

Museumbewaarplaats Kessel-Lo

1^{ste} editie Lente 2013

aanvullingen en verbeteringen (juni 2014)

Verbeteringen

blz	regel	er staat	moet zijn	opmerking
7	29	HT 41.199	HT13.332	
30	12	een 35 ton-kraan stond)	de 4 ton-kraan)	
42	laatste	De vlampijpen staan...	zin verwijderen	het zijn waterpijpen
48	21	(enkel bij 2 excentrieken)	(enkel bij 1 excentriek)	fout in 2 ^{de} editie
54	1 4	310/047 schutwagen: 3088.9584.005	310/04 schutwagen: 3088.9584.8005	
56	4 & 12	212.511	212.211	
62	16	De dieselmotoren vertoonde	De dieselmotoren vertoonden	
63	20	Humbold	Humboldt	
66	10 (12) 14 (16)	5088.2026.4102 (-4193) 5088.2026.4098 (-4262)	5088.3726.4102 (-4193) 5088.8226.4098 (-4262)	
68	9	Plaatsen: 54	Plaatsen: 88	
69	8	3088.8730.5410	3088.9730.5410	
71	4	Deleuve	Delcuve	
72	3 13	50.88.9472.0116 naar buiten...buiten	30.88.9472.0116 naar binnen...buiten	
76	3 7 4 8	3088.8949.21169 3088.8949.21169 1904 Leonard Pierat	3088.9492.1169 3088.9492.11229 1899 Leonard Pierart	
82	fig.8.33	nr.190875	nr.190975	
101	11	Seingestel van Geldrode	Seingestel van Gelrode	

Aanvullingen

blz. 18	tekst van koperen plaat met de namen van de medewerkers aan de restauratie van HL 12.004
blz. 28	fig.3.16b met recente foto van HL 41.195 in Maldegem
blz. 71	Blad 71a en 71b (Diverse uitgeweken rijtuigen) bijvoegen
blz. 81	vervangen door bijgevoegd blad 81

CENTRALE WERKPLAATS LEUVEN MEI 1985 12004

GEBOREN 1939 GESTORVEN 1962 HERBOREN 1985
ONDER LEIDING VAN DE H. POLLET E. ING.

VAN SINA	G.	TO/SC.
VERLINDEN	R.	TO/SC.
JACOBS	J.	NAZIENER
VANHOOF	F.	SP. KTM.
POORTMANS	I.	SP. LASSER
JONCKERS	W.	SP. LASSER
JOSSART	E.	BW. MEC.
MAES	M.	BW.
VANHAM	L.	BW.
BECKERS	CR.	BW.
HOLSBECK	J.	BW.
RAYMACKERS	G.	GESP. WM.



Blz. 18: tekst van de koperen plaat HL 12.004

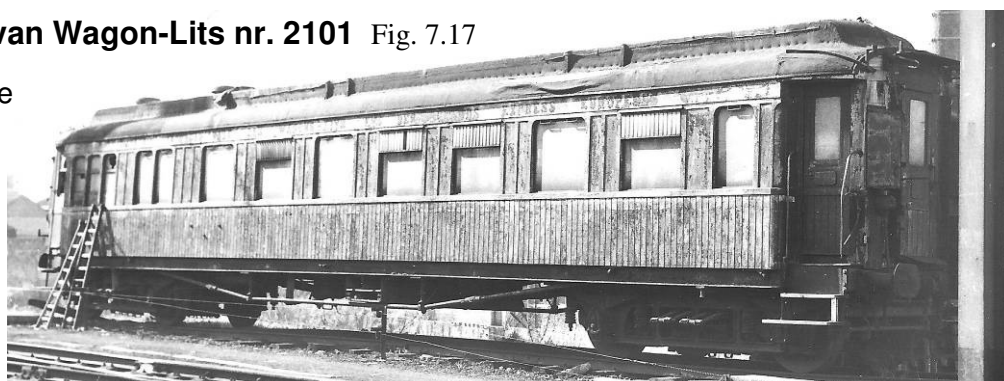
Blz. 28: fig.3.16b HL 41.195 in Maldegem 4.5.2014

7.9 Diverse uitgeweken rijtuigen

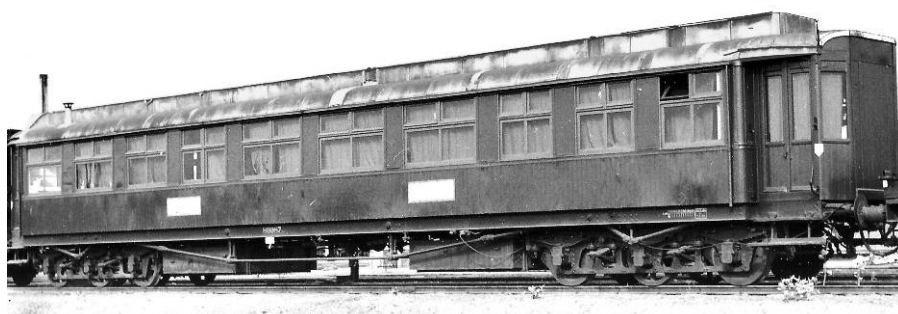
Fig. 7.17 tot 7.24 tonen foto's van 8 oude rijtuigen die her en der uitgeweken stonden en die in de jaren zestig voorgesteld werden om te bewaren, o.a. op aanwijzing van de KBVVS (ARBAC). De meeste rijtuigen zijn niet in Leuven geraakt. Foto's uit de jaren zestig (fotografen onbekend).

1. Restaurant-rijtuig van Wagon-Lits nr. 2101 Fig. 7.17

Rijtuig in teak van het type Armistice; 2 + 2-assen; stond in 1962 nog in een bundel van Brussel-Zd.

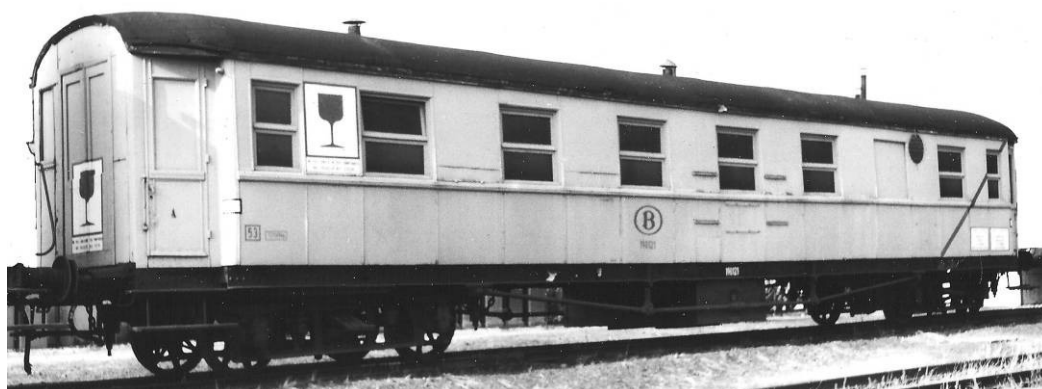


2. Rijtuig 89987 van de bloktrein Brussel-Antwerpen Fig. 7.18 rechts: 3-assig draaistel



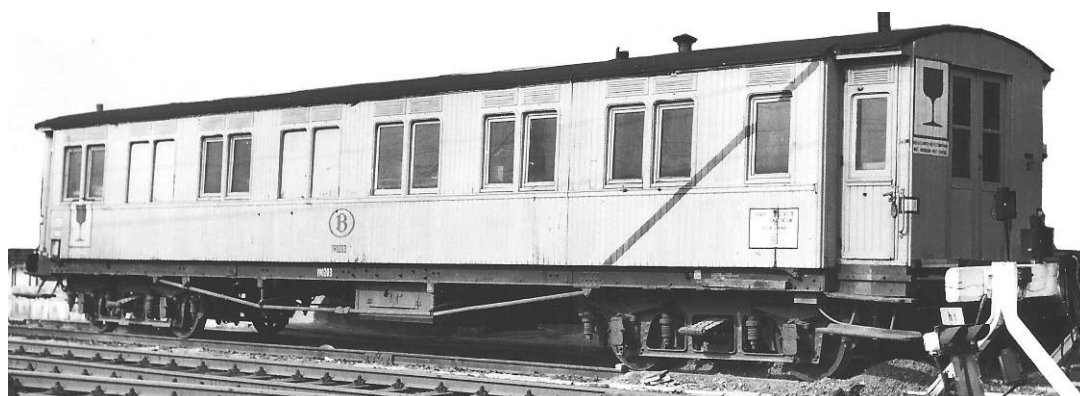
3. Oud internationaal rijtuig 190.121 ex. Etat Belge Fig. 7.19

van ±1905
2 + 2 assen,
Métallurg. Nivelles
Dinst ES
Station Statte
(bij Hoei)



4. Oud internationaal rijtuig 190.203 ex. Etat Belge Fig. 7.20

van ±1905
metalen chassis,
geverniste teak
van ES Namen
stond op 1962
in Brussel-Zd.



5. Oud internationaal rijtuig 190.909 ex. Etat Belge 16323 Fig. 7.21

Bouw ±1914
2+2 assen
Dienst ES,
stond in Brussel-Nd.
kant Vooruitgangsstr.



6. Oud rijtuig 190.902 ex. N.B. Fig. 7.22

Bouw: Nicaise & Delcuve 1903
voor tram en treinen
veel in dienst tijdens het interbellum
behoorde dienst ES Bergen



7. Oud rijtuig 191.044 ex. Nord Belge, Fig. 7.23

Bijtuig Nord Belge B6 ?
Bouw: Nivelles 1913

Dienst ES groep Luik
Stond in Pépinster



8. Oud rijtuig 191.044 ex. Nord Belge Fig. 7.24

Rijtuig. Nord Belge
3^e kl reeks CT1à12
stond in Angleur Luik

Wellicht is er ergens een fout:
rijtuig 7 en 8 dragen beide het
dienstrijtuignummer 191.044.





Fig. 8.29 Wagen 190.673, gelijkaardig aan wagen van fig.8.27, doch zonder verhoogde remkabine. Bouw: ± 1890; De uitkijk is wellicht niet origineel. Stond uitgeweken te Luik Val Benoit



Fig. 8.30 Wagen 190.857 ex EB 59265 ES groep Gent station Denderleeuw typische houten opbouw



Fig. 8.31 Wagen 92.843 ex. EB zie ook hoofdstuk 8.5 p.78 stond in Pepinster wellicht afgebroken in Gentbrugge

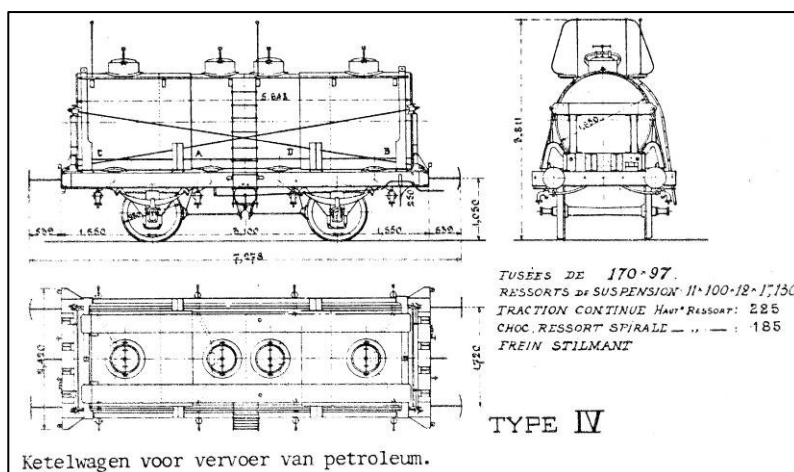


Fig. 8.32 Schets ketelwagen 91.590 voor vervoer van petroleum. E.B. van 1906

Baanmeester K.B. had ook een zeer oude ketelwagen van de sloop gered en in zijn voortuin geplaatst in Hove. Later wilde hij deze wagen aan de Museumbewaarplaats schenken, doch wij hadden toen niet de middelen om deze naar Leuven over te brengen.



Fig.16.5a 16.5b

6. Bestaan er spoorvoertuigen met rubberen wielen?

Rubber wordt gebruikt om de wrijving (trekkracht) te vergroten en/of om de vering te verbeteren. In Parijs zijn er metrostellen, die naast hun stalen wielen ook klassieke rubberen banden hebben om bij het aanzetten en remmen meer grip te hebben. Voorbij de stopplaats verdwijnt de verharde weg naast de rails en steunt de metro enkel nog op de stalen wielen. Ook een Unimog-vrachtwagen heeft rubberen tractiewielen en stalen geleidingswielen.

Bij Duitse ICE-treinstellen had men een rubberen dempingstrook in de wielen aangebracht. Na een ernstig ongeval te wijten aan het afscheuren van het rubber werden deze wielen verwijderd en stapte men over naar pneumatische vering, een techniek die o.a. bij de Franse TGV en ook het Belgisch materieel, al veel vroeger toegepast werd.

Rond 1930 waren er in Frankrijk lichte spoorrijtuigen op luchtbanden met stalen flens, de Michelinnekens, zie http://ma-planete.com/pps/websiteview/catid_21/id_351158/title_La-Micheline/ , waaruit fig16.5a en b.

7. Zijn er treinen die op batterijen reden?

De treinen tussen Maastricht en Aken reden tot in de jaren 70 van vorige eeuw op Nikkel-cadmiumbatterijen. Deze batterijen (±22 ton) wogen zwaarder dan het rijtuig (± 12ton) zelf en omdat de ophanging een beetje doorboog sprak men soms van de "hangbuikzwijnen".

Ook in België zijn er, rond 1900, zes accu-motorrijtuigen op 500 VDC gebouwd, (zie fig.16.5), doch deze werden na enkele jaren buiten dienst gesteld.

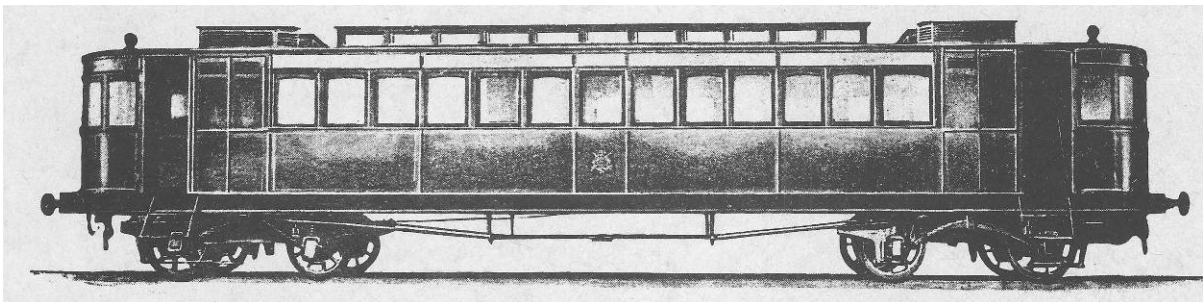


Fig. 16.5 accu-rijtuig (uit 'Les débuts de la traction hippomobile et électrique en Belgique' van ir. J. Vandenberghe)

In die periode was de vraag 'elektrische tractie met bovenleiding of met batterijen?' nog in volle discussie. Er werd later ook gedacht aan hybride elektrische locomotieven uitgerust met stroomafnemer en batterijen om stukken lijn zonder bovenleiding te overbruggen.

Sinds enkele jaren wordt tractie op batterijen opnieuw bestudeerd, vooral dan de hybride toepassing in auto's: batterijen in combinatie met een kleine dieselmotor.

8. Hoe weet een rijtuig, van vóór het GPS-tijdperk, in welk station het toekomt?

Vòòr de GPS kon men, om het rijtuig te localiseren, zich baseren op de uurregeling, de (verstreken) tijd, de afgelegde afstand en het aantal malen dat de deuren geopend/gesloten werden. De Duitsers baseerden zich (voor de ICE's) op het sluiten van de deuren, de Noren op de afgelegde afstand, de Denen baseerden zich, optimistisch, op de uurregeling. Bij de Belgische rijtuigen I11 heb ik een combinatie van de drie methoden gebruikt.

9. Wat is een Engelse overweg?

Een Engelse overweg is geen gelijkgrondse kruising, maar een brug of een tunnel.

10. Waar was de eerste spoorwegtunnel in België?

De eerste spoorwegtunnel van België bevond zich in Kumtich tegen Tienen. Deze 925 m lange enkelsporige tunnel in baksteen werd in 1838 aangelegd. In 1843, bij aanleg van de 2^{de} koker, deden zich instortingen voor en werd het spoor in een open gleuf aangelegd. Wellicht bevinden zich nog resten van de oude tunnel onder het huidige spoor.