

Stoomlocomotief Type 29

Asindeling: 1D Consolidation

Nummering: 29001 tot 29300

Bouwjaar: 1945-1946

Aantal: 300

Constructeurs:

- Montreal Locomotive Works
- Canadian Locomotive Company
- American Locomotive Company

Uit dienst genomen: 1967

Vermogen: 2000 CV

Lengte (loc + tender): 20,391 m

Gewicht (rijklaar / zonder tender): 93 t

Maximumsnelheid: 96 km/h



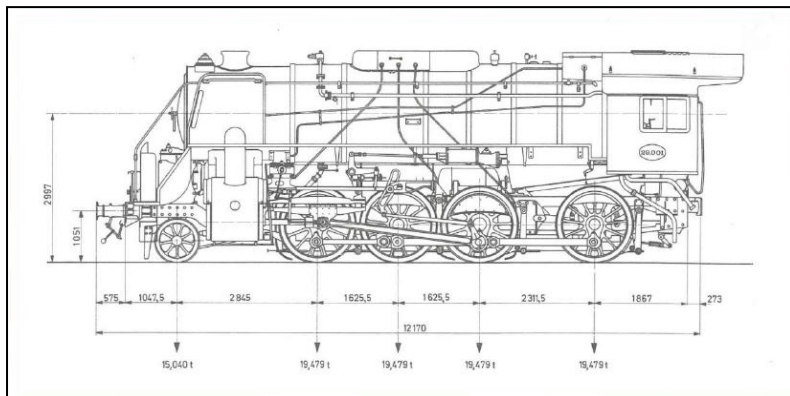
Stoomlocomotief 29.013 met tender 25.217 (Ref. 2815)

Historiek

In 1945 kwamen de Belgische spoorwegen verzwakt uit de oorlog. Om het land herop te bouwen en de bevoorrading ervan te verzekeren, wou de Belgische regering snel over een locomotievenpark beschikken dat groot genoeg was om de naoorlogse verbindingen te verzekeren. Maar de toestand was uitzichtloos. Van de 3.413 locomotieven van voor de oorlog bleven er in mei 1945 slechts 1.008 over die nog rijvaardig waren.

De fabrieken van het land, die door de vijandelijkheden hard getroffen waren, konden ook niet snel vervanglocomotieven leveren.

De Belgische regering klopte daarom aan bij de Amerikaanse en Canadese overheid om de toelating te krijgen om 300 stoomlocomotieven te bestellen bij de industrie van de twee landen. Twee ingenieurs van NMBS, Dubus en Vanderstypen, werden naar het Amerikaanse continent gestuurd om het project te concretiseren.



Schema van de stoomlocomotief type 29 'Consolidation' (Ref. 1700424)

1200 ton op platte lijnen en van 550 ton op lijnen met groot hoogteverschil te slepen. Er werd beslist dat de kenmerken van de 300 aan te kopen locomotieven in de mate van het mogelijke zo dicht mogelijk in de buurt zouden liggen van dit bovenstaande type.¹

De Amerikaanse locomotieven van het type 140 Consolidation² beantwoordden aan de criteria met een vermogen van 2000 PK en een maximumsnelheid van 96 km/u. Het ging om een Amerikaans standaardmodel dat aan de rij-omstandigheden in België kon worden aangepast.



Ontscheping van een locomotief type 29 in Antwerpen (Ref. Z00668)

NMBS besliste om zich te concentreren op 10 types stoomlocomotieven: 4 reizigerstypes, 2 goederentypes, 2 gemengde types en 2 rangeertypes. In deze reeks zat er een gemengde reizigers- en goederenlocomotief met asindeling 1D, die 90 km per uur kon halen om zware reizigerstreinen, semi-directe treinen en stoptreinen te slepen op lijnen met groot hoogteverschil en om goederentreinen van

1200 ton op platte lijnen en van 550 ton op lijnen met groot hoogteverschil te slepen. Er werd beslist dat de kenmerken van de 300 aan te kopen locomotieven in de mate van het mogelijke zo dicht mogelijk in de buurt zouden liggen van dit bovenstaande type.¹

Maar aangezien de Amerikaanse werkplaatsen niet alle 300 locomotieven op zo'n korte termijn konden leveren, besliste men het grootste deel van de bestelling aan Canada toe te vertrouwen. Zo werden er 160 locomotieven genummerd van 29001 tot 19160 door Montreal Locomotive Works geleverd en 60 locomotieven genummerd van 29161 tot 29220 door Canadian Locomotive Company, beiden uit Canada. De resterende 80 locomotieven, genummerd van 29221 tot 29300, kwamen van de American Locomotive Company (ALCO),

¹ Uit: VANDERSNYPEN J. La nouvelle locomotive type 29 de la Société Nationale des Chemins de fer belges / - ill. - Bulletin de l'Association Internationale du Congrès des Chemins de fer (01 08 1946), p. 227-245.

² De benaming 'Consolidation' is afkomstig van het feit dat de Amerikaanse fabrikant Baldwin de eerste 1D (1 draagas en 4 drijfassen) bouwde voor de Lehigh Valley Railroad, in 1866, op een moment dat dit netwerk financiële moeilijkheden kende waardoor het zijn kapitaal moest consolideren. Vandaar de naam 'Consolidation'. Bron: Phil Dambly, Vapeur en Belgique, Tome 1, Editions Blanchart, 1989.

in de Verenigde Staten. De Canadese locomotieven leken sterk op de Amerikaanse Consolidation locomotieven.

De Amerikaanse, van grijze roestwerende verf voorziene locomotieven ontscheepten volledig gemonteerd in Antwerpen. Ze werden gelost met kranen en via het spoor tot in Antwerpen-Dam gesleept.

De Canadese locomotieven werden echter gedeeltelijk gedemonteerd in Canada en in onderdelen verzonden. Ze werden in de werkplaats van Antwerpen-Dam opnieuw gemonteerd en getest.

Eens ze geassembleerd en getest waren, werden de 300 locomotieven in NMBS-groen geschilderd en ontvingen ze hun registratienummer en de telegrafische afkortingscode van hun stelplaats. Vervolgens werden ze naar hun respectievelijke stelplaatsen gebracht. Eind december 1945 reden er al heel wat locomotieven van dit type 29 rond in België.

Ondanks wat kleine gebreken waren het goede machines, met een eenvoudig ontwerp (twee cilinders met enkele expansie), stevig en gemakkelijk te onderhouden en te besturen.

Kenmerken

De belangrijkste technische kenmerken van het type 29 waren de opstelling van de wielassen (1D Consolidation), wielen van 1,52 m doorsnede, twee cilinders, een 'superheater C' en een halfdiepe en uitspringende vuurhaard. Met zijn wielen van 1,52 m doorsnede bereikte de locomotief snel haar maximumsnelheid, wat haar heel geschikt maakte voor de frequente stops van de omnibus- en de semi-directe treinen.

De locomotief woog 92,95 ton en de tender, geladen met 25 m³ water en 10 ton steenkool, woog 57 ton. In totaal dus ongeveer 150 ton.

De types 29 hadden een maximumvermogen van 1950 pk. Ze waren eveneens uitgerust met de stoomdistributie Walschaerts en het stoomdistributiemechanisme Franklin, dat werkte op perslucht. De keerkoppeling was een Franklin met servomotor op perslucht.

Het type 29 had windleiplaten, een voedinginstallatie met voorverwarming *Worthington* en een injecteur *Nathan* als tweede voedingstoestel. Er was elektrische verlichting. De stalen fluit met Amerikaanse klankkleur liet verschillende gemoduleerde tonen horen.

Het machinistenhuis was comfortabel, met verlichting, stoelen voor het personeel en met neerklapbare houten schermen met glas, voor wanneer men moest rijden met de tender vooraan.³

Door het grote comfort van het machinistenhuis werden ze door het treinpersoneel enorm gewaardeerd. Rekening houdend met de talrijke voorziene diensten, hun oorsprong en de context van de tijd, werden ze 'manusje-van-alles' of 'jeeps' genoemd.

³ Dagant, A.. *Les locomotives à vapeur de l'Etat belge à la S.NCB. (1835-1966)*, Tielt : Editions Veys, 1982.

Verdeling van de locomotieven

Begin oktober 1946 waren de 300 eenheden als volgt verdeeld:

Schaarbeek	64
Ronet	57
Jemelle	43
Ottignies	33
Stockem	30
Haine-Saint-Pierre	27
Hasselt	26
Aalst	20



Type 29 in de locomotievenstelplaats van Kortrijk (Ref. Z01545)

De uitbreiding van de nieuwe tractiewijzen en de hervorming van de oude types die erop volgde, leidden ertoe dat ze overgebracht werden naar Antwerpen-Dam, Bertrix, Brussel-Zuid, Kortrijk, Herbestal, Kinkempois, Latour, Luik, Leuven, Merelbeke, Monceau, Bergen, Saint-Ghislain en Dendermonde.

Een korte carrière

Hun carrière werd evenwel ingekort toen de stoomtractie werd opgegeven. Vanaf 1961 werden de types 29, ondanks hun jonge leeftijd, geleidelijk uit dienst gehaald.

31 exemplaren werden geschrapt in september 1962 en de laatsten werden in september 1967 van de sporen gehaald. 25 exemplaren kenden nog een vijftiental jaar respijt en deden dienst als mobiele stoomgenerator. Met enkele aanpassingen voedde hun stookketel rechtstreeks de verwarming van reizigersrijtuigen K, L, M 1 of M 2.

Locomotief 29.013



Constructeurplaat van Montreal Locomotive Works Limited van 1945 (Ref. 2251)

Van de 300 locomotieven die geproduceerd werden, is enkel de 29.013 in rijvaardige staat bewaard gebleven. Zij werd gebouwd door de Canadese firma Montreal Locomotive Works. Ze was gekoppeld aan tender 25.013. In dienst genomen in februari 1946 en uit dienst genomen in april 1967, heeft zij meer dan een miljoen kilometer afgelegd.



De laatste stoomtrein voor reizigerstransport met locomotief 29.013 (Ref. Z00544)



Historisch stoomparcours van 21 september 1985 (Ref. M374_068)

Het is deze locomotief die het laatste reizigerstraject met stoomtractie zou afleggen tussen Aat en Denderleeuw op 20 december 1966.

Zij reed nog op 2 september 1972 om een trein rond Brussel te slepen ter gelegenheid van de verjaardag van het museum van Schepdaal. In 1976, bij de vijftigste verjaardag van NMBS, sleepte locomotief 29.013 verschillende speciale treinen. Vervolgens zou met de ontwikkeling van het spoortoerisme de 29.013 regelmatig rijden en zelfs de onbetwistbare ster worden van heel wat manifestaties

In 1985, ter gelegenheid van de 150e verjaardag van het spoor in België waren de locomotieven 29.013 en 12.004 (type 12 Atlantic) de grote vedettes van talrijke evenementen die overal op het net georganiseerd werden. In 1996 werd zij beschadigd tijdens de herdenking van 30 jaar einde van het stoomtijdperk

De locomotief werd in februari 2001 voor revisie naar de werkplaats van Meiningen (Duitsland) gestuurd. Haar stookketel werd als onherstelbaar beschouwd en uiteindelijk vervangen. In 2003 werd de locomotief

opnieuw op de rails gezet. Een groep treinbestuurders van NMBS onderhoudt de nodige kennis om haar te besturen. In 2013 onderging haar stookketel de tienjarige revisie, zo blijft deze dus 'goed voor de dienst'.

In 2017-'18 installeerde de centrale werkplaats van Cuesmes de veiligheidsinrichting TBL1+ en de GSM-R, voor toekomstige ritten rond Train World.

Catherine Walravens
Februari 2021

Beknopte bibliografie :

- Artikels:** DELIE M. Het type 29 van de N.M.B.S. *Spoorweg Journaal*, 01-11-2003, p. 6-17, K36822
DELIE M. Le type 29 de la SNCB. *Journal du Chemin de fer*, 01-11- 2003, p. 6-17, K36821
SAENEN A. *De lokomotieven type 29 van de N.M.B.S.* Spoorweg journaal, n° 16, 01- 0- 1988, p. 4-7, K702506
SAENEN A. *Les locomotives type 29 de la SNCB.* Journal du Chemin de fer, n° 16, 01- 0- 1988, p. 4-7, K581206
VANDERSNYPEN J. La nouvelle locomotive type 29 de la Société Nationale des Chemins de fer belges. *Bulletin de l'Association du Congrès International des Chemins de Fer*, 01-08-1946, p. 227-245, K36766
- Boeken:** *Belgische stoomlokomotieven. Type 29. 2-8-0 "Consolidation" NMBS fiche nr. 279*, De mijlpaal, 1990, 4 p., I700424
DAGANT A., *Les locomotives à vapeur de l'État belge à la SNCB (1835 – 1966)- Souvenir de la vapeur N° 8.* Tielt : Éditions Veys, 1992, pp. 464-466, B11650
DAMBLY P., *Nos inoubliables vapeurs*, Bruxelles : Éditions "Le Rail", 1969, 112 p., C3590

Voor een grondiger zoekopdracht kunt u onze database raadplegen met de volgende trefwoorden:

Bibliotheekcatalogus: stoomlocomotief type 29 - Consolidation (NMBS)

Museumcollectie: stoomlocomotief type 29 - Consolidation (NMBS)