

Van TTZ naar LSV

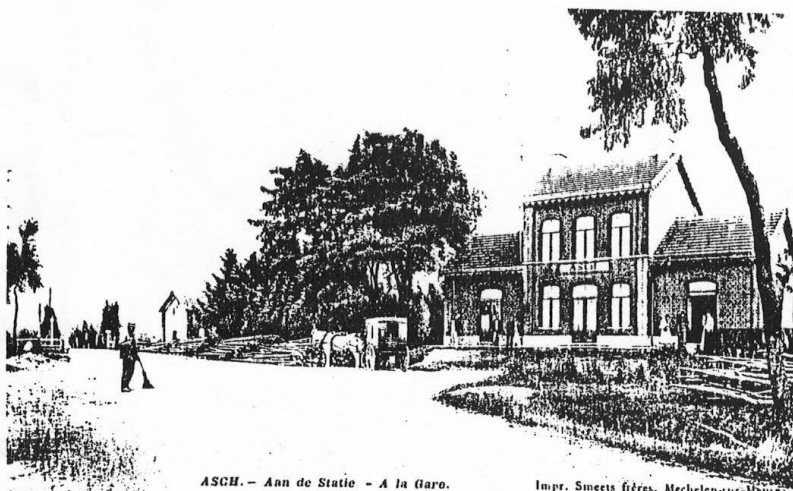
VERENIGING ZONDER WINSTOOGMERK

# Beschrijving

NR. 39

# + katalogus

PRIJS : 150 BFR.



ASCH. - Aan de Statio - A la Gare.

Impr. Smeets frères, Mechelen-sur-Siteux.

# LSV



# Limburgse Stoom Vereniging

# GESCHIEDENIS T.T.Z.

Al geruime tijd werd er een lijn gezocht om de verzameling van dhr. Jans te kunnen uitbaten. De eerste contacten gaan al terug van in 1976, dit voor de verbinding As - Maaseik, doch op dat ogenblik was er enerzijds nog gering goederenverkeer, anderzijds was de lijn in zulk een slechte staat dat het vernieuwen niet in de budgettaire mogelijkheden lag.

Ook de plannen voor de aanleg van een smalspoorlijn in de kinderboerderij Kiewit, in het openluchtdomein van Bokrijk en in Hengelhoeve kenden geen gunstig resultaat.

Daarom werd er contact gezocht met de grote Limburgse industrieën en hiervoor kwamen enkel de Kempense Steenkoolmijnen in aanmerking. Men zocht immers een lijn die lang genoeg was om een museumexploitatie toe te laten. Al zeer vlug werden de onderhandelingen met de K.S. gunstig afgesloten en de nieuwe thuishaven werd de mijn van Zolder.

En om een uitbating mogelijk te maken werden dadelijk twee stoomlokomotieven van Tessenderlo Chemie, een diesellokomotief van de K.S. en twee Oostenrijkse "Spantenwagens" aangekocht. En in 1981 werd er te Kuringen gestart met de restauratie van de eerste stomer, nl. "Simone" uit Tessenderlo Chemie. Na ongeveer een jaar arbeid kwam deze lokomotief klaar. En zo kon de exploitatie starten. Doch er was nog een probleem: de Oostenrijkse rijtuigen kregen vertraging en zo moest noodgedwongen gestart worden met 3 rijtuigen die van de CFV3V gehuurd werden.

Ondertussen werd op 18 oktober 1981 de vereniging onder de naam "Toeristische Trein Zolder vzw" officieel opgericht en kon met de voorbereiding van het ritseizoen begonnen worden.

De officiële start werd gegeven op Pinxteren 1982, en het eerste ritseizoen verliep rustig, met alle bijbehorende kinderziektes. Al tijdens dit seizoen kon de nieuwkomer zich al verheugen over zoveel reizigers, dat al uitgekeken moest worden voor de nodige versterking. Zo werd het rijtuigpark verder uitgebreid met een L-rijtuig van de N.M.B.S. Anderzijds werd er dadelijk gestart met de restauratie van een tweede stoomlokomotief, afkomstig uit de Metallurgie d'Olen.

Tijdens de volgende jaren zou de groei van de T.T.Z. doorbreken, doch de werkomstandigheden bleven rudimentair. Op de mijn werd een niet meer gebruikt spoor aan de T.T.Z. toegewezen doch door de uitbreiding volstond dit al vlug niet meer. In 1984 werden er nieuwe sporen toegewezen en groeide het rijtuigpark steeds verder aan: twee verdere L-rijtuigen, 3 R-rijtuigen en een aantal dienstwagens. Anderzijds werd er ook een vierde stoomlokomotief in de ex-steenkoolmijn van Werister aangekocht.

Doch vanaf dit ogenblik begon de toekomst te Zolder duister te worden: er werd bepaald dat de eerste mijnen binnen afzienbare tijd zouden sluiten en de vraag om terrein te verwerven te Genébos - om daar al de nodige gebouwen te plaatsen - werd afgewezen.

In 1987 is er opnieuw een ommezwaai: door de sluiting van de

oostelijke mijnzetels kwamen er diverse smalspoorlokomotieven en mijnwagens vrij en konden - door subsidie - een groter aantal zaken aangekocht worden. Ook op gebied van seininrichting en dienst baan van de N.M.B.S. werden talloze onderdelen verworven.

In 1988 werden de eerste contacten gelegd voor de verbinding Waterschei - As - Eisdon en hierdoor werd besloten om de exploitatie te Zolder vanaf 1989 in te kringen.

Het volgend overzicht geeft een beeld van de werking van de T.T.Z. gedurende de 8 dienstjaren :

Jaar :	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989
Aant.Reizigers	2115	7200	8516	5081	6493	5289	6527	2663
Aant.Ritdagen	15	32	24	29	30	40	38	24
Aantal stoomloks	3	3	4	4	4	4	4	4
in dienst	1	1	2	2	3	3	3	3
Afstand stoomloks	820	1500	1597	2034	2230	2423	1877	1562
Aantal diesels	1	1	1	2	3	3	3	3
Afstand diesels	320	300	314	349	489	898	1006	844
Rijtuigen	6	9	11	9	9	9	9	9
Wagens	-	4	4	4	5	5	5	6
Smalspoorloks	-	-	-	-	-	3	8	8
Personeelwagens	-	-	-	-	-	-	4	4
Mijnwagens	-	-	-	-	-	5	21	30



# SPOORWEGEN IN AS

## De toestand in Limburg

### De Lijn Hasselt - Maaseik

Alhoewel de wet van 27 mei 1834 geen spoorlijnen in Limburg voorzag, werd dit in orde gemaakt door middel van de nieuwe wet van 27 mei 1837. Nochtans zou het nog lang duren eer de uiterst dunbevolkte noord-oostelijke deel van Limburg een spoorverbinding kreeg. Hierdoor bleef Maaseik als laatste arrondissementshoofdplaats van de trein verstoken. Pas op 1 december 1866 keurde het parlement een wet goed, waarbij de regering gemachtigd werd om een concessie te verlenen voor de konstruktie van een lijn Hasselt - Genk - Maaseik. Na veel geredetwist werd in 1870 een eerste overeenkomst gesloten tussen de regering en de "Banque generale pour favoriser l'agriculture et les travaux publics".

In mei 1871 werden de werken aangevat op een terrein dat in feite niet veel problemen liet vermoeden. Tussen Hasselt en de kanaalbrug te Kuringen zou de lijn gemeenschappelijk gebruikt worden met de "Chemins de fer Liegeois-Limbourgeois", die de lijn naar Eindhoven exploiteerde. In Hasselt was er reeds een gemeenschappelijke station met de Grand Central Belge.

De werken schoten zeer goed op en er waren geen grote kunstwerken nodig en al op 3 maart 1873 werd de lijn tot in Maaseik plechtig in gebruik genomen. Stations waren in eerste instantie voorzien te Genck (centrum), Asch en Eelen. Op dat ogenblik waren de gebouwen echter nog niet gebouwd. In 1879 werd het station Bokrijck geopend. Het stationsgebouw te Maeseyck was van tijdelijke aard, daar grootse plannen waren om de lijn over de Maas door te trekken en de ganse lijn in te werken in een verbinding Brussel - Berlijn.

Bij de opening van de lijn bezat de maatschappij drie gelijkwaardige machines. Deze werden besteld bij de "Societe Metallurgique et Charbonniere" te Tubize. In de fabriekslijsten vinden we de nummers 183 - 185 terug, doch hier gaat het waarschijnlijk om louter administratieve nummers. Het nummer Tubize 151 vinden we ook terug op een stoomlokomotief van de "Prince-Henri" te Luxembourg. Deze drieassige tenderlokomotieven type 10 van Tubize werden trouwens niet alleen aan de Hasselt-Maeseyck geleverd doch vinden we ook terug bij o.a. de "Societe Generale d' Exploitation" en bij de "Marbehan-Virton". Tijdens de eerste jaren waren deze drie machines voldoende om het schaarse verkeer op de lijn af te handelen.

In 1879 stichtten de oorspronkelijke eigenaars een nieuwe vennootschap, nl. de "Societe Anonyme du chemin de fer de Maeseyck". Op dat ogenblik zou de lijn verder uitgebouwd worden, dit ondanks het feit dat de maatschappij niet echt van de grond kwam. In deze dun bevolkte streek was het reizigersverkeer miniem en moest het goederenverkeer zich tevreden stellen met landbouwprodukten en grindvervoer.

In het begin van de tachtiger jaren van vorige eeuw werden de werkelijke stations opgericht en zo dateert ook het station van

As uit deze periode. Op dat ogenblik was het emplacement te As nog uiterst beperkt. Vermelden we nog dat in deze periode ook de werkplaats te Maaseik uitgebouwd werd. In 1881 ondergingen twee lokomotieven een "restauration complet".

In 1884 werden - volgens een jaarverslag - de zuigers van de drie lokomotieven vervangen en kreeg een machine een nieuwe ketel. Waarschijnlijk gebeurden deze werken niet te Maaseik maar wel bij Evrard te Brussel. Men bemerkt op een foto immers de rechthoekige fabrieksplaat van deze constructeur.

En zoals steeds verliep het verkeer verder tegen een gezapig tempo. Pas in 1899, toen men waarschijnlijk problemen kreeg met de oude lokomotieven, werd een verdere lokomotief aangekocht. Hierbij handelde het om een ex-Grand Central Belge-machine die tweedehands aangekocht werd. Ook werd rond de eeuwwisseling het oude station gesloopt en werd het nieuwe (nog bestaande) station opgericht. Het betrof een hoofdgebouw met verdieping als woonhuis voor de statioschef, en aan weerszijde een uitbouw. Kant Eisden had men de lokettenzaal/wachtzaal, kant Genk werden de keuken en enkele voorraadkamers gebouwd. Aan spoorzijde was er een groot afdak uit hout.

Nochtans zou vanaf deze periode een schijnbaar betere tijd gaan starten voor deze kleine maatschappij, daar er plannen bestonden om proefboringen naar Steenkool te starten te As. En zo werd in 1906 bij de Etat Belge een buiten dienst gestelde lokomotief aangekocht. Hierbij ging het om een machine gebouwd in 1838 en die bij de Hasselt-Maeseck "Coco" genoemd werd. Hierbij kan het gaan om de EB-machines 40 of 59, die beide in 1906 buiten dienst gesteld werden.

Op dat ogenblik was enkel de mijn van Winterslag aangesloten op de lijn Hasselt-Maaseik, nl tussen Bokrijk en Genk, ter hoogte van het gehucht "Boxbergerheide". Anderzijds vroegen de mijnen "Les Liegeois" (Zwartberg) en "Andre Dumont" (Waterschei) een spoorverbinding aan en deze zou in het station van As gebeuren. Onder impuls van de Staatsspoorwegen werd deze verbinding aangelegd en eind 1909 in dienst gesteld. Het vervoer was op dat ogenblik nog vrij beperkt, nl. vooral bouwmaterialen voor de in opbouw zijnde mijnen.

Om dit vervoer te kunnen uitvoeren, werd in 1910 opnieuw een lokomotief aangekocht : ditmaal ging het om een fabrieksnieuwe machine. Deze werd door de Duitse firma Hanomag onder fabrieksnummer 5397 gebouwd.

Doch hoogdagen heeft de maatschappij niet meer gekend : op 1 januari 1912 werd de "Hasselt-Maeseck" door de Etat Belge overgenomen. De exploitatie voor rekening van de Staat ging echter verder tot 1 juli 1912.

De eerste wereldoorlog vertraagde de uitvoering van de uitbreidingswerken aanzienlijk : de bouwwerken aan de mijn lagen praktisch stil, de spoorwerken werden in een sterk vertraagd tempo doorgevoerd. Dit was vooral het geval voor de aansluiting van de steenkoolmijn "Limbourg-Meuse" te Eisden. Doch eens de wereldoorlog voorbij, werden de oude plannen terug opgevist. Al in 1919 werd een eerste brigade opgericht om een - voorlopige - verbinding tot stand te brengen met de mijn te Eisden. Deze baan-

leggers werden gerekruteerd door de mijn zelf, doch werkten onder leiding van mensen van de Etat Belge. Om deze verbinding te kunnen aanleggen, werd te As een centraal magazijn voor het baanmateriaal opgericht. Naast de nodige stockage-plaatsen voorzagen men een werkhuis, een schrijnwerkerij en een betonbedrijfje. Vanaf dit ogenblik kreeg As ook zijn uitgebreidste sporenplan, dat we nu nog gedeeltelijk kennen. Op dat ogenblik had men 5 perronsporen (I tot V), een goederenspoor 6 en twee lossponen 7 en 8 kant stationsgebouw. Deze beide sporen bezaten een loskoer. Verder waren er nog twee private aansluitingen : een kiezelgroeve Hermans en een stapelplaats. De tractie werd toen uitgevoerd door machines van Hasselt : de reizigersdiensten werden vooral verzekerd met machines type 2 en 29. Voor de goederentreinen had men het type 80, de kolentreinen werd gesleept door de typen 25 eerst, nadien door de typen 38 en 31. Ook de typen 29 tot 1926 en nadien het type 4 van Maaseik kwamen naar As.

Ook werden gedurende de volgende jaren de gebouwen verder uitgebreid. In 1926 werden de plannen opgesteld tot het oprichten van een standaard-goederenloods type NMBS. Deze zou geplaatst worden naast het spoor 7, langs de goederenkoer.

Ondertussen werd ook gestart met de aanleg van de "Steenkool"-lijn Heppen - Zolder - Houthalen - Winterslag - Waterschei - As - (Eisden). Daar waar tussen Waterschei (Andre Dumont) en As de reeds gelegde sporen van de mijnaansluitingen gebruikt konden worden, werd tussen Waterschei en Winterslag een nieuwe lijn aangelegd. Deze verbinding kon in de loop van 1923 voor het eerst enkelsporig bereden worden. De werken aan de vormingsstations van Waterschei-Zwartberg en Winterslag waren echter nog niet afgesloten. De kolentreinen volgden echter nog steeds de oude lijnen. Het baanvak (Bokrijk) - Winterslag - Waterschei - As werd op 6 juli 1925 officieel in dienst gesteld. Tijdens de volgende jaren werd de lijn verder afgewerkt en zo werd de signalisatie met armseinen (tweestandenstelsel) ingevoerd. De meeste seinhuizen werden in eigen beheer afgewerkt. Zo ook de beide seinhuizen van As. Kant Maaseik werd in 1931 een Saxby-seinhuis met 60 bedieningshandels opgericht. In hetzelfde jaar werd aan de uitrit kan Genk een eender seinhuis met slechts 45 handels gebouwd.

Op dat ogenblik bereikte As zijn grootste uitbreiding en dit zou nog tot na de tweede wereldoorlog zou deze toestand blijven bestaan. Voor de reizigersdiensten werd in deze vooroorlogse periode een beroep gedaan op de machines type 19 en 20, de zware lokomotieven type 38 sleepten vooral de talrijke kolentreinen vanuit Eisden. Het lokale verkeer werd op dat ogenblik verzekerd door middel van lokomotieven typen 80 en 81.

Na de oorlog kreeg men een eerste klap. De auto verscheen op het toneel en in dit dun bevolkte gebied, waar de stations dan nog ver uit het centrum lagen, verloor de trein steeds meer veld. De meeste reizigerstreinen naar Maaseik werden wel nog verzekerd door ditmaal de typen 64, doch de lichte motorwagens namen al een gedeelte van de diensten voor hun rekening. De goederendienst werd praktisch volledig door de ex Duitse lokomotieven type 81 uitgevoerd.

Tijdens de volgende jaren waren er nog weinig verschuivingen te noteren : de Saxby-post kant Genk werd afgebroken en vervangen door een eenvoudiger laag type. De moderne stomers type 29 kwamen ook op deze lijn opdagen. Pas in de vijftiger jaren zou de moder-

nisering zich doorzetten doch de lijn naar Eisden en Maaseik zou er pas in het begin der zestiger jaren echt kennis mee maken. Eind 1958 had men nog de volgende toestand: de typen 29 namen het grootste gedeelte van de rechtstreekse reizigerstreinen voor hun rekening, de nieuwe diesellokomotieven type 201 kwamen slechts sporadisch op de lijn. Voor de lokaalstreinen werden nog steeds de "Brossels" type 553 gebruikt, maar ook de zwaardere motorwagens type 604 en 605 van Landen deden hun duit in het zakje. Voor de goederentreinen waren enkel nog de typen 81 in dienst en zo pendelden twee lokomotieven tussen Waterschei en Eisden. Ook de lokale goederendienst naar Maaseik werd door een type 81 uitgevoerd.

Vanaf 1961 kwamen de zwaardere lijndiesellokomotieven te Hasselt opdagen en deze namen het grootste gedeelte van de treinen over. Voor de reizigersdienst waren het vooral de typen 210 en 211 die doorreden tot in Eisden, de goederentreinen werden gesleept door de zwaardere lokomotieven type 200 en in mindere mate door het type 213. Doch op dat ogenblik was het volume aan ritten al danig verminderd. De lijn tussen As en Maaseik was immers al verbust en het aantal treinen naar Eisden was drastisch verminderd.

Gedurende een twintigtal jaar bleef deze toestand praktisch ongewijzigd, doch het verkeer zou steeds verder verminderen. De loskoer van As werd gesloten, de lijn naar Maaseik verviel meer en meer en in 1983 reeds de laatste lokale goederentrein op deze lijn. Doch ook de reizigersverbinding met Eisden verloor steeds meer cliënteel en met de invoering van de IC/IR-regeling in 1984 werd ook deze verbinding opgedoekt.

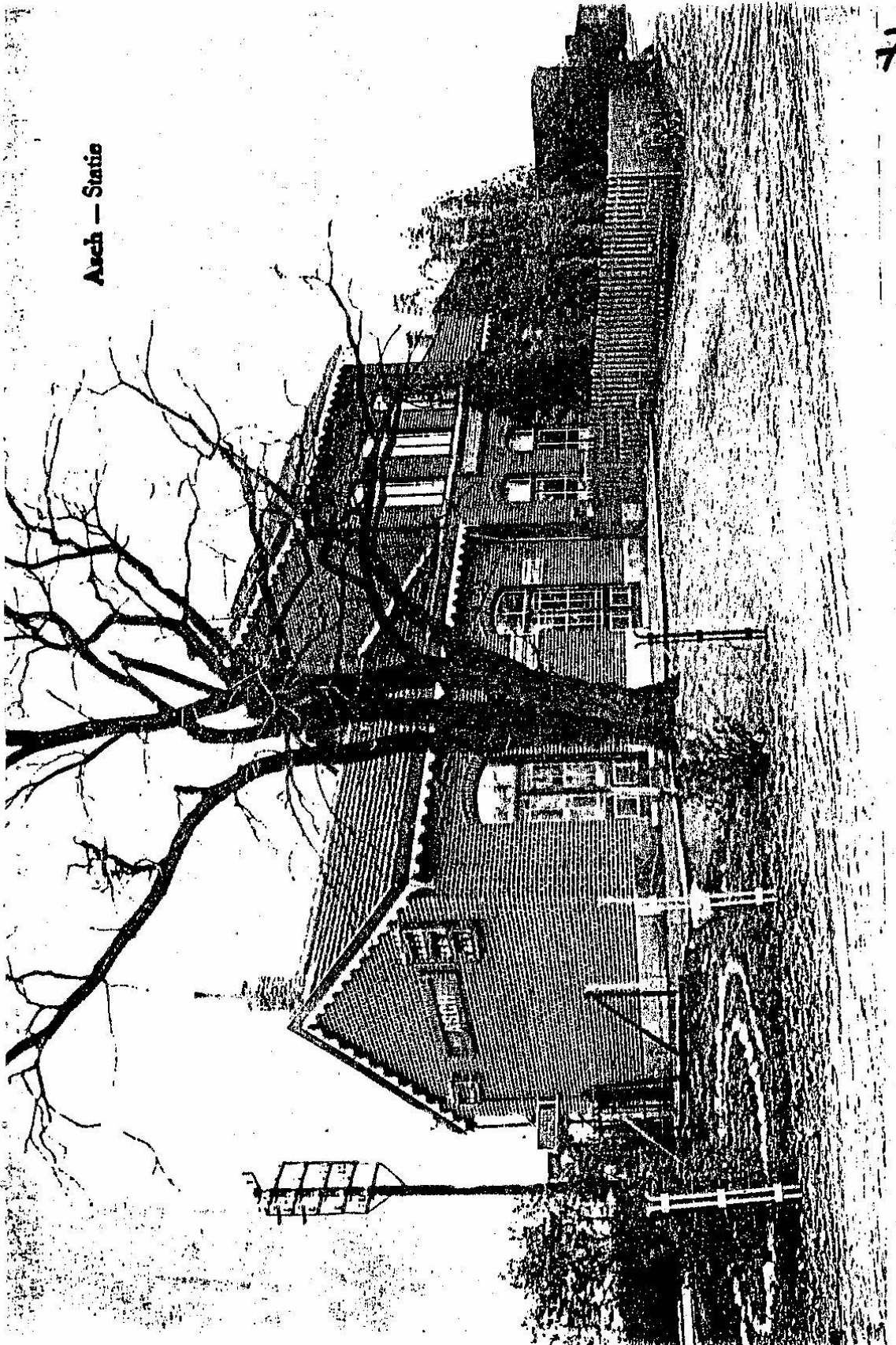
Maar reeds vroeger werd het emplacement van As sterk vereenvoudigd: in de jaren zeventig werd de wisselstraat kant Eisden volledig uitgebouwd en bleef enkel spoor 1 doorgaand. In deze periode werd een nieuwe seinpost aan het station aangebouwd en werden de toiletten gemoderniseerd. Hierdoor kon het grote seinhuis enkele jaren later met de grond gelijk gemaakt worden. Verder werden nog enkele verdere verbouwingswerken aan het stationsgebouw doorgevoerd.

Vanaf 1984 ging het verval steeds sneller: in 1985 werd het station ook afgeschaft voor het afgeven van pakjes en kwam er een baanmeestersploeg in. Het woonhuis werd aangepast en op de eerste verdieping kwam er een wasplaats, een kleedruimte en een eetkamer. Doch de grootste verandering gebeurde in de wachtzaal. Hier werd de garage voor de "camionette" voorzien en hiervoor werd de buitendeur vervangen door een garagepoort en werd de oprit naar het station veranderd.

Vanaf deze periode was er enkel nog het verkeer van en naar de steenkoolmijn van Eisden en het bedienen van het N.M.B.S.-stort. Het eerste vervoer verdween met de sluiting van de mijn in december 1988. De lijn werd nu definitief gesloten voor de dienst T en er komen enkel nog baantreinen. Deze bedienen nu nog enkel het stort. Dit ontvangt enkel anorganisch afval van de N.M.B.S. (oude ballast, betonblokken, ....). Maar volgens de vooruitzichten zou het stort eind 1990 volgestort zijn, de concessie loopt in alleszins in 1991 af.

In augustus 1988 startten ook de onderhandelingen tussen de T.T.2. (later L.S.V.) en de N.M.B.S. en deze waren in maart 1989

Arch - Statie





8  
afgesloten en bekroond met een kontrakt. De toestand van het station werd in juni 1989 opgenomen en toen kon het licht op groen gezet worden voor de restauratie. De voorbereiding gebeurde in de loop van juli en tijdens de eerste twee weken van augustus werd de lokettenzaal volledig opgeknapt. Gelijktijdig werden ook de overblijvende seinpalen ontroest en geschilderd. Vanaf half augustus kwam o.m. de wachtzaal in restauratie en zo werd de garagepoort verwijderd en werd de originele deur opnieuw gemonteerd.

Het eerste materiaal (de smalspoorwagens) werden tijdens de laatste week van juli door de aannemer P.T.A. vanuit Zolder naar As overgebracht en tijdens de volgende weken werden enkele exemplaren gerestaureerd.

Vanaf september is er een verdere stroomversnelling : in de loop van deze maand werden de sporen naar de oude zandlaadplaats opgebroken en deze zullen gebruikt worden om het afstelspoor en loodsspoor 5 terug aan te leggen. Korte tijd later werd het smalspoor vanuit de mijn van Zolder overgebracht en begin november werd gestart met de aanleg van dit spoor.

Eind oktober konden een groot aantal betonnen dwarsleggers aangekocht worden en deze werden door P.T.A. gelost. Deze dienen voor de aanleg van de voorheen vernoemd loodsspoor en nadien ook voor de aanleg van het onloopspoor te Eisden.

Half november werd - na enkele administratieve moeilijkheden - de hoofdloods opgericht. Hierdoor staat in eerste instantie 60 m overdekte loodsspoor ter beschikking en kan de overbrenging van het te Zolder niet meer benodigde materiaal voorbereid worden.

Doch ook administratief werden de meeste problemen tijdens deze maanden afgewerkt : de bouwtoelating werd door de gemeente As toegekend en de technische diensten zorgen voor de nodige plannen. De definitieve kontrakt met de N.M.B.S. werd goedgekeurd en ondertekend. De nodige verzekeringen werden in orde gemaakt.

# MATERIEEL

9

## 1. Overzicht :

-----

In de voorbije jaren heeft de LSV (ex TT2) al diverse onderdelen rollend materieel, maar ook vele vaste installaties en voorwerpen in verband met het spoor weten te verwerven. Voor elk onderwerp gedetailleerder besproken zal worden, eerst een overzicht van het rollend materieel :

### Normaalspoorloks

-----

1	St-Leonard/1363	1905	Bt	zinkfabr. Lommel	14 t
2	MAGDA La Meuse/3176	1925	Bt	metall. d'Olen	15 t **
3	SIMONE La Hestre/46	1924	Bt	Tessenderlo-ch.	23 t **
4	NESTOR Haine-St-P/1071	1911	Bt	Tessenderlo-ch.	25 t
6	BEBERT La Meuse/3223	1926	Ct	Charb. de Werister	37 t **

D2 Montmirail 1952 BB K.S. Zolder 52 t \*\*

554.14 Ragheno 1952 1AA1 N.M.B.S. 23 t \*\*

5.11 Alfa 1948 B N.M.B.S. (Namur) 7 t

### Smalspoorloks

-----

1	Schoma	1955	B	K.S. Eisdien	6 t
2	Moes DLM 3	1939	B	K.S. Zolder	6 t
8	Acec	1935	B	K.S. Winterslag	9 t
12	Schiedam	1932	B	K.S. Beringen	8 t
14	Ruhrthaler 690	1955	B	K.S. Zolder	12 t
24	Deutz A2 M517	1935	B	K.S. Waterschei	6 t
47	Deutz A4 M517	1935	B	K.S. Waterschei	8 t
	Batterijloks		B	K.S. Beringen	4 t

Mechanische schop A1 K.S. Beringen t

### Rijtuigen (normaalspoor)

-----

37057	Simmeringer Wagonf	1924	2	O.B.B.	61 pl	17 t
37120	Grazer Wagonf.	1924	2	O.B.B.	61 pl	17 t
33158	Anglo-Franco-Belge	1933	4	N.M.B.S.	97 pl	47 t
33182	Anglo-Franco-Belge	1933	4	N.M.B.S.	97 pl	47 t
43315	Godarville	1934	4	N.M.B.S.	60 pl	47 t
63961	CW Mechelen	1953	4	N.M.B.S.	78 pl	20 t
63962	CW Mechelen	1953	4	N.M.B.S.	78 pl	20 t
66004	CW Mechelen	1953	4	N.M.B.S.	78 pl	20 t
1001978	?	1912?	2	N.M.B.S.	--	17 t

### Goederenwagens

-----

572012			2	N.M.B.S.	gesloten goed.
16172	Baume - Marpent	1948	2	N.M.B.S.	bagagewagen
93518		1926	2	N.M.B.S.	ketelwagen
A 362/88		18..	2	N.M.B.S.	kraanwagen
			2	N.M.B.S.	schutwagen
			2	K.S. Zolder	kolenwagen

## Smalspoorwagens

	tweeassige personeelw.	K.S. Winterslag	1200 kg
	tweeassige personeelw.	K.S. Winterslag	1200 kg
	vierassige personeelw.	K.S. Winterslag	2000 kg
	vierassige personeelw.	K.S. Eisden	1300 kg
1417	korte houttruck	K.S. Zolder	640 kg
	houttruck	K.S. Zolder	1100 kg
	houttruck	K.S. Beringen	700 kg
	houttruck	K.S. Beringen	550 kg
	houttruck	K.S. Waterschei	450 kg
	houttruck	K.S. Waterschei	450 kg
	houttruck (lokaal gebruik)	K.S. Zolder	330 kg
	mijnwagen type Zolder	K.S. Zolder	750 kg
	mijnwagen type Zolder	K.S. Zolder	750 kg
	mijnwagen type Zolder '31	K.S. Zolder	1100 kg
	mijnwagen type Winterslag	K.S. Winterslag	1080 kg
	mijnwagen type Winterslag	K.S. Winterslag	1120 kg
	mijnwagen type Winterslag	K.S. Winterslag	1120 kg
	mijnwagen type Waterschei	K.S. Waterschei	1150 kg
	mijnwagen type Eisden	K.S. Eisden	1090 kg
	mijnwagen type Beringen	K.S. Beringen	800 kg
	mijnwagen type Beringen	K.S. Beringen	800 kg
	mijnwagen type Beringen	K.S. Beringen	800 kg
	mijnwagen type Beringen	K.S. Beringen	1100 kg
	kontainerwagen	K.S. Waterschei	930 kg
	kontainerwagen type II	K.S. Waterschei	970 kg
	kontainerwagen type III	K.S. Winterslag	1020 kg
	wagen voor buizenvervoer	K.S. Waterschei	860 kg
	wagen voor ballastvervoer	K.S. Winterslag	1360 kg
	wagen voor verv. dynamiet	K.S. Beringen	550 kg
	wagen voor verv. dynamiet	K.S. Beringen	550 kg
	kabelwagen (oud type)	K.S. Beringen	500 kg
	tankwagen voor olievervoer	K.S. Beringen	800 kg
	tankwagen voor andryliet	K.S. Beringen	1200 kg

# STOOMLOKOMOTIEVEN

Stoomlokomotief nr 1

Het noorden van Limburg was gekenmerkt door de aanwezigheid van verschillende bedrijven die zware metalen verwerkten: hierbij was ook de zinkfabriek van Lommel. Dit betrekkelijk uitgebreid bedrijf had een op een ogenblik vier stoomlokomotieven, waarvan de oudste dateerde uit 1905. Deze eerste lokomotief werd gebouwd door St-Leonard en werd vooral ingezet voor het interne vervoer. Zo sleet deze machine rustig zijn dagen en hield het trouwens langer uit dan zijn zustermachines. In de beginjaren '70 werd hij op rust gesteld en bleef nog geruime tijd in het bedrijf achter. Nadien werd deze elegante tweessige lokomotief door D. Jans opgekocht en bij hem in Kuringen afgesteld. Hier staat deze lokomotief nog steeds, wachtend op een restauratie en een overbrenging naar As.



M

Stoomlokomotief nr 2 : "Magda"  
=====

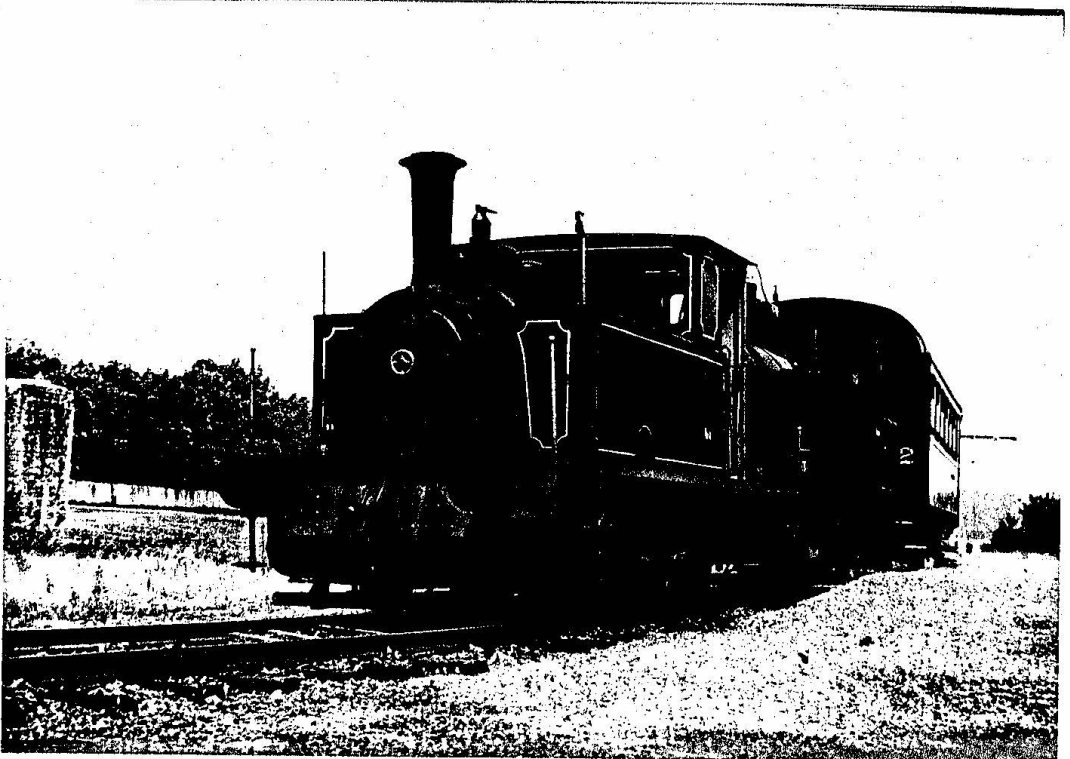
Bij de oprichting van de Metallurgie d'Olen had dit bedrijf een smalsporennet binnen de fabriek, doch de aansluiting met het N.M.B.S.-station gebeurde op normaalspoor. Voor zijn diensten kocht men twee gelijkaardige machines - een op normaalspoor en een op smalspoor - bij de SA Ateliers de Construction de La Meuse aan. Beide lokomotieven werden in de loop van 1925 afgeleverd.

De tweeassige normaalspoorlok verzekerde het ganse verkeer naar het station en bleef tot in de beginjaren zeventig in dienst. Op dat ogenblik werd deze machine aan de firma Van Buggenhout te Mol verkocht en daarna als blikvanger voor zijn garagebedrijf opgesteld. Verder werd deze machine ook te Turnhout tentoongesteld naar aanleiding van de tweejaarlijkse tentoonstelling "Rail International".

In 1982 werd deze lokomotief dan voor de T.T.Z. verworven en al in april van hetzelfde jaar werd deze machine als eerste naar de mijn van Zolder vervoerd.

Nog datzelfde jaar werd er gestart met de restauratie, doch administratieve moeilijkheden - het ketelboek was verloren gegaan - verhinderden een snelle indienstrame. Maar in 1984 werd deze opknapbeurt beëindigd en tijdens het spoorwegfestival van dat jaar, werd deze machine officieel in dienst gesteld en als "Magda" gedoopt, dit naar de echtgenote van de vroegere directeur van de mijn van Zolder.

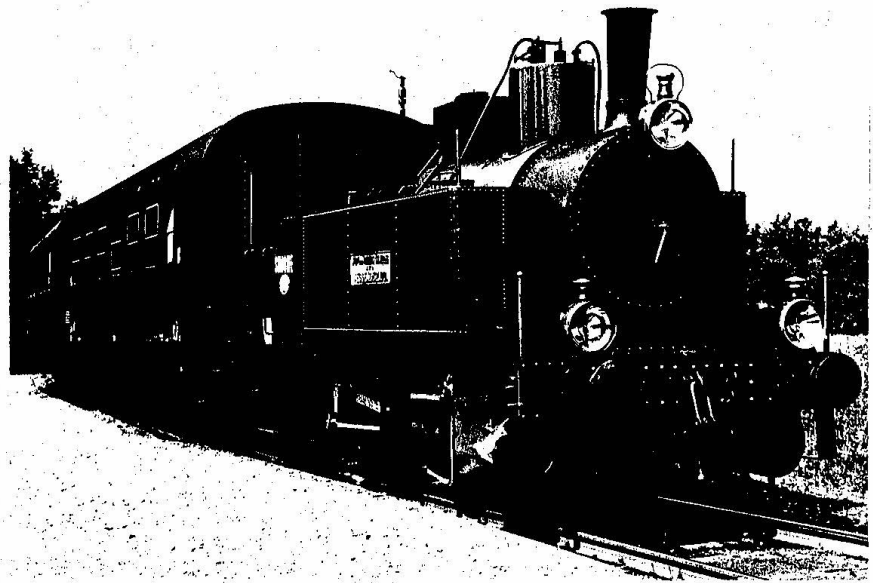
Vanaf deze datum verzekert ze vooral de lichtere treinen op onze museumlijn.



Stoomlokomotief nr 3 "Simone"  
=====

Een van de belangrijkste naoorlogse bedrijven die in de twintiger jaren naar Limburg afzakten was ook Tessenderlo-Chemie. Na een voorbereidingstijd groeide het bedrijf verder uit en werd ook een intern spoorwagennet uitgebouwd. Hiervoor werden twee stoomlokomotieven gekocht : een tweedehandse tweeassige lokomotief gebouwd door Haine-St-Pierre (zie volgende bladzijde) en een tweede tweeassige lok. Hierbij handelde het zich om een van de weinige door La Hestre gebouwde industriële locomotieven. Gedurende jaren verzekerden ze het ganse verkeer van de chemische fabriek, doch in de jaren zeventiger werden ze geleidelijk vervangen door diesellokomotieven. In het midden van dit decennium werden ze definitief afgesteld en in 1980 werden beide machines door D. Jans gekocht. In 1980 werden ze naar Kuringen overgebracht en hier viel de beslissing om "Simone" als eerste te restaureren om de geplande museumspoorlijn uit te baten. In 1981 en 1982 werd de machine - die zeer geleden had onder de slechte werkomstandigheden in Tessenderlo - volledig opgeknapt en kon dan ook gedurende de beide eerste jaren van de museumexploitatie het ganse vervoer voor haar rekening nemen.

Thans staat ze - na een tweede grondige herstelbeurt - nog steeds in dienst en zal ze ook te As een gedurende van het vervoer voor haar rekening nemen.



Stoomlokomotief nr 4: "Nestor"

=====

Samen met de voorheen beschreven lokomotief, verwierf Tessenderlo-chemie ook nog een andere tweeassige lokomotief: ditmaal betrof het een stomer, die door F.U.F. te Haine-St-Pierre in 1911 gebouwd werd. Deze lokomotief werd nu naar de toenmalige directeur "Nestor" genoemd.

Deze lokomotief verzekerde gedurende bijna zestig jaar het vervoer binnen de onderneming, doch reed ook regelmatig zware treinen naar Kwaadmechelen. Verder deed deze machine na de tweede wereldoorlog dienst voor reizigerstreinen naar Diest, waarbij gewoonlijk twee tot drie G.C.I.-rijtuigen gesleept werden.

Pas in de zeventiger jaren werd "Nestor" als laatste stomer van Tessenderlo-Chemie buiten dienst gesteld. Nadien werd deze machine - trouwens samen met Simone - te Tessenderlo afgesteld en van deze afstelling in ongunstig klimaat draagt deze lokomotief nog zeer duidelijke sporen.

In 1981 werd "Nestor" aangekocht en naar Kuringen vervoerd. In 1982 werd er gestart met de restauratie, doch deze werd vooreerst ten gunste van de overige machines stopgezet. In 1987 werd "Nestor" dan naar Zolder overgebracht en werd de herstelbeurt heraan-gevat. Doch door zijn slecht toestand zal deze nog zeker enkele jaren werk met zich meebrengen.



Stoomlokomotief nr 6 "Bebert"  
=====

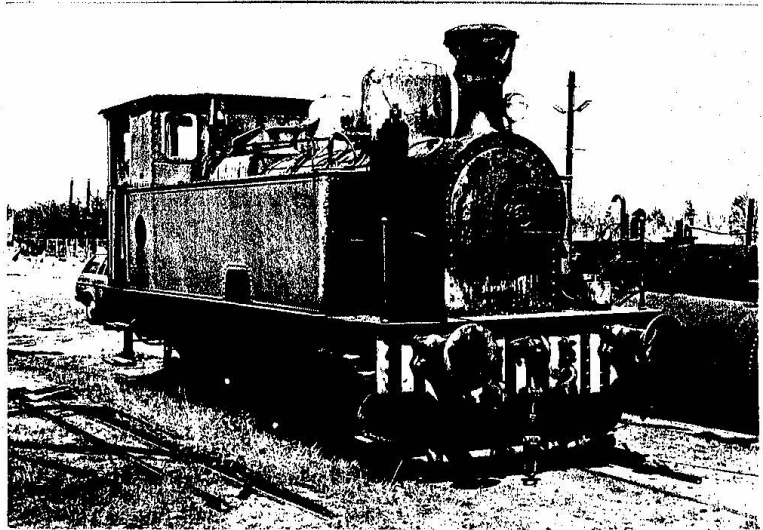
In 1926 kocht de steenkoolmijn van Werister (te Beyne-Heusay bij Liege) bij de SA Ateliers de Construction de La Meuse een drieassige stoomlokomotief en deze onderging op 22 mei 1926 zijn eerste ketelkeuring. Vanaf 19 augustus van hetzelfde jaar werd hij dan effectief ingezet en gedurende zijn ganse loopbaan verzekerde deze stomer de dienst tussen de mijn en het station van Beyne-Heusay, dit samen met drie soortgenoten.

Ook nadat de mijn van Werister stilgelegd werd, bleef deze lokomotief hier in dienst : inmiddels was immers een nieuwe aktiviteit ontstaan en werden in dezelfde gebouwen briketten vervaardigd. Pas tegen het einde van de zeventiger jaren werden er twee diesellokomotieven aangekocht, doch de stomer werd nog in 1981 sporadisch gebruikt en was hierdoor de laatste stoomlokomotief in België die effectieve diensten verzekerde.

In 1981 werd deze machine door de CFV3V aangekocht, doch daar deze museumlijn reeds een uitgebreid lokomotiefpark bezat, kon de T.T.Z. deze machine in de loop van 1983 overkopen.

In de loop van 1983 werd deze stomer naar Zolder overgebracht en dadelijk werd met de restauratie aangevangen. Door enkele problemen zou deze herstelbeurt tot in 1986 doorlopen en in juli van dat jaar werd deze lok voor het eerst op de museumlijn ingezet.

Vermelden we nog dat de naam van de lokomotief - nl. "Bebert" - afkomstig is van de laatste machinist die met deze lokomotief gereden heeft.





## Overzicht kenmerken van de stoomloks :

Nummer	1	2	3	4	6
Naam		MAGDA	SIMONE	NESTOR	BEBERT
Bouwjaar	1905	1925	1924	1911	1926
Bouwer	St-Leon.	La Meuse	La Hestre	Haine-SP	La Meuse
Fabrieksnummer	1363	3176	46	1071	3223
Asindeling	Bt	Bt	Bt	Bt	Ct
Ident.nummer		2003 Antw			2317 Luik
diam. cil. (mm)	280	300	400		400
zuigerslag (mm)	400	400	600		500
diam. wielen		850	1100		950
Keteldruk	12	12	12	12	12 bar
Roosterl.		896	1030	1086	1350 mm
Roosterbr.		884	1064	1000	970 mm
Roosteropp		0,792	1,09	1,086	1,31 m2
Verwopp.haard		3,75		6,1	5,5 m2
Aant. vlamp.	123	111	161	150	154
Diam. vlamp.	36/41	40/45	40/45	40/45	40/45 mm
Lengte vlamp.		2310			2875 mm
Opp. pijpen		36,25		64,3	62,5 m2
Tot. verw.opp.	32	40	70,3	70,4	68 m2
Diam. langsk.		974	1200	1172	1098 mm
Plaatdikte :					
Zijplaten		14 (Cu)	13	14	14 mm
Hemelplaat		14 (Cu)	13	14	14 mm
Pijpenpl.haard		26 (Cu)	23	20	25 mm
Langsketel		12	15	14	14 mm
Pijpenpl.voor		20	25	20	22 mm
Rookkast		12	13	14	14 mm
Inhoud ketel :					
Waterinhoud :					
Stoomruimte :					
Opp. stoomafg.					
Afmetingen :					
Lengte		6400	7900		mm
Lengte chassis		5500			
Breedte					mm
Hoogte			3653		
Massa (leeg)			17500		kg
Massa (rijv)			22000		kg
Aslast as 1			11000		kg
as 2			11000		kg
as 3		---	---	---	
Voorraden :					
Kolen :					
Water :					
Aankoop		04/82			05/83
Overbreng.		04/82			10/83
Eerste dienst					08/86

# DIESELLOKOMOTIEVEN

Diesellokomotief nr 2  
=====

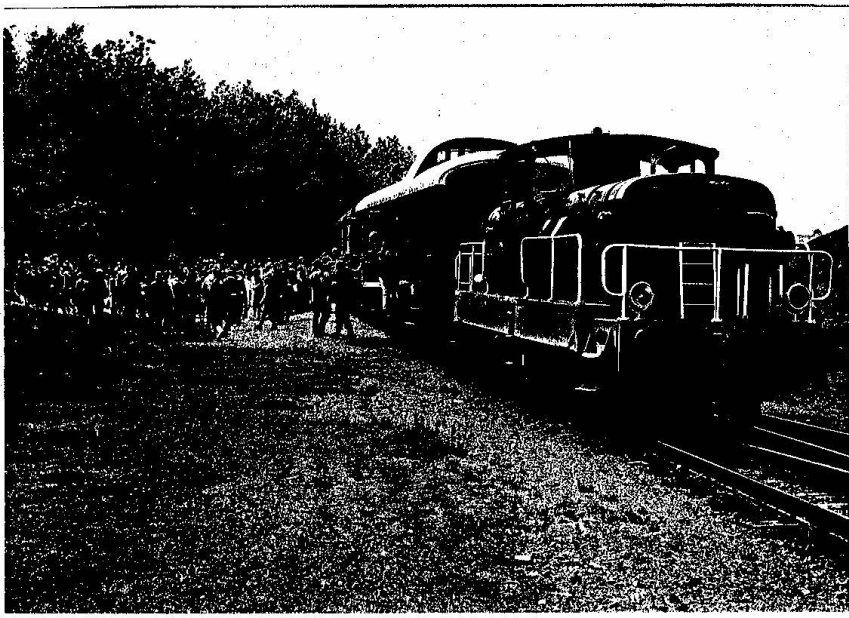
Het grote nadeel van de zetel Zolder is de zware helling waarop de mijn gebouwd werd. Hierdoor voldeden de zware stoomlokomotieven al vlug niet meer en zo besliste men al in de vijftiger jaren om dit verkeer toe te vertrouwen aan nieuwe zware diesellokomotieven.

Met dit doel voor ogen kocht de steenkoolmijn al in 1952 vijf zware vierassige lokomotieven bij de Franse firma Montmirail. Vermelden we ter aanvulling dat de N.M.B.S. pas in 1954 zijn eerste zwaardere lokomotieven in dienst zag.

Deze diesellokomotieven - die vooral bij de diverse Franse prive-maatschappijen tot inzet kwamen - bezaten elk twee motoren met elk een vermogen van ca. 200 kW en deze drijven via een mechanische koppeling met hydraulische koppelaar de vier assen aan.

Tot op het einde van de zeventiger jaren verzekerden ze hun dienst te Zolder, behalve een machine die naar Beringen getransfereerd werd. Doch inmiddels werden opnieuw dieselloks in Frankrijk aangekocht en verdrongen ze hun oudere zusters. Pas in 1982 werd de laatste "Montmirail" vervangen, ditmaal door een afstandsbestuurde lokomotief. De laatste jaren waren ze echter enkel nog binnen de zetel zelf gebruikt.

Nog voor zijn definitieve buitendienststelling werd deze laatste overgebleven lokomotief - het nummer 2 - door de T.T.Z. aangekocht en al dadelijk ingezet als reservelokomotief en verzekert anderzijds de rangeringen en de werktreinen. In 1984 werd deze machine in zijn oorspronkelijke uitvoering - in groene schildering - teruggebracht en in 1988 onderging deze lokomotief dan ook een volledige herstelling en restauratie.



Dieselstel type 554 nr 554.14

---

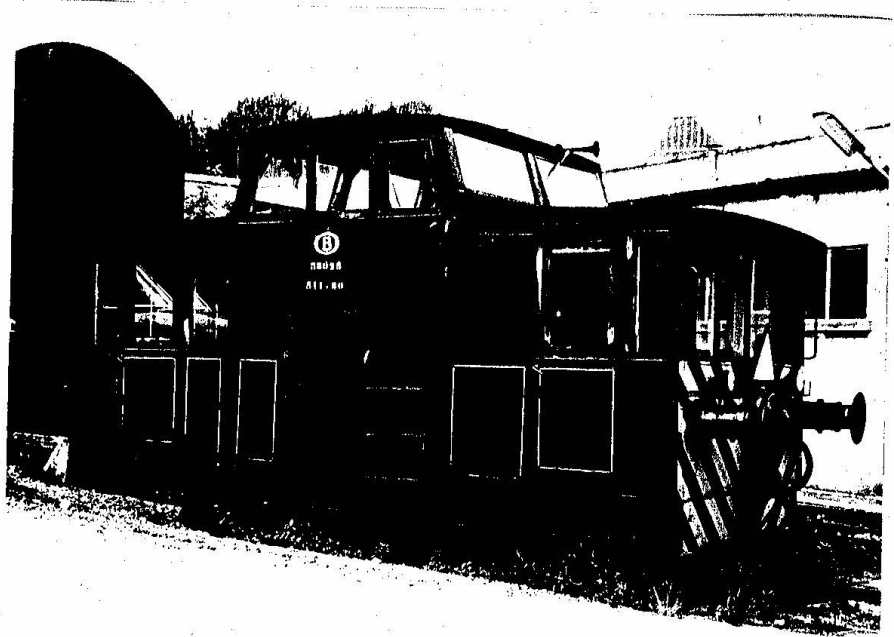
Na de bouw van de lichte motorwagen type 553 tijdens de tweede wereldoorlog, duurde het tot in 1952 voordat de N.M.B.S. opnieuw dergelijke stellen voor het lokale reizigersverkeer bestelde. Hiervoor greep men terug naar deze voorgaande stellen en behield men chassis, Brossel-motor en bediening, doch dekasten het interieur werd gemoderniseerd. In het totaal werden 20 stellen type 554 gebouwd bij Ragheno te Mechelen en oorspronkelijk werden ze ingezet vanuit Haine-St-Pierre en Brugge. Het stel 554.14 begon zijn loopbaan te Haine-St-Pierre, doch werd al in mei 1956 naar Brugge overgeplaatst. In 1959 verhuisde het voor korte tijd naar Merelbeke (bij Gent), maar in 1962 kwam het terug in zijn oorspronkelijke stelplaats terug. Hier werd de 554.14 vooral gebruikt in de lokale dienst met bestemmingen Charleroi, Mons, Tubize, Braine-Le-Comte en Edingen. In het begin van de tachtiger jaren werd het opnieuw gemoderniseerd en werd een GM-motor en een automatische transmissie ingebouwd. Tot in 1984 werden deze stellen dan effectief ingezet, doch op dat ogenblik werden ze terzijde geschoven en bleven ze vooralsnog reserve. In 1986 werden ze dan voor verkoop vrijgegeven en zo verhuisde de inmiddels hernummerde 4614 naar Zolder en tijdens de wintermaanden van datzelfde jaar werd de rood-gele kleurstelling vervangen door de oorspronkelijke livrei bestaande uit twee kleuren groen en een grote gele veiligheidsschildering op de kopwanden.



\* N.M.B.S.-trekker type 5  
=====

Een groter probleem vormde de talloze bouwtreinen na de tweede wereldoorlog. De zware stoomlokomotieven, ook de rangeerloks waren dringend nodig voor de exploitatie. De lichte baantreinen hadden daarenboven geen zware lokomotieven nodig en hiervoor waren de benzine-motoren en ook de dieselmotoren geschikt. Daarom werden in deze periode een groter aantal zogenaamde draisines en trekkers gebouwd. De draisines werden gebruikt om het personeel naar de werven op het spoor te brengen, maar konden geen wagens slepen. De trekkers hadden hetzelfde doel, doch konden wel enkele materiaalwagens meeslepen. Het type 5, waarvan de L.S.V. een exemplaar heeft, werd in 1948 gebouwd door Alfa-Klinkhamers te Liege. Deze bezaten ofwel een FN-motor of een dieselmotor type Hercules met 4 zuigers in lijn. Door middel van een mechanische transmissie met plaatkoppeling en een omkeerkast worden de beide assen aangedreven. Deze gebeurt door middel van kettingen.

Gedurende jaren bleven deze trekkers - praktisch onopgemerkt - in dienst en verzekerden de baan- en werktreinen. De 5.11 van de L.S.V. was gestationeerd te Namur en werd in 1985 definitief buiten dienst gesteld. Daar werd hij door de T.T.Z. aangekocht en overgebracht naar Zolder. De restauratie werd uitgesteld daar de dieselmotor moet vervangen worden, dit om een inzet mogelijk te maken.



# SMALSPOORLOKOMOTIEVEN

## Diesellokomotief Schoma

---

Naast de typische lokomotieven voor het ondergronds vervoer - deze worden hierna beschreven - hadden de diverse mijnen ook lokomotieven voor het bovengronds verkeer. In eerste instantie kwamen hier stoomlokomotieven tot inzet en nadien werden in de meeste zetels oudere ondergrondse machines omgebouwd en hiervoor gebruikt.

In Eisdén was dit niet het geval. Nadat de smalspoorstoomlokomotieven hun leeftijd bereikt hadden, bestelde deze zetel in de jaren '50 bij de Duitse firma Schoma 5 betrekkelijke zware smalspoordiesels. Deze tweeassige machines werden aangedreven door een luchtgekoelde Deutz-motor en een mechanische transmissie. In tegenstelling met de ondergrondse machines valt hier het veel grotere ruimteprofiel op.

Gedurende de ganse loopbaan verrichtten deze vijf lokomotieven gans het bovengrondse verkeer te Eisdén. Vier machines werden effectief ingezet, de vijfde stond reserve voor onderhoud. Bij de sluiting van de mijn in 1987 waren nog steeds 3 machines aanwezig en op dat ogenblik hielpen ze nog steeds met de afbouw van de zetel en de verhuis van alle onderdelen. Twee dergelijke machines worden bewaard : daar waar de L.S.V. het nummer 1 kon verwerven, werd de 2 naar Beringen gebracht en zal in het toekomstig mijnmuseum te zien zijn.

## Smalspoorlokomotieven

---

### Diesellokomotief Moes DLM 3

---

Nog voor de tweede wereldoorlog was er de beslissing om de ondergrondse tractie toe te vertrouwen aan aangepaste diesellokomotieven en te Houthalen koos men voor machines geleverd door de firma Moes uit Wareme. Deze konstrukteur had op dat ogenblik - we spreken van 1936/37 - drie versies van mijnlokomotieven en in vermogen en motortype van elkaar afweken. Van het lichtste type - de DLM 3 - werden waarschijnlijk 5 machines besteld en in de loop van 1938 geleverd. Deze werden ingezet voor lichtere transporten in de ondergrond, doch hielden het echter langer uit dan hun zwaardere zusters. Na de samensmelting van de zetels Zolder en Houthalen, kwamen deze machines naar de hoofdzetel over en in de zestiger jaren werden ze ongeschikt verklaard voor de ondergrond. Ten minste vier machines werden bovengehaald en omgebouwd voor bovengrondse activiteiten. Deze ombouw voorzag o.m. het veranderen van de uitlaat, het aanpassen van de stuurpost en waarschijnlijk iets later ook het aanbrengen van een nieuwe motor. De oorspronkelijke krcachtbron werd vervangen door een twee cilindermotor van de firma GM en dit leidde ook tot de ombouw van de bovenbouw van deze typische machines. Verder werd ook een elektrische startmotor met batterij ingebouwd. Bij een lokomotief werd ook de transmissie - die met kettingen en koppelstangen gebeurde - vervangen.

Gedurende jaren verzekerden ze hun diensten in open lucht en de laatste machine werd nog tot 1985 in het houtpark gebruikt. Nadien werd dit nummer 2 afgesteld als reserve. In juli 1988 werd de machine voor verkoop vrijgegeven en door de L.M.T. aangekocht en dadelijk opgeknapt.

## Elektrische lokomotief Acec

---

In tegenstelling met de meeste overige mijnen, hadden Winterslag en Eisden een groter aantal elektrische lokomotieven in dienst. De aanvraag voor een lokomotief van Eisden werd afgewezen, doch de L.S.V. kon wel een machine van Winterslag verwerven. Deze 7 ton zware machine werd in de jaren '30 door ACEC gebouwd en is zeer robuust uitgerust. Het benodigde vermogen wordt door middel van twee trolleys van de bovenleiding afgenomen en wordt via een zware nokkenschakelaar en aanloopweerstand aan de twee gelijkstroommotoren toegevoerd.

Deze lokomotieven verzekerden praktisch het volledig verkeer op verdieping I van Winterslag en werden tot bij de sluiting van de mijn in dienst gehouden. Een aantal machines werd - in tegenstelling met Eisden - nog naar boven gebracht en een van deze lokomotieven werd aangekocht en door de diensten van de mijn van Winterslag terug geassembleerd.

Na aankomst te Zolder werd dadelijk met de opknappbeurt van deze lokomotief gestart en thans is deze praktisch volledig gereed om de smalspoortentoonstelling te verrijken.

### Diesellokomotief Ruhrthaler G90

---

Op 8 december 1987 was de eerste aankoop van een smalspoorlokomotief een feit. Het betrof een lokomotief die in 1954 door de firma Ruhrthaler te Mulheim gebouwd werd en samen met 6 andere machines van dit type G 90 o/v werd deze lokomotief op 5 april 1955 te Zolder in bedrijf genomen. Gedurende lange jaren verzekerden deze 12 000 kg zware machines de kolentransporten in de ondergrond doch vanaf 1970 werden ze gedeeltelijk vervangen door modernere typen. In deze periode kwamen twee machines (de nrs 14 en 16) naar de bovengrond en werden er uitgerust met elektrische startmotoren (i.p.v. drukluchtflessen). Hier deden ze nog gedurende meer dan 10 jaar dienst, voornamelijk voor rangeringen in en rond het betonbedrijf van de Zolderse zetel. Hier vervingen ze de oudere typen Moes en Ruhrthaler. Maar vanaf 1983 werden deze beide loks vervangen door nieuwe lokomotieven van de firma Moes en tijdens de laatste jaren bleven ze reserve en werden ze afgesteld in de grote magazijn-loods.

Deze lokomotieven zijn uitgerust met zware dieselmotoren van de firma Mercedes. Deze viertakt-diesels hebben 4 cilinders in lijn met een boring van 140 mm en een slaglengte van 210 mm.

Voor de transmissie is er een hydraulisch aangedreven versnellingsbak met vier versnellingen. Deze transmissie kan van de motor afgezonderd worden door een droge plaatkoppeling. De eigenlijke aandrijving gebeurt door een valse as en drijfstaangen.





### Diesellokomotief type Deutz A 2M 517

---

Voor de lichtere treinen in de ondergrond - o.a. het personeelsvervoer en het transport in de uiterste pijlers - hadden de meeste mijnen een lichtere diesellokomotief nodig. Te Waterschei werd een beroep gedaan op de firma Deutz, die in zijn programma een kleine tweeassige lokomotief had. Deze was uitgerust met een twee-cilindermotor met een middelmatig vermogen. In tegenstelling met de zwaardere versies had men hier een buitenframe en werden de assen door middel van een mechanische transmissie, kettingen en tandwieloverbrenging aangedreven.

Deze lokomotieven bleven gedurende hun ganse loopbaan in de lichte rangeerdienst ingezet en tijdens de laatste jaren werden ze enkel nog ingezet als reserve. Al deze lokomotieven werden naar de bovengrond gehaald en hiervoor moesten enkel de buffers gemontereerd worden. Doch de verkoop aan andere mijnen ging niet door en zo verzeilden al deze machines op de schroothoop. Slechts een dergelijke lokomotief werd behouden en verrijkt de kollektie van de L.S.V.

Na de overbrenging in december 1987, werd de restauratie aangevat en enkele maanden later werd ze afgesloten. Het is trouwens de enige machine van de kollektie, die in de latere gele veiligheidsschildering tentoongesteld wordt.

### Diesellokomotief type Deutz A 4M 517

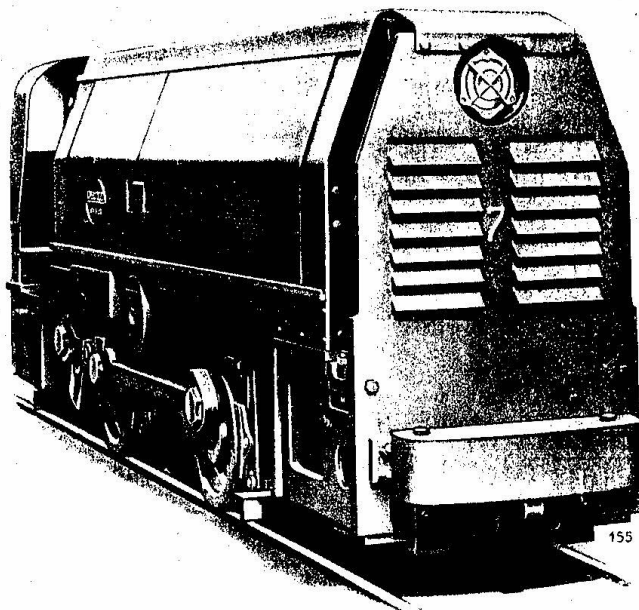
---

Net zoals de voorheen beschreven Deutz A 2M, had de zetel Waterschei ook nog zwaardere machines van dit type. Ook van deze zwaardere versie kon de L.S.V. een exemplaar verwerven. De aankoop en ook het transport gebeurde op 11 december 1987. Daar waar de vorige machine praktisch volledig gemonteerd naar boven kwam, was dit niet het geval voor de A 4M.

Deze machines met een vermogen van 60 pk, werden in de jaren vijftig in grote hoeveelheden gebouwd als standaardlokomotief en te Waterschei werden een 50-tal dergelijke machines in dienst gesteld. Maar deze lokomotieven werden ook gebruikt in de mijnen van Eisden, Winterslag en Zolder. Gedurende meer dan 30 jaar bleven ze in dienst voor de zware kolentransporten, doch werden ook gebruikt voor de talrijke persontreinen voor het vervoer van mijnwerkers. Pas bij de sluiting van Waterschei werden ze buiten dienst gesteld. In tegenstelling met de overige mijnen werden alle lokomotieven van Waterschei gedemonteerd en naar boven gehaald. Men hoopte toen op een verkoop naar Marrokko. Doch deze verkoop ging niet door en daarom werden ze verkocht en gesloopt. Twee machines ontliepen dit lot. Het nr 47 werd door de L.S.V. aangekocht, een tweede machine ging naar het home Fabiola te Maasmechelen en werd te Winterslag gerestaureerd.

Deze machines waren uitgerust met een 4-cilinder motor met waterkoeling. Deze viertakt-motor met cilinders in lijn had een omwentelingssnelheid van 1 200 toeren/min en kon een een trekkracht van 2 000 kg opwekken. De overbruing was mechanisch met vier versnellingen. De eigenlijke overbrenging gebeurt op een valse as en door middel van drijfstangen verder op de assen.

Na aankomst te Zolder werden de onderdelen zuiver gemaakt en tijdens de zomer werd de machine terug gemonteerd en afgewerkt.

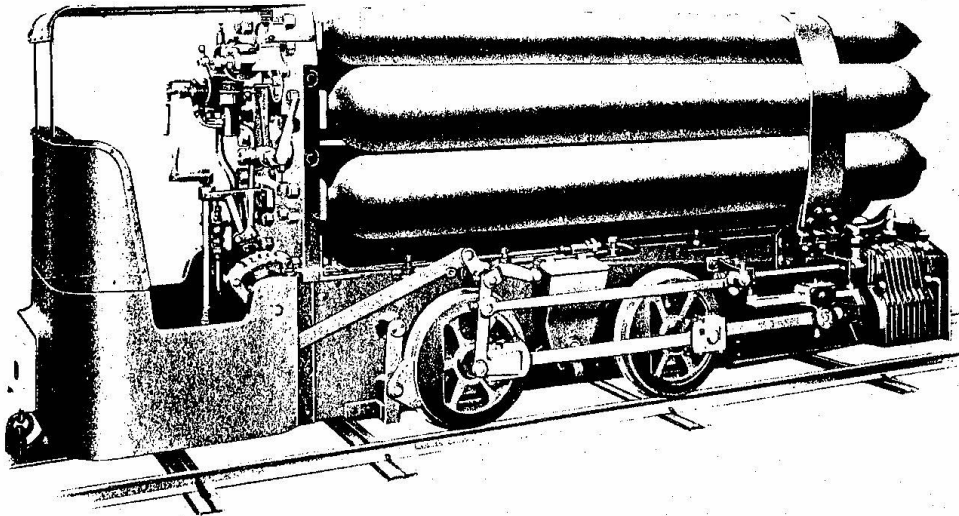


## Persluchtlokomotief "Oxygenium" Schiedam

---

Het grote probleem bij het ondergrondse vervoer was de aanwezigheid van mijngas en daarom in de beginperiode het gevaar bij gewone verbrandingsmotoren. Daarom besliste men in eerste instantie om persluchtlokomotieven te gebruiken. Deze zijn in feite opgebouwd als een stoomlokomotief, doch voor de aandrijving worden grote luchtvaten gebruikt. Hierin wordt de druklucht bij een druk van ca. 250 bar gebracht en drijft de zuigers aan met een druk van 10 tot 12 bar. In 1924 werden te Beringen een groter aantal dergelijke machines besteld en door de firma "Oxygenium" te Schiedam (Nederland) geleverd. Vermelden we nog dat deze machines volgens het compound-type werkten. Gedurende een lange tijd waren deze machines de enige trekkracht in de Beringse ondergrond. Doch naarmate de diesels bedrijfszekerder werden, waren de persluchtlokomotieven niet meer zo nodig en verzeilden op een zijspoor en werden in het midden van de zeventiger jaren buiten dienst gesteld.

Door de hulp van de K.S. kon nog een dergelijke machine gekupereerd worden en door de T.T.Z. aangekocht worden. Deze lokomotief wordt volledig oorspronkelijk - in zijn grijze kleurstelling - gerestaureerd en nadien tentoongesteld.



Batterijlok op wielen type Acec

In het begin werd het volledige verkeer op de bovengrond afgehandeld met stoomlokomotieven, die later vervangen werden door gedeklasseerde diesellokomotieven uit de ondergrond.

Doch het grootste nadeel van deze tractie waren de moeilijke rangeerbewegingen en al vlug opteerde men voor het gebruik van wegvoertuigen, maar hiervoor was het inbetonneren van het smalspoor een must. In Beringen was dit al vlug een feit en hier werden al vroeg batterij-traktoren gebruikt.

Deze wegvoertuigen werden voor de traktieuitrusting gebouwd door ACEC. Door middel van kontaktoren en aanloopweerstand wordt het door de batterijen agegeven vermogen geregeld en aan de traktiemotor doorgegeven. Gedurende tientallen jaren werden ze te Beringen gebruikt, doch in de zeventiger jaren werden ze vervangen door aangepaste traktoren.

Een exemplaar bleef op een vergeten plaats afgesteld, werd door medewerkers van de L.S.V. ontdekt en aangekocht. De restauratie werd in de zomer aangevangen en bij de opening van de smalspoorloods zal deze traktor uiterlijk volledig in orde zijn.

Mechanische schop

Daar waar het uitgraven van de kolen volledig automatisch gebeurt, is dit nog niet het geval bij het boren van de galerijen en pijlers. Deze worden hier gedynamiteerd, doch dan moeten de brokstukken weggehaald worden. Dit gebeurde vroeger door middel van een mechanische schop op rails. Deze bestaat in feite uit een bak, die draaibaar opgesteld is en een schop zoals bij een bulldozer. Deze schop neemt het afbraakmateriaal op en zal het dan - door middel van luchtdruk - op een aangekoppelde mijnwagen storten.

Een van de kleinere modellen werd - na vervangen door spooronafhankelijke bull-dozers - door de L.S.V. verworven en zal na een opknapbeurt ook dit facet van de kolenontginning illustreren.

# RIJTUIGEN

Rijtuigen type Bih : nrs 37 057 en 37 120

---

Net voor de eerste wereldoorlog werden er voor de K.P.E.V. (Pruisische Spoorwegmaatschappij) een groot aantal derde-klasse-rijtuigen gebouwd. Deze kenmerkten zich ten opzichte van de vorige rijtuigen door het feit dat ze twee open kopplatforms hadden en de mogelijkheid boden om van het ene rijtuig naar het andere over te gaan.

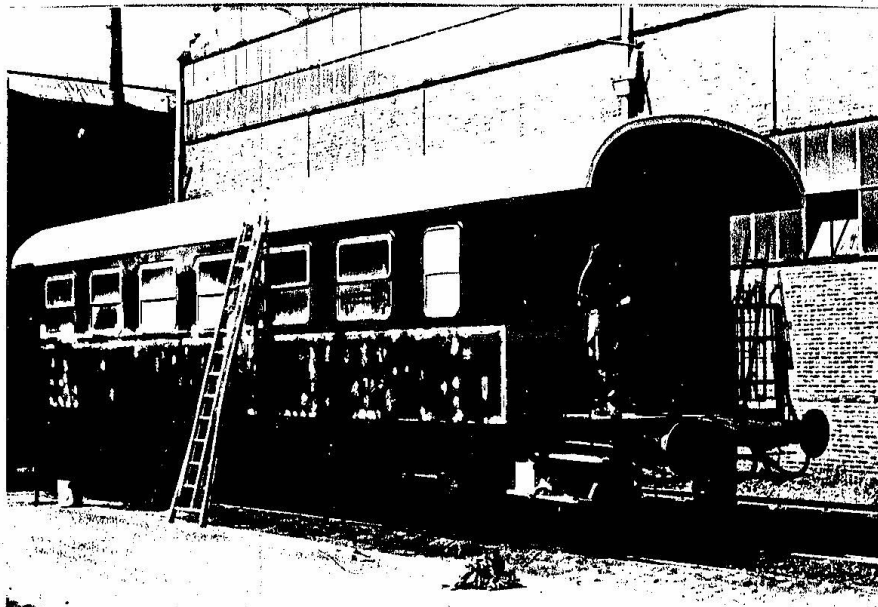
Als herstelbetaling moest deze maatschappij een groter aantal van deze rijtuigen aan diverse landen afstaan, ook o.a. aan België en Oostenrijk. Daar waar de Belgische rijtuigen al kort na de tweede wereldoorlog buiten dienst gingen of omgebouwd werden tot werkwagen, werden in Oostenrijk nog na de eerste wereldoorlog dergelijke rijtuigen nagebouwd en bleven deze nog lang in dienst.

Vanaf de beginjaren '50 ondernam men een grootscheepse moderniseringsprogramma : de kisten werden volledig vernieuwd en het interieur werd aangepast aan de nieuwe behoeften (met kunstleer overtrokken zetels i.p.v. de houten banken, inbouw van elektrische verwarming, nieuwe vensters,...).

Doch vanaf 1980 werden deze rijtuigen vervangen en bood zich de mogelijkheid aan tot aankoop van dergelijke rijtuigen. En zo werden nog in de loop van 1981 twee rijtuigen aangekocht en deze kwamen in juli 1982 in Zolder aan en werden dadelijk op de museumlijn ingezet.

In 1983 werd een eerste rijtuig volledig opgeknapt; het volgende jaar was het tweede aan de beurt.

Als anekdote is nog te vermelden dat deze rijtuigen - omwille van hun geproduceerde lawaai en gerammel - de typische bijnaam van "Donderbus" (donnerbuchse) meekregen.



Rijtuig type X nr 1 001 978

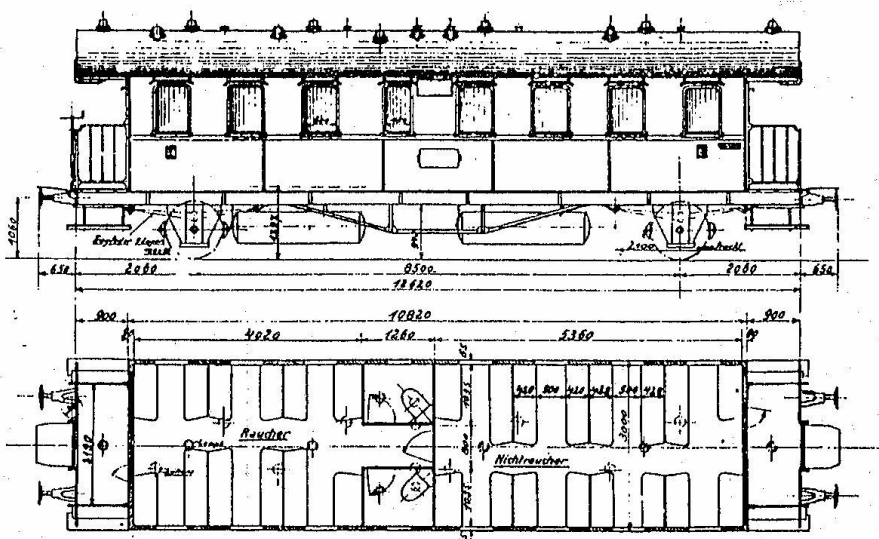
Nadat er voor de eerste wereldoorlog een reeks doorgangrijtuigen van het type Ci voor de Pruisische en Beierse Staatspoorwegen gebouwd werden, besliste deze laatste maatschappij om ook nog na de eerste wereldbrand verder dergelijke wagens te laten bouwen. Deze verschilden wel van de vorige generaties door een langere kast en de indeling met 7 compartimenten.

Na jaren dienst op de Beierse lokaallijnen, bleven enkele van deze rijtuigen na de tweede wereldoorlog in België achter en hier werden ze voorlopig als reizigersrijtuig gebruikt. Maar toen er genoeg modernere rijtuigen ter beschikking kwamen, werden enkele omgebouwd tot pakwagens voor goederentreinen.

Maar ook deze dienst werd slechts kort uitgeoefend en in het begin van de vijftiger jaren werden deze wagens afgesteld en enkele werden omgebouwd tot werk- en magazijnwagens o.m. voor de dienst E.S. (elektriciteit en seininrichting).

Hierbij hoorde ook de door de T.T.Z. verworven wagen : ingedeeld bij de E.S. groep Liege, werd hij eerst gebruikt te Liege-Guillemins, doch zijn laatste dienstjaren sleet deze wagen te Montzen.

Eind 1982 werd deze wagen voor sloping afgesteld te Hasselt en begin 1983 werd hij door de T.T.Z. aangekocht. Hier vervulde hij voorlopig dezelfde taak, doch na de bouw van de loods, werd deze wagen vanaf 1985 omgebouwd tot tentoonstellingsrijtuig en werd hij grotendeels in zijn oorspronkelijk staat teruggebracht.



30

Rijtuigen type L : nrs 33 158 en 33 182

---

In het begin van de dertiger jaren bestond het rijtuigpark van de pas opgerichte N.M.B.S. nog voor het grootste gedeelte uit houten rijtuigen type G.C.I. en uit tal van ex-Pruisische en Beierse rijtuigen, die na de eerste wereldoorlog naar ons land overgekomen waren.

In deze periode besliste men om het rijtuigpark drastisch te moderniseren en hierdoor werden o.a. de rijtuigen van het type L ontworpen. Vanaf 1933 werd een groter aantal van deze rijtuigen gebouwd, hieronder ook vele derde-klasse-rijtuigen.

Oorspronkelijk bedoeld voor de doorgaande binnenlandse treinen werden ze al voor de tweede wereldoorlog meer en meer naar de lokale diensten verdrongen en werden ze vooral ingezet in semi-direkte treinen.

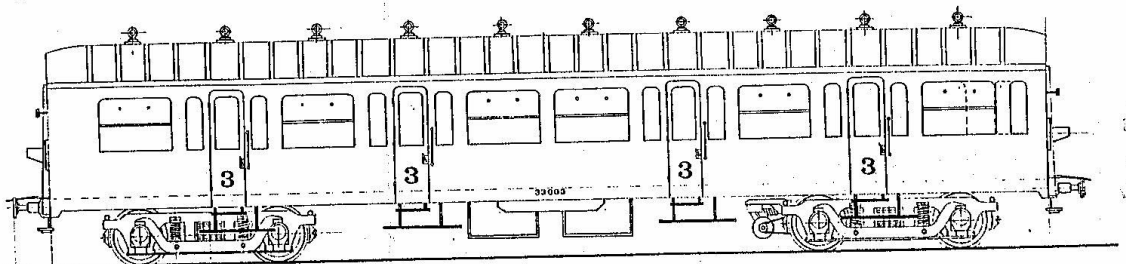
Pas door de recente levering van de nieuwe M4-rijtuigen konden ze in 1981 definitief afgesteld worden, nadat ze in hun laatste periode vooral vanuit Gent-St-Pieters, Kortrijk en Haine-St-Pierre (La Louviere) ingezet werden.

Om een tweede volledige trein uit te bouwen, werden twee derde-klasse rijtuigen aangekocht en hier werd de keuze gedaan op de inmiddels hernummerde 32 146 en 32 166. Deze beide rijtuigen kwamen in de loop van augustus 1984 te Zolder aan en werden tijdens het daaropvolgende spoorwegfestival voor het eerst ingezet. Nog tijdens de volgende winter werden beide rijtuigen opnieuw opgeknapt en kregen ze hun oorspronkelijke kleurstelling terug.

Nummers :

33 158 - 32 146 - 50 88 20 26546-2 Anglo-Franco-Belge  
Levering : 27/06/1933  
Schrapping : 06/11/1980

33 182 - 32 166 - 50 88 20 26566-0 Anglo-Franco-Belge  
Levering : 28/12/1933  
Schrapping : 06/11/1980



Rijtuig type L nr 43 315

In de reeks rijtuigen type L, die voorheen beschreven werden, bevonden er zich ook 30 eenheden met een derde-klasse-afdeling en een bagagekompartment.

Ook een dergelijk rijtuig werd in het aankoopprogramma van de T.T.Z. voorzien en al voor de aankoop van de beide volledig derde-klasse-rijtuigen werd dit rijtuig 39 015 in de loop van 1982 aangekocht en kort voor het eerste spoorwegfestival kwam het te Zolder aan.

Vanaf 1983 werd de restauratie aangevangen en na een grondige opknapbeurt kon deze in de loop van 1984 afgesloten worden. Inmiddels had dit rijtuig wel zijn oorspronkelijk uitzicht (derde klasse, zilver dak) en zijn oud nummer teruggekregen.

43 315 - 39 015 - 50 88 20 26 415-5 Godarville  
Levering : 21/03/34  
Schrapping : 06/11/80  
Aankomst : 23/08/83

Overzicht  
\*\*\*\*\*

Nummer	37057	37120	33158	33182	43315
Type	Bi	Bi	L	L	L
Klasse :	B	B	C	C	CD
Bouwer	Simm.Wag.	Grazer Wag.	AFB	AFB	Godarv
Lengte (mm)	13540	13540	19300	19300	19300
Lengte kast			18000	18000	18000
Breedte (mm)			3090	3090	3090
Breedte kast			2930	2930	2930
Hoogte vloer			1221	1221	1221
Hoogte buff.	1050	1050	1065	1065	1065
Hoogte dak			3950	3950	3950
Hoogte (tot)					4400
Lengte komp.			1720	1720	1720
Breedte komp.			2783	2783	2783
Radstand	8000	8000	14800	14800	14800
Radst.draaist.---		---	2500	2500	2500
Afst.draaist.---		---	12300	12300	12300
Diam.wielen			1010	1010	1010
Aant. pl. B	64	64	---	---	---
C	---	---	97	97	60
Zilel.ind.	2+3	2+3	2+3	2+3	2+3
Massa (leeg)			37300	37300	37300
(vol)	18000	18000	47000	47000	47000
Max. snelh.	90	90	120	120	120



Rijtuigen type R nrs 63961 en 63 962

---

In de loop van 1954 bestelde de N.M.B.S. vier reeksen dieselmotorstellen, typen 602 tot 605 en deze werden in de loop van 1955 geleverd. Even later werd ook een nieuw type 606 besteld. Voor al deze stellen had men dringend een aantal lichte aanhangrijtuigen nodig en zo werd aan de CW Mechelen de opdracht gegeven in eigen beheer 30 dergelijke rijtuigen te bouwen.

Doch door de afschaffing van vele lokaallijnen werd het type 606 nutteloos en werd de bestelling afgezegd. Doch de voorbereiding tot de bouw van de aanhangrijtuigen was al zo ver gevorderd dat deze niet meer gestopt kon worden. Zodoende werden nog 10 rijtuigen als werkelijke aanhangrijtuigen afgeleverd. Maar voor de overige 20 besliste men om ze als gewone rijtuigen te leveren. Hierbij werden er 16 rijtuigen in derde-klasse uitvoering op de Belgische sporen geplaatst.

Beide door de T.T.Z. verworven rijtuigen droegen oorspronkelijk de nummers 63 961 en 63 962, maar al in 1956 - na het afschaffen van de derde klasse - werden ze hernummerd in 62 411 en 62 412.

Tot in 1981 bedienden ze - in lokaal verkeer - verschillende lijnen in Oost-Vlaanderen en reden ze vooral vanuit Gent naar Geraardsbergen en Ronse, gewoonlijk gesleept door lokomotieven reeksen 60 of 62 van Merelbeke.

Na de afstelling te Muizen werden de beide voornoemde rijtuigen in de loop van 1982 door de T.T.Z. aangekocht en kwamen op 8 oktober 1982 te Zolder aan. Al tijdens het jaar 1983 werden ze regelmatig ingezet en ook in dezelfde periode werd een rijtuig in zijn afleveringstoestand teruggebracht.

63 961	62 411	50 88 27 26 590-3	CW Mechelen
			Levering : / /1955
			Schrapping : 19/11/1981
63 962	62 412	50 88 27 26 591-1	CW Mechelen
			Levering : / /1955
			Schrapping : 19/11/1981

Rijtuig type R nr 66 004

---

Naast de gewone derde-klasse rijtuigen, hadden deze lokale treinen ook tweede-klasse rijtuigen nodig en was ook een bagage-afdeling vereist. En daarom besliste men bij de N.M.B.S. om de 4 overblijvende rijtuigen zodanig uit te bouwen.

Ook deze rijtuigen werden in de CW Mechelen gekonstrueerd en werden in de loop van 1955 afgeleverd. Het door de T.T.Z. verworven rijtuig droeg toen het nummer 66 004.

In tegenstelling met de derde-klasse-rijtuigen werden hier zetels met een stoffen bekleding aangebracht en hierbij kreeg men 45 zitplaatsen. In 1956 werden ze als eerste-klasse rijtuigen gekatalogeerd en kreeg dit rijtuig het nummer 68 404.

Net zoals de vorige rijtuigen werden ze enkel voor lokale diensten gebruikt en het ontbreken van een doorgang tussen de rijtuigen en de betrekkelijk lage snelheid (90 km/h) anderzijds, bewerkten een enigszins voortijdige buitendienststelling en hierdoor verzelden deze rijtuigen in de loop van 1981 op de afstelsporen van Muizen.

Net zoals de beide vorige rijtuigen, werd ook de exemplaar in de loop van 1982 aangekocht en kwam ook op 8 oktober 1982 te Zolder aan. Al in 1983 werd dit bagagerijtuig in zijn oorspronkelijke vorm teruggebracht en vatte het zijn dienst op de museumlijn aan.

66 004      68 404      50 88 81 26 583-1

CW Mechelen

Levering :      /      /1955

Schrapping : 19/11/1981



# WAGENS

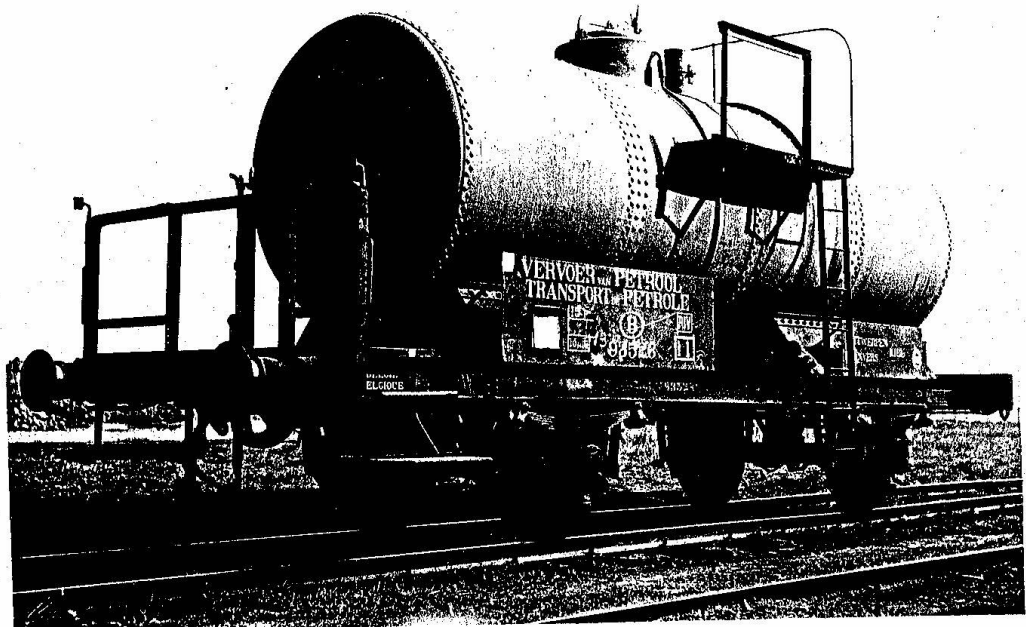
Ketelwagen nr 93 518

Alhoewel de N.M.B.S. geen echt ketelwagenpark heeft - deze wagens zijn vooral eigendom van de prive-maatschappijen die de oliederivaten vervoeren - had men voor de bevoorrading van de verschillende stelplaats aan water (o.m. voor de stoomlokomotieven) en gasolie (voor de dieselloks) toch enkele ketelwagens nodig.

Zo behoorde de door de T.T.Z. verworven wagen tot dit park : deze wagen werd kort na de eerste wereldoorlog gebouwd en kreeg het nr 93 518 mee. Jarelang werd hij te Ronet gebruikt als waterwagen, eerst voor het wassen van de lokomotiefketels, later voor brandbestrijding.

Pas in de loop van 1982 werd deze wagen buiten dienst gesteld en te Leuven voor sloping afgesteld. Daar de T.T.Z. een dergelijke wagen zocht voor de bevoorrading van hun stoomlokomotieven met onthard water, kon de aankoop niet mislopen en begin 1983 kwam deze wagen te Zolder aan. Nog voor het volgende seizoen kreeg deze wagen een opfrisbeurt en werd er een motorpomp aangebouwd. Op 24 april, nauwelijks een maand na zijn aankomst, werd hij voor het eerst ingezet.

Vermelden we nog dat hij een volledig geklonken ketel heeft en met zijn inhoud van 18 m3 kan hij een stoomlokomotief gedurende ongeveer drie rittagen van water voorzien.



Kraanwagen nr A 362/88  
-----

Om de jaarlijkse onderhoudsbeurten aan de vele spoorbalansen te kunnen uitvoeren, besliste men in de tachtiger jaren van de vorige eeuw een groter aantal kraanwagens te laten bouwen.

Deze spoorbalansen lagen op de lossporen van de meeste - ook kleinere - stations en hadden een massa van om en bij de 2000 kg. Hierdoor moest het hefvermogen ook niet zo groot zijn en zo koos men voor een maximaal hefvermogen van 5 ton. De bediening van deze tweessige kraanwagen gebeurde manueel.

Naast de boven vermelde taken - hierbij waren ze steeds vergezeld van een ijkwagen - werden ze ook ingezet bij het vervangen van wissels en andere lichtere spoorwerken.

Maar door het wegvallen van een aantal loskoeren en door de aankoop van nieuwe heftoestellen, kon het gebruik beperkt worden en tegen het einde van de zeventiger jaren waren al deze kraanwagens buiten dienst gesteld en voor sloping te Leuven afgesteld.

Het is daar dat o.m. ook de voormalige kraan van de groep Has-selt - het nr A 362/88 - opgemerkt werd en kort nadien was de koop een feit. Begin 1983 kwam deze wagen te Zolder aan en op de museumlijn wordt hij vooral gebruikt voor zwaardere werkzaamheden die de mankracht van onze vrijwilligers te boven gaat.

De restauratie van deze wagen werd in 1987 aangevat en werd in 1988 definitief afgesloten.

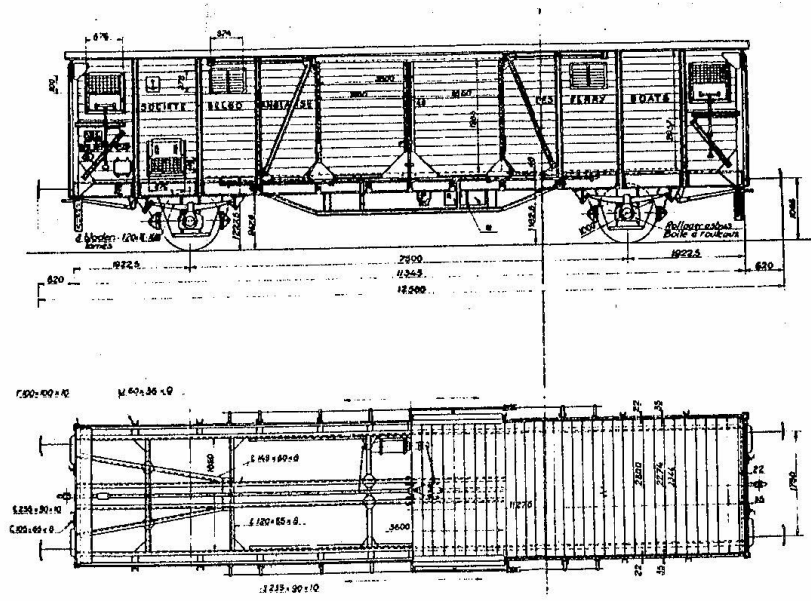
### Gesloten goederenwagen

In de loop van 1988 had de T.T.Z. te Zolder een enorm gebrek aan magazijnruimte om alle reserveonderdelen en materialen veilig te stapelen. Daarom werd beslist een gesloten goederenwagen aan te kopen en om de museumwerking niet teniet te doen moest deze toch betrekkelijk oud zijn. Op dat ogenblik gingen de oude Ferry-Boat-wagens buiten dienst.

Deze volledig houten wagens werden na de tweede wereldoorlog in 1946/47 gebouwd en de 200 dergelijke wagens werden als nrs 1 052 500 / 699 in dienst gesteld. Gedurende de ganse loopbaan werden ze gebruikt voor het verkeer van en naar Groot-Brittannië. Tot in de jaren '70 waren ze trouwens de enige gesloten goederenwagen met grote capaciteit die in deze relatie ingezet werd, doch in deze periode werden ze vervangen door moderne wagens. Intussen werd reeds een groot gedeelte buiten dienst gesteld, doch enkele wagens overleefden als dienstwagen. Dit was ook het geval voor de door de T.T.Z. aangekochte wagen.

Na aankomst te Zolder werd deze wagen gebruikt als magazijn voor onderdelen en voor al gerestaureerde onderdelen van de overige locomotieven en wagens, maar ook als opslagplaats voor houten en ander bevestigingsmateriaal.

Doch te As zal deze functie wegvallen, en zal deze wagen in de oorspronkelijke toestand gerestaureerd worden en zal daar dan de verplaatsbare tentoonstelling in verband met de geschiedenis van de N.M.B.S. herbergen.



Metalen goederenpakwagens

Na de tweede wereldoorlog had de N.M.B.S. bij de goederenpakwagens een groot aantal verschillende types, gaande van oeroude houten wagens, ex-Nord Belge wagens en zelfs omgebouwde oude rijtuigen.

Om dit probleem op te lossen bestelde men 500 nieuwe metalen pakwagens bij verschillende Belgische bedrijven. Deze werden vanaf 1948 geleverd en als nummers 16 001 - 16 500 ingeschreven.

Daar alle goederentreinen moesten begeleid worden door een wachter, reden deze wagens steeds mee. Hiervoor hadden ze een gedeelte voor de wachter met schrijftafel, kacheltje en uitkijk. Het tweede gedeelte werd gebruikt voor het vervoer van colli's en goederen. Doch toen in de jaren zestig beslist werd om de goederentreinen niet meer te begeleiden, viel een groot gedeelte van hun inzet weg en werden ze vooral gedegradeerd tot werkwagens voor de dienst Baan en ES. Slechts een kleiner aantal bleef in dienst voor speciale goederentreinen (bv. vervoer van springstoffen of dieren) voor lijnen waar de rangeerder met de trein meesing.

De door de T.T.Z. verworven wagen - het nummer 16 174 - werd in de zeventiger jaren omgebouwd tot werkwagen, verloor hierbij zijn uitkijk en werd ingezet vanuit Aarschot. Na zijn buitendienststelling verzeilden hij op de afstelsporen van Leuven en hier werd hij aangekocht.



Personeelswagens :

-----

\* Tweeassige personeelswagen type Winterslag

Daar waar het hoofdvervoer te Winterslag gebeurde met vierassige wagens, waren er op strategische plaatsen ook kleinere tweeassers aanwezig. Bijzonder bij deze wagen was het feit dat ze uitgerust waren met een grote kopdeur. Naast het gewone vervoer van mijnwerkers, kon er ook een brancard in geplaatst worden. Hierdoor was het vervoer van gekwetsten eenvoudiger. Te meer nog daar deze personeelswagens in hun geheel in de lift konden, was overladen van de gekwetste niet nodig. De L.S.V. heeft twee dergelijke wagens in zijn bestand.

\* Vierassige personeelswagen type Winterslag

Het eigenlijke vervoer van mijnwerkers gebeurde te Winterslag door middel van lange vierassige wagens op draaistellen. Deze wagens met 24 zitplaatsen waren gekenmerkt door een zeer zwaar chassis en een middeningang. De mijnwerkers zaten te Winterslag in de lengte van de wagen.

\* Vierassige personeelswagen type Eisden

Daar waar men te Winterslag gekozen had voor een robuust type, gebruikte men te Eisden veel sierlijker en lichtere wagens. Deze vierassers hadden vier ingangen en waren verdeeld in volledig afgezonderde compartimenten. Elke afdeling bood plaats aan vier mijnwerkers. Te vermelden valt nog dat hier geen echt standaardtype gebruikt werd, doch dat er te Eisden meerdere aanverwante types bestonden.

\* Tankwagen voor andryliet

Ander probleem is de onstabiliteit van de grondlagen en daarom worden deze versterkt met een speciaal produkt, nl. andryliet. Ook voor dit vervoer ontwikkelde Beringen een eigen wagen met 4 rechtopstaande vaten. Een exemplaar werd door de L.S.V. verworven.

\* Wagen voor het vervoer van vaten

Voor het vervoer van allerlei vaten en tonnen (o.m. olie, mazout, ...) had Waterschei een kleine transportwagen, speciaal aangepast voor dit vervoer.



40

\*\*\*\*\*  
\* Geschiedenis van de spoorwegen \*  
\*\*\*\*\*

Deze tentoonstelling behandelt het ontstaan en de opbloei van de spoorwegen en heeft volgende hoofdpanelen :

- Voorgeschiedenis van de spoorwegen
- Eerste spoorwegen (Engeland)
- Eerste treinen in België 1835 - 1863
- Periode Belpaire 1863 - 1898
- De eerste prive-maatschappijen 1860 - 1873
- De uitbouw van het net 1863 - 1873
- Periode Mac-Intosh 1898 - 1908
- Periode Flamme 1908 - 1914
- Wereldoorlog I
- De wapenstilstandslocomotieven
- De nieuwe locomotieven tussen de twee wereldoorlogen
- De eerste dieselstellen, de start van de elektrische tractie
- Wereldoorlog II
- De Nord Belge
- De stoomtractie na Wereldoorlog II
- Het einde van de stoomtractie
- De eerste diesellokomotieven
- De elektrische locomotieven
- De modernisering van het net
- De schilderijen
- De IC/IR-regeling
- Van moderne tractie naar de TGV

# DIENT BAAN

Een derde luik van de tentoonstellingen heeft betrekking op het onderhoud en de werken aan de sporen en de spoorlijnen.

Eerst heeft men de spoorlijn zelf. Hier hebben we de diverse spoorstaven (van 27 kg/m tot 62 kg/m) en de standaardtypen worden ter vergelijking opgesteld.

Anderzijds heeft men de verschillende verbindingsplaten om twee spoorstaven met elkaar te verbinden. Zo heeft men voor elke soort spoorstaaf een andere lasplaat en verder ook overgangsplaten tussen de verschillende profielen.

De vastzetting van de spoorstaven vormde een ander probleem, hier werden diverse soorten kraagschroeven en nagels ontwikkeld. Dit samen met onderlegplaten vormt dit de bovenbouw van een spoorlijn.

Een gedeelte van de tentoonstelling wordt gevormd door de diverse soorten dwarsliggers: hier heeft men naast de gewone houten dwarsliggers, ook de metalen versies en in een later stadium ook de diverse soorten betonnen dwarsliggers.

## Werktuigen

---

### Handwerktuigen

---

De meest rudimentaire vorm van spoorwerken vormt het handwerk, hiervoor zijn verschillende soorten werktuigen ontwikkeld, gaande van tangen voor spoorstaven en dwarsliggers, sleutels voor kraagschroeven en schoppen voor aarde en ballast. Anderzijds kan men o.m. nog werktuigen voor het plooiën van spoorstaven aanhalen.

Naderhand werden toestellen ontwikkeld om - nog steeds met de hand - de spoorwerken te vergemakkelijken: zo heeft men hier o.a. een boormachine en zaagmachine voor spoorstaven en dwarsliggers.

Anderzijds heeft de L.S.V. ook nog diverse handkrikken om zware stukken te tillen, vijzels voor sporen en werktuigen om het spoor te verplaatsen.

### Mechanische werktuigen

---

In een verder stadium werden de werktuigen gemotoriseerd en door middel van lichte benzinemotoren werden o.a. de boormachines voor de dwarsliggers of sommige onderstopmachines verbeterd.

In een later stadium werden de handwerktuigen vervangen door zware zelfrijdende machines en deze worden aan de hand van foto's en plannen aan het publiek voorgesteld.

## Bedieningsmiddelen

In een eerste fase van de ontwikkeling van de spoorwegen moesten alle toestellen (bv. wissels) ter plaatse bediend worden, deze bestaan nog steeds doch worden meer en meer vervangen door centraal bediende toestellen. Deze ontwikkeling ging trouwens gelijktijdig met deze van de seininrichting.

Naast de individuele bedieningen, hebben we hier ook de bediening door stangen of draden.

In de tentoonstelling hebben we o.a. een mechanische wisselsteller en een vergrendelinstallatie voor wissels.

Anderzijds heeft men ook de elektrische bediening, en hiervoor staat een moderne wisselsteller tentoon.

Anderzijds moeten ook de seinen vanop de spoorbaan bediend of gecontroleerd worden: hiervoor heeft men verschillende schakeltoestellen ontwikkeld. Zo heeft men speciale schakelaars door de trein zelf bediend (pedalen) voor de bediening van overwegen, magnetische spoorstroomkringen en ook krokodillen voor aankondigingen in de trein zelf.

## Weegtoestellen

Om de massa van de geladen wagens te kennen heeft men speciale spoorbalansen. De L.S.V. kon er twee verwerven:

eerst is er de standaard-weegschaal met een weegcapaciteit van 20 ton. Deze werd recent uitgebroken in het station Tienen en naar As overgebracht.

anderzijds heeft de L.S.V. ook een lichter model, geschonken door de nv. Haumont te Hasselt

Ook de afmetingen van de wagens moet gecontroleerd worden en dit wordt gedaan met over het spoor aangebrachte laadmallen en een dergelijke mal staat langs het losspoor.

# SEININRICHTING

Ook van de dienst E.S. (Elektriciteit en Seinwezen) van de N.M.B.S. kon de L.S.V. tal van onderdelen verwerven. Een overzicht van deze stukken wordt hierna gegeven.

## \* Seingestellen -----

In een eerste periode werden alle wissels, en ook de seinen ter plaatse, dus bij het onderdeel zelf bediend. Doech in grotere en belangrijker stations, gaf dit zeer veel moeilijkheden en daarom werd er al vlug overgestapt op een centralere bediening vanuit een sein- of blokpost. Hierin waren verschillende types naargelang de konstrukteur of het latere tijdstip van indienststelling. Zo gaat men van de zuiver mechanisch seinpost, over de elektro-mechanische, naar de elektrische en thans de computer-bestuurde seinpost.

### Seingestel type Siemens -----

Dit gestel afkomstig uit Grimde geeft een voorbeeld van een mechanische seinpost voor kleine stations of zoals hier de uitrit van een rangeerbundel. Het heeft slechts 6 bedieningshandels voor wissels of seinen.

### Seingestel type Siemens -----

Ook grotere blokposten hadden analoge - doch grotere - seingestellen en hiervan is deze afkomstig uit de blok 13 van Winterslag een duidelijk voorbeeld. Met zijn 24 bedieningshandels is dit seingestel reeds een van de grotere in zijn soort. In 1983 werd dit verworven en na opknappeurt opgesteld te Genebos. Na de verbuis zal het een van de pronkstukken worden te As.

### Seingestel type Saxby -----

Daar waar het type Siemens meer gebruikt werd voor kleinere emplacements en voor de drie-standen-seininrichting, komt het type Saxby veel vaker voor in grotere seinhuizen. Het door de T.T.Z. verworven gestel is afkomstig uit Waterschei en na zijn opstelling te Genebos, zal het in een tweede fase opgesteld worden in het nieuw te bouwen seinhuis te As.

### Elektro-mechanisch seingestel type Siemens -----

Met de vervanging van de armseinen door lichtseinen, moesten deze ook met de klassieke gestellen kunnen bediend worden, en daarom kwam er een nieuwe type Siemens in voege. Hier werd het mechanisch gedeelte grotendeels overgenomen, doch werden de bedieningen en controles voor een groot gedeelte elektrisch verwezenlijkt. Een dergelijk seingestel werd gerecupereerd te Jeuk-Rosoux op de lijn Brussel-Liege.

\* Armseinen  
 =====

Ook hier bestaan er verschillende types armseinen, dit zowel naar de vorm van de seinpaal, als naar de verschillende seinaanduidingen die mogelijk zijn. Anderzijds heeft men nog een onderscheid tussen het veel oudere twee-standen-sein en het modernere drie-standen-sein.

Een overzicht van de verworven seinen.

Twee standen sein :  
 -----

Stopsein op vakwerkpaal	afkomstig van Waterschei
Stopsein	afkomstig van Waterschei
Waarschuwingsein	afkomstig van Balen-Nete
Gekombineerd stop-/rangeersein	in dienst te As
Gekombineerd waarschuwingsein-/stopsein	afkomstig van Balen-Nete

Drie-standen-sein  
 -----

Gekombineerd stop-/rangeersein	afkomstig uit Leopoldsb.
--------------------------------	--------------------------

Om deze seinen te kunnen bedienen, had men langs de baan diverse bedienings- en hulptoestellen. Ook deze komen in de tentoonstelling voor :

kompensatietoestel	herkomst Balen-Nete
--------------------	---------------------

Dit toestel zorgt ervoor dat de draadspanning steeds konstant gehouden wordt ondanks de buitentemperatuur (uitzetting) en de sleet op de draden.

draadgeleiders (diverse modellen)  
 hoekgeleiders (diverse modellen)  
 toestel voor vermeerderen van de slaglengte

\* Lichtseinen  
 =====

Na de tweede wereldoorlog werden de eerste proeven gedaan met lichtseinen. Deze kwamen in een aangepaste versie vanaf de jaren '50 in dienst op de hoofdlijnen, nadien ook op de sekundaire lijnen.

Hiervan heeft de L.S.V. de volgende kunnen verwerven :

Lichtsein type I	herkomst : Lanaken
Lichtsein type II op paal van armsein	Vilvoorde
Lichtsein type II op vakwerkpaal	Tienen
Lichtsein type II op paal	Jeuk-Rosoux
Lichtsein type IIb op paal	Hasselt

Deze lichtseinen werden verder aangevuld met bijkomende aanduidingen, nl voor het verkeer op tegenspoor, met lichtcijfers voor de aan te houden snelheid, met aanduiding voor inrit op bezet spoor.

Vereenvoudigd lichtsein type I	Houthalen
Vereenvoudigd lichtsein type II	Waterschei

Gelijkgronds rangeersein type II

Brussel

\* Snelheidsseinen  
=====

Om de bestuurders een aanduiding te geven aangaande de na te leven snelheid, werden er een aantal snelheidsseinen ontwikkeld en geplaatst.

Sein met referentiesnelheid (groen)	Brussel
Sein voor verminderde snelheid (geel)	Hasselt
Sein voor hernemen van verhoogde snelheid	Etterbeek
Dorsprongsein	Etterbeek
Diverse bakens	Etterbeek

\* Bijkomende seinen  
=====

Anderzijds heeft men ook nog een groter aantal bijkomende seinen, waarvan onder een kort overzicht :

- stopbloksein type I
- stopbloksein type II
- seinen voor het verkeer op geelektrificeerde lijnen
- tijdelijke seinen voor dito
- sein voor verandering van seinstelsel

\* Overwegseinen :  
=====

Ook voor de overwegsignalisatie bestaan er diverse uitvoeringen daargelang de ouderdom en het doel.

Betonnen paal voor onbewaakte overweg

- Overwegsignalisatie voor dubbel spoor (oud model)
- Overwegsignalisatie voor enkel spoor (met wit licht)
- Overwegsignalisatie voor dubbel spoor (met wit licht)
- Overwegsignalisatie voor enkel spoor (met wit licht)

- Onbewaakte overweg (bord voor wegvervoer)
- Bewaakte overweg (bord voor wegvervoer)

# GEBOUWEN

## Bouwwerken te As

Om de exploitatie van een toeristische spoorlijn mogelijk te maken zijn er diverse gebouwen en bouwwerken nodig : in de eerste plaats heeft men de gebouwen voor het onthaal van de toeristen en voor de tentoonstellingen, anderzijds zijn afstelplaatsen en werkplaatsen nodig voor de restauratie en het onderhoud van het rollend materiaal. Onder wordt een overzicht gegeven van de bestaande en op te richten gebouwen te As.

### \* Stationsgebouw :

Dit bestaande gebouw van het begin van de eeuw, heeft reeds verschillende wijzigingen meegemaakt, oorspronkelijk had men een hoofdgebouw dat dienst deed als woning voor de stationschef. Het bestond onder uit een gang en twee plaatsen. Ook het bijgebouw kant Genk was vooral als woonplaats voor de chef bedoeld. Het omvatte o.m. de keuken en de wasplaats, maar ook een magazijn. Kant Maaseik was de lokettenzaal gevestigd. Al zeer vlug werd het gebouw uitgebreid en kant Maaseik werd een wachtzaal bijgevoegd. Zodanig had men eerst de lokettenzaal en een kleine wachtzaal en verder de grote wachtzaal "derde klas". Op de eerste verdieping waren twee slaapkamers aanwezig. Kant sporen was er over de ganse lengte een afdak uit hout gebouwd.

Gedurende jaren bleef deze toestand geldig, wel werden de wachtzaal en de lokettenzaal van plaats verwisseld. Nog voor de oorlog werd het afdak afgebroken en vervangen door een metalen afdak boven de wachtzaal en de lokettenzaal. In de zestiger jaren werd de uitbouw kant Genk ingekort en enkele jaren later werd kant Eisden een blokpost en toiletten bijgebouwd. Pas na het opschorten van de reizigersdienst kregen we ingrijpender verbouwingen. Het hoofdgebouw zou dienst doen als post voor spoorleggers en in de wachtzaal zou de garage voor de bestelauto gemaakt worden. Hiervoor werd de oorspronkelijke deur vervangen door een garagepoort. Tijdens de verdere jaren verslechterte de toestand steeds verder, dit omdat het hoogstnodige onderhoud achterwege bleef

Het gebouw zal in de exploitatie zijn oorspronkelijk doel terugkrijgen, nl. ontvangst van de reizigers, verkoop van ticketten en wachtzaal. In het woongedeelte zal het sekretariaat en de was- en kleedruimte voor de leden ingericht worden. Naast een algemene opknappbeurt, is het uitbouwen van de garagepoort aan straatzijde en het terug installeren van de seinpost. Ook de dakgoten moeten dringen vernieuwd worden. In een latere fase kan de uitbouw kant Genk in zijn oorspronkelijke staat hersteld worden en kan ook het typische afdak opnieuw aangebracht worden.

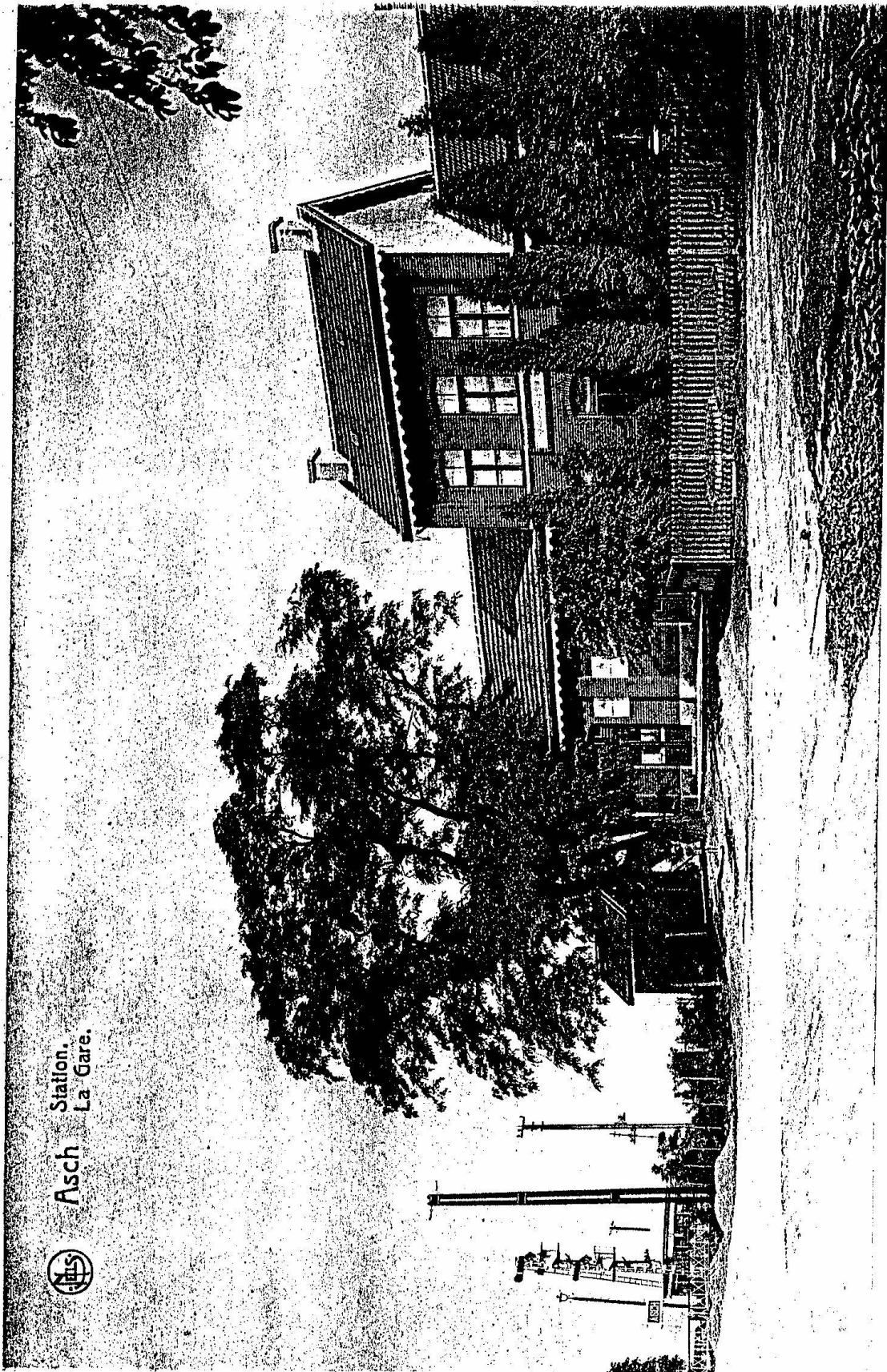
### \* Lokaal voor verschillend gebruik :

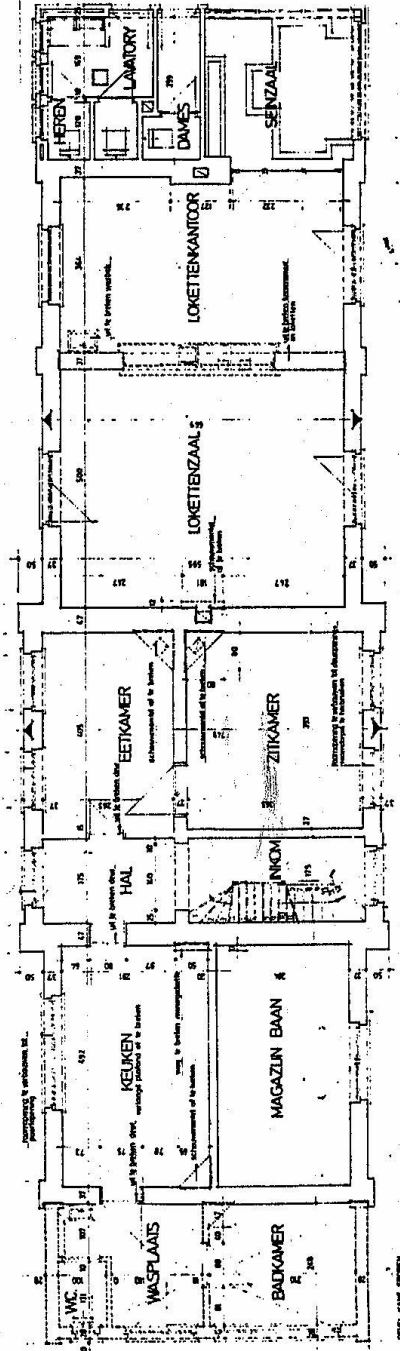
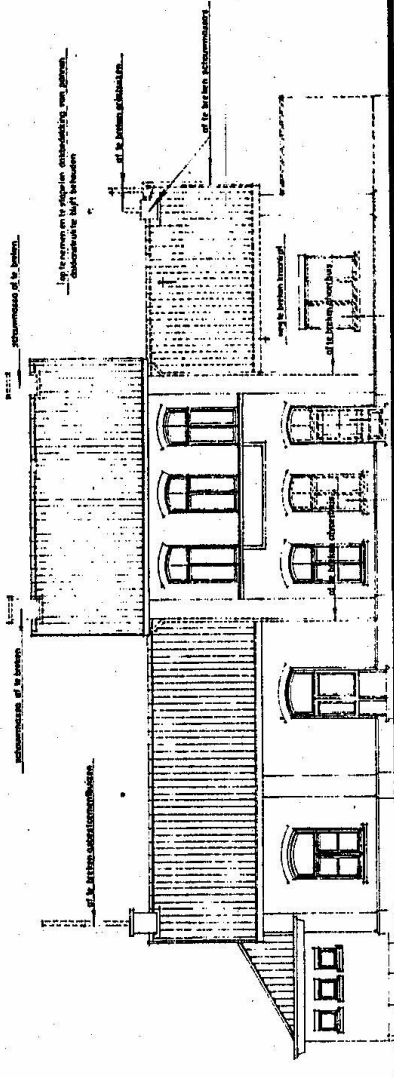
Kant Waterschei stond vroeger een klein gebouw, dat o.a. dienst deed als magazijn en kleine werkplaats. Dit bakstenen gebouw, waarvan er in Limburg nog verschillende bestaan, zal gereconstrueerd worden en ook hier dienen als opslagplaats voor olieprodukten, nodig voor de exploitatie.





Asch Station.  
La Gare.





\* WC-gebouw :

Aan de andere zijde stond vroeger een klein WC-gebouwtje, doch met de aanpassingswerken aan het gebouw, verdween dit volledig. Om echter de sfeer terug op te roepen zal ook dit gerekonstrueerd worden, dit vooral ter kamouflages van de brandstoftank die op deze plaats gezet werd en het zicht volledig wegneemt.

\* Seinpost type Saxby :

Bij de uitbreiding van het emplacement werden twee seinposten gebouwd. Het grootste gebouw (13 m x 5 m) stond tegenover het station. Doch door modernisering werd dit gebouw in het begin van de tachtiger jaren. Het is echter de bedoeling om dit gebouw terug op te trekken : het gelijkvloers zal dienen als buffet en kantine, op de eerste verdieping wordt de seinpost opnieuw ingericht.

\* Goederenloods.

In de dertiger jaren waren er plannen om een goederenloods op te richten langs de lossporen te As. Dit zou van het standaardtype van de N.M.B.S. worden. De goederenloods zal in een tweede fase gerekonstrueerd worden en dienst doen als tentoonstellingsruimte voor grotere onderdelen van locomotieven.

\* Weegschaalgebouw :

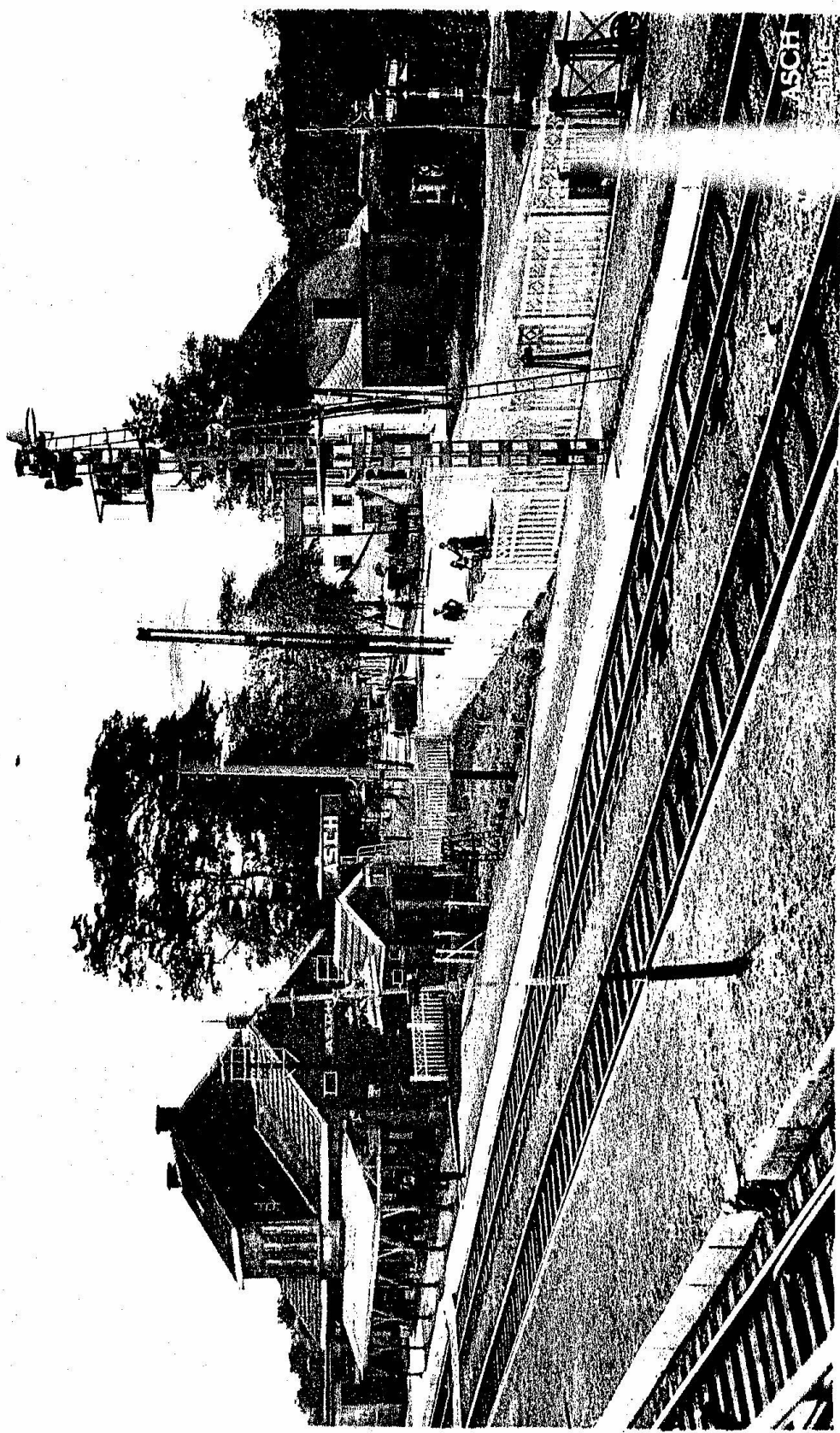
Eik emplacement had vroeger een weegschaal voor spoorwagens. Ook As. Daar waar de weegschaal onder de sporen gelegen was, stond de balans steeds in een klein houten gebouwtje. Dit wordt op de oorspronkelijke plaats heropgebouwd.

\* Hoofdtentoonstellingsgebouw

Nochtans vormt het meer dan 100 m-lange tentoonstellingsgebouw het hoofdontwerp. Dit museumgebouw zal verschillende functies hebben : eerst is er de hoofdloods : deze loods zal de sporen 2 en 3 overkappen en is 10,5 m breed. De loods zal zo gekonstrueerd worden dat er steeds een uitbreiding mogelijk blijft richting Genk, doch in eerste fase zal ze 30 m lang worden, voor de definitieve fase zou de lengte 75 m bedragen. De loods zal in skeletbouw opgericht worden met tussen de profielen betonblokken. De afwerking geschiedt met bakstenen en zal zo goed mogelijk de oudere loodsen van de N.M.B.S. benaderen. De loods is opgevat als werkplaats maar is toegankelijk voor de bezoekers.

Het tweede gedeelte wordt gevormd door de metalen loods uit Zolder. Deze zal in grote trekken het smalspoormaterieel herbergen en zal een lengte van 50 m hebben. Deze bestaande loods zal opgeknapt worden en aan de zuidzijde (tegen de bomen) opgericht worden. Het gedeelte kant Genk wordt verder gebruikt voor de tentoonstelling aangaande de seinen N.M.B.S. en hierin zullen o.m. 3 armseinen en de diverse lichtseinen geplaatst worden.

Ook deze loods wordt zo voorzien dat ze kant Eisden verlengd kan worden d.m.v. een stenen gebouw met een breedte van 5 m waarin het verdere smalspoormaterieel geplaatst kan worden. Hierin worden twee smalsporen geplaatst en deze geven aansluiting op het smalspoor dat op het terrein ligt.



ASCH  
1918



Tussen beide loods heeft men in eerste instantie de kantine/buffet met een lengte van 20 m en een breedte van 5 m. Ook hier kunnen verschillende onderdelen vanuit Genebos gerekeerd worden. Verder heeft men de inkom en het benodigde sanitair. Verder heeft men de bijkomende tentoonstellingsruimten, nl. voor de werktuigen en de dienst Baan van de N.M.B.S., de tentoonstelling aangaande de geschiedenis van de spoorwegen in het algemeen en de Limburgse in het bijzonder. Ook een info over de gemeente en de tentoonstelling aangaande de mijn vindt in dit gebouw zijn plaats. Het geheel wordt uitgebreid met een overdekt terras, aansluitend op het buffet.

Verder heeft men naast de hoofdloods de typische werkplaatsen. Met een lengte van 30 m en een breedte van 5 m heeft men het hoofdmagazijn, het schildersatelier, de werkplaats hout en de werkplaats metaal.

\* Tuinspoor :

Kant Eisden wordt een uitgebreider tuinspoor gepland. Dit is gelegen rondom de speeltuin en zou in een verdere toekomst uitgerust moeten worden met diverse gebouwen op schaal, eventueel maquettes van bestaande spoorweggebouwen.

\* Speeltuin :

Afgesloten door het terras, het seinhuis en het tuinspoor wordt een speeltuin ingericht waarin de kinderen uitgebreid kunnen ravotten.

\* Bijkomende loodsen :

In een verdere fase is het nodig dat al het materieel weersbestendig afgesteld kan worden : dit gebeurt in eerste instantie door de uitbreiding van de hoofdloods, anderzijds door het oprichten van een bijkomende loods op spoor 6, dit aansluitend op de werkplaatsgebouwen.

\* Houtpark - kolenpark - waterkolom

Om de stoomlokomotieven op te stoken en te laten rijden zijn tal van inrichtingen nodig : eerst heeft men het houtpark waar het aansteekhout opgeslagen en gedroogd wordt. In het kolenpark worden de kolen opgeslagen en is er een laadinstallatie aanwezig voor het laden van de stoomlokomotieven. Voor de waterverziening is er een (kleine) watertoren nodig die zelfs de vrijstaande waterkolom bedient.

\* Brandstofvoorziening :

Naast stoomlokomotieven wordt de traktie ook verzekerd door dieselstellen en lokomotieven. Deze moeten van brandstof voorzien worden en hiervoor is er een bevoorradingsstank met pompinstallatie nodig.

\* Parking :

Deze wordt in eerste instantie voorzien langs de verbindingsweg en deze zou een 50-tal plaatsen moeten omvatten. Een tweede parking kan op de loskoer aangelegd worden; doch hier zou enkel geparkeerd worden bij speciale aangelegenheden.

# PLANNING

Net zoals de overige grotere projekten, moet er voor de uitbating van As in eerste instantie, van de museumlijn Waterschei-As-Eisden een zorgvuldige planning uitgevoerd worden. Als belangrijkste oorzaken die deze bepalen zijn de benodigde tijd voor de bouw van de diverse onderdelen, anderzijds het financiële aspect.

Voor een vereniging met uitsluitend vrijwilligers is het eerste punt doorslaggevend. Daar de financiële nooit voldoende zullen zijn om alle werken uit te geven, heeft men steeds meer tijd nodig om een dergelijk projekt uit de grond te laten rijzen. Doch concreet hebben we gekozen voor de volledige uitbouw in 7 jaar.

1988 : de eerste kontakten met de N.M.B.S. werden gelegd en de voorontwerpen voor het kontrakt werden opgesteld. Anderzijds werd de bedoeling aan diverse instanties (gemeentes, toeristische organisaties, ...) voorgesteld. Verder werden de voorlopige plannen opgesteld.

1989 : na verdere administratieve werkzaamheden, krijgt het projekt concrete vormen. De definitieve kontrakten worden opgesteld, de staat van het gebouw wordt opgenomen en de nodige stappen voor de verhuis van de N.M.B.S. enerzijds, van het materieel van de T.T.Z. anderzijds worden genomen.

Vanaf mei worden de kleinere (al gerestaureerde) onderdelen voor diverse tentoonstellingen naar As vervoerd en daar gestockeerd.

Vanaf juli kan dan gestart worden met de eigenlijke restauratiewerken. Na een onderzoek van de te verrichten werken, wordt beslist om de wachtzaal en de lokettenzaal als eerste te renoveren. In augustus starten de werken aan de lokettenzaal en eind augustus komt de wachtzaal aan de beurt. Voornaamste werk was het verwijderen van de garagepoort en de herinbouw van de oorspronkelijke ingangdeur.

In juli worden dan ook de meeste smalspoorwagens overgebracht en in september wordt bij moderniseringswerken op de lijn van Zolder het benodigde smalspoor gerecupereerd en naar As overgebracht. Hier wordt het terug geassembleerd en op zijn plaats aangebracht.

Tijdens de volgende maanden wordt het stationsgebouw verder afgewerkt en kan gestart worden met de voorbereidende werken voor het tentoonstellingsgebouw.

1990 : In januari wordt definitief gestart met de bouw : in eerste instantie wordt de tussenmuur voor de metalen loods gemetst en wordt 25 m loods opgericht. Ondertussen wordt het smalspoor geplaatst en worden de werken voor het oprichten van de seinposten van Jeuk en Grimde aangevat. Ook de seinen kunnen geplaatst worden.

De tweede en derde fase lopen doorheen : deze omvatten de oprichting van het buffet met de nodige sanitaire voorzieningen en anderzijds het geraante van de hoofdloods.





56

In april moet dan gemetst worden aan de hoofdloods en kan de overbrenging van het materieel gerègeld worden.

Dit wordt het jaar van de voorlopige opening : vanaf mei wordt er regelmatig op het emplacement gereden en daarom moeten er een aantal voorzieningen gereed zijn.

\* het station dient om de reizigers op te vangen en is reeds gereed.

\* als voornaamste tentoonstelling wordt het smalspoormaterieel voorgesteld en hiervoor moet de loods in ruwbouw klaar zijn.

\* twee bijkomende tentoonstellingen worden mobiel : in de ex-Reierse wagen worden de Limburgse lijnen naar voren gebracht, de geschiedenis van de Belgische lokomotieven wordt opgebouwd in de gesloten goederenwagen.

Anderzijds heeft de gemeente As beloofd om de aanplantingen voor haar rekening te nemen en zal ook waarschijnlijk de nieuw op te richten VVV in het station van start gaan.

Verder zal de hoofdloods zover gevorderd zijn dat er watervoorziening en de kolenbevoorrading voorlopig verzekerd moet zijn.

Na het ritseizoen moet in eerste instantie de werkplaats en magazijn gebouwd worden, zodat het onderhoud verzekerd kan worden. Anderzijds kan de speeltuin, die voor het seizoen begonnen werd, verder uitgewerkt worden.

1991 : wordt een tussenjaar : de vaste tentoonstellingen moeten verder uitgebouwd en afgewerkt worden. Naarmate van de financiële mogelijkheden worden nieuwe gebouwen gerealiseerd : het tentoonstellingsgebouw voor het materieel van de baan en van de seininrichting moet gebouwd worden, de werkplaats wordt uitgebouwd en het tuinspoor vervolledigt het emplacement.

1992 : Volgens de vooruitzichten eindelijk het eerste jaar met een volledige exploitatie : de lijn zou dan definitief uit de geschriften gaan en ter beschikking staan tussen Waterschei en Eisden. Doch dit houdt ook konsekventie in. Te As moet een verbindingsspoor tussen spoor 1 en 2 aangelegd worden, te Eisden moet het omloopspoor terug aangelegd worden.

Naast de verdere afwerking van de reeds bestaande gebouwen, zou het seinhuis gerekonstrueerd moeten worden. Op het gelijkvloers komt het definitieve buffet, op de eerste verdieping komt het saxby-seinhuis, gerekupereerd bij de modernisering van Neerpelt.

1993 : wordt vooral gekenmerkt door de uitbreiding van de hoofdloods en de verdere verfraaiing van de gebouwen en het emplacement.

1995 : het vijfjarenplan wordt vooreerst afgesloten met een volledige afwerking van het emplacement As.

\* TTB-weekend \*

=====

Zaterdag 6 en zondag 7 oktober

Ritten op emplacement vanaf 11.00

\* St-Niklaasrit \*

=====

Zondag 18 november om 14.00

\* Voor Groepen \*

=====

Steeds mogelijk op alle dagen van juli en augustus op aanvraag.

\*\*\*\*\*

\* Frijzen : \*

\*\*\*\*\*

Inkom tentoonstelling :

volw. : 50 BF  
kinderen : 20 BF

Ritdagen met stoomtraktie :

volw. : 140 BF  
kinderen : 60 BF  
familie : 400 BF

Stoomhappening :

volw. : 220 BF  
kinderen : 80 BF  
familie : 500 BF

rit naar Zolder :  
440 BF