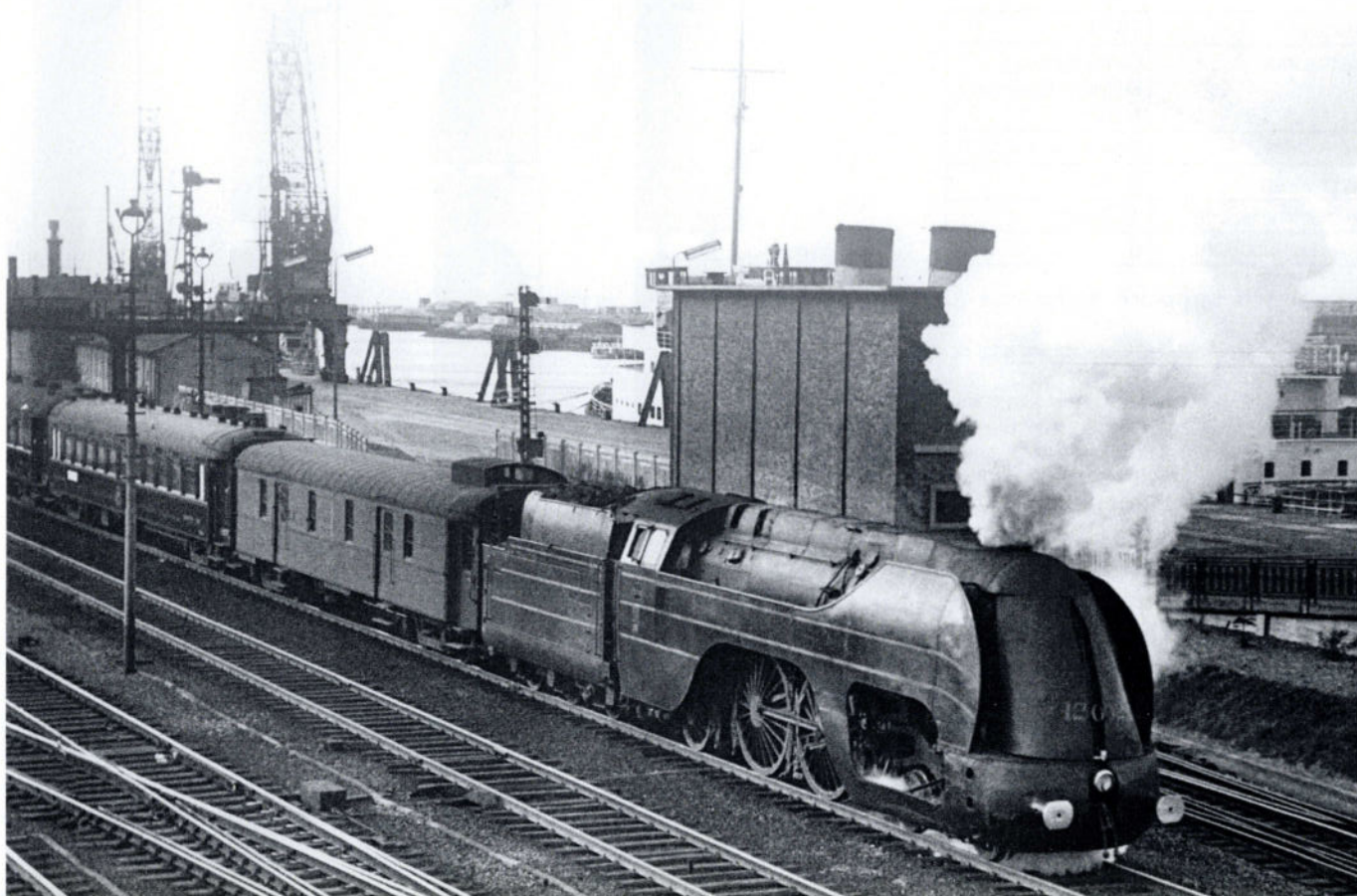


## Welkom in de museumbewaarplaats van Leuven



Sinds 1967 herbergt de museumbewaarplaats van Leuven de overgebleven stoomlocomotieven van de Belgische spoorwegen. Voorheen was dit een werkplaats van de NMBS waar stoomlocomotieven werden onderhouden.

Vandaag is dit rijke erfgoed niet permanent toegankelijk voor het grote publiek en onderzoekers. Onder meer de legendarische stoomlocomotief type 12 Atlantic, die door François Schuiten nieuw leven wordt ingeblazen, staat hier onder dak. Ze wordt een van de sterren van het toekomstige spoorwegmuseum in Schaarbeek. (Meer info op [www.belgischspoorwegmuseum.be](http://www.belgischspoorwegmuseum.be))

Deze brochure geeft uitleg bij de belangrijkste locomotieven en ander rollend materieel dat u kunt ontdekken in deze oude werkplaats. De nummers verwijzen naar het tentoongestelde materieel.

Deze voormalige werkplaats is oorspronkelijk niet ontworpen voor bezoekers. Om veiligheidsredenen vragen we u om niet af te wijken van het voorziene parcours en uw kinderen goed in de gaten te houden!

Wij wensen u een aangenaam bezoek.

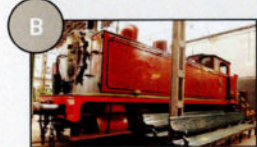
## Ingang



### Stoomlocomotief type 12 nr. 12.004 voor snelle reizigerstreinen

Bouwjaar	1939
Constructeur	Consortium van Belgische Constructeurs
Type	Atlantic; 4-4-2; 221
∅ drijfwielen	2,1 m
Maximumsnelheid	160 km/h
Aantal locomotieven	6

- Locomotief ontworpen door de Belgische ingenieur Notesse.
- Met gestroomlijnd koetswerk, ontworpen door de Franse ingenieur Huet.
- Op 12 juni 1939 legde de 12.002 met een lading van 200 ton (4 rijtuigen K1) de rit tussen Brussel en Oostende (115 km) af in 57 minuten. Daarmee behaalde ze «de Blauwe Wimpel», het snelheidsrecord voor stoomtreinen in commerciële dienst.



### Tenderstoomlocomotief type 53 nr. 5620 voor rangeerdienst

Bouwjaar	1906
Constructeur	S.A. des Ateliers de Construction Boussu
Type	Eighth coupler; 0-8-0; 040
∅ drijfwielen	1,262 m
Maximumsnelheid	45 km/h
Aantal locomotieven	375

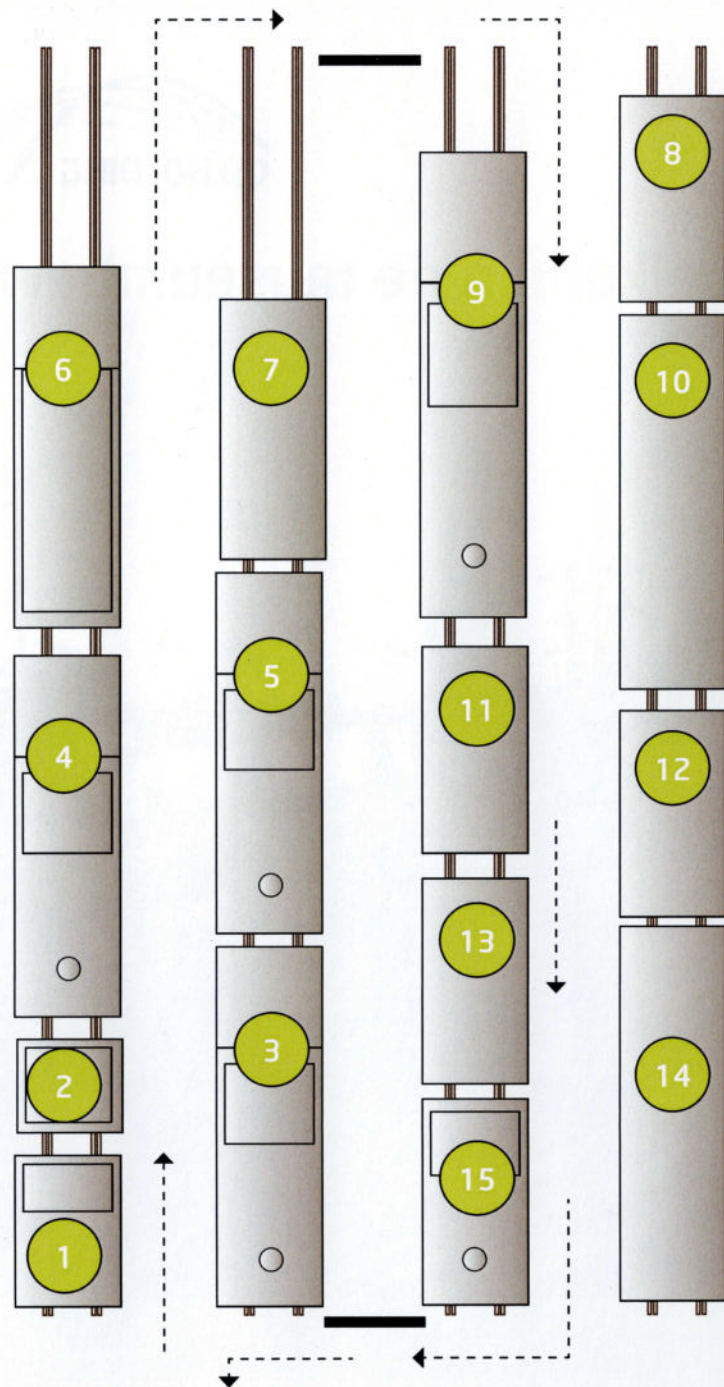
- Massa rijklaar: 67,34 ton.
- De locomotief draagt een chocoladebruin laagje, haar originele livree.
- Werd «Cuisinière/Fornuis» gedoopt, wegens haar vorm.



### GCI-rijtuig nr. 96840

Bouwjaar	1905
Klasse	3 <sup>e</sup>

- GCI = Grande Capacité et Intercirculation
- Vóór 1900 was er geen doorgang tussen de afdelingen binnen de GC-rijtuigen en tussen de rijtuigen onderling. Er waren geen toiletten aanwezig. Na 1900 werden de rijtuigen omgebouwd tot GCI. Er werden banken weggehaald, waardoor er een gang ontstond binnen het rijtuig en het werd ook mogelijk om van het ene rijtuig naar het andere te gaan.
- Rijtuig met houten koetswerk.



### Stoomlocomotief zonder vuurhaard nr. 12, voor rangeerdienst in de chemische industrie

Bouwjaar	1954
Constructeur	La Meuse in Ougrée
Type	0-8-0; 040
∅ drijfwielen	0,76 m
Maximumsnelheid	10 km/h

- Zonder haard, omdat een conventionele stoomlocomotief te gevaarlijk was. Een haard met gloeiende kolen en vonken vormde een te groot gevaar in opslagplaatsen met ontvlambare en vaak explosieve stoffen.
- Het cilinderlichaam wordt via een externe kraan gevuld met stoom.



### Stoomlocomotief met verticale stoomketel nr. 3 voor rangeerdienst in de industrie

Bouwjaar	1926
Constructeur	Cockerill à Liège
Type	Cockerill in Luik
Maximumsnelheid	20 km/h

- Ze bereiken met hun kleine ketel snel voldoende stoomdruk (al na 1 uur).
- De rechtstaande ketel maakte een korte wielafstand mogelijk, waardoor heel korte bochten konden worden genomen.
- Opmerkelijk: de vlambuizen zijn verticaal opgesteld zodat de bovenkant ervan niet in het water zit. Dat is tevens het zwakke punt van de vlambuizen.

3



### Stoomlocomotief type 18 nr. 18.051 voor reizigerstreinen

Bouwjaar	1905
Constructeur	S.A. St-Léonard, Liège
Type	American; 4-4-0; 220
∅ drijfwielen	1,98
Maximalsnelheid	120 km/h
Aantal locomotieven	78

- De locomotief doet erg Brits aan, ze werd gebouwd volgens de principes van Mac Intosh die gelijkaardige types ontwierp voor de Schotse "Caledonian Railway". Daarom kreeg het type 18 ook een paars laagje, naar analogie met de locomotieven van de Caledonian. In België hebben deze locomotieven echter in bruin of groen gereden.
- De locomotief trok indertijd "bloktreinen" tussen Brussel en Antwerpen. De bloktreinen hadden een beperkt aantal stopplaatsen en een vaste dienstregeling. Ze waren dus de voorloper van onze huidige IC-treinen.
- In 1966 werd deze locomotief tentoongesteld in Brussel-Noord, samen met de Koninklijke Rijtuigen van Leopold II en Albert I, wat de aanwezigheid verklaart van het Koninklijke schild vooraan.
- Deze locomotieven waren de "windhonden" van het spoor.

4



### Dieselrangerlocomotief reeks 71 nr. 7103

Bouwjaar	1956-57
Constructeur	Baume en Marpent, Morlanwelz
Maximalsnelheid	50 km/h
Aantal locomotieven	6

- Bedoeld voor zware rangeringen en lokaal goederenvervoer.

5



### Stoomlocomotief type 64 nr. 64.045 voor reizigerstreinen

Bouwjaar	1916
Constructeur	Henschel te Cassel in Duitsland
Type	Ten Wheel ; 4-6-0 ; 230
∅ drijfwielen	1,750 m
Maximalsnelheid	100 km/h
Aantal locomotieven	168

- Het is het zogenaamde Wapenstilstandsmaterieel, afkomstig van de Pruisische Spoorwegen (Duitsland). Na de Eerste Wereldoorlog werden deze locomotieven aan België geschonken als vergoeding voor de oorlogsschade, zoals bepaald in het Verdrag van Versailles van 1919.
- Ze werden de P8-locomotieven genoemd. P staat voor "Personenzug", Duits voor "reizigerstrein".
- Tijdens de Tweede Wereldoorlog werd de 64.045 naar Duitsland gerepatriëerd en kwam uiteindelijk terug op 2 november 1945.
- Deze locomotief werd in 1969 gebruikt voor de tv-serie "De Heren van Zichem" van regisseur Maurits Balfort.

6



### Stoomlocomotief type 7 nr. 7039 voor reizigerstreinen

Bouwjaar	1921
Constructeur	S.A. Forges, Usines et Fonderies, Haine-Saint-Pierre
Type	Ten Wheel ; 4-6-0 ; 230
∅ drijfwielen	1,8m
Maximalsnelheid	110 km/h
Aantal locomotieven	75

- Trok zware reizigerstreinen op de lijn Oostende - Brussel - Luik.
- Op vlak terrein trokken ze treinen van 300 ton tegen 110 km/h.
- Locomotief met Compound aandrijfsysteem: de ontwikkelde stoom werd na verbruik in de cilinders nog een tweede keer afgeleid naar de aandrijving, wat een hoger rendement gaf. Voorwaar een voorloper van ecodriving!

7



### Motorwagen 551 nr. 551.48

Bouwjaar	1939
Constructeur	A.C. Malines & S.A. Brossel frères, Brussel
Aantal motorwagens	56
Massa rijklaar	15 ton
Maximalsnelheid	58 km/h

- De eerste dieselmotorwagens zagen het licht omstreeks 1930. Ze werden gebruikt voor de exploitatie van secundaire lijnen toen bleek dat het inzetten van stoomlocomotieven op die lijnen te duur was. Motorwagens waren namelijk goedkoper in aankoop, onderhoud en verbruik dankzij het lagere gewicht, de eenvoudige constructie en het gebruik van diesel. Veel lokale lijnen overleefden de concurrentie met de bussen dankzij de motorwagens. De eerste werd in 1934 in dienst genomen.
- Er bestonden ook motorwagens voor de grote lijnen.
- Motorwagens kunnen van rijrichting veranderen, daarom zit er een stuurpost aan elk uiteinde.
- De binnenkant bestaat uit een afdeling 2e klas niet-roken (ex 3<sup>e</sup>) en uit 2 balkons waar reizigers konden rechtstaan (80 plaatsen = 47 zitplaatsen en 33 staanplaatsen). Een van de balkons werd uitgebreid en deed dienst als bagageruimte. Als de bestuurder niet op zijn stoel zat, kon die tegen het instrumentenbord geschoven worden. Op die manier vormde de stoel een afsluitbare kast rond de toestellen van de stuurpost. Twee beveiligingsbanken zorgden ervoor dat de bestuurder zich kon afzonderen van de reizigers.

8



### Draisine nr. 38025.701.60 type 7

Bouwjaar	1949
----------	------

- Voor het onderhoud van de spoorweginfrastructuur beschikte de NMBS sinds het begin van de jaren 1930 over kleine machines, 'draisines' genaamd. Ze werden gebruikt om het personeel, het gereedschap en het nodige materieel te vervoeren bij het onderhoud van de sporen. Draisine type 7 werd aan het einde van de jaren 1970 gemoderniseerd door de Centrale Werkplaats van Mechelen.
- De bestuurder zat centraal op een verhoog boven de motor. Aan beide uiteinden konden inspecteurs van de sporen plaatsnemen. Deze eigenaardige vorm leverde de draisines de bijnaam 'biechtstoel' op.

9



### Stoomlocomotief type 10 nr. 10.018 voor reizigerstreinen

Bouwjaar	1912
Constructeur	Cockerill in Luik
Type	Pacific ; 4-6-2 ; 231
Ø drijfwielen	1,980 m
Maximalsnelheid	120 km/h
Aantal locomotieven	58

- Trok zware reizigerstreinen op de lijnen van Brussel naar Verviers - Herbesthal en Luxemburg.
- Ontworpen door de Belgische ingenieur Flamme, en daarom ook HL type Flamme genoemd.
- Het prototype werd in 1910 voorgesteld op de Wereldtentoonstelling van Brussel.
- Door de lange cilinders die onder de ketel uitkomen heeft de locomotief vooraan een lang platform. Op dit platform kon een cabine worden geplaatst van waaruit de sporen konden worden geïnspecteerd.
- Cabine met 2 vulmonden voor kolen. Tijdens hellingrijke ritten waren er naast de bestuurder maar liefst 2 stokers aanwezig om voldoende kracht te kunnen ontwikkelen!

10



### GCI-rijtuig nr. 93948

Bouwjaar	1912
Klasse	3 <sup>e</sup> met 1 platform

- Rijtuig identiek aan de GCI nr. 91001 maar enkel 3<sup>e</sup> klas.

11



### Bagagewagen met 2 assen, de zogenaamde: "Bagagewagen Ballon" nr. 10036

- Tot het einde van de jaren 1960 werden ook goederentreinen begeleid door een treinchef. Die was belast met verschillende taken met betrekking tot de samenstelling van dit type trein. Hij nam plaats in een bagagewagen die speciaal was uitgerust om permanent toezicht te kunnen houden op de trein. Deze bagagewagen werd gebouwd aan het einde van de 19e eeuw en is zeer representatief voor de klassieke periode van goederenvervoer bij de spoorwegen.

12



### Bagagewagen met 2 assen, de zogenaamde: bagagewagen "Chapelle" nr. 6071

Bouwjaar	1912
----------	------

- Bagagewagen type Nord-Belge, voor goederentreinen.
- Deze bagagewagen werd gebouwd in 1912 voor de private spoorwegmaatschappij Nord-Belge.
- Hij is afgewerkt met twee zijraampjes in de vorm van een kapel, wat meteen de basis leverde voor zijn naam. Deze kapelletjes gaven de treinbegeleider een beter zicht op de seinen langs het spoor.

13



### Gesloten wagen met 2 assen nr. 948194 (949211)

Bouwjaar	1911
----------	------

- Gesloten wagen voor het vervoer van goederen die niet bestand waren tegen vocht en slechte weersomstandigheden.
- Aan het einde van de Eerste Wereldoorlog werd Duitsland verplicht om als schadevergoeding duizenden dergelijke wagens voor divers gebruik te leveren. Merkwaardig is wel dat net deze "Wapenstilstandsvoertuigen" met plat dak in de Tweede Wereldoorlog bij voorkeur werden gebruikt voor de deportaties per trein.

14



### GCI-rijtuig nr. 91001

Bouwjaar	1921
Klasse	1 <sup>e</sup> en 2 <sup>e</sup> met bagagewagen

- GCI = Grande Capacité et Intercirculation
- Vóór 1900 was er geen doorgang tussen de afdelingen binnen de GC-rijtuigen en tussen de rijtuigen onderling. Er waren geen toiletten aanwezig. Na 1900 werden de rijtuigen omgebouwd tot GCI. Er werden banken weggehaald, waardoor er een gang ontstond binnen het rijtuig en het werd ook mogelijk om van het ene rijtuig naar het andere te gaan.
- Rijtuig met houten koetswerk.

15



### Tenderstoomlocomotief type 51 nr. 1152 voor rangeerdienst

Bouwjaar	1879
Constructeur	Evrard, La Croyère
Type	Bourbonnais ; Six Wheel ; 0-6-0 ; 030
Ø drijfwielen	1,200 m
Maximalsnelheid	45 km/h
Aantal locomotieven	197

- Ontworpen door de Belgische ingenieur Alfred-Jules Belpaire. Deze locomotief was uitgerust met een vierkante vuurhaard die met elk type kolen kon worden gestookt.
- Werd "la Chèvre/de Geit" gedoopt.
- Het is de op één na oudste locomotief van de museumcollectie van NMBS-Holding. De oudste is de "Land van Waas" die dateert van 1845.
- De locomotief is in dienst gebleven tot 1929. Ze was nog in perfecte staat en leidde een tweede leven in de private industrie.
- Herschilderd in het chocoladebruin van de Belgische Staatsspoorwegen.

