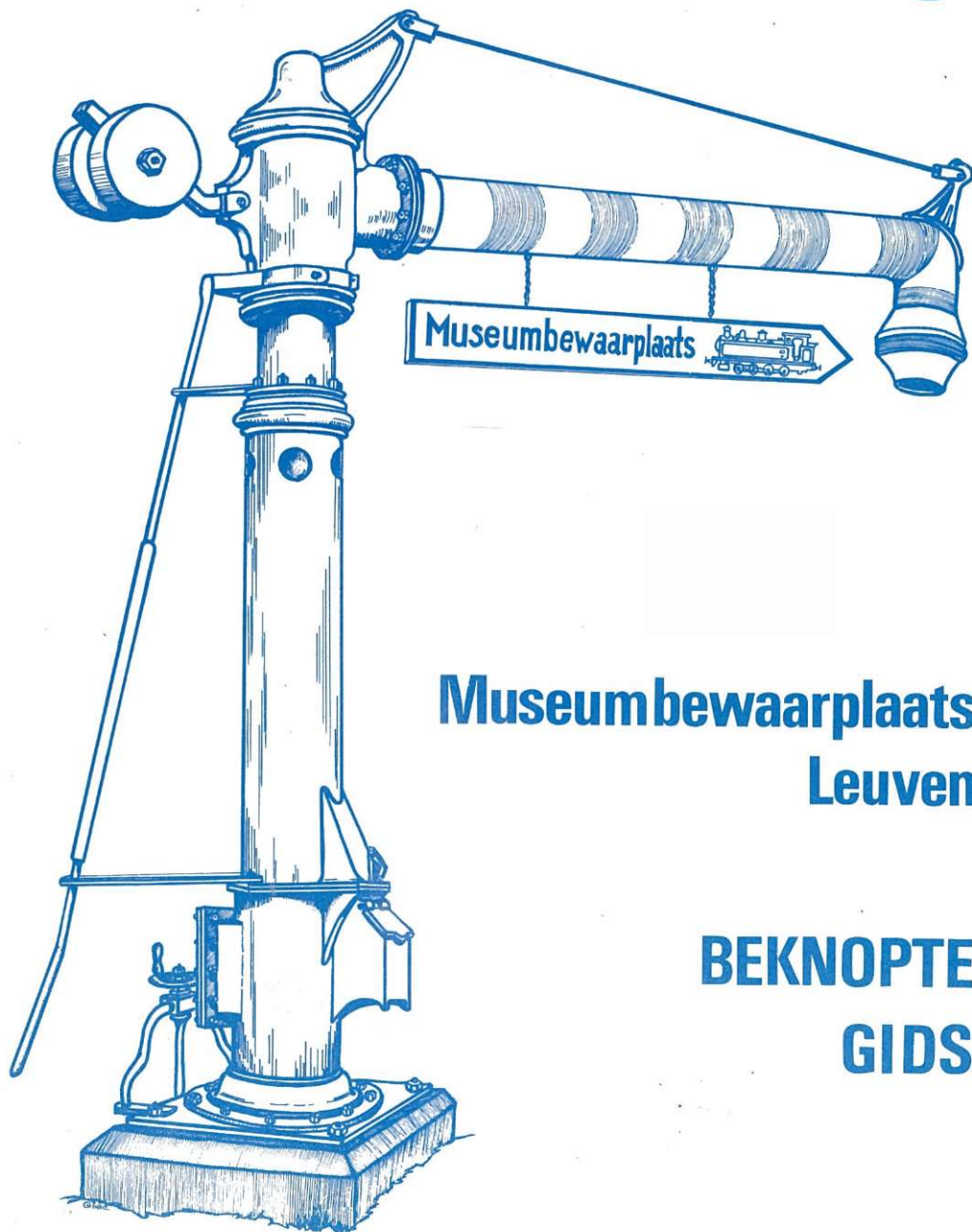


**B**



# Museumbewaarplaats Leuven

**BEKNOPTE  
GIDS**

N.M.B.S.

MUSEUMBewaARPLAATS LEUVEN

BEKNOpte GIDs

Tweede en herziene uitgave

BRUSSEL

NMBS, Dienst Externe Betrekkingen

1987

### TEN GELEIDE

In het kader van de viering "150 Jaar Spoorlijn Mechelen - Leuven - Tienen" heet de NMBS U welkom in de "Schuilplaats Tractiematerieel (S.P.T.M.) Leuven".

De stad Leuven is een van de oudste spoorwegknooppunten in België, waar ondermeer volgende diensten gevestigd waren.

- Reizigersstation Leuven met uitgebreide goederenbundels.
- Centrale werkplaats voor herstelling en onderhoud van het materieel.
- Lijnwerkplaats voor stoomlocomotieven.
- Werf voor snelle herstelling wagens.
- Onderhoudsposten voor de rijtuigen.
- Arrondissementen Baan en E.S., nu Infrastructuur.
- Onderstation-bovenleidingen.

Sinds de afschaffing van de stoomtractie worden enkele sporen in de lijnwerkplaats verder benuttigd als schuilplaats voor het tractiematerieel. Het grootste gedeelte van de oude werkplaats wordt nu gebruikt om diverse "getuigen uit het verleden", waaronder verscheidene stoomlocomotieven, in hun oorspronkelijke omgeving te bewaren voor de toekomst.

In deze brochure wordt eerst de geschiedenis van het spoorwegknooppunt Leuven geschetst, vervolgens worden de activiteiten van het bestuurdersdepot vermeld en als laatste is een overzicht gegeven van de voornaamste getuigen uit het verleden welke momenteel door de NMBS bewaard worden.

---

## I. GESCHIEDENIS VAN HET SPOORWEGKNOOPPUNT LEUVEN

### Ontstaan.

De Wet van 1 mei 1834 voorzag in de aanleg van een spoorwegnet in België, met als centraal punt Mechelen en van daaruit verbindingen; onder meer naar de Pruisische grens.

Op 5 mei 1835, werd de eerste spoorlijn tussen Brussel en Mechelen plechtig ingehuldigd en één jaar later, op 3 mei 1836, reden de treinen tot Antwerpen.

De uitbreiding naar het oosten gebeurde in 1837 want op 10 september 1837 werd de spoorlijn Mechelen - Leuven ingehuldigd. Leuven - Tienen volgde op 21 september 1837. Zoals te Mechelen werd het station van Leuven ingeplant buiten de stad en was volledig in hout opgetrokken. De volgende jaren werd de houten constructie vervangen door een station uit duurzame materialen.

Op 4 december 1842 schreef "Le journal des Affiches" :

"Men heeft de nieuwe statie aan den yzerenweg tegen onze stad den eersten deezer geopend. De reizigers behoeven niet meer buyten de poort te gaen; eene gekasseyde straat en plaets leydt hen tot voor de burelen; bij avondtyd zal den toegang behoorelyk verlicht worden".

Maar ook dit gebouw kende geen al te lange levensduur. Het "Bulletin Communal" van 1875 vermeldde dat de burgemeester het definitieve plan voor het nieuwe station op het bureau van de stadsraad had neergelegd en dat de leden er zich van konden vergewissen dat haast alle opmerkingen van de stad werden ingewilligd. Het ministerie wilde het nieuwe station, ontworpen door Henri Fouquet, oprichten op een plaats richting Kessel-Lo. Maar na discussie zou het toch de plaats van het bestaande innemen. Het stationsgebouw was 80 m lang, 18 m diep, had perons van 5 m breedte en zeven sporen waarvan de overkapping 140 m lang en 45 m breed was. Dit derde station werd op 7 september 1879 ingehuldigd.

Ondertussen was Leuven een waar spoorwegknooppunt geworden. Een knooppunt dat nog steeds bestaat. Immers de lijn Leuven - Waver werd ingehuldigd op 12 februari 1855. De verbinding Leuven - Aarschot - Herentals volgde op 28 februari 1863 en het traject Leuven - Brussel-Noord op 15 december 1866 voor het goederenvervoer en op 17 december 1866 voor het reizigersverkeer.

### Lijnwerkplaats stoomlocomotieven.

Bij de aanleg van het Belgisch spoorwegnet waren op de lijn naar het Oosten locomotiefdepots voorzien te Mechelen, Tienen en Luik. Tienen werd boven Leuven verkozen omdat het halverwege de verbinding Mechelen - Luik gelegen was.



Leuven viel uit de boot en kreeg geen stelplaats. Maar de Dijlestad zou in de loop der jaren aan belang inwinnen. Enerzijds door de opening in 1866 van de verbinding Brussel - Leuven, waardoor Mechelen haar centrale positie voor het Leuvens verkeer naar Brussel verloor. Anderzijds door de oprichting in 1864 van de exploitatiemaatschappij Grand Central Belge. Deze laatste baatte de spoorlijnen, aangelegd en in dienst genomen door verschillende maatschappijen, uit. En dit om tot een eenheid te komen in de tarieven, de exploitatie, de voorschriften en het locomotievenbeheer. Tevens vormden de Grand Central Belge-lijnen een net naast dit van de Staatsspoorwegen. Hierdoor ontstond er concurrentie tussen de exploitatiemaatschappij en de "Etat Belge".

Leuven was voor deze privé-onderneming niet alleen belangrijk omdat van hieruit haar lijnen naar Waver en Aarschot vertrokken. Belangrijker was dat de Dijlestad het centrale punt was in het net van de exploitatiemaatschappij. Ook de invloed van de Leuvense Vaart, de poort tot verder handelsverkeer heeft ongetwijfeld een rol gespeeld om hier een centrale werkplaats uit te bouwen.

Naast deze werkplaats werd er eveneens een klein locomotiefdepot opgericht. Het lag zuidwaarts, in het verlengde van het station, daar waar de lijnen naar Tienen en Waver zich splitsen.

In 1897 namen de "Staatsspoorwegen" de lijnen van de Grand Central Belge over. Vermits de overheid nu te Leuven een waar spoorwegknooppunt beheerde waren infrastructuurwerken onontbeerlijk. Kort na de eeuwwisseling werden de verbindingen van de overgenomen exploitatiemaatschappij op dubbel spoor gebracht, nieuwe goederenbundels werden aangelegd, de hoofdsporen werden ontubbeld en er werd een nieuw en groter locomotiefdepot gebouwd : het begin van de huidige S.P.T.M. Het werd ontworpen door F. Seulen, werd in september 1908 in gebruik genomen en overspande tien sporen. Rond en in de jaren twintig, toen de locomotieven type 9, gegareerd in Leuven, de verbinding Brussel - Luik verzekerden, werd de loods met zes sporen en verschillende dienstgebouwen verrijkt.

Vanaf 1922 werd het type 9 vervangen door de modernere machines van het type 7. De helft van dit type deed in 1933 nog dienst, maar werd eind 1933 vervangen door de reeks 64. Dit waren machines die na de eerste wereldoorlog vanuit Duitsland overgekomen waren als herstelbetaling.

De doorgaande goederentreinen en de zware forenzentreinen waren gedurende de ganse periode tussen de beide wereldoorlogen het monopolie van de locomotieven reeks 37 (later type 31), met uitzondering van 1936. De typen 38 werden voornamelijk vanaf 1925-26 ingezet. Beide typen machines waren respectievelijk in Groot-Brittannië en Amerika gebouwd, dit omdat de Belgische industrie in puin lag na de eerste wereldbrand.

De lokale goederendiensten werden verzekerd door de typen 41, het ex. Duitse type 81 vanaf 1935 en de machine type 92 in de periode 1923 - 1926. Ook

tenderlocomotieven werden ingezet zoals het type 23 (het latere type 53), de reeks 93 van 1924 tot 1936, 5 locomotieven type 96 vanaf 1939 en eenheden van de reeks 44 na 1940.

Net voor het uitbreken van de tweede wereldoorlog had Leuven nog werk voor niet minder dan 51 locomotieven en het totaal effectief bestond uit ca. 90 machines voornamelijk de typen 6, 31, 38, 41, 53, 64 en 81. Tevens kreeg men toen vreemde machines in depot waaronder het Franse type 140 B, hier het type 2 genoemd. Tijdens de tweede wereldoorlog moesten de reeksen 64 en 81 aan de Duitse bezetter afgestaan worden en werd ondermeer type 66 naar Leuven overgebracht.

Tevens werd het oudste gedeelte van het depot door het oorlogsgeweld vernield. In 1945 werd het heropgebouwd waardoor Leuven opnieuw een volwaardige stelplaats kreeg. Doch de vooroorlogse glorie kreeg men niet meer terug.

Na de oorlog werden de machines type 9, 38, 51 en 53 bijgestaan door de Amerikaanse locs reeks 281. Voor de rangeerwerkzaamheden dook tot in 1951 het zeer oude locomotief type 51 op. Tevens werd de kleine tenderloc 50 001 begin 1949 in de stelplaats ingezet. Voordien verzekerde hij het rangeerwerk in de Centrale Werkplaats te Leuven.

Maar geleidelijk aan werd het bestand steeds verder afgebouwd en na de elektrificatie van de verbinding Brussel - Leuven - Luik in 1954-1955 boette de stelplaats steeds meer aan belang in. Wel mochten de machinisten nu in eerste instantie plaats nemen in de gloednieuwe elektrische locomotieven van de typen 122 en 123 en verder ook in de typen 125 en 126 (later reeksen 22, 23, 25 en 26 genoemd).

Pas tegen het einde van de stroomtractie zou het bestand volledig omgeuild worden. Zo werden de typen 31 vanaf oktober 1957 door de naoorlogse stoomlocomotieven reeks 29 vervangen.

Vanaf augustus 1957 werden dan de stoomlocomotieven geleidelijk aan verdrongen door diesellocs. Als eerste kwam de 230.004, vervolgens de 230.002 en vanaf 1965-1966 de rangeerdiesels reeks 250 (nu reeks 84). Enige tijd later doken ook de eerste baandiesellocs, type 212 (thans reeks 62/63), te Leuven op. Beide vervingen de stomers type 29 en 53.

Na het verdwijnen van de stoomtractie in 1966 bleef men in Leuven nog enkele jaren aan de slag. Hier werden immers tal van stoomlocomotieven van andere stelplaatsen gesloopt. Toch zouden verschillende exemplaren bewaard blijven en af en toe is er nu nog een rookpluim te bewonderen.



Thans rijden bestuurders van Leuven met talloze reeksen elektrische- en diesellocomotieven. Naast de dieselreeksen 62 en 73 besturen ze de elektrische locomotieven, typen 22, 23, 25, 26, alsook de modernste machines, de reeksen 21 en 27. Verder rijden ze nog met vele soorten elektrische treinstellen.

### Bewaarplaats voor getuigen uit het verleden.

Door een gelukkig toeval, is tot op heden deze herstellingswerkplaats voor de stoomlocomotieven in haar oorspronkelijke staat bewaard gebleven. Alle werktuigmachines, zoals wieldraaibank, draaibanken voor zuigerringen, schaafmachines, wielendaler, smidse, witmetaalgieterij, enz... zijn nog aanwezig. Zelfs de authentieke houtkapmachine met bijpassende cirkelzaagmachine voor het maken van aansteekhout voor de stoomketels kon behouden blijven. Dit aansteekhout werd gemaakt van oude houten dwarsliggers, die gezaagd en gekapt werden. Naarmate meer diesel- en elektrische tractievoertuigen in dienst genomen werden, verminderde het belang van ATLV-Leuven, zodat de eens van leven zo bruisende stoomlocomotievenstelplaats stilaan zijn activiteit zag verloren gaan om uiteindelijk nog alleen als "Schuilplaats voor Tractiematerieel" dienst te doen.

Maar tijdens de teloorgang van de stoomtractie, werd door de NMBS een kleine groep van zorgzame spoor mannen aan het werk gezet, die met veel liefde en geduld een hele reeks van onze onvergetelijke stomers hebben verzameld en opgeknappt. Deze konden alle in Leuven bewaard blijven. Hieronder de legendarische stoomlocomotief 29 013, die de officiële laatste stoomtrein heeft verzekerd op 20.12.1966.

Al deze schatten uit het glorieus verleden van de stoomtractie staan in hun natuurlijk milieu van het Locomotiefdepot Leuven, dat op het Belgisch net het enige is dat zo goed bewaard werd.

In de harde winterperiode van 1984-1985 werden de stoomlocomotieven 29 013 en 12 004 door het personeel van de Centrale Werkplaats Leuven terug bedrijfsklaar gemaakt. Dit naar aanleiding van "150 Jaar Spoorwegen in België".

## II. DEPOT TREINBESTUURDERS LEUVEN

Het depot van treinbestuurders in Leuven is steeds belangrijk geweest. Waar het oorspronkelijk een zuiver depot stoomtractie betrof, is men geleidelijk overgeschakeld naar diesel- en vooral elektrische tractie.

Op dit ogenblik heeft S.P.T.M. Leuven een kader van 159 bestuurders elektrische tractie, 39 bestuurders dieseltractie en 6 bestuurders rangeringen. Hieronder volgt een lijst van het voornaamste tractiematerieel dat door deze bestuurders bediend werd. Het aangegeven diesel- en elektrische tractiematerieel is er nog steeds in dienst.

### 1. Stoomlocomotieven.

- Vooroorlogse stoomloks : Hierover zijn weinig gegevens bekend.
- Type 2 : 2 000 pk - 70 km/u : 1942 tot 1944 (Franse HI 140B).
- Type 7 : 2 156 pk - 110 km/u : 1922 tot 1944.
- Type 9 : 1 800 pk - 120 km/u : 1919-1922 en 1940-1946.
- Type 29 : 2 000 pk - 96 km/u : 1957 tot 1967.
- Type 31 : 2 000 pk - 90 km/u : 1921 tot 1957.
- Type 38 : 1 650 pk - 70 km/u : 1920, 1926-1941, 1944-1946.
- Type 41 : 1 000 pk - 70 km/u : 1919 tot 1940.
- Type 44 : 900 pk - 70 km/u : 1940 tot 1942.
- Type 50 : 400 pk - 45 km/u : 1949 tot 1957 (CW FLV.).
- Type 51 : 250 pk - 45 km/u : 1940 tot 1951.
- Type 53 : 700 pk - 45 km/u : 1919 tot 1966.
- Type 64 : 1 400 pk - 100 km/u : 1934 tot 1940.
- Type 66 : 1 350 pk - 120 km/u : 1941 tot 1945.
- Type 81 : 1 400 pk - 55 km/u : 1935 tot 1940.
- Type 93 : 800 pk - 65 km/u : 1924 tot 1936.
- Type 96 : 880 pk - 80 km/u : 1939 tot 1941.

Ter gelegenheid van de opendeurdagen is S.P.T.M.-Leuven opnieuw een depot stoomtractie.

### 2. Diesellocomotieven.

- Reeks 51 : diesel-elektrische baanlocomotief : 1435 kW - 120 km/u.
- Reeks 62 : diesel-elektrische baanlocomotief : 855 kW - 120 km/u.
- Reeks 84 : diesel-hydraulische rangeerlocomotief : 330 kW - 50 km/u.
- Reeks 73 : diesel-hydraulische rangeerlocomotief : 450 kW - 60 km/u.
- Reeks 91 : diesel-hydraulische rangeerlocomotief : 205 kW - 40 km/u.  
(nu 245 kW)

### 3. Elektrische

#### a. Locomotieven

- Reeks 22 : 1 880 kW - 130 km/u : bouwjaar 1954.
- Reeks 23 : 1 880 kW - 130 km/u : bouwjaar 1955.
- Reeks 25 : 1 880 kW - 130 km/u : bouwjaar 1961.
- Reeks 26 : 2 355 kW - 130 km/u : bouwjaar 1969.
- Reeks 27 : 4 150 kW - 160 km/u (thyristor) : bouwjaar 1982.
- Reeks 21 : 3 140 kW - 160 km/u (thyristor) : bouwjaar 1984.

#### b. Motorrijtuigen

- Poststellen : 735 kW - 120 km/u : bouwjaar 1935.
- Reeks 130 : 735 kW - 130 km/u : bouwjaar 1939-1962.
- Reeks 140 : 770 kW - 140 km/u : bouwjaar 1966-1974.
- Sabena's : 770 kW - 140 km/u : bouwjaar 1970.



### III. BEWAARDE GETUIGEN UIT HET VERLEDEN

#### A. Materieel.

Hierna volgt een overzicht van de voornaamste getuigen uit het verleden die momenteel door de NMBS bewaard worden met vermelding van de bouwer, het bouwjaar en de herkomst.

#### 1. Stoomlocomotieven

(\*) = ritvaardig

- |  |  |
|--|--|
| HL 1002 : Consortium Belge 1935                            | - Werkplaats Brussel-Zuid 1962.  |
| HL 7039 : F.U.F. Haine-St.-Pierre 1921                     | - Werkplaats Merelbeke 1962.   |
| HL 10018 : Cockerill 1912                                  | - Werkplaats Brussel-Zuid 1959.  |
| * HL 12004 : Consortium Belge 1939                         | - Werkplaats Schaarbeek 1962.  |
| HL 16042 : At. Métal. Tubize 1909                          | - Werkplaats Ath 1964.   |
| HL 18051 : St.-Léonard Liège 1905                          | - Werkplaats St.-Niklaas 1948.   |
| * HL 29013 : Montréal loc. Works 1946                      | - Werkplaats Leuven 1967.  |
| HL 44225 : La Meuse Liège 1906                             | - Werkplaats Haine-St.-Pierre 1977.                                    |
| HL 1152 (type 51) : Evrard La Croÿère 1879                 | - Carbonisation Tertre 1967.   |
| HL 5620 (type 53) : Boussu 1904                            | - Werkplaats Leuven 1966.  |
| HL 64045 : Henschel Kassel 1916                            | - Werkplaats Doornik 1967.   |
| HL 72MF (ex. Nord Belge 615 ; type 88) :<br>Cockerill 1859 | - Charbonnage Monceau-Fontaine van<br>1933 tot 1977 - NMBS vanaf 1977. |

#### 2. Industriële stoomlocomotieven

- |   |                                  |
|---|----------------------------------|
| Nr. 2 : Cockerill 1903  | - Cockeries de Willebroeck 1969. |
| Nr. 3 : Cockerill 1926  | - Groot Darson Dok Gent 1979.    |
| Nr. 4 : La Hestre Haine-St.-Pierre 1923   | - Cockeries de Willebroeck 1977. |
| Nr. 4 (zonder vuurhaard) : Hohenzollern - Dusseldorf 1916 ; voor BASF Antwerpen<br>afgestaan door groepering VEBOV Antwerpen in 1978.   |                                  |
| Nr. 12 (zonder vuurhaard) : At. de constr. de la Meuse Sclessin - Ougrée 1954 ;<br>aangekocht door de N.V. Artois bij de koolmijn<br>Beringen in 1977 en afgestaan aan de NMBS. |                                  |

#### 3. Stoomkranen

- |  |                                      |
|--|--------------------------------------|
| 330/87 (4 ton) : Russell & Motherwell 1920             | - C.W. Leuven 1973.                  |
| 320/07 (10 ton) : Cockerill 1924                       | - Dienst Baan Bascoup 1980.          |
| 320/06 (20 ton) : Gowans Sheldon England               | - W.D.T. Merelbeke 1980.             |
| 310/03 (35 ton) : Stothert & Pitt England 1908         | - W.D.T. Merelbeke (ex. Antw.) 1985. |
| * 310/04 (35 ton) : Craven Brothers<br>Manchester 1912 | - W.D.T. Kinkempois 1985.            |

#### 4. Dieselmaterieel

- |   |                         |
|---|-------------------------|
| MW 654.02 : Koprijtuig van drieledige motor-<br>wagen. Baume & Marpent<br>Morlanwelz 1936 | - W.D.T. Kortrijk 1976. |
|---|-------------------------|

- \* MW 551.48 : Tweeassige motorwagen.  
C.W. Mechelen (motor  
Brossel) 1939 - C.W. Mechelen (Kinkempois) 1982.
- HLD 7103 : Vierassige diesel-hydraulische  
rangeerlocomotief. Baume &  
Marpent - Morlanwelz 1956 - W.D.T. Merelbeke 1979.
- HLD 7209 : Vierassige diesel-hydraulische  
rangeerlocomotief -  
B.N. 1956 - W.D.T. Antwerpen 1986.
- HLD 6406 : Diesel-hydraulische baan-  
locomotief A.B.R.  
(lic. Hamilton) 1962 - W.D.T. Hasselt 1984.
- Industriële tweeassige rangeerloc. Klöckner -  
Humboldt - Deutz Köln 1951 - Gift van fabrieken Remy Wijgmaal  
in 1986.

#### 5. Elektrisch materieel

- \* MR 212.211 : Vierledig elektrisch motorrijtuig type 35 - 1935.  
Motorrijtuigen : At. Mét. de Nivelles / SEM en At. Mét. Nivelles / ACEC.  
Gesleepte rijtuigen : At. de la Dyle Leuven - W.E.T. Schaarbeek 1962.
- MR 228.002 : Tweeledig elektrisch motorrijtuig type 39 - 1939.  
At. Mét. de Nivelles en  
At. de la Dyle Leuven - W.E.T. Schaarbeek 1977.
- MR 2912 : Vierassige elektrische locomotief - 1949  
Baume & Marpent Morlanwelz - W.E.T. Ronet 1984.

#### 6. Gesleept materieel

- 6 G.C.I.-rijtuigen : Familleureux 1901 / Allart Frs Châtelaineau 1905 /  
Léon Hiard 1905 / At. de la Dyle 1913.
- 7 Nord-Belge-rijtuigen : Baume & Marpent 1930 / A.F.B. La Croyère 1930.
- 6 L 1-rijtuigen : Familleureux 1934 / Haine St.-Pierre 1933 / Seneffe 1934.
- 2 I 1-rijtuigen : Raghenno 1933 / C.W. Mechelen 1939.
- 6 M 1-rijtuigen : A.F.B. La Croyère 1936 / Raghenno 1936 / At. de la Dyle 1937.
- 1 N 10-rijtuig met panoramisch uitzicht : Le Brugeoise, Nicaise en Deleuve 1934.

#### 7. Wagens

Er zijn een 12-tal oude wagens aanwezig waarvan er sommige opgeknapt werden. Twee wagens zijn merkwaardig omdat zij uitgerust zijn met kopdeuren en neerklapbare overgangsbruggen om gebruikt te worden voor het vervoer van koetsen voor paardekoersen. Deze wagens werden op dezelfde wijze geladen als de huidige wagens voor autovervoer. Verder is er een ballonpakwagen, een pakwagen type Flamme en een platte wagen van de Grand Central Belge.

Voornaamste karakteristieken van de stoomlocomotieven bewaard in S.P.T.M. Leuven

type HL	LOCOMOTIEF										TENDER							
	nr. na 1946	type volg. assen	bouw jaar	trekkr. wiel em	ketel diam. kg/cm	aant. cil.	schaar mecan.	rijkt. ton	trekkr. kg	max. snelh. km/h	verm. PK.	nr.	assen	∅ wiel cm	kolen ton	water m <sup>3</sup>	rijkt. gew	tot. lengte
1	1 002	Pacific	1935	2-3-1	198	18	4	Walsch.	126	17.319	120 (255,5uel)	30.134	2+2	100	10,5	38	83,1	24,51
7	7 039	10 wheel	1921	2-3-0	180	16	2+2	Walsch.	85,2	10.900	110	24.365	3	107	7	22	53,6	19,81
10	10 018	Pacific	1912	2-3-1	198	14	4	Walsch.	115	15.166	120	31.001	2+2	100	7	31	64,1	22,90
12	12 004	Atlantic	1939	2-2-1	210	18	2	Walsch.	89	10.664 (150)	140	24.604	3	107	8	24	59	21,40
16	16 042	Atlantic	1909	2-2-1	180	12,5	2	Walsch.	69,4	6.080	100	tenderloc.			2	6,5		12,01
18	18 051	American	1905	2-2-0	198	13,5	2	Steph.	53,4	6.810	120	18020	2+2	107	5,5	18	52,5	18,17
29	29 013	Consolidation	1946	1-4-0	152	15,75	2	Walsch.	93	15.021	96	25.217	2+2	96	10	24,6	57	20,40
44	44 225	Bourbonais	1906	0-3-0	152	13,5	2	Steph.	49,5	8.360	70	4.1.199	3	106	7	13	38,4	17,40
51	1.152	Bourbonais	1879	0-3-0	120	8,5	2	Walsch.	34,7	3.060	45	rangerloc.			1,35	4		8,1
53 (23)	5.620	B-coupler	1904	0-4-0	126	12,5	2	Walsch.	67	8.900	45	rangerloc.			3	7		10,49
64	64.045	10 wheel	1916	2-3-0	175	12	2	Walsch.	75,3	9.280	100	22.153	2+2	100	5	22	49,6	18,45
88	ex N.B. 615	B-coupler	1859	0-4-0	106	10	2	Goach.	41,7	7.430	40	rangerloc.			1,3	4		8,95
nr. 2	7.922/7		1903	0-2-0	67	10	2	Walsch.	15		10	rang. loc. vert. ketel			0,5	2		4,78
nr. 3	3-145		1926	0-2-0	76	12	2	Walsch.	16		20	rang. loc. vert. ketel			0,5	2		5,10
nr. 4	8.227		1923	0-2-0	90	12	2	Walsch.	25		15	rang. loc.			0,8	3		7,50
nr. 6	3.54.1/16		1916	0-2-0	91	12	2	Walsch.	36,5	6000	20	rang. loc. zonder vuur			reservoir ...m <sup>3</sup> 60 kg/cm <sup>2</sup>			8,95
nr. 12	5.265	B-coupler	1954	0-4-0	105	10	2	Walsch.	74	1.200	10	rang. loc. zonder vuur			22,5m <sup>3</sup> 40 kg/cm <sup>2</sup>			7,45

spoorweg stoomloc.

Industrie stoomloc.



## B. Vaste installaties.

### 1. Gasvrije schuilplaats.

Wegens hun strategisch belang waren de stations en spoorwegwerkplaatsen in elke oorlog een meermaals geïsoleerd doelwit. Ter bescherming van het personeel werden daarom verschillende kleine en grotere schuilplaatsen aangelegd. De schuilplaats te Leuven naast de werkplaats is 30 m lang en 4,5 m breed en kan plaats bieden aan meer dan 50 personen. Ze mag dan ook tot één van de grotere gerekend worden.

### 2. Wielendaler.

Een wielendaler is een inrichting die toelaat een wielstel te vervangen zonder de locomotief te lichten.

Meestal bestond een wielendaler uit een dwarse kelder onder minstens twee sporen en een vjzelmecanisme dat toeliet een wielstel samen met twee stukken rails te laten zakken en, na een dwarse verplaatsing in de kelder, op een ander spoor terug naar boven te brengen. De grote wielendaler van deze werkplaats is 2,9 m breed, 4 m diep en beslaat spoor 10 tot en met 16. De hefbeweging is elektrisch, de dwarsbeweging dient manueel te gebeuren met behulp van een pal- en palwielmechanisme. Op spoor 1 en 2 zijn nog de resten aanwezig van twee kleine wielendalers, die enkel het wiel kunnen laten zakken wanneer de glijlagers moesten hersteld worden.

### 3. Draaibrug 22 m.

Een draaibrug werd in België gebruikt om stoomlocomotieven te keren in die stations waar plaatsgebrek het niet toeliet een keerdriehoek aan te leggen. Soms werd een draaibrug eveneens geplaatst aan de ingang van een werkplaats. Deze brug kon dan toegang geven tot de verschillende werksporen en diende tevens als wisselcomplex en overlader.

De draaibrug op de koer te Leuven heeft een diameter van 22 m. Het is de laatste overgebleven draaibrug van de drie die vroeger in het Leuvense aanwezig waren.

### 4. Waterzuilen.

Vertikale waterzuilen met enkele of dubbele scharnierende galgarmen waren vroeger in de grote stations en de bevoorradingsplaatsen opgesteld om de waterbevoorrading van de tenders te verzekeren. De waterzuil aan de draaischijf te Leuven is van het type 1943, heeft een inwendige diameter van 20 cm en een galgarm van 3,20 m. De waterzuil die als decoratief element aan de ingangspoort van de museumbevoorradingsplaats aangebracht werd, is merkwaardig omdat zij uitgerust is met een ingebouwde kolenkachel, dit om in de winter het bevroren van de waterzuil te voorkomen.

5. Rolbrug 5 ton.

Over het uiteinde van spoor 11 tot en met 16 ligt een rolbrug met een kettingtakel van 5 ton. Zowel de hefbeweging als de langsbeweging worden manueel met kettingen aangedreven.

6. Kachels.

In de werkplaats staan nog verschillende originele kachels, type Etat Belge nr. 1 opgesteld. Van deze uitvoering werden ook kleinere maten gemaakt, die dan respectievelijk nr. 2, 3, enz... genoemd werden.

C. Werktuigmachines en andere toestellen van de dienst Materieel.

1. Werktuigmachines.

- Wielendraaibank 1.

Bouw : Ernst Schiess A.G. Duitsland - 1945.

Kenm. : breedte 2730 mm - max. Ø 2240 - 1/4 tot 32 t/min. in 3 x 4 st.  
16,5 pk.

Toepassing : herprofileren van de wielen van stoomlocomotieven.

- Draaibank "Le Progrès".

Bouw : Le Progrès Industriel Loth - 1919.

Kenm. : werklengte : 150 cm - Ø 62 cm - 10 tot 460 t/min. in 2 x 4 st. - 3 pk.  
Toepassing : afwerken van kussens en stoomverdelers.

- Armschaafmachine.

Bouw : Forges Usines et Fonderies de Gilly - 1943.

Kenm. : loop : 65 cm - dwars : 73 cm - hoogte : 20 cm - 15, 31, 42 of  
85 sl/min. - 6 pk.

Toepassing : vlakken en trekken van (zwaluwstaart-) groeven.

- Draaibank Schuchardt & Schütte.

Bouw : Schuchardt & Schütte Berlijn - voor 1933.

Kenm. : werklengte : 300 cm - Ø 80 cm - 10 tot 520 t/min. in 3 x 5 st. -  
7,5 pk.

Toepassing : afwerken van grote stukken : zuigers, zuigerstangen.

- Uitboormachine voor witmetalen kussens.

Bouw : Le Progrès Industriel Loth - 1924.

Kenm. : werklengte : 78 cm - Ø 7,5 tot 19,5 cm - 651 t/min. - 3,7 pk.  
Toepassing : uitboren van wielkussens van wagens en rijtuigen.

- FreesmACHINE.

Bouw : The Cincinnati Millins Machine Ohio U.S.A. - voor 1948.

Kenm. : loop langs 195 mm - dwars 75 mm - 14 tot 214 t/min. in 9 st. -  
5,5 pk.

Toepassing : afwerken van leibaan voor zuigers.

- Hydraulische drukpers.  
Bouw : onbekend.
- Vertikale draaibank Niles.  
Bouw : Deutse Niles Werke Berlijn - 1930.  
Kenm. : werkhoopte 63 cm - Ø 61 cm - 7 tot 124 t/min. in 6 st. - 7,5 pk.  
Toepassing : uitdraaien van zware stukken, zoals oliebusen.
- Draaibank Le Progrès.  
Bouw : Le Progrès Industriel Loth - 1930.  
Kenm. : werklengte 85 cm - Ø 40 cm - 15 tot 480 t/min. in 3 x 3 st. - 4 pk.  
Toepassing : afwerken van stoomregelaars, draadsnijden.
- Draaibank.  
Bouw : S.A. Mondiale Vilvoorde - 1943.  
Kenm. : werklengte 100 cm - Ø 354 mm - 30 tot 360 t/min. in 2 x 3 st. - 1,4 pk.  
Toepassing : licht draaiwerk zoals kegels, inspueters, enz.
- Vertikale slijpmachine voor rechte en gebogen stukken.  
Bouw : Friedrich Schmaltz Offenbach a Mainz - 1924.  
Kenm. : Ø steen 125 mm - 4 100 t/min. - max. excentr. : 125 mm - 3 pk  
beweging tafel : recht of boog met straal 600 tot 2 000 - 1 pk.  
Toepassing : uitslijpen van Walschaerts-schaarmechanisme.
- Waag voor kolenbennen.  
Bouw : Bascule automatique Roche à Reims Parijs.  
Kenm. : -  
Toepassing : wegen van kolenbennen.
- Weegschaal 100 kg nr. 660.  
Bouw : Berkel - 1931.
- Waag 1 000 kg.  
Bouw : Camille Windels St.-Gillis Brussel.
- Dubbele amarilslijpsteen.  
Bouw : ATLV-Leuven.  
Kenm. : Ø 30 cm - dikte 5 cm - 1 440 t/min. - 2 pk.  
Toepassing : slijpen van gereedschappen.
- Armzaagmachine.  
Bouw : Fijnwerk Brussel - 1944.  
Kenm. : zaagblad 35 cm - slag 14 cm - 160 sl/min. - 2 pk.  
Toepassing : afzagen allerhande metalen zoals profielen en buizen.
- Kolomboormachine.  
Bouw : G. Matheys Brussel.  
Kenm. : morsekegel nr. 2 - 375 tot 2 725 t/min. in 5 st. - 70 : 0,5 pk.  
Toepassing : allerlei boorwerkzaamheden.



- Cirkelzaagmachine.  
Bouw : At. L. Brenta Brussel (gew. CW Mechelen) - 1946.  
Kenm. : tafel 140 x 120 cm - Ø zaagblad 70 cm - 10 pk.  
Toepassing : het in blokken zagen van dwarsliggers.
- Houtkliefmachine.  
Bouw : Dankaert Brussel - 1951.  
Kenm. : tafel 44 x 34 cm - hoogte max. 700 mm - 60 sl/min. - 8,2 pk.  
Toepassing : klieven van aansteekhout voor stoomlocomotieven vooral van afgezaagde dwarsliggers.

## 2. Andere toestellen van de dienst Materieel.

- Werkbanken met in het totaal 9 bankvijzen.
- Drie kolenbennen van laadinrichting met rail en draaischijf.
- Vijf waterpompen ACFI van stoomlocomotieven.
- Een waterpomp Rochard.
- Twee waterpompen Worthington.
- Twee luchtpompen Bi-compound Westinghouse.
- Drie luchtpompen Westinghouse type F.
- Twee 2-trapsluchtpompen Knorr.
- Mechanische transmissie Brossel type 551 : 4 mech. versn. + keerkoppeling.
- Mechanische transmissie Brossel type 553 : 4 mech. versn. + keerkoppeling.
- Keerkoppeling van motorwagen type 670.
- Verdeler zonder bedieningskraan en koppelingsas van transmissie Winterthur SLM (MW T 608 en 620).
- Stator van hydraulische transmissie type 603 en MW 43.
- Stator + pompwiel + as van hydraulische transmissie type 114 van MW 40.
- Proefbank rem Westinghouse met doorgesneden reservoirs, trippelklep en remkranen.
- 4 brasero's voor ontdooiing.
- Toestel met hefboom voor het (ver)plaatsen van het koppelingsstuk tussen HI en tender.
- 1 kar met houten spaken voor vervoer koppelstangen.
- Simulator stuurcabine elektrisch tweeledig motorrijtuig.

## D. Toestellen van de dienst Elektriciteit en Seinwezen.

### 1. Rollbareel

Er zijn twee rollbarelen voor het afsluiten van gelijkgrondse overwegen. De volledige rollbareel van 7 m is afkomstig van Merelbeke.

## 2. Mechanische seingestellen

Mechanische seingestellen werden gebruikt om wissels en seinen van op afstand te bedienen met behulp van stangen, kettingen, kabels of trekdraden. Bovendien laten nokken en dwarslatten toe verschillende handels onderling in te klinken. Tegen de linkermuur van de kleine hall staan volgende 3 seingestellen opgesteld.

- a. Saxby-seingestel van Zichem, overgebracht in 1984.  
De trekkabels (of stangen) waren onder de vloer aan twee hefbomen bevestigd hetgeen een tamelijk grote ruimte onder het seinhuis vergde.
- b. Siemens-seingestel van Gelrode, overgebracht in 1981.  
Een seingestel Siemens valt kleiner uit omdat de handels rechtstreeks een kettingwiel bedienen. De slag is evenwel steeds konstant, zodat bij gebruik van oude seinen slagverminderingsbalansen nodig waren.
- c. Seingestel met S 8A-handels van Winterslag, overgebracht in 1985.  
S 8A-handels werden gebruikt voor afzonderlijke bediening of indien slechts enkele handels gecombineerd werden.

## 3. Slagverminderingsbalans

Stelsel van twee scharnierende latten waarmee de slag van trekdraden kon verminderd (of eventueel vergroot) worden.

## 4. Cesarslot, afkomstig van Winterslag, overgebracht in 1985

Werd gebruikt om een sein slechts te openen na bediening van twee afzonderlijk opgestelde handels (bijvoorbeeld een handel in het seinhuis en een handel bij de onderchef).

## 5. Compensatietoestel afkomstig van Heverlee (type meer dan 1 000 m)

Een compensatietoestel diende om de uitzetting van de trekdraden door o.a. temperatuursvariaties op te vangen. Tijdens de bediening of bij breuk van één der trekdraden zorgde een tandheugel voor de blokkering van de kettingwielen.

Wegens de grotere regelweg werden de spantoestellen boven de 1 000 m voorzien van een bijkomende geleiding van de bovenste kettingwielen. De spankracht werd met een tegengewicht en differentiaalwiel ingesteld op +/- 100 kg per trekdraad.

#### 6. Mechanische seinen

- a. gelijkgronds rangeersein met springbalans opgesteld op houten balk samen met een S & A-handel ;
- b. verhoogd opgesteld vereenvoudigd stopsein (koekepan) met schaarschijf ;
- c. groot stopsein van het tweestandenstelsel ( $0^\circ$  en  $45^\circ$ ) met schaarschijf.

Merken wij op dat bij elk mechanisch sein een inrichting aanwezig is om bij breuk van één der bedieningskabels het sein steeds te laten dichtvallen. Hiervoor worden twee systemen gebruikt : de eenvoudige springbalans en de iets ingewikkelder schaarschijf.

#### 7. Mechanische wisselgrendel

Een vanop afstand (met kabels) bediende grendel die belet de wissel ter plaatse om te leggen.

#### 8. Mechanische wisselsteller

Schijf met nokken die de beweging van de trekdraden overbrengt naar de stangen die de wisselnaalden verschuiven. Deze wisselsteller heeft dezelfde afmetingen als een elektrische wisselsteller en werd gebruikt in de overgangsfase van mechanische naar elektrische bediening van de wissels.

#### 9. Elektrische treinaanwijzers voor perrons

Bouw : Bell telephone.

Herkomst : Brussel-Zuid, 1986

#### 10. Uurwerkcentrale "Moser-Baer"

In dienst van hoofgebouw NMBS, Leuvenseweg vanaf 1952 tot en met 1984.

#### 11. Kwikdampgelijkrichter

Afkomstig van het onderstation ES Hasselt, overgebracht in 1982.

Bouw : SEM Gent - 1962.

Kenm. : 935A - 3 000 kw.

Kwikdampgelijkrichters werden gebruikt om de voedingsspanning (3 000 V) voor de bovenleiding gelijk te richten.

Teneinde de spanningsrimpel te beperken was deze gelijkrichter uitgerust met 6 anoden, hetgeen een speciale transformator vergde.



## 12. Olieschakelaar

Automatische olieuitschakelaar 15 000 V - 250 A van Jean Labouverie, Brussel, 25 719 - 8096. Deze hoogspanningschakelaar van de eerste generatie werd gebruikt in de 10 000 V voeding van het laagspanningsonderstation van Winterslag.

### E. Toestellen van de dienst Exploitatie.

- Vier stootkarren (vroeger gebruikt op de perrons).
- Stootkar met hellend vlak voor lossen en laden van dieren.
- Lantaarnpaal met neerlaatbare petroleumlantaarn (afkomstig van het station Herentals).
- Twee dubbele en twee enkele houten perronbanken.

### F. Toestellen van de dienst Baan.

- Drie kilometerpalen in gietijzer.
  - Toestel voor het vastzetten en lossen van kraagschroeven. Dit toestel bestaat uit een handwiel voor vlug aandraaien en een hefboom met palmechanisme voor het vastzetten van de kraagschroeven.
  - Handbediende boormachine voor het boren van horizontale gaten in de ziel van de rail. Eens de gaten geboord, konden de lasplaten bevestigd worden.
-