

# Atlantic - 12.004

Thierry NICOLAS





Plaque du constructeur « Cockerill » de la 12.004.

*Constructeur schildplaat " Cockerill " van de 12.004.*



Les conducteurs du train « Royal »  
du 1er mai 1985 ici à Schaarbeek.

*Treinconducteurs (machinisten)  
van de Koninklijke trein in Schaarbeek  
de 1 e mei 1985.*

## Préface / Voorwoord

Cette locomotive typique de la grande époque fut conçue par l'ingénieur Raoul Notesse à partir d'une locomotive du « Canadian Pacific Railways » du type « 2.2.2 » et construite en 1939 par le fameux constructeur belge « Cockerill » situé à Seraing près de Liège. Cette locomotive est du type « 2.2.1 » Atlantic, est presque complètement carénée, et est destinée aux trains rapides légers. Les premiers services sont entre Bruxelles et Ostende avec une vitesse commerciale de 120 Km/h mais avec des pointes allant au-delà de 140 Km/h.

*De door de ingenieur Raoul Notesse ontwikkelde locomotief was gebaseerd op het type 2.2.2 van de Canadian Pacific Railways. Deze loc, daterend uit de hoogdagen van de stoom werd in 1939 gebouwd door de beroemde Belgische constructeur uit het Luikse " Cockerill " (Seraing) De loc van het type 2.2.1. Atlantic is bijna volledig omsloten door een gestroomlijnde beplating en is ontworpen om korte sneltreinen te trekken. Als eerste inzet trokken zij treinen tussen Brussel en Oostende met een snelheid van 120 km/h tot soms zelfs 140 km/h en meer.*

Thierry NICOLAS



## 12.004 – Brussel-Noord / Bruxelles-Nord

En mai 1985 a commencé les commémorations du 150<sup>ème</sup> anniversaire des chemins de fer belges. Lors d'un des premiers services pour l'événement, la 12.004 est à l'arrêt en gare de Bruxelles-Nord.

*In de maand mei 1985 beginnen de herdenkingsplechtigheden ter gelegenheid van de 150e verjaardag van de Belgische spoorwegen. Bij het uitvoeren van een van de eerste diensten staat de 12.004 stil te Brussel Noord.*

## La locomotive / De locomotief

La locomotive 12.004 est reprise dans l'inventaire de la S.N.C.B. le 14 juillet 1939 et restera au dépôt de Schaerbeek tout au long de sa carrière (sauf quelques mois en 1940) jusque son dernier service du 29 juillet 1962 avec un train « Bruxelles-Lille ». Sa mise hors service et sa radiation auront lieu le 27 septembre de la même année.

Seulement six locomotives du type 12 furent construites, toutes en 1939 et sont apparues dans les registres de la S.N.C.B. La 12.004 fut enregistrée le 14 juillet 1939.

*De locomotief 12.004 is in de inventaris van de NMBS opgenomen op 14 juli 1939 en zal bijna heel haar loopbaan in de stelplaats van Schaarbeek blijven (behalve enkele maanden in 1940). De laatste inzet was Brussel-Rijsel. Daarna werd zij buiten dienst gesteld en haar schrapping zal volgen op 27 september 1962.*

*Slechts 6 machines van het type 12 werden gebouwd, en ingeschreven in de registers van de NMBS, in 1939. Dit op 14 juli 1939.*

## La technique / Techniek

Ces locomotives du type 12 étaient équipées de deux cylindres internes et de plus à détente directe conçus par l'ingénieur Raoul Notesse, un double échappement et un injecteur Metcalfe sont disposés également et cette disposition des cylindres donnait en fait une très bonne stabilité pour les grandes vitesses. Les quatre premières locomotives (dont bien entendu notre 12.004) étaient équipées d'une distribution vapeur « Walschaerts », les deux dernières ont été dotées

d'une distribution à soupapes (la 12.005 avec le système « Dabeg » et la 12.006 avec le système « Caprotti »). Le carénage frontal de cette locomotive (d'un système développé par le Français André Huet) était en fait fendu pour la meilleure pénétration et répartition de l'air. La locomotive pesait 89 tonnes en ordre de marche et pouvait développer une puissance jusqu'à 2.500 CV.

Le tender à trois essieux a une capacité de 24 m<sup>3</sup> d'eau et de 8 tonnes de charbon. Le carénage de la locomotive suit également sur le tender et les essieux sont à roulements à rouleaux.

*De type 12 lok was uitgerust met twee binnenin liggende cilindres met directe ontspanning, ontworpen door ingenieur Raoul Notesse, een dubbele uitlaat en een Metcalfe injector, die zo opgesteld waren om een zeer goede stabiliteit te bekomen tijdens het rijden bij hoge snelheid.*

*De eerste vier stoomloks (waaronder onze 12.004) waren uitgerust met een stoomverdelers type "Walschaerts", de laatste twee stoomloks waren uitgerust met een stoomverdelers met kleppen. (de 12.005 uitgerust met het systeem "Dabeg", de 12.006 met het "Caprotti" systeem).*

*Het gestroomlijnde voorfront (ontworpen door de Fransman André Huet) was eigenlijk gespeleken om voor een betere luchtdoorstroming te zorgen.*

*Het gewicht van de loc was 89 ton en ze kon een vermogen van 2500 pk ontwikkelen.*

*De met drie assen uitgeruste tender heeft een capaciteit van 24 m<sup>3</sup> water en 8 ton steenkool. De gestroomlijnde vorm loop door van loc naar tender.*

*De assen zijn met kogellagers uitgerust.*

Longueur/Lengte : 14 m 012

Largeur/Breedte : 3 m

Hauteur/Hoogte : 4 m 280

## Le service commercial

Le programme de la S.N.C.B. était donc de mettre en service des trains rapides et légers en mettant la vitesse comme nouvelle stratégie publicitaire et commerciale. Les trains de maximum 256 tonnes (composés de cinq voitures du type K1) étaient en service dès le 15 juillet 1939 entre Bruxelles Midi et Ostende Quai. La vitesse varie suivant les tronçons, 120 Km/h entre Bruxelles et Gand, 140 Km/h entre Gand et Bruges et de nouveau 120 Km/h entre Bruges et Ostende. A partir de 1940, des nouveaux services furent en exploitation dont des trains Bruxelles Nord - Liège Guillemins. Pendant la seconde guerre mondiale, les locomotives du type 12 furent utilisées pour tout type de service par décision des forces allemandes. Après la guerre 40-45, la S.N.C.B. adopta une nouvelle numération du matériel le 1er janvier 1946. Les locomotives type 12 reprirent un service moins prestigieux malgré que quelques fois, elles assurent des grands trains internationaux. Les principaux services ont été sur Tournai et ensuite Lille mais également sur la ligne 36 vers Landen et Liège, vers Mons, et de temps en temps vers d'autres destinations sur les lignes au profil facile.

## Commerciële dienst

*In die tijd stond op het programma van de NMBS het inzetten van lichte en vooral snelle treinen. Treinen met maximum 256 ton dienstgewicht (samengesteld uit vijf rijtuigen type K 1) kwamen in dienst vanaf 15 juli 1939 tussen Brussel Zuid en Oostende. Afhankelijk van de bereden spoorsectie kon de snelheid variëren van 120km/h tussen Brussel*

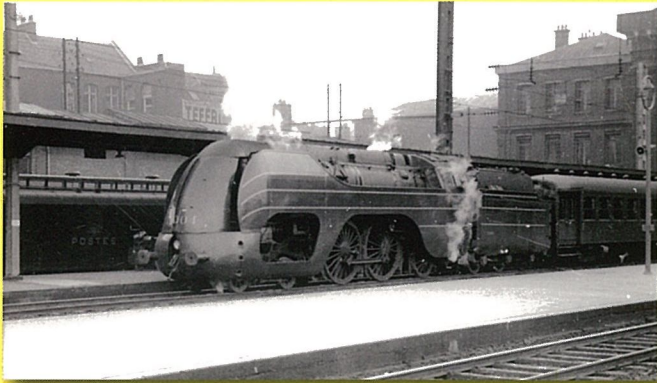
*en Gent, 140 km/h tussen Gent en Brugge en opnieuw 120km/h tussen Brugge en Oostende. Vanaf 1940 werden nieuwe reisroutes ingelegd waaronder de trein Brussel-Noord Luik Guillemins. Tijdens de tweede wereldoorlog werden de machines type 12 op bevel van het Duitse leger voor allerhande diensten gebruikt. Na de oorlog '40 - '45, op 1 Januari 1946 voerde de NMBS een nieuwe nummering in voor al het rijdend materieel. De locomotieven van het Type 12 namen minder prestigieuze diensten over, hoewel de locomotieven wel soms grote internationale treinverbindingen verzekerden. De voornaamste waren naar Doornik en nadien Rijsel en op de lijn 36 naar Landen en Luik. Soms reden ze ook naar andere bestemmingen zoals Bergen en op lijnen met een gemakkelijk profiel.*



## 12.004 – Lille / Rijsel

En avril 1961, la 12.004 et sa rame de voitures M2 est prête au départ de Lille avec le train direct vers Bruxelles et Schaerbeek via Tournai. De l'autre côté de la gare, on distingue d'autres voitures M2 qui assureront un train vers Anvers.

*In april 1961, staat te Rijsel de 12.004 met M2 rijtuigen aan de haak klaar voor vertrek van een rechtstreekse trein naar Brussel en Schaarbeek via Doornik. Aan de andere kant van het station onderscheidt men een ander stel M2 rijtuigen met bestemming Antwerpen.*



### 12.004 – Lille/Rijsel :

Au départ de Lille, la 12.004 attend le départ pour assurer un service vers Schaerbeek en 1958.

*Vertrekkend uit Rijsel wacht de 12004 op een startsignaal om naar Schaarbeek te sporen dit in 1958.*



### 12.004 – Schaerbeek/Schaarbeek :

Voilà le train similaire à Schaerbeek à l'arrêt pour le service vers Lille toujours en 1958.

*Gelijkaardige trein te Schaarbeek wachtend eveneens met Rijsel als eindbestemming wij zijn nog altijd in 1958.*



### 12.004 – Leopoldsburg :

Beau passage de la 12.004 au pied d'un des derniers chandeliers de Belgique à la sortie de Leopoldsburg toujours dans le Limbourg le 19 juillet 1987.

*Een mooi beeld van de 12.004 rijdend aan de voet van een van de laatste mechanische vleugelsignaal te Leopoldsburg provincie Limburg 19 juli 1987.*



### 12.004 – Balen :

Le 19 juillet 1987, la 2-2-1 tracte un train spécial dans le Limbourg belge de passage en vitesse dans la petite gare de Balen.

*Op 19 juli 1987, de 2-2-1 een speciale trein op sleep rijdend met hoge snelheid langs de kleine station van Balen in Belgisch Limburg.*

# Nicolas Collection

Nicolascollection publie régulièrement des nouveaux livres ferroviaires sur les séries de locomotives belges ou étrangères, sur les trains et réseaux belges et étrangers qui vous permettront de compléter vos séries et votre collection. Nicolascollection et Objectif Rail vous propose des livres et des magazines très intéressants, des plus diversifiés et de la plus grande qualité.

*Nicolascollection brengt regelmatig nieuwe spoorwegen boeken uit, deze gaan over Belgische of buitenlandse locomotieven reeksen, over Belgische of buitenlandse spoornetten. Zo kan u je verzameling/ontbrekende nummers verder uitbreiden. Nicolascollection en Objectif Rail stellen u regelmatig nieuwe interessante spoorwegboeken, tijdschriften, deze handelen zowel Belgische als buitenlandse spoorwegennetten. heel interessant, meest afwisselend en van grote kwaliteit.*

[www.nicolascollection.com](http://www.nicolascollection.com)

[www.objectif-rail.com](http://www.objectif-rail.com)

	Atlantic - 12.004
	Thierry NICOLAS
	EAN: 9782930748016
	ISBN: 978-2-930748-01-6
9 782930 748016	Prix: 25,00 €