

FOTO-INDEX / INDEX DES PHOTOS

Type	Foto / Photo	Type	Foto / Photo
1	103 (eerste gebruik/1ère attribution) 205, 206, 207, 208, 209, 210, 211, 212, 213, 214, 503, 504, 505, 506, 507, 508, 509, 510, 511, 512	57	432, 551, 552, 553, 554
2	104	58	251, 555
5	215, 216, 217, 218	59	433
6	402, 403	61	243
7	219, 220, 221, 222, 223, 224, 225, 404, 405, 513, 514, 515, 516	62	244
8	112, 113, 114, 226, 227	64	245, 246, 247, 556, 557, 558, 559, 560, 561
8bis	201	66	248, 249, 305
9	116, 117, 406, 407, 517	69	250, 304, 434
10	228, 229, 230, 231, 232, 233, 234, 235, 236, 518, 519, 520, 521, 522, 523	74	435
11	408, 409, 410	75	436
12	105, 107 (eerste gebruik/1ère attribution)	76	437
15	108, 411, 524, 525	81	306
16	412, 526, 562	90	438, 439, 440, 441
18	109, 413, 414, 527	92	442
19	415	93	443, 502, 563, 564, 565
25	528, 529	94	566, 567
26	416, 417, 418, 530, 531, 532, 533	96	568, 569, 570
27	534, 535	97	571, 572, 573, 574, 575, 576
28	419	98	577, 578, 579, 580
29	536, 537	99	581, 582, 584
30	501		Engelse lokomotieven/Locomotives anglaises: 444, 445
31	115 (eerste gebruik/1ère attribution) 237, 238, 538, 539		Nord-Belge: 203, 204 Malines-Terneuzen: 101, 102, 202
33	301, 420		
34	421		
35	110, 111 (eerste gebruik/1ère attribution)		
36	239, 240, 241, 242, 422		
38	423, 540, 541		
40	424, 425, 542, 543, 544, 545, 546		
41	401, 547, 548		
44	426		
48	427		
49	428, 429		
50	430, 431, 549		
51	106, 302, 550		
53	303, 583		

Opmerking

Uit de verzamelingen van de hiervoor genoemde personen werden mij talrijke foto's toegezonden. Het was echter niet steeds mogelijk om de fotograaf te identificeren om volgende reden:

- de foto vertoont op de rugzijde geen enkel element dat de identificatie van de fotograaf mogelijk maakt;
- de rugzijde van de foto vertoont een niet te ontcijferen handtekening;
- de handtekening op de rugzijde van de foto is weliswaar te ontcijferen maar er is geen enkele melding voorhanden die toelaat te stellen dat de foto werkelijk door de ondertekenende persoon genomen werd, of tot zijn verzameling behoort; de mogelijkheid blijft immers bestaan dat ze toch door iemand anders genomen werd.

Voor deze foto's wordt de naam vermeld van de persoon die de foto's overmaakte, voorafgegaan door de vermelding "Verzameling ...". Bedoeld persoon gaf tevens toelating tot publicatie van deze foto's.

Onderverdeling van het boek in tijdperken

Tijdperk I: van de oorsprong tot 1919 (foto's 101 tot 117)

Tijdperk II: van 1920 tot 1940 (foto's 201 tot 251)

Tijdperk III: van 1940 tot september 1944 (foto's 301 tot 306)

Tijdperk IV: van september 1944 tot juni 1946 (*) (foto's 401 tot 445)

Tijdperk V: van juli 1946 tot december 1966 (foto's 501 tot 582).

(*) Op 30 juni 1946 nam de huur van Britse locomotieven toebehorend aan het "War Department" een einde. Dit hield voor de spoorweggeschiedenis het einde in van de oorlogsperiode.

MAX DELIE

Maart 1991

Remarques

Les personnes précitées m'ont envoyé de nombreuses photos dont il n'a pas toujours été possible d'identifier l'auteur pour les raisons suivantes:

- soit la photo ne présentait aucun élément au verso qui aurait pu permettre l'identification de son auteur;
- soit le verso de la photo était revêtu d'une signature illisible;
- soit la signature était lisible, mais un doute subsistait quant au fait que la photo ait bien été réalisée par le signataire ou ne fasse simplement partie de sa collection et ait été réalisée par une autre personne.

Pour ces clichés, nous avons indiqué le nom de la personne qui nous les a transmis, précédé de la mention "Collection ...". Les personnes concernées nous ont évidemment donné l'autorisation de les publier.

Périodes de subdivision de l'ouvrage

Période I: des origines à 1919 (photos 101 à 117)

Période II: de 1920 à 1940 (photos 201 à 251)

Période III: de 1940 à septembre 1944 (photos 301 à 306)

Période IV: de septembre 1944 à juin 1946 (*) (photos 401 à 445)

Période V: de juillet 1946 à décembre 1966 (photos 501 à 582).

(*) C'est le 30 juin 1946 que prit fin la location des locomotives anglaises du "War Department", ce qui signifie pour l'histoire ferroviaire la fin de la période de la Seconde Guerre mondiale.

MAX DELIE

Mars 1991

De nummering van de stoomlokomotieven bij de NMBS

Aanvankelijk kregen de Belgische stoomlokomotieven een volgnummer al naargelang hun levering, en dit ongeacht het type waartoe ze behoorden.

Op voorstel van Belpaire werd er vanaf 1876 een classificatie ingevoerd die volgende types voorzag:

Van 1 tot 19: sneltrein- en reizigerstreinlokomotieven.

Van 20 tot 39: lokomotieven voor gemengde diensten en goederentreinlokomotieven.

Van 40 tot 49: diverse types met sleeptender.

Van 50 tot 59: rangeerlokomotieven.

Ondanks dit schema liep de nummering gewoon door in volgorde van de levering van de verscheidene types. De Duitse lokomotieven die België bekomen had in uitvoering van de bepalingen van het verdrag van Versailles als herstelbetaling voor geleden oorlogsschade tijdens de Eerste Wereldoorlog, – en die tot in 1924 dienst gedaan hadden onder hun oorspronkelijk Duits nummer, kregen vanaf dat jaar een Belgisch typenummer, en wel als volgt:

van 60 tot 69: voor sneltrein- en reizigerstreinlokomotieven;

van 70 tot 90: voor lokomotieven voor gemengd gebruik en goederentreinlokomotieven;

van 91 tot 99: voor tenderlokomotieven.

Een aantal Duitse lokomotieven waarvan slechts enkele exemplaren voorhanden waren werden "buiten type" geclassificeerd. Ze werden door hun reeksnummer aangeduid.

Opmerkelijk is dat bij de toekenning van het Belgisch typenummer toch een deel van het Duitse nummer werd behouden. Zo zijn de meest opvallende omnummeringen:

<u>Duits type</u>	<u>Belgisch type</u>
S10	60
S10 ¹	61
S10 ²	62
S6	66
S9	69
G7 ¹	71
G7 ²	72
G8	80
G8 ¹	81
G9	79
G10	90
T9 ³	93
T12	96 (1)
T13	99 (2)
T14	97 (3)
T16	98 (4)

Hetzelfde systeem werd nogmaals toegepast bij het toekennen van het Belgisch typenummer aan de na de Tweede Wereldoorlog in dienst genomen Duitse types. Zo werd de Duitse bouwreeks 50 het Belgisch type 25; de Duitse bouwreeks 52 werd het Belgisch type 26. Het Duitse cijfer werd dus weer gedeeld door twee!

Eerst vanaf 1 juli 1931 voerde de NMBS een typenummering in. Het nummer van elke lokomotief werd gevormd door 3 of 4 cijfers waarbij het type gekenmerkt werd door het eerste, of door de eerste twee cijfers.

Voorbeeld: 912 = 12de lokomotief van het type 9; 4038 = 38de lokomotief van het type 40.

Bij dit systeem liep het natuurlijk mis wanneer er meer dan 100 lokomotieven van éénzelfde type voorhanden waren, zoals bijvoorbeeld bij de types 64 en 81. Hier liet men de nummering gewoon doorlopen. Zo werd de 128ste lokomotief van het type 64 de 6528. Bij de types 81 waarvan er 581 stuk voorhanden waren liep de nummering van 81 tot 86. De invoering van dit nummerplan schreef tevens voor dat de volgende nummerreeksen voorbehouden bleven:

types 1 tot 20: voor reizigerstreinlokomotieven;

types 20 tot 49: voor lokomotieven voor gemengd gebruik en goederentreinlokomotieven;

types 50 tot 59: voor rangeerlokomotieven.

Eigenaardig genoeg werd er in de dienstnota die de omnummering regelde met geen woord gesproken over de zogenaamde "Wapenstilstandslokomotieven". Dezen bleven dus hun nummering van 1924 behouden. De invoering van dit nieuw nummerplan had voor gevolg dat sommige lokomotieven een totaal ander typenummer bekwamen. Zo bijvoorbeeld werden de toenmalige types 22 het type 57, het toenmalige type 23 werd het type 53, enz.

De laatste omnummering voor de stoomlokomotieven werd op 1 januari 1946 doorgevoerd. Om aan de problemen die verbonden waren aan het systeem met 4 cijfers een oplossing te geven werd een nummering ingevoerd met maximum 5 cijfers waarbij achter het typenummer een punt werd geplaatst. Zo werd de in ons hierboven aangehaalde 128ste lokomotief van het type 64 omgenummerd van 6528 naar 64.128. Zo ook werd de eerste lokomotief van het type 1 de 1.001.

(1) 12 gedeeld door 2 = 6 + 90 = 96.

(2) Hier zat men in de knoei met het gebruikelijk systeem want 13 gedeeld door 2 = 6,5 + 90 = 96,5. Dat ging niet, dus werd er het type 99 van gemaakt.

(3) 14 gedeeld door 2 = 7 + 90 = 97.

(4) 16 gedeeld door 2 = 8 + 90 = 98.

La numérotation des locomotives à vapeur a la SNCB

A l'origine, les locomotives à vapeur belges se voyaient attribuer un numéro d'ordre au fur et à mesure des livraisons, quel que soit leur type. Sur proposition de Belpaire, une classification fut introduite à partir de 1876. Elle prévoyait les types suivants :

- de 1 à 19: locomotives pour trains express et trains de voyageurs;
- de 20 à 39: locomotives pour services mixtes et trains de marchandises;
- de 40 à 49: types divers de locomotives à tender séparé;
- de 50 à 59: les locomotives de manœuvre.

Malgré cela, la numérotation resta continue, réalisée en fonction des livraisons et indépendamment du type de la locomotive. Les locomotives allemandes cédées à la Belgique, en application du traité de Versailles (à titre de réparation des dommages subis au cours de la Première Guerre) et qui circulèrent avec leur matricule allemand d'origine jusqu'en 1924, reçurent à partir de cette année un numéro de type belge, attribué selon la clé suivante :

- de 60 à 69: locomotives pour trains express et trains de voyageurs;
- de 70 à 90: locomotives pour services mixtes et trains de marchandises;
- de 91 à 99: les locomotives-tenders.

Certaines locomotives allemandes, dont il n'existait qu'un petit nombre d'exemplaires, furent classées "hors type". Elles étaient désignées par leur numéro de série.

Il est à remarquer que les numéros de type allemands se retrouvaient partiellement dans les nouveaux numéros belges, ainsi que le prouvent ces renumérotations les plus significatives :

<u>type allemand</u>	<u>type belge</u>
S10	60
S10 ¹	61
S10 ²	62
S6	66
S9	69
G7 ¹	71
G7 ²	72
G8	80
G8 ¹	81
G9	79
G10	90
T9 ³	93
T12	96 (1)
T13	99 (2)
T14	97 (3)
T16	98 (4)

(1) 12 divisé par 2 = 6, auquel on ajoute 90, ce qui fait 96.

(2) Ici, la combine était inapplicable puisque 13 divisé par 2 = 6,5. Ajouté à 90, cela faisait 96,5 ... On en fit le type 99!

(3) 14 divisé par 2 = 7, augmenté de 90 = 97.

(4) 16 divisé par 2 = 8, augmenté de 90 = 98.

La même pratique fut réutilisée lors de l'attribution des numéros de types belges aux engins allemands récupérés par la Belgique après la Seconde Guerre mondiale; ainsi, par exemple, la série 50 allemande devint le type 25 SNCB et la série 52 le type 26: le nombre allemand était simplement divisé par deux!

Ce n'est qu'à partir du 1er juillet 1931 que la SNCB introduisit une véritable numérotation "par types". Le matricule de chaque locomotive était formé de trois ou quatre chiffres dont les deux derniers constituaient le n° d'ordre dans la série: par exemple, 912 était la 12ème locomotive du type 9; 4038 était la 38ème locomotive du type 40.

Mais ce système montrait ses limites lorsque plus de 100 engins existaient pour un même type, comme pour les types 64 et 81, par exemple. La numérotation restait alors continue: la 128ème locomotive du type 64 devint ainsi la 6528. Pour le type 81, 581 exemplaires étaient présents à l'inventaire: la numérotation de ce type s'étendit de 81 à 86. Cette numérotation prescrivait également la répartition suivante en types:

- 1 à 20: locomotives pour trains de voyageurs;
- 20 à 49: locomotives pour usage mixte et pour trains de marchandises;
- 50 à 59: locomotives de manœuvre.

Dans la note de service qui prescrivait cette renumérotation, on ne trouvait curieusement aucune allusion aux locomotives "Armistice"; celles-ci gardèrent donc leur matricule de 1924. Enfin, cette renumérotation eut parfois comme effet que certaines locomotives changèrent tout à fait de type: ainsi, le type 22 d'origine devint le type 57, le type 23 se mua en type 53, etc.

La dernière renumérotation touchant les locomotives à vapeur eut lieu le 1er janvier 1946. Afin de résoudre les problèmes inhérents aux matricules à trois ou quatre chiffres, on opta pour quatre et cinq chiffres et le type de l'engin fut séparé de son numéro d'ordre par un point. Ainsi, dans l'exemple illustré plus haut, la 128ème locomotive du type 64 fut renumérotée de 6528 en 64.128. Autre exemple, la première locomotive du type 1 devenait la 1.001.

Introductie tot de Belgische spoorwegterminologie

Om wegwijs te worden in het vakjargon dat bij de NMBS gebruikt wordt, en om bepaalde uitdrukkingen welke in de foto-onderschriften voorkomen met betrekking tot het onderhoud van de stoomlokomotieven te verduidelijken, worden hierna enige verklaringen gegeven.

De buitendienststelling

Een stoomlokomotief werd buiten dienst gesteld telkens als een herstelling in de Centrale Werkplaats (afgekort CW) diende te gebeuren.

– Tot 1950-1951 geschiedde dit wanneer de lokomotief een vooraf bepaald aantal kilometers had afgelegd of overschreden tussen twee herstellingsbeurten;

– ofwel wanneer de averij of de sleet op sommige onderdelen een herstelling noodzakelijk maakte, ongeacht het aantal afgelegde kilometers. Afhankelijk van de toestand werden de stoomlokomotieven dan buiten dienst gesteld voor een grote of middelgrote herstelling.

De stoomlokomotieven van de grote series die veel kilometers aflegden werden tot 1950-1951 gemiddeld alle twee jaar buiten dienst gesteld. Dit was een normaal voorval in het leven van een stoomlokomotief.

Op de dag waarop ze door de Centrale Werkplaats werden opgeroepen om hun onderhouds- of herstellingsbeurt te ondergaan werden ze in de geschriften opgenomen als:

- in grote herstelling (afgekort GH),
- in middelgrote herstelling (afgekort MH).

Theoretisch was de volgorde voor de herstellingen GH-MH-MH-GH enz. Maar het viel regelmatig voor dat deze volgorde door elkaar geraakte. Soms viel het voor, en dit in het bijzonder tijdens de oorlogsperiode, dat twee grote herstellingen op elkaar volgden. De toestand waarin de lokomotief zich bevond was bepalend voor de soort van herstelling en de CW mocht met het akkoord van de directie "M" (M = Materieel) deze van MH tot GH declasseren.

Het in "park" stellen

Dit begrip uit het "Belgisch" vakjargon betekent het in reserve plaatsen van een lokomotief die zich in goede staat bevindt. Het "park" was samengesteld uit:

– een of meer lokomotieven die wegens een vermindering van het aantal diensten als reserve afgesteld konden worden. Zij waren dan ook de eersten om terug "ontparkt" te worden als de dienst dit noodzakelijk maakte;

– een of meer lokomotieven dit uit grote of middelgrote herstelling kwamen. Hier werd steeds als eerste "ontparkt" de lokomotief die zich het langst in park bevond.

Voor de lokomotieven die uit herstelling kwamen gold een inrijperiode vooraleer ze in park gesteld werden.

Iedere stelplaats had voor elk type van lokomotief een specifiek inrijplan dat zich uitstrekte over 1.500 tot 2.000 km. De eerste honderd km reed de lokomotief alleen zonder aanhanglast. Vervolgens werd met steeds toenemende lasten gereden tot de belastingsgrens voor het betrokken type bereikt werd.

Eerst na deze inrijperiode werden de handelingen tot het in park stellen uitgevoerd. Het water werd van de ketel en van de tender gelaten, alle onderdelen werden ingevet, de schouw werd afgedekt, enz.

In het effectief van eenzelfde stelplaats werd een lokomotief ontparkt wanneer een andere lokomotief van hetzelfde type buiten dienst gesteld werd, ofwel wanneer het aantal diensten toenam zodat er meer lokomotieven nodig waren.

Wanneer er onvoldoende lokomotieven in park waren om de diensten te verzekeren werden er machines van een andere stelplaats overgeplaatst.

Toevallige herstellingen

Wanneer een toevallige herstelling de mogelijkheden van de betrokken stelplaats te buiten ging werd de lokomotief buiten dienst gesteld voor groot onderhoud. In principe werd de lokomotief niet vervangen in het effectief van de stelplaats, doch nam hij aanstonds zijn plaats terug in bij zijn terugkeer uit de CW. Met het akkoord van de betrokken dienst "M" mocht de CW overgaan tot het declasseren van een lokomotief, namelijk van "Groot Onderhoud" tot "Middelgrote Herstelling" of "Grote Herstelling". De lokomotief werd dan onmiddellijk vervangen door een andere bij de betrokken stelplaats. Vervolgens werd hij in park gesteld bij het verlaten van de CW.

Het einde van een lokomotief

Een lokomotief die afgesteld stond om verschroet te worden stond normalerwijze "Buiten dienst voor grote herstelling". Maar het geschiedde meermaals dat de beslissing tot verschroten, ingevolge proces-verbaal van de herzieningscommissie, ook van toepassing was op lokomotieven die buiten dienst stonden of die zich in de CW bevonden, en zelfs op lokomotieven die zich in park bevonden. Dit was in 1950-1951 het geval voor de types 36. Het bestaan van een lokomotief nam definitief een einde bij de "schrapping uit de geschriften". Dit gebeurde na de datum van het PV van de herzieningscommissie. De schrapping werd vervolgens per telegram gemeld door de directie van het materiaal (M22/1). De datum van de laatste buitendienststelling houdt dus geenszins verband met de datum van schrapping uit de geschriften. Een lokomotief kon enkele dagen zowel als enkele jaren reeds buiten dienst staan vooraleer de schrapping volgde. Bovendien was de laatste datum van buitendienststelling meestal onbekend omdat er geen nota werd van genomen.

De hierboven besproken terminologie was als dusdanig officieel van kracht tijdens het stoomtijdperk.

Introduction à la terminologie ferroviaire belge

Les quelques lignes qui suivent ont pour but d'expliquer certains termes de jargon technique en usage à la SNCB et de faciliter la compréhension de quelques expressions utilisées dans les légendes des photos, qui ont plus particulièrement un rapport avec l'entretien des locomotives à vapeur.

Cette terminologie était donc celle qui était officiellement d'application à l'époque de la vapeur.

La mise "hors service"

Une locomotive à vapeur était mise hors service chaque fois qu'elle devait subir une réparation en atelier central (AC).

Cela se réalisait :

- jusqu'en 1950-1951, lorsque la locomotive avait atteint ou dépassé le parcours kilométrique prévu entre deux réparations;
- ultérieurement, lorsqu'une avarie ou l'usure de certaines pièces le nécessitait, indépendamment du kilométrage parcouru.

Suivant le cas, les engins étaient alors mis hors service pour subir une grande ou une moyenne réparation.

Jusqu'en 1950-1951, les locomotives des grandes séries – parcourant un nombre important de kilomètres – étaient mises hors service en moyenne tous les deux ans; ce retrait de service était donc une opération courante dans la vie d'une locomotive à vapeur.

A dater du jour de l'expédition en atelier central de l'engin, celui-ci était alors repris dans les écritures comme étant en grande réparation (GR) ou en moyenne réparation (MR), selon le cas.

La succession théorique des réparations était : GR-MR-MR-GR, mais il arrivait souvent que cet ordre de succession soit bousculé; ainsi, deux grandes réparations se sont parfois succédé, surtout pendant la guerre... Enfin, l'état général des locomotives était déterminant dans le choix du genre de réparation à effectuer, et l'AC, avec l'accord de la direction du Matériel, pouvait ainsi déclasser une MR en GR, par exemple.

La mise "en parc"

Selon la terminologie belge, ce concept signifiait la mise en réserve d'une locomotive en bon état. Le "parc" était donc constitué :

- d'une ou de plusieurs locomotives réparées suite à une réduction du nombre de services: elles étaient alors les premières à être déparquées, lorsque le service le nécessitait;
- d'une ou de plusieurs locomotives sortant de grande ou de moyenne réparation. Dans cette catégorie, la première à être déparquée était celle qui se trouvait depuis le plus longtemps en parc. Mais avant sa mise en parc, tout engin sortant de réparation était au préalable rodé. Chaque remise disposait à cet effet d'un "plan de rodage" établi pour chaque type de locomotive, qui lui faisait parcourir de 1500 à 2000km. Les cent premiers

km étaient couverts à vide (sans charge); ensuite, les charges remorquées allaient croissant, jusqu'à ce que la charge maximale autorisée pour le type de locomotive soit atteinte. Ce n'est qu'à l'achèvement de cette période de rodage que les opérations propres à la mise en parc de l'engin étaient réalisées: vidange de l'eau de la chaudière et du tender, graissage de certains organes, obturation de la cheminée, etc. Au sein de l'effectif d'une même remise, une locomotive était déparquée lorsqu'une autre du même type était mise hors service ou lorsque le nombre de services à assurer augmentait. Lorsque le nombre de locomotives parquées ne suffisait pas à reconstituer l'effectif nécessaire, des unités étaient alors mutées en provenance d'une autre remise.

Les réparations occasionnelles

Lorsqu'une réparation occasionnelle dépassait les possibilités de la remise, la locomotive était mise hors service pour gros entretien (GE). En principe, l'engin n'était pas remplacé dans l'effectif en service, mais il reprenait immédiatement sa place à son retour d'AC. Moyennant l'accord du service M concerné, l'AC pouvait aussi procéder au déclassement du gros entretien en une moyenne réparation, voire en une grande réparation. L'engin était alors immédiatement remplacé à sa remise et parqué à son retour d'atelier central.

La "fin" d'une locomotive

Une locomotive arrêtée pour démolition était normalement considérée comme "hors service pour grande réparation". Mais il arrivait fréquemment que la décision de dépeçage, conséquence du procès-verbal de la Commission de révision, concernât des engins déjà hors service ou se trouvant en AC, voire des locomotives "en parc", comme ce fut notamment le cas en 1950-1951 pour les type 36. L'existence d'une locomotive prenait définitivement fin à la date de sa sortie d'écritures, qui était postérieure à celle du PV de la Commission de révision. Cette date de sortie d'écritures (encore appelée date de radiation ou de réforme) était précisée par un télégramme de la direction du Matériel (M 22/1).

La date de la dernière mise hors service est donc sans corrélation certaine avec celle de la radiation: plusieurs jours à plusieurs ... années pouvaient s'écouler entre les deux! D'ailleurs, la date de la dernière mise hors service était pour la plupart du temps inconnue, personne n'en prenant attachement.