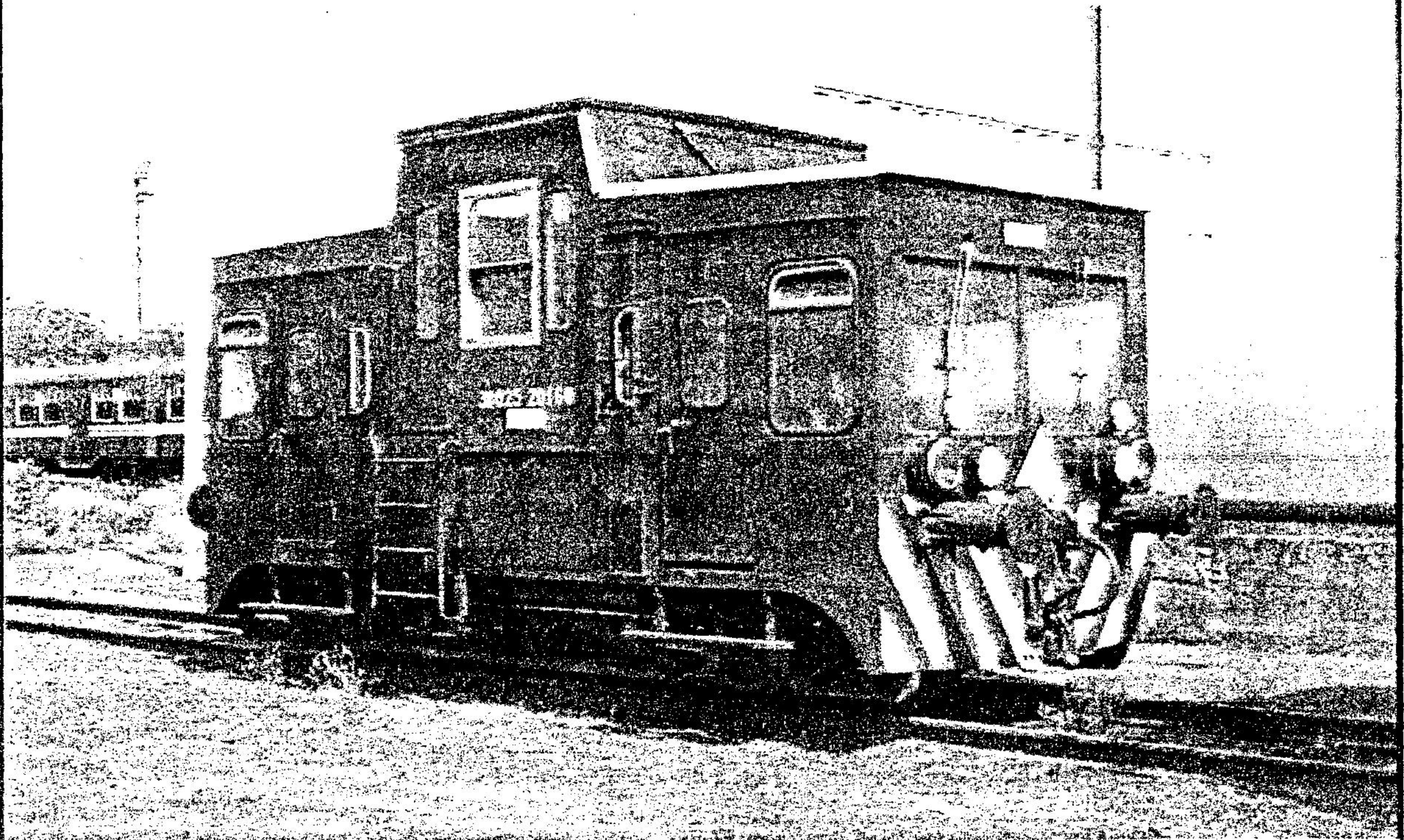


# L.S.V. Tijdschrift



Weidra de "Trekker van de lezer?" (zie blz 24)

Stoomlocomotieven type D1t  
Stoommotorwagens VV 102 - ...  
Stoomlocomotief NB type 87  
Schrappingen : type 48  
Dienstregeling zomer 1977  
Exploitatie lijn 133  
L.S.V. Aktueel

Lidgeld : 1999 - 700 BEF ..  
Donatie : 1 200 BEF ..

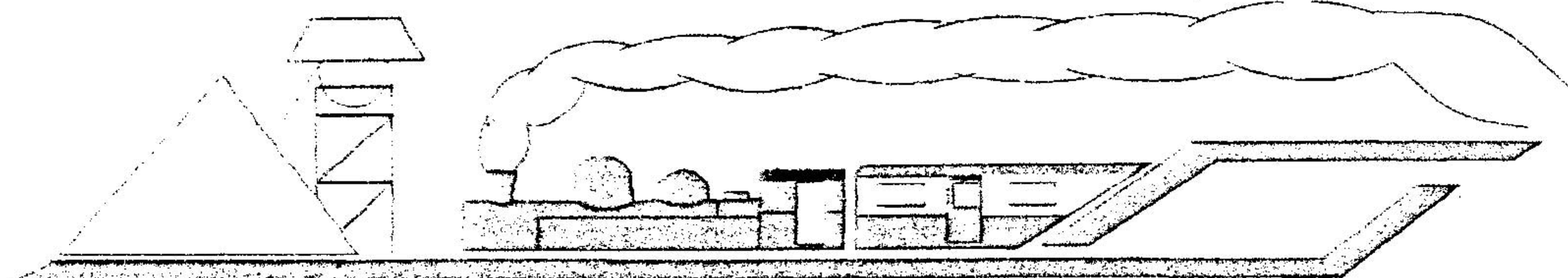
Verantwoordelijk uitgever :  
J. Casier  
Gravierstraat 109  
3700 Tongeren

Afgiftekantoor : As 1

Extra bijlage : beschrijving "Kolenspoor"

89

Januari - februari 1999



Kolenspoor Genk - As - Eindhoven

**L.S.V. Tijdschrift :**

Verschijnt vier maal per jaar + uitgebreid jaarboek

Lidmaatschapsbijdrage :

Gewoon lid	700 BEF
Lid met ingebonden en uitgebreider jaarboek :	825 BEF
Donateur	1 200 BEF
Ingebonden jaarboek	
Jaarkaart Kolenspoor	
Aankoop "Materieel van de lezer" : trekker type 7 (zie blz 24)	

**Verantwoordelijk uitgever :**

*J. Casier , Gravierstraat 109, 3700 Tongeren*

**Inhoud :**

<b><u>Stoomlocomotieven</u></b>	type D1 t	Blz 1
	Stoommotorwagen VV 102 – 131	Blz 7
	Type 87 NB	Blz 9
<b><u>Schrappingen :</u></b>	Type 48	Blz 12
<b><u>Dienstregeling</u></b>	Zomerregeling 1979	Blz 15
<b><u>Exploitatie :</u></b>	Lijn 133	Blz 20
<b><u>L.S.V.</u></b>		Blz 22

**+ extra bijlage : beschrijving "Kolenspoor"**

**Hernieuwing lidmaatschapsbijdrage**

Lidmaatschapsbijdrage (zie boven) te storten op rekening **860 – 0097477 – 71** van  
"t Spoorwinkeltje L.S.V." met vermelding : lid 1999

## *Stoomlocomotieven :*

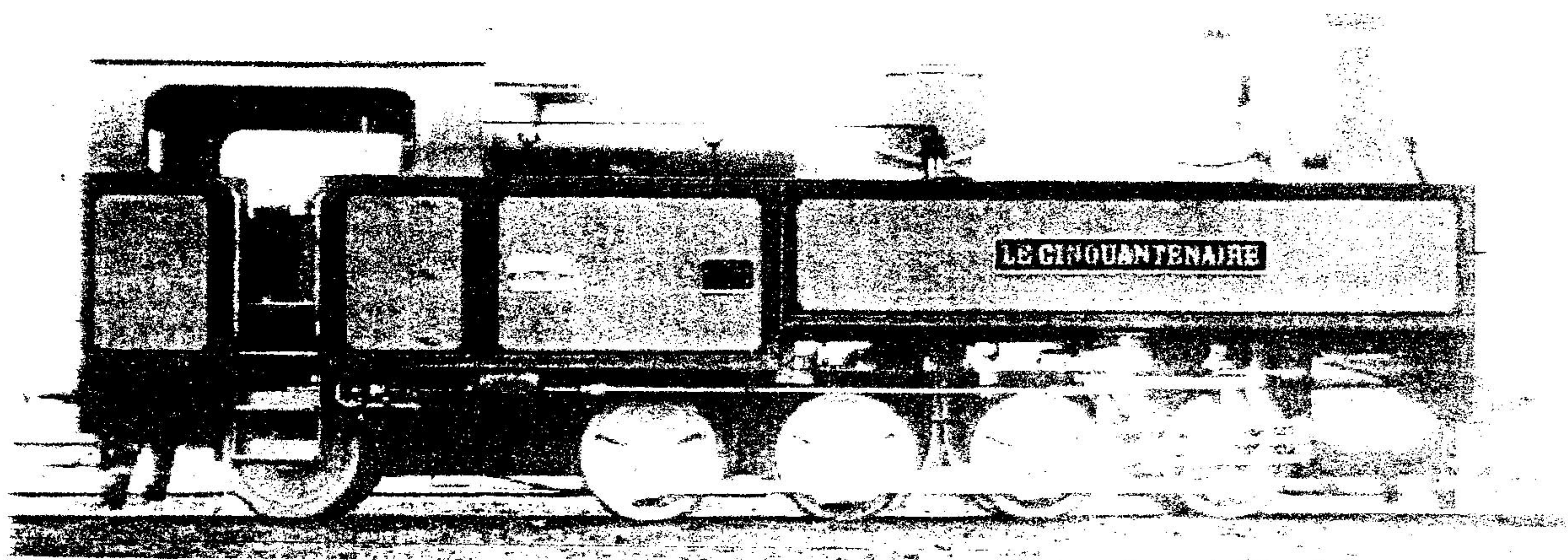
### *Type D1 nr 340*

Na de goed geslaagde typen locomotieven bestaande uit een groot aantal exemplaren, zou de Belgische nijverheid toch in de tachtiger jaren gaan experimenteren met een aantal éénlingen, waarbij men de afmetingen en kenmerken steeds verder opdreef. Voor drie locomotieven ging men uit van het bestaande type 20. Deze vierassige machines gebouwd tussen 1871 en 1875 verrichtten nog eminente diensten op de zwaarste lijnen van het net. In 1883 ontwierp Tubize op basis van deze locomotieven een zwaafder exemplaar: men verlengde het chassis van de oorspronkelijke machines en onder het machinistenhuis werd een loopas bijgeplaatst. Deze verlengde maakte het ook mogelijk om de afmetingen van de ketel met ongeveer 30 % te verlengen en zodoende werd het wat krappe vermogen van de typen 20 duidelijk verhoogd. Verder werd door de verlengde radstand ook de stabiliteit van de machine verbeterd.

De locomotief – die de naam “Cinquantenaire” zo krijgen – werd voor het eerst voorgesteld op de internationale tentoonstelling van Antwerpen. De naam refereert naar het feit dat de Etat Belge op dat ogenblik juist vijftig jaar bestond. Na deze tentoonstelling nam de Etat Belge deze éénling over en net zoals de typen 20 zou deze machine – die het nummer 340 kreeg – op de moeilijke lijnen rondom Liège en in de Ardennen gebruikt worden. Lange tijd was de verbinding tussen Pepinster en Trois-Ponts via Spa zijn stamlijn.

Na enkele jaren dienst, zou deze machine – samen met enkele andere analoge locomotieven – opduiken te Liège-Guillemins en verrichtte hier de lichterdiensten op de hellende vlakken naar Ans. Gedurende de ganse periode voor de eerste wereldoorlog was de 340 in deze diensten bedrijvig en bleef zijn stelplaats Liège.

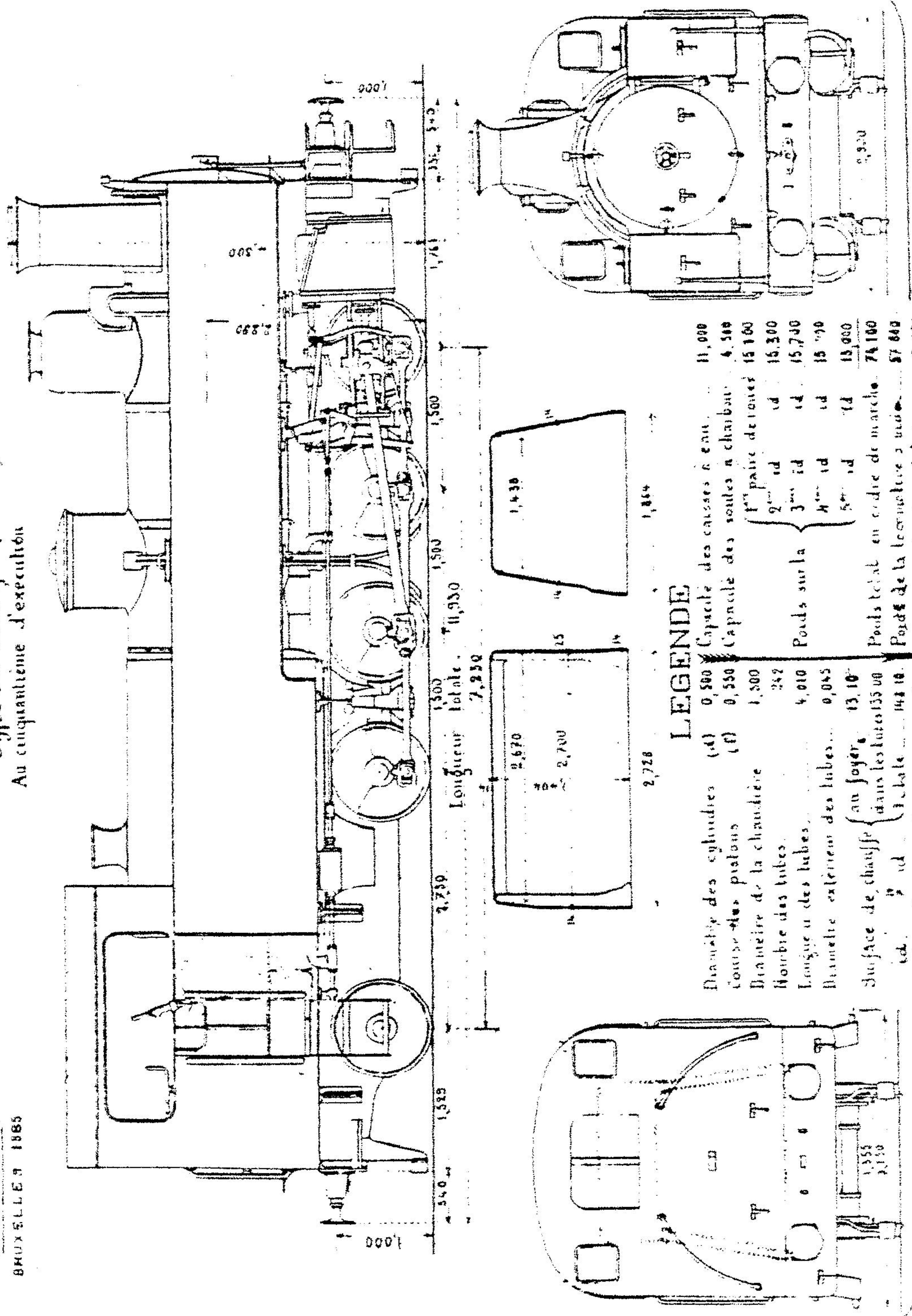
Na de bezetting van ons land werd deze hernummerd als type 07 met nummer 010001 en werd ze gedurende enige tijd in het Gentse gebruikt. In de latere jaren van de bezetting werd de machine ontdaan van alle koperwerk en brons en werd ze afgesteld. In deze toestand werd de “Cinquantenaire” dan na de bevrijding teruggevonden, en ondanks deze toestand bleef ze nog enige tijd in het bestand aanwezig. Waarschijnlijk heeft de locomotief nooit meer gereden en omstreeks 1921 verdween ze definitief uit het bestand.



Werkfoto van locomotief nr 340 (foto Tubize)

LOCOMOTIVE-TENDER A MARCHANDISES  
 A 6 ROUES ACCOUPLES DE 1,850  
 DITE DES PLANS  
 Type 20 modifié (n. 340)  
 Au cinquantième d'exécution

CHEMINS DE FER  
 DE L'ETAT BELGE  
 BRUXELLES 1885



LEGENDE

Diamètre des cylindres (d)	0,580	Capacité des caisses à eau	11,000
Courbe des pistons (C)	0,550	Capacité des soutes à charbon	4,500
Diamètre de la chaudière	1,500	1 <sup>re</sup> paire de roues	15,100
Nombre des tubes	242	2 <sup>de</sup> id	15,300
Longueur des tubes	4,010	3 <sup>de</sup> id	15,700
Diamètre extérieur des tubes	0,045	4 <sup>de</sup> id	15,900
Surface de chauffe (au foyer)	13,10	5 <sup>de</sup> id	15,000
id (dans les tubes)	135,00		
id (à l'abai)	104,10	Poids total en ordre de marche	74,100
id (à la grille)	5,00	Poids de la locomoteur seule	57,800
Longueur de la grille	2,180	Pression maximum en atmosphère	10
Largeur	1,860	Système de lubrification	Belpaire
		Effort de traction	10,8

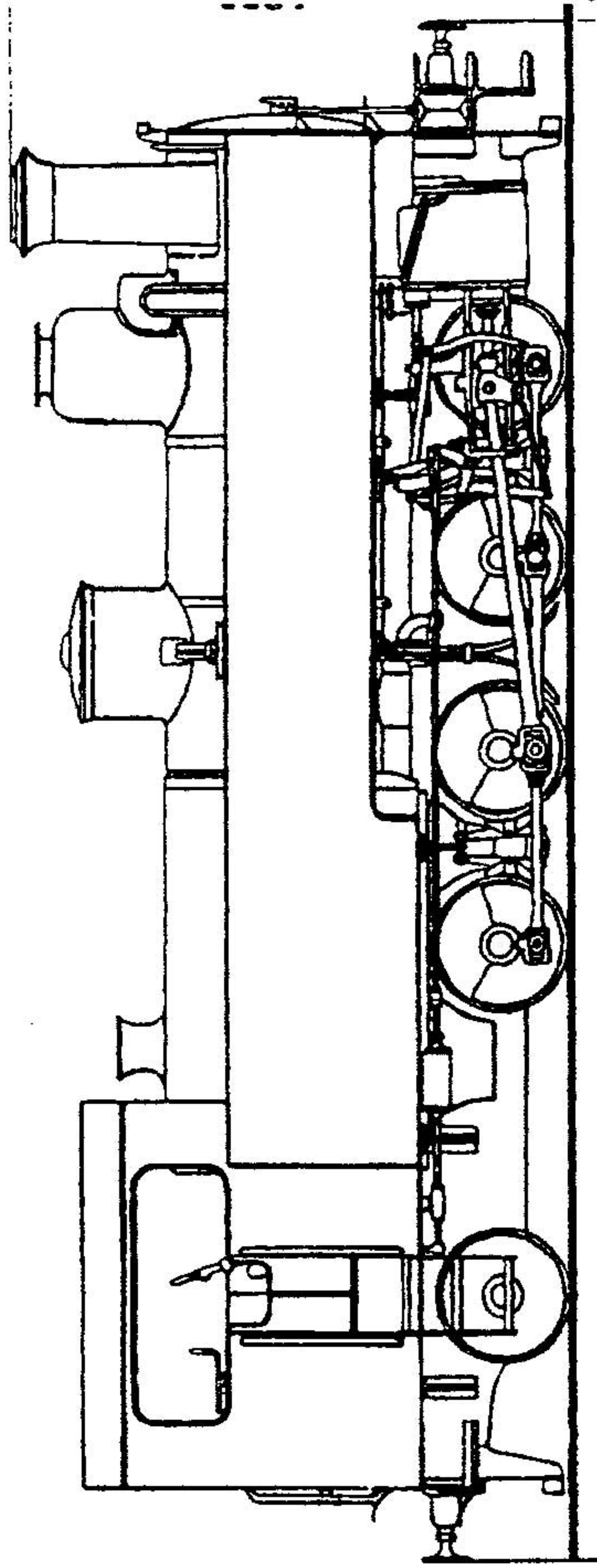
# Stoomlocomotief type D1t nr 340

# D1t

Locomotief voor hellende vlakken .

Le Cinquanteaire

Tubize 1



## Loopbaan :

Nummering : 340

Effectief bij bouw

Effectief bij Etat Belge

Bouwer : Tubize

Levering : 1885

Ombouw : ---

Buiten dienst : 1921

Asindeling : D1t

Snelheid : 50 km/h

Aandrijving : verzadigde stoom

Type overbrenging : Stevaert

Plaatsing cilinders : 2 buitenliggend

Diameter cilinders : 500 mm

Zuigerslag : 550 mm

Remming :

Compressor :

Automatische rem :

Rechtstreekse rem :

Handrem :

## Ketelkenmerken :

Keteldruk : 10 bar

Type ketel : Belpaire

Roosterlengte : 2 720 mm

Roosterbreedte : 1 860 mm

Roosteroppervlakte : 5,06 m<sup>2</sup>

Verwar.opp. haard : 13,10 m<sup>2</sup>

Aantal grote vlampijpen :

Diameter gr vlampijpen

Opp. grote vlampijpen

Aantal kleine vlampijpen :

Diameter kl vlampijpen :

Opp. kleine vlampijpen :

Lengte vlampijpen :

Verwarmingsopp. pijpen :

Totaal verwarmingsopp. :

Oververhittingsopp. :

Diameter ketelromp :

Dikte pijpenplaat

Dikte langsketel

Inhoud ritvaardige ketel :

Inhoud stoomruimte :

Oppervlakte stoomafgifte

## Afmetingen :

Totale lengte :

Lengte chassis :

Breedte :

Hoogte as ketel :

Hoogte (totaal) :

Radstand (totaal) :

Afstand tussen assen :

Oversteek voor :

Oversteek achter :

Diameter drijfwielen :

Diameter loopwielen :

Massa (rijvaardig)

Aslast : 1ste as

2 de as

3 de as

4 de as

5 de as

Inhoud waterbakken

Inhoud kolentender

## *Locomotief D1t nr 712*

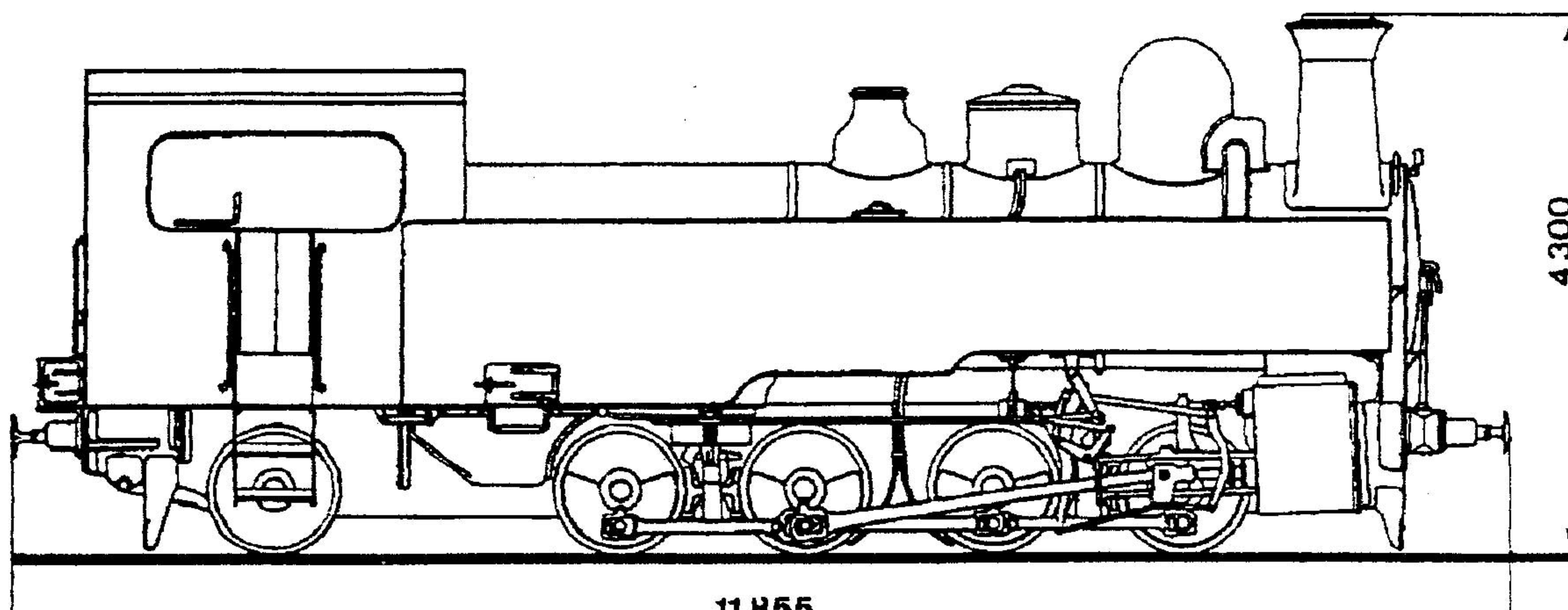
In de eindjaren tachtig van vorige eeuw kreeg men verder last bij het slepen van de steeds zwaarder wordende treinen op de moeilijke lijnen in de provincie Liège en de lijnen van de Hoge Venen. Maar vooral als opdruklocomotief voor de hellende vlakken van Liège werden de problemen steeds zwaarder. De typen 20 voldeden niet meer en daarom werd het plan opgevat om de sterkere locomotief nr 340 (Cinquantenaire) op deze dienst te plaatsen. Deze voldeed op dat ogenblik, maar slechts één machine voor deze dienst was wat krap. Daarom besliste de Etat Belge om een tweede machine te ontwikkelen.

In tegenstelling met het nummer 340, gaf men de opdracht aan het Arsenal van Mechelen om een locomotief type 20 op een analoge wijze om te bouwen. De keuze viel op de locomotief nr 712, die in 1873 door Tubize gebouwd was en sindsdien vanuit Liège in de zware lichterdiensten gebruikt werd.

Daar waar de eigenlijke aandrijving van het type 20 behouden bleef, verlengde men ook hier opnieuw het chassis naar achteren toe en zo kon de ketel – vooral de vuurhaard vergroot worden. Anderzijds werd ook de capaciteit van de watertenders en de kolenbak verhoogd. Deze machine werd in 1895 opnieuw in dienst genomen en week slechts in enkele kleinere details – onder meer de diameter van de cilinders en de opstelling van dom en zandbak – van zijn voorganger af.

In eerste instantie werd deze locomotief enkel gebruikt op de hellende vlakken van Liège, maar door de levering van nog twee sterkere locomotieven – de 171 van St-Léonard en nog later de Mallet-locomotief nr 940 – werd de 712 nu vooral gebruikt in de inzetreeksen van het type 20. Nochtans was de inzet vrijwel beperkt tot de hellingsrijke lijnen op het plateau van Herve en meer nog vooral voor de erstreinen met zinkerts tussen Bleyberg (Plombières en Welkenraedt).

Ook deze machine was bij het uitbreken van de eerste wereldoorlog nog aanwezig en werd door de Duitse bezetter opgeëist. De locomotief werd hernummerd in het type 07, met als nummer 010003 en bleef waarschijnlijk tijdens de bezetting te Liège actief. In tegenstelling met de andere machines, werd er na de bevrijding geen spoor meer gevonden van de 712 en mogen we concluderen dat deze unieke locomotief tijdens de wereldbrand verloren ging. Er is trouwens ook geen foto van deze locomotief bekend.



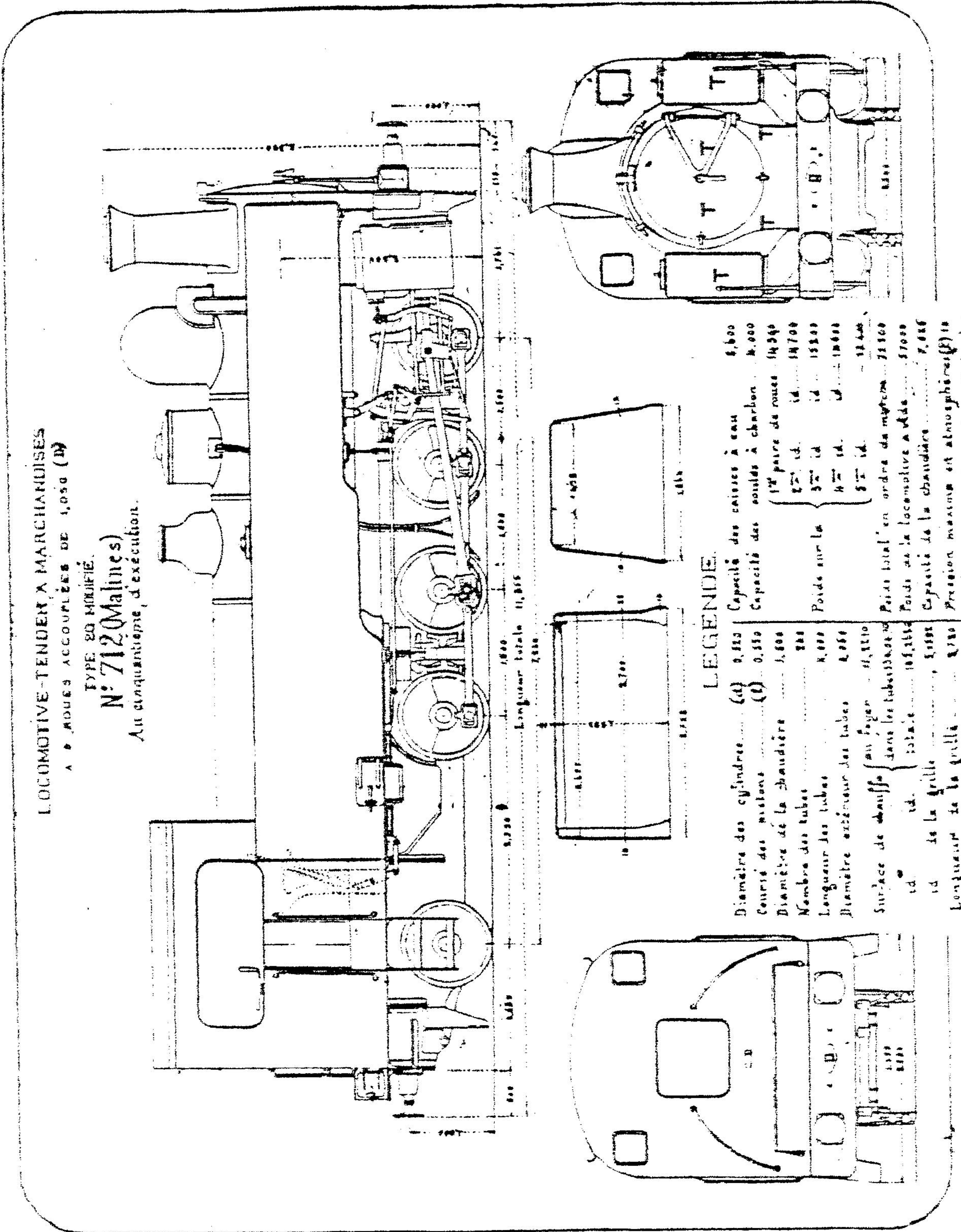
LOCOMOTIVE-TENDON A MARCHANDISES

A 4 ROUES ACCOUPLEES DE 1,050 (D)

TYPE 80 MODIFIE.

N° 712 (Malmes)

Au cinquantieme d'exécution.



LEGENDE.

Diamètre des cylindres (d)	0,320	Capacité des caisses à eau	6,600
Coursé des pistons (l)	0,550	Capacité des soutes à charbon	4,000
Diamètre de la chaudière	1,600	1 <sup>re</sup> paire de roues	14,540
Nombre des tubes	241	2 <sup>de</sup> id.	14,700
Longueur des tubes	4,000	3 <sup>de</sup> id.	15,300
Diamètre extérieur des tubes	4,050	4 <sup>de</sup> id.	16,000
Surface de chauffe au foyer	21,110	5 <sup>de</sup> id.	11,400
id. dans les tubulures	10,510	Poids total en ordre de marche 21,500	
id. totale	10,510	Poids de la locomotive à vide 17,000	
id. de la grille	1,050	Capacité de la chaudière 7,000	
Longueur de la grille	4,700	Pression maximum et atmosphères (P) 16	
Largeur id.	1,100	Système de la soulerie	
		Effort de traction (0,65 P) 5,945	

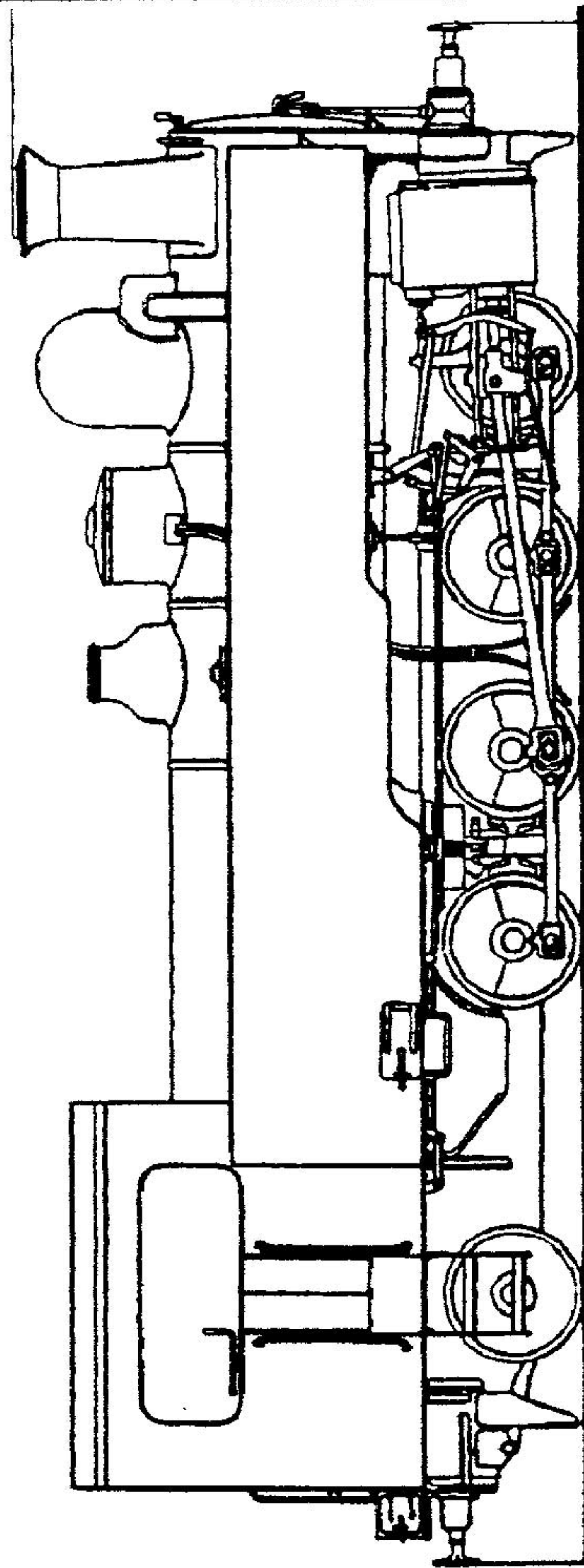
# Stoomlocomotief type D1t nr 712

# D1t

Locomotief voor hellende vlakken.

Obouw CW Mechelen  
Ex type 20

Tubize 1



Loopbaan :  
Nummering :  
Effectief bij bouw  
Effectief bij Etat Belge  
Bouwer :  
Levering :  
Ombouw :  
Buiten dienst :  
Asindeling :  
Snelheid :  
Aandrijving :  
Type overbrenging :  
Plaatsing cilinders :  
Diameter cilinders :  
Zuigerslag :  
Remming :  
Compressor :  
Automatische rem :  
Rechtstreekse rem :  
Handrem :

## Ketelkenmerken :

Keteldruk :	10 bar
Type ketel :	Belpaire
Roosterlengte :	2 720 mm
Roosterbreedte :	1 860 mm
Roosteroppervlakte :	5,06 m <sup>2</sup>
Verwar. opp. haard :	11,22 m <sup>2</sup>
Aantal grote vlampijpen :	---
Diameter gr vlampijpen	---
Opp. grote vlampijpen	---
Aantal kleine vlampijpen :	240
Diameter kl vlampijpen :	45 / 50 mm
Opp. kleine vlampijpen :	134,04 m <sup>2</sup>
Lengte vlampijpen :	4 000 mm
Verwarmingsopp. pijpen :	134,04 m <sup>2</sup>
Totaal verwarmingsopp :	145,24 m <sup>2</sup>
Oververhittingsopp. :	---
Diameter ketelramp :	1 500 mm
Dikte pijpenplaat	25 mm
Dikte langsketel	11 - 14 mm
Inhoud ritvaardige ketel :	7,625 m <sup>3</sup>
Inhoud stoomruimte :	m <sup>3</sup>
Oppervlakte stoomafgifte	m <sup>3</sup>

## Afmetingen :

Totale lengte :	11 855 mm
Lengte chassis :	10 770 mm
Breedte :	2 950 mm
Hoogte as ketel :	2 300 mm
Hoogte (totaal) :	4 300 mm
Radstand (totaal) :	7 990 mm
Afstand tussen assen :	3 x 1 500 mm + 2 790 mm
Oversteek voor :	2 761 mm
Oversteek achter :	1 530 mm
Diameter drijfwielen :	1 050 mm
Diameter loopwielen :	1 060 mm
Massa (rijvaardig)	71 100 kg
Aslast : 1ste as	14 300 kg
2 de as	14 700 kg
3 de as	15 200 kg
4 de as	14 500 kg
5 de as	12 400 kg
Inhoud waterbakken	8 600 l
Inhoud kolerender	4 000 kg



## *Stoommotorwagen*

### *Type VV 102 - 131 .*

Na de eerste testen met de stoommotorwagen VV 101, werd er dadelijk beslist om van dit type er 30 bijkomende exemplaren te bestellen. Nochtans zou men een aantal verbeteringen en aanpassingen aanbrengen. Men ging nu uit van een meer klassiek gegeven en plaatste de ketel nu opnieuw in de langsrichting. Hierdoor kon de langsketel langer uitgevoerd worden en verhoogde men de stoomopbrengst. Deze plaatsing had echter het nadeel dat de plaats voor de machinst beperkt werd en dat de watertenders en kolenbak achteraan opgesteld moesten worden. Het stoken van de ketel gebeurde dan ook opzij en de ketel werd niet in de as van de motorwagen geplaatst maar meer naar rechts. Verder werd ook het dak niet meer doorgetrokken tot vooraan en de rookkast kwam weer vrij. De motorwagens hadden een vierkante schouw.

Ook de aandrijving werd verbeterd met twee binnenliggende cilinders en de Walschaerts stoomverdeling. In tegenstelling met het type Stephenson bij de VV 101. Mogelijk had de VV 102 nog dezelfde aandrijving. De eerste 15 exemplaren werden gebouwd door Couillet, de laatste 15 door Franco-Belge

De motorwagens werden tussen 1886 en 1888 geleverd en kwamen waarschijnlijk allen te Gent en Kortrijk in dienst. Net zoals de VV 101 hadden ze een bagageruimte en twee compartimenten 3<sup>de</sup> klasse met een capaciteit van 16 reizigers. De toegang gebeurde langs een open platform aan de achterzijde van de motorwagen. De VV 102 – 131 konden drie tot vier lichte tramrijtuigen meeslepen en waren vooral bedoeld voor de lokale lijnen met zeer gering verkeer en zonder zware hellingen.

Ondanks hun robuuste bouw zouden deze motorwagens toch al vrij snel afgevoerd worden : tegen de eeuwwisseling waren al een vijftal stellen definitief afgevoerd en in 1911 – eerste jaar waarin terug volledige gegevens teruggevonden konden worden – zijn er nog 13 motorwagens in dienst. Ze waren gestationeerd in Gent, maar in feite waren er twee hoofdinzetlijnen : namelijk de verbindingen tussen Aalst – Dendermonde en Lokeren en tussen Lokeren – Moerbeke-Waas en Zelzate. Naast deze beide inzetlijnen waren er ook meer sporadische diensten vanuit Zelzate naar Eeklo en Gent, vanuit Lokeren naar St-Niklaas en rond Aalst. Maar op dat ogenblik zou de teruggang steeds nadrukkelijker volgen. Bij het begin van de eerste wereldoorlog waren er nog een tiental stellen, maar in 1916 was hun aantal al gedaald tot slechts twee exemplaren : de 103 en 108. Ze reden nog enkele lokale diensten.

Na de bevrijding bleven deze beide stoommotorwagens nog in het bestand, maar in de volgende jaren werden ze waarschijnlijk niet meer gebruikt. Ze werden definitief afgevoerd tussen 1922 en 1924.



Stoommotorwagen met tramtrein te Moerbeke-Waas (naar postkaart verz. Pastiels)



# Stoommotorwagen type VV 102 - 131

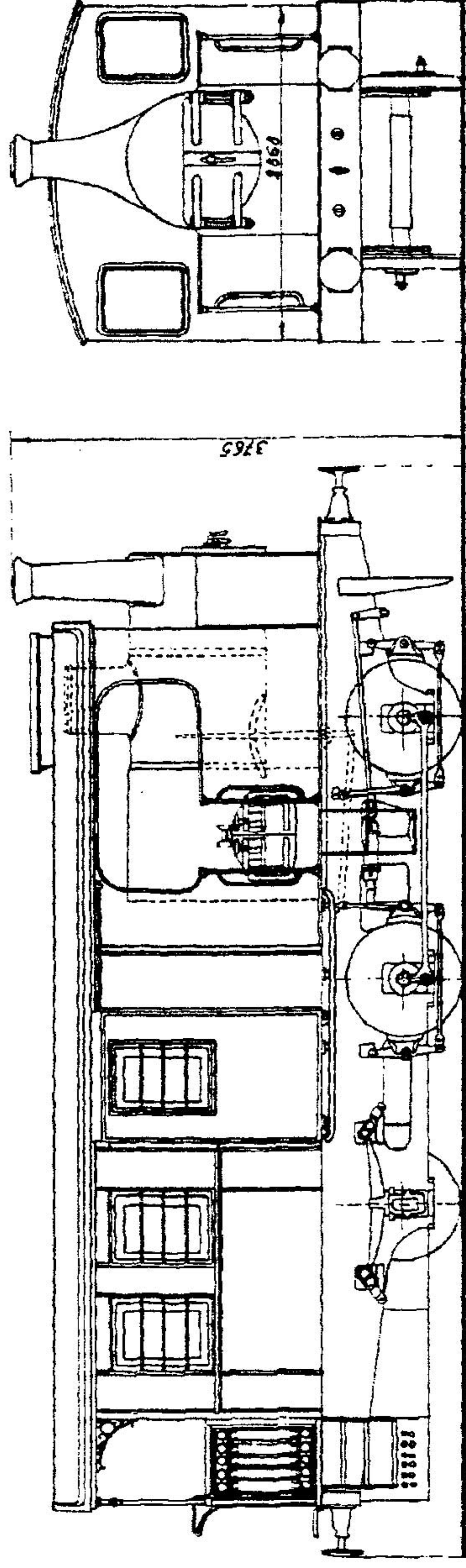
## BI

Stoom - lokale dienst .

Couillet 15  
Franco-Belge 15

Aantal zitplaatsen

2<sup>de</sup> klasse : ---  
3<sup>de</sup> klasse : 16



**Loopbaan :**

Nummering : VV 102 - VV 131

Effectief (bij bouw)

Bouwer kast : 30  
Couillet

Levering :

Ombouw : ---  
Franco-Belge

Buiten dienst :

ca. 1907 - 1921

Asindeling :

BI

Snelheid

60 km/h

**Kenning :**

Compressor :

Debiet :

Automatische rem :

Rechtstreekse rem :

**Kenmerken :**

Zuigers :

Type :

Werkingsprincipe :

Cilinders :

Diameter

Zuigerslag

Type :

Ketel :

Type :

Roosterlengte :

Roosterbreedte :

Roosteroppervlakte :

Keteldruk :

Aantal vlampijpen :

Lengte vlampijpen :

Diam. ketel

Verwarmingsopp haard :

Totaal verwarmingsopp

Voorraad kolen :

Voorraad water :

**Afmetingen :**

Totale lengte :

Lengte kast :

Breedte :

Hoogte dak :

Hoogte totaal :

Radstand (totaal) :

Oversteek voor :

Oversteek achter :

Diameter drijfwielen :

Massa (rijvaardig)

Aslast : 1ste as

2 de as

3 de as

4 de as

Massa /lopende meter

Trekkracht :

Uurvermogen :

Beschikbaar vermogen

---

---

---

## *Stoomlocomotieven*

### *Nord Belge 121 – 132 > Type 87 .*

#### Geschiedenis bij de Nord Belge :

Al in de jaren zeventig van vorige eeuw bestond er een grote behoefte aan krachtige robuuste rangeerlocomotieven en ook de Nord Belge zou deze nodig hebben. In tegenstelling met veel andere machines, zou men voor de bouw een beroep doen op typische industriële machines uit deze periode. Daarom ging men te rade bij één van de huisleveranciers nl. St-Léonard. Deze Luikse bouwer had op dat ogenblik een hele reeks moderne twee- en drieassige machines in zijn leveringsprogramma en de keuze van de Nord Belge viel op een drieassige locomotief, die nog gedurende geruime tijd later gebouwd werd. Men bracht wel enige veranderingen aan – o.m. grotere waterdenders en een grotere ketel – om aan de zwaardere diensten te voldoen en in 1873 werden de eerste zes machines van deze reeks afgeleverd. Ze kregen de nummers 121 tot 126. Deze eerste machines werden vooral in de Luikse stations gebruikt.

In 1877 werd een tweede reeks van 6 machines besteld : nochtans zouden deze een aantal wijzigingen krijgen. Zo werden de watertenders verlengd, kregen ze al dadelijk een vrij eenvoudig machinistenhuis (niet veel meer dan een dak op vier steunen) en een grotere massa door het aanbrengen van bijkomende ballast. Deze machines kregen de nummers 127 tot 132 en werden ook door St-Léonard gebouwd. Alle locomotieven kregen namen van steden langs de lijnen van de Nord Belge. Gedurende vele jaren waren ze de harde werkers in de vormingsstations en voor de treinen die de diverse bedrijven in de streek bedienden.

Door hun robuuste bouw, werd er na bijna veertig jaar dienst, omstreeks 1910 beslist om de machines grondig te verbouwen en nieuwe ketels type Belpaire aan te brengen. De diameter van deze ketel verhoogde van 1 050 mm tot 1 225 mm en hierdoor moesten ook de tenders aangepast worden en ze kwamen op dat ogenblik tot vooraan de rookkast. Dit gaf deze locomotieven dan ook hun eigenaardig uitzicht. De machines kregen op dat ogenblik ook een meer gesloten machinistenhuis. Voor de eerste wereldoorlog werden slechts drie machines op deze wijze omgebouwd : de nummers 127, 128 en 131.

Na de bevrijding bleven alle twaalf machines in het bestand en werden ze nog actief gebruikt. Nochtans zou na de oorlog één beslissing om de overige machines niet te moderniseren de toekomst sterk hypotikeren. Tussen 1921 en 1923 werden niet minder dan zes machines ( 121, 122, 124, 126, 129 en 130) uit het verkeer verwijderd. De drie overige niet gemoderniseerde machines zouden het enkele jaren langer uithouden, waarbij twee van deze locomotieven in 19276 op een zijspoor geplaatst werden. Slechts één locomotief – waarvan het nummer onbekend is – werd pas in 1936 buiten dienst gesteld. De machines werden gebruikt te Kinkempois maar ook te St-Martin.

De drie verbouwde locomotieven hielden het langer uit en werden gedurende de ganse periode te Kinkempois gebruikt. In 1935 werd de 127 echter aan de steenkoolmijn Monceau-Fontaine verkocht en krijgt daar het nummer 52 toegewezen. De overige twee machines – de 128 en 131 – blijven echter in het bestand aanwezig en krijgen kort voor de tweede wereldoorlog nog de luchtremming, waarbij de Westinghouse-pomp vooraan tegen de watertenders aangebracht wordt. Opmerkelijk was ook de plaatsing van de luchtreservoirs voor de druklucht : deze waren boven op de watertenders kant stoker aangebracht. Verder werden de kolenbakken al iets vroeger vergroot door de plaatsing van een bijkomende trechter juist voor het machinistenhuis. Ook de schouw was in de loop van de jaren ingekort. Met deze twee machines wordt ook de overname door de N.M.B.S. doorgevoerd.

**De overname door de N.M.B.S. :**

In 1941 – na overname door de N.M.B.S. – kregen ze het type 87 toegewezen en behielden ze de laatste beide cijfers van hun oorspronkelijk nummer, nl : 8728 en 8731. Nochtans waren de machines op het einde van hun loopbaan gekomen en de 8731 van de stelplaats Kinkempois werd al korte tijd later – in mei 1942 – definitief uit het bestand afgevoerd. Zodoende bleef enkel nog de 8728 over : deze verzekerde nog enkele lokale rangeringen binnen de stelplaats zelf. Na de zware bombardementen op Kinkempois, werd deze locomotief in de loop van 1944 naar de naburige stelplaats Renory overgeplaatst. Ook hier zou deze machine nog gebruikt worden voor de lokale rangeringen in de stelplaats. In januari 1946 werd de nieuwe nummering nog toegepast en kreeg de locomotief het nummer 87.001, maar enkele maanden later verdween de locomotief nochtans uit de actieve dienst. Daar Monceau-Fontaine goede resultaten geboekt had met de analoge machine, kocht deze koolmijn ook deze laatste locomotief aan en kreeg ze het nummer 53 toegewezen.

Over de inzet in de buurt van Charleroi is weinig bekend : zo werd de 52 waarschijnlijk kort na de tweede wereldoorlog definitief afgesteld en gesloopt. De vervangende 53 werd waarschijnlijk gebruikt tot in het midden van de jaren vijftig en dan ook naar de sloper afgevoerd.

**Nummerlijsten type 87**

Nr	Levering	Nr 1941	Nr NMBS	Bouwer	Ombouw	Schrapp.	Opmerkingen
121	1873			St-Léonard		1921-23	Flémalle
122	1873			St-Léonard		1921-23	Sclaigneaux
123	1873			St-Léonard		1926	Andenne
124	1873			St-Léonard		1921-23	Bas-Oha
125	1873			St-Léonard		1936 ?	Namêche
126	1873			St-Léonard		1921-23	Engis
127	1877			St-Léonard	1911	1935	Val St-Lambert
128	1877	8728	87.001	St-Léonard	1911	08/1946	Tilleur
129	1877			St-Léonard		1921-23	Sclessin
130	1877			St-Léonard		1921-23	Statte
131	1877	8731		St-Léonard	1911	05/1942	Java
132	1877			St-Léonard		1926	Marches-l-D.

Ombouw tussen 1911 - 1914

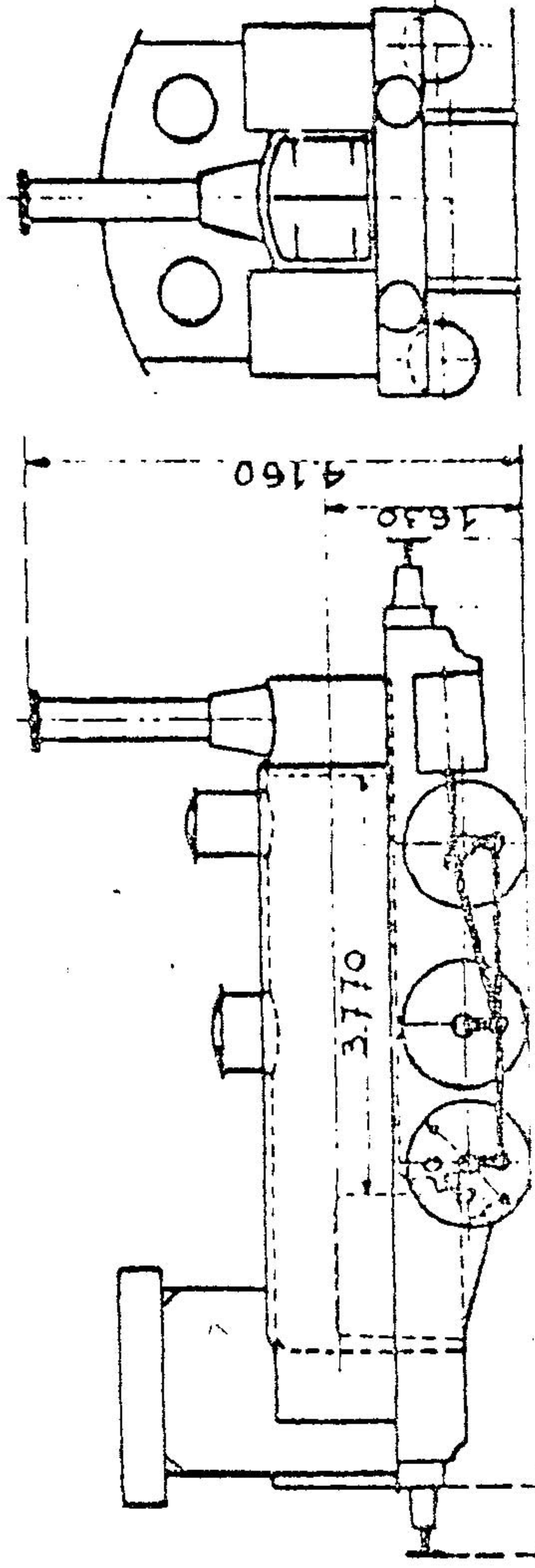
# Stoomlocomotief type Nord Belge 121 - 132 (oorspr) Ct

Locomotief voor stationsrangeringen

Wordt type 87 N.M.B.S.

Cursief: 127 - 132

St-Léonard 12



## Loopbaan:

Nummering:

Effectief bij bouw

Effectief bij Etat Belge

Bouwer:

Levering:

Ombouw:

Buiten dienst:

Asindeling:

Snelheid:

Aandrijving:

Type overbrenging:

Plaatsing cilinders:

Diameter cilinders:

Zuigerslag:

Remming:

Compressor:

Automatische rem:

Rechtstreekse rem:

Handrem:

## Ketelkenmerken:

Keteldruk:

Type ketel:

Roosterlengte:

Roosterbreedte:

Roosteroppervlakte:

Verwar. opp. haard:

Aantal grote vlampijpen:

Diameter gr vlampijpen

Opp. grote vlampijpen

Aantal kleine vlampijpen:

Diameter kl vlampijpen:

Opp. kleine vlampijpen:

Lengte vlampijpen:

Verwarmingsopp. pijpen:

Totaal verwarmingsopp.:

Oververhittingsopp.:

Diameter ketelromp:

Dikte pijpenplaat

Dikte langsketel

Inhoud ritvaardige ketel:

Inhoud stoomruimte:

Oppervlakte stoomafgifte

121 - 132

---

12

2

St-Léonard

1873 / 1877

1911 - 1914

1921 - 1946

Ct

20 km/h

verzadigde stoom

Walschaerts

2 buitenliggend

380 mm

560 mm

Stoomrem

Schroefrem

## Afmetingen:

Totale lengte:

Lengte chassis:

Breedte:

Hoogte as ketel:

Hoogte (totaal):

Radstand (totaal):

Afstand tussen assen:

Oversteek voor:

Oversteek achter:

Diameter drijfwielen:

Diameter loopwielen:

Massa (rijvaardig)

Aslast: 1ste as

2 de as

3 de as

4 de as

Inhoud waterbakken

Inhoud kolentender

8 080 / 8 230 mm

7 000 / 7 150 mm

2 700 mm

1 630 mm

4 160 mm

2 650 mm

1 500 mm +

1 150 mm

1 850 mm

2 500 / 2 650 mm

1 060 mm

---

29 850 / 32 000 kg

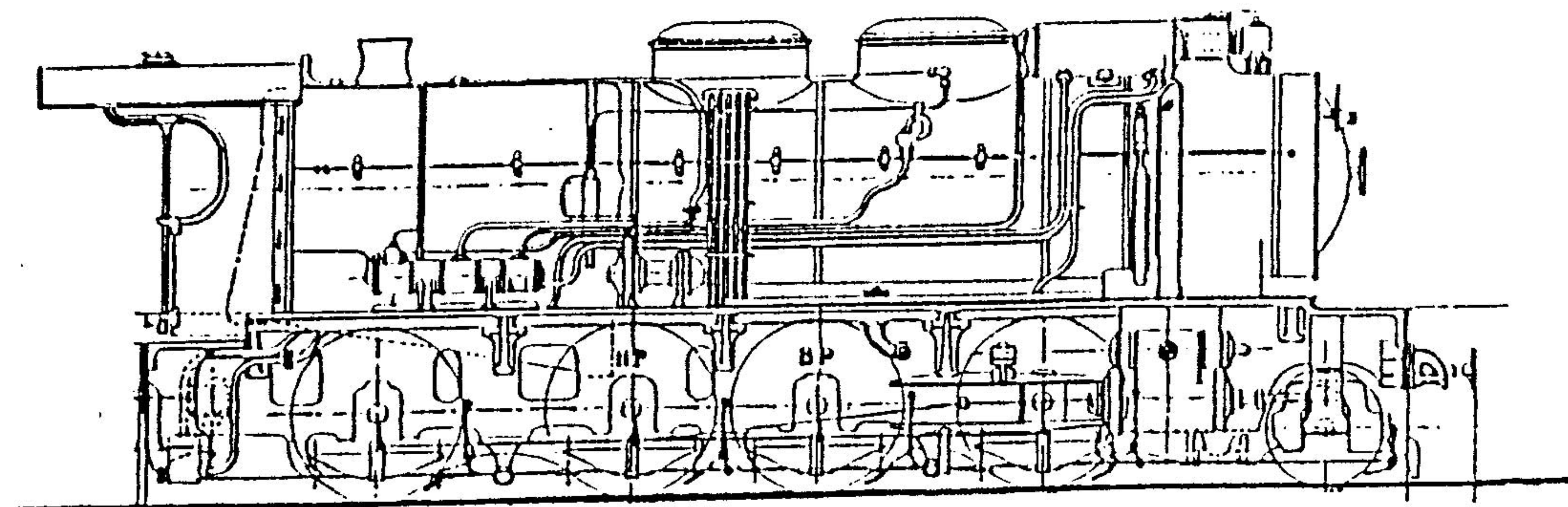
8 625 / 8 800 kg

9 425 / 10 400 kg

11 800 / 12 800 kg

5 000 l

2 000 kg

**Schrappingen :****Type 48 .**

11/1945	4852 (48.032)	
01/1950	48.001, 48.003, 48.004, 48.005, 48.006, 48.007, 48.008, 48.010, 48.011, 48.012, 48.013, 48.014, 48.015, 48.016, 48.018, 48.019, 48.020, 48.021, 48.022, 48.024, 48.026, 48.027, 48.028, 48.029, 48.030, 48.031, 48.033, 48.035	
06/1950	48.017	
09/1950	48.002	
03/1951	48.034	
09/1951	48.009	
02/1952	48.023	alle stelplaats Montignies

Behalve de 4852 – die in 1944 zwaar beschadigd werd bij een bombardement op Kinkempois en die in november 1945 afgevoerd werd – zouden alle overige machines ingezet worden vanuit de stelplaats Montignies. De meeste machines werden in januari 1950 afgevoerd, slechts enkele – waarvan de ketel nog in goede staat was – zouden pas in de loop van 1951 tot zelfs februari 1952 definitief op een zijspoor geplaatst worden.

Gedurende de ganse naoorlogse periode kenden de machines te Montignies een vrij uitgebreide inzetreeks, namelijk de reeks A met niet minder dan 8 inzetdagen in tweeploegenstelsel en een daggemiddelde schommelend rondom de 160 km. De overige machines die te Montignies gebruikt werden waren de typen 22 (lokale reizigersdiensten), de typen 81 (lokale goederendiensten binnen de agglomeratie) en de typen 31 (doorgaande goederentreinen). In deze laatste reeks zouden de typen 48 ook regelmatig inspringen, daar vanaf 1948 de typen 31 geleidelijk aan vervangen werden maar vanaf 1949 gingen deze diensten over op de stelplaats Monceau, terwijl enkele treinen door het type 81 gesleept werden.

Als we de inzetreeks voor de winterperiode van 1949 bekijken (de laatste effectieve diensten voor het type 48) krijgen we de volgende situatie :

<i>Inzetreeks A</i>		<i>tweeploegenstelsel</i>	<i>8 inzetdagen</i>
Dag 1	0 km	onderhoud van de locomotief Wassen van de ketel	

Dag 2	216 km	Reizigerstrein 1509/1556 Reizigerstrein 6081/2588 Losse ritten Brussel-zuid – Vorst en Charleroi - Montignies	Charleroi-s – Brussel – Charleroi Charleroi-s – Brussel – Charleroi
Dag 3	254 km	Reizigerstrein 2509/1538 Reizigerstrein 6078/6096 Steeds losse ritten naar Montignies	Charleroi-s – Brussel – Charleroi Charleroi-s – Brussel – Charleroi
Dag 4	284 km	Reizigerstrein 1488/166  Reizigerstrein 6424 <i>Trein 166 : Liège –Paris-nord</i>	Charleroi – Liège-Longdoz – Jeumont Los Erquelinnes Erquelinnes – Charleroi
Dag 5	332 km	Reizigerstrein 6013/1512 Reizigerstrein 157  Reizigerstrein 1495 <i>Trein 157 Paris-Nord – Liège-Guillemins</i>	Charleroi-s – Brussel – Charleroi Charleroi-s – Liège-Vivegnis Los Liège – Longdoz Liège-Longdoz – Charleroi
Dag 6	122 km	Voormiddag vrij Reizigerstrein 6049/1572	Charleroi-s – Brussel – Charleroi
Dag 7 :	128 km	Voormiddag vrij Reizigerstrein 1567/2580	Charleroi-s – Brussel – Charleroi
Dag 8	94 km	Planton reizigers te Charleroi-sud	

In 1951 werd van deze reeks nog enkel de Planton-dienst door het type 48 verzekerd, de overige diensten gingen vanaf begin 1950 over op de pas vrijgekomen locomotieven type 64.

Twee locomotieven uit deze reeks werden nog na hun schrapping gebruikt: de 48.015 en 48.23 werden tussen 1950 en 1952 nog gebruikt als mobiele stoomgenerator te Liège, maar werden na deze dienst dan toch roemloos naar een sloopbedrijf gebracht. In België bleef geen enkele van dit markante type – met bijnaam “de ossen” bewaard. Een dergelijke identieke locomotief van de S.N.C.F. type 140 A staat in het spoorwegmuseum van Mulhouse.



**Dienstregeling :****Zomerregeling 1978 .**

Tussen 1975 en 1978 werd de eerste modernisering bij de N.M.B.S. afgesloten met de levering van de locomotieven reeks 20 en de laatste rangeerdiesellocomotieven. Hierdoor konden de oudere locomotieven (vooral de reeksen met slechts enkele machines) afgestoten worden. Ook bij de elektrische stellingen werd de levering van de klassieke tweeledige stellingen afgesloten, maar hier zouden in de tussentijd tot het IC/IR plan nog een aantal motorwagens geleverd worden. Deze waren nodig door het uitbreiden van het elektrische net.

Bij de elektrische locomotieven zou het tot in de tactiger jaren duren eer de nieuwe reeks machines (11, 12, 21 en 27) op de sporen kwamen, bij de diesellocomotieven werd de levering afgesloten tot in ... 2000

**Elektrische locomotieven**

Bij deze locomotieven werd de levering van de reeks 20 afgesloten, maar door diverse defecten is de inzet nog steeds niet in uitgebreide schaal doorgevoerd en rijden deze machines mee in de gemengde reeks met de locomotieven reeksen 22, 23, 25 en 26. De reeks 29 werd nu definitief buiten dienst gesteld, doch door de moeilijkheden bij de reeks 20 worden nog steeds een viertal machines gebruikt, naast de diensten te Brussel-zuid, Schaarbeek en CW Mechelen

Reeks	FNDM	FBM	FSR	LNC	FKR	FSD
15		4				
16		6				
18						
25.5	6					
20						
22						
23	15	5	19	12	8	11
24						
25	6					
26						
28					2	
29		(1)	(2)	(4)		(1)

Reeks	FLV	NK	FMS	LL (reizigers)	FEO/LJ
15					
16					
18		4			
25.5					
20					10
22					
23	14	16	11	8	25
24					
25					
26					
28					
29					

Bij de diensten van Ronet (FEO), Jemelle (LJ) en Stockem (MKM) gaat het enkel om doorgaande goederentreinen en in deze reeks komen enkel de locomotieven reeksen 23 en 26 tot inzet. Bij de inzet van de reeks 20 kan deze op elk tijdstip vervangen worden door een dubbel tractie van de reeks 23/26.

De reeks 29 wordt ingezet in de reeksen van Ronet en Monceau op lokale verbindingen.

#### Effectief van de elektrische locomotieven

15	16	18	20	22	23	24	25	25.5	26
5	8	6	25	50	83	-	14	8	35
28	29								
3	9 + 3								

### Elektrische stellen

In deze uitgebreide reeks voor de klassieke stellen reeksen 00, 05 en 06 waren er 373 ( in 1975 nog 384) diensten voorzien voor een totaal van 423 aanwezige motorwagens. In de inzet waren er drie uitzonderingen waar de inzet of specifiek bepaald was, of waar er beperkingen waren : Hier hadden we de afstelling van de oudste stellen 001 – 009 en enkele verongelukte stellen.

Verder had men de levering van reeds 32 van de 44 vierledige stellen reeks 08 en de omnummering van de poststellen in nummers 001 – 008

- Stellen 001 – 006            verzekerden de postdiensten (buiten reeks voor de NMBS)
- Stellen 010- 050            werden in de algemene reeks gebruikt, maar mochten enkel ingezet worden op de verbinding Charleroi – Brussel – Antwerpen – Essen omwille van de hoge perrons
- Stellen 801 – 832            27 stellen verzekeren de diensten Antwerpen – Brussel - Charleroi
- Stellen 901 – 904            verzekerden de Benelux-diensten Brussel – Amsterdam en werden volledig door de NS onderhouden en ingezet
- Stellen 951 – 956            verzekerden de diensten tussen Brussel-centraal en de luchthaven (Sabena-stellen)

**Lijndiesellocomotieven**

Bij de lijndiesellocomotieven was er geen verandering te noteren in het effectief: de moderniseringsgolf was volledig afgesloten en de elektrische tractie verdrong de diesellocs nog niet van de sporen. Er was slechts geringe veranderingen en schrappingen, enkel te wijten door ongevallen. Er zijn slechts geringe wijzigingen in de stationering van deze machines

	FNDM	LNC	FT	FKR	FSN	FC
50						
51		16	8			22
52						
53						
54						
55						
59	17			16		
60		2		36		
61				25	15	24
62						
64						
65						
66						
	17	18	8	77	15	46

	FHS	FLV	FRST	NK	GMN	FVY	GT
50				(1)			
51	23						
52							
53							
54							
55				13	11	4	
59							12
60	8			7			
61							
62		11	10				8
64	5						
65	4						
66	-						
	40	11	10	20	11	4	20

	FGH	ATH	MBX	MUT	LJ	FEO	MKM
50							
51	8						
52			3			9	
53				12	2		
54						3	1
55					5		
59							
60	23					13	
61							
62	10	13					
64							
65							
66							
	41	13	3	12	7	25	1

**Effectief van de lijndiesellocomotieven**

50	51	52	53	54	55	59	60	61	62	64	65	66
1	92	13	19	8	41	53	91	15	134	6	6	3

**Rangeerdiesellocomotieven**

De levering van de reeks 73 werd verder gezet, samen met de analoge locomotieven, reeks 74 en hierdoor waren er tal van verschuivingen bij de inzet en konden alle locotractoren reeks 92 aan de dienst baan afgestaan worden. Bij de reeks 71 en 81 verdwenen de laatste officiële diensten.

	FNDM	FSR	LNC	FKR	FC	FSD/FR	FHS/FLV
70	4						
71							
72	8						
73			36	10			
74	8						
80		36		26			
81							
82	23					10	
83			20				
84	2				6	7	11
85	21						
92							
	66	36	56	36	6	17	11

	NK	GMN	FVY	GT	FGH	FEO	MKM
70							
71							
72							
73	23			8			
74							
80							
81							
82	16		5		9		
83							
84		12				4	4
85							
92							
	39	12	5	8	9	4	4

Bij de stelplaats Merelbeke werd er steeds één locomotief reeks 80 gebruikt te Aalst, Dendermonde en St-Niklaas

De Hasseltse machines reeks 84 werden ook gebruikt te Leuven (2) en Mol (1) voor stationsrangeringen en lokale verbindingen.

Voor de locotractoren reeks 90/91 waren er voor de 60 machines niet minder dan 52 diensten voorzien bij stationsrangeringen in diverse grotere stations.

70	71	72	73	74	80	81	82	83	84	85	90/91
6	5	14	75	10	68	1	55	25	67	28	60

**Dieselmotorwagens**

Bij deze dieselmotorwagens zou de toestand vrij stabiel blijven, doch geleidelijk aan zouden zich toch de eerste tekenen van achteruit zich optekenen. Enkel Montzen had nog één dienst reeks 49 dit als personeelstreinen tussen Welkenraedt en Montzen. Ook bij de overige inzetplaatsen zou de inzet langzaam achteruit gaan.

	FKR	FC	FVY	GMN	ATH	GT	MBX	MKM
40		6						
42			1					
43		13	2				11	2
44	8							
45						8		
46					8	5		
49				1				
	8	19	3	1	8	13	11	2

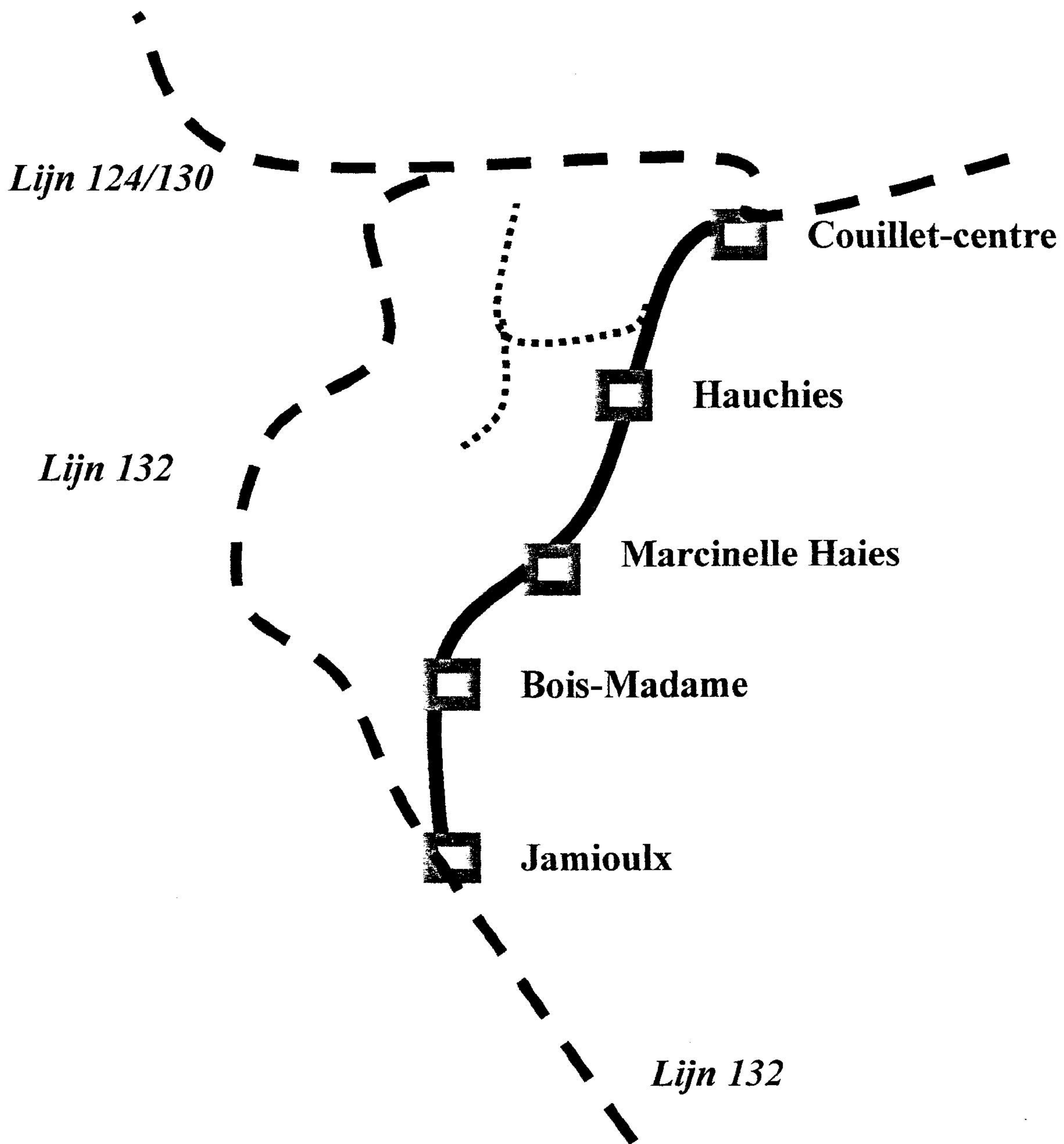
**Effectief van de motorwagens :**

40	42	43	44	45	46	49
7	1	35	10	10	20	4



Lijn 133 :

Couillet - Jamioulx



..... Industriële verbinding

## *L.S.V. - actueel*

### **Het kolenspoor**

Als bijlage in dit tijdschrift vindt U een volledige en definitieve beschrijving van het project "Kolenspoor", zoals het ingediend werd voor de commissie toerisme voor eventuele subsidie. Het is ook de bedoeling om het in deze vorm te verwezenlijken en hiervoor wordt dan gewerkt om via subsidie of sponsoring deze verwezenlijking mogelijk te maken.

Op 21 januari werd een eerste maal gepoogd om in aanmerking te komen voor Europese subsidiering: er waren drie projecten : het dierpark Kelchterhoef, het mijnmuseum Beringen en het Kolenspoor en hier werd een eerste ongoocheling opgelopen, daar het enige private project – nl. Kelchterhoef uitgekozen werd voor de laatste nog beschikbare Europese steun en beide andere initiatieven vielen uit de boot.

De vooruitgang van de verbinding hangt nu in grote mate af van de inzet van de drie gemeentes – die wel met een hoger bedrag willen investeren – en de interesse van de toeristische diensten. Voorlopig zou de investering dan ook beperkt worden tot een 55 000 000 BEF en omvat ze de volgende werken (zie ook bijlage)

- herstel van de lijn Zwartberg – Waterschei – As – Eisden (station)
- aanleg van wisselverbinding te As
- aankoop van een (zwaardere) stoomlocomotief
- aankoop van 3 K3-rijtuigen, 1 M3-rijtuig en 1 K1-rijtuig (ombouw tot buffetrijtuig)
- aankoop van gesloten goederenwagons (voor fietsenvervoer)
- restauratie en nieuwe ketel voor locomotief "La Meuse" – Bebert
- restauratie van dieselmotorwagons en drie diesellocomotieven
- restauratie van 3 K1-rijtuigen / 3 K3-rijtuigen en 2 L-rijtuigen
- plaatsing van een werkplaatsloods met opstookinrichting
- bouw van een bevoorradingspost voor kolen / water / diesel
- opfrissen van stopplaatsen Zwartberg, Waterschei, As en Eisden
  - los van deze investeringen : restauratie van stationsgebouw
  - bouw van toiletgebouw

Verdere verwezenlijkingen kunnen eventueel uitgevoerd worden door middel van (reeds aangekondigde) sponsoring van enkele bedrijven in de buurt. De volgende maanden zijn dan ook doorslaggevend voor de uitbouw van de museumactiviteiten.

### **Exploitatie 1999**

Zoals reeds in het vorige nummer aangehaald werd, wordt 1999 een cruciaal jaar voor het heropstarten van de lijndiensten. In het voorjaar wordt de verbinding definitief overgedragen aan het Vlaamse Gewest en hierdoor aan het "Kolenspoor". Door de nieuwe richtlijnen i.v.m. het onderhoud van de lijn, is het waarschijnlijk mogelijk al in 1999 een aantal beperkte ritten te organiseren. Hierbij gaat de voorkeur uit naar de verbinding As – Waterschei: er zijn een aantal redenen:

- daar er overbrengingen te verwachten zijn en om ook later eventueel ritten op het N.M.B.S.-net te organiseren, is het wenselijk om de verbinding met de N.M.B.S. eerst uit te bouwen.



- de lijn is minder moeilijk qua reliëf en hierdoor kunnen ook de zwakkere machines deze verbinding beter bedienen
- te Waterschei is een omloopspoor aanwezig, waardoor het omzetten mogelijk blijft en er niet moet gereden worden met twee machines per trein.
- Het station van Waterschei kan tevens dienen voor een eerste ontwikkeling van toeristische initiatieven of tentoonstellingen en er wordt nagegaan of een voorlopige tentoonstelling hier mogelijk is

Op dit ogenblik staat er een exploitatieschema op papier, doch dit is in eerste plaats afhankelijk van het herstel van de lijn en het aantal reizigers (en vooral groepen) dat zich aanmeldt. Zo hebben we het volgende schema voor 1999.

**Op zondagen vanaf 1 juli tot 15 augustus :**

Vanaf 11.00 tot 18.00

- demonstratieritten te As met stoomtractie (Cockerill) , dieseltractie (Franco-Belge) en mijnspoor
- na herstel van de lijn : treinen naar Waterschei / Eisdén met de motorwagen 554.14
- opstelling van het rollend materieel (normaalspoor en mijnmaterieel)

**Op dinsdag / woensdag / donderdag in juli tot 15 augustus**

Vanaf 14.00 tot 17.00

- demonstratieritten met dieseltractie (Gmeinder) en mijnspoor
- opstelling van rollend materieel
- uitleg bij restauraties en aanpassingen

***Werkgroep emplacement***

Ondanks de slechtere weersomstandigheden, werd hier toch vooruitgang geboekt: eerst en vooral werd de signalisatiekabel voor de transformatiepost van Eisdén – die volledig over het terrein loopt – uitgepaald. Hierin zit wel een probleem voor de gebouwen, daar deze kabel niet op de grenslijn van het emplacement loopt, maar meer naar binnen. Hierdoor moet duidelijk nagegaan worden in welke mate de gebouwen nu kunnen geplaatst worden.

Verder werd een tweede opstelling van de werkplaats vooropgesteld. Deze is gelegen buiten de geklasseerde zone kant loskoer. Ondanks het feit dat deze oplossing hogere kosten met zich meebrengt, heeft ze ook een aantal voordelen. Mogelijk zijn we trouwens verplicht deze oplossing verder uit te werken.

***Werkgroep Materieel***

Ook op gebied van het materieel werd – op deze korte tijd met zeer vochtig weer - een vooruitgang geboekt, vooral bij de restauratie van de diesellocomotief 79 Patience

**Dieselmotorwagen 554.14**

Bij de motorwagen werd beslist om nog voor de indienststelling een gedeelte van het houtwerk van het interieur te vervangen. Dit is mogelijk daar de 554.14 toch niet voor eind april operationeel moet zijn. Ondertussen werd het raam van het toilet – dat al sinds de aankoop – veel water doorliet hersteld en werd een deel van het houtwerk vervangen.

### Diesel locomotief 79 : Patience

Hier werden vooral de onderdelen – die eerder gedemonteerd werden – in de werkplaats volledig ontroest en hersteld, de locomotief werd anderzijds volledig gereinigd en de verf werd verwijderd. Ondertussen wordt er gewacht op enkele mooie (droge) dagen om de machine een schilderbeurt te geven en hierna kan met de montage gestart worden

Indien alles meezit is deze locomotief tegen eind mei volledig afgewerkt en zal dan dienst doen voor de demonstratieritten en staat reserve voor eventuele lijndiensten in de loop van de zomer.

### Diesel locomotief nr 88 : Caprice

Het afschuren van de kast werd tijdens de tweede helft van februari geleidelijk aan aangevat en er wordt gepoogd om deze uiterlijke opknapbeurt tegen april

### Rijtuigen :

Daar er beslist werd dat er tegen de zomermaanden drie rijtuigen ritvaardig moeten zijn, werden de beschikbare rijtuigen grondig bekeken. Zo werd beslist om de restauratie van het K1-rijtuig voorlopig op een laag pitje te zetten, de herstelling van de twee L-rijtuigen voorrang te laten krijgen. Bij deze rijtuigen is het interieur nog in voldoende staat om een inzet mogelijk te maken en moet vooral de buitenzijde onder handen genomen worden. Doch ook hier blijft de roestvorming binnen de perken. Enkel de daken dienen bij voorrang behandeld te worden.

Begin februari startte dan ook de restauratie van het eerste rijtuig en werden op verschillende plaatsen delen van de dakplaten verwijderd. Ook bij het interieur werden de hoogte gedeeltes van de tussenwanden tussen de afdelingen afgeschuurd en behandeld. We verwachten dat de herstelling ongeveer drie maanden per rijtuig zal gaan duren.

Na deze beide L-rijtuigen zal het waarschijnlijk de beurt zijn aan de K3- rijtuigen. Volgens de laatste plannings zouden deze begin maart aangekocht worden en een maand later te As aankomen.

## **Aankopen**

Zoals reeds in vorig nummer aangekondigd, zijn de aankopen van ten minste twee ES-motorwagens bijna rond en zal ook waarschijnlijk de derde motorwagen (ES 200) aangekocht worden.

Nochtans willen we in 1999 echter beginnen met een nieuw initiatief : “ **het materieel van de lezer** “ : elk jaar zijn er een groot aantal leden die een bijkomende donatie geven. Deze werd steeds gebruikt voor de algemene onkosten bij het museumbedrijf. Hier willen we echter een verandering in brengen en met deze donaties (die trouwens ook te As zelf regelmatig gegeven worden) een welbepaald onderdeel aan te kopen. We beginnen in 1999 vrij beperkt en de keuze viel hierbij op een trekker van de dienst baan, een type 7.

Deze trekkers voor de Dienst Baan werden omstreeks 1949 gebouwd en verzekerden het vervoer van personeel, gereedschappen en ook enkele wagens naar de spoorwerven. In het totaal werden er 16 dergelijke trekkers gebouwd en waren ze uitgerust met een Perkins motor met 12 cilinders in V-vorm. In de zeventiger jaren werden ze door de CW Mechelen gemoderniseerd. In 1997-1998 gingen deze trekkers buiten dienst en thans staan ze op verschillende plaatsen afgesteld

Daar de vraagprijs van de N.M.B.S. rond de 30 000 BEF schommelt , stellen we voor om een dotaties van 500 BEF te bepalen voor de aankoop van een dergelijke trekker.. Door een storting van 1200 EF krijgt men niet alleen een ingebonden jaarboek 1998, maar wordt de naam ook vermeld in een lijst die opgehangen wordt in de aangekochte trekker en steunt men daadwerkelijk het behoud van een aantal spoorwegvoertuigen.

Indien deze actie lukt, is het de bedoeling om elk jaar een dergelijke aankoop te doen, waarbij de lezer zelf een keuze kan doen tussen een aantal voorstellen. In de hoop op een medewerking vanwege onze leden kan hierdoor een belangrijke tentoonstelling dienstvoertuigen uitgebouwd worden.

# Overzicht Kolenspoor

## Hoofdstuk I :            **Inleiding**

1. Voorgeschiedenis

## Hoofdstuk II :            **Uitvoering van de site As**

1. Opties
2. Historische gebouwen
3. Museumgebouwen
4. Werkplaats / dienstgebouwen
- 5 Emplacementen : AS / Eisdan / Waterschei

## Hoofdstuk III :            **Materieel:**

1. Voor exploitatie
2. Historisch materieel
3. Demonstratieritten / museum
- 4 Dienstmaterieel

## Hoofdstuk IV :            **Museumwerking**

1. Optie / tentoonstellingen
2. Demonstratieritten

## Hoofdstuk V :            **Toeristische inbinding**

1. Exploitatie / ritgegevens
2. Bezoekerscentrum
3. Didactisch luik
4. Verblijfsvormen / alternatieven

## Hoofdstuk VI :            **Nevenactiviteiten**

1. Kantine / polyvalente zaal
2. Merchandising

**Hoofdstuk VII :                   Organisatie**

**Hoofdstuk VIII :               Werkgelegenheid**

**Hoofdstuk IX :                 Financieel**

1. Inkomsten exploitatie
2. Onkosten exploitatie
3. Investerings

# Hoofdstuk I :

## *Geschiedenis*

### 1. De voorgeschiedenis

Al in 1982 werd in Limburg een museumbedrijvigheid opgebouwd : als Toeristische Trein Zolder (TTZ vzw) kon op Pinksteren 1982 met de exploitatie gestart worden op de privé-lijn van de Kempense Steenkoolmijnen tussen de zetel van Zolder en de kolenhaven van Genebos (Lummen). Zeer klein gestart met één stoomlocomotief en twee gehuurde wagens kon al zeer snel voor de nodige uitbreiding gezorgd worden. Steeds meer rollend materieel werd aangekocht en ingezet. Vanaf 1984 werd een rondrit met rondleiding doorheen de mijn uitgewerkt. Ondanks het beperkte karakter en de zeer zware beperkingen in verband met de ritdagen (slechts 20 ritdagen per jaar) kon geleidelijk aan het aantal reizigers opgedreven worden. Begonnen met 2 000 reizigers tijdens het eerste jaar was hun aantal als tot meer dan 12 000 opgeklommen.



Doch op dat ogenblik begonnen de moeilijkheden door de nakende sluiting van de mijn : de medewerking van de K.S. ging achteruit en ook de omgeving devalueerde door de vermindering van onderhoud. Hierdoor moest de TTZ noodgedwongen uitwijken naar het praktisch onbereikbare eindpunt Genebos. Maar er kwamen ook verdere beperkingen : de rondrit door de mijn werd - door de vele stakingen - geschrapt en hierdoor daalde het aantal reizigers drastisch. Wel werd van de gelegenheid gebruik gemaakt om de verzamelingen ondergronds mijnmaterieel drastisch uit te breiden. Maar ook bij de N.M.B.S. werden nog verschillende wagens en rijtuigen aangekocht en zo kon al dit materieel voorlopig gestockeerd worden.

**De overgang naar As**

In 1988 kreeg de TTZ te horen dat de exploitatie vanaf dat ogenblik moest afgebouwd worden en dat 1991 het laatste jaar zou zijn dat er te Zolder kon gereden worden. Daarom werd dadelijk contact gezocht met de N.M.B.S. voor de overname van een geëigende lijn voor de museumuitbating. Eerst viel de keuze op de verbinding Kwaadmechelen - Heppen eventueel te verlengen tot in het toekomstig mijnmuseum, doch dit baanvak was in zo een slechte staat dat de investeringen voor de heraanleg te groot waren. Daarom viel de keuze op het baanvak As - Eisden en As - Waterschei - Winterslag. Deze lijn ging in 1989 voor het normale goederenverkeer dicht. In dat jaar werd een contract opgesteld voor de huur en de uitbouw van de stationsemplacement As en kon de renovering van het station beginnen. Deze opknappbeurt vlotte zo goed dat in 1990 de beperkte exploitatie kon beginnen. Geopteerd werd voor demonstratieritten met stoom- en dieseltractie. Op 24 juni 1990 werd het ganse materieel vanuit Zolder overgebracht, het kleinere mijnmaterieel had al in het begin van het jaar zijn weg naar zijn nieuwe inzetplaats gevonden. De naam werd veranderd in Limburgse Stoomvereniging.

Tegen de verwachtingen in kwam nog voor de effectieve opening het akkoord om- ten voorlopige titel - het baanvak As - Eisden in dieseltractie te mogen berijden en zo kon het eerste seizoen - zonder veel reclame - aangevat worden en er kwamen al meer dan 3 000 reizigers opdagen.

Tijdens de beide volgende jaren werd de exploitatie verder uitgebreid en werd gewerkt aan de verfraaiing van het emplacement en het opknappen van het historisch materieel. Dit groeide steeds verder aan met nieuwe locomotieven, rijtuigen en tentoonstellingsmateriaal. De volgende tabel geeft een overzicht van deze vooruitgang :

Materieel	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
<b>Normaalspoor</b>									
Stoomlocomotieven	3	3	3	5	5	6	6	6	6
Diesellocomotieven	2	2	10	12	13	13	13	13	16
Dieselstellen	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Rijtuigen	6	6	6	6	8	8	8	8	8
Wagens	5	5	5	5	9	9	9	9	9
<b>Mijnspoor :</b>									
Locomotieven	9	9	9	9	9	9	9	9	9
Personeelswagens	4	4	4	5	8	8	8	8	8
Mijnwagens	31	31	31	31	31	31	31	29	2
<b>Groevespoor</b>									
Locomotieven						4	4	4	4
Personeelswagens						1	2	2	2
Wagens							2	2	2

Vermelden we nog dat tussen het verworven materieel in 1993 en 1994 de oudste stoomlocomotief van België (uit 1875) en één van de oudere diesellocomotieven (uit 1923) en een stoomkraan bevinden. In 1993 kreeg de L.S.V. ook de toelating om tijdens de week te rijden en liep het aantal reizigers op tot 11 000 , terwijl tijdens de St-Niklaasritten voor het eerst de capaciteitsgrens bereikt werd. Doch op dat ogenblik ging de lijn effectief dicht en begonnen de moeilijkheden : de N.M.B.S. weigerde de voorlopige toelating - door het uitblijven van een wettelijk kader - uit te breiden en werd het verkeer op de lijn verboden en moest noodgedwongen teruggeregpen worden op demonstratieritten. Hierdoor daalde het aantal reizigers drastisch. Ook de plannen van de gemeente As voor het uitwerken van een grootschalig toeristisch project Schuttenberg

werden tegengewerkt en zodoende stagneerde de situatie tot bij de oprichting van streekplatform Mijnstreek.

## **2. Oprichting van het “Kolenspoor”**

Onder impuls van het pas opgerichte streekplatform mijnstreek – dat tot doel had om de economische en toeristische bedrijvigheid in de zwaar getroffen mijnstreek een nieuwe impuls te geven, werden in 1995 de eerste gesprekken gevoerd om alle toeristische initiatieven rondom het oude “Kolenspoor” te bundelen. Er werd contact opgenomen met de verschillende toeristische initiatieven, maar het zou nog meer dan een jaar duren eer van enige doorbraak sprake was. Het mega-project “Fenix” was ter ziele gegaan en niemand had nog echt zin om in de streek te investeren.

Met dit voor ogen trachtte men – uitgaande van de bestaande spoorwegverbinding – uit te gaan van een concreet schema om de mijn gemeentes te binden en er werd aan het studiebureau Technum een studie gevraagd of een professionele uitbating van een toeristische spoorlijn tussen Beringen en Eisden haalbaar was. Na heel wat moeilijkheden werd een verbinding tussen Winterslag en Eisden als haalbaar omschreven, een uitbreiding naar Bokrijk zou de beste oplossing vormen voor het project.

Aan de hand van deze studie volgden lange onderhandelingen tussen de drie gemeentes – Genk, As en Maasmechelen en de L.S.V. en dit leidde tot de oprichting van een gemeentelijk vzw. Als “Kolenspoor”. Ook op cultureel vlak werden de nodige stappen ondernomen en dit leidde tot een eerste manifestaties onder de naam van Kolenspoorfestival waaraan tal van initiatieven aan deelnamen. Eind 1998 werd dan het officiële plan voor de uitbating ingediend en dit omvat de hierna omschreven exploitatie en mogelijkheden.

## **3. Toeristische evaluatie**

De uitbouw van de verbinding hangt voor een groot gedeelte samen met toekomstige perspectieven in de streek en de mogelijkheden om hiermee aan de knopen. De drie onbekenden in het opstellen van het plan zijn :

- De ontwikkelingen op het mijn terrein van Eisden  
Hiervoor dient contact opgenomen met deze initiatieven en de gemeente Maasmechelen voor de aanleg van deze lijn.
- de mogelijkheden op diverse lokaties (vormingsstation te Eisden, kanaalzone te Lanklaar, mijn terrein van Waterschei, vormingsstation te Waterschei, vliegveld Zwartberg, zoo te Zwartberg, mijn terrein te Winterslag, domein Hengelhof, ...)

Ook buiten deze initiatieven biedt de “Stoomtrein Asch” nog voldoende toeristische troeven en deze kunnen onderverdeeld worden als volgt :

### **- De toeristische stoomtreinritten**

Deze verbinding in stoom- en dieseltractie uit de jaren vijftig biedt een toeristische verbinding tussen de verschillende reeds bestaande toeristische initiatieven uit de streek. Zoals bij zeer veel museumlijnen, zijn deze ritten al een volwaardige attractie op zich, dit samen met de natuur die doorkruist wordt. Nochtans wil de “Stoomtrein Asch” meer de Britse situatie nabootsen.

### **- De historische inscenering**

Naast de toeristische vervoersfunctie, wordt nadruk gelegd op een historische evocatie van het spoorweggebeuren uit de jaren twintig. Dit houdt een terugbouw van het station en het emplacement in, nl.

- restauratie van het stationsgebouw, de perrons en de omgeving
- reconstructie van de oorspronkelijke gebouwen zoals het seinhuis en de goederenloods
- oprichten van diverse kleinere gebouwen en onderdelen
- in dienst stellen van de mechanische seinin, richting en de verschillende aanduidingen

Doch naast deze statische componenten, wordt ook gepoogd een actief beeld te geven, dit kan door :

- reconstructie van een historisch verantwoorde reizigerstrein
- nabootsen van spoorwegsfeer door oude uniformen, bagage, diverse onderdelen
- nabootsen van de goederenbedrijvigheid op de loskoer met oude goederenwagens en wegvoertuigen
- nabootsen van een industriële activiteit (laden en lossen, smalspoor, kiezelwinning, aanleg van spoor/weg, ...)

Deze nabootsing die gedurende een aantal dagen per jaar doorgevoerd wordt kan - samen met andere evenementen een doelgericht, geïnteresseerd publiek aantrekken.

### **- Het museum / de demonstratieritten**

Naast de effectieve ritten, wordt ook een museum uitgebouwd, dat de verschillende aspecten van het spoorweggebeuren behandelt, nl.

- de voorgeschiedenis van de spoorwegen
- de ontstaansgeschiedenis van de spoorwegen in België
- de spoorwegen in Limburg
- de werking van de tractiemiddelen
- de aanleg en het onderhoud van het spoor
- de veiligheid en de signalisatie bij het spoor
- de industriële spoorwegen (normaalspoor, mijnspoor, decauville)
- de goederenbehandeling
- de sociale aspecten

In veel van deze punten wordt geprobeerd om tot een interactieve vorm te komen, waarbij de toerist en de bezoeker actief betrokken worden: dit kan door mee te rijden op een stoom- en diesellocomotief (demonstratieritten), een rit met het mijnmaterieel, de inrichting van de werkplaats in dezelfde sfeer, zodat ook een beeld gegeven wordt over het onderhoud van het materieel, een werkende signalisatie. Hierdoor kan ook buiten de effectieve toeristische periode een doelgerichte opvang van de toeristen plaatsvinden.

### **- De opvang van groepen**

Anderzijds wordt ook gepoogd om elke groep individueel en volgens hun belangstelling op te vangen in een origineel, rijdend bezoekerscentrum of in aangepaste lokalen, hier hebben we vb.

- bezoekerscentrum voor toevallige toeristen en gebruikers van het fietspad
- aangepast leslokaal voor de opvang van schoolklassen (didactisch)
- opvang van jeugdgroepen en scholen bij schoolreizen
- aangepast videoprogramma voor technisch / industrieel geïnteresseerden
- ruimte voor firma-uitstappen en speciale feesten (communie, jubileum,...)
- filmopnamen

## **3. Exploitatiescenario's**

Naargelang de mogelijkheden zijn er tal van scenario's op te stellen, maar relatief gezien zijn er slechts enkele mogelijkheden met een aantal varianten: we gaan uit van een maximale situatie met regionaal verkeer (Regiorunner) en museumbedrijf (Kolenspoor tussen Bokrijk en Eisdén-Pauwengraaf) Hiervoor stellen we drie verschillende ritschema's voor, nl.

- toeristisch hoofdseizoen (zondagen van Pinksteren tot eind september / sommige dagen in juli - augustus)  
ritdag A : twee stoomtrein in dienst                      zondagen





**Beschrijving « Kolenspoor »**

---

- ritdag B : één stoomtrein in dienst      weekdagen
- toeristisch dalseizoen (weekdagen)
- ritdag C : enkel ritten met dieselstel
- buiten seizoen
- opening van museum op sommige dagen

	Jan	Febr.	Maart	April	Mei	Juni	Juli	Aug	Sept	Okt	Nov	Dec
Ma												
Di												
Wo												
Do												
Vr												
Za												
Zo												

Legende

-  Hoofdseizoen
-  Dalseizoen

## Hoofdstuk II:

### *Uitbouw van "Stoomtrein Asch"*

#### *1. Inleiding:*

Zoals reeds behandeld valt het project uit elkaar in drie hoofdonderdelen met elk 3 deelgebieden. Samenvattend hebben we :

- a. **exploitatie:** stopplaatsen en omgeving  
de lijn zelf  
het gebruikte rollend materieel
- b. **de museumwerking :** het historisch gedeelte met de te reconstrueren gebouwen  
de tentoonstellingsgebouwen  
de tentoonstellingen zelf

Sommige onderdelen lopen in elkaar over, zo kunnen sommige locomotieven uit de tentoonstellingen gemakkelijk in de exploitatie ingezet worden.

Voor de drie vormen zijn er een aantal werkzaamheden op de lijn nodig, terwijl ook aangepast materieel nodig is. Het is normaal dat de werkzaamheden uitgebreider zijn bij regionaal verkeer, dan wel bij museumbedrijvigheid (BV. Signalisatie, stopplaatsen, ...)

#### *2. Uit te voeren werken :*

- a. de stopplaatsen en hun omgeving :*
- b. de lijn zelf :*

#### **1. Eisdan :** (gemeente Maasmechelen)

Dit voorlopig eindpunt heeft reeds een (privé) buffetgebouw, dat echter zeer modern aandoet en moet slechts weinig uitgebouwd worden. Voorheen was hier een uitgebreid vormingsstation, met een aansluitingsspoor naar de mijn van Eisdan. Aan het voormalige houten station was een omloopspoor voorzien voor de reizigersdiensten. De mechanische seininrichting - samen met een eenvoudige blokpost - zijn nog steeds aanwezig. Thans is er nog slechts één perronspoor en in de vorming zijn nog drie afstelsporen aanwezig.

Daar dit station in de definitieve uitbating slechts sporadisch gebruikt wordt, worden hier geen echte werkzaamheden voorzien, enkel het opruimen van de lijn en de perrons is nodig.

Als inbinding in het toeristisch circuit is de aanleg van een fietspad tussen het station en de weg Maasmechelen - As (ter hoogte van het home Fabiola) en eventueel naar de mijn te voorzien. Verder moeten er vanuit het station enkele wandelwegen doorheen de natuur uitgestippeld en aangeduid worden. Verder kan met

de heemkundige kring een begeleide wandeling doorheen de mijnicité (met mijnwerkerswoning) uitgewerkt worden.

Mogelijke gebieden voor toeristische projecten :

- vormingsstation van Eisden (middelgroot streekgebonden museum, bezoekerscentrum maasland, ...)
- gebied op de Berg (delata vliegen, ...)
- 

**1a. Baanvak naar Eisden-mijn – Lanklaar-kanaal :** (gemeenten Maasmechelen - Dilsen en As)

Omdat te Eisden-mijn diverse nieuwe zaken bijkomen (o.m. een merkendorp en een permanente bouwmarkt), wenst Maasmechelen de verbinding naar de mijn terug aan te leggen. Deze bestaat uit :

**Kenmerken :**

■ lengte :		4 km
■ enkelsporig		aan te leggen
■ aslast		15 ton
■ hoogteverschil		10 m
■ kunstwerken		geen
■ overwegen	2	overgang aan kerkhof (onbewaakt) overgang aan kanaal (onbewaakt)

Vanaf het station Eisden mijn bestond een industriespoor die de verbinding verwezenlijkte met Eisden-mijn. Deze verbinding werd in 1992 opgebroken, maar de bedding bleef intact en is eigendom van de steenkoolmijn Limburg-Maas.

De werkzaamheden omvatten :

- de aanleg van een ca. 4 km lange enkelsporige verbinding
- de aanleg van een station met omloopspoor en afstelspoor aan de tweede schachtbok
- de aanpassing van deze schachtbok met restauratiemogelijkheid
- eventueel het doortrekken van de lijn tot aan het kanaal te Lanklaar.

Door deze optie is het mogelijk dit eindpunt zo attractief mogelijk uit te bouwen en het aantal potentiële reizigers te verhogen. Deze nieuwe verbindinglijn zou tegen 2001 aangelegd moeten zijn. De kostprijs bedraagt ongeveer 45 000 000 BEF

**2. Baanvak Eisden - As :** (gemeenten Maasmechelen - Dilsen en As)

**Kenmerken :**

■ lengte :		5,7 km
■ enkelsporig		
■ aslast		21 ton
■ hoogteverschil		47 m
■ kunstwerken		1 brug over het spoor
■ overwegen		1 te As station 1 overgang met fietspad

Dit baanvak begint met een doortocht - over een lichte helling - doorheen het bosgebied rondom Eisden, maar na één km begint de stijging vanuit de maasvallei. Op vier kilometer wordt - door een systeem van bochten en tegenbochten - een hoogteverschil van 47 m overbrugd. Hier verloopt de rit doorheen een typisch heidelandschap en even verder heeft men de aansluiting naar het voormalige steenstort van Maasmechelen. Vanaf dit punt verloopt de lijn in lichte daling naast de zand- en kiezelgroeve door, onder de vierbaansweg Genk - Lanklaar door naar As. Op de lijn is de mechanische seinrichting nog aanwezig.

De toestand van dit baanvak is nog vrij goed, enkel de zeer zware helling over 4 km vormt één van de voornaamste moeilijkheden bij de exploitatie. Deze helling vergt - zelfs voor betrekkelijk lage treinmassa's - zware stoomlokomotieven of lichterlokomotieven.

De keuring van de lijn door de N.M.B.S. moet de juiste toestand van lijn geven. De te voorziene werkzaamheden zijn :

- kappen van de bomen en de rijke begroeiing vooral bij de uitrit van Eisden
- bijstorten van ballast op sommige doorgangen van de motorcrossers
- nazicht en saneren van de lijn, eventueel nieuwe dwarsliggers en ballast
- regelen van de voegen en vervangen van dwarsliggers
- schilderen van de wanden van de brug onder de rijksweg

### 3. Station As :

De uitbouw van het station wordt in het volgend hoofdstuk uitgebreid behandeld.

### 4. Baanvak As - Waterschei : (gemeente As en Genk)

#### Kenmerken :

- lengte : 5,8 km
- enkelsporig
- aslast 21 ton
- hoogteverschil 10 m
- kunstwerken 1 (brug van KS Waterschei)
- overwegen 5 te As uitrit (lichtsignalisatie)  
As (onbewaakt)  
As steenweg Bilzen ( slagbomen)  
As steenweg Genk ( slagbomen)  
Waterschei station ( lichtsignalisatie)

Vanuit As wordt eerst door het bosrijke gebied ten zuiden van As gereden, maar al vlug worden de buitenwijken van deze gemeente bereikt. Na het overschreden van de steenwegen naar Bilzen en Genk, rijdt de trein naast de voormalige terreinen van het mijn van Waterschei. Hier zal het ganse Fenix-park gaan gebouwd worden. Na 6 km wordt het moderne station van Waterschei bereikt.

De toestand van dit vrij vlakke baanvak is nog goed, enige nadeel zijn de verschillende overwegen, waarbij de bedieningsketen in slechtere toestand verkeren.. Het terug in staat brengen van dit baanvak omvat :

- kappen van bomen en struikgewas
- nazicht van de overwegen en overgangen, plaatsen van slagbomen (3 overwegen)
- volledig nazicht lijn, saneren, vervangen dwarsliggers / ballast
- eventueel regelen van de voegen.

De aanpassing van de lijn bij de bouw van het Fenix-project en de aanleg van een nieuw station kaderen in het dossier voor dit project en gaat buiten het raam van deze plannen.

#### Mogelijke gebieden voor toeristische projecten :

- mijnterrein Waterschei (zuidzijde : grootschalig toeristisch project)
- mijnterrein Waterschei (noordzijde: passieve natuurrecreatie)
- terrein oud-Texas (sportieve bestemming – actief of passief)
- vliegveld Zwartberg (recreatieve en museale functie i.v.m. met vliegwezen)
- vormingsstation Waterschei (middelgroot streekgebonden museum – horeca)

### 5. Station Waterschei : (gemeente Genk)

Het station is nog intact, maar van betrekkelijke moderne bouwstijl. Het station wordt als eindpunt voor de eerste verbinding gebruikt en dient in deze vorm aangepast worden. De werken voorzien :

- nazicht en aanpassing van het omloopspoor en een afstelspoor 3
- aanleg voetgangersoverweg en herstel perrons
- opbreken van verschillende zijsporen en opstelsporen
- aanbrengen van signalisatie / telefoonverbinding
- aanplantingswerken en renovatie van het stationsgebouw
- huur van de lokettenzaal of plaatsen van een verkoopbureau voor de ticketten
- plaatsen van de informatiepanelen

Te Waterschei blijft de mogelijkheid om een bijkomende lijn van ca. 1,5 km naar de mijngebouwen aan te leggen, dit indien in deze zone enige toeristische activiteit ontwikkeld wordt. Ook op het vormingsstation zelf is er mogelijkheid om kleinere toeristische attracties of musea op te richten.

**6. Baanvak Waterschei - Zwartberg : (gemeente Genk)**

**Kenmerken :**

- |                  |                                    |
|------------------|------------------------------------|
| ■ lengte :       | 4,2 km                             |
| ■ enkelsporig    | 2 <sup>de</sup> spoor nog aanwezig |
| ■ aslast         | 21 ton                             |
| ■ hoogteverschil | 15 m                               |
| ■ kunstwerken    | 1 brug over het spoor (Hoevezavel) |
| ■ overwegen      | 1 overgang met voetpad             |

Vanuit Waterschei kruist men het immens grote, maar verlaten en opgebroken vormingsstation voor de mijnen van Waterschei en Zwartberg. In een wijde bocht wordt dan doorgereden langs de cités van Zwartberg en na drie km wordt de stopplaats Zwartberg bereikt.

Dit baanvak vormt geen echt probleem, alleen de doorrit van het oude vormingsstation Waterschei dient gesaneerd te worden. Eventueel kan het (oorspronkelijk) tweede spoor uitgebouwd worden. De werkzaamheden zijn vrij beperkt:

- kappen van struikgewas
- Keuring en saneren van spoor
- opbreken installatie van Waterschei-vorming en eventueel tweede spoor
- eventueel aanleg stopplaats ter hoogte Hoevezavel

**7. Halte Zwartberg: (gemeente Genk)**

Deze halte moet aangepast worden, dit door het aanbrengen van de nodige aanplantingen en informatieborden.

Vanaf deze halte moet een wandelweg aangelegd worden naar het domein van de Zoo van Zwartberg, zodat een gemakkelijke weg tussen beide toeristische initiatieven ontstaat. De gemeente Genk heeft dit domein aangekocht om nieuwe toeristische initiatieven te laten ontwikkelen.

**8. Baanvak Zwartberg - inrit Winterslag: (gemeente Genk)**

**Kenmerken :**

- |               |                                       |
|---------------|---------------------------------------|
| ■ lengte :    | 3,3 km                                |
| ■ enkelsporig | 2 <sup>de</sup> spoor is nog aanwezig |
| ■ aslast      | 21 ton                                |

- hoogteverschil 15 m
- kunstwerken 1 brug over het spoor (Zwartberg)
- overwegen 1 te Winterslag-Hengelhoef

Hier loopt het ca. 3 km lange baanvak eerst door de buitenwijken van Winterslag, om dan naast het industriegebied Genk-noord te verlopen. Het eindpunt ligt hierbij aan de Hengelhoefweg, op ca. 3 km van de toegang van het gelijknamige recreatiedomein. Na de overweg verloopt het hoofdspoor naast het vormingsstation en na een wisselverbinding wordt het oude station van Winterslag bereikt

Ook hier geen problemen. Enkel de afschuiving van het talud aan de brug van Zwartberg moet in het oog gehouden worden, maar de toestand schijnt gestabiliseerd. De toestand van het betrekkelijk vlakke baanvak is goed. Enkel de helling bij het buitenrijden van Winterslag kan in de exploitatie problemen scheppen.

- kappen van bomen, onkruidbestrijding
- saneren van de lijn
- stabiliseren van talud te Zwartberg
- uitbreken van 2<sup>de</sup> spoor
- beveiliging van tal van oversteekplaatsen

**9. Halteplaats Winterslag: (gemeente Genk)**

Aan de overweg in de Hengelhoefstraat moet een nieuwe halte aangelegd worden, de lengte van het perron bedraagt het liefst ca. 75 m.

Vanaf deze halteplaats kan een toeristische weg gebruikt worden naar het vakantiedomein Hengelhoef, waarbij deze instantie zou kunnen instaan voor het vervoer naar het park (vb. uitbreiding van het tuinspoor-circuit)

- aanleg van perron en nodige informatiepanelen
- beveiligen van overweg
- aanleg van wandelpad / fietspad naar Hengelhoef

**Verdere projecten:**

Anderzijds zijn er ook nog verder - grootschalige - projecten mogelijk, die echter buiten het kader van de studie en de mogelijkheden van de L.S.V., maar ook van de streek, vallen. Toch willen we deze even behandelen. Om tot concrete prijsschattingen en mogelijkheden te komen, moeten er wel uitgebreide studies aan vooraf gaan.

**a. Doortrekking van de lijn tot Eisden Pauwengraaf (fase III- 2002)**

**Kenmerken :**

- lengte : 2,1 km
- enkelsporig sporen door vormingsstation
- aslast 15 ton
- hoogteverschil 0 m
- kunstwerken geen
- overwegen 1 Eisden-station

Het gemakkelijkste project is het verleggen van het eindpunt te Eisden-mijnen naar de Oude Baan te Maasmechelen en eventueel tot aan de Koninginnelaan. Tot de Oude baan liggen de sporen via de vorming te Eisden, maar deze verbinding is in zeer slechte toestand en een aanpassing is noodzakelijk. Vanaf de Oude

Baan is de spoorwegbedding nog aanwezig, maar er zijn al jaren geen sporen meer. Ook de overweg met de Oude Baan vormt een bijkomend probleem.

Vanaf de Oude Baan is er een gemakkelijke verbinding te maken met de Pauwengraaf.

**Station Eisden-pauwengraaf:** (gemeente Maasmechelen)

Dit station wordt aangelegd aan oude baan en omvat:

- aanleg van station met twee kopsporen
- aanleg van middenperron
- bouw van wachtlokaal en info-panelen
- beplanting

### **b. Gebruik van de N.M.B.S. lijn tot Bokrijk (fase III)**

Hier zijn twee mogelijkheden :

- het hergebruik van de N.M.B.S.-lijn Hasselt – Genk, met de aanleg van een uitwijkplaats met station te Bokrijk.
- de aanleg van een nieuwe lijn parallel met de N.M.B.S. lijn en eventueel aftakkend naar het domein van Bokrijk zelf. Deze lijn biedt meer mogelijkheden voor de exploitatie, daar ze volledig afgescheiden is van het N.M.B.S. net, en geeft toch aansluiting op de treinen van de N.M.B.S. Een uitgebreidere studie moet de mogelijkheden onderzoeken.

## **Toeristische knooppunten :**

Onderstaande tabel geeft voor de verscheidene boven beschreven verbindingen de aanknopingspunten voor toeristische activiteiten.

<b>Lijn Eisden - As - Waterschei - Winterslag - (Houthalen)</b>		
Eisden	wandelpaden	door bosrijke streek in buurt van station
	mijnstreekpad	door mijnicite en gerenoveerd mijnwerkershuis naar mijnkathedraal en tuinwijken
	fietspad	naar weg Maasmechelen - As en Mechelse heide
As	spoorwegmuseum	museumfunctie met smalspoor en demonstratieritten
	fietspad	fietspad As - Maaseik (met fietsverhuur in station)
	dorpswandeling	aangeduide wandeling doorheen As (Aldegondiskerk, 't Mieleke)
As-centrum		aansluiting op eco-dorp (Ignoramus)
Waterschei	Mijnterrein Waterschei	
Zwartpad	Wandelweg	aangeduide wandeling in de omgeving
Winterslag	Fietspad	aangelegd fietspad, mini-spoorverbinding naar domein Hengelhoeve
<b>Lijn Pauwengraaf – Kanaal</b>		
Pauwengraaf	Wandelpad	aansluiting op winkelcentrum Pauwengraaf
Eisden		aansluiting op stoomtrein naar Waterschei
Eisden / mijn	Winkelrecreatie	Aansluiting op merkendorp / bouwmarkt
	center parcs	aansluiting op bungalow-park Maasvallei
Kanaal	Boottochten	aansluiting op boottochten naar Lanaken / Bree

## **Hoofdstuk III :**

### ***Het emplacement Asch***

Net zoals al de overige onderdelen (gebouwen, materieel, manifestaties, ...) zullen er steeds een aantal hoofdthema's (of deelprojecten) aanwezig zijn in de opbouw van het "Kolenspoor". Deze kunnen in de loop van de tijd veranderen of aangepast worden, maar ook door elkaar heen lopen. Voorlopig hebben we de volgende deelprojecten :

- De toeristische exploitatie van de lijn
- De historische omkadering of enscenering
- De museumfunctie met zowel een actief als passief gedeelte
- De nevenactiviteiten en de opvang van de reizigers
- De dienstgebouwen en dienstmaterieel.
- Het educatieve luik met een mogelijk documentatiecentrum

Al deze onderdelen worden zoveel mogelijk in het geheel van het "Kolenspoor" geïntegreerd en toegankelijk gemaakt voor elke reiziger of toerist.

#### **1. Deelgebied I :**

##### ***De typisch toeristische of vervoersfunctie :***

et "Kolenspoor" heeft in een eerste functie het aanbieden van een vervoersfunctie, zowel voor de toeristen, maar ook gewoon voor de bezoekers aan de andere toeristische initiatieven langs de lijn. Voor het emplacement Asch speelt deze functie niet zo dadelijk mee, daar alle gebouwen deze functie bezitten. Het is vooral op gebied van materieel dat hier heel andere eisen zijn dan bij de overige deelgebieden. Voor deze beschrijving verwijzen we dan ook naar het hoofdstuk aangaande het rollend materieel.

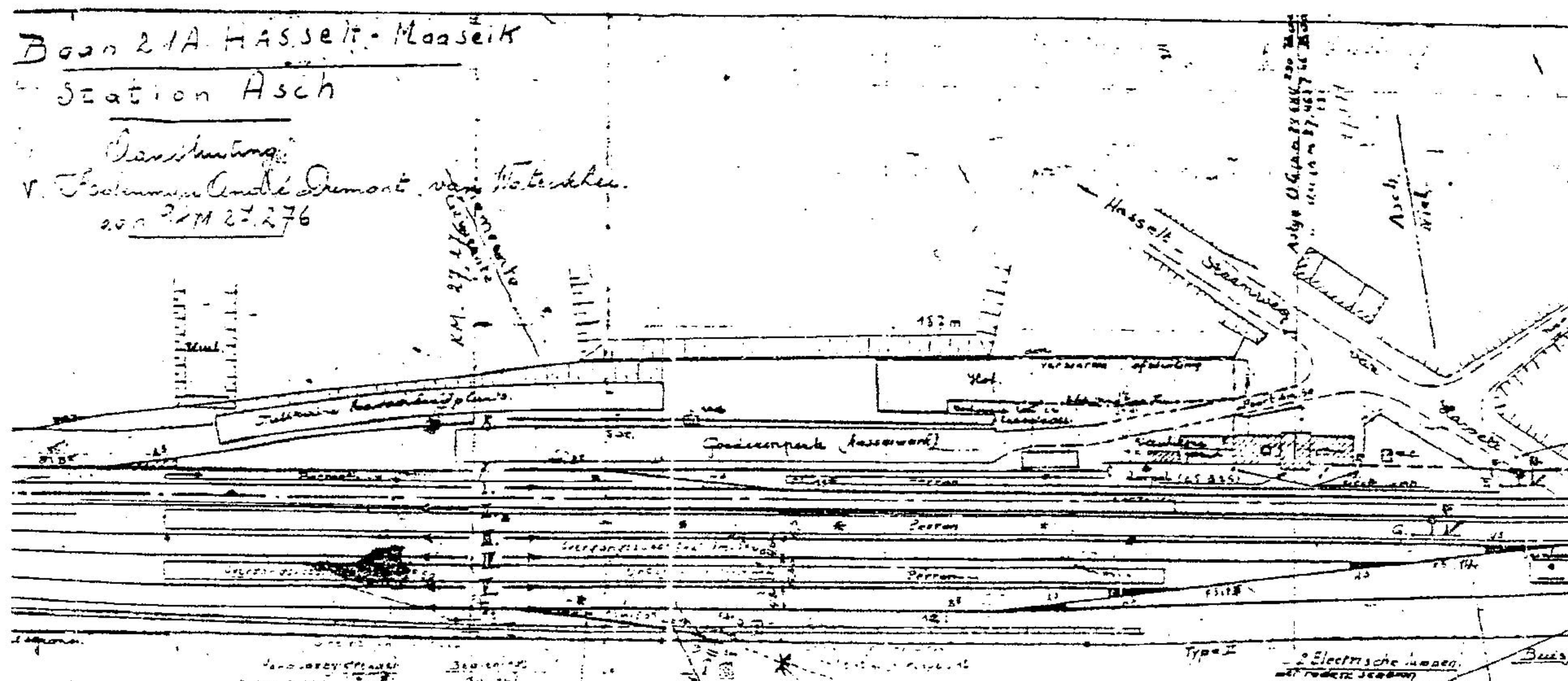
#### **2. Deelgebied II :**

##### ***De historische enscenering : – de gebouwen :***

Naast de toeristische verbinding in stoomtractie, is het de bedoeling een attractieve museumfunctie te creëren : deze is voor de Britse museumlijnen vanzelfsprekend, maar komt op het Europese Vasteland praktisch niet voor. Enige voorbeelden zijn de Nederlandse museumlijnen Hoorn - Medemblik en Haaksbergen - Boekelo. Bij deze optie is het de bedoeling de gehele lijn terug te brengen in een authentieke sfeer van een bepaalde periode, in dit geval de jaren twintig.

Voor de L.S.V. is dit niet volledig mogelijk daar de lijn sterke veranderingen ondergaan heeft en omdat de omgeving zich op vele plaatsen er zich niet om leent. Daarom wordt gekozen om het emplacement te As tussen de loskoer en spoor 4 in de toestand van 1926 terug te brengen. Op dat ogenblik kende As de grootste uitbreiding en werden de lijnen naar Waterschei en Eisdien in gebruik genomen.





Het emplacement bevindt zich nog grotendeels in de toestand van die jaren; het stationsgebouw dat kende enkele ombouwperiodes maar het station heeft nog steeds de uitvoering uit deze periode. Anderzijds werden verschillende gebouwen en onderdelen gesloopt en moeten deze heropgebouwd worden. Om het emplacement in deze vorm terug te brengen zijn er volgende ingrepen en werken nodig :

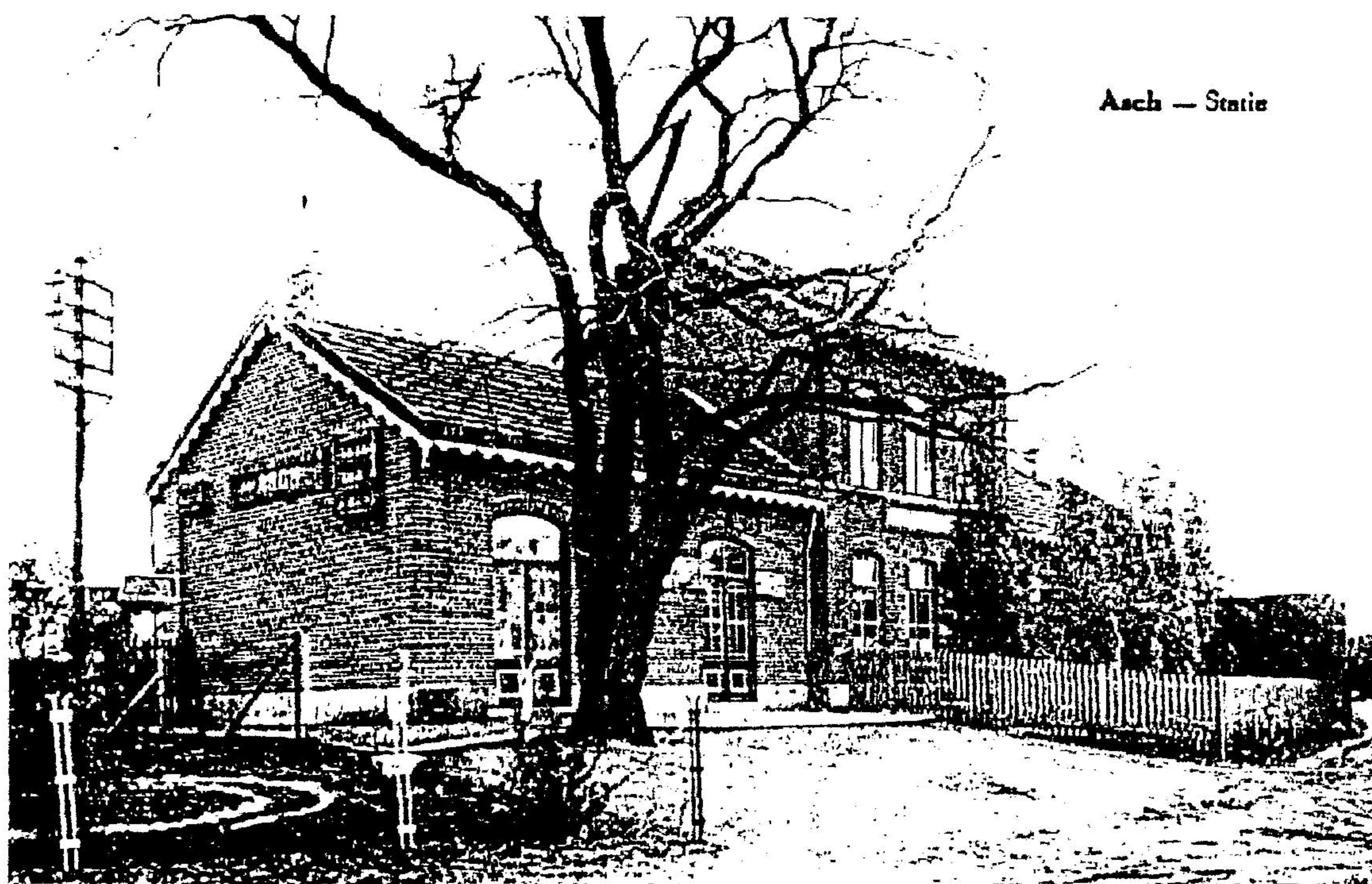
### a. Het stationsgebouw

Toen de verbinding tussen Hasselt en Maaseik in 1873 in dienst ging, waren de stationsgebouwen nog niet gereed. Enkel te Maaseik was het (voorlopige) gebouw klaar, maar te Genk, As en Elen waren de bouwwerken gestart of werden ze aanbesteed. Het station van As kwam tussen 1876 en 1878 gereed : in eerste instantie bestond het gebouw uit een middendeel met verdieping - als woonhuis voor de stationschef - en twee kleine, lage vleugels - één als magazijn , de tweede als wachtzaal. De tickettenverkoop werd vanuit de achterplaats uitgevoerd doorheen een luik. Deze kamer diende ook als kantoor.

Omstreeks 1900 werd het gebouw uitgebreid : hierbij werden de beide zijvleugels verlengd. In de eerste vleugel werd het magazijn vergroot en werd een keuken en wasplaats ingericht, de tweede kreeg nu een nieuwe wachtzaal, de oude wachtzaal diende nu als kantoor. Bij de overname door de Etat Belge bleef deze toestand behouden, maar er werden aanpassingen aan het woonhuis doorgevoerd waardoor de voordeur nu in de gang uitkwam.

Pas met de opkomst van de mijnen en de aanleg (en overname) van het "Kolenspoor" naar Eisden en Waterschei kende As een grote ontplooiing : de beide seinhuizen en de goederenloods werden gebouwd. In het station werden wachtzaal en lokettenzaal verwisseld en ontstond de huidige toestand (echter met twee lange zijvleugels).

In de dertiger jaren - na de aanleg van de lijnen - werd beslist dat As teruggebouwd zou worden tot een gewoon doorgangstation. Op dat ogenblik werd de goederenloods (om niet gekende redenen ) terug afgebroken en ook de oorspronkelijke houten luifel werd ingekort. Tot in de vijftiger jaren bleef de toestand ongewijzigd, maar op dat ogenblik begon de teloorgang van het emplacement : er werden sporen uitgebouwd en de luifel werd vervangen door een metalen exemplaar. Het derde perron werd verwijderd.



In de zestiger jaren werd een tweede inkrimping doorgevoerd : de seinpost werd in het station zelf geplaatst en hierdoor kreeg het station een uitbouw kant Eisden. Hierdoor werd ook het WC-gebouw gesloopt. Verder verdwenen de doorgaande sporen kant Eisden en werd het seinhuis omstreeks 1972 afgebroken.

In 1984 werd het reizigersverkeer opgeheven en werd de (goederen)verbinding naar Maaseik opgedoekt. Hierdoor kwam er een nieuwe aanpassing van het sporenplan en werd de laatste wisselverbinding kant Eisden uitgebouwd., Alleen spoor 1 bleef doorgaand. Tot in 1985 was het gebouw bewoond en diende het voor de afgifte van colli, maar op dat ogenblik werd het magazijn afgebroken. Vanaf 1986 kwam er een onderhoudsploeg van de dienst Baan, werd de wachtzaal gebruikt als garage voor de bestelwagen en hiervoor werd de toegangsdeur vervangen door een garagepoort. Geleidelijk aan viel het station in puin.

In 1989 nam de L.S.V. het station over en werden de eerste noodzakelijke herstellingen doorgevoerd : de garagepoort werd opnieuw vervangen door de nog bestaande deur, het interieur werd terug in staat gesteld. Vanaf 1990 werd het terug gebruikt voor de tickettenverkoop en de opvang van de reizigers.

In 1994 werd de procedure ingezet tot klassering en die werd in mei 1996 afgesloten, waarbij zowel het stationsgebouw als de omgeving beschermd worden als dorpsgezicht. Hierdoor wordt een diepgaande restauratie mogelijk. Hiervoor moeten de volgende werken doorgevoerd worden :

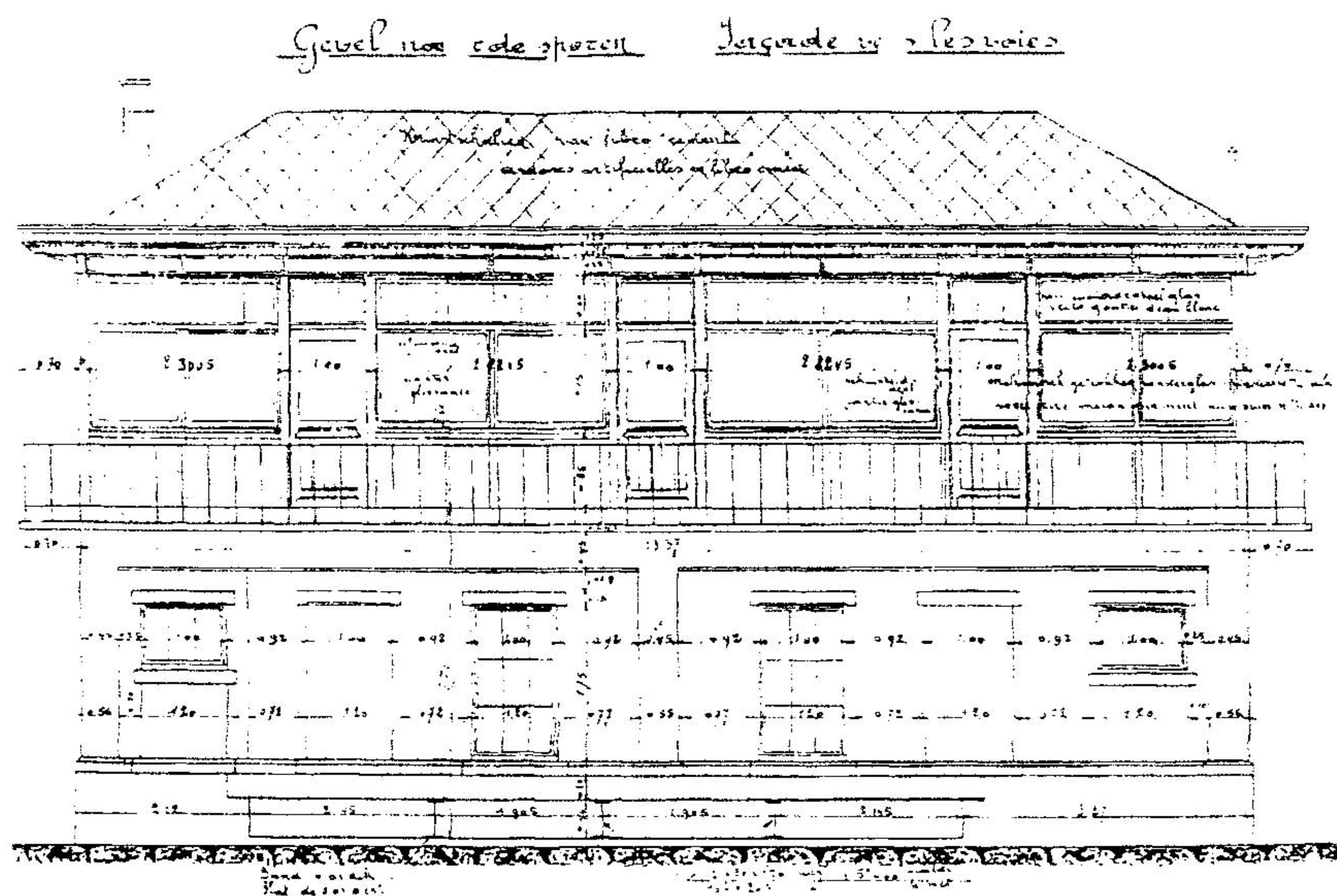
- stabiliseren van de funderingen
- herstel van tal van gevel en het verlengen van de zijgevel kant Waterschei
- gevelreiniging
- herstellen van het dak en alle goten en afvoerleidingen
- vervangen van alle houtwerk en terug inbouwen van deur lokettenzaal
- aanpassen en heroprichten van de luifel
- vernieuwen van perronbedekking en opstellen diverse aanduidingen
- herinrichten van interieur wachtzaal, lokettenzaal en woonhuis
- aanbrenging omheining en beplantingen

Mogelijk kan ook de uitbouw kant Eisden verwijderd worden en wordt deze zijgevel in zijn oorspronkelijke staat hersteld. Door deze ingrepen wordt het station teruggebracht in zijn toestand tussen 1900 en 1938. Om dit effect te verkrijgen moet echter ook het WC-gebouw geconstrueerd worden en moet de brandstoftank en de bedieningskast voor de overweg verplaatst worden. Verder moet dan ook de seinpaal verplaatst worden richting overweg.



Het station werd aangekocht door de gemeente As en de restauratie zal waarschijnlijk begin 2000 van start gaan.

### b. Het seinhuis

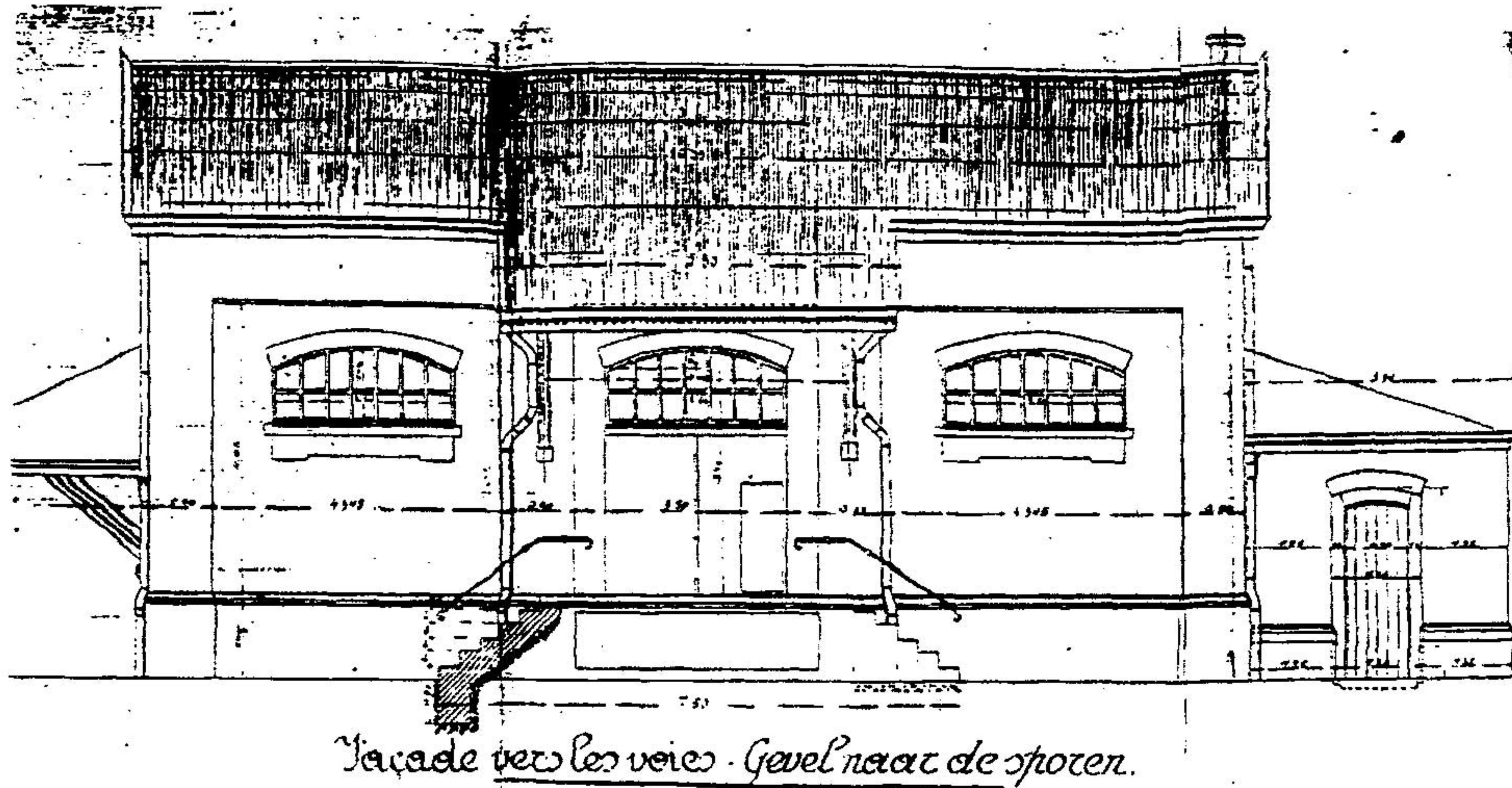


In 1926 - bij de uitbreiding van het station As - werd het emplacement uitgerust met een mechanische seininrichting en hiervoor werden twee seinhuizen van het klassieke, standaard-type opgericht aan beide zijden van het emplacement. Beide waren van het type Saxby, waarbij de eigenlijke seinpost op de eerste verdieping aanwezig was. Kant Eisdien werd het grootste gebouw (*zie plan*) met niet minder dan 48 bedieningen opgericht. Het bevond zich tussen spoor 4 en spoor 5, praktisch tegen de "oude" weg naar Maaseik. Deze soort seinhuizen was opgebouwd uit een gelijkvloers, waarin het volledige mechanisme aangebracht werd en op de eerste verdieping de seinzaal met het kantoor voor de seinwachter. Kant sporen was een uitgebreide vensterpartij aanwezig zodat de seingever een goed overzicht had over het station. Het seinhuis werd opgetrokken in baksteen, met een vrij plat dak uit grote kunstleien.

Het te reconstrueren seinhuis vindt plaats naast spoor 3, praktisch naast de weg en zal dienst doen als tentoonstellingszaal voor de seininrichting op de benedenverdieping, de seinzaal daarentegen wordt

gereconstrueerd en hiervoor werd het interieur van de seinpost te Winterslag grotendeels gerecupereerd. Vanaf het balkon heeft men een goed overzicht over het museumemplacement. Het seinhuis zal eind 2000 gereconstrueerd worden en biedt plaats aan de tentoonstelling over de seinen. Indien mogelijk wordt het ook operationeel ingericht.

### c. De goederenloods



In 1926 werd - naast losspoor 8 in het verlengde van het station een goederenloods gebouwd volgens het standaardtype van de NMBS. Deze loods vergemakkelijkte de goederenoverslag tussen weg en spoor, maar diende ook voor de afgifte van colli, als magazijn en kantoor. De loods bestond uit een groot centraal magazijn, een klein magazijn met kantoor voor de colli en een afdak voor perronkarren. Het gebouw werd volledig in rode baksteen opgetrokken, voor de dakbedekking werden pannen gebruikt.

Waar het sierlijke gebouw nog in 1935 bestond, verdween het enkele jaren later van het emplacement. De reden voor deze vervoegde afbraak is niet bekend.

Het te reconstrueren gebouw komt noodgedwongen langs spoor 7 en wordt volgens de oorspronkelijke plannen terug opgebouwd. Net zoals het seinhuis zal het omstreeks 2001 opgetrokken worden. Het zal terug een rol spelen bij de nabootsing van de goederenbehandeling en de tentoonstelling over de goederenwagens vindt er zijn plaats.

### d. De seininrichting en diverse aanduidingen

Kant Eisden staat de mechanische seinrichting nog en deze beide seipalen zijn nog in goede staat en kunnen eventueel vanuit het station bediend worden. Wel moet het stopsein van spoor 1 verplaatst worden.

Kant Waterschei en op de loskoer verdwenen de seinen echter en deze moeten dan ook gereconstrueerd worden. Hiervoor zijn de seipalen reeds aangekocht bij de modernisering van Leopoldsburg, ook het inrijsein van As - een kandelaarsein - dient volledig nagebouwd te worden volgende de oorspronkelijke plannen.

Naast deze seinen, waren er nog tal van andere aanduidingen of vaste seinen aanwezig en ook deze worden nagebouwd : hierbij denken we aan :

- stationsbenamingen op perron 1 en 2
- snelheidseinen bij de in- en uitrit van station
- rangeerseinen op de zijsporen

### e. De loskoer

Daar het de bedoeling is om de loskoer effectief in de encenering op te nemen en hier gedurende verschillende dagen een activiteit te verzekeren, dienen hier verschillende aanpassingen doorgevoerd te worden. Bij deze nabootsing wordt er gedacht aan het rangeerwerk op deze sporen door een industriële stoomlocomotief, het laden en lossen (BV. met tractoren, stoomwals, karren, ...). Om dit mogelijk te maken zijn de volgende wijzigingen door te voeren :

- oprichten van weegschaalgebouw met spoorweegschaal (deze werd reeds gerecupereerd bij Haumont te Hasselt)
- herstellen van laadmal
- aanleg van tweede losspoor
- Vernieuwen van bestrating en aanpassen van verhoogde laadkaai.
- aankoop van tal van attributen en wegvoertuigen (karren, tractor, ...)



### f. Wachtlokalen en perronattributen

Ter bescherming van de reizigers waren de perrons voorzien van wachtlokaaltjes en hiervoor waren er verschillende typen aanwezig. In As stond één - uit betonplaten opgericht - gebouw dat weinig esthetisch overkwam. Daarom wordt gekozen voor een klein, houten gebouw (zie foto) dat in tal van station opgericht werd tussen de beide wereldoorlogen. Echter zijn er nog bijkomende onderdelen die voor de sfeer zorgen, nl.

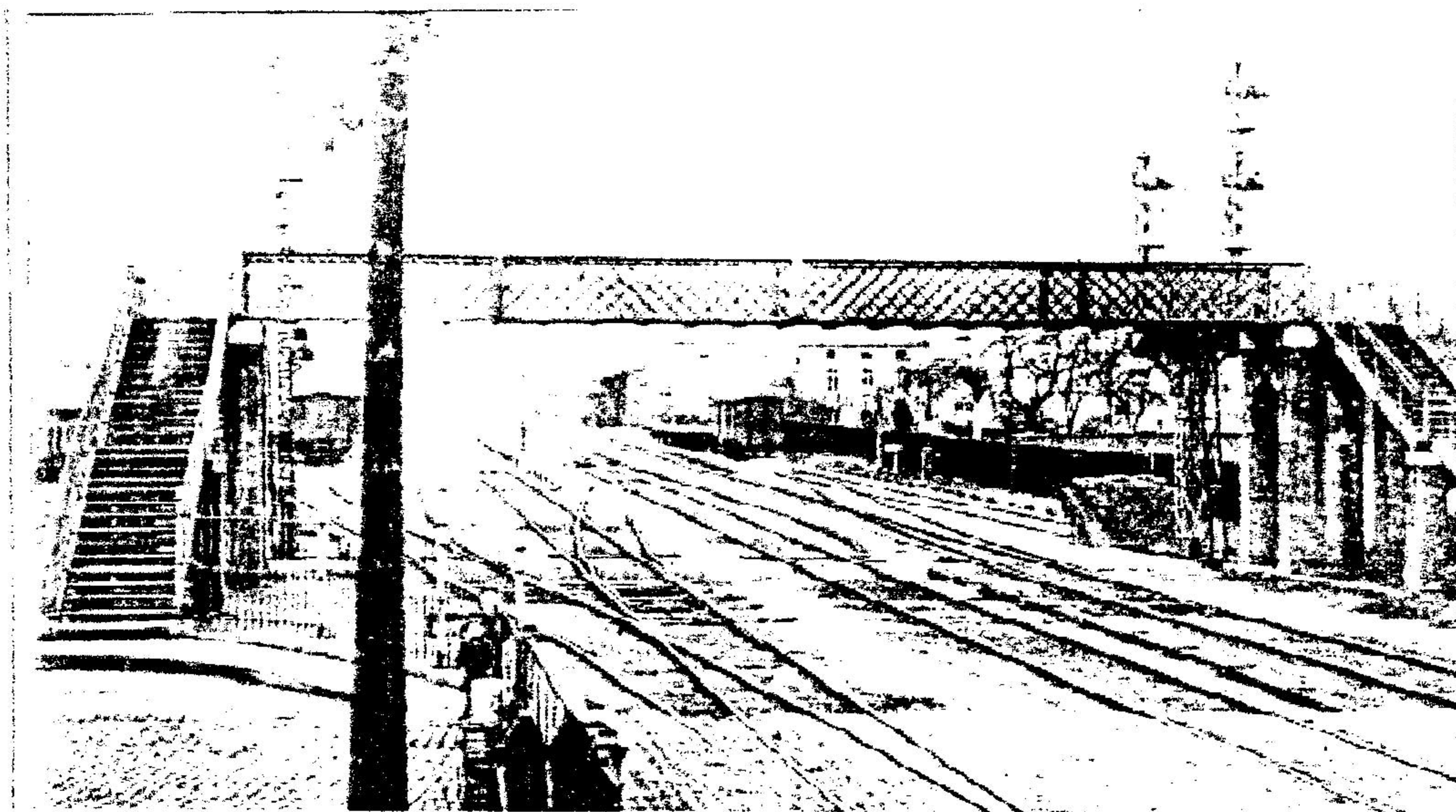
- oude stationsnaamborden
- oude bloembakken en perronversieringen
- diverse oude aanduidingsborden (dienstregelingen, mededelingen. ...)
- oude reclamepanelen en aanplakborden
- oude perronkarren, kruiwagens, stationskarren. ...
- oude banken
- reisgoed, colli, kratten. ....

V.D.C. GITS. 1881



**g. De passarel**

Zeer veel stations hadden een passarel voor de overgang van voetgangers van het ene perron naar het andere. As - als klein dorpsstation - had deze faciliteit niet maar door de verhoogde risico's (bij indienststelling van de Regiorunner) is deze overgang van het grootste belang en daarom kan een dergelijke passarel ook het best nagebouwd worden kant Waterschei. Naast het veiligheidsaspect komt ook de aankleding hier naar voren, daar de reizigers een overzicht krijgen over de museumbedrijvigheid. De volgende foto geeft een beeld van een dergelijk bouwwerk.



### **3 Deelproject III :**

#### **. Ontvangstgebouw - Museumgebouwen :**

##### **a. Het ontvangstgebouw.**

Naast de historische gebouwen, is het de bedoeling dat de toerist ook goed opgevangen wordt en de nodige informatie krijgt. In het hoofdseizoen staat het stationsgebouw ter beschikking voor deze opdracht, doch dit is onvoldoende om bij groepen of grotere toeristenstromen, dit op te vangen. Daar Waterschei ook als belangrijke opstapplaats voorzien wordt, komen ook grotere groepen toeristen per trein aan op spoor 1 of ook op spoor 7. Deze moeten in een eerste oogopslag een informatiepunt vinden om de nodige uitleg te krijgen. Daarom wordt een gecombineerd ontvangstcentrum gecreëerd: in dit gebouw vindt niet alleen de wachtzaal met de kassa's plaats, maar ook het VVV-kantoor met fietsverhuur, een souvenirswinkel, een infostand, de hoofdkantine en een polyvalente ontvangstzaal.

Voor dit gebouw wordt de optie genomen om dit op te richten langs de ingang, aan de rand van het verbindingsfietspad en de hoofdparking. Hier is er voldoende plaats voorhanden en hier ligt het centraal ten opzichte van de parkings, de aankomstsporen en in de buurt vertrekt ook het smalspoor dat voor de verbinding zorgt met de ruime parking aan de sporthal.

Daar dit gebouw gelegen is in het geklasseerde gedeelte opteren we hier voor een bouwwijze die voor o.a. bij oudere stationsherbergen gebruikt werd, nl een langwerpige rechthoekig gebouw met een breedte van ca. 6 m en een lengte van ca. 50 m, waarbij voor het uiterlijk gekozen werd voor bakstenen gebouw gevat in het houten geraamte, typisch voor de streek. (vb station van Maaseik)

Voor het gebouw – kant sporen – wordt een centraal plein voorzien, waarop niet alleen voor de nodige animatie kan gezorgd worden, maar dat ook centraal staat in de opvang van de reizigers. De nabijheid van de verhoogde loskaai kan er trouwens voor zorgen dat dit plein ook kan dienen voor concerten of toneelvoorstellingen in open lucht, waarbij de laadkaai voor podium kan zorgen.

Aansluitend aan dit gebouw wordt de loods voor het decauville spoor aangebouwd, zodat dit materieel na de ritdag en in de winter onder dak afgesteld kan worden.

##### **b. Museumgebouw**

Daar te As ook geopteerd wordt voor een uitgebreid museumgebeuren, dienen hiervoor adequate gebouwen opgericht te worden. De bouw kan echter gespreid worden over verschillende jaren, dit naargelang de verzameling verder uitgroeit. In een volgend hoofdstuk wordt dieper ingegaan op de verschillende deelaspecten, maar thans kunnen we ervan uitgaan dat het museum zal bestaan uit een drietal vormen, nl.

- een didactische en vooral informatieve tentoonstelling over de werkelijke geschiedenis
- een verzameling tentoonstellingen (met vooral grote tentoonstellingsstukken) voor de diverse deelaspecten
- een verzameling rollend materieel voor het museum en de exploitatie.

Voor het eerste gedeelte wordt een ruime tentoonstellingshal voorzien in het verlengde van spoor 6. Dit gebouw geeft een reconstructie van diverse onderhoudsgebouwen of administratieve gebouwen uit het begin van de eeuw en is een typisch voorbeeld van de industriële architectuur. Dit gebouw met afmetingen van ca. 130 m op 20 m biedt plaats aan de fototentoonstellingen over de voorgeschiedenis van de spoorwegen, maar zal vooral het spoorweggebeuren in Limburg belichten. Naast de eigenlijke spoorwegen, worden ook de trams, de

industriële spoorwegen maar vooral de mijnsproen behandeld. Dit laatste gedeelte zal trouwens overgaan in de reconstructie van een mijngalerij

### c. De museumloods

Daar er bij de spoorwegen vooral grote onderdelen aanwezig zijn, moet noodgedwongen teruggerepen worden naar een vrij grote ruimte. Voor het eigenlijke museum van de seininrichting en het spooronderhoud wordt een ruime, open loods voorzien in het verlengde van de afstellloods. Deze loods met een lengte van ca. 125 m overspant de bestaande sporen 3, 4 en 6 en biedt zodoende plaats aan de nodige tentoonstellingsstukken. Vanaf de noordzijde hebben we resp. :

- a. spoor 3 : demonstratiespoor voor stoom en dieseltractie
- b. spoor 4 : museumspoor voor de industriële locomotieven
  - hiernaast : opstelling van de verschillende soorten seinen voor hoofdlijnen en bijsporen
- c. decauvillespoor : voor demlonstratieritten en verbindingsritten tussen de verschillende onderdelen
- d. een wandelpad met een breedte van 2 m als verbinding tussen de tentoonstellingsobjecten
- e. een pad dat dienst doet voor : - grotere verplaatsbare tentoonstellingsstukken
  - kraampjes bij ruilbeurs, kerstmarkt, rommelmarkt, ...
- f. spoor 6 : museumspoor voor materieel voor het onderhoud van het spoor
  - hiernaast : tentoonstelling over aanleg en onderhoud van een spoorlijn
- g. een verbindingspad
- h. een mijnspoor : hierop worden zowel demonstratieritten alsook het grootste gedeelte van het mijnmaterieel aan de toeristen voorgesteld.

Deze loods vormt trouwens een verbinding tussen het opengedeelte van het museumemplacement en de eigenlijke werkplaatsen maar kan ook ingeschakeld worden in diverse manifestaties of lokale gebeurtenissen in de streek. Onderstaand wordt een voorloig overzicht gegeven van deze loods, annex afstellloods.

### d. De afstellloods

Op het einde van het emplacement wordt in een latere fase een gesloten gedeelte als afstellloods gebouwd. Deze loods dient in eerste instantie voor het afstellen van de verschillende treinstellen nodig voor de exploitatie, maar wordt zo opgevat dat ze te allen tijde – meer bepaald buiten het ritseizoen – ook kan bezocht worden. Daar een volledige treinstel – locomotief en 5 rijtuigen , nl. 150 m – uitgeweken moet worden, is zodoende ook de lengte ervan bepaald. Zo heeft deze loods nog verdere functies :

- a. afstellen van de treinstellen nodig voor de exploitatie
- b. afstellen van de reserve-locomotieven en rijtuigen (spoor 4)
- c. museumloods voor het N.M.B.S.-materieel

De loods zelf wordt gebouwd op het uiteinde van het emplacement en de moderne staalconstructie. Er wordt echter rekening gehouden met het feit dat de zijmuur kant station en de kopmuren in baksteen – in de klassieke spoorwegtrant kunnen gebouwd worden in een latere fase. Voor de inrichting van de werkplaats verwijzen we naar een later hoofdstuk, wel kan nu reeds bepaald worden dat de werkplaats zelf als demonstratiewerkplaats met oudere machines uitgerust wordt. Er wordt een verhoogd pad aangelegd, zodat de toerist veilig en comfortabel kan rondgevoerd worden in de werkplaats en een beeld kan krijgen van de bedrijvigheid, zonder de negatieve effecten van een werkplaats en een belemering van de werkzaamheden.



#### **4 Deelproject IV :**

#### **. Dienstgebouwen :**

##### **a. De werkplaats**

Om de nodige restauraties en onderhoudswerken te kunnen uitvoeren is een goede werkplaatsloods nodig. De geplande werkplaats staat in het verlengde van de museumloods en heeft een lengte van ca. 100 m op een breedte van ca. 15 m. De loods overdekt het spoor 6 en biedt plaats aan de diverse eigenlijke werkplaatsen (metaal, lassen, voorbereiding, ...). De loods werkt volgens het discontinue systeem met vier werkstanden.

Een tweede – korter – spoor 6 dient voor het snelle onderhoud of herstelling van de machines die de exploitatie verzekeren. De loods wordt een metalen gebouw waarbij alle zichtbare muren in baksteen volgens het type N.M.B.S.

De werkplaats wordt uitgerust als bijkomend attractiepunt voor de bezoekers en wordt ingericht in de stijl van de jaren 1950. Een brede gang boven de werkplaats geeft de toerist een inzicht op de restauraties.

##### **b. De opstookloods**

Aangebouwd aan de werkplaatsloods ontstaat een open opstookplaats met een lengte van 30 m over twee sporen. Deze loods biedt plaats aan vier stoomlocomotieven. Hier kan ook het zuiver maken van de machines gebeuren, terwijl ook licht onderhoud hier kan uitgevoerd worden.

##### **c. De brandstofbevoorrading**

In het verlengde van de werkplaatsloods ontstaat een kleiner gebouw dat drie verschillende functies heeft :

- een oliemagazijn
- de plaats voor de brandstofpomp en brandstofreservoir
- een groot reservoir (ca. 30 m<sup>3</sup>) voor het opvangen van het regenwater voor de stomers

Dit gebouw wordt opgetrokken in een stijl, zoals de voormalige gebouwen van Waterschei, in baksteen met sterk uitspringende daken.

##### **d. Het kolenpark :**

Naast spoor 4 ontstaat in dezelfde lijn een uitgebreid kolenpark met de volgende functies :

- eigenlijke kolenpark met laadinstallatie voor de stoomlocomotieven
- een houtopslag voor het opstookhout
- een magazijn voor de diverse producten en reserve-onderdelen bij het opstoken
- een opbergplaats voor diverse karren, kruiwagens, ...

**e. De loods dienst Baan**

Verder wordt een derde kleinere loods gebouwd voor de onderdelen en de werktuigen voor het onderhoud van de sporen en de signalisatie. Deze biedt plaats aan een klein magazijn met werkplaats en de nodige overdekte stockeerruimte voor diverse onderdelen.

**5. Deelproject V :  
Stationsemplacementen :**

**a. As**

Naast de gebouwen, moeten ook de sporenplannen van de drie voornaamste stations aangepast worden voor een toeristische exploitatie. Het voornaamste station blijft As, daar hier de drie functie door elkaar lopen. Op de volgende bladzijde wordt het recentste voorstel voor dit emplacement afgedrukt. De werkelijke opstelling hangt echter van van een aantal vergunningen.

Het emplacement valt uit elkaar in drie delen :

De noordzijde (sporen 1 – 2 en de loskoer) vormen het historische gedeelte en worden teruggebracht in de toestand van de jaren '20.

De sporen 3 en 4 dienen voor het voorbereiden van de treinen en voor demonstratieritten?

De sporen 5 en 6 zijn de werkplaatssporen en dienen voor het afstellen van het exploitatiematerieel.

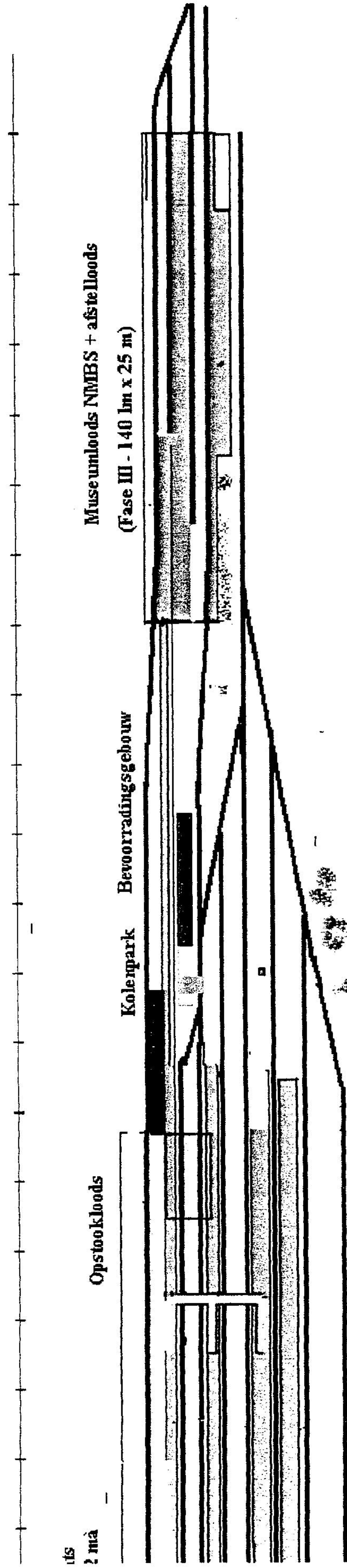
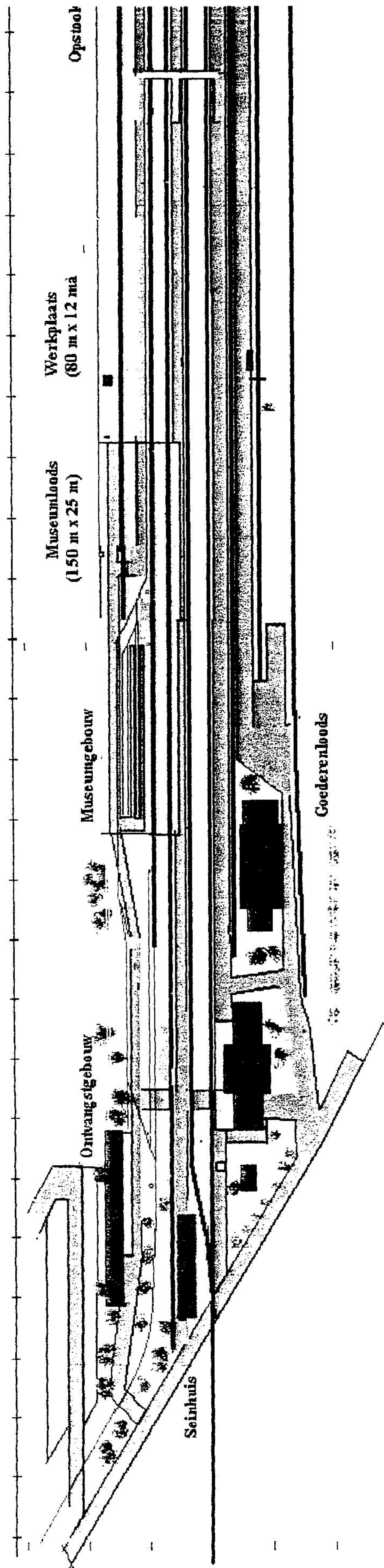
Om dit mogelijk te maken dienen volgende werkzaamheden doorgevoerd te worden :

- Aanleg van een wisselverbinding tussen spoor 1 en spoor 2 (kant Eisdén)
- Aanleg van een bijkomende wisselverbinding tussen sporen 2, 3, 4 en 5 (werkplaats) ter hoogte van de bestaande wissels spoor 1 en 2 (kant Waterschei)
- Aanleg van twee korte afstelsporen 5a (werkplaats) en 5b (loods)
- Aanleg van bijkomend vertrekspoor 7 (naast spoor 1)
- Aanleg van bijkomende goederenspoor naas laadkaai.

Hierdoor krijgen we de volgende taakverdeling bij de sporen :

Spoor 1	Vertrekspoor richting Eisdén	Hoofdspoor
Spoor 2	Vertrekspoor richting Waterschei	Hoofdspoor
Spoor 3	Demonstratieritten	<i>Opstookplaats</i>
Spoor 4a	Demonstratieritten	<i>Opstookplaats</i>
Spoor 4b	Museumspoor N.M.B.S.	
Spoor 5a	Onderhoudsspoor	
Spoor 5b	Afstelspoor	<i>Historische trein</i>
Spoor 6	Werkplaatsspoor Afstelspoor exploitatiematerieel	
Spoor 7	Aankomst/vertrekspoor richting Waterschei	<i>Aan goederenloods</i>
Spoor 8	Losspoor	<i>Aan loskaai</i>
Spoor 9	Afstelspoor reservematerieel	

# Overzicht emplacement As



1:500  
2 m

## b. Eisdan-mijn

Dit nieuwe station heeft als voornaamste functie een belangrijk eindstation te zijn voor de meeste treinen, maar ook een doorgangstation voor de latere verbinding naar het kanaal te Lanklaar. De ligging is in functie van de overige ontwikkelingen op het mijntrrein maar voelig wordt er geopteerd voor een ligging achter de gerestaureerde mijnschacht. Dit gebouw zou dan dienst kunnen doen als stationsgebouw, maar ook als horeca-uitbating.

Het station moet minstens een doorgaand spoor bezitten, een omloopspoor voor het omzetten van de locomotieven en liefst twee doodlopende aankomstsporen. Eventueel is dit nog verder uit te breiden met een afstelspoor voor een rangeerlocomotief en een spoor voor demonstratieritten bij grotere evenementen.

De beide aankomstsporen dienen vooral voor het ontvangen van de speciale treinen van groepen die het mijntrrein bezoeken, deze sporen kunnen in een latere fase aangelegd worden.

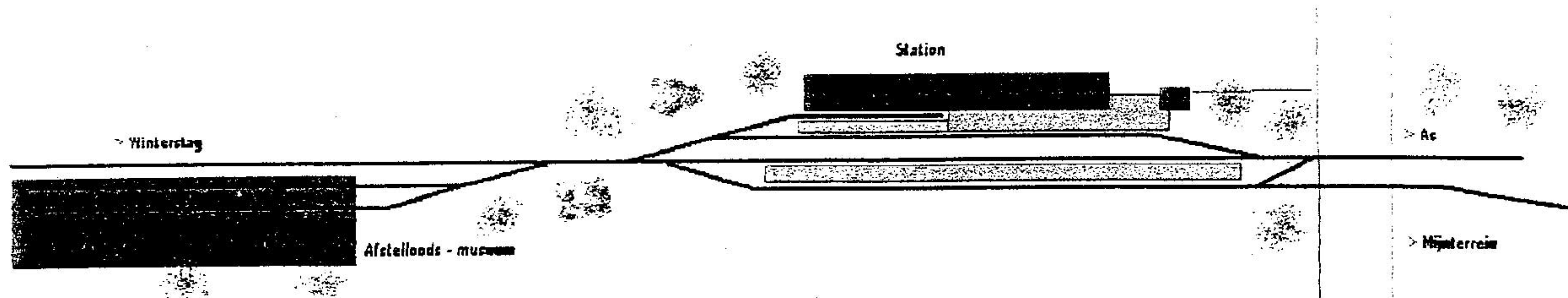
Daar het station gelegen is in een eigen mijnsite zal de bouwstijl van station en omgeving in overeenstemming moeten zijn met deze omgeving, zonder afbreuk te doen aan de eigen stijl.

## c. Waterschei :

De situatie van dit station is nog moeilijker, daar er nog geen concrete plannen zijn voor eventuele activiteiten. Verder wordt Waterschei in eerste instantie een overstapstation, in een latere fase echter een doorgangstation. Daarom wordt er geopteerd voor een maximale uitbreiding, met een volgende situatie :

- één doorgaand spoor 1 voor de aankomst van de treinen vanuit As
- één omloopspoor 2 voor het omzetten van de locomotieven  
dit spoor zal echter ook gebruikt worden als aankomstspoor voor de dieselstellern uit Winterslag, en biedt ook de mogelijkheid tot een uitbreiding door de aanleg van een bijkomende verbinding over de overweg naar de hoofdgebouwen van Waterschei-mijn
- één doodlopend spoor 3 langs het station voor eventueel reservematerieel of bijkomend aankomstspoor
- drie à vier afstelsporen in de vorming. Deze sporen kunnen dienen als afstelsporen voor niet gerestaureerd materieel (in een voorlopige loods) maar ook als aansluiting naar nieuwe activiteit in het vormingsstation. Op deze lokale zouden in een nabije toekomst enkele bijkomende kleinere attractiepolen moeten ontstaan, zodat ook dit gedeelte van de verbinding attractief kan worden voor de bezoeker. Mogelijk kleinere heemkundige musea of transportmusea (tractoren, landbouw, militaire voertuigen, ...) behoren hier tot de mogelijkheden. Er moet enkel een doeltreffende infrastructuur uitgebouwd worden.

Het stationsgebouw werd thans aangekocht door de gemeente Genk en men onderzoekt op dit ogenblik welke mogelijkheden er hier zijn om de ganse zone bij het project "Kolenspoor" te betrekken.



**Hoofdstuk III :****Het rollend materieel****1. – Inleiding**

Een belangrijk onderdeel van de exploitatie vormt het rollend materieel. In het vorige hoofdstuk hebben we zowel al gezegd dat er vier deelaspecten aanwezig zijn, dit geldt ook – en zelfs in meerdere mate voor het rollend materieel.

- \* Exploitiematerieel :
  - stoomtractie
  - dieseltractie
  - dieselmotorwagens
  - reservematerieel (o.m. ook lichterlocomotief)
- \* Historisch materieel
  - Historische trein 1 : semi-directe trein
  - Historische trein 2 : boemeltrein
  - Stoommotorwagen
- \* Materieel voor demonstratieritten :
  - Industrielocomotieven
  - Mijnmaterieel
  - Decauville – materieel
- \* Dienstmaterieel

Voor alle materieel geldt dat het een bepaalde historische band heeft met de provincie, dat de betrouwbaarheid en de technische eigenschappen voldoende zijn voor het berijden van de toch wel moeilijk lijn tussen Eisden en As.

Voor de stoomlocomotieven heeft men nog een bijkomend probleem daar het aantal machines dat nu nog aan te kopen is vrij beperkt wordt. Daarom wordt dit materieel op de volgende bladzijden dan ook onder voorbereid gegeven en moet men dit meer zien als een "wens". De werkelijke aankopen hangen nog meer af van toeval en de mogelijke financiering ervan.

Voor de dienstregeling moet er ook een reserve voorzien worden: normaal is één stoomlocomotief op drie steeds in onderhoud. Dit wil zeggen dat hier minstens een reserve van 33 % aanwezig moet zijn. Voor de diesellocomotieven ligt de reserve op 20 %. Wel moet er steeds één zware diesellocomotief stand by staan, daar deze bij om het even welke omstandigheid moet kunnen uitrukken. Deze locomotief moet sterk genoeg zijn om een volledige gestrande trein naar As te slepen.

**Berekening van het benodigde materieel :**

Reiz/ Jaar	Manifest	Groepen	Dagen Buiten seizoen		Dagen Topseizoen		Stoom	Diesel	Histor Trein	Histor Trein 2	Motorw
			Reizi	Reiz/ Dag	Reiz	Reiz/ Dag					
	25 %	25 %	16.5 %		37.5 %		Rijtuigen L	Rijtuigen K1/K3	Rijtuigen Lokaal	Rijtuigen GCI	
30 000	7 500	7 500	4 000	80	10 000	500	2	-	2	-	1
40 000	10 000	10 000	5 000	100	15 000	600	2	2	2	-	1
50 000	12 500	12 500	6 000	120	20 000	760	2	2	2		1
60 000	15 000	15 000	7 000	140	25 000	920	2	2	2		1
70 000	17 500	17 500	8 000	160	30 000	1 080	3	3	2		1
80 000	20 000	20 000	9 000	180	35 000	1 240	3	3	2		1
90 000	20 000	20 000	10 000	200	40 000	1 600	3	3	3		1
100 000	20 000	20 000	10 000	200	50 000	2 000	3	4	3		1

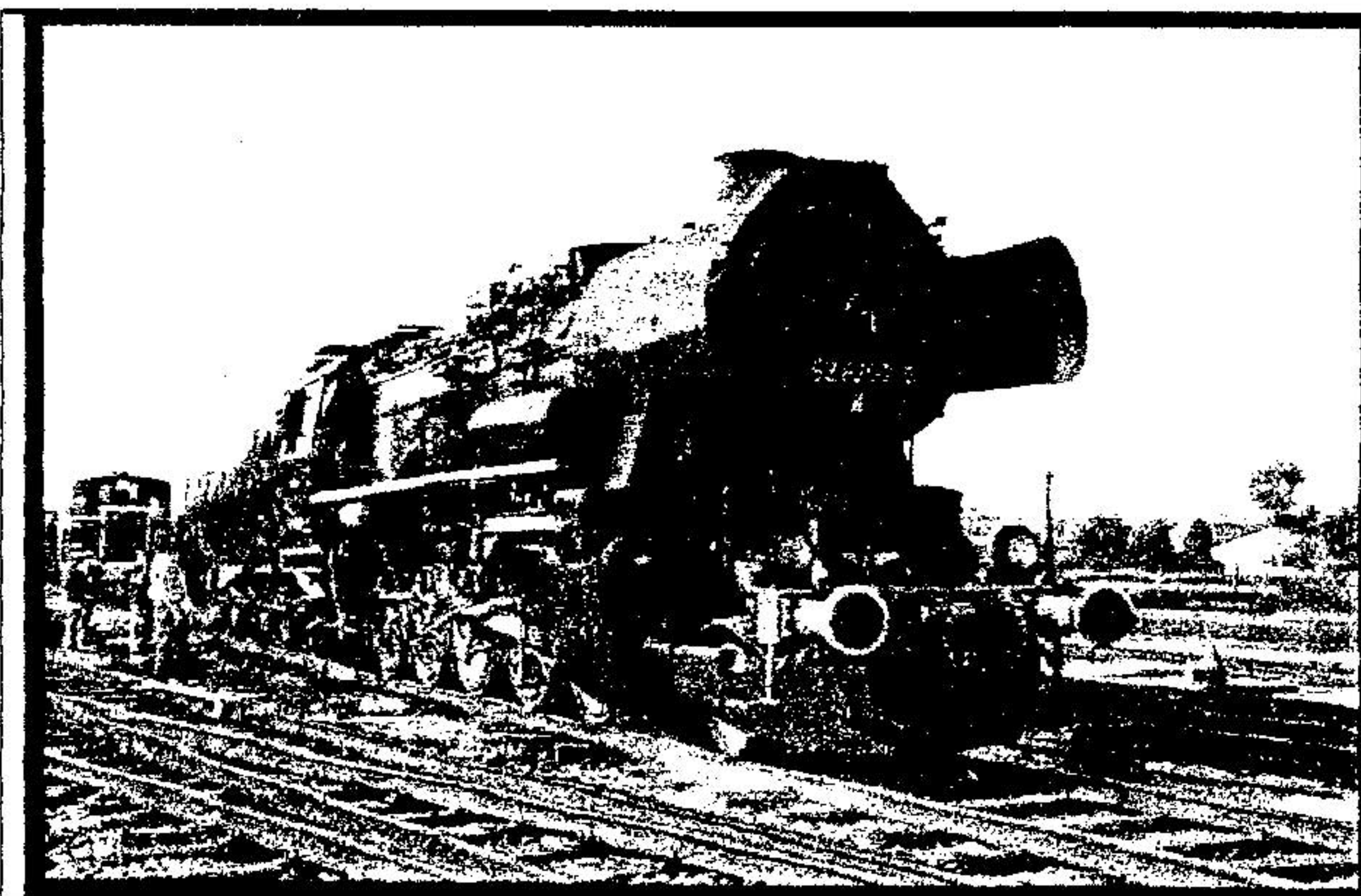
**- Exploitiematerieel****A. Stoomtrein voor verbinding Eisden – As – Waterschei**  
**Verder enkele ritten op N.M.B.S. domein**

Deze trein is het moeilijkste vinden daar het aantal beschikbare stoomlocomotieven in deze vermogenscategorie nog slechts vrij klein is. De grootste mogelijkheid hebben we hier met een aankoop van een locomotief reeks 50 of 52 (Krieglocomotive). Deze zijn nog beperkt aanwezig in Polen, Rusland en Joegoslavië, maar ook een aantal sloopbedrijven hebben nog machines van deze reeks opgekocht met het doel ze later met voldoende winst te verkopen.

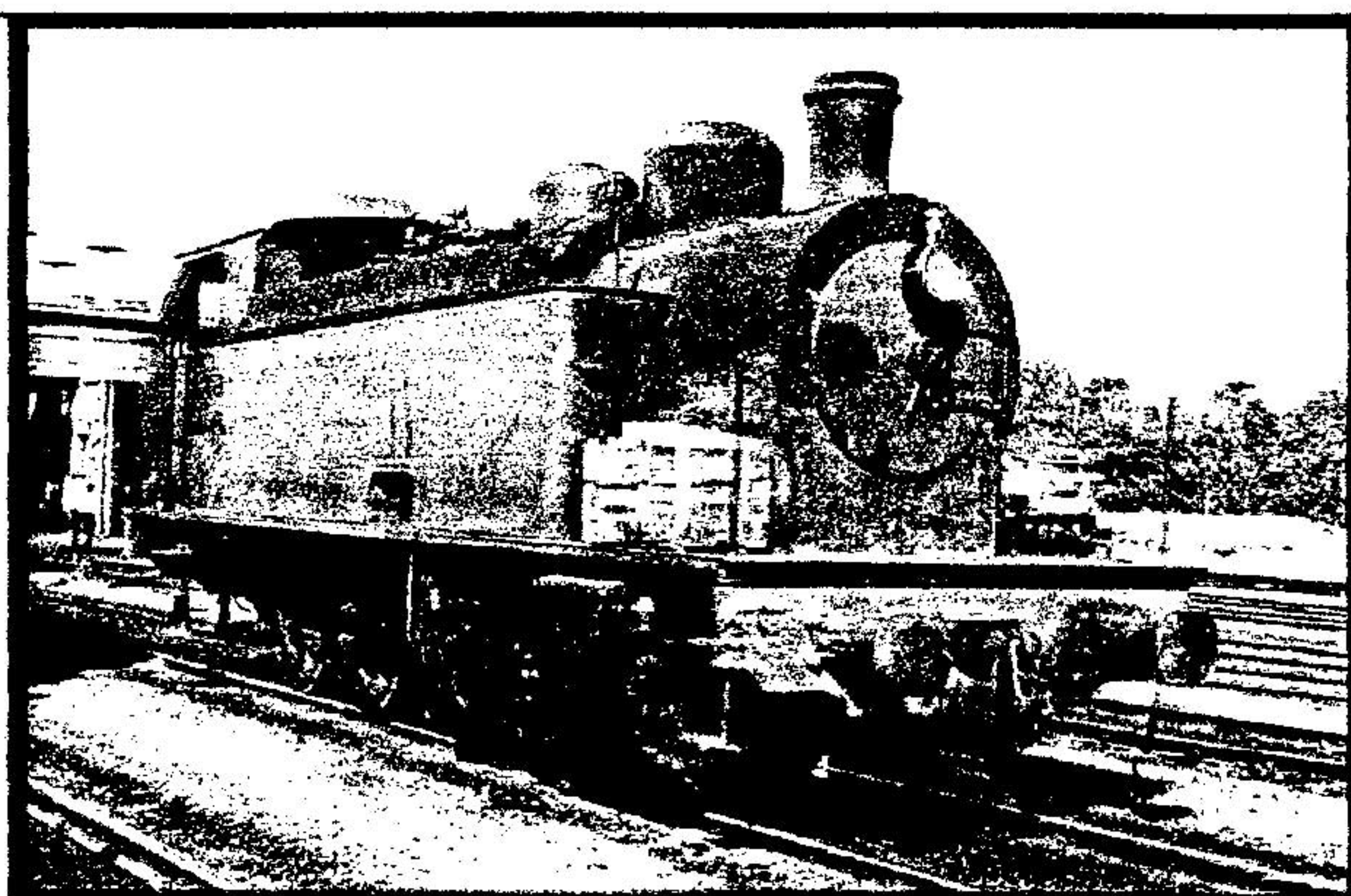
De trein in dit schema bestaat dan ook uit :

Locomotief	Omschrijving	Herkomst	Capaciteit
Ty 2	Zware stoomlocomotief	Polen / Joegoslavië	
Omgebouwd Type 25 / 26	Vijfassige locomotief	Aankoop	
Nog te Bepalen	Reservelocomotief		
	Lichtere vierasser	Aankoop problematisch	
Rijtuig 1	Rijtuig type L 3 <sup>de</sup> klasse / houten banken Nr 33 158	N.M.B.S. Al aanwezig	80 reizigers
Rijtuig 2	Rijtuig type L 3 <sup>de</sup> klasse / houten banken Nr 33 182	N.M.B.S. Al aanwezig	80 reizigers
Rijtuig 3	Rijtuig type L 3 <sup>de</sup> klasse + bagage Nr 34 415	N.M.B.S. Al aanwezig	60 reizigers fietsvervoer

Verdere rijtuigen niet meer beschikbaar > dus geen uitbreiding meer mogelijk



Locomotief reeks 50/52 (voorbeeld)



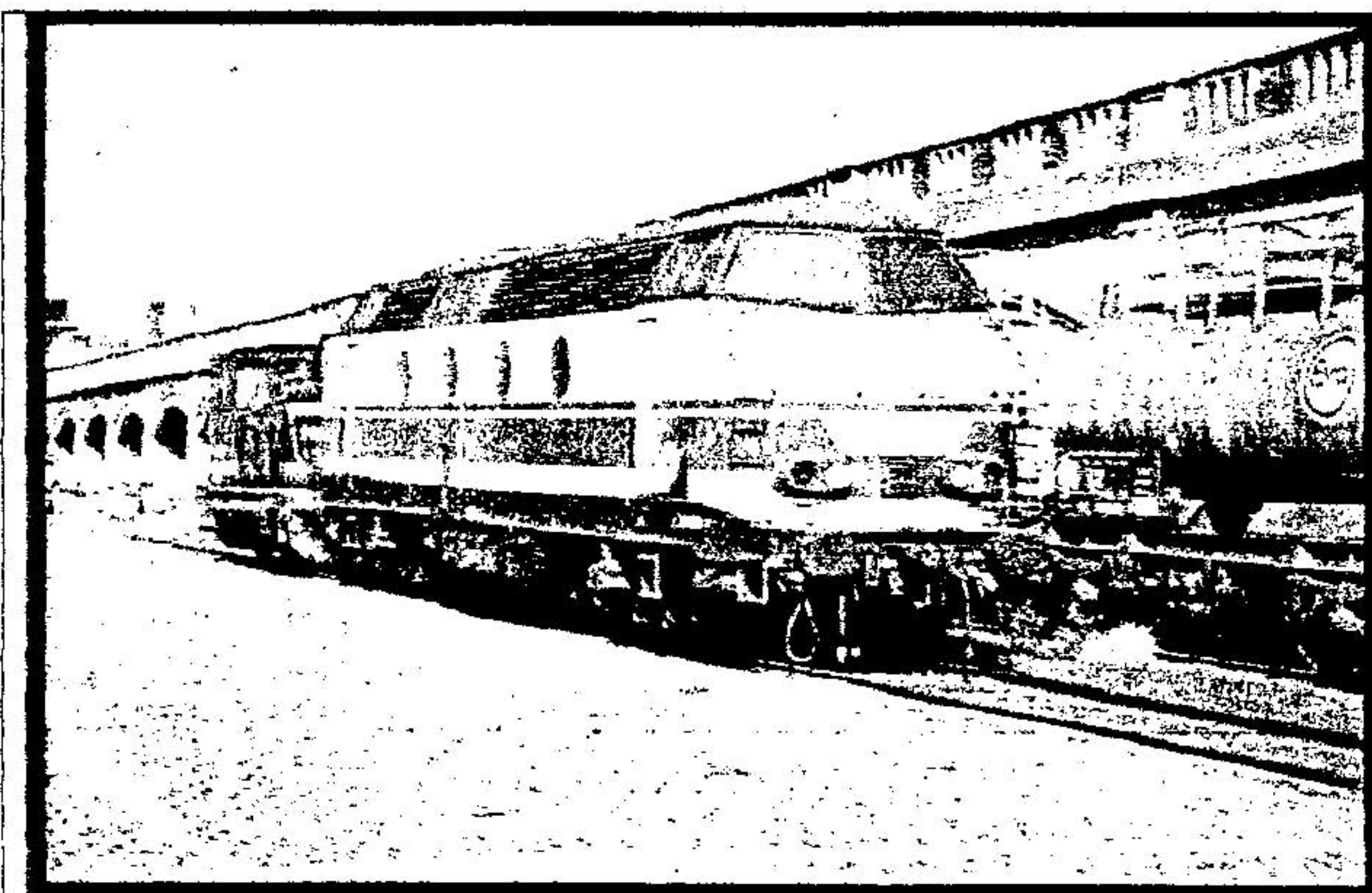
Voorbeeld voor reservelocomotief

**B. Dieseltrein voor verbinding Eisdan - As - Waterschei**  
**Verder enkele ritten op N.M.B.S. domein**

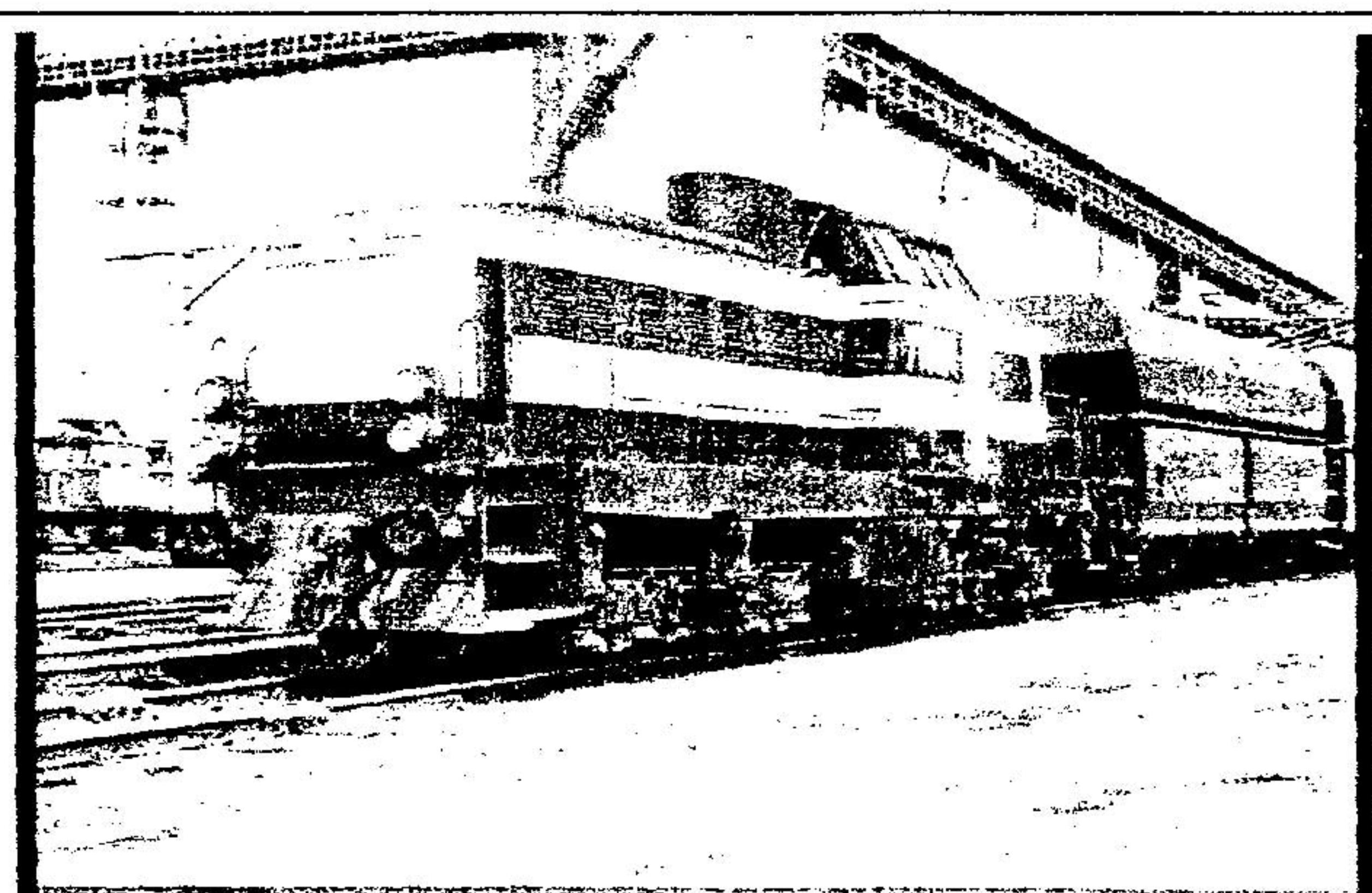
Daar op topdagen het reizigersverkeer niet volledig met stoomtractie kan opgevangen worden, dient een tweede trein ingezet worden, hier heeft men de keuze tussen een verbinding in dieseltractie of als historische trein. Deze laatste inzet blijft beperkt tot de zondagen, dus tijdens de weekdays in juli en augustus is deze tweede trein nodig. De samenstelling vormt nog geen probleem daar er nog voldoende materieel aanwezig is. Er wordt voorlopig gekozen voor locomotieven en rijtuigen die effectief in Limburg hun standplaats hadden en zelfs op de verbinding naar Eisdan ingezet werden.

De trein in dit schema bestaat dan ook uit :

Materieel	Omschrijving	Herkomst	Capaciteit
Diesellocomotief	Middelzware dieselloc	N.M.B.S.	Trekkraft : 250 ton
Type 222	Bouwjaar 1962	Nog aan te kopen	
Diesellocomotief	Middelzware dieselloc	N.M.B.S.	Trekkraft : 400 ton
Type 213	Bouwjaar 1960	Nog aan te kopen	Reserveveloc
Rijtuig 1	Rijtuig type K1 1 <sup>ste</sup> klasse Nr 22 034	N.M.B.S.  Al aanwezig	60 reizigers
Rijtuig 2	Rijtuig type K3 2 <sup>de</sup> klasse / leren banken Nr 22 403	N.M.B.S.  In optie genomen	100 reizigers
Rijtuig 3	Rijtuig type K3 2 <sup>de</sup> klasse / leren banken Nr 22 472	N.M.B.S.  In optie genomen	100 reizigers
Rijtuig 4	Rijtuig type K3 2 <sup>de</sup> klasse / leren banken Nr 22 499	N.M.B.S.  In optie genomen	100 reizigers
Rijtuig 5	Rijtuig type K1 2 <sup>de</sup> klasse / leren banken Nr 28 908	N.M.B.S.  In optie genomen	40 reizigers Ombouw Buffetrijtuig
Rijtuig 6	Rijtuig type K1 1 <sup>ste</sup> klasse + bagage Nr 42 202	N.M.B.S.  Al aanwezig	50 reizigers  fietsvervoer



Locomotief type 213

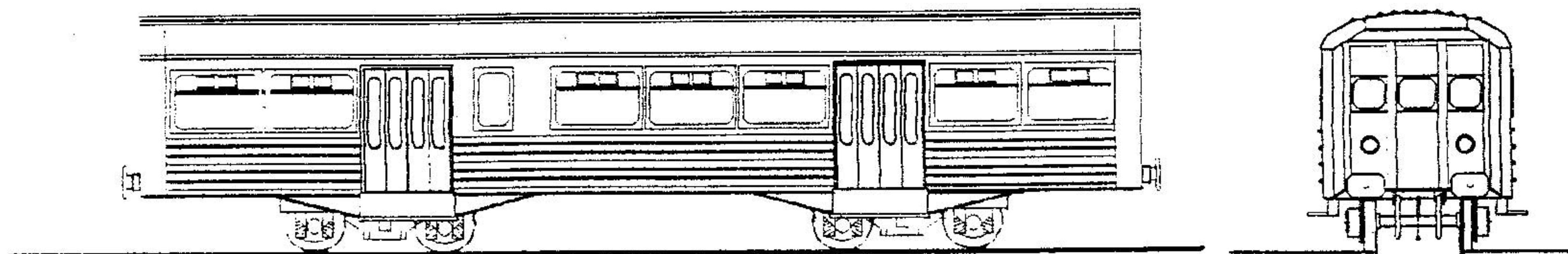
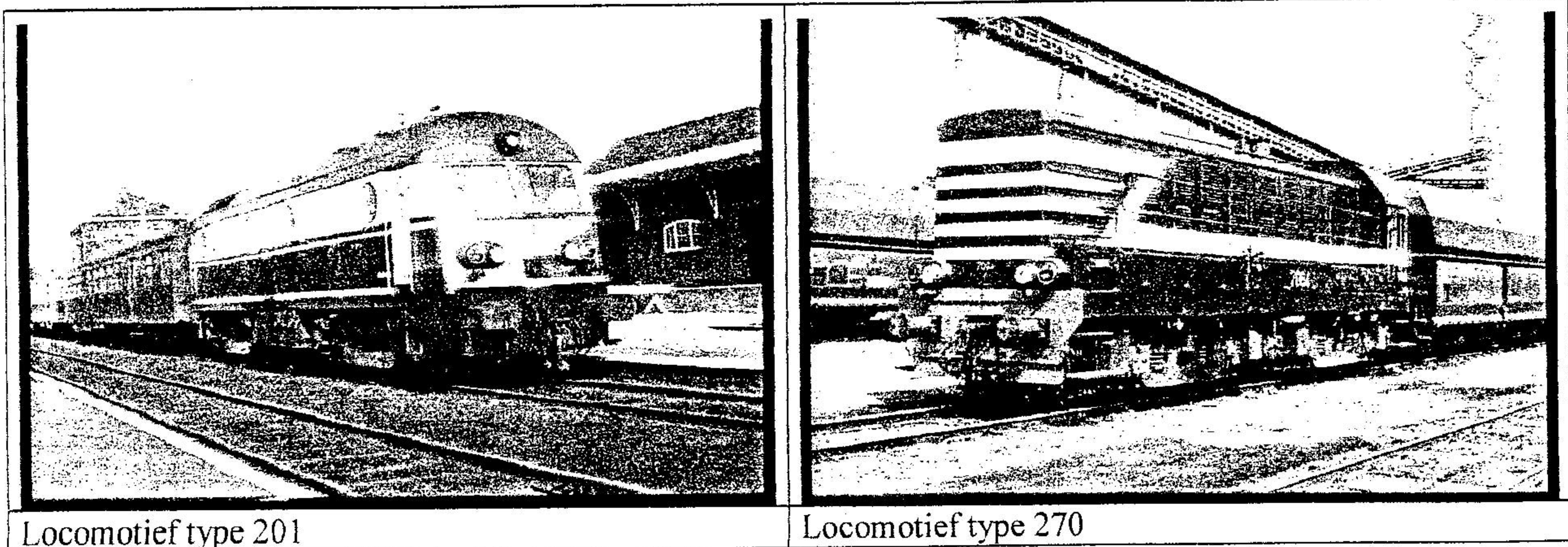


Locomotief type 222

C. Dieseltrein voor reserve en vervoer van groepen (mindervaliden / fietsen, ...)

Een derde trein kan steeds paraat staan voor de opvang van al dan niet vooraf aangekondigde groepen of voor inzet bij manifestaties. De rijtuigen zijn zo omgebouwd of aangepast dat ze poly-valent kunnen gebruikt worden voor diverse doelen.

Materieel	Omschrijving	Herkomst	Capaciteit
Diesellocomotief	Middelzware dieselloc	N.M.B.S.	Trekkraft : 250 ton
Type 201	Bouwjaar 1955	Nog aan te kopen	
Rijtuig 1	Rijtuig type R 2 <sup>de</sup> klasse Nr 63 691	N.M.B.S.  Al aanwezig	60 reizigers Aangepast voor Rolstoelen
Rijtuig 2	Rijtuig type R 2 <sup>de</sup> klasse / leren banken Nr 63 692	N.M.B.S.  Al aanwezig	30 personeel Salonrijtuig voor Groepen
Rijtuig 3	Rijtuig type R 1 <sup>ste</sup> klasse / stoffen banken Nr 66 004	N.M.B.S.  Al aangekocht	50 reizigers Fietsvervoer
Rijtuig 4	Rijtuig type M3 2 <sup>de</sup> klasse / leren banken Nr 40 006	N.M.B.S.  In optie genomen	80 reizigers Fietsvervoer

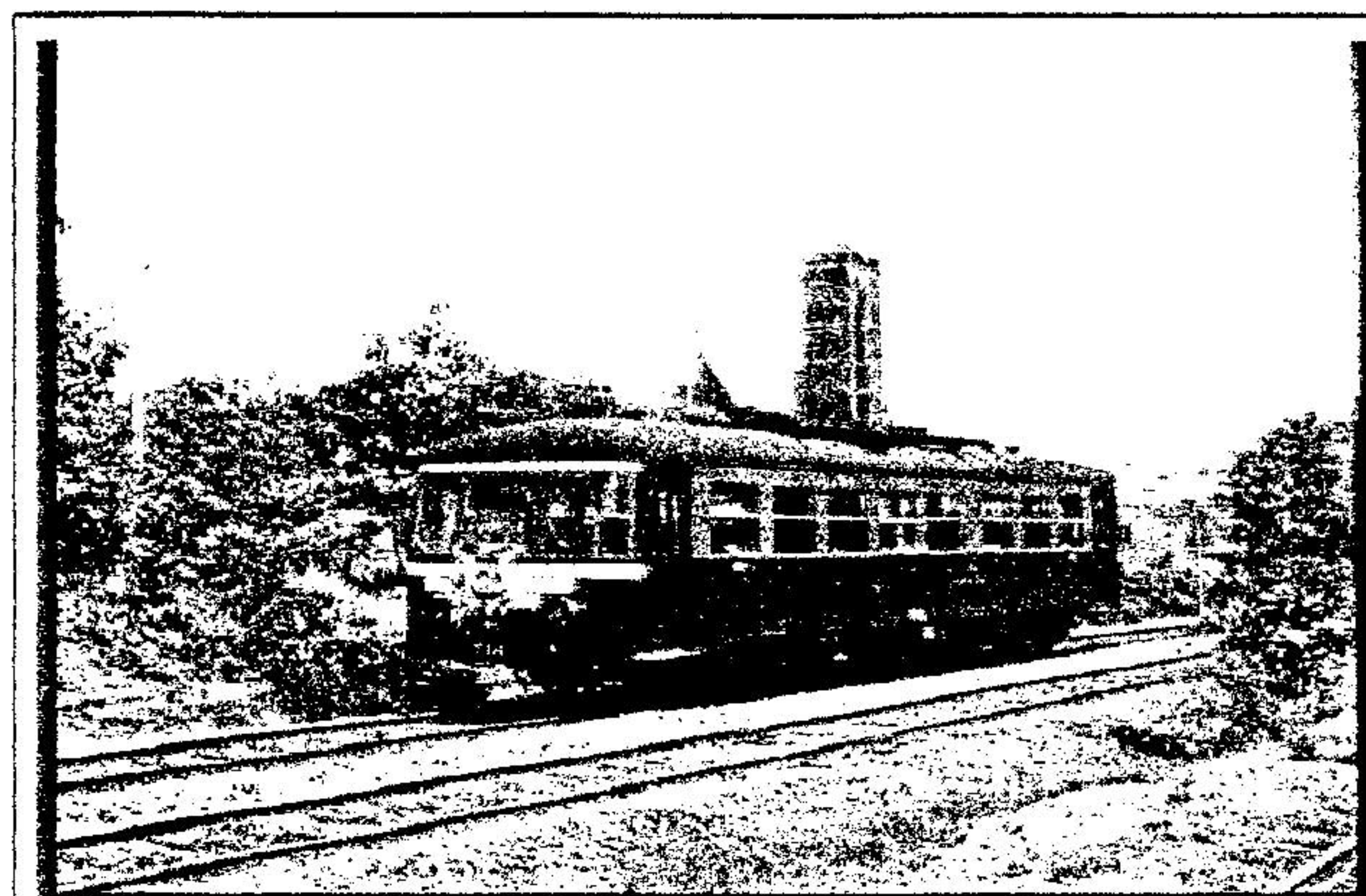




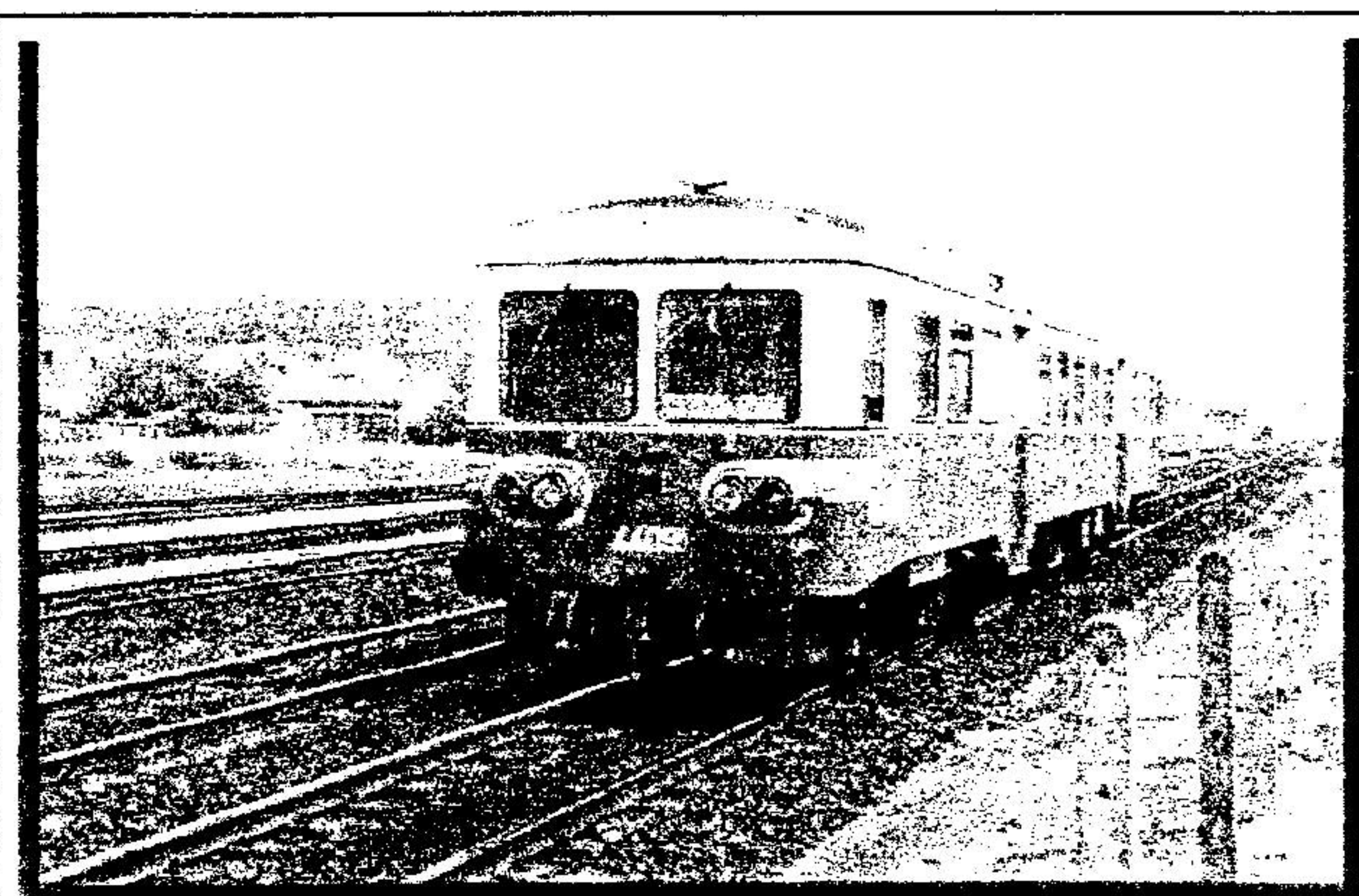
**D. Motorwagen(s) voor verbinding Waterschei – Winterslag**  
**Voor ritten buiten seizoen**  
**En voor vervoer van kleine groepen )**

Voor de ritten buiten seizoen en voor grepen zijn er een aantal handige dieselmotorwagens nodig. Het voordeel is het snel gereed zijn en het lage verbruik. Voor de dienst zijn er twee motorwagens nodig, samen met twee motorwagens in reserve. Eén exemplaar is reeds aanwezig, de overige komen omstreeks 2001 bij de N.M.B.S. vrij.

Materieel	Omschrijving	Herkomst	Capaciteit
Type 554	Lichte panoramische motorwagen Bouwjaar 1952	N.M.B.S. Al aanwezig	70 reizigers
Type 604	Zware motorwagen Koppelbaar met type 605 Bouwjaar 1955	N.M.B.S. Aan te kopen 2001	100 reizigers
Type 605	Zware motorwagen Koppelbaar met type 604 Bouwjaar 1955	N.M.B.S. Aan te kopen 2001	100 reizigers
Nog te bepalen	Lichte motorwagen Ouder type (jaren dertig)	Duitsland / Oostblok	60 reizigers



Type 554 : panoramische motorwagen



Type 604 : zware koppelbare motorwagen

**- Historisch (gereconstrueerd) materieel**

**A. Semi-directe historische stoomtrein voor verbinding Eindhoven – As – Waterschei**

Daar we resoluut geopteerd hebben voor een historische reconstructie, moet op middellange termijn ook materieel uit de jaren rond de eeuwwisseling tot 1926 op de lijn ingezet worden. Daar dit materieel in principe niet meer te koop is, moet men noodgedwongen overgaan tot een reconstructie.

Eerste trein is de semi-directe trein zoals die gedurende lange jaren de dienst verzekerde tussen Hasselt en Eindhoven als mijnwerkerstreinen. Hierin kwamen de op dat ogenblik moderne houten drieassige GCI-rijtuigen tot inzet. De locomotief wordt moeilijker, daar er geen machines beschikbaar zijn en daarom wordt in eerste fase geopteerd voor een industri locomotief, later kan eventueel een machine uit deze periode vanuit het N.M.B.S.-patrimonium gehuurd worden. Hiervoor komt een locomotief type 44 of eventueel ook type 64 in aanmerking.

Voor de GCI-rijtuigen is er een mogelijkheid om boventallige rijtuigen (in slechte staat) van andere museumlijnen over te nemen. De restauratie komt dan wel uit op een vrij hoog bedrag.

## Beschrijving "Kolenspoor"

De trein in dit schema bestaat dan ook uit :

Materieel	Omschrijving	Herkomst	Capaciteit
La Meuse	Drieassige locomotief	Steenkool Wérister	Trekkraft: 100 ton
Bebert	Bouwjaar 1925	Al aanwezig	
Type 44	Drieassige locomotief NMBS Bouwjaar 1900	N.M.B.S. Museum Leuven > huur ?	
Rijtuig 1	Type GCI 3 <sup>de</sup> klasse / houten banken Bouwjaar : ca. 1900	?	100 reizigers
Rijtuig 2	Type GCI 3 <sup>de</sup> klasse / houten banken Bouwjaar : ca. 1900	?	100 reizigers
Rijtuig 3	Type GCI 3 <sup>de</sup> klasse / houten banken Bouwjaar : ca. 1900	?	100 reizigers



Stoomlocomotief nr 10 : "Bebert"

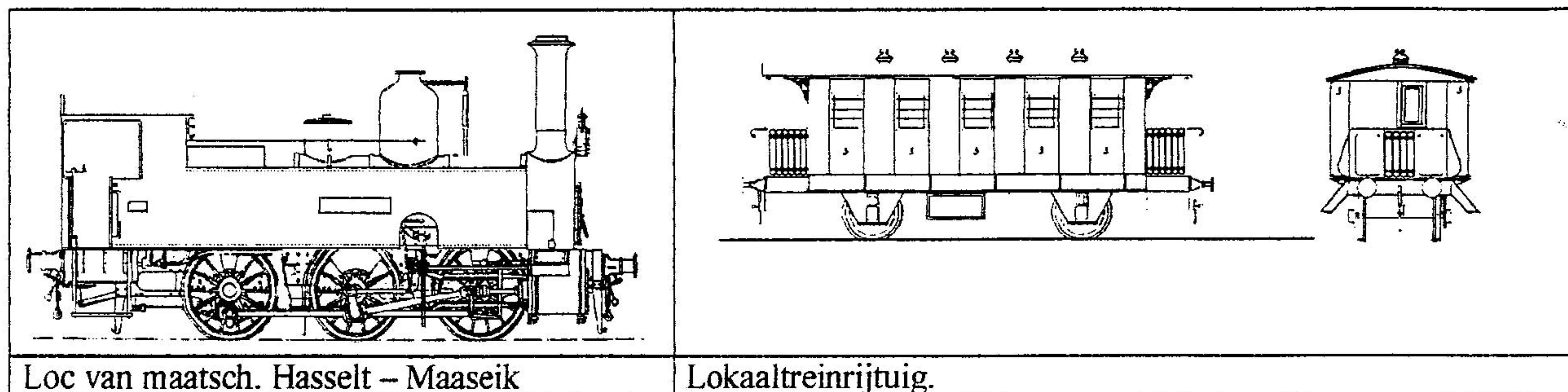
GCI - rijtuigen (N.M.B.S.)

### B. Lokaltrein voor verbinding As - Waterschei

Een tweede trein die gemakkelijker na te bouwen is, wordt de lokaltrein. Hiervoor komt een drieassige industrie stoomloc in aanmerking. Deze kan omgebouwd worden tot één van de locomotieven die de privé-maatschappij Hasselt - Maaseik gebruikt, de typische platformrijtuigen die in deze trein gebruikt werden zijn zeer eenvoudig van constructie en kunnen op bestaande chassis gereconstrueerd worden.

De trein in dit schema bestaat dan ook uit :

Materieel	Omschrijving	Herkomst	Capaciteit
Stoomloc HM 1	Reconstructie van stoomloc Type Tubize uit 1880 Van Hasselt - Maaseik	Chassis aan te kopen	
Rijtuig 1	Lokaltreinrijtuig Gemengde 1 <sup>ste</sup> / 2 <sup>de</sup> klasser	Reconstructie	50 reizigers
Rijtuig 2	Lokaltreinrijtuig 3 <sup>de</sup> klasse	Reconstructie	60 reizigers
Rijtuig 3	Lokaltreinrijtuig 3 <sup>de</sup> klasse	Reconstructie	60 reizigers
Rijtuig 4	Lokaltreinrijtuig 3 <sup>de</sup> klasse + bagage	Reconstructie	40 reizigers



Loc van maatsch. Hasselt – Maaseik

Lokaaltreinrijtuig.

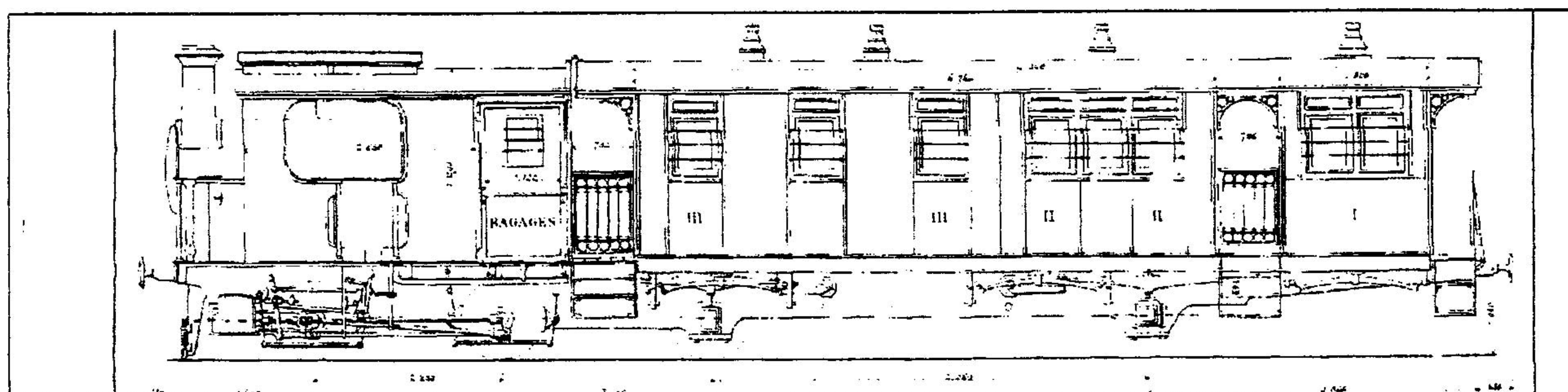
**C. Stoommotorwagen As – Waterschei**

Het gedurfdste plan is de nabouw van één van de typische stoommotorwagens uit vorige eeuw, dit plan vergt veel inspanning, maar is mogelijk aan de hand van een kleine tweeassige locomotief, waaraan een lokaaltreinrijtuig vast bijgebouwd wordt. Door deze reconstructie wordt opnieuw een voertuig uit vorige eeuw op de sporen gezet

De trein in dit schema bestaat dan ook uit :

Materieel	Omschrijving	Herkomst	Capaciteit
Stoommotorw VV 57	Reconstructie van stoomloc Type Tubize VV 57	Chassis aan te kopen	20 reizigers.

Een dergelijke motorwagen kan best één lokaalbaanrijtuig meeslepen, zodat de capaciteit op ca. 80 reizigers komt.

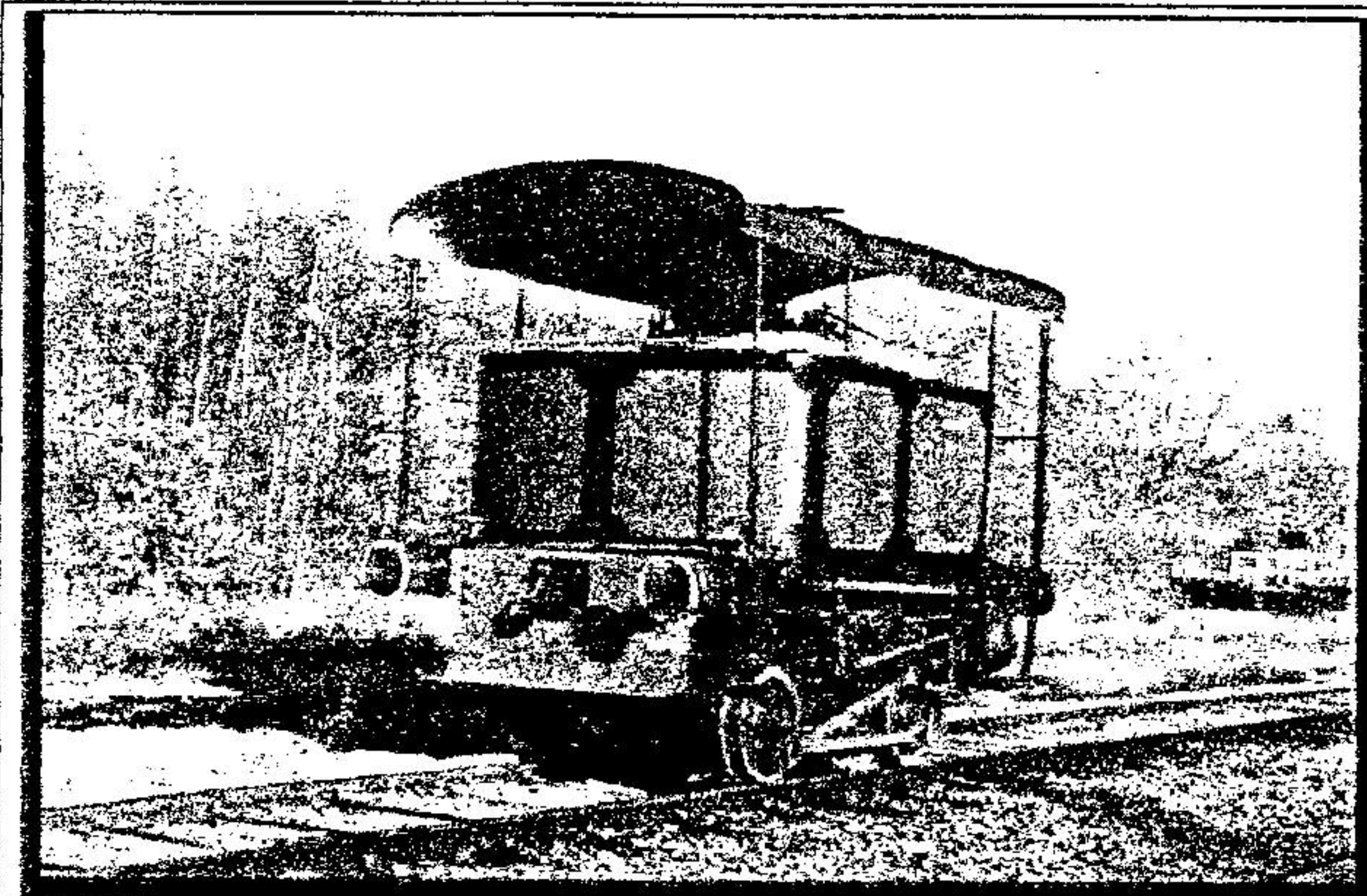


**- Historisch materieel voor demonstratie en museum**

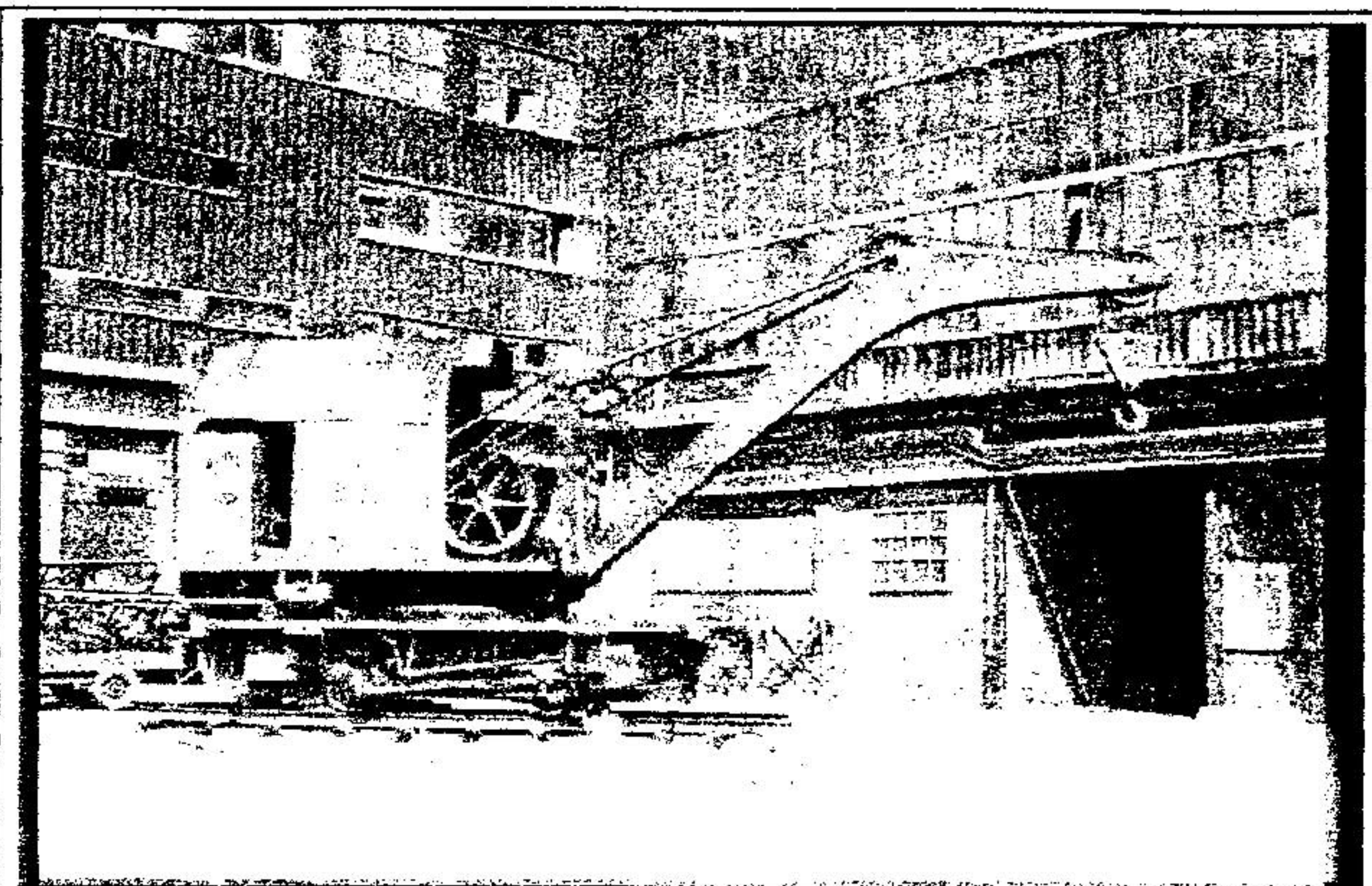
Naast het echte exploitatiematerieel is er ook een verzameling lichter, historisch verantwoord materieel dat niet echt geschikt is voor lijndienst. Dit zal gebruikt worden voor demonstratieritten te As (en Waterschei / Eisdén) of als statisch materieel voor het museum. In principe zal zo veel mogelijk materieel (beperkt) ritvaardig zijn zodat er voldoende afwisseling zal zijn in de diensten. De volgende tabel geeft een (onvolledig) overzicht van dit materieel.

Materieel	Omschrijving	Herkomst	Capaciteit
Stoomloc 1	Cockerill met verticale ketel Bouwjaar 1877	Charboon Beaujonc / Patience	
Stoomloc 2	Haine-St-Pierre Bouwjaar 1911	Tessengerlo- chemie	
Stoomloc 3	La Hestre Bouwjaar 1926	Tessengerlo- chemie	

Stoomloc 4	Cockerill met verticale ketel Bouwjaar 1875	Chatbonn Beaujonc / Patience	Oudste loc In België
Stoomkraan 9	La Biesme Bouwjaar 1924	KS Winterslag	
Dieselloc 67	Montmirail Bouwjaar 1955	KS Zolder	Twee motoren
Dieselloc 79	Franco Belge Bouwjaar 1923	Charbonn Beaujonc / Patience	Ex stoomloc
Dieselloc 85 Dieselloc 86	Fauvet – Girel Bouwjaar 1957 – 1963	Tessengerlo – chemie	
Dieselloc 88	A.B.R. Bouwjaar 1963	KS Winterslag	
Dieselloc 89	Gmeinder Bouwjaar 1964	Moermans NV	
Dieselloc 90	Cockerill Bouwjaar 1957	KS Waterschei > NMBS type 230	
Dieselloc 95	Moës Bouwjaar 1951	Charbonn Beaujonc / Patience	
Dieselloc 99	Deutz Bouwjaar 1951	Düsseldorf (metaalhandel)	



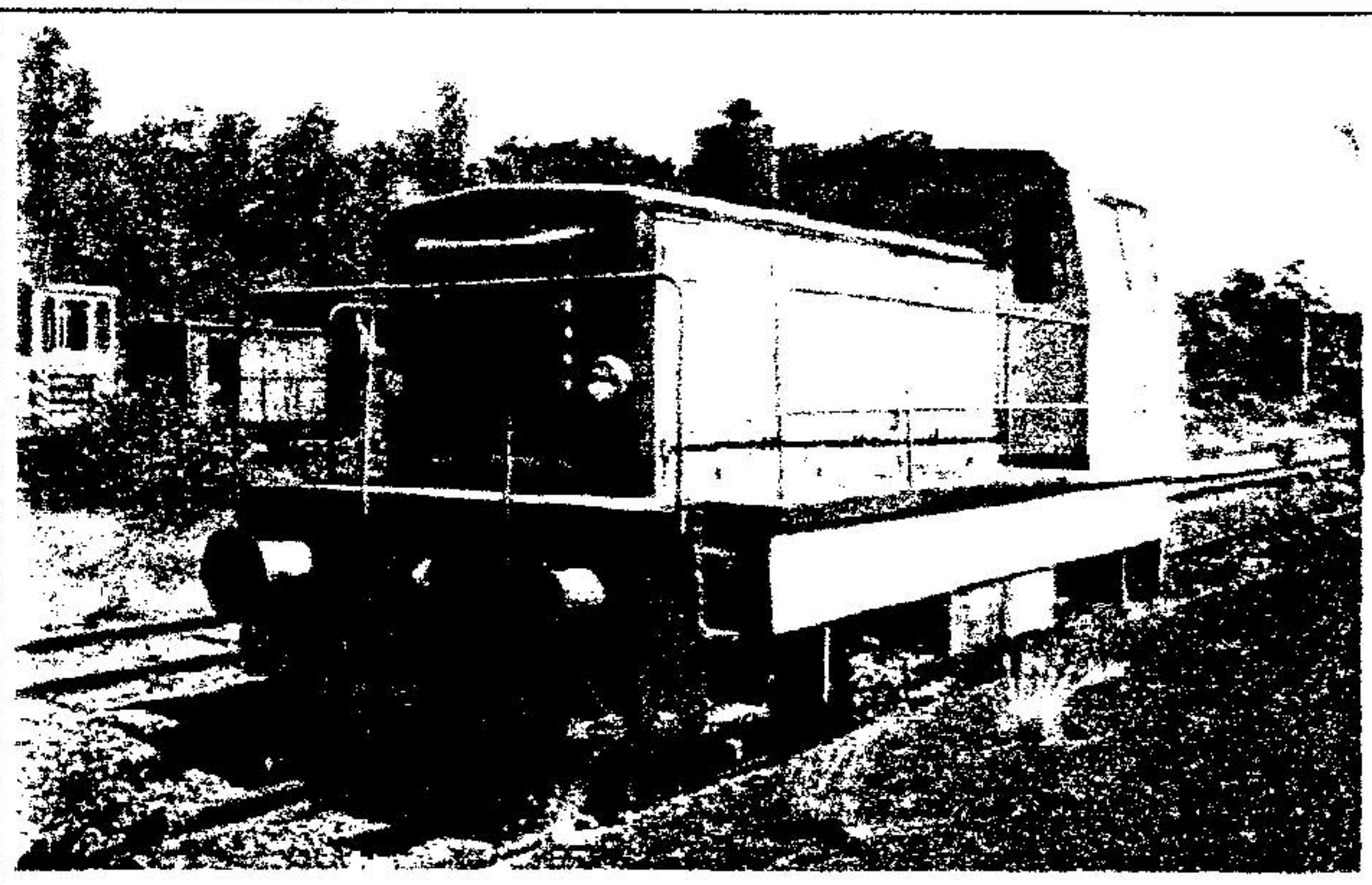
Stoomlocomotief nr 4



Stoomkraan nr 9



Dieselloc Montmirail



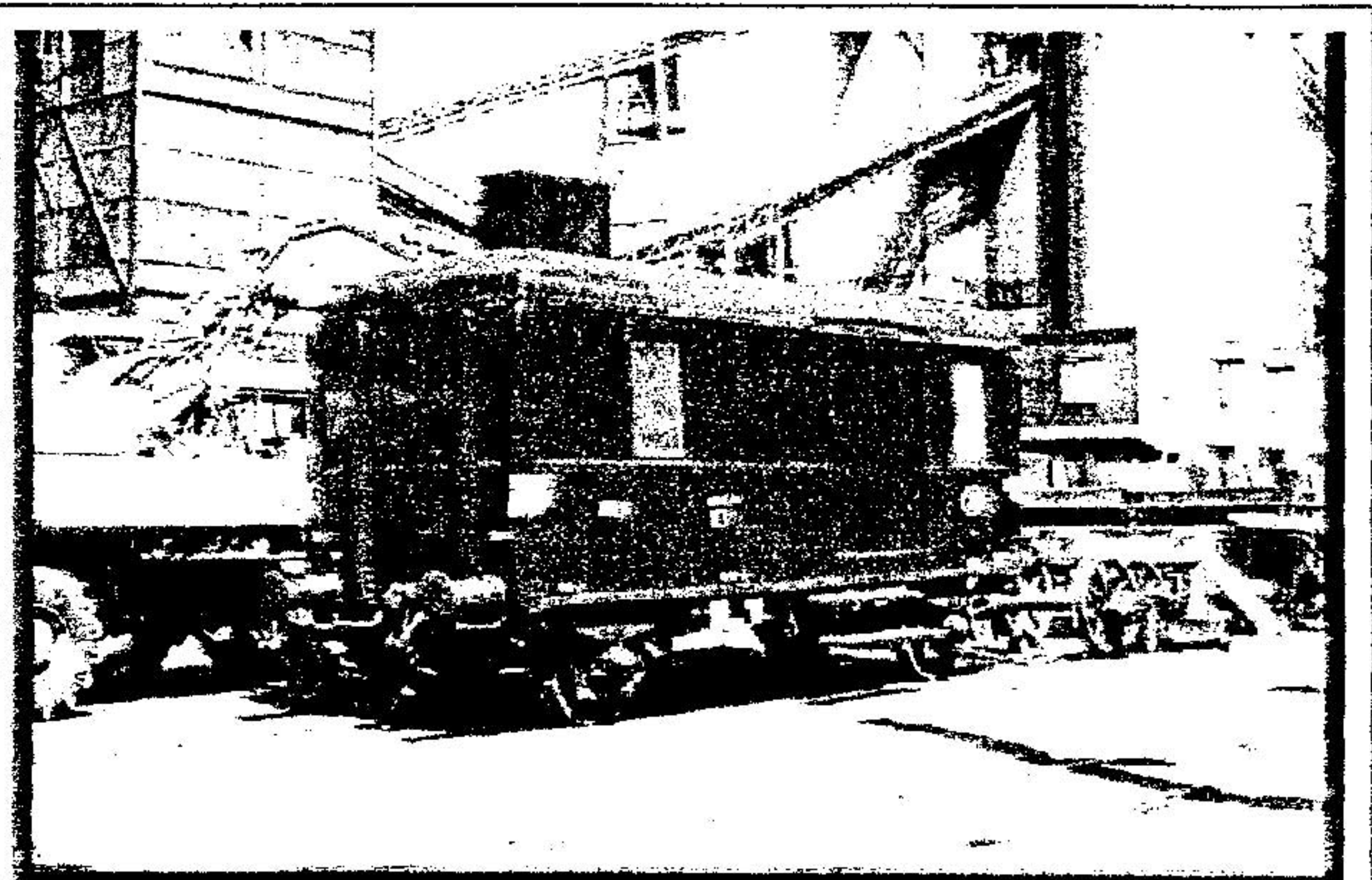
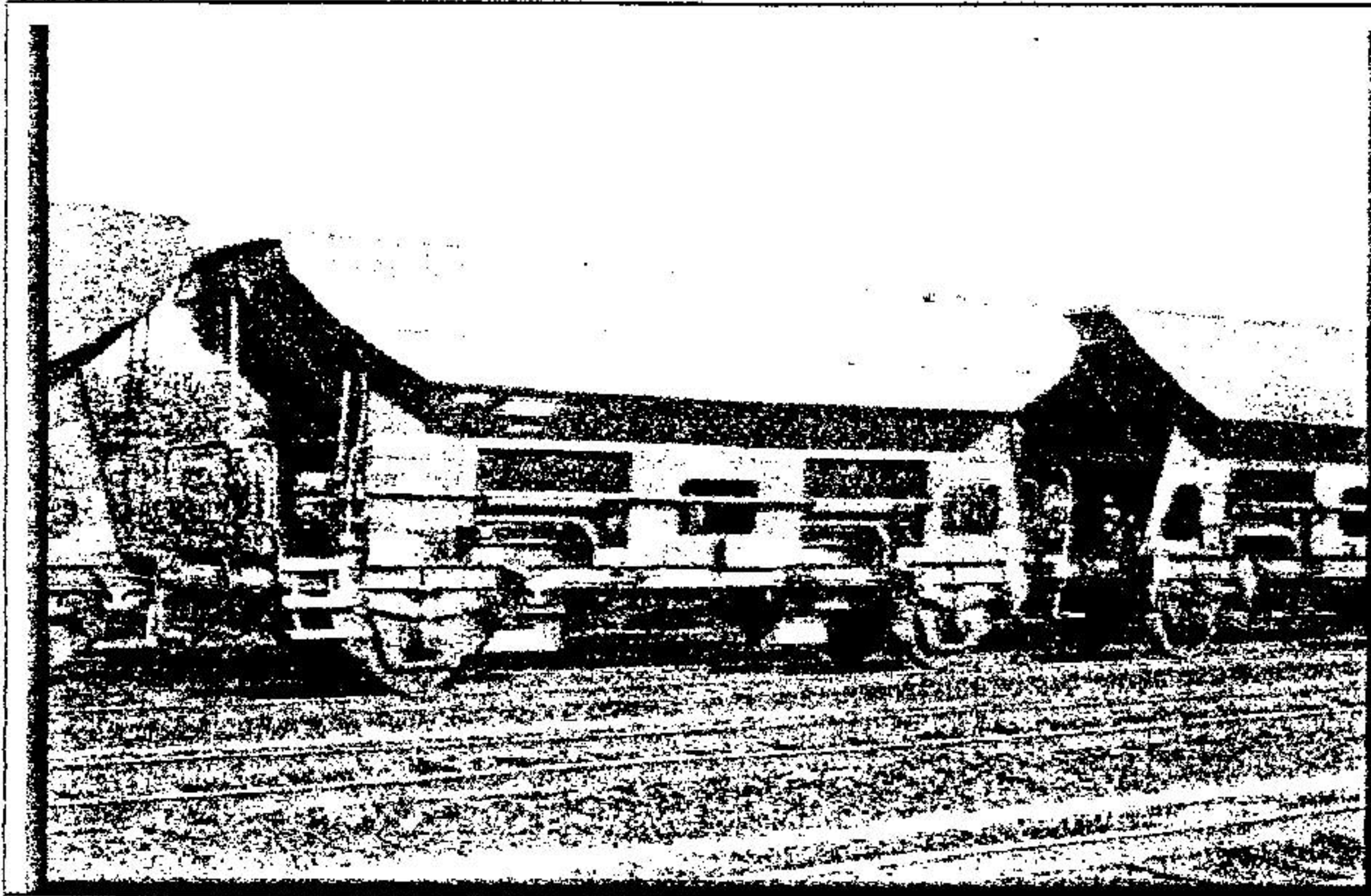
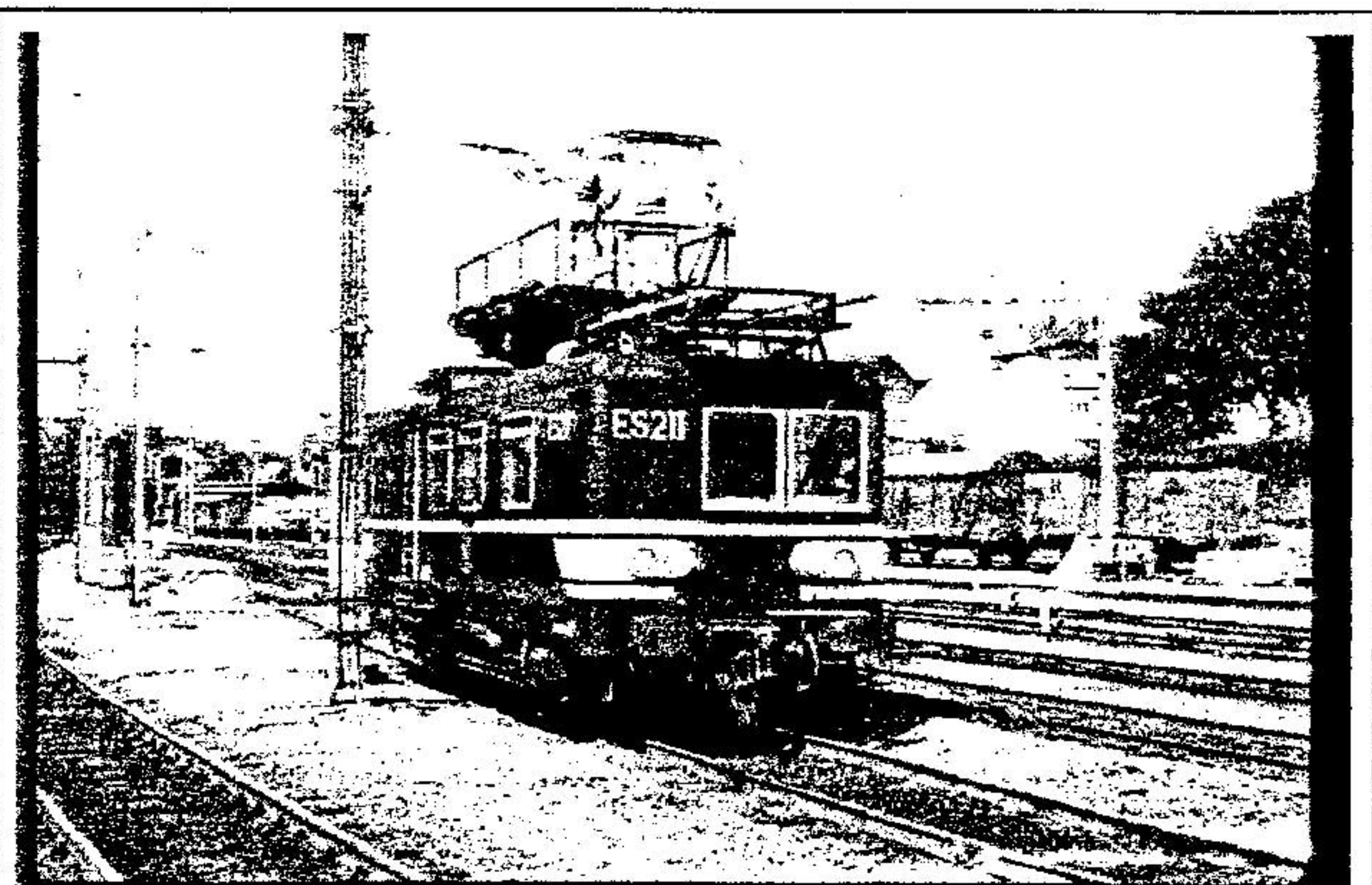
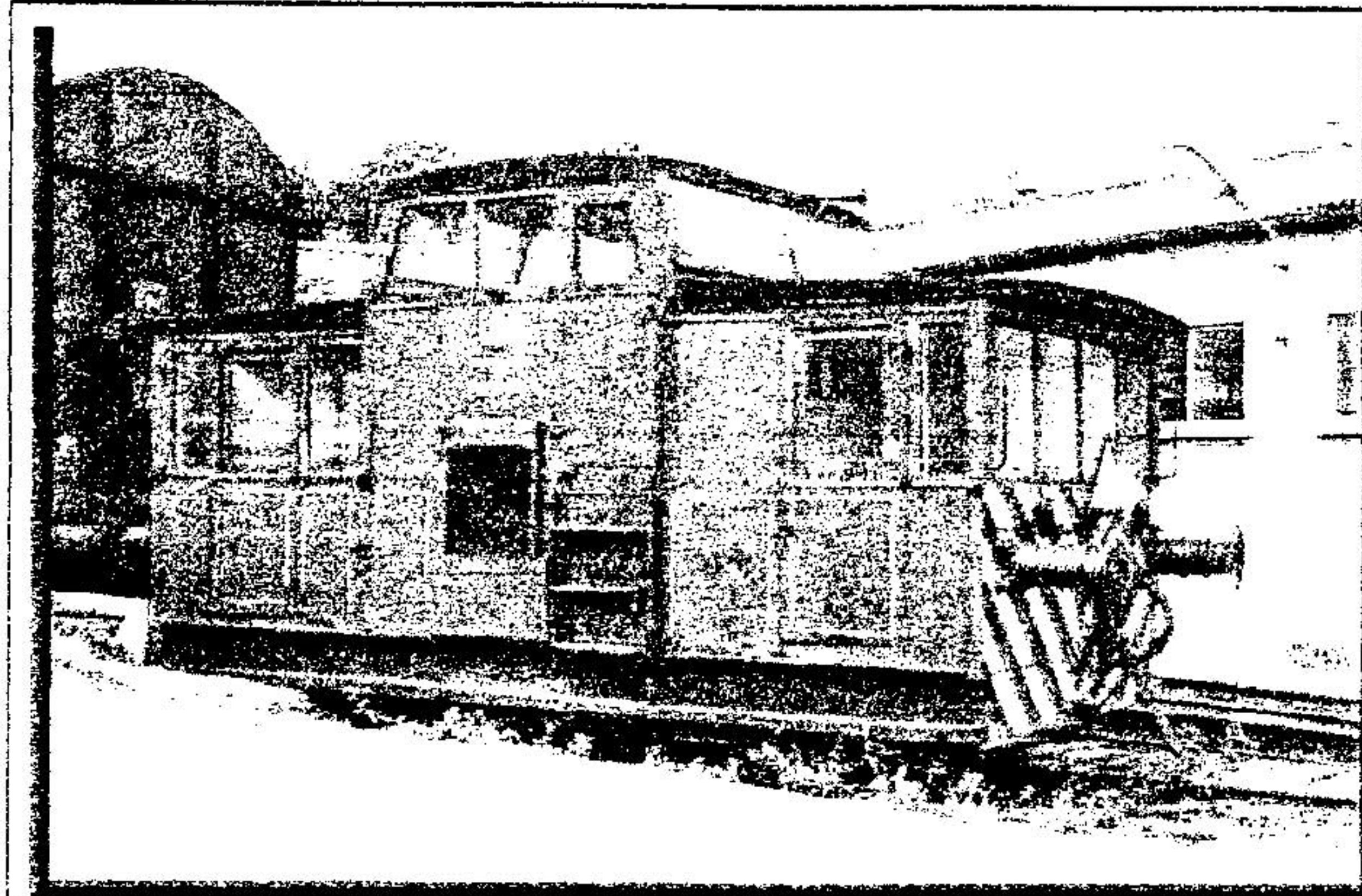
Dieselloc Fauvet Girel

### - Dienstmaterieel

Voor het uitbaten van een spoorwegexploitatie heeft men – naast het boven voorgestelde materieel ook heelwat dienstmaterieel nodig: dit gaat van typische voertuigen voor het onderhoud van de sporen, naar heel veel wagens voor de talrijke taken. De onderstaande tabel geeft enkel een overzicht van het tractiematerieel

Beschrijving "Kolenspoor"

Materieel	Omschrijving	Herkomst	Capaciteit
Trekker Type 5	Trekker voor vervoer van personen En gereedschaap	N.M.B.S. Namur	10 reizigers
Bovenleiding ES 105	Bovenleidingswagen Hoogwerker	N.M.B.S. Kinkempois	
Bovenleiding ES 206	Bovenleidingswagen Hoogwerker	N.M.B.S. Hasselt	
Wagens	Platte wagens Kolenwagens Zelflosser Gesloten goederenwagen Ketelwagen Kraanwagen Pakwagen Sproeiwagen	Vervoer van onderdelen Vervoer van ballast / kolen Vervoer van stortgoedren Magazijn / werkplaats Wagen voor water  Magazijn	



# *Hoofdstuk IV*

## *Museum*

### ***Tentoonstellingen :***

Het museumgedeelte krijgt twee delen, die in elkaar moeten overvloeien: een passief gedeelte met een overzicht van het spoorweggebeuren in Limburg, een actief gedeelte waarbij men zelf op de locomotieven kan meerijden.

Het eigenlijke museumgedeelte wordt onderverdeeld in een aantal thema-tentoonstellingen waarbij elk onderdeel zoveel mogelijk in zijn eigen context geplaatst wordt.

#### **1. Voorgeschiedenis van de spoorwegen:**

Eerste onderdeel – ondergebracht in de polyvalente zaal – behandelt de oorsprong van de spoorwegen en geeft een beeld van de eerste "sporen" van de ontwikkeling van stoommachines en naar de eerste spoorwegen in de wereld. De tentoonstelling bestaat uit een aantal fotopanelen en verschillende maquettes en modellen van de eerste stoomlocomotieven in Groot-Brittannië en in Europa. Voor groepen is er een video die een uitgebreider beeld geeft over deze periode.

#### **2 De geschiedenis van de spoorwegen in België**

Aansluitend wordt nader ingegaan op de eerste ontwikkelingen in België en behandelt de eerste spoorlijnen, de privé-concessies en de ontwikkeling van het Belgisch spoorwegnet. Er wordt ingegaan op het materieel, de seinen en geleidelijk aan komt men tot de nieuwste ontwikkelingen.

#### **3. De tractiemiddelen :**

In een uitgebreide fototentoonstelling wordt het licht geworpen op de verschillende tractiemiddelen van de Belgische spoorwegen, de verdere ontwikkeling van de stoomlocomotieven, de eerste elektrificaties en de opkomst van de dieseltractie. Aan de hand van onderdelen van verschillende locomotieven wordt ingegaan op de techniek. Een verzameling tractiematerieel van de N.M.B.S. sluit deze tentoonstelling af.

#### **4. De geschiedenis van de seingeving.**

De spoorwegen gaan er steeds prat op dat ingewikkelde veiligheidssystemen ontwikkeld werden en in deze tentoonstelling gaan we in op de seinen en seingestellen, waarbij de verschillende typen belicht worden. Dit deel vindt plaats in het te reconstrueren seinhuis.

#### **5. Aanleg en onderhoud van de spoorlijnen:**

De aanleg van een spoorlijn is altijd grootschalig geweest: dit deel gaat uitvoerig in op de technieken, en werktuigen voor de aanleg en onderhoud van de spoorlijnen.

#### **6. Spoorwegen in Limburg :**

Het volgende luik behandelt de spoorweglijnen in Limburg, geeft een beschrijving van de verschillende lijnen en toont maquettes van diverse stations en andere gebouwen.

### 7. De industriële spoorwegen:

De L.S.V. heeft een uitgebreide verzameling locomotieven uit de Limburgse bedrijven en hierrond wordt ook een tentoonstelling uitgebouwd, waarbij ook de mijnen en kleinere bedrijven in het voetlicht komen te staan.

### 8. Smalspoorlijnen:

De provincie had ook een aantal smalspoorbedrijven, de voornaamste was de mijn. Van dit materieel zal ook een beduidend geheel aan het publiek voorgesteld worden

### 9. De mens en de spoorweg :

De spoorwegen hebben tot een volledige ommezwaai geleid in de maatschappij van vorige eeuw. Hele dorpen werden omgevormd, stationsbuurten veranderden en tal van mensen werkten bij de spoorwegen.

### 10. De spoorwegen in de Handel :

De spoorwegen inspireerden vele ondernemingen tot nieuwe producten: deze gaan van spoorwegmodelbouw, naar schilderijen, souvenirs, versieringen .... In de vorm van een trein. In dit deel wordt een speels overzicht gegeven.

## **Demonstratieritten :**

Naast het passioeve gedeelte wordt er ook nog een actief deel ingebouwd: de bezoekers kunnen zelf op een locomotief meerijden en een inzicht krijgen over de werking en werkomstandigheden.

### 1. Normaalspoor :

Op de sporen 3 en 4 kan men meerijden op een stoomlocomotief of een dieseltrein. Op deze beide sporen wordt over een 2 km de indruk van deze techniek doorgegeven. Talrijke locomotieven uit de verzameling industriële machines staan voor dit werk gereed.

### 2. Mijspoor

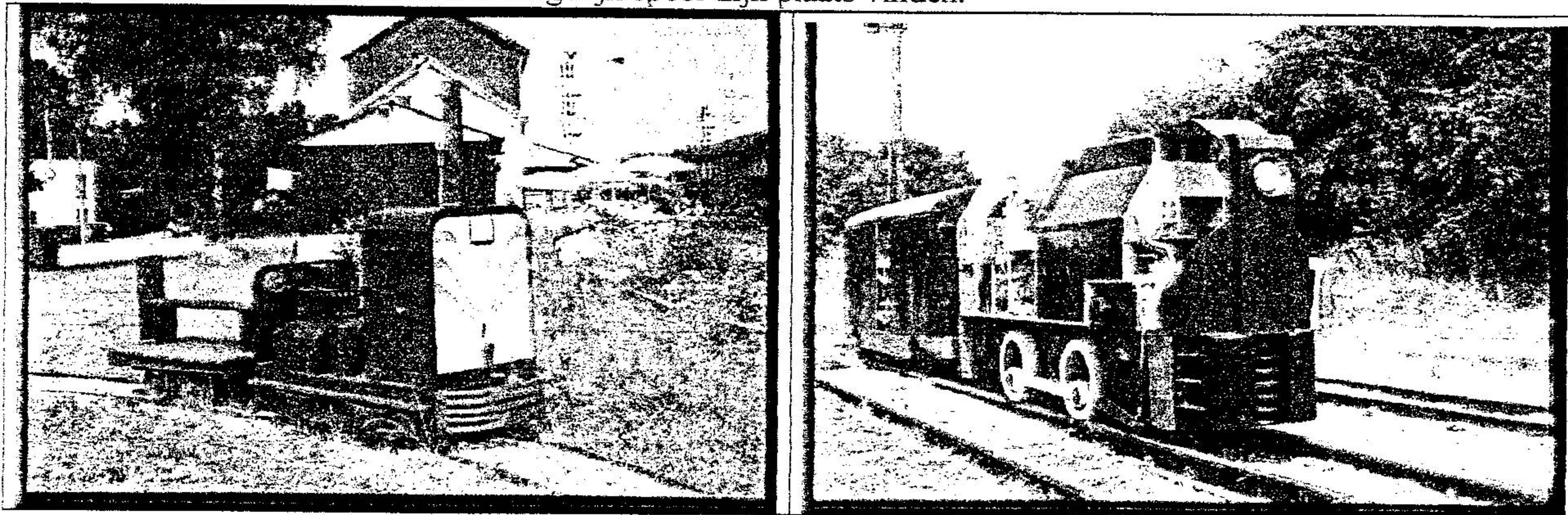
In het verlengde van spoor 4 wordt een spoortraject aangelegd waarop het mijnmaterieel – met de typische personeelswagens voor de ondergrond – een traject van een 500 m aflegt.

### 3. Groevspoor :

Het lichte groevespoor of Decauville-spoor wordt aangelegd tussen de sporen 4 en 6 en in typische rijtuigen worden de bezoekers vanaf het ontvangsgebouw doorheen de tentoonstellingen geloodst.

### 4. Tuinspoor :

Vierde mogelijkheid is het tuinspoor: dit werd vroeger aangelegd op tentoonstellingen of in parken en ook te As zal in een latere fase een dergelijk spoor zijn plaats vinden.



## Hoofdstuk V

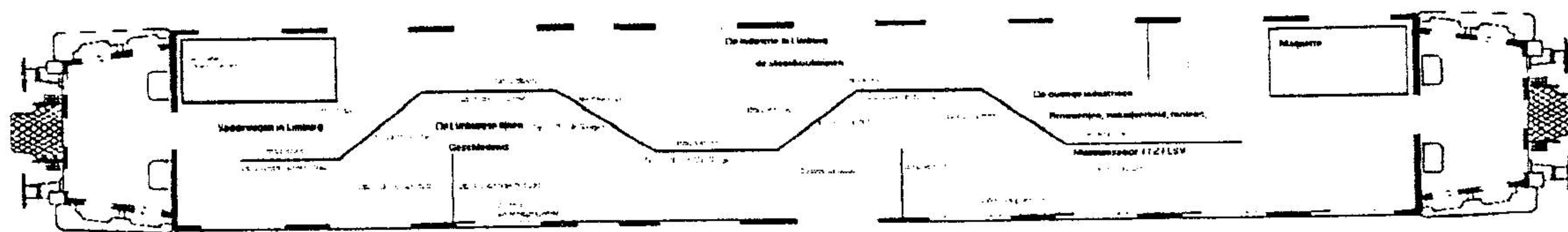
# Toeristische verbinding

Een toeristische attractie, die het "Kolenspoor" moet worden, kan niet zonder verbindings met de overige ontwikkelingen op het terrein. Hiervoor zijn interne en externe zaken te voorzien.

In het kader van het "Kolenspoor" zijn er een aantal aspecten, die zelf moeten ingevuld worden:

### 1. Toeristische informatie "spoorlags door Limburg" :

Te As, maar ook op de eindpunten moet er toeristische informatie gegeven worden over de mogelijkheden van de streek. Waar dit in As gebeurt in het bezoekerscentrum wordt voor de beide eindpunten een rijtuig voorzien waarin de toeristische diensten hun informatie kwijt kunnen. Voor deze functie wordt er geopteerd voor de aankoop van een rijtuig type M2, dat binnenin volledig aangepast moet worden.

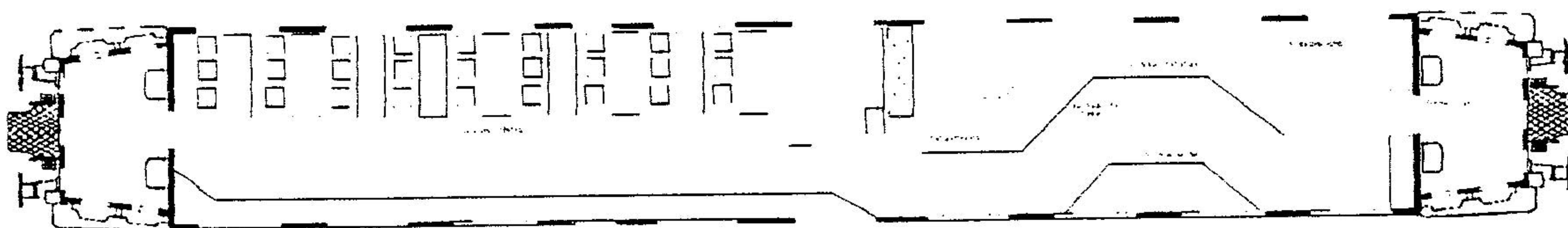


De ruimte voorziet :

- een bureel in één eindafdeling
- een zaal voor de toeristische informatie (middendeel)
- een balie voor het bekomen van folders, ... (eindafdeling 2)

### 2. Didactisch rijtuig "School op wielen" :

Voor eventuele didactische uitstappen wordt een ingericht rijtuig voorzien: ook hier wordt geopteerd voor een rijtuig type K1 of eventueel type R, met aangepast interieur :



Achtereenvolgens heeft men :

- een polyvalent leslokaal met ca. 40 zitplaatsen
- een video-hoek
- een uitgebouwde tentoonstellingshoek
- een kleine bibliotheek

### 3. Salonrijtuig : :



Voor eventuele culinaire ritten of voorstelling van streekgerechten, wijndegustaties, ... moet een comfortabel rijtuig met een 40 plaatsen ter beschikking staan. Ook hier opteren we voor de ombouw van een rijtuig type K1, zodat het met de gewone treinen kan meerijden.

Dit rijtuig omvat :

- een keukenafdeling met voorraadplaats
- een toog met kleine bar
- een verbruikszaal met wisselende indelming

#### **4. Verblifrijtuig :**

In een latere toekomst is het wenselijk dat er een verblifrijtuig te beschikking staat voor een tiental personen. Hierin kunnen kleinere groepen overnachten bij werkkampen, kunnen bezoekers overnachten bij manifestaties, maar kan ook gebruikt worden door personeel bij verplaatsingen op het N.M.B.S. net. Een dergelijk slaaprijtuig voorziet :

- een vijftal slaapafdelingen met twee of drie bedden
- een kleine keuken met eetruimte
- een klein salon / verblifruimte

#### **5. Wagen voor fietsenvervoer :**

Naast de bagage-afdelingen, moet er voor grotere fietshappenings een eigen wagen voorzien worden, in de vorm van een gesloten goederenwagen, of beter nog in een bagagerijtuig, speciaal omgebouwd voor dit vervoer.

#### **6. Externe verbindingpunten :**

Buiten het eigen terrein moeten er noodgedwongen een aantal aanpassingen gebeuren om optimaal te kunnen functioneren. Hierbij denken we aan :

- aanpassing van de toegangswegen
- aanpassingen aan fietsroutes
- aanleggen van wandelpaden
- aanleggen van parkings en fietsenstallingen
- bijkomende halteplaatsen
- boottoerisme
- shoppingtoerisme
- historische busverbindingen

# *Hoofdstuk VI*

## *Exploitatie*

Bij de exploitatie van het kolenspoor hebben we een aantal specifieke inzetdagen, die elk hun eigen kenmerken bezitten :

### 1. De manifestaties :

Jaarlijks worden een drie à vier grotere manifestaties met een bepaald thema of voor een bepaalde doelgroep georganiseerd. Zo zijn vanaf 2001 de volgende thema's gepland :

- historische (stoom)dagen
- dagen in het teken van het kind
- kerstritten met kerstmarkt
- thema-dagen

Verder kan er meegewerkt worden aan manifestaties die door andere groepen georganiseerd worden (bv. kolenspoorfestival, open monumentendag, ...)

### 2. Rit op N.M.B.S. - net

Indien er voldoende materieel geïmatriculeerd is, kunnen 2 à 3 ritten op het N.M.B.S.-net doorgevoerd worden bij manifestaties te Bokrijk of in het mijnstreekmuseum van Beringen.

### 3. Ritdagen type A:

Tijdens de zondagen in juli en augustus en mogelijk bij andere gelegenheden wordt een ritdag met een uurdienst gereden. Tijdens deze dagen komen twee stoomtreinen, één dieseltrein en 1 à 2 motorwagens tot inzet. Hierbij ligt de capaciteit op ca. 1 500 à 2 000 reizigers. Volgens planning zijn er zo een 10-tal dagen per jaar voorzien.

### 4. Ritdagen type B :

Tijdens de weekdays in de vakanties (en zondagen in mei, juni en september) is het voldoende om met slechts één stoomtrein en 1 motorwagen te rijden. Deze dagen hebben een maximale capaciteit van ca. 1 000 reizigers en na de aanlooperperiode worden een 30-tal dagen in deze vorm aangeboden

### 5. Ritdagen type C :

Tijdens het voor- en naseizoen is het aanbod – buiten de groepen – vrij beperkt en meestal volstaat op dat ogenblik een motorwagen, of bij een grotere toeloop een dieseltrein. De capaciteit is beperkt tot ca. 200 reizigers. Vanaf 2001 worden een 30-tal dergelijke inzetdagen op de kalender geplaatst.

### 6. Museumdagen type M :

Buiten het seizoen zal het museum nog verder open gehouden worden, en op sommige dagen kan er zelfs geopteerd worden voor de demonstratieritten. Deze laatste ritten worden trouwens ook tijdens de vorige ritdagen geprogrammeerd. Hierdoor komen er – naast de 80 gewone ritdagen – nofmaals een 80 openingsdagen voor het museum hierbij.

### **7. Culinaire treinen (Candle light)**

Een anderde mogelijkheid vormen de gastronomische ritten voor groepen, ceremonies, verjaardagen, ... Hier kan een gans gamma van mogelijkheden aangeboden worden.

### **8. Lessenreeksen :**

Speciaal voor scholen zullen bepaalde didactische treinen ingelegd worden, waarbij een klas gedurende een halve dag de mogelijkheid krijgt om – ter plaatse – les te krijgen over de natuur, het vervoer of de spoorwegen. Deze mogelijkheden zijn er ook voor jeugdbewegingen (bv. droppings, ...) of speciale kinderprogramma's.

### **9. Groepsritten :**

Onafhankelijk van bovenstaande mogelijkheden zijn er nog een groter aantal aanvragen voor groepen. Dit kan gaan van gewone groepen, tot schooluitstappen, firmabezoeken, ... Deze groepen kunnen ingepast worden in een bestaande dienstregeling of een bijzondere trein nodig maken.

### **10. De nevenactiviteiten :**

Om een museumlijn rendabel te houden, zijn er naast de ritten ook een groot aantal nevenactiviteiten nodig, om zo aan de benodigde fondsen te komen. Hiervoor zijn ook een aantal aanpassingen aan het emplacement of de gebouwen nodig. De onderstaande opsomming geeft een beeld over de mogelijkheden :

- uitbaten van een stationsbuffet (in ontvangstgebouw)
- uitbaten van souvenirs- en boekenwinkel
- verhuur van zalen voor recepties, groepen, ...
- organiseren van fotosessies voor huwelijken, communie, ...
- organiseren van ruilbeurzen, ...
- verkoop van modelbouwartikelen

## ***Hoofdstuk VII :***

# ***Organisatie***

Om tot een goede werking te komen in de toeristische sector en tussen de verschillende toeristische attracties, is het dringend nodig dat er een goed uitgebouwde structuur komt, waar elk van de partners zich in kan vinden. Voor het geheel van het kolenspoor stellen we een volgende organisatie voor, die echter door nieuwe initiatieven en ontwikkelingen verder uitgebouwd kan worden. Ieder deelbereik behoudt zijn eigen opbouw en structuur maar wordt opgenomen in een groter geheel, dat een aantal richtlijnen opstelt, waar iedere partner zich – in eigen mogelijkheden – moet aan houden.

### ***De organisatie :***

#### ***De overkoepelende organisatie:***

Deze organisatie zorgt voor de volledige werking van het geheel "Kolenspoor" en wordt vanuit het streekplatform door de regiomanager gecoördineerd.

#### **Takenveld :**

- legt het algemeen beleid vast van het "Kolenspoor" over alle deelaspecten
- stelt een agenda op van de voornaamste activiteiten van alle leden
- brengt een algemene brochure uit, zorgt voor de algemene informatie
- heeft een centraal secretariaat
- legt een exploitatieschema op, uitgaande van de technische en praktische normen
- stelt de normen van toetreding en werking op
- geeft een algemeen jaarverslag, bundelt de jaarverslagen van leden

#### ***De vzw Kolenspoor:***

De vereniging is de beheerder van het onroerend patrimonium van de spoorwegdomeinen gebruikt bij de exploitatie van het toeristisch "Kolenspoor"

#### **Takenveld :**

##### **Startfase :**

- zorgt voor de herstelling en heraanleg van de lijn Winterslag – As – Eisden
- coördineert in de restauratie van het station As
- is bouwheer voor de verschillende museumgebouwen, stations en dienstgebouwen
- zorgt eventueel voor een prefinanciering van het allerdringendste rollend materieel
- 

##### **Definitief :**

- zorgt voor het onderhoud van de lijn
- zorgt voor het groot onderhoud van de gebouwen
- beheert de domeinen en de emplacementen
- zorgt voor de toekomstige verbindingen met nieuwe attracties

***De commercieel-toeristische organisatie:***

Deze organisatie zorgt voor de praktische oplossingen voor de problemen in verband met marketing, publiciteit, coördinatie en personeelsbegeleiding van het Kolenspoor

**Takenveld :**

- legt het commercieel en toeristisch beleid vast van het "Kolenspoor"
- zorgt voor het opstellen van de dossiers voor subsidieaanvragen
- zorgt voor het opstellen van dossiers voor tewerkstelling
- stelt de toeristische pakketten op en zorgt voor dagarrangementen
- zoekt nieuwe toeristische initiatieven en contacten met partners
- onderhoudt de contacten met sponsors
- zorgt voor de publiciteit
- beheert het secretariaat voor de toeristische informatie
- verzorgt de PR-functie
- staat in voor het personeelsbeleid

***De exploitatie en technische bedrijvigheden***

***-exploitatie maatschappij. :***

Deze exploitatie maatschappij zorgt voor de exploitatie van de verbinding, beheert het roerend patrimonium en de museumonderdelen en zorgt voor de restauraties en onderhoud van het materieel. Ze kan eventueel ook instaan voor de opvolging van bouw dossiers en onderhoud van de lijn.

**Takenveld :**

- zorgt voor de exploitatie van de lijn volgens opgelegde criteria
- zorgt voor de uitbating van het museum en de nevenactiviteiten
- zorgt voor de uitbouw van het museum
- zorgt voor het opstellen van alle aankoop- en restauratiedossiers
- zorgt voor de restauratie van het rollend materieel en de museumstukken
- zorgt voor het dagelijkse onderhoud hiervan
- zorgt voor de opvolging van de (bouw)dossiers
- zorgt voor de vrijwilligerswerking binnen de vereniging
- zorgt voor de begeleiding van het tewerkstellingsproject techniek
- is eigenaar of contractant van het roerend patrimonium

## *Hoofdstuk VIII :*

# *Werkgelegenheid*

Het "Kolenspoor" heeft doelbewust gekozen voor een exploitatie gedurende minstens 120 tot 140 dagen. Dit was nodig om in aanmerking te komen voor subsidies en om als volwaardige toeristische attractie in de mijnstreek geprofileerd te worden. Deze inzet kan natuurlijk niet volledig op vrijwilligers draaien en daarom werd bij de kostenraming duidelijk geopteerd voor een aantal professionele krachten. Naast deze betaalde arbeidskrachten, wordt een groot gedeelte van de exploitatie – zeker tijdens de topdagen – nog steeds uitgevoerd door vrijwilligers. Zonder deze mensen is een rendabele exploitatie niet mogelijk: de loonkost voor een 5 mensen in volle dienst en een aantal jobstudenten vertegenwoordigt meer dan 60 % van de kostprijs van het project. Analyse van het probleem heeft geleid tot volgende taakomschrijving van de personeelsleden en vrijwilligers (er wordt ook een indicatie gegeven over de kostprijs per persoon) :

Functie	Studierichting	Prijs/jaar	1999	2000	2001
Exploitatiemanager + wachter/ gids	A1 toerisme / handel	1 870 000	FT	FT	FT
Technisch manager + bestuurder tractie	A1 techniek	1 870 000	FT	FT	FT
Catering / verkoop + administratie	Algemeen A2	1 370 000	HT	FT	FT
Bestuurder tractie + werkplaats	A2 techniek	1 195 000		FT	FT
Bestuurder dieseltractie + werkplaats	A2 techniek	1 195 000		HT	FT
Opvang + buffet + demo	A4 horeca / techniek	1 095 000		HT	HT
Opvang + demo	A4 techniek	1 095 000			HT
Algemeen onderhoud + Stoker stoom	A4 techniek	1 022 000		HT	FT
Algemeen onderhoud Emplacement	A4 tuinbouw	1 022 000		HT	HT
<b>Jobstudenten :</b>					
Wachter 1				JS	JS
Wachter 2				JS	JS
Buffetbediende				JS	JS
Buffetbediende				JS	JS
<b>Vrijwilligers :</b>					
Bestuurder stoomtractie				20 d	20 d
Stoker stoomtractie				20 d	20 d
Demo-ritten				40 d	40 d
+ restauraties materieel					
<b>Leerwerkplaats / stage</b>					
Opleidingsprojecten in werkplaats / bouw / groenonderhoud/ horeca					

Zoals men kan opmerken is de optie dat er in 2001 5 à 6 mensen voltijds bij het "Kolenspoor" aan de slag kunnen, een 4-tal mensen worden op tijdelijke basis aangeworven voor ca. 100 inzetdagen / jaar, de overige jobs worden ingenomen door Jobstudenten (4 man) en vrijwilligers. Deze laatste komen bij voorkeur tot inzet in de exploitatie als bestuurder (stoom en diesel). Om dit te verwezenlijken zouden ca. 50 vrijwilligers elk een 30 à 40 inzetdagen per jaar voor hun rekening moeten nemen.

### Omschrijving en taakverdeling :