



**S.P.T.M. LEUVEN**



**N.M.B.S.**  
**I.P.M./W.D.T. Hasselt**  
**S.P.T.M. Leuven**

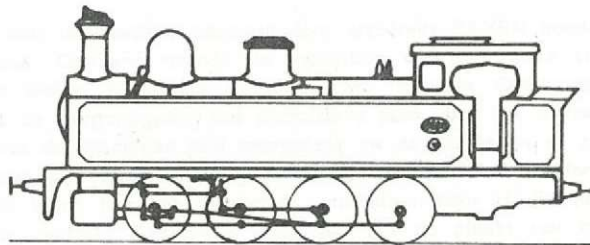


**150 Jaar spoorwegen**  
**1835 - 1985**

**« OPEN DEUR »**

**Schuilplaats Traktiematerieel Leuven**

**Bewaarplaats Getuigen uit het Verleden**



**12,13,14 en 15 sept. 1985**

### TEN GELEIDE.

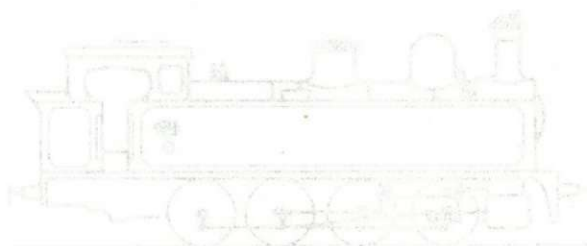
In het kader van de viering "150 Jaar Spoorwegen" heet de N.M.B.S. U welkom in de "Schuilplaats Tractiematerieel (S.P.T.M.) Leuven".

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

- Reizigersstation Leuven met uitgebreide goederenbundels.
- Centrale werkplaats M.
- Lijnwerkplaats stoomlocomotieven.
- Werf snelle herstelling wagens.
- Onderhoudsposten rijtuigen.
- Arrondissement Baan en E.S.
- Onderstation bovenleidingen.

Sinds de afschaffing van de stoomtractie worden enkele sporen in de lijnwerkplaats verder benuttigd als schuilplaats 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 in de oude stelplaats 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 o.m. naar de Pruisische grens.

Eén jaar later, namelijk op 5 mei 1835, werd de eerste spoorlijn tussen Brussel en Mechelen reeds plechtig ingehuldigd en nog één jaar later, op 3 mei 1836, reed men tot Antwerpen.

De uitbreiding naar het oosten volgde korte tijd nadien want op 10 september 1837 werd de spoorlijn Mechelen - Leuven - Tienen ingehuldigd. Zoals ook te Mechelen het geval was, werd het station van Leuven ingeplant buiten de stad. Dit station was volledig in hout opgetrokken. Tijdens de jaren welke hierop volgden, ondernam de gemeenteraad van Leuven stappen om die inplanting te wijzigen, maar in december 1839 deelde burgemeester G. Vanboeckel aan de raadsleden mee : "Te vrezen dat alle pogingen zonder een bevredigend resultaat zouden blijven".

En wanneer tenslotte op 1 december 1842 een nieuw, in duurzame materialen opgetrokken, stationsgebouw het oorspronkelijke houten verving, bleken toch al enige verbeteringen te zijn aangebracht :

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 gekassejde straat en plaets leydt hen tot voor de bureelen ; bij avondtyd zal den toegang behoorlyk verlicht worden".

Maar ook dit station, gebouwd door architect PAYEN kende geen al te lange levensduur. Opnieuw vormde de inplanting van een nieuw stationsgebouw een twistpunt tussen ministerie en stad. Het "Bulletin Communal" van 1875 vermeldt, 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 H. Fouquet, oprichten op een plaats richting Kessel-Lo. Toch zou het de plaats van het bestaande innemen. Het stationsgebouw was 80 m lang, 18 m diep, had perrons van 5 m breedte en zeven sporen waarvan de overkapping 145 m breed en 45 m lang was. Dit derde station werd op 7 september 1879 ingehuldigd. Mettertijd werd Leuven een waar spoorwegknooppunt ; een knooppunt dat nog steeds bestaat. Immers de lijn Leuven - Waver werd ingehuldigd op 12 februari 1855. De verbinding Leuven - Aarschot - Herentals de 28ste februari 1863 en het traject Leuven - Brussel-Noord op 17 december 1866.

### LIJNWERKPLAATS STOOMLOCOMOTIEVEN.

Laten wij eens zien wat er met de locomotievenwerkplaats of de huidige S.P.T.M. (Schuilplaats voor tractiematerieel) gebeurd is. De spoorlijnen, aangelegd en in dienst genomen door verschillende maatschappijen met eigen tarieven, eigen exploitatie en eigen voorschriften, weken sterk van elkaar af. Om aan deze moeilijkheden een einde te maken, beslisten een aantal maatschappijen een overkoepelend orgaan op te richten met de naam "Grand Central Belge". Opgericht bij akte van 13 juni 1864, beheerde de nieuwe maatschappij een spoorwegnet van 478 km, waarvan 22 km uitsluitend voor goederenverkeer voorbehouden werd. De stichtingsmaatschappijen waren : Antwerpen - Rotterdam, Est-Belge en Entre Sambre et Meuse, die samen met de hun toebehorende lijnen ook nog 117 km spoorlijnen inbrachten van de "Société du Nord de la Belgique" en "Turnhout - Tilburg", waarvan zij de exploitatie verzekerden. De "Grand Central Belge" kreeg bij wet van 12 juli 1865 de toelating tot exploitatie. Leuven werd een belangrijk centrum van deze maatschappij. In haar bloeiperiode bedroeg de lengte van het spoorwegnet van de "Grand Central Belge" 767 km, verdeeld over vier landen : België 607 km, Frankrijk 5 km, Duitsland 35 km en Nederland 120 km. Maar deze bloeiperiode duurde niet lang. In 1880 begon de Staat met het naasten van de lijnen ingebracht door de maatschappij "Antwerpen - Rotterdam". Op 1 januari 1897 werd door de Staat het overblijvende gedeelte van de lijnen van de "Grand Central Belge" overgenomen.

In haar bloeiperiode richtte de "Grand Central Belge" de "Centrale Werkplaats Leuven" op. Vermoedelijk werd toen ook de lijnwerkplaats Leuven opgericht "ATLV" (Atelier de Traction des Locomotives à vapeur) genoemd. Vanaf de jaren '20 zou het definitieve bestand opgebouwd worden : voor de hoogwaardige reizigersdiensten beschikte Leuven over een groot aantal locomotieven type 9. Deze machines sleepten een deel van de sneltreinen op de verbinding Brussel - Luik.

Vanaf 1923 werden deze stomers gedeeltelijk vervangen door de modernere machines van het type 7. Dit type deed dienst tot in 1933 en vanaf dat ogenblik werden ze vervangen door het type 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 typen 37 (later type 31) en de typen 38. 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 44 en de ex-Duitse type 81. Voor de rangeringen zorgden de alomtegenwoordige machines van het type 23 (later type 53).

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 typen 31, 38, 41, 53, 64 en 81. Tijdens de tweede wereldoorlog moesten de locomotieven typen 64 en 81 aan de Duitse bezetter afgestaan worden en kwamen o.m. de typen 66 naar Leuven over. Tegen het einde van deze wereldoorlog kreeg men nu ook vreemde machines in depot : dit waren o.m. in Frankrijk opgeëiste machines type 140 B (die hier het type 2 genoemd werden) en, na de bevrijding, kwamen diverse Amerikaanse machines tijdelijk de dienst helpen verzekeren.

Na het opruimen van het puin zou Leuven opnieuw een volwaardige stelplaats worden, doch de vooroorlogse glorie kreeg men niet meer terug.

De vooroorlogse typen 9, 31, 66 en 81 bleven op post, voor het lokaalverkeer werden er lichte tenderlocomotieven van het type 14 naar onze stelplaats overgebracht. Voor de rangeerwerkzaamheden dook het zeer oude locomotieftype 51 op.

Opmerkelijk was ook de inzet van het type 50, een zeer kleine lichte tenderlokom, die het rangeerwerk in de Centrale Werkplaats Leuven verzekerde en die te Leuven zijn thuis vond.

Maar geleidelijk aan werd het bestand steeds verder afgebouwd en na de electricatie 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 gaan nemen in de gloednieuwe elektrische locomotieven van de typen 122 en 123 en verder ook op de typen 125 en 126 (later reeksen 22, 23, 25 en 26 genoemd).

Pas tegen het einde van de stoomtraktie zou het bestand volledig omgeruild worden : bij de buitendienststelling van de typen 31 kwamen van 1964 af terug machines type 64 in het effectief van Leuven. Voorheen waren de overige lichtere machines vervangen door de naoorlogse stoomlocomotieven type 29.

Vanaf de beginjaren '60 werden dan de stoomlocomotieven geleidelijk aan verdrongen door de dieseltraktie en als eerste kwamen de rangeerdiesels van het type 250 (nu reeks 84) de getrouwe stomers type 53 vervangen, en korte tijd later doken ook de eerste baandieselloks type 212 (thans reeks 62/63) te Leuven op.

Maar ondanks dit zou Leuven één van de laatste stoomstelplaatsen van het net blijven en pas in 1967 verliet de laatste rookpluim de Leuvense stelplaats.

Wel zou men gedurende enkele jaren nog aan de slag blijven en werden er hier tal van stoomlocomotieven van andere stelplaatsen gesloopt.

Nu rijden bestuurders van Leuven op talloze reeksen elektrische en diesellocomotieven : naast de dieselreeksen 62 en 84 (onlangs omgewisseld met reeks 73) besturen ze praktisch alle elektrische locomotieven, tot zelfs de modernste machines reeksen 21 en 27 en rijden ze ook 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 met alle werktuigmachines, zoals wieldraaibank, draaibanken voor zuigerringen, schaafmachines, wielendaler, smidse, witmetaalgieterij, enz ... Zelfs de authentieke houtkapmachine met bijpassende cirkelzaagmachine voor het maken van aansteekhout voor de stoomketels kon bewaard worden. Dit aansteekhout werd gemaakt van de oude houten dwarsliggers, welke 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 N.M.B.S. een kleine groep van zorgzame spoormannen aan het werk gezet, die met veel liefde en geduld een hele reeks van onze onvergetelijke stomers hebben verzameld en gerestaureerd. Deze konden alle in Leuven bewaard blijven. Hieronder de legendarische stoomlocomotief 29013, die de officiële laatste stoomtrein heeft verzekerd op 20.12.1966 en daarna nog bij verschillende gelegenheden onder stoom gebracht werd.

Al deze schatten uit het glorierijke verleden van de stoomtractie staan in hun natuurlijke milieu van het Locomotiefdepot Leuven, dat op het Belgisch net als enige is dat zo goed bewaard is gebleven.

Tenslotte mag ook het personeel van de Centrale Werkplaats Leuven niet vergeten worden dat, tijdens de soms harde winterperiode 1984-1985, met veel ijver en toewijding de stoomlocomotieven HL 29013 en vooral HL 12004 na verschillende jaren inactiviteit, terug bedrijfsklaar gemaakt hebben om alzo de viering van "150 Jaar Spoorwegen" meer luister bij te zetten.

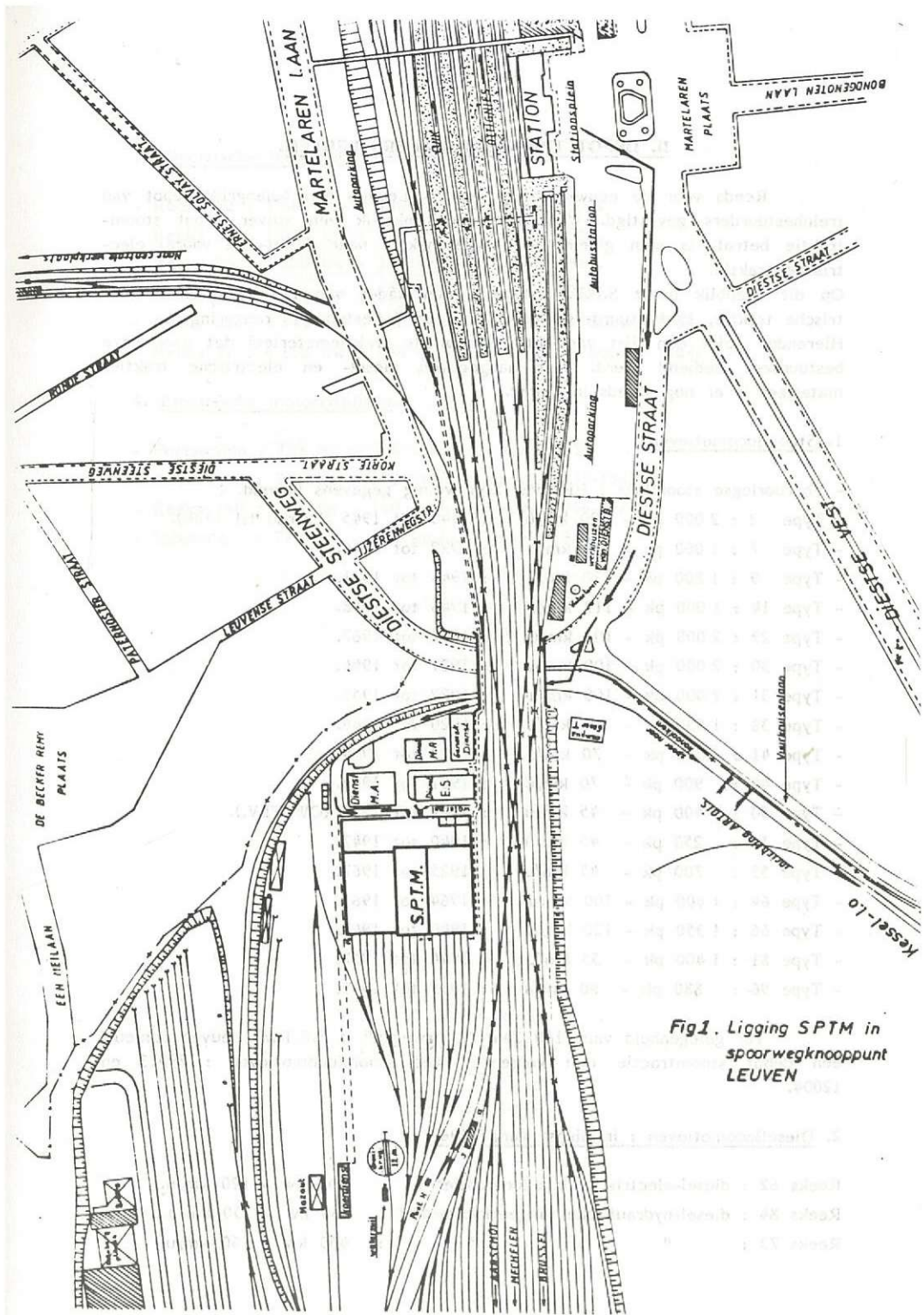


Fig1. Ligging SPTM in spoorwegknooppunt LEUVEN



## II. DEPOT TREINBESTEURDERS LEUVEN.

Reeds voor de eeuwwisseling was in Leuven een belangrijk depot van treinbestuurders gevestigd. Waar het oorspronkelijk een zuiver depot stoomtraktie betrof, is men geleidelijk overgeschakeld naar diesel- en vooral elektrische traktie.

Op dit ogenblik heeft S.P.T.M. Leuven een kader van 185 bestuurders elektrische traktie, 19 bestuurders dieseltraktie en 7 bestuurders rangeringen. Hieronder volgt een lijst van het voornaamste traktiematerieel dat door deze bestuurders bediend werd. Het aangegeven diesel- en elektrische traktiematerieel is er nog steeds in dienst.

### 1. Stoomlocomotieven.

- Vooroorlogse stoomloks : Hierover zijn weinig gegevens bekend.
- Type 2 : 2 000 pk - 90 km/u : 1940 tot 1945 (Franse H1 140B).
- Type 7 : 1 000 pk - 110 km/u : 1922 tot 1946.
- Type 9 : 1 800 pk - 120 km/u : 1944 tot 1951.
- Type 14 : 1 000 pk - 110 km/u : 1946 tot 1948.
- Type 29 : 2 000 pk - 100 km/u : 1957 tot 1967.
- Type 30 : 2 000 pk - 100 km/u : 1921 tot 1944.
- Type 31 : 2 000 pk - 100 km/u : 1922 tot 1959.
- Type 38 : 1 650 pk - 70 km/u : 1920 tot 1946.
- Type 41 : 1 000 pk - 70 km/u : 1923 tot 1939.
- Type 44 : 900 pk - 70 km/u : 1921 tot 1944.
- Type 50 : 400 pk - 45 km/u : 1949 tot 1957 (CW FLV.).
- Type 51 : 250 pk - 45 km/u : 1940 tot 1947.
- Type 53 : 700 pk - 45 km/u : 1925 tot 1967.
- Type 64 : 1 400 pk - 100 km/u : 1964 tot 1965.
- Type 66 : 1 350 pk - 120 km/u : 1940 tot 1948.
- Type 81 : 1 400 pk - 55 km/u : 1944 tot 1967.
- Type 96 : 880 pk - 80 km/u : 1939 tot 1941.

Ter gelegenheid van "150 Jaar Spoorwegen" is S.P.T.M. Leuven opnieuw een depot stoomtractie met volgende twee stoomlocomotieven : 29013 en 12004.

### 2. Diesellocomotieven : in dienst vanaf 1967.

- Reeks 62 : diesel-electrische baanlocomotief : 855 kw - 120 km/u.
- Reeks 84 : diesel-hydraulische rangeerlocomotief : 330 kw - 50 km/u.
- Reeks 73 : " " : 450 kw - 60 km/u.

3. Electrische locomotieven.

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

4. Electrische motorrijtuigen.

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

### III. BEWAARDE GETUIGEN UIT HET VERLEDEN.

Hierna volgt een overzicht gegeven van de voornaamste getuigen uit het verleden die momenteel in de draaierij, de twee sporenhallen en op de koer van de oude werkplaats bewaard worden. Zoveel mogelijk wordt ook de bouwer, het bouwjaar en de herkomst vermeld. De juiste plaats van de verschillende voorwerpen wordt op de afzonderlijke bijgevoegde schets aangegeven.

#### A. ROLLEND MATERIEEL.

##### 1. Stoomlocomotieven.

De voornaamste karakteristieken van onderstaande stoomlocomotieven zijn samengevat in tabel I.

##### Spoorweglocomotieven.

- 
- HL 1 002 - bouw. : Forges Usines et Fonderies Haine St.-Pierre 1934.  
- herk. : Werkplaats Brussel-Zuid 1962.
  - HL 7 039 - bouw. : Forges Usines et Fonderies Haine St.-Pierre 1921.  
- herk. : Werkplaats Merelbeke 1962.
  - HL 10 018 - bouw. : Cockerill 1910.  
- herk. : Werkplaats Brussel-Zuid 1959.
  - HL 12 004 - bouw. : Cons. Belge Constr. de locomotives 1938.  
- herk. : Werkplaats Schaarbeek 1962.
  - HL 16 042 - bouw. : Ateliers Métallurgique Turbize 1907.  
- herk. : Werkplaats Ath 1964.
  - HL 18 051 - bouw. : St. Léonard Liège 1905.  
- herk. : Werkplaats St.-Niklaas 1948.
  - HL 29 013 - bouw. : Montreal Locom. Works Canada 1946.  
- herk. : Werkplaats Leuven 1967.
  - HL 1 152 - bouw. : St. Léonard Liège (Evrard) 1879.  
(T.51) - herk. : Carbonisation Centrale de Tertre 1967.
  - HL 5 620 - bouw. : Ateliers de constr. de Boussu 1904.  
(T.53) - herk. : Werkplaats Leuven 1966.
  - HL 64 045 - bouw. : Henschel Kassel Duitsland 1912.  
- herk. : Werkplaats Doornik 1967.

Industriële stoomlocomotieven.	
Nr. 2	- bouw. : Cockerill 1903. - herk. : Cockerill de Willebroeck 1969.
Nr. 3	- bouw. : Cockerill 1926. - herk. : Groot Darsen Dok Gent 1979.
Nr. 4	- bouw. : La Hestre Haine St.-Pierre 1923. - herk. : Cockerill de Willebroeck 1977.
72 MF	- bouw. : Cockerill 1859. - herk. : Charbonage de Monceau-Fontaine 1977.
Nr. 4 (zonder vuurhaard)	- bouw. : Hohenzollern-Dusseldorf 1916 voor B.A.S.F. Antwerpen. - herk. : Afgestaan door groepering VEBOV Antwerpen aan N.M.B.S. in 1978.
Nr. 12 (zonder vuurhaard)	- bouw. : Ateliers de construction de la Meuse Sclessin-Ougrée 1954. - herk. : Aangekocht door NV. Stella Artois van de Koolmijn Beringen in 1977.
<b>2. Stoomkranen.</b>	
330/87	: 4 ton : - bouw. : G. Russell en Cie Motherwell 1920. - herk. : C.W. Leuven 1973.
A 320/7	: 10 ton : - bouw. : Cockerill 1914. - herk. : Dienst Baan Bascoup 1980.
A 310/3	: 35 ton : - bouw. : Stothert & Pitt Engeland 1949. - herk. : W.D.T. Merelbeke 1980.
<b>3. Dieselmaterieel.</b>	
MW 654.02	: Koprijtuig van drieledige motorwagen. - bouw. : Baume & Marpent Morlanwelz 1936. - herk. : W.D.T. Kortrijk 1976.
MW 551.48	: Eenledige motorwagen. - bouw. : C.W. Mechelen 1939. - herk. : Kinkempois. Volledig gerestaureerd in C.W. Mechelen.
HLD 7103	: Diesel-hydraulische rangeerlocomotief. - bouw. : Baume & Marpent Morlanwelz 1956. - herk. : W.D.T. Merelbeke 1979.
HLD 6406	: Diesel-hydraulische baanlocomotief. - bouw. : Ateliers Belge Réunies (lic. Hal Hamilton) 1962. - herk. : W.D.T. Hasselt.

Tabel 1: Voornaamste Karakteristieken van de Stoomlokomotieven bewaard in S.P.T.M. Leuven

	Lokomotief											Tender						Tot. lengte Lok. + tender m
	Nr (na 1946)	Type	bouw-jaar	assen	drijf wiel cm	druk kg/cm <sup>2</sup>	cilind.	rijklar gewicht ton	trek-kracht kg	max. snelh. km/u	vermogen PK	Nr	assen	∅ wiel cm	kolen ton	water m <sup>3</sup>	rijklar gewicht ton	
Spoorweglok's	1.002	Pacific	1935	2-3-1	198	18	2	126	17.319	140	3400	38.134	2+2	100	10,5	38	83,1	24,51
	7.039	10 wheel	1921	2-3-0	180	16	2+2	85,2	10.900	110	1800	24.365	3	107	7	22	53,6	19,81
	10.018	Pacific	1912	2-3-1	198	14	2	115	15.166	120	2250	31.001	2+2	107	7	31	64,1	22,90
	12.004	Atlantic	1938	2-2-1	210	18	2	89	10.664	160	2500	24.604	3	107	8	24	59	21,40
	16.042	Atlantic	1909	2-2-1	180	12,5	2	69,4	6.090	100	980	tenderlok	—	—	2	6,5	—	12,01
	18.051	American	1905	2-2-0	198	13,5	2	53,4	6.810	120	880	18.020	2+2	107	5,5	18	52,5	18,17
	29.013	Consolidation	1945	1-4-0	152	15,75	2	93	15.021	96	2000	25.217	2+2	96	10	24,6	57	20,40
	1.152	Type 51	1890	0-3-0	120	8,5	2	34	3.060	45	250	rangeerlok	—	—	1,35	4	—	8,1
	5.620	Type 53	1906	0-4-0	126	12,5	2	67	8.900	45	700	rangeerlok	—	—	3	7	—	10,49
	64.045	10 wheel	1916	2-3-0	175	12	2	75,3	9.280	100	1400	22.153	2+2	100	5	22	48,6	18,45
Industrielelok's	7922/7	NR 2	1904	0-2-0	67	10	2				200	Zonder tender						4,78
	3145	NR 3	1926	0-2-0	76	12	2			20	200	Vert. ketel	—	—	—	—	—	5,10
	8227	NR 4	1923	0-2-0	90	12	2				200	Vert. ketel	—	—	—	—	—	7,50
	615	72 MF	1861	0-4-0	106	10	2	42			153	—	—	1,3	4	—	—	8,95
	3541/16	NR 4 vuurloze	1916	0-2-0	91	12	2			20	200	max. keteldruk: 60	—	—	—	—	—	7,45
	5265	NR 12 vuurloze	1954	0-4-0	105	10	2	74	12.000	10	300	max. keteldruk: 40 kg/cm <sup>2</sup>	—	—	—	22,5	—	10,91

#### 4. Electrisch materieel.

MR 212.211 : Vierledig electrisch motorrijtuig 35.

- bouw. : Ateliers Métallurgique de Nivelles 1935.
- herk. : W.E.T. Schaarbeek 1962. Volledig gerestaureerd in C.W. Mechelen in 1984.

MR 228.002 : Tweeledig electrisch motorrijtuig 39.

- bouw. : Ateliers Métallurgique de Nivelles en Ateliers de la Dyle Leuven 1939.
- herk. : W.E.T. Schaarbeek 1977.

HLE 2912 : 4-assig electrische locomotief.

- bouw. : Baurne & Marpent 1949.
- herk. : W.E.T. Ronet 1984.

#### 5. Rijtuigen.

- 6 rijtuigen CCI waarvan 4 in goede staat.
- 7 rijtuigen Nord-Belge : te herkennen aan hun ronde vorm.
- 6 rijtuigen type L.
- 2 rijtuigen type I (Internationaal).

Enkele oude rijtuigen die omgebouwd werden tot dienstwagen.

#### 6. Wagens.

Er zijn een 12-tal oude niet gerestaureerde wagens aanwezig. 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.

### B. VASTE INSTALLATIES.

#### 1. 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 S.P.T.M. Leuven is 2,9 m breed, 4 m diep en beslaat spoor 10 t/m 16. De hefbeweging is electrisch, de dwarsbeweging dient manueel te gebeuren m.b.v. 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, bv. voor herstelling van de glijlagers.

## 2. Draaischijf 22 m.

Een draaischijf werd in België gebruikt om stoomlocomotieven te keren op die punten, waar plaatsgebrek niet toeliet een keerdriehoek aan te leggen. De draaischijf op de koer heeft een diameter van 22 m en is de enige van de drie die in het Leuvense is overgebleven. Kleine draaischijven, vanaf 8 m, werden ook toegepast om goederenwagens op een dwarsspoor te plaatsen. In het buitenland, vooral Duitsland, werd dikwijls een grote draaischijf geplaatst aan de ingang van een werkplaats. Deze schijf kon dan toegang geven tot de verschillende werksporen en diende tevens als wisselcomplex en overlader.

## 3. Waterzuilen.

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

## 4. Rolbrug 5 ton.

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

## C. WERKTUIGMACHINES EN ANDERE TOESTELLEN.

1. wieldraaibank nr. 116/8.
2. cilindreer- en draadsnijbank nr. 114/20.
3. armschaafmachine nr. 223/54.
4. draaibank nr. 114/95.
5. verticale draaibank met motor nr. 121/31.
6. traseertafel.
7. freesmachine met motor Moës 1002/46 nr. 311/57.
8. draaibank licht werk nr. 112/23.
9. draaibank Progres nr. 112/194.
10. waterslijpsteen met motor nr. 411/98.
11. waterslijpsteen nr. 411/170.
12. kolomboormachine nr. 511/47.
13. kolomboormachine nr. 942-02/01.

14. radiaalboormachine nr. 535/15.
15. elektrische slijpmachine met motor nr. 413/40.
16. amerilslijpmachine met motor nr. 412/26.
17. werktafel.
18. werkbanken met in totaal 9 bankvijzen.
19. 9 kolenkachels met bijhorende kolenbak.
20. lichtingstoestel voor HL met motor 77491 op wagen nr. A 121/10.
21. galgvormige kraan op wielen nr. A 300/3.
22. galgvormige kraan op wielen nr. A 300/1.
23. rolbrug nr. A 011/85 (bediend de wielendraaibank).
24. traseerbank Friedrich Schmaltz GMBH Offenbach a/M. nr. 14351/2.
25. hydraulische drukpers nr. 715/4.
26. houtkapmachine voor brandhout stoomlocomotieven nr. 691/29.
27. houtzaagmachine voor brandhout stoomlocomotieven nr. 681/35.
28. waag voor het wegen van kolenbennen-merk Bascule automatique Systéme Roche a Reims Paris en bijhorende gewichten.
29. wagentje met waterpomp Knorr.
30. een handkar met handwaterpomp.
31. vier stootkarren (vroeger gebruikt op de perrons).
32. een stootkar voor het lossen en laden van dieren.
33. uitboormachine voor glijlagers.
34. drie kolenbennen van de laadinrichting voor stoomlocomotieven.
35. een paal met op- en neerhaalbare petroleumlantaarn (Herentals).
36. twee dubbele + twee enkele houten perronbanken.
37. drie kilometerpalen in gietijzer.
38. vijf waterpompen ACFI.
39. een waterpomp Rochard.
40. twee waterpompen Worthington.
41. twee luchtpompen Bi-compound Westinghouse.
42. drie luchtpompen Westinghouse type F.
43. twee luchtpompen type Knorr (twee-trappen).
44. mechanische transmissie Brossel T 551 : 4 versn. + keerkoppeling.
45. mechanische transmissie Brossel T 553 : 4 versn. + keerkoppeling.
46. keerkoppeling T 670.
47. verdeler zonder bedieningskraan en koppelingsas van transmissie Winterthur SLM (MW T 608 en 620).
48. stator van hydraulische transmissie T 603 van MW 43.
49. stator + pompwiel + as van hydraulische transmissie T 114 van MW 40.
50. proefbank rem Westinghouse met doorgesneden reservoirs, trippelklep en remkranen.
51. 4 brasero's voor ontdooiing.
52. toestel met hefboom voor koppelingsstuk tussen HL en tender.
53. 1 kar met houten spaken voor vervoer koppelstangen.
54. simulator stuurcabine electrisch motorrijtuig.
55. weegschaal Berkel 100 kg nr. 660 van 1931.



- 56. weegschaalarm 1 000 kg ; Camille Windels, Ixelles Bruxelles.
- 57. windas van C.W. Gentbrugge.
- 58. reinigingstafel voor petroleumlantaarns met zinken werkblad en opvangtrechter.
- 59. kompressor Arpic type HS 96 met dubbele riemschijf van HLD 84.

#### D. TOESTELLEN DIENST ELECTRICITEIT EN SEINWEZEN.

##### 1. Rolbareel.

Voor afsluiten gelijkgrondse overwegen, afkomstig van Merelbeke.

##### 2. Mechanisch seingestel Saxby.

Onderdeel van seinhuis Zichem in 1984.

Mechanische seingestellen werden gebruikt om wissels en seinen van op afstand te bedienen met behulp van kettingen, kabels en trekdraden.

Bij Saxby waren de trekkabels onder de vloer aan twee hefbomen bevestigd, hetgeen een tamelijk omvangrijke ruimte onder het seinhuis vergde.

Oorspronkelijk was het seinhuis van Zichem uitgerust met 41 handels.

##### 3. Mechanisch seingestel Siemens.

Onderdeel van seinhuis Gelrode in 1981.

Een seingestel Siemens valt kleiner uit omdat de handels rechtstreeks een kettingwiel bedienen.

De nodige beveiligingen en vergrendelingen gebeuren ook hier met stelsels van horizontaal geplaatste stalen dwarslatten met de juiste inkepingen.

##### 4. Mechanische seinen.

Er zijn verschillende mechanische seinen aanwezig o.a. een gelijkgronds rangeersein, een verhoogd opgesteld vereenvoudigd stopsein en enkele gewone waarschuwings- en stopseinen.

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

##### 5. Kwikdampgelijkrichter 935 A 3 000 kw.

Onderdeel van onderstation E.S. Hasselt in 1982.

Deze werd gebruikt om de bovenleiding te voeden met 3 000 V gelijkspanning. Teneinde de spanningsrimpel te beperken was deze gelijkrichter uitgerust met 6 anoden, hetgeen een speciale transformator vergde.