

AMSAE N: 21
juli 1974

HET BLAUWE TREINTJE UIT HET LAND VAN HERVE.
=====

trip

Een unieke tip met een treintje uit de goede oude tijd.

In het voormalige graafschap Dalhem, land van weiden en velden, boomgaarden en prachtige stadjes, slingert zich een buurtspoorlijntje. Een hele tijd geleden werd deze lijn voor personenvervoer gebruikt en wel voor de reizigers welke van 's Gravenvoeren naar de vurige stede Luik wilden reizen.

Daarna werd deze lijn in het jaar 1960 aangekocht door de Argenteau-kolenmijn, die er sindsdien gebruikt van maakte voor het vervoer van kolen naar het station te Warsage. Dit alles gebeurde tot mei 1972.

Toen werden ergers een paar wagonnetjes gevonden, herschilderd in geel en blauw, het oude lokomotiefje werd opgefrist en het hele geval was klaar om toeristen te vervoeren.

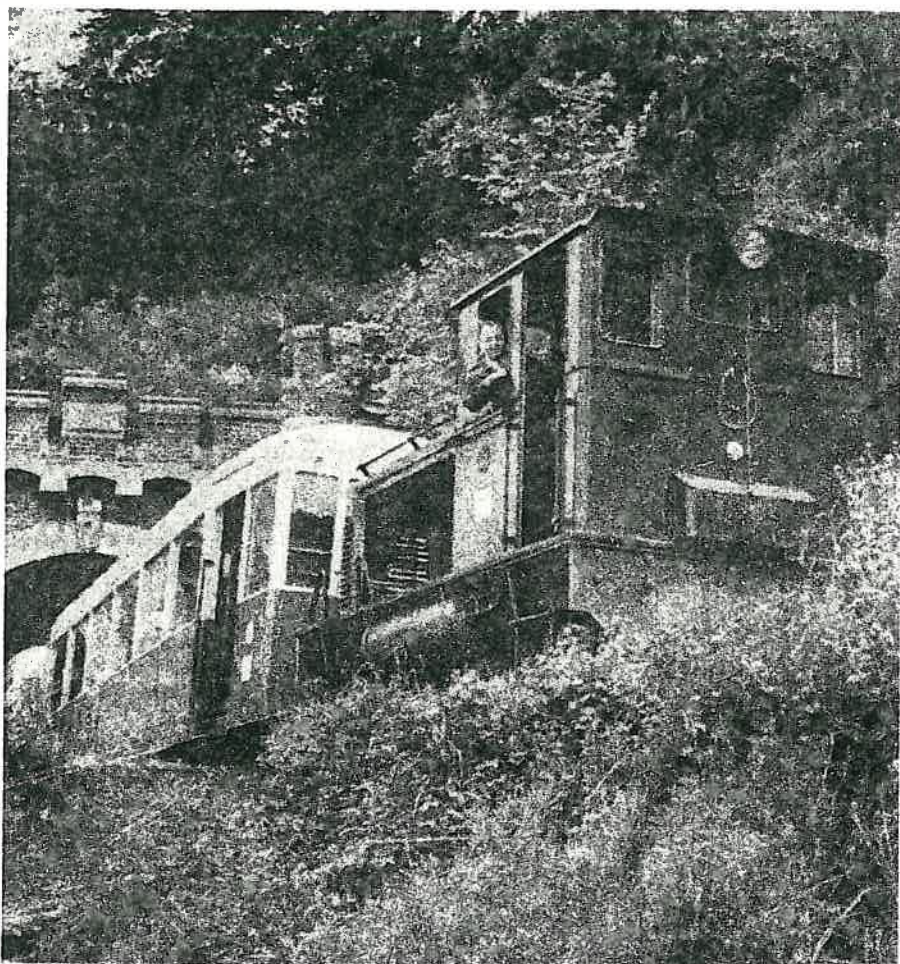
Het treintje werd "Li Trimbleu" gedoopt, een waalse naam voor het stadje Trembleur, tevens hononiem voor "Le Train Bleu".

Wanneer U niet houdt (zij het dan éénmaal) van snelheid, kunt U met een slakkengangetje, met veel gepiep,

gekraak en gefluit, en met een luxe van een ouderwets rustig reizje, een vol uur genieten om een afstand van 11 km afteleggen. Er werden verschillende haltes voorzien om ondermeer te picknicken, te fotograferen en zelfs een wandelingje te maken. Door een pikdonkere tunnel bereikt U het oude Dalhem, de vroegere hoofdplaats van het graafschap. En ... de gemeente heeft speciaal voor de toeristen (picknickers) gezellige banken en tafeltjes neergezet in de buurt van het station. Een ritje kost U 70,-Fr, kinderen onder de 5 jaar reizen gratis, en deze tussen 6 en 12 jaar genieten 50% vermindering.

Wat wilt U nog meer ?

Oh ja, het treintje rijdt op za- Zon- en feestdagen en in juli en augustus op aanvraag



Een verjarings - GROET !!!
=====

Op foto en geluidenjacht met spoorwegvrienden.

.... S T O M E N D O O R P A J O T T E N L A N D
.....

Wij zijn te Schaarbeek ... om 13.45 uur de 29013
damp en lucht. Veel, veel spoorwegamateurs bestoken
de lok op deze lichtovergoten septemberdag met camera en
fototoestellen maar men moet zich haasten over
tien minuten vertrekt de "Consolidation" met zijn houten
wagens door Pajottenland tot in Zottegem

De stemming is uitbundig maar ook zenuwachtig. Een niet
te miskennen ernst ligt in de verheugde gezichten van
de spoorwegvrienden. Een internationaal gezelschap dat
hoofdzakelijk frans spreekt, maar ook nederlands, spaans,
engels en duits conserveert; maken er een hoogdag van
ter ere voor A.M.U.T.R.A. (de Belgische vereniging voor
spoorwegvrienden) en ook voor de Nationale Maatschappij
der Belgische Spoorwegen....

Met een lichte schok rijdt de STOOMTREIN op slakkegang
het station uit Watermaal-Bosvoorde, en tegen 45 km/uur
gaat het door benauwd uitziende inktzwarte tunnels naar
Halle toe. Geregeld laat de 29 013 haar holle roep door
het landschap golven en leggen de wuivende mensen een
onmetelijk genoegen in het hart

In elke bocht rekhalzen onze spoorwegvrienden uit de
deurluiken want mooie beelden komen met regelmaat op de
foto-filmen -- achterwaartse gezichten op de stoomloko
met haar zwart-grijze rookpluin - blijken van onschatbare
waarde te zijn

Buitenhangende micro's leggen intussen het schurende ritme
vast voor de eeuwigheid er wordt geredetwist voor
het beste schietstandplaatsje voor het cameraoog en
de geluiden worden getest

Halle in 't zicht portieren zwaaien open de
spoorjagers hebben wilde opnamen geroken een rangeren-
de stoomlokomotief die zijn houten staart inruikt tegen
metalen wagens, anno 1929 Er wordt gespurt en

een tevreden massa verdringt zich rond de puffende lok

In opperbest humeur wordt Halle achtergelaten de geluidsbanden met het spoorwielengeraas met houten en met metalen bijtuigen, worden oordeelkundig tegen elkander afgewogen

De stoomtrein rijdt nu over Edingen naar het eindpunt Zottegem toe om 16?05 uur duikt Geraardsbergen op

Zoals op wielervedstrijden de fiets naast de omloop een symbool is geworden blijkt het conducteursuniform het bij dit vluchtig gebeuren - hetboek te doen gesprekken lopen over rijtuignummers, waarbij de orde der cijfers levensbelangrijke waarden toegewezen krijgen....

Zottegem in 't zicht wissels worden getrokken en aandachtig ontleed - de stoomtrein stopt op oudefrouwstenen, de rijtuigen lopen leeg - fotoamateurs stormen vooruit, vallen, vloeken, de lenzen schitteren vanop signaalpalen, vanop de tender, vóór en achter de lok, naast de vettige lokomotiefwielen want hier komt het hoogtepunt van de reis: de stoomlokomotief tankt water

Met een laatste grollende groet wordt de terugweg aanvaard voor Aalst, Denderleeuw tot Brussel-Zuid. Tot kms buiten het station kruisen wij de spoorwegfotografen - per auto, per brommer of per fiets hebben zij de gehele of gedeeltelijke reisweg zelf afgelegd van de ene spoorwegbrug naar de andere om hun verzamelalbum aan te vullen

Wanneer maakt de N.M.B.S. onze 29 013 nog eens rijdbaar ?

+++++

Supermoderne T E E trein tussen Milaan en Avignon.

=====

Vanaf oktober is het mogelijk om met een nieuwe T E E in 7 uur 25' van de noorditaliaanse stad Milaan naar de zuidfranse Avignon te sporen, haltes zijn voorzien te Genua en Marseille. De nieuwe trein draagt de mooie naam "Ligure" en zal een topsnelheid van 200 km/uur bereiken, hij is uitgerust met een ultramoderne muziekinstallatie, een volledige airconditioning en bereidwille hottessen

DE SPOORWEGEN IN AMERIKA

Met zijn meer dan 11.000 Km spoorwegen voor een oppervlakte van 30.500 Km² bezit België het DICHTSTE spoorwegnet ter wereld : 36,5 Km spoorlijn per 100 Km².

Daarentegen staan de Verenigde Staten van Amerika met het GROOTSTE spoorwegnet : 500.000 KM spoorlijnen, hetzij 5 Km per 100 Km². De LANGSTE spoorlijn van de Verenigde Staten is de TRANSCONTINENTAL, die geheel het land van West naar Oost dwars en San Francisco (Stille Oceaankust) met New York (Atlantische Oceaankust) verbindt. De totale lengte ervan is 5.200 Km. Deze spoorlijn werd aangelegd door twee grote Amerikaanse maatschappijen : de UNION PACIFIC en de CENTRAL PACIFIC. Er waren zeven jaren arbeid nodig (1862-1869) om de twee delen in de woestijn van de staat UTAH te verbinden.

De TRANSCONTINENTAL loopt dwars door de prairie en het Rotsgebergte. De bouw ervan kostte het leven aan 20.000 arbeiders. De werklieden hadden immers af te rekenen met de Roodhuiden. Om te voorkomen dat deze de spoorlijnen zouden vernielen en de stations plunderen, moest men over de gehele gebied der Indianen gewapende wachtposten inrichten.

Voor deze wachtposten werd niet minder dan 28 miljoen dollar uitgegeven.

De dwarsliggers voor de spoorlijn kwamen van de duizende populieren die langsheen de Missouri en de Platte Rivier groeiden. De rails werden geleverd door de Pennsylvanische fabrieken en de lokomotieven en wagons kwamen van de werven van Chicago.

In 1869 beschikte de "Union Pacific" reeds over 147 lokomotieven van 25 tot 35 ton, 25 wagons van eerste en 26 wagons van tweede klasse, 9 postwagens, 12 bagagewagens, 2 militaire wagons voor de Generale Staf, 1 luxewagen - de "Lincoln" - voor diplomaten. 1.150 goederenwagens, 3 atelierwagens en... 2 gepansterde kassawagens die het salaris van de werklieden voerden.

In het Rotsgebergte en de Sierra Nevada, waar de spoorlijn 2.400 m hoog liep, werden tunnels van 70 tot 160 m lengte bij middel van dynamiet in de rotsen geboord.

Uittreksel van

"'T JONGE VOLKJE" Nr 624

Bijlage van Dagblad

"VOORUIT" dd 14-15 aug. '73

" E U R O P O L E " - p r o j e c t

Nieuwe stap in de richting der verwezelijking

De burgemeesters van de voornaamste, door het "Europole"-project, betrokken steden, project dat voorziet in een ultra-snelle verbinding tussen de diverse zetels der Europese Instellingen (Brussel, Luxemburg, Strasbourg en Genève), zullen de 23 oktober vergaderen in Orléans teneinde over te gaan tot proeven met het laatste prototype van de Firma "Aérotrain", prototype op luchtkussens, dat zou rijden aan 350 km/uur op een 18 km lange lijn ten noorden van Orléans.

Tijdens deze vergadering zal, indien mogelijk, samengewerkt worden aan een project dat zal ingediend worden aan de regeringen der vier betrokken landen, België, Luxemburg, Frankrijk en Zwitserland. Het "Europole"-project maakt deel uit van een programma tot het verbeteren van het europees spoornet der belangrijkste verbindingssassen, voorgesteld door de "Assemblée du Conseil de l'Europe" en de "Conférence Européenne der Pouvoirs Locaux".

De Franse premier, de heer Pierre Messmer, heeft reeds verklaard dat de bouw van het franse traject der lijn zou kunnen ingeschreven worden in het zevende plan.

Een intergouvernementele conferentie zou besprekingen kunnen beginnen vanaf het begin van 1974.

Vrije Vertaling van
artikel verschenen in
het dagblad
"LA FLANDRE LIBERALE"
du vendredi 19 octobre 1973.

HAMBURG (D.P.A.). - De TEE-treinen zullen van 26 mei 1974 Kopenhagen met verscheidene Westduitse steden en ook door overstappen te Keulen met Brussel verbinden. Tot dusver was Hamburg het noordelijkste eindpunt van het TEE-net.

Dagblad "VOORUIT" dd 10-11 Nov 73

Uit : "De Belgische Illustratie, zondagslektuur voor alle standen", jaargang 1869/70 :

In Beieren heeft men weer eene nieuwe wijze van verwarming der rijtuigen ingevoerd. Bij elke trein bevindt zich een wagon, waarin eene calorifère is geplaatst en buizen van caoutchouc geleiden de warmte naar de verschillende rijtuigen.

(Als u vanmorgen weer in 'n kille trein moest stappen, dan kunt u nu aan de treinwachter uitleggen wanneer ze de verwarming hebben uitgevonden).

Uit hetzelfde blad :

In 1869 gebeurden in Groot-Britanië 124 spoorwegongelukken, waarbij 321 personen gedood en 1232 geknwetst werden. Hierbij wordt uitdrukkelijk aangemerkt dat onder de 321 dooden zich 151 personen bevinden die "slechts" spoorbeambten waren. De Pallmall-Gazette maakt hierbij de bedenking, dat de spoorwegondernemingen zeker niet alle ongelukken opgegeven hadden, die hun beambten in dienst waren overkomen, wijl zij het niet noodig zullen gedacht hebben en zij het als een soort van noodzakelijk kwaad beschouwen dat "lieden van die klas" nu en dan verongelukken.

(Laat dat ook aan de treinwachter lezen als hij moppert omdat u moppert over de kille trein).

uittreksel uit
Dagblad "DE GENTENAAR"
"Beknopt Verslag"
dd 5 november 1973

KNUTSELEN LEIDDE TOT SPEELGOEDFABRIEK

Straks twintig jaar geleden, in 1954, reisde de toen 40-jarige Edwin Faller heel Duitsland rond en maakte daarbij alom schetsen van oude stations en raadhuisen. Terug thuis te Gütenbach bij Freiburg (Zuid-Duitsland) begon Faller de getekende stations en stadshuizen op schaal na te maken. Aldus ontstond één der grootste speelgoedfabrieken.

De model-gebouwen, aanvankelijk door Edwin en zijn broer Hermann in elkaar geknutseld maar momenteel gemaakt in een fabriek waar bestendig 500 arbeiders zijn tewerkgesteld, werden ingeplant in een kartonnen landschap waarin miniatuur treintjes hun weg vinden.

Kinderen, die een uitgelezen decor voor hun speelgoedtreintjes willen, moeten nu enkel aan Sinterklaas of de Kerstman enkele Fallerbouwdozen vragen. Via het verrichten van enig kleef en plakwerk kunnen ze dan zelf een station, een stadhuis of een kerk bouwen.

Uit de Faller-fabriek worden per dag ongeveer 10.000 bouwdozen naar speelgoedwinkels in binnen- en buitenland gevoerd. In 1972 beliep de omzet van het bedrijf overigens ruimschoots 375 Miljoen Fr.

Desondanks is Edwin Faller de knutselaar van vroeger gebleven. Hij houdt zich nog immer bezeig met het uitwerken van nieuwe modellen. Voor de 500 arbeiders van de fabriek is Edwin dan ook eerder een kollega dan een "chef".

Dit neemt niet weg dat Faller dank zij zijn hobby schatrijk is geworden. In het Zwarte Woud heeft hij een luxueuze chalet met overdekt zwembad laten bouwen. In zijn garage staat een peperdure blauwe 3,5 liter Mercedes.

En toch laat de weldra 60-jarige Edwin Faller nog niet af. Zeer vaak springt hij in zijn auto en rijdt op zoek naar nieuwe inspiratiebronnen. Wanneer hij een onbekend station tegenkomt, stopt hij en tekent. Enige tijd later zullen kinderen hun treintjes bij datzelfde station kunnen laten halt houden.

overgenomen uit :

Dagblad DE GENTENAAR

"Beknopt Verslag"

dd 22 oktober 1973

Prijskamp A.M.S.A.C. 1973

=====

Uitslag:

1	Blonnaerts Luc	60	24	1758	600,-Fr
2	Pucrs R.	60	22	1722	500,-Fr
3	Van de Walle R.	60	13	1600	400,-Fr
4	Ridon Fr.	60	0	1800	350,-Fr
5	De Coninck G.	59	2	1675	300,-Fr
6	Van de Walle W.	58,5	25	1635	200,-Fr
7	D'hoolaeghe A.	49	17	1595	175,-Fr
8	Schellynck Fr.	28	7	660,5	150,-Fr
9	Grijpdonck L.	22	23	1273	125,-Fr
10	Van der Stuyf L.	19	10	520	100,-Fr
11	De Meyer F.	13,5	geen antwoord		100,-Fr
12	De Broe J.	8,5	25	2395	troostprijs

Kolom 1 = aantal behaalde punten op 60

kolom 2 = antwoord eerste schiftingsvraag

kolom 3 = antwoord Tweede schiftingsvraag

kolom 4 = bekomen prijs (aankoopbon ter waarde van ...Fr)

DE juiste antwoorden:

1. Roco International

2. Liliput

3. Schneider: D 7336 Stuttgarterstrasse 167
Uhingen / Württemberg

M + F : D 808 Fürstenfeldbrück
Röntgenstrasse 6

Fulgurex: Avenue de Rumine 33
CH - 1005 Lausanne

Günther: D-7410 Reutlingen
Metsstrasse 38 a

France-Trains: F-92 Issy les Moulinaux
22 rue J.B. Potin

4. a) 1947
 b) Kalvarienberggasse 22 Wien 17 A 1172
 sedert 1962
5. 264 mm - 1/100
 antwoorden zoals schaal H.O. - 1/87 werden als juist
 aangezien
6. S. Mountain RW
 Vale of Rheidal RW
 Lhanberis Lake RW
 Welshpool & Lhanfair RW
 Bala Lake RW
 Fairbourne RW
 Talylllyn RW
7. - 760 mm Oostenrijk
 - 1000 mm Duitse Bondsrepubliek
 - 1435 mm Duitse Bondsrepubliek
 - 760 mm Oostenrijk
 - 760 mm Oostenrijk
 - 15 inch Engeland
8. - 5001
 - omdat ze bestemd is voor internationale dienst
 of - om het verschil te benadrukken met de gelijk-
 aardige diesellok maar lichtere reeks 51
 of - (werd ook aangenomen) omdat ze de treinen
 elektrisch verwarmt en voor het personeel in
dat oogpunt als elektrische loc dient beschouwt
 (3000 V.!)
9. Maine St. Pierre Welkenraedt
 Stocken Hasselt
 Brussel Zuid Rinet
 Heist aan Zee Arlon
 Oostende Oostakker
10. - 66.002
 - 1955
-

Dit was het dan. Aan alle deelnemers (welke dus ook winnaars
zijn) hartelijk proficiat.

Een speciale vermelding voor de eerste zes !!

Ik had wel meer antwoorden verwacht, doch niet zo veel goede.

Dus de volgende keer: 1) ofwel nog moeilijker

2) ofwel het lot (dus de schiftings-
vragen) laten beslissen.

Maar dit is voor later.

De voorzitter
Balot R.

Antwoord op de schiftingsvragen;

1. 80

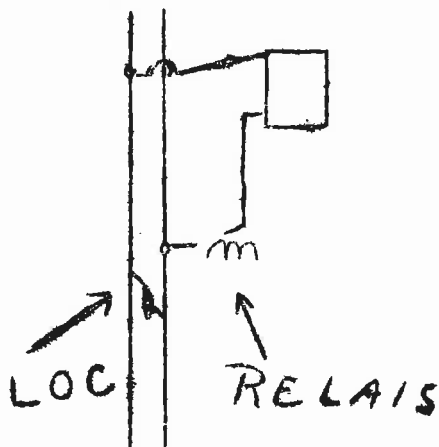
2. 1838 km.

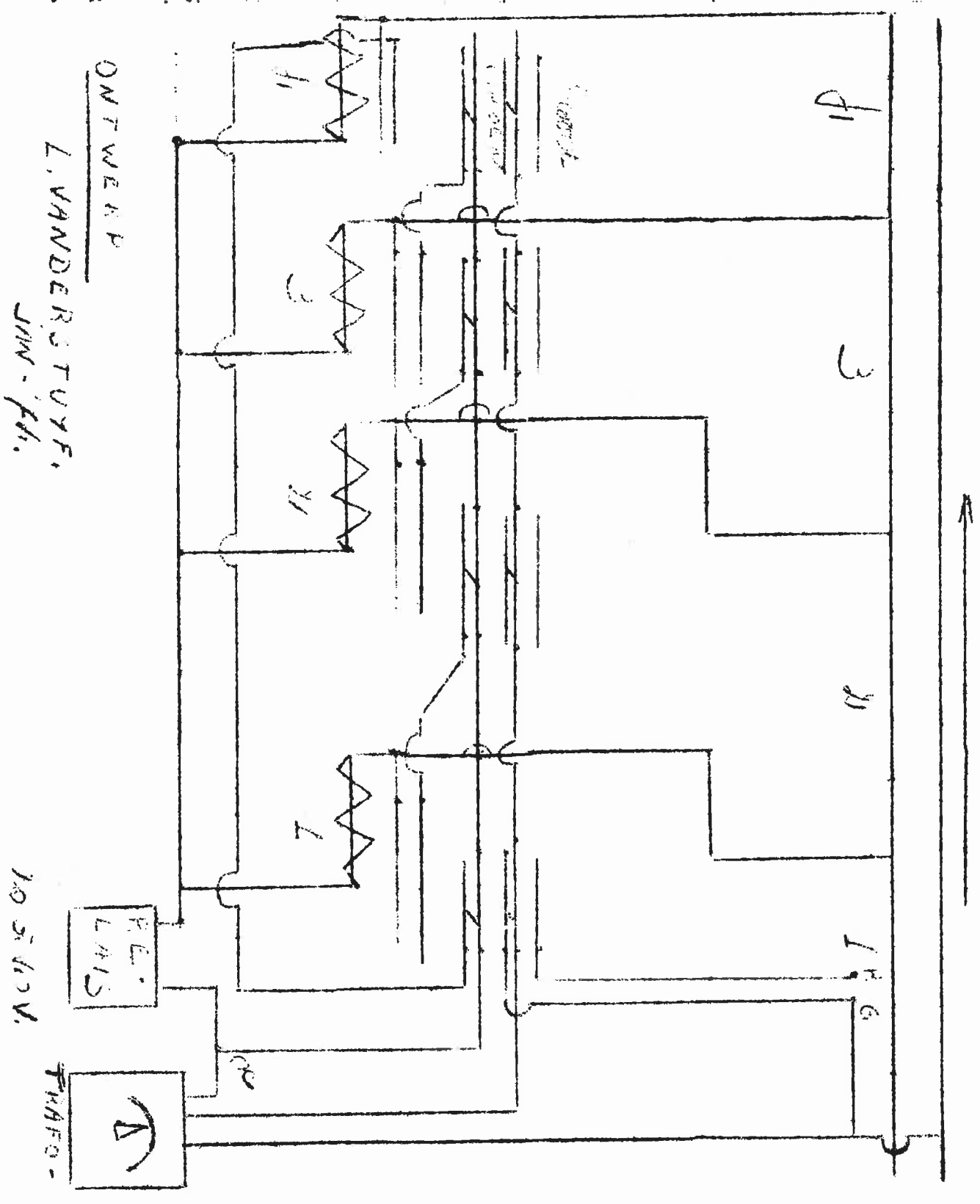
Op volgend blad vindt U een schema uitgewerkt door de heer
Vanderstuyf, welke ons hier uitleg verschafft:

"Het complete stel is opgebouwd met vier relais, twee ge-
lijkstroomtransfo's, en om het heel duidelijk gebracht op
een gewone (cirkel)circuit. Het aantal relais is niet bin-
dend, en de lengte van een sektie moet gelijk zijn aan de
lengte van een trein plus lok. Het gaat hier zo, dat,
wanneer een lok stopt in sektie 2, dan staat de lok eigenlijk
op het begin van sektie 3; de trein in sektie 1 zal zijn
weg vervolgen tot de lok het begin van sektie 2 heeft be-
reikt - dus worden de seinen in dit geval enkel groen en
rood. Plaatsen we een loc voorbij de onderbreking in de
richting van de richtingspeil aangeduid op de tekening.
De relais moet men goed kiezen, men neemt een stuk spoor
met een lok, en verbinden wij een draad rechtstreekt naar
de buiten rail, men neemt deze draad als + en de andere
draad als - verbinden wij met de klem van de bobijn van de
relais, de andere klem verbinden wij met de binnenrail
wanneer men stroom geeft moet de lok blijven staan, werkt

de relais dan is de weerstand van de
relais goed, want deze speelt een
grote rol in dit systeem.

Nu kan het voorkomen dat om een of
andere reden de lok weggenomen wordt,
hetzij met defekt, hetzij om haar te
laten bewonderen, dat mag gebeuren,
want de eerst volgende trein blijft
staan in de voorgaande sekties, zolang
men de relaisstroom niet heeft onder-
broken.





Afgedankt !!! maar niet vergeten !!!

=====

Ergens ter wereld staat de Belgische stoomlocomotief nog steeds paraat want een volk met zelfrespekt, eert zijn doden dit zoer geschikt gezegde bewoog misschien de N.M.B.S. tot het oprichten van een spoor museum. Maar in tegenstelling met vreemde landen, kwam de N.M.B.S. niet verder dan een mini-uitgave in het Noordstation te Brussel.

Gebrek aan plaats (?) gebrek aan geld ware beter gezegd, was de reden dat alleen één authentieke stoomlok van het eerste uur "HET LAND VAN WAAS" het tot in het museum geschopt heeft. Tien stoomlocomotieven wachten intussen, veilig opgeborgen in een afgedankte stelplaats te Leuven.

Zij zijn nog "te jong" voor het museum, zeggen de verantwoordelijken bij het spoor; want thans is er alleen belangstelling van specialisten. Reden ook, aldus de woordvoerders, waarom Leuven niet openstaat voor kijklustigen. Bovendien waren spijtige ervaringen, opgedaan met verzamelijke bezoekers in het Noordstation, de reden waarom de N.M.B.S. niet te vlug van stapel wil lopen; en ook ligt de stelplaats gevaarlijk dicht bij druk bereden sporen.

Pas op 20 december 1966 blies de laatste stoomlocomotief zijn laatste stoom uit op de lijn Aat - Denderleeuw ... en een nieuwe mijlpaal op het Belgisch spoor verwees naar elektrifikatie en dieselgeronk. Een voor België beroemde periode was definitief ten einde. De stoomlocomotief was de geschiedenis ingereken, namen met zich meenemend van zijn bouwers - MASUI - BELPAIRE - WALSCHAERT

Want als eerste land op het Europese vasteland, sukkelde in 1835, eerder moeizaam, de eerste locomotief van Brussel naar Mechelen - zij legde de 22 km (lange) weg af in minder dan een uur - wat toen reeds verbazendwekkend was.

Goen eeuw later (in 1926) spoorden al 4.624 nakomelingen over een net van ruim 5.000 km. Dit werd aanzien als HET oogtepunt, want daarna ging het bergafwaarts. Krachtiger stoomlocomotieven deden het aantal flink slinken en ook de tweede wereldoorlog hield erg huis in hun aantal. Want na de bevrijding waren amper 997 locomotieven zonder veel kleerscheuren doorgelopen. Een jaar na het invoeren van de elektrificatie (in 1967) was de N.M.B.S. 1.509 eenheden rijk.

In 1951 vierde de N.M.B.S. haar 25-jarig bestaan, want voorheen was het een bonte samenstelling van een overwegende staatsdienst en een reeks privé-maatschappijen. In dit jubileum jaar wijdde de N.M.B.S. haar Spoormuseum in het Noordstation in, dat sindsdien mag bogen op een gemiddelde van 60 bezoekers per dag.

Blikvanger is "HET LAND VAN WAAS", de ouderdomsdeken van de nog overblijvende stoomloks. Deze machtige machiene, bouwjaar 1842, was tot 1896 in gebruik op de lijn Antwerpen (linkeroever) - Lokeren - Gent. Indertijd is het hele heksentoeer geweest, het loodzware stoomgevaarte op de plaats te krijgen waar het thans staat.

Miniatuurbouw is niet te betalen want 13 verschillende types (op schaal) en strikt natuurgetrouw gebouwd staan te kijk in glazen kasten. Het zijn produkten van leerlingen van de spoorwegescholen, die de N.M.B.S. in het begin van de jaren 50, afschafte. De bouw van dergelijke miniatuurlokomotieven zou vandaag 1.000.000,-Fr kosten, en dat is nog maar een bescheiden raming, want een miniatuurbouwer heeft 5 tot 7 jaar nodig om tot hetzelfde resultaat te komen. Uitbreiding van modellen moet dan ook niet verwacht worden.

Belpaire, een Oostendenaar, vond een "platte" of ondiepe vuurhaard uit, hierdoor werd de Belgische gruischool geschikt voor lokomotievenverbruik. Het betekende een aanzienlijke kostenbesparing - want ook andere landen namen de Belpairehaard over.

Masui, de eerste directeur-generaal van de Belgische Spoorwegen, ontwikkelde samen met Belpaire omstreeks de eeuwwisseling, een type met drie gekoppelde assen - de charbonnière - deze machiene sleepte vooral kolentreinen - vandaar zijn naam - in 1945 waren er nog drie in dienst.

Een schaarverdelingsstelsel van Walschaerts uit Mechelen, vervolledigd het drieluik - want door dit systeem kon een lokomotief met drie gekoppelde assen, zonder hindernissen de kleinste bochten nemen, doordat de raafafstand gevoelig kon worden ingekort.

Tot in 1904 waren meestal lokomotieven met 2 gekoppelde assen in gebruik. De steeds groter wordende rijtuigen, vergden ook krachtiger sleepers. Dus schakelde men over naar 3 gekoppelde assen, waar later nog draagassen bijkwamen.

Nog gaf de stoomlokomotief geen volle tevredenheid.- ir. Flamme uit Luik, rustte de bestaande typen uit met oververhitters. In 1905 bouwde hij twee prototypen van de "Ten Wheel". Zijn levenswerk werd in 1909 "De Pacific" - deze machiene had voor haar tijd, uitzonderlijk vermogen. Met haar 2.245 pk bereikte zij een snelheid van 120 km per uur.

De belgische uitvindingen, verbeteringen en het bouwen van nieuwe types, ging in het buitenland niet onopgemerkt voorbij. Tot vlak voor de 2de wereldoorlog voerde ons land lokomotieven uit naar alle hoeken van de wereld. Nu nog rijden er in verschillende landen. Deze overvloed werd door het wapengeweld vernietigd. België moest in 1945 dringend 300 lokomotieven uit Canada invoeren. De typen 29.000 behoorden tot deze reeks. In ons land kwam omstreeks hetzelfde tijdstip 114 stuks klaar van de duitse bezetters.

Dat buitenlandse types op het Belgisch spoor in gebruik waren, was dus eerder een gevolg van omstandigheden. Want ook na de 1ste wereldoorlog kwamen Duitse typen in dienst, toen dat land in zijn compensatieleveringen lokomotieven voorzag.

Bij ons hebben zowat 300 verschillende types rondgereden. Tien zijn er overgebleven. Weinig, ja, maar we zijn er de N.M.B.S. dankbaar voor. Trouwens het behoort tot de financiële-moeilijkheden, moest telkens een reeks werd afgedankt, één exemplaar voor laters worden bespaard.

Een groot geluk is geweest, dat "HET LAND VAN WAAS" werd bespaard. Het toeval en een vergetelheid hebben hier hand in hand gewerkt, ze is - herontdekt - in een verloren hoek van een stelplaats te Mechelen.

Het spreekt vanzelf dat het spoormuseum in het Noordstation te Brussel zich niet leent tot het tentoonstellen van echte lokomotieven. Lange tijd al, draagt de N.M.B.S. grotere plannen in het hoofd

Het Ministerie van Verkeerswezen ontwierp in overleg met de N.M.B.S. een voorontwerp voor een museum van verkeer. De sporen zouden er met authentieke lokomotieven en rijtuigen een sterke vertegenwoordigheid krijgen. Tervuren leek de meest aangewezen plaats om te bouwen. Er was de lijn Brussel-Tervuren, zodat de zwaargewichten zelf het museum konden binnentuffen. Nu werd deze lijn onttakend, en zal het gebeurlijk transport beslist niet vergemakkelijken. Dergelijk museum behoeft evenwel een enorme overdekte ruimte en afgezien van het rollend spoorwegmateriaal, zouden ook trams, auto's, zelfs vliegtuigen er een thuishaven vinden. Fondsen ontbreken zoals altijd, en aldus liggen in afwachting van betere tijden bij het Ministerie van Verkeer de plannen netjes opgeborgen.

Intussen zat de N.M.B.S. niet stil. Toen in 1966 de 29013 - meteen ook de laatste stoomlokomotief - uit dienst was genomen, waren er niet zoveel types meer voorhanden. Er restte ook niet veel tijd, want de slopershamers lagen op de loer. Negen types konden nog aan de plattertijd ontkomen. Zij werden afgevoerd naar een afgedankte stelplaats te Leuven.

Leuven werd gekozen om zijn centrale ligging. Wilde de restauratiewerken opschieten, dan moest het gespecialiseerd personeel de stelplaats gemakkelijk kunnen bereiken.

Van de negen te Leuven bewaarde types, werden er drie gerestaureerd. De overige zes werden degelijk ingevet tegen de roeststand, waarvoor stoommachines zo gevoelig blijken. Maar gerestaureerd wil nog niet zeggen rijvaardig. Een inactiviteit van een paar maanden is reeds voldoende opdat er heel wat herstellingen en kosten komen opdagen. De enige rijvaardige stoomlok blijft de 29013, deze Canadese haalt 96 km/uur en werd klaargemaakt voor de tocht van 2 september 1972.

Deze kwetsbaarheid doet ook de gehechtheid begrijpen van de bemanning aan zijn machiene. Stoker en machinist waren omzeggens gehuwd met hun lokomotief. De stoommachienes hadden overigens maar één bemanningsploeg, die dan ook "hun" lokomotief door en door kenden. Wanneer de machiene nodig in herstelling moest (en dat gebeurde vaak), ging de ploeg mee. De uitzondering was geen regel, dat stoker en machinist hun vrije dagen en zelfs vakantie opofferden om de broodwinnaar op te poetsen en rijklaar te maken. Te meer dat de dagen dat de machine uit dienst was, zij minder werden betaald.

Nu blijkt dat een verkeersmuseum niet voor de naaste toekomst is, vragen sommigen zich af waarom de N.M.B.S. niet zelf de handen uit de mouwen steekt.

Een eerste idee is ergers een rangeerhoek vrijmaken en de lokomotieven gewoon te kijk stellen. Deze goedkope oplossing is echter geen duurzame, gezien zijn ongelooflijke overgevoeligheid zou een stoomlokomotief in open lucht vlug verkwijnen onder roestlast.

Zo kregen de drie volledig opgeknapte lokomotieven nog een bijzondere behandeling met een roestwerend middel. Bovendien werden zij zorgvuldig afgedekt met een plastieken hoes. En ondanks de kurkdroge ruimte waar ze vertoeven, vertonen zij zes jaar later al sporen van vergankelijkheid.

Een der machienes die op de wachtlijst staat, is de lokomotief die in 1966 de trein van Leopold II voorspande, toen die in het Noordstation was tentoongesteld. Hij draagt het wapenschild van de Koninklijke familie. Vroeger was het de traditie, dat eens zij de koninklijke trein hadden getrokken, zij voortaan met het blazoen van ons vorstenhuis was getooid.

Ook de Pacific van ir. Flamme bleef bewaard. Destijds was het voor de stoker geen plezierreisje om met dergelijke machine van Brussel naar Luxemburg te sporen. Gedurende die rit moest hij zowat 3.000 kg kolen in de ketel werpen.

Naast rangeermachines staat een gestroomlijnde Atlantic. Een ex-blaauwe wimpel, die met haar 250 ton het traject Oostende-Brussel in minder dan een uur afraasde. Als het nodig was kon deze machine er 160 km/uur uitpersen.

Niet allen te Leuven staan stoomlokomotieven. Een viertal machines doen te Schaerbeek dienst als verwarmingsketel voor de uitgestrekte stelplaatsen. Een andere machine verblijft te Doornik in even onkonfortabele omstandigheden. Dan is er ten slotte Oostende waartwee stomers voor dezelfde doeleinden gebruikt worden. Hun dagen zijn geteld.

Engelsman kwam te laat !
=====

De N.H.B.S. verkocht zopas de Oostendse machines aan een schroothandelaar. Een Engelsman miste nipt de trein. Hij wilde deze stoomlokomotief inzetten op een privé-museumlijn in Groot-Brittannië.....

Het zijn de kwade naweesen van een tijdperk dat onherroepelijk voorbij is. Eén romantisch zullen velen tot hun spijt zeggen, maar ook één van grote ongemakken

vrij naar H.J.N.
met data's van 29 en 30 aug. '72
S.