

# TTZ

Vereniging zonder winstoogmerk.

# AKTUEEL

TWEEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT

MEI-JUNI 89

Jaargang : 7

Nummer : 37

Lidgeld : 550 BF - Los Nummer : 120 BF



Wordt gratis bedeed aan alle TTZ-leden.

lidmatschapsbijdrage : 550 BF/jaar  
 los nummer : 120 BF

Redaktie :

J. Casier, H. De Bot, F Maes, M Delie

Hoofdredaktie :

J. Casier, Henisstraat 71, 3700 Tongeren  
 Tel. 012/23 22 24

Niets uit dit tijdschrift mag overgenomen worden zonder voorafgaande toestemming van de redaktie of het TTZ-bestuur.

Eerst en vooral willen we ons verontschuldigen voor het laattijdig klaarkomen van deze nooeditie. Doch zoals men in dit nummer kan lezen zijn de kontrakten voor de overname van de lijn Waterschei - As - Eisdien (in eerste instantie het emplacement As) gereed. Deze omschakeling - samen met de start van het nieuwe ritseizoen brengen veel werk met zich mee. Onderhandelingen, opstellen van een volledig nieuw dossier, bouwaanvragen, .... vergen enorm veel krachten. En om de "nieuwe" museumlijn volgend jaar van start te laten gaan blijven de inspanningen nog groot. Daarom ook geen nauwkeurige termijn voor de volgende nummers :

eind juni verschijnt de vaknatiegids, half augustus volgt een volledige beschrijving van het materieel en de lijn 21.

Inhoud :

N.M.B.S.-aktueel	blz	1
Statistiek		1
Goederenwagens		5
TTZ-krant		6
Musea en museumlijnen		9
Historische bladzijde		11
Type 24 (ex Nord Belge)		11
Nummerlijsten (Nord Belge)		14
Exploitatie		17
Hasselt - Maaseik		19
De station : de Grand Central Belge		23
Spoorwegongevallen		27

# N.M.B.S. -

## AKTUEEL

### 1. Statistiek :

#### a. Leveringen :

912	BN Brugge	Schaarbeek	18/10/88	18/10/88	
913	BN Brugge	Schaarbeek	28/10/88	31/10/88	
914	BN Brugge	Schaarbeek	13/02/89	27/02/89	01/03/89
915	BN Brugge	Schaarbeek	09/02/89	27/02/89	
916	BN Brugge	Schaarbeek	08/02/89	27/02/89	
917	BN Brugge	Schaarbeek	06/02/89	27/02/89	15/02/89
918	BN Brugge	Schaarbeek	07/02/89	27/02/89	
919	BN Brugge	Schaarbeek	03/02/89	27/02/89	15/02/89
920	BN Brugge	Schaarbeek	08/02/89	27/02/89	01/03/89

#### b. Ombouw :

128	wordt	971	Kinkempois	10/11/88	uitrit	FM
084	wordt	972	Kinkempois	21/11/88	uitrit	FM
120	wordt	973	Kinkempois	01/12/88	uitrit	FM
110	wordt	974	Kinkempois	07/12/88	uitrit	FM
111	wordt	975	Kinkempois	19/12/88	uitrit	FM
5203	wordt	5302	Ronet	01/02/89		
5206	wordt	5307	Ronet	01/02/89		
5207	wordt	5317	Ronet	01/02/89		
5208	wordt	5318	Ronet	01/02/89		
5210	wordt	5320	Ronet	01/02/89		

#### c. stelplaatswijzigingen :

5209	Ronet	-	Latour	18/01/89
8424	Montzen	-	Latour (Stockem)	09/01/89
9129	Merelbeke	-	Antwerpen-dam	18/03/89
9139	Merelbeke	-	Antwerpen-Dam	18/03/89

#### d. schrappingen :

070	Kinkempois	Buiten dienst met PV 88.06 van 10/11/88 Uit de geschriften op 31/12/88
6005	Merelbeke	Buiten dienst met PV 298 van 07/02/89 Uit de geschriften op 01/04/89
8402	Latour	Buiten dienst met PV 297 van 31/01/89 Uit de geschriften op 01/04/89

## 2. Aktuele berichten :

-----

- 09 Bij deze nieuwe stellen zijn thans 20 eenheden geleverd, doch er zijn pas 10 stellen officieel in dienst : reden hiervan is het feit dat bij het remmen enorm grote krachten op de draaistellen optreden zodat hier regelmatig scheuren ontstaan. Daarom moeten de stellen die in dienst zijn om de twee dagen een nazicht moeten ondergaan. Op dit ogenblik is een reeks van 7 stellen in dienst op de ringlijnen rond Brussel. Verder zijn er twee stellen te Antwerpen : een staat te Antwerpen, een te St-Niklaas, dit voor personeelsopleiding. Deze stellen rijden regelmatig op deze verbinding maar ook Boom werd al bereikt. Hier ging het steeds om testritten. Vanaf eind mei wordt de tweede inzetreeks met 7 stellen vanuit Antwerpen ingericht.
- 09.5 De poststellen zijn thans alle op de sporen en de oude stellen zijn uit de postdienst verdwenen. Op dit ogenblik rijden ze nog steeds volgens de oude inzetreeks, maar de nieuwe organisatie gaat thans waarschijnlijk vanaf eind mei 1989 in. Op dat ogenblik zouden alle veranderingen bij de post zelf een feit zijn.
- 20 De verbouwing van deze lokomotieven (vooral een volledige nieuwe bekabeling) gaat goed vooruit. Daar waar de 2001, 2012 en 2015 al omgebouwd werden, zijn de 2016 en 2018 nu te Salzannes aanwezig.
- 43 : Opnieuw enig nieuws aangaande deze stellen : er werd beslist om de nog niet omgebouwde stellen van de ES door Kortrijk te laten onderhouden en hierdoor hebben we diverse transferts van dergelijke motorwagens. Zo zijn de stellen 4305 en 4320 van Leuven enkele keren te Kortrijk geweest. Het laatstgenoemde stel is ook zeer regelmatig te Hasselt aanwezig.
- 44/45 : Op dit ogenblik is er een studie om bij deze stellen de Westinghouse-brander te vervangen door een Webasto-brander. Hierdoor zou een van de zwakke punten van deze reeks opgevangen worden. Daar de kast en de motor nog volledig voldoen is deze verbouwing redelijk daar de stellen dan nog een 15 jaar ingezet kunnen worden. De inzet blijft ook tijdens de zomerregeling ongewijzigd, doch men denkt aan een uitbreiding van de reeks van Merelbeke. De stellen van Latour krijgen een kleine uitbreiding, daar deze motorwagens op de verbinding naar Bastogne zullen doorrijden tot Bastogne-Nord
- 47 Ook nu werd er weer een studie aangevat om sommige diensten, die thans in trek- en duwstellen M2 met 62-ers gereden worden terug over te dragen aan motorwagens. Hier gaat het vooral om lokaaldiensten, doch ook de verbinding Ronse - Gent - Eeklo behoort tot de mogelijkheden. Hiervoor zouden een 20-tal nieuwe stellen nodig zijn. Er zijn diverse mogelijkheden, maar de voorkeur zou gaan naar de nieuwe Duitse of Franse stellen. Een eerste aanduiding van een mogelijke bestelling is het feit dat de 4601 en 4603 van Haine-St-Pierre als proef van een nieuwe rood-witte schildering voorzien werden. Hierbij werd het kleurschema gewoon omgedraaid: een stel had een witte grondkleur met brede rode band, de

4601 was rood met brede witte band. Bij goedkeuring zou deze kleurstelling ook bij de stellen reeksen 44 en 45 toegepast worden.

51 Een belangrijke uitbreiding van de reeks krijgen de 51-ers van Antwerpen-Dam te verwerken : vanaf de zomerregeling worden alle diensten van de reeks 59 overgenomen en zo zou de reeks met 4 dagen vergroot worden. Inmiddels worden bij diverse dergelijke lokomotieven van Hasselt en Antwerpen-Dam de verwarmingsketels uitgebouwd. Dit omdat deze loks toch enkel nog in de goederendienst ingezet worden. Bij de overige stelplaatsen is er geen wijziging te noteren.

52 Bij deze machines zijn er thans grotere wijzigingen te noteren : eerst moeten we de eerste buitendienststelling vermelden. Wegens een zware motorschade werd de 5204 begin januari afgesteld en de effectieve schrapping zal tijdens de volgende maanden doorgedreven worden. De levensloop van deze lokomotief vermeld de volgende gegevens :

Om deze vermindering te Latour te compenseren werd de 5209 van Ronet naar Latour getransfereerd.

Anderzijds werd de verwarmingsketel van verschillende lokomotieven uitgebouwd, dus een omgekeerde verbouwing van enkele jaren geleden. Zo zijn 5 lokomotieven betroffen en al deze diesels werden thans hernummerd in de reeks 53. Alle lokomotieven blijven te Ronet.

54 Ook bij de reeks 54 kreeg men een analoge omvorming : bij de 5401 (204.001), 5403, 5407 werden de verwarmingsketels uitgebouwd. Alleen de museumlokomotief 204.004 behield zijn verwarmingsketel en kan dan ook in de toekomst nog steeds bijzondere reizigerstreinen slepen.

59 Definitief einde bij de NMBS : vanaf de zomerregeling worden de laatste machines van deze reeks stilgelegd en zo verdwijnt deze karakteristieke lokomotief van de sporen. In de loop van de zomer worden de laatste 6 machines definitief uit de geschriften afgevoerd.

Doch misschien kennen deze machines nog een nieuwe jeugd: de Franse firma die de nieuwe TGV-lijnen gaat aanleggen in België en Frankrijk heeft belangstelling in 12 dergelijke lokomotieven. Daar waar voor de bedrijfsklare machines geen probleem aanwezig is, heeft men voor 6 afgestelde machines een bestek aangevraagd om de prijs te weten van een bedrijfsklare herstelling. Als dit kontrakt een feit zou worden is een inzet tot praktisch het jaar 2000 een mogelijkheid, dit zowel op het Franse als Belgische grondgebied.

60 Wat te voorzien was is gebeurd : de laatste lokomotief, nl. de 6005 werd begin februari afgesteld. Reden hiervan was het feit dat ABC (eigenaar van de dieselmotor) een klant gevonden heeft voor deze motor. Hierdoor moest de NMBS de lokomotief voortijdig gestopt worden. Op 6 februari begon de 6005 zijn laatste rit richting Salzannes en korte tijd later werd de dieselmotor uitgebouwd. Op 7 februari werd het PV van buitendienststelling opgesteld en de laatste 60-er ging op 1 april uit de geschriften. Zo verdween weer een bijzon-

dere lokomotief uit het NMBS-bestand.

Anderzijds is er in het museumpatrimonium een verandering : de 6006 was oorspronkelijk voorzien om bewaard te blijven, doch daar de motor ook gebruikt kan worden bij de reeks 73, werd deze dieselmotor uitgebouwd. Om toch een historische lokomotief van deze reeks te hebben, werd nu de 6025 uitgekozen. Deze lokomotief zal waarschijnlijk door Salzannes rijvaardig gerestaureerd worden en dan vanuit Ronet of Kinkempois ingezet worden.

In tussentijd is een groot deel van de 60-ers, waaronder al de prototypelokomotieven, in de CW Salzannes en te Ronet verzameld en wachten daar op hun verder lot.

80 De 8060 - verhuurd aan de CFV3V - is thans verhuurd aan de cooperatie TECMA. Deze vereniging zal het goederenverkeer verzekeren op de lijn Mariembourg - Frasnes - (Chimay). Bij voldoende klanten wordt deze lokomotief ook effectief aangekocht.

84 Opnieuw enige beweging in deze reeks. Daar waar de 8402 van Stockem (Latour) op 1 april uit de geschriften afgevoerd werd, werd ter compensatie de 8424 van Montzen naar Latour getransfereerd. De levensloop van de 8402 is als volgt :

250.002 -- > 8402	
Bouwer :	Baume & Marpent
Levering :	16/09/1955
Stelplaatsen :	
Schaarbeek	16/09/55 - 20/11/64
Antwerpen-Dam	20/11/64 - 27/01/65
Ronet	27/01/65 - 01/06/86
Stockem	01/06/86 - 01/04/89

91 Ook bij de 91-ers is er verandering : de 9129 en 9139 werden van Merelbeke naar Antwerpen-Dam getransfereerd. Hier zullen ze ingezet worden in de rangeerdienst in de stelplaats en in de C.W. Antwerpen. Daar waar al een lokotractor te Antwerpen aangekomen is, wordt de tweede pas in augustus verwacht. Reden is een belangrijke schade aan de ophanging die eerst moet hersteld worden.

Goederenwagens

1. Statistiek :

a. Levering :

+++++

Type 3514 G1 Kode Rils 12/88 1 wagen

b. Ombouw :

+++++

3514 D0 in 3514 D3 16 stuks in 12/88  
19 stuks in 01/89  
3 stuks in 02/89

3714 A2 in 3714 A3 2 stuks in 12/88  
2 stuks in 01/89 (laatste wagens)

c. Schrappingen :

+++++

	11/88	12/88	01/89	02/89
1215 A0	13	13	13	11
1245 A2	403	385	385	385
1232 A1	440	440	434	426
1232 G0	76	76	76	73
2211 A2	8	7	7	7
2211 A4	34	30	28	24
2216 A1	298	298	271	235
2216 A2	389	387	382	382
2231 A0	950	937	922	922
2231 A1	696	692	674	674
2213 A1	509	508	508	508
3202 A1	60	57	34	34
3202 A2	27	25	18	18
3202 A3	114	113	110	110
3212 A2	554	553	553	552
3212 A3	754	753	753	751
3232 A1	281	276	273	273
5030 C5	19	12	11	11
3514 A0	53	53	53	45
3514 C2	447	445	433	412
1000 F2	125	125	125	124

# TTZ - KRANT

## 1. Aktuele berichten : +++++

### Bebert :

-----  
Na Simone wordt Bebert nu onder handen genomen : hier hebben we vooral de aanpassing van de smering van de aslagers, het vervangen van de remblokken en het opnieuw aanpassen van de veerspanning van de assen. Tijdens de volgende weken wordt de lokomotief ook volledig herschilderd en wordt het spel van de stangen weggewerkt.

### Persluchtlokomotief :

-----  
Tijdens de vorige weken werd deze lokomotief volledig ontmanteld. Alle onderdelen werden afgeschuurd en in orde gebracht. Recent werd dan de assemblage gestart en op dit ogenblik is het chassis opnieuw volledig opgebouwd.

De restauratie van deze waardevolle smalspoorlokomotief gebeurt volledig oorspronkelijk, nl. in een volledig grijze kleurstelling met rode wielen en drijfwerk.

Tijdens de volgende maanden wordt de bovenbouw onder handen genomen en geleidelijk aan volledig gemonteerd.

### Smalspoorwagens :

-----  
Opnieuw is er een belangrijke aanwinst op dit vlak : begin april kwamen 6 verdere mijnwagens naar de TTZ.

Eerst hebben we twee oude mijnwagens afkomstig vanuit Beringen op de kop kunnen tikken. Deze wagentje met een inhoud van 800 l stammen nog uit de pionierstijd van de mijnen en bezitten nog steeds de handvaten voor het duwen met mankracht.

Verder waren er vanuit Waterschei enkele oude houttrucks met mijnmateriaal naar Zolder overgekomen. Na lossen van dit materiaal kwamen de twee beste wagens naar de afstelplaats van de TTZ over.

De vijfde mijnwagen is vanuit Winterslag naar Zolder overgekomen. Ook dit type - met een inhoud van 2000 l, werd thans door de TTZ verworven.

De laatste aanwinst is een mijnwagen met een inhoud van 2000 l afkomstig van Zolder. Bij de opening van de mijn werden ongeveer 2000 van deze mijnwagens in dienst gesteld. Het kenmerk hiervan is fde aanwezigheid van een monoblok-raam, dat aan de eigenlijke bak vastgeklonken is. Deze wagens ondergingen in de loop van de tijd talrijke wijzigingen, doch de verworven wagen is nog groten-



deels origineel.

Verder werd ook de laatste mijn - deze van Beringen - door mensen van de TTZ bezocht en onderzocht op oud materieel. Hierbij kwamen diverse oude wagens en attributen te voorschijn : belangrijkste vondsten zijn kleine houttrucks van verschillende types, een gereedschapswagen met houten bovenbouw, een oude kabeldraagwagen, diverse oude mijnwagens met een inhoud van 800 l en een tankwagen voor het vervoer van gasolie. Anderzijds werd nog een traktor met elektrische aandrijving door middel van batterijen aangetroffen. Er wordt gepoogd de waardevolste zaken te verwerven.

Seinmaterieel :

-----

Naast het typische mijnmaterieel, zijn er ook aanwinsten in het tentoonstellingsmaterieel te noteren : op 5 maart werd te Balen-Nete door een groep TTZ-leden een seinpaal van een gekombineerde armsein, twee kompensatietoestellen en diverse draadgeleiders gerekupereerd. In de volgende maanden moeten nog verdere seinpalen verwijderd worden. Inmiddels is al een groot deel van het aldaar verworven materieel afgeschuurd en afgewerkt, dit in afwachting op een overbrenging naar As.

Een week later kwamen opnieuw drie verdere seinpalen voor armseinen, dit van twee verschillende types, te Zolder aan. Deze zijn afkomstig van het station van Waterschei.

Anderzijds werd ook toelating bekomen om het elektrische seingestel van Tienen te ontmantelen en naar Zolder over te brengen. Recent werd immers te Tienen een nieuw seinhuis opgericht en dit ging eind december in dienst. Het oude seinhuis - daterend van omstreeks 1926 - ging op die datum buiten dienst en wordt in de loop van de zomer gesloopt. De ontmanteling van het seingestel zal dan ook in de loop van de volgende maanden door de TTZ moeten gebeuren. Met dit type seinhuis zal de TTZ dan de drie hoofdsystemen bij de seininrichting kunnen tentoonstellen. Enkel wordt nu nog uitgekeken naar een moderner type, nl. een paneel uit een kleine seinpost dat het all relais type aan het publiek moet voorstellen.

Overig materiaal :

-----

Begin maart is verder een betonnen schuilkelder te Zolder aangekomen. Deze werd bij de sloping van het station van Jeuk-Rosoux daar verwijderd en door de aannemer naar Zolder gebracht.

Anderzijds werd vanuit de centrale van Merksem waardevol gebruiksmateriaal en gereedschap verkregen, hieronder een volledige set mandrins, diverse sleutels, een zware laspost en een werkbank.

Spoorlijn 21 : Waterschei - As - Eisdien

+++++

Op het ogenblik van het verschijnen van dit nummer, zullen de kontrakten tussen de NMBS en de TTZ waarschijnlijk getekend zijn. Dit kontrakt omvat de huur van het stationsgebouw en de afstelsporen te As. Zo komen 2.1 km spoor in het bezit van de TTZ.

Na ondertekening van het kontrakt kan dan aan de eigenlijke uitbouw van het emplacement begonnen worden. Dit omvat in feite twee delen :

- de opknappbeurt van het stationsgebouw. Grootste werk hierbij is het verwijderen van de kantelpoort en het terug aanbrengen van de originele deur in de lokettenzaal. Verder dienen alle kamers opgefrist te worden.

Anderzijds is er in Zolder een groter aantal onderdelen van het seinwezen en van de dienst Baan aanwezig die nog niet tentoongesteld konden worden. Deze zouden al gedurende de volgende maanden overgebracht worden om te As al een eerste museumwerking te kunnen uitwerken. Deze worden in eerste instantie ondergebracht in de vroegere keuken en in de lokettenzaal.

Verder werd een houten gebouw te Waterschei verworven. Dit gebouwtje heeft dezelfde stijl als onder andere het station van Eisdien. Na afbraak en hermontage zal het een functie krijgen als museum voor de onderdelen van de dienst Baan.

De tweede stap die gezet zal worden, is het overbrengen van het smalspoormaterieel van de K.S. Nog tijdens de eerste maanden worden de mijnwagens naar As overgebracht en daar afgesteld. Intussen kan ook het smalspoor geplaatst worden. Dit komt normaal gesproken tegenover het stationsgebouw. Een gedeelte van de spoorprofielen is al aanwezig, een groter gedeelte werd in de oude mijn van Le Roton te Farciennes teruggevonden en wordt waarschijnlijk daar aangekocht. Op dat ogenblik kunnen ook de lokomotieven overgebracht worden. Tergelijkertijd moet ook een gebouw opgetrokken worden om deze tegen de weersomstandigheden en tegen vandalisme te beschermen.

Gelijktijdig met de omschakeling zullen we ook moeten komen tot een naamsverandering, hierbij wordt de naam "Limburgse Spoorweg Maatschappij" (LSM) voorgesteld.

Stoomtrein Puurs-Dendermonde :

+++++

Het effectief van deze museumlijn blijft steeds maar uitbreiden : na de aankoop van de NMBS-diesellokomotief reeks 61 (nr 6106) werd opnieuw een verdere lokomotief aangekocht. Het betreft hier de lokomotief 5927. Deze diesel werd op 17 december 1988, samen met een M1 AB-rijtuig naar Baasrode overgebracht. Dit jaar al wordt de 59 officieel op de museumlijn ingezet.

Anderzijds blijft het gerestaureerde materieel bij het oude : ook in 1989 zal de Cockerill met verticale ketel nog instaan voor het ganse stoomwerk, op dieseltraktie wordt de inzet verdeeld tussen de stellen 4302 en 4602, samen met de 5927. Voor de rangeeringen blijven de twee dieselloks in dienst.

Stoomcentrum Maldegem :

+++++

Drukke tijden breken aan voor dit museum : in deze periode worden de kontrakten getekend tot overname van de lijn Maldegem-Eeklo en men verwacht dat nog dit jaar enkele ritten georganiseerd worden. De officiële ingebruikname zal in 1990 volgen. Voor de traktie werd in Polen een zware vierassige stoomlok type Tkp aangekocht en deze zal in de loop van de volgende weken in België aankomen. Deze lokomotief is volledig rijvaardig en kan dadelijk ingezet worden. Verder gaat de restauratie van de drieassige lokomotief van de firma Tubize verder en uiterlijk werd deze machine al afgeschuurd en in de menie gezet.

Andere klus is het opknappen van het stationsgebouw : waar de vereniging vroeger slechts een lokaal ter beschikking had, werd nu het ganse gebouw gehuurd en op dit ogenblik wordt het volledig opgeknapt en als buffet/restauratieruimte ingericht. Ook de verdere gebouwen van het stationscomplex worden tijdens de volgende maanden gehuurd en opgeknapt.

Op smalspoorgebied is de lijn naar Donk voor het grootste gedeelte afgewerkt en thans wordt een drierailsysteem geïnstalleerd in het bereik van de loods en het stationsemplacement.

CFV3V (Mariembourg)

+++++

Grote nieuwigheden zijn er niet bij deze museumvereniging : het onderhouds- en restauratiewerk aan de beschikbare machines gaat gewoon door : voornaamste werkzaamheden worden thans nog verricht aan de BR 64 te La Louviere, en aan de ELNA-lokomotief te Arlon. Doch een afwerkingsdatum voor beide machines staat nog niet vast.

Anderzijds zijn er verdere plannen : eerst en vooral wil men de reeds langer in het bezit zijnde ex-EB-lokomotief type 50 in

zijn oorspronkelijke staat terugbrengen en restaureren. Verder is men aan het zoeken naar een zware stoomlokomotief en hiervoor is de keuze gevallen op een machine reeks 50 van de DB en hierop is dan ook een bod gedaan.

## Geschiedenis :

Om het steeds drukkere voorstadsverkeer rondom Liege en Charleroi in goede banen te leiden, had de Nord Belge tegen de eeuwwisseling een aantal lichtere, goed handelbare tenderlokomotieven nodig. De Nord Francais had voor dit doel al een groter aantal machines met asindeling 2'B2' gebouwd. Deze lokomotieven van de reeks 2.231- 2.305 (later 222 TA) werden vooral ingezet in de Parijse voorstadsdienst. Ook de Nord Belge besloot deze machines te bouwen en gaf aan Cockerill en Energie om in het totaal 15 lokomotieven te leveren. In 1909 was de levering voorzien en deze loks kwamen als 51 - 64 bij de Nord Belge in dienst.

Tijdens deze periode werd nog een tweede analoog type gebouwd, dit had echter drie drijfassen en werd als reeks 381 - 386 in het bestand opgenomen.

In de periode tussen de beide wereldoorlogen waren de 15 machines verdeeld tussen praktisch alle NB-stelplaatsen : zo hadden Namur, Huy, Kinkempois en Frameries zeker gedurende een tijd dergelijke loks op stal. Overal werden ze op dezelfde manier ingezet : lokale stoptreinen wisselden af met bedieningsgoederentreinen. Voor de eerst genoemde dienst werden trouwens drie lokomotieven aangepast voor een beperkte trek- en duwdienst : de moderator en de ganghandle werden vanaf het stuurstandrijtuig pneumatisch bediend terwijl het remmen geen bijzondere problemen met zich meebracht. Deze machines werden gedurende deze tijd tussen Liege-Longdoz en Flemalle en de lokale reizigersdienst ingezet.

Tijdens de tweede wereldoorlog waren ze vooral ondergebracht te Liege, Vise en Montignies. Vanaf 1943 gingen de meeste lokomotieven van Montignies over naar de stelplaats Tamines. Inmiddels waren ze door de NMBS overgenomen en hadden ze de nummers 2451 tot 2464 (type 24) gekregen. Net na de overname werden wel twee lokomotieven (de 2457 en 2462) aan de "Chimay" uitgeleend en hier werden deze machines de nummers 1 en 2. Ze werden tot de overname door de NMBS in 1948 op de ganse lijn ingezet voor reizigers- en goederentreinen.

In 1944 gingen de typen 24 van Vise voor korte tijd naar Ans over, doch nog hetzelfde jaar werden ze verzameld in de stelplaats Montignies. In augustus 1944 werd de 2456 te Matagne La Grande zo zwaar gesaboteerd dat deze machine niet meer gebruikt werd. Na de bevrijding gingen enkele loks nog naar Walcourt voor de stopdiensten naar Mariembourg en Charleroi. Vanaf 1946 waren de typen 24 terug in hun hoofdstelplaats aanwezig. Voor de winterregeling van 1957 was er nog een inzetreeks voor 5 lokomotieven opgesteld en de inzet werd volbracht voor stoptreinen naar Gembloux, Chatelineau, Mettet, Ermeton en Baulers. Ook enkele goederentreinen werden gesleept en hierbij werden Moignelee, Auvélais en Oiseau bereikt.

Deze dienst bleef praktisch ongewijzigd behouden tot in 1951

doch in de loop van de zomer kwamen de eerste type 64 naar Tamines en deze namen de dienst over en zo verdwenen de laatste type 24 tegen de winterregeling van 1951 uit de effectieve dienst. De tenderloks werden definitief uit het bestand geschrapt tussen juni 1951 en september 1953. De volgende tabel geeft een overzicht van de naoorlogse inzet.

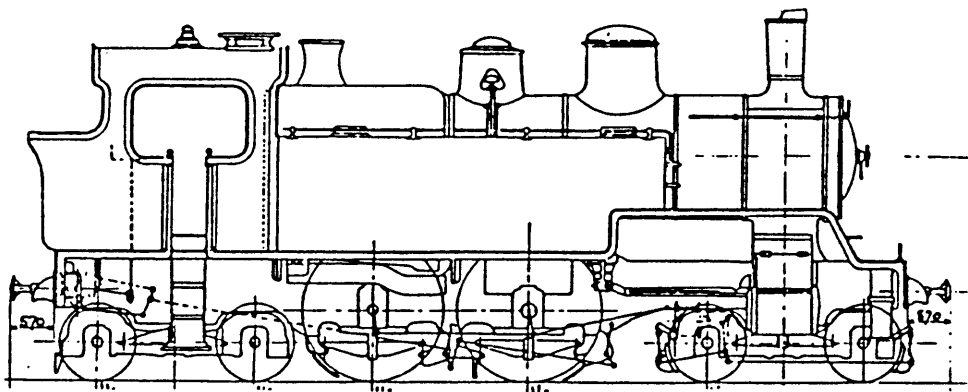
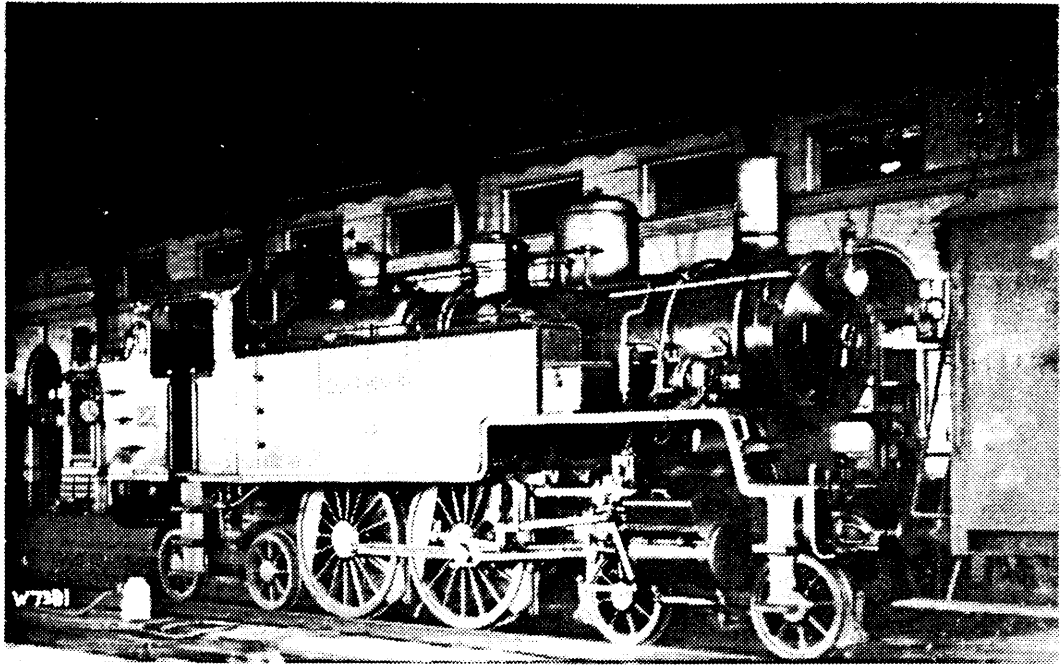
	/45	/46	/47	/48	/49	/50	/51	/52	/53
Walcourt	1	2							
Tamines	5	5	5	6	6	6	6	-	-
Effektief	15	15	15	15	14	11	11	5	0

Kenmerken :  
+++++

Bouwer : Energie, Cockerill  
 Bouwjaar : 1909 - 1911  
 Nummering : Nord Belge 51 - 64  
 NMBS (1940) 2451 - 2464  
 NMBS (1947) 24.001 - 24.012  
 (Chimay 1 - 2)

Technische Kenmerken :  
=====

Asindeling :	2'B2't	Roosterlengte :	1 815 mm
Werkingsprincipe :	verzad. stoom	Roosterbreedte :	1 075 mm
Aantal cilinders :	2	Roosteropp. :	1,95 m2
Diameter cilinders	430 mm	Inhoud ketel :	3,588 m3
Zuigerslag :	600 mm	Inhoud stoomr. :	1,868 m3
Diameter loopwiel.	600 mm	Opp. stoomafg. :	6,23 m2
Diameter drijfwiel.	1 664 mm	Massa (rijv.) :	63 541 kg
Aantal vlampijpen	91	Massa (leeg) :	51 670 kg
Diam. vlampijpen :	65/70 mm	Aslast 1ste as :	8 017 kg
Lengte vlampijpen	3 300 mm	2de as :	8 022 kg
Verw.opp. haard	8,14 m2	3de as :	16 521 kg
Verw.opp. pijpen	117,06 m2	4de as :	16 421 kg
Totaal verw. opp.	125,30 m2	5de as :	7 256 kg
Keteldruk :	12 bar	6de as :	7 304 kg
		Inhoud aan water :	6 500 l
		Inhoud aan kolen :	3 000 kg



# Nummerlijsten Nord Belge

=====

Nummer	Bouwer	Fabr.nr	in dienst	
1	Lille	1A1 Koechlin	21	/1842 v /1873
2	Roubaix	1A1 Koechlin	22	/1842 v /1873
3	Marech.de Boufflers	1A1 Koechlin	23	/1842 v /1873
4		B1 Cockerill	272	/1847
5		B1		/1847
6		B1 Cockerill	273	/1847
7		B1 Cockerill	274	/1847
8		1A1 Cockerill	453	/1856
9		1A1 Cockerill	454	/1856
10		1A1 Cockerill	455	/1856
11		1A1 Cockerill	456	/1856
12		1A1 Cockerill	457	/1856
13		1A1 Cockerill	458	/1856
14		1A1 Cockerill	459	/1857
15		1A1 Cockerill	460	/1857
16		1A1 Cockerill	461	/1857
17		1A1 Cockerill	462	/1857
18		1A1		<NF
19		1A1		<NF
20		1A1 Cail		/1847 <NF
21'		1A1 Koechlin		/1846 <NF 93
21"		1A1		<NF 73
22'		1A1 Gouin		/1847 <NF 101
22"	Laruelle	1A1 Cail		/1846 <NF 60
23'	Gluck	1A1 Koechlin		/1846 <NF
23"		1A1 Cail		/1846 <NF 62
24		1A1		<NF
25		1A1 Cail ?		/1846 <NF 74
26		1A1		<NF 117
27		1A1		<NF
28		1A1		<NF
29		1A1		<NF
30	Turget	1A1 Koechlin		/1846 <NF
31	Sully	1A1 Cail		/1846 <NF
32		1B Cockerill	291	/1851 <LN
33		1B Cockerill	'	/1851 <LN
34		1B Cockerill	'	/1851 <LN
35		1B Cockerill	'	/1851 <LN
36		1B Cockerill	'	/1851 <LN
37		1B Cockerill	'	/1851 <LN
38		1B Cockerill	'	/1851 <LN
39		1B Cockerill	'	/1851 <LN
40		1B Cockerill	'	/1851 <LN
41		1B Cockerill	303	/1851 <LN
51	Caroline	1B St-Leonard	46	/1847 <LN
52	Tacite	1B		/1847 <LN
53	Emilge	1B St-Leonard	47	/1848 <LN
54	Demonceau	1B St-Leonard	48	/1848 <LN
61	Alcibiade	C Cockerill	433	/1855



Nummer		Bouwer	Fabr.nr	In dienst	
62		C	Cockerill	434	/1855
63		C	Cockerill	435	/1855
64	Anacreon	C	Cockerill	436	/1855
65		C	Cockerill	437	/1855
66		C	Cockerill	438	/1855
67		C	Cockerill	439	/1855
68		C	Cockerill	440	/1855
69		C	Cockerill	475	/1856
70		C	Cockerill	476	/1856
71		C	Cockerill	477	/1856
72		C	Cockerill	478	/1856
73		C	Cockerill	479	/1856
74		C	Cockerill	480	/1856
75		C	Cockerill	481	/1856
76		C	Cockerill	482	/1856
77		C	Couillet		/1857
78		C	Couillet		/1857
79		C	Couillet		/1857
81	Escyle	Bt	St-Leonard	95	/1856
82	Sophocle	Bt	St-Leonard	96	/1856
83	Eurypide	Bt	St-Leonard	97	/1856
84	Praxiitele	Bt	St-Leonard	98	/1856
85	Menandre	Bt	St-Leonard	99	/1856
86	Plaute	Bt	St-Leonard	100	/1856
91		C	Cockerill	521	/1860
92		C	Cockerill	522	/1860
93		C	Cockerill	523	/1860
94	Delfosse	C	Cockerill	524	/1860 /1905
95		C	Cockerill	525	/1860
96		C	Cockerill	526	/1861
97		C	Cockerill	527	/1861
98		C	Cockerill	528	/1861
99	Rubens	C	Cockerill	529	/1861
100	Van Dijck	C	Cockerill	530	/1861
101		C	Cockerill	531	/1861
102		C	Cockerill	532	/1861
103	Dinant	C	Cockerill	533	/1861 /1905
104		C	Cockerill	534	/1861
105		C	Cockerill	535	/1861

Nummerlijst (tweede bezetting)

Nummer		Bouwer	Fabr.nr	in dienst	schrapp
NB	NMBS				
51	2451	24.001	2B2 Energie	194	/1908
52	2452	24.002	2B2 Energie	195	/1908
53	2453	24.003	2B2 Energie	196	/1908
54	2454	24.004	2B2 Energie	197	/1908
55	2455	24.005	2B2 Energie	198	/1908
56	2456	24.006	2B2 Energie	199	/1908
57	2457		2B2 Energie	200	/1908 /1948 >Chim.1
58	2458	24.008	2B2 Enerhie	201	/1908

Nummer NB	NMBS	Bouwer	Fabr.nr	In dienst	Schrapp.		
59	2459	24.009	2B2	Cockerill	2784	/1911	
60	2460	24.010	2B2	Cockerill	2785	/1911	
61	2461	24.011	2B2	Cockerill	2786	/1911	
62	2462		2B2	Couillet	1601	/1911	/1948 >Chim.2
63	2463	24.007	2B2	Couillet	1602	/1911	
64	2464	24.012	2B2	Couillet	1603	/1911	
81	4981	49.001	1C1	Karlsruhe	1681	/1906	<Bad. 348
82	4982	49.002	1C1	Karlsruhe	1602	/1906	<Bad. 48
83	4983	49.003	1C1	Karlsruhe	1754	/1908	<Bad. 804
84	4984	49.004	1C1	Karlsruhe		/1906	<Bad. 809
85	4985	49.005	1C1	Karlsruhe	1687	/1906	<Bad. 22
91	9591	96.012	1C	Borsig	5972	/1906	<Ber17761
92	9592	96.014	1C	Borsig	8858	/1914	<Ber18343
93	9593	96.015	1C	Borsig	8402	/1915	<Ber18220
121	Flemalle		C	St-Leonard	376	/1873	
122	Sclaigneaux		C	St-Leonard	377	/1873	
123	Andenne		C	St-Leonard	378	/1873	
124	Bas Oha		C	St-Leonard	379	/1873	
125	Nameche		C	St-Leonard	380	/1873	
126	Engis		C	St-Leonard	381	/1873	
127	Val-St-Lamb.		C	St-Leonard	467	/1877	>MF 52
128	Tilleur (*)		C	St-Leonard	468	/1877	>MF 53
129	Sclessin		C	St-Leonard	469	/1877	
130	Statte		C	St-Leonard	470	/1877	
131	Java (**)		C	St-Leonard	471	/1877	05/42
132	Marce-les-D.		C	St-Leonard	472	/1877	
(*) NMBS 8728 >> 87.001      (**) NMBS 8731							
141			C	Transf.-St-Mart.		/1873	<NF
142			C	Transf. St-Mart.		/1873	<NF
143			C	Transf. St-Mart.		/1873	<NF
144			C	Transf. St-Mart.		/1873	<NF
151			C				<NF3203
152			C				<NF3213
153	Descartes		C				<NF3210
154	Euler		C				<NF3204
155			C				<NF3218
156	Herschel		C				<NF3219
157	Archimede		C				<NF3207
158	Galilee		C				<NF3214
159	Copernic		C				<NF3216
160			C				<NF3257
161			C				<NF3233
162	Bayard		C				<NF3248
163	Poisson		C				<NF3202
164	Ampere		C				<NF3206
165	Breguet		C				<NF3256
166	Michel Ange		C				<NF3236
167	Teniers		C				<NF3252
168	Fourcroy		C				<NF3259
169	Crillon		C				<NF3241

# [EXPLOITATIE]

Lijn 54 : Mechelen - St-Niklaas - Terneuzen  
=====

Geschiedenis :  
-----

In 1863-64 diende de nieuw gevormde maatschappij Mechelen-Terneuzen een concessieaanvraag in voor de bouw van een spoorlijn tussen genoemde plaatsen. Doch deze werd afgewezen en een nieuwe aanvraag in 1868 had meer succes. Vrijwel onmiddellijk werd begonnen met de aanleg van deze "internationale" spoorlijn. Tot aan de vertakking Heike liep de spoorlijn over EB-spoor en daar takte ze af. Het eerste deel tot aan de Schelde te Temse werd op 28 juli 1870 officieel geopend, vanaf 30 november reden de treinen verder tot in St-Niklaas.

De Mecvhelen-Terneuzen bleef gedurende zeer lange tijd van nationalisatie gespaard en werd als laatste prive-spoorlijn op 31 maart 1952 teruggekocht, dit echter nadat de lijn vanaf 21 januari 1948 door de NMBS gehuurd werd. Op 3 februari 1985 werd de lijn voor het eerst elektrisch bereden.

Lengte :  
-----

39,1 km (tot aan de grens)

Stations en stopplaatsen :  
-----

FM	FM	Mechelen	
		Y Heike	km 0,0
		Leest	
		Tisselt-Blaasveld	4,8
		Blaasveld	5,9
FWB	FWB	Willebroek	7,9
FRP	FRP	Puurs	13,2
LOB	LOB	Bornem	17,1
FTS	FTS	Temse	20,6
		Eigenlo	23,7
FSN	FSN	St-Niklaas	28,7
		St-Pauwels	29,4
FSI		St-Gillis-Waas	34,0
		Kalf	
FCI		De Klinge	39,1
		Hulst	
		Kijkuit	
		Axel	
		Sluiskil	
		Terneuzen	

Elektrifikatie :  
-----

03/02/1985

Vertakkingen :

-----  
Y Heike

km 0,0

richting Dendermonde

Industriële aansluitingen :

-----  
Willebroek

km 7,1

De Nayer metaalbedrijf

Freres De Goeyse

Temse

km 20,6

Scheepswerven

St-Niklaas

km 26,7

I.M.C.

St-Niklaas

km 29,3

Nobels Peelman

# Hasselt - Maaseik

Nu TTZ een optie genomen heeft op een museumexploitatie van de lijn 21, willen wij even aandacht besteden aan de geschiedenis van deze lijn.

De wet van 1 mei 1834 voorzag een spoorwegnet in heel het land, met uitzondering van de provincies Limburg en Luxemburg. De troebele situatie rond het statuut van beide provincies was hier niet vreemd aan. Zij vormden immers de inzet van een betwisting tussen Nederland en het nieuwe koninkrijk België.

Een nieuwe wet van 27 mei 1937 maakte hieraan een einde. Het licht werd op groen gezet voor een verbinding met St-Truiden, die in 1839 verwezentlijkt werd.

Op 3 december 1847 was de hoofdplaats Hasselt aan de beurt. Zodoende waren alle provinciehoofdplaatsen, op Aarlen na, op het spoorwegnet aangesloten. Volledigheidshalve vermelden we dat op 1 oktober 1858 Hasselt met Maastricht werd verbonden en dat op 18 juni 1865 Diest - Hasselt in gebruik werd genomen. Enkele maanden later op 1 november 1865 werd Hasselt, via Tongeren, met Luik verbonden. Op 20 juni 1866 werd de Nederlandse grens te Achel bereikt.

Virton en Maaseik waren de laatste arrondissementshoofdplaatsen die nog niet op het nationale spoorwegnet waren aangesloten. Dit leidde uiteraard tot nodige interventies van lokale politici te Brussel.

Op 1 december 1866 keurde het parlement een wet goed, waarbij de regering gemachtigd werd een concessie te verlenen voor Hasselt - Maaseik en ook voor Marbehan - Virton. Na veel palabers werd in 1870 een overeenkomst voor aanleg van de spoorlijn gesloten tussen de regering en de "Banque Générale pour favoriser l'agriculture et les travaux publics".

In mei 1871 werden de werken aangevat. Tussen Hasselt en de brug over het kanaal liep de lijn gemeenschappelijk naar Eindhoven van de maatschappij "Chemin de fer Liègeois-Limbourgeois". Te Hasselt werd gebruik gemaakt van het gemeenschappelijk station van de "Grand Central Belge" en de "Liègeois-Limbourgeois".

Op 3 maart 1873 werd de lijn tot Maaseik plechtig in gebruik genomen. Stations waren voorzien te Genk, As en Elen. In 1879 werd het station Bokrijk geopend. Het stationsgebouw te Maaseik had eerder een provisorisch karakter. Er bestonden immers plannen om de lijn over de Maas door te trekken tot in Nederland.

In 1879 stichtte de oorspronkelijke eigenaars een nieuwe vennootschap "Société anonyme du chemin de fer de Maeseyck". Grote dagen heeft de maatschappij niet gekend. Ze bleef een bescheiden bestaan leiden in erg dun bevolkt gebied. Haar voornaamste activiteit was vooral grindtransport.

Op 1 januari 1912 werd de maatschappij overgenomen door de Staat.

De exploitatie voor rekening van de Staat ging verder tot 1 juli 1912.

Door de nieuwe mijnexploitaties te Winterslag, Zwartberg, Waterschei en Eisden kreeg de lijn nieuwe toekomstkansen. De diverse industiesporen naar de mijnen werden geïntegreerd in de bestaande lijn en in 1925 overgenomen door de Staat. In de jaren dertig werd het baanvak Genk - As gesloten en tijdens de oorlogjaren werden de sporen opgebroken. Toen in 1957 in heel het land talrijke treindiensten werden verbust, behoorde daarbij ook As - Maaseik.

Toen Louvain-la-Neuve een nieuw station kreeg, moest hiervoor een kommunautaire compensatie gevonden worden. De keuze viel op Genk. In 1979 werd de nieuwe elektrische lijn in gebruik genomen.

De sluiting van de oostelijke Limburgse koolmijnen luidde het definitieve einde van de NMBS-exploitatie in.

## De lokomotieven van de maatschappij Hasselt-Maaseik

Bij de opening van de lijn op 3 maart 1874 bezat de maatschappij drie lokomotieven. Deze werden besteld bij de "Société Métallurgique et charbonnière" te Tubize. In de fabriekslijst vinden we de nummers 183-185 terug. Waarschijnlijk gaat het hier om louter administratieve nummers, want op de fabrieksplaat van de lok serie A n°3 van de Luxemburgse maatschappij "Prince Henri" staat ook Tubize Fn°183. Van Tubize type 10 werden in het totaal 38 stuks gebouwd voor diverse maatschappijen, in hoofdzaak aan de "Société Générale d' Exploitation", de "Marbehan-Virton" en de "Prince-Henri".

In 1881 vermeldt het jaarverslag van de minister aan het parlement een "restauration complète" van twee lokomotieven

In 1884 worden de zulfers van alle lokomotieven vervangen. De ketel bij één lokomotief werd ook vervangen. Waarschijnlijk gebeurden deze werken bij Evrard. Op een lokomotief bemerkt men een tweede fabrieksplaat. Deze vierkante plaat zou wel eens van Evrard kunnen komen. Vandaar dat Phil Dambly in "Onze onvergetelijke stomers" als konstrukteur van de HM-loks Evrard opgeeft.

In 1899, 1906 en 1910 vermeldt het jaarverslag telkens de aankoop van een lokomotief.

Over een lok hebben we een verhaal apart. Tijdens de parlementaire debatten rond de overname in 1912 werden aan de minister vragen gesteld over het materieel van de HM. Deze maatschappij zou een schrootrijpe lok van de Staat hebben gekocht en deze deed nog altijd in dienst. Het parlementslid beweerde dat dit oudje, bijgenaamd Coco, in 1838 gebouwd werd. De minister kon dit enkel beamen.

Wij hebben dit even nageplozen. Hiervoor komen twee loks in aanmerking.

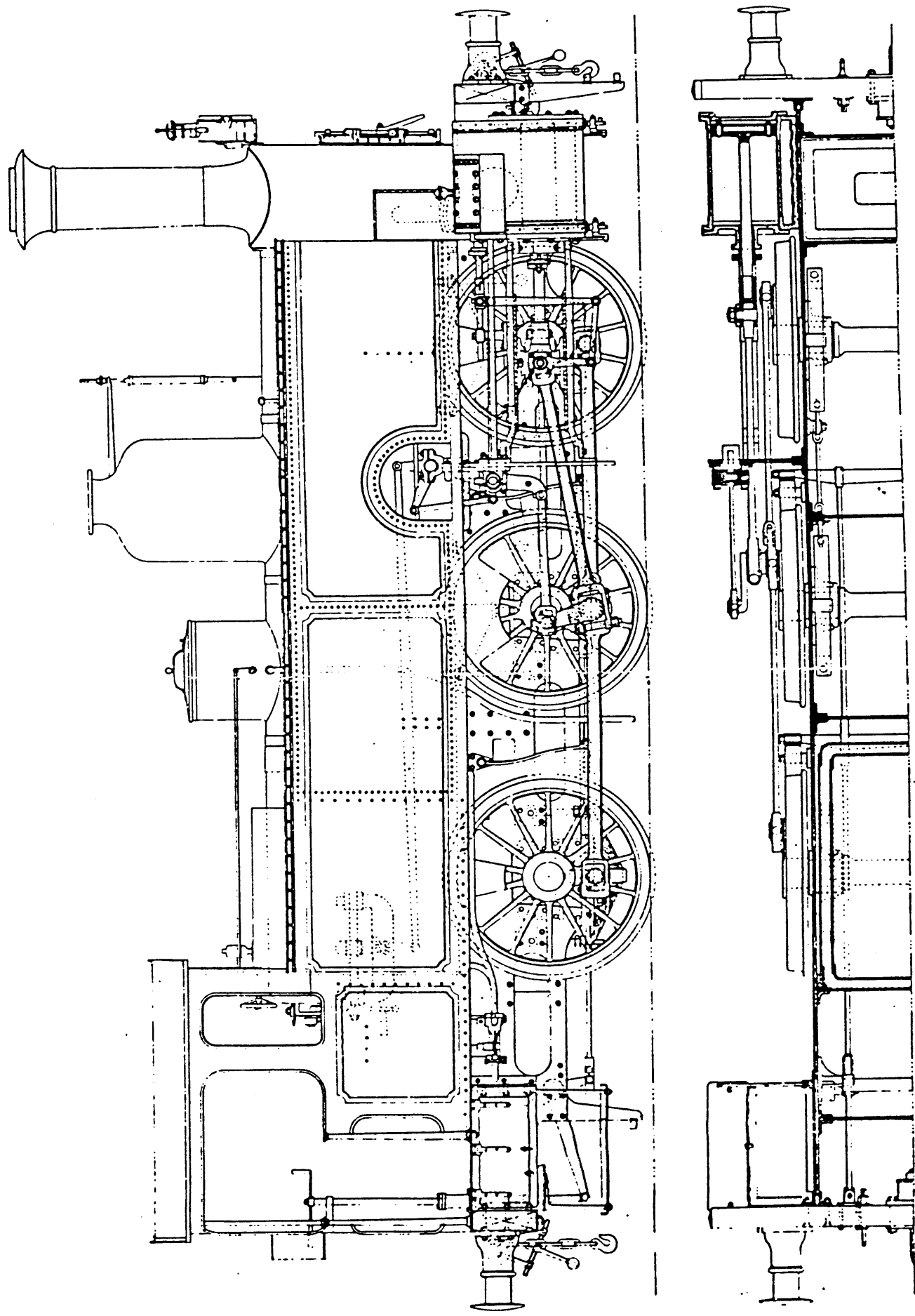
- EB 40 "Charles-le-Téméraire". In dienst augustus 1838. Gebouwd door Stephenson FN° 169. In 1867-71 verbouwd tot type 8 door de CW. Mechelen. Afgevoerd 1898-99.

- EB 59 "Delannoy". In dienst februari 1839 (mogelijk fabrieksplaat 1838). Gebouwd door Cockerill FN° 44. In 1867-71 verbouwd tot type 9 door de CW. Mechelen. Afgevoerd 1898-99.

Over de loks n°4 en n°5 hebben slechts weinig gegevens. Volgens de overnamedocumenten was lok n°4 een in 1899 aangekochte ex-Grand Central Belge-lokomotief. De lok n°5 bevatte geen identificatiekenmerk. Mogelijk betreft het hier de machine Coco, vermeld in de parlementaire handelingen.

De zesde lok werd gebouwd door Hanomag FN° 5397 bouwjaar 1910.

Met vriendelijke dank aan de heren de Pater en Van der Eycken.



TECHNICAL DRAWING 7 METERS



## De Stations van de Grand Central Belge

### De Stations van de maatschappij Aken-Maastricht

Deze maatschappij exploiteerde in België de lijnen Lanaken - Hasselt en Hasselt - Landen. Landen -St-Truiden werd gebouwd door de Staat en geopend op 6 oktober 1839. St-Truiden - Hasselt werd gebouwd door de "Compagnie de chemins de fer de Tournai à Jurbise et de Hasselt à Landen". Bij de opening in 1847 werd de lijn geëxploiteerd door de Staat. Bij de opening van de lijn Hasselt - Maastricht op 1 oktober 1856 droeg de Staat de exploitatie over aan de maatschappij "Aken-Maastricht". Op 1 augustus 1867 trad "Aken-Maastricht" toe tot de "Grand Central Belge".

De maatschappij bezat stations te Lanaken, Eigenbilzen, Munsterbilzen, Beverst, Diepenbeek, Hasselt, Alken, Kortenberg, St-Truiden, Velm en Landen. Een standaard stationstype bezat deze maatschappij niet, maar zij volgde wel de toen geldende mode door het gebruik van neo-classicistische motieven.

Lanaken: van dit station zijn afbeeldingen bekend. Het centrale gebouw heeft een verdieping en een schilddak. Aan ieder zijde bevond zich een vleugel die blijkbaar in de loop der tijd uitgebreid werd. De boogdeuren en -vensters geven het gebouw een sterke neo-classicistische inslag.

Eigenbilzen: van het eerste station hebben we geen afbeelding.

Munsterbilzen: de foto van dit station toont een centraal gebouw met een halfhoge verdieping, geflankeerd door twee vleugels met verdieping. Zodoende steken deze vleugels, met een vrij vierkant grondplan, boven het centrale gebouw uit. Net als bij Lanaken merkt men hier neo-classicistische invloeden.

Beverst: op een foto bemerkt men op de achtergrond een klein vierkant gebouwtje met tentdak. Waarschijnlijk betreft het hier het oude station van "Aken-Maastricht".

Diepenbeek: net als Beverst stond hier een vierkant gebouwtje met een tentdak. Het gebouw schijnt wel iets groter te zijn dan dit van Beverst.

Hasselt: op een lithografie staat een klein gedeelte van het eerste Hasseltse station afgebeeld. Overigens staat een gedeelte van dit station nog overeind en maakt deel uit van een villa. Ook hier halen neo-classicistische elementen de bovenhand.

St-Truiden: ook van dit station bestaat een lithografie van een neo-classicistisch gebouw. Waarschijnlijk dateert dit uit de

periode van de exploitatie door de Staat. Over het tweede station beschikken wij over geen gegevens betreffende het bouwjaar.

Landen: hoewel dit station gelegen is op een van de hoofdlijnen van de Staat, behoorde dit station toch tot het patrimonium van de Grand Central Belge. Het werd waarschijnlijk ook gebouwd na de opname van "Aken-Maastricht" in de exploitatie van de Grand Central Belge.

Van de eerste stations van Alken, Cortenbosch en Velm zijn geen afbeeldingen bekend.

## Fotobijschriften

1/ Munsterbilzen: het speciale concept van Munsterbilzen bestond hierin dat de vleugels boven het centrale deel uitstaken.

2/ Beverst: links het tweede station. Rechts bemerkt men een gebouw met een tentdak. Dit is waarschijnlijk het oude "Aken-Maastricht"-station.

3/ Diepenbeek: dat "Aken-Maastricht" voor ieder station een ander gebouw ontwierp blijkt weer eens uit deze foto.



Beverly - De Soto



Diepenbeek Spoorstation.  
Station de chemin de fer.



# Spoorwegongevallen

Havré, 31 mei 1858

Het ongeval van Havré had zeer belangrijke juridische konsekwenties. Daarom schetsen we zeer kort de historische kontekst van "Mons-Manage".

Midden van de jaren 1840 verleende de regering een koncessie aan de maatschappij "Chemins de fer de Namur à Liège et de Mons à Manage". Het kapitaal was hoofdzakelijk in handen van Engelsen. In 1848 kwam Mons - Manage over de hele lengte klaar en in 1851 volgde Namur - Liège. Intussen werd in 1856 een koncessie verleend voor Mons - Hautmont(F) aan een groep waarin de gebroeders de Rothschild de belangrijkste aandeelhouders vormden. De Franse "Compagnie du Nord" (eigendom van de Rothschild's) exploiteerde eveneens Mons - Hautmont.

Intussen wilden de Engelse eigenaars van "Liège-Namur en Mons-Manage" de exploitatie overgelaten aan de Franse Nord. Vooral "Mons - Manage" kon moeilijk door de Belgische regering geslikt worden, want deze lijn betekende de kortse weg tussen Mons en Charleroi.

Er werd een overeenkomst gesloten waarbij de Staat de lijn overnam op 1 januari 1858. De maatschappij exploiteerde verder voor rekening van de Staat tot 31 december 1858. Intussen gebeurde het ongeluk en kwam het tot een lange juridische strijd, die in het voordeel van de Staat beslecht werd. Het bedrag van de eerste annuïteit ging voor de aandeelhouders volledig verloren. Overigens moesten er nog annuïteiten betaald worden tot 1941 !

Bron: Het Handelsblad

2 juny: Gisteren, 31 mei, is er op den yzeren weg der kompagnie van Bergen naer Manage, een schrikkelyk ongeval gebeurd.

Het konvooi was omstreeks half acht ure 's avonds van Bergen vertrokken; te Braquegnies (later zou blijken Havré) was het in 't snelste van zynen loop, wanneer het eensklaps op twee waggons stiet, met uitgebrandde steenkolen geladen. De schok was geweldig. De lokomotief sprong op de twee waggons, de twee volgende rytuigen werden verbryzeld en een derde fel beschadigd. Toen men de slagtoffers wilde ter hulp komen, vond men negen dooden en een groot getal gekwetsten, ...

3 juny: Het getal der slagtoffers, welke by de ramp op den yzeren weg van Bergen naer Manage het leven verloren hebben, beloopt reeds 22. Volgens men ons verzekert bevindt de broeder van den generael Sapen, van Jemapes zich onder de dooden. De genaemde César, korporael in garnisoen te Namen, is ten gevolgen van de afzetting zynen beenen bezweken.

5 juny: De schade van het ongeluk op den yzeren weg van Bergen naar Manage, beloopt 40.000 frs.

Een nieuw slagtoffer van die ramp, M. Wilputte, van Morlanwelz is, ten gevolge zyner wonden bezweken. M. Alfons Lambert, schilder, bevindt zich in zeer wanhopige toestand in het gasthuis te Bergen. De toestand van Lodewyk Seuten, landbouwer en gemeente-raedsheer, alsook van Frans Demily, schrijnwerker, beide van Seneffe, laet insgelyks weinig hoop over. Hendrika Lespagne en Rosalia Marlay van Houdeng-Aimeries, werden beide op den slag gedood. Uit goed genomen inlichtingen blykt, dat er nog twee andere vrouwen, een man en verschillende kinderen derzelfde gemeente, weinig hoop op genezing overlaten

6-7 juny: ... De inwoners van Seneffe en Manage beschuldigen luid op de statie-bedienden van nalatigheid. De justicie die zich met de zaak bemoeit, zal dit punt weldra ophelderen. Het is altoos zeker dat men twee waggons, met uitgebrande kolen geladen, alleen heeft laten wegyden, die door de afhellende baen begunstigd, met eene ongeloofelijke snelheid liepen, toen ze eensklaps tegen het reizigerskonvooi aanbotsten, waeruit het verschrikkelyke ongeluk voortsproot, dat zoovele familiën onzes lands in rouw dompelde.

8 juny: Het schynt dat de toestand der slagtoffers van de yzeren weg, die zich hier in het gasthuis bevinden, eenigzins verbetert. Een de gekwetsten is gisteren naer zyne wooning kunnen terugkeren en vandaeg keert nog een andere naer zijn dorp weder. Men verzekert dat er 25 menschen, by die ramp op den yzeren weg, het leven verloren hebben. ...

12 juny; Volgens eenen brief van den yzeren weg van Bergen naer Manage, heeft men ten onrecht het getal der persoonen welk by de ramp van 31 mei gedood zyn op 25 tot 26 gebracht, die brief geeft als nauwkeurig de volgende naemlyst der slagtoffers ten getalle van 10. (Nu verbaast het ons, dat men na ruim tien dagen nog maar 10 van de 25 slachtoffers heeft hunnen identificeren. De identiteitskaart werd eerst tijdens WO I ingevoerd.)

17 juny: Het kleine meisje dat, aen de wang gekwetst, op het verminkte lyk harer moeder lag, in de ramp van den yzeren weg van Bergen naer Manage, bevindt zich nog alhier in het hospitael. Het meisje is nog maer twee jaren oud, en verwacht nog altyd hare moeder. Wanneer zy het geschuyfel van een lokomotief hoort, dan roept zy uit: Moeder zal gaen komen ! Zy verbeeldt zich, dat haer moeder met den yzeren weg haer zal komen afhalen.

De T.T.Z. als vereniging is in feite ontstaan uit een samenwerking tussen dhr Jans en de VeBOV-afdeling Limburg-Kempen met het doel een museumpoorlijn uit te baten in Limburg.

In mei 1982 werd deze museumlijn - met vetrekpunt in de steenkoolmijn van Heusden-Zolder en als eindpunt de kolenhaven van Genébos aan het Albertkanaal - officieel geopend en thans zijn we aan ons vijfde seizoen begonnen. Ondertussen zijn er al 3 stoomlokomotieven rijvaardig en konden diverse verdere lokomotieven, rijtuigen en wagens verworven worden.

Zowel de exploitatie alsook de belangrijke restauraties aan al dit materieel wordt trouwens kosteloos door verschillende leden van de vereniging opgeknapt. Wie ook voor dit werk interesse heeft, kan steeds contact opnemen met de sekretaris of één van de werkende leden.

Anderzijds houdt de T.T.Z. maandelijks in de zaal "Ons Huis" te Zolder een bijeenkomst waar aan de hand van een dia- of filmvertoning de geschiedenis of de aktualiteit bij de spoorwegen behandeld worden.

Verder zorgt de T.T.Z. ook voor de uitgave of de verspreiding van een reeks brochures of boeken aangaande de Belgische spoorwegen

Vanaf 1983 geeft de T.T.Z. een tweemaandelijks tijdschrift uit. Dit wordt gratis aan de leden bedeed.

Als U, beste lezer, geboeid wordt door de nostalgie van oude stoomlokomotieven of méer belang hecht aan het hedendaagse spoorwegvervoer, of zelf als modelbouwer aan de slag bent, dan is er zeker plaats bij ons. Lid worden is gemakkelijk : gewoon 550 BF storten op onze bankrekening 452-3018121-77 van TTZ vzw, 3511 Kuringen.

Voor verdere inlichtingen :

Désiré Jans (voorzitter)	Vetterstraat 28	Tel. 011/250114
	3511 Kuringen (Hasselt)	
Julien Casier (sekretaris)	Radiostraat 19	Tel. 012/ 232224
	3700 Tongeren.	

T.T.Z. , DE MEEST UITGEBREIDE SPOURWEGVERENIGING ...

T.T.Z. , DE MUSEUMLIJN VAN VLAANDEREN



