



Stoomlocomotief 29.013 en andere tijdachines





Stoomlocomotief 29.013 en andere tijdachines



Train World, belevingscentrum over de wereld van het spoor

Train World is in aanbouw in Schaarbeek. Het wordt een belevingscentrum waar je het verleden, het heden en de toekomst van de spoorwegwereld zult kunnen ontdekken. Maar Train World beschikt, naast een rijk historisch spoorwegpatrimonium, nog over een andere belangrijke troef: ze organiseert ritten met historisch spoorwagematerieel over het hele spoorweganet. Met dergelijke ritten kunnen allerhande evenementen worden opgeluisterd. Maar eigenlijk is zo'n rit, of die nu met dieselmaterieel of stoommaterieel wordt gereden, al een evenement op zich! Deze speciale ritten vormen het dynamische aspect van Train World.





Wil je weten welke evenementen er gepland zijn?

Wil je een historische trein huren voor je (bedrijfs)evenement?

Dat kan! Surf naar www.trainworld.be voor meer informatie over geplande ritten of stuur ons via het contactformulier een vraag voor een offerte op maat voor jouw evenement.

Train World beschikt over een rijvaardige stoomlocomotief, de 29.013, en vier historische diesellocomotieven. Ze kunnen over het hele Belgische spoorweginet rijden.

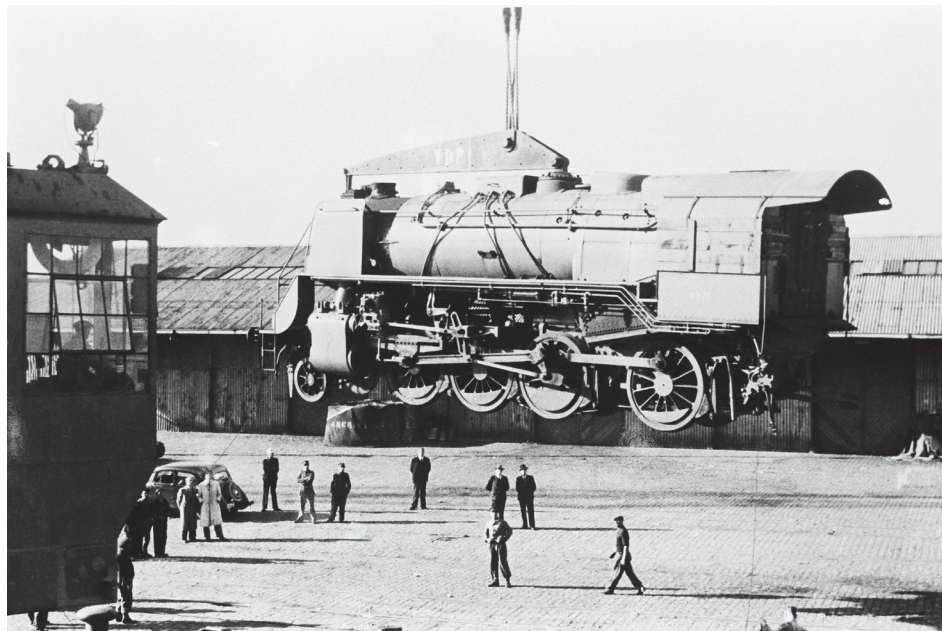
Qua rijtuigen biedt Train World de keuze uit vijf rijtuigen van het type K1, vijf van het type L en zeven van het type M2, die plaats bieden aan groepen van maximaal 518 personen. Er is geen minimum aantal deelnemers vereist.

De "type 29"

De stoomlocomotief 29.013 of "type 29" houdt de geschiedenis levend en is het paradepaardje van het actieve rollend materieel van Train World. Deze stoomlocomotief, gebouwd in 1945, reed in de normale dienst tot 1966. Het is dezelfde machine die dat jaar het stoomtijdperk in België officieel afsloot.

De erfenis van de oorlog

In 1945 kwamen de Belgische spoorwegen zwaar gehavend uit de oorlog. Van de 3.413 locomotieven die ons land bezat aan het begin van de oorlog, waren er in 1945 nog amper een duizendtal rijvaardig. De nationale industrie was niet in staat de grote vraag naar locomotieven op te vangen, dus wendde men zich tot de American Locomotive Company (Alco) met een grote bestelling. De spoorwegmaatschappij wilde 300 locomotieven van het type 140 Consolidation kopen, een standaardmodel dat snel geschikt kon worden gemaakt voor de rijomstandigheden in België. Alco had het te druk met andere bestellingen en besteedde het grootste deel van het order uit aan haar filialen in Canada. De locomotieven werden genummerd van 29.001 tot 29.300. De locomotief met nummer 29.013 maakte deel uit van de eerste levering van 60 stuks die in 1945 van de band rolden bij de Montreal Locomotive Works.



De "Jeep"

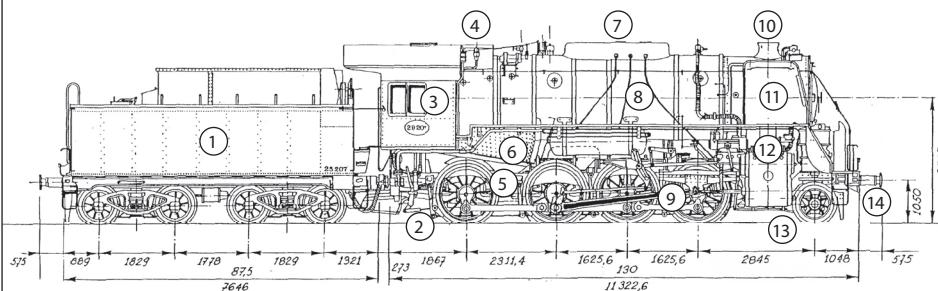
De type 29 bleek een goede machine te zijn, eenvoudig in het gebruik en gemakkelijk in het onderhoud. De machinisten stelden haar op prijs vanwege het comfort van de cabine en haar vermogen om snel op te trekken. Omdat het allroundlocomotieven waren, die zowel goederen- als reizigerstreinen konden

trekken en zowel op vlak als op heuvelachtig terrein konden worden ingezet, kregen ze de bijnaam "Jeeps", naar het gekende legervoertuig.

Boven

Lossen van een locomotief van het type 29 in de haven van Antwerpen (1946). Het gaat om één van de laatste exemplaren, geproduceerd in de Verenigde Staten.

De belangrijkste onderdelen van een stoomlocomotief type 29



- ① Kolen- en watertender
- ② Aandrijfwielen
- ③ Machinistenhuis
- ④ Stoomfluit
- ⑤ Asbak
- ⑥ Vuurkist
- ⑦ Stoomdom
- ⑧ Ketel
- ⑨ Stoomverdeling "Walschaerts"
- ⑩ Schouw
- ⑪ Rookkast
- ⑫ Stoomuitlaat
- ⑬ Voorloopas
- ⑭ Buffer

Enkele cijfers over de type 29

Bouwjaar: 1945 (Montreal Locomotive Works)
 Vermogen: 2000 PK of 1435 kW
 Maximumsnelheid: 96 km/u
 Lengte loc + tender: 20,39 m
 Hoogte: 4,28 m
 Gewicht locomotief: 93 ton
 Gewicht tender: 57 ton
 Diameter drijfwielen: 1,52 m
 Diameter draagwielen: 0,90 m
 Diameter tenderwielen: 0,965 m
 Tenderinhoud (water): 24,6 m³
 Tenderinhoud (kolen): 10,16 ton

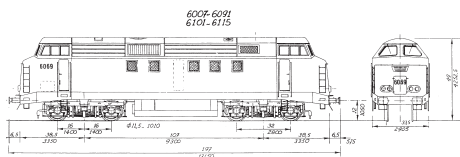
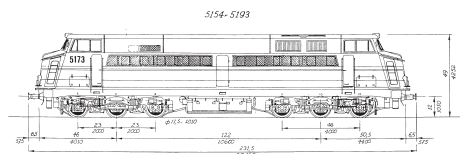
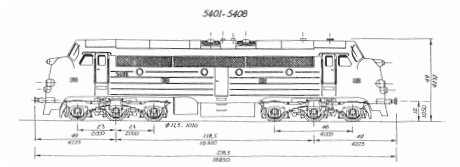
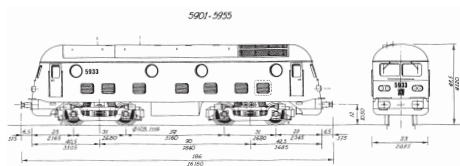


Einde van een tijdperk

De elektrificatie van het spoorwegnet, die al voor WO II was gestart, werd in de jaren 50 van de vorige eeuw in snel tempo uitgebreid. Ook de dieseltractie maakte een technologische ontwikkeling door en werd meer en meer toegepast. Die technologische vooruitgang betekende onherroepelijk het einde van het stoomtijdperk. Op 20 december 1966 werd het tijdperk van de stoomtractie in normale dienst in België officieel afgesloten, met een rit van Aat naar Denderleeuw, getrokken door... de locomotief 29.013.

De diesellocomotieven

Behalve de stoomlocomotief, heeft Train World ook nog vier historische diesellocomotieven in actieve dienst.



De locomotief met nummer 5910 behoort tot de eerste generatie van diesellocs. Deze machines werden tussen 1954 en 1955 gebouwd door Cockerill. Oorspronkelijk droegen ze andere nummers, namelijk 201.001-201.055. Het waren de eerste lijndiesellocomotieven in België.

Nummer 5404 werd in midden de jaren 50 gebouwd in La Croyère (Henegouwen) door de Anglo-Franco-Belge. Van deze reeks werden maar 8 exemplaren gebouwd. Ze verzorgden de expressverbindingen vanuit Brussel richting Parijs, Keulen en Amsterdam. De 5404 is de enige locomotief uit haar reeks die ontsnapte aan de modernisering in de jaren 80, waardoor ze de typerende bolle neus behield.

Nummer 5166 behoort tot een tweede generatie diesellocomotieven, met meer vermogen. De reeks 51 dateert van begin de jaren 60. Er werden er 93 van gebouwd door Cockerill. Ze werden ingezet voor zware goederentreinen en reizigerstreinen en sleepten af en toe zelfs TEE-treinen!

Nummer 6041 behoort tot een reeks waarvan Cockerill 106 exemplaren bouwde. Na een reeks proeflocomotieven met twee verschillende aandrijvingen werd uiteindelijk gekozen voor de versie met een diesel-elektrische overbrenging. Hierbij zorgt een diesel-generator voor stroom voor elektrische motoren, die op hun beurt de wielen aandrijven. Deze relatief grote reeks was overal in België te zien bij het trekken van lichte goederentreinen en lokale reizigerstreinen.

Een vijfde historische locomotief, de 6306, wordt in 2015 in dienst genomen bij Train World.

P.9

Boven links

Diesellocomotief 5910

Boven rechts

Diesellocomotief 5404

Onderaan links

Diesellocomotief 5166

Onderaan rechts

Diesellocomotief 6041



De rijtuigen

Geen historische trein zonder bijhorende rijtuigen! Train World beschikt over vijf K1-, vijf L- en zeven M2-rijtuigen, in verschillende rijtuigklassen.

De K1-rijtuigen dateren uit de jaren dertig van de vorige eeuw. De NMBS bestudeerde toen nieuw reizigersmaterieel, met metalen rijtuigkasten. In 1931 – 1932 worden de eerste daarvan in gebruik genomen in het internationale verkeer. In 1932 volgen de rijtuigen van het type K1 voor de directe binnenlandse verbindingen. Ze hebben pluchen zetels en bieden een maximum aan comfort.

De L-rijtuigen zijn van dezelfde periode en waren bestemd voor de semi-directe verbindingen. Met hun houten banken zijn deze rijtuigen als geen andere in staat de nostalgie naar vervlogen tijden op te roepen.

De M2-rijtuigen zijn van een latere datum, gebouwd tussen 1958 en 1960. In totaal werden er 620 van geleverd. Kenmerkend voor deze rijtuigen zijn de vouwdeuren in vier gedeelten en de schuiframen in het bovenste gedeelte van de ramen. Ze werden bijna overal ingezet en waren solide, technisch betrouwbaar en comfortabel (met bijvoorbeeld een bijkomende elektrische verwarming). Hun vrij sobere interieur is typisch voor de periode rond Expo 58, met simililederen bankjes en triplex wanden.





Vu.: NMBS-Holding - Erik Sclep, Communication Manager, Frankrijkstraat 85, 1060 Brussel. September 2013





Beleef de historische ritten van Train World
Meer info op www.trainworld.be

