

# ZESDE PERIODE.

## DE MAATSCHAPPIJEN OVERGENOMEN VAN 1897 TOT 1912

De exploitatie van de spoorweg Grand Central Belge werd in 1897 door de Staat overgenomen.

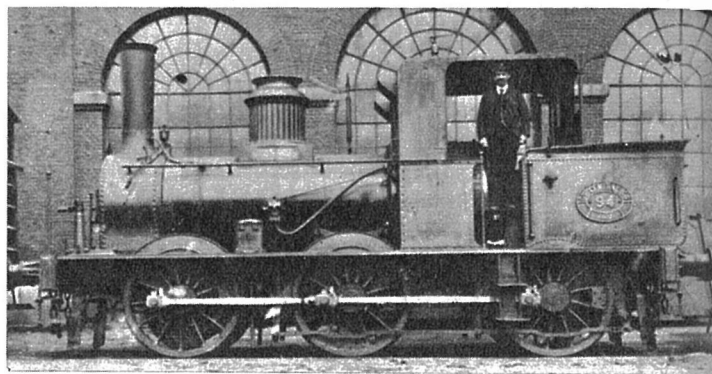
Onder de 234 locomotieven van de Grand Central, waren er 102 die voortkwamen van vier maatschappijen, uit de vereniging waarvan het definitieve net is ontstaan. Er waren 19 machines van de Compagnie de l'Entre-Sambre-et-Meuse, 44 van de Compagnie de l'Est Belge, 21 van de Maatschappij Antwerpen tot Rotterdam en 18 van de Maatschappij Aken tot Maastricht, Hasselt en Landen.

Al die locomotieven waren besteld zonder voorafgaande studie, met twee of drie tegelijk, en de bouwers leverden machines die volgens hun gewone types waren gebouwd. Zo kwam het dat er een menigte zeer uiteenlopende machines waren, waaronder Engelse locomotieven van Wilson te Leeds, van Stothert & Slaughter te Bristol en van Sharp Stewart te Manchester, Pruisische machines van Borsig te Berlijn en, ten slotte, ook Belgische machines van Cockerill, Couillet en Saint-Léonard.

Het aandeel van de maatschappijen Entre-Sambre-et-Meuse en Est-Belge in het park van de Grand Central bestond o.m. uit de locomotieven n<sup>o</sup> 42 tot 59. Die machines, geleverd van 1849 tot 1856 door Cockerill en de Société de Couillet, reden niet meer op het ogenblik dat de Grand Central door de Staat werd overgenomen. Gebouwd naar het voorbeeld van de modellen Norris te Philadelphia, die toen in Europa enigszins in de mode waren, bezaten ze twee gekoppelde assen met, vooraan, een klein draaistel, buitenliggende, sterk hellende cilinders en een diepe, uitstekende vuurhaard. In 1871 werd de machine n<sup>o</sup> 53 (Est Belge) verbouwd tot tenderlocomotief, met drie gekoppelde assen, van het type 4-6-0.

In 1881 werd het draaistel van de locomotief n<sup>o</sup> 50 (Entre-Sambre-et-Meuse) door een gekoppelde as vervangen.

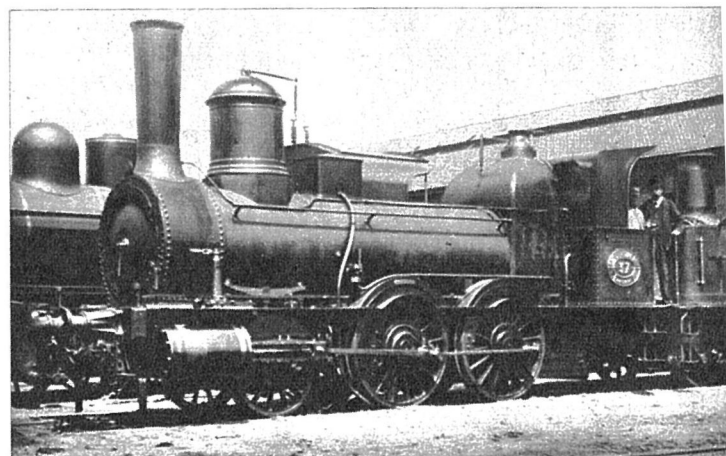
De kleine tenderlocomotieven n<sup>o</sup> 94 en 95 van de G.C.B. waren herkomstig van de Est Belge. Die rangeerlocomotie-



Locomotief n<sup>o</sup> 94, afkomstig van de Est Belge.

ven, in 1855 door Wilson aan de Société de Charleroi à Louvain geleverd, hadden drie gekoppelde assen, wielen van 1,37 m, binnenliggende cilinders en wogen rijvaardig 30,15 t.

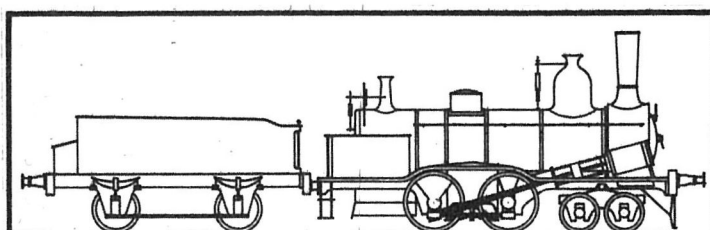
De locomotieven n<sup>o</sup> 36 en 37, een erfenis van de Maatschappij van Aken tot Maastricht, waren 2-4-0 modellen met gekoppelde wielen van 1,44 m door Borsig in 1856 geleverd. Zij vielen op door hun buitenliggende cilinders en mechanisme alsmede door de vuurkist « haycock ». Omstreeks 1865 ondergingen ze enkele opvallende wijzigingen. De oorspronkelijke schoorsteen met kap werd vervangen door een schoorsteen van het type



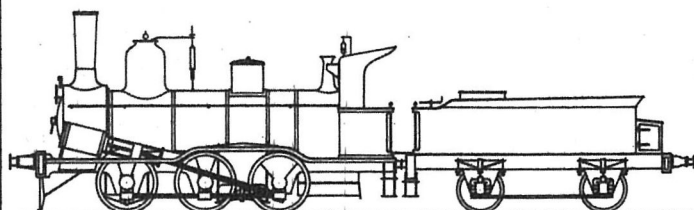
Locomotief n<sup>o</sup> 37 van het depot Maastricht, gewijzigd in de C.W. Leuven.

dat bij de G.C.B. genormaliseerd was, en achter de stoomdom werd een zandbak geplaatst. Het onoverdekte platform kreeg een machinistenhuis van het type dat bij de Staat gebruikt werd en dat diende te worden aangepast aan de speciale vorm van de vuurkist. De twee machines, die rijvaardig 33,60 t wogen, onderhielden de gemengde diensten op het ogenblik dat de G.C.B. door de Staat werd overgenomen.

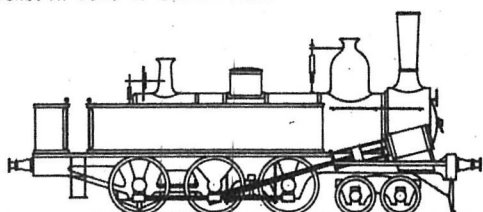
De Est Belge bezat tien reizigerstreinlocomotieven die in 1862 door de Société de Couillet werden gebouwd. Die machines, nummers 65 tot 74, hadden drie gekoppelde assen, wielen van 1,43 m, hellende binnenliggende cilin-



Locomotief n<sup>o</sup> 50 (Entre-Sambre-et-Meuse).

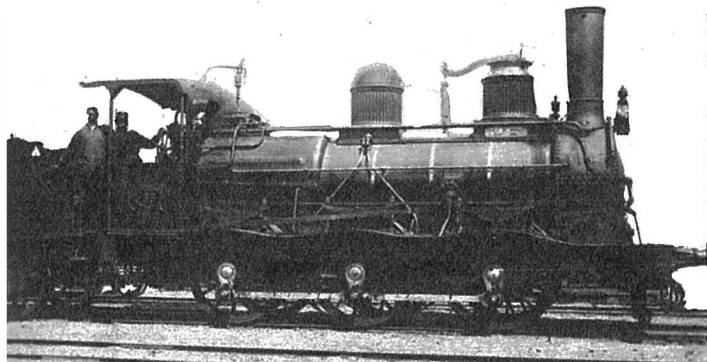


Locomotief n<sup>o</sup> 50, verbouwd door de Hoofdwerkplaats Leuven in 1881. Nog in dienst in 1898 te Châtelineau.

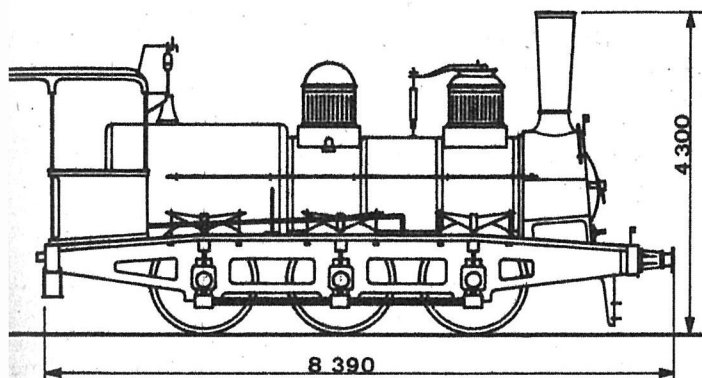


Locomotief n<sup>o</sup> 53 (Est Belge), die in 1871 van een tender werd voorzien.

ders, en wogen 32,25 t. Opvallend waren de verlengde vuurhaard, met cilindrische uitspringende wieg, alsmede de getande bekleding van de dom en de zandbak, in Wilson stijl. Evenals de G.C.B. gebruikte de Staat die reeks locomotieven in de streek Tussen-Samber-en-Maas (depot Walcourt) en op de lijn Leuven — Charleroi.



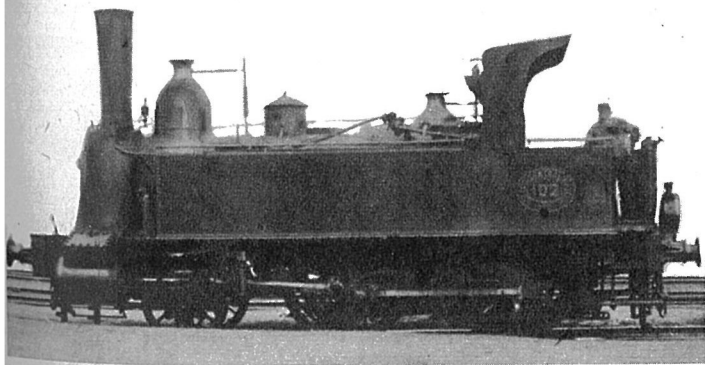
Locomotief n° 66 van het depot Walcourt, reeks 65 tot 74, afkomstig van de Est Belge. De machines van de reeks 75 tot 80, hieronder, verschilden er alleen van door het speciaal patroon van de langsliggers.



De locomotieven n° 75 tot 80 verschilden slechts van de vorige door het vrij eigenaardige voorkomen van de langsliggers en van de voetplaat. Ze waren eveneens afkomstig van de Est Belge en gebouwd te Couillet in 1863. De Staat gebruikte ze voor de dienst der reizigerstreinen op de lijn Leuven — Charleroi en op enkele andere lijnen van het vroegere net van de G.C.B.

In 1864 leverden de Ateliers de Tubize drie rangeertenderlocomotieven aan de spoorweg Antwerpen tot Rotterdam. Die sierlijke 2-4-0, met gekoppelde wielen van 1,52 m, buitenliggende cilinders en mechanisme, wogen rijvaardig 32,32 t. Ze kregen de nummers 100 tot 102 bij de G.C.B., die ze soms voor plaatselijke reizigersdiensten gebruikte. In 1923 kon men nog een verlaten 102 zien staan op een opstelspoor te Houyet, tussen Dinant en Beauraing.

Locomotief n° 102, afkomstig van de Mij. Antwerpen tot Rotterdam.



Slechts vanaf 1867, dank zij het initiatief van hoofd-ingenieur Maurice Urban, directeur van het Materieel en de Tractie, begon er eenvormigheid te komen bij het bouwen van de locomotieven van de Grand Central. De uiterlijke kenmerken die deze locomotieven onderscheidden van die der andere netten, waren de volgende : vierkante Belpairevuurhaard, kort of verlengd ; grote dom van gepolijste messing, waarop twee veiligheidskleppen met balans gemonteerd waren ; naar boven wijder wordende schoorsteen ; buitenliggende cilinders. Bij gebrek aan zijwanden boden de sierlijke machinistenhuisjes, met vier steunzuiltjes, slechts weinig beschutting aan het personeel.

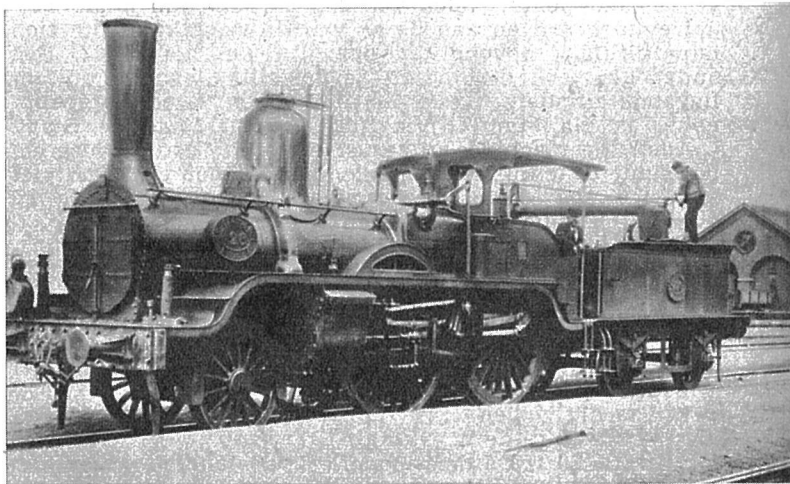
De locomotieven van de Grand Central werden flink onderhouden door een uitgelezen personeel.

De meeste reizigerstreinlocomotieven waren uitgerust met een toestel van Bellerocche voor de verwarming der rijtuigen door middel van afgewerkte stoom. De Grand Central gebruikte de vacuümrem. Dit net was het eerste in België dat stoomzandstrooiers van het stelsel Gresham Graven gebruikte. Alle locomotieven droegen een mooie, ovale, bronzen plaat. Ze vermeldde het nummer van de machine, het monogram van de maatschappij en, volgens het geval, de naam van de bouwer of de plaats van het depot. Die platen bleven behouden op de machines die de Staat verder gebruikte ; ze werden immers niet opnieuw genummerd.

De hoofdwerkplaats van de locomotieven was te Leuven gevestigd ; ondergeschikte werkplaatsen waren verbonden aan de grote depots Aarschot, Walcourt en Lodelinsart. De sociale zetel van de G.C.B. was gevestigd in de Belliardstraat, 76, te Brussel, in een gebouw waar thans nog de Geneeskundige Dienst van de N.M.B.S. en de Redactie van de tijdschriften « Het Spoor » en « Le Rail » zijn gehuisvest. Dit gebouw dateert van 1864.

Van 1866 tot 1893 had de Grand Central bepaald merkwaaardige locomotieven laten bouwen, die alle door de Staat werden in dienst gehouden. Sommige hiervan verdienen onze aandacht...

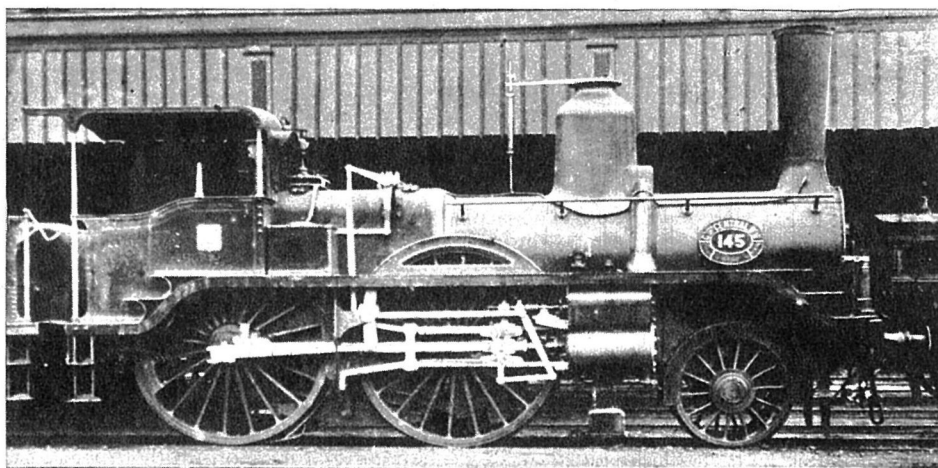
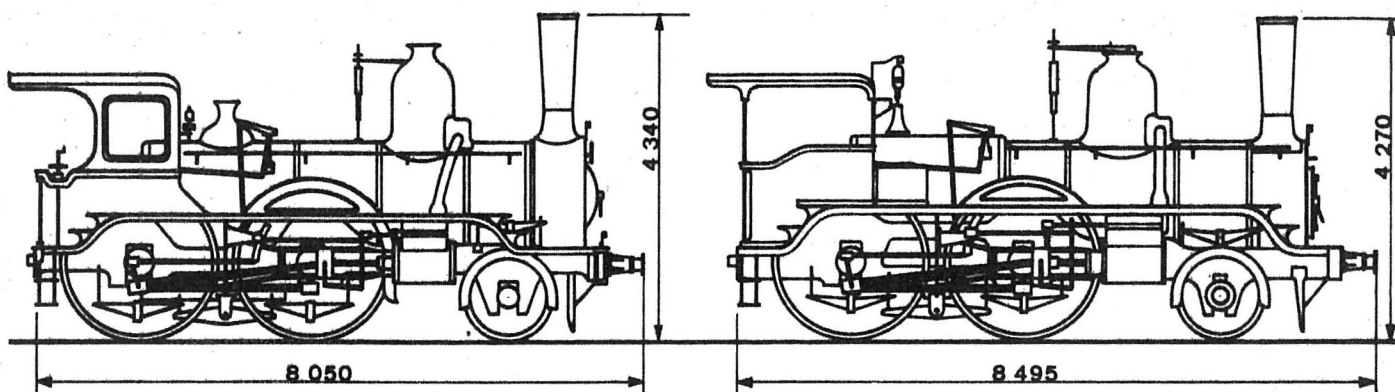
De locomotieven 2-4-0 voor exprestreinen, bekend onder de aanduiding type « Urban », werden van 1866 tot 1877



Locomotief n° 128, van de eerste reeks van het type « Urban » (n° 117 tot 130).

gebouwd door de maatschappijen Couillet en Saint-Léonard. De drie versies waren genummerd van 117 tot 130, van 131 tot 137 en van 138 tot 147. Die machines waren rechtstreeks afgeleid van de locomotieven n° 110 tot 116, ontworpen door de maatschappij Saint-Léonard die ze, in 1864, aan de spoorweg Antwerpen tot Rotterdam had geleverd. Het type « Urban » diende als vertrekpunt voor de locomotieven van de reeks 51 tot 95, ontworpen door Millet voor de Chemin de fer du Midi en gebouwd vanaf 1878 door de werkplaatsen van Bordeaux.

Zeer geperfectioneerd voor die tijd, waren de locomotieven 117 tot 147 gemakkelijk te herkennen aan hun



### HET VERMAARDE TYPE « URBAN » VAN DE GRAND CENTRAL

Hierboven, links : locomotieven n<sup>o</sup> 110 tot 116, afkomstig van de Mij. Antwerpen tot Rotterdam, die tot model dienden voor de drie reeksen van de G.C.B.; rechts, locomotieven n<sup>o</sup> 131 tot 137, tweede reeks (n<sup>o</sup> 131 Expo Wenen 1873).

Locomotief n<sup>o</sup> 145 van de derde reeks (n<sup>o</sup> 138 tot 147).

grote gekoppelde wielen van 2,10 m, aan hun korte Belpairevuurhaard en aan de as van de stoomketel die zich tamelijk laag bevond ten opzichte van het spoor. Een ander kenmerk bestond in de opstelling van de buitenliggende cilinders, tussen de draagas en de eerste gekoppelde as. Na hun inlijving bij het park van de Staat, werden die machines uitgerust met de Westinghouserem ten einde ze te kunnen koppelen aan treinen gevormd met materieel van de Belgische Staat. De vacuümrem werd evenwel behouden om treinen te trekken die waren samengesteld uit materieel van de Grand Central. De locomotieven 110 tot 116 en 117 tot 147 werden door de Staat gebruikt tussen Brussel-Noord en Antwerpen-Zuid, in Vlaanderen en Limburg en op de lijnen van de Entre-Sambre-et-Meuse. De locomotieven n<sup>o</sup> 122 tot 130 en n<sup>o</sup> 141 maakten in 1921 nog steeds deel uit van het effectief.

Rijvaardig wogen de n<sup>o</sup> 110 tot 116, 33,80 t; de n<sup>o</sup> 117 tot 130, 33,20 t; de n<sup>o</sup> 131 tot 137, 36,50 t; en de n<sup>o</sup> 138 tot 147, 37,20 t. De drie modellen van tenders welke aan die machines waren gekoppeld, hadden een inhoud van 8,60 - 7,33 en 6,58 m<sup>3</sup>.

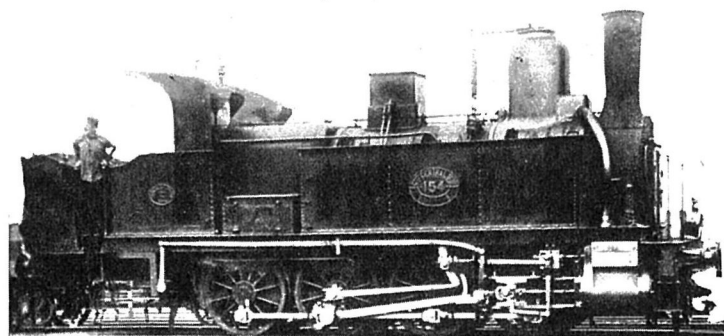
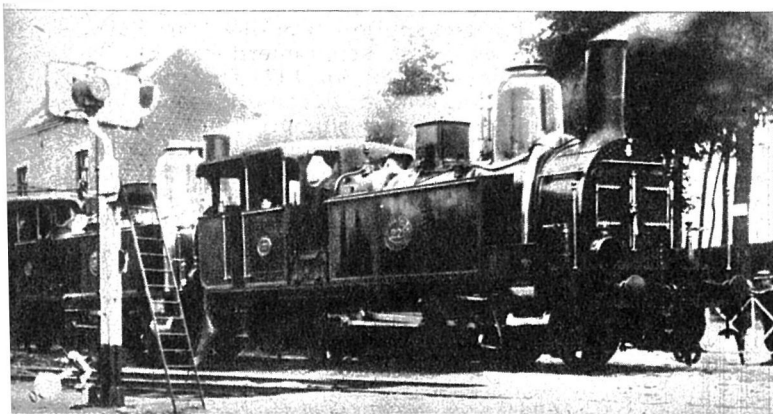
Van 1865 tot 1874 werd een belangrijke groep tender-

locomotieven met vier gekoppelde assen gebouwd, bestemd voor de goederentreindiensten. Die machines met Belpairevuurhaard hadden buitenliggende cilinders en mechanisme. De zijdelingse waterbakken waren verschillend geplaatst volgens de reeksen, en de wielen hadden een middellijn van 1,22 m.

De eerste reeks, n<sup>o</sup> 150 tot 169, werd in 1865 door Saint-Léonard geleverd. In 1869 werden in de Centrale Werkplaats enkele machines verbouwd door het frame te verlengen, zodat er op de achterzijde een grotere kolenbak kon worden gemonteerd. De locomotieven 150 tot 169, die een rijvaardig gewicht hadden van 48 t, werden door de Grand Central gebruikt voor het trekken van de zware goederentreinen tussen Charleroi en Antwerpen, via Leuven, Aarschot en Lier.

De tweede reeks omvatte slechts de machines n<sup>o</sup> 170 en 171, gebouwd in 1869 door de Centrale Werkplaats Leuven. Die twee enigszins krachtigere machines wogen 51,26 t.

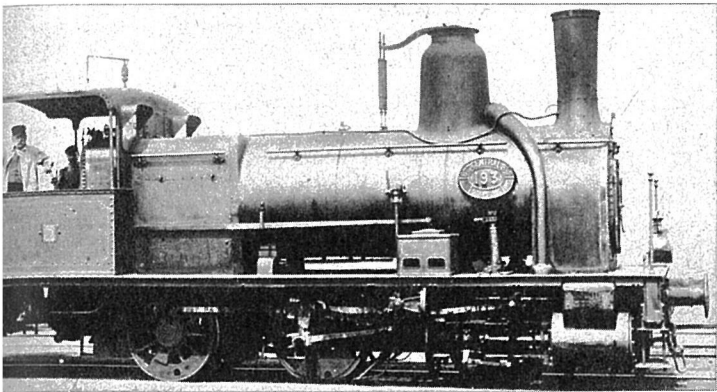
Hieronder, links : n<sup>o</sup> 221, reeks 220 tot 223 (S.A.C.M. 1874) ● Rechts : n<sup>o</sup> 154, reeks 150 tot 168 (Saint-Léonard 1865).



De derde reeks, n<sup>o</sup> 172 tot 177, werd in 1871 geleverd door de Société de Couillet. Die zes locomotieven verschilden van de vorige door de wijze van ophanging en wogen 49,80 t.

Van 1872 tot 1874 leverde de Société Alsacienne de Constructions Mécaniques te Grafenstaden op haar beurt vierentwintig locomotieven, genummerd van 200 tot 223, die 51,40 t wogen.

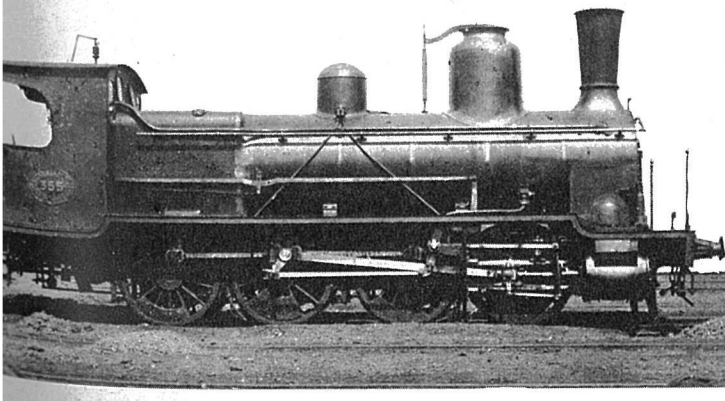
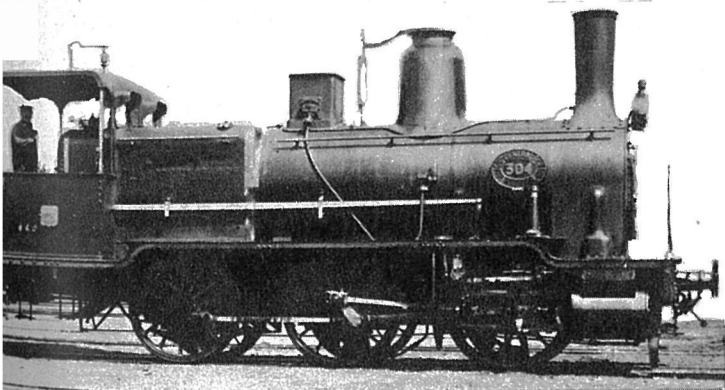
Zoals de meeste machines die ontworpen werden door Urban, waren de tenderlocomotieven n<sup>o</sup> 150 tot 177 en 200 tot 223 uitstekend bestudeerd. Zij werden alle door de Staat gebruikt voor de rangeerdiensten, waarna ze, van 1920 tot 1926, buiten dienst werden gesteld. Praktisch hebben deze machines gediend als grondslag voor het



Locomotief n<sup>o</sup> 193, reeks 191 tot 196.

vermaarde type 23 — achteraf 53 — dat door de Staat werd ontworpen in 1904.

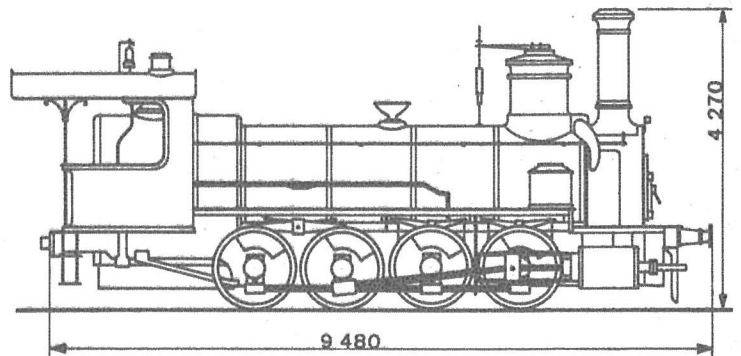
Ondertussen had de Société de Couillet, in 1871, locomotieven met drie gekoppelde assen geleverd. De zes exemplaren, nummers 191 tot 196, hadden wielen met kleine middellijn, 1,22 m, buitenliggende cilinders en een vierkante Belpairevuurhaard. Ze onderhielden de tractie van de goederentreinen op de lijnen van Limburg en van de provincie Antwerpen. Die machines van 37 t waren afgeleid van de locomotief n<sup>o</sup> 190 die iets zwaarder woog en die in 1869 gebouwd was door de Werkplaats Leuven. Ze werden omstreeks 1920 uit de dienst genomen.



De Société de Couillet leverde in 1877 nog acht goederentreinlocomotieven van 40,70 t, met drie gekoppelde assen, nummers 301 tot 308. Ze hadden eveneens buitenliggende cilinders en mechanisme, wielen van 1,43 m en vielen op door de grote afmetingen van hun Belpairevuurhaard. Men trof er nog aan op de lijnen van Limburg na de eerste wereldoorlog.

Ingevolge het toenemende verkeer op de lijn Antwerpen — München-Gladbach, die onze handelsmetropool met Pruisen en Westfalen verbond, bestudeerde de Grand Central zijn krachtigste type van goederentreinlocomotief, waarvan de bouw aan Saint-Léonard werd toevertrouwd. Het was een machine met vier gekoppelde wielen van 1,43 m en buitenliggende cilinders en mechanisme. Zes exemplaren, n<sup>o</sup> 350 tot 355, werden begin 1892 in dienst gesteld; ze hadden een machinistenhuis type Staat en tenders van 12 m<sup>3</sup> met drie assen. Nadat de Staat ze had aangekocht, werden die mooie locomotieven, van 50 ton, over ondergeschikte depots verdeeld. Ze waren nog steeds in dienst in 1921.

De Grand Central had eveneens locomotieven gekocht die in 1871 waren gebouwd door Borsig te Berlijn, en die



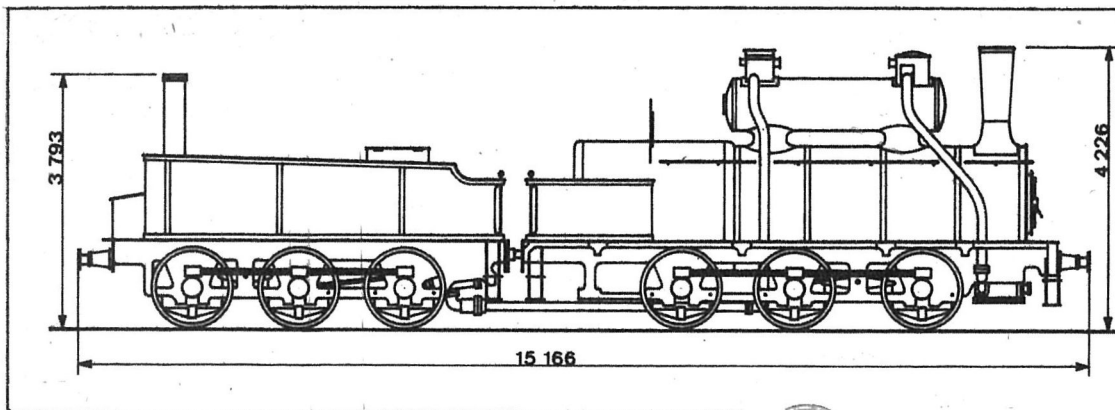
De locomotieven n<sup>o</sup> 180 tot 189 van de Grand Central, waren volkomen gelijk aan het type « Kaiser Franz Josef » van de Oostenrijks-Hongaarse Spoorwegen, behalve de schoorsteen die in Oostenrijk een hoogte van 4,639 m bereikte.

aanvankelijk bestemd waren voor Turkije. Ze werden ingezet tussen Antwerpen en München-Gladbach onder de nummers 180 tot 189. Ze hadden vier gekoppelde assen met wielen van 1,19 m, buitenliggende cilinders, binnenliggend verdelingsmechanisme, en wogen 45 t. De afgeronde vuurhaard had een overstekende opstelling. Dat locomotief type was ontworpen in Oostenrijk door de Spoorwegmaatschappij van Oostenrijk-Hongarije, en vertoonde alle kenmerken van de techniek die in dat land gebruikelijk was. Het was aldaar bekend onder de typebenaming « Kaiser Franz Josef ». De tien machines van de Grand Central waren gekoppeld aan tenders van 9,40 m<sup>3</sup> met drie assen, van Oostenrijks model. Een ervan diende in 1913 voor de verwarming van het station Verriers. Vijf exemplaren kwamen in 1921 nog voor op de lijst der locomotieven van de Staat.

In 1867 had Urban in de werkplaats van Leuven twee eigenaardige machines met drijftender laten bouwen. Het

Hiernaast, van boven naar beneden : locomotief n<sup>o</sup> 304, reeks 301 tot 308 • Locomotief n<sup>o</sup> 355, reeks 350 tot 355.

mechanisme van de tender en dat van de locomotief, die een grote overeenkomst vertoonden, waren volledig binnenliggend met afhellende cilinders. Elke motorgroep bevatte drie gekoppelde assen met wielen van 1,22 m. De romp van de stoomketel was volledig ingenomen door de vlampijpen. Boven de ketel was een stoomreservoir aangebracht dat verbonden was met de tender en de locomotief. De cilinders van de tender lieten hun stoom ontsnappen in een caisson waarop een schoorsteen gemonteerd was die men aan de achterzijde van het voertuig had opgesteld. Die locomotieven waren tijdgenoten van de machines van hetzelfde genre, waarmee proefnemingen

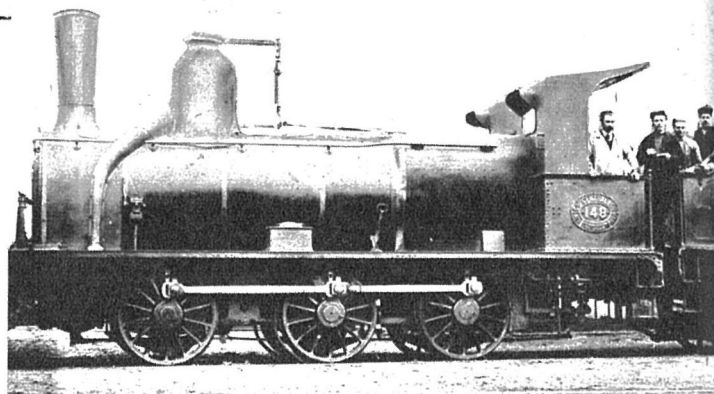


De twee locomotieven met drijftender (hiernaast) in 1867 ontworpen door Urban, werden verbouwd tot gewone locomotieven n<sup>o</sup> 148 en 149 (hieronder).

ondernomen werden op de netten van de Est Français en van de Great Northern in Engeland. Overal bleven die machines volledig onder de maat, en hun mechanisme was uiterst lastig te hanteren.

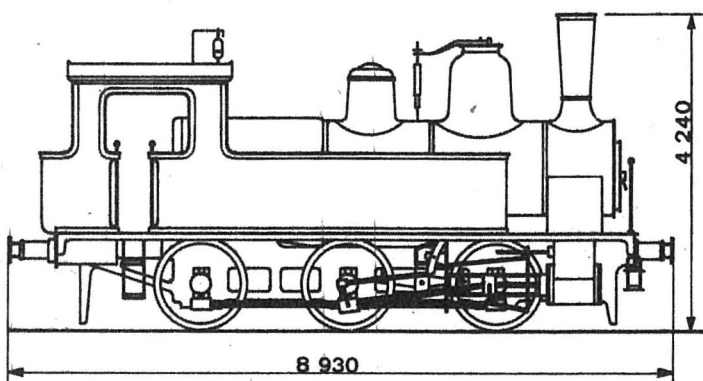
Bij de Grand Central werd het mechanisme van de tenders gedemonteerd en werden de machines gewijzigd. Ze droegen de nummers 148 en 149 en werden enige tijd door de Staat in dienst behouden.

De machine n<sup>o</sup> 400, voorheen n<sup>o</sup> 300, werd in 1873 geleverd door Ch. Evrard. Het was een gelede tenderlocomotief van het stelsel Meyer met vier middencilinders en twee motorgroepen van drie assen elk. De wielen hadden een middellijn van 1,22 m. Blikvangers waren de grote afmetingen van de schoorsteen, de dom en de buitenvuurkist van Belpaire. De zijdelingse water- en kolenbakken besloegen bijna de hele lengte van de stoomketel. Die locomotief van 72 t kende slechts een zeer kortstondig bestaan. Vanaf 1878 werd n<sup>o</sup> 400 volledig gedemonteerd in de werkplaats Leuven en de twee drijfframes dienden voor het bouwen van twee kleine rangeertenderlocomotieven, de n<sup>o</sup> 1 en 2. Ze wogen iets meer dan 40 t en



bewezen uitstekende diensten. De machine n<sup>o</sup> 2 bestond nog in 1921.

De n<sup>o</sup> 3 en 4, die in 1893 gebouwd werden door de Société de Couillet, waren de laatste machines die aan de Grand Central werden geleverd. Deze zeer sierlijke ten-

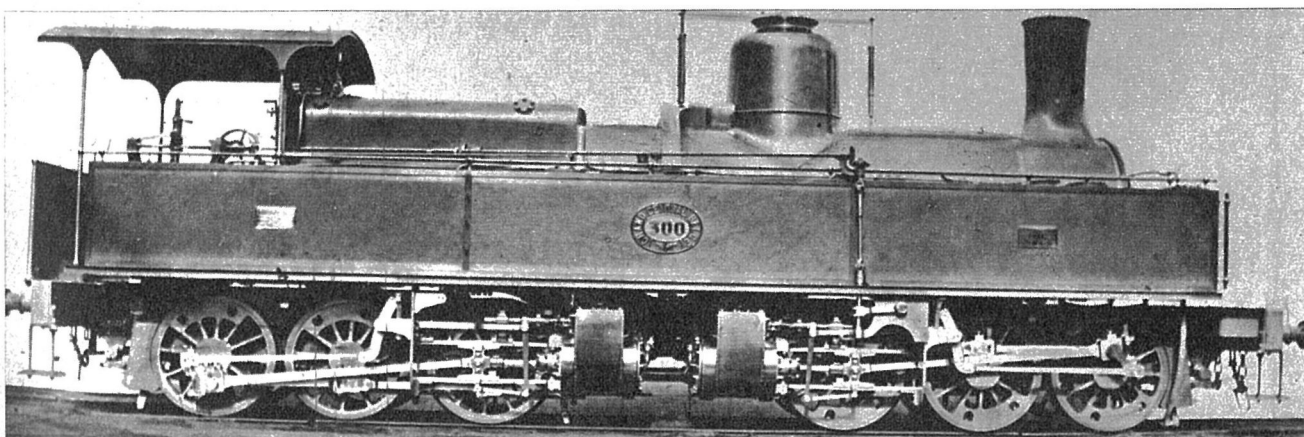


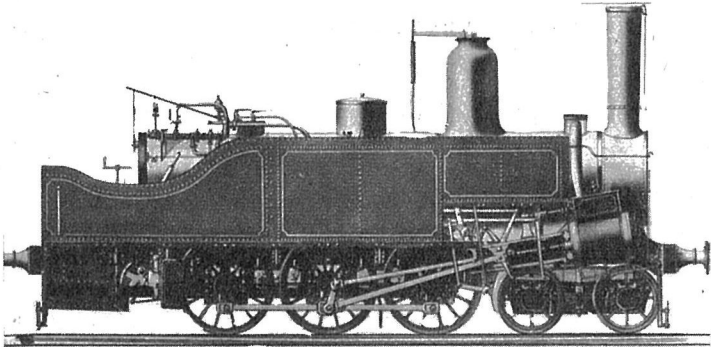
N<sup>o</sup> 3 en 4, laatste locomotieven geleverd aan de Grand Central.

derlocomotieven onderhielden de lokale reizigersdiensten. Ze hadden drie gekoppelde assen, buitenliggende cilinders en een Belpairevuurhaard. Rijvaardig wogen ze 38,70 t en de wielen hadden een middellijn van 1,25 m. In 1921 deed het n<sup>o</sup> 4 nog dienst als rangeerlocomotief.

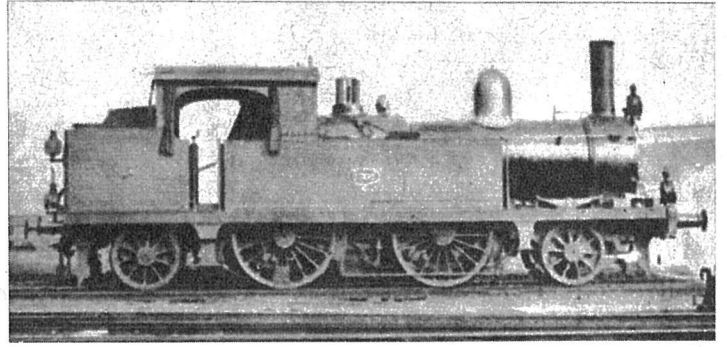
Vóór zijn terugkoop door de Staat in 1898, werd de spoorweg Liégeois-Limbourgeois sedert 1866 geëxploiteerd door de Nederlandse Staatsspoorwegen. In dat jaar kochten zij die twaalf locomotieven van de Liégeois-Limbourgeois, waaronder drie machines Vaessen die, in 1865, door Saint-Léonard gebouwd werden. Die 4-6-0, nummers 92 tot 94, werden omstreeks 1880 aan de maatschappij Gent-Terneuzen verkocht.

De gelede locomotief van het Stelsel van Meyer. N<sup>o</sup> 300, daarna 400, prijkte in 1873 op de Wereldtentoonstelling van Wenen.





Locomotief « Vaessen » van de Liégeois-Limbourgeois, n<sup>o</sup> 92 tot 94, uitgerust met een injectiepomp van Giffard (1865).



Locomotief van de reeks 267 tot 274 van de Staatsspoorwegen, gebruikt door de Liégeois-Limbourgeois.

De locomotieven die in 1898 door de Staatsspoorwegen op het net van de Liégeois-Luxembourgeois gebruikt werden, waren alle van Engelse makelij. Ze hadden smalle en diepe vuurhaarden en waren uitgerust met de Westinghouserem. De reizigerstreinlocomotieven haalden 80 km/h.

Terloops willen wij de aandacht vestigen op de mooie tenderlocomotieven voor reizigerstreinen van het type 2-4-2, met wielen van 1,69 m en binnenliggende cilinders; ze werden in 1881 door Sharp Stewart gebouwd en van 267 tot 274 genummerd.

De reizigerstreinlocomotieven van de reeks 301 tot 475 van de Staatsspoorwegen, type 2-4-0 met wielen van 2,13 m en binnenliggende cilinders, werden van 1880 tot 1895 door Beyer Peacock gebouwd te Manchester. Ze waren gekoppeld aan tenders van 13 m<sup>3</sup> met drie assen, van het smalle Engelse type.

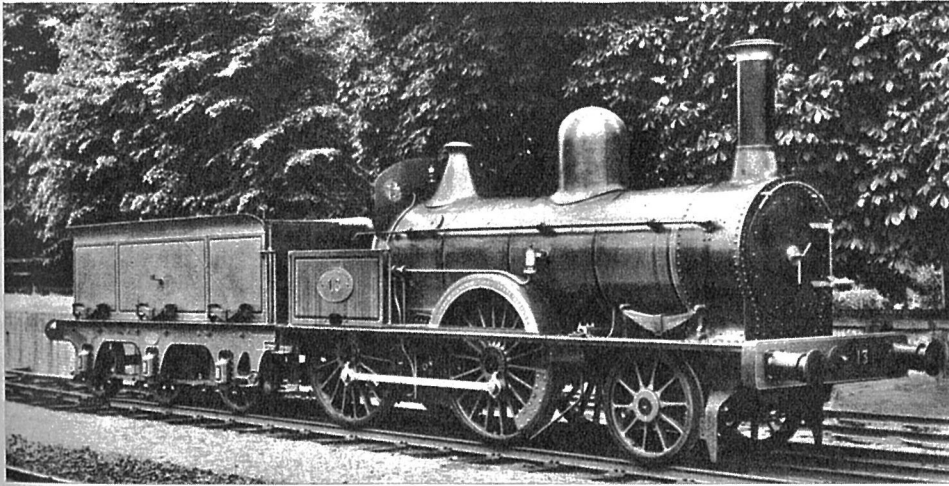
De reizigerstreinlocomotieven n<sup>o</sup> 1 tot 4 en n<sup>o</sup> 9 tot 78, waren 2-4-0 machines met wielen van 1,67 m, eveneens gebouwd door Beyer Peacock, van 1863 tot 1872. Ze waren lichter en minder krachtig dan de vorige.

Voor de goederentreindiensten op de lijn met sterke hellingen van Tongeren — Flémalle via Liers en Ans, gebruikten de Staatsspoorwegen negen locomotieven met drie gekoppelde assen en buitenliggende cilinders. De wielen hadden een middellijn van 1,15 m. Die machines maakten deel uit van de reeksen 92 tot 94 van 1880 en 206 tot 211 van 1871, gebouwd door Beyer Peacock.

Al de voornoemde locomotieven werden door de Staatsspoorwegen behouden en de Belgische Staat exploiteerde het net met zijn eigen materieel.

(Wordt voortgezet)

Phil DAMBLY.



Locomotief n<sup>o</sup> 13, reeksen 1 tot 4 en 9 tot 78 van de Staatsspoorwegen, in oorspronkelijke toestand. Later werden die machines uitgerust met een machinistenhuis en met de Westinghouserem (Foto genomen in het Museum van de Nederlandse Spoorwegen te Utrecht).

Hieronder : de locomotief n<sup>o</sup> 326, tentoongesteld in het Museum van Utrecht, maakte deel uit van de reeks 301 tot 475 van de Staatsspoorwegen. Op de tender bemerkt men de alarmschel die het, met behulp van een kabel, de hoofdwachter en de reizigers mogelijk maakte zich in verbinding te stellen met de machinist. Hoogte van de schoorsteen : 4,115 m.

