

COMPLEXE STADSPROJECTEN

draaiboek

Naam website KCVS

VOORSTUDIE

Oorspronkelijke naam document

Voorstudie centrale werkplaatsen - Kessel-Lo - Hal 4, 5 en
tussengebouwen

Project

Centrale Werkplaatsen Leuven

CENTRALE WERKPLAATSEN – KESSEL-LO

HAL 4, 5 EN TUSSENGEBOUWEN

DIESTSESTEENWEG 104 - 3010 KESSEL-LO
BESCHERMD MONUMENT 14.11.1996

Opdrachtgever : Autonoom gemeentebedrijf stadsontwikkeling Leuven
Professor Van Overstraetenplein 1
3000 Leuven

Auteur : MAAT_WERK architecten bvba
Korte Van Ruusbroecstraat 45
2018 Antwerpen

VOORSTUDIE



CENTRALE WERKPLAATSEN – KESSEL-LO HAL 4, 5 EN TUSSENGEBOUWEN

**DIESTSESTEENWEG 104 - 3010 KESSEL-LO
BESCHERMD MONUMENT 14.11.1996**

Opdrachtgever : Autonoom gemeentebedrijf stadsontwikkeling Leuven
Professor Van Overstraetenplein 1
3000 Leuven

Auteur : MAAT_WERK architecten bvba
Korte Van Ruusbroecstraat 45
2018 Antwerpen

VOORSTUDIE

29.03.2011

INHOUD

0. INLEIDING

1. LITERATUURSTUDIE – BEKNOPT HISTORIEK

- 1.1 BRONNEN
- 1.2 BESPREKING ARCHIEFSTUKKEN
- 1.3 WERKING VAN DE CENTRALE WERKPLAATSEN TE KESSEL-LO
- 1.4 BEKNOPT HISTORIEK VAN HAL 4, 5 EN TUSSENGEBOUW
- 1.5 ANALYSE VAN DE GEBOUWTYPELOGIE a.d.h.v. REFERENTIEVOORBEELDEN

2. INVENTARIS

- 2.1 CONSTRUCTIE EN MATERIALEN
- 2.2 DIAGNOSENOTA (SCHADE EN PROBLEMEN)

3. OPMETING

4. STABILITEITSONDERZOEK

5. ASBESTONDERZOEK

6. SYNTHESE

- 6.1 WAARDESTELLING : ARCHITECTURALE EN ARCHITECTUUR-HISTORISCHE WAARDEVOLLE ELEMENTEN
- 6.2 DRINGENDE INSTANDHOUDINGSWERKEN

Bijlagen :

- André CRESENS, Het Leuvense spoorwegknooppunt en de Centrale Werkplaatsen te Kessel-Lo, in Monumenten en Landschappen, jaargang 14 (1995), nummer 5.
- Centrale werkplaatsen, Erfgoedcel Leuven, Stedelijke Academie voor Beeldende Kunst Leuven, Leuven, 2006

Afzonderlijke bundels :

- Afbeeldingen
- Foto's hal 4
- Foto's hal A
- Foto's hal B
- Foto's hal 5
- Foto's sanitair

In de tekst wordt als volgt verwezen naar de afbeeldingen, foto's en plannen :

Afb.x iconografisch document

Foto.xactuele foto

x/6 opmetingsplan

0. INLEIDING

Deze studie heeft als onderwerp de voormalige opstelwerf (hal 4), de draaierij (hal 5) en de tussengebouwen tussen deze hallen, gelegen op de site van de Centrale Werkplaatsen te Kessel-Lo (afb. 1). Deze hallen zijn slechts een klein fragment van het omvangrijke complex van werkplaatsen, opgetrokken in het derde kwart van de 19^{de} eeuw. Naast voornoemde hallen zijn enkel de voormalige smederij in de zuidwestelijke hoek van het terrein (hal 9) en een reeks kleinere ateliers tegen de zuidmuur van de site bewaard gebleven (afb. 2). Op het oostelijk deel van de site worden nieuwbouwwoningen opgetrokken (afb. 3 en 4).

Om inzicht te krijgen in de bouw en ontwikkeling van de Centrale Werkplaatsen te Kessel-Lo, wordt een kort overzicht gegeven van de ontstaansgeschiedenis van de *Grand Central Belge*. Deze maatschappij was opdrachtgever voor de bouw van dit complex. Het betreft slechts een korte historische situering. Voor meer toelichting bij de groei van het Leuvense spoorwegknooppunt wordt verwezen naar de publicaties opgenomen in de bronvermelding. De belangrijkste publicaties worden in bijlage aan de studie gevoegd.

De opkomst van het treinverkeer in België is te situeren in het tweede kwart van de 19^{de} eeuw. In eerste instantie werd het spoorwegnet aangelegd door de Staat. In de periode 1834-1844 ontwikkelde de Staat enkele hoofdlijnen vanuit Mechelen waarbij de nadruk viel op een Oost-West en een Noord-Zuid-verbinding.¹ Nadat de vooropgestelde verbindingen waren aangelegd, liet de Staat het aan privé-initiatief over om het spoorwegnet fijnmazig uit te bouwen. Zo ontstonden talrijke privé-maatschappijen die elk instonden voor de aanleg en exploitatie van een deel van het Belgische spoorwegnet. De privaatspoorlijnen waren, en dit in tegenstelling met het Staatsnet, vrij ongeordend en streekgebonden aangelegd. Dikwijls leidde het naast elkaar bestaan van verschillende maatschappijen tot onderlinge concurrentie. Door het verschil in tarieven en niet op elkaar afgestemde dienstregelingen, was de dienstverlening aan de reizigers en bevrachters ver van ideaal. Deze factoren kwamen de rendabiliteit van de maatschappijen niet ten goede.

Om hieraan te verhelpen stonden sommige maatschappijen hun concessie, tegen een vaste jaarlijkse vergoeding of een deling in de winst, af aan andere maatschappijen. Andere elkaar aanvullende maatschappijen zochten het in een fusie of een gezamenlijke exploitatie. Deze laatste formule kozen de *Anvers-Rotterdam*² en de *Est-Belge*³. In wederzijds belang besloten ze op 28 september 1863 de exploitaties van hun lijnen onder één beheer te stellen.

Zo ontstond een rechtstreekse verbinding tussen Nederland en de haven van Antwerpen enerzijds en het industriegebied van Charleroi en Noord-Oost Frankrijk anderzijds. Leuven was in deze verbinding een belangrijk spoorwegknooppunt, omdat hier gekruist werd met de Staatslijn Oostende-Aken.

Voornoemde maatschappijen brachten ook elk de lijnen in die zij exploiteerden voor de *Société Anonyme des Chemins de fer du Nord de la Belgique*, nl. de lijn Leuven-Herentals (*Est-Belge*) en de lijn Antwerpen-Hasselt (*Anvers-Rotterdam*).

In 1864 sloot ook de *Société Anonyme de Chemin de fer de l'Entre-Sambre-et-Meuse* zich aan. Deze maatschappij beheerde het spoorwegnet in de streek tussen Samber en Maas, indertijd een belangrijke industriestreek met meerdere lood- en ijzerertsminnen en hoogovens.

In 1864 werd een nieuwe maatschappij opgericht onder de naam *Grand Central Belge*.⁴ De 'Grand Central' zoals zij doorgaans genoemd werd, had als spoorwegmaatschappij een apart statuut daar zij niet over eigen spoorwegen beschikte, maar slechts de exploitatie verzorgde van de lijnen die ingebracht werden door voornoemde maatschappijen.⁵ Het beheer stond onder toezicht van een raad van beheer en een exploitatiecomité samengesteld uit afgevaardigden van de deeltmakende maatschappijen. Deze maatschappijen behielden niet alleen hun financiële onafhankelijkheid maar ook hun rechtspersoonlijkheid en werden als dusdanig niet ontbonden.

In 1867 gaf de *Aix-la-chapelle à Maastricht* haar lijnen in pacht aan de *Grand Central Belge*, namelijk de

¹ AERTS KRISTOF, *De Centrale werkplaats van Kessel-Lo (1863-1898) : een bedrijfsgeschiedenis*; in Brabantse Folklore en geschiedenis nr. 283, Brussel, 1994, p. 243

² *Société Anonyme Des Chemins de fer d'Anvers à Rotterdam* : exploitatie van de spoorlijn van Antwerpen via Roosendaal naar Rotterdam, met een zijlijn naar Breda en van de lijn Lier-Turnhout (*Société Anonyme du Chemin de fer de Turnhout*)

³ *Société Anonyme Des Chemins de fer de l'Est Belge* : exploitatie van de lijn Leuven-Ottignies-Charleroi-Florennes-Givet; vervoer van steenkool en metaalproducten

⁴ STAES J. e.a. (eindred.), *Mechelen, Leuven, Tienen...retour, een treinreis door het verleden*, Leuven, 1987, p. 63-65

⁵ AERTS KRISTOF, o.c., p. 245-246

lijn Aken-Maastricht-Hasselt-Landen. Via deze lijn werden kolen vervoerd vanuit de Duits-Limburgse grensstreek. Hierdoor kreeg de *Grand Central Belge* een eerste eigen verbinding naar Duitsland.⁶ In 1867 nam de *Grand Central Belge* ook de exploitatie over van de lijn Turnhout-Tilburg, namelijk van de *Anvers-Rotterdam*.⁷

Een tweede verbinding met onze Oosterburen kwam er in 1879 toen de *Grand Central Belge* de exploitatie op zich nam van de lijn Antwerpen-Mönchengladbach, waarvan de *Nord de la Belgique* de concessie had verkregen.⁸ Als laatste werd in 1894 het 3 km lange lijntje van Zichem tot Scherpenheuvel aan de exploitatie toegevoegd.⁹

In 1879 was het net van de *Grand Central Belge* het uitgebreidst (afb. 5). Vanaf 1880 werden een aantal lijnen van de *Grand Central Belge* overgenomen door de Staat. De *Grand Central Belge* met zijn goed gestructureerde spoorwegnet was een concurrent voor de Staatsspoorwegen. Deze wilde haar eigen net harmoniseren en dit van de *Grand Central Belge* paste als verbindende schakel daarin. Daarom besloot de Staat tot de terugkoop van de *Grand Central Belge*. Vanaf 1898 werden de lijnen van de *Grand Central Belge* door de Staatsspoorwegen geëxploiteerd.

Nog voor het ontstaan van de *Grand Centrale Belge*, werd reeds gestart met de bouw van de Centrale Werkplaatsen te Kessel-Lo. Door de uitbreiding van hun lijnen en de toename van het aantal locomotieven en wagons waren de herstellingsplaatsen van de *Anvers-Rotterdam* en de *Est-Belge* te Antwerpen en Lodelinsart te klein geworden. Tevens had de regering met de *Anvers-Rotterdam* in 1862 een overeenkomst gesloten die bepaalde dat het atelier te Antwerpen moest verplaatst en het gebouw afgebroken worden. De *Lierre-Turnhout* had te Turnhout een werkplaats die nauwelijks uitgerust was voor kleine herstellingen. Nadat de drie maatschappijen een onderlinge binding hadden, besloten ze samen één centrale werkplaats te bouwen. Door een technische hoogwaardige uitrusting zou dit atelier de herstellingen rationeel en goedkoop kunnen uitvoeren. Omdat Leuven na de opening van de lijnen Herentals-Leuven en Antwerpen-Hasselt een centrale positie innam ten opzicht van de *Est-Belge*-lijnen, werd hier vanaf 1863 dit centrale atelier ingericht¹⁰. Een andere belangrijke vestingsfactor was het lage loonpeil in het arrondissement Leuven.¹¹

De werkplaats werd gebouwd op het grondgebied van Kessel-Lo omdat te Leuven enkel in de oostelijke richting een infrastructuuruitbreiding mogelijk was. Opmerkelijk bij het tot stand komen van het atelier te Kessel-Lo was dat het van meet af aan in zijn geheel ontworpen en gebouwd werd. De verschillende aparte werkhuizen en magazijnen werden op een rationele wijze, bepaald door de opeenvolgende taken, naast elkaar ingeplant. Naast het onderhoud van de *Grand Central Belge* -locomotieven, voerde men te Kessel-Lo ook ver- en herbouwingswerken uit. Nieuwe locomotiefreeksen werden er niet gebouwd, wel enkele te beproeven prototypen.¹²

In 1864 gingen, samen met de exploitatie van de spoorlijnen van de exploiterende maatschappijen, ook de Centrale Werkplaatsen over in handen van de *Grand Central Belge*.¹³

In deel I van de studie worden de bronnen van het onderzoek en de archiefstukken die relevant zijn voor deze studie uitvoerig besproken. Vervolgens wordt de werking van de site van de Centrale Werkplaatsen toegelicht. Hierbij worden ook de belangrijkste wijzigingen in de loop van de 19^{de} en 20^{ste} eeuw aangekaart. Op basis van voornoemde gegevens wordt de verbouwingshistoriek van hallen, 4, 5 en de tussengebouwen kort samengevat.

In een laatste hoofdstuk van deel I worden een aantal referentieprojecten besproken. Per project wordt een korte historische situering gegeven. De toegepaste architectuur (vormgeving en materialen) wordt uitvoerig besproken. Op basis van deze vergelijkende studie wordt een eerste waarde-oordeel gemaakt van de hallen van de Centrale Werkplaats te Kessel-Lo.

Deel II van de studie betreft de inventarisatie van de gebouwen waarbij in een eerste hoofdstuk de

⁶ STAES J. e.a. (eindred.), o.c., p. 67

⁷ AERTS KRISTOF, o.c., p. 250

⁸ STAES J. e.a. (eindred.), o.c., p. 68

⁹ AERTS KRISTOF, o.c., p. 250

¹⁰ STAES J. e.a. (eindred.), o.c., p. 70-71

¹¹ AERTS KRISTOF, o.c., p. 254

¹² STAES J. e.a. (eindred.), o.c., p. 71

¹³ AERTS KRISTOF, o.c., p. 254

toegepaste materialen en constructie besproken worden. Een tweede hoofdstuk betreft de diagnosenota : alle schade en problemen worden opgesomd. In beide hoofdstukken worden systematisch de verschillende gebouwdelen per hal besproken.

Deel III van de studie bevat de opmetingsplannen, deel IV de stabiliteitsstudie en deel V de asbestinventarisatie.

In de synthese wordt o.b.v. de historische gegevens (deel I) en de diagnosenota (Deel II) een waardestelling opgenomen : de architecturale en architectuur-historisch waardevolle elementen worden aangeduid. Deze synthese vormt de aanzet tot de te definiëren restauratie-opties i.f.v. de herbestemming van de gebouwen. I.f.v. het behoud van het gebouw, worden ook een aantal dringende instandhoudingswerken opgegeven.

1. LITERATUURSTUDIE – BEKNOPT HISTORIEK

1.1 BRONNEN

1.2 BESPREKING ARCHIEFSTUKKEN

1.3 WERKING VAN DE CENTRALE WERKPLAATSEN TE KESSEL-LO

1.4 BEKNOPT HISTORIEK VAN HAL 4, 5 EN TUSSENGEBOUW

1.5 ANALYSE VAN DE GEBOUWTYPOLOGIE a.d.h.v. REFERENTIEVOORBEELDEN

1.1 BRONNEN

Voor de opmaak van de voorstudie werden volgende bronnen onderzocht :

Archieven

- stadsarchief Leuven
- NMBS-Holding Archief & Fototheek
- NMBS, tekenbureau (Hasselt)

Onuitgegeven bronnen

- Deelstudie Centrale Werkplaatsen Kessel-Lo, Monumentencel Dienst Ruimtelijke Ordening, dd. 27/4/1995
- Verslag van Monumentenwacht, hal 4, dd. 26.10.2009 (inspectienr. B-35/21672/2009/ext)
- Verslag van Monumentenwacht, hal 5 en tussengebouwen, dd. 26-27.10.2009 (inspectienr. B-35/21689/2009/ext)

Literatuur

- Centrale werkplaatsen, Erfgoedcel Leuven, Stedelijke Academie voor Beeldende Kunst Leuven, Leuven, 2006
- ANDRE CRESENS, *Het Leuvense spoorwegknooppunt en de Centrale Werkplaatsen te Kessel-Lo*, in : Monumenten en Landschappen, jaargang 14 (1995), nummer 5
- ANTONISSEN GEERT e.a., *De centrale werkplaatsen en andere woonprojecten*, in : MOZAIK, stadsvernieuwing Leuven, 2008, jg. 5, nr. 3
- KENNES H., PLOMTEUX G. EN STEYAERT H., *Bouwen door de eeuwen heen, Inventaris van het cultuurbezit in België, Architectuur, Deel 13n 2, Provincie Antwerpen, Arrondissement Mechelen, Kanton Mechelen*, Turnhout, 1995
- BOGAERT C., LANCLUS K & VERBEECK M, *Bouwen door de eeuwen, Inventaris van het cultuurbezit in België, Architectuur, Deel 4ND, Stad Gent, Fusiegemeenten*, Brussel-Gent, 1983
- WELTER HERMAN e.a., *Antwerpen op het spoor*, Antwerpen, 1986
- VAN DER HERTEN BART, e.a., *Sporen in België, 175 jaar spoorwegen, 75 jaar NMBS*, Leuven, 2001
- SMEYERS ANDRE, *Kessel-Lo in oude prentbriefkaarten*, Zaltbommel, 1972
- STAES J. e.a. (eindred.), *Mechelen, Leuven, Tienen...retour, een treinreis door het verleden*, Leuven, 1987
- AERTS KRISTOF, *De Centrale werkplaats van Kessel-Lo (1863-1898) : een bedrijfsgeschiedenis*; in Brabantse Folklore en geschiedenis nr. 283, Brussel, 1994
- VAN EVEN EDWARD, *Louvain dans le passé et dans le présent*, Leuven, s.d. (fotomechnische herdruk van de uitgave van 1895)

Internet

- www.vioe.be : beeldbank Vlaams Instituut voor het Onroerend erfgoed
- www.inventaris.vioe.be : inventaris van het onroerend erfgoed

1.2 BESPREKING ARCHIEFSTUKKEN

GRAND CENTRAL BELGE, 1863-1897

Grondplan van de Centrale Werkplaats in 1868 (Afb. 6)

Uit : AERTS KRISTOF, *De Centrale werkplaats van Kessel-Lo (1863-1898) : een bedrijfsgeschiedenis*; in Brabantse Folklore en geschiedenis nr. 283, Brussel, 1994

In volgorde, beginnende van de kant naar het station toe, troffen we in 1868 aan :

1. het algemeen magazijn met op de hoek van de Diestsesteenweg het directiegebouw met burelen
2. het ijzermagazijn
3. de grote smidse
4. de grote driebeukige montagehal voor locomotieven, met in de 4 noordelijke traveeën de ijzersmederij. Het was via een klein ajusteeratelier¹⁴ met de smidse verbonden.
5. een atelier met draaibanken en werktuigen, eveneens door een klein ajusteeratelier met de grote montagehal verbonden. Aan de oostzijde bevond zich een hal met kantoren en een ruimte voor motoren en generatoren.
6. een groot atelier voor het herstellen, vernissen en schilderen van rijtuigen (voitures). In de meest noordelijke travee van de hal bevonden zich 2 inspectieputten. Centraal in de hal zijn nog enkele bijkomende functies waaronder een ruimte voor *modeleurs*¹⁵ en een smederij.
7. een open opslagplaats voor te herstellen rijtuigen
8. een werkplaats voor het herstellen van goederenwagens (wagons), met centraal in de hal een ruimte voor de timmermannen en de houtbewerkingsmachines. Tussen hal 7 en 8 was een opstelplaats voor de te herstellen goederenwagens en opslag voor kolen.

Tussen hal 4 en 5 bevond zich aan de noord- en zuidzijde een losstaand gebouw, nl. aan de noordzijde een badplaats met linnenruimte en aansluitend een ruimte met blusmateriaal. Ten oosten van hal 5 bevonden zich opslagplaatsen, o.a. voor wielen en voor kolen.

Ook tussen hal 3 en 4 was een opslagplaats voor kolen (noordzijde). Aan de zuidzijde bevond zich een buizenopslagplaats.

Langs de kant van de Diestsesteenweg bevond zich de hoofdingang met vervolgens van west naar oost : de conciërgewoning, een wachtzaal voor de werknemers, een dokterskabinet(?), de kopersmelterij, een koperslagerij, een opslagplaats en een bureau ruimte. Hiernaast bevond zich het wielenpark. Aan de oostzijde bevonden zich vervolgens het *atelier de calage* (planning/timing?), een wielenatelier en de kleine smidse.

T.h.v. het toegangsspoor tot de site, was een ruimte voor een bewaker. In de zuidwestelijke hoek bevond zich vermoedelijk nog een woning. Tegen de zuidmuur was een open opslagplaats opgetrokken. Op de oostzijde van het terrein tenslotte, tegen de oostmuur, bevond zich een opslagruimte en een oven om te ontvetten (*fours à dégraisser*).

Ten zuiden van voornoemde hallen, bevonden zich 24 opstelsporen waarover een inspectieatelier voor wagens gebouwd was. Aan het uiteinde van de sporenbundel bevond zich een dwarsspoor waarop een rollend platform verplaatst kon worden, om de wagens in de herstelplaats voor goederenwagens binnen te brengen. Oorspronkelijk waren enkel de 6 noordelijke en het meest zuidelijke spoor rechtstreeks bereikbaar vanop het verbindingsspoor.

In hal 4 is tussen travee 4 en 5 een tussenwand voorzien, met t.h.v. de middengang een poort. In de noordwestelijke hoek bevonden zich twee kleine lokaaltjes. De werkputten zijn slechts aan één zijde voorzien van trappen (nl. aan de zijde van de gevels).

De verdiepte middengang liep aan de noord- en zuidzijde van het gebouw verder. Hier konden de locomotieven op een rollend platform of overlader rijden, waarmee ze dan zijdelings in de hal verplaatst werden. Ten zuiden van de hal bevond zich een inspectieput en een weegtoestel. Er was in elke gevel

¹⁴ Ajusteren is het bijvullen van gegoten onderdelen.

¹⁵ Dit zijn de arbeiders die gietvormen ontwierpen.

slechts één poort aanwezig, namelijk de toegangspoorten in de noord- en zuidgevel en de verbindingspoorten met de tussenhallen.

De oorspronkelijke tussenhal tussen hal 4 en 5 betreft de huidige hal A.2. In de zuid- en noordgevel waren telkens 4 raamopeningen aanwezig.

Hal 5 was toegankelijk via telkens twee poorten in de kopse gevels. Vanuit hal 5 waren er drie toegangsdeuren naar de aanbouw in het oosten. Er was één verbindingspoort met de tussenhal.

Centraal in hal 5 liep, aan weerszijden van de kolommen, een spoor. Aan de zuid- en noordzijde van de hal werden beide sporen verbonden door een draaischijf. Aan weerszijden van de sporen stonden in de hallen verschillende toestellen opgesteld.

Plattegrond van de Centrale Werkplaatsen, opgemaakt o.l.v. Maurice Urban, 1882 (Afb. 7-11)
Stadsarchief Leuven

Volgende wijzigingen worden vastgesteld t.o.v. het plan van 1868 :

1. De indeling van de burelen aan de noordzijde van hal 1 is gewijzigd.
2. In de noordwestelijke hoek van hal 2 is een kleine ruimte afgescheiden.
3. De grote smidse (hal 3) is verbonden met het ijzermagazijn (hal 2) door het *atelier des ressorts* (atelier voor veringen). Ten zuiden van deze hal is een opslagplaats voor buizen opgetrokken (*hangar pour tuyauterie*).
4. Tussen hal 4 en 5 bevond zich aan de zuidzijde een losstaand gebouw, namelijk een buizenatelier (*atelier de tube*) en een oven om te ontvetten.
5. Ten oosten van hal 5 bevinden zich nieuwe opslagplaatsen, o.a. voor kolen.
6. De indeling van hal 6 is gewijzigd. Het is een atelier voor het herstellen, vernissen en stofferen van rijtuigen (garnisseurs).
7. De open loods is vervangen door een werkplaats voor rijtuigen.
8. De werkplaats voor het herstellen van goederenwagens (hal 8) is verbonden met hal 7 door een nieuwe werktuigenhal.

De functies van de ruimtes langs de kant van de Diestsesteenweg zijn licht gewijzigd. De wachtzaal is vervangen door *le chauffoir* (mogelijks een keuken) en een dokterskabinet. Naast de kopersmelterij is een ruimte voor plaatwerkers ingericht. De indeling van de bureauruimte en de wielenwerkplaats is gewijzigd.

Op het zuidwestelijke deel van het terrein is een bijkomende open opslagruimte gebouwd. We zien ook een watertoren, een waterreservoir en een sterfput.

Over de opstelsporen zijn een koperslagerij en een bijkomend inspectieatelier voor wagens gebouwd. Tegen de oostmuur, t.h.v. de opstelsporen, bevonden zich enkele bijkomende opslagplaatsen en schroothopen.

Tegen de zuidmuur van het bouwblok bevonden zich ten westen van de bestaande houtopslagplaats een naaiatelier en een werkplaats voor het vervaardigen van dekzeilen (*atelier des bacheurs*).

Het sporenbestand is aangepast i.f.v. de uitbreiding van het gebouwenbestand.

Hal 4, 5 en de tussenhallen zijn op dit plan gedetailleerder uitgetekend dan op het plan van 1868. In hal 4 zijn, in de tussenwand van travee 4 en 5, aan weerszijden van de poort 3 raamopeningen opgetekend. In de zuid- en noordgevel van de tussenhal waren telkens 4 raamopeningen aanwezig. De opbouw van de gevels was gelijk aan deze van de zijgevels van hal 4 en 5 (baksteenmetselwerk geritmeerd door penanten en verdiepte velden met segmentboogramen).

Op de dwarsdoorsnede doorheen de hallen, zien we dat alle hallen aan de noordzijde van het terrein opgetrokken waren in eenzelfde typearchitectuur, namelijk baksteenmetselarchitectuur met segmentboog- of rondboogmuuropeningen. De hallen werden bekroond met zadeldaken die rustten op polonceauspanten. Enkel hal 5 was voorzien van houten spanten.

Oorspronkelijk waren de daken van hal 4 voorzien van daklichten centraal in het dakvlak (tussen 1^{ste} en 2^{de} gording). In hal 5 zijn geen daklichten opgetekend. De raamindeling van het bovenlicht boven de poort in de noordgevel van hal 4 wijkt af van de huidige indeling.

Plattegrond van de Centrale Werkplaatsen, opgemaakt o.l.v. Maurice Urban, 1 januari 1892 (Afb. 12)

Tekenburo NMBS, Hasselt

Het plan gedateerd 1892 komt in grote lijnen overeen met het plan van 1882. Volgende wijzigingen zijn in de periode 1882-1892 doorgevoerd :

- 1 Aan de westzijde van het terrein, t.h.v. het verbindingsspoor, zijn een voedselmagazijn, economaat en bakkerij opgetrokken.
- 2 In de noordwestelijke hoek van hal 2 is een laboratorium ingericht.
- 3 Aan de westzijde van hal 3, ten noorden van het verenaterlier, is een nieuwe oven met ketel (*chaudière*) gebouwd. Eén van de ramen van hal 3 is daartoe dicht gemetst.
- 4 De opslagplaats tussen hal 3 en 4, aan de noordzijde, is uitgebreid.
- 5 De opslagplaatsen ten oosten van hal 5 zijn uitgebreid.
- 6 De opstelling van de werkbanken e.d. in hal 5 is gewijzigd.
- 7 De draaischijven aan de zuidzijde van hallen 3 en 5 zijn gesupprimeerd. T.h.v. hal 2 zijn nieuwe draaischijven gerealiseerd.
- 8 Er zijn bijkomend een aantal kleinere spoorbundels aangelegd langsheen de hallen.
- 9 Ten westen van de ijzerslagerij is een opslagkelder voor olie gerealiseerd.

WIJZIGINGEN PERIODE STAATSSPOORWEGEN, 1897-1926

Hoofdwerkplaats te Leuven, Vergroting van de werkplaats voor paswerkers, Ingenieur en Chef.

Directeur de Service, Slaghmuylder, 8 oktobers 1908 (Afb. 13-16)

Tekenburo NMBS, Hasselt

Plattegrond, schaal 1/50

Doorsnede AB, schaal 1/50

Doorsnede CD, schaal 1/50

Opstand van den te maken gevel, schaal 1/50

Het betreft de uitbreiding van de oorspronkelijke tussenhal aan de zuidzijde (hal A.3). Hal 4 wordt aangeduid als de werkplaats voor opstellers, hal 5 als werkplaats voor draaibanken en gereedschap.

De tussenhal (hal A.2) is de werkplaats voor paswerkers.

De nieuwe hal bestaat uit 4 traveeën van 4.00m op 8.05m. De zuidwand bestaat uit een breed gesloten middenveld (van 2 traveeën) met aan weerszijden een verdiept veld met een segmentbogige raamopening. De ramen zijn voorzien van een dorpel in blauwe hardsteen.

De hal wordt voorzien van een schilddak. De spanten bestaan uit ijzeren koppelstukken, trek- en drukstaven en houten spantbenen.¹⁶ Ter ondersteuning van de spanten zijn in de muur sokkels in blauwe hardsteen ingewerkt. In het noordelijke en zuidelijke dakvlak wordt een dakvlakraam voorzien. Tegen de oostgevel van hal 4 wordt ter ondersteuning van de zakgoot een I-ligger geplaatst. De nieuwe zuidgevel was voorzien van een houten bakgoot met een schuinstaande en geprofileerde randplank.

De raamopeningen van de oorspronkelijke tussenhal worden open gebroken tot op vloerniveau.

De vloer in de hal was afgewerkt met Boomse baksteen.

Centraal tegen de zuidgevel van de nieuwe hal is de aanzet van een aanbouw opgetekend.

Hoofdwerkplaats te Leuven, Maken aan de draaierij van een bijgebouw voor het vervaardigen en het onderhouden van het klein gereedschap, Ingenieur en Chef. Directeur de Service, Slaghmuylder, 17 juli 1911 (Afb. 17-20)

Archief AGSL

Grondplan, schaal 1/50

Doorsnede AB, schaal 1/50

Doorsnede CD, schaal 1/50

Opstand van den op te trekken gevel, schaal 1/50

In 1911 is hal 4 nog steeds de opstelplaats. Hal 5 is de werkplaats voor draaibanken en werktuigen. De tussenhal is paswerkerij.

De nieuw op te trekken hal betreft de meest noordelijke vleugel van hal A (hal A.1). Aan de noordzijde van de nieuwe hal bevinden zich de baden.

De nieuwe hal heeft een rechthoekige plattegrond van 4 traveeën van 4.00 op 7.56m. De noordwand bestaat uit een breed gesloten middenveld (van 2 traveeën) met aan weerszijden een verdiept veld met segmentbogige raamopeningen.

De hal wordt bekroond met een schilddak. Het dak wordt gedragen door spanten bestaande uit houten spantbenen (23 x 8 cm), metalen trekkers (diam. 3 en 1,5 cm) en 2 U-profielen als drukstaven (5 x 2,7 x 0,7 cm). De spantbenen zijn bovenaan onderling verbonden d.m.v. een ijzeren koppelstuk. Onderaan rusten de spantbenen in ijzeren voetstukken, die op hun beurt rusten op (blauwe hardstenen) sokkels ingewerkt in de metselwerkwanden. In het noordelijke en zuidelijke dakvlak is een dakvlakraam voorzien.

Tegen de oostgevel van hal 4 wordt ter ondersteuning van de zakgoot een I-ligger geplaatst. De nieuwe noordgevel was voorzien van een houten bakgoot met een schuinstaande en geprofileerde randplank.

De raamopeningen in de noordgevel van de paswerkerij worden open gemaakt tot vloerniveau en dichtgezet met een houten latwerk met winket (d.i. een deurtje of loket). Ook aan de zijde van de werkplaats voor draaibanken wordt een latwerk voorzien, waarin een deur of winket geplaatst

¹⁶ Voor een gedetailleerde beschrijving van de dakopbouw zie Hst. 2 Materialen en constructie.

wordt.

Hoofdwerkplaats te Leuven, Inrichten van eene hal voor de nieuwe koperslagerij, 1922 (Afb. 21)
Tekenburo NMBS, Hasselt

Inplantingsplan, schaal 1/500
Grondplan, schaal 1/50

Het betreft de bouw van hal B, de tussenhal tussen de paswerkerij (hal A), de opstelwerf (hal 4) en de draaierij (hal 5).

De nieuwe hal bestaat uit 7 traveeën van 4.00m op 15.85m. De hal wordt be kroond door een zadeldak met daklichten in de nok.

In het centrale veld van de zuidgevel van hal A.3 worden drie nieuwe openingen voorzien. De nieuw op te trekken gevel wordt eveneens voorzien van 3 gevelopeningen.

In de noordoostelijke hoek en centraal tegen de oostgevel van hal 4 zijn 2 rioleringsputten voorzien. De regenwaterafvoeren van hal 4 en 5, tegen de nieuw op te trekken zuidgevel, worden eveneens aangesloten op de riolering.

Hoofdwerkplaats te Leuven, Inrichten van eene hal voor de nieuwe koperslagerij, 25 oktober 1922 (Afb. 22-23)
Tekenburo NMBS, Hasselt

Gevel, schaal 1/50
Doorsnede, schaal 1/50

De nieuwe zuidgevel is opgetrokken in baksteenmetselwerk met 1 verdiept veld waarin de ramen gelegen zijn. De plint (hoogte 50 cm) springt 3 cm uit het gevelvlak. T.h.v. de aansluiting met hal 4 en 5 is de plint hoger.

De kopgevel is voorzien van twee segmentbogig afgedekte raamopeningen en een poort, eveneens onder een segmentboog, op de gelijkvloerse verdieping.¹⁷ Bovenaan de gevel zien we een grote segmentbogige afgedekte opening, die door verticaal metselwerk in drie gedeeld is.

De poort bestaat uit 2 vleugels, namelijk een stijl- en regelwerk met schuine schoren, bekleed met planken. In de linker vleugel is een personenpoortje voorzien. De hoofdverdeling van het schrijnwerk van de ramen bestaat uit brede stijlen en een regel (onderaan). Het betreft vermoedelijk houten schrijnwerk. De verdere verdeling van de ramen bestond vermoedelijk uit ijzeren profielen.

De zuidgevel van hal A.3 en de langsgevels van hal 4 en 5 werden hoger opgetrokken. Onderaan in de noordgevel werden in het blinde veld 3 nieuwe raamopeningen met segmentboog voorzien. Bovenaan in de gevel werd eveneens een grote segmentbogige afgedekte opening, die door verticaal metselwerk in drie gedeeld is, voorzien. In deze gevel was gelijkaardig schrijnwerk voorzien als in de zuidgevel.

Aan de zijde van hal 4 is de bakgoot vervangen door een zakgoot. Aan de zijde van hal 5 is een houten bakgoot voorzien die afvloeit in de nieuwe zakgoot van hal 5. De afvoer van laatstgenoemde goot loopt in hal B. Boven de raamopening werd het metselwerk doorboord.

Het zadeldak wordt gedragen door ijzeren spanten die in de langsgevels rusten. Op de spanbenen zijn ijzeren I-profielen geplaatst als gording. Zowel in het oostelijke als het westelijke dakvlak is een dakvlakraam geplaatst, namelijk tussen de derde gording en de nok.

Hoofdwerkplaats te Leuven, Inrichten van eene hal voor de nieuwe koperslagerij, 3 november 1922 (Afb. 24-25)
Tekenburo NMBS, Hasselt

¹⁷ Op de tekening is de poort aan de westzijde ingetekend. Vermoedelijk werd de poort bij uitvoering aan de oostzijde voorzien.

Windschoor , schaal 1/20

Tussen de spanten onderling zijn windschoren voorzien. Deze bestaan uit L-profielen van 50 x 50 x 5 mm. De schoren worden onderling verbonden door hoekklampen.

Dakgoot naar de draaierij, schaal 1/10

Tegen de hoger opgetrokken oostgevel wordt een nieuwe zakgoot gemaakt. Tussen de gevel en de bestaande kepers van hal 5 wordt een balk van 7 x 9 cm geplaatst. Hierop rusten de bodemplanken van de goot. Deze worden ook deels opgetrokken in het westelijke dakvlak van hal 5. De goot is bekleed met zink, opgetrokken tegen de oostgevel en afgewerkt met een zinken slab met kraal.

Samenplan van een dakstoel, schaal 1/20

De spanten bestaan uit ijzeren trek- en drukstaven, namelijk :

- 1 Horizontale trekkers : 2 L-profielen van 60 x 60 x 6 mm
- 2 De spantbenen : 2 L-profielen van 80 x 80 x 8 mm
- 3 Schuine trek en drukstaven : enkele en dubbele L-profielen van 50 x 50 x 5 mm en enkele en dubbele L-profielen van 60 x 60 x 6 mm
- 4 Verticale trekkers : dubbel L-profielen van 60 x 60 x 6 mm

De verschillende profielen zijn onderling verbonden m.b.v. hoekklampen en klinknagels.

De gordingen zijn I-profielen van 200 x 90 x 7,5 mm. De 2 onderste gordingen zijn m.b.v. geplooid bandijzers aan de spantbenen bevestigd. De bovenste gordingen rusten op gekoppelde U-profielen (140 x 49 x 6 mm) bevestigd op de spantbenen.

De daklichten zijn opgebouwd uit T-profielen van 60 x 70 x 5 mm die rusten op de gordingen.

Detail A, schaal 1/10

De spantbenen rusten op blokjes in blauwe hardsteen ingewerkt in de nieuwe langsgevels. De spantbenen en de horizontale trekkers worden onderaan verbonden d.m.v. een hoekklamp. Onderaan deze klamp zijn twee L-ijzers (100 x 100 x 10 mm) met een zwaluwstraatvormige pen voorzien, die m.b.v. lood worden vastgezet in de blauwe hardsteen.

Bovenaan in het metselwerk zijn blokkelen (houten balkjes van 7 x 9 cm) ingewerkt, waarop de bodemplanken rusten. Tussen het metselwerk en de gording is een schuin geplaatst balkjes aangebracht. De bebording van de goot is hiertegen, en tegen de bestaande kepers van hal 4, opgetrokken. De goot is bekleed met zink. De afvoer is schuin doorheen het metselwerk geboord tot in hal B. De afvoer (diam. 10 cm) was voorzien van een zinken bolrooster.

Op de gordingen rusten U-profielen van 50 x 25 x 6 mm (kepers). De panlatten waren eveneens in ijzer voorzien (L-profielen van 30 x 30 x 4 mm). Het dak was gedekt met platte pannen.

WIJZIGINGEN PERIODE NMBS, 1926-1993

Hoofdwerkplaats van Leuven, Onderhoudswerken uit te voeren aan de dakbedekking van verschillende werkplaatsen, 6 mei 1931 (Afb. 26)

Tekenburo NMBS, Hasselt

Samenplan, schaal 1/500

Op het plan zijn de functies van de gebouwen niet opgegeven. In vergelijking met het plan van 1892 worden volgende wijzigingen vastgesteld :

- 1 Ten zuiden van het centrale magazijn is een klein, losstaand gebouw opgetrokken.
- 2 Hal 1 : De indeling van de directeurswoning en kantoren is gewijzigd.
- 3 Hal 2 : de zijgevels van deze hal zijn deels open gemaakt.
- 4 Hal 3 : in de zuidwestelijke hoek van de hal is een kleine ruimte afgebakend. De kleine bijgebouwen tussen hal 2 en 3 zijn deels afgebroken. Er zijn ook nieuwe bijgebouwen opgetrokken.
- 5 Hal 4 : De tussenmuur in de hal en de kantoren in de noordwestelijke hoek zijn afgebroken. Centraal in de hal zijn tegen de oost- en westwand nieuwe 'kantoren' opgetrokken. Deze zijn toegankelijk via een trap in de tussenhallen met hal 3 en 5. De daken zijn voorzien van beglaasde daklichten, namelijk telkens in de nok van het dak.
- 6 De oven tegen de noordgevel van de tussenhal met hal 3 is deels afgebroken (of vervangen).
- 7 De oorspronkelijke tussenhal met hal 5 (hal A) is aan de noord- en zuidzijde uitgebreid. De tussenmuren tussen de deelhallen zijn nog opgetekend. In hal B is in stippellijn een tussenverdieping aangegeven (tegen de noordwand). Ten noorden van hal A zijn verschillende bijgebouwen opgetekend.
- 8 Hal 5 : de hal was voorzien van een beglaasd daklicht, namelijk in de nok van het dak. De aanbouw aan de oostzijde van hal 5 is vergroot. De overige losstaande gebouwen zijn grotendeels afgebroken.
- 9 Hal 6 : de indeling is gewijzigd.
- 10 De bijgebouwen tussen hal 7 en 8 zijn afgebroken. Er zijn nieuwe gebouwen voorzien.
- 11 Hal 8 : in de zuidoostelijke hoek is een 'kantoorruimte' ingebracht.
- 12 De gebouwen aan de noordzijde van het terrein zijn uitgebreid. De indeling is gewijzigd.
- 13 De toegang aan de Diestsesteenweg staat niet opgetekend.
- 14 Aan de zuidzijde van het terrein (t.h.v. de vroegere watertoren) zijn nieuwe hallen opgetrokken.
- 15 De ijzerslaggerij t.h.v. de opstelsporen is afgebroken. Onder de naastliggende hangars zijn enkele gesloten ruimtes ingebracht.
- 16 Het naaiatelier aan de zuidzijde van het terrein is uitgebreid. De depots tegen de oostelijke muur zijn vervangen door een grotere hal.

Volgende herstellingswerken dienden uitgevoerd te worden :

De oplopen in zink aan de noord- en zuidgevel van hal 4 dienden vernieuwd te worden.¹⁸ Het zink van de bakgoten aan de oost- en westgevel dient vervangen te worden.

De zinken bekleding van de tussengoten van hal A diende vernieuwd te worden. Aan de zuidgevel van hal B moesten oplopen in zink geplaatst worden.

Hoofdwerkplaatsen te Leuven, Inrichten van de verwarming met stoom- en luchtstuwung in verschillende gebouwen der hoofdwerkplaatsen te Leuven, 4 juli 1931(Afb. 27-28)

Archief AGSL

Liggingsplan, geen schaal

In volgorde, beginnende van de kant naar het station toe, troffen we in 1931 aan :

1. algemeen magazijn met burelen en aan de zijde van de Diestsesteenweg een woning. Langsheen het magazijn liep de waag.
2. hal 2 : opslagplaats met aan de noordzijde baden en wc's. Aanbouw aan de zuidzijde : atelier voor gegroefd staal.

¹⁸ Het betreft vermoedelijk de zinken slabben in aansluiting met de puntgevels.

3. tussenhal : verweerplaats.¹⁹ Aanbouw tussenhal : ruimte voor motoren.
4. hal 3 : smidse en koperslagerij, paswerkerij; aan de zuidzijde een ruimte voor oud staal
5. tussenhal : autogeen lasering²⁰, elektrische lasering²¹, ontvetting; met aan de noordzijde opslagplaatsen voor cokes, hout, kolen en matrijzen; aan de zuidzijde een magazijn.
6. hal 4 : montage
7. tussenhal : paswerkplaats (hal A); rectificatie, gereedschap en bureel (hal B). Aan de noordzijde van de paswerkplaats zie we een aanbouw met een werkplaats, baden, de brandweerdienst, magazijn en kraanwerkplaats.
8. hal 5 : draaierij met bureels.
9. aanbouw hal 5 : elektriciteitsfabriek, de generator voor acetyleen en de elektriciteitswerkplaatsen.
11. hal 6 : fabricatiewerkplaats met kleedkamer, magazijn, opslagplaats voor bereid hout en stoffeerdere en werktuigmachines.
12. hal 7 : werkplaats voor gesloten wagens, pakwagens en daarmee gelijk gestelde wagens, met kleedkamer aan de noordzijde.
13. Tussenhal 6 en 7 : magazijn en deel van de werkplaats voor gesloten wagens
14. hal 8 : werkplaats voor gesloten wagens met ruimte voor compressor
15. hal 9 : tenderwerkplaats. Met in bijgebouwen aan de noordzijde : herstelling van pompen en kraanwerk van luchtdrukrem, ruimte voor gereedschap, werktuigmachines, en generatoren, opslag voor kolen, pijpenwerkplaats en een kleedkamer.

Aan de zuidzijde van het terrein, tegen de Karel Schurmansstraat, bevinden zich achtereenvolgens van west naar oost : een opslagplaats voor zuren en kolen, ontvetting, gereedschap en magazijn, een werkplaats voor het herstellen van remstukken, magazijn, houtbewaarplaats, bureel en bewaarplaats.

Aan de oostzijde van het terrein, tegen de Smidsestraat, bevinden zich de wielendraaierij en een loods voor afgewerkte wielen.

Aan de noordzijde, langs de Diestsesteenweg bevond zich de ingang met aansluitend de portier en de eetzaal, de vormers en bronsgieterij, bureel en tekenbureau; het wielenspark; een opslagplaats voor verf met bureel, de werkplaatsen voor het klaarmaken van remstukken met bureel.

Ten westen van hal 9, langs de Werkhuisenstraat, bevinden zich een ruimte voor ontvetting, voor herstel van de pompen voor luchtdrukremmen, voor oliën, een magazijn en de keuring.

Verspreid op het terrein vinden we nog enkel opslagplaatsen voor o.a. kolen.

Van aan de Werkhuisenstraat vertrekken 3 sporenbundels. De eerste sporenbundel bedient hal 4, 6, 7 en 8. D.m.v. transboreurs kunnen de locomotieven, rijtuigen of wagons in de hallen verplaatst worden. Een draaischijf t.h.v. hal 1 bedient telkens twee sporen naar de noordzijde (hal 1 en 2) en 2 sporen naar de zuidzijde (hal 9 en bijgebouwen). Een tweede draaischijf tussen hal 5 en 6 geeft toegang tot een spoor met diverse draaischijven aan de noordzijde van het terrein, waardoor de verschillende hallen bediend werden.

Het tweede verbindingsspoor splitst op in 19 sporen die doorlopen tot aan de oostzijde van het terrein. De sporen lopen door onder 2 inspectieloodsen. Onder de 2^{de} loods is een ruimte afgebakend voor de zeilmakers en de schilders. Aan de zuidzijde van deze loods zijn enkel ruimtes ingericht voor het lakken van oud metaal.

Het derde spoor splitst zich op na een draaischijf : er lopen enkele sporen naar de kleedkamer aan hal 9. De overige sporen leiden naar de ateliers langs de Karel Schuurmansstraat en vervolgens naar hal 9.

Een netwerk van kleinere sporen en draaischijven zorgt voor de bediening van de verschillende hallen op de noordzijde van het terrein.

De oorspronkelijke omvang van hal 4 is opgetekend. Er is nog geen uitbouw aan de zuidzijde opgetrokken. In de zuidgevel bevond zich een zelfde poort als in de noordgevel.

Er zijn 24 werkputten opgetekend met telkens aan weerszijden een smalspoor. Centraal in de hal lopen 2 brede sporenbundels. Voor de werkputten, zowel oost als west, loopt tussen de kolommen en de middengang, over de volledige lengte van de hal, bijkomend een smalspoor. In

¹⁹ Vermoedelijk wordt hiermee het atelier voor veringen bedoeld.

²⁰ Autogeen lassen is een lasmethode om twee metalen voorwerpen door versmelting met elkaar te verbinden, waarbij gebruikgemaakt wordt van een hete vlam. Bij het lassen wordt de brander in de ene hand gehouden en een staaf vulmiddel in de andere. De brander wordt meestal gevoed met een acetyleen / zuurstof mengsel.

²¹ Het betreft het lassen d.m.v. warmte opgewerkt met elektroden.

het midden van de hal, aan weerszijden van de verdiepte middengang, zien we 2 kleine draaischijven opgetekend. Op deze wijze werd een smal verbindingsspoor tussen hal 3, 4 en 5 bediend.

De drie traveeën van hal A vormen 1 doorlopende ruimte. De bijgebouwen tegen de noordgevel zijn toegankelijk via 2 deuropeningen in de noordgevel. Tussen hal A en B zijn 5 raamopeningen opgetekend. In de zuidgevel van hal B zien we 2 raamopeningen en een toegangspoort. Tegen de tussenmuur met hal A bevond zich vermoedelijk een tussenverdieping (zie stippellijn) met daaronder een bureel.

In hal 5 liep een spoor van de noord- naar de zuidzijde van de hal. Een tweede spoor liep enkel in de eerste 3 traveeën aan de noordzijde. Ook hier zien we centraal in de hal een kleine draaischijf. Dwars op het verbindingsspoor tussen hal 4 en 5, lopen in de paswerkplaats eveneens 2 sporen, namelijk naar de 2 werkplaatsen.

In hal 5 bevond zich tegen de oostgevel een bureelruimte.

Hoofdwerkplaatsen van Leuven, Inrichten van ene werkplaats voor pijpen, 22 juni 1932 (Afb. 29-31)

Tekenburo NMBS, Hasselt

Het betreft de plannen voor de bouw van een nieuwe hal ten zuiden van de oorspronkelijke verbindingshal tussen hal 3 en 4. De plannen worden enkel besproken in zoverre zij betrekking hebben op wijzigingen aan hal 4.

Inplantingsplan, schaal 1/500

Naast de inrichting van een pijpenwerkplaats, is volgens dit plan ook voorzien in het optrekken van een sas aan de noord- en de zuidzijde van hal. De open ruimte aan de noordzijde van hal A zal overdekt worden.

Plan, schaal 1/100

Eén van de vensteropeningen in travee 1 en 3 dient veranderd te worden in een deuropening. In travee 3 wordt een verbindingsspoor met hal 4 voorzien.

De bakgoot van hal 4 wordt weggenomen en er wordt een nieuwe tussengoot gerealiseerd.²²

Te bouwen gevel, schaal 1/100

In de zuidelijk kopgevel van hal 4 is schrijnwerk met een boogvormige waaier opgetekend. Er wordt hierbij een onderscheid gemaakt tussen bredere (houten) stijlen en regels en de (mogelijk stalen) verdeelroeden.

Doorsnede langs A, schaal 1/100

De bakgoot van hal 4 wordt weggenomen en er wordt een nieuwe tussengoot gerealiseerd.²³

Hoofdwerkplaatsen van Leuven, Bouwen van twee sassen aan de opstelwerf en overdekken van eene koer, 29 juni 1932 (Afb. 32)

Tekenburo NMBS, Hasselt

Grondplan, schaal 1/100

De wijzigingen opgetekend op dit plan werden vermoedelijk slechts gedeeltelijk uitgevoerd.

Aan de noordzijde werd tussen hal 4 en 5 een overdekte koer onder een zadeldak voorzien.

Ook de opzet van hallen A.1 t.e.m. A.3 zou gewijzigd worden : de tussenmuren worden uitbroken, de daken worden afgebroken en voorzien van één groot zadeldak, aansluitend bij het dak van hal B. Ook de tussenmuur met hal B dient verwijderd te worden.

Vervolgens zou tegen de noordgevel van de overdekte koer en van hal 4 een nieuwe sas (incl. sanitair) gebouwd worden. Ook tegen de zuidgevel van hal 4 is een nieuwe sas voorzien (tegen hal 4.1 en 4.2).

²² De werken werden niet volledig volgens plan uitgevoerd. De huidige tussenhal is lager dan hal 4. De bakgoot van hal 4 werd behouden.

²³ De werken werden niet volledig volgens plan uitgevoerd. De huidige tussenhal is lager dan hal 4. De bakgoot van hal 4 werd behouden.

In travee 2 en 3 van de oostwand van hal 4 dienden 2 vensteropeningen aangepast te worden tot deuropening. Hier werd een verbindingsspoor met hal B aangebracht. In de eerste en de derde travee aan de westzijde werd eveneens een verbindingsspoor voorzien met de nieuwe tussenhal. De werkputten zijn aan beide zijden van trappen voorzien. In de eerste travee is vanuit de nieuw te bouwen sas een smalspoor opgetekend.

Volgende functies staan opgegeven voor de werkputten (van zuid naar noord, eerst oost, dan west) :

- 1 Opstellen van remhangwerk en de stoot- en trekinrichting
- 2 Afbraak : stangen, excentriekringen, onderplaten, remhangwerk, baanruimers, pijpen
- 3 Opstellen van remhangwerk en de stoot- en trekinrichting
- 4 Afbraak : stangen, excentriekringen, onderplaten, remhangwerk, baanruimers, pijpen
- 5 Opstellen der stangen en regeling
- 6 Lichting
- 7 Opstellen der stangen en regeling
- 8 Lichting
- 9 Plaatsen der wielen
- 10 Afbraak draagpotten en veren
- 11 Plaatsen der wielen.

In de overige putten staan geen functies vermeld.

T.h.v. de putten voor lichting en voor het plaatsen van de wielen staan hefconstructies opgetekend.

Hoofdwerkplaats van Leuven, opstelwerf, vervangen van langsbalken, 7 september 1936 (Afb. 33)
Tekemburo NMBS, Hasselt

Grondplan, schaal 1/100

In travee 1 en 2 (aan de zuidkant) werden de langsbalken vervangen door 2 I-profielen van 425 x 163 x 15,3 mm. De dakbedekking met gordingen werd daartoe weggenomen en herplaatst. De kolommen tussen travee 2 en 3 staan aangeduid als te rechten.

Hoofdwerkplaats van Leuven, opstelwerf, vervangen van de langsbalken, 7 september 1936 (Afb. 34-35)
Tekemburo NMBS, Hasselt

Lengtedoorsnede en dwarsdoorsnede, bestaande toestand, schaal 1/50

De kolommen werden onderling verbonden d.m.v. vakwerkliggers bestaande uit houten balken van 30 x 30cm en stalen trekkers en koppelstukken. T.h.v. de kolommen rusten de liggers op een houten verdeelbalk van 28 x 30 cm. De balken werden samen gehouden d.m.v. stalen kokers. Op de liggers rustten de voetstukken van de spanten. De gordingen bestonden uit rechthoekige houten balken. De hallen waren voorzien van daklichten in de nok (tussen de derde gording en de nok). De draagconstructie van de zakgoten rustte op de voetstukken van de spanten.

Lengtedoorsnede en dwarsdoorsnede, nieuwe toestand, schaal 1/50

Detail

De vakwerkliggers werden vervangen door 2 I-profielen van 425 x 163 x 15,3 mm. Tussen en aan weerszijden van de I-profielen werden houten vulstukken geplaatst. Vervolgens werd het geheel samen gespannen d.m.v. bandijzers en bouten en moeren. T.h.v. de opleg op de kolommen, werden 2 I-profielen van 180 x 90 x 9 mm geplaatst over een lengte van 150 cm. Op de kolom werd eerst een draagplaat van 25 mm dik geplaatst. Tussen en aan weerszijden van de kleine I-profielen zijn eveneens houten vulstukken geplaatst. De profielen zijn onderling verbonden d.m.v. bout en moer.

De verdere dakopbouw werd niet gewijzigd. De voetstukken van de spanten dragen op de nieuwe I-liggers.

Hoofdwerkplaats Leuven, Liggingsplan, 30 maart 1938. (Afb. 36-37)
Archief AGSL

Liggingsplan, Schaal 1/500

In volgorde, beginnende van de kant naar het station toe, troffen we in 1938 aan :

1. Magazijn voor dienstmateriaal, algemeen magazijn met burelen en aan de zijde van de Diestsesteenweg woning van de directeur.
2. Hal 2 : Ijzermagazijn, ruimte voor oud ijzer en badzaal aan de noordzijde.
3. Tussenhal : koperketelmakerij. Vrijstaand gebouw aan de zuidzijde : autostelplaats. Aan de noordzijde is een opstelplaats voor rijwielen.
4. Hal 3 : smidse en kleedruimtes
5. Tussenhal : pijpenwerkplaats. De functie van het losstaand gebouw en de oorspronkelijke tussenhal is niet opgegeven.
6. Hal 4 : opstelwerf
7. Tussenhal : paswerkerij (hal A) en stangenploeg (hal B)
8. Hal 5 : draaierij met kranenploeg en wielenploeg
9. Aanbouw hal 5 : geen functie. Aan de noordzijde : wielenpark voor locomotieven
11. Hal 6 : fabricatiewerkplaats en gereedschapswerf, met kleedkamer en magazijn; aan de zuidzijde : slijperij.
12. Hal 7 en 8 : geen functie
15. Hal 9 : Ketelmakerij Met in bijgebouwen aan de noordzijde : diesels, proefbank diesels en kleed- en badruimte. Ten westen bevindt zich de pompenwerkplaats met magazijn.

Aan de oostzijde van het terrein, tegen de Smidsestraat, zien we de schrijnwerkerij.

Aan de zuidzijde van het terrein, tegen de Karel Schuurmansstraat, zien we een ruimte voor de metsers, een kleedkamer, de kraanwerf, het houtmagazijn en de karrenmakerij.

Aan de noordzijde, langs de Diestsesteenweg bevond zich de ingang met aansluitend de portier, de eetzaal en de gezondheidsinstelling, de ruimte voor de leerlingen, bureel en tekenbureau; omvormingscabine en brandweermateriaal; een opstelplaats voor rijwielen, geen functie, een magazijn; een werkplaats voor het bereiden van remtoestellen met een ruimte voor kleuren en een omvormingscabine en elektrikers.

Aan de westzijde van het terrein, tegen de Werkhuizenstraat, bevinden zich verder nog een oliemagazijn en de aanneming.

Aan het verbindingsspoor achter het station van Leuven is de Schenkweegbrug opgetrokken. Hier vandaan vertrekken 3 sporenbundels.

- 1 Spoor 1 : het spoor geeft uit op een draaischijf met aansluiting naar de noordzijde en naar hal 4.
- 2 Spoor 2 : splitst t.h.v. hal 2 : 1 spoor loopt door tot voorbij hal 5, 1 spoor loopt naar hal 4 en komt hier samen met spoor 1
- 3 Spoor 3 : Het derde spoor splitst zich op in 20 sporenbundels die naar de oostzijde van het terrein lopen. Spoor 24 geeft toegang tot hal 9 en het bijgebouw voor de diesels.

Hal 4 is in zijn huidige omvang opgetekend. Enkel de deuropeningen zijn weergegeven. Aan de zuidzijde van hal 4 is een aanbouw opgetrokken met aan weerszijden een poort. Hier is een aansluiting op spoor nr. 32. Centraal in de hal zijn 2 brede sporenbundels opgetekend. Deze lopen doorheen de hal tot aan de noordzijde van het gebouw.

Aan de oostzijde zijn 10 werkputten opgetekend en aan de westzijde 12. Aan weerszijden van de putten ligt een smalspoor. Aan de noordoostzijde, t.h.v. de gedempte putten, zijn er 3 smalsporen opgetekend, waarvan er 2 dooplopen tot in hal 5.

Ook de overige hallen hebben hun uiteindelijke omvang gekregen. De onderlinge circulatie is echter gewijzigd. Hal A en B vormen 1 doorlopende ruimte. De muur tussen hal A.1 en A.2 en hal A.2 en A.3 is afgebroken en vervangen door 2 kolommen. In de noordgevel van hal A.1 staan 2 deuropeningen opgetekend. In de hoek van de ruimte zien we een deur naar hal 5. In hal B is één toegang in de zuidgevel. Er is een smalle doorgang naar hal 5.

In de kopse gevels van hal 5 zijn telkens 2 poorten. In de westgevel zijn 2 poorten waarlangs het smalspoor in het gebouw komt. Verder is een doorgang naar het bijgebouw aan de oostzijde (functie niet opgetekend).

In hal 5 is nog 1 bijkomend stuk smalspoor opgetekend. Dit sluit aan de noordzijde aan op spoor e.

Tekenburo NMBS, Hasselt

Liggingsplan, schaal 1/500

Volgende schuilkelders zijn opgetekend :

- Tussen hal 1 en 2 : A. Leiding, 70 pers. (plan 4). In 1972 aangeduid als afgebroken.
- Tussen hal 4 en 5 : B. brandweer : 90 pers. (plan 3)
- Ten oosten van hal 5 : C. ontsmetting, 70 pers.(plan 2); 176 pers. (plan 8). Vernietigd bij het bombardement van 1-5-1944.
- Ten noorden van hal 5 : 2 schuilkelders voor 80 pers. (plan 10). In 1972 aangeduid als afgebroken.
- Ten westen van hal 9 : schuilkelder voor 85 pers. (plan 7)
- Ten zuiden van hal 5 : schuilkelder voor 176 pers. (plan 13)
- Ten zuiden van hal 7 en 8 : schuilkelder voor 232 pers. (plan 11) en voor 132 pers. (plan 12).
- Op het zuidelijke gedeelte van de site (van west naar oost) : schuilkelder voor 85 pers. (plan 7), schuilkelder voor 50 pers. (plan 5) en voor 140 pers. (plan 9). De laatste werd vernietigd bij de bombardementen van 13.5.1944. Schuilkelder voor 50 pers (plan 5) en voor 90 pers (plan 6 bis).

Op volgende plaatsen zijn bunkers voor 2 personen opgetekend :

In het magazijn (hal 1), in de opstelwerf (hal 4), in de draaierij (hal 5), in hal 6 en 7, 2 in de schrijnwerkerij (oosten van het terrein), 1 t.h.v. het houtmagazijn, 2 in hal 9 en 1 t.h.v. het oliemagazijn.

Het plan is gebaseerd op het liggingsplan van 1938. Er zijn slechts zeer minieme veranderingswerken uitgevoerd t.o.v. 1938 die geen betrekking hebben op hallen 4, 5 en tussengebouwen.

Centrale Werkplaatsen Leuven, Opstelwerf, Onderhouds- en vernieuwingswerken aan dakbedekking, Ingenieur Stevens, 1952 (Afb. 39-47)

Archief AGSL

Liggingsplan, schaal 1/1000

In volgorde, beginnende van de kant naar het station toe, troffen we in 1952 aan :

1. Magazijn en bureau's
2. Hal 2 : het ijzermagazijn en keuken
3. Tussenhal : eetzaal
4. Hal 3 : smederij en kleedkamer
5. Tussenhal : pijpenwerf
6. Hal 4 : opstelwerf
7. Tussenhal : paswerkerij
8. Hal 5 : kraanwerf, draaierij en wielenwerf
6. Aanbouw hal 5 : functie niet opgetekend. Aan de zuidoostzijde van de hal is een nieuwe uitbouw opgetrokken.
7. Hal 6 : vervaardiging

De overige hallen zijn niet opgetekend.

T.h.v. de toegang aan de Diestsesteenweg bevindt zich de portier en de planning.

Ten zuiden van de hallen zijn 2 loodsen voor schroot en een kolenloods opgetekend.

T.h.v. verbindingsspoor aan de Werkhuizenstraat bevindt zich een oliemagazijn.

Plattegrond, schaal 1/200

Volgende zinken goten van de opstelwerf werden vernieuwd : zuidzijde van het bijgebouw, westzijde t.h.v. de pijpenwerf, oostzijde.

Volgende zinken goten werden hersteld : westzijde, vrij gevelvlak.

Aan de zuidzijde werden de oplopen weggenomen en vervangen door gevelpannen. Aan de noordzijde zijn nieuwe gevelpannen aangebracht.

T.h.v. as 2, 5, 6 en 8 zijn zinkputten gemaakt die aansluiten op de bestaande riolering. De bestaande rioleringsleiding staat opgetekend centraal in het gebouw, met afloop aan de noordzijde.

Doorsnede BB, schaal 1/200

Situering van details C, D en E.

Travee 1 en 2 : bestaande en te behouden I-liggers van 425 x 163.

Travee 3 en 4 : bestaande houten balken weg te nemen en te vervangen door IPN 425 x 163 x 15,3 wegende 103,62 kg p.lm. De bestaande liggers staan opgetekend als vakwerkliggers.

Travee 5 en 6 : bestaande houten balken weg te nemen en te vervangen door IPN 380 x 149 x 13,7 wegende 84,00 kg p.lm.

Travee 7 en 8 : bestaande en te behouden I-balken van 255 x 150.

Detail C, bestaande en nieuwe toestand, schaal 1/10

Bestaande detaillering, rechts van kolom :

Op de gietijzeren kolom rusten 2 I-profielen (180x 93 x 8.6) met een lengte van 120 cm, met tussenplaatsing van een onderlegplaat (500 x 300 x 25 mm). Tussen en aan weerszijden van de I-liggers zijn houten blokken aangebracht. Op deze liggers is een houten blok geplaatst (hoogte ca 10 cm) waarop de houten balk van 29 x 30 cm rust. De houten balk loopt van kolom tot kolom. Hierop rust een gietijzeren voetstuk waarin de houten spantbenen rusten. Het voetstuk is d.m.v. staalplaten en bouten in de houten balk bevestigd. Hierop rust de gootconstructie bestaande uit twee houten balken (21 x 11 cm), verbonden met een houten balkjes (7 x 14 cm, as op as-afstand 50 cm) waarop de kepers (6 x 8 cm) vertrekken. De gootbodem bestaat uit houten planken (dikte ca. 2 cm).

Nieuwe detaillering, rechts van kolom :

De constructie werd vernieuwd van boven de kleine I-liggers. De houten balk is vervangen door 2 I-liggers (425 x 163 x 15,3 mm), waartussen houtblokken zijn geplaatst. Hierop werd het bestaande voetstuk van de spantbenen opnieuw bevestigd d.m.v. staalplaten en bouten. De gootconstructie werd gewijzigd. Op het voetstuk zijn 2 houten balken (23 x 8 cm) aangebracht, onderling verbonden door houten balkjes (15.5 x 7 cm, as-op-as-afstand 50 cm). De verbindingsbalkjes zijn vastgezet m.b.v. L-ijzers (80 x 80 x 8 mm). Hierop rusten 2 balkjes van 15,5 x 7 cm waarop de kepers (8 x 6 cm) vertrekken. De vorm van de gootbodem is gewijzigd en de goot is verbreed.

Detail D, bestaande en nieuwe toestand, schaal 1/10

Bestaande detaillering :

Op de gietijzeren kolom rusten 2 houtstukken (24 x 30 cm) met elk een lengte van 240 cm. Hierop dragen houten balken (29 x 30 cm) die van kolom tot kolom lopen. Beide houten elementen zijn d.m. van gietijzeren kokers met elkaar verbonden (34 x 63,4 x 74 cm). Op de gietijzeren koker rust een gietijzeren voetstuk waarin de houten spantbenen rusten. De gootconstructie bestaat uit twee houten balken (21 x 11 cm), verbonden met een houten balkjes (ca. 7 x 14 cm, as op as-afstand 50 cm) waarop de kepers (6 x 8 cm) vertrekken. De gootbodem bestaat uit houten planken (dikte ca. 2 cm).

Nieuwe detaillering, rechts van kolom :

De constructie werd boven de kolommen vernieuwd. Hierop zijn 2 I-profielen (220 x 98 x 8,1) met een lengte van 120 cm geplaatst, namelijk op een onderlegplaat (500 x 300 x 25 mm). Tussen en aan weerszijden van de I-liggers zijn houten blokken aangebracht. Vervolgens zijn 2 I-liggers (380 x 149 x 13,7 mm) geplaatst die dragen van kolom tot kolom. Om het hoogteverschil op te vangen met de I-liggers links van de kolom (hoogte 425 mm) werden platen met dikte van 20 en 25 mm geplaatst. Op de I-liggers werd het bestaande voetstuk van de spantbenen opnieuw bevestigd d.m.v. staalplaten en bouten. De gootconstructie werd gewijzigd. Op het voetstuk zijn 2 houten balken (23 x 8 cm) aangebracht, onderling verbonden door houten balkjes (15.5 x 7 cm, as-op-as-afstand 50 cm). De verbindingsbalkjes zijn vastgezet m.b.v. L-ijzers (80 x 80 x 8 mm) en m.b.v. bouten en moeren. Hierop rusten 2 balkjes van 15,5 x 7 cm waarop de kepers (8 x 6 cm) vertrekken. De vorm van de gootbodem is gewijzigd en de goot is verbreed.

Detail E, bestaande en nieuwe toestand, schaal 1/10

Bestaande detaillering, rechts van kolom :

Op de gietijzeren kolom rusten 2 x 2 I-profielen (255 x 150 mm). Het onderste paar profielen heeft een lengte van 65 cm. Het bovenste paar draagt van kolom tot kolom. De 4 profielen zijn d.m.v. gietijzeren kokers met elkaar verbonden (35 x 63,4 x 74 cm). Op de gietijzeren koker rust een gietijzeren voetstuk waarin de houten spantbenen rusten. Hierop rust de gootconstructie bestaande uit twee houten balken (21 x 11 cm), verbonden met

houten balkjes (7 x 14 cm, as op as-afstand 50 cm) waarop de kepers (6 x 8 cm) vertrekken. De gootbodem bestaat uit houten planken (dikte ca. 2 cm).

Nieuwe detaillering, rechts van kolom :

De constructie werd vernieuwd van boven de kolommen. Hierop zijn 2 I-profielen (220 x 98 x 8,1 mm) met een lengte van 120 cm geplaatst, namelijk op een onderlegplaat (500 x 300 x 25 mm). Tussen en aan weerszijden van de I-liggers zijn houten blokken aangebracht.

Vervolgens zijn 2 I-liggers (250 x 150 mm) geplaatst die dragen van kolom tot kolom, met daartussen en aan weerszijden houten blokken. Om het hoogteverschil op te vangen met de I-liggers links van de kolom (hoogte 380 mm) werden platen met dikte van 5 en 15 mm geplaatst. Op de I-profielen zijn 2 DIE-liggers (94 x 99 x 5 mm) geplaatst.

Vervolgens werd het bestaande voetstuk van de spanbenen herplaatst en opnieuw bevestigd d.m.v. staalplaten en bouten. De gootconstructie werd gewijzigd. Op het voetstuk zijn 2 houten balken (23 x 8 cm) aangebracht, onderling verbonden door houten balkjes (15,5 x 7 cm, as-op-as-afstand 50 cm). De verbindingbalkjes zijn vastgezet m.b.v. L-ijzers (80 x 80 x 8 mm). Hierop rusten 2 balkjes van 15,5 x 7 cm waarop de kepers (8 x 6 cm) vertrekken. De vorm van de gootbodem is gewijzigd en de goot is verbreed.

C.W. Leuven, opstelwerf, Rolweg voor rolbrug van 1.5T, 13 januari 1964 (Afb. 48)

Tekenburo NMBS, Hasselt

Liggingplan

Hal 4 is opgetekend met een uitbouw aan de zuidzijde en 22 werkputten. De betreffende rolbrug was voorzien aan de westzijde van de hal n.l. t.h.v. put 5 t.e.m. 10.

De paswerkerij (tussengebouwen) en hal 5 zijn opgetekend in hun huidige omvang. Aan de noordwestzijde van hal 5 is een uitbouw opgetekend. De tussenhal aan de oostzijde en de vroegere stookplaats aan de zuidoostzijde zijn nog aanwezig.

Grondplan en doorsneden

Detail van het grondplan van de hal met optekening van de westwand van de hal, de kolommen en de werkputten. Langs heen de putten, aan de zijde van de middengang, is een rijweg opgetekend. Deze heeft een aftakking naar de naastliggende tussenhal met hal 3. Put 8 is korter dan de overige putten. Er zijn telkens trappen voorzien aan weerszijden van de werkputten. Tussen de putten is zowel aan de oost- als de westzijde een steunpunt van de rolweg opgetekend.

De rolweg bestaat uit kolommen opgebouwd uit U-profielen en verbindingsplaten, die in de lengterichting verbonden zijn door een I-profiel. Hierop werd een rail aangebracht waarover de rolbrug met takel kon rijden.

Detail IV

De kolommen steunden op een rechthoekige grondplaat met vinnen waar de U-profielen tussen gelast werden. De grondplaat is m.b.v. bouten en moeren in de grond bevestigd.

Centrale werkplaats Leuven, vernieuwingswerken van daken en daklichten van opstelwerf en magazijn 2.7, 1972 (Afb. 49-51)

Tekenburo NMBS, Hasselt

Situatieplan, schaal 1/1000

In volgorde, beginnende van de kant naar het station toe, troffen we in 1972 aan :

1. Magazijn en bureau
2. Hal 2 : het ijzermagazijn en magazijn
3. Tussenhal : koperslagerij en eetzaal
4. Hal 3 : smidse en kleedkamer
5. Tussenhal : Electriciens, doorgang smidse naar diesellocomotievenwerf
6. Hal 4 : opstelwerf
7. Tussenhal : paswerkerij
8. Hal 5 : afdeling magazijn 2.7
9. Aanbouwen hal 5 : stookplaats aan de zuidzijde, luchtdrukketels en torengebouw centraal tegen de hal, wieldraaibank aan de westzijde
10. Hal 6 : magazijn, gereedschapswerf en vervaardiging

11. Hal 7 : Remwerf en koppelingen en kleedkamer
12. Tussenhal 7 en 8 : kernorganisatie en bogiewerf.
13. Hal 8 : pompenwerf
15. Hal 9 : motorenwerf (Grote werf), snelheidskasten. Met in bijgebouwen aan de noordzijde : motoren, was- en kleedplaats; proefbanken en proefzaal.

Aan de zuidzijde van het terrein, tegen de Karel Schurmansstraat, bevinden zich achtereenvolgens van west naar oost : afbraak- en reinigingslokalen; compressor en transfo; afbraak; kraanwerf; proefzaal en houtmagazijn.

Aan de oostzijde van het terrein, tegen de Smidsestraat, bevinden zich de zagerij met magazijn, de bogiewerf en een laadplaats.

Aan de noordzijde, langsheen de Diestsesteenweg bevond zich de ingang. Links van de ingang is de parking; een magazijn, een transformatiepost, het smeestation, de Algemene dienst, de werktuigmachines, een magazijn en een ruimte voor accus.

T.h.v. hal 6 bevindt zich de schilderwinkel, een olie- en karbidmagazijn.

Vanuit het station van Leuven geven 2 sporen toegang tot het terrein van de Centrale Werkplaatsen. Het merendeel van de 24 oorspronkelijke verdeelsporen is nog aanwezig.

In hal 4 zijn aan de oostzijde 10 werkputten opgetekend en aan de westzijde 12.

Daklicht opstelwerf, bestaande en nieuwe toestand, schaal 1/20

Bestaande toestand

Oorspronkelijk bevond zich op het bovenste koppelstuk van de spanten een houtstuk van 20 x 13 cm met daarop een doorlopende balk van 6 x 16 cm. Hierop rustte de glasbedekking in T-ijzers van 40 x 40 x 5 mm. In de nok werd de voeg tussen de glasplaten van beide dakvlakken afgewerkt met een I-profiel van 100 x 70 x 5 mm. Onderaan werd de keper ondersteund door een doorlopend houtstuk van 20 x 6 cm. Op de keper werd een tweede doorlopend houtstuk van 6 x 12 cm aangebracht. De T-ijzers en de glasplaten kraagden uit t.o.v. laatstgenoemd houtstuk.

Nieuwe toestand

De T-ijzers, het I-profiel in de nok en het glas werden verwijderd. T.h.v. de daklichten werden de spantbenen ontubgeld met nieuwe spantbenen in RNG geplaatst op vulstukken in RNG (aan de spantbenen en gordingen te bevestigen met bandijzers). Hierop werden per dakvlak twee nieuwe gordingen op houten klossen geplaatst. Er werd eveneens een nieuwe houten nokbalk aangebracht (m.b.v. houten vulstukken te bevestigen op de houten spanten). Het daklicht werd dicht gezet met trapezoidale lichtdoorlatende golfplaten in hard pvc. Boven ieder spant dienden een ondoorschijnende witte plaat aangebracht te worden. Op plan staat genoteerd dat deze gedeeltelijk in gebogen vorm gemonteerd dienden te worden.

Daklicht magazijn 27, bestaande en nieuwe toestand, schaal 1/20

Bestaande toestand

Oorspronkelijk bevond zich op het bovenste koppelstuk van de spanten een houtstuk van 20 x 13 cm met daarop een doorlopende balk van 6 x 16 cm. Hierop rustte de glasbedekking in T-ijzers van 40 x 40 x 5 mm. In de nok werd de voeg tussen de glasplaten van beide dakvlakken afgewerkt met een I-profiel van 100 x 70 x 5 mm. Onderaan werd de keper ondersteund door een doorlopend houtstuk van 18 x 6 cm. Op de keper werd een tweede doorlopend houtstuk van 12 x 6,5 cm aangebracht. De T-ijzers en de glasplaten kraagden uit t.o.v. laatstgenoemd houtstuk.

Nieuwe toestand

De T-ijzers, het I-profiel in de nok en het glas werden verwijderd. T.h.v. de daklichten werden de spantbenen ontubgeld met nieuwe spantbenen in RNG geplaatst op vulstukken in RNG (aan de spantbenen en gordingen te bevestigen met bandijzers). Hierop werden per dakvlak twee nieuwe gordingen op houten klossen geplaatst. Er werd eveneens een nieuwe houten nokbalk aangebracht (m.b.v. houten vulstukken te bevestigen op de houten spanten). Het daklicht werd dicht gezet met golfplaten in hard pvc. Op plan staat genoteerd dat deze gedeeltelijk in gebogen vorm gemonteerd dienden te worden.

NMBS, CW Leuven, Voorontwerp tot heropbouw en vergroting der CW Leuven, 12 april 1972
(Afb. 52)
Stadsarchief Leuven

Grondplan, schaal 1/1000

Het betreft een voorstel om de site van de Centrale Werkplaats uit te breiden aan de zuidzijde van het terrein. Daarbij zouden volgende functiewijzigingen t.o.v. voornoemd liggingplan uit 1972 doorgevoerd worden voor de reeds bestaande hallen :

De hal tussen hal 2 en 3 staat opgegeven als autogarage.

De koperslagerij is ingetekend in het noordelijke deel van hal 2 (i.p.v. in de tussenhal).

De zuidelijke tussenhal tussen hal 3 en 4 deed dienst als pijpenwerf. Ten noorden hiervan werd een ruimte voorzien voor het plaatwerk van locomotieven. Ten noorden van de tussenhal tussen hal 4 en 5 is de wielenwerf opgetekend. Hal 7 en 8, en de tussenhal, deden dienst voor het groot onderhoud van locomotieven. Aan de noordzijde bevond zich een herstellwerkplaats voor werktuigmachines, aan de zuidzijde de ruimte voor de leerjongens.

Hal 9 deed dienst voor de herstelling van tenders en tractoren (van dienst B), de naastliggende hallen als ruimte voor benzinemotoren en motorpompen.

De functies van de lokalen tegen de noordelijke omheiningmuur zijn eveneens gewijzigd (van rechts naar links : een fietsenloods, kleedkamer, wc, transformatiepost, fabricatiebureau, magazijn, wc, kleedkamer, schilders en weegschalen. In de zuidwestelijke hoek werd de motorenwerf voorzien. De gebouwen tegen de zuidelijke wand zijn deels afgebroken. Er werden ten zuiden van hal 6, 7 en 8 een hangar voor het schilderen, een algemene dienst voor de pompiers en een nieuwe houthangar voorzien.

Centrale werkplaats Leuven, opstelwerf, bouwen van een reinigings- en afsputinstallatie, plan 1,
18 juni 1975 (Afb. 53)
Tekemburo NMBS, Hasselt

Plattegrond, schaal 1/20

De installatie wordt aangebracht t.h.v. de eerste werkput aan de zuidwestzijde van de hal (put 1). Hiertoe wordt de werkput gedeeltelijk afgebroken en wordt er een betonnen bekuiping gerealiseerd. De spoorstaven van de werkput en de naastliggende spoorstaven staan opgetekend als af te breken.

De installatie bestond uit een antiroestbad, een afsputvloer, een olie- en vetafscheider, een zinkput, een indompelingsbak en een zuiveringsbak. De putten werden gedeeltelijk afgedekt met een stalen roostervloer.

Aan de oost- en westzijde van de put staat de fundering van de kolommen van een rolbrug opgetekend.

Doorsnede AA, schaal 1/20

Op de doorsnede staat de oorspronkelijk schouwput eveneens opgetekend. Op de bodem van de werkput was een afvoerputje (25 x 25 cm) voorzien.

Centrale werkplaats Leuven, opstelwerf, bouwen van een reinigings- en afsputinstallatie, plan 2,
18 juni 1975 (Afb. 54)
Tekemburo NMBS, Hasselt

Situatie, schaal 1/1000

Het betreft de bouw van een reinigings- en afsputinstallatie in de zuidwestelijke hoek van hal 4.

Hal 2 is opgetekend als magazijn, hal 3 als smederij en kleedkamer en de tussenhal van voornoemde hallen als eetzaal en compressorruimte. Hal 4 is opstelwerf en magazijn. De tussenhal tussen hal 3 en 4 omvatte de algemene dienst.

Doorsneden en details, schaal 1/20 en 1/2

De installatie wordt aangebracht t.h.v. de eerste werkput aan de zuidwestzijde van de hal. Hiertoe wordt de werkput gedeeltelijk afgebroken en wordt er een betonnen bekuiping gerealiseerd.

Hoofdwerkplaats Leuven, rioleringsplan, 3 december 1975 (Afb. 55-56)
Tekenburo NMBS, Hasselt

Plattegrond, schaal 1/500

Optekening van het leidingverloop (met diameters) van sanitaire leidingen en afvoerleidingen van regenwater en van schouwputten.

Op het plan staat centraal in de hal een verzamelleiding opgetekend waarop de diverse rioleringsleidingen van de werkputten en de regenwaterafvoeren aansluiten. Deze leiding verloopt naar de noordzijde van het terrein. Er zijn 6 schouwputten (tot 80 x 80 cm) voorzien op deze leiding. Deze zijn nog aanwezig in de hal.

Er zijn schouwputten (toezichtsputen) voorzien in een deel van de werkputten. In sommige gevallen 2 per werkput. Aangezien de werkputten vol gestort zijn met puin, kan niet gecontroleerd worden of deze nog aanwezig zijn.

De regenwaterafvoeren t.h.v. de kolommen staan eveneens opgetekend. Aan de oostzijde van de hal is aan de kolommen op as 14 en 16 geen regenwaterafvoer voorzien. Deze werden na 1975 nog bijgeplaatst.

In hal 5 zijn de afvoerputten opgetekend in de hal niet meer aanwezig.

De put opgetekend in de zuidoostelijk hoek van hal A is nog in gebruik. Ook de putten in de noordoostelijke hoek en centraal in hal B doen nog dienst voor de regenwaterafvoer.

Het aantal regenwaterafvoeren tegen de gevels is gewijzigd, o.a. t.g.v. de afbraak van bijgebouwen.

Leuven, Centrale werkplaats, inrichten nieuwe remwerf en magazijn, bouwen van kantoren remwerf, 25 augustus 1978 (Afb. 57-59)
Tekenburo NMBS, Hasselt

Plattegrond, schaal 1/50

Het betreft het inrichten van 2 kantoorruimtes in het zuidelijke gedeelte van hal 5. Een bestaande houten kantoor werd afgebroken. De rechter poort werd aangepast tot vensteropening. Links van de poorten werd een tweede venster gerealiseerd. De eerste 2 raamopeningen in de westwand en de eerste raamopening in de oostwand werden dicht gemetst.

Het oostelijke raam in de zuidgevel van de tussenhal (hal B) werd aangepast tot een poortopening. Ook in deze hal werd een houten kantoor afgebroken.

De ramen werden voorzien van raamdorpels in geëxtrudeerd asbest-cement.

In beide kantoren werd een wastafel voorzien.

Zuidgevel, schaal 1/50

In de rechtse poortopening in de zuidgevel van hal 5 staat een rondboograam opgetekend. De opening werd gedeeltelijk dicht gemetst en verlaagd opdat er een nieuw rechthoekig raam geplaatst kon worden. In de linkse poortopening bevindt zich een rechthoekige poort (2 paneeldeuren). Links van deze poorten werd een nieuwe raamopening gerealiseerd.

Het raam in de zuidgevel van de tussenhal (hal B) werd gedeeltelijk dicht gemetst. Er werd een dubbele poort voorzien (paneeldeuren). De indeling van de overige ramen komt overeen met de huidige toestand.

Doorsnede AB, schaal 1/50

Het raam in de zuidgevel van de tussenhal (hal B) werd dicht gemetst met een steense muur. Boven de poort werd een betonlatei geplaatst. Voor de poort werd een afvoergeul met gietijzeren roosterelementen voorzien.

Doorsnede CD, schaal 1/50

De rechtse poortopening in de zuidgevel van hal 5 werd dicht gemaakt met een steense muur. Boven het raam werd een betonlatei voorzien.

Doorsnede EF, schaal 1/50

Boven het raam werd een betonlatei voorzien.

Doorsnede ab, schaal 1/10

T.h.v. de kantoren werd een betonnen vloer met een omgekeerde randbalk voorzien. De vloer

werd afgewerkt met tegels in fijn geperst gres en een faience plint. De wanden werden opgetrokken op de betonnen randbalk.

Doorsnede cd, schaal 1/10

De dorpels van de deuren werden voorzien in blauwe hardsteen.

Doorsnede zoldering, schaal 1/5

De zoldering van de kantoren bestond uit een keperwerk waartussen isolatiematten van rotswol werden aangebracht. In de kantoren was het plafond afgewerkt met geklikte planken van Dark Red Meranti. Op de kepers werden spaanplaten geplaatst. De rand van de zoldering was afgewerkt met een houten plank.

Leuven, Centrale werkplaats, inrichten nieuwe remwerf en magazijn, bouwen van kantoren remwerf, afrekeningsplan, 25 augustus 1978 (Afb. 60)
Tekenburo NMBS, Hasselt

Zie voorgaand plan met volgende wijzigingen :

- 1 Tussen hal B en hal 5 werd in de tweede travee een verbindingsdeur geplaatst (metalen deur).
- 2 De nieuwe ramen in hal 5 werden aan de binnenzijde voorzien van een marmeren tablet.

Leuven, Centrale werkplaats, Vernieuwen en herstellen van daken en daklichten, lokaal 705, 5 maart 1979 (Afb. 61-63)
Tekenburo NMBS, Hasselt

Bovenaanzicht dak, schaal 1/200

Lokaal 705 komt overeen met de huidige hallen A.1, A.2 en A.3. Alle daklichten dienen vervangen te worden.

Doorsnede 4-4, bestaande toestand

Langsdoorsnede over de hallen met situering van de details.

Doorsnede C-C (bestaande toestand), schaal 1/10

Langsdoorsnede over de daklichten van hal A.1 en A.3. De dagkanten van de daklichten zijn bekleed met houten planken. Het glas rust in L-en T-profielen en is vastgezet m.b.v. mastiek. Het betreft gehamerd glas. De aansluiting van het daklicht met de pannen wordt gerealiseerd m.b.v. een loodslab die over de pannen en het glas is geplaatst. Het glas, de glasroeden en de loodslabben dienen weggenomen te worden.

Doorsnede C-C (nieuwe toestand) , schaal 1/10

Tussen de randplanken van de daklichten worden nieuwe kepers (63 x 72 mm) geplaatst. Hierop worden zelfdragende polyesterplaten gewapend met glasvezel aangebracht. De nieuwe loden slabben worden op de pannen geplaatst en opgetrokken tegen de houten randplanken. De polyesterplaten overkragen 15 cm t.o.v. de dagkanten van het daklicht.

Doorsnede D-D (bestaande toestand) , schaal 1/10

Langsdoorsnede over de daklichten van hal A.2. De dagkanten van de daklichten zijn bekleed met houten planken. Het glas rust in L-en T-profielen en is vastgezet m.b.v. mastiek. Het betreft gehamerd glas. De aansluiting van het daklicht met de pannen wordt gerealiseerd m.b.v. een loodslab die over de pannen en het glas is geplaatst. Het glas, de glasroeden en de loodslabben dienen weg genomen te worden.

Detail B (bestaande toestand) , schaal 1/10

Dwarsdoorsnede over de daklichten van hal A.1 en A.3. Zie doorsnede C-C (bestaande toestand). Boven het daklicht is op de kepers een bebordingsplank aangebracht. Hierop is een houten vulstuk geplaatst. De zinken slabben (bekleed met roofing) zijn opgetrokken over het glas en tot onder de bovenliggende pan. Het glas, de glasroeden en de zinken slabben dienen weg genomen te worden.

Detail B (nieuwe toestand) , schaal 1/10

Tussen de randplanken zijn boven- en onderaan een nieuwe keper (63 x 72 mm) geplaatst. Hierop zijn de nieuwe polysterplaten aangebracht. Bovenaan het daklicht zijn een nieuwe houten windveer, een kraallat en een vulstuk geplaatst. De goot is bekleed met zink. Vervolgens zijn er loden slabben aangebracht die zijn opgetrokken tot op het glas. De loodslab onderaan het daklicht is behouden.

Aan de onderzijde van de kepers zijn isolatiematten voorzien (dikte 40 mm). De isolatie wordt bevestigd m.b.v. houten latten (60 x 15 mm).

Detail C (bestaande toestand) , schaal 1/10

Dwarsdoorsnede over de daklichten van hal A.2. Zie doorsnede D-D (bestaande toestand). Boven het daklicht is op de kepers een bebordingsplank aangebracht. Hierop is een houten vulstuk geplaatst. De zinken slabben (bekleed met roofing) zijn opgetrokken over het glas en tot onder de bovenliggende pan.

Het glas, de glasroeden en de zinken slabben dienen weg genomen te worden.

Voor de nieuwe toestand van detail C : zie detail B

Leuven, Centrale werkplaats, Vernieuwen en herstellen van daken en daklichten, lokaal 704 en 706, 5 maart 1979 (Afb. 64-68)

Tekenburo NMBS, Hasselt

Dakplan lokaal 704, schaal 1/200

Lokaal 704 komt overeen met de huidige hal 5. De daklichten bestaan uit niet-geplastificeerd PVC.

Doorsnede 6-6, schaal 1/50

Het betreft een dwarsdoorsnede over hal 5 t.h.v. het daklicht. Er is voorzien in het aanbrengen van isolatie onder de kepers, nl. isolatie van 40 mm dik, bevestigd met houten latten (60 x 15 mm). De dagkanten van de daklichten en de zone tussen de vierde gording en het daklicht dienden afgekleed te worden met geoliede houtvezelplaten.

De opbouw van de daklichten stemt grotendeels overeen met deze op de plannen van 1972 (zie supra).

Doorsnede 7-7, schaal 1/50

Het betreft een dwarsdoorsnede over hal 5 naast het daklicht. Er is voorzien in het aanbrengen van isolatie onder de kepers, nl. isolatie van 40 mm dik, bevestigd met houten latten (60 x 15 mm).

Dakplan lokaal 706, schaal 1/200

Lokaal 706 komt overeen met de huidige hal B. Het glas en de glasroeden van de bestaande daklichten dient weggebroken te worden. Er worden nieuwe zelfdragende polyesterplaten gewapend met glasvezels voorzien. Hierin worden 2 lichtkoepels van 85 x 85 cm geplaatst. De dakpannen dient men te behouden.

Doorsnede 5-5 (bestaande toestand) , schaal 1/20

De opbouw van het dak van hal B komt overeen met de oorspronkelijke toestand zoals deze is opgetekend op de plannen van 1922 (zie supra). De daklichten zijn afgedekt met planken (100 x 24 mm) bekleed met zinken overdekkbanden en loden slabben. Deze planken en het glas zijn weg te breken. De dakpannen worden behouden.

Doorsnede 5-5 (nieuwe toestand) , schaal 1/20**Detail D, schaal 1/10**

De detaillering van de nok van hal B wordt gewijzigd : t.h.v. de verbindingssplaat worden aan weerszijden 2 nieuwe U-profielen aangebracht (200 x 75 x 8,5 mm). Ze worden d.m.v. bouten vastgezet in de spantbenen. Hierop worden 2 nieuwe gordingen geplaatst (I-profielen van 200 x 90 x 7,5 mm). De polysterplaten dragen op de bestaande en de nieuwe gordingen (mits tussenplaatsing van vulstukken op de bestaande gordingen). De nokstukken zijn van polyester met beweegbare vleugels. Onderaan overkraagt de polyesterplaat 25 cm t.o.v. de gording.

Detail muurafdekking puntgevels noord en zuid, schaal 1/20

Het daklicht is aangebracht over de volledige lengte van de hal. De aansluiting met de puntgevels wordt als volgt gerealiseerd : tegen het metselwerk van de puntgevels wordt een houten plank geplaatst (1" dik, min. 160 mm hoog). De voeg tussen de polysterplaten en de plank wordt gedicht met een bitumineuze voegvulling. De bestaande pannen en randpannen t.h.v. de gevels worden behouden. Deze zijn geplaatst op een houten bebording. Er wordt een nieuwe loden slab aangebracht over de pannen en de nieuwe randplank. Hierover wordt vervolgens een nieuwe zinken slab geplaatst.

Leuven, Centrale werkplaats, Brandveiligheid in de grote stookplaats, 18 november 1981 (Afb. 69)
Tekemburo NMBS, Hasselt

Situatie, schaal 1/1000

Het betreft de stookplaats die is opgetrokken tegen de oostgevel van hal 5. Het plan wordt besproken in zoverre het betrekking heeft op hal 5.

Grondplan, schaal 1/50

De ramen in travee 2 t.e.m. 6 van de oostgevel van hal 5 werden uitgebroken. De openingen zijn dicht gemetst met een metselwerkwand van 19 cm. In travee 4 werd een brandwerende deur geplaatst.

Leuven, Centrale werkplaats, Lokaal 708, Verbouwing tot nieuwe samengevoegde H.S. en L.S. post, 28 november 1985 (Afb. 70-72)
Tekemburo NMBS, Hasselt

Situatie, schaal 1/2000

Het betreft de verbouwing van de uitbouw tegen de westgevel van hal 5. Het plan wordt besproken in zoverre het betrekking heeft op hal 5.

Begane grond, lokaal 708, schaal 1/50

Snede 4-4

De ramen in travee 20 en 21 van de westgevel van hal 5 werden uitgebroken. De openingen zijn dicht gemetst met een metselwerkwand van 18 cm. Hiervoor werd een tweede wand van 18 cm opgetrokken nl. van het maaiveld tot onder het plafond. Het dak werd gedragen door metalen dakspanten die in de westgevel van hal 5 droegen.

De vensteropeningen in deze traveeën zijn momenteel voorzien van houten schrijnwerk. Deze werken werden vermoedelijk niet uitgevoerd.

Hoofdwerkplaats Leuven, Liggingsplan, J. Brams en F. Bosmans, 23 maart 1993 (Afb. 73)
Archief AGSL

Liggingsplan, schaal 1/50

In volgorde, beginnende van de kant naar het station toe, troffen we in 1993 aan :

1. Magazijn en bureau's
2. Hal 2 : het ijzermagazijn en magazijn met overdekte laadkaar
3. Tussenhal : keuken en compressorzaal (?)
4. Hal 3 : smederij en kleedkamer
5. Tussenhal : Electriciens, weegschalen, algemene dienst (oude pijpenwerf); doorgang smidse naar diesellocomotief; planning en gereedschap (nieuwbouw aan de noordzijde)
6. Hal 4 : diesellocomotief
7. Tussenhal : paswerkerij met aan de noordzijde wc's.
8. Hal 5 : afdeling magazijnen (oude draaierij) met aan de noordzijde de wieldraaibank
9. Aanbouw hal 5 : centrale stookplaats met in bijgebouwen wc's en kleedkamer. De oorspronkelijke aanbouw aan de oostzijde is afgebroken.
10. Tussen hal 5 en 6 : loods voor schroot, stookoliereservoir
11. Hal 6 : magazijn, gereedschapswerf en vervaardiging, met aan de zuidzijde : thermische behandelruimte, magazijn gereedschap en nazichter
12. Hal 7 : Remwerf, koppelingen en kleedkamer, met aan de zuidzijde de kernorganisatie. In

- een aanbouw aan de oostzijde : wc en opslagplaats vloeibare zuurstof.
13. Tussenhal 6 en 7 : Werkhuis en bogiewerf.
 14. Hal 8 : Weegtoestellen en pompen
 15. Hal 9 : snelheidskasten, afbraak en reiniging motoren. Met in bijgebouwen aan de noordzijde : motorenwerf; bureau planning; wc's, badplaats, was- en kleedruimte en brandstofpompen; proefbanken en oude proefzaal; nieuwe proefzaal. In de bijgebouwen aan de zuidzijde zien we een magazijn en een ruimte voor gereedschappen.

Aan de zuidzijde van het terrein, tegen de Karel Schurmansstraat, bevinden zich achtereenvolgens van west naar oost : afbraak- en reinigingslokalen; compressoren; transformatiepost; lassers en lasserschool; afbraak en reiniging; kraanwerf; proefzaal; schilderatelier; houtmagazijn; kraanwerf.

Aan de oostzijde van het terrein, tegen de Smidsestraat, bevinden zich de zagerij, de bogiewerf, een magazijn en laadplaats.

Aan de noordzijde, langsheen de Diestsesteenweg bevond zich de ingang met de portiersruimte. Links van de ingang is de parking; een garage, een wachtzaal en de post van de verpleger; een brandweerpomp; de transformatiepost en brandweer; het smeestation Shell en nogmaals een garage.

Ten zuiden van hal 2 t.e.m. 4 zien we enkele schrootloodsen.

T.h.v. hal 6 bevindt zich de schilderswinkel en enkele oliemagazijnen.

Tegenover hal 7 zien we een opslagplaats voor hout, en ruimtes voor een acetyleengenerator, het carbidmagazijn, een opslagplaats voor stationsmateriaal en een serre.

T.h.v. de tussenhal tussen hal 3 en 4 was een opstelplaats voor moto's en fietsen.

Aan de westzijde van hal 9 bevindt zich een fietsenstalling en autoparking.

Vanuit het station van Leuven geven 2 sporen toegang tot het terrein van de Centrale Werkplaatsen. Aan de toegang tot het terrein, aan de overzijde van de Werkhuizenstraat, bevindt zich de Schenkweegbrug. De toegangsspooren splitsen zich uit tot 5 sporen, waarvan 2 langsheen de grote hallen lopen (nr. 1 en 2), 2 naar de oliemagazijnen (nr. 7 en 8) en 1 helemaal naar het zuiden van het terrein (nr. 24). Vanop dit laatste spoor vertrekt een afsplitsing naar hal 9 (nr. 29). Op spoor 1 bevindt zich een draaiplatform met diam. 6,67 m, die toegang verschaft tot het ijermagazijn. Verder loopt spoor 1 door de aanbouw van hal 4. Aan de noorzijde van de grote hallen lopen 2 sporen, namelijk van hal 4 tot hal 6. Het onderste spoor loopt door tot hal 8.

In hal 4 zijn aan de oostzijde 10 werkputten opgetekend en aan de westzijde 12. Centraal in de hal zijn 2 sporen opgetekend. Daarop is telkens een aftakking t.h.v. de werkputten. Aan de noord-oostzijde zijn er 3 bijkomende aftakkingen, waarvan er 2 dooplopen tot in hal 5. In hal 5 zijn nog 2 bijkomende stukken spoor opgetekend.

NMBS Dienstbaan, Groep Hasselt, Baan 25 Brussel-Luik, Station Leuven, Moderniseeren der sanitaire instellingen, ongedateerd (Afb. 74)

Stadsarchief Leuven

Plattegrond der hoofdwerkplaats, schaal 1/500

Liggingsplan, schaal 1/2000

Het betreft een plan gebaseerd op een plan uit 1942 inzake het bouwen van schuilkelders voor luchtafweer ten behoeve van het personeel van de hoofdwerkplaats. Op het plan staat het aantal werklieden per hal opgetekend. De opgetekende schuilkelders komen niet overeen met deze op het plan van 1939.

In het zuidelijke deel van het terrein staan 3 schuilkelder voor 25 personen (nr. 27, 28, 29), 1 kelder voor 30 personen (nr. 26) en 13 kelders voor 50 pers. (nr. 2, 3, 4, 6, 7, 8, 11, 12, 13, 14, 15, 16, x) opgetekend. In hal 1 staat een schuilkelder voor 42 personen aangegeven (nr. 22). Ten noorden van hal 8 is een schuilplaats voor 50 personen opgetekend. (nr. 9).

Voor de overige schuilkelders op de noordzijde van het terrein, is het aantal personen niet opgegeven.

Volgende functiewijzigingen en aanpassingen zijn opgetekend t.o.v. het plan van 1939 :

Hal 1 diende als magazijn, o.a. voor diesel- en benzinemotoren.

Aan de oostzijde van hal 3 diende een bureel gebouwd te worden.

De tussenhallen tussen hal 4 en 5 dienden als paswerkplaats van stangen (hal B) en als paswerkplaats van assen (hal A).

De kleedkamer in hal 6 diende vergroot te worden.

Hal 7 en 8 staat opgetekend als remwerkplaats, met in de zuidoostelijke hoek een ruimte voor

compressoren. De hallen te noorden hiervan dienden voor het bereiden van remtoestellen. Hal 9 is aangegeven als tractoren-draisines²⁴. De kleedkamer aan de noordzijde van deze hal diende vergroot te worden. De hal tegen de zuidwand van het terrein staan aangegeven als remventil. werkplaats en als ruimte voor het afwerken van remdelen. De hal diende gedeeltelijk opgetrokken te worden. De verpleegdienst aan tegen de noordelijke omheiningsmuur is omgevormd tot gezondheidsinstelling en woning. De naastliggende eetzaal diende opgetrokken te worden.

Foto oorlogsschade, ongedateerd (Afb. 75)

De foto geeft een zicht op de noordzijde van hal 4. T.g.v. de bombardementen is het dak aan de noordzijde, namelijk de volledige dakconstructie met inbegrip van de langsbalken, weggevallen. Het metselwerk van de gevels is bovenaan ernstig beschadigd. In de gevelopeningen aan de oostzijde is geen schrijnwerk meer aanwezig. Aan de noordzijde zien we de metalen rolpoort met bovenlicht. Op de voorgrond zien we vermoedelijk het oorspronkelijke bovenlicht van hal 5 met een metalen roedenverdeling.

Foto oorlogsschade, ongedateerd (Afb. 76)

Binnenzicht op hal 4 met de beschadigde dakpartij aan de noordzijde van de hal.

Foto oorlogsschade, ongedateerd (Afb. 77)

Foto E. Sprengers, uit : Centrale werkplaatsen, Erfgoedcel Leuven, Stedelijke Academie voor Beeldende Kunst Leuven, Leuven, 2006

Binnenzicht hal 4, ongedateerd (Afb. 78)

Foto R. Uytterhoeven

Er is geen regenwaterafvoer bevestigd tegen de voorste kolom. Tussen de werkputten waren stootpalen (bol) geplaatst. In de middengang is de overlader opgesteld.

Aanzicht zuidgevel hal 4, 5 en tussenhal, W. Hamels, ongedateerd (Afb. 79)

Luchtfoto, ca 1993 (voor start sloopwerken) (Afb. 80)

Stad Leuven

De toestand op de luchtfoto stemt in grote lijnen overeen met het gebouwenbestand opgetekend op het liggingplan uit 1993.

Luchtfoto, ca 1993 (voor start sloopwerken) (Afb. 81)

De toestand op de luchtfoto stemt in grote lijnen overeen met het gebouwenbestand opgetekend op het liggingplan uit 1993.

De centrale Werkplaatsen te Kessel-LO, ca 1993 (voor start sloopwerken) (Afb. 82)

Foto NMBS-groep

De toestand op de luchtfoto stemt in grote lijnen overeen met het gebouwenbestand opgetekend op het liggingplan uit 1993.

²⁴ Een draisine is een klein railvoertuig, meestal te licht om voor het trekken van wagons benut te kunnen worden. Draisines worden gebruikt voor inspectieritten, om de spoorarbeiders naar de plaats van de spoorwerken te brengen en dergelijke.

Zicht op de zuidgevel van hal 4, 5 en de tussengebouwen, ca. 1993 (Afb. 83)

Foto O. Pauwels

Het betreft een zicht op de zuidzijde van de hallen, met op de voorgrond een aantal opstelsporen. Rechts van hal 4 bevindt zich de stookplaats.

Binnenzicht hal 4, 1994 (foto gespiegeld) (Afb. 84)

Foto A. Cresens

In de middengang zijn 2 opladers opgesteld. De bovenleidingen hiervan zijn tegen de spanten bevestigd. Op de achtergrond is een karretje op smalspoor zichtbaar. De deur tussen hal 4 en hal A is verwijderd en vervangen door een tijdelijke afdichting. Het bovenraam werd ingekort of vervangen.

Binnenzicht hal 4, 1994 (Afb. 85)

Foto A. Cresens

In de middengang zijn 2 opladers opgesteld. In travee 2 aan de westzijde bevindt zich een uitrusting voor het lichten van de locomotieven.

Zicht op de zuidgevel van hal 3, 4 en de tussengebouwen, 1995 (Afb. 86)

Foto O. Pauwels

Het betreft een zicht op de zuidzijde van de hallen, met op de voorgrond een aantal opstelsporen.

Binnenzicht hal 4, 1996 (Afb. 87)

Festival van Vlaanderen, Vlaams-Brabant

Het bakstenen hokje tegen noordgevel in deelhal 4.1 is nog niet aanwezig. Tegen de oostelijke wand bevindt zich een lichte wandconstructie.

Schuilkelders uit WO II, ongedateerd (Afb. 88)

Foto TUC Rail

Bij de recente sloopwerken werden de restanten van de schuilkelders uit de Tweede Wereldoorlog opgegraven en uitgebroken.

1.3 WERKING VAN DE CENTRALE WERKPLAATSEN TE KESSEL-LO

Voor de analyse van de site wordt in eerste instantie gekeken naar de plannen die werden opgemaakt door Maurice Urban. Er wordt een beeld geschetst van de opzet van de site en van de werking van de werkplaats tijdens de eerste bestaansjaren. Ook de verdere groei van de site eind 19^{de} eeuw wordt uitvoerig bekeken. De belangrijkste wijzigingen inzake het gebruik van de site gedurende de 20^{ste} eeuw worden kort besproken. Daarbij wordt voornamelijk gekeken naar de functies van de hoofdhallen. De wijzigingen aan de bijgebouwen staan uitvoerig besproken in het hoofdstuk 1.2 bij de bespreking van de archiefstukken.

De Centrale Werkplaatsen in Kessel-Lo werden opgericht voor het uitvoeren van herstellingen aan locomotieven, rijtuigen en goederenwagens.²⁵ Het rollend materieel liep door het intensieve gebruik en door regelmatig voorvallende ontsporingen hele wat schade op. Kleinere reparaties konden gebeuren in de ateliers die verbonden waren aan de verschillende depots van de *Grand Central*.²⁶ Voor grotere herstellingen en voor het jaarlijkse grondig nazicht waren alleen de ateliers in Kessel-Lo uitgerust. Het te herstellen materieel was van zeer diverse afkomst. Naast herstellingen had de werkplaats ook tot taak het materieel dat niet meer aan de eisen van de tijd voldeed, te verbouwen en te moderniseren. In Kessel-Lo kwam ook recent aangekocht materieel binnen dat, alvorens het in dienst kwam, afgewerkt en geïnspecteerd werd door de eigen arbeiders.²⁷ Ook de bevoorrading van stations gebeurde van hieruit. Er werd zeer weinig spoorwegmaterieel gebouwd.²⁸ Voor de bouw van een nieuw type locomotief werd soms te Kessel-Lo eerst een prototype gebouwd.²⁹

Van in oorsprong werd een volledig complex voorzien, waar men alle noodzakelijke werkzaamheden kon uitvoeren. Er werd niet gekozen voor een stapsgewijze uitbreiding.³⁰

De werkplaats werd ingericht op een terrein van ongeveer 8,29ha dat volledig omsloten werd door straten (afb.89-90). Het betrof een hellend terrein dat eerst geëffend werd : het terrein ligt hoger dan de Diestsesteenweg en ongeveer 4 meter lager dan de erachter gelegen Karel Schurmansstraat. De site werd volledig ommuurd.³¹ Het verbindingsspoor naar de Centrale Werkplaatsen in Kessel-Lo lag aan de westzijde van het terrein, achter het station van Leuven, in een diepe uitgraving. Hier was een bewakerspost voorzien. De toegang voor personeel bevond zich aan de noordzijde van het terrein, namelijk aan de Diestsesteenweg (afb.91-93). Hier bevond zich de conciërgewoning. Dit waren de enige toegangen tot het terrein in die periode.

De gebouwen werden opgericht volgens een sterk geordend en functioneel schema. De sporen voor de binnenkomende treinen lagen centraal op het terrein.³² De eerste reeks ateliers werd opgericht op de helft van het terrein aan de zijde van de Diestsesteenweg. Deze hallen stonden in de lengte noord-zuid gericht. De sporen in de werkplaatsen konden bereikt worden via rollende platformen (transbordeurs), die een zijdelingse verplaatsing mogelijk maakten, of langs een netwerk van sporen rond de gebouwen dat via draaischijven gebruikt kon worden (afb. 94). De andere helft van het terrein werd grotendeels ingenomen door 24 sporen, waarvan aanvankelijk slechts 6 rechtstreeks aangesloten waren op het verbindingsspoor naar het station.³³ Op het terrein was een netwerk van smalsporen voorzien waarlangs wagentjes met onderdelen verplaatst konden worden.

De treinen die toekwamen op het terrein, werden gesorteerd en vervolgens werden de locomotieven, rijtuigen en goederenwagens naar de verschillende ateliers gebracht. De locomotieven werden opgesteld in de grote driebeukige montagehal (hal 4), ook opstelwerf genoemd, waarvan een deel ingenomen werd door de ketelmakerij (afb. 95-97). Ten oosten hiervan bevond zich een groot atelier voor het herstellen,

²⁵ ANDRE CRESENS, *Het Leuvense spoorwegknooppunt en de Centrale Werkplaatsen te Kessel-Lo*, in : Monumenten en Landschappen, jaargang 14 (1995), nummer 5, p. 39

²⁶ Van Noord naar Zuid waren dit Moerdijk, Antwerpen, Lodelinsart, Châtelineau en Walcourt.

²⁷ AERTS KRISTOF, o.c., p. 269

²⁸ ANDRE CRESENS, o.c., p. 39 en p. 42

²⁹ AERTS KRISTOF, o.c., p. 274

³⁰ ANDRE CRESENS, o.c., p. 41

³¹ Centrale werkplaatsen, Erfgoedcel Leuven, Stedelijke Academie voor Beeldende Kunst Leuven, Leuven, 2006, p. 17-18

³² AERTS KRISTOF, o.c., p. 260

³³ ANDRE CRESENS, o.c., p. 41

vernissen en schilderen van rijtuigen (hal 6) (afb. 98). In deze hal bevonden zich 2 inspectieputten, een ruimte voor *modeleurs* en een kleine smederij (afb. 99). Helemaal aan de oostzijde van het terrein, was de werkplaats voor het herstellen van goederenwagens (hal 8), met centraal in de hal een ruimte voor de timmermannen en de houtbewerkingsmachines.

De overige hallen bevatten de ondersteunende functies. Zo troffen we aan de kant van het station eerst het algemeen magazijn (hal 1) aan, met op de hoek van de Diestsesteenweg het directiegebouw met burelen, dat later de directeurswoning zou worden. De naastliggende hallen waren het ijzermagazijn (hal 2) en de grote smidse (hal 3). Via een klein ajusteeratelier werd de smidse verbonden met de montagehal voor locomotieven.

Aan de oostzijde werd de montagehal door een tweede klein ajusteeratelier (paswerkerij) verbonden met een atelier met draaibanken en werktuigen (hal 5).

Tussen het atelier voor rijtuigen (hal 6) en de herstelplaats voor wagons (hal 8) bevond zich een loods voor het onderbrengen van te herstellen rijtuigen en een opstelplaats voor de wagons.

In het zuidoostelijke deel, ter hoogte van de opstelsporen bevond zich een inspectieatelier voor goederenwagens.

Tussen voornoemde hallen en tegen de muren van de site bevonden zich talrijke kleine ateliers en opslagplaatsen.³⁴ Verder waren er ook de nodige voorzieningen voor personeel zoals een badplaats met linnenruimte, tussen de opstelwerf en de draaierij, en een dokterkabinet. Er waren ook de nodige kantoorruimtes voorzien. Tussen de koper- en ijzersmederij bevond zich ook het telegrafie-bureau.³⁵ Naast de conciërgewoning en de directeurwoning, bevond zich in de zuidwestelijke hoek van het terrein een derde woning.

Het herstel van de locomotieven verliep volgens een standaardprocedure. Een locomotief werd van het station van Leuven over het verbindingsspoor tot aan de centrale montagehal gereden. Eerst werd de locomotief gewogen en daarna op een rollend platform of overlader, aangedreven met een eigen stoommachine, gereden. Hiermee werd de locomotief zijdelings in de hal verplaatst, tot aan de eerste werkput. Per werkput werd door een ploeg arbeiders een bepaald onderdeel, bv. de aandrijving, de ketel, de remmen, nagekeken.³⁶ Alle onderdelen werden gewassen en gingen dan naar de bankwerkers. Met hun meetapparatuur checkten zij de staat van ieder onderdeel, en ze maakten een bestek op voor de nodige herstellingen. Met dat bestek werden vervangstukken aangevraagd. Als alle onderdelen weer in goede staat waren, werd de locomotief weer in elkaar gezet. Daarna werd de locomotief op de overlader gereden en naar de volgende werkput gebracht, waar een ander onderdeel gecontroleerd werd. Op deze wijze werden alle onderdelen systematisch gecontroleerd en indien nodig hersteld of vervangen. Na de 16de put was de locomotief rij-klaar en kon zij via het verbindingsspoor weer de baan op.³⁷

Op een plan uit 1932 (afb.27) staan volgende functies staan opgegeven voor de werkputten :

Put 1 en 2 (aan de westzijde) :

- Afbraak : stangen, excentriekringen, onderplaten, remhangwerk, baanruimers, pijpen

Put 3 en 4 (aan de westzijde) :

- Lichting

Put 5 (aan de westzijde) :

- Afbraak draagpotten en veren

Put 19 en 20 (aan de oostzijde) :

- Plaatsen der wielen.

Put 21 en. 22 (aan de oostzijde) :

- Opstellen der stangen en regeling

Put 23 en. 24 (aan de oostzijde) :

- Opstellen van remhangwerk en de stoot- en trekrichting

In de overige putten staan geen functies vermeld.

Hal 5 deed in oorsprong dienst als atelier voor draaibanken en werktuigen. De motoren voor de aandrijving van deze machines, in oorsprong stoomgeneratoren, bevonden zich in de kleine hal aan de oostzijde van hal 5. Met behulp van drijfstanen en riemen werden de machines in hal 5 aangedreven.

³⁴ André CRESENS, o.c., p. 41

³⁵ AERTS KRISTOF, o.c., p. 284

³⁶ AERTS KRISTOF, o.c., p. 272

³⁷ AERTS KRISTOF, o.c., p. 272

In de 19^{de} eeuw en tot de verspreiding van elektrische energie, waren kolengestookte stoommachines de belangrijkste krachtbron in de industrie. Deze werden als aandrijving met drijfriemen gekoppeld aan de werktuigen in de ateliers. In 1877 werd de eerste gasmotor geïnstalleerd in de Centrale Werkplaatsen te Leuven.³⁸ In 1929 werd de werkplaats uitgerust met een wisselstroomnet. In 1933 werd de elektrische installatie uitgebreid.³⁹

Geleidelijk aan werd de werkplaats verder uitgebreid. In 1870 werd tegenover hal 6 een bijkomend inspectieatelier voor goederenwagens gebouwd. Ook in dit atelier konden enkel via een rolbrug wagens aangevoerd worden.⁴⁰ Er werden ook twee kleine ateliers voor het afstellen van de lagers en een atelier voor de revisie van de buizen van de stoomketels gebouwd.

In 1871 werd een verfhal voor wagons en een klein atelier voor de cementatie van metaal bijgebouwd.⁴¹ In de zuidwestelijke hoek van de site werd een watertoren opgericht. Een atelier voor veringen nam een deel van de tuin in tussen hal 2 en 3. Langs de zuidkant verscheen in 1872 een werkplaats voor het vervaardigen van dekzeilen, in 1873 aangevuld met een atelier uitgerust met stikmachines.⁴² Datzelfde jaar werd ook een atelier voor het mechanisch afstellen van de wielen opgetrokken.⁴³

De ketelmakerij verdween in 1874 uit de grote montagehal en werd ondergebracht in een voorlopig gebouw over de sporenbundel, naast de 2 inspectieateliers.⁴⁴

In de periode 1875-1876 werden geen nieuwe gebouwen opgetrokken. Na deze korte onderbreking hernamen de bouwwerken.⁴⁵ In 1877 werd een atelier voor de fabricage van lampen en werktuigen gebouwd. In 1878 volgde een atelier voor de fabricatie van conische veren en in 1880 een atelier voor vernikkeling en een atelier voor het vernissen van wagons. In 1884 werden een hangar voor de revisie van wagons en een hangar als ketel- of koperslagerij opgericht. Vanaf 1885 werden nog slechts kleinere gebouwen opgetrokken.⁴⁶

In 1882 wordt hal 6 volledig ingenomen voor het verven, vernissen en herstellen van de binnenbekleding van rijtuigen. Hal 7 was de werkplaats voor rijtuigen geworden en is verdubbeld in oppervlakte. Tussen hal 7 en 8 was in 1879 een groot atelier met werktuigmachines gebouwd. Op het zuidwestelijke deel van het terrein verscheen een groot tijdelijk magazijn tussen de watertoren en hal 1.⁴⁷

In 1886 werd op de plaats van het conciërgehuisje, nabij de ingang aan het aansluitspoor, een economaat gebouwd met een bakkerij en een magazijn met voedingswaren. Brood en voedingswaren werden hier te koop gesteld voor het personeel van de *Grand Central*. Het voorlopig magazijn was ondertussen verdwenen.⁴⁸

Gedurende de eerste 25 jaar na de overname van de *Grand Central Belge* door de Staatsspoorwegen veranderde er niet veel in de Centrale Werkplaatsen. De werking van de site werd geoptimaliseerd. Bestaande hallen werden uitgebreid. In 1908 werd de paswerkerij (hal A.2) uitgebreid aan de zuidzijde (hal A.3), in 1911 aan de noordzijde (hal A.1). In 1909 werd er een nieuwe werkplaats voor het opzetten en opstuiken van wielen ingericht. Na WO I werd op de zuidwestelijke hoek van de site een nieuwe ketelmakerij gebouwd (hal 9, 1920). In 1922 werd tussen hal 4 en 5 een nieuwe koperslagerij gebouwd.⁴⁹

³⁸ AERTS KRISTOF, o.c., p. 265

³⁹ André CRESENS, o.c., p. 48

⁴⁰ André CRESENS, o.c., p. 41

⁴¹ AERTS KRISTOF, o.c., p. 265

⁴² André CRESENS, o.c., p. 41

⁴³ AERTS KRISTOF, o.c., p. 260

⁴⁴ André CRESENS, o.c., p. 41

⁴⁵ Zie de indienstneming van de spoorlijn Antwerpen-Gladbach

⁴⁶ AERTS KRISTOF, o.c., p. 262

⁴⁷ Centrale werkplaatsen, Erfgoedcel Leuven, Stedelijke Academie voor Beeldende Kunst Leuven, Leuven, 2006, p. 20

⁴⁸ André CRESENS, o.c., p. 42

⁴⁹ André CRESENS, o.c., p. 43

Na de overname van de werkplaats door de NMBS in 1926, werden voornamelijk middelgrote i.p.v. grote herstellingen uitgevoerd in Leuven. Het werk werd bovendien gereorganiseerd. Er werden meer werklieden aangesteld om de herstellingsduur te reduceren.⁵⁰ In de loop van de jaren dertig kregen heel wat gebouwen op de site een andere functie. Vanaf 1930 werd de werkplaats in Leuven namelijk aangepast om alle wagens te voorzien van een zelfwerkende luchtdrukrem.

In 1931 was hal 9 ingericht als tenderwerkplaats i.p.v. ketelmakerij.⁵¹ In het ernaast gelegen atelier stonden werktuigmachines en gebeurde de herstelling van pompen en kranen voor de luchtdrukremmen. Haaks hierop stonden drie kleinere gebouwen, die dienst deden als kleedkamer, pijpenwerkplaats en ruimte voor generatoren. Langsheen de Werkhuizenstraat was een atelier met 7 werkputten gebouwd voor de installatie van pompen voor de luchtdrukrem.

Het economaat deed nu dienst als magazijn en lokaal voor keuring. De grote werkplaats voor zeildoeken werd gebruikt voor het herstellen van remstukken. De voorlopige ketelmakerij was verdwenen, de sporenbundel was verder uitgebouwd. De 2 loodsen voor inspectie van wagens bestonden nog. Kleine draaischijven met een smal spoornet maakten het transport van onderdelen tussen de ateliers gemakkelijker.⁵² In hal 2, nu gebruikt als opslagplaats, zijn aan de noordzijde bijkomende sanitaire voorzieningen ingebracht. Hal 3 doet dienst als smidse en als koperslagerij. De tussenhal met hal 4 wordt gebruikt voor het autogeen en elektrisch lassen. Hal B, de oorspronkelijke koperslagerij, is ingericht als hal voor rectificatie en gereedschap. In 1931 was reeds overgeschakeld op elektriciteit als krachtbron. In de oostelijke aanbouw van hal 5 is de elektriciteitsfabriek ondergebracht. Hal 6 is opgegeven als fabricatiewerkplaats, hal 7, 8 en de tussenliggende hal als werkplaats voor gesloten wagens.

In 1932 werd er tussen hal 3 en 4, aan de zuidzijde van de oorspronkelijke tussenhal, een nieuwe werkplaats voor pijpen opgetrokken.

Op een plan uit 1938 vinden we geen vermelding meer van ateliers voor rijtuigen of wagens. De twee grote inspectieloodsen waren afgebroken, er bleef enkel een kleine loods met zes sporen.⁵³ De tussenhal tussen hal 2 en 3 is ingericht als koperketelmakerij. De tussenhal aan de zuidzijde tussen hal 4 en 5 (hal B) is aangeduid als ruimte voor de stangenploeg. In hal 5, de draaierij, wordt onderscheid gemaakt tussen de wielen- en de kranenploeg.

Vanaf 1935 werden de dieselmotoren voor motorwagens te Leuven hersteld. Op 24 september 1934 had het gemeentebestuur van Kessel-Lo toelating verleend tot het inrichten van een werkplaats voor het herstellen van Maybach-motoren. In 1936 was de werkplaats voor dieselmotoren reeds ontoereikend geworden omwille van de toename van het aantal te herziene motoren. De capaciteit werd opgevoerd door aanpalende werkplaatsen in te richten, waarin sinds februari 1936 ook het kettingstelsel ingevoerd werd. De oorspronkelijke werkplaats werd vanaf dan ingericht voor de herstelling van versnellingskasten en als proefbank.⁵⁴

De tenderwerkplaats is op het plan van 1938 opnieuw ketelmakerij geworden met ernaast een werkplaats voor dieselmotoren. De kleedkamer herbergde voortaan de proefbank voor de diesels. De voormalige bakkerij naast het economaat was oliemagazijn geworden. De vroegere werkplaats voor dekzeilen werd nu kraanwerf; naast het houtmagazijn verscheen een karrenmakerij.⁵⁵

Vermelden we ook de Schenckweegbrug voor locomotieven, die ondergebracht werd in een gebouwtje naast het aansluitspoor aan de overkant van de Werkhuizenstraat (afb. 100). Dit gebouw werd in 1944 vernield en nadien heropgebouwd.⁵⁶ Met deze installatie kon men zowel de wioldruk, de asdruk als het totale gewicht van een locomotief bepalen.⁵⁷

Tijdens WO II werden de Centrale Werkplaatsen overgenomen door het Duitse kader. In de periode 1942-1943 werden talrijke ondergrondse schuilplaatsen aangelegd.⁵⁸ Het gebouwenbestand werd ernstig beschadigd t.g.v. de bombardementen. Het noordelijke deel van het dak van hal 4 werd daarbij

⁵⁰ André CRESENS, o.c., p. 47

⁵¹ Een tender is een aanhangwagen achter een stoomlocomotief waarin brandstof (meestal kolen) en water worden vervoerd.

⁵² Centrale werkplaatsen, Erfgoedcel Leuven, Stedelijke Academie voor Beeldende Kunst Leuven, Leuven, 2006, p. 23

⁵³ André CRESENS, o.c., p. 43-46

⁵⁴ André CRESENS, o.c., p. 48

⁵⁵ Centrale werkplaatsen, Erfgoedcel Leuven, Stedelijke Academie voor Beeldende Kunst Leuven, Leuven, 2006, p. 23

⁵⁶ André CRESENS, o.c., p. 46

⁵⁷ Centrale werkplaatsen, Erfgoedcel Leuven, Stedelijke Academie voor Beeldende Kunst Leuven, Leuven, 2006, p. 23

⁵⁸ André CRESENS, o.c., p. 46

volledig vernietigd, met een sterke scheefstand van de oost- en westgevel tot gevolg. Na het beëindigen van de oorlog werd echter spoedig gestart met de wederopbouw.

De ruwbouw van de herstellingswerkplaats voor dieselmotoren was in 1946 reeds voltooid. In 1947 werden plannen opgemaakt voor de wederopbouw van het magazijn voor ijzer en stationsmaterieel (hal 2) en voor de bouw van een stookplaats met 6 vaste ketels aan de zuidoostzijde van hal 5. In 1948 volgden de plannen voor het gebouw met burelen en het vroegere algemene magazijn langs de Werkhuizenstraat (hal 1). Deze nieuwbouw werd in 1950 voltooid. In 1949 werden de herstelling en de vernieuwingswerken aan de dakbedekking van de vroegere ketelmakerij aangepakt.

In 1952 was hal 2 gedeeltelijk ingericht als keuken. De tussenhal met hal 3 was de eetzaal.

In 1954 werd naast de motorenwerf, de vroegere ketelmakerij, een atelier gebouwd voor het demonteren en reinigen van motoren. De werkplaats voor pompen van de luchtdrukremmen was zwaar beschadigd door de bombardementen en verdween.⁵⁹

Op het liggingsplan uit 1972 staat de oorspronkelijke pijpenwerkplaats ingetekend als ruimte voor elektriciens. Hal 5 is niet meer in gebruik als draaierij maar als magazijn. Aan de noordwestzijde van deze hal is een hal met wieldraaibanken opgetrokken. Hal 7 werd gebruikt als remwerf en atelier voor koppelingen, de tussenhal met hal 8 als bogiewerf, hal 8 als pompenwerf. Ten noorden van hal 9 bevindt zich een proefzaal.

In 1975 is de tussenhal tussen hal 2 en 3 ingericht als compressorenhal. In de hal tussen hal 3 en 4 bevond zich de algemene dienst. Hal 4, de opstelwerf, is gedeeltelijk ingericht als magazijn.

In 1976 waren de toenmalige taken van de werkplaats de volgende :

- Het reviseren of het in nieuwe staat brengen van motoren, transmissies, keerkoppelingen, compressoren, remtoestellen en pneumatische toestellen.
- Het beheren van centrale magazijnen.
- Het uitvoeren van bijzondere werken : het ombouwen van bogies – studie, ombouwen en modernisering van een dieselrangeerlocomotief reeks 85- de bouw van 5 generatorwagens voor de verwarming van internationale treinen op niet geëlektrificeerde lijnen-ombouw van rangeerlocomotief type 91.

Alle gebouwen waren toen nog in gebruik : een motorenwerkplaats met proefzalen (hal 9 en bijgebouwen), compressorenwerkplaats (tussenhal 2-3), twee kraanwerkplaatsen, schrijnwerkerij, remwerkplaats (hal 7), fabricatiewerkplaats (hal 6), dieselwerkplaats, koperslagerij (tussen hal 2 en 3), magazijnen (hal 1, 2 en 5), thermische centrale met stookolietanks, schilderwerkplaats, werkplaats voor onderhoud installaties, bureaus en tekenbureau.

In 1979 werd een nieuwe compressorenzaal geïnstalleerd. In 1980 werd de eetzaal gemoderniseerd en werd de keuken ingericht.⁶⁰

Een laatste liggingsplan uit 1993 geeft de toestand weer vlak voor de sluiting van de werkplaats. Hal 1, 2 en 3 vervullen nog steeds hun oorspronkelijke functie : algemeen magazijn met burelen, ijzermagazijn en smidse. In de tussenhal tussen hal 2 en 3 bevindt zich zowel de keuken als de compressorenzaal. In de voormalige pijpenwerf (tussenhal tussen hal 3 en 4) zijn meerdere functies ondergebracht : de algemene dienst, een ruimte voor elektriciens en weegschalen. Ten noorden van de oorspronkelijke tussenhal is een nieuwbouw opgetrokken voor de planning en een ruimte voor gereedschap. De opstelwerf is aangegeven als ruimte voor diesellocomotieven, de oude draaierij als magazijn. Tussen voornoemde hallen bevond zich nog steeds de paswerkerij.

Hal 6 was de fabricatiewerkplaats, hal 7 de remwerf en atelier voor koppelingen, de tussenhal met hal 8 bogiewerf en hal 8 pompenwerf. Hal 9 deed dienst als motorenwerf met in de bijgebouwen o.a. proefzalen.

De Centrale Werkplaatsen werden eind 1993 definitief gesloten, de installaties werden ontmanteld, een groot deel van de machines werd naar andere werkplaatsen, zoals Mechelen, overgebracht.

In de periode augustus-september 1994 werden alle overblijvende uitrustingen zoals de rolbruggen, de overladers, de stookketels en de proefbanken verschroot.⁶¹

Het opbreken van de sporen, ook het toegangsspoor, startte in 1997. Hierbij werd de laatste aanwezige draaischijf met snijbranders tot schroot herleid.

⁵⁹ André CRESENS, o.c., p. 46

⁶⁰ Centrale werkplaatsen, Erfgoedcel Leuven, Stedelijke Academie voor Beeldende Kunst Leuven, Leuven, 2006, p. 28

⁶¹ André CRESENS, o.c., p. 47

Na de sluiting werden op de site van de werkplaatsen nog diverse bestemmingen ondergebracht, o.a. kringloopcentrum 't SPIT en vzw's uit de cultuursector.

Langsheen de Diestsesteenweg en de Smidsestraat zijn reeds nieuwe wooncomplexen opgetrokken. Momenteel worden op het oostelijke deel van de site nog bijkomende nieuwbouwwoningen opgetrokken. De zuidzijde van het terrein wordt grotendeels gebruikt als parkeerplaats. Hallen 4, 5 en de tussengebouwen en hal 9 dienen gerestaureerd en herbestemd te worden tot gemeenschapsfuncties. De overige gebouwen op de site zullen eveneens plaats maken voor nieuwe woonegelegenheden.

1.4 KORTE HISTORIEK VAN HAL 4, 5 EN TUSSENGEBOUW

GRAND CENTRAL BELGE, 1863-1897

In 1863 werd gestart met de bouw van de Centrale Werkplaatsen. De plannen werden opgemaakt door Maurice Urban, broer van Jules Urban, directeur-generaal van de *Grand Central Belge*. Maurice Urban was in de periode 1864-1898 directeur van de afdeling Tractie en Materieel.⁶² Tijdens zijn bestuur bleef hij ook actief als ingenieur-uitvinder, onder meer van enkele locomotieftypes.⁶³ De werken werden uitgevoerd door aannemer Louis Bosmans.⁶⁴

Eind 1863 waren hal 5 en 8 volledig opgetrokken. Hallen 1, 3, 4 en 6, de verbindingshallen tussen hal 3, 4 en 5 en de stookplaats waren reeds gedeeltelijk gerealiseerd.⁶⁵ In 1864 konden reeds de eerste herstellingen uitgevoerd worden.⁶⁶ In 1867 stonden de hallen 1, 3, 4 en 6 er volledig. Hal 2 was er ook bijgekomen.⁶⁷ Pas in 1868 kon de afdeling Tractie en Materieel melden dat de werken volledig afgerond waren.⁶⁸

Hal 4 heeft van bij de oprichting tot de sluiting van de werkplaats in 1993 dienst gedaan als opstelwerf. Een deel van hal 4, namelijk de vier noordelijke traveeën, werd in de beginperiode ingenomen door de ketelmakerij.

Hal 5 deed in oorsprong dienst als atelier voor draaibanken en werktuigen. De hal werd d.m.v. de paswerkerij verbonden met de opstelwerf. In de hal aan de oostzijde van hal 5 bevonden zich kantoren en een ruimte voor motoren en generatoren.

Hal 4 is grotendeels in zijn oorspronkelijke vorm bewaard gebleven. De tussenwand tussen de opstelwerf en de ketelmakerij, namelijk tussen travee 4 en 5, is echter verdwenen. Centraal in deze wand, t.h.v. de middengang, was een poort voorzien. Aan weerszijden hiervan bevonden zich 3 raamopeningen. In de noordwestelijke hoek van de hal bevonden zich twee kleine lokaaltjes. Deze zijn eveneens verwijderd.

Er was slechts één poort aanwezig per gevel/wand, namelijk de toegangspoorten in de noord- en zuidgevel en de verbindingspoorten met de tussenhallen.

De verdiepte middengang liep aan de noord- en zuidzijde van het gebouw buiten verder. Hier konden de locomotieven op een rollend platform of overlader rijden, waarmee ze dan zijdelings in de hal verplaatst werden. Ten zuiden van de hal bevonden zich een inspectieput en een weegtoestel. De werkputten werden gebruikt om werken uit te voeren onderaan de locomotief. Volgens het plan van Maurice Urban (1882) waren zij slechts aan één zijde voorzien van een trap (nl. aan de zijde van de gevels).

De oorspronkelijke dakvorm van de hallen is bewaard gebleven. Bepaalde onderdelen, zoals de dwarsliggers en een deel van de gordingen, zijn echter vernieuwd. Plannen voor herstellingswerken aan de dakstructuur uit 1936, geven ons informatie over de oorspronkelijke dakopbouw van de hal. De kolommen werden onderling verbonden d.m.v. vakwerkliggers bestaande uit houten balken en stalen trekkers en koppelstukken. T.h.v. de kolommen rusten de liggers op een houten verdeelbalk.

In oorsprong waren de daken voorzien van daklichten centraal in het dakvlak (tussen de 1^{ste} en 2^{de} gording).

Op plannen uit 1932 staat in de zuidelijk kopgevel van hal 4 schrijnwerk met een boogvormige waaier opgetekend. Er wordt hierbij een onderscheid gemaakt tussen bredere (houten) stijlen en regels en de (mogelijk stalen) verdeelroeden. Waarschijnlijk betreft dit het oorspronkelijke schrijnwerk.

Ook het huidige voorkomen van hal 5 komt nog grotendeels overeen met de oorspronkelijk opzet van het gebouw. Hal 5 was toegankelijk via telkens twee poorten in de kopse gevels. Aan de zuidzijde zijn deze aangepast. Verder waren er drie toegangsdeuren naar de aanbouw in het oosten en één doorgang

⁶² André CRESENS, *Het Leuvense spoorwegknooppunt en de Centrale Werkplaatsen te Kessel-Lo*, in Monumenten en Landschappen, jaargang 14 (1995), nummer 5, p. 39

⁶³ AERTS KRISTOF, *De Centrale werkplaats van Kessel-Lo (1863-1898) : een bedrijfsgeschiedenis*; in Brabantse Folklore en geschiedenis nr. 283, Brussel, 1994, p. 258

⁶⁴ André CRESENS, o.c., p. 39

⁶⁵ Centrale werkplaatsen, Erfgoedcel Leuven, Stedelijke Academie voor Beeldende Kunst Leuven, Leuven, 2006, p. 18

⁶⁶ AERTS KRISTOF, o.c., p. 258

⁶⁷ Centrale werkplaatsen, Erfgoedcel Leuven, Stedelijke Academie voor Beeldende Kunst Leuven, Leuven, 2006, p. 18

⁶⁸ AERTS KRISTOF, o.c., p. 258

naar de verbindingshal met de opstelwerf. Centraal in de hal liep, aan weerszijden van de kolommen, een spoor. Aan de zuid- en noordzijde van de hal werden beide sporen verbonden door een draaischijf. Aan weerszijden van de sporen stonden in de hallen verschillende toestellen opgesteld. De oorspronkelijke spanten en kolommen, en vermoedelijk een deel van de gordingen, zijn bewaard gebleven. In hal 5 waren oorspronkelijk geen daklichten aanwezig.

De oorspronkelijke tussenhal tussen hal 4 en 5 betreft de huidige hal A.2. Deze hal werd grondig verbouwd. Het betrof een rechthoekige hal met in de zuid- en noordgevel telkens 4 raamopeningen. De opbouw van de gevels was gelijk aan deze van de zijgevels van hal 4 en 5 (baksteenmetselwerk geritmeerd door penanten en verdiepte velden met segmentboogramen). Enkel de oorspronkelijke dakstructuur (spanten) is nog aanwezig.

WIJZIGINGEN PERIODE STAATSSPOORWEGEN, 1897-1926

In de periode 1897-1926 werden er bijkomende hallen opgetrokken tussen hal 4 en 5. In 1908 werd de paswerkerij (hal A.2) uitgebreid aan de zuidzijde (hal A.3), in 1911 aan de noordzijde (hal A.1). In 1922 werd een nieuwe koperslagerij opgericht (hal B). De functie van de oorspronkelijke hallen werd behouden. Uit de beschikbare archiefgegevens blijkt dat in deze periode enkel wijzigingen aan de reeds bestaande hallen werden uitgevoerd i.f.v. de bouw van de nieuwe tussenhallen.

Bij de vergroting van de paswerkerij in 1908 werden de raamopeningen in de bestaande zuidgevel van hal A.2 open gebroken tot op vloerniveau. De nieuwe zuidgevel sloot qua stijl aan bij deze van de reeds bestaande hallen : een gevel in baksteenmetselwerk met een breed gesloten middenveld (van 2 traveeën) met aan weerszijden een verdiept veld met een segmentbogige raamopening. Deze gevel is slechts gedeeltelijk bewaard gebleven. Het schilddak met ijzeren spanten en daklichten dateert eveneens uit de beginperiode.

De opzet van de tweede uitbreiding van de paswerkerij in 1911, namelijk aan de noordzijde van hal A. 2, is gelijk aan deze van de uitbreiding in 1908. De nieuwe noordgevel in baksteenmetselwerk, die vandaag in gewijzigde toestand bewaard gebleven is, bestond uit een breed gesloten middenveld (van 2 traveeën) met aan weerszijden een verdiept veld met segmentbogige raamopeningen. De nieuwe noordgevel was voorzien van een houten bakgoot met een schuinstaande en geprofileerde randplank.

Het schilddak met ijzeren spanten en daklichten is oorspronkelijk.

De raamopeningen in de bestaande noordgevel van de paswerkerij werden open gemaakt tot vloerniveau en dichtgezet met een houten latwerk met winket (d.i. een deurtje of loket). Ook aan de zijde van de werkplaats voor draaibanken (hal 5) werd een latwerk met een deur of winket voorzien.

De koperslagerij, opgetrokken in 1922, is grotendeels bewaard gebleven in zijn oorspronkelijke vorm. De nieuwe zuidgevel werd opgetrokken in baksteenmetselwerk met 1 verdiept veld waarin de ramen gelegen zijn. Op de gelijkvloerse verdieping zijn dit twee segmentbogig afgedekte raamopeningen en een poort, eveneens onder een segmentboog. Bovenaan de gevel zien we een grote segmentbogige afgedekte opening, die door verticaal metselwerk in drie gedeeld is. Het schrijnwerk centraal en rechts bovenaan in de gevel is oorspronkelijk.

De zuidgevel van hal A.3 en de langsgevels van hal 4 en 5 werden hoger opgetrokken. Onderaan in de noordgevel van hal B werden in het blinde veld 3 nieuwe raamopeningen met segmentboog voorzien. Bovenaan in de gevel werd eveneens een grote segmentbogige afgedekte opening, die door verticaal metselwerk in drie gedeeld is, voorzien. In deze gevel was gelijkaardig schrijnwerk voorzien als in de zuidgevel. Dit schrijnwerk is bewaard gebleven. Het zadeldak wordt gedragen door ijzeren spanten die in de langsgevels rusten. Op de spantbenen zijn ijzeren I-profielen geplaatst als gording. Zowel in het oostelijke als het westelijke dakvlak is een dakvlakraam geplaatst, namelijk tussen de derde gording en de nok. De goten van hal 4 en 5 werden aangepast.

WIJZIGINGEN PERIODE NMBS, 1926-1993

In de periode van de NMBS (1926-1993) werden talrijke kleinere uitbreidings- en onderhoudswerken uitgevoerd aan de hallen.

Op het inplantingsplan opgemaakt in 1931 zijn de tussenmuur en de kantoren in de noordwestelijke hoek van hal 4 afgebroken. Centraal in de hal zijn tegen de oost- en westwand nieuwe 'kantoren' opgetrokken. Deze zijn toegankelijk via een trap in de tussenhallen met hal 3 en 5. De daken van hal 4 en 5 zijn voorzien van beglaasde daklichten, namelijk telkens in de nok van het dak.

In 1931 werd eveneens verwarming met stoom- en luchtstuwning in verschillende gebouwen van de werkplaatsen voorzien. Op het liggingsplan staan voor de tussenhallen naast paswerkplaats ook volgende functies opgetekend : rectificatie, gereedschap en bureel. In hal 5 zijn enkele kantoren voorzien, namelijk tegen de oostgevel.

Het smalspoor in de hallen werd uitgebreid. Voor de werkputten, zowel oost als west, loopt tussen de kolommen en de middengang, over de volledige lengte van de hal, een smalspoor. In het midden van de hal, aan weerszijden van de verdiepte middengang, zien we 2 kleine draaischijven opgetekend. Op deze wijze werd een smal verbindingsspoor tussen hal 3, 4 en 5 bediend.

In de loop van 1931 werden de tussenmuren tussen hal A.1, A.2 en A.3 uitgetrokken en vervangen door vakwerkliggers en kolommen. In de noordgevel van hal A.3 zijn 2 deuropeningen gerealiseerd, namelijk naar de aanbouwen tussen hal 4 en 5.

Tegen de tussenmuur met hal A bevond zich in hal B mogelijk een tussenverdieping met daaronder een bureel.

In 1932 wordt aan de westzijde van hal 4 een bijkomende tussenhal opgetrokken, namelijk de pijpenwerf. Om een doorgang te realiseren tussen deze hal en hal 4 werd in travee 1 en 3 telkens één van de vensteropeningen aangepast tot deuropening. In travee 3 werd een verbindingsspoor met hal 4 voorzien.

Gelijktijdig zijn er plannen voor de bouw van een sas aan de noord- en zuidzijde van hal 4. De sas aan de noordzijde van de hal werd niet gerealiseerd. De huidige sas aan de zuidzijde stemt niet overeen met de sas opgetekend op de plannen uit 1932. Vermoedelijk werd deze uitbouw toch opgetrokken circa 1932. Verder werden volgende wijzigingen uitgevoerd : in travee 1 en 2 van de oostwand van hal 4 dienden 2 vensteropeningen aangepast te worden tot deuropening. Hier werd een verbindingsspoor met hal B aangebracht. In de eerste en de derde travee aan de westzijde werd eveneens een verbindingsspoor voorzien met de nieuwe tussenhal. De werkputten zijn aan beide zijden van trappen voorzien.

In 1936 werden een deel van de vakwerkliggers van hal 4 vervangen door I-profielen, namelijk in travee 1 en 2. Ook de houten verdeelbalken t.h.v. de kolommen werden vervangen door I-liggers. De dakbedekking met gordingen werd daartoe weggenomen en herplaatst.

Op een liggingsplan van 1938 staat hal 4 nog steeds aangeduid als opstelwerf. In de tussenhallen bevond zich naast de paswerkerij ook een stangenploeg. In hal 5, de draaierij, staat een kranen- en een wielenploeg vermeld (kraanwerf en wielenwerf).

Op dit liggingsplan staat de uitbouw aan de zuidzijde van hal 4 opgetekend in zijn huidige omvang. 2 werkputten aan de oostzijde zijn gedempt. Hier zijn 3 smalsporen opgetekend, waarvan er 2 doorlopen tot in hal 5. In de westgevel van hal 5 zijn bijgevolg 2 nieuwe poorten geplaatst.

In de hoek van hal A.1 zien we een deur naar hal 5. Ook vanuit hal B is er een smalle doorgang naar hal 5. De tussenwand met raamopeningen tussen hal A en B werd tussen 1931 en 1938 opengebroken.

In 1939 wordt een plan opgemaakt voor de realisatie van talrijke schuilkelders en bunkers op de site. Ook in hal 4 en 5 zou een bunker gerealiseerd zijn.

De uitbouw tegen de westgevel van hal 5 werd opgetrokken in de periode 1938-1952.

Tijdens WO II werden de hallen ernstig beschadigd. Het dak van hal 4 is aan de noordzijde volledig weggefallen. Het metselwerk van de gevels is bovenaan ernstig beschadigd. De oost- en westgevel komen scheef te staan. In de gevelopeningen aan de oostzijde is geen schrijnwerk meer aanwezig. Dit doet vermoeden dat de huidige stalen ramen in hal 4 geplaatst werden na WO II.

In 1952 worden onderhouds- en vernieuwingswerken aan de dakbedekking van hal 4 uitgevoerd. De zinken bekleding van een aantal goten werd hersteld of vernieuwd. Aan de zuidzijde werden de oplopen weggenomen en vervangen door gevelpannen. Aan de noordzijde zijn nieuwe gevelpannen aangebracht.

De dakstructuur werd eveneens aangepast. In travee 3 t.e.m.6 werden de houten balken met vakwerkliggers vervangen door I-liggers. In travee 1, 2, 7 en 8 zijn de houten balken in het verleden reeds vervangen door I-profielen. De zakgoten zijn vernieuwd. In het gebouw zijn enkele zinkputten gerealiseerd.

De regenwaterafvoeren in hal 4 zijn mogelijk aangebracht gelijktijdig met de veranderingswerken aan de daken.

De uitbouw tegen de noordgevel van de verbindingshal met hal 3 werd in de periode 1952-1964 opgetrokken. De raamopeningen in travee 5 van de westgevel van hal 4 werden toen aangepast en er werd nieuw schrijnwerk geplaatst.

In 1964 werd in de westzijde van hal 4 een rolweg voor een rolbrug geplaatst. De rolweg bestaat uit kolommen opgebouwd uit U- profielen en verbindingsplaten, die in de lengterichting verbonden zijn door een I-profiel. Hierop werd een rail aangebracht waarover de rolbrug met takel kon rijden. De kolommen steunden op een rechthoekige grondplaat met vinnen waar de U-profielen tussen gelast werden. De grondplaat is m.b.v. bouten en moeren in de grond bevestigd.

Op een situatiesplan uit 1972 staat hal 5 aangegeven als 'Afdeling Magazijn 2.7'. Dit plan werd opgemaakt n.a.v. vernieuwingswerken aan de daken en daklichten van de opstelwerf en magazijn 2.7. Toen werden de daklichten bestaande uit glasplaten en T- en I-ijzers vervangen door golfplaten in hard pvc. De dakstructuur werd hiertoe aangepast : t.h.v. de daklichten werden de spantbenen ontubdubeld met nieuwe spantbenen in RNG. Hierop werden per dakvlak twee nieuwe gordingen op houten klossen geplaatst. Er werd eveneens een nieuwe houten nokbalk aangebracht.

In 1975 werd in de zuidwestzijde van hal 4 een reinigings- en afspuitinstallatie gebouwd. De eerste werkput aan de zuidwestzijde (put 1) werd daartoe gedeeltelijk afgebroken.

In 1978 zijn er plannen voor het inrichten van kantoren in de remwerf. Het betreft de huidige hal 5. De kantoorjes werden opgetrokken tegen de zuidgevel van de hal. De gevel werd hiertoe aangepast : de raamopening in de rechter poortomlijsting werd gewijzigd. Links van de poorten werd een tweede venster gerealiseerd. De eerste twee raamopeningen in de westwand en de eerste raamopening in de oostwand werden dicht gemetst. In travee 2 aan de westzijde werd een deur geplaatst. Het oostelijke raam in de zuidgevel van de tussenhal (hal B) werd aangepast tot een poortopening. Het centrale raam op de gelijkvloerse verdieping werd reeds vernieuwd (zie afwijkende vormgeving t.o.v. de bouwplannen uit 1922).

In 1979 werden de daklichten van hal A, bestaande uit gehamerd glas in L- en T-profielen, vervangen. Er worden zelfdragende polyesterplaten gewapend met glasvezel aangebracht. Aan de onderzijde van de kepers zijn isolatiematten voorzien. De isolatie wordt bevestigd m.b.v. houten latten. Ook het dak van hal 5 werd in 1979 geïsoleerd. Deze isolatie is recent vervangen door harde isolatieplaten, aangebracht op de gordingen. In hal B wordt het bestaande glas en de glasroeden eveneens vervangen door nieuwe zelfdragende polyesterplaten gewapend met glasvezels. Hierin worden 2 lichtkoepels geplaatst. De detaillering van de nok van hal B werd daartoe aangepast. De dakpannen diende men te behouden.

In het kader van de brandveiligheid van de stookplaats, werden in 1981 de ramen in travee 2 t.e.m. 6 van de oostgevel van hal 5 uitgebroken. De openingen zijn dicht gemetst met een metselwerkwand van 19 cm. In travee 4 werd een brandwerende deur geplaatst.

Tussen 1985 en 1993 werd de oorspronkelijk hal tegen de oostgevel van hal 5 afgebroken. De doorgangen naar deze hal werden vervolgens dicht gemetst.

Ook volgende doorgangen werden recent terug dicht gemetst :

- de doorgang tussen hal A en B;
- de later gerealiseerde doorgangen tussen hal A en hal 5;
- de poort in travee 8 van de oostgevel van hal 5.

NA DE SLUITING, 1993-HEDEN

Bij de sluiting van de site in 1993, stond hal 4 opgegeven als hal voor de diesellocomotieven. De tussenhal was nog steeds de paswerkerij. De oude draaierij (hal 5) is ingericht als magazijn.

Enkele foto's genomen kort na de sluiting geven een beeld van de inrichting van de hallen. In de middengang van hal 4 bevonden zich 2 overladers waarmee de locomotieven in de lengterichting van de hal verplaatst konden worden. In de tweede travee aan de westzijde bevond zich een uitrusting voor de lichting van de locomotieven. Meer en meer werden lichtingvijzels gebruikt, zodat er geen werkputten meer nodig waren. De installaties werden ontmanteld, een groot deel van de machines werd naar andere werkplaatsen zoals Mechelen overgebracht. De uitrusting van de hallen is in de loop der jaren

verschroot of ten prooi gevallen aan ijzerdieven en vandalisme. Om het gebouw af te sluiten, werd een deel van het schrijnwerk vervangen door tijdelijke dichtingen. Voor de ramen zijn op vele plaatsen houten platen aangebracht.

Het schrijnwerk werd na de sluiting, i.f.v. het gebruik van de hallen als opslagplaats voor het SPIT, plaatselijk aangepast. De putten werden grotendeels volgestort met keramiek en dicht gelegd met houten platen.

De uitbouw in de noordwestelijke hoek van hal 4 is opgetrokken na 1996. Ook werden na de sluiting 2 bijkomende werkputten in hal 5 gedempt.

Op 14 november 1996 zijn hal 4 en 5 (inclusief de tussenliggende gebouwen) en hal 9 en de weegbrug Schenck beschermd als monument.

In 2009 is een deel van de dakstructuur aan de noordzijde van de hal afgebrand. De weggevalen spanten zijn, zij het in vervormde toestand, nog grotendeels bewaard gebleven. Ook de poort in de noordgevel van de hal werd ernstig beschadigd bij deze brand.

1.5 ANALYSE VAN DE GEBOUWTYPOLOGIE a.d.h.v. REFERENTIEVOORBEELDEN

De bouw van de Centrale Werkplaatsen te Leuven dient gesitueerd te worden in het kader van de uitbouw van het spoorwegnet in België vanaf 1830. Naast de aanleg van spoorwegen, was er ook nood aan infrastructuur, o.a. voor het herstel van het rollend materieel. Een eerste werkplaats werd opgericht in Mechelen (1837-1839), toenmalig centrum van het spoorwegnet van België. In 1862 ontstaan de eerste plannen voor de oprichting van een werkplaats te Leuven. De werkplaats te Gentbrugge werd in 1881 ingericht.

Naast de centrale werkplaats werden te Leuven in de omgeving van het station nog andere voorzieningen gebouwd. In 1908 werd een nieuwe locomotiefloods met bijhorende gebouwen en een kleine werkplaats voor het onderhoud van wagens gebouwd.

OVERIGE HALLEN OP DE SITE VAN DE CENTRALE WERKPLAATSEN TE KESSEL-LO

Uit de studie van fotomateriaal van de reeds afgebroken hallen en van de heden ten dage nog bewaarde hallen, blijkt dat voor de bouw van de verschillende werkplaatsen een type-architectuur werd toegepast. Uit de eerste bouwphase dateerden naast hal 4 en 5, ook hal 3, de hal tussen hal 3 en 4 en ateliers 6, 7 en 8.

Op de dwarsdoorsnede uit 1882 doorheen de hallen, zien we dat alle hallen opgetrokken waren in eenzelfde typearchitectuur, namelijk baksteenmetselwerk met segmentboog- of rondboogmuuropeningen. De gevels werden geritmeerd door penanten en verdiepte velden.

De hallen werden bekroond met zadeldaken die rustten op polonceauspanten. Enkel hal 5 en de hal tussen hal 4 en 5 was voorzien van houten spanten. In de dakvlakken of in de nok waren daklichten voorzien met ijzeren profielen.

Hal 6 had een dubbele puntgevel van 3 traveeën per gevel met segmentbogig afgedekte raamopeningen. In de oostelijke zijgevel bevonden zich segmentbogige poorten waarlangs de rijtuigen naar hal 7 verreden konden worden (afb.101). De dakconstructie van deze dubbele hal met gietijzeren zuilen bestond uit houten kapbenen met polonceau-systeem en houten horizontale verbindingspoutrels.

Hallen 7 en 8 zijn gedeeltelijk van 1863 en 1882. De opbouw van de kopse gevels was gelijk aan deze van hal 6 (afb. 102). De raamopeningen waren segmentbogig afgedekt. In de westelijk zijgevel van hal 7 bevonden zich eveneens segmentbogige poorten (vgl. hal 6).

De daken werden gedragen door polonceau-spanten en houten kapbenen (afb.103). De langsbalken werden ondersteund door gietijzeren zuilen op polygonale voet en verbonden door horizontale houten poutrels. In hal 8 werden de kolommen verbonden door vakwerkliggers (afb. 104). De oorspronkelijke daklichten centraal in het dakvlak van hal 7 waren bij de sloop in 2005 nog aanwezig (afb. 105).

In oorsprong verliep de regenwaterafvoer doorheen de gietijzeren kolommen. Vermoedelijk bevinden zich ook in hal 4 onder de kolommen sokkels in blauwe hardsteen, met een uitholling voor de aansluiting op de riolering (afb.106- 108).

De tussenhallen tussen hal 3 en 4 werd recent afgebroken. De detaillering van de polonceauspanten in deze hal was gelijk aan deze van hal 4 (afb.109-111).

De hallen tegen de zuidwand van het terrein, namelijk het voormalige naaiatelier en het atelier voor het vervaardigen van dekzeilen, zijn te dateren in 1873 en 1872 (afb.112 en 113). De gevels bestaan telkens uit baksteenmetselwerk geritmeerd door verdiepte velden met segmentboogramen of –poorten.

De hal in zuidoostelijke hoek van het terrein is opgetrokken in de periode 1931-1938 (afb.114 en 115). In diezelfde periode werd vermoedelijk de uitbouw aan de zuidzijde van hal 4 opgetrokken. Ook hier is eenzelfde architectuur toegepast. De westwand van voornoemde hal is een vakwerkbouw bestaande uit metalen profielen met invulmetselwerk. De spanten zijn samengesteld uit L-profielen, onderling verbonden m.b.v. koppelplaten.

Ook de naastliggende hal tegen de zuidmuur, de voormalige karrenmakerij, is in dezelfde periode te dateren (afb.116 en 117). Hier werd meer aangesloten bij de oorspronkelijke bouwstijl : wanden in baksteenmetselwerk met verdiepte velden en segmentboogramen en –poorten. De spanten zijn

samengesteld uit L-profielen.

De grote hal, zijnde de ketelmakerij/tendermakerij (later hal motoren en snelheidskasten) dateert van ca. 1920 met materiaal uit 1907 (afb.118). Ze wijkt qua architectuur enigszins af van de overige hallen op de site. De hal wordt gekenmerkt door puntgevels met drie bouwlagen en zes traveeën waarvan de onderverdeling wordt geaccentueerd door verlopende steunberen (afb.119 en 120). De raamopeningen zijn segmentbogig afgedekt, met uitzondering van de blinde boogramen in de geveltop. Boven de zijgevels, die datzelfde venstertype bezitten, werden lichtstroken met een ijzeren draagstructuur aangebracht. In de zijgevels komen ook kleinere rondboogramen voor (afb.121). Deze zijn voorzien van metalen schrijnwerk met waaivorm. Het ijzeren kapsant heeft een driehoekstructuur, waarbij de verticale en diagonale profielen driehoeken vormen (afb.122). Het is voorzien van lichtstroken aan weerszijden van de noklijn.⁶⁹

CENTRALE WERKPLAATS VAN DE NMBS, BIJGENAAMD "HET ARSENAAL", BRUSSELSESTEENWEG, GENTBRUGGE⁷⁰

De Centrale werkplaats van de NMBS te Gentbrugge, bijgenaamd "het Arsenaal", werd opgericht in 1881 en in gebruik genomen in 1884. Dit aanvankelijk zogenaamd "Atelier Central de Réparation" stond in voor de herstelling van stoomlocomotieven en goederenwagens. Sinds 1926 wordt het beheerd door de in datzelfde jaar opgerichte NMBS. Deze werkplaats is nog steeds in gebruik.

De huidige opdracht bestaat voornamelijk in :

- het periodiek volledig nazicht met het bijhorend herstellingswerk en toevallige zware herstellingswerken aan verscheidene types van goederenwagens; soms de bouw van nieuwe wagens;
- de herstelling en fabricatie van alle wagenwisselstukken en allerhande spoorwegmaterieel;
- de bevoorrading en het opslaan van wisselstukken, gereedschap, grondstoffen waaronder hout en olie.

De werkplaats is gesitueerd op een rechthoekig terrein van ruim 12 ha ten Oosten van de ringspoorlijn Gent Sint-Pieters-Antwerpen en Eeklo en beschikt over een uitgebreide spoorwegbundel die tevens voor een verbinding zorgt met de goederenstations van Merelbeke en Gent-Zeehaven (afb.123).

De oorspronkelijke bouwplannen werden opgemaakt in 1881 door architect Stasino.

Het rechthoekig bakstenen bureelgebouw tegenover de toegang, van één verdieping en twaalf traveeën lang, leunt aan bij de neotraditionele bouwstijl (afb.124). Op de voor- en achtertrapgevel is het gebouw 1881 gedateerd door middel van klimmende muurankers. De voor- en achtergevel van drie traveeën met dubbelhuisopstand waren oorspronkelijk hetzelfde. De begrenzendes hoeklisenen lopen getrapt op in de geveltop. Er is blauwe hardsteen gebruikt voor de omlappende plint, de doorgetrokken vensterlekdrempels, de hoekstenen, de schouderstukken en de dekplaten van de geveltop treden. In de steekboogvormige muuropeningen is het schrijnwerk met houten raamverdelingen bewaard. Twee lisenen groeperen de vensters van de lijstgevels telkens per vier. In de trapgevel aan de voorzijde bevindt zich een gekoppelde zoldervensters. In de achtergevel is de raamopening gewijzigd. Het topstuk van de achtergevel vertoont nog zijn smeedijzeren bekroning. Het gebouw is voorzien van een zadeldak met kunstleien.

De eigenlijke werkplaatsgebouwen werden oorspronkelijk volgens eenzelfde bouwconcept opgetrokken. Het gaat om verscheidene rechthoekige bakstenen gebouwen van één verdieping en van verschillende afmetingen, onder raakem- en/of zadeldaken, heden met pannen of golfplaten.

De huidige eerste afdeling betreft het oorspronkelijk montage-atelier voor locomotieven. Het betreft een hal van 26 traveeën lang met verscheidene aanbousels in aanverwante stijl, later verlengd in oostelijke richting.

De zijgevels van de oorspronkelijke hal (hal 1a) zijn lijstgevels met regelmatige travee-indeling op een sokkel van ruw gekapte arduinen steenblokken in regelmatig verband (afb.125). De rondboogvensters, geplaatst in rondboogvormige spaarvelden, zijn voorzien van metalen ramen met waaivorm (afb. 126).

⁶⁹ Centrale werkplaatsen, Erfgoedcel Leuven, Stedelijke Academie voor Beeldende Kunst Leuven, Leuven, 2006, p. 22

⁷⁰ Zie BOGAERT C., LANCLUS K & VERBEECK M, *Bouwen door de eeuwen, Inventaris van het cultuurbezit in België, Architectuur, Deel 4ND, Stad Gent, Fusiegemeenten*, Brussel-Gent, 1983

Sommige ramen zijn voorzien van opengaande vleugels. De booglijsten van de ramen rusten op doorgetrokken arduinen imposten. De vensters zijn voorzien van dorpels in blauwe hardsteen. De kopse gevels hebben brede markerende hoeklisenen met rechthoekige spaarvelden. De zuidoostelijke gevel betreft een gedrukte tuitgeveltop met ingeschreven rondboogvormig spaarveld (afb. 127). Hierin bevindt zich een rondboogpoort (deels dichtgemetst). De noordwestelijke gevel met uitbouw is eveneens voorzien van lisenen met rechthoekige spaarvelden (afb. 128). De gevel heeft een brede blinde bakstenen attiek met arduinen kordons, waarachter de dakconstructie dikwijls schuilgaat. De rondboogpoorten en –ramen zijn geplaatst in rondboogvormige spaarvelden. De gevels zijn voorzien van een sokkel in blauwe hardsteen.

De oorspronkelijke dakconstructie met polonceauspanten werd reeds vernieuwd (afb. 129). De gootconstructie werd eveneens aangepast. Het dak is afgewerkt met dakpannen. Er komen meerdere kleine daklichten voor, dichtgelegd met golfplaten.

De dakstructuur van de oostelijke uitbreiding (hal 1b) bestaat uit metalen spanten, gordingen en nokbalken (afb. 130). De spanten worden gedragen door samengestelde metalen liggers, die op hun beurt dragen op betonnen kolommen. De betonnen kolommen zijn een latere aanpassing. Ook de gevels werden plaatselijk versterkt met beton. De spanten zijn samengesteld uit L-profielen verbonden m.b.v. stalen verbindingsplaten en bout en moer (afb. 131). Het dak is voorzien van daklichten met golfplaten.

De zijgevels in baksteenmetselwerk van hal 1b worden geritmeerd door penanten en verdiepte velden. In de velden bevinden zich metalen rondboogramen met een bakstenen dorpel (afb. 132). De ramen zijn d.m.v. bredere metalen profielen opgedeeld in 6 velden. Ze zijn vervolgens verder opgedeeld met kleine metaalprofielen. De verdeling van de waaijer wijkt af van deze in de noord-westelijke hal. Vermoedelijk betreffen het ramen uit de jaren 1940. De kopse gevels van deze hal zijn in eenvoudige baksteenmetselwerk, eveneens voorzien van hetzelfde type rondboogramen als de zijgevels (afb. 133 en 134).

De tweede afdeling (hal 2a), het oorspronkelijk herstellingsatelier van de wagens is 26 traveeën lang en oorspronkelijk achttien traveeën breed (afb. 135). Enkel het zuidoostelijke gedeelte met smidse en draaijerij (hal 2b) van drie travees breed is nog authentiek (afb. 136 en 137). De rest van de tweede afdeling (fabricatiewerf, opstelwerf met overladers) werd geheel nieuw opgebouwd en vergroot (afb. 138). De zuidoostgevel van de draaijerij onderging slechts heel geringe wijzigingen en weerspiegelt goed het oorspronkelijke uitzicht van de werkplaats. Het centraal middenrisaliet van drie traveeën vertoont een gedrukte tuitgeveltop met centraal een rond radvenster. In de naastliggende gevelvlakken bevinden zich rondboogvensters met metalen ramen met waaiervormige roedenverdeling (afb. 139).

De originele polonceauspanten van de achterliggende raekemdaken van smidse en draaijerij bleven bewaard (afb. 1340). De spanten bestaan uit houten spantbenen en metalen trek- en drukstaven (afb. 141). De trekstaven zijn deels rond en deels afgeplat. De drukstaven zijn decoratief uitgewerkt.

Tussen de deelhallen zijn de spantbenen onderaan vervat in gietijzeren voetstukken (afb. 142). Deze rusten op samengestelde I-liggers. Bovenaan rusten de spantbenen eveneens in een gietijzeren koppelstuk (afb. 143). De trek- en drukstaven zijn onderling verbonden d.m.v. koppelplaten en bout en moer. De staven zijn aan deze zijde voorzien van een oog. De verbinding tussen de staven en de spantbenen wordt gemaakt met een U-vormige console waarin de spantbenen rusten. De verbinding tussen de trekstaven enerzijds en de voetstukken en spantbenen anderzijds, wordt gemaakt met een U-vormig koppelstuk dat rond de voetstukken en voornoemde consoles grijpt. De trekkers zijn aan deze zijde voorzien van een schroefdraad en worden vastgezet m.b.v. een moer. De gordingen zijn in hout. Het noordoostelijke dakvlak is voorzien van daklichten met golfplaten. De oorspronkelijke daklichten met metalen profielen zijn hier bewaard gebleven.

De hal waarin zich momenteel de prototypedienst (hal 4a) bevindt, is opgetrokken in eenzelfde stijl als de oostelijke uitbreiding van de 1^{ste} afdeling (afb. 144 en 145). De zijgevels in baksteenmetselwerk worden geritmeerd door verdiepte velden en penanten. De rondboogpoorten (of –ramen) zijn later gedeeltelijk dicht gemetst voor de plaatsing van betonnen ramen. De penanten zijn plaatselijk versterkt met beton. In de zuidoostelijke gevel en in de noordoostelijke gevel zijn nog 'oorspronkelijke' metalen ramen bewaard gebleven (afb. 146). Ze zijn hetzelfde gedetailleerd als deze van hal 1b.

De kopse gevel, ingesloten door hal 4b (kalibers) is voorzien van 2 hoeklisenen met rechthoekige spaarvelden (afb. 147). Hiertussen bevindt zich een rondboogspaarveld met 2 rondboogpoorten. De metalen dakstructuur is samengesteld uit L- en I-profielen, verbonden met koppelplaten en bout en moer (afb. 148). Het daklicht in de nok is licht verhoogd t.o.v. het dakvlak (afb. 149).

De zijgevels zijn voorzien van houten bakgoten.

De naastliggende hal voor de kalibers (hal 4b) is opgetrokken in dezelfde bouwtrant als het oorspronkelijke deel van de 1^{ste} afdeling (hal 1a). De zijgevels in baksteenmetselwerk rusten op een

sokkel in blauwe hardsteen (ruw bekapt) (afb. 150). De ramen zijn geplaatst in rondboogvormige spaarvelden. De raam- en poortopeningen zijn echter grotendeels aangepast voor de plaatsing van betonnen ramen en poorten (gedeeltelijk dicht gemetst, plaatsing van betonnen latei en dorpel). De bovenlichten zijn voorzien van metalen schrijnwerk (afb. 151 en 152). Er komen verschillende types ramen voor, aansluitend bij het schrijnwerk van hal 1a en 1b. De lijstgevels zijn voorzien van een houten bakgoot op klossen.

In de geveltop van de kopse gevel zijde hal 4a bevindt zich een rond radvenster. De poortopeningen in de andere kopse gevel zijn dicht gemetst (afb. 153).

Het schilddak is opgebouwd uit polonceauspanten met houten gordingen, kepers en een nokbalk (afb. 154 en 155). De spanten bestaan uit gietijzeren trek- en drukstaven en houten spantbenen. De trekstaven zijn zowel rond als afgeplat. De drukstaven zijn decoratief uitgewerkt (afb. 156). De staven worden onderling verbonden m.b.v. koppelplaten en bout en moer (afb. 157). Aan de zijde van de koppelplaten zijn de staven voorzien van een oog. De spanten rusten op gietijzeren voetstukken in de langsgevels (afb. 158). De spantbenen zijn bovenaan vevat in een gietijzeren koppelstuk. De trekstaven zijn met de koppel- en voetstukken verbonden d.m.v. U-ijzers. In beide dakvlakken zijn daklichten voorzien.

Het magazijn ten noordoosten van de schrijnwerkerij (hal 5) is vermoedelijk opgetrokken in dezelfde bouwperiode als de eerste afdeling (afb. 159). De gevels zijn opgetrokken in decoratief baksteenmetselwerk met donkerrode en helrode baksteen en zijn voorzien van een plint in ruw bekapte blauwe hardsteen (afb. 160).

De zijgevels zijn voorzien van segmentbogige ramen gelegen in verdiepte velden. Deze velden zijn uitgevoerd in helrode baksteen. De penanten en raamomlijstingen, die licht uitspringen t.o.v. het omliggende gevelvlak, zijn gerealiseerd in paarsrode baksteen.

De kopse gevels zijn gedrukte tuitgevels met een verhoogde atiek met rechthoekige spaarvelden (afb. 161). Aan weerszijden van het centrale veld met rondboogspaarveld, bevinden zich lisenen met rechthoekige velden. Aan weerszijden hiervan bevindt zich een segmentboograam, eveneens met vooruitspringende bakstenen omlijsting. Aan de zuidoostzijde is de rondboogpoort dicht gemetst. Ook aan de noordwestzijde zijn de gevelopeningen aangepast.

De vensteropeningen zijn voorzien van houten schrijnwerk met metalen verdeelroeden.

De polonceauspanten van deze hal wijken licht af van deze in hal 4b. De spanten bestaan uit metalen spantbenen (I-liggers) en ronde trek- en drukstaven (afb. 162). Op de spanten rusten I-liggers (gordingen). In de zijgevels rusten de spantbenen op sokkels in blauwe hardsteen. Bovenaan zijn de spantbenen aangewerkt tegen de nokbalk (I-ligger) (afb. 163). Boven- en onderaan zijn de trekstaven ontdudd : ze grijpen rond de spantbenen. De trek- en drukstaven zijn onderling verbonden d.m.v. koppelplaten en bout en moer (afb. 164). 1 spant, aan de zuid-oostzijde is vervangen door een nieuw metalen spant (samengesteld uit L-profielen).

De kopse gevels van magazijn 44 (hal 6) zijn wat betreft gevelopbouw vergelijkbaar met deze van hal 5 : met attiek verhoogde lijstgevels met brede rondboogpoorten onder de centrale tuitgeveltop (afb. 165). De gevels van deze hal zijn eveneens opgetrokken in 2 kleuren baksteenmetselwerk (helder rood en paarsrood) (afb. 166). De langsgevels zijn voorzien van getoogde vensters met sluitstenen en een dorpel in blauwe hardsteen, welke thans deels gedicht of vervangen zijn door andere muuropeningen (afb. 167). Het houten schrijnwerk met metalen roeden is deels bewaard gebleven (afb. 168).

Achter de verhoogte attiek bevinden zich raekemdaken met polonceauspanten (afb. 169). De spanten bestaan uit houten spantbenen en metalen trek- en drukstaven (afb. 170). T.h.v. de gevel rusten de spantbenen in gietijzeren voetstukken op sokkels in blauwe hardsteen. Tussen de deelhallen zijn de spantbenen eveneens vevat in gietijzeren voetstukken (afb. 171). Deze rusten op samengestelde I-liggers op gietijzeren kolommen. De kolommen hebben een 8-hoekige basis en kapiteel en een ronde schacht (afb. 172). De spantbenen rusten t.h.v. de nok in een gietijzeren koppelstuk (afb. 173).

De trek- en drukstaven zijn onderling verbonden d.m.v. koppelplaten en bout en moer (afb. 174). De staven zijn aan deze zijde voorzien van een oog. De verbinding tussen de staven en de spantbenen wordt gemaakt met een U-vormige console waarin de spantbenen rusten (afb. 175). De verbinding tussen de trekstaven enerzijds en de voetstukken en spantbenen anderzijds, wordt gemaakt met een U-vormig koppelstuk dat rond de voetstukken en voornoemde consoles grijpt. De trekkers zijn aan deze zijde voorzien van een schroefdraad en worden vastgezet m.b.v. een moer. Het noordoostelijke dakvlak is voorzien van daklichten met golfplaten. De gordingen van het gesloten dakvlak zijn in hout. T.h.v. de daklichten zien we I-liggers.

De bouwtrant van het later toegevoegde oliemagazijn (circa 1900?) wijkt enigszins af van de voorgaande gebouwen (afb. 176). Het is een 12 traveeën lang, rechthoekig bakstenen gebouw, onder een zadeldak

met leien. De verankerde lijstgevels worden geritmeerd door pseudo-pilasters, op een sokkel belijnd door twee arduinen platte banden. Het baksteenmetselwerk is opgevoegd met een knipvoeg. De getraliede, getoogde vensters van een haast vierkant formaat zijn voorzien van arduinen lekdrempels (afb. 177). Hierin is houten schrijnwerk met een metalen roedenverdeling geplaatst. De muuropeningen van de voerpuntgevel zijn ingeschreven in drie steekboogvormige spaarvelden. De dakconstructie bestaat uit ijzeren kapbenen en polonceauspanten (afb. 178). De spantbenen rusten op een console in de zijgevels (afb. 179). De trekkers zijn met de spantbenen verbonden d.m.v. een U-vormig koppelstuk. Onderling zijn de trek- en drukstaven verbonden d.m.v. koppelplaten en bout en moer (afb. 180).

In het merendeel van de hallen is in de loop der jaren een betonnen vloer aangebracht.

De overige gebouwen zijn ofwel grondig aangepast of werden door nieuwe gebouwen vervangen (onder meer de houtloods, de schilderswerf, de schrijnwerkerij). Ook de derde afdeling (hal 3) betreft een latere toevoeging. De dakstructuur bestaat uit metalen spanten, liggers en kolommen samengesteld uit diverse profielen. Totaal verdwenen gebouwen zijn de monumentale toegangspoort van de centrale werkplaats met bijhorende conciërgewoning en refter, het oude stationsgebouw van het gesupprimeerde station Gentbrugge-Zuid en de latere voetgangerspasserelle over de spoorweg aan de steenweg.

Naast het uitgebreid spoornet ter plaatse voor het aanvoeren van wagens en materialen, zijn nog enkele relictten van de technische uitrusting van de centrale werkplaats bewaard gebleven. In de eerste afdeling bevinden zich drie portaalkranen (heftoestellen voor wagenonderdelen) op rails. Deze werken volledig op mankracht via radervielen. Twee dateren van 1912 en zijn geleverd door "Constructions et Chaudronneries d'Amans" (voor vier ton). Eén kraan is voorzien van het opschrift "Le Titan Hoboken" en dateert van 1922 (voor vijf ton).

Naast de derde afdeling bevindt zich een draaischijf voor het rangeren van de wagens (afb. 181). Aan de tweede afdeling zien we een weegbrug en overladers (afb. 182). Ook in de eerste afdeling is nog een overlader aanwezig (af. 183).

Bij het complex horen ook een kleine ronde watertoren en een bloemisterij met serres, beide gelegen vlakbij de Jules de Saint Genoisstraat.

CENTRALE WERKPLAATS MECHELEN, "ARSENAAL" ⁷¹

Voor het onderhoud en de herstelling van het rollend materieel hadden de ontwerpers van de staatsspoorweg ook herstellingswerkplaatsen voorzien. Voor Mechelen, centraal gelegen in het spoorwegnet voorzagen ze een "centrale werkplaats" waar naast herstellingen en herzieningen ook nieuwe voertuigen werden gebouwd (afb. 184 en 185). Het ging echter vooral om assemblage met materiaal van toeleveringsbedrijven. Een voorlopig atelier werd ondergebracht in het oude dominicanenklooster in de Goswin de Stassartstraat, dat sedert de Franse Revolutie omgevormd was tot wapenarsenaal: vandaar de benaming "arsenaal" en "arsenaal mannen".

In 1836 werd op een terrein tussen het toenmalige station en de Leuvensesteenweg gestart met de bouw van een rijtuigloods en werkplaatsen (afb. 186). De werkplaatsen waren in 1839 bedrijfsklaar. Het Arsenaal was de eerste grootschalige fabriek te Mechelen. Van de oorspronkelijke werkplaats (1839-1860) bleven echter slechts een klein gedeelte van het schilderswerkhuis, en een klein deel van de herstellingswerkplaats voor locomotieven bewaard.

Tussen 1860 en 1885 was de centrale werkplaats één grote bouwwerf. Het territorium, dat in noord-, oost- en zuidrichting werd uitgebreid, werd bebouwd met vele nieuwe, meestal voor herstelling van rijtuigen en wagens bestemde gebouwen. In 1865 werd de hoofdingang van de Stationsstraat naar de Leuvensesteenweg verplaatst. Pas in 1899 werd een tweede ingang, aan de Leuvensevaart, toegevoegd.

De nog bestaande herstellingswerkplaats voor rijtuigen, aanbesteed in 1872 en 1873, een voor die tijd groot werkhuis (244 m x 77 m), werd opgetrokken evenwijdig met de Leuvensesteenweg. Ze werd in 1944 geteisterd en in 1952 op dezelfde plaats herbouwd. De zagerij van 1878 werd later omgevormd tot gereedschapswerf en wordt nu onder meer gebruikt door de brandweer. De twee aanpalende houtloodsen, eveneens van 1878, werden in 1934 vervangen door het centrale bureau. Ook voor de in 1879 opgerichte "Service de la Commission de Réception de Malines", die optrad als keurdienst, werden

⁷¹ Zie KENNES H., PLOMTEUX G. EN STEYAERT H., *Bouwen door de eeuwen heen, Inventaris van het cultuurbezit in België, Architectuur, Deel 13n 2, Provincie Antwerpen, Arrondissement Mechelen, Kanton Mechelen, Turnhout, 1995*

verschillende gebouwen opgetrokken, onder meer het nu nog bestaande laboratorium voor mechanische proeven van 1880-1882.

In 1877 werd de lijn Mechelen-Leuven die dwars door het arsenaal liep buiten dienst gesteld en omgeleid naar het huidige tracé; van die eerste spoorlijn zijn nog sporen merkbaar, onder meer het bredere gedeelte van de Hanswijkdries en de spievormige verkaveling aan de Leuvensesteenweg te Muizen, daar waar spoor en baan elkaar onder een scherpe hoek kruisten.

De periode 1885-1926 wordt gekenmerkt door aanzienlijke terreinuitbreiding (van 25 ha in 1885 tot 48 ha in 1901) en de bouw van vier grote werkhuizen. Van de smidse bleef na de bombardementen in 1944 amper één vierde overeind, dat hersteld werd en nu deel uitmaakt van de motorwagenwerkplaats. In 1900 werd een bouwwerk van 178,10 m x 40,56 m aanbesteed, namelijk geschikt voor houtzagerij, elektrische centrale met generatoren en ijzerdraaijerij. Deze hal werd circa 1935 vergroot aan de noordzijde. Ze bevat thans de wikkelploegplaats, de elektrische centrale, de telefooncentrale en de remwerf.

Tussen 1926 en 1944 werden de werkplaatsen heringericht voor de herstelling van stoomlocomotieven. Kettingwerk en een planningstelsel werden ingevoerd, betonwegen werden aangelegd en het terrein werd verfraaid met bomen, gras- en bloemperken. In 1925-1930 werden twee grote loodsen voor herstelling van bogierrijtuigen gebouwd, respectievelijk ten oosten en ten westen van de overlader. Bogierrijtuigen werden hier echter nooit hersteld, wel werden deze loodsen vanaf circa 1930 gebruikt voor de herstelling van stoomlocomotieven. Ze werden zwaar beschadigd tijdens de bombardementen van 1944 en kort na de oorlog hersteld. Sedert 1956 - de laatste stoomlocomotief verliet het arsenaal op 24 januari 1956 - worden ze voor herstelling en constructie van elektrische locomotieven en motorrijtuigen benut. Het U-vormige bureaucomplex, tevens voorzien van een geneeskundige dienst, dateert van 1934. Voor W.O. II was het arsenaal uitgegroeid tot een indrukwekkend complex. Door het luchtoffensief van 1944 werd echter driekwart van de Mechelse spoorweginstallaties vernield. Na de oorlog werd onmiddellijk met de heropbouw gestart. Het eerste nieuwe bouwwerk (1946) was de watertoren aan de Motstraat. Gedurende bijna twintig jaar werd er intensief gebouwd tot grosso modo de huidige stand van zaken werd bereikt.

De huidige oppervlakte van het Arsenaal bedraagt ruim 36 ha. Het staat thans in voor de volledige periodische herstelling van de gesleepte rijtuigen, elektrische motorrijtuigen, dieselmotorwagens en een deel van de elektrische locomotieven, evenals voor de accidentele herstellingen van het materieel.

In het kader van deze studie, worden enkel de hallen bekeken uit dezelfde bouwperiode als de Centrale Werkplaatsen te Leuven. Het gaat hier in hoofdzaak over rechthoekige langshallen in baksteenmetselwerk, bekroond met zadeldaken.

Uit de eerste bouwperiode 1836-1839 resten twee bakstenen loodsen. Ze werden opgericht als schrijnwerkerij-schilderswerkhuis en doen thans respectievelijk dienst als regionaal spoorwegmuseum "De Mijlpaal" (hal 1a) en als magazijn (hal 1b). De langsgevels van het museum worden geritmeerd door penanten en segmentvormige nissen (afb. 187 en 188). In de nissen bevinden zich segmentboogramen met dorpels in blauwe hardsteen. De segmentbogen van de ramen en de nissen bestaan uit baksteenmetselwerk. De penanten zijn voorzien van een natuurstenen plint (afb. 189 en 190). De gevels zijn momenteel wit geschilderd, met een gepikte plint. De vensteropeningen zijn voorzien van ijzeren ramen. Het zadeldak wordt gedragen door houten spanten (afb. 191). In de nok van het dak zijn in beide dakvlakken daklichten voorzien (afb. 192). De dragende tussenmuren in de hal zijn voorzien van een rondboogopening (afb. 193).

Het noordelijke gedeelte van de hal (hal 1b) heeft eveneens witgeschilderde buitengevels op een gepikte plint. De gevels met witstenen hoekkettingen, rondboogvormige deels blinde muuropeningen verbonden door een kordon ter hoogte van de imposten, modillons onder de dakgoot en de als fronton uitgewerkte punt van de kopgevel, leunen nog zeer sterk aan bij de laat-classicistische bouwkunst.

De hal is eveneens voorzien van een houten dakstructuur en daklichten in de nok van het dak (af. 194).

De aanpalende, thans tweebeukige loods (hal 2) met evenwijdige zadeldaken, is circa 1843 opgericht voor de herstelling van locomotieven en tenders (afb. 195). Ze wordt heden gebruikt als magazijn. De hal werd reeds gedeeltelijk afgebroken. In de vrijstaande langsgevel zien we nog de oorspronkelijke draagconstructie met gietijzeren kolommen (afb. 196). De kolommen worden onderling verbonden door stalen liggers. In de kopse gevel zien we een segmentbogige toegang (dicht gemetst) en een rondboograam met een dorpel in blauwe hardsteen (afb. 197).

Het dak wordt gedragen door spanten opgebouwd uit gietijzeren trekkers en L-profielen als drukstaven (afb. 198). De elementen worden onderling verbonden d.m.v. staalplaten en bouten en moeren (afb. 199). De spanbenen en de gordingen zijn eveneens stalen liggers. De spanten zijn in de lengterichting onderling verbonden door een gietijzeren trekker. De daklichten bestaan uit lichtdoorlatende golfplaten.

De loods loodrecht op laatst genoemde hal (hal 4), waar nu de brandweer en de museumwerkplaats zijn ondergebracht, werd in 1878 opgericht als houtzagerij (afb. 200). Het is een witgeschilderd bakstenen gebouw op gepikte plint onder een zadeldak. De langsgevels zijn voorzien van verdiepte velden met segmentboogvensters onder een ontlastingsboog (afb. 201). Ze zijn per travee verzwaard met uitgewerkte penanten. De tuitvormig verhoogde kopgevels geflankeerd door monumentale hoekposten, zijn afgewerkt met dekstenen van arduin en voorzien van een rondboogluikje ter hoogte van het dak. In de westgevel zijn de segmentboogpoorten bewaard. In de vensteropeningen zijn stalen ramen geplaatst. Het dak wordt gedragen door polenceauspanten : spanten opgebouwd uit smeedijzeren trek- en drukstaven (afb. 202). De spantbenen, namelijk staalprofielen, zijn onderaan vervat in ijzeren voetstukken, die rusten op natuurstenen consoles ingewerkt in de langsgevels van de hal (afb. 203). De verschillende onderdelen van de spanten zijn onderling verbonden m.b.v. staalplaten en bouten en moeren (afb. 204). De gordingen zijn eveneens stalen profielen (afb. 205).

Van 1880-1882 dateert het laboratorium voor mechanische proeven (hal 5b), thans bewaarplaats voor wisselstukken en garage (afb. 206). De westvleugel is één van de weinige hallen met twee bouwlagen. De hal wordt gemarkeerd door grote vensternissen, waarin telkens een rechthoekig en een rondboogvenster met ijzeren roeden is ondergebracht (afb. 207). De ontlastingsbogen zijn in baksteenmetselwerk, de dorpels in blauwe hardsteen.

De lagere, aansluitende vleugel (hal 5a) heeft segmentboogvensters met natuurstenen sleutel en hoekblokken in de kopgevel en rechthoekige deuopeningen in de langsgevel (afb. 208 en 209). De dakstructuur bestaat uit gietijzeren trekstaven en L-profielen als drukstaaf (afb. 210). Ze zijn onderling verbonden d.m.v. staalplaten en bout en moer. De spantbenen en gordingen zijn stalen liggers.

Uit deze periode dateren waarschijnlijk ook een thans als magazijn gebruikte hal (hal 6), en het gebouw getypeerd door segmentboognissen waarin thans het wielmagazijn en de lassersschool zijn ondergebracht (hal 7) (afb. 211). Laatstgenoemde hal is voorzien van segmentboogramen.

LOCOMOTIEFLOODS LEUVEN

Deze werkplaats is gelegen aan de oostzijde van de spoorweg, ten noorden van de Diestsesteenweg. De nieuwe locomotiefloods werd ontworpen door F. Seulen. Deze loods zou tien sporen tellen. De nieuwe loods, de bijhorende gebouwen en een kleine werkplaats voor het onderhoud van wagens konden in september 1908 in gebruik genomen worden. Deze locomotiefloods zou in de jaren '20 met zes sporen uitgebreid worden. In 1920 was hier ook sprake van het hergebruiken van dakconstructies, gerecupereerd in Hoboken. Bij de nieuwe loods werd ook een nieuwe draaibrug met een diameter van 18,5m voorzien (later vervangen door een draaibrug van 22m), zodat de locomotieven de hoofdsporen niet meer moesten oversteken naar de draaibrug bij het station, kant Diestse straat.⁷² Tijdens de tweede wereldoorlog werd de locomotiefloods zwaar beschadigd. Het westelijke deel van de loods, hetgeen in feite overeenkomt met het oudste deel, werd wederopgebouwd in de periode 1947-1948 en kreeg een moderne gevel (afb. 212). Dit deel werd vanaf dan het '*nieuw locomotiefdepot*' genoemd, terwijl de uitbreiding met de zes sporen uit de jaren twintig vanaf dan de benaming '*oud depot*' kreeg.⁷³

Sinds de afschaffing van de stoomtractie worden enkele sporen in de lijnwerkplaats verder benut als schuilplaats tractiematerieel.

De hallen die als bewaarplaats gebruikt worden bestaan uit een grote hal met sheddak, waartegen aan de oostzijde een driebeukige hal met zadeldaken is opgetrokken (afb. 213 en 214). Alle hallen zijn opgetrokken in baksteenmetselwerk met een plint. De daken worden gedragen door ijzeren spanten, opgebouwd uit metalen profielen, koppelplaten en ponsnagels (afb. 215). Op de spanten liggen stalen gordingen en vervolgens een golfplaten dak. In de noordelijke vlakken van het sheddak zijn daklichten aangebracht (afb. 216). In deze hal worden de spanten gedragen door vakwerkliggers en kolommen samengesteld uit staalprofielen. De oostelijke hallen zijn voorzien van dakruiters, bestaande uit een stalen draagstructuur dichtgezet met glas (afb. 217 en 218).

De kopse puntgevels van de oostelijke hallen hebben 1 verdiept veld waarin de ramen gelegen zijn (afb. 219). De meest zuidelijke hal heeft op de gelijkvloerse verdieping 5 segmentbogig afgedekte raamopeningen (afb. 220). Bovenaan bevindt zich een groot segmentbogig afgedekte opening, die

⁷² A. CRESENS, o.c., p. 53

⁷³ A. CRESENS, o.c., p. 55

door verticaal metselwerk in drie gedeeld is (afb. 221). De bogen bestaan uit baksteenmetselwerk. De dorpels zijn in blauwe hardsteen. In de vesteropeningen zijn stalen ramen geplaatst. De centrale puntgevel werd aangepast. Ook in de noordelijke kopgevel zijn de segmentbogige ramen gedeeltelijk bewaard gebleven. De zijgevels worden geritmeerd door steunberen. Ook hier zijn in de velden segmentbogige ramen voorzien, van eenzelfde typologie als deze in de kopse gevels. In de noordelijke hallen treffen we langgerekte werkputten aan (afb. 222 en 223). Deze zijn gerealiseerd in metselwerk en beton.

In de hallen zijn nog oude pendelarmaturen aanwezig (afb. 224). De hallen werden verwarmd met kolenkachels (afb. 225).

Ten noorden van de hallen bevinden zich de rangeersporen en een draaischijf met een diameter van 22 m (afb. 226). Een draaischijf werd in België gebruikt om stoom locomotieven te keren op die punten, waar plaatsgebrek niet toeliet een keerdriehoek aan te leggen.

SYNTHESE

Uit de vergelijkende studie van voornoemde werkplaatsen blijkt dat de opzet van de Centrale Werkplaatsen te Leuven, typerend is voor die periode. De werkplaatsen werden steeds opgericht op een omsloten terrein met een gecontroleerde toegang.

Vanuit de functie van de hallen, werd steeds geopteerd voor langwerpige hallen, voornamelijk onder zadel- of raekemdaken. Algemeen gesteld werd er voor de bouw van de werkplaatsen gekozen voor gevels in baksteenmetselwerk, voorzien van grote raamopeningen. Deze openingen betreffen zowel segmentboog- als rondboogopeningen met bakstenen ontlastingsbogen en dorpels in blauwe hardsteen. De daken werden gedragen door stalen spanten die dragen op de gevels. In geval van meerbeukige hallen, werden kolommen geplaatst. Om voldoende lichtinval te verkrijgen in de hallen, werden daklichten voorzien.

Bij de vergelijkende studie van de hallen zelf, moeten we een onderscheid maken tussen de gebouwen opgetrokken eind 19^{de} eeuw en deze opgetrokken in de jaren '20 en '30 van de 20^{ste} eeuw.

De hallen opgetrokken eind 19^{de} eeuw hebben plastisch uitgewerkte en geritmeerde gevels met o.a. penanten, spaarvelden, verheven raamomlijstingen en hoeklisenen. Er werd gewerkt met verschillende kleuren baksteen en voegwerk. Voor de hoekblokken, dorpels en plinten werd gebruik gemaakt van blauwe hardsteen. Het gebruik van witte natuursteen is eerder uitzonderlijk. Vermoedelijk werden eind 19^{de} eeuw zowel metalen als houten ramen toegepast. De oorspronkelijke metalen ramen waren voorzien van een waaiervorm.

De daken werden gedragen door polonceauspanten, bestaande uit houten of metalen spantbenen, metalen trek- en drukstaven en gietijzeren voet- en koppelstukken. De verbindingen tussen de verschillende onderdelen werden gemaakt m.b.v. koppelplaten, bout en moer. De elementen zelf werden daartoe aan de uiteinden voorzien van ogen en schroefdraad. Sommige elementen, voornamelijk de drukstaven, werden zeer decoratief uitgewerkt. Men had in deze periode oog voor detail. In geval van meerbeukige hallen werden de spanten ondersteund door liggers en gietijzeren kolommen. Te Mechelen en Gentbrugge worden samengestelde ijzeren liggers aangetroffen. De daklichten waren opgebouwd uit metalen profielen en glas. De hallen opgetrokken in de eerste helft van de 19^{de} eeuw te Mechelen hadden een volledig houten dakstructuur.

De architectuur toegepast in de jaren '20 van de 20^{ste} eeuw is gebaseerd op deze uit het eind van de 19^{de} eeuw. De vormtaal is echter eenvoudiger en de gevels worden minder decoratief uitgewerkt. Ook het stalen schrijnwerk is eenvoudiger van indeling (geen waaiervorm). De dakstructuur wordt opgebouwd uit gestandaardiseerde stalen profielen: spanten, vakwerkliggers en kolommen worden opgebouwd m.b.v. stalen I- en U-profielen. Er wordt minder gebruik gemaakt van hout. De nadruk komt te liggen op het functionele aspect van het gebouw.

De architectuur uit de jaren '30 van de 20^{ste} eeuw sloot aan bij deze van de voorgaande jaren. Er wordt voor de gevels ook gewerkt met vakwerkbouw bestaande uit metalen profielen met invulmetselwerk. De dakstructuur sluit qua vormgeving aan bij deze van de jaren '20.

Naast de Centrale Werkplaatsen te Leuven, zijn ook de werkplaatsen in Mechelen en Gentbrugge getuigen van de typologie en architectuur van de spoorwegwerkplaatsen opgetrokken eind 19^{de} eeuw.

De waarde van de Centrale werkplaatsen te Leuven, lag echter vooral in het feit dat de site vrij intact bewaard gebleven was doorheen de jaren. Het merendeel van de oorspronkelijke hallen was tot voor kort nog aanwezig. Ook de latere toevoegingen, met uitzondering van hallen 1 en 2 die werden opgetrokken in de jaren '40, vormden een coherent geheel. Het gebouwenbestand van de werkplaatsen te Mechelen en Gentbrugge is veel minder homogeen. Dit valt ook te verklaren door het feit dat deze werkplaatsen nog steeds in gebruik zijn.

Ook de nodige infrastructuur zoals de sporenbundels, een draai- en weegbrug, transbordeurs, e.d. waren te Leuven na de sluiting van de site in 1993 nog aanwezig. Hierdoor kon men zich een duidelijk beeld vormen van de werking van de werkplaatsen. Door de systematische ontmanteling en afbraakwerken die echter de laatste jaren werden uitgevoerd, is een belangrijke getuige verloren gegaan.

Als we de hallen 4, 5 en de tussengebouwen op zich bekijken, kunnen we stellen dat deze hallen een goed voorbeeld zijn voor de architectuurtypologie van spoorwegwerkplaatsen. De constructiewijze, het materiaalgebruik en de toegepaste vormtaal van hal 4, 5 en de oorspronkelijke tussenhal wordt bij verschillende hallen opgetrokken eind 19de eeuw aangetroffen. Uit de vergelijkende studie blijkt wel dat voor de werkplaats te Leuven eerder voor een sobere architectuur gekozen werd, zonder decoratieve elementen in natuursteen. Ook de recentere uitbreidingen van hallen 4 en 5 zijn typerend voor de bouwstijl uit de jaren '20 en '30.

Aan de hand van hal 4 kunnen we ons een idee vormen van de oorspronkelijke opzet van de site : langgerekte hallen in baksteenmetselwerk met grote raamopeningen, gietijzeren spanten en kolommen. De houten dakstructuur van hal 5 en van de oorspronkelijke tussenhal is uniek voor de werkplaats te Leuven. In Mechelen komen ook enkele hallen met een houten dakstructuur voor. Deze dateren echter uit de eerste helft van de 19^{de} eeuw.

2. INVENTARIS

2.1 CONSTRUCTIE EN MATERIALEN

2.2 DIAGNOSENOTA (SCHADE EN PROBLEMEN)

2.1 CONSTRUCTIE EN MATERIALEN

Hallen 4 en 5 zijn in dezelfde periode opgetrokken en redelijk homogeen van uitzicht. De buitenafwerking van het metselwerk is uitgevoerd met aandacht voor detail (o.a. kleurschakeringen voegwerk,...).

Hallen A en B zijn in latere fases opgetrokken, evenwel in een architectuur die aansluit bij deze van de oorspronkelijke hallen.

2.1.1 HAL 4⁷⁴

Hal 4 bestaat uit 3 langwerpige hallen afgedekt met evenwijdig verlopende zadeldaken (foto 1 en 2). Elke hal bestaat uit 8 traveeën : 4 traveeën van ca. 9 m breed aan de noordzijde en 4 traveeën van ca. 12 m aan de zuidzijde (foto 3 en 4).

De zuidelijke kopgevel is voorzien van een aanbouw in ijzeren vakwerkbouw met bakstenen metselwerkvulling.

2.1.1.1 EXTERIEUR

Dakbedekking

Hallen 4.1, 4.2 en 4.3 zijn voorzien van gebakken aarden pannen en nokpannen (foto 5 en 6). De dakvlakken zijn voorzien van pannen type Pottelberg. Er komen zowel rode als grijs gesmoorde pannen voor. In de dakvlakken van hal 4.1 en 4.3 zijn verspreid enkele verluchtingspannen geplaatst (foto 7 en 8).

De zuidelijke topgevel van de centrale hal (hal 4.2) is afgedekt met rode Boomse pannen (foto 9). De nokpannen zijn aangestroken met cement. Ook hier komen zowel rode als grijs gesmoorde pannen voor.

In travee 6, 7 en 8 is na de brand van 2009 een tijdelijke dakconstructie voorzien met golfplaten (foto 10).

Aan de noordelijke en zuidelijke topgevels zijn gebakken aarden randpannen geplaatst (foto 11 en 12). Deze zijn vastgeschroefd in een houten keper en vervolgens aangestroken met een cementmortel.

Aan de noordzijde, t.h.v. het westelijke dakvlak van hal 4.1, komen geprofileerde pannen voor (foto 14).

Aan de zuidzijde zijn het eenvoudige rode randpannen (foto 13).

De uitbouw van de centrale hal (hal 4.4) is voorzien van vezelcementen golfplaten en nokstukken (foto 15-17).

De topgevelbeëindiging bestaat uit zinken slabben met kraallijst bloot vernageld op een houten boeiplank.

Dakaansluitingen

De aansluiting van het westelijke dakvlak van de uitbouw (hal 4.4) met de zuidelijke kopgevel van de centrale hal (hal 4.2) is uitgevoerd met zinken slabben met daaroverheen zinken loketten (foto 36 en 37). De aansluiting van het oostelijke dakvlak met de zuidelijke kopgevel van de centrale hal is uitgevoerd met bitumenvilt (foto 39 en 40).

De aansluitingen met de tussenhallen aan de zijde van hal 3 waren als volgt voorzien :

De westelijke zaling achter de centrale tussenhal was uitgevoerd met bitumenvilt en zinken slabben (foto 41). De aansluiting van het dakvlak van deze tussenhal met de westgevel van hal 4 was uitgevoerd met zinken slabben, aangestroken met cement (foto 42).

De tussenhal aan de zuidzijde was voorzien van een zakgoot tegen de westgevel van hal 4.

Dakdoorbrekingen

De lichtstraten ter hoogte van de nokken zijn uitgevoerd met polycarbonaten golfplaten (foto 43). Deze zijn m.b.v. schroeven bevestigd in de onderliggende dakstructuur. De aansluitingen met de pannen zijn gerealiseerd m.b.v. loden slabben.

⁷⁴ Voor de foto's van hal 4 wordt verwezen naar de bundel in bijlage : 'Foto's hal 4'.

In travee 8 van hal 4.1 bevindt zich aan de westzijde een schouw (foto 44). Een tweede schouw bevindt zich in het westelijke dakvlak van hal 4.4 (foto 45). In het oostelijke dakvlak van hal 4.3 bevindt zich in travee 4 eveneens een afvoerpijp (foto 46).

Opgaand metselwerk en voegwerk

De oost- en westgevel zijn opgetrokken in baksteenmetselwerk geritmeerd door penanten en verdiepte velden met segmentbogige ramen (foto 46 en 47). De verdiepte velden zijn bovenaan voorzien van een dubbele sprong (t.o.v. een enkele sprong zijdelings) (foto 48). De plint (hoogte ca. 51 cm) springt 3 cm uit het gevelvlak. T.h.v. de hoeken is de plint hoger opgetrokken (hoogte ca. 128 cm) (foto 49). Onder de bakgoten is een uitkraging in baksteenmetselwerk voorzien (2 lagen) (foto 50).

Het voegwerk van de plint en de penanten was in oorsprong rood (foto 51). In de velden is het voegwerk beige (foto 52). De rode kleur van het voegwerk werd bekomen door gemalen baksteen in de mortel te verwerken. In de voeg werd naderhand een lijn getrokken.

De westgevel van hal 4 is in travee 5 en 6 deels hermetst (tussen raam W 4.14 en 4.12) (foto 43). De penant op as 15 is hierbij niet hernomen. Enkel de basis van de penant is bewaard gebleven (foto 54). De dagkanten en de boog van raam W 4.11 zijn eveneens deels heropgetrokken in een andere kleur baksteen (foto 55).

Aan de interieurzijde is het metselwerk tussen travee 4 en 5 zeer onregelmatig. Hier bevond zich vroeger een tussenwand.

De noordgevel van hal 4 bestaat uit 3 puntgevels (foto 56). De oostelijke en westelijke geveltoppen zijn voorzien van dubbele spaarvelden en drie verticale geledingen (foto 57 en 59). De verdiepte velden zijn bovenaan eveneens voorzien van een dubbele sprong (t.o.v. een enkele zijdelings). In de spaarvelden zijn rondboogramen aangebracht. Centraal in de geveltop bevindt zich een rechthoekige cartouche. De centrale puntgevel is voorzien van een grote, met gedrukte rondboog afgedekte poortopening.

De top van de gevels bestaat uit schuin geplaatst metselwerk (foto 60). De plint loopt op dezelfde hoogte als deze van de zijgevels (ca. 51 cm). T.h.v. de hoeken en t.h.v. de penanten tussen de deelhallen, is de plint hoger (ca. 128 cm) (foto 61).

Het voegwerk van de penanten en de plint is rood. In de velden is het voegwerk beige (foto 62).

De opbouw van de zuidgevel was in oorsprong gelijk aan deze van de noordgevel (foto 63-67). De puntgevel van de centrale hal is echter hoger opgetrokken dan het dakvlak.

Tussen 1931 en 1938 werd tegen deze gevel een uitbouw opgetrokken. De poort in de zuidgevel werd verwijderd (foto 68). De opening werd onderaan verbreed.

Het baksteenmetselwerk van de verschillende gevels is opgetrokken in kruisverband met bakstenen van 18 x 9 x 5,5 cm.

De wanden van de zuidelijke uitbouw van hal 4 bestaan uit een metalen vakwerk met invulmetselwerk (foto 69-71). De wanden zijn opgetrokken op een betonnen sokkel. Het metselwerk is opgetrokken in strekverband of halfsteensverband met bakstenen van 17,5 x 8 x 5 cm.

Natuursteen en voegwerk

De ramen zijn voorzien van dorpels in blauwe hardsteen (foto 155 en 156). In hal A en B zijn de dorpels geschilderd.

Afwerklagen gevels

De zuidelijke kopgevel van hal 4.1 is onderaan, op plintheogte, afgewerkt met een cementbepleistering (foto 165). De westgevel is geschilderd t.h.v. de vroegere tussenhallen met hal 3 (foto 166).

Lijzerwerk

T.h.v. de noord- en zuidgevel zijn de gordingen en de nok verankerd met hoefijzervormige muurankers (foto 167).

Tegen de gevels zijn talrijke profielen (dragers) aangebracht voor de bevestiging van leidingwerk (foto 168).

We zien ook op verschillende plaatsen grondplaten met bout en moer o.a. voor de bevestiging van dragers van verwarmingsleidingen binnen in de hal (foto 169 en 170). De platen op as 19 van de oostgevel betreffen conterplaten van (afgezaagde) I-profielen en van een takelsysteem. Tegen de zuidgevel van hal 4 is aan de binnenzijde, m.b.v. 2 I-profielen, een bak tegen het raam bevestigd. De functie hiervan is niet duidelijk.

Ook van de stalen constructie boven de poort in de noordgevel is de functie niet duidelijk.

De erker tegen de zuidgevel van de uitbouw betreft een staalconstructie : ijzeren profielen bekleed met staalplaten (foto 171).

Regenwaterafvoer

De langsgevels van hal 4 zijn voorzien van bakgoten met houten boeiplanken en gootbodems (foto 173 en 174). T.h.v. de zuidelijke tussenhal met hal 5 (hal B) is een zakgoot gerealiseerd (foto 175). De goten zijn bekleed met bitumenvilt, waarschijnlijk over de oude zinken bekleding geplaatst.

De gootconstructie van de zakgoten tussen de deelhallen is als volgt opgebouwd (foto 177-179) :

De goot wordt gedragen door 2 houten balken (23 x 8 cm) die dragen op de voetstukken van de spanten. Op deze balken rusten dwarsbalkjes (15,5 x 7 cm, as-op-as-afstand 50 cm) die zijn vastgezet m.b.v. L-ijzers (80 x 80 x 8 mm). Hierop rusten vervolgens in de lengterichting 2 muurplaten van 15,5 x 7 cm, waarop de kepers rusten. De gootbodem draagt op de dwarsbalkjes (tussen de muurplaten). Tegen de kepers is onderaan een bebording aangebracht.

De zakgoten zijn bekleed met bitumenvilt, waarschijnlijk over de oude zinken bekleding geplaatst.

De zuidelijke uitbouw (hal 4.4) is voorzien van bakgoten (foto 176, 180 en 181). Aan de binnen- en buitenzijde van de hal zijn L-profielen bevestigd tegen de vakwerkwand. Hierop rusten houten dwarsbalkjes en de gootbodem.

De randplank is m.b.v. ijzeren haken aan de gootbodem bevestigd. De goten zijn bekleed met zink.

Aan de oostzijde is t.h.v. travee 5 een zinken afvoerpijp voorzien die uitgeeft in de bakgoot van hal A.1 (foto 182). Op de noordelijke hoek is een tweede afvoer in pvc voorzien (foto 183).

De afvoer op de noordwestelijke hoek van de hal bestaat uit een zinken afvoerpijp en een gietijzeren standpijp (foto 184). De afvoer is aangesloten op een toezichtspuit met een plaatstalen deksel. De halfronde standpijp is aan de achterzijde afgevlakt (foto 185).

Aan de zuidzijde van de westgevel zijn er 2 afvoeren voorzien vanuit de zakgoot van de tussenhal.

De afvoer in de hoek van de oorspronkelijke tussenhal (as 9) is in pvc en is voorzien van een ronde standpijp in gietijzer (foto 187). De afvoer is aangesloten op een put met plaatstalen deksel. De afvoer op as 5 is volledig in pvc. Er is geen afvoerput voorzien (foto 188).

De afvoer op as 2 is aangesloten op de bakgoot van hal 4. Hij bestaat deels uit zink, deels uit pvc (foto 189). De afvoer is voorzien van een gietijzeren standpijp uit twee delen, met een afgevlakte achterzijde. Hier is eveneens een afvoerput voorzien. Het deksel ontbreekt.

In travee 3 lopen 2 zinken afvoeren vanuit de bakgoot van hal 4 naar de zakgoot van de tussenhal (foto 190).

De afvoeren van de zakgoten lopen in de hal, namelijk t.h.v. de kolommen (foto 191 en 192). De afvoer sluit aan op de goot tussen de 2 balken die de gootconstructie dragen en verloopt boven de l-profielen. Onderaan sluiten de afvoeren aan op toezichtspuitjes aan de zijde van de middengang (foto 193). T.h.v. as 3, aan de oostzijde, is de put aan de zijkant van de kolom gelegen, i.p.v. aan de zijde van de middengang. T.h.v. as 18 is aan de oostzijde geen toezichtspuit aanwezig.

Alle afvoeren zijn in pvc. De standpijpen zijn in gegroefd gietijzer (diam. 10 cm, hoogte 200 cm). Bovenaan is de standpijp voorzien van een mof voor de aansluiting van de regenwaterafvoer (foto 194). Onderaan, vlak boven de vloer, maakt de pijp twee bochten van 90° (foto 195). Op volgende plaatsen ontbreekt de standpijp (foto 196) :

- westzijde : as 3 en 16
- oostzijde : as 3, 6, 14, 16 en 18

Zowel de afvoerpijp als de standpijp zijn m.b.v. smeedijzeren beugels aan de kolommen bevestigd (foto 197).

De toezichtspuiten zijn grotendeels voorzien van plaatstalen deksels. T.h.v. as 3, aan de westzijde, is het deksel in gietijzer. T.h.v. as 16, aan de oostzijde ontbreekt het deksel.

De afvoeren van hal 4.4 bestaan uit een zinken afvoerpijp en een ronde gietijzeren standpijp (foto 198 en 199).

De erker is voorzien van een houten boeiboord, met een zinken bekleding met kraal. Aan de westzijde is een spuwer aangebracht.

Schrijnwerk

De zijgevels van hal 4 zijn voorzien van segmentbogig afgedekte raamopeningen (foto 210, 211, 214 en 215). In het gevelvlak bestaat de boog uit 4 rollagen. De dagkanten zijn in baksteenmetselwerk. De dorpels zijn vervaardigd in blauwe hardsteen.

Aan de interieurzijde bestaat de boog uit 3 rollagen en één koppenlaag. De basis van de ramen is op de meeste plaatsen heropgemaakt : nl. 1 à 3 lagen op hun kant geplaatste bakstenen.

De raamopeningen zijn voorzien van vaste stalen ramen met een stalen lekdoorpel aan de buitenzijde (foto 213). Aan de binnenzijde zijn de ramen voorzien van een condensgoot (foto 212). De ramen zijn aan de interieurzijde zijdelings aangestroken met cement om aan te sluiten bij de dagkanten in metselwerk. Er is zowel helder glas als kathedraalglas geplaatst. Plaatselijk is het glas geschilderd.

Volgende afwijkingen van het typevenster worden vastgesteld :

- T.h.v. raam W 4.1 is onder de boog in metselwerk een bijkomende I-ligger geplaatst. De functie hiervan is niet duidelijk (foto 216).
- De doorpel van raam O 4.7 is gecementeerd (foto 217).
- Ramen O 4.10, O 4.11, O 4.12, O 4.13 en O 4.16 hebben een doorpel in baksteen : de baksteen is op zijn zijkant geplaatst, dwars op het schrijnwerk (foto 218). Hij overkraagt ca. 3 cm t.o.v. het gevelvlak. De boog van de ramen O 4.10, O 4.11 en O 4.12 is aan de onderzijde bepleisterd.
- De basis van raam O 4.14 is zeer onregelmatig. De doorpel is verwijderd (foto 219).
- Tegen de ramen die uitgeven in hal B zijn houten latten bevestigd. De ramen zijn aan de zijde van hal 4 dicht gezet met houten platen.
- In ramen O 4.1, O 4.3, O 4.4, O 4.6, O 4.7 en O 4.10 is één van de glaskalibers vervangen door een stalen luikje of plaat (foto 220).
- Ramen O 4.8 t.e.m. O 4.11 (ramen tussen hal A en hal 4) zijn bovenaan afgewerkt met platen. Het dakvlak van hal A zit namelijk lager dan het schrijnwerk.

In travee 5 aan de westzijde werden de oorspronkelijke raamopeningen aangepast : er werd een betonnen latei geplaatst en de opening werd deels dicht gemaakt (foto 221). De raamopeningen werden mogelijk verlaagd (zie verschil in hoogte met de overige ramen). De basis van het zuidelijke venster is aan de interieurzijde aangestroken met cement (foto 222). De basis van het noordelijke venster is aan de interieurzijde heropgemaakt (baksteen op zijn kant).

De onderste ramen zijn in staal (foto 223). Ze zijn met de lekdoorpel aan de zijde van hal 4 geplaatst.

Het noordelijke raam heeft een opengaande raamvleugel (foto 224). Bovenaan bevindt zich houten schrijnwerk (foto 225 en 226). De ramen zijn voorzien van helder glas.

Aan de westzijde zijn 3 doorgangen voorzien (2 naar de zuidelijke tussenhal en 1 naar de centrale tussenhal).

De raamopening in travee 1 werd aangepast : er werd een kleiner stalen raam geplaatst om een doorgang te realiseren naar de tussenhal (foto 227 en 228). De dagkanten van deze deur (D 4.1) zijn tot ca. 1 m hoogte opnieuw aangemaakt. Boven de deur is een I-ligger geplaatst. De betonnen vloerafwerking is doorgetrokken in de deuropening. De poort bestaat uit 2 vleugels, opgebouwd uit een houten stijl- en regelwerk, onderaan bekleed met een houten plaat. Het bovenpaneel is d.m.v. kleinhouten in 4 opgedeeld. Elke deurvleugel is voorzien van 3 scharnieren. Het overige sluitwerk is recent.

Het stalen raam voldoet aan de typebeschrijving. Enkel de maatvoering is afwijkend.

Ook in travee 3 werd de raamopening aangepast : er werd een kleiner stalen raam geplaatst boven een I-ligger (foto 229 en 230). De dagkant rechts van de deur werd opnieuw afgewerkt. De deurdoorpel bestaat uit baksteenmetselwerk met een cementering. De deuropening (D 4.2) werd nadien deels terug dicht gemaakt aan de buitenzijde. In de deuropening bevindt zich een vast houten raam op een borstwering bestaande uit verticale planken. Het stalen raam voldoet aan de typebeschrijving. Enkel de maatvoering is afwijkend.

In travee 3, aan de westzijde, werd het oorspronkelijke raam aangepast (foto 231 en 232). In eerste instantie werd een gekoppelde I-ligger geplaatst en werd het metselwerk tussen de penanten verwijderd. In een latere fase werd de opening terug dicht gemaakt.

Deuropening D 4.3 betreft een oorspronkelijke doorgang, namelijk naar de tussenhal met hal 3 (foto 233 en 234). De latei boven de deur is in hout. De doorpel is in blauwe hardsteen. De deurvleugels bestaan uit een stijl- en regelwerk, bekleed met verticale planken. Elke deurvleugel is voorzien van 3 scharnieren. Aan de zijde van hal 4 is nog één verticale greep aanwezig. Aan de andere zijde zijn er verschillende grendels (horizontaal en verticaal) aangebracht. Enkel de grondplaat van de klink is behouden.

Het bovendeel van de doorgang is opgevuld met houten planchetten. Centraal in de boog in metselwerk bevindt zich een opening. De functie hiervan is niet duidelijk.

Links en rechts van deur D 4.3 bevindt zich een nis. De linkse nis heeft een bodem in plaatstaal (foto 235). De dagkanten zijn bepleisterd. De latei betreft vermoedelijk een houten balk. De rechtse nis heeft een houten latei (foto 236). De dagkanten zijn bepleisterd. Op hoogte zijn sporen van een raamopening (houten latei) (foto 237).

Aan de oostzijde zijn er 3 doorgangen aanwezig, nl. één naar hal A, één naar hal B en één naar buiten. De doorgang naar hal B in de 1^{ste} travee (D 4.9) is een latere wijziging : er werd een kleiner stalen raam geplaatst (foto 238 en 239). Het metselwerk in de dagkanten van de deuropening is zeer onregelmatig. De dorpel is in beton. De deur en de latei werden nadien verwijderd en de opening is dicht gezet met houtplaten en een stalen net.

Ook in de 2^{de} travee werd op dezelfde wijze een verbinding met hal B gerealiseerd (foto 240 en 241). De deuropening (D 4.8) werd dicht gemetst. Er werd een aangepast stalen raam geplaatst.

In travee 4 bevindt zich de doorgang naar hal A (D 4.7) (foto 242 en 243). De deur en de latei werden verwijderd en de opening is dicht gezet met houtplaten en een stalen net. De deur is naar boven toe versmald : de dagkanten zijn aangemetsd. Onderaan zijn de dagkanten onregelmatig. De vloerafwerking van hal 4 en A lopen door in de deuropening. Boven de deur bevindt zich een stalen raam.

In travee 7 bevindt zich een poort (D 4.6) onder een gekoppelde stalen ligger (foto 244 en 245). De betonnen vloer loopt door in de deuropening. De poort bestaat uit twee vleugels opgebouwd uit een stijl- en regelwerk, bekleed met verticale planken. Aan de buitenzijde zijn stootplanken bevestigd onderaan de deurvleugels. De deurvleugels zijn opgehangen met telkens 2 duimhengsels. Op de linker vleugel is boven- en onderaan een verticale grendel aangebracht. Er werd een bijkomende schuifgrendel en een recente klink en slotplaat aangebracht. Boven de poort bevindt zich een stalen raam.

De doorgang in travee 8 (D 4.5) werd opnieuw dicht gemetst (foto 248 en 249). De deur was voorzien van een gekoppelde stalen ligger. Hierboven bevindt zich een stalen raam.

De stalen ramen boven de deuropeningen voldoen aan de typebeschrijving. Enkel de maatvoering is afwijkend.

In de noordelijke en zuidelijke kopgevels van de oostelijke en westelijke hal bevinden zich telkens drie rondboogramen (foto 250 en 251). In het gevelvlak bestaat de boog uit 4 rollagen. De dagkanten zijn in baksteenmetselwerk. De dorpels zijn vervaardigd in blauwe hardsteen.

Aan de interieurzijde bestaat de boog uit 3 rollagen en één koppenlaag. De basis van de ramen is op de meeste plaatsen heropgemetsd : het betreffen 1 tot 3 lagen op hun kant geplaatste bakstenen. De raamopeningen zijn voorzien van vaste stalen ramen, gelijkaardig aan deze in de zijgevels.

De ramen zijn aan de interieurzijde zijdelings aangestroken met cement om aan te sluiten bij de dagkanten in metselwerk. Aan de noordzijde is het glas volledig verwijderd. Aan de zuidzijde komt zowel helder glas als kathedraalglas voor.

Volgende afwijkingen van het typeraam worden vastgesteld :

- De basis van raam N 4.1 is recent hoger opgemetsd (o.a. snelbouwsteen, zie kleine aanbouw in metselwerk) (foto 252).
- Rechts van raam N 4.3 is een I-ligger ingewerkt in het metselwerk (foto 253).
- T.h.v. raam N 4.6 en N 4.7 is een I-profiel ingewerkt in de wand (foto 254).
- T.h.v. raam N 4.7 zijn betontegels geplaatst als tablet.
- In raam Z 4.3 en Z 4.4 bevindt zich een deuropening (foto 255 en 256). Dit was zo voorzien bij de plaatsing van de stalen ramen (zie brede stijl t.h.v. deuropening en lekdorpels boven de deuropening) (foto 257 en 258). De dorpels van de ramen zijn gecementeerd.
- Tegen raam Z 4.1 en Z 4.3 is een bijkomende ijzeren constructie aangebracht waarvan de functie onduidelijk is (foto 259).

De kopgevels van het middenschip zijn voorzien van grote met gedrukte rondbogen afgedekte poortopeningen (foto 260 en 261). Aan de buitenzijde bestaat de boog uit een dubbele strekkenlaag (foto 263). Aan de noordzijde is aan de binnenzijde een dubbele boog voorzien telkens anderhalfsteens hoog (foto 262). Aan zuidzijde treffen we binnen een boog aan bestaande uit een steense laag (afwisselend een strek en 2 koppen), vervolgens een koppenlaag met hierboven nogmaals een anderhalfsteense laag (foto 264). Het metselwerk wordt opgevangen d.m.v. stalen consoles (bestaande uit I-profielen en een staalplaat) (foto 265 en 266). Aan de noordzijde is boven de consoles een dubbele stalen I-ligger

geplaatst.

De poort aan de noordzijde (D 4.4) bestaat uit 2 openschuivende vleugels, nl. een vakwerk met L-profielen en platijzers, waartegen stalen golfplaten bevestigd zijn (foto 267). In de rechter vleugel is een klein deurtje voorzien (foto 269). De poort wordt geopend d.m.v. een rolmechanisme, bestaande uit 4 ijzeren wielen die in een I-profiel dragen (foto 268). T.h.v. de naastliggende ramen is het I-profiel tegen een houten balk bevestigd, die op zijn beurt in de muur verankerd is. Bijkomend is deze geleider d.m.v. ijzeren staven opgehangen in het metselwerk boven het bovenlicht.

Boven de poort in de noordgevel bevindt zich een houten raam (N 4.4). Het is d.m.v. brede houten stijlen opgedeeld in 8 gelijke delen. Elk vak is vervolgens d.m.v. kleinhouten verder opgedeeld (2 x 5 tot 2 x 7 kalibers).

Aan de zuidzijde is geen poort meer aanwezig. De opening is onderaan nogmaals verbreed m.b.v. stalen consoles (foto 270 en 271). Deze zitten aan weerszijden van de opening op een verschillende hoogte. Onder laatstgenoemde consoles zijn de dagkanten van de opening heraangemetseld en deels bepleisterd.

Van de toegangen in de kopse gevels aan de zuidzijde, is enkel de oostelijke deur nog aanwezig (D 4.10 onder raam Z 4.4). Deze bestaat uit een stijl- en regelwerk bekleed met verticale planken (foto 272 en 273). Aan de buitenzijde is de deur voorzien van een T-greep met een ronde rosas. Aan de interieurzijde is volgend hang- en sluitwerk aanwezig : twee schuifsloten, een hendel met knop, 2 scharnieren en een veer.

Voor deur D 4.11 bevindt zich aan de buitenzijde een put afgedekt met 3 ijzeren staven (foto 274). De deur zelf werd uitgebroken : er is enkel nog een deel van het stijl- en regelwerk met de scharnieren aanwezig.

In de zuidgevel van de uitbouw zijn stalen ramen geplaatst (foto 275). De onderste 4 ramen bestaan uit 4 x 5 glaskalibers (foto 276). De centrale stijl en de horizontale regel boven het 3^{de} kaliber zijn breder. De bovenliggende ramen bestaan respectievelijk uit 4 x 4 en 4 x 3 kalibers. De middenste stijl is breder. De ramen zijn voorzien van een stalen lekdorpel (foto 277).

Boven- en onderaan zijn in de raamopening aan de binnenzijde houten balkjes geplaatst. De dagkanten zijn afgewerkt met houten planken. De ramen zijn m.b.v. L-ijzers vastgezet in de dagkanten. Het glaswerk is geplaatst met gipsmortel. Aan de buitenzijde zijn aan de onderste vier ramen zijdelings en bovenaan een houten deklath geplaatst.

In de west- en oostgevel van de uitbouw bevindt zich een poort (foto 278-281). De poort bestaat telkens uit een brede en een smalle vleugel, opgebouwd uit een stijl- en regelwerk bekleed met planken. De poort is voorzien van een rolmechanisme : nl. 4 wielen die in een I-profiel boven de poort lopen (foto 282). De wielen zijn m.b.v. een staalplaat en bouten in de poortvleugels bevestigd. Aan weerszijden van de poort zijn in de vloer metalen rails ingewerkt (foto 283). De brede deurvleugel is onderaan voorzien van een verticale schuifgrendel. Aan de westzijde is op elke deurvleugel een verticale greep aangebracht. Aan de oostzijde is deze enkel nog aanwezig op de brede deurvleugel.

2.1.1.2 INTERIEUR

Vloer⁷⁵

Het vloerniveau tussen de middengang en de westelijke en oostelijke hal verschilt (foto 297).

De vloer van hal 4.1 en 4.3 is grotendeels verhard met beton. Bij het storten van het beton werden de vloerpeilen plaatselijk aangepast : de vloerplaten van de kolommen zijn op een aantal plaatsen ingebetonerd. In hal 4.1 en 4.3 worden t.h.v. de middengang betontegels aangetroffen (foto 298). Rechts van put 2 bevindt zich een zone in kleiklinkers. Op verschillende plaatsen worden zones met kops geplaatst hout aangetroffen (foto 299 en 300).

In oorsprong waren er 24 lateraal gerichte werkputten (foto 301 en 302). 4 daarvan zijn gedempt (put 13, 14, 15 en 18).

De rechthoekige putten zijn als volgt opgebouwd :

- vloer : de vloer kon enkel geïnspecteerd worden in put 12 die gedeeltelijk werd leeg gemaakt. Vermoedelijk betreft het grof beton (foto 304).
- wanden in baksteenmetselwerk. Hierin zijn verschillende openingen gemaakt, waarin balken gelegd werden om hoger te staan of om gereedschap op te leggen (foto 305).
- aan de langse zijden, op het metselwerk : houten balken met inkepingen voor de plaatsing van dwarsbalken om de putten dicht te leggen (foto 306).
- rails : op de houten balk bevestigd m.b.v. bout en moer (foto 307).
- aan de kopse zijden : trappen in baksteenmetselwerk, aantreden bekleed met staalplaat (foto 303).

De putten zijn ca. 90 cm diep. Aan weerszijden van de putten bevindt zich een smalspoor. Oorspronkelijk was de zone tussen beide rails opgevuld met kops geplaatst hout (blokjes van 14 x 5 cm, hoogte van de laag : 8 cm). Deze zijn op vele plaatsen bewaard gebleven (foto 308 en 309). Een verharding met houten blokjes werd voorzien om te vermijden dat een eventuele elektrische stroom zich via de sporen kon verder verplaatsen. Bovendien was het een minder harde ondergrond. Dit om te vermijden dat het broze gietijzer zou breken indien men het liet vallen. Een laatste voordeel was dat het een minder koude ondergrond betrof dan steen.

Aan de westzijde van put 4 treffen we een trapeziumvormige houten balk aan (foto 310).

Een deel van de putten is dicht gemaakt met plaatmateriaal. Put 11 is gedeeltelijk dicht gelegd met houten planken (foto 311 en 312). Deze rusten op bijkomend geplaatste houten balken aan de langse zijden. De planken zijn aan de langse zijden voorzien van een liplas.

T.h.v. put 1 bevindt zich een ijzeren container (foto 313). Hier bevond zich een spuitinstallatie voor het reinigen van de motoren. Put 8 is ingekort aan de zijde van hal 3.

Op meerdere plaatsen worden grondplaten aangetroffen die in de vloer bevestigd zijn met bouten. Deze zijn aangebracht voor de bevestiging van machines.

Tegen de langsgevels bevinden zich grondplaten met een as (foto 314). In travee 5 aan de westzijde zien we bijkomend een wiel (foto 315). Het betreft een keewiel voor het trektouw dat behoorde bij een kaapstander die op de transbordeur bevestigd was. M.b.v. het trektouw werden de locomotieven van de transbordeur verreden tot boven de werkput.

Het verbindingsspoor naar de naastliggende hallen is op een aantal plaatsen bewaard gebleven (tussen put 5 en 6, put 7 en 8, put 17 en 18, put 21 en 22, en put 23 en 24) (foto 316). Aan weerszijden van put 20 zijn 2 recente smalle spoorbundels aangebracht. Ook aan put 19 is smalspoor bijgelegd (zijde hal A). In travee 7 en 8 zijn aan de oostzijde nog 2 verbindingssporen naar hal 5 aanwezig.

In travee 7 bevindt zich tegen de westgevel een afvoerputje (foto 317). De putten in travee 1 aan de westzijde, maken vermoedelijk deel uit van de spuitinstallatie. De betonnen sokkels langsheen de gevels en t.h.v. de middengang in hal 4.1 zijn vermoedelijk restanten van een rolbrug. De betonnen sokkels aan put 21 en 22 dienden ter bevestiging van een vjzelmecanisme. De functie van de overige putten en sokkels is niet gekend.

De middengang van hal 4 is lager gelegen dan de vloer in de zijhallen. De opstanden zijn opgetrokken in metselwerk en de hoeken zijn bekleed met stalen L-profielen (foto 318). Op onregelmatige afstanden zijn trapjes uitgespaard in de opstanden.

⁷⁵ Voor een overzicht van de verschillende materialen, de positie van putten en bevestigingselementen : zie aanduiding op plan.

De middengang is grotendeels onverhard (zand/aangestampde aarde). In travee 2 en in de uitbouw aan de zuidzijde is een betonvloer aangebracht. Centraal in de gang liggen rioleringsputten (as 2, 6, 8, 9, 12, 16 en 19). Er worden verschillende types deksels aangetroffen : staalplaat, beton, hout,... (foto 319-321). In travee 3 bevindt zich een brede put, deels afgedekt met hout en deels met staalplaat (foto 322).

De randzone van de vloer van de uitbouw (hal 4.4) is hoger gelegen dan deze van de middengang (foto 323). Aan de oost- en westzijde van de uitbouw zijn nog restanten van sporen aanwezig (zie toevoer van locomotieven via het verbindingsspoor). De vorm van het verhoogd gedeelte werd bepaald door deze van de opladers (foto 324).

Dakconstructie

Het gebouw bestaat uit 8 traveeën, waarvan de vier zuidelijke traveeën 3 spanten per travee hebben en de 4 noordelijke traveeën 2 spanten. Het betreffen Polonceau-spanten die m.b.v. voetstukken rusten op het metselwerk van de zijgevels en op de l-liggers die in de lengterichting van het gebouw dragen op gietijzeren kolommen (foto 329 en 330).

De kolommen bestaan uit een achthoekige basis (hoogte 141 cm, diam. 25 cm) en een ronde schacht (diam. 21 cm) (foto 331). Ze zijn m.b.v. een voetplaat en bout en moer in de grond bevestigd (foto 332). Op 25 cm boven de basis zien we een kwartrond profiel (foto 333). Onder het kapiteel zijn twee halfronde profielen aangebracht. De kolommen worden bekroond door een staalplaat met in de lengterichting van de hallen twee cirkelvormige openingen (oorspronkelijke bevestigingswijze van de liggers) (foto 334 en 335).

De detaillering van de kolommen op as 12, tussen travee 4 en 5, wijkt af van de overige kolommen. De achthoekige basis is ca. 135 cm hoog. Het profiel 25 cm boven de basis is zwaarder van vorm (foto 336 en 337).

De vormgeving van de kolom t.h.v. as 18, aan de oostzijde, wijkt af van de overige kolommen (foto 338). De kolom heeft eveneens een achthoekige basis (hoogte 112 cm, diam. 44 cm) die geleidelijk aan versmalt naar een achthoekige schacht (foto 339 en 340). De kolom bestaat uit 2 delen (zie koppeling op hoogte 343 cm) (foto 341). Bovenaan de schacht, onder het kapiteel zien we een ringvormig profiel (astragaal) . De kolom heeft een achthoekige kapiteel (foto 342). De kolom werd verhoogd met een vierkant kokerprofiel waarop m.b.v. L-ijzers een grondplaat rust.

De spanten bestaan uit gietijzeren voet- en koppelstukken, metalen trek- en drukstaven en naaldhouten spantbenen.

In de gevels rusten de voetstukken op een verdeelsloef in blauwe hardsteen (foto 343). Zij zijn hierin verankerd met een bout ingegoten in lood en vastgezet met een moer (foto 344). T.h.v. de zakgoten zien we gekoppelde voetstukken (foto 345). Hierin rust zowel een spantbeen van de centrale hal als een spantbeen van de zijhallen. Deze voetstukken rusten op de l-liggers in de lengterichting van de hal. Bovenaan zijn de spantbenen ook vervat in een gietijzeren koppelstuk (foto 346 en 347).

Beide voetstukken zijn onderling verbonden d.m.v. een horizontale trekker die uit vier delen bestaat. De 2 middelste delen zijn verbonden met een rechthoekig koppelstuk (foto 348). Aan deze zijde zijn de trekkers voorzien van een draad. Ze worden vastgezet d.m.v. een moer waarmee ze onder spanning geplaatst kunnen worden. Aan de andere zijde zijn deze trekkers voorzien van een oog. Hiermee zitten zij vervat tussen de 2 delen van het koppelstuk (foto 349 en 350). Ze worden vast gezet d.m.v. een bout en moeren. De uiterste delen van de trekker zijn aan de zijde van de voetstukken eveneens voorzien van een trekdraad en aan de zijde van de koppelstukken van een oog. De drukstaven zitten doorheen de spantbenen (foto 351 en 352). Aan de zijde van het spant zijn ze voorzien van een voetplaat. Vervolgens verkleint de diameter van de staaf. Op het uiteinde zijn de staven voorzien van een draad en worden ze m.b.v. een moer vastgezet. Aan de zijde van de koppelstukken zijn de trekstaven eveneens voorzien van een oog. Zij worden op dezelfde wijze bevestigd als de trekstaven.

De verticale trekker is aan de bovenzijde voorzien van een beugel met 2 ogen. Deze beugel past rond een verbindingssplaat aan het bovenste koppelstuk. De verbinding wordt vastgezet met bout en moer. Onderaan is de staaf voorzien van draad. Hij past in een opening doorheen het rechthoekige koppelstuk en wordt vastgezet met een moer. De schuine trekkers zijn onderaan eveneens voorzien van een oog. Bovenaan zijn de trekkers voorzien van een draad. Zij worden vervat in een beugel en vastgezet met een moer. Voornoemde beugel is d.m.v. een bout en moeren aan weerszijden van het bovenste koppelstuk vastgezet.

Er worden verschillende types moeren aangetroffen (6-hoekig, vierkant, dopmoeren,...).

Enkele voetstukken van de spanten t.h.v. de zakgoten, hebben een afwijkende detaillering, namelijk (foto 353-355) :

Tussen hal 4.1 en 4.2 : op as 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14 en 15.

Tussen hal 4.2 en 4.3 : op as 7, 8, 11, 13 en 15.

Op as 17, 18 en 19 aan de oostzijde ontbreken de voetstukken.

De detaillering van de aansluiting van de kolommen met de liggers en spanten, betreft, op enkele details na, de toestand zoals tot stand gekomen bij de onderhouds- en vernieuwingswerken in 1952 (foto 354).

Travee 1-4 :

Op de gietijzeren kolom rusten 2 I-profielen (180 x 93 x 8,6 mm) met een lengte van 120 cm, met tussenplaatsing van een onderlegplaat (500 x 300 x 25 mm). Tussen en aan weerszijden van de I-liggers zijn op een aantal plaatsen houten blokken aangebracht. Op de kleine I-profielen rusten 2 I-liggers (425 x 163 x 15,3 mm), waartussen eveneens houtblokken zijn geplaatst. Hierop is het voetstuk van de spantbenen bevestigd d.m.v. staalplaten en bouten.

Travee 5-6 :

De opbouw is identiek aan deze in travee 1-4. I.p.v. I-liggers van 425 x 163 x 15,3 mm zijn liggers van 380 x 149 x 13,7 mm gebruikt. Het hoogteverschil is opgevangen door tussenplaatsing van platen van 20 en 25 mm dikte.

Travee 7-8 :

Op de kolommen zijn 2 I-profielen (220 x 98 x 8,1 mm) met een lengte van 120 cm geplaatst. Tussen en aan weerszijden van de I-liggers zijn houten blokken aangebracht.

Vervolgens zijn 2 I-liggers (250 x 150 mm) geplaatst die dragen van kolom tot kolom. Om het hoogteverschil op te vangen met de I-liggers links van de kolom (hoogte 380 mm) werden platen met dikte van 5 en 15 mm geplaatst.

Hierop is het voetstuk van de spantbenen bevestigd d.m.v. staalplaten en bouten.

De I-liggers rusten in de noord- en zuidgevel op een verdeelsloef in blauwe hardsteen (foto 356).

Op de spantbenen rusten, m.b.v. houten sloefen, 3 naaldhouten gordingen per dakvlak (foto 357). Er komen verschillende types gordingen voor. De gordingen met een vierkante sectie zijn vermoedelijk de oudste. De gordingen met een rechthoekige sectie betreffen recentere herstellingen. Deze gordingen komen zowel enkelvoudig als dubbel voor.⁷⁶ In de lengterichting zijn de gordingen verbonden d.m.v. een liplas (foto 358).

T.h.v. de lichtstraten zijn spantbenen verhoogd (foto 359). Hierop rusten vervolgens 2 gordingen per dakvlak (d.m.v. houten sloef) en de nok. Deze balken hebben een geringere sectie.

De naaldhouten kepers (8 x 6 cm) dragen van gording tot gording. Ze zijn onderbroken t.h.v. de lichtstraten. De pannen zijn op panlatten geplaatst. Plaatselijk zijn enkele kepers vernieuwd of ontdebeld. In het westelijke dakvlak van de 8^{ste} travee van hal 4.1 zijn de kepers en panlatten deels vernieuwd.

De gietijzeren kolommen en de I-liggers zijn geschilderd.

T.g.v. een brand is de oorspronkelijke dakstructuur in travee 7 en 8 van de middengang en van de oostelijke hal ernstig beschadigd (foto 360). De dakstructuur (spanten, gordingen, kepers,) werd grotendeels gedemonteerd. De sokkels in blauwe hardsteen in de oostgevel zijn hier eveneens verwijderd (uitz. t.h.v. as 16). Er is een tijdelijk dak met houten spantjes geplaatst.

De gedemonteerde spanten zijn ter plaatse bewaard. Volgende onderdelen per spant zijn nog aanwezig :

Spant 1 :

- voetstuk oostgevel, incl. beugel en sokkel in blauwe hardsteen
- zijdelingse en centrale koppelstukken van de horizontale trekker
- koppelstuk boven, incl. beugels

De trekstaven zijn verwrongen.

Spant 2 :

- voetstuk oostgevel, incl. beugel en sokkel in blauwe hardsteen
- zijdelingse en centrale koppelstukken van de horizontale trekker
- koppelstuk boven, incl. beugels
- drukstaven

Het voetstuk en de sokkel in blauwe hardsteen zijn beschadigd. De trekstaven zijn verwrongen.

⁷⁶ Zie aanduiding op plan

Spant 3 :

- voetstuk oostgevel, incl. beugel en sokkel in blauwe hardsteen
- zijdelingse en centrale koppelstukken van de horizontale trekker
- koppelstuk boven, incl. beugels
- drukstaven

Eén bout en moer van het voetstuk, de sokkel in blauwe hardsteen en één drukstaaf zijn beschadigd. De trekstaven zijn verwrongen.

Spant 4 :

- beugels van het voetstuk van de oostgevel (zonder bout en moer) en van het voetstuk van de zakgoot
- zijdelingse en centrale koppelstukken van de horizontale trekker
- koppelstuk boven, incl. beugels
- drukstaven

De trekkers zijn in redelijke staat. Enkel de verticale trekstaaf is verwrongen.

Spant 5 :

- voetstuk zakgoot, incl. beugels
- 2 beugels nl. van het voetstuk van de oostgevel en van de zakgoot
- zijdelingse en centrale koppelstukken van de horizontale trekker
- koppelstuk boven, incl. beugels
- drukstaven (1 x zonder moeren)

De trekkers zijn in redelijke staat. Enkel de verticale trekstaaf is verwrongen.

Spant 6:

- zijdelingse koppelstukken van de horizontale trekker
- koppelstuk boven, incl. beugels
- drukstaven
- 2 schuine trekkers met koppelingen

Spant 7:

- koppelstuk boven, incl. beugels

In de zuidelijke uitbouw van hal 4.2 (hal 4.4) is slechts één spant aanwezig (foto 361 en 362). Dit spant bestaat uit L- profielen : aanduiding enkele en dubbele L-profielen, zie detailplan Sp 2. De gordingen en nokbalk zijn eveneens L-profielen. Aan de zuidzijde rusten deze op een L-profiel dat tegen de vakwerkwand bevestigd is.

Tussen het spant en de zuidgevel is een andreaskruis geplaatst. Ook naar de zuidelijke gevel van hal 4.2 toe is een schoor geplaatst. Beiden zijn opgebouwd uit L-profielen.

Afwerkingslagen wanden

Tot een hoogte van 155 cm is een teerlaag aangebracht (foto 380). De bovenliggende wanden zijn wit geschilderd. In travee 4 zijn restanten van een bepleistering aanwezig. De noord-oostelijke hoek van de hal werd bijkomend geschilderd (zie inrichting van een kantoortje) (foto 381).

In de zuidelijke uitbouw is tot op een hoogte van 132 cm een teerlaag aangebracht (foto 382). De bovenliggende wanden zijn wit geschilderd.

Ijzerwerk

Tegen de oostwand, t.h.v. hal B, zien we tegen de 6 meest zuidelijke penanten een voetplaat met bouten en moeren (foto 386). Het betreffen de bevestigingen van een staalconstructie in hal B.

Aan de oostzijde zien we, aan weerszijden van de doorgang naar hal A, eveneens een grondplaat voor de bevestiging van de vakwerkliggers in hal A (foto 387).

In de noordoostelijke hoek bevindt zich een restant van een takelsysteem (foto 388). Er zijn ook talrijke ijzeren beugels en profielen aanwezig voor de bevestiging van leidingwerk.

Technische uitrusting

In travee 2, t.h.v. put 4 bevond zich een werkpost (foto 389). De elektrische aansluiting is nog aanwezig (foto 390). Aan weerszijden van put 4 zijn in de vloer twee geulen voorzien waarin een ketting met tanden geplaatst is (foto 391 en 392). Hierover kon een machine verplaatst worden. Het zijn restanten van een vijzelsysteem waarmee het chassis van een locomotief opgetild kon worden. Op deze wijze konden de wielen uitgenomen worden.

Tegen de oost- en westgevel zijn t.h.v. de werkputten elektriciteitsaansluitingen voorzien (foto 393).

We treffen zowel aansluitingen van 3 x 110V AC (gele bakjes naast de penanten) als 3 x 220 V AC (blauwe bakjes tegen penanten) aan. Ook tegen de kolom op as 12 aan de oostzijde wordt een aansluiting van 3 x 220 V aangetroffen.

De aansluitingen van 110 V wisselstroom zijn de oudste. De aansluitingen van 220V wisselstroom zijn recenter. De aansluitingen van 32 V AC dienden voor de aansluiting van looplampen (foto 394). Verder waren er, volgens een getuigenis van een voormalig ingenieur werkzaam op de site, ook aansluitingen van 72V gelijkstroom (DC) voor de aansluiting van looplampen en het laden van batterijen. De aansluitingen van 420V DC dienden voor de rolbruggen. Van voornoemde aansluitingen zijn geen herkenbare restanten meer aanwezig.

In de zuidwestelijke hoek bevinden zich de elektriciteitskasten van de verwarming (3 x 220 V) (foto 395). De kring van de verwarming is opgesplitst in een kring links en rechts. Hiernaast bevinden zich tegen de noordgevel de algemene elektriciteitskasten (foto 396). Volgende bordjes zijn aangebracht :

- drijfkracht opstelwerf links (3 x 220V)
- drijfkracht opstelwerf rechts (3 x 220V)
- drijfkracht overladers (3 x 220V)
- drijfkracht hulpkabel draaierij (3 x 220V)

Er was ook een kast voorzien voor de burelen van SPIT en een kelder.

Tegen de oostgevel lopen boven de ramen verschillende elektriciteitsleidingen (foto 397). Deze zijn bevestigd tegen stalen U-profielen. Het oorspronkelijke elektriciteitsnet betreft de leidingen met porceleinen isolatoren. Tegen de spanten van de middengang bevinden zich nog de dragers van de bovenleidingen van de transbordeurs (foto 398).

Tegen de westwand in travee 8 zien we een transformator voor 110 en 220 V (foto 399). Tegen de oost- en westwand bevinden zich op verschillende plaatsen nog schakelaars voor de verlichting van de werkputten (foto 400). In travee 1 aan de west- en oostzijde, bevindt zich een elektriciteitsbakje met de melding 'takel 220 V' (foto 401). In de zuidoostelijke hoek bevindt zich een algemene schakelaar van 32 V en een transfo van 3 x 220V. In travee 8 aan de oostzijde is een aansluiting voor een galgkraan aanwezig (foto 402).

Er komen nog diverse bakjes voor van verschillende wattages. De functie hiervan is echter niet duidelijk.

Er komen verschillende types lampen voor. De hanglampen bestaan uit een staaf en een stalen kap (foto 403). De spots hebben een conische metalen kap (foto 404). Ze zijn voorzien van een transformator. De lampen worden gevoed door kabels bevestigd tegen de spanten. De aansluiting van deze verdeelleiding bevindt zich in travee 4, t.h.v. de doorgangen naar de oorspronkelijke tussenhallen. Hier bevinden zich enkele elektriciteitskasten en transformatoren (foto 405).

Tegen de zuidgevel van hal 4.1 bevindt zich een lamp met stalen kap (foto 406).

Tegen de noordgevel van de hal, rechts van de poort, bevindt zich een telefoonaansluiting (foto 407).

De hal is voorzien van een leidingwerk voor bluswater (groene kleur, zie bordje met rode B) (foto 408). De aansluitingen zijn voorzien t.h.v. de kolommen (westzijde : as 3, 14, 16 en 18; oostzijde : as 3, 9, 12 en 16). Ook tegen de zuidgevel zijn er aan de oost- en westzijde aansluitingen.

De persluchtleidingen (blauwe kleur) zijn eveneens deels bewaard gebleven (foto 409). Er zijn telkens aansluitingen voorzien aan de kolommen (westzijde : alle kolommen; oostzijde : as 6 en 9). De leidingen zijn onderaan voorzien van een verbreding met aftakpunten en een waterafvoerkraantje. Aan de oostzijde is er in travee 4 een aftakking naar hal A. Er zijn ook aansluitpunten tegen de zuidgevel in hal 4.1 en 4.3.

T.h.v. as 3 bevinden zich de verbindingsleidingen van beide kringen (bluswater en perslucht) tussen de oost- en de westzijde van hal 4. In de zuidelijke uitbouw verlopen de leidingen naar de grond, namelijk de blauwe leiding aan de oostzijde en de groene leiding aan de westzijde. De brandblusleiding sluit hier aan op een put.

Tegen de zuidgevel van hal 4.1 bevindt zich een aansluiting mogelijk voor perslucht (foto 410 en 411).

In de noordwestelijke hoek bevindt zich de aansluiting voor aardgas (zie geel bord met melding 'Aardgas Afsluitkraan') (foto 412).

Overige

Tegen de wanden worden verschillende borden aangetroffen. T.h.v. de putten zijn tegen de zijgevels blauwe bordjes met een nummering aangebracht (foto 413). Het bordjes van put nr. 1 en 11 ontbreekt. Verder zien we ook een rood bord met de melding 'brandgevaar' en een bordje 'verboden te roken' (foto 414 en 415).

2.1.2 HAL A⁷⁷

Hal A bestaat uit drie delen (foto 1). Het centrale gedeelte (hal A.2) betreft de oorspronkelijke verbindingshal tussen hal 4 en 5 (foto 2). De hal heeft een zadeldak.

De hallen aan weerszijden hiervan zijn recenter opgetrokken (hal A.1 en A.3) (foto 3 en 4). Deze hallen hebben een schilddak.

2.1.2.1 EXTERIEUR

Dakbedekking⁷⁸

De hallen zijn voorzien van gebakken aarden pannen en nokpannen (hoofdzakelijk in een rode kleur) (foto 5 en 6). De dakvlakken zijn voorzien van pannen type Pottelberg. De nok- en de hoekkeperpannen zijn aangestroken met cement.

De kopse gevels van hal A.2 zijn voorzien van randpannen.

Dakdoorbrekingen

De lichtstraten zijn uitgevoerd met polycarbonaten golfplaten (foto 8 en 9). Deze zijn m.b.v. schroeven bevestigd in de onderliggende dakstructuur. De aansluitingen met de pannen zijn gerealiseerd m.b.v. loden slabben.

In het zuidelijke dakvlak van hal A.2 is een pijp aangebracht (foto 10).

Opgaand metselwerk en voegwerk

De noordgevel bestaat uit 4 traveeën in baksteenmetselwerk, geritmeerd door pilasters en verdiepte velden (foto 11). De velden zijn bovenaan voorzien van een dubbele sprong. De bakstenen plint (hoogte 74 cm) steekt 3,5 cm uit het gevelvlak. Onder de bakgoot is de baksteen in uitkraging gemetst (2 lagen) (foto 12). De gevel is opgetrokken in kruisverband met bakstenen van 17,5 x 8 x 5 cm. De voegmortel is beige.

De ramen in de uiterste traveeën zijn ingekort (foto 13 en 14). Onder de ramen zien we een zone met recenter invulmetselwerk. T.h.v. de penanten zien we restanten van een oudere uitbouw (invulling met afwijkend type baksteen). Boven het dak van de huidige uitbouw zien we ook sporen van een schilddak (foto 15 en 16). Ten oosten van de huidige uitbouw zijn nog slabben aanwezig in het metselwerk (aansluiting plat dak?) (foto 17).

De scheidingswand tussen hal A en B bestaat uit 4 traveeën (foto 18). De wand bestaat grotendeels uit recent invulmetselwerk. We zien nog oorspronkelijk metselwerk in de hoeken en boven de lateien (gekoppelde I-liggers). De penanten tussen travee 1 en 2 en 3 en 4 zijn eveneens bewaard gebleven. Deze tussenwand is niet in verband gemetst met de zijgevels van hal 4 en 5 : de laaghoogtes verspringen.

De west- en oostwand van hal A.1 en A.3 zijn oorspronkelijke buitengevels van respectievelijk hal 4 en 5. Voor een beschrijving van de opbouw van deze gevels zie Hst. 1.1 Hal 4 en 1.4 Hal 5.

De opbouw van de west- en oostwand van hal A.2 is dezelfde (foto 19 en 20). Het betreft een puntgevel in baksteenmetselwerk bestaande uit drie traveeën gescheiden door penanten. De penanten verbreden onderaan (hoogte 62,5 cm) (foto 21). De twee uiterste traveeën zijn blinde velden. Centraal bevindt zich een segmentbogige doorgang naar de naastliggende hallen.

Natuursteen en voegwerk

De dorpels van de ramen en deuren zijn in blauwe hardsteen (foto 31-33).

Afwerklagen gevel

In travee 2 en 3 van de noordgevel zijn sporen van verflagen (zie oudere aanbouw) (foto 34 en 35). De dagkanten van de deuren zijn m.b.v. schilderwerk gemarkeerd.

Ijzerwerk

Verspreid in de gevel komen ijzeren profielen en grondplaten voor (foto 36 en 37).

Regenwaterafvoer⁷⁹

⁷⁷ Voor de foto's van hal A wordt verwezen naar de bundel in bijlage : 'Foto's hal A'.

⁷⁸ Enkel het dak van hal A.1 is controleerbaar.

T.h.v. de noordgevel van hal A.1 is een houten bakgoot voorzien bekleed met bitumenvilt (foto 38 en 39). De goot sluit aan op de bakgoot van hal 5 en heeft eenzelfde vormgeving.

De structuur van de zakgoten is niet zichtbaar omwille van de isolatie van het dak (foto 40). De zakgoot aan de zijde van hal 5 is bekleed met zink. Aan de zijde van hal 4 is de goot bekleed met bitumen (mogelijk aangebracht op een zinken bekleding) (foto 41). In het opgaand metselwerk zijn zinken slabben aangebracht.

De zakgoot met hal 5 is voorzien van een interne afvoer in de zuidoostelijke hoek van hal A.3 (foto 42).

Deze afvoer bestaat uit een pvc afvoerbuys en een ronde gietijzeren standpijp. Om een aansluiting te maken op de goot is boven het raam een doorboring van de muur gemaakt.

De zakgoten tussen hal A.1, A.2 en A.3 zijn niet voorzien van een afvoer.

Schrijnwerk

De twee uiterste traveeën van de noordgevel zijn voorzien van segmentbogige ramen (foto 46-49). De bogen bestaan aan de buitenzijde uit 4 rollagen en aan de binnenzijde uit 3 rollagen. De dagkanten zijn in metselwerk. Er is geen tablet of dorpel voorzien aan de binnenzijde. De opening is dicht gemaakt met vaste houten ramen. Deze zijn d.m.v. houten profielen opgedeeld in 7 x 3 kalibers, voorzien van helder glas.

Onder de ramen zijn deuropeningen gemaakt. De latei bestaat uit een steense laag met afwisselend strekken en koppen. De dagkanten zijn in metselwerk.

De westelijke deur (D A.1) bestaat uit een houten stijl- en regelwerk, onderaan ingevuld met een paneel en bovenaan voorzien van een beglazing (foto 50 en 51). Het bovenpaneel is d.m.v. kleinhouten opgedeeld in vier gelijke delen. De deur is voorzien van een recente klink en slotplaat. De oostelijke deuropening is dicht gemaakt met plaatmateriaal (foto 52 en 53).

In de scheidingswand tussen hal A en B zijn de gekoppelde I-liggers nog aanwezig.

Het schrijnwerk in de west- en oostgevel wordt beschreven bij respectievelijk hal 4 en 5.

2.1.2.2 INTERIEUR

Vloer

In de hal is een betonnen vloer aangebracht (foto 56). Er zijn 4 putten voorzien in de hal. Aan de westzijde, tegen de muur, bevinden zich 2 afvoerputten (foto 57). Er is geen aansluiting op de linkse put zichtbaar. In het deksel van de rechtse put is een opening voorzien, vermoedelijk voor de aansluiting van een afvoer van een machine. Een derde put bevindt zich rechts van de doorgang naar hal 5 (foto 58). Ook hier is geen aansluiting zichtbaar. Een laatste put bevindt zich t.h.v. de regenwaterafvoer in de zuidoostelijke hoek van de hal (foto 59). Alle putten zijn voorzien van een plaatstalen deksel. Centraal in de ruimte zijn 2 afgezaagde I-profielen aanwezig in de vloer. In de zuidwestelijke hoek is een betonnen sokkel bewaard gebleven (foto 60).

Dakconstructie

Hal A.2 heeft een houten dakconstructie (foto 61). De spanten bestaan uit een eikenhouten trekbalke en spantbenen in naaldhout. De spantbenen zijn bovenaan onderling verbonden m.b.v. een gietijzeren koppelstuk en zijn vastgezet met bout en moer (foto 62). De spantbenen en de trekbalke zijn onderling verbonden d.m.v. 5 stalen trekkers en 4 houten schoren. De centrale trekker is bovenaan vastgezet in het koppelstuk. Onderaan is de trekker voorzien van draad en m.b.v. een ronde grondplaat en een moer vastgezet aan de onderzijde van de trekbalke (foto 63). De overige trekkers zijn zowel boven- als onderaan vastgezet m.b.v. een moer en een grondplaat (foto 64). De schoren zijn bovenaan verbonden met de spantbenen d.m.v. een pen- en gatverbinding (foto 65 en 66).

In de trekbalke van spant 1 en 2 zijn aan de onderzijde verschillende inkepingen gemaakt (foto 68). Tegen spant 2 en 3 zijn enkele horizontale latten bevestigd (foto 67).

Op de spanten rusten de nokbalke en 3 gordingen per dakvlak (foto 69). In de lengterichting zijn de gordingen verbonden d.m.v. een schuine liplas. De middelste gordingen rusten op een sloef. De onderste gording in het noordelijke dakvlak is ontdubbeld tussen de westgevel en spant 2. Op de gordingen zijn isolatieplaten aangebracht.

⁷⁹ Enkel het dak van hal A.1 is controleerbaar.

Tussen de westgevel en spant 2 zijn 2 rechthoekige verbindingsbalken aangebracht op de trekbal (foto 68).

T.h.v. de daklichten zijn bijkomende balken geplaatst op de spantbenen en de gordingen (foto 70). De dagkanten van de daklichten zijn afgekleed met houten planken.

De spanten rusten op vakwerkliggers en –kolommen (foto 71 en 72). De liggers zijn opgebouwd uit U- en L-profielen. De U-liggers zijn t.h.v. de steunpunten van de spanten, t.h.v. de kolommen en aan de opleg in de zijgevels verbonden door een stalen verdeelplaat bovenaan en L-profielen aan de onderzijde (foto 73). In het midden van de overspanning zijn 2 verticale U-profielen geplaatst (foto 74). Deze worden d.m.v. L-profielen verbonden met de I-liggers. De verbinding wordt gemaakt d.m.v. een stalen plaat (foto 75).

De kolommen bestaan uit 2 U-profielen die aan weerszijden verbonden zijn door staalplaten (foto 76 en 77). De bevestiging in de vloer is niet zichtbaar.

Het merendeel van de verbindingen is gemaakt m.b.v. ponsnagels. Het gebruik van bouten en moeren wijst vermoedelijk op herstellingen.

In hal A.1 en A.3 wordt het dak gedragen door telkens 3 Polonceau-spanten (foto 78 en 79). De spanten bestaan uit gietijzeren koppelstukken, metalen trek- en drukstaven en naaldhouten spantbenen. De spantbenen rusten onderaan in gietijzeren voetstukken (foto 80 en 83). De voetstukken rusten in de noordgevel op een verdeelsloef (foto 81). T.h.v. de zakgoten rusten ze op de vakwerkliggers (foto 82). Bovenaan zijn de spantbenen verbonden met een gietijzeren koppelstuk (foto 84 en 85).

De horizontale trekker bestaat uit drie delen die onderling verbonden worden m.b.v. 2 koppelplaten en bouten en moeren (foto 86 en 87). De trekkers zijn t.h.v. de koppelplaten voorzien van een oog. Ze worden tussen de 2 koppelplaten geklemd en vastgezet met bout en moer. Aan de zijde van de gevel en de zakgoot zijn de trekkers voorzien van een beugel die m.b.v. bout en moer vastgezet wordt in de voetstukken. De schuine trekkers zijn onderaan eveneens voorzien van een oog. Bovenaan worden ze m.b.v. beugels bevestigd aan het koppelstuk.

De drukstaven bestaan uit twee staalplaten. Bovenaan zijn ze m.b.v. S-vormige koppelstukken vastgezet aan weerszijden van de spantbenen (foto 88 en 89). Onderaan zijn eveneens koppelstukken gebruikt die vastgezet zijn aan de buitenzijde van de koppelplaten van de trekkers. Alle verbindingen zijn vastgezet met bout en moer.

Vervolgens hebben we een nokbalk en 3 naaldhouten gordingen per dakvlak. De middelste gording rust op een houten sloef. Op de gordingen zijn isolatieplaten aangebracht.

Tegen de westgevel is een U-profiel aangebracht, in het midden ondersteunt door een console (foto 90).

De opbouw van het daklicht in het zuidelijke dakvlak van hal A.1 is gelijk aan de opbouw van de daklichten in hal A.2. In het noordelijke dakvlak van hal A.1 en in hal A.3 rust de structuur van de daklichten niet rechtstreeks op de spantbenen (foto 91 en 92).

In hal A.3 wijkt de detaillering van de koppelstukken tussen de verschillende elementen af van deze in hal A.1. De drukstaaf is in hal A.3 onderaan vervat tussen de 2 platen van het koppelstuk.

Zowel de houten als de metalen spanten zijn geverfd.

Afwerkingslagen wanden

De wanden zijn volledig wit geschilderd. Op enkele plaatsen zijn sporen van een zwarte plint (hoogte 148 cm) (foto 107). Op de westwand zijn rechts van de deur sporen van groene verflagen (foto 108).

Op volgende plaatsen wordt een bepleistering aangetroffen :

- penant op as 9 en 12 aan de oost- en westzijde;
- t.h.v. de plint in travee 1, 3, 5 en 6 aan de westzijde (cementerij) (foto 109);
- t.h.v. de penant op as 8 en 11 aan de westzijde (cementerij).

Ijzerwerk

Tegen de wanden zijn meerdere ijzeren profielen aangebracht voor de bevestiging van leidingen (foto 110 en 111).

Tegen de penant tussen travee 1 en 2 aan de westzijde is een console aangebracht (foto 112).

Tegen de zuid- en oostwand zijn enkele grondplaten met bouten bevestigd (zie o.a. consoles in hal B). In de zuidwand bevindt zich een restant van een afgezaagd I-profiel.

Technische uitrusting

Links van de doorgang naar hal 4 is een elektriciteitskast voorzien (foto 113). Ook aan de oostzijde zijn t.h.v. de doorgang naar hal 5 enkele kasten voorzien. De functie hiervan is niet duidelijk.

2.1.3 HAL B

Hal B is een langwerpig bakstenen gebouw in een iets eenvoudiger utilitaire stijl (foto 1-3). Het werd opgetrokken tussen hal 4, 5 en A. De hal heeft een zadeldak.

2.1.3.1 EXTERIEUR

Dakbedekking⁸⁰

De hal is voorzien van gebakken aarden pannen van het type Pottelberg (foto 4). Er komen zowel rode als grijs gesmoorde pannen voor. De nok is afgewerkt met rode nokpannen in gebakken aarde. Op de kopse zijden komen geprofileerde randpannen voor (foto 5). De randpannen zijn vastgeschroefd in een houten keper en vervolgens aangestroken met een cementmortel.

Dakdoorbrekingen

De lichtstraten ter hoogte van de nokken zijn uitgevoerd met polycarbonaten golfplaten. Deze zijn m.b.v. beugels bevestigd in de onderliggende dakstructuur (foto 9). De aansluitingen met de pannen zijn gerealiseerd m.b.v. loden slabben.

In de lichtstraten is aan de oost- en westzijde een rookkoepel in polycarbonaat geplaatst (foto 10).

In het oostelijk en westelijk dakvlak bevindt zich een 'schouwpijp' (foto 11). Aan de oostzijde is bovendien een grote doorvoeropening gerealiseerd (functie?) (foto 12).

Opgaand metselwerk en voegwerk

De zuidgevel is opgetrokken in baksteenmetselwerk in kruisverband met bakstenen van 17 x 8 x 4,5 cm (foto 13 en 14). De gevel heeft 1 verdiept veld waarin de ramen gelegen zijn. Dit veld is bovenaan voorzien van een dubbele sprong (t.o.v. een enkele sprong zijdelings). De plint (hoogte 63 cm) springt 2,5 cm uit het gevelvlak. T.h.v. de penant met hal 4 en 5 is de plint hoger (foto 15).

De top van de gevel bestaat uit schuin geplaatst metselwerk (foto 16).

De gevel is voorzien van platvol, beige voegwerk.

De bestaande zuidwand van de hal A.3 werd hoger opgetrokken bij de bouw van hal B (foto 17). Het betreft een vlakke puntgevel in baksteenmetselwerk met onderaan de dichtgemetste doorgangen naar hal A (zie beschrijving zuidwand van hal A).

De west- en oostwand zijn oorspronkelijke buitengevels van respectievelijk hal 4 en 5. Voor een beschrijving van de opbouw van deze gevels zie Hst. 1.1 Hal 4 en 1.4 Hal 5.

Natuursteen en voegwerk

De dorpel van het centrale raam (Z B.2) en van de bovenramen (Z B.3 t.e.m. Z B.5) zijn in blauwe hardsteen (foto 47-49).

Ijzerwerk

Verspreid op de gevel treffen we stalen platen met bout en moer aan, o.a. ter bevestiging van de dragers van de verwarmingsleidingen en van de I-profielen (deels uitgenomen) in de hal (foto 50).

In de gevel zijn enkele profielen aangebracht voor de bevestiging van leidingen (foto 51).

Regenwaterafvoer

Aan de oostzijde bevindt zich een bakgoot met houten boeiplanken en gootbodems (foto 52 en 53). Tussen hal 4 en B is een zakgoot gerealiseerd. De goten zijn bekleed met bitumenvilt.

De afvoeren van de bakgoot geven uit in de zakgoot van hal 5. De zuidelijke afvoer is in zink.

De zakgoot van hal 5 en de zakgoot aan de zijde van hal 4 zijn beiden voorzien van inpandige afvoeren in hal B. De afvoeren in de zuidoostelijke en zuidwestelijke hoek bestaan een pvc-afvoerbuis en een gietijzeren standpijp (foto 55 en 56). De standpijp is aan de achterzijde afgevlakt (foto 57).

De afvoer tegen de westgevel (op as 4) bestaat uit een afvoer in pvc en een ronde gegroefde gietijzeren standpijp (foto 58 en 59).

Schrijnwerk

De zuidelijke kopgevel is voorzien van drie segmentbogig afgedekte raamopeningen op de gelijkvloerse verdieping en een grote segmentbogig afgedekte opening op de verdieping, die door verticaal

⁸⁰ De noordzijde van het dak is niet controleerbaar.

metselwerk in drie gedeeld is.

De boog van de ramen onderaan in de gevel bestaat aan de buitenzijde uit 4 rollagen (foto 62 en 63). Aan de binnenzijde zien we een anderhalfsteense boog en een koppenlaag. De dagkanten zijn in metselwerk. De dorpel van het centrale raam (Z B.2) is in blauwe hardsteen, de dorpel van het linkse raam (Z B.1) bestaat uit gecementeerde baksteen (foto 68). Aan de binnenzijde is geen tablet of dorpel voorzien.

De rechtse raamopening is dicht gemetst met een steense muur (foto 60 en 61). Er is een deuropening gerealiseerd onder een betonnen latei (D B.1). De deur heeft een betonnen dorpel. Voor de toegang bevindt zich een betonnen put met rooster. De deur bestaat uit een vast stalen kader en een houten poort (stijl- en regelwerk bekleed met verticale planken). Er is nog slechts 1 poortvleugel aanwezig. Deze is niet passend in de deuropening. De opening is verder dicht gezet met platen. De scharnieren zijn nog gedeeltelijk aanwezig op het stalen kader.

De raamopeningen zijn voorzien van vast houten schrijnwerk. Het rechtse raam onderaan (D B.2) heeft een zwaardere middenstijl en regel (foto 62 en 63). De verdere opdeling gebeurt met kleinhouten. In één van de kalibers is een valraam geplaatst.

Het linkse raam onderaan (Z B.1) heeft een onregelmatige verdeling (foto 64 en 65). Alle kleinhouten, horizontaal en verticaal hebben eenzelfde profilering. Er zijn bijkomende houten latten geplaatst ter versteviging. Het raam is niet passend in de vensteropening. Onder dit raam is een deuropening gemaakt (D B.2) (foto 66 en 67). Het poortje bestaat uit een stijl- en regelwerk bekleed met verticale planken. Er zijn drie pijpscharnieren, een horizontale grendel en een recente klink met rosas en slotplaat aanwezig aan de binnenzijde. De dorpel is niet zichtbaar.

De ramen waren voorzien van helder glas.

De boog van de ramen bovenaan in de gevel bestaat aan de buitenzijde uit vier rollagen (foto 69). Aan de binnenzijde treffen we 4 rollagen en een koppenlaag aan (foto 70). Er is geen tablet voorzien.

De openingen zijn afgesloten met vaste houten ramen.

De vormgeving van de ramen verschilt. De stijlen en regels van het linkse raam hebben allen eenzelfde sectie (foto 71 en 72). Het rechtse en het middelste raam (Z B.4 en Z B.5) worden d.m.v. een brede houten stijl in respectievelijk 2 en 3 gedeeld (foto 73-76). De verdere opdeling gebeurt m.b.v. ijzeren profielen. Bovenaan in het centrale raam (Z B.4) is een ventilator geplaatst. Er komt grof gehamerd en helder glas voor.

De voeg tussen het schrijnwerk en de dagkanten is niet aangewerkt (foto 77). De ramen zijn deels dicht gezet met platen.

Bovenaan in de noordgevel bevindt zich eveneens een grote segmentbogig afgedekte opening, die door verticaal metselwerk in drie gedeeld is (foto 78-80). De boog bestaat aan de binnenzijde uit 4 rollagen en een koppenlaag. De dagkanten zijn in metselwerk. Er is geen tablet geplaatst. In de vensteropeningen is vast houten schrijnwerk geplaatst (N B.1 t.e.m. N B.3). De ramen worden m.b.v. brede houten stijlen opgedeeld in 2 of 3 delen. De verdere opdeling gebeurt m.b.v. stalen profielen. In het middenste raam is bovenaan een ventilator aangebracht. Een van de kalibers is vervangen door een staalplaat (doorvoer van leidingen). Ook in het oostelijke raam zijn drie kalibers vervangen voor de doorvoer van leidingen. De voeg tussen het schrijnwerk en de dagkanten is niet aangewerkt.

Het schrijnwerk van de west- en oostgevel wordt besproken bij respectievelijk hal 4 en 5.

2.1.3.2 INTERIEUR

Vloer

In de hal is een betonnen vloer aangebracht (foto 86). Er zijn verschillende putten in de vloer (foto 87). De put in de noordoostelijke hoek en de put centraal in de ruimte zijn aangesloten op de regenwaterafvoer (foto 88). Van de andere putten is de functie niet duidelijk. De putten zijn voorzien van plaatstalen deksels. In travee 1 bevindt zich in het midden een zone met kops geplaatst hout (foto 89). In travee 2 loopt een smal verbindingsspoor tussen hal 4 en 5. Er zijn ook restanten van ijzeren profielen ingegoten in het beton (foto 90).

Dakconstructie

Hal B heeft een metalen dakstructuur met 6 spanten. De spanten zijn samengesteld uit U- en L-profielen (zie schema) onderling verbonden m.b.v. staalplaten en ponsnagels (foto 91). De trek balk bestaat uit 2 L-profielen (foto 92). Aan de opleg in het metselwerk zijn deze verstevigd met een stalen

vin (foto 93). De consoles (in gietijzer) zijn ingewerkt in de wanden (foto 94). De spantbenen bestaan zowel uit U- als L-profielen. Aan de basis zijn de spantbenen ingewerkt in het metselwerk. Bovenaan zijn deze verbonden m.b.v. een koppelstuk (foto 95). De trek- en drukstaven bestaan uit enkele en dubbele L-profielen. Tussen de spanten zijn dwarsverstijvingen aangebracht, nl. een andreaskruis bestaande uit L-profielen (foto 96).

Er zijn 5 gordingen per dakvlak en een nokprofiel, nl. I-profielen. De nok rust op het bovenste koppelstuk, dat verstevigd is met 2 L-profielen (80 x 80 x 8 mm). De onderste gordingen rusten rechtstreeks op de spantbenen (foto 97). Ze zijn vastgezet met geplooid bandijzers. De overige gordingen, t.h.v. de daklichten, rusten op een tussenstuk (2 U-profielen bevestigd aan weerszijden van de verbindingsplaat). De polycarbonaatplaten van de daklichten zijn m.b.v. beugels aan de gordingen bevestigd (foto 98). De onderste gording is aan de westzijde aangestroken met mortel.

Het dak is verder opgebouwd uit kepers, muurplaten en panlatten. De kepers betreffen U-profielen. De panlatten zijn eveneens in metaal.

Alle metalen onderdelen zijn geverfd.

Afwerkingslagen wanden

In de noordoostelijke hoek, t.h.v. de doorgang naar hal 5, is het metselwerk bepleisterd (foto 104). De penant op as 6 aan de oostzijde is deels gecementeerd.

De dagkanten van de nissen in de noordgevel zijn (deels) bepleisterd (foto 105).

De wanden zijn wit geschilderd. Er zijn sporen van een zwarte plint (teerlaag) met hoogte ca. 60 cm.

Ijzerwerk

Tegen de oost-, noord- en westwand zijn ijzeren consoles aangebracht (foto 106 en 107). Tegen de zuidwand bevinden zich t.h.v. de ramen twee U-profielen. Hierop rustten I-profielen die de volledige hal overspannen. Deze constructie werd aangebracht om verschillende leidingen en werktuigen aan op te hangen. Tegen de noordgevel is op deze staalstructuur een golfplaten dak aangebracht (foto 108).

Tegen de wanden zijn verschillende ijzeren profielen aangebracht voor de bevestiging van leidingen.

Technische uitrusting

Tegen de wanden zijn restanten van de elektrische uitrusting bewaard gebleven (foto 109). De functie ervan is niet duidelijk. Tegen de zuidwand bevonden zich verwarmingsleidingen.

2.1.4 HAL 5

Hal 5 bestaat uit 1 langwerpige hal afgedekt met een zadeldak (foto 1-4). De hal bestaat uit 21 traveeën van ca. 14 m breed.

2.1.4.1 EXTERIEUR

Dakbedekking

De hal is voorzien van gebakken aarden pannen en nokpannen. Aan de westzijde betreft het rode pannen van het type Pottelberg (foto 5). Aan de oostzijde zijn het rode muldenpannen met restanten van een grijze glazuurlaag (foto 6).

De nokpannen zijn aangestroken met cement. Er komen zowel rode als grijze nokpannen voor.

Aan de zuid- en noordgevel zijn geprofileerde randpannen voorzien (foto 7 en 8). De randpannen zijn vastgeschroefd in een houten keper en vervolgens aangestroken met cementmortel.

Dakdoorbrekingen

De lichtstraten ter hoogte van de nokken in de daken zijn uitgevoerd met polycarbonaatplaten (foto 13 en 14). Deze zijn m.b.v. schroeven bevestigd in de onderliggende dakstructuur. De aansluitingen met de pannen zijn gerealiseerd m.b.v. loden slabben.

Opgaand metselwerk en voegwerk

De noord- en zuidgevel van hal 5 hebben eenzelfde opbouw (foto 15 en 16). De gevels zijn opgetrokken in baksteenmetselwerk met een dubbel spaarveld waarin twee rondbogig afgedekte poorten gelegen zijn. Dit veld is bovenaan voorzien van een dubbele sprong. De plint (hoogte 84 cm) springt 3 cm uit het gevelvlak. Ter hoogte van de hoeken is de plint hoger (hoogte 158,5 cm) (foto 17).

De top van de gevel bestaat uit schuin geplaatst metselwerk. Centraal in de geveltop bevindt zich een rechthoekige blinde cartouche (foto 18).

Het voegwerk van de zuidgevel is grotendeels hernomen met cementmortel (uitz. rechts van raam Z 5.2). Het voegwerk van de penanten en de plint was oorspronkelijk rood (foto 19). In het veld is het voegwerk beige. In de voeg werd naderhand een lijn getrokken. In de dagkanten van de linkse poort van de zuidgevel worden eveneens sporen van rood voegwerk aangetroffen (foto 20).

De west- en oostgevel zijn opgetrokken in kruisverband en worden geritmeerd door penanten en verdiepte velden met ramen (foto 21 en 22). De verdiepte velden zijn bovenaan voorzien van een dubbele sprong (t.o.v. een enkele sprong zijdelings) (foto 23).

De gevels zijn voorzien van een plint in baksteenmetselwerk (hoogte 84 cm, 3 cm uitspringend t.o.v. het gevelvlak). T.h.v. de hoeken is de plint hoger opgetrokken (hoogte 158,5 cm) (foto 24). T.h.v. travee 10 t.e.m. 12 van de oostgevel is er geen plint aanwezig (foto 25). Hier bevond zich vroeger een tussenhal. Onder de bakgoten is een uitkraging in baksteenmetselwerk voorzien (2 lagen) (foto 26).

Aan de zuidzijde van hal 5 (travee 7 en 8) zien we sporen van een tweede lage aanbouw (foto 27). In travee 1 t.e.m. 6 bevond zich de stookplaats.

In travee 13 aan de westzijde zien we onder het raam invulmetselwerk (foto 28).

Het voegwerk van de penanten en de plint was oorspronkelijk rood van kleur (foto 29 en 30). In de velden is een beige voegmortel gebruikt. Het betreft een getrokken voeg.

Het baksteenmetselwerk van de verschillende gevels is opgetrokken in kruisverband met bakstenen van 18 x 9 x 5,5 cm.

Aan de binnenzijde is het metselwerk bovenaan de west- en oostgevel eveneens in uitkraging gemetst (3 lagen) (foto 31). In travee 3, 6, 9, 13, 16 en 19 is een uitsparing voorzien in deze uitkraging. In travee 10 t.e.m. 12 aan de oostzijde, t.h.v. de oorspronkelijke tussenhal, ontbreekt de uitkraging.

In travee 11 en 12 aan de oostzijde is t.h.v. de plint een voorzetwand opgetrokken (foto 32).

Natuursteen en voegwerk

De ramen zijn voorzien van dorpels in blauwe hardsteen (foto 115 en 116). In hal A en B zijn de dorpels geschilderd. Ook enkele raamdorpels van de oostgevel zijn geschilderd.

Afwerklagen gevels

Op de gevels zijn verschillende afwerkingslagen aanwezig t.g.v. de bijgebouwen die tegen de hal werden aangebouwd. Travee 20 en 21 van de westgevel zijn geschilderd (foto 121).

T.h.v. travee 10 tot 12 van de oostgevel zien we restanten van een bepleistering, schilderwerk en tegels (foto 123). Ook in travee 1 t.e.m. 8 is de oostgevel gedeeltelijk bepleisterd (cementerij) en geschilderd (foto 124).

Na de afbraak van de aanbouw, werd de oostgevel van hal 4 gecementeerd t.h.v. de vroegere aansluitingen van de buitenmuren (op as 9 en 12) (foto 125 en 126).

Ijzerwerk

Er zijn geen muurankers aanwezig.

Verspreid in de gevel komen ijzeren profielen, of restanten ervan, voor i.v.m. de bevestiging van leidingwerk (foto 131).

Op verschillende plaatsen zijn conterplaten aangebracht van elementen die in de hal bevestigd zijn tegen de wanden (foto 132, 134 en 135). Aan de noordzijde van de hal zijn, zowel aan de west- als de oostzijde, restanten van I-profielen aanwezig in de wand. Aan deze profielen werden vermoedelijk leidingen of werktuigen bevestigd. Tegen de zuidwand liepen in de hal verwarmingsleidingen (zie ook hal B en hal 4). Tegen de noord- en zuidgevel zijn ook platen aangebracht voor de ophanging van de verlichtingsarmaturen in de hal. Van de overige elementen is de functie niet duidelijk.

Verder zijn er allerlei overblijfsels aanwezig in de gevels van afgebroken bijgebouwen (foto 133).

Regenwaterafvoer

Aan de oost- en westgevel zijn bakgoten voorzien (foto 138). De kwartronde profilering van de boeiplank is vervaardigd uit loofhout. De boeiplank en de bodemplank zijn uit naaldhout. In aansluiting met hal A en B is een houten zakgoot gerealiseerd (zie hal A en B). De goten zijn bekleed met bitumenvilt (foto 139 en 140).

Aan de noordzijde van de westgevel bevindt zich een regenwaterafvoer in pvc (foto 141).

De afvoer in de hoek met hal A.1 is een recente afvoerpijp in pvc (foto 142). Ze is voorzien van een ronde gietijzeren standpijp met een vlakke achterzijde, bevestigd met gietijzeren beugels.

De regenwaterafvoer op as 17 aan de oostzijde is in pvc (foto 144). Hij is voorzien van een gegroefde gietijzeren standpijp (foto 145). Aan as 13 is een zelfde type standpijp voorzien (foto 143). De overige afvoeren zijn in pvc (as 2, 4 en 5).

De afvoer van de zakgoot met hal B bevindt zich in hal B.

Schrijnwerk

De poorten in de noord- en zuidgevel hebben een omlijsting in baksteen die 9 cm uitspringt t.o.v. het gevelvlak (foto 157). De boog van de poorten bestaat uit 4 rollagen. Ook aan de interieurzijde kraagt de poortomlijsting ook uit t.o.v. het gevelvlak (foto 158). De boog bestaat uit 4 rollagen en 1 koppenlaag.

De oorspronkelijke poorten van de zuidgevel zijn verwijderd. De houten latei is nog gedeeltelijk aanwezig, aan weerszijden van de poorten (foto 159). In de westelijke doorgang is een stalen poort geplaatst (foto 157 en 158). De betonnen vloer van de hal loopt door onder de poort (D 5.10). Voor de poort, aan de buitenzijde, is een rooster voorzien. In de rondboogopening is een betonnen latei geplaatst. Hierboven is de opening dicht gemetst. Het betreft een stalen poort met 2 vleugels. Bovenaan is een verticale grendel geplaatst. Er is een recente klink met rosas en slotplaat aanwezig. Per vleugel zijn 4 scharnieren voorzien.

In de oostelijke doorgang is een raam geplaatst onder een betonnen latei (Z 5.2) (foto 160 en 161). De opening werd boven en onder het raam dicht gemetst. De dagkanten zijn heraangemetst (foto 162).

Links van de poorten is recent een bijkomende raamopening gemaakt (Z 5.1) (foto 163 en 164). Het raam is voorzien van een betonnen latei en een 3-voudige betonnen dorpel. De dagkanten zijn aan de buitenzijde opnieuw aangemetst. Aan de binnenzijde is het metselwerk zeer onregelmatig.

In de raamopeningen zijn stalen ramen met verluchtingsrooster voorzien. Het tablet is in natuursteen. De ramen zijn aan de buitenzijde dicht gezet met platen.

De poorten in de noordgevel zijn vermoedelijk nog de oorspronkelijke rolpoorten (D 5.7 e D 4.8) (foto 165-168). Ze zijn m.b.v. een rolmechanisme opgehangen aan een houten balk. Deze balk is m.b.v. bouten en moeren en ronde grondplaten aan de gevel bevestigd. De verschillende delen van de houten balk zijn d.m.v. een liplas met elkaar verbonden (foto 169). Aan de interieurzijde is een staalplaat tegen de houten latei bevestigd, waarop de wielen van de poort rollen (foto 170). De poortvleugels zijn telkens m.b.v. 2 V-vormige ijzers opgehangen aan de wielen (foto 171 en 172).

De poorten bestaan uit een houten stijl- en regelwerk bekleed met verticale planken. Aan de binnenzijde zijn de poorten recent bekleed met plaatmateriaal. De poorten werden m.b.v. een hendel vastgezet : de hendels zijn aan een houten blok bevestigd die zich tegen de centrale penant tussen beide poorten

bevindt (foto 173). Slechts één van beide hendels is oorspronkelijk. In de linkse poort (D 5.8) is een personenpoortje gemaakt (stijl- en regelwerk bekleed met verticale houten planken) (foto 174). Het is voorzien van een recente klink en slotplaat en van 3 tweeledige staartgehengen. De dorpel is in beton. Boven de poorten bevinden zich vaste houten ramen met helder glas (foto 175 en 176). De horizontale en verticale kleinhouten hebben eenzelfde profilering.

De ramen in de oost- en westgevel hebben een segmentboog bestaande uit 4 rollagen (foto 177). De dagkanten zijn in metselwerk. De dorpels zijn in blauwe hardsteen. Aan de interieurzijde bestaat de boog uit 3 rollagen en één koppenlaag (foto 178). De dorpels zijn in baksteen.

Volgende afwijkingen van het typevenster worden vastgesteld :

- raam W 5.10 en W 5.11 : dorpel in baksteen, bepleisterd en geschilderd (foto 179); beide ramen zijn in 1911 aangepast tot deuropeningen. Nadien is de raamopening hersteld;
- raam W 5.9 : dorpel aangegoten met beton (foto 180);
- raam O 5.14 : dorpel in een ander type baksteen (latere herstelling).

De vensteropeningen zijn voorzien van vaste houten ramen.

Er komen verschillende types schrijnwerk voor :

Type 1 (foto 181 en 182):

- vast houten raam, opdeling met ijzeren profielen in 8 x 6 kalibers. Onderaan zijn 2 ijzeren profielen vervangen door bredere kleinhouten.
- W 5.12, W 5.13, O 5.7.

Type 2 (foto 183 en 184) :

- vast houten raam, d.m.v. 2 houten stijlen en een regel opgedeeld in 3 x 2 vakken, verdere opdeling met ijzeren profielen. Ramen W 5.14, O 5.8, O 5.9 en O 5.15 zijn in het midden onderaan voorzien van een opengaande vleugel (staal) (foto 185). Bij raam W 5.17 is het centrale deel onderaan voorzien van kleinhouten (foto 186). Eén van de glaskalibers van raam O 5.17 is vervangen door een staalplaat voor de doorvoer van een leiding.
- W 5.14, W 5.17, O 5.8, O 5.9, O 5.11, O 5.15, O 5.16, O 5.17 en O 5.19.

Type 3 (foto 187 en 188):

- Zie type 1 maar met 8 x 4 kalibers.
De voeg tussen het schrijnwerk en de dagkanten is uitgevoerd met cementmortel. De ramen zijn voorzien van helder glas. Raam W 5.18 heeft een onregelmatige verdeling (foto 189).
- W 5.15, W 5.16 en W 5.18.

Type 4 (foto 190 en 191):

- Vast houten raam m.b.v. brede houten stijlen en regels opgedeeld in 5 x 3 glaskalibers. Centraal in het raam bevindt zich een opendraaiend stalen raam (foto 192). Het raam is voorzien van grof gehamerd glas.
- O 5.12, O 5.14 en O 5.18.

Type 5 (foto 193 en 194):

- Zie type 4 zonder opengaand deel. Er komt ook helder glas voor.
- O 5.13, W 5.3, W 5.4, W 5.5, W 5.6, W 5.8, W 5.9 en W 5.11.

Aan ramen W 5.3 en W 5.10 en W 5.11 is geen water- of steenlijst aangebracht.

De raamopeningen in travee 1, 2, 3, 5 en 6 van de oostgevel zijn dicht gemetst (foto 195). In travee 2, 3, 5 en 6 zijn de bakstenen dorpels aan de interieurzijde nog aanwezig (foto 196). De raamopening in travee 4 (O 5.4) is gedeeltelijk dicht gemetst (foto 197 en 198). Onder het raam is een deuropening gerealiseerd (D 5.9). Daartoe is een gekoppeld I-profiel geplaatst. De dorpel is in beton. Het betreft een metalen deur in een metalen kader. De ramen in travee 7 (O 5.7) en 8 (O 5.8) zijn gedeeltelijk dicht gemetst (foto 199-202).

De doorgangen in travee 10 en 11 zijn dicht gemetst (foto 203 en 204). De boog in baksteenmetselwerk in travee 11 is bovendien weggebroken.

In travee 12 is binnen de bestaande raamopening een kleinere raamopening gerealiseerd (O 5.10) (foto 205 en 206). Het betreft een vast houten raam d.m.v. een brede stijl in 2 gedeeld. Elk raamdeel is vervolgens door ijzeren profielen verder opgedeeld (2 x 2 kalibers). Er is geen water- of steenlijst aanwezig. Boven het raam zien we een boog in baksteenmetselwerk (aan de binnenzijde 4 rollagen). Aan de binnenzijde is een bakstenen dorpel voorzien. Onder het raam zien we een dichtgemetste doorgang.

Aan de westzijde is het raam in travee 1 dicht gemetst (foto 207 en 208). Verder zijn er 3 doorgangen

naar hal B en één doorgang naar hal A.2. De deuropening in travee 2 (D 5.1) is gedeeltelijk dicht gemetst (foto 209 en 210). Er is een personendoorgang gerealiseerd (betonnen latei). De deur bestaat uit een vast stalen kader. De betonnen vloer loopt door in de deuropening.

In travee 6 bevindt zich een tweede doorgang naar hal B (D 5.2) (foto 211 en 212). De poort is verwijderd. Het bovenraam is in hout. De betonnen vloer loopt door in de deuropening. Boven de doorgang in travee 7 (D 5.3) werd een gekoppeld I-profiel geplaatst tussen de penanten (foto 213 en 214). De onderzijde van de profielen is afgekleed met houten platen. Het metselwerk aan de zuidelijke dagkant is zeer onregelmatig. Aan de noordzijde is de dagkant bepleisterd. De opening boven de latei is dicht gezet met plaatmateriaal.

In travee 11 bevindt zich een segmentbogige doorgang naar hal A.2 (D 5.4) (foto 215 en 216). De boog bestaat aan de zijde van hal A uit 3 rollagen en 1 koppenlaag. De dagkanten zijn in metselwerk. De betonnen vloer loopt door in de deuropening. De poort, die zich aan de zijde van hal A bevond, is verwijderd.

Tussen travee 18 en 19 van de westgevel is t.h.v. de penant een poort gemaakt (D 5.5) (foto 217 en 218). De opening is voorzien van een gekoppeld I-profiel. T.h.v. de penant is een bijkomende staalplaat geplaatst om het bovenliggend metselwerk op te vangen. De dagkanten zijn in metselwerk. De betonnen vloer loopt door in de deuropening. De ramen in travee 19 en 20 zijn ingekort (W 5.15 en W 5.16). De openingen zijn dicht gemetst met een afwijkend type baksteen. De dorpels van het raam bestaan uit een laag dwars geplaatste bakstenen (foto 219). Ook aan de binnenzijde is het deel van de dorpel naast het I-profiel afgewerkt met baksteen (foto 220).

De poort heeft 2 vleugels aan weerszijden van een houten stijl. De vleugels bestaan uit een stijl- en regelwerk met schoren, bekleed met verticale planken. Onderaan is een horizontale stootplank voorzien. Bovenaan en zijdelings is het houtwerk verstevigd met ijzeren stroken.

Aan de buitenzijde is de poort voorzien van een klink met rosas en een rechthoekige slotplaat. Aan de binnenzijde zien we bovenaan een verticale schuifgrendel en een vierkante slotplaat. De duimgehengen zijn afgenomen. De klink ontbreekt.

In travee 21 was een bijkomende toegang gerealiseerd (D 5.6) (foto 221 en 222). De poort was voorzien van een gekoppeld I-profiel. De doorgang is nadien terug dicht gemetst. Het bovenliggend houten raam is ingekort.

2.1.4.2 INTERIEUR

Vloer

In de hal is een betonnen vloer aangebracht (foto 237). Er zijn verschillende putten in de vloer, waarvan de functie niet duidelijk is (foto 238 en 239). Centraal in de hal bevindt zich om de 2 traveeën een staalplaat (foto 240). In dezelfde traveeën bevinden zich langsheen de zijgevels afgezaagde I-profielen (foto 241). Tegen de zuidgevel is de vloer verhoogd om een kantoorruimte te realiseren (foto 242).

Dakconstructie

Het dak wordt gedragen door 20 houten spanten (foto 243). In het midden worden de spanten ondersteund door gietijzeren kolommen (foto 244). De kolommen bestaan uit een achthoekige basis (hoogte 163 cm, diam. 20) en een ronde schacht (diam. 16 cm) (foto 245). De bevestigingswijze in de vloer is niet zichtbaar. Op 30 cm boven de basis zien we een kwartrond profiel. Bovenaan de schacht, onder het kapiteel zien we een ringvormig profiel (astragaal) (foto 246). Aan de oostzijde zijn de kolommen voorzien van een console waarop transmissieassen voor de aandrijving van machines werden bevestigd.

Op de kolom rust een rechthoekige grondplaat, die m.b.v. vier bouten en moeren is vastgezet in de trekbalk (foto 247). De trekbalk is bijkomend verankerd d.m.v. 2 ijzers met een pin. De basis van kolommen 1, 10, 11, 12, 13, 19 en 20 is afwijkend in vorm : onderaan (tot hoogte 90 cm) is de kolom voorzien van 3 vlakke zijden, erboven is een vlakke basis op een vin aangebracht voor de bevestiging van werktuigen of machines (foto 248).

De spanten bestaan uit eikenhouten trekbalken. De overige onderdelen van de spanten zijn uit naaldhout. De trekbalken zijn aan de onderzijde afgeschuind, behalve t.h.v. de steunpunten (foto 249). De trekbalk van de helft van de spanten bestaat uit 2 stukken die onderling verbonden worden met een schuine haaklas. D.w.z. dat er afwisselend een samengestelde en een volledige trekbalk voorkomt (foto 250 en 251).

De spanten liggen aan weerskanten op een ijzeren console. De trek balk is hieraan bevestigd d.m.v. bout en moer. Bovenaan zijn de spantbenen onderling verbonden m.b.v. een gietijzeren verbindingsstuk, waarin ze zijn vastgezet met bout en moer (foto 252). De spantbenen en de trek balk zijn onderling verbonden door drie metalen trekkers en twee houten schoren. De centrale trekker is bovenaan vastgezet in het koppelstuk. Onderaan is deze trekker bevestigd m.b.v. een moer. De overige trekkers lopen doorheen de spantbenen en de trek balk en zijn vastgezet met een moer, onderaan met tussenplaatsing van een ronde grondplaat (foto 253). De schoren zijn bovenaan verbonden met de spantbenen d.m.v. een pen- en gatverbinding (foto 254).

Rond het oostelijke spantbeen van spant 2 en 4 is een metalen beugel aangebracht (foto 255). De functie hiervan is niet duidelijk. De oostelijke console van spant 10 en 11 heeft een afwijkende vormgeving (foto 256).

Er zijn vier gordingen per dakvlak, 2 gordingen per dakvlak voor de lichtstraat en een nokbalk (foto 257). De nok rust op het gietijzeren koppelstuk bovenaan de spanten. Oorspronkelijk werd de nok d.m.v. bout en moer bevestigd aan het bovenste koppelstuk (zie openingen in de steunplaat bovenaan het koppelstuk). De gordingen rusten op houten sloefen. In de lengterichting zijn de gordingen verbonden d.m.v. een liplas (foto 258). Er komen verschillende types gordingen voor. De gordingen met een vierkante sectie zijn vermoedelijk de oudste. De gordingen met een rechthoekige sectie betreffen recente herstellingen. Dit zijn de bovenste gordingen. Op de gordingen zijn harde isolatieplaten aangebracht. De kepers en panlatten zijn bijgevolg niet controleerbaar.

Ter hoogte van de lichtstraten zijn de spantbenen ontdebeld. Deze balken zijn d.m.v. ijzeren stroken aan de spantbenen genageld.

De spanten zijn geschilderd met een dampdichte verflaag.

In de onderzijde van de trekbalken zijn vele openingen en bouten aangebracht (foto 259). Vermoedelijk voor de bevestiging van de technische uitrusting van de hal.

Rond kolom 3 is boven de sokkel een metalen beugel aangebracht. We zien aan de kolommen verschillende beugels en haken (foto 260). Vermoedelijk voor de bevestiging van de technische uitrusting van de hal.

In travee 6 zijn tegen de trek balk aan de oostelijke opleg L-profielen bevestigd (foto 261 en 262).

Afwerkingslagen wanden

Tot een hoogte van 130 cm is een teerlaag aangebracht (foto 301). De bovenliggende wanden zijn wit geschilderd.

In travee 1 zijn de wanden deels bepleisterd en geschilderd en deels betegeld (zie realisatie van een kantoorruimte) (foto 302).

In travee 10 van de oostgevel zien we restanten van een bepleistering (foto 303).

Technische uitrusting

In de noordoostelijke hoek bevindt zich een aansluiting voor aardgas (zie bijhorend bord) (foto 309).

Tegen de westwand zijn een reeks elektriciteitskasten opgesteld (foto 310 en 311). Er is nog slechts één bordje aanwezig waarop het volgende vermeld staat: 'Verlichting, aankomst kabinen 5'. De kasten zijn afgeschermd d.m.v. een lichte wand.

Aan de zuidzijde van de hal, t.h.v. de vroegere kantoren, bevinden zich 2 aansluitingen voor telefonie (foto 312).

De verlichting is recent (foto 313).

2.1.5 SANITAIR

Het sanitair is ondergebracht in een aanbouw tegen de noordwand van hal A (foto 1-4). Het betreft een eenlaags gebouw met een plat dak.

2.1.5.1 EXTERIEUR

Dakbedekking

Het dak is voorzien van bitumenvilt, over de oude zinken bekleding geplaatst (foto 5). De dakrand is afgewerkt met een zinken slab met kraal.

Dakaansluitingen

De aansluiting van het platte dak met hal A is uitgevoerd met zinken slabben, ingewerkt in de muur.

Opgaand metselwerk en voegwerk

Voor de plint is bruine baksteen toegepast, voor het hoger liggend metselwerk rode baksteen (foto 7 en 8). De muren zijn opgetrokken in halfsteens verband met bakstenen van 17,5 x 8 x 5 cm. Er is cementmortel toegepast.

Natuursteen en voegwerk

De dorpels van de ramen en de deur zijn in blauwe hardsteen.

Ijzerwerk

Tegen de west- en oostgevel zijn ijzeren profielen bevestigd (functie onduidelijk).

Regenwaterafvoer

De goot is bekleed met zink (foto 13).

Aan de oostzijde bevindt zich een afvoerbuys in pvc met een vierkante gietijzeren standpijp en een zinken kalebas (foto 14).

Beton

De dakoversteek en de ringbalk bovenaan de gevels zijn in beton.

Schrijnwerk

In de oost- en westgevel bevindt zich op hoogte een valraam (foto 17 en 18). Aan de noordzijde bevinden zich op dezelfde hoogte 2 vaste ramen (foto 19 en 20). De ramen zijn geplaatst vlak onder de betonnen dakrand.

Het betreft houten schrijnwerk. De ramen in de noordgevel zijn d.m.v. een horizontaal kleinhout in 2 glaskalibers, met helder glas, opgedeeld. De ramen zijn aan de binnenzijde voorzien van een houten tablet en omlijsting.

In de noordgevel bevindt zich een beglaasde toegangsdeur met een opvallend bovenlicht (foto 21 en 22). De deur is voorzien van helder glas. De oorspronkelijke messing klinken met rechthoekige grondplaat zijn nog aanwezig.

2.1.5.2 INTERIEUR

Vloer

De vloer is afgewerkt met keramische tegels en hielplinten (foto 23). Aan de urinoirs is een opstapje voorzien (foto 24). De rand hiervan is verstevigd met een strook blauwe hardsteen.

Afwerkingslagen wanden

De wanden zijn bepleisterd en geschilderd (ruwe bepleistering tot onderzijde raam).

Plafondafwerking

De betonnen dakplaat is bepleisterd en geschilderd.

Binnenschrijnwerk

De toiletjes zijn voorzien van houten paneeldeuren geplaatst in een stijl- en regelwerk (foto 25 en 26). Volgend hang- en sluitwerk is aangebracht : een verticale greep aan weerszijden van de deur, een vrij-bezetslot, een rolslot en 3 scharnieren per deur.

Op de binnenmuren zijn houten deklijsten voorzien.

Technische uitrusting

De ruimte werd verwarmd met ribbenbuizen (foto 27). De sanitaire toestellen zijn in witte keramiek.

2.2 DIAGNOSENOTA (SCHADE EN PROBLEMEN)

De diagnosesnota is gebaseerd op volgende inspectieverslagen van Monumentenwacht :

- Verslag van Monumentenwacht, hal 4, dd. 26.10.2009 (inspectienr. B-35/21672/2009/ext)
- Verslag van Monumentenwacht, hal 5 en tussengebouwen, dd. 26-27.10.2009 (inspectienr. B-35/21689/2009/ext)

Ze werden aangevuld met vaststellingen van het onderzoek ter plaatse dd. oktober-december 2010.

Het schadebeeld werd opgetekend op volgende plannen :

- S1 schadebeeld dak
- S2 schadebeeld dakstructuur
- S3-S4 schadebeeld gevels

2.2.1 HAL 4

2.2.1.1 EXTERIEUR

Dakbedekking

De gebakken aarden pannen van hallen 4.1, 4.2 en 4.3 zijn redelijk van kwaliteit, doch op diverse plaatsen zijn er pannen met een verweerd en gecraqueleerd oppervlak of pannen met een afgebroken hoek. Plaatselijk sluiten pannen niet goed aan op elkaar (foto 18-20). Dit geeft lokaal vochtinfiltraties.

De gebakken aarden nokpannen liggen goed op hun plaats. De mortel waarmee zij vastliggen, is gebarsten en losgekomen.

De gebakken aarden randpannen zijn plaatselijk beschadigd, liggen los of ontbreken (foto 21-25). De mortel waarmee de pannen aangestroken zijn, is gebarsten en grotendeels losgekomen. De houten kepers zijn plaatselijk ingerot.

Aan de noordzijde zijn de randpannen enkel nog aanwezig op een deel van het westelijke dakvlak.

Volgende gebreken worden vastgesteld :

Westelijke hal (hal 4.1) :

Er ontbreken pannen :

- op het westelijke dakvlak tegenaan de zuidelijke kopgevel (foto 26);
- op het oostelijke dakvlak van travee 2 en 5 (foto 27).

In de eerste travee zijn t.h.v. de zakgoot enkele pannen beschadigd.

In travee 4 en 8 zijn zowel in het oostelijke als het westelijke dakvlak pannen beschadigd. In travee 6 zien we enkele beschadigde dakpannen in het oostelijke dakvlak. T.h.v. de zakgoot zijn enkele pannen weggeschoven. In travee 8 is er vochtinfiltratie t.h.v. de nok. Hier zijn de nokpannen weggenomen.

T.h.v. de aansluiting met de tussenhal aan de westzijde zijn zeer recent enkele pannen vernieuwd (grijs geplazuurde pannen) (foto 28).

Centrale hal (hal 4.2) :

Op de zuidelijke kopgevel van de centrale hal liggen plaatselijk pannen los (foto 29), zijn er pannen verzakt en ontbreken er pannen. Hierdoor kan water in het muurwerk dringen en op termijn ernstige vocht- en vorstschade veroorzaken. Lokaal groeien planten tussen scheefgezakte pannen.

In het oostelijke dakvlak van de eerste travee zijn enkele pannen weggevallen (foto 30). In het westelijke dakvlak van travee 6 zijn enkele pannen beschadigd. Eén pan is weggeschoven.

De aansluiting tussen het bestaande dak en het tijdelijke dak is niet waterdicht (foto 31).

Oostelijke hal (hal 4.3) :

Er ontbreken pannen :

- op het oostelijke dakvlak van travee 1 en 2 (foto 32);
- in aansluiting met de zuidelijke kopgevel (foto 33).

De vezelcementen golfplaten van de uitbouw van de centrale hal (hal 4.4) liggen goed op hun plaats, maar zijn verweerd aan het oppervlak en overvloedig begroeid met korst- en sponsmossen (foto 34 en 35). Ter hoogte van de overlappingen zijn lichte sporen van vochtinsijpeling aanwezig.

De vezelcementen nokstukken liggen goed op hun plaats, maar zijn verweerd aan het oppervlak.

De zinken slabben van de topgevelbeëindiging zitten op hun plaats, maar zijn verweerd.

Dakaansluitingen

De zinken slabben van de aansluiting van het westelijke dakvlak van de uitbouw (hal 4.4) met de zuidelijke kopgevel van de centrale hal (hal 4.2) zijn ernstig verweerd en komen onderaan het dakvlak los van de muur (foto 36 en 37). Onderaan is waterinsijpeling aanwezig en ontwikkelt zich een vruchtlichaam van een zwam op de houten lat (foto 38).

Het bitumenvilt t.h.v. de aansluiting van het oostelijke dakvlak is verweerd en staat los van de gevel. Er sijpelt water in (foto 39 en 40).

Het bitumenvilt van de westelijke zaling achter het aanpalende gebouw (tussenhal naar hal 3) is verweerd. In de goot blijft water en vuil staan (foto 41). De zinken slabben in aansluiting met het opgaand muurwerk zijn in orde (foto 42).

Dakdoorbrekingen

De polycarbonaten golfplaten zijn vervuild, verweerd en lokaal beschadigd waardoor er een lichte waterinfiltratie is. De schroeven zijn verroest, maar zitten over het algemeen goed op hun plaats.

De loden slabben in de aansluitingen met de pannen, zijn verweerd. De slabben liggen over de pannen heen zodat er water onder het lood kan inlopen.

De metalen schoorsteenpijp in het westelijke dakvlak van hal 4.1 (travee 8) is niet meer in gebruik. Door de minder stabiele situatie van het dak, kan deze beter verwijderd worden. Ook de schouw in het westelijke dakvlak van de uitbouw is niet meer functioneel en wordt best verwijderd.

Opgaand metselwerk en voegwerk

Alle gevels vertonen boven het maaiveld sporen van opstijgend vocht en zoutuitbloeiingen (foto 72). Het voegwerk valt er uit en het baksteenmetselwerk is verweerd. Het voegwerk op plintheogte werd hersteld met een mortel op basis van cement (foto 73). Deze is te hard en verstoort de goede waterhuishouding in het metselwerk, zodat opgenomen vocht moeilijker via de voegen uit het metselwerk kan verdwijnen. Het muurwerk vertoont hierdoor lokaal (vorst)schade met loskomende voegen en afschilferende oppervlaktelagen.

Aan de binnenzijde van hal wordt eenzelfde schadebeeld vastgesteld (foto 74). Plaatselijk (bv. linkse dagkant van raam W 4.1) is het metselwerk op hoogte verweerd (foto 75).

Bijkomend wordt er ook schade vastgesteld door vochtinfiltratie t.g.v. lekken (zie weggevalen pannen, lekkende goten, ontbrekende muurafdekkingen). Hier is het metselwerk verweerd en het voegwerk uitgespoeld. Er komt ook begroeiing voor op de gevels. De wortels van de bomen drukken het metselwerk uit elkaar (foto 76).

Onder de dorpels van de westgevel en de noordgevel worden vuilkorsten vastgesteld (foto 77).

Volgende gebreken worden bijkomend vastgesteld :

Westgevel :

De westelijke gevel helt in het noordelijke deel over. Er is scheurvorming aanwezig boven het 1ste, 2de, 5de , 7de en 8ste raam, tellende vanaf het noorden (W 4.10, W4.11, W4.13, W4.16 en W4.17) (foto 78-80).

Op de noordwestelijke hoek zijn ernstige sporen van vocht aanwezig door een slechte aansluiting van de afvoerbuis op de bakgoot (foto 81). Onderaan groeien meerdere berken tussen het baksteenmetselwerk (foto 83). Het metselwerk wordt uit elkaar gedrukt. Het voegwerk is uitgespoeld.

Plaatselijk zijn herstellingen uitgevoerd met een onaangepast type baksteen, o.a. aan de penanten op as 16 t.e.m. 19.

De ijzeren profielen voor de bevestiging van leidingen roesten. Aan de basis zijn de profielen aangesmeerd met cement (foto 84).

Rechts van raam W4.13 zijn er openingen in het metselwerk. Het voegwerk van de plint is onder dit raam sterk verweerd.

In aansluiting met de tussenhal is er ernstige vochtschade t.g.v. een lekkende afvoer van deze hal (foto 82).

Noordgevel :

De noordelijke kopgevel helt licht over naar het zuiden.

Het baksteenmetselwerk is bovenaan door het instorten van het dak beschadigd (foto 85-87). Dit is plaatselijk hersteld voor het aanbrengen van het tijdelijk dak. Onder raam N 4.1 worden de bovenste lagen baksteen naar buiten gedrukt (foto 88).

Op de westelijke hoek komt bovenaan lichte scheurvorming voor (foto 89).

Plaatselijk zijn herstellingen uitgevoerd met onaangepaste bakstenen (afwijkende kleur) :

- t.h.v. de penanten : westelijke penant, penant tussen raam N 4.2 en N 4.3, penant tussen hal 4.1 en 4.2, penant tussen raam N 4.6 en N 4.7, oostelijke hoek (foto 90 en 91);
- in de dagkanten van raam N 4.2 en N 4.7;
- boven raam N 4.2, N 4.3, N 4.5;
- in de geveltoppen.

In de penant tussen hal 4.1 en 4.2 zijn enkele bakstenen weggefallen.

Tussen de centrale hal (4.2) en de oostelijke hal (4.3) komen ernstige sporen van vocht voor. De bovenste rijen bakstenen liggen er los en er groeit een boompje bovenop het metselwerk die met zijn wortels het metselwerk verder uit elkaar drukt.

Boven het oostelijk gelegen raam komt scheurvorming voor (foto 92). Op de noordoostelijke hoek van deze gevel groeit klimop via de ramen naar binnen. Er groeit eveneens een struik tussen de bakstenen.

Het voegwerk is plaatselijk hersteld met cementmortel, namelijk :

- de bogen van de ramen (foto 93);
- onder de ramen en t.h.v. de plint;
- in het veld boven raam N 4.1, N 4.5, N 4.6 en N 4.7;
- bovenaan de penanten tussen hal 4.1, 4.2 en 4.3;
- kleinere herstellingen aan de penanten.

In de geveltop boven raam N 4.1 is een scheur hersteld met cementmortel (foto 94).

In de ontlastingsboog boven de poort is het voegwerk weggefallen (foto 95).

Zuidgevel :

Het metselwerk buikt op de oostelijke hoek uit. Het muuranker ontbreekt (foto 96 en 97).

Onder de in slechte staat verkerende zakgoot tussen hallen 4.1, 4.2 en 4.3, is het baksteenmetselwerk beschadigd, het metselwerk is nat en er groeit een boompje tussen de bakstenen (foto 98 en 99).

Onderaan in hoek tussen de uitbouw en de zuidgevel van hal 4.3 is het metselwerk, achter de beschadigde afvoerbuisk, eveneens nat en er groeien bomen tussen de bakstenen (foto 100).

Het baksteenmetselwerk vlak boven de gecementeerde plint van hal 4.1 is sterk vervuild (foto 101). De baksteen in de westelijke penant en links van raam Z 4.1 is verweerd aan het oppervlak. Bovenaan is de baksteen beschadigd t.g.v. het verwijderen van een zwenkarm (foto 102).

In de penant tussen hal 4.3 en hal B en onder raam Z 4.5 zijn enkele bakstenen weggefallen (foto 103 en 104).

Het metselwerk in de dagkanten van deur D 4.11 is beschadigd (foto 105). Links van deur D 4.10 zijn enkele bakstenen weggefallen.

Tussen raam Z 4.4 en 4.5 is de penant hersteld met een onaangepast type baksteen.

Er zijn verschillende openingen gemaakt in de gevel voor het doorvoeren van leidingen (foto 106).

De gevel werd hervoeegd met een te harde cementmortel (foto 107).

Het voegwerk is plaatselijk verweerd :

- onder raam Z 4.5 ;
- aan de penant tussen raam Z 4.5 en Z 4.6;
- onder raam Z 4.6.

T.h.v. de bevestiging van de metalen dragers voor leidingen is het baksteenmetselwerk hersteld met cementmortel (foto 108).

Oostgevel :

De oostelijke gevel helt over naar het oosten. Boven het noordelijke raam in deze gevel komt scheurvorming voor (foto 109). Op de noordoostelijke hoek groeit een berk die te dicht tegen de gevel staat.

In de aansluiting met de tussengebouwen zijn er ernstige sporen van vocht door een lekkende afvoerbuisk en een overlopende bakgoot van de tussengebouwen (foto 110). Op de noordelijke hoek is eveneens vochtschade t.g.v. een gebrekkige regenwaterafvoer. Het voegwerk is uitgespoeld en enkele bakstenen zijn weggefallen.

Het baksteenmetselwerk onder raam O 4.14 is in zeer slechte staat. Aan de basis van de muur zijn enkele bakstenen weggefallen. In de penant op as 16 is een opening gemaakt in het metselwerk.

Het metselwerk is plaatselijk beschadigd :

- t.h.v. de penant op as 14, 15 en 18;
- in de dagkanten van poort D 4.6 (foto 111).

Plaatselijk is het voegwerk hernomen met cementmortel :

- rechts boven raam O 4.17;
- aan de basis van de penant op as 19;
- aan de penant op as 15, 17 en 18;
- de boog van raam O 4.15 en links en rechts van het raam (foto 112);
- de boog van raam O 4.14 en links van raam (foto 113);
- deel van de boog van raam O 4.13;
- onder raam O 4.12.

Volgend schadebeeld wordt aan de interieurzijde vastgesteld :

Westgevel (foto 114 en 115):

- Een deel van de boog in baksteenmetselwerk van raam W 4.13 is weggefallen of weggenomen (mogelijk om ventilatie te verkrijgen) (foto 116).
- Onder raam W 4.5 is er infiltratie van regenwater doorheen de gevel (foto 117).
- Onder raam W 4.6 en W 4.7 zijn enkele bakstenen weggefallen (foto 118).
- In travee 4 zijn bovenaan links enkele bakstenen weggefallen (foto 119).
- T.h.v. as 14 wordt het spant ondersteund door een console. Rechts hiervan en boven de dichtgemaakte opening in travee 4 wordt scheurvorming vastgesteld (foto 120-122).
- Boven ramen W 4.10 en W 4.13 zijn enkele bakstenen weggefallen.
- Rechts boven raam W 4.13 en W 4.17 wordt lichte scheurvorming vastgesteld (foto 123).

Noordgevel (foto 124):

- Het metselwerk rond de inklemming van het metalen profiel aan de oostzijde zit los (foto 125).
- In de westelijke hoek zijn enkele bakstenen weggefallen.
- Boven het westelijk gelegen raam (raam N 4.1) komt scheurvorming voor (foto 126).
- In de noordwestelijke en noordoostelijke hoek van de kopgevel van hal 4.3 zit baksteenmetselwerk los.
- Boven het meest oostelijke raam (N 4.7) komt scheurvorming voor.
- In de noordoostelijke hoek is verticale scheurvorming aanwezig (foto 127).

Oostgevel (foto 128 en 129):

- De oostelijke gevel helt in het noordelijke deel over naar het oosten. Ten gevolge van de brand was een deel van het metselwerk in travee 6, 7 en 8 weggefallen. Dit is reeds gedeeltelijk heropgemetst.
- Boven het meest noordelijke raam (O 4.17) is ernstige scheurvorming aanwezig. Het baksteenmetselwerk boven het raam zit los (foto 130 en 131).
- Er is scheurvorming aan de basis van het spant op as 14 (foto 132).
- Het baksteenmetselwerk is langs de doorgang naar het aanpalende gebouw beschadigd (foto 133). De onderste laag stenen van de boog is gedeeltelijk uitgebroken.
- Het zuidelijke deel van de muur, tussen de zuidelijke kopgevel en de 3de travee, is ernstig vochtig door een lekkende zakgoot (foto 134-136). Het voegwerk is uitgespoeld, er groeien algen en kleine planten op. Plaatselijk zijn enkele bakstenen weggefallen (o.a. onder raam O 4.3).
- Het metselwerk rond raam O 4.2 is ernstig beschadigd (foto 137).
- In de zuidelijke hoek is een doorvoeropening gemaakt voor leidingen. Ook t.h.v. de penanten zijn bakstenen weggenomen voor het doorvoeren van leidingen (penant op as 6, 11 en 15).
- Aan de penant op as 10 zijn enkele bakstenen weggefallen (foto 138).
- T.h.v. as 14 wordt het spant ondersteund door een console (foto 139 en 140). Rechts van deze penant zijn op hoogte sporen van een doorgang naar hal A. Bovenaan de muur zijn enkele bakstenen weggefallen.
- Onder de latei van de dichtgemetste deuropening in travee 8 wordt verticale scheurvorming vastgesteld (foto 141).
- In de noordoostelijke hoek zijn enkele bakstenen weggefallen.

In de penant op as 17 en 18 zijn in de basis telkens 2 voren voorzien (functie?) (foto 142). In de penant op as 18 en 19 is op hoogte een uitsparing gemaakt (foto 143).

Zuidgevel (foto 144) :

- De zuidelijke kopgevel van de oostelijke hal (hal 4.3) helt over naar het noorden.

- Rechts van raam Z 4.1 zijn openingen gemaakt in de gevel voor het doorvoeren van leidingen.
- Onder raam Z 4.6 zijn herstellingen uitgevoerd met cementmortel.

Binnenin de hal zijn plaatselijk herstellingen uitgevoerd aan het baksteenmetselwerk, namelijk :

- aan de basis van de penanten op as 2, 3, 4, 8, 12, 13 en 17 aan de westzijde; aan de penanten op as 2, 5, 7, 13, 14, 15, 16, 17 en 19 aan de oostzijde; aan de penant tussen raam N 4.6 en N 4.7 aan de noordzijde (foto 145-149);
- In enkele penanten werden openingen gemaakt voor het doorvoeren van leidingen (penant op as 18 en 19 aan de westzijde);
- onder raam W 4.4;
- in de noordoostelijke en zuidoostelijke hoek, namelijk aan de basis;
- onder en links van raam O 4.4.

Deze herstellingen zijn grotendeels uitgevoerd met onaangepaste baksteenformaten.

Onder raam W 4.15 werden reeds herstellingen uitgevoerd aan het voegwerk. Onder raam O 4.3 is het metselwerk plaatselijk gecementeerd. T.h.v. de penant op as 4 en 5 aan de oostzijde zijn eveneens kleine herstellingen met cementmortel uitgevoerd.

Het metselwerk tussen de metalen profielen van de zuidelijke uitbouw (4.4) is structureel in goede staat. De metalen profielen vertonen lichte oppervlakkige roestsporen. De verflagen worden schraal.

In de westelijke gevel onder de bakgoten is het metselwerk nat door een lekkende goot (foto 150 en 151). Boven het profiel van de poort in zowel de westelijke als oostelijke gevel groeit een kleine plant. Aan de oostzijde is het voegwerk plaatselijk weggefallen.

Het metselwerk is onder de erker in de zuidelijke kopgevel licht beschadigd (foto 152). Rechts bovenaan is een opening gemaakt voor de doorvoer van leidingen. Bovenaan de zuidgevel zijn enkele bakstenen weggefallen.

De sokkel in beton links van de poort in de oostgevel is beschadigd (foto 153). Op de zuidwestelijke hoek is het beton eveneens op een aantal plaatsen gebroken (foto 154).

Natuursteen en voegwerk

De blauwe hardstenen dorpels vertonen een lichte verwerking door gelaagdheid (foto 157).

Noordgevel :

De dorpels van ramen N 4.1, N 4.2, N 4.5 en N 4.7 zijn gebroken (foto 158). Via de barst kan water in het onderliggende metselwerk lopen.

Zuidgevel:

Tussen de dorpel en het oostelijke raam in de zuidelijke gevel (Z 4.6) groeit een boompje. De dorpel van raam Z 4.2 is gebroken (foto 159). De onderzijde is beschadigd.

De dorpels van ramen Z 4.3 en Z 4.4 zijn ingekort om een deuropening te realiseren (foto 160-163). Ze zijn terug aangewerkt met beton voorzien van een dunne cementlaag met frijnslag.

De dorpels van raam Z 4.5 en Z 4.6 zijn gebroken.

Westgevel :

De dorpels van raam W 4.3, W 4.13 en W 4.17 zijn gebroken (foto 164). De dorpel van raam W 4.15 is aan de onderzijde beschadigd. De dorpel van raam W 4.5 is eveneens beschadigd.

Oostgevel :

De dorpel van raam O 4.14 is gebroken.

De dorpel van raam O 4.8 is aan de onderzijde beschadigd.

Afwerklagen gevels

De cementbepoetsing van de zuidelijke kopgevel van hal 4.1 is lokaal weggefallen. De verflagen schilferen af. Ter hoogte van lekken in de goten, is het schilderwerk weggefallen.

Ijzerwerk

De muurankers zijn roestig. Aan de noordgevel van hal 4.1 is nog slechts één anker aanwezig (gording oostelijk dakvlak). De ankers van het westelijke dakvlak van hal 4.2 zitten t.h.v. de zuidgevel los (foto 172). Aan de oostzijde is een anker weggefallen.

De ijzeren profielen voor de bevestiging van leidingen zijn roestig. Ook de grondplaten met bout en moer vertonen roestvorming.

De erker tegen de uitbouw is scheef gezakt (foto 171). Het ijzerwerk is roestig. De onderste staalplaat is weggevalen. Het schilderwerk is schraal.

Regenwaterafvoer

Het bitumenvilt van de goten is ernstig verweerd, er komen craquelures en blaasvorming in voor. De goten lekken op verschillende plaatsen, zijn lokaal ernstig vervuild en begroeid met grassen (foto 179).

De houten boeiplanken en gootbodems van de bakgoten zijn lokaal ingerot (foto 200). Het verfwerk bladdert af en wordt schraal. Aan de oostelijke gevel ontbreekt de bakgoot. De bakgoot aan de westzijde is plaatselijk verzakt (foto 201). De zakgoot tussen hal 4 en hal B is in zeer slechte staat in travee 1 tot 3 (foto 202). Het water loopt over de muren. Ook in travee 4 is een lek in de zakgoot.

De zakgoten tussen de deelhallen zijn in aansluiting met de zuidelijke kopgevels ernstig beschadigd waarbij er water in het muurwerk dringt. Het metselwerk eronder zit los en er groeien planten. De aansluitingen van de tijdelijke goten in de noordelijke traveeën met de bestaande goot zijn onvoldoende.

Aan enkele tapgaten van de zakgoot tussen hal 4.1 en 4.2 zijn er duidelijk lekken aanwezig die in de dragende structuur van de goot en van de dakconstructie schade aanricht : inrottingen en aantastingen door vruchtlichamen van zwammen (poriëzwam) (foto 203 en 204):

- tussen travee 3 en 4;
- tussen travee 4 en 5;
- tussen travee 5 en 6;
- tussen travee 6 en 7.

De zinken bakgoten van de zuidelijke uitbouw (hal 4.4) vertonen een ernstige verwerking door putcorrosie, het zink is vervormd en de lasnaden zijn gescheurd. De westelijke houten gootbodem vertoont ernstige sporen van vocht en inrotting. Het water druppelt naar binnen (foto 205). Ook de oostelijke gootomkasting vertoont sporen van vocht en lichte inrottingen.

De zinken afvoerbuizen van de bakgoten zijn ernstig verweerd door putcorrosie. De gietijzeren standpijpen zijn roestig. PVC is een weinig duurzaam materiaal en hoort niet thuis in een beschermd monument. De deksels in gietijzer en plaatstaal zijn roestig (foto 206-208).

De afvoerbuis op de noordoostelijke hoek van hal 4 is niet aangesloten op de riolering (foto 209).

De afvoerbuis op de noordwestelijke hoek van hal 4.1 sluit niet aan op de bakgoot. Het zink is verweerd. Het regenwater stroomt over de gevel.

Het aantal afvoeren is onvoldoende.

De RW-afvoeren t.h.v. as 3 en 9, aan de westzijde zijn lek. De afvoeren op as 18 aan de west- en oostzijde en de afvoer op as 16 aan de westzijde zijn niet aangesloten op de afvoerput.

De afvoerbuis tegen de oostelijke gevel van de zuidelijke uitbouw is ernstig verweerd door putcorrosie. De metalen bevestigingsbeugels komen los uit de muur en zijn verroest. Stukken van de gietijzeren standpijp zijn uit elkaar geschoven. Het water loopt erlangs en dringt in de muur.

De standpijp en de beugels van de afvoerbuizen tegen de westgevel zijn roestig.

Schrijnwerk

De stalen ramen verkeren over het algemeen in redelijke staat. Er is een lichte oppervlakkige roestvorming aanwezig (foto 284). De afwerkklagen worden schraal. Aan enkele ramen is het raamkader beschadigd (o.a. O 4.9) (foto 285).

De houten ramen in de westgevel (bovenramen van W 4.10 en W 4.11) zijn onderaan ernstig ingerot (foto 286).

De beglazing van de meeste ramen is beschadigd en gebroken (foto 287 en 288). Oorzaken zijn hierbij voornamelijk brand en vandalisme. De stopverf vertoont eveneens craquelures en is voor het overgrote deel losgekomen. De cementvoeg tussen het schrijnwerk en het metselwerk valt plaatselijk weg (foto 289-290).

Bij raam O 4.14 is de bakstenen dorpel van het raam beschadigd.

Zowel de poorten als de ramen zijn op de meeste plaatsen (gedeeltelijk) dicht gemaakt met platen e.d.

Een deel van de poorten werd verwijderd. De resterende poorten zijn veelal beschadigd t.g.v. vandalisme. Ook hier is het glas grotendeels verdwenen. Het schilderwerk is schraal. Het oorspronkelijk hang- en sluitwerk is nog fragmentarisch aanwezig. De resterende elementen zijn licht roestig. De onderregel van de rechter vleugel van de poort in travee 1 van de westgevel (D 4.1) is doorgezaagd. De oorspronkelijke invulling van deze vleugel is verwijderd. De deur in de zuidelijke kopgevel (D 4.10) en de poort in de oostelijke gevel van hal 4.3 (D 4.6) zijn onderaan ingerot (foto 291).

Het centrale raam in de noordelijke kopgevel (N 4.4) is in redelijke staat, maar de verflagen worden schraal (foto 292). Het raamkader vertoont onderaan een ernstige verwerking. De onderliggende poort is vervormd en verroest. De metalen golfplaten zijn door roest beschadigd, lokaal zitten er gaten in (foto 293 en 294).

De stalen ramen in de zuidelijke uitbouw zijn plaatselijk beschadigd (foto 295). De gipsmortel valt weg. De houten poorten van de zuidelijke uitbouw (hal 4.4) vertonen onderaan inrottingen, zowel het kader als de beplanking zijn door inrottingen beschadigd (foto 296). Er werden herstellingen uitgevoerd met plaatmateriaal. In de onderste zone zijn de planken vernieuwd (zie smallere planken). De deuren zijn verstevigd m.b.v. staalplaten en L-profielen. De verflagen worden ernstig schraal en bladderen af. Het sluitmechanisme of rolsysteem is goed, maar roestig. Er zijn bijkomende sloten aangebracht.

2.2.1.2 INTERIEUR

Vloer

De betonnen vloeren zijn structureel in orde, verspreid zijn er scheuren in aanwezig. De houten vloeren verkeren in redelijke staat, lokaal is het hout ingerot en beschadigd (foto 309). Plaatselijk zijn herstellingen uitgevoerd met beton/dekvloer (foto 325).

De werkputten zijn grotendeels gevuld met afval. Het metselwerk van put 20 is plaatselijk hersteld met snelbouwsteen (foto 327). De metalen onderdelen van de werkputten zijn roestig. Plaatselijk vertonen de houten elementen vochtschade.

Het metselwerk van de opgaande muurtjes tussen de middengang en de zijhallen vertoont ernstige sporen van vocht en vorstschade (foto 328). De cementbepleistering is gebarsten en losgekomen. Plaatselijk komen de randprofielen los (foto 326).

De metalen onderdelen die zijn ingewerkt in de vloer zijn roestig.

Dakconstructie

De gietijzeren kolommen en profielen zijn structureel in orde. Er komt een lichte oppervlakkige roestvorming op voor. Het verfwerk op de kolommen en de profielen wordt schraal.

Algemeen worden volgende problemen vastgesteld :

- Het hout van de muurplaten is ingerot en er ontwikkelen zich zwammen (foto 363).
- De gordingen buigen door (foto 364). Er zijn dubbele en enkelvoudige gordingen. Het draagvermogen van de enkelvoudige gordingen is duidelijk onvoldoende voor de grote overspanning, maar ook de doorbuigingen van de dubbele gordingen zorgen voor slecht aansluitende pannen in het dak. De liplasverbindingen van de gordingen zijn op een aantal plaatsen verschoven (foto 365). Dit echter zonder structurele gevolgen.
- Door ontbrekende of uitgeschoven dakpannen is er waterinsijpeling aanwezig. De houten panlatten, kepers en gordingen zijn hierdoor lokaal ingerot.
- De gietijzeren spanten vertonen oppervlakkige roestvorming.
- Op alle naalddhouten constructieonderdelen zitten wijdverspreid witte vlekken. Het gaat vermoedelijk om een uitloggen/uitkristalliseren van een insecticide.

Volgende gebreken worden bijkomend vastgesteld :

Westelijke hal (hal 4.1) :

- Travee 1: de inklemming van de hoogste gording is licht ingerot en nat (foto 366). De liplasverbinding van de eerste gording in het oostelijke dakvlak is verschoven.

- Travee 2 : de muurplaat en de kepervoeten zijn nat en ingerot. Er ontwikkelt zich een vruchtlichaam van de poriëzwam. Spanten nr. 4 en 5 hellen licht over naar het zuiden. De centrale trekker van deze spanten staat niet meer onder spanning (foto 367 en 368).
- Travee 3 : alle spanten (nr. 6, 7 en 8) hellen over naar het zuiden. Het oostelijke spantbeen van spant nr. 7 is verbogen.
- Travee 4 : het westelijke spantbeen van spant nr. 10 is verstevigd : aan weerszijden van het spantbeen zijn houten balken aangebracht (foto 369). De 3 elementen zijn aan elkaar verbonden m.b.v. metalen beugels en bouten en moeren. De centrale trekker van dit spant zit los. Tussen spant nr. 10 en 11 is de onderste gording in het oostelijke dakvlak nat (foto 370).
- Travee 5: in het oostelijke dakvlak ontbreekt tussen het middelste spant en het noordelijke spant, boven de hoogte gording een pan. De gording en keper zijn nat en vertonen mogelijk lichte inrottingen. De oostelijke spantbeenvoet van het noordelijke spant is nat en is licht ingerot door de lekken in de zakgoot. Het centrale spant (nr.13) helt licht over naar het zuiden. De verticale trekker is verbogen. In het westelijke dakvlak is de 2^{de} gording vervangen. De nieuwe gording is niet correct geplaatst : hij rust op de oorspronkelijke gordingen van de naastliggende velden (foto 371).
- Travee 6 : spant nr. 15 helt licht over naar het noorden.
- Travee 7 : de spantbenen staan krom. De gordingen van het westelijke dakvlak buigen sterk door (foto 372). Het dak vertoont hierbij een erge verzakking. Spant nr. 16 helt over naar het zuiden.
- Travee 8 : de spantbenen staan krom. De gordingen van het westelijke dakvlak buigen sterk door (foto 373).

Centrale hal (hal 4.2) :

- De westelijke en oostelijke muurplaten en de bodemplanken van de zakgoten vertonen op diverse plaatsen sporen van vocht en inrottingen. Er ontwikkelen zich lokaal vruchtlichamen van vermoedelijk de poriëzwam.
- Travee 1: in het oostelijke dakvlak ontbreken pannen (foto 374). Er loopt water naar binnen. Het spantbeen van het 1ste spant en de middelste gording zijn nat.
- Travee 2 : bij de 2de gording, tellende van beneden, is de liplasverbinding lichtjes verschoven. Dit heeft echter geen structurele gevolgen.
- Travee 3: de middelste en laagste gording in het oostelijke dakvlak zijn in de aansluiting met het noordelijke spant nat. Er ontwikkelt zich een zwam op. Ook op één keper is een vruchtlichaam van een zwam aanwezig (foto 375). De keper is eveneens gebroken en verzwakt. Spanten nr. 7 en 8 hellen over in noordelijke richting. De centrale trekker van spanten nr. 6 en 8 staat niet meer onder spanning.
- Travee 4: het westelijke spantbeen van het noordelijke spant is bovenaan nat (foto 376). Alle spanten (nr. 9, 10 en 11) hellen over in de noordelijke richting. De centrale trekker van spant nr. 9 staat niet meer onder spanning.
- Travee 6: de twee noordelijk gelegen spanten (nr. 15 en 16) hellen over naar het zuiden. De oostelijke spantbeenvoet van het middelste spant is door brand beschadigd. In het oostelijke dakvlak ontbreekt de onderste gording (foto 377).

Oostelijke hal (hal 4.3) :

- Alle spanten van dit gebouwdeel hellen over naar het noorden.
- Travee 1: alle oostelijke en westelijke spantbeenvoeten en de basis van de kepers aan de oostzijde vertonen sporen van vocht door de slechte staat van de zakgoot (foto 378). In aansluiting met de zuidelijke kopgevel ontbreken heel wat pannen waardoor de inklemmingen van de gordingen vochtig zijn en lichte sporen van inrottingen vertonen.
- Travee 2 : alle oostelijke spantbeenvoeten en de basis van de kepers vertonen sporen van vocht door de slechte staat van de zakgoot.
- Travee 3: de oostelijke spantbeenvoet van spant nr. 7 is door inrotting verzakt.
- Travee 6: het noordelijke spant is gedemonteerd.
Het oostelijke dakvlak is ter hoogte van de 6de travee, door een gebroken gording (middelste gording tussen spant nr. 14 en 15), verzakt (foto 379). De onderste gording aan de oostzijde is losgekomen.

De dakconstructie van de zuidelijke uitbouw (hal 4.4) zit structureel goed in elkaar. De profielen vertonen oppervlakkige sporen van roest. De verflagen worden licht schraal.

Afwerkingslagen wanden

De verflagen op de muren bladderen op verschillende plaatsen af (o.a. links boven raam W 4.3, rechts boven raam W 4.6, links boven raam W 4.7, westgevel travee 6, onder de oostelijke opleg van de l-liggers in de zuidelijke topgevel) en zijn vervuild (foto 383). Op plaatsen met insijpelend vocht zijn zij verdwenen (foto 384).

De teerlagen aangebracht tot op plintheogte, komen eveneens los (foto 385). De teerlagen weerhouden het vocht dat in de muur zit eruit te komen/verdampen. Hierdoor is vorstschade aan het baksteenmetselwerk ontstaan.

Ijzerwerk

De ijzeren elementen zijn roestig.

Technische uitrusting

De restanten van de technische uitrusting zijn niet meer functioneel. Ijzeren leidingen en beugels zijn roestig.

Overige

De metalen borden tegen de wanden zijn roestig.

2.2.2 HAL A

2.2.2.1 EXTERIEUR

Dakbedekking

Op volgende plaatsen worden lekkages vastgesteld :

- hal A.1 : in de noordoostelijke hoek;
- hal A.2 : in het noordelijke dakvlak, t.h.v. de tweede gording.

Op het noordelijke dakvlak van hal A.1 zijn enkele pannen onder de lichtstraat verzakt (foto 7).

De gebakken aarden nokpannen liggen goed op hun plaats, maar vertonen lokaal een lichte verwerking aan het oppervlak. De mortel waarmee zij vastliggen, is gebarsten en losgekomen.

De gebakken aarden hoekkeperpannen liggen goed op hun plaats. De mortel waarmee zij vastliggen, is gebarsten en losgekomen. Op de noordoostelijke hoekkeper van hal A.1 ontbreken onderaan twee hoekkeperpannen (foto 8).

Dakdoorbrekingen

De polycarbonaten golfplaten zijn vervuild, verweerd en lokaal beschadigd waardoor er een lichte waterinfiltratie is. De schroeven zijn verroest, maar zitten over het algemeen goed op hun plaats.

De loden slabben in de aansluitingen met de pannen, zijn verweerd. De slabben liggen over de pannen heen zodat er water onder het lood kan inlopen.

De pijp in het zuidelijke dakvlak van hal A.2 is niet meer functioneel en wordt best verwijderd.

Opgaand metselwerk en voegwerk

De noordelijke gevel verkeert in redelijke staat, maar er zijn enkele scheuren in het metselwerk aanwezig :

- boven het oostelijk gelegen raam (N A.2). De ontlastingsboog boven dit raam is licht verzakt (foto 22);
- boven het westelijke gelegen raam (N A.1) (foto 23).

Onderaan de gevel wordt schade t.g.v. opstijgend grondvocht vastgesteld.

Het voegwerk onder de goot is uitgespoeld. Ten gevolge van een lekkende afvoer is het voegwerk in de oostelijke hoek uitgespoeld (foto 24).

Aan de binnenzijde worden volgende gebreken vastgesteld :

In de noordelijke muur is er boven het westelijke raam (N A.1) diagonale scheurvorming aanwezig (foto 25). Het metselwerk in de westelijke dagkant is ook gescheurd (foto 26). Het voegwerk bovenaan de wand is deels weggevallen.

De zuidelijke muur is nat tussen spant nr. 1 en 3 en onder de oplegging van het 1ste spant. De bovenste lagen metselwerk worden naar binnen gedrukt. Onder het 1ste en het 3de spant is verticale scheurvorming aanwezig (foto 27 en 28). Aan de westelijke opleg van de staalplaat centraal tegen de wand (boven l-ligger) wordt eveneens scheurvorming vastgesteld.

De oostelijke muur is onder dak A.3 volledig nat, begroeid met algen en mossen (foto 29). Ook komen er bovenaan vruchtlichamen van zwammen op voor, vermoedelijk huiszwam. Ook onder de zakgoot van dak A.1 is de muur nat, maar minder ernstig (foto 30). De dagkanten van de doorgang naar hal 5 (D 5.4) zijn licht beschadigd. In travee 5 en 6 zijn enkele bakstenen weggevallen (of weggenomen).

In de westelijke muur is het baksteenmetselwerk rond de doorgang naar hal 4 (D 4.7) beschadigd. Bovenaan travee 4 is metselwerk weggevallen.

In de wanden zijn op verschillende plaatsen openingen gemaakt voor het doorvoeren van leidingen.

Natuursteen en voegwerk

De dorpel van het westelijk gelegen raam in de noordgevel (N A.1) is gebroken.

Afwerklagen gevel

De verf schilfert af.

Ijzerwerk

Het ijzerwerk in de gevel is roestig.

Regenwaterafvoer

De bitumenbekleding van de bakgoot aan de noordzijde is verweerd. Het schilderwerk is schraal. Op de noordwestelijke hoek loopt de goot over. Op de oostelijke hoek is de goot ernstig vervuild en begroeid met grassen. De goot lekt, de omkasting (gootbodem en boeiplank) is ernstig ingerot (foto 43).

De zakgoten zijn niet van nabij te controleren. Gezien de schade aan de binnenzijde is het wel duidelijk dat de bekleding van de goten niet meer waterdicht is.

Volgende lekken worden vastgesteld :

- de zakgoot tegen hal 5 t.h.v. hal A.1 en hal A.3;
- de zakgoot tussen hal A.1 en A.2 : tegen de oostelijke en westelijke gevel. Centraal in de goot is een opening waarlangs het water binnen stroomt (foto 44).
- de zakgoot tussen hal A.2 en A.3 ;
- de zakgoot tegen hal B;

De houten structuur is in het oosten verzakt, ingerot en er ontwikkelen zich zwammen op (vermoedelijk de poriëzwam) (foto 45).

De oostelijke zakgoot tussen hal A.3 en hal 5 lekt. De houten draagstructuur zit weggewerkt achter metselwerk en is hierdoor niet controleerbaar, maar vermoedelijk ernstig ingerot.

Schrijnwerk

Het schilderwerk is schraal. Het voegwerk in de dagkanten van de ramen valt weg (foto 54). Enkele glaskalibers van raam N A .1 zijn gebroken.

De rollaag boven de deur aan de westzijde (D A.1) is verzakt. Het glas van de deur is grotendeels weggefallen. De verf schilfert af. Het houtwerk is aan de onderzijde ingerot. De rosas van de klink ontbreekt.

De deuropening aan de oostzijde is dicht gemaakt met platen. Enkel de vaste deurkader is nog aanwezig. Deze is onderaan ingerot (foto 55).

2.2.2.2 INTERIEUR

Vloer

De betonnen vloer bevindt zich in redelijke staat. Verspreid komt er scheurvorming in voor.

Door de lekken in het dak en in de goten staan op diverse plaatsen plassen water op de vloer. Er groeien planten in.

Dakconstructie

De trek balken van de spanten van hal A.2 vertonen door hun grote overspanning een doorbuiging. De pen-en-gatverbindingen tussen de schoren en de spantbenen komen hierdoor licht open te staan (foto 94). Vooral bij het westelijke spant (nr. 1) is de doorbuiging het grootst. De trek balk vertoont aan de opleg met de zuidelijke ligger ernstige scheurvorming (foto 93). Aan de noordelijke opleg is de trek balk reeds verstevigd met beugels en L-profielen (foto 95). Ook de trek balken van de overige spanten zijn aan de opleg mogelijk ingerot. Het noordelijke spantbeen van spant nr. 3 vertoont scheurvorming t.h.v. de verbinding met één van de schoren (foto 96).

De gordingen en de nok zijn vochtig aan de opleg in de oost- en de westgevel (foto 97). De nok buigt door. In het westelijke deel van de nok komen sporen van vocht voor. De laagste gording van het noordelijke dakvlak is nat. Bij zijn oostelijke inklemming ontwikkelt er zich een vruchtlichaam van een zwam op. De 2de gording, tellende van beneden, buigt door en er ontwikkelen zich schimmels op.

De balken onder de noordelijke en zuidelijke zakgoot zijn in aansluiting met de oostelijke muur door inrottingen verzakt (foto 98 en 99). Ze vertonen over de volledige lengte vochtschade.

Op alle naalddhouten constructieonderdelen zitten wijdverspreid witte vlekken. Het gaat vermoedelijk om een uitlogen/uitkristalliseren van een insecticide. De verf schilfert af.

De metalen kolommen en profielen zijn structureel in goede staat. De verflagen worden schraal en komen los.

De metalen dakkappen van hal A.1 en A.3 zitten structureel goed in elkaar. Het voetstuk van spant 2 ontbreekt aan de noordzijde (foto 100). Enkele trekkers staan niet meer onder spanning. Er wordt lichte roestvorming vastgesteld. De verf schilfert af.

In hal A.1 worden volgende gebreken vastgesteld aan de houten dakelementen :

Het noordelijke spantbeen van spant 1 en de zuidelijke spantbenen van spant 2 en 3 vertonen onderaan vochtsporen (foto 101). De zuidwestelijke hoekkeper en de oostelijke hoekkepers vertonen onderaan eveneens vochtsporen (foto 102). De nokbalk en de gordingen buigen door (foto 103). De laagste gording in het zuidelijke dakvlak vertoont lichte sporen van vocht tussen de zuidwestelijke hoek en het 1ste spant. Op de opstanden van de daklichten zijn sporen van vochtinfiltratie zichtbaar.

In hal A.3 worden volgende gebreken vastgesteld aan de houten dakelementen :

De spanten zijn aan hun zuidelijke oplegging ingerot (foto 104). Het spantbeen van spant 2 vertoont aan de noordzijde eveneens vochtsporen (foto 105).

De noordoostelijke hoekkeper is bij zijn oplegging in een gietijzeren sloef ingerot en verzakt. De zuidoostelijke en zuidwestelijke hoekkepers zijn ter hoogte van de aanzet nat en licht ingerot (foto 106). De gordingen vertonen doorbuiging. De onderste gording in het noordelijke dakvlak is vervangen.

Afwerkingslagen wanden

De verf schilfert af. T.h.v. lekkages van het dak en/of de goot is het schilderwerk weggespoeld. De cementering tegen de westwand is deels weggefallen.

Ijzerwerk

De ijzeren elementen zijn roestig.

Technische uitrusting

De restanten van de technische uitrusting zijn niet meer functioneel. Ijzeren leidingen en beugels zijn roestig.

2.2.3 HAL B

2.2.3.1 EXTERIEUR

Dakbedekking

In beide dakvlakken van travee 1 zijn pannen weggefallen t.h.v. de aansluiting met de zuidelijke kopgevel (foto 4 en 7). In de noordoostelijke hoek zijn enkele dakpannen beschadigd.

De gebakken aarden nokpannen liggen goed op hun plaats, maar vertonen lokaal een lichte verwerking aan het oppervlak. De mortel waarmee zij vastliggen, is gebarsten en losgekomen.

De gebakken aarden randpannen zijn nog goed aanwezig, alleen op de zuidwestelijke hoek ontbreekt één randpan (foto 6). Het voegwerk van de randpannen is plaatselijk weggefallen (foto 8).

Dakdoorbrekingen

De polycarbonaten golfplaten zijn vervuild, verweerd en lokaal beschadigd waardoor er een lichte waterinfiltratie is. De loden slabben in de aansluitingen met de pannen, zijn verweerd. De slabben liggen over de pannen heen zodat er water onder het lood kan inlopen.

De rookkoepels zijn voor zover controleerbaar in redelijke staat.

De afvoerpijpen zijn niet meer functioneel.

Opgaand metselwerk en voegwerk

De zuidgevel vertoont boven het maaiveld sporen van opstijgend vocht en zoutuitbloeiingen (foto 18).

Het baksteenmetselwerk is plaatselijk verweerd. Ook aan de interieurzijde wordt schade vastgesteld.

De aanzet van het funderingsmetselwerk ligt bloot (foto 19). Dit geeft aanleiding tot vochtinfiltratie.

Het metselwerk aan de basis van de gevel wordt in de oostelijke hoek weggedrukt door boomwortels (foto 20). Ook onder de zakgoot in aansluiting met hal 4 komen ernstige sporen van vocht voor (foto 21).

Het baksteenmetselwerk is verweerd, het voegwerk uitgesleten. Tussen de bakstenen groeien berken. Zij veroorzaken ernstige structurele schade aan het metselwerk. Bovenaan zijn enkele bakstenen weggefallen t.g.v. vochtinfiltratie.

De voeg onder de dorpel van raam Z B.2 staat open (foto 22). Boven poort D B.1 is een opening in het parement. Er is een herstelling met cementmortel uitgevoerd (foto 23).

Het voegwerk van de plint is hersteld met cementmortel. Het bovenliggend voegwerk is sterk verweerd (foto 24).

Aan de binnenzijde worden volgende gebreken vastgesteld :

In de zuidelijke kopgevel zit in de ontlastingsboog van het centrale verdiepingsraam (Z B.4) een scheur (foto 25).

In de zuidwestelijke hoek doen zich ernstige sporen van vocht voor en groeien planten (foto 26). Het voegwerk is in de meest oostelijke travee uitgespoeld onder de eerste gording (foto 27). In de nis aan de oostzijde is het baksteenmetselwerk beschadigd (foto 28).

In de noordelijke kopgevel bevinden zich scheuren :

- boven het centrale en westelijke verdiepingsraam (N B.1 en N B.2) (foto 29);
- onder het westelijke en oostelijke verdiepingsraam (N B.1 en N B.3) (foto 30 en 31).

In de westelijke hoek en t.h.v. de westelijke penant wordt er vochtschade vastgesteld. Er is lichte scheurvorming t.h.v. de opleg van de gordingen (foto 32). In de oostelijke penant zijn onder de console enkele stenen weggefallen. Het metselwerk aan de basis van deze penant is beschadigd (foto 33).

In de zuidhoek van de oostelijke muur is het muurwerk achter de lekkende afvoerbuiss nat (foto 34 en 35). Boven de 1ste nis, tellende vanaf het zuiden, groeien verschillende planten tussen de stenen. Tussen spant nr. 3 en 6 zitten uitgedroogde mossen op de muur.

In de zuidelijke hoek wordt bovenaan scheurvorming vastgesteld (foto 36). Ook in de boog boven de eerste nis is er scheurvorming (foto 37).

Links van de kleine verbindingsdeur met hal 5 (D 5.1) is een gleuf gemaakt in het metselwerk van de plint.

Op volgende plaatsen is het metselwerk beschadigd :

- de linkse dagkant van de 2^{de} nis (W 5.2);
- t.h.v. de plint in travee 4;
- de penant aan de zuidzijde;
- de penant tussen travee 1 en 2, en 4 en 5 (foto 38 en 39);
- onder het raam in travee 5 (W 5.5) (foto 40);
- de zuidelijke dagkant van het raam in travee 6 (W 5.6) (foto 41).

Boven de doorgang in travee 7 (D 5.3) zijn enkele bakstenen weggenomen.

Aan de basis van de penanten op as 2 en 3 zijn herstellingen uitgevoerd met cement.

De westelijke muur heeft bijna over zijn volledige lengte ernstige sporen van vocht, uitgespoeld voegwerk, algen en lokaal groeien planten (foto 42).

Aan de zuidzijde van de dorpel van raam O 4.1 wordt barstvorming vastgesteld (foto 43). In travee 3 zijn enkele bakstenen weggefallen t.h.v. de raamdorpel.

Op volgende plaatsen is het metselwerk beschadigd :

- de penant op as 3, 4 en 6 (foto 44);
- de linkse dagkant van raam O 4.4;
- de boog boven raam O 4.7 (foto 45).

Bovenaan de penant op as 6 zijn enkele bakstenen weggenomen voor de doorvoer van leidingen.

In de oost- en westgevel zijn aan de zuidzijde grote openingen gemaakt voor de doorvoer van verwarmingsleidingen (foto 46).

Natuursteen en voegwerk

De blauwe hardstenen dorpels vertonen een lichte verwerking door gelaagdheid.

Ijzerwerk

Het ijzerwerk in de gevels is roestig.

Regenwaterafvoer

De bitumenbekleding van de goten is verweerd. Het schilderwerk is schraal. Het houtwerk is plaatselijk ingerot. De zakgoot in aansluiting met hal 4 is over de volledige lengte in zeer slechte staat.

De zakgoot aan het oostelijke dakvlak lekt in aansluiting met de zuidelijke kopgevel.

Van de standpijp in de zuidoostelijke hoek is een deel weggefallen. De afvoerbuys in de zuidwestelijke hoek is verschoven. De standpijpen zijn roestig.

Schrijnwerk

Het houtwerk van de poorten is onderaan ingerot (foto 81).

De steenlijsten van de ramen zijn ingerot (foto 82). De ijzeren profielen zijn roestig. Het schilderwerk is schraal.

Het glas is deels gebroken/weggefallen (foto 83). De voegmortel tussen het schrijnwerk en het metselwerk is deels weggefallen (foto 84).

De bakstenen dorpel van het westelijk gelegen raam in de zuidgevel is afgewerkt met een cementbepleistering. Deze is gebarsten en komt los (foto 85).

2.2.3.2 INTERIEUR

Vloer

De betonnen vloer bevindt zich in redelijke staat. Verspreid komt er scheurvorming in voor.

Door de lekken in het dak en in de goten is de vloer plaatselijk vochtig. Er groeien planten in de hal.

Dakconstructie

De dakstructuur zit structureel goed in elkaar. Er zijn lichte oppervlakkige roestsporen aanwezig. De verflagen komen los en worden schraal.

Bij de inklemmingen van de spanten, nokbalk en gordingen in het muurwerk is het mogelijk dat het metaal ernstigere sporen van roest vertoont.

De kepers en panlatten vertonen roestsporen t.h.v. lekkages in de dakbedekking. Onderaan in de noordelijke hoek van het oostelijke dakvlak zijn enkele kepers vervormd (foto 99). T.h.v. de opening in het oostelijke dakvlak zijn enkele kepers en panlatten verbogen (foto 100). In travee 5 en 6 aan de westzijde zijn kleine aanpassingen uitgevoerd aan de panlatten en kepers (foto 101). In travee 7 aan de westzijde zijn enkele panlatten beschadigd (foto 102).

De mortel onder de laagste gording van het westelijke dakvlak is op verschillende plaatsen weggefallen (foto 103).

Afwerkingslagen wanden

De verf schilfert af. T.h.v. lekkages van het dak en/of de goot is het schilderwerk weggespoeld.

Ijzerwerk

De verschillende ijzeren elementen die zijn ingewerkt in de wand zijn roestig.

De stalen latei boven de doorvoeropeningen voor verwarmingsleidingen vertoont roestvorming.

Technische uitrusting

De restanten van de technische uitrusting zijn niet meer functioneel. Ijzeren leidingen en beugels zijn roestig.

2.2.4 HAL 5

2.2.4.1 EXTERIEUR

Dakbedekking

De gebakken aarden pannen zijn redelijk van kwaliteit. Lokaal komen pannen met een verweerd en gecraqueleerd oppervlak of met een afgebroken hoek voor (foto 9) . Op enkele plaatsen sluiten de pannen niet goed aan op elkaar met lokaal een waterinsijpeling tot gevolg.

De gebakken aarden nokpannen liggen goed op hun plaats, maar vertonen lokaal een lichte verwerking aan het oppervlak (foto 10). De mortel waarmee zij vastliggen, is gebarsten en losgekomen.

Een deel van de randpannen aan de zuidgevel is weggefallen (foto 11). Onderaan de oostzijde van de noordgevel is eveneens een randpan weggefallen (foto 12). De mortel waarmee de pannen aangestroken zijn, is deels weggefallen. De houten kepers zijn plaatselijk ingerot.

Dakdoorbrekingen

De polycarbonaatplaten van de daklichten zijn plaatselijk beschadigd met vochtinfiltratie tot gevolg.

Ze zijn vervuild en verweerd. De bevestigingen waarmee de golfplaten vastgeschroefd werden, zijn verroest, maar zitten over het algemeen goed op hun plaats. De loden slabben in aansluiting met de pannen, zijn verweerd, maar zitten nog goed op hun plaats.

Opgaand metselwerk en voegwerk

De gevels vertonen boven het maaiveld sporen van opstijgend vocht en zoutuitbloeiingen (foto 33-36). Het voegwerk is uitgespoeld en het baksteenmetselwerk is plaatselijk verweerd. Er zijn enkele bakstenen weggefallen.

Het metselwerk in de hoeken van de zuidgevel is beschadigd (foto 37). Er zijn enkel bakstenen weggefallen. Er is vochtschade in de oostelijke top van de gevel t.g.v. weggefallen randpannen (foto 38).

Er zijn verschillende openingen gemaakt in de gevel, vermoedelijk voor het doorvoeren van leidingen.

Het voegwerk ter hoogte van de plint is uitgesleten (foto 39). In het bovenliggend gevelvlak is de cementvoeg plaatselijk weggefallen.

De noordgevel is in redelijke staat. Het baksteenmetselwerk op de hoeken is beschadigd :

- aan de westzijde t.g.v. een defecte regenwaterafvoer (foto 40);
- aan de oostzijde t.g.v. waterinfiltratie via de dakrand (foto 41).

Er zijn enkele bakstenen weggefallen. Plaatselijk zijn hier herstellingen uitgevoerd met cementmortel.

Er zijn ook herstellingen uitgevoerd met een onaangepast type baksteen :

- aan de basis van de westelijke hoek;
- in de oostelijke hoek;
- in de plint links van de poorten.

De dagkanten van de poorten zijn beschadigd (foto 42). Centraal in de geveltop zijn enkele bakstenen weggefallen.

Het zuidelijke deel van de oostgevel is bovenaan ernstig beschadigd doordat het aanpalende gebouw weggebroken werd (foto 43 en 44). Er werden herstellingen uitgevoerd met snelbouwsteen. Een deel van het metselwerk van de penanten op as 2, 3 en 4 is eveneens weggebroken (foto 45). Ook in travee 7 en 8 is het metselwerk beschadigd door de bouw en afbraak van een aanbouw (foto 46 en 47). Boven het raam is een baksteen weggefallen.

Door de overhellende bakgoot stroomt het regenwater gedeeltelijk over de gevel ter hoogte van de 5de en 6de travee en centraal in de gevel (foto 48). Het voegwerk is er uitgespoeld en er groeien kleine en grotere planten op de gevel. De bomen drukken met hun wortels de bakstenen uit elkaar. Aan de basis van penant 17 is ernstige vochtschade t.g.v. een lekkende regenwaterafvoer (foto 49). Aan penant 13 is de regenwaterafvoer weggefallen. Ook hier is ernstige vochtschade (foto 50). Aan penant 12 is schade t.g.v. een ingerotte goot : er zijn enkele bakstenen weggefallen, het voegwerk is uitgespoeld en er is plantengroei. In het noordelijke deel van de gevel groeit klimop die zich vasthecht op het buitenschrijnwerk (foto 51). De fundering ligt lokaal bloot (travee 13).

Op volgende plaatsen wordt er scheurvorming vastgesteld :

- boven de 1ste travee (foto 52);
- boven en onder raam O 5.19 (foto 53). De boog is verzakt.

Plaatselijk zijn herstellingen uitgevoerd met een onaangepast type baksteen en /of cementmortel :

- penant 9, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19 en 20 (foto 54);
- noordelijke hoek;
- onder en rechts boven raam O 5.18;
- onder raam O 5.11;
- plint van travee 14, 17 en 21 (foto 55).

Op volgende plaatsen in het metselwerk beschadigd en/of zijn er enkele stenen weggevallen :

- noordelijke hoek (foto 56 en 57);
- bovenaan penant 1, 2, 3, 4, 5, 18 en 19 (foto 58 en 59);
- onder raam O 5.17 en O 5.16 (foto 60);
- boven raam O 5.11 (foto 61);
- boven raam O 5.12;
- in travee 4;
- de bakstenen plint in travee 15 en 16 (oppervlakkige beschadiging) (foto 62);
- de basis van penant 8 (foto 63);
- de dagkant van de raamopening in travee 6 (O 5.6) (foto 64).

Het metselwerk bovenaan penant 9 zit los. Het metselwerk van penant 10 en 11 werd bovenaan gedemonteerd. De gevel is hier recent heropgemetst. Op verschillende plaatsen zijn er openingen gemaakt voor de doorvoer van leidingen.

De doorvoeropening voor verwarmingsleidingen bovenaan de oostgevel werd dicht gemetst met snelbouwsteen. Bovenaan in de hoek wordt het baksteenmetselwerk weggedrukt (foto 65).

In de westelijke gevel is het baksteenmetselwerk op de noordelijke hoek beschadigd : bakstenen zitten er los, de muur is nat omdat de dakgoot ontbreekt (foto 66 en 67). Er groeien planten in het uitgevallen voegwerk.

In de hoek met hal A.1 wordt het metselwerk weggedrukt door begroeiing (foto 68). Er is vochtschade t.g.v. een lekkende afvoer. In travee 16 is het voegwerk van de uitkraging onder de goot weggevallen. Er is vochtschade aan de plint t.g.v. een lekkende goot (foto 69).

Boven raam W 5.18 komt ernstige scheurvorming voor (foto 70). De ontlastingsboog boven dit raam kan best gestut worden. In travee 19 wordt er lichte scheurvorming vastgesteld onder de opleg van de I-profielen (foto 71). Ook links en rechts van de raamopening is er scheurvorming (foto 72 en 73). De rechtse scheur is reeds hersteld met cement.

Plaatselijk zijn herstellingen uitgevoerd met een onaangepast type baksteen en/of cementmortel :

- de penant in hoek met hal A .1 : het metselverband is niet correct hernomen (foto 74);
- penant 15, 16 en 17 (foto 75);
- centraal onder raam W 5.13 (foto 76).

Plaatselijk zijn herstellingen uitgevoerd met cementmortel :

- rechts van raam W 5.12;
- penant 14, 15, 16 en 17;
- in de boog van raam W 5.14 (foto 77);

In de noordelijke hoek en aan penant 18, 19 en 20 zijn enkele bakstenen weggevallen of beschadigd.

De voeg onder de raamdorpel van raam W 5.14 is grotendeels weggevallen (foto 78).

In travee 19 zijn er links van het raam nog restanten metselwerk aanwezig van een uitbouw (foto 79). In travee 19 tot 21 zie we bovenaan de gevel openingen van de dakconstructie van deze aanbouw (foto 80). In penant 20 zitten nog restanten van I-profielen. Ook in de penant op de hoek zien we restanten metselwerk van de uitbouw. Er zijn ook enkele stenen weggevallen.

Aan de interieurzijde wordt volgende schade vastgesteld :

De muren zijn structureel in redelijke staat. Het grootste probleem onder de gebreken is voornamelijk

vocht in de muren. Het regenwater loopt via lekkende goten in de muren. Verschillende muren zijn doornat, begroeid met mossen, varens en algen, het voegwerk is uitgespoeld (foto 81). In alle muren komen sporen van opstijgend vocht voor (foto 82). De bakstenen achter de teerlagen zijn verweerd en het voegwerk valt uit.

T.h.v. de opleg van de houten latei zijn van de westelijke penant van de zuidgevel enkele bakstenen weggefallen (foto 83 en 84). Ook van de penant links van de poort en in de oostelijke hoek ontbreken enkele bakstenen (foto 85).

Van de meest oostelijke penant van de noordgevel zijn enkele bakstenen weggenomen (foto 86 en 87). Plaatselijk zijn herstellingen uitgevoerd met cement.

De oostelijke muur vertoont bovenaan, tussen de zuidelijke kopgevel en spant nr. 6, horizontale scheurvorming (foto 88). De bovenste rijen bakstenen hellen over naar buiten (foto 89). Het metselwerk werd reeds gedeeltelijk heropgemetst (foto 90). Aan de voet van spant 5 buikt het metselwerk uit (foto 91). Boven het raam in travee 7 wordt horizontale scheurvorming vastgesteld (foto 92). In travee 10 is de muur bovenaan eveneens heropgemetst. Er is lichte scheurvorming aan de opleg van spant 11 (foto 93). Ter hoogte van het 12de spant scheuren de bovenste lagen metselwerk af (foto 94). Er is diagonale scheurvorming boven en onder het meest noordelijk gelegen raam, die doorloopt naar de noordoostelijke hoek (foto 95). Het metselwerk onder de dorpel wordt hier naar binnen gedrukt (foto 96). In de plint van penant 20 wordt scheurvorming vastgesteld (foto 97).

Sporen van vocht door lekken in de goten komen voor :

- ter hoogte van het 1ste spant;
- tussen het 4de en 5de spant (foto 98);
- ter hoogte van het 12de spant.

Onder en rond het 6de spant is een uitgedroogd vruchtlichaam van de huiszwam aanwezig.

Tussen travee 12 en 13 wordt vochtdoorslag doorheen de gevel vastgesteld (foto 99).

Op volgende plaatsen in het metselwerk beschadigd en/of zijn er enkele stenen weggefallen :

- bovenaan penant 9 aan de oostzijde (foto 100). De plint is deels weggebroken;
- de bakstenen plint in travee 10 (foto 101);
- aan de opleg van spant 11 (foto 102);
- de basis van penant 4, 9, 10, 12, 13, 14 en 19 (foto 103);
- in travee 19 links van het raam;
- de plint in travee 19;
- de penanten in de zuidoostelijke en zuidwestelijke hoek;
- bovenaan penant 19.

Bovenaan penant 10 zitten enkele bakstenen los.

In travee 1 zijn bovenaan in de west- en oostwand openingen gemaakt voor het doorvoeren van verwarmingsleidingen (foto 104). In travee 3 zit een pijp in de muur. Rechts boven raam O 5.11 is een opening geboord.

In de westelijke muur is er diagonale scheurvorming ter hoogte van de 1ste dichtgemetselde nis, tellende vanaf het zuiden (foto 105 en 106).

In travee 4 en 5 wordt scheurvorming vastgesteld in het metselwerk bovenaan de gevel (foto 107).

Centraal boven het meest noordelijke raam is er scheurvorming die naar de noordwestelijke hoek loopt (foto 108 en 109). Onderaan de noordelijk opleg van het I-profiel van de poort komt eveneens lichte scheurvorming voor (foto 110 en 111). Het invulmetselwerk onder de latei scheurt af.

Er zijn ernstige sporen van vocht aanwezig :

- tussen het 7de en 9de spant;
- rond het 11de en 12de spant.

Op volgende plaatsen in het metselwerk beschadigd en/of zijn er enkele stenen weggefallen :

- de basis van penanten 2, 3, 5, 16, 17 en 18 (foto 112 en 113);
- bovenaan travee 10;
- de basis van de muur in travee 18 (foto 114).

Onder het raam W 5.11 en rechts boven dit raam zijn openingen geboord. Links van raam W 5.8 en boven de doorgang in travee 7 (D 5.3) is eveneens een opening geboord.

Natuursteen en voegwerk

De blauwe hardstenen dorpels vertonen een lichte verwerking door gelaagdheid. De onderzijde van de dorpels is op vele plaatsen beschadigd.

De dorpels van raam W 5.1 en W 5.12 zijn gebroken (foto 117).

De dorpels van raam W 5.4, W 5.10 en W 5.17 zijn beschadigd (foto 118 en 119).

De dorpels van raam O 5.8, O 5.9, O 5.14 en O 5.16 zijn gebarsten (foto 120).

Afwerklagen gevel

De verflagen van de westgevel schilferen af. Ter hoogte van lekkages van de goten zijn de afwerkingslagen weggevallen (foto 122).

De bepleistering en het tegelwerk tegen de oostgevel zijn plaatselijk weggevallen (foto 125-127). De verflagen schilferen af (foto 128 en 129). De cementering is aan de basis van de gevel deels weggevallen t.g.v. opstijgend grondvocht (foto 130).

Ijzerwerk

De ijzeren elementen die in de gevel bevestigd zijn, zijn roestig (foto 136).

De metalen strip links van de poort in de noordgevel is weggezaakt : 1 van de bouten is gelost (foto 137).

Regenwaterafvoer

Het bitumenvilt van de goten is verweerd en gecraqueleerd (foto 146). Op diverse plaatsen zijn er lekken en is de gootbodem ingerot (foto 147 en 148). De kwartronde profilering is op de meeste plaatsen nog in redelijke staat, buiten schraal wordende verflagen.

De oostelijke bakgoot is in het zuidelijke deel naar buiten gekanteld (foto 149). Het regenwater loopt gedeeltelijk over de gevel. T.h.v. penant 13 is de goot scheefgezakt. In travee 11 is de bakgoot later tussen gevoegd, na afbraak van het bijgebouw. Ze lekt t.h.v. de aansluitingen met de reeds bestaande goot.

De bakgoot aan het westelijke dakvlak lekt op diverse plaatsen (foto 150 en 151). In het noordelijke deel is de structuur ingerot. Een deel van de goot is weggevallen/verwijderd.

In de hal worden op volgende plaatsen lekken vastgesteld :

- t.h.v. de westelijke zakgoot in travee 1, 2, 4, 5, 6, 8, 9 en 13 (foto 152);
- t.h.v. de aansluiting van het zuidelijke en noordelijk dakvlak van hal A.2 op het opgaand muurwerk van hal 5 (foto 153);
- t.h.v. de oostelijke bakgoot in travee 2 en 5.

De afvoerbuizen in het zuidelijke deel van de oostgevel zijn grotendeels weggevallen (foto 154-156). Ze zijn niet meer aangesloten op de goot en de riolering. De regenwaterafvoer aan penant 17 is lek t.h.v. de aansluiting op de bakgoot. De regenwaterafvoer is weggevallen aan penant 13.

De afvoerbuiz op de noordoostelijke hoek zit goed op zijn plaats.

Aan de noordzijde van de westgevel ontbreekt de standpijp. De afvoer is niet aangesloten op de bakgoot.

De gietijzeren standpijpen zijn roestig.

Schrijnwerk

De metalen poort in de zuidelijke kopgevel (D 5.10) is vervormd en beschadigd. De scharnieren zijn dichtgelast. Aan de oostzijde zijn enkele scharnieren stuk. De verflagen bladderen af. De betonnen dorpel van raam Z 5.1 is gebroken. Het glas van de stalen ramen is grotendeels weggevallen.

De houten poorten in de noordelijke gevel (D 5.7 en D 5.8) zijn in redelijke staat. De verflagen worden schraal. Het rolmechanisme is roestig.

De dorpels van ramen W 5.5, W 5.8, W 5.10, W 5.12, W 5.14, O 5.11 en O 5.16 zijn aan de interieurzijde beschadigd (foto 223 en 224). De boog van raam W 5.5 is eveneens beschadigd.

De houten ramen in de oost- en westgevel zijn door vandalisme ernstig beschadigd. De houten raamkaders zijn in aansluiting met de dorpel ingerot (foto 225). De verflagen bladderen af en worden schraal (foto 226). De metalen verdeelroeden zijn roestig (foto 227). De houten verdeelroeden vertonen vooral schraal wordende verflagen (foto 228). Enkele glaskalibers zijn gebroken. De voeg tussen het schrijnwerk en de dagkanten valt plaatselijk weg (foto 229). De stopverf rond het glas is op verschillende plaatsen weggevallen (foto 230).

Bijkomend wordt volgende schade vastgesteld :

- Raam W 5.12 : Er wordt aantasting door insecten vastgesteld. De steenlijst is weggefallen. Er is een kleinhout weggefallen (foto 231).
- Raam W 5.5 : enkele onderverdelingen zijn weggefallen (foto 232).
- Raam O 5.7 is ernstig beschadigd (foto 233). Een groot deel van de kleinhouten is weggefallen. Het houtwerk is ingerot.
- In travee 13 aan de westzijde (W 5.10) is enkel nog het randkader van het raam aanwezig (foto 234).
- Ook ramen W 5.5 en W 5.9 zijn deels weggefallen (foto 235).
- Ramen W 5.8 en W 5.9 zijn dicht gezet met houten platen en een ijzeren net.

De stalen deuren en de I-liggers zijn roestig. Het schilderwerk is schraal.

De poort in de westgevel (D 5.5) is onderaan ingerot (foto 238). Er zijn reeds enkele planken vervangen (zie afwijkende breedte van de planken). Het hang- en sluitwerk is roestig.

2.2.4.2 INTERIEUR

Vloer

De betonnen vloeren bevinden zich in redelijke staat. Verspreid komt er scheurvorming in voor.

Door de lekken in het dak en in de goten staan op diverse plaatsen plassen water op de vloer. Er groeien planten in. De ijzeren elementen in de vloer zijn roestig.

Dakstructuur

De gietijzeren kolommen zijn structureel in goede staat. T.h.v. spant 18 is de kolom verwijderd (foto 263 en 264). De verflagen bladderen af.

De houten elementen van de dakstuctuur vertonen ernstige vochtschade :

- De oostelijke balkkoppen van spant 1 tot 6 en de buitenmuurplaten liggen bloot op de oostelijke gevel (foto 265 en 266). De balkkoppen zijn ingerot. De muurplaten zijn door inrotting gedeeltelijk verdwenen.
- De oostelijke balkkop van het 1ste spant vertoont scheurvorming (foto 267). Ook aan de westelijke oplegging is er een ernstige inrotting aanwezig (foto 268). Het betreft hier vooral een verzwakking ter hoogte van de pen-en-gatverbinding tussen spantbeen en trekbal.
- De westelijke oplegging van het 3de spant vertoont een oude inrotting met kubische kripscheuren (foto 269-271). Er zit een wit schimmelweefsel en uitgedroogd (zwart) vruchtlichaam op, dat afkomstig is van de huiszwam.
- Ook bij het 5de spant is de pen-en-gatverbinding tussen het oostelijke spantbeen en de trekbal ingerot (foto 272). De inrotting van het hout vertoont een kubisch scheurpatroon (kubisch rot wijst meestal op een zwamaantasting).
- De westelijke oplegging van het 11de spant is ernstig ingerot, het hout is doornat (foto 273-275). De oplegging is verzakt en het hout ernstig verzwakt. Er werden ook enkele oude uitvlieggaten van grote klopkever vastgesteld.
- De trekbalken van spanten 8, 9, 10, 12 en 13 zijn aan de westelijke oplegging ingerot.

Volgende gebreken worden bijkomend vastgesteld :

- Enkele bouten en moeren van de verbindingsplaat tussen kolom en trekbal van spant 1 zijn weggefallen (foto 276). De schoor aan de westzijde is verzakt (foto 277).
- Uit de trekbal van spant 6 is aan de westzijde een stuk hout weggekapt (foto 278). De verbinding tussen de trekbal en de kolom zit los (foto 279).
- De verbinding tussen de trekbal van spant 7 en de kolom zit los.
- Het westelijke spantbeen van spant 11 is m.b.v. L-ijzers verstevigd t.h.v. de lichtstraat (foto 280). In de trekbal wordt aan de oostzijde barstvorming vastgesteld (foto 281).
- Het oostelijke spantbeen van spant 12 vertoont scheurvorming in de lengterichting (foto 282).
- De trekbal van spant 13 vertoont een sterke doorbuiging. Zowel in de trekbal als het spantbeen, is aan de oostzijde een inkeping gemaakt (foto 283). De haaklas van de trekbal staat open (foto 284).
- Het westelijke spantbeen van spant 15 vertoont scheurvorming (foto 285). De haaklas van de trekbal staat open. Aansluitend aan de haaklas wordt lichte scheurvorming vastgesteld.
- In de trekbal van spant 16 is t.h.v. de westelijke opleg een inkeping gemaakt (foto 286). De oostelijke schoor is gebarsten (foto 287).

- De haaklas van de trekbal van spant 17 staat open (foto 288). Aansluitend aan de haaklas wordt lichte scheurvorming vastgesteld.
- Het westelijke spantbeen van spant 18 vertoont barstvorming (foto 289).
- De haaklas van spant 19 staat deels open (foto 290).

Bij enkele spanten werd de schuine haaklas van de trekbal verstevigd met metalen beugels omdat de balken gebarsten zijn, vermoedelijk door krimp (foto 291). Het betreft het 5de en 7de spant, tellende vanaf het zuiden.

Een groot deel van de verticale trekkers staat niet meer onder spanning. De ronde grondplaat onderaan de uiterste verticale trekkers is op vele plaatsen weggevalen/verwijderd. Op verschillende plaatsen zitten de bouten los (foto 292).

De huidige verflagen bladderen af.

De koppen van de gordingen en de nok zijn t.h.v. de opleg in de noord- en de zuidgevel vochtig (foto 293).

Volgende gebreken worden vastgesteld aan de gordingen van het westelijke dakvlak :

- de laagste gording (gelegen boven de muur) is over de helft van het gebouw (vanaf de zuidelijke kopgevel tot ± het 10de spant) ingerot en verzwakt. Er ontwikkelen zich vruchtlichamen van zwammen op (vermoedelijk poriëzwam en huiszwam) (foto 294).
- de 2de gording, tellende van beneden, vertoont tussen de zuidelijke kopgevel en het 2de spant sporen van vocht en schimmelweefsel (foto 295).
- in travee 3 is de 2^{de} gording versterkt met staalplaten (foto 296).
- in travee 9 vertoont de 3^{de} gording sporen van vocht (foto 297).
- in travee 11 vertoont de 1^{ste} gording sporen van vocht.
- de 2de gording vertoont ter hoogte van het 14de spant sporen van vocht.
- t.h.v. spant 13 en 14 is op de 3^{de} gording een bijkomende balk geplaatst (foto 298).

Volgende gebreken worden vastgesteld aan de gordingen van het oostelijke dakvlak :

- de laagste gording is ter hoogte van het 1ste spant, nat en ingerot.
- in travee 5 vertoont de 2^{de} gording sporen van vocht (foto 299).
- in travee 9 vertoont de 2^{de} en de 3^{de} gording sporen van vocht.
- in travee 11 is de 3^{de} gording verdubbeld (foto 300).
- enkele gordingen, gelegen tussen het 15^{de}, 16^{de} en 17^{de} spant hebben een (licht) openstaande liplasverbinding.

Afwerkingslagen wanden

De dampdichte verflagen op de wanden bladderen af (foto 304 en 305). De teerlagen op de plint komen eveneens los. Plaatselijk zijn de afwerkingslagen weggespoeld door water (foto 306 en 307). De bepleistering en de tegels in travee 1 zijn deels weggevalen (foto 308).

Technische uitrusting

De restanten van de technische uitrusting zijn niet meer functioneel. Ijzeren leidingen, beugels en platen zijn roestig.

2.2.5 SANITAIR

2.2.5.1 EXTERIEUR

Dakbedekking

Het bitumenvilt is ernstig verweerd, vertoont blaasvorming, craquelures en is op enkele plaatsen gescheurd. Er groeien enkele kleine boompjes doorheen de dakbedekking (foto 6).

Dakaansluitingen

De zinken slabben in aansluiting met hal A.1 zijn verweerd, maar het geheel zit nog goed op zijn plaats.

Opgaand metselwerk en voegwerk

Het baksteenmetselwerk is in redelijke staat. Op de noordwestelijke hoek komt onder de betonnen dakoversteek lichte barstvorming voor (foto 9 en 10). Het metselwerk is op deze hoek eveneens nat en begroeid met algen en mossen door het ontbreken van de regenwaterafvoerbuis.

Ook op de noordoostelijke hoek zijn er sporen van vocht en algen door een slechte aansluiting van de regenwaterafvoerbuis op het tapgat (foto 11).

De aanzet van het funderingsmetselwerk ligt gedeeltelijk bloot (foto 12).

Natuursteen en voegwerk

De dorpels zijn in goede staat.

Ijzerwerk

De ijzeren profielen in de gevels zijn roestig.

Regenwaterafvoer

De zinken bekleding van de verdiepte goten werd niet bedekt met bitumenvilt (foto 13). Het zink is ernstig verweerd door putcorrosie en lokaal gescheurd. Bomen groeien doorheen het zink.

De zinken afvoerbuis op de noordoostelijke hoek ontbreekt. Het regenwater loopt over de gevel en veroorzaakt vochtschade.

De pvc-afvoerbuis op de noordwestelijke hoek sluit niet goed aan op het tapgat (foto 14). Hierdoor loopt het regenwater langs de buis over de gevel. De gietijzeren grondpijp is roestig.

Beton

De betonnen dakoversteek vertoont lokaal scheuren (foto 15 en 16).

Schrijnwerk

De houten ramen zijn in redelijke staat. Zij vertonen voornamelijk schraal geworden verflagen. Enkele glaskalibers zijn gebroken. Het hang en sluitwerk is roestig.

2.2.5.2 INTERIEUR

Vloeren

De tegels zijn plaatselijk beschadigd.

Wandafwerking

De bepleistering is plaatselijk beschadigd. De verflagen schilferen af.

Plafondafwerking

De bepleistering is plaatselijk beschadigd. De verflagen schilferen af.

Binnenschrijnwerk

4 van de 6 toiletdeuren zijn weggenomen. Het hang- en sluitwerk is roestig. De verflagen schilferen af.

Technische uitrusting

De ribbenbuizen zijn roestig. Het sanitair leiding- en kraanwerk is deels weggenomen.

3. OPMETING

Zie bijgaande opmetingsplannen :

1/6	Inplantingsplan.
2/6	Grondplan. Bestaande toestand.
3/6	Plan dakstructuur. Bestaande toestand.
4/6	Dakenplan. Bestaande toestand.
5/6	Aanzichten. Bestaande toestand.
6/6	Doorsnedes. Bestaande toestand.

Detailplannen spanten :

Sp 1	Spant hal 4.1/4.2/4.3
Sp 2	Spant hal 4.4
Sp 3	Spant hal A.1
Sp 4	Spant hal A.2
Sp 5	Spant hal A.3
Sp 6	Spant hal B
Sp 7	Spant hal 5

Detailplan werkput :

D1	Grondplan, dwars- en langsdoorsnede
----	-------------------------------------

4. STABILITEITSONDERZOEK

5. ASBESTONDERZOEK

Voor de asbestinventaris wordt verwezen naar het rapport van Fibrecount, 'Destructieve Asbestinventaris, P10-1076 MAATWERK_ architecten, Hallen 4 & 5, Centrale werkplaatsen te 3010 Kessel-Lo', dd. 6.04.2011.

6. SYNTHESE

**6.1 WAARDESTELLING : ARCHITECTURALE EN ARCHITECTUUR-HISTORISCHE WAARDEVOLLE
ELEMENTEN**

6.2 DRINGENDE INSTANDHOUDINGSWERKEN

6.1 WAARDESTELLING : ARCHITECTURALE EN ARCHITECTUUR-HISTORISCHE WAARDEVOLLE ELEMENTEN

Het huidige beeld van hallen 4 en 5 stemt in grote lijnen overeen met dit uit het eind van de 19^{de} eeuw : de gebouvvolumes zijn intact bewaard gebleven. Ook de latere uitbreidingen, namelijk hal A en B en de uitbouw aan de zuidzijde van hal 4, zijn in grote mate in hun oorspronkelijke verschijningsvorm bewaard gebleven. Latere wijzigingen aan de hallen betreffen voornamelijk herstellingen of vervangingen van bepaalde gebouwdelen. Ook zijn in de loop der jaren, in functie van het wijzigende gebruik van de hallen, aanpassingen uitgevoerd aan de gebouwen waarbij het gebruik als industrieel gebouw primeerde op de esthetiek.

Uitgangspunt voor de restauratie dient het maximale behoud van de hallen te zijn. In dit hoofdstuk wordt in eerste instantie aangegeven welke gebouwdelen bewaard dienen te worden. Voor een aantal elementen, dient het behoud geëvalueerd te worden in functie van de herbestemming. Afhankelijk van de gewenste afwerkingsgraad van de hallen kunnen bepaalde elementen al dan niet geïntegreerd worden in het ontwerp. Er wordt tenslotte ook een overzicht gegeven van elementen die als storend ervaren worden en bijgevolg vervangen dienen te worden.

De waardestelling werd opgetekend op volgende plannen :

W1	waardestelling grondplan
W2	waardestelling dak
W3-W4	waardestelling gevels
W5-W6	waardestelling doorsneden

6.1.1 HAL 4

Dakbedekking

Dakpannen van het type Pottelberg worden geproduceerd sinds 1883. Het betreffen bijgevolg niet de oorspronkelijke dakpannen. De Boomse pannen op de zuidelijke topgevel van de centrale hal zijn mogelijk wel oorspronkelijk. Ook de randpannen zijn een latere toevoeging. Volgens een plan uit 1931 werden de aansluitingen aan de noord- en zuidgevel oorspronkelijk in zink voorzien (zinken oplopen, afb. 26). Dit wordt bevestigd door een plan uit 1952 (afb. 39-47).

Aangezien er geen zekerheid is over de oorspronkelijke dakbedekking, wordt geadviseerd de huidige dakbedekking (pannen, nokpannen en randpannen) te recupereren. Ze worden aangevuld met nieuwe pannen met eenzelfde vormgeving en kleur (ter vervanging van beschadigde, ontbrekende of afwijkende pannen).

De vezelcementen golfplaten en nokstukken bevatten asbest. Deze dienen vervangen te worden door nieuwe golfplaten en nokstukken in vezelcement.

Dakaansluitingen

De dakaansluitingen dienen hersteld te worden m.b.v. loden slabben en/of loketten.

Dakdoorbrekingen

De lichtstraten met polycarbonaten golfplaten zijn niet oorspronkelijk. Deze dienen vervangen te worden door nieuwe lichtstraten naar oorspronkelijk model (glas in T-ijzers) (zie afb. 49-51).

De verschillende schouwen en afvoerpijpen zijn niet oorspronkelijk en dienen verwijderd te worden.

Opgaad metselwerk en voegwerk

Het baksteenmetselwerk en het voegwerk zijn grotendeels intact bewaard gebleven. Enkele storende herstellingen/wijzigingen dienen hernomen te worden :

- demonteren en hermetsen naar oorspronkelijke configuratie van travee 5 en 6 van de westgevel (tussen raam W 4.10 en 4.13);
- vervangen van niet oorspronkelijke bakstenen (zie vroegere herstellingen);
- dichtmetsen van allerhande doorvoeropeningen voor leidingen (in muren en penanten);
- herstellen van bogen in baksteen (zie weggenomen of weggevallen bakstenen).

Travee 4 van de westgevel was in oorsprong een binnenmuur. Deze is na afbraak van de naastliggende hal vrij gekomen. De aanpak van deze gevel (behoud in huidige vorm, nieuwe aanbouw,...) dient mee opgenomen te worden in het ontwerp voor de hallen.

De oorspronkelijke kleurstelling van het voegwerk dient gecorrigeerd te worden, namelijk rood voegwerk voor de plint en de penanten, en beige voegwerk in de velden. Voegwerk met cementmortel dient integraal verwijderd te worden.

In hal 4 werd de tussenwand tussen travee 4 en 5 uitgebroken. Het lijkt niet aangewezen deze te hermeten.

Natuursteen en voegwerk

De oorspronkelijke dorpels in blauwe hardsteen dient men te behouden. T.h.v. te hernemen raamopeningen (zie Schrijnwerk), dienen er nieuwe dorpels in blauwe hardsteen voorzien te worden.

Afwerklagen gevels

De gevels waren oorspronkelijk niet voorzien van een afwerking. Aangezien de afwerklagen zeer divers zijn, wordt voorgesteld deze te verwijderen.

Ijzerwerk exterieur

De hoefijzervormige muurankers worden behouden. Waar deze weggefallen zijn, dient men nieuwe ankers naar oorspronkelijk model aan te brengen.

Het ijzerwerk tegen de gevels maakt deel uit van het industriële karakter van de site en kan bijgevolg behouden worden.

De erker tegen de zuidgevel van hal 4.4 wordt hersteld.

Regenwaterafvoer

De bak- en zakgoten worden in hun huidige vorm bewaard, mits de nodige herstellingen. Er worden nieuwe zinken bekledingen voorzien. Aan de oostgevel wordt een nieuwe bakgoot voorzien naar model van deze aan de westgevel.

Het aantal afvoeren dient bekeken te worden i.f.v. de af te voeren debieten regenwater. Alle afvoerpijpen worden vervangen door nieuwe exemplaren in zink. Er komen diverse types gietijzeren standpijpen voor. Deze dienen allen behouden te worden. Nieuwe standpijpen worden voorzien naar model van deze op de noordelijke hoek van de westgevel (afgevlakte standpijp in gietijzer).

De afvoeren van de zakgoten tussen de deelhallen die tegen de kolommen lopen, zijn een latere toevoeging. Het regenwater werd oorspronkelijk afgevoerd doorheen de kolommen. Omwille van de gewijzigde dakopbouw, is het niet mogelijk het oorspronkelijke tracé van de regenwaterafvoer te hernemen. Alle afvoeren dienen vervangen te worden door nieuwe afvoeren in zink. De bestaande gietijzeren standpijpen worden hersteld. Waar deze ontbreken worden nieuwe standpijpen in gietijzer naar oorspronkelijk model geplaatst. De inspectieputten worden voorzien van nieuwe (smeedijzeren) putdeksels.

Schrijnwerk

De oorspronkelijke raamopeningen, met bakstenen bogen en dorpels in blauwe hardsteen, zijn grotendeels bewaard gebleven. In travee 5 aan de westzijde werden de oorspronkelijke raamopeningen aangepast. Hier dient de oorspronkelijke gevelconfiguratie hersteld te worden. Het invulmetselwerk in raamopening N 4.1 dient verwijderd te worden. De dorpels aan de binnenzijde zijn op de meeste plaatsen aangepast. Er dienen nieuwe dorpels in baksteen (naar model van ramen O 4.10, O 4.11, O 4.12, O 4.13 en O 4.16) voorzien te worden.

De metalen ramen werden vermoedelijk in een latere fase geplaatst. Op een plan uit 1932 (afb. 19-31) staat in de zuidelijk kopgevel van hal 4 schrijnwerk met een boogvormige waaier opgetekend. Er wordt hierbij een onderscheid gemaakt tussen bredere (houten) stijlen en regels en de (mogelijk stalen) verdeelroeden. Dit zijn echter de enige gegevens die beschikbaar zijn inzake het vermoedelijk oorspronkelijk schrijnwerk van hal 4. Aangezien dit onvoldoende is voor reconstructie, wordt voorgesteld het huidige metalen schrijnwerk te behouden. Latere toevoegingen zoals I-liggers, houten latten en platen dienen verwijderd te worden. In travee 5 aan de westzijde dienen nieuwe ramen geplaatst te worden naar model van de overige ramen. Er komen verschillende types glas voor (helder glas, gehamerd glas,...). De nieuwe glaskeuze zal bepaald worden door de herbestemming.

Er was in oorsprong in elke gevel slechts één poort aanwezig, namelijk de toegangspoorten in de noord-

en zuidgevel (D 4.4 en D 4.12) en de verbindingspoorten met de tussenhallen in de langse gevels (D 4.3 en D 4.7). Deze doorgangen dient men te bewaren. De overige doorgangen zijn latere toevoegingen. Indien de doorgang gerealiseerd is binnen de breedte van het raam en indien wenselijk i.f.v. de herbestemming, kan deze bewaard worden. Het betreft volgende doorgangen :

- westzijde, D 4.1 en D 4.2;
- oostzijde, D 4.8 (mits verwijderen van invulmetselwerk) en D 4.9.

Het is in ieder geval aangewezen gebruik te maken van de reeds bestaande doorgangen opdat er zo weinig mogelijk ingegrepen wordt in de oorspronkelijke gevelopbouw. Indien deze doorgangen niet gewenst zijn binnen de herbestemming, dient de oorspronkelijke opbouw met raamopening hernomen te worden.

Op volgende plaatsen worden de aanpassingen als storend ervaren :

- westzijde, tussen as 7 en 8 (W 4.8);
- oostzijde, tussen as 17 en 18 (D 4.6/O 4.15);
- oostzijde, tussen as 19 en de noordgevel (D 4.5/O 4.17);
- zuidzijde, deuropeningen D 4.10 en D 4.11.

Het schrijnwerk van de poorten is zeer divers. De poort aan de noordzijde en de poorten in de zuidelijke uitbouw, incl. hun rolmechanisme, dienen behouden te worden. Het houten raam boven de poort aan de noordzijde dient eveneens hersteld te worden. De invulling met houten latten in doorgang D 4.3 is mogelijk ouder. Aangezien het vroeger een binnendeur betrof, is deze echter niet winddicht. Het al dan niet behouden van deze invulling, dient geëvalueerd te worden i.f.v. de herbestemming.

De overige poorten worden als weining waardevol beoordeeld. Het lijkt aangewezen te kiezen voor een sober hedendaags schrijnwerk dat integreert in het industriële karakter van het gebouw. Zo blijft er een duidelijk onderscheid tussen het oorspronkelijke en het nieuwe schrijnwerk. Ook het hang- en sluitwerk is zeer divers en mag aangepast worden i.f.v. de herbestemming.

Vloer

Het niveauverschil tussen de middengang en de zijhallen dient bewaard te blijven. Enkel de zones in kops geplaatst hout zijn mogelijk oorspronkelijk. Deze dient men te bewaren. Het lijkt aangewezen de stroken in hout aan weerszijden van de werkputten aan te vullen zodat de oorspronkelijke configuratie hersteld wordt.

Op basis van het uitgevoerde onderzoek, zijn geen verdere gegevens beschikbaar over de oorspronkelijke afwerking van de vloeren. Het behoud van het beton, de betontegels en de aangestampte aarde dient dan ook geëvalueerd te worden i.f.v. de nieuwe bestemming. Indien de afwerkingsgraad voldoende is, bijvoorbeeld bij het gebruik van de hal als marktplaats, dan kan de huidige afwerking bewaard worden. Indien niet verenigbaar met de herbestemming, is het aangewezen te opteren voor een nieuwe egale vloerbedekking waarin de zones met kops geplaatst hout en de spoorrails geïntegreerd worden. We denken hierbij aan gepolierd beton of een gietvloer. Het peil van de vloerafwerking dient eveneens bekeken te worden i.f.v. het ontwerp.

De 20 werkputten die nog open zijn, dient men te bewaren. De vloer in grof beton betreft een latere wijziging. Er zijn echter geen gegevens beschikbaar over de oorspronkelijke vloerafwerking. Mogelijk komen er nieuwe gegevens aan het licht bij het vrijmaken van de putten. De wijze waarop put 11 werd dicht gelegd, sluit aan bij de oorspronkelijke wijze waarop de putten werden toegelegd. De houten balken en planken dienen behouden te worden.

De verschillende types sporen ingewerkt in de vloer, zijn eveneens te bewaren.

De ijzeren container t.h.v. put 1 kan bewaard worden als relict van de spuitinstallatie voor het reinigen van de motoren. Mogelijk zijn hiervan nog resten bewaard onder de houten platen waarmee de put werd dicht gelegd.

Een zelfde redenering betreffen de grondplaten met bouten, de betonnen sokkels en de platen met as (en keermiel) tegen de langsegevels. Het betreffen restanten van de uitrusting van de hallen en ze geven informatie over het gebruik van de hallen. Mits er voldoende uitleg gegeven wordt bij deze relicten, kunnen zij belangrijke getuigen zijn inzake het bedrijfsverleden van de hallen.

Er zijn veel verschillende types putdeksels. Deze mogen vervangen worden door nieuwe deksels.

Dakconstructie

De dakstructuur werd in de loop der jaren verschillende keren aangepast. Op een plan uit 1936 (afb. 34-35) werden de kolommen onderling verbonden d.m.v. vakwerkliggers bestaande uit houten balken van 30 x 30cm en stalen trekkers en koppelstukken. T.h.v. de kolommen rustten de liggers op een houten verdeelbalk van 28 x 30 cm. De balken werden samen gehouden d.m.v. stalen kokers. De gegevens op voornoemde plannen zijn onvoldoende voor reconstructie. De dakstructuur wordt in zijn huidige voorkomen bewaard. Beschadigde onderdelen worden vervangen door nieuwe onderdelen naar oorspronkelijk model. De tijdelijke dakconstructie aan de noordzijde dient vervangen te worden door een

nieuwe constructie naar oorspronkelijk model. De bewaard gebleven onderdelen van het dak dienen hierbij maximaal gerecupereerd te worden. Ze worden aangevuld met nieuwe gietijzeren onderdelen. De oorspronkelijke vierkante gordingen worden maximaal behouden. Latere vervangingen worden, mede omwille de stabiliteit, vervangen door nieuwe vierkante gordingen. Ook de gordingen t.h.v. de lichtstraten en de nokbalken worden vervangen. Recent vervangen kepers worden vervangen door nieuwe kepers met oorspronkelijke sectie.

De dakstructuur van hal 4.4 wordt integraal bewaard.

Afwerkingslagen wanden

De plint in teer en het bovenliggende witgeschilderde muurvlak zijn waarschijnlijk een historisch gegeven. De kleurstelling dient bewaard te worden. Later aangebrachte pleister- en verflagen dienen verwijderd te worden.

Ijzerwerk interieur

Het ijzerwerk betreffen restanten van de uitrusting van de hallen en ze geven informatie over het gebruik van de hallen.

Technische uitrusting

In hal 4 zijn nog talrijke elementen bewaard gebleven van de technische uitrusting. Mits er voldoende uitleg gegeven wordt bij deze relictten, kunnen zij belangrijke getuigen zijn van het bedrijfsverleden van de hallen. Ook de leidingen met porceleinen isolatoren tegen de gevels en in de hallen zijn te behouden. Enkel zeer recente toevoegingen (pvc-leidingen, recente armaturen, ...) dienen verwijderd te worden. Er dient onderzocht te worden of het mogelijk is de bewaarde pendelarmaturen aan te passen opdat deze herbruikt kunnen worden. Deze armaturen en de bijhorende leidingen dienen in ieder geval bewaard te worden.

Overige

De borden met nummering van de putten e.d. dient men te bewaren.

6.1.2 HAL A

Dakbedekking

Dakpannen van het type Pottelberg worden geproduceerd sinds 1883. Het betreffen bijgevolg niet de oorspronkelijke dakpannen van de centrale tussenhal (hal A.2). Hallen A.1 en A.3 dateren van 1911 en 1908. Het betreffen mogelijk de oorspronkelijke dakpannen. Aangezien er geen zekerheid is over de oorspronkelijke dakbedekking, wordt geadviseerd de huidige dakbedekking (pannen, nokpannen en randpannen) te behouden.

Dakdoorbrekingen

De lichtstraten met polycarbonaten golfplaten zijn niet oorspronkelijk. Deze dienen vervangen te worden door nieuwe lichtstraten naar oorspronkelijk model (gehamerd glas in L- en T-profielen) (afb. 61-63). De afvoerpijp is niet oorspronkelijk en dient verwijderd te worden.

Opgaad metselwerk en voegwerk

De gevelconfiguratie van de noordgevel van hal A komt grotendeels overeen met de oorspronkelijke opzet van de gevel (1911). Enkel de raamopeningen in de uiterste traveeën zijn gewijzigd : de ramen zijn verhoogd en er zijn deuopeningen gerealiseerd. De oorspronkelijke gevelopbouw dient hier hersteld te worden.

Het al dan niet behouden van het invulmetselwerk in de wand tussen hal A en B dient geëvalueerd te worden i.f.v. de herbestemming. Omwille van de afwerking van de wanden in zowel hal A als B wordt het invulmetselwerk niet als storend ervaren.

Natuursteen en voegwerk

De dorpels in blauwe hardsteen kunnen bij reconstructie van de oorspronkelijke raamopeningen herbruikt worden.

Afwerklagen gevels

De gevel was oorspronkelijk niet voorzien van een afwerking. De afwerklagen dient men te verwijderen.

Ijzerwerk exterieur

Het ijzerwerk tegen de gevels maakt deel uit van het industriële karakter van de site en kan bijgevolg behouden worden.

Regenwaterafvoer

De bak- en zakgoten worden in hun huidige vorm bewaard, mits de nodige herstellingen. Er worden nieuwe zinken bekledingen voorzien. Er wordt een nieuwe afvoerpijp in zink voorzien. De standpijp wordt hersteld. Er dienen bijkomende regenwaterafvoeren voorzien te worden in de hallen, namelijk t.h.v. de zakgoten.

Schrijnwerk

In de noordgevel dienen nieuwe houten ramen naar oorspronkelijk model geplaatst te worden. Er komen verschillende types glas voor (helder glas, gehamerd glas,...). De nieuwe glaskeuze zal bepaald worden door de herbestemming.

Vloer

Het behoud van de betonnen vloer dient geëvalueerd te worden i.f.v. de herbestemming en de gewenste afwerkingsgraad.

Bij de bouw van hal A.3 (1908) werd de vloer afgewerkt met Boomse baksteen. Van de overige deelhallen is het oorspronkelijk materiaalgebruik niet gekend. Het lijkt dan ook niet aangewezen de bakstenen vloer te hernemen. Indien geopteerd wordt voor een nieuwe vloer is een egale vloer met industrieel karakter aangewezen (gepolierd beton, gietvloer).

Er zijn verschillende types putdeksels. Deze mogen vervangen worden door nieuwe deksels.

Dakconstructie

De dakstructuur wordt in zijn huidige vorm bewaard. Latere toevoegingen, zoals houten latten, beugels, e.d. dienen verwijderd te worden. Ontbrekende onderdelen (bv. voetstuk aan noordzijde) worden aangevuld naar model van de oorspronkelijke elementen.

De gordingen worden behouden. De verdere opbouw van het dak dient bekeken te worden i.f.v. de herbestemming (gewenste isolatiegraad). Vanuit historisch perspectief dient de dakopbouw met zichtbare kepers en panlatten hernomen te worden.

Afwerkingslagen wanden

In analogie met hal 4 was in de tussenhallen vermoedelijk eveneens een zwarte plint (teerlaag) en wit schilderwerk voorzien. Deze kleurstelling wordt hernomen. Latere pleister- en verflagen dienen verwijderd te worden.

Ijzerwerk interieur

Het ijzerwerk tegen de wanden maakt deel uit van het industriële karakter van de site en kan bijgevolg behouden worden.

Technische uitrusting

De bewaarde uitrusting is zeer fragmentarisch en van weinig betekenis.

6.1.3 HAL B

Dakbedekking

Volgens de bouwplannen uit 1922 was het dak oorspronkelijk voorzien van platte pannen. Het is dus niet zeker of de huidige pannen van het type Pottelberg oorspronkelijk zijn. Omwille van een gebrek aan gegevens is het aangewezen de huidige dakbedekking (pannen, nokpannen en randpannen) te behouden.

Dakdoorbrekingen

De lichtstraten met polycarbonaten golfplaten en de rookkoepels zijn niet oorspronkelijk. Deze dienen verwijderd te worden. Er worden nieuwe lichtstraten naar oorspronkelijk model (glas in T-profielen) voorzien (afb. 24-25).

De afvoerpijpen zijn niet oorspronkelijk en dienen verwijderd te worden.

Opgaad metselwerk en voegwerk

De gevelopbouw van de noord- en de zuidgevel komt in grote lijnen overeen met de oorspronkelijke plannen. In de zuidgevel werden enkele raamopeningen aangepast. Deze wijzigingen worden als storend ervaren. De gevel wordt in zijn oorspronkelijke configuratie hersteld. Op het plan uit 1922 (afb. 22-23) staat de poort aan de westzijde ingetekend. Mogelijk werd ze in werkelijkheid aan de oostzijde voorzien. Hier is dus nog enige variatie mogelijk i.f.v. het ontwerp.

Het al dan niet behouden van het invulmetselwerk in de noordwand van de hal, dient geëvalueerd te worden i.f.v. de herbestemming.

Het oorspronkelijke beige voegwerk wordt hernomen. Cementvoegen dienen verwijderd te worden.

Openingen in de gevels voor de doorvoer van leidingen worden dichtgemetseld met bakstenen volgens oorspronkelijke kleur en maatvoering.

Natuursteen en voegwerk

De oorspronkelijke dorpels in blauwe hardsteen worden behouden.

De dorpel van het linkse raam D B.1 wordt vervangen door een nieuwe dorpel naar oorspronkelijk model.

Ijzerwerk exterieur

Het ijzerwerk tegen de gevels maakt deel uit van het industriële karakter van de site en kan bijgevolg behouden worden.

Regenwaterafvoer

De bak- en zakgoten worden in hun huidige vorm bewaard, mits de nodige herstellingen. Er worden nieuwe zinken bekledingen voorzien.

Er worden nieuwe afvoerpijpen in zink voorzien. De standpijpen worden hersteld.

Schrijnwerk

De oorspronkelijke configuratie van de zuidgevel wordt hersteld. Er worden een nieuwe poort en een nieuw raam voorzien volgens oorspronkelijk model (rechtse en linkse travee, afb. 22-23).

Het rechtse en het centrale raam bovenaan zijn nog oorspronkelijk. Het al dan niet behouden van de overige ramen (bovenaan links, onderaan midden) dient bekeken te worden i.f.v. het ontwerp.

Het schrijnwerk in de noordgevel is oorspronkelijk en dient bewaard te worden.

Er komen verschillende types glas voor (helder glas, gehamerd glas,...). De nieuwe glaskeuze zal bepaald worden door de herbestemming.

Vloer

Het behoud van de betonnen vloer dient geëvalueerd te worden i.f.v. de herbestemming en de gewenste afwerkingsgraad. Indien geopteerd wordt voor een nieuwe vloer is een egale vloer met industrieel karakter aangewezen (gepolierd beton, gietvloer).

Er zijn veel verschillende types putdeksels. Deze mogen vervangen worden door nieuwe deksels.

Dakconstructie

De dakstructuur komt, met uitzondering van de detaillering van de daklichten, overeen met de situatie opgetekend op de plannen uit 1922. De dakstructuur wordt dan ook in zijn huidige vorm bewaard. Er dienen enkel aanpassingen gedaan te worden om de oorspronkelijke opbouw van de daklichten te hernemen.

Afwerkingslagen wanden

In analogie met hal 4 was in de tussenhallen vermoedelijk in oorspong eveneens een zwarte plint (teerlaag) en wit schilderwerk voorzien. Deze kleurstelling wordt hernomen. Latere pleister- en verflagen dienen verwijderd te worden.

Ijzerwerk interieur

Het ijzerwerk tegen de wanden maakt deel uit van het industriële karakter van de site en kan bijgevolg behouden worden.

Technische uitrusting

De bewaarde uitrusting is zeer fragmentarisch en van weinig betekenis.

6.1.4 HAL 5

Dakbedekking

Dakpannen van het type Pottelberg worden geproduceerd sinds 1883. Het betreffen bijgevolg niet de oorspronkelijke dakpannen. Ook de muldenpannen zijn een latere wijziging. Aangezien er geen zekerheid is over de oorspronkelijke dakbedekking, wordt geadviseerd de huidige dakbedekking (Pottelbergpannen, nokpannen en randpannen) te behouden. Het oostelijke dakvlak wordt hernomen met Pottelbergpannen.

Dakdoorbrekingen

De lichtstraten met polycarbonaten golfplaten zijn niet oorspronkelijk. Deze dienen vervangen te worden door nieuwe lichtstraten naar oorspronkelijk model (glas in T-ijzers) (zie afb. 49-51).

Opgaaend metselwerk en voegwerk

De noordgevel is intact bewaard gebleven. De zuidgevel werd aangepast : een poort werd vervangen door een raam en er is een bijkomende raamopening voorzien. De oorspronkelijke gevelconfiguratie dient hersteld te worden. Ook de oorspronkelijke kleurstelling van het voegwerk dient hernomen te worden : rood voegwerk voor de penanten en de plint, en beige voegwerk in het veld. Cementvoegen dienen verwijderd te worden. Openingen in het metselwerk worden hersteld met bakstenen volgens oorspronkelijk formaat en kleur. Ook herstellingen met onaangepaste bakstenen worden hernomen.

De west- en oostgevel werden herhaaldelijk aangepast. Verstoringen van het metselwerk en recente invullingen t.g.v. de bouw en afbraak van allerhande bijgebouwen, dienen hernomen te worden. Ook de voorzetwand in travee 11 en 12 binnen in de hal, dient verwijderd te worden. De oorspronkelijke kleurstelling van het voegwerk dient hernomen te worden : rood voegwerk voor de penanten en de plint, en beige voegwerk in het veld. Voegwerk in cementmortel dient verwijderd te worden. Herstellingen met een onaangepast type baksteen dienen hernomen te worden. Openingen voor de doorvoer van leidingen worden dichtgemetst.

Natuursteen en voegwerk

De oorspronkelijke dorpels in blauwe hardsteen worden behouden.

Afwerklagen gevels

De gevels waren oorspronkelijk niet voorzien van een afwerking. Aangezien de afwerklagen zeer divers zijn, wordt voorgesteld deze te verwijderen.

Ijzerwerk exterieur

De gordingen dienen opnieuw verankerd te worden met de gevels.

Het ijzerwerk tegen de gevels maakt deel uit van het industriële karakter van de site en kan bijgevolg behouden worden.

Regenwaterafvoer

De bak- en zakgoten worden in hun huidige vorm bewaard, mits de nodige herstellingen. Er worden nieuwe zinken bekledingen voorzien.

Het aantal afvoerpijpen dient bekeken te worden i.f.v. de af te voeren debieten regenwater. Er worden nieuwe afvoerpijpen in zink voorzien. De bestaande standpijpen worden hersteld. Nieuwe standpijpen worden voorzien naar model van deze aan de westgevel (met afgevlakte achterzijde, in gietijzer).

Schrijnwerk

De oorspronkelijke raamopeningen, met bakstenen bogen en dorpels in blauwe hardsteen, zijn nog grotendeels intact. Op enkele plaatsen werd de dorpel aan de interieurzijde aangepast. Hier wordt de oorspronkelijke vormgeving hernomen. Dichtgemetste raamopeningen (geheel of gedeeltelijk) worden terug open gemaakt. Het raam in travee 12 aan de oostzijde, wijkt sterk af qua typologie van de overige ramen. I.f.v. het ontwerp kan beslist worden de oorspronkelijke raamopening te hernemen of om de opening dicht te metsen.

Het houten schrijnwerk in de langsgevels is zeer divers. Aangezien er geen gegevens zijn over de oorspronkelijke vormgeving van het schrijnwerk, is het aangewezen de verschillende types ramen te behouden. Er komen verschillende soorten glas voor (helder glas, gehamerd glas,...). De nieuwe glaskeuze zal bepaald worden door de herbestemming.

Hal 5 was in oorsprong toegankelijk via telkens twee poorten in de kopse gevels (D 5.7, D 5.8, D 5.10 en D 5.11). Er was één verbindingspoort met de tussenhal aan de westzijde (D 5.4). Deze doorgangen dient men te bewaren. Vanuit hal 5 waren er drie toegangsdeuren naar de vroegere tussenhal aan de oostzijde. Deze doorgangen zijn dicht gemetst. Indien wenselijk i.f.v. de herbestemming, kan hier opnieuw een deuropening gerealiseerd worden.

De overige doorgangen zijn latere toevoegingen. Indien de doorgang gerealiseerd is binnen de breedte van het raam en indien wenselijk i.f.v. de herbestemming, kan deze bewaard worden. Het betreft volgende doorgangen :

- westzijde, travee 6 (D 5.2)

Volgende aanpassingen worden als storend ervaren :

- oostgevel, deuropening in travee 4;
- westgevel, travee 2;
- westgevel, travee 7;
- westgevel, travee 18-19;
- westgevel, travee 21.

Hier dient de oorspronkelijke gevelconfiguratie hersteld te worden. In travee 2 en 7 aan de westzijde, kan afhankelijk van de herbestemming een raam- of deuropening gerealiseerd worden. De doorgang in travee 6 kan, indien gewenst, in zijn huidige voorkomen behouden worden.

Nieuwe ramen worden voorzien naar model van raam O 5.19 (type 2). Het betreft het meest voorkomende type. Voor nieuwe poorten is het, naar analogie met hal 4, aangewezen te kiezen voor een sober hedendaags schrijnwerk dat integreert in het industriële karakter van het gebouw.

De poorten in de noordgevel, incl. het ophangstelsel en de sluiting, dienen behouden te worden. De recente bekleding met plaatmateriaal aan de binnenzijde dient verwijderd te worden. Ook de bovenlichten van de poorten zijn oorspronkelijk.

De opbouw van de zuidgevel wordt in zijn oorspronkelijke vorm hersteld. Er worden nieuwe poorten (incl. ophangstelsel en hang- en sluitwerk) en bovenlichten voorzien naar model van deze in de noordgevel. Het huidige schrijnwerk mag verwijderd worden.

Vloer

Het behoud van de betonnen vloer dient geëvalueerd te worden i.f.v. de herbestemming en de gewenste afwerkingsgraad. Indien geopteerd wordt voor een nieuwe vloer is een egale vloer met industrieel karakter aangewezen (gepolierd beton, gietvloer).

Van de restanten van de uitrusting van de hal die in de vloer worden aangetroffen, is de functie niet gekend. Deze mogen verwijderd worden.

Dakconstructie

De dakstructuur wordt in zijn huidige vorm bewaard. Enkele latere wijzigingen, zoals de aangepaste consoles van spant 10 en 11 en plaatselijke verstevigingen van de spantdelen, worden niet als storend ervaren.

De oorspronkelijke vierkante gordingen worden maximaal behouden. Ontdubbelde gordingen worden vervangen door nieuwe gordingen volgens de oorspronkelijke sectie. Latere vervangingen worden, mede omwille de stabiliteit, vervangen door nieuwe vierkante gordingen. Ook de gordingen t.h.v. de lichtstraten en de nokbalken worden vervangen. De verdere opbouw van het dak dient bekeken te worden i.f.v. de herbestemming. Vanuit historisch perspectief dient de dakopbouw met zichtbare kepers en panlatten hernomen te worden.

Afwerkingslagen wanden

De plint in teer en het bovenliggende witgeschilderde muurvlak zijn waarschijnlijk een historisch gegeven. De kleurstelling dient bewaard te worden. Later aangebrachte pleister- en verflagen dienen verwijderd te worden.

Technische uitrusting

Er zijn slechts kleine fragmenten van de technische uitrusting van de hal bewaard gebleven. Mits er voldoende uitleg gegeven wordt bij deze relictten, kunnen zij belangrijke getuigen zijn inzake het bedrijfsverleden van de hallen. Enkel zeer recente toevoegingen (pvc-leidingen, recente armaturen, ...) dienen verwijderd te worden.

6.1.5 SANITAIR

Dit gebouw mag afgebroken worden.

6.2 DRINGENDE INSTANDHOUDINGSWERKEN

Omwillen van de instandhouding van het monument, lijkt het aangewezen reeds de nodige werken uit te voeren om de gebouwen waterdicht te maken en af te sluiten voor ongedierte (duiven). Ook dienen de nodige beveiligingswerken uitgevoerd te worden (o.a. wegnemen van loszittende onderdelen van daken en muren).

Volgende werken dienen op korte termijn uitgevoerd te worden :

- Gebroken, beschadigde, ontbrekende en slecht aansluitende dakpannen vernieuwen en/of herleggen. Heraanbrengen van ontbrekende hoekkeperpannen en randpannen.
- Vervangen van beschadigde/ontbrekende regenwaterafvoeren.
- Herstellen van lekken in de gootbekleding.
- Herstellen van de aansluitingen van het dak van hal 4.4 met de zuidelijke kopgevel.
- Dichten van lekken in de lichtstraten.
- Stutten van het meest noordelijke raam in de oostgevel van hal 4.
- Stutten van het meest noordelijke raam in de westgevel van hal 5.
- Dicht maken van de deuren, poorten en ramen (i.v.m. ongedierte en vandalisme).
- Verwijderen van berkenbomen tegen gevels (voor zover de wortels van deze bomen in de fundering ingroeien).
- Wegnemen en stockeren van de erker tegen de zuidgevel van hal 4.4 in afwachting van de restauratie. Tijdelijk dichtmaken van de opening.

Afhankelijk van het verder verloop van het dossier en de termijn tot aanvang van de werken, is het aangewezen de toestand van de houten dakstructuur van hal 5 verder op te volgen en indien nodig te stutten.