks hebben gehuldigd, de instructeur, de machinist en de stoker, waarin wij de hele spoorwegfamilie willen zien. Jarenlang hebben zij, op elk uur van de dag en van de nacht, langs de sporen of op hun stoomlocomotief, vechtend tegen de meest gure weersomstandigheden, de treinen over de rails gestuurd. Hun werkvoorwaarden zijn nu beter geworden, maar laten wij niet vergeten dat velen op gevorderde leeftijd dan toch opnieuw de inspanning hebben moeten doen om zich de nieuwe technieken eigen te maken, nieuwe werkmethodes aan te leren en zich te begeven naar andere werkzetsels die vaak verder van hun woonplaats zijn gelegen, om met dezelfde vaste hand hun trein veilig naar zijn bestemming te brengen.

Ook dat mocht, geloof ik, op deze dag eens worden gezegd en onderstreept, want modernisatie van de spoorweg is niet alleen een technisch, maar ook een probleem met een soms onvermoed diep menselijk aspect.

Moge 20 december 1966 dan de dag zijn die ons, met hernieuwde kracht, naar de volledige omschakeling zal voeren van de grootste onderneming van het land, en zulks in het belang van allen en in dienst van België.

... **O**P deze gedenkwaardige dag past het ook eens te herinneren aan de beslissende rol die de stoomlocomotief in de ontplooiing en de bloei van onze gemeenschap heeft gespeeld.

De industrialisatie en de economische ontwikkeling van onze diverse gewesten hebben ongetwijfeld een steun en een stimulans gevonden in het feit dat men sedert 1835 over een krachtvoertuig kon beschikken om steeds groter wordende hoeveelheden grondstoffen en produkten tegen gevoelig lagere prijzen en met grotere snelheid van het ene punt naar het andere te brengen.

Ik denk eveneens aan de miljoenen arbeiders en bedienden die, gespreid over vele generaties en over heel het land, er zeker van waren dat zij dagelijks met de stoomtrein soms tientallen kilometers verwijderd van hun woonplaats de werkgelegenheid konden vinden die zij in eigen streek moesten derven. Verder mag worden beklemtoond dat, in de steeds intensiever wordende uitwisseling van personen, de toenadering onder de volkeren met verschillende taal, karakter en levenswijze in aanzienlijke mate bevorderd werd omdat met de stoomlocomotief de afstanden als het ware kleiner waren geworden.

Het stalen monster met de rookpluim, dat dichters en auteurs inspireerde, heeft nu definitief afgedaan.

"TJOEP... TJOEP..."

Omdat de spoorman nu eenmaal moet doorzetten, hebben wij, sedert het ontstaan van ons tijdschrift, nauwelijks enig voedsel gegeven aan de gevoelens van spijt die de ouderen ervoeren toen zij langzamerhand onze onvergetelijke « stomers » zagen verdwijnen. Zulks neemt niet weg dat de officiële afscheidsplechtigheid ons diep heeft aangegrepen. Nog lang zullen in onze oren de fluittonen nagalmen van de « sobbing Whistle » (treurende fluit) van Nathan, die de « 29013 » telkens weer over de stations en de eenzame velden liet weerklinken bij haar laatste tocht aan kop van een reizigerstrein.

Treurig is die reis evenwel niet geweest. Van bij het vertrek en overal langs het parcours, waren er honderden kinderen samengestroomd om afscheid te nemen van het einde van een tijdperk; wij dachten aan wat hun opvoeders hen hadden gezegd en aan de opstellen die sommigen ongetwijfeld zouden maken en waarin ze vaag onthouden geschiedkundige begrippen zouden vermengen met opgetogen herinneringen aan hun eerste speelgoedtrein. Er waren de fanfares die beslist geen treurmarsen speelden. Er was ook de H. Minister Bertrand die, toen iedereen eindelijk in de trein was gestapt, met een keizerlijk gebaar, een

geamuseerde glimlach en een lichte bloos op de bolle wangen, het vertrek gaf met een fluitje dat, voor die gelegenheid, speciaal door de C.W. Mechelen was vervaardigd en verguld. Er waren die kinderen uit een dorp, die zich hadden voorgenomen bloemen neer te leggen op de locomotief, maar die haar tot hun grote spijt zagen weggrijden nog vóór ze er bij konden komen; in hun ongekunstelde eenvoud hadden zij helaas niet vermoed dat de « lijkwagen » verloren tijd had op te halen en dat er achter al dat flink opgepoetste koper ook nog een hart klopte dat bruipte van vitaliteit. Er was die afvaardiging welke, burgemeester voorop, er wel in slaagde de locomotief met een... kroon te tooien, niet omdat hun « presentje » vergezeld was van sigaren voor de machinist en de stoker, maar omdat zij als volwassenen hun « slag » beter hadden berekend en vlugger uitgevoerd. Er was het opschrift dat een stel guitige schoolknapen boven het hoofd hielden om de tevredenheid van de huisvrouwen te uiten nu hun was niet meer door de zwarte rook zou worden bevuild. Er was ergens een koe in een stal om de reizigers te herinneren aan enkele grappige verhaaltjes over de ontelbare « gaapsters » die met hun verliefdheid

op het stalen monster nooit geen weg hebben weten. Er was zelfs een opgeschrikt paard dat net weg-galoppeerde toen een directeur luidop aan de « Voorvader » dacht. Er was ten slotte dat « bruidsbouquet » dat een peuter, van op zijn moeders armen, de machinist bij de aankomst aanbood, op het ogenblik dat een gelukkig huwelijk voor een nieuwe echtverbintenis ontbonden werd...

Maar er waren ook die mannen en vrouwen met een krop in de keel, welke, sprakeloos en met een nauwelijks merkbaar afscheidsgedruis, de tijd van hun jeugd, de tijd van hun ontelbare dromen en illusies zagen vervliegen... Rookpluimen, die de ijle lucht met je even heerlijke als grillige vormen vulde, op jouw watten vleugels zweefde ieders fantasie en emotie, ieders mijmering en heimwee, opborrelend uit de meest verborgen hoekjes van onze harten. Maar hoe verscheiden al die gevoelens uiteraard ook mochten zijn, je hebt ze alle meegevoerd in dezelfde decemberlucht naar een zelfde oneindigheid, terwijl een eensgezinde kracht ons weer in beslag nam om, op de aarde van de mensen, onze opmars verder te zetten.

Wij zullen de « stomers » niet vergeten. En ook hun lessen niet.



De heer
Directeur-Generaal
wens de ploeg geluk