

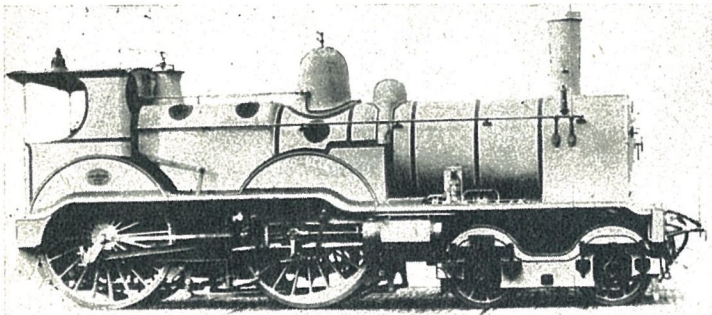
STIJL EN VERSIERING

HET UITERLIJK VAN DE LOCOMOTIEVEN.

De onstuimige schoonheid der stoomlocomotieven heeft talloze bewonderaars hartstochtelijk geboeid. De esthetica van die machines beantwoordde aan de opvatting van Plato over de schoonheid die resulteert uit de harmonieuze aanpassing van de vorm aan de functie. Ofschoon zij van land tot land varieerde, heeft de esthetica steeds expressievere vormen aangenomen om de kracht of de snelheid uit te beelden.

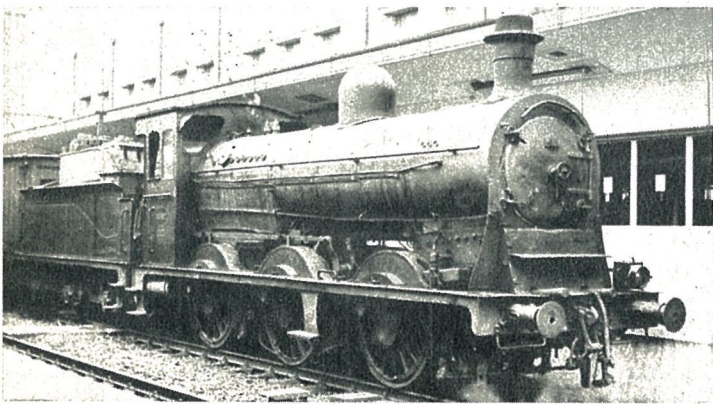
Afgezien van de beginperiode van de locomotief, toen de aandacht der bouwers vooral op de degelijkheid van de machines gericht was, en van de eerste helft van de XIX^e eeuw, toen Engeland zijn locomotieven naar alle windstreken uitvoerde, onderscheidt men vier fundamentele bouwwijzen: de Engelse, de Franse, de Duitse en de Amerikaanse.

Behalve die van Belpaire en Flamme, leken de Belgische locomotieven, naargelang het tijdstip en de « mode », sterk op de Engelse of de Franse, ofschoon ze toch hun eigen bijzonderheden hadden. Hun bouw werd, overigens, beslist beïnvloed door het naast elkaar bestaan van verschillende maatschappijen. Zo waren de in België gebouwde machines van de Nord Belge in feite modellen van de Nord français.



Nord Belge. Reeks 301 tot 306 van 1900.

De meeste machines die door de Belgische Staat tussen 1898 en 1908 besteld werden en die gebouwd waren naar de locomotieven van de Caledonian Railway, waarvan ze het beperkte begrenzingsprofiel behielden, hadden onbetwistbaar een Britse allure. In tegenstelling met de continentale en Amerikaanse machines, waren ze niet voorzien van die hinderlijke uitwendige pijpen, welke door de spoormannen van over de oceaan als « de nachtmerrie der loodgieters » werden bestempeld.



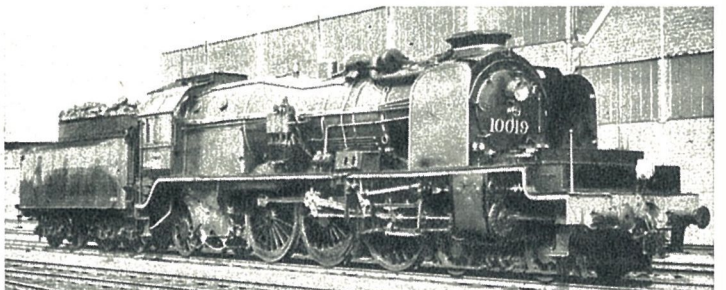
Type 41, ex-32 S, had een specifiek Britse allure (1902).

De sierlijke vormen van de compoundtypen 6 en 8 van 1905, met hun Franse allure, bezorgden hun bij de machinisten de bijnaam van « juffertjes ».

De locomotieven « Flamme » van 1910, typen 10 en 36, vielen op door hun indrukwekkende afmetingen en hun gewrongen lijnen. Met uitzondering van het patroon van de voorwand van de rookkast, die enigszins aan de « Caledonian » herinnerde, waren ze typisch Belgisch. De machines die achteraf in België werden gebouwd waren dit ook, ofschoon het machtige, half gestroomlijnde type 1 van 1935, herinnerde aan de locomotief « Cock O' The North » die sir Nigel Gresley voor de « London & North Eastern Railway » had ontworpen.

Het karakteristieke uiterlijk van het type 12 van 1938 was te danken aan een speciale schikking van de platen ketelbekleding. Een gespleten frontaal schild, ontworpen door de Franse ingenieur Huet, zorgde voor een adequate afleiding van de luchtstroom en verminderde de rijweerstand bij grote snelheden. Aan dat type 12 had de N.M.B.S. een gestroomlijnde locomotief die tot de meest geslaagde werd gerekend. Eigenlijk betoonden de spoorwegmaatschappijen toen een overdreven voorliefde voor het stroomlijnen.

De typen 25 en 26 waren Duitse locomotieven die in 1942 bij de Belgische industrie besteld werden en na de Bevrijding voor de N.M.B.S. werden afgewerkt. Die machines, met een zeer sober uiterlijk, waren evenwel niet de eerste Duitse locomotieven die de Belgische Spoorwegen aankochten. Belangrijke reeksen, de zogenaamde « Wapenstilstand »-locomotieven, werden in 1919 aan de Belgische Staat afgestaan. Die zeer uiteenlopende typen behoorden grotendeels aan de Pruisische Spoorwegen en hun opvallend sierlijke bouw liet geen twijfel omtrent hun herkomst. Bij elke periodieke herstelling werden ze lichtjes gewijzigd: Belgische schoorstenen met kap, voor-



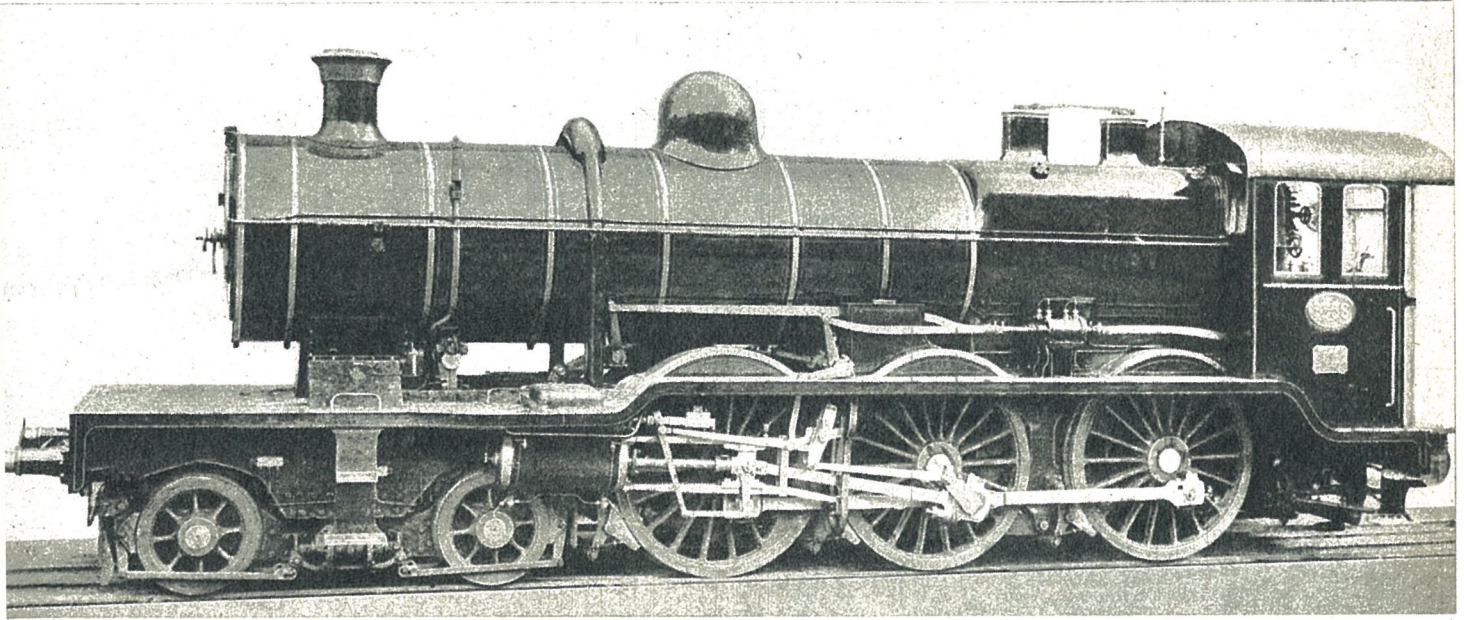
Het indrukwekkende type 10, van Flamme (1910).

warmer A.C.F.I., buffers, enz. De meest representatieve waren de typen 64, ex-P8, en de typen 81, ex-G8¹.

In 1919 kocht de Belgische Staat van de Engelse regering een aantal Amerikaanse locomotieven die de « Railway Operating Division » (R.O.D.) van het Engelse leger gebruikt had. De bekendste waren het type 40, van zuiver Amerikaanse stijl, met kegelvormige ketel en ruim machinistenhuis, en het type 22 (later type 57). Die tenderlocomotief met eigenaardig silhouet, had een waterruim dat bovenop de ketel was geplaatst (saddle tank).

De typen 29 van 1946 kwamen uit Canada en de Verenigde Staten. Die machines welke, net als de in 1920 ingevoerde typen 38, er zeer Amerikaans uitzagen, waren ontworpen met inachtneming van het internationale Europese omgrenzingsprofiel (R.I.C.) dat heel wat bescheidener is dan de overzeese profielen.

Inderdaad, doorgaans bereiken de Amerikaanse locomotieven aan de schoorsteen hoogten van 4,57, 4,69, 4,77 en 4,89 m, terwijl sommige machines tot 4,98 en zelfs 5,25 m gaan. Net als de Amerikaanse, halen de Russische stoomlocomotieven dikwijls hoogten van 4,82, 4,92 en



Het sierlijke type 8 van 1905, Franse stijl.

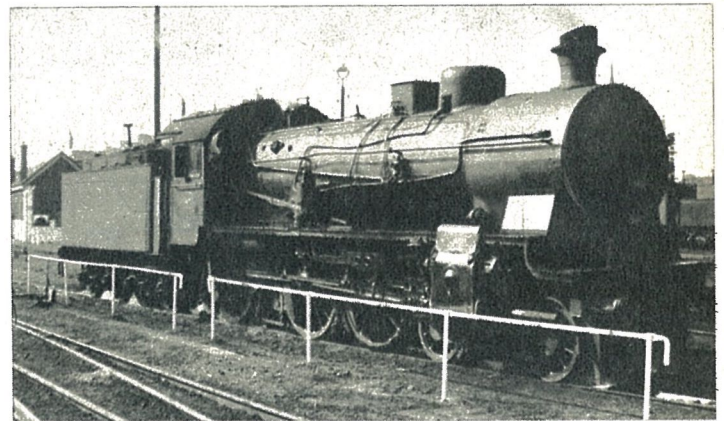
5,25 m. In Frankrijk varieert de hoogte volgens de modellen tussen 4,20 en 4,28 m, toegestaan maximum door het transitieprofiel dat later het R.I.C.-profiel werd. In Duitsland bedraagt ze 4,55 m en in Centraal-Europa 4,65 m. De Engelse locomotieven halen soms 4,08 m, maar overschrijden zelden 3,99 m.

De Belgische locomotieven waren doorgaans 4,28 m hoog; het type 36 mat 4,33 m en het type 5 bereikte 4,41 m. De breedte onzer machines lag tussen 2,80 m voor de typen « Mac Intosh » en 3,15 m voor de typen « Flamme ». Die van de Europese schommelt tussen 2,90 en 3,10 m, terwijl de breedte van de Engelse machines beperkt blijft tot 2,67 en 2,80 m. De gemiddelde breedte van de Russische locomotieven bedraagt 3,10 m; die van de Amerikaanse gaat van 3,05 tot 3,25 m.

De befaamde machines die Belpaire tussen 1864 en 1885 bouwde, werden vaak gewijzigd. Die wijzigingen waren te wijten aan de verbeteringen van de machinistenhuizen en aan de vernieuwing der ketels. De drie voornaamste modellen waren dat van 1889, met vierkante schoorsteen op breed voetstuk, dat van 1896, met ruime schoorsteen in de vorm van een afgeknotte kegel; dat van 1898, met gewone cilindervormige schoorsteen, waarop een kap van gepolijst messing gemonteerd was.

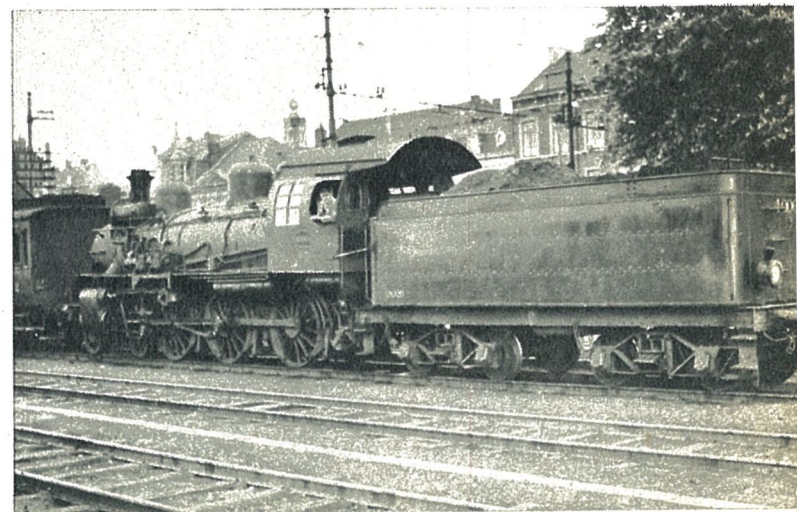
De meeste stoomlocomotieven hebben, overigens, sedert hun ingebruikneming, inwendige of uitwendige veranderingen ondergaan, waarbij de laatstgenoemde min of meer merkbaar het oorspronkelijk silhouet wijzigden.

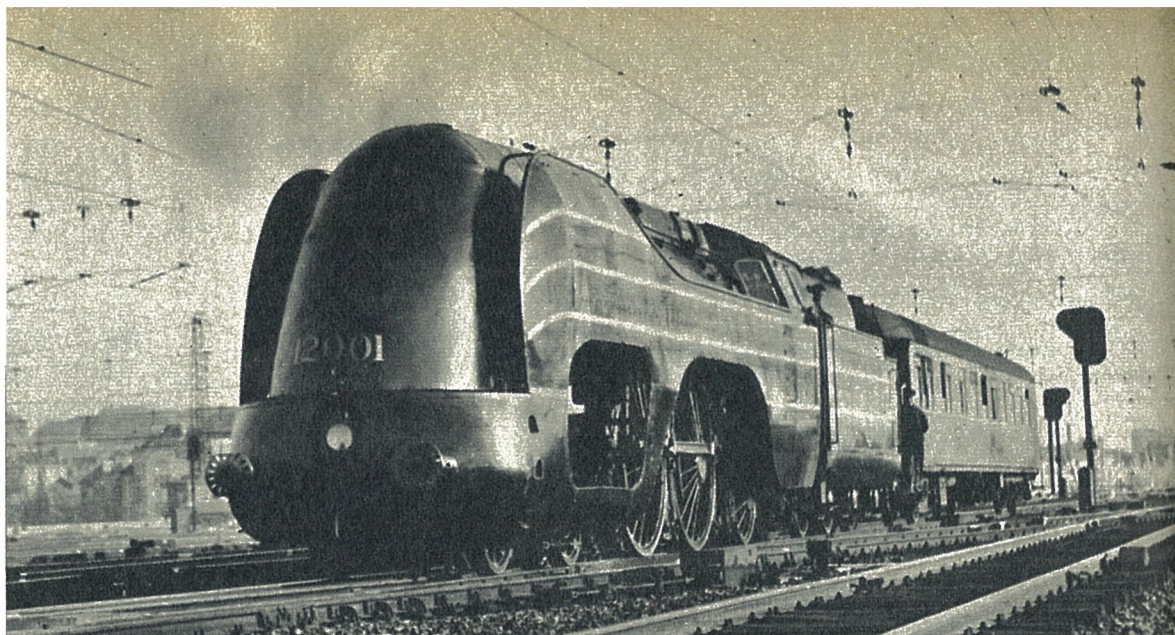
Type 26, « Oorlogslocomotief » (1945).



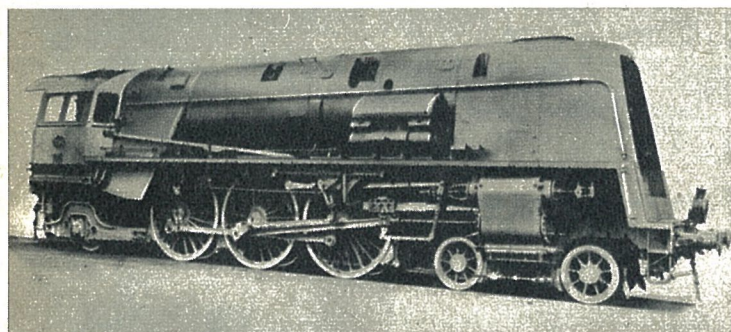
Type 64, locomotief « Wapenstilstand » (1919).

Hieronder : Type 40, locomotief R.O.D., made in U.S.A. in 1917.



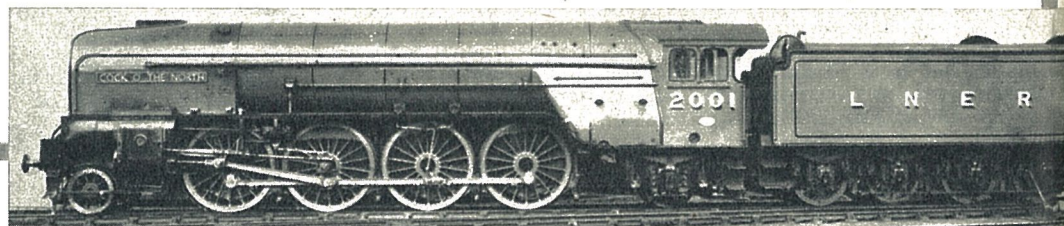


Type 12 van 1938 was een van de best geslaagde gestroomlijnde locomotieven.



Type 1 van 1935 (hiernaast, vóór het aanbrengen van de leiplatten) geleek op de Engelse locomotief « Cock O' the North » (hieronder). Hun respectieve afmetingen waren de volgende :

- Type 1 : lengte, met tender, 24,364 m ; breedte, 3,100 m ; hoogte, 4,280 m.
- Engelse loc. : lengte, met tender, 22,477 m ; breedte, 2,800 m ; hoogte, 3,990 m.



Type 29 van 1946, gebouwd in Canada en in de U.S.A.



De uitwendige verbouwingen die het oorspronkelijke silhouet van de locomotieven wijzigden. Hiernaast, het verbouwde type 7 (uitlaat Lemaitre, A.C.F.I., leiplatten).



DE « KLEDIJ » VAN DE LOCOMOTIEVEN.

Wegens het grote aantal maatschappijen was er, uiteraard, ook een grote verscheidenheid in de « kledij ». De bufferbalken en de voetplaten waren, in de loop der tijden, onveranderlijk rood geschilderd. De rookkasten waren meestal zwart, terwijl de cilinders dezelfde kleur hadden als de bovenbouw van de machine. De schoorsteenkappen en de ketelbanden waren van gepolijste messing of van koper. Tot bij het begin van deze eeuw zag men flink opgepoetste, geelkoperen stoomdommen schitteren in het zonlicht...

Hierna volgen de voornaamste « kledjes » van de machines der oude maatschappijen :

- LUIK-MAASTRICHT** : ketelbekleding, stoomdommen en zandstrooiers van gepolijste messing, niet geschilderd. Frame en machinistenhuis lichtgroen met zwarte en witte viesjes. De kolenbakken en het machinistenhuis van de kleine tenderlocomotieven waren crèmekleurig geschilderd zoals de trams, met bruine en rode viesjes terwijl het frame karmijnrood was ;
- LIEGEOIS-LIMBOURGEOIS** : frame rood met zwarte boorden, bovenkant lichtgroen met zwarte en witte viesjes (Nederlandse Staatsspoorwegen) ;
- GENT-TERNEUZEN** : in 1920, bovenkant glanzend smaragdgroen, zwarte boorden en witte viesjes. Donkergroen frame met zwarte boorden en rode viesjes ;
- MECHELEN-TERNEUZEN** : sedert 1920, bovenkant en frame zwart zonder viesjes. Voordien was hun kleur zwart met paarse weerschijn. Randen lichtgrijs, rode en gele viesjes bovenaan, rode op het frame ;
- GRANDE COMPAGNIE DU LUXEMBOURG** : bovenkant donkerbruin met zwarte randen en rode viesjes. Frame steenrood met zwarte boorden ;
- WEST-VLAANDEREN** : bovenkant glanzend kastanjebruin, zwarte randen, viesjes en wielkasten rood. Frame rood met zwarte boorden ;
- GRAND CENTRAL BELGE** : bovenkant donkerbruin, zwarte boorden, rode viesjes en gemsleerleurige strepen. Frame roodkleurig met zwarte boorden. Bufferhulzen rood ;
- NORD BELGE EN CHIMAY** : bovenkant en frame chocoladekleurig met zwarte boorden en gele viesjes voor de reizigerstreinlocomotieven met afzonderlijke tender (vanaf 1925 waren de meeste ketels zwart geschilderd). Machinistenhuis, tender of kolenbakken donkerblauw, frame en ketel zwart, rode viesjes voor de goederentreinlocomotieven. Machinistenhuis en kolenbakken olijfgroen, zwarte boorden en rode viesjes, ketel en frame zwart voor de reizigerslocomotieven met tender. Opschriften Nord Belge en nummers van messing of wit geschilderd. Vóór 1900 was de ketelbekleding van sommige typen van gepolijste messing.

Voornaamste « kledij » van enkele locomotieven van de Belgische Staat :

- 1845 : bovenkant donkergroen, zwarte randen, rode viesjes. Frame rood. Wielen rood met zwarte velg ;
- 1864 : bovenkant donkerbruin, zwarte randen, rode viesjes. Frame licht steenrood met zwarte boorden ;
- 1884-1900 : (typen Belpaire) bovenkant en frame bruin met een blauw tintje. Zwarte randen en rode viesjes ;

1888 : (type 11) bovenkant en frame middelgroen, zwarte randen en strogele viesjes ;

1899 : (typen 12 en 17) bovenkant middelblauw, « Cale-donianblauw » geheten, met zwarte randen en witte viesjes. Karmijnrood frame met zwarte randen en witte viesjes. Blauwe wielen met zwarte velgen ;

1905 : enkele machines zijn in een soort khakikleur geschilderd. Donkerbruine boorden, witte en gemsleerleurige viesjes ;

1922 : (typen 8 bis en 20) bovenkant en frame oranjebruin, zwarte boorden, rode viesjes.

Van 1900 tot 1932 staken de locomotieven van de Belgische Staat in een klassiek donker chocoladekleurig « kledje », met zwarte randen en, bovenaan, rode viesjes, terwijl de framen en de wielen zwart geschilderd waren.

Vanaf 1930 gebruikte de N.M.B.S. andere kleuren : de locomotieven kregen een donkergroene kleur met zwarte randen, en bovenaan oranjeleurige viesjes ; het onderste deel bleef zwart. In 1935 werden de oranjeleurige viesjes vervangen door gemsleerleurige, die vanaf 1955 verdwenen.

De « kledij » van de typen 1, 25, 26 en 29 was eenvormig groen, zonder randen noch viesjes. De ketelbanden kregen dezelfde kleur als de rest van de ketelbekleding, net zoals bij de locomotieven R.O.D. van 1919. Hetzelfde gold voor de locomotieven type 12 van 1938, maar de stroomlijning hiervan werd verfraaid met horizontale, gemsleerleurige strepen die vanaf 1955 geel geschilderd werden.

Vroeger dankten sommige locomotieven hun versiering aan de smaak van hun bouwers. Het ging meestal om machines die bestemd waren voor nationale of internationale tentoonstellingen ; die versiering bleven ze behouden tot ze een periodieke herstelling ondergingen. Hier volgen enkele voorbeelden :

— 1897. Type 12 van La Meuse : bovenkant licht parelgrijs, donkergrijze randen, zwarte en gouden viesjes. Frame donkergrijs met zwarte viesjes ;

— 1902. Type 30 van Saint-Léonard : bovenkant en frame donkergrijs met zwarte randen en lichtgrijze viesjes ;

— 1913. Type 13 van Tubize : bovenkant en frame karmijnrood met gouden viesjes. Karmijnrode wielen en schoorsteenkap van gepolijst simili-goud.

Op de tentoonstelling, in 1910, te Brussel, kon men de nieuwe typen 9, 10 en 36 bewonderen, die door de bouwers in een verschillend kledje waren gestoken :

— Type 10 van Cockerill : bovenkant middelblauw, zwarte randen, witte viesjes. Karmijnrode wielen en frame ;

— Type 10 van Saint-Léonard : bovenkant en frame lavendelgrijs met gouden viesjes ;

— Type 10 van Zimmerman & Hanrez : bovenkant middel-olijfgroen, zwarte randen, rode viesjes. Steenrood frame met zwarte boorden en rode viesjes. Steenrode wielen ;

— Type 36 van Haine-Saint-Pierre : bovenkant kanariegeel, lichtbruine randen, rode en paarse viesjes. Karmijnrode wielen en frame ;

— Type 36 van de Franco-Belge : bovenkant middelgroen. Steenrood frame.

(Wordt voortgezet.)

Phil DAMBLY.

1910 :
dit type 36, gebouwd
te Haine-Saint-Pierre,
troonde op de Ten-
toonstelling van Brus-
sel, in een kanariegele
kleur.

