

DE SPOORWEG, "LA BELLE EPOQUE" EN OOSTENDE



De 64045
met de koninklijke trein van Leopold II
in het station Oostende.

Dit jaar herdenkt Oostende op plechtige wijze de 700^{ste} verjaardag van zijn verheffing tot de rang van stad. De vroede vaders hebben het laatste jaar van de XIX^e eeuw uitgekozen als thema van de tentoonstellingen en feestelijkheden die bij deze gelegenheid georganiseerd worden. De dienst voor toerisme heeft o.m. het idee opgevat de koninklijke trein van Z.M. Leopold II in het station te laten toekomen.

Ter wille van de historische waarheid, diende men echter een stoomlocomotief te vinden die in staat was die opdracht op waardige wijze te vervullen. Nu weet iedereen zo stilaan wel dat de laatste « stomer » zijn zwanenzang op 22 december 1966 gehouden heeft, maar zoals heel wat grote vedetten die jarenlang in het zoeklicht van de publieke belangstelling hebben gestaan, mag ook de stoommachine na haar officiële aftocht gerust af en toe opnieuw eens op het podium verschijnen.

Zo gebeurde het dus dat de koninklijke trein van Z.M. Leopold II, die reeds in september en oktober 66 in het Noordstation te Brussel tentoongesteld werd, op 10 juni 1967 door een locomotief type 64 van het depot Doornik getrokken werd. Die machine, welke die « goeie, ouwe tijd » nog eens diende op te halen, stamt in feite uit een periode die helemaal niet zo rooskleurig was. Inderdaad, de 64.045 werd in 1916 gebouwd door Henschel en zonen te Kassel.

Die P 8 van Pruisische oorsprong werd begin 1919, bij wijze van herstelbetaling, aan de Belgische Staat afgestaan. Op 1-1-25 kreeg ze het n^o 6445, dat op 1-1-46 in 64.045 gewijzigd werd. Vóór de tweede wereldoorlog behoorde ze o.m. tot het locomotievenpark van de depots Brussel-Zuid, Doornik en Bergen. Als « geleende » machine — de bezetter dacht er wellicht anders over — vertrok ze op 28-11-40 opnieuw naar haar land van herkomst.

Gerepatrieerd op 20-10-45, werd ze heropgeknapt in de werkplaats Haine-St.-Pierre, deed nog een tijd dienst te Aat en eindigde haar loopbaan in het depot Doornik. Ondanks het feit dat ze in 1966 buiten dienst gesteld werd, bleef ze verder deel uitmaken van het « park » en werd ze in de winter 66-67 nog voor het houden van verwarmingsproeven gebruikt. Gedurende haar vijftigjarige loopbaan vertoefde ze acht jaar in Duitsland en tweeënveertig in België. Ze legde een afstand af van ongeveer 5.000.000 km en verbruikte ongeveer 100.000.000 kg brandstof.

In het licht van die cijfers, was de prestatie van het type 64 te Oostende, ondanks zijn eerbiedwaardige leeftijd, slechts een peulschilletje. Nadat het zijn taak weer eens tot ieders voldoening volbracht had, mocht het zijn plaats afstaan aan een type 18 dat met de onbaatzuchtige hulp van een elektrische locomotief aangevoerd werd. Zo kon dan dit museumstuk aan kop van de

trein van onze tweede vorst tijdens de tweede helft van juni in het station Oostende tentoongesteld worden. De binneninrichting van de koninklijke rijtuigen is een trouwe weergave van de gewrongen en asymmetrische bloemenversiering waaraan Baron Horta zijn hart verpand had. De « metro »-stijl viert er hoogtij, van de radiatorbescherms tot en met de tulpen van gegoten spiegelglas van de lusters.

E. VANDEN EYNDE,
eerste technisch inspecteur.



De « metro »-stijl
van de koninklijke trein.