

# SPOORWEGEN IN BELGIË



NMBS  
Prive



*Tijdschrift nr 90*

# JAARBOEK

1  
9  
9  
8



Een uitgave van de Limburgse Stoom Vereniging vzw



V.U. : J. Casier, Gravierstraat 109, 3700 Tongeren  
A.K. : 3665 AS 1

L.S.V.-Tijdschrift verschijnt 5 \* per jaar



# Inleiding

Weer is de tijd aangebroken om een overzicht te geven over de gebeurtenissen die zich bij de Belgische spoorwegmaatschappij(en) in 1998 voorgedaan hebben. En voor het eerst was het vrij moeilijk om een repressatief beeld te geven over deze spoorwegen. Veel zaken hebben zich voorgedaan maar 1998 werd een jaar van halve maatregelen en halve waarheden.

Bij de N.M.B.S. was er de invoering van een volledig nieuwe dienstregeling. Maar hier begonnen de problemen : ondanks de voorbereiding en het feit dat er – in essentie – niet zoveel veranderde, zou men geconfronteerd worden met een chaos zonder weerga : vertragingen, uitvallen van treinen, misse uurregelingen, ... Nochtans zouden al deze problemen voor het grootste gedeelte buiten deze veranderingen vallen. Reden voor de vertragingen was een te optimistische blik op zowel materieel als personeel. Veel stakingen, het laten afweten van vooral het « nieuwe » materieel, talrijke werkzaamheden op het net, ... waren de oorzaak van het misnoegen dat dan nog de reden gaf voor vele stakingen. Nochtans zou de N.M.B.S. op alle vlakken de grootste winsten in lange tijd verwezenlijken.

Ook in verband met het materieel was het een tussenjaar . Waar in vorig jaar schreef dat de toekomst begonnen was, kan ik nu vermelden dat de toekomst is blijven stil staan. Wel waren er de stellen reeksen 04.4 / 05 en de I C11-rijtuigen, maar daar zagen de reizigers in 1998 niet zoveel van. Al het overige materieel werd uitgesteld en was niet rijp voor de exploitatie. Ook de euforie voor de HST-lijn ebte wat weg in alle werken die nog in uitvoering zijn.

Dit geheel leidde er ook toe dat heelwat oud materieel in dienst moest blijven en dat het comfort niet duidelijk verhoogd werd. Toch zou dit « oud » materieel er voor zorgen dat de dienstverlening gevrijwaard bleef en dat heel wat diensten toch nog op een behoorlijke stand gehandhaafd konden blijven : denk maar aan de locomotieven reeksen 15, 16 en vooral 18 met I 11-rijtuigen voor de zwaarste treinen van het net of de oeroude motorwagens en M2-rijtuigen op de lokale lijnen.

Maar ook op gebied van museumlijnen had men eenzelfde beeld : de overdracht van de museumlijnen naar de gewesten ging niet door en zo stonden we voor een steeds sterker wordend dilemma. De eisen worden zwaarder en een welomlijnde toekomst is er (nog) niet. Hierdoor zouden praktisch alle museumlijnen in 1998 ter plaatse trappelen of zelfs duidelijk achteruit gaan. Investerings zijn moeilijk geworden en de (financiële) eisen voor een doeltreffender uitbouw worden op geen enkel vlak gehonoreerd. Nog steeds zijn we volledig aangewezen op eigen inkomsten van reizigers en nevenactiviteiten zoals donaties, lidmaatschapsbijdragen of een enkele sponsoring.

De toekomst : 1999 wordt er één van geleidelijke vernieuwing, maar vooral van tal van problemen op de N.M.B.S ;-net. Tal van werkzaamheden zullen in een definitief stadium komen en voor hinder zorgen. Het nieuw materieel zal slechts mondjesmaat vanaf de tweede helft invloeden en zodoende zal ook 1999 slechts weinig veranderingen met zich mee brengen en een introductie zijn voor de « moderne » spoorwegen van de 21<sup>ste</sup> eeuw. Toch zal de reizigers al kennis kunnen maken met deze vernieuwingen en hopen we volgend jaar een beeld te kunnen geven van de nieuwe spoorwegen.

Het jaarboek bleef ook dit jaar praktisch ongewijzigd behouden en we krijgen de volgende onderdelen

- Overzicht 1998 :
  - Leveringen
  - Verbouwingen / modernisering
  - Stelplaatswijzigingen
  - Schrappingen
  - Prognoses 1999 – 2005
  
- Inzetgegevens :

Per reeks tractievoertuigen hebben we :

  - Kenmerkende waarden
  - Stelplaatsindeling
  - Inzet
  - Prognoses voor 1999 – 2000
  - Schrappingen / levensloop
  
  - Museumvoertuigen
  
- Grensoverschrijdend verkeer
- Rijtuigen
  - Overzicht
  - Leveringen / modernisering
  - Inzet
  
- Wagens
- Infrastructuur
  
  
- Museummaterieel
  - N.M.B.S.-materieel
  - Museumverenigingen
  
- Industriële spoorwegen.

Als laatste willen we ook iedereen danken voor de hulp bij het opstellen van dit jaarboek, meer bepaald de verschillende diensten van de N.M.B.S. die zorgden voor de vernieuwde gegevens. Ook willen we in het bijzonder dhr Criqueleire bedanken voor het up to date brengen van de gegevens i.v.m. de industriële bedrijvigheid.

## **Overzicht materieel**

Het jaar 1998 moest een jaar worden van modernisering bij de N.M.B.S. : nieuwe dienstregeling, modern materieel, nieuwe locomotieven en elektrische stellen. Verder de levering van de eerste diesellocomotieven en dieselmotorwagens. Alles wat zo goed begon, eindigde in mineur. De nieuwe dienstregeling leidde tot vertragingen, schrappingen van treinen en veel klachten. Door deze stress kwam het geregeld tot stakingen en werkonderbrekingen.

Het modern materieel voldeed niet : de elektrische stellen kwamen slechts na een lange kinderziekte in dienst, de elektrische locomotieven reeks 13 zijn na een jaar nog steeds niet betrouwbaar, de I 11-rijtuigen voldoen slechts ten dele en de stuurpostrijtuigen vormen problemen met de machines reeks 13.

De overige bestellingen liepen grote vertraging op en hierdoor kon het « oude », betrouwbare materieel nog niet afgesteld worden.

Anderzijds werden talrijke nieuwe studies uitgevoerd om latere bestellingen voor te bereiden : hier gaat het om de nieuwe stellen voor het voorstadsverkeer van Brussel, de nieuwe elektrische locomotieven ter vervanging van de machines reeksen 22, 23, 25 en 26 en zelfs voor zware diesellocomotieven .

Pas in 1999 zal nu de modernisering een hoogtepunt bereiken met de levering van de nieuwe motorwagens reeks 41 en de eerste locomotieven reeks 77. Nochtans zal het nog niet komen tot uitgebreide buiten dienststellingen daar men voorzichtigheidshalve rekent op een periode van 6 maanden voor dit materieel betrouwbaar is.

## **Bestellingen / Leveringen 1999**

### ***Elektrische stellen reeks 00***

Voor het geplande voorstadsnet van Brussel – het RER – heeft de N.M.B.S. een studie laten uitvoeren voor het te gebruiken materieel. Hieruit volgde dat men hiervoor nood had aan een 400 rijtuigen en als eerste optie koos men voor een vierwagentrein. Het lastenboek hiervoor is nog niet gereed maar men opteert voor typische spoorwegstellen – zoals de Duitse S-bahnstellen- en niet voor metro-stellen. Van deze stellen – die de nummers 001 – 100 zouden krijgen zijn er 100 nodig. Deze stellen zouden vanaf 2002 in levering moeten komen.

### ***Elektrische stellen reeks 05***

Na de aflevering van de tweespanningsstellen reeks 04.4, startte de indienststelling van de éénspanningsstellen reeks 05 in de loop van mei 1998. Daar de kinderziekten al bij de stellen reeks 04.4 opgelost werden, konden deze stellen vanaf de levering volledig ingezet worden. De eerste verbinding hiervoor was de lijn Liège/ Genk-Hasselt – Brussel – Kust. In 1998 werden 20 van de 70 bestelde stellen afgeleverd.

Met een leveringstempo van 3 stellen per maand wordt deze levering van deze nieuwe éénspanningsstellen tegen het einde van 1999 afgesloten.

### ***Elektrische locomotief reeks 13***

In februari werd de eerste van de 5 locomotieven uit de voorserie aan de N.M.B.S. afgeleverd en de volgende vier machines volgden nog voor de zomer. Door de vele defecten en vooral door de falende elektronica konden deze machines – ook na vele testritten – hun diensten nog niet opnemen. Thans worden deze locomotieven aangepast en gedeeltelijk omgebouwd.

De levering van de volgende machines van deze reeks zal vanaf februari 1999 doorgevoerd worden en hopelijk kunnen ze nu vrij vlug hun diensten aanvatten.

### ***Elektrische locomotief reeks 14***

Voor het steeds groeiende verkeer met Duitsland zijn er een tiental twee- of driespanningslocomotieven nodig, die de verbinding Oostende – Brussel – Köln verzekeren via de HST-lijn. Hiervoor zijn twee mogelijkheden : het aanpassen van de 10 laatste locomotieven reeks 13 voor de 15 000 V 16 2/3 Hz of inpikken op een Duitse bestelling van tweespanningslocs. De DBAG heeft immers een bestelling op stapel staan voor het grensoverschrijdende verkeer met Polen en deze machines zouden ook een aantal diensten naar België verzekeren. Een beslissing is nog niet gevallen.

### ***Elektrische loc reeks 28/29***

Voor de vervanging van de klassieke locomotieven reeksen 22, 23, 25 en 26 heeft de N.M.B.S. een voorstudie laten uitvoeren naar nieuwe locomotieven. In het totaal zouden voor deze diensten een 200 nieuwe machines moeten gebouwd worden. Men opteert hier echter voor tweespanningslocomotieven om de grensoverschrijdende treinen naar Frankrijk te kunnen slepen. De definitieve studie voor deze machines zou in 1999 afgesloten moeten worden en de levering zou starten vanaf 2003.

### ***Dieselmotorwagens reeks 41***

Door het standpunt om ook Bombardier Brugge bij de bouw van deze stellen te betrekken, werd de levering met minstens 6 maanden vertraagd en wordt de eerste dieselmotorwagen – van de voorserie pas midden 1999 afgeleverd, terwijl de serielevering waarschijnlijk pas eind 1999 / begin 2000 zal plaatsvinden. Dit leidde trouwens tot een verhoogd in stand houden van de diesellocomotieven reeks 62 met verwarmingsketel en het niet schrappen van een aantal machines die een grote herziening moesten ondergaan.

### ***Diesellocomotieven reeks 56 ?***

Eind 1998 werd de opdracht gegeven voor het maken voor een voorstudie van een aantal zware diesellocomotieven met een vermogen van meer dan 6 000 kW. Deze zouden vanaf 2005 een aantal doorgaande – grensoverschrijdende – goederentreinen gaan verzekeren, waarbij de machines tot ver in het buitenland zouden doorrijden. De studie moet nagaan of deze tractievorm gunstiger vooruitzichten biedt dat elektrische meerspanningslocomotieven.

De bouw van dergelijke machines zou een concurrentie kunnen betekenen voor verschillende privé-transporteurs en door deze optie zou de N.M.B.S. trouwens zelf een aantal buitenlandse contracten in de wacht kunnen slepen en zo gewapend kunnen zijn tegen deze concurrentie.

### ***Diesellocomotieven reeks 77***

De bouw van deze machines werd gestart na vele verdere onderhandelingen. Zo werd bereikt dat CMI (Cockerill) zal instaan voor de assemblage van deze machines. De eerste locomotieven zouden in het midden van 1999 afgeleverd worden, met voorlopig 1 locomotief per maand. Vanaf het einde van het jaar zouden drie machines per maand de band verlaten.

### ***ICE 2 - stellen***

Het ontwerp van deze stellen is nu afgesloten en deze vierspanningsstellen zouden vanaf begin 2000 afgeleverd worden, eerst voor de verbindingen vanuit Amsterdam, maar later zou de N.M.B.S. twee stellen in eigendom krijgen voor een zevental verbindingen Brussel – Köln – Frankfurt per dag.

### **Leveringen in 1998**

Daar waar eind 1998 al de eerste locomotieven en stellen reeks 77 en 41 moesten geleverd zijn, bleef de indienststelling beperkt tot een groter aantal stellen reeksen 04.4 en 05 en enkele voorserie-locomotieven reeks 13. De overige leveringen werden trouwens verdaagd tot midden 1999. Hierdoor zouden trouwens zowel op vlak van het materieel, alsook bij de exploitatie een aantal problemen ontstaan.

### ***Elektrische stellen reeks 04***

479	Bombardier / Eurorail	Hasselt	08/01/1998
480		Hasselt	19/01/1998
491		Hasselt	27/01/1998
482		Hasselt	04/02/1998
483		Hasselt	16/02/1998
484		Hasselt	23/02/1998
485		Hasselt	05/03/1998
486		Hasselt	12/03/1998
487		Hasselt	20/03/1998
488		Hasselt	01/04/1998
489		Hasselt	09/04/1998
490		Hasselt	24/04/1998

### ***Elektrische stellen reeks 04***

501	Bombardier / Eurorail	Hasselt	20/05/1998
502		Hasselt	22/05/1998
503		Hasselt	26/05/1998
504		Hasselt	04/06/1998
505		Hasselt	12/06/1998
506		Hasselt	22/06/1998
507		Hasselt	30/06/1998
508		Hasselt	08/07/1998
509		Hasselt	07/08/1998
510		Hasselt	24/08/1998
511		Hasselt	01/09/1998

512		Hasselt	04/09/1998
513		Hasselt	15/09/1998
514		Hasselt	04/10/1998
515		Hasselt	15/10/1998
516		Hasselt	23/10/1998
517		Hasselt	05/11/1998
518		Hasselt	23/11/1998
519		Hasselt	30/11/1998
520		Hasselt	17/12/1998
521		Hasselt	31/12/1998

### ***Elektrische locs reeks 13***

1301	Alsthom Belfort	Merelbeke	31/01/1998
1302		Merelbeke	31/03/1998
1303		Merelbeke	08/05/1998
1304		Merelbeke	---- niet afgenomen
1305		Merelbeke	---- niet afgenomen

### ***Bovenleidingswagens reeks 500***

ES 508	Matisa	Kinkempois	03/1998
ES 509		Brugge	03/1998
ES 510		Mons	05/1998
ES 511		Jemelle	06/1998
ES 512		Leuven	08/1998

## **Verbouwingen**

De effectieve verbouwingen en moderniseringen bleven in 1998 beperkt : enkel de transformatie van het eerste stel reeks 06 – de 606 – ging in een sterk vertraagd tempo verder en werd pas tegen het einde van het jaar praktisch afgerond. Op dat ogenblik moest het gewone onderhoud nog doorgevoerd worden, zodat dit eerste stel pas vanaf februari 1999 terug op de sporen komt

Bij het overige materieel bleef de modernisering beperkt tot enkele kleine verbeteringen, dit door het feit dat het meeste materieel tijdens de volgende jaren toch afgevoerd wordt.



## Stelplaatswijzigingen :

Ondanks de wijzigingen in de diensten zijn er zeer weinig stelplaatswijzigingen opgetreden en deze situeren zich dan nog vooral in het bereik van de dienst infra, dit te wijten aan de afwerking van de TGV-lijn tussen Antoing en Brussel.

### Elektrische stellingen :

166 – 168 221 – 240 261 – 264	Merelbeke Merelbeke Kinkempois	Stockem St-Ghislain St-Ghislain	Alle op 24/05/1998
322 – 324 412 – 416	Stockem Kinkempois	Hasselt Merelbeke	
628 – 640 682 – 710 711 – 717 735 – 755	Schaarbeek Schaarbeek Oostende Oostende	St-Ghislain Kinkempois Kinkempois Hasselt	
901 – 952	Hasselt	Schaarbeek	

De toch wel vrij geringe mutaties zijn te wijten aan de nieuwe dienstregeling met zijn verschuivingen, maar ook de levering van de nieuwe stellingen reeks 05 aan Hasselt. Hierdoor konden de «Duikbrillen» reeks 09 aan Schaarbeek afgestaan worden.

### Elektrische locomotieven

1201 – 1212	Oostende	Merelbeke	24/05/1998
1901	Brussel-zuid	Merelbeke	24/05/1998

Deze mutatie heeft als oorzaak dat Oostende geleidelijk aan het onderhoud van elektrische locomotieven afbouwt ten gunste van Merelbeke. In inzet is er geen verandering.

### Lijndiesel locomotieven

5101	Schaarbeek	Hasselt	15/10/1998
5104	Schaarbeek	Hasselt	15/10/1998
5110	Merelbeke	Antwerpen-Dam	15/10/1998
5113	Merelbeke	Antwerpen-Dam	15/10/1998
5114	Schaarbeek	Hasselt	15/10/1998
5115	Merelbeke	Antwerpen-Dam	15/10/1998
5122	Schaarbeek	Hasselt	15/10/1998

5125	Merelbeke	Antwerpen-Dam	15/10/1998
5130	Merelbeke	Antwerpen-Dam	15/10/1998
5133	Merelbeke	Antwerpen-Dam	15/10/1998
5134	Merelbeke	Antwerpen-Dam	15/10/1988
5140	Monceau	Hasselt (papier)	01/08/1998
5905	Monceau	Kinkempos	01/12/1998
5909	Monceau	Kinkempois	01/12/1998
5916	Monceau	Kinkempois	22/10/1998
5917	Monceau	Kinkempois	01/12/1998
5924	Monceau	Kinkempois	01/12/1998
5926	Monceau	Kinkempois	01/12/1998
5936	Monceau	Kinkempois	01/12/1998
5941	Monceau	Kinkempois	01/12/1998
5946	Monceau	Kinkempois	01/12/1998
5950	Monceau	Kinkempois	22/10/1998

Bij de reeks 51 gaat het om de uitbouw van de inzetreeksen van Antwerpen-Dam en asselt. Deze beide stelplaatsen worden trouwens de uitloopplaatsen voor deze reeks. Bij de reeks 59 is de mutatie ingegeven door het feit dat de uitbouw van de basis Voroux eind september effectief gestart is.

### ***Rangerlocomotieven***

7391	Merelbeke	Antwerpen-Dam	14/09/1998
7392	Merelbeke	Antwerpen-Dam	14/09/1998
7393	Merelbeke	Antwerpen-Dam	14/09/1998

Deze mutatie was nodig door het uitbreiden van de havenactiviteiten in Antwerpen.

### **Schrappingen**

Door de uitgestelde levering van de meeste locomotieven en stellen, bleef de schrapping beperkt tot enkele verongelukte machines. Meer nog : door de nieuwe dienstregeling en de vele vertragingen was er een verhoogd locomotiefgebruik en dit leidde tot een chronisch tekort aan machines.

2801	Merelbeke	01/10/1998	Destandardisatie
2802	Merelbeke	01/10/1998	Destandardisatie
4503	Stockem	01/05/1998	Schade draaistellen
4507	Stockem	01/04/1998	Ongeval Gedinne
5159	Antwerpen-Dam	01/10/1998	Ongeval Antwerpen-n
5171	Antwerpen-Dam	01/10/1998	Ongeval Antwerpen-n
5192	Hasselt	01/06/1998	Ongeval Antwerpen-n
5520	Kinkempois	01/08/1998	Ongeval Gouvy
6206	Hasselt (leen Merelbeke)	01/10/1998	Ongeval Ronse

## *Schrappingen*

### Reeks 18 :

Deze reeks kwam in 1997/1998 op de limiet van inzet en wordt bij bereiken van de herstellingsgrens afgesteld. Vier machines zijn reeds op non-actief geplaatst.

Loc 1803 komt in 1986 Liège Guillemins binnen met een trein naar Köln



Definitief einde van de reeks 28.

Na twee jaar afsteltijd werden de twee overgebleven machines eind 1998 definitief afgevoerd

*Loc 120.001 in zijn oorspronkelijke uitvoering te Leuven (Foto R. Vissers)*

Loc 2801 rijdt na het rijden van een piekurtrein Gent-Schaarbeek los terug naar zijn stelplaats Brussel-zuid



De laatste periode was gekenmerkt door afstelritten te Brussel-zuid, maar ook gedurende korte tijd te Oostende. De 2801 in deze badplaats.



6290	Monceau	01/08/1998	Ongeval Feluy-zoning
8430	Infra Merelbeke	31/12/1998	Zware motorschade

Bij de reeks 28 gaat het om de « oudste » locomotieven van het net, die al vanaf 1996 afgesteld stonden te Merelbeke, maar die pas nu definitief afgevoerd werden.

Bij al de andere machines gaat het om locomotieven of stellen die zware schade opliepen bij botsingen, of die zelf zware averij opliepen aan essentiële onderdelen.

## Materieeloverzicht

Daar er nu meer duidelijkheid komt over de schrappingen van het rollend materieel tijdens de volgende jaren, geven we een overzicht van de veranderingen die opgetreden zijn tijdens de vorige jaren en de prognoses voor de toekomst

Reeks	Bouw	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	Inzet
Reeks 00a	270	197	186	138	138	137	137	80	25	-	-	-
Reeks 03	140	139	137	137	137	137	137	137	137	137	137	IR-treinen
Reeks 04.4	50	-	-		9	38	50	50	50	50	50	IC-treinen
Reeks 05	90	-	-		-	-	21	80	90	90	90	IC-treinen
Reeks 06	188	187	187	187	187	187	187	187	187	187	187	Lokaal
Reeks 08	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	IR-treinen
Reeks 09	52	52	52	52	52	52	52	52	52	52	52	Lokaal
Reeks 09.5	-	15	15	15	14	14	14	14	14	14	10	Post ?
Reeks 11	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	Benelux
Reeks 12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	Goederen
Reeks 13	60	-	-	-	-	-	5	15	30	50	60	Algemeen
Reeks 15	5	5	5	5	5	5	5	-	-	-	-	
Reeks 16	8	8	8	7	7	7	7	5	5	?	?	Duitsl ?
Reeks 18	6	6	6	6	6	5	3	-	-	-	-	
Reeks 19	-	-	-	1	1	1	1	1	1	1	1	
Eurostar	8	-	8	8	8	8	8	8	8	8	8	Eurost
Thalys	8	-	-	-	1	7	8	8	8	8	8	Thalys
Reeks 20	25	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	Goederen
Reeks 21	60	60	60	59	59	59	59	59	59	59	59	Algemeen
Reeks 22	50	49	49	49	49	49	49	49	40	35	30	Lokaal
Reeks 23	83	83	83	83	83	83	83	80	70	70	70	Goederen
Reeks 25	14	14	14	14	14	14	14	14	14	10	10	Goederen
Reeks 25.5	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	-	-
Reeks 26	35	34	34	34	34	34	34	30	30	30	30	Goederen
Reeks 27	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	Algemeen
Reeks 28	3	2	2	2	(2)	(2)	-	-	-	-	-	
Reeks 41	80	-	-	-	-	-	-	15	40	65	80	Lokaal
Reeks 44	10	10	9	9	9	8	8	6	4	-	-	
Reeks 45	190	10	10	10	10	10	8	6	4	-	-	
Reeks 46	20	4	4	-	-	-	-	-	-	-	-	
Reeks 49	56	1	1	1	1	1	1	-	-	-	-	

Reeks	Bouw	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	Inzet
-------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	-------

Reeks 51	93	87	86	79	79	77	74	70	60	40	20	Reserve
Reeks 52	13	11	11	10	10	9	9	5	5	5	-	
Reeks 53	19	20	20	19	19	18	18	15	15	15	-	
Reeks 54	8	4	4	4	4	4	4	4	-	-	-	
Reeks 55	42	32	32	31	25	25	24	21	21	21	21	Goederen
Reeks 55ev	-	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	Reserve
Reeks 55tvm	-	-	-	-	6	6	6	10	10	10	10	TVM
Reeks 59	55	10	10	10	10	10	10	10	10	-	-	
Reeks 62	136	125	125	119	91	80	78	60	40	20	-	
Reeks 70	6	6	6	6	6	5	5	3	-	-	-	
Reeks 71	3	3	3	3	3	2	2	2	2	-	-	
Reeks 73	95	95	95	95	95	95	95	95	95	95	95	Rangeer
Reeks 74	190	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	Rangeer
Reeks 75	6	6	6	6	6	6	6	6	4	-	-	
Reeks 76	25	-	-	25	25	25	25	25	25	-	-	
Reeks 77	90	-	-	-	-	-	-	15	40	65	90	Lokaal
Reeks 80	69	39	39	39	39	37	35	30	20	10	-	
Reeks 82	75	75	75	75	75	75	75	75	75	75	75	Rangeer
Reeks 83	25	18	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Reeks 84	70	56	10	10	9	11	10	5	-	-	-	
Reeks 85	25	25	25	25	25	23	23	20	10	-	-	
Reeks 91	60	40	36	36	32	32	30	20	10	-	-	
Reeks 62Tuc					12	12	12	12	12	12	-	
Reeks 62Inf					15	23	25	25	40	40	40	
Reeks 84Inf				31	31	25	24	20	10	-	-	
Reeks 91Inf		20	22	22	22	20	20	20	20	20	20	
Reeks 92Inf	25	18	15	8	7	-	1	-	-	-	-	

Ten opzichte van het vorige jaarboek hebben de getallen kunnen actualiseren, dit omdat de leveringen op een kortere termijn plaats zullen vinden. Nochtans houden deze cijfers nog geen rekening met :

- afstellingen door zware schade of ongevallen
- laattijdige leveringen of op punt stellen van nieuw materieel
- de evolutie van het verkeer
- de benodigde werktreinen voor de werven te Voroux en Antwerpen

### **Overzicht van de diensten van het materieel :**

Daar de nieuwe dienstregeling van kracht is, hebben we opnieuw een overzicht van de diensten opgesteld, deze zullen gedurende de volgende jaren slechts weinig wijzigen en enkel afhankelijk zijn van nieuwe leveringen. (toestand eind 1999 – begin 2000)

Reeks	Soort	Opmerkingen / diensten	Levering 2003 – 2004
00	RER – net	<b>Sterlijnen en ringlijnen</b> Rond Brussel	Levering 2003 – 2004
00	Reizigers	<b>Stoptreinen : (stelpl Merelbeke)</b> Brugge – Gent Zeebrugge – Brugge – Kortrijk Gent – Mechelen Kortrijk – Oudenaarde Oudenaarde – Dendermonde Aalst – Geraardsbergen Brussel – Aalst Braine-l'Alleud – Aalst	<b>(Stelplaats Antwerpen ?)</b> Antwerpen – Essen St-Niklaas – Leuven Brussel – Antwerpen
03 Break	Reizigers IC	Schaarbeek – Tournai – Moeskroen Brussel - Namur – Liège / Dinant Antwerpen – Mechelen – Leuven	

		Antwerpen – Brussel – Charleroi – Namur Antwerpen – Hasselt – Liège-Guillemins (na levering reeks 05) Gent – Brussel – Luchthaven De Panne – Gent – Brussel – Luchthaven Quéivrain – Mons – Brussel – Luchthaven Charleroi – Mons – Tournai	
04.4	Reizigers IC	Lille – Kortrijk – Gent – Antwerpen / Brugge – Oostende Herstal – Liège – Charleroi – Tournai – Lille Liège – Gouvy – Luxembourg Brussel – Namur – Luxembourg <i>Mons – Aulnoye</i>	
05	Reizigers IC	Genk – Hasselt – Aarschot – Leuven – Brussel – Knokke / Blankenberge Hasselt – Landen – Brussel – Gent Brussel – Namur – Luxembourg	
06	Reizigers	<b>Stelplaats Charleroi (St-Ghislain)</b> Mons – Soignies Mons – Ath Charleroi – Jeumont Charleroi – Namur Namur – Libramont Libramont – Arlon Namur – Ottignies Ottignies – Leuven Ottignies – Louvain-la-Neuve	<b>Stelplaats Kinkempois</b> Liège Waremmes Liège – Maastricht Liège – Verviers Spa – Verviers – Welkenraedt Liège – Rivage – Jemelle Liège – Namur  <b>Stelplaats Schaarbeek</b> Leuven – Geraardsbergen Geraardsbergen – Edingen – Ath
08	Reizigers	Oostende – Gent – Antwerpen Antwerpen – Brussel – Nivelles Binche – Brussel – Louvain-la-Neuve <i>Brussel – Louvain-la-Neuve</i> <i>Antwerpen – Puurs</i>	
09	Reizigers	<b>Stelplaats Schaarbeek</b> <i>Inzet Charleroi</i> Manage – Brussel – Turnhout Charleroi – La Louvière Luttre – Manage Charleroi – Wavre	<b>Stelplaats Schaarbeek</b> Antwerpen – St-Niklaas Antwerpen – Leuven Antwerpen – Lier – Herentals Ringlijnen rond Brussel
09.6	Post	Antwerpen – Brussel – Charleroi Oostende – Gent – Brussel – Liège	
11	Benelux	Brussel – Antwerpen – Amsterdam	
12	Goederen	Merelbeke – Lille – Fréthun	
13	Reizigers  Goederen	Oostende – Brussel – Liège – Eupen / Aachen Antwerpen – Brussel – Charleroi Antwerpen – Leuven – Ronet – Bertrix – Athus – Belval (vanaf 2000) Montzen – Kinkempois – Gouvy – Luxembourg (vanaf 1999 met CFL 3000) (Merelbeke – Lille-Délivrance)	
15	Reizigers	Oostende – Brussel – Eupen > wordt vervangen door reeks 13	
16	Reizigers	Oostende – Brussel – Welkenraedt – Köln + ca. 2000	
18	Reizigers	Oostende – Brussel – Köln (bijkomend aan reeks 16)	
20	Reizigers Goederen	Luxembourg – Brussel (Antwerpen) – Leuven – Ronet – Stockem Charleroi – Ronet – Stockem	
21	Reizigers  Goederen	Quévy – Mons – Brussel – Liège (+ M4) Poperinge – Kortrijk – Denderleeuw – Brussel – Dendermonde – St-Niklaas Diverse goederentreinen vanuit Zeebrugge / Merelbeke / Mons	
22	Reizigers Goederen	Piekurttreinen schrapping : 2000 – 2005 Lokale goederentreinen tussen vormingsstations	
23	Goederen	Goederentreinen over ganse net schrapping : 2005 – 2010	

		Vanuit Antwerpen / Kinkempois	
25	Reizigers	Piekurtreinen rondom Antwerpen naar St-Niklaas, Leuven , Puurs en Turnhout	
25.5	Goederen	Antwerpen – Rotterdam Uitgeleend aan Lovers Rail (Nederland)	Schrapping : ca. 2000
26	Goederen	Over ganse net, vooral verbindingen Montzen, Kinkempois, Monceau, St-Ghislain	
31	Eurostar	Brussel – London	
43	Thalys PBKA	Paris – Brussel – Amsterdam / Köln	
--	Thalys PBA	Paris – Brussel – Amsterdam (SNCF-stellen)	
--	Réseau	Brussel – Zuid-Frankrijk (SNCF stellen)	
--	ICE 2	Brussel – Köln – Frankfurt / Berlin (DB AG stellen)	
41	Reizigers  Vanaf 1999/ 2000	<b>Stelplaats Hasselt :</b> Antwerpen – Neerpelt – (Weert) Hasselt – Mol <b>Stelplaats Monceau</b> Charleroi – Couvin	<b>Stelplaats Merelbeke :</b> Gent – Eeklo Ronse – Gent – Geraardsbergen Aalst – Burst <b>Stelplaats Stockem :</b> Dinant – Bertrix Virton – Bertrix – Libramont
44	Reizigers	Aalst – Burst (voorlopig) Virton – Bertrix – Libramont / Dinant – Bertrix	schrapping : 1997 – 2001
45	Reizigers	Virton – Bertrix – Libramont Dinant – Bertrix	schrapping : 1999 – 2001
51	Goederen	Stelplaatsen Monceau, Merelbeke en Hasselt/Antwerpen schrapping : vanaf 2000	
52 / 53 / 54	Goederen	Stelplaats Stockem	Overdracht TUC-rail : vanaf 2001
55	Reizigers Goederen TVM	Liège – Luxembourg (vanaf 1999 : reserve) Goederentreinen rondom Montzen – Kinkempois Reserve en onderhoudsdiensten op hoge snelheidslijnen	
59	Werktreinen	Werktreinen vanuit St-Druon > Voroux Schrapping : 1999 – 2001	
62	Reizigers  Goederen Infra-TUC	Antwerpen – Neerpelt, Hasselt – Mol (tot 1999) Gent – Ronse , Gent – Geraardsbergen (tot 2000) Diverse lokale diensten Werktreinen TUC-rail / infrastructuur	Schrapping : 1999 – 2005
70	Goederen	Rangering Antwerpen-LO (tot 2000)	Schrapping : 2001
71	Sleepdienst	Sleepdienst, lokale goederentr.	Schrapping : 1999 – 2000
73	Rangeer	Rangeerdiensten	
74	Heuvel	Heuveldiensten tot 1999	> rangeerdienst
75	Sleepdienst	Werktreinen infrastructuur Antwerpen	Overdracht Infra 1999
76	Werktreinen	Werktreinen TGV-lijnen	Schrapping : 2000 – 2003
77 lev 1999 > 2003	Goederen	Lokale goederentreinen over ganse net (vervanging reeksen 51 – 62) Sleepdiensten te Antwerpen (vervanging reeksen 70, 71, 75) Rangeerdiensten over ganse net (vervanging reeksen 80, 84, 85)	
80	Rangeer	Rangeerdiensten te Brussel	Schrapping : 1999 – 2002
82	Rangeer	Rangeerdiensten	
84	Rangeer Werktreinen	Rangeerdienst Antwerpen Werktreinen Infrastructuur	Schrapping 1999 Schrapping : 2002 – 2004
85	Rangeer	Rangeerdienst Antwerpen	Schrapping : 1999 – 2000
91	Stationsrang		Schrapping : 1996 – 2001
<b>Rijtuigen</b>			
16		Op verbinding Oostende – Köln worden ze vervangen door I 11 > gebruik in internationale treinen ter vervanging van oudere rijtuigen	
110		Op verbinding Oostende – Köln worden ze vervangen door I 11 > gebruik in internationale treinen en op verbinding Liège – Luxembourg	



I 11	In levering	Gebruik : Oostende – Brussel – Eupen / Köln Piekurtdiensten > Internationale dienst
K4	Ex SNCF	Piekuurtreinen > 1999 verhuurd aan NS
M2		Voor piekuurtreinen > vervangen door M4 en elektrische stellen Schrapping : 1996 – 2001
M4	In ombouw	IC-dienst : Liège – Brussel – Mons – Quévy St-Niklaas – Brussel – Kortrijk – Poperinge Overige : stoptreinen en piekuurtreinen
M5	Dubbeldek	Piekuurtreinen
M6	Dubbeldek	Piekuurtreinen (340 rijtuigen in bestellingen)

**Schrappingen :**

- Bij de reeksen **22, 23, 25 en 26** worden wel nog grote herzieningen doorgevoerd, maar bij zware schade of bij ongevallen worden ze niet meer hersteld en uit de geschriften geschrapt. Een effectieve schrapping van de ganse reeks is echter nog niet beslist. Deze locomotieven worden vanaf 2003 – 2004 vervangen door een nieuw te bouwen reeks locomotieven.
- Voor de reeks **25.5** is de toestand ongewis : als de machines voldoen in de goederendienst naar Rotterdam blijven ze nog geruime tijd in dienst. Ze werden omgebouwd voor verhuring aan Lovers Rail, doch daar deze mazatschappij in problemen zit, zou deze huur wel eens snel kunnen aflopen
- Voor de motorwagens reeksen **44 en 45** geldt dat ze voorlopig – zonder kosten – in dienst gehouden worden, tot bij de levering van de nieuwe stellen reeks 41 in 1999.
- De reeks **51** wordt vrij snel afgevoerd na de levering van de reeks 77 en het vrijkomen van een aantal locomotieven reeks 55. Ook de levering van de reeks 13 en het vrijkomen van oudere elektrische locomotieven speelt hierbij een rol.
- Bij de zware diesellocomotieven is er nog twijfel : de diensten van de reeksen **52, 53, 54** worden na de elektrificatie overgenomen door de nieuwe elektrische locomotieven reeks 13. Deze machines zouden overgedragen worden aan TUC-rail ter vervanging van de reeks 59
- De reeks **59** wordt voorlopig nog behouden voor werktreinen, doch de algemene toestand is zo slecht dat een afstelling van deze locomotieven onafwendbaar is.
- Bij de reeks **62** wordt geleidelijk aan de reeks sterk uitgedund : de beste machines gaan naar de dienst infrastructuur, de minder goede locomotieven verdwijnen definitief. Ze worden vervangen door de dieselmotorwagens reeks 41 (Merelbeke, Hasselt, Monceau) , door de nieuwe locomotieven reeks 77 (Kinkempois en Merelbeke). Andere machines verdwijnen door het wegvallen van de diensten.
- Zware verminderingen komen er bij de reeksen **70, 71 en 75**. Ze worden als eerste vervangen door de nieuwe locomotieven reeks 77. Ze ondergaan thans al geen grote herzieningen meer en worden bij zware schade dadelijk afgesteld.
- Anderzijds worden op korte termijn de rangeerdiesels reeksen **84 en 85** afgesteld en vervangen door vrijgekomen machines reeksen 73 (en in ook 82).

# N.M.B.S. Materieel

## 1. Elektrische stellingen

### Reeks 00: Stellingen 129 - 150

#### Technische gegevens:

Bouwers :	La Brugeoise, Ragheno Germain	Aantal plaatsen:	
Bouwjaar :	1956	Eerste klasse	28 plaatsen
Aantal gebouwd:	22	Tweede klasse	143 plaatsen
Aantal op 01-01-97	22	Massa : leeg	79 500 kg
Aantal op 31-12-98	(19)	ritvaardig	101 500 kg
		Snelheid	130 km/h

#### Stelplaatsindeling op 31-12-98:

129	FGH	134*	FGH	139*	FGH	143*	FGH	147*	FGH
130*	FGH	135*	FGH	140*	FGH	144	FGH	148	FGH
131	FGH	136*	FGH	141*	FGH	145	FGH	149	FGH
132*	FGH	137*	FGH	142	FGH	146*	FGH	150*	FGH
133	FGH	138*	FGH						

\* reeds omgebouwde stellingen

#### Inzet :

Begin 1998 werd beslist om deze stellingen type "Budd" af te stellen en de nodige documenten voor de schrapping werden opgesteld. Op dat ogenblik werden ook de stellingen 142, 144 en 149 aan de privé-spoorlijn LFI te Arezzo verkocht. Deze maatschappij nam ook een optie op vijf bijkomende stellingen. Deze drie stellingen werden tijdens deze periode in de WL te Oostende afgesteld. Hier zouden ze een beperkt onderhoud krijgen voor hun vertrek naar Italië. De drie stellingen vertrokken na de zomer naar het zuiden, maar opmerkelijk is wel het feit dat ze nog niet officieel uit het bestand afgevoerd werden.

De overige stellingen werden reserve gezet te St-Ghislain, maar door het tekort aan materieel na de invoering van de nieuwe dienstregeling werden ze geactiveerd en rijden ze geregeld mee in de dienstregelingen van St-Ghislain (zie verder). Tijdens de laatste maanden van het jaar is hun inzet echter opnieuw verminderd en we mogen een definitieve schrapping (met mogelijke verkoop) verwachten voor het eerste kwartaal van 1999.

**Reeks 00 : Stellen 151 - 270**

**Technische gegevens :**

Bouwers :	La Brugeoise, Ragheno, Germain, CW Mechelen, ABR	Aantal plaatsen :	Eerste klasse Tweede klasse	28 plaatsen 152 plaatsen
Bouwjaar :	1962 - 1965	Massa : leeg	ritvaardig	101 000 kg 124 000 kg
Aantal gebouwd :	120	Snelheid		130 km/h
Aantal op 01-01-98	116			
Aantal op 31-12-98	116			

**Stelplaatsindeling op 31-12-98**

153	MKM	178	FKR	202	FKR	227	FGH	251	FGH
154	MKM	179	FKR	203	FKR	228	FGH	252	FGH
155	MKM	180	FKR	204	FKR	229	FGH	253	FGH
156	MKM	181	FKR	205	FKR	230	FGH	254	FGH
157	MKM	182	FKR	206	FKR	231	FGH	255	FGH
158	MKM	183	FKR	207	FKR	232	FGH	256	FGH
159	MKM	184	FKR	208	FKR	233	FGH	257	FGH
160	MKM	185	FKR	209	FKR	234	FGH	258	FGH
161	MKM	186	FKR	210	FKR	235	FGH	259	FGH
162	MKM	187	FKR	212	FKR	236	FGH	260	FGH
163	MKM	188	FKR	213	FKR	237	FGH	261	FGH
164	MKM	189	FKR	214	FKR	238	FGH	262	FGH
165	MKM	190	FKR	215	FKR	239	FGH	263	FGH
166	MKM	191	FKR	216	FKR	240	FGH	264	NK
167	MKM	192	FKR	217	FKR	241	FGH	265	NK
168	MKM	193	FKR	218	FKR	242	FGH	266	NK
169	FKR	194	FKR	219	FKR	243	FGH	267	NK
170	FKR	195	FKR	220	FKR	244	FGH	268	NK
171	FKR	196	FKR	221	FGH	245	FGH	269	NK
172 *	FKR	197	FKR	222	FGH	246	FGH	270	NK
174	FKR	198	FKR	223	FGH	247	FGH		
175	FKR	199	FKR	224	FGH	248	FGH		
176	FKR	200	FKR	225	FGH	249	FGH		
177	FKR	201	FKR	226	FGH	250	FGH		

*Cursief : transferts uitgevoerd in 1998*

**Inzet :**

**Stockem : 153 - 165**

**Vanaf zomerregeling : 166 - 168 vanuit Merelbeke**

Ook bij de nieuwe dienstregeling bleef de inzet onveranderd en beperkt tot de stoptreinen tussen Arlon, Jemelle en Namur. Bij de piekuurtreinen worden ze ook gebruikt als versterkingsstel en hierdoor komen ze ook tot in Brussel. Sporadisch zijn er ook diensten naar Luxemburg. In mei breidde het bestand van Stockem trouwens uit met drie stellen van Merelbeke, zodat de reserve iets groter werd.

**Merelbeke : 166 – 209 – 212 – 240**

**Vanaf zomerregeling 166 – 168 naar Stockem**

**221 – 240 naar St-Ghislain**

De uitgebreide inzet van het begin van het jaar werd vanaf mei sterk ingeknot: de inzetreeks daalde voor een gedeelte waardoor vooral de diensten verder dan Kortrijk (naar Tournai, Mons en zelfs Charleroi) overgingen in de reeks van St-Ghislain. De dienst werd dan ook beperkt tot de stoptreindiensten vanuit Gent naar Brussel, Oostende, Kortrijk en Dendermonde. In de piekurdienst verzekeren ze echter – vooral als versterking – nog een uitgebreider inzetgebied, over geheel Oost- en West-Vlaanderen. Vanuit Kortrijk worden deze stellen praktisch niet meer gebruikt. Enige bestemming is hier nog Poperinge.

**St-Ghislain : 241 - 260**

**Vanaf zomerregeling : 221 – 240 : vanuit Merelbeke**

**261 – 264 vanuit Kinkempois**

De inzet vanuit St-Ghislain werd duidelijk verhoogd en thans bereiken deze stellen praktisch heel de streek tussen Namur, Charleroi, Erquelinnes, Brussel, Quévy/Mons, Tournai en Kortrijk. Verder ook nog diensten naar Ath en Edingen. Dit alles in stoptreindienst. In de piekurdienst worden ze vooral gebruikt tussen Brussel en Tournai, Mons en Charleroi. In deze reeks rijden ook de stellen type "Budd" mee.

Er wordt verwacht dat deze stellen hier op betrekkelijk korte termijn zullen vervangen worden door de modernere stellen reeks 06, die trouwens in dezelfde stelplaats gestationeerd zijn.

**Kinkempois : 261 - 270**

**Vanaf de zomerregeling : 261 – 264 naar St-Ghislain.**

De toestand bleef hier praktisch ongewijzigd: de beperkte reeks stellen verzekeren hier de stoptreinen tussen Liège en Verviers – Welkenraedt en verder naar Spa.

#### Afwijkende uitvoeringen :

**stellen 251 - 270 :** deze stellen bezitten dubbele koplampen, die horizontaal geplaatst zijn. Sommige stellen van deze reeks werden bij hun grote herziening aangepast aan de normale opstelling.

#### Toekomst :

Ondanks de levering van de nieuwe stellen en het vrijkomen van een aantal stellen reeks 06, bleven de oudste stellen volledig in dienst en ook in de nabije toekomst zal dit nog blijven. Nochtans mogen we er ons aan verwachten dat vanaf 200 een twintigtal stellen per jaar afgevoerd zullen worden. De laatste stellen zullen waarschijnlijk omstreeks 2005 van de sporen verdwijnen. Mogelijk worden opnieuw verkopen naar Italië genoteerd.

### ***Reeks 03 : Breaks***

**Technische gegevens :**

Bouwer :	BN / Bombardier	Aantal plaatsen :	
Ombouw :	CW Mechelen	eerste klasse	41 plaatsen
Bouwjaar :	1986 - 1988	tweede klasse	296 plaatsen
Ombouwjaar :	1991 - 1995	Massa : leeg	150 000 kg
Aantal gebouwd :	140	Ritvaardig	180 000 kg
Aantal op 01-01-98	137	Snelheid :	160 km/h
Aantal op 31-12-98	137		

**Stelplaatsindeling op 31-12-1997**

301	MKM	329	FHS	357	FHS	385	FKR	413	FKR
302	MKM	330	FHS	358	FHS	386	FKR	414	FKR
303	MKM	331	FHS	359	FHS	387	FKR	415	FKR
304	MKM	332	FHS	360	FHS	388	FKR	416	FKR
305	MKM	333	FHS	361	FHS	389	FKR	417	NK
306	MKM	334	FHS	362	FHS	390	FKR	418	NK
307	MKM	335	FHS	363	FKR	391	FKR	419	NK
308	MKM	336	FHS	364	FKR	392	FKR	420	NK
309	MKM	337	FHS	365	FKR	393	FKR	421	NK
310	MKM	338	FHS	366	FKR	394	FKR	422	NK
311	MKM	339	FHS	367	FKR	395	FKR	423	NK
312	MKM	340	FHS	368	FKR	396	FKR	424	NK
313	MKM	341	FHS	369	FKR	397	FKR	425	NK
314	MKM	342	FHS	370	FKR	398	FKR	426	NK
315	MKM	343		371	FKR	399	FKR	427	NK
316	MKM	344	FHS	372	FKR	400	FKR	428	NK
317	MKM	345	FHS	373	FKR	401	FKR	429	NK
318	MKM	346	FHS	374	FKR	402	FKR	430	NK
319	MKM	347	FHS	375	FKR	403	FKR	431	NK
320	MKM	348	FHS	376	FKR	404	FKR	432	NK
321	MKM	349	FHS	377	FKR	405	FKR	433	NK
322	FHS	350	FHS	378	FKR	406	FKR	434	NK
323	FHS	351	FHS	379	FKR	407	FKR	435	NK
324	FHS	352	FHS	380	FKR	408	FKR	436	NK
325	> CFL	353	FHS	381	FKR	409	FKR	437	NK
326	> CFL	354	FHS	382	FKR	410	FKR	438	NK
327	FHS'	355	FHS	383	FKR	411	FKR	439	NK
328	FHS	356	FHS	384	FKR	412	FKR	440	NK

*Cursief : ransfert uitgevoerd in de loop van 1998*

**Inzet :**

<b>Stockem</b>	<b>301 - 324</b>
	<b>325 - 326 (CFL)</b>
	<i>Vanaf zomerregeling : 322 - 324 naar Hasselt</i>

De inzet bij deze Zuid-Luxemburgse stelplaats bleef constant : alle ritten gebeuren als IC-diensten tussen Brussel-zuid - Namur - Arlon en Luxembourg. Verder blijven de binnenlandse diensten tussen Luxembourg en Kleinbettingen in de reeks. De beide Luxemburgse stellen rijden gewoon in de reeks mee en worden trouwens te Stockem onderhouden.

**Hasselt**

**327 - 342**

**344 - 362**

*Vanaf zomerregeling : 322 - 324 vanuit Stockem*

De inzet werd gereden op de verbinding Genk - Hasselt / Maastricht - Liège - Brussel - Knokke / Blankenberge waarbij de volledige dienst gereden werd. Verder worden deze stellen ook gebruikt voor enkele toeristische treinen waarbij ze vanuit Tongeren vertrekken. Nochtans zouden deze stellen vanaf de winterregeling geleidelijk aan vervangen worden door de nieuwe stellen reeks 04.4, die trouwens vanaf oktober te Hasselt aankwamen. Maar omdat de baanvakken Hasselt - Genk en Liège - Maastricht nog niet aangepast werden voor deze nieuwe stellen, werd beslist om de Breaks tot bij de zomerregeling in deze diensten te behouden. Op dat ogenblik zal ongeveer twee-derde van het bestand afgegeven worden.

In het begin van 1998 was de inzet geconcentreerd op één enkele verbinding, nl. Genk - Hasselt / Maastricht - Liège - Brussel / Knokke/Blankenberge. Verder werden de stellen ook gebruikt voor de toeristische verbinding Tongeren - Blankenberge. Nochtans reden in deze dienst al enkele nieuwe stellen reeks 04.4 mee. Met ingang van de zomerregeling viel de dienst naar Maastricht weg en werd de dienst Gent - Brussel - Leuven - Hasselt - Genk overgenomen. Hiervoor werd het bestand verhoogd met 3 bijkomende stellen vanuit Stockem.

Geleidelijk aan werd de verbinding naar de kust volledig door de nieuwe stellen reeks 04.4 en nadien de reeks 05 gereden en bleef de inzet van de "Breaks" beperkt tot de verbinding Genk - Gent. De volgende verbinding voor de Hasseltse stellen wordt de lijn Antwerpen - Hasselt - Liège, maar - op enkele sporadische treinen na - wordt deze verbinding nog niet door deze stellen gereden. Bij de verdere levering van de stellen reeks 05 verlaten niet alleen de tweespanningsstellen reeks 04.4, maar ook een deel van het bestand van de breaks reeks 03 gaat op dat ogenblik naar Merelbeke over.

**Merelbeke**

**363 - 411**

*Vanaf zomerregeling : 412 - 416 vanuit Kinkempois*

Vanaf 1998 is de inzet van de stellen reeks 03 van Merelbeke sterk veranderd: in het begin van het jaar waren er enkel de verbindingen tussen Gent - Brussel - Dendermonde - Lokeren, Gent - Brussel - Dinant en Brussel - Gent - De Panne. Met ingang van de zomerregeling verdween de eerste dienst volledig, de tweede dienst vanuit De Panne bleef behouden en werden doorgetrokken tot de luchthaven van Zaventem. In deze zelfde verbinding kwam er een twee beperktere versterkende dienst tussen Gent en Zaventem via Brussel. Derde dienst die door Merelbeke gereden wordt is de verbinding tussen Quévy en de luchthaven via Mons en Brussel. Tot het einde van het jaar bleven deze diensten behouden, wel werd het bestand uitgebreid door de aankomst van vijf stellen vanuit Kinkempois.

Op het ogenblik dat er verdere stellen vrijkomen te Hasselt, worden deze naar Merelbeke gedirigeerd en deze nemen dan de doorgaande diensten over van de reeks 06 tussen St-Niklaas en Poperinge via Dendermonde - Brussel en Kortrijk. Die overdracht wordt echter pas vanaf de zomerregeling van 1999 verwacht.

Omdat de stellen van Kortrijk de diensten naar de luchthaven verzekeren, werden de tussenwagens van verschillende stellen voorzien van de tekst Airport Express.

**Kinkempois**

**412 - 440**

*Vanaf de zomerregeling : 412 - 416 naar Merelbeke*

Tijdens de winterregeling werden de stellen reeks 03 nog ingezet op de Waalse as tussen Liege en Moeskroen via Namur en Charleroi. Nochtans zouden hier al betrekkelijk vlug de eerste stellen reeks 04.4 - vooral voor opleidingsritten opduiken.

Vanaf de zomerregeling werd de inzet verlegd en de stellen worden nu ingezet op de nieuwe Waalse verbinding Brussel - Namur - Dinant / Huy - Liège. Hiervoor zijn echter minder stellen nodig en zodoende konden 4 eenheden aan Merelbeke afgestaan worden.

**Vooruitzichten voor 1999 :**

De levering van de elektrische stellingen reeks 04.4 en 05 zal nog invloed hebben op de inzet van de reeks 03 en we proberen een overzicht te geven over deze veranderingen in de volgende periode :

- Stockem :** Brussel – Luxembourg overgenomen door reeks 04.4 of 05 ca. eind 1999
- Kinkempois :** Brussel – Namur – Dinant / Liège overgenomen 05/1998
- Merelbeke** Gent – Brussel – luchthaven overgenomen 05/1998  
 De Panne – Brussel – Luchthaven overgenomen 05/1998  
 Quévy – Brussel – luchthaven overgenomen 05/1998  
 St-Niklaas – Brussel – Poperinge wordt overgenomen 05/1999
- Hasselt :** Genk – Brussel – Gent wordt overgenomen door reeks 05 ca. 05/1999  
 Antwerpen – Hasselt – Liège overgenomen door reeks 03 ca. 05/1999

**Afwijkende kenmerken :**

De stellingen 301 – 304 bezitten draaistellen gebouwd door Fiat  
 Een aantal stellingen van Merelbeke hebben opschrift “Brussels Airport Express”

***Reeks 04.4 : Stellingen 441 - 490***

**Technische gegevens :**

Bouwer :	BN Eurorail	Aantal plaatsen :	
Bouwjaar :	1996 – 1998	Eerste klasse	45 plaatsen
Asindeling :		Tweede klasse	167 plaatsen
Aantal gebouwd :	50	Massa : leeg	175 000 kg
Aantal op 01-01-98	38	Ritvaardig	200 000 kg
Aantal op 31-12-98	50	Snelheid	160 km/h

**Stelplaatsindeling :**

441	FSD	451	FSD	461	FSD	471	FSD	481	FHS
442	FSD	452	FSD	462	FSD	472	FSD	482	FHS
443	FSD	453	FSD	463	FSD	473	FHS	483	FHS
444	FSD	454	FSD	464	FSD	474	FHS	484	FHS
445	FSD	455	FSD	465	FSD	475	FHS	485	FHS
446	FSD	456	FSD	466	FSD	476	FHS	486	FHS
447	FSD	457	FSD	467	FSD	477	FHS	487	FHS
448	FSD	458	FSD	468	FSD	478	FHS	488	FHS
449	FSD	459	FSD	469	FSD	479	FHS	489	FHS
450	FSD	460	FSD	470	FSD	480	FHS	490	FHS

**Inzet :**

**Oostende :** 441 – 472

Daar de testritten al in 1997 doorgevoerd werden en de meeste kinderziektes opgelost waren, kon 1998 aangevangen worden met al twee effectieve diensten : de treinen vanuit Mons naar Aulnoye en nadien ook Lille en verder de diensten tussen Antwerpen en Lille via Gent en Kortrijk. Deze toestand bleef behouden gedurende het ganse jaar, tijdens de zomerregeling was er een bijkomende dienst: nl. de doorgaande treinen op de Waalse as tussen Liège en Lille via Namur en Charleroi – Mons – Tournai. Omdat er nog niet genoeg stellen geleverd waren vielen ook de locomotieven reeks 12 in deze dienst in.

In oktober kwamen enkele stellen van Hasselt naar deze dienst en kon deze nu volledig overgenomen worden.

**Hasselt :** 473 – 478

479 – 490 werden in 1998 aan Hasselt afgeleverd

Na de eerste diensten vanuit Oostende, kreeg ook Hasselt al voor de winterregeling van 1997 zijn eerste stellen. Ondanks het feit dat deze tweespanningsstellen niet nodig waren, verkoos men de dienst naar de kust met de reeks 04.4 te rijden. Tijdens het eerste kwartaal van 1998 werden deze diensten tussen Liège/ Genk – Hasselt – Brussel – Knokke / Blankenberge overgenomen door de reeks 04.4 De diensten naar Maastricht vielen weg en de trein Liège – Maastricht werd met één enkel stel reeks 03 gereden.

Vanaf de zomerregeling 1998 zou de dienst veranderen en de stellen reden nu vanuit Hasselt via Diest en Leuven naar Brussel en de kust, maar op dat ogenblik doken de eerste éénspanningsstellen op in de reeks. Gedurende het laatste kwartaal is het bestand zodanig uitgebouwd, dat een deel van de reeks 04.4 enkele diensten op de Waalse as overnamen, maar dat de eerste stellen ook op de lijn Genk – Hasselt – Brussel – Gent tot inzet kwamen.

Naarmate de levering van de reeks 05 vordert zal Hasselt zijn tweespanningsstellen gaan afgeven, waarschijnlijk zullen ze vanaf de zomerregeling van 1999 in onderhoud gaan in de stelplaats Kinkempois en de ritten tussen Liège en Lille van de stellen van Oostende overnemen. Op dat ogenblik kunnen de treinen Oostende – Lille op de vrijgekomen stellen overgaan.

***Reeks 05 : Stellen 501 - 570***

**Technische gegevens :**

Bouwer :	BN Eurorail	Aantal plaatsen :	
Bouwjaar :	1998 – 2000	Eerste klasse	45 plaatsen
Asindeling :		Tweede klasse	167 plaatsen
Aantal gebouwd :	70	Massa : leeg	175 000 kg
Aantal op 01-01-98	-	Ritvaardig	200 000 kg
Aantal op 31-12-98	21	Snelheid	160 km/h

**Stelplaatsindeling :**



501	FHS	516	FHS	531	546	561
502	FHS	517	FHS	532	547	562
503	FHS	518	FHS	533	548	563
504	FHS	519	FHS	534	549	564
505	FHS	520	FHS	535	550	565
506	FHS	521	FHS	536	551	566
507	FHS	522		537	552	567
508	FHS	523		538	553	568
509	FHS	524		539	554	569
510	FHS	525		540	555	570
511	FHS	526		541	556	
512	FHS	527		542	557	
513	FHS	528		543	558	
514	FHS	529		544	559	
515	FHS	539		545	560	

**Inzet :**

**Hasselt : 501 – 521**

Ongeveer een maand na de aflevering van het laatste stel reeks 04.4, werd op 20 mei 1998 het eerste éénspanningsstel reeks 05 aan Hasselt afgeleverd, twee dagen later was het de beurt aan de 502. Beide stellen werden vanuit Brugge aan enkele testritten onderworpen, maar kwamen al zeer snel naar Hasselt.

Tot het einde van het jaar werden 21 stellen reeks 05 in bedrijf genomen en dadelijk in de reeks van de 04.4 op de verbinding Hasselt – Leuven – Brussel – kust gebruikt. In het laatste kwartaal was de volledige inzetreeks opgenomen en begonnen de stellen de dienst Genk – Brussel – Gent over te nemen.

***Reeks 05.9 : Stellen 595 – 600***

***Ex Sabena-stellen***

**Technische gegevens :**

Bouwer :	La Brugeoise & Niv	Aantal plaatsen :	
Bouwjaar :	1970	Eerste klasse	85 plaatsen
Asindeling :		Tweede klasse	34 plaatsen
Aantal gebouwd :	6	Massa : leeg	104 000 kg
Aantal op 01-01-98	6	Ritvaardig	127 000 kg
Aantal op 31-12-98	6	Snelheid	140 km/h

Stelplaatsindeling :

595	FSR	597	FSR	598	FSR	599	FSR	600	FSR
596	FSR								

**Inzet :**

Nog steeds rijden de 6 ex Sabena-stellen mee in de gewone inzetreeks van de stellen 06 van Schaarbeek. Thans zijn ze alle bordeau, waarbij de binneninrichting niet aangepast werd, maar ze ondergaan de gewone modernisering, waardoor ze binnen enkele jaren volledig geïntereerd worden in de gewone reeks.

**Reeks 06 : Stellen 601 - 782**

Technische gegevens :

Bouwer :	BN Ragheno / ABR	Aantal plaatsen :	
Bouwjaar :	1967 - 1974	Eerste klasse	28 plaatsen
Asindeling :		Tweede klasse	152 plaatsen
Aantal gebouwd :	182	Massa : leeg	104 000 kg
Aantal op 01-01-98	181	Ritvaardig	127 000 kg
Aantal op 31-12-98	181	Snelheid	140 km/h

Stelplaatsindeling :

601	FGH	638	FGH	676	NK	713	NK	750	FHS
602	FGH	639	FGH	677	NK	714	NK	751	FHS
603	FGH	640	FGH	678	NK	715	NK	752	FHS
604*	FGH	641	FSR	679	NK	716	NK	753	FHS
605	FGH	642	FSR	680	NK	717	NK	754	FHS
606*	FGH	643	FSR	681	NK	718	FHS	755	FHS
607*	FGH	644	FSR	682	NK	719	FHS	756	FSD
608	FGH	645	FSR	683	NK	720	FHS	757	FSD
609	FGH	646	FSR	684	NK	721	FHS	758	FSD
610	FGH	647	FSR	685	NK	722	FHS	759	FSD
611	FGH	648	FSR	686	NK	723	FHS	760	FSD
612	FGH	649	FSR	687	NK	724	FHS	761	FSD
613	FGH	650	FSR	688	NK	725	FHS	762	FSD
614	FGH	651	FSR	689	NK	726	FHS	763	FSD
615	FGH	652	FSR	690	NK	727	FHS	764	FSD
616	FGH	653	FSR	691	NK	728	FHS	765	FSD
617	FGH	654	FSR	692	NK	729	FHS	766	FSD
618	FGH	655	FSR	693	NK	730	FHS	767	FSD
619	FGJ	657	FSR	694	NK	731	FHS	768	FSD
620	FGH	658	FSR	695	NK	732	FHS	769	FSD
621	FGH	659	FSR	696	NK	733	FHS	770	FSD
622	FGH	660	FSR	697	NK	734	FHS	771	FSD
623*	FGH	661	FSR	698	NK	735	FHS	772	FSD
624	FGH	662	FSR	699	NK	736	FHS	773	FSD
625	FGH	663	FSR	700	NK	737	FHS	774	FSD
626	FGH	664	FSR	701	NK	738	FHS	775	FSD
627	FGH	665	NK	702	NK	739	FHS	776	FSD
628	FGH	666	NK	703	NK	740	FHS	777	FSD
629	FGH	667	NK	704	NK	741	FHS	778	FSD
630	FGH	668	NK	705	NK	742	FHS	779	FSD
631	FGH	669	NK	706	NK	743	FHS	780	FSD
632	FGH	670	NK	707	NK	744	FHS	781	FSD
633*	FGH	671	NK	708	NK	745	FHS	782	FSD
634	FGH	672	NK	709	NK	746	FHS		
635	FGH	673	NK	710	NK	747	FHS		
636	FGH	674	NK	711	NK	748	FHS		
637	FGH	675	NK	712	NK	749	FHS		

**Inzet :**

<b>St-Ghislain :</b>	<b>601 – 627</b> <b>Vanaf zomerregeling : 628 – 640 vanuit Schaarbeek</b>
----------------------	--

Daar waar pas in 1997 de eerste inzetreeks voor deze stellen opgebouwd werd – met vooral diensten tussen Namur – Charleroi – Moins – Tournai – Moeskroen en de overname van een aantal diensten van de reeks 00 in de stoptreindienst, zou in 1998 het bestand nog verder uitgroeien door de aankomst van 13 bijkomende stellen uit Schaarbeek.

Bij de nieuwe dienstregeling werd de reeks uitgebreid, maar St-Ghislain heeft slechts één IR-dienst, nl. deze tussen Charleroi en Tournai. De overige diensten worden verzekerd in de inzetreeks van de stellen reeks 00, dus in de lokale diensten. Zo rijden mee op de verbindingen vanuit Mons naar Ath, Soignies, La Louvière/Charleroi maar ook als piekurtreinen.

De 633 van St-Ghislain werd in één van deinzetdagen naar Liège trouwens zwaar beschadigd bij een aardverschuiving die optrad te Bas Oha.

<b>Schaarbeek :</b>	<b>641 – 655 / 657 – 664</b> <b>Vanaf zomerregeling : 628 – 640 naar St-Ghislain</b> <b>682 – 710 naar Kinkempois</b>
---------------------	---

Daar waar het bestand van Schaarbeek nog vrij uitgebreid was in de eerste helft van het jaar, zou de inzet met ingang van de zomerregeling sterk verminderen. Reden was de overname van de reeks 09 van Hasselt en de afgifte van een aantal diensten aan St-Ghislain.

Met ingang van 24 mei zou de inzet beperkt worden tot slechts twee diensten: de IR-treinen Leuven – Brussel – Geraardsbergen de lokale diensten Geraardsbergen – Ath. Verder worden de boventallige stellen gebruikt in de piekurtreinen vanuit Brussel.

<b>Kinkempois : :</b>	<b>665 – 717</b> <b>Vanaf zomerregeling : 682 - 710 vanuit Schaarbeek</b> <b>711 – 717 vanuit Hasselt</b>
-----------------------	---

Bij Kinkempois ging de inzet van deze “oudere” stellen sterk vooruit: de vorige diensten op de Vesderlijn naar Verviers, Welkenraedt en Spa bleven behouden en ook de dienst naar Rivage en Jemelle bleef het domein van de reeks 06. Nieuw zijn echter de diensten naar Namur. Hier worden deze stellen in de lokale dienst verder gebruikt naar Charleroi (samen met stellen van St-Ghislain) en naar Ottignies / Louvain-la-Neuve. Bijkomende dienst zijn de treinen tussen Liège en Maastricht en de overname van de diensten van de reeks 09 tussen Liège en Waremme. In de piekuren worden de stellen ook gebruikt als versterling bij de IC-dienst naar Antwerpen.

<b>Hasselt :</b>	<b>718 – 755</b> <b>Vanaf zomerregeling : 711 – 717 naar Kinkempois</b> <b>735 – 755 vanuit Oostende</b>
------------------	--

De inzet vanuit Hasselt blijft ongewijzigd en kent twee inzetlijnen : de IC-dienst Antwerpen – Hasselt – Liège, waarbij de trein om de twee uur doorrijdt tot in Maastricht en de IR-dienst Leuven – Mechelen –

Abntwerpen / St-Niklaas. Daar waar de tweede dienst behouden blijft wordt de 1<sup>ste</sup> dienst- bij voldoende stellen – overgenomen door de reeks 03.

**Oostende :** 756 – 782  
**Vanaf zomerregeling :** 735 - 755 naar Hasselt

Gedurende het ganse jaar veranderde de inzet van deze stellen niet werkelijk: enkel werd het beginpunt van deze IR-verbinding van Turnhout op St-Niklaas gebracht, maar de diensten gaat verder via Dendermonde – Brussel – Kortrijk naar Poperinge. Door deze verandering verminderde het aantal benodigde stellen en Oostende kon zo 21 eenheden aan Hasselt afstaan. Op korte termijn wordt ook deze dienst door de stellen reeks 00 gereden en zodoende kunnen de overblijvende stellen in de kustplaats aan o.m. St-Ghislain afgestaan worden.

### Modernisering :

Zoals al vorig jaar aangekondigd bevindt de 606 zicht in de CW Mechelen voor een grondige modernisering. Maar deze werd tegen alle verwachtingen nog niet afgesloten. De modernisering omvat een verandering van het interieur, een verwarming met warme lucht, de aanpassing van de elektrisch uitrusting (elektronische sturing), de aanpassing van de stuurposten en een nieuwe buitenschildering. Het eerste stel zou nu begin 1999 op de sporen verschijnen. Intussen werd deze ombouw ook gestart bij vier volgende stellen: de 604, 607, 623 en 633. Gepland wordt dat twee stellen per maand zullen gemoderniseerd worden.

### **Reeks 08 : Stellen 801 - 844**

#### Technische gegevens :

Bouwer :	La Brugeoise & Niv.	Aantal plaatsen :	
Bouwjaar :	1975 – 1976	Eerste klasse	56 plaatsen
Asindeling :		Tweede klasse	302 plaatsen
Aantal gebouwd :	44	Massa : leeg	217 400 kg
Aantal op 01-01-98	44	Ritvaardig	257 300 kg
Aantal op 31-12-98	44	Snelheid	140 km/h

#### Stelplaatsindeling :

801	FSR	810	FSR	819	FSR	828	FSR	837	FSR
802	FSR	811	FSR	820	FSR	829	FSR	838	FSR
803	FSR	812	FSR	821	FSR	830	FSR	839	FSR
804	FSR	813	FSR	822	FSR	831	FSR	840	FSR
805	FSR	814	FSR	823	FSR	832	FSR	841	FSR
806	FSR	815	FSR	824	FSR	833	FSR	842	FSR
807	FSR	816	FSR	825	FSR	834	FSR	843	FSR
808	FSR	817	FSR	826	FSR	835	FSR	844	FSR
809	FSR	818	FSR	827	FSR	836	FSR		

#### Inzet :

**Schaarbeek : 801 – 844**

Deze vierledige stellen vervullen hun taken praktisch onopgemerkt, waarbij het dienstenpakket tijdens de nieuwe inzetregeling toch enigszins gewijzigd werd.

De IC- en IR-diensten bleven praktisch ongewijzigd en zo rijden de “viertjes” de diensten Antwerpen – Brussel – Nivelles, Louvain-la-Neuve – Brussel – Binche en Essen – Antwerpen – Brussel – Charleroi, maar nu doorgetrokken tot Namur. De dienst Antwerpen – Oostende werd gecombineerd met deze naar Lille tot in Gent en werd recent overgenomen door de nieuwe stellen reeks 04.4.

Nieuw is echter de lokaaldienst Antwerpen – Boom, die vanaf de zomerregeling doorgetrokken werd tot in Puurs. Voor de toekomst zijn er geen wijzigingen te verwachten.

***Reeks 09 : Stellen 901 - 952***

Technische gegevens :

Bouwer :	BN Eurorail	Aantal plaatsen :	
Bouwjaar :	1986 – 1990	Eerste klasse	40 plaatsen
Asindeling :		Tweede klasse	137 plaatsen
Aantal gebouwd :	52	Massa : leeg	105 000 kg
Aantal op 01-01-98	52	Ritvaardig	124 000 kg
Aantal op 31-12-98	52	Snelheid	120 km/h

Stelplaatsindeling :

901	<i>FSR</i>	912	<i>FSR</i>	923	<i>FSR</i>	934	<i>FSR</i>	945	<i>FSR</i>
902	<i>FSR</i>	913	<i>FSR</i>	924	<i>FSR</i>	935	<i>FSR</i>	946	<i>FSR</i>
903	<i>FSR</i>	914	<i>FSR</i>	925	<i>FSR</i>	936	<i>FSR</i>	947	<i>FSR</i>
904	<i>FSR</i>	915	<i>FSR</i>	926	<i>FSR</i>	937	<i>FSR</i>	948	<i>FSR</i>
905	<i>FSR</i>	916	<i>FSR</i>	927	<i>FSR</i>	938	<i>FSR</i>	949	<i>FSR</i>
906	<i>FSR</i>	917	<i>FSR</i>	928	<i>FSR</i>	939	<i>FSR</i>	950	<i>FSR</i>
907	<i>FSR</i>	918	<i>FSR</i>	929	<i>FSR</i>	940	<i>FSR</i>	951	<i>FSR</i>
908	<i>FSR</i>	919	<i>FSR</i>	930	<i>FSR</i>	941	<i>FSR</i>	952	<i>FSR</i>
909	<i>FSR</i>	920	<i>FSR</i>	931	<i>FSR</i>	942	<i>FSR</i>		
910	<i>FSR</i>	921	<i>FSR</i>	932	<i>FSR</i>	943	<i>FSR</i>		
911	<i>FSR</i>	922	<i>FSR</i>	933	<i>FSR</i>	944	<i>FSR</i>		

Inzet :

**Hasselt : 901 – 952**  
**Vanaf zomerregeling : 901 – 952 naar Schaarbeek**

Tijdens de laatste periode te Hasselt waren er drie inzetpolen: Antwerpen, Brussel en Hasselt. Vanuit Antwerpen werden lokaaltreinen gereden naar Boom, Mechelen, St-Niklaas en Turnhout, verder reden de stellen ook naar Essen en sporadisch door naar Roosendaal

Te Brussel werden de stellen gebruikt op de ringlijnen, naar Halle, Lmechelen, Ottignies, maar ook naar de luchthaven.

In Hasselt was er maar één dienst: de IR-trein tussen Hasselt en Landen via Leuven. Verder nog de dienst tussen Liège en Waremme. Met de zomerregeling werd de inzet volledig veranderd.

**Schaarbeek :**                    **901 – 952**  
**Vanaf zomerregeling : 901 – 952 vanuit Hasselt.**

De nieuwe zomerregeling voorziet een volledig nieuw dienstenpakket: Schaarbeek wordt de nieuwe onderhoudsplaats. Twee van de drie inzetplaatsen blijven constant maar de inzet verandert grondig. Antwerpen krijgt meer diensten en zet de stellen vanuit Berchem in naar Essen/Roosendaal, naar St-Niklaas, Aarschot – Leuven en Lier – Herentals. Samen met de inzetplaats Schaarbeek worden de stoptreinen tussen Brussel en Antwerpen gereden.

De 929 kreeg in de reeks van Antwerpen een zware botsing te verwerven te Antwerpen-Schijnpoort, toen het stel afgeleid werd op een bezet afstelspoor.

In het Brusselse blijven de dienstznen ongewijzigd : de ringlijnen rondom Brussel, de dienst naar de luchthaven (dit echter in beperkere vorm) en de treinen naar Antwerpen.

Nieuwe inzetplaats wordt Charleroi: hier rijden de stellen de stoptreinen naar La Louvière, naar Ottignies en Wavre. Vanuit Ottignies is er een inzet naar Louvain-la-Neuve, Leuven en Brussel.

***Reeks 09 6 : Stellen 961 - 975***

**Technische gegevens :**

Bouwer :	Brugeoise / Ragheno	Aantal plaatsen :	
Ombouw	CW Mechelen	Eerste klasse	0
Bouwjaar :	1954 – 1956 > 1987	Tweede klasse	0
Asindeling :		Massa : leeg	86 000 kg
Aantal gebouwd :	15	Ritvaardig	118 000 kg
Aantal op 01-01-98	14	Snelheid	130 km/h
Aantal op 31-12-98	14		

**Stelplaatsindeling :**

961	NK	965	NK	968	NK	971	NK	974	NK
962	NK	966	NK	969	NK	972	NK	975	NK
964	NK	967	NK	970	NK	973	NK		

**Inzet :**

**Kinkempois : 961 – 962 / 964-975**

De post stellen verzekeren nog steeds de postdiensten op de verbindingen Charleroi – Brussel – Berchem en Oostende – Gent – Brussel – Liège. Hiervoor zijn er 6 poststellen nodig die samen in het sorteercentrum van Anderlecht samenkomen.

Bij een herziening worden de poststellen thans volledig rood geschilderd met de (kleinere) postlogo's op de zijwanden en koppen.

***Elektrische stellen : museummaterieel***

***Elektrisch stel type '35***

**Technische gegevens :**

Bouwer :	Ateliers de la Dyle	Aantal plaatsen :	
Ombouw :		Eerste klasse	76 plaatsen
Bouwjaar :	1935	Tweede klasse	278 plaatsen
Nummer	A 12	Massa : leeg	241 000 kg
Toestand	Ritvaardig	Ritvaardig	262 000 kg
	Blauw / beige	Snelheid	120 km/h
Standplaats	Schaarbeek		

Een vierledig stel uit de bouwreeks van 1935 werd voor het 50-jarig bestaan van de N.M.B.S. gerestaureerd in zijn blauw/beige uitvoering en was ritvaardig. Na 1996 werd dit stel niet meer gebruikt en is thans niet meer geïmmatriculeerd om ritten te verzekeren. Laatst gekende standplaats is **Schaarbeek**.

***Elektrisch stel type '39 : reeks 00***

**Technische gegevens :**

Bouwer :	Atel Métal. De Nivelles	Aantal plaatsen :	
	Ateliers de la Dyle	Eerste klasse	30 plaatsen
Bouwjaar :	1939	Tweede klasse	113 plaatsen
Nummer	228.002 > 002	Massa : leeg	111 800 kg
Toestand	afgesteld	Ritvaardig	133 800 kg
	groene schildering	Snelheid	120 km/h
Standplaats	Haine-St-Pierre		

In 1939 werden voor de stoptreinen 8 nieuwe tweeledige stellen gebouwd, en deze werden gedurende hun ganse loopbaan gebruikt tussen Antwerpen – Brussel – Charleroi. In de zeventiger jaren werden ze buiten dienst gesteld. Eén stel – de 002 – werd behouden. Na lange jaren afstelling te Leuven werd het naar de

museumloods van Haine-St-Pierre overgebracht. Het stel bevindt zich in een toestand van bij de schrapping, het bezit de groene kleurstelling

***Elektrisch stel type '50/53 – reeks 00***

**Technische gegevens :**

Bouwer :	La Brugeoise et Nicaise	Aantal plaatsen :	
Bouwjaar :	1950 – 1953	Eerste klasse	32 plaatsen
Nummer	027 (228.027)	Tweede klasse	138 plaatsen
Toestand	039 (228.039)	Massa : leeg	93 000 kg
Standplaats	afgesteld	Ritvaardig	117 000 kg
	groene schildering	Snelheid	130 km/h
	Haine-St-Pierre		

Beide stellen staan in hun laatste toestand, troosteloos afgesteld te aine-St-Pierre. Eén stel behoort tot het museumpatrimonium, het andere stel dient als magazijn voor reserve-onderdelen.

***Elektrisch stel type '54 – reeks 00***

**Technische gegevens :**

Bouwer :	La Brugeoise et Nicaise	Aantal plaatsen :	
Bouwjaar :	1954	Eerste klasse	42 plaatsen
Nummer	082 (ex 228.082)	Tweede klasse	129 plaatsen
Toestand	124 (ex 228.124)	Massa : leeg	87 000 kg
Standplaats	afgesteld	Ritvaardig	106 000 kg
	groene schildering	Snelheid	130 km/h
	Schaarbeek		

Beide stellen werden bewaard door de T.S.P.: de 082 is het effectieve museumstel, de 124 – die pas in 1998 aangekocht werd – dient enkel voor onderdelen. Eind 1998 werd de 082 naar Schaarbeek overgebracht en hier zal de 082 zijn eerste werken voor de restauratie ondergaan. Na de voorbereiding van de kast en het nazicht van de elektrische uitrusting, wordt de restauratie te St-Ghislain afgesloten.

***Elektrisch stel type '55 – reeks 05***



**Technische gegevens :**

Bouwer :	La Brugeoise et Nicaise	Aantal plaatsen :	
Bouwjaar :	1955	Eerste klasse	44 plaatsen
Nummer	502 (ex 228.502)	Tweede klasse	129 plaatsen
Toestand	afgesteld groene schildering	Massa : leeg	85 500 kg
Standplaats	Haine-St-Pierre	Ritvaardig	105 000 kg
		Snelheid	130 km/h

Dit stel werd ter beschikking gesteld van de T.S.P., maar het contract kon niet gehonoreerd worden. Hierdoor kwam de 502 terug in N.M.B.S.-bezit en het stel staat nog te Haine-St-Pierre, te wachten op een onzekere toekomst.

***Elektrisch stel type '57 – reeks 09 Benelux***

**Technische gegevens :**

Bouwer :	Werkspoor / Acec	Aantal plaatsen :	
Bouwjaar :	1957	Eerste klasse	24 plaatsen
Nummer	901 (ex 220.901)	Tweede klasse	96 plaatsen
Toestand	Afgesteld Blauw – geel	Massa : leeg	115 000 kg
Standplaats	Leuven	Ritvaardig	132 000 kg
		Snelheid	125 km/h

Van de vier stellen voor het verkeer tussen Brussel en Amsterdam werd de 901 na afstelling behouden. Het stel bleef echter gedurende jaren in de buitenlucht te Leuven afgesteld, waardoor de algemene toestand zeer zorgwekkend is. Of het stel verder behouden blijft is nog de vraag.

**Elektrische locomotieven :**

***Reeks 11 :***

**Technische gegevens :**

Bouwer :	La Brugeoise / Nivelles	Vermogen :	3 130 kW
Ombouw		Massa :	84 000 kg
Bouwjaar :	1985 – 1986	Snelheid	160 km/h
Asindeling :	B°B°	Spanningen :	1500 / 3000 V DC
Aantal gebouwd :	12	Gebruik :	Reizigers
Aantal op 01-01-98	12		
Aantal op 31-12-98	12		

**Stelplaatsindeling :**

1181	FKR	1184	FKR	1187	FKR	1190	FKR	
1182	FKR	1185	FKR	1188	FKR	1191	FKR	
1183	FKR	1186	FKR	1189	FKR	1192	FKR	

**Inzet :**

<b>Merelbeke :</b>	<b>1181 - 1192</b>
--------------------	--------------------

De locomotieven rijden nog steeds de Benelux-dienst tussen Brussel en Amsterdam in trek-duwdienst. Enige wijziging in de inzet is het feit dat ze – omwille van de werken te Antwerpen-centraal – nu rechtstreeks vanuit Berchem de lijn 12 nemen. Verder zijn er losse ritten tussen Brussel en Merelbeke en sporadisch ook tussen Antwerpen en Merelbeke voor onderhoud in hun stelplaats.

***Reeks 12 :***

**Technische gegevens :**

Bouwer :	La Brugeoise / Nivelles	Vermogen :	3 130 kW
Ombouw		Massa :	87 000 kg
Bouwjaar :	1987 – 1988	Snelheid	160 km/h
Asindeling :	B°B°	Spanningen :	3000 V DC
Aantal gebouwd :	12		25000 V / 50 Hz
Aantal op 01-01-98	12	Gebruik :	Reizigers
Aantal op 31-12-98	12		

**Stelplaatsindeling :**

1201	FKR	1204	FKR	1207	FKR	1210	FKR	
1202	FKR	1205	FKR	1208	FKR	1211	FKR	
1203	FKR	1206	FKR	1209	FKR	1212	FKR	

**Inzet :**

<b>Merelbeke :</b>	<b>1201 – 1212</b>
	Vanaf zomerrregeling : vanuit Oostende overgekomen

In het begin van 1998 – met stelplaats Oostende – werden de locomotieven reeks 12 nog vrij frequent gebruikt in de reizigersdienst met Noord-Frankrijk. Zo reden ze nog diensten op de Waalse as tussen Liège (Liers) en Lille, tussen Mons en Aulnoye/Maubeuge en tussen Oostende en Lille. Voor de rest werden de diensten voor goederentreinen gereden.

De levering van de reeks 04.4 zou geleidelijk aan de inzet van de reeks 12 gaan veranderen. Met ingang van de zomerregeling waren er nog 9 inzetdagen te noteren, ze waren verdeeld als volgt :

Dag 1 :	goederendiensten Merelbeke – Lille-Délivrance
Dag 2	goederendiensten Muizen – Fréthun
Dag 3:	goederendiensten Merelbeke – Lille-Délivrance
Dag 4:	IC-dienst Oostende – Lille
Dag 5:	IC-dienst Liège – Lille (Waalse as)
Dag 6:	goederendiensten Merelbeke – Lille-Délivrance
Dag 7:	goederendiensten Merelbeke – Lille-Délivrance
Dag 8:	IC-dienst Liège – Lille (Waalse as)
Dag 9:	autoslaaptrein Lille – Schaarbeek (op dinsdag en vrijdag)

Al zeer vlug zouden de diensten op de Waalse as overgaan op de stellen en kwamen deze beide dagen vrij. Vanaf de winterregeling werd deze verandering effectief in het inzetplan opgenomen en zouden de locomotieven verdere goederentreinen naar Lille overnemen. Zodoende viel nu de inzet van de BB 67 400 naar Merelbeke definitief weg. In 1999 zou dan ook de dienst Oostende – Lille overgedragen worden, en worden de locomotieven reeks 12 enkel nog in de goederendiensten gebruikt.

### **Reeks 13 :**

#### Technische gegevens :

Bouwer :	GEC Alsthom / BN	Vermogen :	5 200 kW
Ombouw		Massa :	90 000 kg
Bouwjaar :	1998 – 2000	Snelheid	200 km/h
Asindeling :	B°B°	Spanningen :	3000 V DC
Aantal gebouwd :	60		25 000 V 50 Hz
Aantal op 01-01-98	0	Gebruik :	algemeen
Aantal op 31-12-98	3		

*Zie ook Technische fiche*

#### Stelplaatsindeling :

1301	FKR	1313	1325	1337	1349
1302	FKR	1314	1326	1338	1350
1303	FKR	1315	1327	1339	1351
1304	(FKR)	1316	1328	1340	1352
1305	(FKR)	1317	1329	1341	1353
1306		1318	1330	1342	1354
1307		1319	1331	1343	1355
1308		1320	1332	1344	1356
1309		1321	1333	1345	1357
1310		1322	1334	1346	1358
1311		1323	1335	1347	1359
1312		1324	1336	1348	1360

#### Inzet :

**Merelbeke : 1301 – 1303**

Ondanks het feit dat de eerste locomotief van deze reeks al begin februari geleverd werd, zouden deze machines gedurende 1998 nog geen enkele commerciële dienst verzekeren. Het ganse jaar was toegewijd aan diverse proefritten en oppuntstellingen, maar dit had nog steeds niet het gewenste resultaat. Het ging trouwens zo ver dat de 1304 en 1305, die in juni naar België kwamen nog niet officieel aangenomen werden en gedurende geruime tijd te Brussel-zuid afgesteld stonden.

De volgende tabel geeft een overzicht van de voornaamste testritten van deze locomotieven in de loop van 1998 :

Loc	Van	Tot	Lijn / omschrijving	Testen
1301	02/02/98		Overname loc te CW Salzannes	Statische tests
1301	10/02/98	13/02/98	Ronet-vorming	Eerste testritten
1301	02/03/98	16/03/98	Lijn 94 Silly	Remmen – tractie
1301	17/03/98	19/03/98	Merelbeke	Test revisie – lichten kast
1301	20/03/98	21/03/98	Lijn 94 Silly	Elektromagn storingen
1301	23/03/98	27/03/98	Tournai	Remkarakteristieken
1301	30/03/98	03/04/98	Moeskroen – Blaton	Tractiekarakteristieken
1301 / 1302	06/04/98		Lijn 94 Silly	Treinschakeling
1301	25/04/98		Lijn 94	Storingen seinen
1302	03/05/98	12/05/98	FL (Wasserbillig)	Testen 25 kV
1301	08/05/98		Moeskroen – Blaton	Belastingsproeven
1301	19/05/98	21/05/98	Merelbeke – Kortrijk	Pantograaf
1303			Wien Klimakamer	Thermische isolatie
1301	22/05/98	03/06/98	Lijn 50 A	Snelheidsproeven
1301 / 1302	25/06/98	31/07/98	Tournai – Moeskroen	Duurzaamheid
1301 / 1302	22/08/98	23/08/98	Lijn 50 A	Hoge snelheid
1301	23/08/98	31/08/98	CFL	Testen CFL
1301	07/09/98		Quévy	Testen 25 kV

Tegen het einde van het jaar waren er diverse verbeteringen aangebracht en hierdoor moeten de 5 voorserie-locomotieven terug naar Belfort voor deze aanpassingen. Thans is de levering van de CFL-locomotieven in volle gang en deze worden al effectief ingezet.

Vanaf maart zouden dan de locomotieven vanaf 1306 gebruiksklaar afgeleverd worden, de machines 1301 – 1305 zouden tegen de zomerregeling terug in dienst komen.

**Prognoses :**

Begin april worden de diensten van de reeks 15 overgenomen en worden de testen in commerciële dienst doorgevoerd op de verbinding tussen Oostende en Welkenraedt. Vanaf de zomerregeling zouden de machines dan gebruikt worden – samen met de CFL-locomotieven reeks 3000 op de pas geëlektrificeerde lijn Liège – Luxembourg.

***Reeks 15 :***

**Technische gegevens :**

Bouwer :	La Brugeoise & Niv	Vermogen :	2 770 kW
Ombouw		Massa :	77 700 kg
Bouwjaar :	1962	Snelheid	160 km/h
Asindeling :	B°B°	Spanningen :	1500 V / 3000 V =
Aantal gebouwd :	5		25 kV 50 Hz
Aantal op 01-01-98	5	Gebruik :	Reizigers
Aantal op 31-12-98	5		

**Stelplaatsindeling :**

1501	NK	1502	NK	1503	NK	1504	NK	1505	NK
------	----	------	----	------	----	------	----	------	----

**Inzet :**

**Kinkempois 1501 – 1505**

Door de vertraagde levering van de locomotieven reeks 13, bleven de oude machines reeks 15 trouw op post en reden gedurende het ganse jaar de treinen op de verbinding Oostende – Brussel – Welkenraedt : de eerste dag bestaat uit twee slagen Oostende – Welkenraedt, de tweede dag voorziet een piekurtrein Welkenraedt – Brussel en terug. De machines kregen anderzijds in 1998 nog hun volledig onderhoud en blijven hierdoor waarschijnlijk nog een aantal jaren in dienst.

**Prognoses :**

Na de overname van de diensten door de reeks 13, blijven de 5 locomotieven tot bij zwaardere schade in dienst. Nochtans zijn er nog geen nieuwe inzetdiensten opgemaakt. Waarschijnlijk blijven de machines op de verbinding tussen Oostende en Liège voor speciale treinen.

**Reeks 16 :**

**Technische gegevens :**

Bouwer :	La Brugeoise & Niv	Vermogen :	2 790 kW
Ombouw		Massa :	82 600 kg
Bouwjaar :	1966	Snelheid	160 km/h
Asindeling :	B°B°	Spanningen :	1500 V / 3000 V DC
Aantal gebouwd :	8		25 kv / 15 kV AC
Aantal op 01-01-98	7	Gebruik :	Reizigers
Aantal op 31-12-98	7		

**Stelplaatsindeling :**

1601	FSD	1603	FSD	1605	FSD	1608	FSD	
1602	FSD	1604	FSD	1606	FSD			

**Inzet :**

<b>Oostende</b>	<b>1601 – 1606 / 1608</b>
-----------------	---------------------------

Tijdens het eerste kwartaal waren er nog 6 plandagen, met enkel diensten tussel Oostende en Kôln, samen met het slepen van de “Memling” tot in Dortmund. Met ingang van de zomerregeling werd de “Memling” afgeschaft en daalde de inzetreeks met één plandag. Door de vele defecten blijft het echter moeilijk om alle diensten met de reeks 16 te blijven verzekeren.

**Uitvoeringen :**

De 1601 en 1602 hebben de typische Memling-kleuren en worden nog steeds gesponsored door Märklin

**Prognoses**

De huidige dienst blijft zeker nog een vijftal jaar bestaan en zal pas verdwijnen met de inzet van de ICE-stellen. Tot op dat ogenblik moeten de locomotieven – ondanks de hoge ouderdom en de extreem hoge afgelegde afstanden – op post blijven. Dit zal echter steeds verder voor problemen zorgen.

**Reeks 18 :**

**Technische gegevens :**

Bouwer :	La Brugeoise & Niv	Vermogen :	4 460 kW
Ombouw		Massa :	113 000 kg
Bouwjaar :	1973	Snelheid	180 km/h
Asindeling :	C'C'	Spanningen :	1500 V / 3000 V =
Aantal gebouwd :	6		25 kV 50 Hz
Aantal op 01-01-98	5	Gebruik :	Reizigers
Aantal op 31-12-98	2		

**Stelplaatsindeling :**

1801	NK	1803	NK	1805	NK		
1802	NK	1804	NK	1806	NK		

**Inzet :**

<b>Kinkempois</b>	<b>1801 , 1805, 1806</b>
-------------------	--------------------------

Tegen alle voorspellingen in, bleven de drie overgebleven machines trouw in dienst en verzekerden ze dezelfde diensten als de reeks 16. En sommige dagen bleek het nog moeilijk om met de 10 aanwezige machines de vijf inzetdagen te kunnen verzekeren.

De 1802, 1803 en 1804 bleven – afgesteld- te Kinkempois achter en dienden als pluklocomotieven. De 1801 werd op 11 oktober wegens een defect afgesteld, officieel afgevoerd, maar door het tekort aan machines in januari 1999 gereactiveerd.

Prognoses

De toekomst ziet er weg somber uit, maar over een tijdstip van afstelling kan op dit ogenblik nog geen exact beeld gegeven worden. Men probeert de machines zo lang mogelijk in dienst te houden.

**Reeks 19 :**

Technische gegevens :

Bouwer :	La Brugeoise & Niv	Vermogen :	3 750 kW
Ombouw	1995		
Bouwjaar :	1984 – 1985	Massa :	86 000 kg
Asindeling :	B°B°	Snelheid	160 km/h
Aantal gebouwd :	1	Spanningen :	3000 V DC
Aantal op 01-01-98	1		25 kV AC
Aantal op 31-12-98	1	Gebruik :	Testen

Stelplaatsindeling :

1901	FKR				
------	-----	--	--	--	--

Inzet :

<b>Merelbeke</b>	<b>1901</b>
	Met zomerregeling uit Oostende overgekomen

De inzet van de 1901 (ex 2130) bleef beperkt tot enkele testritten van de reeks 13, meestal werd de 1901 dan gebruikt als remlocomotief of om het stel op het eindpunt terug te slepen. De 1901 werd met ingang van de zomerregeling administratief naar Merelbeke getransfereerd.

**Reeks 20 :**

Technische gegevens :

Bouwer :	La Brugeoise & Niv	Vermogen :	5 150 kW
Ombouw			
Bouwjaar :	1975 – 1978	Massa :	111 000 kg
Asindeling :	C°C°	Snelheid	160 km/h
Aantal gebouwd :	25	Spanningen :	3000 V DC
Aantal op 01-01-98	24		
Aantal op 31-12-98	24	Gebruik :	Gemengd

**Stelplaatsindeling :**

2001	MKM	2006	MKM	2011	MKM	2016	MKM	2022	MKM
2002	MKM	2007	MKM	2012	MKM	2017	MKM	2023	MKM
2003	MKM	2008	MKM	2013	MKM	2018	MKM	2024	MKM
2004	MKM	2009	MKM	2014	MKM	2019	MKM	2025	MKM
2005	MKM	2010	MKM	2015	MKM	2021	MKM		

**Inzet :**

<b>Stockem</b>	<b>2001 – 2019 / 2021 – 2025</b>
----------------	----------------------------------

Zoals reeds jaren blijft de inzet van deze zesassige kolossen ongewijzigd: ze rijden de zware internationale reizigerstreinen tussen Luxembourg en Brussel, verder de doorgaande goederentreinen tussen Stockem en Ronet, maar ook Leuven, Antwerpen en Monceau. In het totaal worden 15 machines gebruikt, de overige locomotieven verzekeren – vooral in de vakantieperiodes – vele bijkomende reizigerstreinen met bestemming Zwitserland en Italië.

***Reeks 21 :***

**Technische gegevens :**

Bouwer :	La Brugeoise & Niv	Vermogen :	3 250 kW
Ombouw		Massa :	82 000 kg
Bouwjaar :	1984 – 1985	Snelheid	160 km/h
Asindeling :	B°B°	Spanningen :	3000 V =
Aantal gebouwd :	60	Gebruik :	Reizigers / goederen
Aantal op 01-01-98	59		
Aantal op 31-12-98	59		

**Stelplaatsindeling :**

2101	FSD	2113	FSD	2125	FSD	3138	FSD	2150	FSD
2102	FSD	2114	FSD	2126	FSD	3139	FSD	2151	FNDM
2103	FSD	2115	FSD	2172	FSD	3140	FSD	2152	FNDM
2104	FSD	2116	FSD	2128	FSD	2141	FSD	2153	FNDM
2105	FSD	2117	FSD	2129	FSD	2142	FSD	2154	FNDM
2106	FSD	2118	FSD	2131	FSD	2143	FSD	2155	FNDM
2107	FSD	2119	FSD	2132	FSD	2144	FSD	2156	FNDM
2108	FSD	2120	FSD	2133	FSD	2145	FSD	2157	FNDM
2109	FSD	2121	FSD	3134	FSD	2146	FSD	2158	FNDM
2110	FSD	2122	FSD	3135	FSD	2147	FSD	2159	FNDM
2111	FSD	2123	FSD	3136	FSD	2148	FSD	2160	FNDM
2112	FSD	2124	FSD	3137	FSD	2149	FSD		



**Inzet :**

<b>Oostende</b>	<b>2101 – 2129 / 2131 - 2150</b>
-----------------	----------------------------------

De inzet van de reeks 21 kende grotere veranderingen: al langer waren de diensten tussen Antwerpen en Kortrijk overgedragen aan de reeks 04.4 en tijdens de zomer gingen ook de diensten naar Antwerpen verloren. Zodoende worden ze enkel nog gebruikt op de IC-lijn Brussel – Tournai – Moeskroen. Verder zijn er vooral diensten voor piekurtreinen en rijden ze vanuit Brussel naar Oostende, Kortrijk, Roeselare, Zottegem en Oudenaarde, dit steeds met M4- trek/duwstellen. Ook staan er nog een aantal treinen tijdens de piekuren op het programma, ter vervanging van de klassieke stellen. Met ingang van de winterregeling kwamen de Ir-diensten Kortrijk – Gent – Mechelen en Gent – Mechelen – Leuven in het programma. Reden hiervoor was het feit dat de reeks 22 teveel vertraging maakte op deze verbindingen.

De goederendienst is minder uitgesproken, maar er zijn toch tal van (vooral nacht)treinen vanuit Zeebrugge naar Montzen, Antwerpen, Merelbeke, Leuven en Schaarbeek. Regelmatig springen de reserve-locomotieven in bij de reeks 27.

<b>Antwerpen-Dam</b>	<b>2151 – 2160</b>
----------------------	--------------------

Deze vrij beperkte reeks voorziet vooral diensten in de IC-verbinding Antwerpen – Brussel – Charleroi, deze dienst werd in het begin van het jaar gereden met de nieuwe I 11-rijtuigen, maar omwille van capaciteitsproblemen werden in de loop van de zomerregeling opnieuw – gemoderniseerde – M4- rijtuigen gebruikt voor deze verbinding.

***Reeks 22 :***

**Technische gegevens :**

Bouwer :	La Brugeoise & Niv	Vermogen :	1 885 kW
Ombouw		Massa :	87 000 kg
Bouwjaar :	1954	Snelheid	130 km/h
Asindeling :	B°B°	Spanningen :	3000 V DC
Aantal gebouwd :	50	Gebruik :	Vooraf reizigers
Aantal op 01-01-98	49		
Aantal op 31-12-98	49		

**Stelplaatsindeling :**

2201	FGH	2211	FGH	2222	FGH	2232	FGH	2242	FGH
2202	FGH	2212	FGH	2223	FGH	2233	FGH	2243	FGH
2203	FGH	2213	FGH	2224	FGH	2234	FGH	2244	FGH
2204	FGH	2214	FGH	2225	FGH	2235	FGH	2245	FGH
2205	FGH	2215	FGH	2226	FGH	2236	FGH	2246	FGH
2206	FGH	2216	FGH	2227	FGH	2237	FGH	2247	FGH
2207	FGH	2217	FGH	2228	FGH	2238	FGH	2248	FGH
2208	FGH	2218	FGH	2229	FGH	2239	FGH	2249	FGH
2209	FGH	2220	FGH	2230	FGH	2240	FGH	2250	FGH
2210	FGH	2221	FGH	2231	FGH	2241	FG		

**Inzet :**

**St-Ghislain**

**2201 – 2218 / 2220 - 2250**

In 1998 zouden de locomotieven reeks 22 – zeker gedurende een korte tijd – een nieuwe opbloei kennen. IN de eerste helft werden hun dagen opgevuld met de monotone piekuurtreinen, die vanuit Brussel een groot deel van het land bestreken, zo waren er diensten op de verbinding naar Kortrijk (eindpunten Zottegem, Oudenaarde, Kortrijk en Roeselare), op de verbinding met Gent en ook Oostende, op de zuidelijke verbindingen naar Tournai, Mons en Charleroi. In het noord ging het naar Antwerpen en Turnhout.

De resterende tijd werd opgevuld met ritten met leeg reizigersmaterieel tussen de Brusselse vormingsstations, lichtere goederentreinen en afsteldiensten. Ook 's nachts werden de machines gebruikt voor goederendiensten.

Met ingang van de zomerregeling werd de inzet uitgebreid. Ze reden de IR-diensten tussen Kortrijk – Gent en Mechelen en tussen Gent – Mechelen en Leuven. Nochtans zouden ze hier de ietwat krappe dienstregeling moeilijk kunnen aanhouden en waren ze de oorzaak van talrijke vertragingen. Daarom werden ze vanaf september terug vervangen door de sterkere locomotieven reeks 21 en 27. De inzetreeks daalde weer tot een 30-tal inzetdagen met het boven geschetste patroon.

**Prognoses :**

Ondanks de hoge leeftijd en het beperkte vermogen, kan men deze machines nog niet missen en blijven ze volledig in dienst. De afstelling kan enkel volgen na de levering van de nieuwe reeks elektrische locomotieven omstreeks 2005. Wel zouden eerder enkele machines vervangen kunnen worden door stellen reeks 06, dit als de algemene toestand van de machines (vooral roestvorming) moeilijk te herstellen is. Voor de techniek is er nog geen probleem van wisselstukken. Een modernisering is echter niet meer voorzien.

**Afwijkende vormen :**

De 2202 is de enige locomotief met een extra ventilatierooster in de zijkant van de kast.

**Reeks 23 :**

**Technische gegevens :**

Bouwer :	La Brugeoise & Niv	Vermogen :	1 885 kW
Ombouw		Massa :	90 300 kg
Bouwjaar :	1955	Snelheid	130 km/h
Asindeling :	B°B°	Spanningen :	3000 V DC
Aantal gebouwd :	83	Gebruik :	Goederen
Aantal op 01-01-98	83		
Aantal op 31-12-98	83		

**Stelplaatsindeling :**

2301	FNDM	2318	FNDM	2335	FKR	2352	FSD	2369	FSD
2302	FNDM	2319	FNDM	2336	FKR	2353	FSD	2370	FSD
2303	FNDM	2320	FNDM	2337	FKR	2354	FSD	2371	FSD
2304	FNDM	2321	FKR	2338	FKR	2355	FSD	2372	FSD
2305	FNDM	2322	FKR	2339	FKR	2356	FSD	2373	FSD
2306	FNDM	2323	FKR	2340	FKR	2357	FSD	2374	FSD
2307	FNDM	2324	FKR	2341	FKR	2358	FSD	2375	FSD
2308	FNDM	2325	FKR	2342	FKR	2359	FSD	2376	FSD
2309	FNDM	2326	FKR	2343	FKR	2360	FSD	2377	FSD
2310	FNDM	2327	FKR	2344	FKR	2361	FSD	2378	FSD
2311	FNDM	2328	FKR	2345	FKR	2362	FSD	2379	FSD
2312	FNDM	2329	FKR	2346	FKR	2363	FSD	2380	FSD
2313	FNDM	2330	FKR	2347	FKR	2364	FSD	2381	FSD
2314	FNDM	2331	FKR	2348	FKR	2365	FSD	2382	FSD
2315	FNDM	2332	FKR	2349	FKR	2366	FSD	2383	NK
2316	FNDM	2333	FKR	2350	FKR	2367	FSD		
2317	FNDM	2334	FKR	2351	FSD	2368	FSD		

**Inzet :**

**Antwerpen-Dam                      2301 - 2320**

In de loop van 1998 werd de inzet van de reeks 23 te Antwerpen merklijk verhoogd: ze komen nog steeds enkel in goederendienst tot inzet, maar ze namen enkele doorgaande treinen van de reeks 51 over. Hoofdinzet kennen ze op twee verbindingen. Beide vertrekken in Antwerpen, de ene gaat naar Montzen en Kinkempois, de tweede speelt zich af voor de zware ertstreinen en treinen met metaalproducten naar Monceau en La Louvière. Verder zijn er – beperktere mate – ook diensten naar Muizen, Schaarbeek, Merelbeke en Ronet. Vanuit Ronet worden de machines – in treinschakeling – ook nog gebruikt op de Luxembourg-lijn. Dit gebeurt ook vanuit Kinkempois via Rivage en Jemelle.

**Merelbeke                              2321 - 2350**

Ook te Merelbeke zou de inzet verder stijgen en hier zouden de machines een aantal diensten van de reeks 51 overnemen. De voornaamste inzet kennen de machines vanuit Zeebrugge, met voornaamste bestemming Monceau en Ronet. Vanuit Ronet worden ze ook op de verbinding naar Luxembourg tot in Jemelle en Stockem gebruikt. Verder bestemmingen zijn Schaarbeek, Muizen, Kortrijk, maar ook Montzen. Verder zijn er nog enkele verbindingstreinen op kortere afstand tussen de vormingsstations.

**Oostende** 2351 – 2382

De inzet vanuit Oostende verloopt praktisch analoog als deze van Merelbeke. De meeste treinen hebben Zeebrugge als oorsprong en ze rijden naar Antwerpen, Montzen, Schaarbeek en Monceau. De machines van Oostende zullen trouwens waarschijnlijk overgaan naar Merelbeke, om er een gecombineerde reeks mee te maken.

**Kinkempois** 2383

Deze locomotief – die speciaal aangepast werd voor zijn dienst – verzekert nog steeds de lichterdiensten vanuit Liège-Guillemins. Nochtans vermindert de inzet, door het gebruik van o.a. de Thalys-stellen. In 1999 zullen nog verdere treinen wegvallen, daar het vermogen van de reeks 13 voldoende is om de treinen zonder hulp te verzekeren.

**Prognoses :**

De inzet van de reeks 23 werd nog uitgebreid en deze machines zullen ook in de toekomst nog een belangrijk deel van het goederenverkeer voor hun rekening nemen, dit om de dieseltractie volledig van de geëlektrificeerde lijnen te bannen.

**Afwijkende vormen :**

Een aantal locomotieven kregen nieuwe ventilatieroosters met verticale stijlen, enkele machines hebben ook een vierde rooster tussen de vensters in de bovenzijde van de kast.

De 2302 is de enige die ooit gemoderniseerd werd en een doorgaande band ventilatieroosters bezit.

**Reeks 25 :**

**Technische gegevens :**

Bouwer :	La Brugeoise & Niv	Vermogen :	1 885 kW
Ombouw		Massa :	83 850 kg
Bouwjaar :	1960 – 1961	Snelheid	130 km/h
Asindeling :	B°B°	Spanningen :	3000 V DC
Aantal gebouwd :	22	Gebruik :	Reizigers
Aantal op 01-01-98	14		
Aantal op 31-12-98	14		

**Stelplaatsindeling :**

2501	FNDM	2504	FNDM	2507	FNDM	2510	FNDM	2513	FNDM
2502	FNDM	2505	FNDM	2508	FNDM	2511	FNDM	2514	FNDM
2503	FNDM	2506	FNDM	2509	FNDM	2512	FNDM		

**Inzet :**

**Antwerpen-Dam 2501 - 2514**

De inzet van deze machines bleef ongewijzigd, ook bij de nieuwe dienstregeling. Ze slepen nog steeds de piekurtreinen vanuit Antwerpen / Berchem naar Lokeren, Turnhout, Aarschot/Leuven en Brussel. Vanuit Mechelen rijden ze naar St-Niklaas en Leuven. Tijdens de daluren en 's nachts verzekeren ze enkele lokale goederendiensten tussen Antwerpen en Muizen, Schaarbeek en Leuven.

**Reeks 25.5 :**

Technische gegevens :

Bouwer :	La Brugeoise & Niv	Vermogen :	1 885 kW
Ombouw	1972 – 1973	Massa :	85 000 kg
Bouwjaar :	1960 – 1961	Snelheid	130 km/h
Asindeling :	B°B°	Spanningen :	3000 V DC
Aantal gebouwd :	8		1500 V DC
Aantal op 01-01-98	8	Gebruik :	Reizigers / goederen
Aantal op 31-12-98	8		

Stelplaatsindeling :

2551	FNDM	2553	FNDM	2555	FNDM	2557	FNDM	
2552	FNDM	2554	FNDM	2556	FNDM	2558	FNDM	

Inzet :

**Antwerpen-Dam 2551 – 2554 : NMBS**  
**2555 – 2558 : Lovers Rail**

Voor de locomotieven 2551 – 2554 werd een inzetreeks met één dag opgesteld, ze rijden goederentreinen tussen Rotterdam-kijfhoek (vormingsstation) en Antwerpen, Muizen en Schaarbeek. Vanaf de winterregeling werd de reeks uitgebreid tot twee plandagen en kwam er o.a. een dienst naar Gent-zeehaven bij.

De locomotieven 2555 – 2558 worden uitgeleend aan de Nederlandse privé-firma Lovers Rail. Tot tijdens de zomerregeling werden ze gebruikt met twee locomotieven en hiertussen een aantal M2- rytuigen. Zo reden ze van 27 maart tot 24 mei de Keukenhof- express tussen Amsterdam en Lisse, waarbij de trein doorreed tot in Leiden. Vanaf 26 mei verzekeren ze de dienst Amsterdam – Haarlem. Om de huurprijs te verminderen werd geopteerd voor de aankoop van twee stuurstandrijtuigen M2 en hiervoor werden de vier locomotieven te Antwerpen uitgerust voor trek/duwtreinen en kregen de nodige stekkers en kabels ingebouwd.

**Reeks 26 :**

**Technische gegevens :**

Bouwer :	La Brugeoise & Niv	Vermogen :	2 575 kW
Ombouw		Massa :	82 400 kg
Bouwjaar :	1964 / 1968 – 1971	Snelheid	130 km/h
Asindeling :	B°B°	Spanningen :	3000 V DC
Aantal gebouwd :	35	Gebruik :	Vooraf goederen
Aantal op 01-01-98	34		
Aantal op 31-12-98	34		

**Stelplaatsindeling :**

2601	LNC	2608	LNC	2615	LNC	2623	LNC	2630	LNC
2602	LNC	2609	LNC	2617	LNC	2624	LNC	2631	LNC
2603	LNC	2610	LNC	2618	LNC	2625	LNC	2632	LNC
2604	LNC	2611	LNC	2619	LNC	2626	LNC	2633	LNC
2605	LNC	2612	LNC	2620	LNC	2627	LNC	2634	LNC
2606	LNC	2613	LNC	2621	LNC	2628	LNC	2635	LNC
2607	LNC	2614	LNC	2622	LNC	2629	LNC		

**Inzet :**

<b>Monceau</b>	<b>2601 – 2615 / 2617 - 2635</b>
----------------	----------------------------------

De reeks 26 bleef zijn reeks grotendeels behouden: ze slepen vooral doorgaande goederentreinen op twee inzetlijnen: in eerste plaats de Waalse as tussen Kinkempois en Monceau, waarbij ze ook regelmatig doorstoten tot in Montzen en Jeumont. Tweede inzetlijn is deze tussen Antwerpen via Monceau naar Ronet en verder de Luxemburg-lijn naar Stockem. Verder nog enkele lokale diensten naar St-Ghislain, Quévy en Schaarbeek. Ook in de reizigersdienst worden ze gebruikt, meestal voor piekuren, hier worden ze vooral gebruikt op de Waalse as vanuit Liers en ook naar Jemelle via Rivage.

Tijdens de laatste maanden hadden verschillende locomotieven af te rekenen met vrij zware aanrijdingen, meestal te wijten aan hun zwakke punt, de remming. Zo werden de volgende machines vrij zwaar beschadigd :

2632 – 2614	9 september	Naninne
2605	25 september	Courrière
2603	29 oktober	Courrière
2602	3 december	Weerde

**Prognoses :**

Door de boven geschetste ongevallen zullen waarschijnlijk twee machines (2602, 2603) definitief buiten dienst gesteld worden. De overige machines komen slechts in problemen na de elektrificatie van de Athus-Meuse-lijn. De werkelijke schrapping gebeurt echter pas omstreeks 2005 na de levering van de nieuwe elektrische locomotieven.

**Reeks 27 :**

Technische gegevens :

Bouwer :	La Brugeoise & Niv	Vermogen :	4 150 kW
Ombouw			
Bouwjaar :	1981 – 1982	Massa :	84 000 kg
Asindeling :	B°B°	Snelheid	160 km/h
Aantal gebouwd :	60	Spanningen :	3000 V DC
Aantal op 01-01-98	60		
Aantal op 31-12-98	60	Gebruik :	Personen / goederen

Stelplaatsindeling :

2701	FSD	2713	FSD	2725	NK	2737	NK	2749	NK
2702	FSD	2714	FSD	2726	NK	2738	NK	2750	NK
2703	FSD	2715	FSD	2727	NK	2739	NK	2751	NK
2704	FSD	2716	FSD	2728	NK	2740	NK	2752	NK
2705	FSD	2717	FSD	2729	NK	2741	NK	2753	NK
2706	FSD	2718	FSD	2730	NK	2742	NK	2754	NK
2707	FSD	2719	FSD	2731	NK	2743	NK	2755	NK
2708	FSD	2720	FSD	2732	NK	2744	NK	2756	NK
2709	FSD	2721	NK	2733	NK	2745	NK	2757	NK
2710	FSD	2722	NK	2734	NK	2746	NK	2758	NK
2711	FSD	2723	NK	2735	NK	2747	NK	2759	NK
2712	FSD	2724	NK	2736	NK	2748	NK	2760	NK

Inzet :

**Oostende**                      **2701 - 2720**

De reeks 27 werd in Oostende vooral gebruikt voor reizigersdiensten: eerst en vooral waren er de doorgaande treinen vanuit Oostende via Brussel en Liège naar Aachen. Hier sprongen de machines ook regelmatig in bij defecten aan de reeks 16. De reeks 27 is trouwens de enige locomotief die te Aachen-Hbf mag binnenrijden. Tweede inzetlijn is de verbinding Oostende- Antwerpen, maar hier werden de diensten tegen de wibnterregeling overgenomen door de reeks 04.4 Op dat ogenblik werden de treinen tussen Kortrijk-Gent en Brussel van de reeks 22 overgenomen en bleef de inzet constant.

In de goederendienst verzekeren deze machines vooral de doorgaande goederentreinen vanuit Zeebrugge naar Montzen en de streek rond Charleroi./ La Louvière

**Kinkempois**                      **2721 - 2760**

In reizigersdienst verzekeren de machines een groot gedeelte van de doorgaande treinen tussen Oostende en Aachen/Eupen via Brussel. Deze diensten zullen in 1999 vrij snel overgaan op de machines reeks 13 in levering.

De goedertractie vormt het grootste gedeelte van de inzet: ze rijden vooral doorgaande treinen tussen Antwerpen en Montzen/ Kinkempois. Vanuit Liège rijden ze ook via de Maaslijn naar Monceau, Ronet, te Ronet wordt ca. 10 locomotieven – meestal in treinschakeling – gebruikt op de verbinding naar Stockem. Deze plaats wordt ook rechtstreeks via Jemelle vanuit Kinkempois bereikt.

**Prognoses:**

In 1999 zullen waarschijnlijk praktisch alle reizigersdiensten wegvallen, dit door overname van de diensten door de elektrische stellen reeks 04.4/05 of door de elektrische locomotieven reeks 13. Hierdoor komen een 15-tal locomotieven vrij en deze zullen dan weer een aantal doorgaande dieselgesleepte goederentreinen gaan opeisen. Hierdoor vallen waarschijnlijk de laatste diensten van Merelbeke (reeks 51) weg, maar ook tussen Antwerpen en Montzen zullen de doorgaande dieseltreinen wegvallen. Enkel de bediening van de Ford-fabrieken te Genk blijft dan nog bestaan. Mogelijk komt er een nieuwe inzetplaats bij: nl. Monceau.

**Reeks 28 :**

**Technische gegevens :**

Bouwer :	Baume/Marpent	Vermogen :	1 990 kW
Ombouw		Massa :	84 920 kg
Bouwjaar :	1949	Snelheid	130 km/h
Asindeling :	B°B°	Spanningen :	3000 V DC
Aantal gebouwd :	3	Gebruik :	afgesteld
Aantal op 01-01-98	2		
Aantal op 31-12-98	0		

**Stelplaatsindeling :**

2801	(FKR)	2802	(FKR)			
------	-------	------	-------	--	--	--

**Inzet :**

**Merelbeke                      2801 - 2802**

Al sinds eind 1996 stonden de twee overgebleven locomotieven reeks 28 te Merelbeke afgesteld en weg te roesten. In 1998 werd dan toch beslist om de beide machines officieel uit te schrijven en dit gebeurde met ingang van 1 oktober 1998. Na de schrapping werden beide machines in de loop van december naar de CW Salzannes afgevoerd en hier werden talrijke onderdelen – die identiek zijn als deze van de reeks 22 – verwijderd en zullen gebruikt worden als reserve-onderdelen. De locomotieven zullen binnenkort waarschijnlijk gesloopt worden. Spijtig genoeg blijft ook van deze eerste elektrische locomotief in België geen exemplaar in het museumpatrimonium over.



**Museummaterieel : elektrische locomotieven**

**Reeks 29 / type 101 :**

**Technische gegevens :**

Bouwer :	Baume/Marpent	Vermogen :	1 450 kW
Ombouw		Massa :	81 500 kg
Bouwjaar :	1949	Snelheid	100 km/h
Asindeling :	B°B°	Spanningen :	3000 V DC
Aantal gebouwd :	20	Gebruik :	Reizigers/goederen
Aantal op 01-01-98	2		
Aantal op 31-12-98	2		

**Stelplaatsindeling :**

101.012	NK	2920	CW FM			
---------	----	------	-------	--	--	--

De 101.012 staat nog steeds te Kinkempois afgesteld en waarschijnlijk komt er in de nabije toekomst geen beweging meer in deze locomotief. De immatriculatie voorziet een vrij belangrijke ombouw van de remming. De 101.012 is gerestaureerd in zijn oorspronkelijke versie in twee kleurschakeringen groen.

De 2920 staat in de CW Mechelen als monument opgesteld, samen met een bloktreinrijtuig. Deze locomotief staat in zijn laatste – gemoderniseerde versie tentoongesteld en is door zijn verblijf in alle weersomstandigheden in vrij slechte toestand.

# Motorwagens voor HST-treinen

## ***Reeks 31 Eurostar :***

### Technische gegevens :

Bouwer :	Bombardier / GEC	Vermogen :	14 MW
Ombouw		Massa :	780 000 kg
Bouwjaar :	1994	Snelheid	300 km/h
Asindeling :	B°B°	Spanningen :	750 V / 3000 V DC
Aantal gebouwd :	8		25 000 kV AC
Aantal op 01-01-98	8	Gebruik :	HST London
Aantal op 31-12-98	8		

### Stelplaatsindeling :

3101	FBMZ	3103	FBMZ	3105	FBMZ	3107	FBMZ	
3102	FBMZ	3104	FBMZ	3106	FBMZ	3108	FBMZ	

### Inzet :

**Brussel-zuid**                      **3101 – 3108**

Deze Eurostar stellen worden enkel ingezet op de verbindingen naar London via de Chunnel, vertrekpunten hierbij zijn Paris en Brussel.

## ***Reeks 43 Thalys PBKA :***

### Technische gegevens :

Bouwer :	Bombardier / GEC	Vermogen :	8 800 kW
Ombouw		Massa :	
Bouwjaar :	1996	Snelheid	300 km/h
Asindeling :	B°B°	Spanningen :	1500 V / 3000 V DC
Aantal gebouwd :	7		25 kV, 15 kV AC
Aantal op 01-01-98	7	Gebruik :	HST
Aantal op 31-12-98	7		

**Stelplaatsindeling :**

4301	FBMZ	4303	FBMZ	4305	FBMZ	4307	FBMZ	
4302	FBMZ	4304	FBMZ	4306	FBMZ			

**Inzet :**

<b>Brussel-zuid</b>	<b>4301 – 4307</b>
---------------------	--------------------

De Thalysstellen rijden bij voorkeur op de verbinding Paris – Brussel – Köln, een enkele keer worden ze ook gebruikt op de verbinding naar Amsterdam. Vanaf de winterregeling – bij overname van de Memling – rijden ze éénmaal vanuit Köln door tot in Dortmund.

## Dieselmotorwagens

***Reeks 41 :***

**Technische gegevens :**

Bouwer :	Alshom – GEC / Bombardier	Vermogen :	2 x 485 kW
Bouwjaar :	1999 – 2001	Motor	2x ABC type 6DZC
Asindeling :	B'2' + 2'B'	Massa :	93 000 kg
Aantal gebouwd :	80	Snelheid	120 km/h
Aantal op 01-01-98	-	Transmissie	hydraulisch
Aantal op 31-12-98	-	Gebruik :	Lokaaltrein / IR

**Stelplaatsindeling :**

4101	4117	4133	4149	4165
4102	4118	4134	4150	4166
4103	4119	4135	4151	4167
4104	4120	4136	4152	4168
4105	4121	4137	4153	4169
4106	4122	4138	4154	4170
4107	4123	4139	4155	4171
4108	4124	4140	4156	4172
4109	4125	4141	4157	4173
4110	4126	4142	4158	4174
4111	4127	4143	4159	4175
4112	4128	4144	4160	4176
4113	4129	4145	4161	4177
4114	4130	4146	4162	4178
4115	4131	4147	4163	4179
4116	4132	4148	4164	4180

**Inzet :**

**Hasselt**

De Limburgse stelplaats zal waarschijnlijk midden 1999 de eerste zijn die in contact komt met de nieuwe motorwagens: in het totaal zouden 25 stellingen reeks 41 naar Hasselt komen en eerst de diensten Hasselt – Mol gaan verzekeren. Bij voldoende stellingen schakelt men over op de treinen Antwerpen – Neerpelt (begin 2000).

**Monceau (Charleroi)**

Tweede stelplaats – voor slechts 10 motorwagens, wordt waarschijnlijk Monceau; ze worden ingezet op de enige diesellijn, nl. Charleroi – Couvin (begin 2000)

**Stockem**

Derde stelplaats voor de reeks 41 wordt Stockem, inpunt Virton: zo worden er 10 motorwagens hier gestationeerd, voor de diensten naar Dinant via Bertrix en vanuit Bertrix naar Libramont. Mogelijk wordt ook de verbinding Virton – Athus – Arlon gereactiveerd.

**Merelbeke**

Laatste en belangrijkste inzetplaats wordt Merelbeke met 35 eenheden: ze verzekeren de verbindingen naar Eeklo, Ronse en Geraardsbergen vanuit Gent. Te Aalst rijden ze naar Burst. Deze diensten zouden geleidelijk aan vanaf eind 2000 overgedragen worden.

**Reeks 44 :**

Technische gegevens :

Bouwer :	Germain	Vermogen :	260 kW
Bouwjaar :	1954	Motor	GM 2 x 6 cil in lijn
Asindeling :	B'2'	Massa :	53 000 kg
Aantal gebouwd :	10	Snelheid	100 km/h
Aantal op 01-01-98	8	Transmissie	hydraulisch
Aantal op 31-12-98	8	Gebruik :	Lokaaltreinen

Stelplaatsindeling :

4402	FKR	4404	FKR	4406	FKR	4408	MKM	
4403	FKR	4405	FKR	4407	MKM	4410	MKM	

Inzet :

**Merelbeke**                      **4402 – 4406**

De inzet vanuit Merelbeke is in 1999 praktisch afgelopen: reden hiervoor zijn de vele defecten aan deze oude motorwagens en het feit dat deze stellen regelmatig invielen te Stockem om hier in te springen. Enige dienst die te Merelbeke nog uitgevoerd wordt, is deze tussen Aalst en Burst. Maar ook hier springen de diesellocomotieven reeks 62 regelmatig in. De weekenddienst naar Eeklo en Ronse kwam praktisch niet meer voor.

**Stockem**                              **4407 – 4408 , 4410**

De stellen worden samen met de reeks 45 op de verbindingen Libramont – Dinant en Bertrix – Virton ingezet

. De 4408 staat al geruime tijd met zware motorschade afgesteld en wordt niet meer hersteld.

**Reeks 45 :**

Technische gegevens :

Bouwer :	Germain	Vermogen :	260 kW
Bouwjaar :	1954	Motor	GM 2 x 6 cil in lijn
Asindeling :	1A'A1'	Massa :	54 200 kg
Aantal gebouwd :	10	Snelheid	100 km/h
Aantal op 01-01-98	10	Transmissie	hydraulisch
Aantal op 31-12-98	8	Gebruik :	Lokaaltrains

Stelplaatsindeling :

4501	MKM	4503		4505	MKM	4507		4509	MKM
4502	MKM	4504	MKM	4506	MKM	4508	MKM	4510	MKM

Inzet :

**Stockem**                      **4501 – 4502, 4504 – 4506 , 4508 – 4510**

De stellen reeksen 44 en 45 van Stockem worden enkel gebruikt voor de lokaaltrains Libramont – Bertrix – Dinant en Bertrix – Virton. Als losse ritten wordt ook de verbinding Virton – Athus – Stockem bereiden om de stelplaats te bereiken. Sporadisch gaat het vanuit Libramont via de lijn 162 naar Stockem.

In 1998 gingen twee stellen definitief uit het bestand, hieronder de levensloop

605.03 > 4503	10/02/1955 Germain	Landen Haine-St-Pierre Bertrix Latour Stockem	12/02/1965 02/06/1984 01/10/1991 01/10/1992 01/05/1998	+ 01/05/1998	Scheuren in draaistel
605.07 > 4507	24/06/1955 Germain	Landen Haine-St-Pierre Bertrix Latour Stockem	12/02/1965 02/06/1984 01/10/1991 01/10/1992 01/04/1998	+ 01/04/1998	Aangereden door 5215 te Vonêche op 09/03/1998

## Oldtimers in dienst



**Bij de N.M.B.S. is nog ca. 10 % van het materieel meer dan 40 jaar oud en nog in dienst.**

Bij de elektrische locomotieven is de toestand het meest uitgesproken met de reeksen 22 en 23. Deze machines zijn nog in volle dienst en met 44 jaar dienst nog onmisbaar.

Een trein Gent – Leuven met de 2201 te Denderleeuw.

**Ook bij de motorwagens is de toestand kritiek: alle motorwagens dateren uit 1955, maar worden in 1999 / 2000 vervangen**

Stel 4410 rijdt te Boom over de Rupelbrug



**Bij de diesellocomotieven is de toestand minder gespannen, de meeste machines dateren uit de periode 1960-1965 Enkel de reeksen 59 (werktreinen) en 52/53/54 (weliswaar gemoderniseerd) zijn meer dan 40 jaar oud**

Locomotief 5903 na revisie klaar voor zijn testrit te Ronet

**Bij de rangeerdiesels is het aantal oldtimers sterk afgenomen, maar met de reeks 70 heeft men wel de oudste locomotieven van de NMBS**

Een locomotief reeks 70 komt van de lijn naast het Albertkanaal te Herentals terug.







## Dieselmotorwagens - museum

De lijst geeft een volledig overzicht van alle (ex-) N.M.B.S.-motorwagens die zich zowel in het N.M.B.S.-patrimonium als bij de museumverenigingen bevinden.

### *Type 551 :*

#### Technische gegevens :

Bouwer :	Brossel / CW Mechelen	Vermogen :	95 kW
		Motor	Brossel
Bouwjaar :	1939	Massa :	22 400 kg
Asindeling :	A1	Snelheid	58 km/h
Aantal gebouwd :	56	Transmissie	Mechanisch
Aantal op 01-01-98	2		
Aantal op 31-12-98	2	Gebruik :	Museum

#### Stelplaatsindeling :

551.26	FSR	551.48	FLV			
--------	-----	--------	-----	--	--	--

#### Inzet :

De 551.26 – eigendom van de T.S.P. – wordt thans te Schaarbeek gerestaureerd, doch door het vele werk is dit nog een werk van lange adem.

De 551.48 van de N.M.B.S. is ritvaardig gerestaureerd in zijn oorspronkelijke blauw-beige kleure en werd in 1998 tentoongesteld te Walcourt tijdens de festiviteiten aldaar.

### *Type 553 :*

#### Technische gegevens :

Bouwer :	Brossel / CW Mechelen	Vermogen :	125 kW
		Motor	Brossel
Bouwjaar :	1942	Massa :	33 300 kg
Asindeling :	1A' A1'	Snelheid	66 km/h
Aantal gebouwd :	50	Transmissie	Mechanisch
Aantal op 01-01-98	2		
Aantal op 31-12-98	2	Gebruik :	Museum

**Stelplaatsindeling :**

553.29	FSR	4903	FNDM			
--------	-----	------	------	--	--	--

**Inzet :**

Geen van beide vierassige "Brossels" werd in 1998 effectief ingezet: de 553.29 van de T.S.P. werd nog niet gëmmatriculeerd en de reminstallatie moet nog verbouwd worden. Dit is ook het geval bij de 4903 van Antwerpen-Dam, deze motorwagen werd wel tentoongesteld te Walcourt.

***Type 608 :***

**Technische gegevens :**

Bouwer :	FUF Haine-St-Pierre	Vermogen :	275 kW
		Motor	Carels
Bouwjaar :	1939	Massa :	55 400 kg
Asindeling :	B'2'	Snelheid	125 km/h
Aantal gebouwd :	6	Transmissie	Mechanisch
Aantal op 01-01-98	1		
Aantal op 31-12-98	1	Gebruik :	Museum

**Stelplaatsindeling :**

608.05	FNDM				
--------	------	--	--	--	--

**Inzet :**

De restauratie van de 608.05 werd praktisch afgesloten, maar het stel mag – wegens de nieuwe reglementering nog niet gebruikt worden. Het was wel de blikvanger bij de festiviteiten te Walcourt. Het was trouwens in deze stelplaats dat deze stellen hun laatste diensten verzekerden. Thans staat deze motorwagen te Antwerpen-Dam

***Type 654 (kopdeel) :***

**Technische gegevens :**

Bouwer :	Baume & Marpent	Vermogen :	2 x 270 kW
		Motor	Carels
Bouwjaar :	1936	Massa :	159 000 kg
Asindeling :	2'B'B'2'	Snelheid	135 km/h
Aantal gebouwd :	3	Transmissie	Elektrisch
Aantal op 01-01-98	1		
Aantal op 31-12-98	1	Gebruik :	Afgesteld

**Stelplaatsindeling :**

654.01	FLV			
--------	-----	--	--	--

**Inzet :**

Et kopdeel van dit vooroorlogse drieledige stel staat nog steeds te Leuven afgesteld en is niet gerestaureerd.

***Type 554 / Reeks 46 :***

**Technische gegevens :**

Bouwer :	Ragheno	Vermogen :	95 kW
Bouwjaar :	1952	Motor	Brossel > GM
Asindeling :	1A' A1'	Massa :	22 400 kg
Aantal gebouwd :	20	Snelheid	58 km/h
Aantal op 01-01-98	9	Transmissie	Mechanisch >
Aantal op 31-12-98	10	Gebruik :	hydraulisch Museum

**Stelplaatsindeling :**

4601	NMBS	4602	TSP	4611	CFV3V	4614	LSV	4620	SCM
4603	(NK)	4605	(FSR-	4616	LMG		(As)		(Mald)
		4618	FGH)					4610	AFSA
									(Maub)

**Inzet :**

Als eerste heeft de N.M.B.S. de 4601 in zijn museumparimonium opgenomen, in 1998 volgde de 4603 dezelfde weg. Beide stellen staan thans in een ritvaardige, maar niet gerestaureerde toestand te Kinkempois. De kleurstelling is rood – geel

De T.S.P. heeft drie stellen : de 4602 en 4605 zijn gerestaureerd en behielden hun rood – geele kleurstelling en beide ritvaardig. De 4618 is opnieuw gerestaureerd in zijn groene kleurstelling met dubbele koplampen en de nummering 554.18. In 1998 werden deze stellen echter praktisch niet gebruikt voor speciale ritten, enkel bij de opening van de nieuwe T.S.P. loods te St-Ghislain kwam de 554.18 tot inzet.

De CFV3V heeft twee stellen in gebruik : de 4616 – in rood – gele kleurstelling en de 4611 – in de schildering blauw – beige worden gebruikt tussen Mariembourg en Treignes. De 4610 van de Noord – Franse vereniging AFSA staat ook te Mariembourg afgesteld en kan eventueel op de lijn gebruikt worden.

De L.S.V. heeft de 554.14 (4614), in 1998 werd de restauratie verder uitgevoerd en dit stel zal midden 1999 in zijn oorspronkelijke kleurstelling (twee tonen groen en enkele koplamp) terug op de sporen verschijnen.

Als laatste zet Stoomcentrum Maldegem zijn 4620 in op de eigen museumlijn, de kleurstelling is hier rood – geel.

## **Reeks 40 :**

### Technische gegevens :

Bouwer :	CW Mechelen	Vermogen :	2 x 295 kW
Bouwjaar :	1961	Motor	2 x SEM
Asindeling :	B'B4 + 2'2' + 2'2'	Massa :	127 900 kg
Aantal gebouwd :	7	Snelheid	100 km/h
Aantal op 01-01-98	2	Transmissie	Hydraulisch
Aantal op 31-12-98	2	Gebruik :	Museum

### Stelplaatsindeling :

4001	CFV3V (LMG)	4006	NMBS (LK)			
------	----------------	------	--------------	--	--	--

### Inzet :

De 4006 is in het museumpatrimonium opgenomen en wordt onderhouden te Kortrijk. Er waren geen ritten in 1998.

De 4001 – als prototype-stel – is verworven door de CFV3V en wordt gebruikt tussen Mariembourg en Treignes. Na een poging om het stel in zijn oorspronkelijke groene kleur te herstellen, werd nadien toch de voor rood – gele uitvoering gekozen.

## **Reeks 43 :**

### Technische gegevens :

Bouwer :	AM Nivelles	Vermogen :	275 kW
Bouwjaar :	1954 – 1955	Motor	Carels / SEM
Asindeling :	1A'2'	Massa :	52 700 kg
Aantal gebouwd :	36	Snelheid	90 km/h
Aantal op 01-01-98	3	Transmissie	Hydraulisch
Aantal op 31-12-98	3	Gebruik :	Museum / monument

### Stelplaatsindeling :

4302	SDP (Baasr)	4304	ARH (Halanzy)	4333	TSP (FSR)		
------	----------------	------	------------------	------	--------------	--	--

**Inzet :**

De 4302 van de Stoomtrein Puurs – Dendermonde verzekert de dienst tussen Dendermonde-station en Baasrode. Tijdens het vorige seizoen kreeg het stel af te rekenen met een zwaarder defect, waardoor het een hele tijd afgesteld moest worden.

De 4304 staat nu als monument opgesteld in de buurt van Halanzy – station.

De 4333 van de T.S.P. is volledig in orde en geïmmatriculeerd, in 1998 verzekerde dit stel verschillende speciale ritten op het N.M.B.S. – net. Alle drie stellen hebben de rood – gele kleurstelling.

## Lijndiesellocomotieven :

### Reeks 51 :

**Technische gegevens :**

Bouwer :	Cockerill	Vermogen :	1 300 kW
Bouwjaar :	1961 – 1963	Motor	Cockerill
Asindeling :	C°C°	Massa :	117 000 kg
Aantal gebouwd :	93	Snelheid	120 km/h
Aantal op 01-01-98	77	Transmissie	Diesel-elektrisch
Aantal op 31-12-98	74	Gebruik :	Goederen

**Stelplaatsindeling :**

5101	FHS	5120	LNC	5139	LNC	5158	FNDM	5180	FNDM
5102	FSR	5121	LNC	5140	FHS	5159	+10/98	5181	FNDM
5103	FSR	5122	FHS	5141	FHS	5160	FNDM	5182	FNDM
5104	FHS	5123	LNC	5152	FHS	5162	FNDM	5183	FNDM
5105	FSR	5124	FKR	5143	FHS	5164	FNDM	5185	FHS
5107	FKR	5125	FNDM	5144	FHS	5166	FNDM	5186	FNDM
5108	FKR	5127	FHS	5145	FHS	5167	FNDM	5189	FHS
5109	FKR	5128	FKR	5146	LNC	5168	FNDM	5192	+ 06/98
5110	FNDM	5129	FHS	5147	LNC	5170	FNDM	5193	FHS
5111	FKR	5130	FNDM	5148	LNC	5171	+ 10/98		
5112	FKR	5131	LNC	5149	LNC	5172	FNDM		
5113	FNDM	5132	FKR	5150	LNC	5173	FNDM		
5114	FHS	5133	FNDM	5152	FHS	5174	FNDM		
5115	FNDM	5134	FNDM	5154	FNDM	5175	FNDM		
5116	FKR	5135	LNC	5155	FNDM	5177	FNDM		
5117	LNC	5136	FHS	5156	FNDM	5178	FNDM		
5118	FKR	5138	FHS	5157	FNDM	5179	FNDM		

**Inzet :**

<b>Schaarbeek</b>	<b>5102, 5103, 5105, 5101, 5104, 5114, 5122 op 15/10/98 naar Hasselt</b>
<b>7 locomotieven &gt; 3 locomotieven</b>	

In Schaarbeek ging met ingang van de zomerregeling de effectieve inzetreeks verloren en gingen de laatste diensten op Monceau en Merelbeke over. De locomotieven werden nog sporadisch gebruikt voor het transport van langgelaste spoorstaven vanuit Schaarbeek naar alle werven van het net.

Midden oktober werd het bestand aangepast en gingen 4 machines in het bestanden van Hasselt over, de drie overgebleven machines rijden nog steeds de bovengenoemde diensten.

<b>Merelbeke</b>	<b>5107, 5108, 5109, 5111, 5112, 5116, 5118, 5124, 5128, 5132 5110, 5113, 5115, 5125, 5130, 5133, 5134 op 15/10/98 naar Antwerpen</b>
<b>17 locomotieven &gt; 10 locomotieven</b>	

Daar waar in het begin van het jaar nog 8 inzetdagen te Merelbeke waren, zou deze reeks met ingang van de zomerregeling dalen tot 6 plandagen. Hierbij vielen de kolentreinen naar de elektriciteitscentrale van Ruien weg. De overgebleven diensten zijn vrij lokaal en situeren zich vooral in de Gentse kanaalzone. Nochtans zijn er ook enkele langere trajecten naar o.m. Aalst, Antwerpen-noord, Kortenberg (VW) / Leuven, Lessen en Schaarbeek. Vanuit Schaarbeek namen ze de dagelijkse ballastrein over tussen Schaarbeek en Quenast.

Nochtans worden de 51-ers enkel te Merelbeke nog gebruikt voor reizigerstreinen: in de reeks zijn er enkele treinen tijdens de piekuren voorzien naar Geraardsbergen, Ronse en Eeklo.

Tijdens het weekend zijn de diensten vrij beperkt tot enkele lokale treinen binnen de Gentse agglomeratie.

<b>Monceau</b>	<b>5117, 5120, 5121, 5123, 5131, 5135, 5139, 5146, 5147, 5148, 5149, 5150 5140 op 01/08/98 naar Hasselt</b>
<b>13 locomotieven &gt; 12 locomotieven</b>	

De inzet te Monceau is zeer beperkt geworden: nog slechts 4 machines worden volgens plan gebruikt. Ze rijden vooral nog lokale goederentreinen naar Jeumont, St-Ghislain en La Louvière. Vanuit St-Ghislain gaat een dienst naar Ath en verder Merelbeke. Vanuit La Louvière wordt het Noord – Franse Maubeuge bereikt. Er zijn twee lokale bedieningen: Anderlues Cokeries en Acoz.

De overige machines worden vooral gebruikt voor bijkomende goederendiensten binnen het industriegebied (Monceau – Jeumont / La Louvière), maar springen ook in bij lokale verbindingstreinen, normaal gesleept door de reeks 73.

<b>Hasselt</b>	<b>5101, 5104, 5114, 5122, 5127, 5138, 5140, 5141, 5142, 5143, 5144, 5145, 5152, 5179, 5183, 5185, 5189, 5193</b>
	<b>5101, 5104, 5114, 5122 op 10/98 uit Schaarbeek, 5140 uit Monceau 5192 op 01/06/1998 uit bestand</b>
	<b>16 locomotieven &gt; 20 locomotieven</b>

Hasselt blijft gedurende het ganse jaar 11 machines volgens plan gebruiken, nochtans gingen de doorgaande treinen duidelijk achteruit. Enkel vanuit de niet geëlektrificeerde lijn vanuit de Ford-fabrieken rijden ze Montzen / Aachen-west, Antwerpen en Kinkempois. De overige diensten worden praktisch volledig binnen Limburg uitgevoerd: drie machines zijn binnen het uitgebreide industriegebied rond Genk bedrijvig. Verder rijden ze lokale treinen naar Tessenderlo, Mol, Balen en Neerpelt.

Tegen het einde van het jaren werd het aantal locomotieven wel uitgebreid tot 20 machines, maar gingen de diensten verder achteruit. Zo vielen er enkele treinen naar Antwerpen weg. Ook in 1999 verwacht men een verdere achteruitgang van de diensten.

<b>Antwerpen-dam,</b>	<b>5110, 5113, 5115, 5125, 5130, 5133, 51334, 5154, 5155, 5156, 5157, 5158, 5160, 5162, 5164, 5166, 5167, 5168, 5170, 5172, 5173, 5174, 5175, 5177, 5178, 5180, 5181, 5182, 5186</b>
	<b>5110, 5113, 5115, 5125, 5130, 5133, 5134 op 10/98 uit Merelbeke 5159 en 5171 op 01/10/1998 uit bestand</b>
	<b>25 locomotieven &gt; 30 locomotieven</b>

Antwerpen heeft nog steeds de uitgebreidste reeks met 13 ingezette locomotieven. Verder zijn er de meeste doorgaande treinen: bestemmingen zijn Montzen / Aachen-west, Genk (Ford) Mol, Neerpelt en Budel. Verder ook veel diensten in de Antwerpse haven tussen de verschillende dokken en de geëlektrificeerde bundels. Ook zijn er diensten naar Boom, Essen/Roosendaal, Leuven en Schaarbeek.

Schrappingen in 1998

200.059 > 5159	Cockerill 21/01/1963	Dendermonde Hasselt Antwerpen-Dam	14/02/1963 29/05/1988 01/10/1998	01/10/1998	Ongeval te Antwerpen-N 03/09/1998
200.071 > 5171	Cockerill 02/04/1963	Kortrijk Schaarbeek Hasselt Kortrijk Hasselt Monceau Hasselt Antwerpen-Dam Schaarbeek Antwerpen-Dam	15/05/1963 12/02/1966 29/03/1977 16/08/1978 03/06/1984 08/10/1964 31/05/1987 01/07/1987 21/08/1987 01/10/1998	01/10/1998	Ongeval te Antwerpen-N 03/09/1998
200.092 > 5192	Cockerill 20/08/1963	Dendermonde Schaarbeek Hasselt	30/08/1963 14/09/1963 01/06/1998	01/06/1998	Ongeval te Antwerpen-N 08/11/1997

Stoomgeneratoren reeks 51:

Net zoals in de stoomtractie, worden nu ook de diesellocomotieven gebruikt als mobiele stoomgenerator: ze hebben tot doel om de laatste rijtuigen type M2 met stoomverwarming voor te verwarmen. Hiervoor worden de 5106 en 5126 al enige tijd gebruikt te **Gent-St-Pieters**, recent werd nu ook de verongelukte 5171 voor dit doel gebruikt, ze voorziet in stoom bij de onderhoudswerkplaats te **Antwerpen-Schijnpoort**.

**Prognoses :**

De toekomst van deze machines ziet er niet rooskleurig uit: in 1999 zullen de schrappingen wel meevallen, en worden enkel machines die zware schade oplopen uit het bestand geschrapt. Ook wordt er geen revisies meer doorgevoerd. Nochtans zal het aantal machines waarschijnlijk maar met een vijftal eenheden verminderen.

De levering van de reeks 77 zal echter voor een grotere afstellingsgolf zorgen vanaf midden 2000. Vooral te Antwerpen en Merelbeke zal de inzet hierdoor sterk dalen.

**Reeksen 52 – 53 - 54 :**

**Technische gegevens :**

Bouwer :	Anglo Franco Belge	Vermogen :	1 035 kW
		Motor	GM
Bouwjaar :	1955 – 1957	Massa :	108 000 kg
Asindeling :	C°	Snelheid	120 km/h
Aantal gebouwd :	40	Transmissie	Diesel-elektrisch
Aantal op 01-01-98	31		
Aantal op 31-12-98	31	Gebruik :	Goederen

**Stelplaatsindeling :**

5201 MKM	5209 MKM	5212 MKM	5215 MKM	5217 MKM
5205 MKM	5211 MKM	5214 MKM	5216 MKM	
5301 MKM	5305 MKM	5309 MKM	5314 MKM	5319 MKM
5302 MKM	5306 MKM	5311 MKM	5315 MKM	5320 MKM
5303 MKM	5307 MKM	5312 MKM	5316 MKM	
5304 MKM	5308 MKM	5313 MKM	5318 MKM	
5401 MKM	5403 MKM	5404 MKM	5407 MKM	

**Inzet :**

Stockem	5201, 5205, 5209, 5211, 5212, 5214, 5215, 5216, 5217 5301, 5302, 5303, 5304, 5305, 5306, 5307, 5308, 5309, 5311, 5312, 5313, 5314, 5315, 5316, 5318, 5319, 5320 5401, 5403, 5404, 5407
31 locomotieven	

In het totaal zijn er vanaf de zomerregeling nog 17 inzetdagen (16 voorheen), maar anderzijds werd de inzet sterk verhoogd. Reden hiervan is het feit dat de lijn 162 boven zijn capaciteitsgrens zit en dat de elektrificatie van de Athus-Meuse-lijn minder moeilijkheden voor het verkeer oplevert. Hoofdinzet wordt nog



steeds geleverd op de Athus-Meuse-lijn, eindpunten zijn hierbij Dudelange en Athus in het zuiden, Ronet in het noorden. De meeste diensten worden echter 's nachts gereden. Vanaf Virton wordt Harnocourt bereikt. Vanuit Bertrix is er de bediening van Libramont en Marbehan.

Opmerkelijk is ook het feit dat er vijf inzetdagen vanuit Ronet gereden worden: zo worden deze machines gebruikt voor de bediening van Huy, Andenne, Marche-les-Dames en Yvoir/Dinant. Eén dag wordt doorgebracht in de streek van Manage met de bediening van Feluy en een trein naar Monceau. Ook Kinkempois wordt vanuit Ronet éénmaal per dag bereikt.

Verder zijn er – vooral tijdens de zomermaanden – de kayak-treinen tussen Namur – Dinant en Houyet, waarbij zowel voor als achter de trein een locomotief reeks 52/54 (met verwarmingsketel) gebruikt wordt.

De overige locomotieven uit deze reeks verzekeren nog regelmatig de werktreinen voor de elektrificatie van de lijn, maar worden ook ingezet voor bijzondere goederentreinen.

**Prognoses :**

In 1999 zal de inzet nog verder stijgen, daar een aantal goederentreinen over de Athus-Meuse – lijn omgelegd worden, dit zal ook nog gedeeltelijk het geval zijn in 2000, maar na de elektrificatie zullen de diensten praktisch volledig wegvallen. Een nieuwe inzet is nog niet uitgewerkt: ofwel vervangen ze op korte termijn alle locomotieven reeks 51, ofwel zullen ze gebruikt worden voor de werken aan de HST-lijnen, die op dat ogenblik op kruissnelheid komen.

***Reeks 55 :***

**Technische gegevens :**

Bouwer :	Brugeoise & Nivelles	Vermogen :	1 175 kW
Bouwjaar :	1961	Motor	GM
Asindeling :	C°C°	Massa :	110 000 kg
Aantal gebouwd :	42	Snelheid	120 km/h
Aantal op 01-01-98	39	Transmissie	Diesel-elektrisch
Aantal op 31-12-98	38	Gebruik :	Reizigers/goederen

**Stelplaatsindeling :**

5502	NK	5513	NK	5524	NK	5530	NK	5536	NK
5503	NK	5517	NK	5525	NK	5532	NK	5537	NK
5504	NK	5518	NK	5526	NK	5533	NK	5538	NK
5507	NK	5520	+ 08/98	5527	NK	5534	NK	5539	NK
5508	NK	5521	NK	5528	NK	5535	NK	5541	NK
5505	NK	5515	NK	5523	NK	5531	NK		
5510	NK	5519	NK	5529	NK	5540	NK		
5501	FSR	5509	FSR	5512	FSR				
5506	FSR	5511	FSR	5514	FSR				

**Inzet :**

<b>Kinkempois</b>	<b>Gewone reeks 55 :</b>
Voor dienst CFL	5502, 5503, 5508, 5513, 5518, 5537, 5538
Voor binnenland	5504, 5507, 5517, 5521, 5524, 5525, 5526, 5527, 5528, 5530, 5532, 5533, 5534, 5536, 5539, 5541
	5520 op 08/98 uit bestand
<b>23 locomotieven</b>	

Kinkempois heeft voor deze locomotieven twee inzetreeksen : Kinkempois zelf zet 8 locomotieven in, uitsluitend in de goederendiensten. Inzetplaatsen zijn hier Kinkempois zelf en Montzen. De vier dagen in het Luikse zijn er vooral bedieningstreinen naar de steen- en kalkgroeves in de Maasvallei en verder enkele bedieningen van de Cockerill fabrieken. Montzen zet ook vier machines in: voornaamste doel zijn de pendelritten tussen Montzen en Aachen-west. Maar er is ook nog altijd twee treinparen tussen Aachen en Antwerpen. Verder wordt ook nog Hasselt en Genk (Ford) bereikt. Tijdens de werken verzekerden ze ook de reizigerstreinen tussen Liège en Aywaille.

De tweede reeks speelt zich vanuit Gouvy af en omvat 5 dagen voor machines uitgerust met de Luxemburgse radioverbindingen. Naast de lokale bedieningstreinen naar Trois-Ponts en Rivage, zijn er ook de houttransporten (in dubbel tractie) naar Bullingen. In deze reeks ook de piekuurtreinen tussen Liège en Gouvy. In Luxemburg zelf komen ze in principe niet meer. Deze machines verzekeren ook een aantal werktreinen voor de electrificatie van de lijn.

De overige machines worden vooral ingezet voor de werktreinen voor de HST-lijn naar Voroux. Hierbij brengen ze een aantal onderdelen vanuit Kinkempois naar de nieuwe werkbasis.

De 5526 was op 12 december 1998 betrokken bij een zwaar ongeval, toen deze locomotief inreed om een aantal rotsblokken vrijgekomen bij een aardverschuiving te Roanne-Coo

Eén locomotief – de 5520 – ging in de loop van 1998 definitief uit de geschriften.

205.020 > 5520	La Brugeoise & Nivelles 16-01-1961	Kinkempois Gouvy Kinkempois Montzen Kinkempois	12/07/1968 29/05/1974 22-06-1977 25-02-1992 01-08-1998	01-08-1998	Botsing te Gouvy Op 22-11-1997
-------------------	--	--	--	------------	--------------------------------------

<b>Kinkempois</b>	<b>Reeks 55 :met elektrische verwarming</b>
	5505, 5510, 5515, 5519, 5523, 5529, 5531, 5540
<b>8 locomotieven</b>	

De inzetreeks voor deze “blauwe” locomotieven bestaat nog steeds uit vier dagen, met alle reizigersdiensten tussen Liège en Luxembourg. In 1998 was het echter frequent het geval dat de trein in Gouvy overgenomen werd door een elektrische locomotief. Tegen het einde van het jaar was dit het geval voor de nieuwe locomotieven reeks 3000, die hier proefdraaiden, de 55-er bleef eventueel meerijden in de trein.

Opmerkelijk is ook het feit dat het probleem van de zware trillingen in de kast een oplossing gevonden heeft: de 5510 was al afgeschreven, toen verschillende scheuren gevonden werden bij de grote herziening, maar de machine werd nadien terug opgenomen in het bestand en werd volledig hersteld.

De inzet van deze reeks zal met ingang van de zomerregeling en na de elektrificatie van de verbinding Rivage – Gouvy praktisch volledig wegvallen en overgenomen worden door elektrische voertuigen (reeks 04.4 of reeks 13/3000). Over een nieuw inzetgebied voor deze machines is nog geen beslissing genomen.

<b>Schaarbeek</b>	<b>Reeks 55 TVM:</b>
	<b>5501, 5506, 5509, 5511, 5512, 5514</b>
<b>6 locomotieven</b>	

De locomotieven staan stand-by voor eventueel wegslepen van defecten voertuigen op de HST-lijn en voor werktreinen op deze lijn. Per twee staan ze te Mons, Ath en Brussel-zuid. Om de machines ook lijndiensten te laten uitvoeren, worden ze regelmatig gebruikt voor zware goederentreinen, o.m. naar Quévy, Lessines en Quenast.

**Reeks 59 :**

Technische gegevens :

Bouwer :	Cockerill	Vermogen :	1 265 kW
Bouwjaar :	1954 – 1955	Motor	Cockerill
Asindeling :	B°B°	Massa :	87 200 kg
Aantal gebouwd :	55	Snelheid	120 km/h
Aantal op 01-01-98	10	Transmissie	Diesel-elektrisch
Aantal op 31-12-98	10	Gebruik :	Werktreinen

Stelplaatsindeling :

5905	NK	5916	NK	5924	NK	5936	NK	5946	NK
5909	NK	5917	NK	5926	NK	5941	NK	5950	NK

Inzet :

<b>Monceau</b>	<b>5905, 5909, 5916, 5917, 5924, 5926, 5936, 5941, 5946, 5950</b>
	<b>Alle locomotieven tegen einde 98 naar Kinkempois</b>
<b>10 locomotieven</b>	

De inzet van deze machines in de reeksen van de 51-ers en 62-ers van Monceau ging achteruit, ze werden sporadisch gebruikt voor lokale diensten in de buurt van de stelplaats, naar Manage / Feluy en Ronet. Enkele keren werd zelfs Kinkempois bereikt.

Tegen het einde van het jaar werden ze naar Kinkempois getransfereerd in voorbereiding op de beginnen werken aan de basis Voroux.

**Kinkempois** **5905, 5909, 5916, 5917, 5924, 5926, 5936, 5941, 5946, 5950**  
**Alle locomotieven tegen einde 98 vanuit Monceau**  
**10 locomotieven**

Op 22 oktober 1998 kwamen de beide eerste machines reeks 59 – de 5916 en 5950 – naar Kinkempois over voor personeelsopleiding. Ze werden vooreerst gebruikt voor lokale goederentreinen. Pas op 11 december kwamen de 8 overige machines naar het Luikse over. Na een eerste herstelling van de beide eerste machines te Kinkempois werden ze voor het eerst effectief gebruikt voor een trein naar Rivage eind november. Tegen het einde van december werden de 59-ers zowel gebruikt voor lokale goederentreinen, maar ook voor werktreinen naar de basis Voroux.

Prognose :

De toestand van deze reeks wordt steeds maar slechter en waarschijnlijk zullen ze nog tijdens de werken vervangen worden door andere – vrijgekomen locomotieven (reeks 52/553)

**Reeks 62 / 63 :**

Technische gegevens :

Bouwer :	Brugeoise / Nivelles	Vermogen :	860 kW
Bouwjaar :	1961 – 1966	Motor	GM
Asindeling :	B°B°	Massa :	78 000 kg
Aantal gebouwd :	136	Snelheid	120 km/h
Aantal op 01-01-98	122	Transmissie	Diesel-hydraulisch
Aantal op 31-12-98	120	Gebruik :	Reizigers/goederen

Stelplaatsindeling :

6201	FKR	6223	LNC	6247	FKR	6285	LNC	6307	FKR
6202	FKR	6224	LNC	6248	LNC	6288	LNC	6311	FKR
6204	FKR	6225	FKR	6249	LNC	6289	NK	6313	FKR
6206	+ 10/98	6227	NK	6253	FHS	6290	+ 08/98	6315	FKR
6207	FHS	6228	FKR	6256	FKR	6291	FHS	6316	LNC
6210	NK	6230	FKR	6260	NK	6292	FKR	6319	NK
6211	FKR	6231	LNC	6261	FHS	6293	FKR	6321	NK
6212	FKR	6233	FKR	6263	NK	6294	FHS	6322	FKR
6213	LNC	6234	LNC	6264	FKR	6295	FHS	6323	NK
6214	LNC	6235	FKR	6267	FHS	6296	FHS	6324	NK
6216	FKR	6236	FKR	6268	FHS	6297	FHS	6325	NK
6217	LNC	6237	FKR	6271	LNC	6298	FHS	6328	NK
6218	LNC	6238	FHS	6274	NK	6299	FHS	6331	NK
6219	FKR	6240	FHS	6277	LNC	6301	FKR		
6220	FKR	6243	LNC	6278	LNC	6302	NK	6391	FKR
6221	LNC	6244	LNC	6281	FHS	6304	FKR	6392	FKR
6222	FKR	6245	FHS	6282	LNC	6306	FKR	6393	FKR

**Inzet :**

<b>Merelbeke</b>	<b>6201, 6202, 6204, 6211, 6212, 6216, 6219, 6220, 6222, 6225, 6228, 6229, 6230, 6233, 6235, 6236, 6237, 6247, 6256, 6264, 6292, 6293, 6301, 6304, 6306, 6307, 6311, 6313, 6315, 6322, 6391, 6392, 6393</b> <b>6206 uit bestand op 01/10/1998</b>
<b>34 locomotieven &gt; 33 locomotieven</b>	

Merelbeke heeft nog steeds twee inzetreeksen: de voornaamste – met 16 plandagen – wordt praktisch volledig in reizigersdienst doorgevoerd. De 62-ers rijden hier de diensten Gent – Eeklo, Gent – Geraardsbergen en Gent – Ronse. In de piekuren rijden hier ook locomotieven reeks 51 mee. Ook op de verbinding tussen Aalst en Burst duiken ze regelmatig op ter vervanging van de oude stellen reeks 44. In deze reeks zijn er ook enkele goederendiensten. Zo zijn er de laatste kolentreinen tussen Oudenaarde en de elektriciteitscentrale te Ruien, de bedieningstrein vanuit Oudenaarde naar Kortrijk en van hier gaat het dan verder naar Roeselare.

De goederenreeks is drastisch verminderd in 1998 en telt nog slechts 7 inzetdagen. De meeste diensten worden geleverd in de kanaalzone tussen Merelbeke, Gent-zeehaven, Zelzate/Sas van Gent, en Gent-noord. Verder zijn er nog enkele (lichtere diensten naar Aalst, Muizen en Zeebrugge.

<b>Monceau</b>	<b>6213, 6214, 6217, 6218, 6221, 6223, 6224, 6231, 6234, 6243, 6244, 6248, 6249, 6271, 6278, 6282, 6285, 6288</b> <b>Voorlopig van TUC-rail : 6205, 6254, 6262, 6269</b> <b>6290 uit het bestand op 01/08/1998</b>
<b>19 locomotieven &gt; 18 + 4 locomotieven</b>	

Monceau heeft nog een gemengde reeks reizigers/goederen met 10 inzetdagen: vijf locomotieven verzekeren het volledige verkeer op de verbinding Charleroi – Couvin.

Er zijn nog vijf inzetdagen in de lokale goederendienst, met echter verschillende inzetgebieden :

- dag 6 : goederendienst tussen St-Ghislain en Quenast / Clabecq (regelmatig reeks 59)
- dag 7 : bediening van Manage en Feluy – zoning (regelmatig reeks 59)
- dag 8 : bediening van Manage, Feluy en Braine-Le-Comte, verder rit naar Ronet
- dag 9 : bediening tussen Ath en Ghisenghien
- dag 10 : pendelritten op de lijn 100 vanuit St-Ghislain.

<b>Hasselt</b>	<b>6207, 6238, 6240, 6245, 6253, 6261, 6267, 6268, 6281, 6291, 6294, 6295, 6296, 6297, 6298, 6299</b> <b>Voorlopig van TUC-rail : 6246, 6250, 6255, 6283</b>
<b>16 + 4 locomotieven</b>	

Ondanks het betrekkelijk kleine aantal machines, heeft Hasselt een uitgebreide, gemengde reeks met 12 inzetdagen. Acht dagen worden gevuld door de belangrijke reizigersdiensten Antwerpen (Berchem) – Neerpelt en Hasselt – Mol. Tijdens de zomermaanden is er ook de toeristentrein Neerpelt – Blankenberge.

De goederendienst is vrij beperkt, en hier springen regelmatig machines reeks 51 in. Er zijn drie inzetgebieden: Hasselt zet één locomotief in op de verbinding naar Tessenderlo en dan verder naar Antwerpen-noord. Leuven zet twee locomotieven in naar Antwerpen en voor lokale bedieningen. Ook Mol zet twee machines in, met de bediening van Neerpelt en Balen enerzijds en voor de zandtransporten vanuit Mol en Lomeel.

<b>Kinkempois</b> <b>13 locomotieven</b>	<b>6210, 6227, 6260, 6274, 6289, 6302, 6319, 6321, 6323, 6324, 6325, 6328, 6331</b>
---	---

De inzetreeks van Kinkempois telt vijf dagen, met enkel treinen binnen de Luikse agglomeratie: voornaamste inzet is er voor de mengervagentreinen tussen Seraing en Chertal. Maar verder zijn er ook enkele treinen met staalproducten tussen de bedrijven en Kinkempois.

**Prognose :**

De reeks 62 zal eind 1999 de grootste klappen krijgen vanuit twee fronten: de levering van de nieuwe stellen reeks 41 en de locomotieven reeks 77. Tegen het einde van het jaar verdwijnen in eerste instantie de diensten tussen Antwerpen en Neerpelt. In Merelbeke worden op dat ogenblik de eerste locomotieven reeks 77 verwacht en hier verdwijnen de diensten in de kanaalzone. In 2000 zal de inzet in commerciële dienst waarschijnlijk praktisch volledig verdwenen zijn.

**Schrappingen :**

In 1998 waren er al twee schrappingen naar aanleiding van zwaardere ongevallen. Hieronder de levensloop van beide machines.

212.106 > 6206	Brugeoise & Niv 02-10-1962	Kinkempois Dendermonde Merelbeke	22-01-1963 04-06-1984 01-10-1998	01-10-1998	Ongeval te Ronse Op 28-03-1998
212.190 > 6290	Brugeoise & Niv 07-03-1966	Kortrijk Monceau	30-09-1991 01-08-1998	01-08-1998	Aanrijding te Feluy-zoning Op 16-08-1996

Eind 1998 werd de afbouw ingeleid, daar de onderhandelingen met de Nederlandse privé-firma ATCS (die instaat voor het vervoer van stedelijk afval). Deze firma zal haar eigen vervoer gaan organiseren. Midden december stond de N.M.B.S. vijf locomotieven af: het zijn de 6321, 6325 en de drie prototype-locomotieven 6391, 6392 en 6393. Ze krijgen te Merelbeke een tussentijdse herziening en worden vanaf februari met een maand tussentijd als reeks 6701 – 6705 in Nederland in dienst gesteld. Een definitieve schrapping uit het N.M.B.S.-bestand werd in 1998 nog niet doorgevoerd.

**TUC-rail :**

6205	LNC	6250	FHS	6255	FHS	6269	LNC	
6246	FHS	6254	LNC	6262	LNC	6283	FHS	

Van de 12 locomotieven die uitgeleend werden aan TUC-rail voor de aanleg van de HST-lijnen, gingen eind 1997 4 machines (6257, 6305, 6314, 6320) definitief over naar de dienst Infrastructuur. De 8 overige machines werden voorlopig aan de onderhoudsstelplaatsen Hasselt en Monceau teruggegeven en rijden vanaf begin 1998 mee in de gewone diensten. De vier machines van Hasselt komen echter ook regelmatig tot inzet bij de werken te Leuven voor de ombouw van het station. In de loop van 2000 worden deze (of andere) machines terug uitgeleend aan TUC-rail.

**Dienst Infra :**

6203	FKR	6266	LNC	6303	FKR	6317	FHS
6215	NK	6273	LNC	6305	NK	6320	LNC
6241	NK	6275	LNC	6309	NK	6326	FHS
6242	LNC	6286	LNC	6312	FHS	6329	NK
6252	FKR	6287	NK	6314	LNC	6330	FHS
6257	NK	6289	LNC	6316	LNC		

De machines worden nog steeds gebruikt voor allerhande werktreinen op volle lijn: in 1998 woerd het onderhoud van de machines van de groep Centrum overgedragen aan Monceau, zodat er nog slechts vier onderhoudswerkplaatsen zijn. De standplaats is ook gewijzigd :

Hasselt :	oude wagenwerkplaats en Leuven
Kinkempois :	verlengde van stelplaats
Merelbeke :	Gent en Deinze
Monceau :	Monceau, Ronet, St-Ghislain

**Lijndiesellocomotieven - museum**

De lijst geeft een volledig overzicht van alle (ex-) N.M.B.S.-lijndiesellocomotieven die zich zowel in het N.M.B.S.-patrimonium als bij de museumverenigingen bevinden.

***Type 201 – reeks 59 :***

**Technische gegevens :**

Bouwer :	Cockerill	Vermogen :	1 265 kW
Bouwjaar :	1954 – 1955	Motor	Cockerill
Asindeling :	B°B°	Massa :	87 200 kg
Aantal gebouwd :	55	Snelheid	120 km/h
Aantal op 01-01-98	4	Transmissie	Diesel-elektrisch
Aantal op 31-12-98	4	Gebruik :	Museum

**Stelplaatsindeling :**

201.010	NMBS FNDM	201.001	Vennb Raeren	201.027	TSP FSR		
---------	--------------	---------	-----------------	---------	------------	--	--

**Inzet :**

De N.M.B.S. bewaart thans ritvaardig de 201.010 in zijn oorspronkelijke schildering met ster. Deze locomotief wordt regelmatig gebruikt zowel voor gecharterde ritten maar ook voor eigen gebruik, meestal voor bijzondere ritten met museummaterieel.

De Vennbahn heeft twee locomotieven – de 201.001 (ex 5930) in expo '58 – schildering – en de 5922 in gele uitvoering. Beide locomotieven rijden regelmatig op de museumverbinding Eupen – Raeren – Büllingen / Trois-Ponts. Het onderhoud gebeurt te Kinkempois.

De T.S.P. restaureert thans de 5927 als 201.027 in een historische uitvoering (waarschijnlijk volledig groen met gele V. Deze machine zal waarschijnlijk in de loop van 1999 ritvaardig zijn en verschillende extra-ritten organiseren.

### **Type 202/204 – reeks 52 – 54 :**

#### Technische gegevens :

Bouwer :	Anglo-Franco-Belge	Vermogen :	1 035 kW
Bouwjaar :	1955	Motor	GM
Asindeling :	C°C°	Massa :	108 000 kg
Aantal gebouwd :	40	Snelheid	120 km/h
Aantal op 01-01-98	2	Transmissie	Diesel-elektrisch
Aantal op 31-12-98	2	Gebruik :	Museum

#### Stelplaatsindeling :

5404	NMBS	5204	TSP			
	MKM	202.020	FSR / FEO			

#### Inzet :

De N.M.B.S. heeft de 5404 als museumlocomotieven met ronde koppen behouden, deze locomotief staat nog steeds in dienst en rijdt in de gewone dienstregelingen mee.

De T.S.P. behield reeds vroeger de (lege) kast van de 5204 van slooping. Deze kast staat thans afgesteld te Ronet. In 1998 werd de omvorming van de 1602 CFL naar een N.M.B.S.-locomotief doorgevoerd te Schaarbeek. Naast een herziening, hebben we hier een herschildering in de oorspronkelijke N.M.B.S.-kleuren en de verandering van enkele details. De restauratie wordt in het eerste kwartaal van 1999 afgesloten en de locomotief krijgt dan het nummer 202.020. Eerste optreden verzekert de machine bij het treffen van de ronde neuzen in Denemarken, later vertrekt de machine nog naar Noorwegen voor speciale ritten.

### **Type 210 – reeks 60 :**

#### Technische gegevens :

Bouwer :	Cockerill	Vermogen :	1 145 kW
Bouwjaar :	1961 – 1964	Motor	Cockerill
Asindeling :	B°B°	Massa :	78 000 kg
Aantal gebouwd :	106	Snelheid	120 km/h
Aantal op 01-01-98	5	Transmissie	Diesel-elektrisch
Aantal op 31-12-98	5	Gebruik :	Museum



**Stelplaatsindeling :**

6041	ATF NK	6003 6052 6077 6106	TSP FEO GT FSR FSR			
------	-----------	------------------------------	--------------------------------	--	--	--

**Inzet :**

DE ATF te Kinkempois heeft met de 6041 een ritvaardige locomotief, nochtans waren er in 1998 geen speciale ritten geprogrammeerd. De schildering is deze type '71 (groen – geel)

De T.S.P. heeft vier locomotieven, waarvan twee ritvaardig: bij de 6003 – prototype – werd de motor verwijderd en is afgesteld te Ronet. De 6052 dient als pluklocomotief en wordt waarschijnlijk uiterlijk gerestaureerd, de 6077 (oorspronkelijke schildering en genummerd 210.077) en de 6106 (gele schildering) zijn ritvaardig en verzekerden enkele ritten in 1998

***Type 211 – reeks 64 :***

**Technische gegevens :**

Bouwer :	A.B.R.	Vermogen :	1 100 kW
Bouwjaar :	1962	Motor	Cockerill
Asindeling :	B°B°	Massa :	82 000 kg
Aantal gebouwd :	6	Snelheid	120 km/h
Aantal op 01-01-98	1	Transmissie	Diesel-hydraulisch
Aantal op 31-12-98	1	Gebruik :	Museum

**Stelplaatsindeling :**

211.006	NMBS FLY				
---------	-------------	--	--	--	--

**Inzet :**

De 211.006 staat – niet ritvaardig – gerestaureerd in zijn oorspronkelijke uitvoering te Leuven afgesteld.

# Rangeerdiesellocomotieven

## Reeks 70 :

### Technische gegevens :

Bouwer :	Baume & Merpent	Vermogen :	420 kW
Bouwjaar :	1954	Motor	Cockerill / ABC
Asindeling :	B°B°	Massa :	84 640 kg
Aantal gebouwd :	6	Snelheid	50 km/h
Aantal op 01-01-98	5	Transmissie	Diesel-elektrisch
Aantal op 31-12-98	5	Gebruik :	Lijndienst

### Stelplaatsindeling :

7001	FNDM	7002	FNDM	7003	FNDM	7004	FNDM	7005	FNDM
------	------	------	------	------	------	------	------	------	------

### Inzet :

De vijf machines hebben nog een inzetreeks met drie inzetdagen: twee machines rangeren in Antwerpen-Linkeroever (bediening van de verschillende bedrijven) en komen slechts tijdens het weekend naar Antwerpen-Dam. Een derde machine rangeert te Antwerpen-Kiel en verzekert de bedieningstreinen naar Boom.

### Afwijkingen :

De 5 machines hebben niet minder dan drie motortypes ingebouwd :

7001; 7002 :	ABC-motor type 6 DXC
7003, 7005	ABC-motor type 8 DUS
7004	Cockerill motor type CO 240

### Vooruitzichten :

Na de levering van de reeks 77 – eind 1999, begin 2000 – zal de reeks 70 bij zwaardere defecten of het bereiken van de onderhoudsgrens uit het bestand afgevoerd worden.

**Reeks 71 :**

**Technische gegevens :**

Bouwer :	A.B.R.	Vermogen :	575 kW
Bouwjaar :	1962 / ombouw 1980	Motor	ABC
Asindeling :	B°B°	Massa :	74 000 kg
Aantal gebouwd :	3	Snelheid	80 km/h
Aantal op 01-01-98	2	Transmissie	Diesel-hydraulisch
Aantal op 31-12-98	2	Gebruik :	Heuvelwerk

**Stelplaatsindeling :**

7102	FNDM	7103	FNDM			
------	------	------	------	--	--	--

**Inzet :**

De twee machines worden vooral gebruikt bij het rangeerwerk te Antwerpen-noord, voor het echte heuvelen van de treinen werden ze vervangen door de reeks 74. Tijdens het laatste kwartaal werden ze ook sporadisch ingezet bij werktreinen te Antwerpen-noord.

**Vooruitzichten :**

De levering van de reeks 77 zal waarschijnlijk zeer vlug leiden tot het afvoeren van de beide exemplaren van deze reeks.

**Reeks 73 :**

**Technische gegevens :**

Bouwer :	BN / ABR	Vermogen :	550 kW
Bouwjaar :	1965 – 1974	Motor	Cockerill
Asindeling :	C	Massa :	56 000 kg
Aantal gebouwd :	95	Snelheid	60 km/h
Aantal op 01-01-98	95	Transmissie	Diesel-hydraulisch
Aantal op 31-12-98	95	Gebruik :	Rangeerdienst

**Stelplaatsindeling :**

7301	LNC	7321	LNC	7341	MKM	7361	LNC	7381	NK
7302	LNC	7322	LNC	7342	MKM	7362	FKR	7382	NK
7303	LNC	7323	LNC	7343	LNC	7363	FKR	7383	NK
7304	LNC	7324	LNC	7344	LNC	7364	FKR	7384	NK
7305	LNC	7325	LNC	7345	LNC	7365	FHS	7385	NK
7306	LNC	7326	LNC	7346	LNC	7366	FHS	7386	FNDM
7307	LNC	7327	LNC	7347	LNC	7367	FKR	7387	FNDM
7308	LNC	7328	LNC	7348	LNC	7368	FKR	7388	FNDM
7309	LNC	7329	LNC	7349	LNC	7369	FKR	7389	FNDM
7310	LNC	7330	LNC	7350	FKR	7370	FHS	7390	FNDM
7311	LNC	7331	LNC	7351	FKR	7371	FHS	7391	FKR
7312	LNC	7332	LNC	7352	FKR	7372	FHS	7392	FKR
7313	LNC	7333	LNC	7353	FKR	7373	FHS	7393	FKR
7314	LNC	7334	LNC	7354	FKR	7374	FHS	7394	FKR
7315	LNC	7335	LNC	7355	FKR	7375	FIIS	7395	FKR
7316	LNC	7336	LNC	7356	FKR	7376	FNDM		
7317	LNC	7337	LNC	7357	FKR	7377	FNDM		
7318	LNC	7338	MKM	7358	FKR	7378	FNDM		
7319	LNC	7339	MKM	7359	FKR	7379	FNDM		
7320	LNC	7340	MKM	7360	LNC	7380	FNDM		

**Inzet :**

**Monceau** 7301 – 7335 / 7344 – 7349 / 7360 - 7361  
**44 locomotieven**

De inzet van de locomotieven van Monceau splitst zich in vier onderscheiden inzetplaatsen en enkele individuele inzetstations.

Châtelineau zet 6 locomotieven in voor de rangeringen in dit vormingsstation en de bedieningen van de omliggende bedrijven. Zo bereiken de 73-ers plaatsen als Auvélais, Acoz en Tamines maar stoten ook regelmatig door tot in Ronet.

Monceau zet vooral 73-ers in in het noordelijke deel van de agglomeratie, naast rangeringen te Monceau zelf, rijden ze naar Luttre, Fleurus, Nivelles en Piéton. Verder is er de bediening van Marchienne en Charleroi-sud.

Derde inzetplaats is La Louvière, met de bediening van Manage, Boël en Haine-St-Pierre / La Louvière-sud. Sporadisch gaat het ook richting Binche en Anderlues.

Laatste hoofdinzet kennen de machines vanuit St-Ghislain, met de bediening van Mons, Tertre, Quéivrain en Quévy.

Voor stationsrangeringen zijn er machines aanwezig te Erquelinnes, Clabecq (Dufenco / Quenast), Soignies, Ath, Tournai en Ottignies. Ook te Mariembourg is er een bedieningstrein met de reeks 73.

**Stockem** 7338, 7339, 7340, 7341, 7342  
**5 locomotieven**

De dienst werd in 1998 terug opgetrokken tot 3 diensten: twee machines zijn bedrijvig te Stockem, één locomotief bedient Marbehan en Libramont. Sporadisch zijn er ook 73-ers aanwezig te Bertrix en Virton.

De 7340 is aangepast voor het aanbrengen van een sneeuwploug en kan bij felle sneeuwval voor ruimingswerken gebruikt worden.

<b>Merelbeke</b> <b>21 locomotieven</b>	<b>7337, 7350 – 7356, 7358 – 7359, 7362 – 7364, 7367 – 7369, 7391 - 7395</b>
--	--

Merelbeke heeft enkel nog locomotieven reeks 73 in zijn bestand en verzekert hiermee alle rangeringen in de Gentse kanaalzone, te Gent-St-Pieters en Merelbeke. Verder zijn er de bedieningstreinen, o.a. naar Eeklo, Zelzate, Moerbeke en verder Wetteren en Dendermonde. Vanuit Dendermonde wordt Londerzeel, Sauvegarde en Opwijk bereikt. Laatste inzetplaats is St-Niklaas met diensten naar Lokeren, Beveren en Temse.

<b>Hasselt</b> <b>10 locomotieven</b>	<b>7336, 7357, 7365, 7366, 7370 - 7375</b>
--	--

Hasselt zet de locomotieven reeks 73 in twee reeksen in : drie locomotieven verzekeren de rangeringen te Hasselt zelf. Vier verdere locomotieven worden buiten Hasselt gebruikt: twee machines te Winterslag met de bediening van het industriegebied rond Genk, 1 locomotief te Herentals (met bediening van Olen), deze locomotief wordt 's nachts te Mol afgesteld. De vierde locomotief rijdt naar Tessenderlo, verzekert hier de rangeringen en bedient het industriegebied.

<b>Kinkempois</b> <b>5 locomotieven</b>	<b>7381 - 7385</b>
--	--------------------

De inzet van de machines gebeurt in dezelfde reeks als deze van de 82-ers. Nochtans hebben ze gewoonlijk eigen taken: twee machines doen gewoonlijk de verbinding tussen Kinkempois en de wagenwerkplaats van Voroux, dit via Liège- Guillemens en de hellende vlakken. Eén locomotief is gewoonlijk te Liers aanwezig en verzekert ook de rangeringen te Herstal.

<b>Antwerpen-Dam</b> <b>10 locomotieven</b>	<b>7376 – 7380, 7386 - 7390</b>
--	---------------------------------

De inzet van deze machines gebeurt vooral in de noordelijke havensecties, richting Berendrecht en Zandvliet, waarbij ze ook regelmatig – in treinschakeling – de sleepdiensten vanuit Antwerpen-noord verzekeren.

#### Vooruitzichten voor 1999

Dee inzet zal slechts sterker veranderen bij de aankomst van de nieuwe locomotieven reeks 77 te Merelbeke. Op dat ogenblik zal een deel van deze machines de oudere locomotieven reeks 84 en 85 te Antwerpen gaan vervangen.

**Reeks 74 :**

**Technische gegevens :**

Bouwer :	BN	Vermogen :	550 kW
		Motor	ABC
Bouwjaar :	1977	Massa :	60 000 kg
Asindeling :	C	Snelheid	60 km/h
Aantal gebouwd :	10	Transmissie	Diesel-hydraulisch
Aantal op 01-01-98	10		
Aantal op 31-12-98	10	Gebruik :	Heuveldienst

**Stelplaatsindeling :**

7401s	FNDM	7403s	FNDM	7405s	FNDM	7407s	FNDM	7409	FNDM
7402m	FNDM	7404m	FNDM	7406m	FNDM	7408m	FNDM	7410	FNDM

**Inzet :**

**Antwerpen-Dam**                                  **7401 - 7410**  
**10 locomotieven**

Acht machines verzekeren – in master slave-unit de heuvelwerken te Antwerpen-noord. Ze halen de goederentreinen in de ontvangstbundels op en eens op de rangeerheuvels worden ze vanuit de seinpost bediend. De bestuurder neemt dan de taak van rangeerder waar.

De twee niet omgebouwde machines 7409 en 7410 verzekeren dezelfde diensten als de boven beschreven reeks 73.

**Reeks 75 :**

**Technische gegevens :**

Bouwer :	BN	Vermogen :	860 kW
		Motor	GM
Bouwjaar :	1965	Massa :	79 000 kg
Asindeling :	B°B°	Snelheid	82 km/h
Aantal gebouwd :	6	Transmissie	Diesel-hydraulisch
Aantal op 01-01-98	6		
Aantal op 31-12-98	6	Gebruik :	Sleepdiensten

**Stelplaatsindeling :**

7501	FNDM	7503	FNDM	7505	FNDM		
7502	FNDM	7504	FNDM	7506	FNDM		

**Inzet :**

<b>Antwerpen-Dam</b>	<b>7501 -7506</b>
<b>6 locomotieven</b>	

In het eerste deel van het jaar werden ze vooral gebruikt voor sleepdiensten binnen het havengebied. Nochtans – na de start van de werken te Antwerpen-centraal, worden ze bij voorkeur gebruikt voor de treinen voor de afvoer van het puin tussen Antwerpen-centraal en Antwerpen-noord. Door de vele defecten zijn gewoonlijk slechts enkele machines beschikbaar.

***Reeks 76 :***

**Technische gegevens :**

Bouwer :	Allan / Schneider	Vermogen :	800 kW
Bouwjaar :	1955 – 1958	Motor	Stork / Schneider
Asindeling :	B°B°	Massa :	72 000 kg
Aantal gebouwd :	150 (NS)	Snelheid	100 km/h
Aantal op 01-01-98	25	Transmissie	Diesel-elektrisch
Aantal op 31-12-98	25	Gebruik :	Werktreinen

**Stelplaatsindeling :**

7601	FSR	7606	FSR	7611	FSR	7616	FSR	7621	FSR
7602	FSR	7607	FSR	7612	FSR	7617	FSR	7622	FSR
7603	FSR	7608	FSR	7613	FSR	7618	FSR	7623	FSR
7604	FSR	7609	FSR	7614	FSR	7619	FSR	7624	FSR
7605	FSR	7610	FSR	7615	FSR	7620	FSR	7625	FSR

**Inzet :**

<b>Schaarbeek</b>	<b>7601 – 7625</b>
<b>25 locomotieven</b>	

De ex – NS locomotieven hebben in 1998 een nogal afwisselend, maar beperkt inzetprogramma gekend. Hoofdinzet kenden de machines in de sleepdiensten in de Antwerpse haven. In treinschakeling sleepten ze de zware goederenreeksen vanuit Antwerpen-noord naar de diverse havensecties. Maar de diensten werden noch door de bestuurders, noch door de omwonenden appreciëren deze machines, zodat ze dikwijls te Antwerpen-Dam afgesteld staan.

Tweede inzet kennen de 76-ers voor werktreinen bij de verbetering van de lijn 25, hier zijn er zowel diensten vanuit Vilvoorde, maar ook te Antwerpen. Vanaf begin december waren er ook enkele diensten vanuit Kinkempois te Voroux maar na enkele weken werden ook deze afgebroken.

Verder werden de meeste machines – voor tussentijds onderhoud – naar de CW te Tilburg gestuurd.

Afwijkende vormen :

Twee kleurvarianten : 7608 : oude bruine kleur, 7617 : groen – gele kleurstelling.

Vooruitzichten voor 1999

Officieel moeten deze machines in et eerste kwartaal naar Kinkempois voor de werken aan de basis Voroux, een deel blijft te Schaarbeek voor de werken tussen Brussel en Leuven. Maar als er andere machines beschikbaar zijn, worden deze bij voorkeur gebruikt. Verder zijn er verschillende vragen tot aankoop van deze machines.

**Reeks 77 :**

Technische gegevens :

Bouwer :	Siemens	Vermogen :	1 150 kW
Bouwjaar :	1999 – 2002	Motor	ABC
Asindeling :	B°B°	Massa :	90 000 kg
Aantal te bouwen	90	Snelheid	100 km/h
Aantal op 01-01-98	-	Transmissie	Diesel-hydraulisch
Aantal op 31-12-98	-	Gebruik :	Rangeerwerk

Stelplaatsindeling :

7701	7721	7741	7761	7781
7702	7722	7742	7762	7782
7703	7723	7743	7763	7783
7704	7724	7744	7764	7784
7705	7725	7745	7765	7785
7706	7726	7746	7766	7786
7707	7727	7747	7767	7787
7708	7728	7748	7768	7788
7709	7729	7749	7769	7789
7710	7730	7750	7770	7790
7711	7731	7751	7771	
7712	7732	7752	7772	
7713	7733	7753	7773	
7714	7734	7754	7774	
7715	7735	7755	7775	
7716	7736	7756	7776	
7717	7737	7757	7777	
7718	7738	7758	7778	
7719	7739	7759	7779	
7720	7740	7760	7780	



**Inzet :**

**Merelbeke**  
**10 locomotieven**

De Gentse stelplaats krijgt 10 locomotieven met automatische rangeerkoppeling type Bsi toegewezen, voor de rangeringen te Merelbeke, Gent-zeehaven, Zeebrugge en Oostende.

**Antwerpen – Dam / noord**  
**50 locomotieven**

De uitgebreidste inzet kennen de machines in Antwerpen, met niet minder dan ca. 50 locomotieven in onderhoud. Deze zijn onderverdeeld in 3 groepen :

- 8 machines met afstandsbediening voor het heuvelwerk te Antwerpen-noord, hier vervangen ze de locomotieven reeks 74.
- 20 machines uitgerust met ATB voor het grensoverschrijdende verkeer met Nederland, hier vervangen ze de elektrische locomotieven reeks 25.5 en rijden – in treinschakeling – door tot in Rotterdam.
- 22 locomotieven in gewone uitvoering voor de rangeringen in de haven en de sleepdiensten. Ze vervangen – deels indirect – de locomotiefreeksen 70, 71, 75, 76, 84 en 85.

**Stockem / Ronet**  
**10 locomotieven**

De locomotieven zullen hier gebruikt worden voor de rangeringen nodig voor de nieuwe goederendienstregelingen voor de Athus-Meuse-lijn. Ze worden verdeeld over de vormingsstations van Stockem, Athus en Ronet. Ze vervangen hier de reeks 73.

**Kinkempois**  
**20 locomotieven**

De locomotieven worden in het Luikse gebruikt voor de zware rangeringen te Kinkempois, de treinen met vloeibaar ijzer tussen Seraing en Chertal en voor diverse bedieningstreinen. Ze vervangen hier de locomotieven reeks 62 en 73/82.

***Reeks 80 :***

**Technische gegevens :**

Bouwcr :	BN / ABR	Vermogen :	480 kW
Bouwjaar :	1960 – 1963	Motor	Maybach
Asindeling :	C	Massa :	52 100 kg
Aantal te bouwen	69	Snelheid	60 km/h
Aantal op 01-01-98	37	Transmissie	Diesel-hydraulisch
Aantal op 31-12-98	37	Gebruik :	Rangeerwerk

**Stelplaatsindeling :**

8001 *	FSR	8020 *	FSR	8037	FSR	8052	FSR	8065	FSR
8002 *	FSR	8025	FSR	8040	FSR	8053	FSR	8066	FSR
8006	FSR	8027	FSR	8045	FSR	8055	FSR	8067	FSR
8007	FSR	8031	FSR	8046	FSR	8058	FSR	8068	FSR
8009	FSR	8032 *	FSR	8047	FSR	8059	FSR	8069	FSR
8011	FSR	8033 *	FSR	8049	FSR	8061	FSR		
8012	FSR	8034	FSR	8050	FSR	8062	FSR		
8018	FSR	8035	FSR	8051	FSR	8064	FSR		

**Inzet :**

<b>Schaarbeek</b>	<b>8001, 8002, 8020, 8032, 8033 - met luchtdroger</b>
	<b>8006, 8007, 8009, 8011, 8012, 8018, 8025, 8027, 8031, 8034, 8035, 8037,</b>
	<b>8040, 8045, 8046, 8047, 8049, 8050, 8051, 8052, 8053, 8055, 8058, 8059,</b>
	<b>8061, 8062, 8064, 8065, 8066, 8067, 8068, 8069</b>
<b>37 locomotieven</b>	

In Brussel zijn er verschillende inzetplaatsen en reeksen : de eerste voorziet de rangeerdiensten te Vorst, werkplaats TGV: drie locomotieven met luchtdroger zijn hier bedrijvig.

In de normale dienst worden de locomotieven ingezet te Brussel-zuid (12 inzetdagen) en Schaarbeek (15 dagen). Vanuit Brussel-zuid bedienen ze Vorst-zuid en de lijn naar Halle, Etterbeek en Brussel-west. Als bedieningstreinen rijden ze door naar Braine l'Alleud en Waterloo.

Schaarbeek zet zijn machines in te Schaarbeek-vorming zelf, te Brussel-noord en zijn afstelbundels, maar verder ook naar Vilvoorde en zelfs Muizen, Ottignies en korter bij in de kanaalzone van Brussel. Ook Jette wordt door een 80-er bereikt.

**Vooruitzichten voor 1999 :**

De levering van de reeks 77 zal in de loop van 2000 onrechtstreeks invloed hebben op het bestand: waarschijnlijk zullen de diensten overgenomen worden door vrijgekomen machines reeks 82 van Kinkempois en Merelbeke (Brugge). Op dat ogenblik zal een groot gedeelte van het bestand afgevoerd worden.

**Reeks 82 :**

Technische gegevens :

Bouwer :	BN / ABR	Vermogen :	480 kW
Bouwjaar :	1965 – 1973	Motor	ABC
Asindeling :	C	Massa :	57 000 kg
Aantal te bouwen	75	Snelheid	60 km/h
Aantal op 01-01-98	75	Transmissie	Diesel-hydraulisch
Aantal op 31-12-98	75	Gebruik :	Rangerwerk

Stelplaatsindeling :

8201	FKR	8216	NK	8231	NK	8246	FKR	8261	FNDM
8202	FKR	8217	NK	8232	FKR	8247	FKR	8262	FNDM
8203	NK	8218	NK	8233	FKR	8248	NK	8263	FNDM
8204	FKR	8219	NK	8234	NK	8249	FKR	8264	FNDM
8205	NK	8220	NK	8235	NK	8250	FKR	8265	FNDM
8206	FKR	8221	NK	8236	FKR	8251	FKR	8266	FNDM
8207	FKR	8222	NK	8237	NK	8252	NK	8267	FNDM
8208	FKR	8223	NK	8238	NK	8253	NK	8268	FNDM
8209	FKR	8224	NK	8239	NK	8254	NK	8269	FNDM
8210	FKR	8225	NK	8240	NK	8255	NK	8270	FNDM
8211	FKR	8226	NK	8241	FKR	8256	FNDM	8271	FNDM
8212	NK	8227	NK	8242	FKR	8257	FNDM	8272	FNDM
8213	NK	8228	NK	8243	FKR	8258	FNDM	8273	FNDM
8214	FKR	8229	NK	8244	FKR	8259	FNDM	8274	FNDM
8215	NK	8230	NK	8245	NK	8260	FNDM	<b>8275</b>	FNDM

Inzet :

<b>Merelbeke</b> <b>(Oostende / Brugge)</b> <b>22 locomotieven</b>	<b>8201, 8202, 8204, 8206 – 8211, 8214, 8232, 8236, 8241 – 8244, 8246, 8247, 8249- 8251</b>
--	---

De machines van Brugge hebben als officiële stelplaats Merelbeke, maar ze komen zelden naar hun onderhoudsplaats. Het onderhoud wordt voornamelijk te Oostende doorgevoerd. Er zijn drie inzetplaatsen voor deze 22 machines:

- In **Brugge** worden drie locomotieven gebruikt te Brugge (reizigers) en Brugge-St-Pieters
- In **Zeebrugge** zijn er acht locomotieven nodig voor de vele rangeringen te Zwandendamme (vorming), de verschillende dokken en de bedrijven in de havenzone. Ze rijden ook enkele diensten tussen Zeebrugge en Brugge.
- **Oostende** zet vier machines in voor rangeringen in het reizigersstation, voor afstelritten en voor goederendiensten tussen de vorming en de vismijn.

De overige machines worden sporadisch vanuit Merelbeke gebruikt, meestal voor lokale bedieningstreinen naar Gent en Deinze.

<b>Merelbeke</b>	<b>8203, 8212 – 8213, 8215 – 8231, 8234 – 8235, 8237- 8240, 8245, 8248, 8252 - 8255</b>
<b>33 locomotieven</b>	

De reeks 82 is – op enkele exemplaren van de reeks 73 na – de enige rangeerlocomotief in het Luikse en daarom verzekeren ze praktisch alle rangeerwerk binnen de agglomeratie. Nochtans zijn er nog diverse inzetplaatsen buiten de regio. Deze zijn :

- Liers : met de bediening van Roccourt en Herstal.
- Visé : met de bediening van het cementbedrijf CBR
- Chenée : met enkele bedieningstreinen in de Vespervallei
- Waremme : met bediening van Fexhe le haut Clocher en Voroux
- Statte met bediening van Marchin (Toleries) en Wanze (suikerfabriek)
- Poulseur met bediening van Aywaille. Meestal de 8221 uitgerust voor sneeuwploug.
- Pepinster met bediening van Spa en Verviers
- Welkenraedt, met bediening van Eupen
- Ronet : met bediening van Namur, Floreffe, Namêche en Marches les Dames. Te ronet worden drie locomotieven gebruikt
- Gouvy (meestal locomotieven 8220 en 8203) met bediening van Trois-Ponts en Vielsalm en enkele lichterdiensten naar Bellain. De 8220 is trouwens uitgerust voor het aanbrengen van een sneeuwploug

Verder worden de 82-ers thans ook veelvuldig gebruikt bij de talrijke werken in het Luikse (voorbereidende werken in Liège- Guillemins en tussen Liège en Voroux, de elektrificatie tussen Rivage en Gouvy).

<b>Antwerpen-Dam</b>	<b>8256 – 8274</b>	
	<b>8275</b>	<b>zonder bestuurderskabine (Het Kalf)</b>
<b>20 locomotieven</b>		

De meeste diensten worden verzekerd in de Antwerpse haven, zowel voor (lichtere) sleepdiensten tussen Antwerpen-noord en vooral de Noorderhaven, maar ook vooral voor rangeringen in de dokken. In de sleepdienst wordt vooral de 8275 gebruikt in treinschakeling.

Verder is er een inzet in de diverse vormingsstations en zelfs bij de stationsrangeringen: zo komen de 82-ers voor te Berchem, Antwerpen-schijnpoort, Antwerpen-Kiel, maar ook verder in Essen, Kappelen en Lier.

#### Vooruitzichten voor 1999

Tegen eind 1999, begin 2000 zal er – na de levering van de eerste locomotieven reeks 77 een verandering komen in de inzet van deze machines: te Antwerpen zullen ze op relatief korte termijn de diensten van de reeksen 84 en 85 overnemen. Anderzijds zullen de machines van Merelbeke (Oostende) en Kinkempois waarschijnlijk naar Brussel komen en er de reeks 80 verdringen.

**Reeks 84 (tweede bouwschijf) :**

Technische gegevens :

Bouwer :	Baume & Marpent	Vermogen :	400 kW
Bouwjaar :	1962	Motor	ABR
Asindeling :	C	Massa :	54 200 kg
Aantal te bouwen	35	Snelheid	50 km/h
Aantal op 01-01-98	28	Transmissie	Diesel-hydraulisch
Aantal op 31-12-98	27	Gebruik :	Rangeer / infra

Stelplaatsindeling :

8426	NW	8433	NO	8441 *	CW FN	8450	ZW	8456	Centr
8428	FNDM	8434	NW	8442	NO	8451	NO	8457	Centr
8429	NW	8435	NO	8443	ZW	8452	FNDM	8458	Centr
8430	+12/98	8437	ZW	8444	ZO	8453	FNDM	8460	Centr
8431	NW	8439	ZW	8447	ZO	8454	NO		
8432	NW	8440	FNDM	8448	ZO	8455	NO		

Inzet :

**Noord-West**                      **Merelbeke : 8426, 8429, 8451**  
**5 locomotieven**                      **Kortrijk : 8432, 8434**

De machines worden ingezet over het ganse district voor werktreinen. Meestal staan de machines afgesteld te Deinze (1), Kortrijk (2), Brugge (1) en Oostende (1)

**Noord-Oost**                      **Antwerpen-Dam : 8433, 8442, 8451**  
**6 locomotieven**                      **Leuven : 8454, 8455**  
   **Hasselt : 8456**

De machines worden vooral gebruikt voor werktreinen bij de werken te Antwerpen-centraal en Leuven. Daarom werd de 8455 vanuit Hasselt naar de universiteitsstad overgebracht. Antwerpen staat verder nog in voor de machines van district Centrum

**Zuid - West**                      **St-Ghislain : 8435, 8439**  
**5 locomotieven**                      **Monceau : 8443, 8450, (8465)**

Ook hier vooral werktreinen in de omgeving van de inzetplaatsen.

<b>Zuid - Oost</b>	<b>Ronet :</b>	<b>8447,</b>
	<b>Angleur :</b>	<b>8448</b>
	<b>Bertrix :</b>	<b>8444</b>
<b>3 locomotieven</b>		

De drie machines worden vooral gebruikt in de naaste omgeving van de inzetstelplaats. De machine van Angleur stond meestal te Rivage of Trois-Ponts voor de bovenleidingswerken op deze lijn naar Gouvy.

<b>CW Antwerpen-Dam</b>	<b>8441</b>
<b>1 locomotief</b>	

De 8441 – ingeschreven als werktuig en niet als locomotief – verzekert de rangeringen binnen het domein van de CW Antwerpen-Dam

<b>Antwerpen-Dam</b>	<b>8428, 8440, 8452, 8453</b>
<b>4 locomotieven</b>	

Deze vier machines rijden mee in de inzetreeks van de reeks 84 van de derde bouwschijf. Zie verder

Schrapping :

In 1998 ging één locomotief – de 8430 – wegens zware motorschade uit het bestand. De levensloop.

250.105 > 8430	ABR 25-01-1963	Oostende Infra N0 (FKR)	01/06/1993 31-12-1998	31-12-1998	Zware motorschade
-------------------	-------------------	----------------------------	--------------------------	------------	----------------------

***Reeks 84 (derde bouwschijf) :***

Technische gegevens :

Bouwer :	Baume & Marpent	Vermogen :	400 kW
		Motor	ABR
Bouwjaar :	1962	Massa :	54 200 kg
Asindeling :	C	Snelheid	50 km/h
Aantal te bouwen	10	Transmissie	Diesel-hydraulisch
Aantal op 01-01-98	10		
Aantal op 31-12-98	10	Gebruik :	Rangeer / infra

Stelplaatsindeling :

8461	FNDM	8463	FNDM	8465	Infra	8467	FNDM	8489	FNDM
8462	FNDM	8464	FNDM	8466	FNDM	8468	FNDM	8470	FNDM

Inzet :

**Antwerpen-Dam** 8461 – 8464 / 8466 - 8470  
**9 locomotieven**

De inzetreeks voor deze oudere locomotieven wordt stilaan ingekrompen: ze verzekeren nog de lichtere rangeringen in de oude haven en de petroleumnatie. Eén locomotief is ook regelmatig te gast te Antwerpen-Kiel. Anderzijds zijn er drie machines bedrijvig te Mechelen : één locomotief te Muizen, één te Mechelen-Nekkerspoel en de laatste in de CW Mechelen.

**Monceau** 8465  
**1 locomotief**

De 8465 behoort tot de dienst Infrastructuur en verzekert werktreinen in de buurt van Monceau / Charleroi.

**Reeks 85 :**

Technische gegevens :

Bouwer :	FUF	Vermogen :	400 kW
		Motor	SEM
Bouwjaar :	1956 – 1957	Massa :	57 300 kg
Asindeling :	C	Snelheid	50 km/h
Aantal te bouwen	25	Transmissie	Diesel-hydraulisch
Aantal op 01-01-98	23		
Aantal op 31-12-98	23	Gebruik :	Rangeer

Stelplaatsindeling :

8501	FNDM	8506	FNDM	8512	FNDM	8517	FNDM	8522	FNDM
8502	FNDM	8507	FNDM	8513	FNDM	8518	FNDM	8524	FNDM
8503	FNDM	8509	FNDM	8514	FNDM	8519	FNDM	8525	FNDM
8504	FNDM	8510	FNDM	8515	FNDM	8520	FNDM		
8505	FNDM	8511	FNDM	8516	FNDM	8521	FNDM		

Inzet :

**Antwerpen-Dam** 8501 – 8507 / 8509 – 8522 / 8524 - 8525  
**23 locomotieven**

De reeks 85 rijdt – net zoals de reeks 84 – vooral in de oudere dokken van de Antwerpse haven en te Antwerpen-Schijnpoort. Verder ook verschillende bedieningstreinen naar Lier en Antwerpen-Kiel. Tijdens het laatste kwartaal kwamen de machines ook tot inzet bij de belangrijke werken te Antwerpen-centraal.

Vooruitzichten voor 1999

De effectieve rangeerdienst zal zeer snel verdwijnen bij de levering van de nieuwe locomotieven reeks 77 en het vrijkomen van de machines reeks 82. Op dat ogenblik zal een gedeelte van het bestand richting sloper gaan, een gedeelte zal waarschijnlijk overgaan naar de dienst Infrastructuur.

## **Reeks 91 :**

### Technische gegevens :

Bouwer :	Cockerill / ABR / BN	Vermogen :	240 kW
Bouwjaar :	1961 – 1964	Motor :	GM
Asindeling :	B	Massa :	35 000 kg
Aantal te bouwen	60	Snelheid	40 km/h
Aantal op 01-01-98	48	Transmissie	Diesel-hydraulisch
Aantal op 31-12-98	48	Gebruik :	Stationsrang / infra

### Stelplaatsindeling :

#### Dienst transport :

9101	FKR	9115	LNC	9134	LNC	9147	NK	9157	FNDM
9106	LNC	9117	LNC	9135	MKM	9148	MKM	9158	NK
9107	FNDM	9118	LNC	9136	FKR	9151	NK	9159	MKM
9109	FKR	9123	FKR	9137	LNC	9152	FKR	9160	FKR
9110	FKR	9126	LNC	9138	FKR	9153	MKM		
9111	LNC	9130	LNC	9144	LNC	9155	NK		
9112	LNC	9132	FKR	9146	NK	9156	NK		

### Inzet :

**Antwerpen-Dam**                      **9107, 9157**  
**2 locomotieven**

De locotractoren worden ingezet binnen de stelplaats zelf en in de bundel Stuyvenberg in de nabijheid van Antwerpen-Dam

**Merelbeke**                              **9101, 9109, 9110, 9123, 9132, 9136, 9152, 9160**  
**8 locomotieven**

Het inzetgebied van de reeks 91 is vrij uitgebreid en omvat de volgende inzetplaatsen :

- Merelbeke-stelplaats
  - CW Gentbrugge
  - Gent-Zeehaven
  - Aalst
  - Gent-St-Pieters
  - Kortrijk
  - Ieper
  - Moeskroen
- 2 machines  
1 machine voor Gentse kanaalzone  
1 machine – inzet naar Denderleeuw  
1 machine  
1 machine – inzet stelplaats en station  
1 machine – inzet Menen en Poperinge  
1 machine



<b>Monceau</b> <b>11 locomotieven</b>	<b>9106, 9111, 9112, 9115, 9117, 9118, 9126, 9130, 9134, 9138, 9144</b>
--	---

Inzet gebeurt in principe vanuit twee inzetplaatsen: Monceau en St-Ghislain

* St-Ghislain	2 machines – inzet naar Tertre en in stelplaats
* Mons	1 machine – inzet naar CW Cuesmes
* Ath	1 machine – inzet naar Ghisenghien
* Lessines	1 machine
* Tournai	1 machine
* Manage	1 machine – inzet naar Ecausinnes
* La Louvière	1 machine – stationsrangeringen
* Charleroi-sud	2 machines – stationsrangeringen

<b>Kinkempois</b> <b>6 locomotieven</b>	<b>9146, 9147, 9151, 9155, 9156, 9158</b>
--	---

Inzet van de Luikse locotractoren geschied vooral in de omgeving van Namur (voorheen Ronet) met de volgende inzetpunten :

* Namur / Ronet	2 machines – rangeringen te Ronet
* Ciney	1 machine – stationsrangeringen
* Jemelle / Marloie	1 machine – stationsrangeringen
* Ottignies	1 machine – inzet naar Gembloux en Wavre
* Kinkempois	2 machines – inzet in stelplaats.

<b>Stockem</b> <b>5 locomotieven</b>	<b>9135, 9137, 9148, 9153, 9159</b>
---	-------------------------------------

Inzet over het ganse zuidelijke gedeelte van de provincie Luxembourg met als inzetpunten :

* Stockem / Arlon :	2 machines – inzet in stalplaats en station
* Libramont	1 machine – inzet naar Bertrix
* Marbehan	1 machine

### Vooruitzichten voor 1999

Het aantal stationsrangeringen neemt drastisch af en de inzet blijft in de meeste gevallen beperkt tot enkele bewegingen per dag. In 1999 zullen waarschijnlijk een aantal diensten vrijkomen door de inzet van vaste reizigersstellen, die geen rangeringen meer nodig maken. Toch zullen de tractoren waarschijnlijk op hun inzetpunten blijven voor de laatste rangeringen.

### Dienst infrastructuur / tractiet :

9105	FSR	9121	FSR	9131*	FAZ	9150	FKR	
9108	FSR	9122	LNC	9140	LNC	9154	LNC	
9116	LNC	9124	LNC	9142	LNC			
9119	FSR	9128	LNC	9149	LNC			

### Inzet :

De inzetstelplaatsen is in 1998 sterk gedaald en boven worden de onderhoudsstelplaatsen aangegeven. Enkele locotractoren gingen trouwens terug over naar de dienst transport en de overgebleven 91-ers worden praktisch niet meer gebruikt, behalve in de Centrale Werkplaatsen. We geven onder dan ook een overzicht van de standplaatsen van deze locotractoren

<b>Infrastructuur</b>	<b>Schaarbeek</b>	<b>9108, 9116</b>
	<b>Mons</b>	<b>9122, 9124, 9128</b>
	<b>Namur</b>	<b>9142, 9149, 9154</b>
<b>8 locomotieven</b>		

DE locotractoren worden vooral gebruikt voor lichte diensten binnen het stationsgebied zelf, maar worden slechts zelden gebruikt.

<b>Werkplaatsen</b>	<b>CW Baan Schaarbeek</b>	<b>9105, 9119, 9121</b>
	<b>CW Bascoup</b>	<b>9140</b>
	<b>CW Wondelgem</b>	<b>9150</b>
	<b>CW Salzannes</b>	<b>9131</b>
<b>6 locomotieven</b>		

De locotractoren zorgen voor het interne vervoer binnen de werkplaatsen.

### **Reeks 92 :**

#### Technische gegevens :

Bouwer :	BN	Vermogen :	250 kW
Bouwjaar :	1960	Motor	SEM
Asindeling :	C	Massa :	50 550 kg
Aantal te bouwen	25	Snelheid	45 km/h
Aantal op 01-01-98	0	Transmissie	Diesel-hydraulisch
Aantal op 31-12-98	1	Gebruik :	Werkplaats

#### Stelplaatsindeling :

#### Dienst tractie :

9209	FAZ				
------	-----	--	--	--	--

#### Inzet :

<b>CW Salzannes</b>	<b>9209</b>
<b>1 locomotief</b>	

Eind 1997 liep de 9206 zware schade op en omdat de 9131 niet krachtig genoeg is om locomotieven over het ganse terrein te slepen, werd beslist om een afgestelde 92-er te reactiveren. De keuze viel op de 9209

van Merelbeke die in de loop van januari ritvaardig gemaakt werd. Vanaf februari verzekert deze machine de interne rangeringen te Salzannes.

## Rangeerdiesellocomotieven - museum

### Type 271 - Reeks 71 :

Technische gegevens :

Bouwer :	Baume & Marpent	Vermogen :	500 kW
		Motor	SEM
Bouwjaar :	1956 – 1957	Massa :	82 500 kg
Asindeling :	D	Snelheid	50 km/h
Aantal gebouwd :	6	Transmissie	Diesel-hydraulisch
Aantal op 01-01-98	1		
Aantal op 31-12-98	1	Gebruik :	Afgesteld

Stelplaatsindeling :

7103	FLV				
------	-----	--	--	--	--

Deze krachtige locomotief – de 7103 (ex 271.006) – staat niet gerestaureerd en niet ritvaardig afgesteld te Leuven

### Type 272 - Reeks 72 :

Technische gegevens :

Bouwer :	BN	Vermogen :	500 kW
		Motor	SEM
Bouwjaar :	1956 – 1957	Massa :	78 650 kg
Asindeling :	D	Snelheid	50 km/h
Aantal gebouwd :	15	Transmissie	Diesel-hydraulisch
Aantal op 01-01-98	1		
Aantal op 31-12-98	1	Gebruik :	Afgesteld

Stelplaatsindeling :

7209	FNDM				
------	------	--	--	--	--

De locomotief staat te Antwerpen-Dam afgesteld, wachtend op restauratie

**Type 253 - Reeks 83 :**

Technische gegevens :

Bouwer :	Cockerill	Vermogen :	400 kW
Bouwjaar :	1956 – 1957	Motor	Cockerill
Asindeling :	C	Massa :	57 000 kg
Aantal gebouwd :	25	Snelheid	50 km/h
Aantal op 01-01-98	1	Transmissie	Diesel-hydraulisch
Aantal op 31-12-98	1	Gebruik :	Afgesteld

Stelplaatsindeling :

8319	GT				
------	----	--	--	--	--

Ook deze rangeerlocomotief staat thans – niet gerestaureerd – afgesteld te Haine-St-Pierre

**Dienst Elektriciteit en  
Seininrichting (ES)**

**Reeks 00**

Technische gegevens :

Bouwer :	La Brugeoise / Ragheno	Motor :	
Bouwjaar :	1955	Transmissie :	Elektrisch
Asindeling :		Vermogen :	600 kW
Aantal gebouwd :	101	Massa :	80 000 kg
Aantal op 01-01-98	1	Snelheid :	130 km/h
Aantal op 31-12-98	1		

Stelplaatsindeling :

ES 106	NK				
--------	----	--	--	--	--

Ook in 1997 werd het stel – dat de signalisatiebakens type TBL moet uittesten en controleren – gedurende twee meetperiodes (maart en september) gebruikt. De inrichting werd door GEC-Alsthom verder aangepast en uitgebreid en zodoende werden de metingen geoptimaliseerd. Ook het aantal lijnen dat met het TBL-systeem uitgerust is, stijgt wordt de meetcampagne ook verder uitgebreid. De rest van de tijd staat dit stel naast de loods te Kinkempois afgesteld.

## Reeks ES 100

### Technische gegevens :

Bouwer :	Brugeoise / nivelles	Motor :	GM
Bouwjaar :	1948		(6 in lijn)
Asindeling :	1A	Transmissie :	Diesel-hydraulisch
Aantal gebouwd :	6	Vermogen :	150 kW
Aantal op 01-01-98	0	Massa :	33 000 kg
Aantal op 31-12-98	0	Snelheid :	45 km/h

### Stelplaatsindeling :

ES 102 FHS	ES 105 NK	ES 106 SCM		
------------	-----------	------------	--	--

### Inzet :

Na de schrapping van deze stellen eind 1997, bleven drie stellen – nl. de ES 102, ES 105 en ES 106 – resp te Hasselt, Kinkempois en Merelbeke afgesteld. De ES 106 werd aan het Stoomcentrum Maldegem verkocht en werd in de loop van juli naar Maldegem getransfereerd. De ES 102 zal waarschijnlijk dezelfde weg gaan richting L.S.V. in de loop van 1999

## Reeks ES 200

### Technische gegevens :

Bouwer :	Brugeoise / Nivelles	Motor :	GM
Bouwjaar :	1972		(6 in lijn)
Asindeling :	B	Transmissie :	Diesel-hydraulisch
Aantal gebouwd :	12	Vermogen :	200 kW
Aantal op 01-01-98	9	Massa :	38 000 kg
Aantal op 31-12-98	5	Snelheid :	60 km/h

### Stelplaatsindeling :

ES 202 FSR	ES 205 LL	ES 207 FMS	ES 209 NK	ES 211 FNR
ES 204 FGSP	ES 206 FHS	ES 208 FHS	ES 210 FR	

### Inzet :

Door de levering van de ES 500 konden in 1998 vier bijkomende motorwagens definitief uit het bestand afgevoerd worden. Het zijn :

ES 204	Gent-St-Pieters	03/1998
ES 206	Hasselt	06/1998
ES 208	Hasselt	06/1998

ES 210

Brugge

06/1998

De overige motorwagens moesten op dat ogenblik aan de nieuwe normen in verband met de remming aangepast worden, doch daar deze verbouwing te duur uitkomt, werd beslist om 5 overgebleven motorwagens enkel nog gesleept te gebruiken. Nochtans komt het niet frequent voor dat deze motorwagens – eens op de plaats van het defect aangekomen – op eigen kracht de lokale verplaatsingen uitvoeren.

### **Reeks ES 400 (ex reeks 43)**

#### Technische gegevens :

Bouwer :	AM Nivelles	Motor :	SEM (6 in lijn)
Bouwjaar :	1955 / omb 1990		MTU/ Mercedes
Asindeling :	1A' 2'	Transmissie :	Diesel-hydraulisch
Aantal gebouwd :	9	Vermogen :	250 kW
Aantal op 01-01-98	9	Massa :	50 000 kg
Aantal op 31-12-98	8	Snelheid :	90 km/h

#### Stelplaatsindeling :

ES 401	Schaarb	MTU	Ex 4307	Donkergroen / gele veiligheidsstrepen
ES 402	Mons	MTU	4325	Rood / gele veiligheidsbanden
ES 403	Namur	MTU	4328	Rood / gele veiligheidsbanden
ES 404	Arlon	MTU	4319	Geel – standaard schildering voor toekomst
ES 405	Antwerpen	SEM	4326	Geel / zwarte veiligheidsbanden
ES 406	Gent	MTU	4306	Rood / witte band (M4)
ES 407	Leuven	SEM	4320	Geel / zwarte veiligheidsbanden
ES 409	Brugge	SEM	4309	Rood / witte rand / gele veiligheidsbanden + 06/1998
ES 410	Visé	MTU	4315	Geel / blauwe en rode band

#### Inzet :

In 1998 waren er 6 motorwagens omgebouwd met een nieuwe MTU/Mercedes motor en deze werden voor de typische bovenleidingswerken ingezet. De drie stellen, die nog uitgerust zijn met een originele SEM-motor worden niet meer op eigen kracht gebruikt: de ES 405 (Antwerpen) en ES 407 (Leuven) rijden als gesleept stel, de ES 409 van Brugge ging daarentegen al definitief uit bedrijf en staat te Brugge afgesteld. Dit lot zal waarschijnlijk ook voor de beide andere motorwagens beschoren zijn.

### **Reeks ES 46**

#### Technische gegevens :

Bouwer :	Ragheno	Motor :	GM
Bouwjaar :	1952		(6 in lijn)
Asindeling :	1A'A1'	Transmissie :	Diesel-hydraulisch
Aantal gebouwd :	1	Vermogen :	125 kW
Aantal op 01-01-97	(1)	Massa :	33 000 kg
Aantal op 31-12-97	0	Snelheid :	80 km/h

**Stelplaatsindeling :**

ES 4612 FVS				
-------------	--	--	--	--

**Inzet :**

Deze motorwagen staat te Visé buiten dienst en werd aan Kinkempois overgedragen en dient er als plukstel voor het museumstel 4601.

***Reeks ES 500***

**Technische gegevens :**

Bouwer :	Matisa	Motor :	MTU/Mercedes
Bouwjaar :	1996		(6 in lijn)
Asindeling :	B'2'	Transmissie :	Diesel-hydraulisch
Aantal gebouwd :	12	Vermogen :	250 kW
Aantal op 01-01-97	7	Massa :	55 000 kg
aantal op 31-12-97	12	Snelheid :	120 km/h

**Stelplaatsindeling :**

ES 501 FSR	ES 504 FN	ES 507 FSR	ES 510 FMS	
ES 502 FN	ES 505 FNR	ES 508 NK	ES 511 LJ	
ES 503 FG	ES 506 FCR	ES 509 FR	ES 512 FLV	

**Inzet :**

De nieuwe bovenleidingsstellen zijn nu volledig in dienst en in augustus 1998 werd ook het bijkomende stel ES 512 aan Leuven afgeleverd. Ze verzekeren praktisch over het ganse net de werken aan de bovenleidingen en vervangen hiermee praktisch alle oudere motorwagens. De leveringen voor 1998 :

ES 508	District Zuid-oost	Kinkempois	03/1998
ES 509	District Noord-west	Brugge	03/1998
ES 510	District Zuid-west	Mons	05/1998
ES 511	District Zuid-oost	Jemelle	06/1998
ES 512	District Noord-oost	Leuven	08/1998

## Museummaterieel ES

### Reeks ES 100

#### Technische gegevens :

Bouwer :	Brugeoise / nivelles	Motor :	GM
Bouwjaar :	1948		(6 in lijn)
Asindeling :	1A	Transmissie :	Diesel-hydraulisch
Aantal gebouwd :	6	Vermogen :	150 kW
Aantal op 01-01-98	1	Massa :	33 000 kg
Aantal op 31-12-98	1	Snelheid :	45 km/h

#### Stelplaatsindeling :

ES 106	SCM				
--------	-----	--	--	--	--

#### Inzet :

De ES 106 van district Noord-West – standplaats Merelbeke – werd door het stoomcentrum aangekocht en bevindt zich sinds juli te Maldegem.

### Reeks ES 300

#### Technische gegevens :

Bouwer :	Brossel	Motor :	Brossel
Bouwjaar :	1939 / ombouw 1960		
Asindeling :	A1	Transmissie :	Mechanisch
Aantal gebouwd :	12	Vermogen :	95 kW
Aantal op 01-01-97	1	Massa :	22 000 kg
Aantal op 31-12-97	2	Snelheid :	58 km/h

#### Stelplaatsindeling :

ES 301	FKR	ES 303	SCM		
--------	-----	--------	-----	--	--

Dit stel werd in 1996 afgesteld en vanuit Brugge overgebracht naar Merelbeke. Hier wacht het om de herstelling van zijn transmissie om verder naar Leuven of Haine-St-Pierre gestuurd te worden.

De ES 303 bevindt zich thans in restauratie bij het Stoomcentrum Maldegem.

### Reeks ES 49



**Technische gegevens :**

Bouwer :	Atel. Germain	Motor :	Brossel
Bouwjaar :	1941 / ombouw 1970		
Asindeling :	1A'A1'	Transmissie :	Mechanisch
Aantal gebouwd :	4	Vermogen :	125 kW
Aantal op 01-01-96	1	Massa :	33 400 kg
Aantal op 31-12-96	1	Snelheid :	65 km/h

**Stelplaatsindeling :**

ES 4907 FNDM				
--------------	--	--	--	--

Dit stel van de stelplaats Namur, werd reeds vroeger naar Antwerpen-dam gesleept en zou dienen voor reserve-onderdelen voor de 4903. Thans zou beslist zijn om ook dit stel als bovenleidingswagen te bewaren.

**Dienst Infra**

***Reeks 7 (trekker)***

**Technische gegevens :**

Bouwer :	Alfa	Motor :	ABC
Bouwjaar :	1948		
Asindeling :		Transmissie :	Hydraulisch
Aantal gebouwd :	12	Vermogen :	150 kW
Aantal op 01-01-98	2	Massa :	15 000
Aantal op 31-12-98	0	Snelheid :	50 km/h

In 1998 gingen de laatste twee trekkers – te Angleur en Ronet - die nog in het bestand aanwezig waren definitief buiten dienst, maar op verschillende plaatsen staan reeds langer afgesteld stonden nog steeds te verroesten. Dit is het geval te Angleur, Brugge, Hasselt en Ronet. De L.S.V. tracht – met steun van de leden – één van deze trekkers te behouden.

## *Grensoverschrijdend materieel :*

De openstelling van de grenzen en de polyvalente locomotieven hebben er in vele landen voor gezorgd dat steeds meer “vreemde” locomotieven tot in het binnenland doordringen. Dit is echter nog niet echt het geval bij de toch wel conservatieve N.M.B.S. Maar toch komt er geleidelijk aan verandering in en na de pool voor de hoge-snelheidslijnen, is er een tweede pool ontstaan tussen de N.M.B.S; en de C.F.L. voor de inzet van de nieuwe elektrische locomotieven. Maar laten we elke grensovergang afzonderlijk bekijken.

### *Nederland (N.S.) :*

Vooral met Nederland zijn de grensoverschrijdende transporten opnieuw toegenomen, waarbij deze in de toekomst – door de levering van de reeks 77 – nog verder uitgebouwd zullen worden.

### *Zelzate - Sas-van-Gent*

Deze grensovergang is de kleinste tussen België en Nederland, maar wordt wel door een vijftal treinen per dag bediend. Meestal worden de treinen voor Terneuzen door Belgische machines van de reeksen 51 en 62 van Merelbeke tot in de grensplaats Sas-van-Gent gevoerd.

De NS-machines reeks 2200 die instaan voor de treinbewegingen in dit Nederlands “eiland” komen nu regelmatig tot in Zelzate. Het doorrijden van de N.M.B.S.-locomotieven tot in Terneuzen en de NS-machines tot in Gent-Zeehaven werd echter nog niet ingevoerd. Wel rijdt de enige rode locomotief reeks 2200 te Zeeuws-Vlaanderen rond.

### *Essen - Roosendaal*

Op deze overgang is bekend om de Thalys-diensten tussen Paris – Brussel en Amsterdam. Hierbij komen zowel de driespanningsstellen type Réseau, maar ook (in mindere mate) de vierspanningsstellen type PBKA tot inzet. Dit leidde echter niet tot een vermindering van de Benelux-treinen met de N.M.B.S.-locomotieven reeks 11. De lokale dienst werd gedurende een groot deel van het jaar gereden door de stellen reeks 09, maar ook de vierledige stellen kwamen tijdens het weekend tot in Roosendaal. Tegen het einde van het jaar werden een aantal diensten door bussen overgenomen.

De containerdienst tussen Kijkhoek (Rotterdam) en Muizen en Leuven werd uitgebreid en hier komen twee locomotieven reeks 25.5 tot inzet. In de gewone goederendienst worden de treinen vooral gesleept door de reeks 27 van Antwerpen, ook de reeks 23 komt sporadisch tot inzet.

In dezelfde stukgoeddienst worden een aantal goederentreinen door twee machines reeks 6400 NS in treinschakeling tussen Rotterdam en de Antwerpen haven gesleept. Een groot aantal lichtere goederentreinen worden door dezelfde machines tot in Essen gevoerd.

Nieuw is ook de inzet van de reeks 6400 NS voor werktreinen op de lijn 25 tussen Vilvoorde en Mechelen. Deze locomotieven worden door de aannemer Structon tijdens het weekend afgehuurd en verzekeren dan verschillende werktreinen

## Hamont – Budel

Hier is de dienst vrij beperkt en enkel het zinkbedrijf te Budel (Budelco) wordt door machines reeks 51 van Antwerpen-Dam bediend. Verder is er geen enkele trein op deze lijn. Eventuele werktreinen vanuit Nederland - met lokomotieven reeks 6400 - rijden door tot in Neerpelt om er kop te maken.

Thans is er een studie om deze lijn - de befaamde "Ijzeren Rijn" - terug open te stellen voor de goederendienst. Of in een nabije toekomst de reizigersdiensten vanuit Antwerpen naar Neerpelt doorgetrokken worden tot in Weert (of zelfs verder) is op dit ogenblik nog niet beslist. Hiervoor zouden de nieuwe motorwagens reeks 41 tot inzet komen.

## Visé – Maastricht

Bij et reizigersverkeer, werd de dienst tot bij de zomerregeling uitgemaakt door de reeks 03, nadien werden ze vervangen door de reeks 06. Deze stellingen waren in maart al te Maastricht voor personeelsopleiding. Vanaf juni rijden ze zowel de lokale treinen Liège – Maastricht, alsook de doorgaande treinen Antwerpen – Maastricht. De autoslaaptreinen op deze verbinding worden gesleept door machines reeks 27 en in mindere mate de reeks 55.

Ook in de goederendienst worden praktisch alle (doorgaande) treinen door Belgische lokomotieven gesleept. Ook hier worden meestal machines reeks 27 (maar ook de reeks 21) gebruikt. Andere reeksen komen praktisch niet tot inzet. Speciale treinen wordt sporadisch gesleept door de dieselloks reeks 55 van Kinkempois. De lokale goederendienst wordt gewoonlijk door de N.S. gereden en hierbij komen de diesels reeks 6400 tot in Visé.

## Duitsland (DB AG) :

Door de uitbreiding van de Thalysdienst, vertoonden de gewone grensoverschrijdende treinen een terugval: zowel voor de dienst naar Köln als voor de goederendienst verminderde de omvang van het aantal afgelegde km in het buitenland.

## Montzen - Aachen-west

Deze belangrijkste goederenovergang tussen België en zowel Noord als Zuid-Duitsland kent nog steeds een uitgebreide dienst met een 30 grensoverschrijdende treinen per dag. Hier is de dienst goed verdeeld : de N.M.B.S. rijdt een gedeelte van de internationale treinen door tot in Aachen-west, hierbij komen nog steeds de machines reeks 51 (Hasselt en Antwerpen-Dam) en 55 (Kinkempois) in het Duitse vormingsstation. Nochtans worden nog steeds betrekkelijk veel treinen uitgewisseld te Mintzen en komen Duitse machines reeks 215 de treinen ophalen. Omwille van moeilijkheden met de nieuwe Duitse motorwagens, moeten de machines reeks 215 meer ingrijpen in de reizigersdienst en hierdoor kwamen in de laatste maanden van het jaar machines reeks 212 (in dubbel tractie) naar Montzen.

Verder blijven de diensten van DB-locomotieven reeks 215 in België verderlopen, maar hun inpakt is verminderd. Ze rijden nu nog slechts diensten tussen Montzen en Kinkempois en Hasselt – Genk-goederen. Hier pikken ze vooral de Ford-treinen naar Duitsland op. De inzetreeks omvat diensten voor drie locomotieven. Deze machines – die ook reserve staan te Montzen – worden ook regelmatig gebruikt voor speciale goederentreinen.

## Welkenraedt - Aachen-Hbf

In 1998 zou het aantal Thalys-diensten uitgebreid worden tot 7, dit leidde dan weer tot een verdere afbouw van het aantal diensten voor de reeks 16 tot 5 treinparen en evenveel inzetdagen. Nochtans bleef het moeilijk om deze dienst te verzekeren en zodoende bleven de 3 machines reeks 18 (einde van het jaar nog 2 door uitval van de 1801 ) het ganse jaar door actief en beide reeksen stootten met de 11-rijtuigen door tot in Köln. Eén treinpaar gereden door de Thalysstellen daarentegen hadden ook Dortmund als eindbestemming.

De treinen met een lokomotiefwissel in Aachen worden alle gereden door de machines reeks 27, die ook lange tijd in Aachen afgesteld staan. Sporadisch komen ook de machines reeks 55 voor speciale treinen in de Duitse grensstad, doch dit gebeurt niet volgens plan.

Sporadisch en zonder eigen inzetreeks komen de locomotieven reeks 215 (en soms 290) tot in Welkenraedt voor speciale treinen.

## Raeren – Walheim

Wegens de slechte staat van de sporen en de tunnel werd deze lijn in 1998 verboden voor alle verkeer en dit was ook het einde van de toeristische diensten tussen Stolberg en Raeren. Thans gaan er onderhandelingen om deze verbinding in te passen in een private regionale verbindingbaan rondom Aachen.

## Losheimergraben – Losheim

Deze overgang wordt enkel nog gebruikt voor sporadische troepentransporten. Hierbij komt de Duitse reeks 215 tot in Losheimergraben. Door de sluiting van de overgang Raeren, komen nu ook de toeristische ritten naar de Vennbahn over deze overgang.

## Luxembourg (C.F.L.) :

Bij het grensoverschrijdend verkeer met Luxembourg zullen in de toekomst de grootste veranderingen gaan optreden: er zijn in de eerste plaats de elektrificaties van de lijnen Liège – Luxembourg en de Athus-Meuse – lijn. Maar ook op de inzet tussen Brussel en Luxembourg komt er verandering.

## Gouvy - Trois-Vierges

Voorlopig worden alle doorgaande reizigerstreinen nog gereden door de reeks 55 (met elektrische verwarming), maar ook op deze verbinding doet de CFL-reeks 3000 al zijn optreden en tijdens de laatste maanden werden de treinen te Gouvy al overgenomen door de elektrische locomotieven. De reeks 55 blijft wel aan de trein. In de lokale dienst komen zowel de oudere elektrische locomotieven reeks 3600, als de nieuwe elektrische stellen naar Gouvy.

In het goederenverkeer wordt de reeks 3600 tijdens de laatste maanden sterk verdrongen door de reeks 3000 tot in Gouvy. In dieseltractie zijn er nog enkele treinen met de reeks 1800, sporadisch komt er een lichtere diesellocc reeks 850 / 900 tot in Gouvy. De Belgische locomotieven reeks 55 stoten anderzijds sporadisch door tot in Luxembourg (trriage) en zelfs Bettembourg.

Met ingang van (waarschijnlijk) september 1999 wordt de lijn volledig onder draad gebracht en rijden zowel de reizigerstreinen alsook de goederentreinen op deze lijn volledig met de locomotieven reeks 13 NMBS / 3000 CFL.

## **Arlon – Kleinbettingen ( - Luxembourg)**

Ook op deze lijn staat er verandering in het verschiet: op dit ogenblik wordt het gewone reizigersverkeer volledig gedomineerd door de Belgische (en de twee overgekochte Luxemburgse) stellen reeks 03. Maar waarschijnlijk nog in 1999 worden deze vervangen door de nieuwe stellen reeks 05 of zelfs 04.4. Bij deze laatste zouden ze zelfs door kunnen rijden tot in Liège over de noordlijn. De internationale reizigerstreinen worden voor gesleept door de reeks 20, in mindere mate door de reeks 27. In 1999 werden sommige lokale reizigerstreinen – met eindpunt Kleinbettingen – oorgetrokken tot in Arlon en hiervoor komen de zware diesellocomotieven reeks 1800 tot inzet.

De goederentracie werd in 1996 gedeeltelijk gewijzigd, daar de meeste goederentreinen thans te Stockem overgedragen worden. Hier komen de locomotieven reeksen 20, 23, 26 en 27 met de goederentreinen aan en deze worden door de CFL locomotieven reeks 1800 overgenomen. Twee treinparen worden door de zware Franse diesellocomotieven reeks CC 72 000 vanuit Stockem tot in Thionville gesleept. Slechts een klein gedeelte wordt tot in Luxembourg triage gesleept door Belgische machines, zowel de reeks 20 alsook de diesellocomotieven reeksen 52/53. Sporadisch komen er lokale goederentreinen en werktreinen met de lichtere CFL locomotieven reeks 850 tot in Arlon. De CFL wil zo snel mogelijk deze goederentreinen rijden met hun nieuwe locomotieven reeks 3000, maar bij testen traden zware problemen op. Dit gebeurde steeds op het Luxemburgse traject. Testen met Belgische locomotieven – o.m. ook de reeks 18 – toonden aan dat de Luxemburgse spanning teveel harmonische trillingen 50 Hz heeft om een functioneren van de reeks 3000 toe te laten. Hierdoor blijft de dieseltractie waarschijnlijk nog enige tijd in voege.

## **Athus / Aubange - Rodange**

Door de elektrificatiewerken op de lijn, werden de goederentreinen beperkt. De meeste treinen rijden met de NMBS locomotieven reeksen 52/53/54 tot in Dudelange of zelfs Bettembourg. Eén treinpaar wordt door de Luxemburgse locomotieven reeks 1800 tot in Ronet gevoerd. De lokale goederentreinen worden vooral door de oude elektrische locomotieven reeks 3600 tot in Athus gevoerd, maar hier komen ook locomotieven reeksen 850/900 en 1800.

In reizigersverkeer komen enkel nog de elektrische stellen reeks 1000 tot in Athus. Sporadisch wordt een treinpaar ook gereden door een Frans identiek stel reeks ZZ

Vanaf de elektrificatie van de lijn omstreeks 2001, wordt het goederenverkeer praktisch volledig over deze lijn doorgevoerd met behulp van de elektrische locomotieven reeksen 13 / 3000. Mogelijk rijden de Luxemburgse stellen dan door tot in Virton.

## **Frankrijk (S.N.C.F.) :**

De stijging van het verkeer naar Frankrijk (en verder naar Groot-Brittannië) blijft stijgen en steeds meer en meer lange afstandstreinen komen er op het programma. Zo worden vanaf 1999 doorgaande ritten voorzien van Fréthun (Calais) naar Duitsland. Spijtig genoeg ontbreekt nog meestal het ge-eigende materieel. Met Frankrijk zijn er verder nog twee privé-overgangen.

## Erquelinnes – Jeumont

De inzet van reizigerstreinen is praktisch volledig beperkt tot een aantal lokale diensten tot in Jeumont, gereden met klassieke stellen. Alleen 's nachts gebruiken enkele slaaptreinen deze verbinding naar het zuiden van Frankrijk.

De goederenverbinding is echter nog vrij druk, hierbij komen de meeste Belgische elektrische lokomotieven, samen met de diesellokomotieven reeks 51 van Monceau tot in het Franse grensstation Jeumont. Enkele treinen - in dieseltractie reeks 51 van Monceau - rijden echter verder tot in Aulnoye.

## Quévy – Feignies / Aulnoye

Ook hier is de doorgaande dienst beperkt tot nog slechts twee nachttreinen, met locomotiefwissel te Quévy. Hier nemen de Franse locomotieven reeks **BB 22 200** de treinen over. De lokale dienst naar Aulnoye en Maubeuge wordt nu doorgevoerd met de nieuwe elektrische stellen reeks 04.4 van de NMBS. Tegen het einde van het jaar werd Aulnoye het eindpunt van al deze treinen.

De goederendienst (een tien treinparen) is belangrijker maar daalde ook ten gunste van de overgang naar Lille : hier komen de Franse lokomotieven tot in Quévy : zo komen de reeksen BB 15 000, BB 16 000 maar vooral de reeks BB 22 200 naar ons land. Nieuw is ook de intrede van de Franse BB 36 000 tot in Quévy. Het zijn deze machines waarvan de reeks 13 afgeleid werd. Er wordt voorzien dat ze vanaf de tweede helft van 1999 verder in ons land zullen doorstoten en de dienst zullen delen met de locomotieven reeks 12. Verder zijn er ook sporadisch diensten voor de - met schrapping bedreigde - lokomotieven reeks BB 12 000 (nog éénmaal per dag), maar ook voor de moderne machines reeks BB 26 000 (Sybic).

In de lokale dienst gaan de Belgische rangeerdiesels reeks 73 tot in het grensstation Feignies, de Franse machines reeks BB 63 000 komen tot in Quévy.

## Tournai – Lille

De verbinding tussen Tournai en Lille stabiliseerde zich in de loop van 1998: daar waar in het begin van het jaar de dienst nog voor de helft verzekerd werd door de reeks 12, zou tijdens de zomerregeling de toestand wijzigen: alle treinen op de Waalse as werden geleidelijk aan overgenomen door de tweespanningsstellen reeks 04.4.

In de lokale dienst komen vooral trek- en duwcombinaties van de Nord Pas de Calais tot inzet met locomotieven reeks **BB 66 400**.

De goederendienst is vrij beperkt en lokaal : zo komen de locomotieven reeks **BB 63 000** en ook de **BB 67 400** tot inzet.

## Moeskroen - Tourcoing / Lille

Ook bij deze grensovergang werd het reizigersverkeer volledig overgenomen door de reeks 04.4 en verlieten de elektrische locomotieven reeks 12 hun diensten.

DE goederendienst daarentegen blijft meer en meer het monopolie van de Belgische locomotieven reeks 12, die de treinen tot in Lille-délivrance brengen, tweemaal stoten ze zelfs door tot het vormingsstation van Fréthun bij Calais. Bij onbeschikbaarheid van elektrische lokomotieven – wat zeer regelmatig gebeurt - rijden de Franse diesellokomotieven **BB 67 400** door tot in Merelbeke. Bij het vrijkomen van de locomotieven reeks

12 viel deze inzet van de Franse diesels tegen het einde van het jaar volledig weg. Voor de lokale goederentreinen komen de Franse reeksen **BB 63000** en **BB 66000** tot in Moeskroen.

### **De Panne – Bray-Dunes / Dunkercque**

Deze verbinding wordt in principe niet meer gebruikt, een lokale goederentrein of een diensttrein rijdt sporadisch met een reeks **BB 63 000** tot in Adinkerke.

### **Dinant – Heer-Agimont – Givet**

Deze overgang wordt gebruikt door de CFV3V voor haar museumexploitatie (zie aldaar) Er zijn echter studies lopende om na te gaan om deze overgang terug in goederentractie open te stellen en zelfs te elektrificeren.

### **Momignies – Anor**

De laatste verbinding is deze tussen **Momignies** en **Anor**. In de buurt van Momignies werd een laadplaats voor de ballast van de Franse steengroeve te Trelon-Wallers aangelegd. Voor de afvoer van de ballast naar het Franse Anor worden twee ex- N.M.B.S. diesellocomotieven reeks 60 gebruikt.

# Rijtuigen N.M.B.S.

## Overzicht Rijtuigen :

Type	Klasse	Bouwj	Tot	1998	Zitpl	Lengte	Opm	Snelh
T2		1974	6	6	36	26 400		160
I4	A	1966	22	0 (- 5)	54	24 042	+ 1995 afgesteld	160
	B	1966	15	0 (-7)	54	24 042		160
	AB	1966	20	0	60	24 042		160
	ABk	1966		0	60	24 042	omb AB	160
I5	Bc	1967	45	45	60	25 062		160
I6	A	1977	20	20	54	26 400		160
	B	1977	60	43	66	26 400		160
	Bc	1988		15	46	26 400	omb B	160
I10	A	1988	15	15	66	26 400		160
	B	1987	80	78	86	26 400		160
	WR	1991		2	80	26 400	omb B	160
I11	A	1996	36	36	60	26 400	In levering	200
	B	1995	106	106	80	26 400		200
	BDx	1996	21	21	32	26 400		200
I	Dms	1978	34	23	0	25 100	Bagage	160
Resto	R		4	4	30	26 400	Resto-rijtuigen	200
Bar	R		1	1		26 400	Bar-dancing	200
Bistro	R		1	1	35	26 400	Ex I 10	160
K4	A	(1994)	0	14	54	25 588	Van S.N.C.F	140
	B	(1994)	0	55	80	25 588	Van S.N.C.F	140
	BD	(1994)	0	15	72	25 588	Van S.N.C.F	140
M2	A	1958	34	29	68	24 000	Verkocht Lovers R	140
	B	1958	347	Ca. 100	106	24 000	+	140
	Bx	1979		45	106	24 000	omb TD	140
	AB	1959	103	Ca. 30	83	24 000	+	140
	ABx	1979		22	83	24 000	omb TD	140
	BD	1958	101	Ca. 30	74	24 000	+	140
	BDx	1979		20	74	24 000	omb TD	140
	BDR	1958	15	15	64	24 000		140



Type	Klasse	Bouwj	Tot	1998	Zitpl	Lengte	Opm	Snelh
M4 In Ombouw	A	1979	50	33	72	24 260		160
	Ax	1984		17	72	24 260	omb TD	160
	B	1980	430	246	104	24 260		160
	Bx	1984		183	104	24 260	omb. TD	160
	AD	1981	33	33	56	24 260		160
	ADx	1984	32	32	48	24 260	TD	160
	BD	1981	35	12	64	24 260		160
	BDkx	1984		13	64	24 260	omb. TD	160
	BDk	1984		10	64	24 260	omb	160
M5	Ax	1985	15	15	140	24 000		160
	Bx	1985	97	97	200	24 000		160
	BDx	1985	18	18	200	24 000		160
M6	Ax	1998	tot. 210				Dubbeldek Levering van 2000	200
	Bx	1998						
	BDx	1998						
Expo		1985	6		0	22 300	ex I1-AB	140
Expo		1982	1		0	22 300	ex K1-B	140
Cine		1975	1		48	22 955		160
Meet		1981	1		0	25 100	ex I3	140
Meet		1968	1		0	23 460	bovenl.	120
Meet		1980	1		0	22 300	Radioverb	120
Medisch		1973	2		0	46 120		140
Hulp		1979	5		0	22 300	ex I1	120
Schooltr		1984	5		0	22 290	ES	120
Werktr		1990	8		0	22 290	o.m. ex I3	140
Autotr.		1969	50		0	26 400		160

## Leveringen :

## Rijtuigen I 11 :

Tijdens 1998 werden alle rijtuigen type I 11 afgeleverd en kon de volledige inzet uitgevoerd worden: naast de 1<sup>ste</sup> en 2<sup>de</sup> klasse-rijtuigen, werden ook de stuurstandrijtuigen gebouwd. Deze werden eerst zonder stuurpost als gewoon gesleept rijtuig gebruikt. Pas in het tweede kwartaal werden de nieuwe bedieningsposten ingebouwd te Belfort eerst, bij BN Brugge nadien.

Grootste probleem bij deze inzet vormde het feit dat deze rijtuigen enkel compatibel zijn met de nieuwe elektrische locomotieven reeks 13 – de stuurpost is immers identiek – en deze locomotieven waren in 1998 nog niet vrijgegeven voor commerciële taken. Hierdoor konden de I-&& stellen dan nog niet in trek-duwcombinatie gereden worden. Dit zal wel vanaf het eerste kwartaal van 1999 veranderen.

De tabel geeft nogmaals – ter informatie - het overzicht van de nieuwe nummering.

Type	Klasse	Nummering NMBS	Nummering UIC
111	A	11 801 – 11 836	61 88 10 90 001 - 61 88 10 90 036
	B	12 801 – 12 906	61 88 20 90 001 - 61 88 20 90 106
	BDx	19 801 – 19 821	61 88 80 90 001 - 61 88 80 90 021

## Bestellingen :

### *M6 - rijtuigen :*

In 1998 werd de bestelling van de eerste bouwschijf van 210 nieuwe dubbeldekrijtuigen doorgegeven : dit gebeurde niet zonder de minste problemen. De keuze na de eerste ronde kon nog vallen op 4 firma's : Bombardier (BN), Siemens, GEC-Alsthom, Breda. Bij de definitieve bestelling koos men voor het Belgische Bombardier, dit ondanks een beduidend hogere prijs. De klachten van de overige bedrijven leidden tot een nieuwe vertraging en de levering kan hierdoor verschoven worden tot eind 2001 voor de eerste rijtuigen.

## Moderniseringën :

### *M4 - rijtuigen :*

Het moderniseringsprogramma wordt volgens planning – ca. 5 rijtuigen per maand – afgewerkt en de nieuwe stellen M4m duiken in verschillende treinen op.

Opmerkelijk is ook dat 10 stuurstandrijtuigen verder omgebouwd werden voor het verkeer naar Lille en Aulnoye. Ze zijn herkenbaar door een blauw B-logo op de zijwand.

## Schrappingen :

### *M2 - rijtuigen :*

De M2-rijtuigen worden verder afgeschreven en thans is nog slechts ca. 30 % van de rijtuigen in dienst, meestal in trek-duwcombinaties en in het pikuurverkeer. De rijtuigen worden voorlopig afgesteld. Verder werden 12 gewone rijtuigen en 2 stuurstandrijtuigen aan de privé-maatschappij Lovers-rail in Nederland verkocht.

### **I4 - rijtuigen :**

In twee schijven werden de laatste vijftien rijtuigen van dit type definitief afgevoerd. Deze rijtuigen stonden al langere tijd reserve en werden door de nieuwe HST-lijnen niet meer benodigd. Een gedeelte van de geschrapte rijtuigen werden doorverkocht aan de Spoorwegen van Mali en worden omgebouwd op smalspoor.

### **K3 - rijtuigen :**

De laatste K3-rijtuigen van het net werd eind 1998 definitief afgevoerd. Deze rijtuigen werden gedurende vele jaren reserve gehouden voor speciale ritten en als uiterste versterkingsrijtuigen. Doch het comfort voldeed niet meer en daarom werden ze toch geschraapt. Alle rijtuigen zouden aan de Cubaanse spoorwegen verkocht worden.

### **Inzet :**

### **T2- rijtuigen :**

De 17 slaaprijtuigen worden vooral gebruikt in de nachtverbindingen, meestal met bestemmingen in Oostenrijk en Italië, verder worden ze ook gebruikt in de verschillende auto-slaaptreinen.

### **I4- rijtuigen :**

De 15 overgebleven I4-rijtuigen werden in de loop van 1998 definitief afgevoerd. Behalve enkele afscheidsritten, o.m. door de T.S.P. verzekerden ze al geen diensten meer en stonden ze reserve. De 13 209 werd opgenomen in het museumpatrimonium en staat uitgeweken te Haine-St-Pierre, 7 rijtuigen werden verkocht aan Mali. De rest staat afgesteld voor sloping.

### **I5 - rijtuigen :**

De inzet van deze internationale ligrijtuigen werd verder beperkt en de meeste staan gewoon reserve voor de typische wintersporttreinen en de zomertreinen tijdens de piekperiodes. Een aantal van deze rijtuigen wordt echter nog gebruikt in de laatste overgebleven (nacht)treinen naar Zuid-Frankrijk, Zwitserland en Italië. Waarschijnlijk zullen de eerste rijtuigen nog in de loop van 1999 afgevoerd worden.

### **I6 - rijtuigen :**

Door de aankomst van de I 11-rijtuigen verdwenen de I 6 – rijtuigen praktisch volledig uit de dienst naar Köln. De geklimatiseerde rijtuigen worden bij voorkeur gebruikt in de internationale diensten, o.m. naar Köln (5 rijtuigen), Wien, Basel, Luxembourg en Chur. De rijtuigen met Memling-schildering zijn nu overgegaan naar de EC Vauban tussen Brussel en Milano.

In binnenlandse dienst worden nu ook stellen met I 6 en I 10 rijtuigen gebruikt. Zo verzekeren ze de piekuurtreinen Brussel – Landen, Brussel – St-Ghislain, Oostende – Eupen. Ze dienen ook als versterkingsrijtuigen in verschillende treinen tussen Oostende en Eupen / Aachen / Köln.

Het omgebouwde bistro-rijtuig wordt anderzijds ingezet in de EC Vauban tussen Brussel en Luxembourg.

De ligrijtuigen van dit type worden voor het grootste gedeelte gebruikt in de nachttreinen naar Zwitserland - Oostenrijk / Italië.

### **I 10-rijtuigen :**

De I 10-rijtuigen vormen steeds gemengde stellen met de I 6-rijtuigen en hebben zowel in de internationale als de binnenlandse dienst dezelfde bestemmingen.

### **I 11 - rijtuigen :**

Nu alle rijtuigen geleverd zijn, kan de effectieve inzet nog niet plaatsvinden, daar de reeks 13 nog niet op punt stond. Hoofdinzet kenden de rijtuigen op de verbinding Oostende – Eupen / Köln, waar de rijtuigen als gesleept stel rijden. De sleeplocomotieven zijn de reeksen 16, 18 en 27.

Tweede inzet was deze tussen Antwerpen en Charleroi en hier werden ze tot op het einde van 1998 gebruikt. Maar op dat ogenblik werden ze opnieuw vervangen door de gemoderniseerde M4 – rijtuigen. Reden hiervoor was het vrijmaken van een aantal locomotieven reeksen 21/27. De treinen reden immers steeds met twee locomotieven, daar trek-duw niet mogelijk was. Tweede reden was een capaciteitsgebrek in sommige treinen. Door de 2+2 indeling is de capaciteit van een I 11 rijtuig kleiner als een M4-rijtuig.

Intussen worden de overtollige rijtuigen gebruikt in enkele piekurtreinen, meestal vanuit Charleroi naar Brussel.

### **M 2 - rijtuigen :**

Enkel de trek-duweenheden van de M2-rijtuigen worden nog zeer intens gebruikt: de trek-duwtreinen in dieseltraktie worden thans gebruikt tussen Antwerpen en Neerpelt, tussen Hasselt en Mol enerzijds en tussen Charleroi en Couvin anderzijds. Verder verzekeren ze ook nog enkele treinen op de verbindingen naar Ronse en Eeklo. De elektrische trek-duwstellen worden in het Antwerpse gebruikt naar Turnhout, Leuven, St-Niklaas en Mechelen, in combinatie met de elektrische locomotieven reeks 25. Nochtans in deze dienst zijn er enkele verminderingen ten gunste van klassieke stellen, die enkele treinen overnamen.

In gesleepte dienst worden ze enkel nog gebruikt op de verbindingen vanuit Gent naar Geraardsbergen, Ronse en Eeklo ter vervanging van de dieselmotorwagens. Ook tussen Aalst en Burst werden ze in 1998 frequent gebruikt. . Verder zijn er nog een aantal piekurtreinen met M2-rijtuigen, o.m. vanuit Liers naar Jemelle, op de maaslijn en naar Gouvy. Op de overige lijnen werden ze al voor het grootste gedeelte vervangen door de vrijgekomen M4-rijtuigen.

De inzet zal in de volgende jaren sterk verminderen. De v drie redenen zijn :

- levering van de nieuwe dieselmotorwagen reeks 41 (vanaf eind 1999)
- levering van de nieuwe elektrische stellen en vrijkomen van klassieke stellen (in mindere mate daar de klassieke stellen ook buiten dienst gaan)
- de levering van de nieuwe M6 – rijtuigen (vanaf 2001)

### **M 4 - rijtuigen :**

Door de levering van de stellen reeks 04.4 en de I 11-rijtuigen, is de inzet op deze beide stamlijn – Oostende – Eupen en Antwerpen – Charleroi volledig vervallen. Deze vrijgekomen rijtuigen werden dan vooral gebruikt ter vervanging van de laatste M2-stellen in de gewone diensten, maar anderzijds worden ze ook al gebruikt in de typische piekurdiensten. Zodoende komen ze tot inzet over praktisch het ganse net, zowel in gewone diensten (vooral in Oost- en West-Vlaanderen, maar ook als toeristische treinen en piekurtreinen. Eind

1999 werden de M4-rijtuigen dan terug gebruikt op de verbinding Antwerpen – Charleroi, maar deze kwamen uit de diensten overgenomen door de reeks 04.4 (Antwerpen – Lille en vooral de Waalse as.)

De gemoderniseerde stellen daarentegen kwamen in dienst tussen Oostende en Eupen (hier werden ze al grotendeels vervangen door de I 11-rijtuigen), nadien tussen Antwerpen en Charleroi. Tegen het einde van het jaar doken deze stellen ook op in de treinen Brussel – Kortrijk – Oostende.

Een deel van de rijtuigen werd echter geschikt gemaakt voor de nieuwe Franse veiligheidssystemen en kunnen opnieuw naar Lille doorstoten. In 1999 wordt er weinig verandering verwacht. Het invloeden van de nieuwe stellen reeks 05 zal vooral invloed hebben op de oudere rijtuigen en zal niet dadelijk de M4 vervangen. Wel zullen steeds meer rijtuigstellen gemoderniseerd worden en zullen de klassiek (bordeau-stellen in 1999 praktisch volledig verdwijnen).

## M 5 - rijtuigen :

Bij deze rijtuigen zijn er 5 (Brussel-zuid) en 7 (Schaarbeek) stellen geformeerd en deze rijden de volgende diensten, alle in de piekdienst :

### Brussel-zuid

Dag 1 :	treinpaar 7405/8405	Brussel – Huy
Dag 2	treinpaar 7502/8600	Brussel – Jemelle
Dag 3 :	treinpaar 7600/8602	Brussel – Jemelle
Dag 4	treinpaar 7364/8362	Brussel – Hasselt – Tongeren (leeg naar Hasselt)
Dag 5	treinpaar 7401/8401	Waremmes – Brussel – Welkenraedt + lege ritten naar Liège

### Schaarbeek

Dag 1	treinpaar 7515/8512	Brussel – Mons
Dag 2	treinpaar 7474/8574	Brussel – Geraardsbergen
Dag 3	treinpaar 7903/8904	Brussel – Oudenaarde
Dag 4	treinpaar 7906/8905	Brussel – Kortrijk
Dag 5	treinpaar 7723/8724	Mechelen – Charleroi
Dag 6	treinpaar 7904/8903	Brussel – Zottegem
Dag 7	trein 7230	Edingen – Brussel + losse rit

## K 4 - rijtuigen :

De inzet van deze ex-Franse wagens ging in 1998 duidelijk achteruit : in het totaal worden 8 stellen rijtuigen gebruikt in de volgende verbindingen :

Dag 1	treinpaar 7319/8802	Tournai – Schaarbeek – Quévy
Dag 2	treinpaar 7724/8721	Charleroi – Etterbeek
Dag 3	treinpaar 7002/8007	Oostende – Leuven / Schaarbeek – Oostende
Dag 4	treinpaar 7721/8720	Charleroi – Brussel
Dag 5	treinpaar 7741/8741	Binche – Brussel
Dag 6	treinpaar 7725/8725	Charleroi – Brussel
Dag 7	treinpaar 101/8103	Charleroi – Brussel
Dag 8	treinpaar 7520/8511	Moeskroen – Brussel – Tournai

Nochtans wordt de inzet van deze rijtuigen systematisch verminderd, en op het einde van het jaar werden nog maar vijf stellen ingezet. Er zijn onderhandelingen aan de gang om de ganse reeks te verhuren aan de NS die kampt met een tekort aan rijtuigen. Deze huurperiode zou tot in 2003 doorlopen.

# Wagens N.M.B.S.

## Overzicht wagens :

Code	Type	Omschrijving	Aantal	Bouwj	Lengte	Num.		Opm	
Eaos	1415 A1	Open goederenw	670	1972-73	14 040	6300 000	699	+ 1998	
	1415 A2	Op draaistellen	249	1972	14 040	5301 000	499		
	1415 A3		749	1983-84	14 040	5302 000	749	- 50	
Fals	1000 F3	Ertswagens	100	1967	13 450	6651 000	099		
	1000 F4	Zelflosser	50	1967	13 450	6651 150	199		
	1000 F5		348	1975	12 540	6651 200	649	Zinkerts	
	1000 F6	150	1975	14 640	6652 000	149			
	1000 F7	300	1977	12 540	6651 550	849	Zinkerts		
	1000 F8	100	1986	12 540	6636 000	099			
	1000 F9	500	1981-82	12 540	6636 100	599			
	Fcs	1235 A1	Zelflosser	252	1964	9 640	6460 000	399	- 50
		1000 E4		150	1969	9 640	6451 000	149	
1000 E5		448		1968	9 640	6451 150	699		
Gbs	2216 A2	Gesloten goederenw	52	1972-73	14 020	1500 500	999	- 52	
	2216 A8		298	1975-76	14 020	1502 700	149	- 178	
Hbis	2213 A1	Gesloten goederenw	193	1976	14 220	2250 000	999		
Hblns	2213 A3	Schuifwandwagen	330	1984	14 220	2472 000	499		
	2213 A4		249	1985	14 220	2472 500	749		
	2213 A5		150	1984	14 220	2478 000	199		
Ks	3212 B0	Platte wagen	587	1973-74	13 880	3304 000	999		
	3212 B1		150	1974	13 880	3305 000	149		
	3212 B3		168	1984	13 800	3305 200	399		
	3212 B4		30	1984	13 880	3395 050	099	- 10	
Lgs	3210 A0	Containertransp	200	1983	13 880	4425 000	199		
Lgs	3210 A2	Containertransport	150	1995-96	13 880	4425 300	449		
Rbps	3410 A1	Platte wagens	71	1980	26 240	3932 000	199		
Remms	3614 C0	Platte wagens	413	1969-72	14 040	3950 000	774		
	3614 C3		448	1974	14 040	3951 500	299		
	3614 C4		289	1974	14 040	3952 300	599		
Res	3514 D0	Platte wagens	533	1971-72	19 900	3936 000	499		
	3514 D1		457	1972	19 900	3937 000	999		
	3514 D3		90	1971-72	19 900	3938 000	099		
	3514 D4		30	1971-72	19 900	3938 200	249	Ex D0	

Code	Type	Omschrijving	Aantal	Bouwj	Lengte	Num.		Opm
Rgps	3514 B9	Containertransp	201	1967-70	19 900	3921 000	399	
Sgjs	3714 A0	Containertransp	132	1971	20 640	4536 000	299	
Sgs	3714 A3	Containertransp	66	1971	20 640	4541 200	270	
Sgss	3714 A6	Containertransp	99	1971	20 640	4549 000	699	
Sgns	3714 H0	Containertransp	400	1992	19 740	4575 300	499	
Sgnss			(500)	2000-				
Rils	3514 G1		100	1989	19 900	3540 100	399	
Roos	3514 E4	Buizenvervoer	50	1986	19 900	3527 950	8 049	
Rs	3514 B1	Platte wagens	221	1961-69	19 900	3902 000	499	- 30
	3514 B2		255	1968-69	19 900	3903 000	499	
	3514 B3		237	1969	19 900	3903 500	749	
	3514 B5		217	1970-71	19 900	3904 000	319	
Shmms	3614 B0	Wagens voor Coils	360	1977	12 040	4771 000	3999	
	3614 B1		150	1987	12 040	4777 400	599	
	3614 B2		75	1987	12 250	4777 600	874	
	3614 B3		50	1987	12 040	4777 700	749	
Shmms	3614 D0	Wagens voor Coils	221	1990	14 040	4773 000	399	
	3614 D2		100	1990	14 040	4774 000	499	
	3614 D3		99	1992	12 400	4733 400	498	
	3614 D4		1201	1993	12 400	4773 499	599	
	3614 D6		198	1994	12 400	4774 600	899	
	3614 D7		650	1999				
	3614 D8		500	2000				
Shmms	3614 A2	Wagens voor Coils	199	1968-69	12 040	4764 100	299	
	3614 A6		269	1971-72	12 060	4764 300	569	
	3614 A8		350	1978	12 040	4766 000	399	
Ss	3514 E1	Wagens voor Coils	110	1979	19 900	4700 100	249	
	3514 E2		37	1986	19 900	4700 250	299	
Sps	3410 A3		30	1986	19 900	4719 000	049	
Tads	1004 D0	Wagen met roldak	115	1976	17 574	0835 000	499	
	1004 D1		400	1983	17 574	0820 000	399	
Taems	1416 B1		230	1976	14 040	0851 100	499	- 100
Talns		Wagen voor zink	55	2000-				
Tbis	2215 A0	Schuifwandw	100	1967-68	14 000	0780 000	349	
Tds	1000 D7	Zelflosser zwenkdak	139	1971	9 640	0730 500	719	
Tms	1215 B3	Wagen op oprolbaar dak	38	1969	10 500	0757 000	199	
	1215 C1		59	1971	10 500	0757 200	299	- 59

## *Infrastructuur :*

Na 1997 – met de indienststelling van de eerste HST-lijn, bleef het in 1998 beperkt tot een verdere afwerking van deze lijn en de voorbereiding voor de aanleg van de volgende lijnen. Ook bij de modernisering van het net werd vooruitgang geboekt, maar er werden geen nieuwe lijnen onder draad gebracht. Al deze verwezenlijkingen zijn voorzien voor 1999 / 2000.

## *Nieuwe lijnen :*

### *lijn 01 - Franse grens – Brussel :*

In 1998 bleven de werken beperkt tot de verdere aanpassing van het laatste gedeelte tussen Halle en Brussel-zuid. Vooral in deze beide eindpunten werd er nog duchtig gewerkt: te Halle ging het nieuwe – ondergrondse – station in bedrijf, te Brussel-zuid wordt gewerkt aan een niveauvrije bediening van de HST – terminal te Brussel-zuid. Al deze werken zullen medio 1999 afgesloten zijn.

Anderzijds werd op 1 juni 1998 de werkbasis St-Druon gesloten en korte tijd later werd gestart met de ontmanteling. Tegen het einde van het jaar waren de meeste onderdelen al overgebracht naar Voroux en daar opnieuw opgebouwd.

### *lijn 02 – Brussel - Liège :* *lijn 03 - Liège – Aachen*

Hier worden thans de grootste vorderingen gemaakt, laten we sectie per sectie de voornaamste werken opsommen :

#### **Brussel – Leuven :**

Tussen Diegem en Zaventem werden de werken aangevat om een vierde spoor te plaatsen. Het gaat hier vooral om het aanpassen van de bruggen en het verbreden van de bedding. Dit houdt in dat op verschillende plaatsen steunmuren gebouwd moeten worden en dat wegen verplaatst worden. Te Zaventem zijn de werken gestart voor de niveauvrije doorgang van de verbinding naar de luchthaven.

Vorbij Zaventem zijn de werken vrij beperkt en slechts in kleine mate aangevat.



**Leuven :**

De werken gaan hier aan beide inritten goed vooruit :

- kant Brussel werd het terrein gelijkgemaakt en gesaneerd en werd begonnen met de aanleg van de verlengde bocht richting Brussel. Hiervoor moesten de huidige sporen van de lijn 36 verplaatst worden. In de vorming werden de wisselverbindingen al gedeeltelijk aangepast en werden er veranderingen doorgevoerd aan de afstelbundels.
- kant Liège zijn er vooral werken aan de vertakking Tivoli richting Wavre. Daar ook hier de bocht van de lijn 36 rechtgetrokken wordt, zijn er belangrijke spoorwerken nodig. Op dit ogenblik is men bezig een voorlopig sporenplan aan te leggen dat de lijn 139 nog bereikbaar is vanuit het station (reizigers) als vanuit de goederenbundels. Verder worden ook de nodige grondwerken in snel tempo uitgevoerd. Naast de lijn 36

**Leuven – Voroux :**

- Op de toekomstige bedding – naast de autosnelweg – werden op 2/3 van het traject de grondwerken aangevat. Deze startten in het begin van het jaar te Waremme maar deinden geleidelijk aan verder uit naar praktisch elke op- en afrit maar ook op de plaatsen waar bruggen moeten gebouwd worden. Thans zijn de bruggen in bouw te Crisnée, Waremme en Bettincourt. De grondwerken zouden in het derde kwartaal van 1999 voor het grootste gedeelte afgesloten moeten zijn.

**Werkbasis Voroux :**

Hier werden de grootste verwezenlijkingen geboekt, concreet heeft men hier :

- het verplaatsen van de lijn 36 en het rechte trekken van de bocht te Fexhe
- de aanleg van de eerste ontvangsbundels voor de werktreinen
- de aanleg van een nieuwe toegang tot de wagenwerkplaats
- grondwerken aan de bedding van de nieuwe HST-lijn en de toegangssporen
- het overbrengen van de sporen, wissels en technische containers vanuit St-Druon.

Deze basis zou tegen september 1999 volledig operationeel moeten zijn voor de aanleg van de HST-lijn tussen Ans en Leuven.

**Baanvak Voroux – Liège-Guillemins.**

Ook hier werden een aantal werken voor de verhoging van de snelheid op de lijn 36 doorgevoerd. Deze werken werden trouwens eind 1998 voor het grootste deel afgesloten. Ze omvatten o.m. :

- het verplaatsen van de lijn 36 te Voroux
- de modernisering van de goederenlijn Voroux – Kinkempois
- de modernisering van het station Fexhe-le-haut-Clocher
- aanpassingen tussen Voroux en Awans
- volledig vernieuwen van het station Ans
- aanleg van een onderhoudspost voor de HST-lijn te Ans
- rechte trekken van de bocht te Haut-Pré

**Liège – Guillemins :**

De werken voor de aanleg van een nieuw station gingen pas laat in 1998 van start en zullen tot 2002 voortduren. De werken omvatten :

- bouw van een nieuwe centraal seinhuis voor de hele streek
- aanpassen van de inrit kant Brussel, dit door een ongelijkgrondse kruising van de lijnen 34 en 36.

- De afbraak van enkele afstelbundels en gebouwen te Liège-Guillemins.

De effectieve werken aan het station zullen echter pas in het derde kwartaal van 1999 van start gaan.

### **Liège – Aachen**

De werken bleven hier beperkt tot het vernieuwen van de Hammerbrücke tussen Welkenraedt en de grens. Deze indrukwekkende werken zijn voor het grootste deel nu uitgevoerd, maar zullen nog tot begin 2000 duren eer ze afgerond zijn. De overige werken starten pas in de loop van 2001.

## ***lijn 04 : Brussel – Nederland***

Op deze lijn werden de nodige werkzaamheden voor de modernisering en de verhoging van de snelheid aangevat en zelfs al afgesloten: het betreft :

- aanpassing van het baanvak Vilvoorde – Mechelen. Deze werken werden eind 1998 begonnen en uitgevoerd door de Nederlandse firma Strukton. Hiervoor worden ook NS locomotieven reeks 6400 tijdens het weekend gebruikt
- aanpassing en modernisering van het baanvak Kontich – Berchem. Deze werken werden in het tweede trimester afgesloten, de snelheid werd hier op 160 km/h gebracht.
- Begin van de werken te Antwerpen-centraal met ingang van de zomerregeling.
  - opbreken van de bundel Groenenhoek en aanleg van enkele werfsporen op deze plaats
  - uitbreken van de sporen te Antwerpen-Centraal. In eerste instantie waren enkel de 3 sporen kant dierentuin in bedrijf, de sporen op het huidige niveau kant Pelikaanstraat werden volledig gemoderniseerd met nieuwe perrons, verplaatsen van sporen en nieuwe aankleding. Deze sporen gingen eind 1998 terug in dienst
  - thans worden de sporen kant dierentuin gemoderniseerd en werd begonnen met het uitgraven van de hellingen voor de nieuwe tunnel
  - aanpassen van de terreinen te Antwerpen-noord voor de afvoer van het uitgegraven puin.

## ***Elektrificaties :***

### ***lijn 42: Rivage - Gouvy***

Voor het grootste gedeelte werden de elektrificatiewerken – weliswaar met vertraging – afgewerkt en grote delen van de lijn zijn thans onder draad. Grootste probleem vormen nog enkele tunnels en vooral de aanpassingen aan de stations van Vielsalm en Trois-Ponts.

Officieel gaat de lijn nog steeds in mei 1999 elektrisch in dienst, doch daar de werken nog niet afgesloten zijn en er toch niet voldoende elektrisch materieel aanwezig is (reeks 13 / 3000) zou de opening pas in september 1999 doorgang vinden.

Wel zijn de moderniseringswerken aan de verschillende stations en stopplaatsen goed opgeschoten en wordt deze modernisering in de loop van 2000 afgesloten.

## *lijn 166 : Dinant – Bertrix – Athus*

Gedurende 1998 werd een groot gedeelte van de lijn aangepast en onder draad gebracht. Dit is vooral het geval voor het noordelijke deel – tussen Bertrix en Dinant. Hier zijn praktisch alle tunnels aangepast aan het nieuwe profiel, werden de meeste stations teruggebouwd naar de toekomstige situatie en werd de signalisatie gemoderniseerd.

Op de meeste plaatsen werden ook de elektrificatiewerken afgesloten en is de draad volledig aangebracht. De laatste werken aan de tractiestations en scheidingsposten zijn aan de gang.

In het zuiden is men nog minder ver en op verschillende plaatsen zijn enkel de voorbereidende werken doorgevoerd. Tussen Bertrix en Florenville – het moeilijkste deel van de lijn – zijn er nog steeds een aantal mechanische seinen in dienst. Deze – de laatste in België op een lijn – zullen eind 1999 verdwenen zijn.

De elektrificatie van dit laatste stuk zal echter pas begin 2001 afgesloten worden en volgens planning zou de ganse Athus-Meuse lijn pas in mei 2001 elektrisch bereiden worden. Ondertussen is de modernisering in reizigersdienst met de nieuwe stellen reeks 41 wel een feit.

## *Nieuwe lijnen :*

### **Lijn 147 Fleurus - Tamines :**

In de loop van 1998 werd koortsachtig verder gewerkt aan de “nieuwe” lijn en werd de bedding over de ganse lengte terug in orde gebracht. Het leggen van de sporen is voorzien voor het tweede kwartaal van 1999, de elektrificatie begint tegen eind 1999, de indienststelling is nu voorzien voor september 2000

## *Modernisering / investeringen :*

### **Infrastructuur :**

### **Lijn 36B : Brussel – Zaventem - Luchthaven**

Op 24 mei 1998 werden de werken voor de nieuwe luchthavenlijn voorlopig afgesloten en kon de dienst op de nieuwe lijn aangevangen worden. De lijn heeft een nieuwe tunnel met een lengte van 1 433 m. Het ondergrondse stationsgebouw is zo aangelegd dat een verder uitbouw naar het noorden toe (lijn 25) ten alle tijden mogelijk blijft.

Nochtans blijft de bediening van de luchthaven moeilijk daar de werken voor de HST-lijn tussen Brussel en Leuven de toegang tot de luchthaven beperkt mogelijk maakt en zodoende een aantal treinen vertragingen oplopen.

### **Stations :**

In 1998 werden de werken aan enkele belangrijke stations afgesloten: dit is o.m. het geval voor Ottignies (begin 1998) en vooral La Louvière en Welkenraedt (eind 1998). Thans zijn er nog vooral werken te Namur, Liège, Antwerpen-centraal en Leuven, maar anderzijds worden er moderniseringswerken voorzien te Vilvoorde en in latere instantie Charleroi en mogelijk Gent.

### **Namur.**

Daar waar in 1997 vooral de werken aan de noordelijke kokers uitgevoerd werden, zou in 1998 het ganse wisselcomplex uitrit Brussel / Charleroi in verschillende fases uitgevoerd worden.. Inmiddels werden ook de 4 doorgangde sporen aan stationszijde buiten dienst gesteld en uitgebroken en moet alle verkeer (ook de goederentreinen) via sporen 3 tot 7 gebeuren. Deze werken zullen tot in 2000 gaan duren.

Inmiddels werden ook de werken op het platform aangevat en naast een aantal burelen, wordt hier een groots bioscoopcomplex gebouwd. Verder zijn de nodige parkings voorzien en al gedeeltelijk aangelegd. Aan de noordzijde is de afwerking van het geheel – samen met de aanpassing van de straten – al deels doorgevoerd.

Tussen 2000 en 2002 wordt de wisselverbinding kant Liège / Luxembourg onder handen genomen en komt er een niveauvrije kruising van beide verbindingen. Ook worden hier de nodige parkeerplaatsen voorzien en worden de afstelbundels verder afgebouwd. Het gehele complex moet in 2004 volledig afgewerkt zijn.

### **Liège - Guillemins.**

Te Liège-Guillemins komen de werken slechts traag op gang en eind 1998 is men enkel aan het werken voor het niveauvrij kruisen van de lijn 36 en 34. Dit is nodig omdat de autosnelweg -- die op deze plaats doorgang heeft – begin 1999 in dienst moet komen. In het eigenlijke station zijn er enkele voorbereidende werken uitgevoerd.

Intussen is ook het seinhuis kant Angleur voor het grootste gedeelte afgewerkt en kan de installatie van de seinpost in 1999 doorgevoerd worden.

De werken aan het volledige complex zullen tot in 2005 aanslepen.

### **Antwerpen-centraal.**

Voor de werken aan het station Antwerpen-centraal verwijzen we naar de beschrijving van de werken voor de HST-lijn.

### **Charleroi**

Ook voor Charleroi is er – verspreid over een langere termijn een volledig moderniseringsplan opgesteld dat zowel de modernisering van de reizigersinfrastructuur, maar ook de aanpassing van de werkplaatsen en de goederenstations inhoudt. Men voorziet :

- aanpassing van reizigersstation Charleroi-sud en de afstelbundels
- aanpassing van het station en de stationsomgeving (reeds gedeeltelijk uitgevoerd)
- bouw van een nieuwe werkplaats te Charleroi-sud-Quai (ter vervanging van Monceau en St-Ghislain)
- bouw van een onderhoudswerkplaats voor rijtuigen te Châtelineau (in dienst in 1997) en aanpassing van het vormingsstation
- bouw van een onderhoudswerkplaats voor wagens te Monceau en aanpassing van het vormingsstation

**Verdere werven in 1998**

**Charleroi – Erquelines**

- vernieuwing van alle metalen bruggen over de Sambre
- modernisering van de installaties

**Brussel-zuid – Brussel-noord**

- aanpassingen aan de inrit van Brussel-zuid
- aanpassingen aan de bovenleidingen (vernieuwing)
- aanpassing van baanvak Brussel-noord - afstelbundels

**Lijn 162 : Hatrival - Libramont**

- vernieuwen van de sporen
- modernisering van het baanvak

**Spoorvernieuwingen :**

Uitgevoerd op de volgende lijnen :

* Lijn 25/27	Kontich – Berchem
* lijn 34	Tongeren – Bilzen
* lijn 35	Hasselt – Diest
* lijn 59 :	Lokeren – St-Niklaas
* Lijn 112	Piéton – La Louvière
* Lijn 125	Statte – Andenne (gedeeltelijk)
* Lijn 139	Ottignies – St-Joris-Weert
* Lijn 161	Etterbeek – Groenendaal



# ***Spoorwegmusea & lijnen***

Op museumgebied was 1998 een zeer kalm jaar, waarbij zowel de N.M.B.S. als de museumverenigingen enigszins in een crisis terecht gekomen zijn, dit door de verschillende nieuwe wettelijke bepalingen. Wel werden de onderhandelingen met de N.M.B.S. en het Vlaams Gewest afgesloten en worden de Vlaamse museumlijnen overgedragen aan dit Vlaamse Gewest met nieuwe onderrichtingen.

Op gebied van aankopen is het ook zeer beperkt gebleven: reden hiervoor is het feit dat er geen materieel bij de N.M.B.S. buiten dienst ging, dat de markt van stoomlocomotieven praktisch uitgeput is en dat de – altijd te beperkte – financiële middelen meer naar de uitbouw van de activiteit.

## **Museummaterieel N.M.B.S.**

### **1. Algemeen :**

Met de voornemens die enkele jaren geleden genomen werden – om van elke reeks één exemplaar zo mogelijk ritvaardig te houden – is niet meer van over gebleven. De museumproblematiek ligt bij de N.M.B.S. opnieuw in de onderste schuif en het behouden materieel staat momenteel verder te verkommeren.

Door de rationalisatie in de stelplaatsen zelf, valt ook hier de tijd om een museumlocomotief actief te behouden weg. Ook hier verkommeren de museummachines in de werkplaatsen, meer nog voor enkele machines wordt er geen enkele plaats – laat staan tijd – gevonden om het allernoodzakelijkste onderhoud te verrichten. Zo staan de beide locomotieven reeks 28 (de oudste nog aanwezige machines) gewoon buiten te Merelbeke en de weersomstandigheden laten de algemene toestand zo verergeren dat een ritvaardige praktisch onmogelijk wordt.

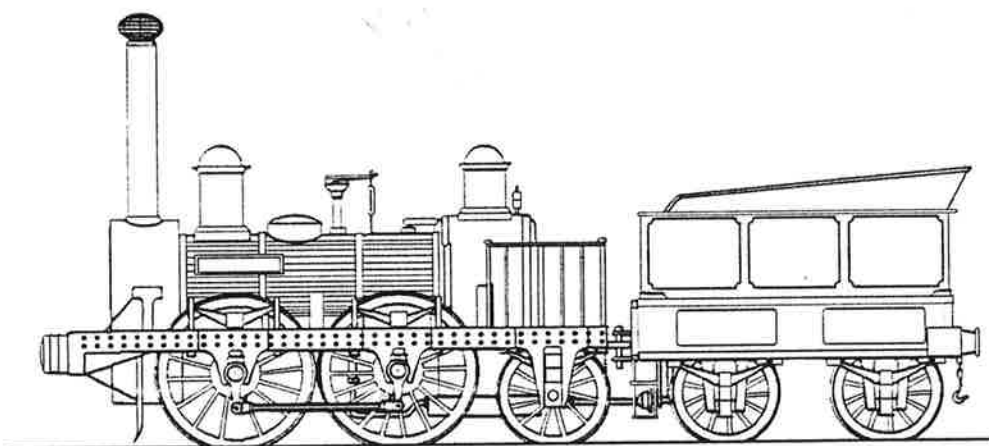
Ook het gebruik van het materieel vermindert met het jaar: eerste reden moeten we bij ons zelf – spoorwegliefhebbers – zoeken. De interesse aan sterk achteruit en hierdoor worden dit soort manifestaties (bv. opendeurdagen, vieringen van stations en lijnen, ...) minder rendabel. Tweede reden is ook de hoge prijs die de N.M.B.S. vraagt. Deze prijs is te verantwoorden daar elke activiteit kostendekkend moet zijn, maar aan het materieel niet meer ingezet wordt, worden de vaste kosten dan ook steeds hoger. In 1998 werd trouwens geen materieel meer bij het museumpatrimonium toegevoegd en werden geen restauraties of opknapbeurten aan materieel doorgevoerd.

Naast bij de T.S.P. wordt nog divers N.M.B.S.-materieel bij de diverse museumverenigingen gerestaureerd, onderhouden in ingezet. Hiervoor verwijzen we naar de diverse verenigingen

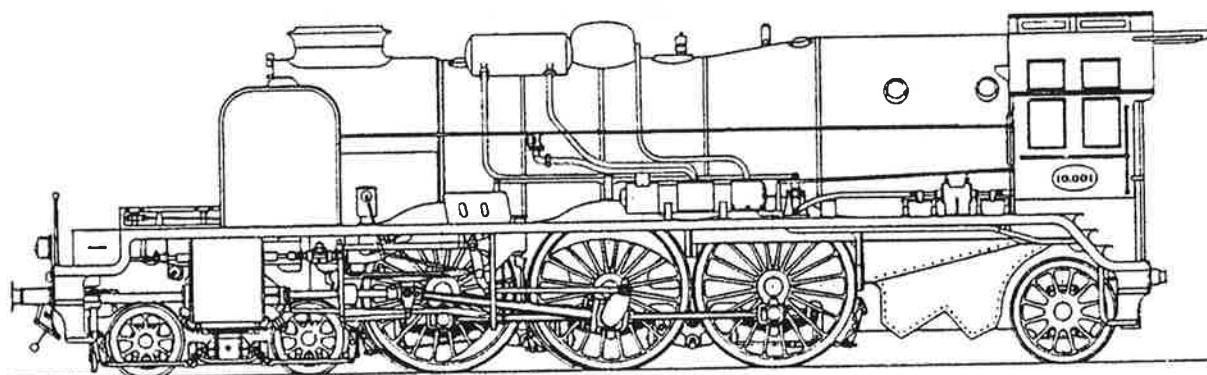
### **2. Het behouden tractiematerieel :**

Bij de N.M.B.S. zijn er twee museumbewaarplaatsen: Leuven voor het “gerestaureerde” materieel, Haine-St-Pierre voor het nog niet gerestaureerde materieel, in deze laatste plaats worden ook de rijtuigen en vooral de goederenwagens samengebracht. Verder staat er nog tal van rollend materieel in de bestaande stelplaatsen, maar door de reorganisaties in deze sector zijn er hier wijzigingen en voor sommige voertuigen is de huidige standplaats niet bekend

#### **De oorspronkelijke stoomlocomotieven (en de nabouw) :**



Numm	Bouwer	Fabr	Bj	Afkomst	Asind	toest	Plaats
2	Stephenson (Replica) "L'Eléphant"		1835	Etat Belge	1A1	repl	
6	Cockerill "Le Belge"		1836	Etat Belge	1B	repl	
2	De Ridder			Co Anvers/Gand	1A1	gerest	Bruss.-N
t25	Oorspr. Ketel						CW FM



Type 10 (10.018 te Leuven)

Stoomlocomotieven :

Zoals te verwachten, zijn er geen wijzigingen, noch in het bestand, noch in de restauraties. Enkel de 1.002 is nog ritvaardig, maar de algemene toestand is zo dat deze machine elk ogenblik kan uitvallen. Voor het type 12 en 29 zijn de kansen dat ze nog ritvaardig gemaakt worden vrij klein

Num.	Bouwer	fabr.	Type	Bj	Afkomst	Asind	Toest	Plaats
------	--------	-------	------	----	---------	-------	-------	--------



1.002	Consortium. Belge	1716	1	1935	N.M.B.S.	2'C1'	Ritv	Leuven
7.039	FUF Haine-St-Pierre	1326	7	1922	N.M.B.S.	2'C	Gerest	Leuven
10.018	Cockerill	2819	10	1912	N.M.B.S.	2'C1'	Gerest	Leuven
12.004	Consortium Belge		12	1939	N.M.B.S.	2'B1'	Afgest	Treignes
16.042	Tubize	1594	16	1905	N.M.B.S.	2'B1't	Gerest	Leuven
18.051	St-Léonard	1405	18	1905	N.M.B.S.	2'B	Gerest	Treignes
29.013	Montreal	74510	29	1945	N.M.B.S.	1'D	Afgest	Leuven
44.225	Cockerill	2663	44	1908	N.M.B.S.	C	Gerest	Leuven
1152	Evrard	316	51	1880	NMBS > Tertre	Ct	Gerest	Leuven
53.320	Boussu	178	53	1904	N.M.B.S.	Dt	Gerest	Leuven
64.045	Henschel	13885	64	1912	N.M.B.S.	2'C	Gerest	Treignes
72	Cockerill	509	88	1859	N.B. > Monceau-Font	Dt	--	Leuven

In 1998 stonden de 12.004, de 18.051 en de 64.045 in het museum van de CFV3V te Treignes. Deze toestand kan bij het einde van het contract veranderen.

### Elektrisch materieel :

Waar vorig jaar aangekondigd werd dat de 2802 voorbehouden werd in het museumpatrimonium, staat deze loc nog steeds weg te roesten in de buitenlucht te Merelbeke. Eind 1998 gingen beide machines naar de CW Salzannes, waar er een aantal onderdelen verwijderd werden. Hierdoor gaat dit type waarschijnlijk verloren voor het nageslacht. Mogelijk wordt in 1999 een locomotief van de reeks 18 in het patrimonium opgenomen. In de volgende jaren gaan nog meer reeksen buiten dienst en kan het effectief verder aangroeien.

Numm	Reeks	Bouwer	Bj	Afkomst	Asind	Toest	Plaats
A 12		At. De la Dyle	1935	N.M.B.S.	--	Ritv.	Leuven
228.002	00	At. De la Dyle	1939	N.M.B.S.		--	Haine-S-P
228.027	00	Brugeoise	1953	N.M.B.S.		--	Haine-S-P
228.502	05	Brugeoise	1955	N.M.B.S.		--	Schaarb
220.901	09	Werkspoor	1956	N.M.B.S.		--	Leuven
101.012	29	Baume / Marpent	1949	N.M.B.S.	B°B°	Ritv.	Kinkemp
2920	29	Baume / Marpent	1949	N.M.B.S.	B°B°	Mon.	CW FM
Privé							
082	T.S.P.	Brugeoise & Nivelles		N.M.B.S.		Ritv	Schaarbeek
124	T.S.P.	Brugeoise & Nivelles		N.M.B.S.		Plulst	Schaarbeek

### Diesellocomotieven / dieselmotorwagens

Ook bij de diesellocomotieven en stellen is er geen wijziging opgetreden: wel werd de restauratie van de 608.05 voltooid en werd dit stel tijdens de vieringen te Walcourt – samen met praktisch alle andere museumstellen – aan het publiek voorgesteld. Anderzijds is het aantal bijzondere ritten met dieselmaterieel in 1998 praktisch onbestaande.

Numm	Fabr	Bouwer	Bj	Afkomst	Asind	toest	Plaats
201.010	59	Cockerill	1955	N.M.B.S.	B°B°	ritv.	Antwerp.
204.004	54	Anglo-Franco-Belge	1957	N.M.B.S.	C°C°	i.d.	Stockem
6041	60	Cockerill	1961	N.M.B.S.	B°B°	ritv.	Kinkemp
211.006	64	A.B.R.	1962	N.M.B.S.	B'B'	gerest	Leuven
253.019	83	Cockerill	1956	N.M.B.S.	C	--	Haine-S-P
7103	71	Baume / Marpent	1957	N.M.B.S.	D	gerest	Leuven
272.009	72	Brugeoise / Nivelles	1956	N.M.B.S.	D	--	Antwerp.

551.48		Brossel	1939	N.M.B.S.	B	ritv.	Leuven
4006	40	CW Mechelen	1956	N.M.B.S.	B'B'	Ritv.	Kortrijk
4601	46	Ragheno	1952	N.M.B.S.	1AA1	Ritv.	Montzen
4903	49	Germain	1942	N.M.B.S.	1AA1	Afgest.	Antwerp.
608.05		FUF Haine-St-Pierre	1939	N.M.B.S.	B'2'	Ritv	Antwerp.
654.02		Baume / Marpent	1936	N.M.B.S.	2'B'	--	Leuven
ES 301	551	CW Mechelen/ Brossel	1939	N.M.B.S. dienst ES	B	--	Merelbeke
<b>Privé</b>							
5922	Venn	Cockerill	1955	N.M.B.S.	B°B°	Ritv	Raeren
201.027	TSP	Cockerill	1955	N.M.B.S.	B°B°	Ritv	Schaarb
201.001	Venn	Cockerill	1955	N.M.B.S.	B°B°	Ritv	Raeren
5204	TSP	Anglo-Franco-Belge	1955	N.M.B.S.	C°C°	Kast	Schaarb
6003	TSP	Cockerill	1959	N.M.B.S.	B°B°	Kast	Schaarb
6052	TSP	Cockerill	1961	N.M.B.S.	B°B°	Plukl	Schaarb
210.077	TSP	Cockerill	1961	N.M.B.S.	B°B°	Ritv	Schaarb
6106	TSP	Cockerill	1964	N.M.B.S.	B°B°	Ritv	Schaarb
9006	CFV	Cockerill <sup>2</sup>	1961	Glaverbel	B	Ritv	Treignes
230.011	LSV	Cockerill <sup>2</sup>	1961	KS Waterschei	B	Rest	As
231.02	TSP	Henschel <sup>2</sup> <sup>2</sup> omgebouwd uit industrie	1943	CCB Havinnes	C	Rest	Haine-SP
<b>Privé</b>							
551.26	TSP	Brossel	1939	N.M.B.S.	A1	Rest	Schaarb
4001	CFV	CW Mechelen	1956	N.M.B.S.	B'B'	Ritv	Mariemb
4302	SDP	AM Nivelles	1955	N.M.B.S.	B'2'	Ritv	Baasrode
4333	TSP	AM Nivelles	1955	N.M.B.S.	B'2'	Ritv	Schaarb
4602	TSP	Ragheno	1952	N.M.B.S.	1AA1	Ritv	Schaarb
4605	TSP	Ragheno	1952	N.M.B.S.	1AA1	Ritv	Schaarb
4610	CFV	Ragheno	1952	N.M.B.S.	1AA1	Ritv	Mariemb
4611		Ragheno	1952	N.M.B.S.	1AA1	Ritv	Maubeuge
554.14	LSV	Ragheno	1952	N.M.B.S.	1AA1	Rest	As
4616	CFV	Ragheno	1952	N.M.B.S.	1AA1	Ritv	Mariemb
554.18	TSP	Ragheno	1952	N.M.B.S.	1AA1	Ritv	Schaarb
4620	SCM	Ragheno	1952	N.M.B.S.	1AA1	Ritv	Maldegem
553.29	TSP	Germain	1942	N.M.B.S.	1AA1	Ritv	Schaarb
ES 106	SCM	Brossel	1948	N.M.B.S.	A1	Ritv	Maldegem
ES 303	SCM	Brossel > CW Mechelen	1939	N.M.B.S.	A1	Afg	Maldegem

### Industrie-locomotieven

Het wordt eentonig, maar ook hier is er geen wijziging : deze locomotieven staan nog steeds onbeweeglijk te Leuven in de museumloods.

Numm	Bouwer	Fabr	Bj	Afkomst	Asind	toest	Plaats
1	Cockerill	3145	1926	Darsen Gent	Btv	gerest	Leuven
2	Cockerill	2435	1904	De Nayer Willebroek	Btv	gerest	Leuven
4	Henschel	3541	1916	B.A.S.F. Antwerpen	Btf	gerest	Leuven
4	La Hestre	39	1923	Darsen Gent	Bt	gerest	Leuven
12	La Meuse	5265	1954	K.S. Beringen	Dtf	gerest	Leuven
D1	Deutz		1953	Rémy Wijchmaal	B	--	Leuven

Naast dit materieel heeft men nog tal van rijtuigen, dienstvoertuigen (trekkers, ...) , wagens en enkele stoomkranen afgesteld te Leuven, Haine-St-Pierre beide uiterst zelden toegankelijk) en Aalst (dit voor het ritvaardige materieel)

Te Leuven werden dan nog verschillende onderdelen van de verschillende diensten opgesteld : materieel voor het onderhoud van het spoor, seinen en seingestellen, didactisch materieel en onderdelen van stoomlocomotieven. Deze bewaarplaats is enkele open tijdens de open monumentendagen en na aanvraag voor groepen.

De geschiedkundige documentatie is onderverdeeld te Brussel-noord, te Leuven en in het directiegebouw te Brussel-zuid (bibliotheek en diverse diensten) maar is niet beschikbaar voor opzoeken.

Vermelden we nog dat het postmuseum - gevestigd te Brussel-klein eiland - het oude poststel 002 (gebouwd door At. de la Dyle in 1935 en omgebouwd door de CW Mechelen) en een postrijtuig voor museumdoeleinden bewaard.

## Rijtuigen

Ook in verband met de rijtuigen, heeft de N.M.B.S. een groot aantal exemplaren van verschillende typen bewaard. De N.M.B.S. houdt drie stellen intact voor historische ritten. De overige rijtuigen bevinden zich grotendeels te Haine-St-Pierre, maar de algemene toestand laat te wensen over. Bij de oudere rijtuigen gaat het voornamelijk om dienstrijuigen waar het interieur verwijderd werd.

Maar ook de verschillende museumverenigingen hebben verschillende typen rijtuigen bewaard. De onderstaande tabel geeft er een overzicht van. Verder zijn er verschillende rijtuigen type K1 en K3 naar Nederlandse museumlijnen verkocht (ZLSM Simpelveld, SSN Rotterdam en Goes Borsele). De Twentse Stoomtrein (Haaksbergen) en de Train 1900 (Rodange) hebben dan weer mooi gerestaureerde GCI-rijtuigen in dienst.

	GCI	Pruis	L	K1	K3	M1	M3	I	Buff	Bag	Aanh	R	Lok
NMBS	6		7	6	6	6		5	1	4	1		10
LSV			3	2	(3)		(1)					3	1
CFV3V	8	3	4	4	4	4		2		3		2	
SDP	6		3								1		
TSP						8			2	2	2		
SCM				6		2							
Vennbahn				3	5	10			1	1			
Hombourg						3				3			

## Wagens

Gedurende de vorige jaren heeft de N.M.B.S. een exemplaar van de meeste reeksen die afgevoerd werden te Haine-St-Pierre samengebracht. Spijtig genoeg staan ook deze wagens buiten, blootgesteld aan alle weersomstandigheden. Ook de verschillende museumverenigingen hebben een aantal oude wagens in hun bezit, voornaamste verzamelaar is de privé-persoon die te Hombourg het station restaureert, maar ook de CFV3V en de LSV heeft belangrijke stukken van om en bij de eeuwwisseling.

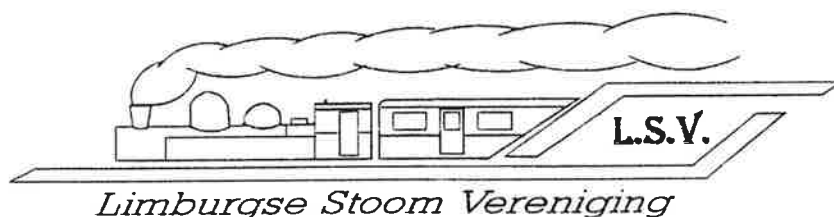
## Dienstvoertuigen

Bij het dienstmaterieel is de toestand minder rooskleurig: de N.M.B.S. verzamelde wel enkele trekkers, maar de meeste oudere exemplaren gingen verloren. Verder zijn er trekkers aanwezig bij de CFV3V (4 exemplaren) en de LSV (1 exemplaar). Bij Maldegem zijn twee bovenleidingswagens in hun bezit.

Verder heeft de N.M.B.S. belangrijke verzamelingen seinmaterieel, perronattributen, werktuigmachines, ... in hun patrimonium opgenomen, maar ook hier is een restauratie slechts sporadisch uitgevoerd.

## Limburgse Stoom Vereniging vzw

As



### Algemeen :

#### *Ligging :*

Stations As                      Stationsstraat 126, 3665 As              Tel 089/ 65 70 06  
Secretariaat :                      Gravierstraat 109 , 3700 Tongeren Tel 012/ 23 22 24

#### *Te bereiken :*

Via de vierbaansweg Hasselt - Genk - Lanklaar - Hasselt, ter hoogte van Maasmechelen links inslaan

#### *De lijn :*

As - Eisden	5,9 km	1 435 mm (niet in exploitatie in 1995)
Emplacement As	2,4 km	1 435 mm
Smalspoor As	1,0 km	600 mm (Limburgse mijnen)
	1,0 km	600 mm (Decauville-spoor)

### Veranderingen in 1998 :

In 1998 waren er vooral de voorbereidingen voor het opstarten van het "Kolenspoor" tussen Winterslag en Eisden via Waterschei en As Dit leidde tot het opstellen van een volledige studie, waarin de mogelijkheid open gelaten wordt om een nieuwe verbinding naar Eisden-mijn aan te leggen.

Om de mogelijke werktreinen te kunnen slepen werd gezocht naar zwaardere diesellocomotieven en in 1998 werd het materieelpark uitgebreid met een Köf III (ex type 332 DB) en de twee diesel-elektrische locomotieven gebouwd door Fauvet-Girel van Tessenderlo chemie.

Voor het drde jaar beperkte zich de exploitatie tot demonstratieritten op het emplacement, wel werden al enkele diensttreinen gereden op de verbinding tot in Zwartberg enerzijds en tot in Eisden anderzijds. Verder was het ook opmerkelijk dat op 26 mei het meetrijtuig M 422 de volledige lijn tussen Winterslag en Eisden onderzocht heeft voor mogelijke herstellingen.

### Vooruitzichten voor 1999 :

Het jaar staat volledig in het teken van de beslissing voor de uitbouw van het "Kolenspoor". Diverse onderdelen werden hierin reeds ten uitvoer gebracht: de aankoop van het stationsgebouw en de restauratie ervan door de gemeente As, de uitbouw van een minimumpakket voor het opstarten van de verbinding Waterschei - As - (Eisden). Verder wordt gestreefd om een gedeelte van de lijn te herstellen en een werkplaats op te richten te As.

Samen met deze infrastructuurwerken, is er ook een uitbreiding van het materieel voorzien. In de eerste helft – voor het ritseizoen – wordt het dienstmaterieel (motorwagens ES en trekker type 7) aangekocht en staan er een aantal personen- en goederenwagens voor het smalspoor op het verlanglijstje. Verder moet het rijtuigpark uitgebreid worden.

Ondanks deze vooruitzichten blijft de exploitatie in 1999 beperkt tot de demonstratieritten op het emplacement.

Het museummaterieel :

Numm	Bouwer	Fabnr	Bj	Herkomst	Asind	Toest.
1	Cockerill		1877	Beaujonc / Patience	Btv	--
2	Haine-St-Pierre	1071	1911	Tessengerlo-chemie	Bt	--
3	La Hestre	46	1925	Tessengerlo-Chemie	Bt	in rest.
4	Cockerill	975	1875	Beaujonc/ Patience	Btv	ritv.
10	La Meuse	3223	1926	Charbonn. Wérister	Ct	Afgest
9	Biesme (stoomkraan)			K.S. Winterslag	Btv	in rest
554.14	Ragheno		1952	N.M.B.S.	IAA1	Ritv
67	Montmirail		1955	KS Zolder	B'B'	Afgest
79	Franco-Belge		1923	Beaulonc & Patience	C	Ritv
85	Fauvet-Girel		1958	Tessengerlo-chemie	B	Ritv
86	Fauvel-Girel		1962	Tessengerlo-chemie	B	Afgest
87	FUF		1957	KS Winterslag	B	Afgest
88	ABR		1963	KS Winterslag	B	Ritv
89	Gmeinder			Moermans (DB)	B	Ritv
90	Cockerill > 230.011		1957	KS Waterschei	B	Rest
91	Cockerill		1957	KS Waterschei	B	Afgest
95	Moës		1951	Beaujonc & Patience	B	Afgest
99	Deutz		1951	Metaalbedrijf Düsseldorf	B	Afgest
5.11	Alfa Klinkamers		1948	N.M.B.S.	B	Afgest
Smalspoorlocomotieven						
5.01	Schöma		1957	K.S. Eisden	B	in rest
5.02	Moës		1948	K.S. Zolder	B	ritv
5.03	Deutz		1948	K.S. Waterschei	B	museum
5.04	Deutz		1950	K.S. Waterschei	B	in rest
5.05	Ruhrthaler		1955	K.S. Zolder	B	--
5.07	Oxygenium		1932	K.S. Beringen	B	--
5.08	Acec		1938	K.S. Winterslag	B	gerest
5.09	Acec		1948	K.S. Beringen	B	--
Decauville-locomotieven						
6.01	Moës type BL I		1935	Bellefroid Leuven	B	in rest.
6.02	Moës type BL II		1935	Bellefroid Leuven	B	---
6.03	Moës type BL III		1948	Bellefroid Leuven	B	ritv.
6.04	Moës type BL IV		1957	Bellefroid Leuven	B	---

Verder :  
 3 rijtuigen type L  
 3 rijtuigen type R  
 2 rijtuigen type K1

1 rijtuigen type X  
 8 goederenwagens

## Vennbahn

## Raeren



### Algemeen :

#### *Lijn :*

Eupen - Raeren - Sourbrodt - Weywertz - Büllingen	62 km	1 435 mm
Weywertz - Malmédy - Trois-Ponts	30 km	1 435 mm
Raeren - Stolberg (Duitsland) (Vennbahn öv)	12 km	1 435 mm

#### *Stelplaats :*

Raeren (voor de locomotieven in de werkplaats, de rijtuigen op het emplacement)

Stolberg (voor de motorwagens)

#### *Te Bereiken :*

Het startpunt is in de normale exploitatie het N.M.B.S.-station Eupen.

Raeren kan bereikt worden langs de weg Eupen - Aachen, dit tot in Raeren, dan rechts richting centrum en vanaf hier de wegwijzers "Vennbahn" volgen.

### Veranderingen in 1998

In 1998 is er vooral de uitbreiding van de diensten te noteren; extra-treinen naar Monschau tijdens de zomermaanden, treinen naar o.m. de kerstmarkt en een uitgebreider ritschema. Daar tegenover staat het wegvallen van de diensten Stolberg - Raeren, door de slechte staat van het spoor op Duits gebied.

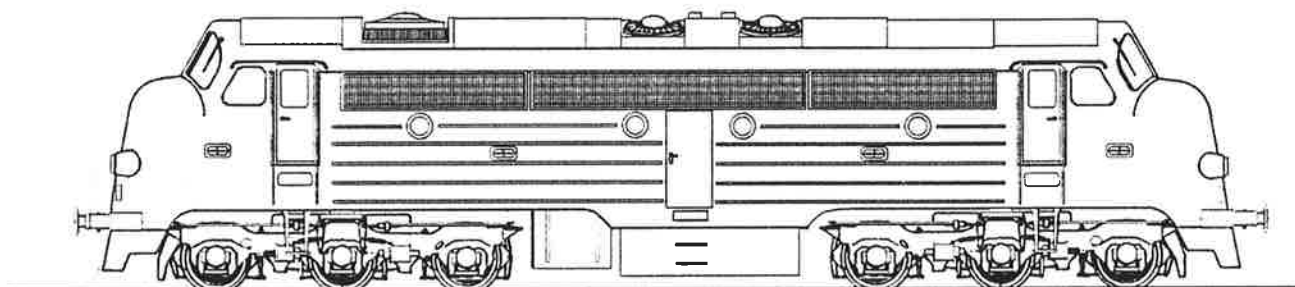
Op gebied van het materieel is er geen verandering opgetreden, wel werden de restauraties verder doorgedreven en werd vooral de CFL motorwagen reeks 200 volledig opgeknapt. Ook was er de speciale rit - samen met de T.S.P. die de twee Luxemburgse "Ronde neuzen" reeks 1600 samenbracht.

### Vooruitzichten voor 1999

Geen wijzigingen te voorzien, wel is er de tegenslag dat het natuurgebied niet meer per stoomlocomotief mag doorreden worden.

**Het museummaterieel :**

Nummer	Bouwer	Fabnr r	Bj	Herkomst	Asind.	Toest
50 3666	Fronco-Belge		1943	D.R. ex 50 2145	1'E	Ritv
201.030	Cockerill / Baume Marp		1955	N.M.B.S.	B°B°	Ritv
5922	Cockerill / Baume Marp		1955	N.M.B.S.	B°B°	Ritv
1603	Anglo-Franco-Belge		1955	CFL	C°C°	Ritv
228 792	Karl Marx Berlin		1966	DR V180 392	C'C'	Ritv
6436	Klöckner - Humboldt		1959	DB 323 149	B	Ritv
3978	Klöckner Humboldt		1939	DR 310 778	B	--
Vennbahn e.V.						
5081 003	Uerdingen		1964	OBB	B	ritv



118,5  
2700

Verder heeft de Vennbahn nog het volgend materieel (te Raeren)

9 rijtuigen	type K1
2 rijtuigen	type L
1 buffetrijtuig	Mitropa ex-DR
2 restauratierijtuigen	Mitropa ex-DR
1 bagagewagen	type D ex-N.M.B.S.
9 goederenwagens	
1 sneeuwplough	ex DB

De Vennbahn e.V. bezit nog te Stolberg:

2 aanhangwagens voor de motorwagen ex-OBB
2 goederenwagens

***Informatie :***

Station Raeren  
Tel : 087 / 85 24 87

**A.T.F.**

**Kinkempois**

Algemeen :

Het A.T.F. blijft een onderdeel van het personeel van de stelplaats Kinkempois, het museum is gevestigd op de eerste verdieping van het seinhuis en administratief gebouw van de stelplaats. Er is een klein aangenaam museum met talrijke onderdelen over de geschiedenis van de streek. Verder verkoop van een uitgebreid assortiment eigen souvenirs en boeken.

Verder onderhouden de mensen van Kinkempois ook rollend materieel van de N.M.B.S. en dit effectief zal in de toekomst nog verder uitgroeien tot een volwaardige verzameling.

Nummer	Bouwer	Fabr r	Bj	Herkomst	Asind.	Toest
101.012	Baume & Marpent		1949	N.M.B.S.	B°B°	Gerest
4601	Ragheno		1952	N.M.B.S.	1AA1	Ritv
6041	Cockerill		1961	N.M.B.S.	B°B°	Ritv

Mogelijk wordt ook een locomotief reeks 15 en vooral 18 in 1999 aan het materieel toegevoegd.

*Informatie :*

Amicale Transport Ferroviaire Sud-est  
Rue du Chêne 3 , 4031 Kinkempois  
Tel 041 / 52 01 30 toestel 4372



## Station Hombourg.

### Bij Montzen

#### Algemeen :

##### *Lijn*

Hombourg-station - Montzen ca 3 km 1 435 mm

##### *Afstelplaats :*

Hombourg en Montzen

##### *Te Bbereiken :*

Weg Visé – Aubel – Plombières, voor de brug van het vormingsstation - gemeente Hombourg – linksaf richting station. Het station is niet van de weg af te zien.

##### *Aard :*

Het geklasseerde station van Hombourg wordt thans door een privé-persoon opgeknapt, tijdens de vorige jaren werd het spoor in het station aangelegd en werd een belangrijke verzameling goederenmaterieel samengebracht. Ondertussen werd ook de lijn tot in Montzen vorming heraangelegd, maar er is nog geen vergunning tot toegang tot Montzen. Aan tractiematerieel is het volgende aanwezig

Nummer	Bouwer	Fabrnr	Bj	Herkomst	Asind.	Toest
	Deutz		1925	Carr. Comblain	B	-
	Deutz		1950	??	B	Onb.
	Deutz		??	??	B	Ritv
	K.K.D.		??	??	B	Ritv

Te Montzen staan een aantal Franse postrijtuigen, een aantal lazaretrijtuigen van het Duitse leger en enkele N.M.B.S. pakwagens.

Het goederenmaterieel bestaat uit verschillende typen goederenwagens uit het begin van de eeuw (gesloten goederenwagens, koelwagens van het Belgisch leger, een handkraan, platte wagens, een kuilwagen, een goederenpakwagen en Amerikaanse ketelwagens uit de tweede wereldoorlog. Het geheel is niet gerestaureerd.

De enige smalspoorlocomotief werd aan zijn eigenaar teruggegeven om zijn eigen project te kunnen uitvoeren (zie hierna)

## C.F.V.3.V.

### Mariembourg / Heer-Agimont

#### Algemeen :

##### *Lijn :*

Mariembourg - Treignes		14 km	1 435 mm
Mariembourg - Chimay - Momignies	(niet in gebruik)	21 km	1 435 mm
Dinant - Givet ( Frankrijk)		24 km	1 435 mm
Momignies - Anor ( Frankrijk)	(niet in gebruik)	8 km	1 435 mm

##### *Stelplaatsen :*

Mariembourg  
Treignes  
Heer-Agimont

##### *Te bereiken :*

Mariembourg : de vierbaansweg Charleroi - Philippeville - Couvin volgen tot in Mariembourg, hier linksaf richting Mariembourg-centrum. Vanaf dit punt is de weg bewegwijzerd.

Heer-Agimont : ligt langs de weg Dinant - Givet, juist voor de Franse grens.

#### Veranderingen in 1998

Ook bij de CFV3V is het behoud op dit ogenblik belangrijker dan de uitbreiding: zo werd de verbinding naar Chimay praktisch volledig afgestoten en werd het verkeer geconcentreerd op de lijn naar Treignes. Dit bracht geen windeieren op, daar het bezoekersaantal boven de 100 000 steeg.

Op gebied van restauraties is de André Chapelon terug op de baan en werden zowel de rijtuigen alsook de motorwagens aan een groter onderhoud onderworpen.

Voor de verbinding Dinant – Givet werd het aanbod verder teruggedrongen om zo de rendabiliteit te verbeteren. Het museum van Treignes wordt daarentegen een publiekstrekker ook zonder de echte museumritten.

#### Vooruitzichten voor 1999

Daar de resultaten goed blijven, wordt thans gestreefd naar het behoud van het bestaande en de verbeterde infrastructuur, zowel te Mariembourg als te Treignes.

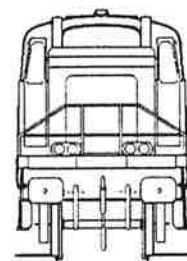
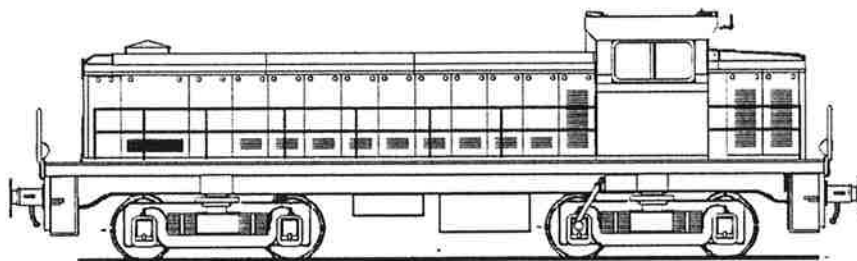
##### *informatie :*

M. America, Graethempoort 31, 3840 Borgloon  
Tel 012 / 74 19 07

**Het museummaterieel :**

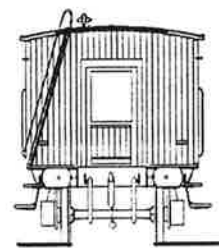
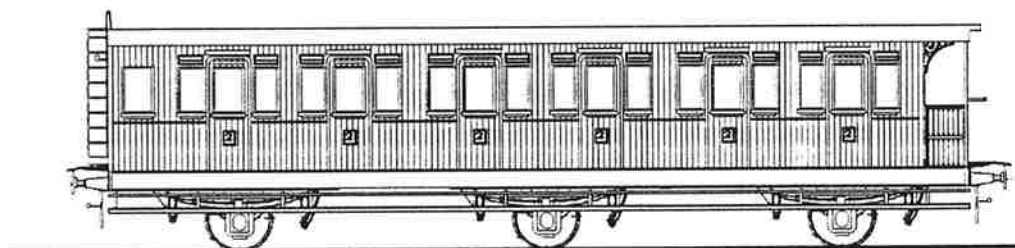
Nummer	Bouwer	Fabnr	Bj	Herkomst	Asind	Toest
SA 01	Anglo-Franco-Belge	2596	1945	S.A.F.E.A. Houdeng	Ct	
SA 02	Anglo-Franco-Belge	2590	1945	S.A.F.E.A. Houdeng	Ct	
SA 03	Tubize	2002	1929	S.A.F.E.A. Houdeng	Ct	
CA 04	Anglo-Franco-Belge	2681	1951	Cockeries d'Anderlues	Ct	
AD 05	Tubize	2007	1926	Mijn "Andre-Dumont"	Ct	
AD 08	La Meuse	4480	1950	Mijn "Andre-Dumont"	Dt	
AD 09	La Meuse	4672	1951	Mijn "Andre-Dumont"	Dt	
SG 11	La Meuse	3235	1928	St.-Gobain Franiere	Bt	
MF 32	Haine-St.-Pierre	792	1904	Mijn "Monceau-Font."	Bt	
MF 33	Haine-St.-Pierre	1204	1911	Mijn "Monceau-Font."	Bt	
GV 59	Tubize	2259	1941	Glaverbel Lodelinsart	Bt	
MF 62	Baldwin	44 883	1948	Mijn "Monceau-Font."	Bt	
MF 73	U.M.H. Couillet	1756	1922	Mijn "Monceau-Font."	Ct	
MF 83	La Meuse	2292	1916	Mijn "Monceau-Font."	Ct	
MF 91	U.M.H. Couillet	1834	1930	Mijn "Monceau-Font."	Dt	
DG 21	Cockerill	1423	1884	Mijn "Adhemar Demanet"	Btv	
DG 22	Cockerill	2851	1913	Ets. Heuze-Malevez et S.	Btv	
808	St.-Leonard	981	1894	N.M.B.V.	Bt	
92.061	S.A.C.M.	717	1952	Neunkircher Hütte	D	
064 25	Graffenstaden		1930	D.B.	1C1t	
50 3696-7			1939	D.R.	1E	
52 331	Krupp		1944	O.B.B.	1E	
ELNA	Jung	24 917	1940	Teutoburger Waldbahn	1C	
TKt 48	Henschel		1946	ex PKP	1'D1't	
GV 69	A.B.R.	2274	1964	Glaverbel Houdeng	B	
Y 6563	Moyse			S.N.C.F.	B	
6034	Cockerill		1961	N.M.B.S.	Bo'Bo	
8309	Cockerill		1956	N.M.B.S.	'C	
9008	Cockerill	4175	1968	Mijn "Monceau-Fontaine"	B	
BB 63149	Brissonneau & Lotz			Ex SNCF BB 63 000	B°B°	
Em 1123	Brissonneau & Lotz			Ex SNCF BB 63 000	B°B°	
	Briissonneau & Lotz			Ex SNCF BB 63 000	B°B°	
CFL 201	Westwaggon		1956	ex CFL reeks 200	Tweel	
VT2	Holmag Kiel	598	1925	Lijn Aas-Bergen (NL)	A1	
VT5	Wismar	20225	1934	N. Nederl. Museumsporb.	A1	
VT9	Talbot		1951	N. Nederl. Museumsporb.	A1	
4001	CW Mechelen		1957	N.M.B.S.	BB	
4611	Ragheno		1952	N.M.B.S.	1AA1	
4616	Ragheno		1952	N.M.B.S.	1AA1	
551.662	Uerdingen		1955	D.B.	A1	
551.669	Uerdingen		1955	D.B.	A1	
X3998	Blanc-Misseron		1957	S.N.C.F.	B2	
5.13	Alfa		1946	N.M.B.S.	B	
5.40 - 1	Moyse		1924	N.M.B.S.	B	
5.40 - 2	Moyse		1924	N.M.B.S.	B	
T1	Billard		1928	N.M.B.S.	A1	

Naast het tractiematerieel heeft de CFV3V ook nog een belangrijke verzameling reizigers- en goederenmaterieel. Voor de rijtuigen hebben we :



3 pruisische rijtuigen + 1 bagagerijtuig  
10 GCI-rijtuigen  
6 L-rijtuigen  
6 M1-rijtuigen  
10 K1 / K3-rijtuigen  
3 Bruhaut-rijtuigen (SNCF)  
2 R-rijtuigen  
diverse aanhangrijtuigen voor motorwagens

2 gerestaureerd  
1 te Treignes Museum  
afgesteld, in slechte staat  
in dienst  
in dienst  
in dienst  
afgesteld te Mariembourg



Te Treignes is anderzijds het smalspoormaterieel van dhr Lenaerts aangekomen (4 locomotieven, rijtuigen, wagens en spoor) dit wordt te Treignes op het buitenterrein aangelegd als bijkomende attractie.

## T.S.P.

### St- Ghislain (wagenwerkplaats)

#### Algemeen :

##### *Lijn :*

De T.S.P. wil tot een uitbating komen op de lijn Ciney - Spontin - Yvoir komen maar stuit op dezelfde problemen als de L.S.V. voor het bekomen van een concessie. Recent werd de wagenwerkplaats van St-Ghislain in huur genomen en deze wordt geleidelijk aan omgebouwd tot museum en werkplaats. Er zijn in 1998 reeds opendeurdagen geweest, maar in 1999 zal dit museum waarschijnlijk definitief van start gaan.. Voorlopig worden nog steeds enkele sporen afgehuurd te Schaarbeek en Haine-St-Pierre afgehuurd voor het materieel van de T.S.P..

Verder organiseert de T.S.P. ook diverse speciale ritten op het N.M.B.S.-net zowel met eigen materieel, als met N.M.B.S. locomotieven en rijtuigen.

##### *Te bereiken :*

De wagenwerkplaats is te bereiken vanuit het station St-Ghislain, richting Mons. Eerst de brug over en dan het aangeduide dienstpad gebruiken. Er is nog niet bekend wanneer de wagenwerkplaats effectief toegankelijk zal zijn, er worden wel opendeurdagen verwacht in 1999

#### Manifestaties in 1998

Het vorige jaar was vrij druk in verband met eigen ritten, de onderstaande tabel geeft een overzicht met de gebruikte tractiemiddelen:

21/03/1998	1806	Afscheid reeks 18 doorheen West-Vlaanderen
	26.101	Spoorwegfestival te Maldegem
01/08/1998	26.101	Pendelritten Namur – Yvoir - Dinant
02/08/1998	26.101	Pendelritten Ciney – Spontin
08/08/1998	CFL 1602	Rit naar de Vennbahn samen met CFL 1603
13/09/1998	4333	Pendelritten te Ciney
19/09/1998	CFL 1602	Havenritten te Antwerpen LO (samen met reeks 70)
07/11/1998	26.101	Pendelritten tussen Visé en Montzen

#### Vooruitzichten voor 1999

Geen bepaalde projecten voorzien, wel verschillende speciale ritten en verder restauraties en onderhoud aan het aanwezige materieel. Hoofdaandeel van het werk zal waarschijnlijk het in orde maken van de wagenwerkplaats van St-Ghislain. Midden 1999 zou deze site trouwens voor een eerste gedeelte gereed moeten zijn om bezoekers te ontvangen.

##### *Informatie :*

T.S.P. Avenue des Eglantines 15, 1150 Bruxelles

Tel :                   02 / 770 51 82                   (Dhr Herbiet)  
                           02 / 380 72 62                   (Dhr Vanderhaeghen)

**Behouden materieel :**

Nummer	Bouwer	Fabrnr	Bj	Herkomst	Asind	Toest.
26.101				Poolse spoorw. Ty2	1'E	Ritv
082	Brugeoise & Nivelles		1954	N.M.B.S.		Afgest
124	Brugeoise & Nivelles		1954	N.M.B.S.		Plukst
231.02	Henschel		1942	CBR Havinnes 215	C	in rest
216	Henschel		1942	CBR Havinnes	C	--
5204	Anglo-Franco-Belge		1955	N.M.B.S.	C°C°	--
5927	Cockerill / BM		1955	N.M.B.S.	B°B°	in rest.
6003	Cockerill		1961	N.M.B.S.	B°B°	--
6052	Cockerill		1965	N.M.B.S.	B°B°	plukl
210.077	Cockerill		1965	N.M.B.S.	B°B°	ritv
6106	Cockerill		1965	N.M.B.S.	B°B°	in rest
1602	Anglo-Franco-Belge		1955	CFL	C°C0	ritv*
551.26	Germain		1939	N.M.B.S.	A1	--
554.18	Ragheno		1952	N.M.B.S.	1AA1	ritv
4602	Ragheno		1952	N.M.B.S.	1AA1	--
4605	Ragheno		1952	N.M.B.S.	1AA1	ritv
4333	AM Nivelles		1955	N.M.B.S.	B'2'	ritv.

De CFL 1602 werd eind 1998 omgeschilderd en omgenummerd in 202.020

**Verder materieel :**

K1 en M1-rijtuigen  
 aanhangrijtuig motorwagens  
 buffetrijtuig type I2  
 bagagerijtuig type D  
 diverse goederenwagens

# Stoomtrein Puurs - Dendermonde

## Baasrode .

### 1. Algemeen :

**Lijn :**

Puurs - Baasrode - Dendermonde 11 km 1 435 mm

**Stelplaats :**

De stoomlocomotieven staan binnen in de beide loodsen afgesteld, de overige materieel staat in het station Baasrode-noord

**Te Bereiken :**

Beginpunt van de verbinding is in feit Dendermonde (N.M.B.S.). Baasrode zelf ligt langs de hoofdweg Mechelen - Breendonk (linksaf naar Dendermonde). Te Buggenhout rechtsaf naar Baasrode-centrum en dadelijk komt men aan het station.

**Veranderingen in 1998 :**

Vooraf omwille van de beperkte financiële middelen, werden er in 1998 geen grotere zaken uitgevoerd, de stoomlocomotief “Duvel” bleef buiten dienst.

**Vooruitzichten voor 1999 :**

Voor dit jaar hoopt men de herstelling van “Duvel” te kunnen afsluiten, zodat opnieuw een uitgebreidere museumwerking mogelijk is.

**Informatie :**

Luc Blommaerts, Ten Berg 101  
9300 Aalst  
Tel : 053 / 70 38 37

### 2. Het museummaterieel :

Numm	Bouwer	Fabrnr	Bj	Herkomst	Asin	Toest
1	Cockerill			Sobemai	Btv	Ritv
3	Haine-St-Pierre			S.K.V. St-Niklaas	Bt	--
4	Couillet			Carr. Aisemont	Bt	--
5	Haine-St-Pierre			Carr. Aisemont	Bt	--
6	Henschel			Anna Alsdorf	Dt	in rest
	? (stoomkraan)			N.M.B.S.	Bt	--
D1	Deutz		1957	Ideal Standard	B	--
D2	Deutz		1952	Gevaert	B	ritv
4302	AM Nivelles		1955	N.M.B.S.	B'2'	ritv.

# Stoomcentrum Maldegem

## Maldegem

### 1. Algemeen :

#### *Lijn :*

Maldegem - Eeklo (N.M.B.S.)	8 km	1 435 mm
Maldegem - Donk	5 km	600 mm

#### *Stelplaats :*

Zowel het normaalspoormaterieel als het smalspoormaterieel vindt plaats in de boogloods op het einde van het stationsemplacement, het overige materieel staat in het station zelf op de afstelsporen.

#### *Te Bereiken :*

Maldegem ligt langs de hoofdweg Eeklo - Brugge en te Maldegem centrum moet aan de verkeerslichten rechts afgeslagen worden richting station (pijlen geven de weg).

Maldegem is ook te bereiken via de expresweg Antwerpen - Oostekust, afrit Maldegem.

#### *Veranderingen in 1997 :*

Door de grotere publiciteit, zit er weer schot bij Maldegem: dit heeft niet alleen gevolgen bij het aantal reizigers, maar vooral bij de materieelinzet. Sinds vorig jaar is het aantal ritvaardige machines verhoogd. Nochtans was 1998 een pechjaar, daar het stoomcentrum tweemaal af te rekenen had met een aanrijding op een overweg.

In 1998 werd een twee motorwagen van de ES – de ES 106 – aangekocht.

#### *Vooruitzichten voor 1999 :*

De vooruitgang moet zich in 1999 doorzetten en daarom wordt er voor het weekend van 1 en 2 mei een groots stoomfestival aangekondigd met 8 stoomlocomotieven onder druk en vele oude voertuigen. Verder werd het aantal ritdagen verhoogd.

### 2. Het museummaterieel :

Bij gebrek aan nauwkeurige gegevens wordt deze lijst onder voorbehoud afgedrukt.

Naam	Bouwer	Numm.	Fabnr	Bj	Herkomst	Asin	Toest
<i>Tubize</i>	Tubize		1627	1911	Charbonnage Liège	Bt	Ritv
<i>Fred</i>	Avonside		1908	1925	Steengroeve Buxton	Bt	Ritv
	St-Léonard			1893	Focquet	Bt	--
	Haine-St-Pierre			1929		Ct	--
	Chrzanov Type Tkp	4430		1955	PKP	Dt	--
	Type Tkp	4436		1955	PKP	Dt	--
	Type Tkp	6281		1957	PKP	Dt	--
	Type Tkp	5484		1956	PKP	Dt	--
	Type Ol 49	12			PKP	1C1	--
	Cockerill (stoomkraan)			1930	NMBS	B	



Naam	Bouwer	Numm.	Fabrnr	Bj	Herkomst	Asin	Toest
	Deutz Renault	1209	57676 1209		Renault Vilvoorde	B B	
4620 ES 106 ES 301	Ragheno Brossel Brossel	4620		1952 1948 1943	N.M.B.S. N.M.B.S. N.M.B.S.	1A'A1 A1 A1	ritv.

Smalspoor : 600 mm

Nummer	Bouwer		Fabrnr	Bj	Herkomst	Asind	Toest
	Chrzonow Orenstein & Koppel La Meuse (760 mm)			1954 1924	PKP Polen Focquet	Ct Bt Bt	-- Ritv --
	Moës Jung					B B	-- Ritv

Verder heeft het Stoomcentrum nog verschillende vaste stoomketels, een stoomwals en diverse onderdelen tentoonstellingsmateriaal. Dit gerestaureerde museummaterieel is in de boogloods opgesteld en is voor het publiek toegankelijk.

Op het emplacement is ook een omloop voor Live Steam opgebouwd. Verder staan er nog diverse rijtuigen, wagens en smalspoorlocomotieven op het emplacement zelf opgesteld. Deze zijn meestal niet gerestaureerd.

**Stoomfestival 1999 :**

Weekend van 1 en 2 mei , er zijn 8 stoomlocomotieven onder druk.

**Info :**

Stoomcentrum Maldegem  
Stationsplein 8  
9990 Maldegem  
Tel 050 / 71 68 52

## Rail Rebecq - Rognon ( R.R.R. )

### 1. Algemeen :

#### *Lijn :*

Rebecq - Rognon                      4 km                      600 mm

#### *Te Bereiken :*

Het vertrekpunt - tegen het station van Rebecq - ligt in het centrum van deze gemeente en dit eindpunt is duidelijk met wegwijzers aangegeven. De werkelijke stelplaats ligt in de omgeving van de woonplaats van de voorzitter en is moeilijk te vinden. .

De ritten gaan door op bepaalde zondagen tussen mei en september.

#### *Gebruikt materieel :*

Smalspoor : 600 mm

Nummer	Bouwer	Fabrnr	Bj	Herkomst	Asind	Toest
1	Orenstein & Koppel		1911	Focquet	Bt	Ritv
2	Orenstein & Koppel		1974	Focquet	Bt	Ritv
	Moës type BL		1947	Focquet	Bt	Ritv

#### Bijkomend materieel :

Personeelswagens uit de mijn van Waterschei  
 Personenwagens (zelfbouw)  
 Gesloten goederenwagens (materiaalwagens) (zelfbouw)  
 Kipwagens

#### *Info :*

Maison Communale de Rebecq  
 G. Tyteca  
 6 Rue des Prés  
 7090 Steenkerque  
 Tel : 067 / 67 02 46

## Chemin de Fer de Sprimont ( C.F.S. )

**Lijn :**

Sprimont - Damre - Captage 5,5 km 600 mm

**Te bereiken :**

Te Sprimont (weg Liège - Marche en Famenne) - komende vanuit Liège - slaat men linksaf richting Spa en volgt deze weg gedurende een 5-tal km. De stelplaats ligt te Damre - naast het vertrekpunt.

**Stelplaats :**

Te Sprimont – Damre staat een metalen loods, waarin de restauratiewerken doorgevoerd worden, te Sprimont zelf staat een deel van het materieel afgesteld.

**Veranderingen in 1998 :**

De meer professionele aanpak van de exploitatie kwam in 1998 duidelijk tot uiting: de zelfbouw van rijkstrijken, de restauraties van het materieel, de verbetering van het spoor werden sterk verbeterd. Verder werd het materieelpark aangepast aan de mogelijkheden van de vereniging.

Smalspoor : 600 mm

Nummer	Bouwer	Fabrnr	Bj	Herkomst	Asind	Toest
	Moës DLM1		1948	Ch. Hazard Cheratte	B	
	Moës DLM1		1948	Ch. Hazard Cheratte	B	
	Moës DLM2		1952	Ch. Blegny Tembleur	B	
	Moës BL1		1938	Briquett. Rome	B	
	Deutz 1L517			Briquett. Rome	B	
	Orenstein & Koppel			Briquett. Rome	B	
	Austo-Daimler			Galère Chauxhe	B	
	Moës		1961	K.S. Zolder	B	
	Deutz (zelfkipper)			Bakst. Westerlo	B	

Verder hebben verschillende leden van de C.F.S. ook nog privé - bij hun thuis of in een of andere loods - nog smalspoormaterieel staan. Deze locomotieven zijn niet opgenomen in bovengenoemde lijst.

**Getrokken materieel :**

- 3 personeelswagens uit mijn
- 5 personenwagens (zelfbouw)
- 6 mijnwagens (mijn van Roton)
- 1 tankwagen (mijn van Beringen)
- 1 houttruck (mijn van Waterschei)
- 4 tremelwagens (bedrijf te Saarbrücken)
- 6 kipwagens
- 2 baksteenwagens (briquetterie de Dinant)

**Info :**

Dhr Tenaers (voorzitter)

## Bakkersmolen Wildert

### *Te Bereiken :*

Wildert ligt langs de hoofdweg tussen Antwerpen over Kapellen naar Essen. De "Bakkersmolen" ligt in het centrum van de gemeente. In de authentieke windmolen wordt het graan gemalen, in de bakkerij wordt het dan op ambachtelijke wijze verwerkt zoals 100 jaar geleden. De aandrijving van de machines gebeurt door een stationaire stoomketel in de bakkerij.

Rondom de molen is een smalspoorcircuit op 600 mm aangelegd, waarop twee stoomlocomotieven (een Orenstein en Koppel en een ex-Poolse locomotief – type LAS) rondrijden op zon- en feestdagen.

## Toeristisch complex Blegny

### *Te Bereiken :*

De oude mijn van Blegny is vanuit Visé te bereiken (richting Verviers) en dan de wegwijzers volgen. Het complex is het ganse jaar opgesteld. Op het mijnterrein staan diverse mijnlocomotieven opgesteld.

Aan de ingang staat een draagwagen op meterspoor, hiermee werden de normaalspoorwagens van de N.M.B.S. vanuit Warsage naar de mijn vervoerd. Verder staat er ook nog een Cockerill-stoomlocomotief op meterspoor met enkele wagens in zeer slechte staat afgesteld.

Op deze mijn kan men afdalen in een (nagebootste mijngang) en de werkelijke werkomstandigheden van de mijnwerkers meemaken.

Nummer	Bouwer	Fabnr	Bj	Herkomst	Asind	Toest
	Moës DLM1			Ch. Hazard Cheratte	B	
	Moës DLM2			Ch. Hazard Cheratte	B	
	Oxygenium (perslucht)			KS Beringen	B	
	Acec (trolleylok)			KS Winterslag	B	

## Mijnmuseum Beringen

### *Te Bereiken :*

De mijn van Beringen ligt langs de weg Hasselt - Zonhoven - Beringen - Leopoldsburg. Er wordt thans gewerkt aan een museum. Dit is op zondagnamiddag open. Op het buitenterrein staan een aantal mijnlocomotieven opgesteld.

Nummer	Bouwer	Fabnr	Bj	Herkomst	Asind	Toest
	Oxygenium (perslucht)			KS Beringen	B	
	Oxygenium (perslucht)			KS Beringen	B	
	Acec (trolleylok)			KS Winterslag	B	
	Ruhrthaler			KS Zolder	B	
	Deutz A2M			KS Waterschei	B	

## Verdere opgestelde locomotieven

Door het ganse land staan diverse locomotieven opgesteld als technisch standbeeld of rijdt nog in bepaalde toeristische attracties. Een (niet volledig) overzicht van deze locomotieven

Spoor	Gemeente	Omschrijving	Opmerkingen
1 435	Namur Charleroi Beaumont	stoomlocomotief Glaverbel stoomlocomotief ex t 41 stoomlocomotief (tweeassig)	in station in station voor dancing
1 435 mm Rijtuigen		Bij restaurants van de groep Colmar staan meestal K1 of K3-rijtuigen opgesteld als bijkomende gelagzaal	
750	Halle Rumst Schelle	stoomlocomotief (tweeassig) diesellocomotif Moës BL diesellocomotif Schöma (tweeas.)	aan bedrijf baksteenmuseum baksteenbakkerij
600	Genk Zolder Maasmech. Halanzy Athus Etterbeek Averbode La Calamine	dieselloc Deutz A4M persluchtloc Oxygenium diesellocs A4M en A6M trolleyloc Acec dieselloc stoomloc O & K dieselloc Moës dieselloc Schöma	kerk Zwartberg dorpsplein home Fabiola dorpsplein rijksweg voor station in park "Vijvers" bij eigenaar
Tuinsp	Houthalen Turnhout Lichtaart De Panne Bierges	stoomloc / dieselloc r 55 live steam stoomloc (nagebootst) stoomloc (nagebootst) stoomloc (nagebootst)	Hengelhoef stadspark Bobbejaanland Melipark Walibi

## Afgestelde locomotieven

Ondanks de effectieve selingen van vooral de dieselmotorwagens en sommige diesellocomotifen blijft het aantal afgestelde locomotieven vrij groot en waarschijnlijk zal ook in 1997 een groot aantal tractievoertuigen gesloopt worden. Anderzijds zullen in 1997 weer een aantal machines afgesteld worden hieronder de reeksen 18, 25.5, 62 en alle motorwagens voor de bovenleiding.

Spoor	Reeks	Omschrijving	Opmerkingen
NMBS	00	Leuven, Muizen, CW Mechelen Brugge	+ 1995
	18	Kinkempois	+ 1996 -97
	51	Ronet, CW Salzinns, Hasselt	pluklocs
	52-53	Ronet	ongeval Halanzy
	59	Ronet	
	60-61	Ronet, CW Salzinnes	
	62	Merelbeke, CW Salzinnes Hasselt, Liège	pluklocs
	84	Ronet, CW Salzinnes, Stockem	+ 1995 -96
	91	Gent, Deinze	voor verkoop
	92	Kinkempois, CW Salzinnes Hasselt, Schaarbeek, ...	+ 1995

Privé	Stoom/dies. Diesel Diesel Stoom/dies Stoom/dies Dies/smalsp Stoom Locomobiel	Sobemai / Maldegem Locorem / Sclessin A. Lowie / Maasmechelen D. Jans / Kuringen Focquet / Vilvoorde Frateur / Boom Metaalbedr.Halle Houthandel Haine-St-P	sloper / verhuur verhuur locs sloper verzamelaar sloper sloper sloper demonstratie
-------	---	---	---

Sobemai (De Lille) verhuurt diesellokomotieven aan verschillende firma's, maar heeft nog diverse stoomlokomotieven en - kranen en smalspoormaterieel in zeer slechte staat.

Locorem verhuurt diesellokomotieven en heeft diverse locomotieven (Brissonneau & Lotz van de Limburgse mijnen) aangekocht. Heeft nog een N.M.B.S.-lok reeks 60 afgesteld staan. Deze firma - een onderdeel van de franse locomotiefbouwer Montmirail - verzorgt verder nog het intern verkeer bij het staalbedrijf ALZ in Genk

A. Lowie heeft vooral industriellocomotieven (Werkspoor ex DSM, ABR ex Ressaix, ...) afgesteld staan op zijn terreinen in Maasmechelen.

Focquet heeft nog steeds enkele locomotieven in zeer slechte staat staan, Ook Frateur te Boom heeft enkele diesellokomotieven (normaalspoor) , maar vooral smalspoormaterieel staan.

## Trammusea

Afk.	Gemeente	Omschrijving	Opmerkingen
TTO	Oostende	historisch stel	charterritten
ATAM	Antwerpen	trammuseum	
Schepd.	Schepdaal	trammuseum	
MTUB	St-Pieters-W	trammuseum / lijn	> Tervuren
Asvi	Lobbes	museumlijn	> Thuin
Han	Han-ser-Lesse	toerist. Lijn	> grotten
TTA	Erézée	museumlijn	> Dochamps
Liège	Liège	trammuseum	

Voor uitgebreide informatie over de buurtspoorwegen, de stadstrams en het museummaterieel verwijzen we naar het tijdschrift "Tram 2000" van onze zustervereniging.

## *“Vergeten” museumlijnen*



Mijnmuseum Blegny-Trembleur

Persluchtlocomotief “Oxygenium”  
ex Mijn Beringen



Museumlijn Hombourg - Montzen

Locomotief type Deutz



Museumspoorlijn Rebecq - Rognon

Locomotief Orenstein & Koppel



Bakkersmolen Wildert

Locomotief type LAS (Polen)





# Industrie- locomotieven :

Waar in het vorige jaar nog een "vernieuwde" uitbreiding was van het industrieaanbod, zou zich deze trend in 1998 niet verder zetten en werden opnieuw een aantal industri locomotieven afgevoerd. Vooral de oudere machines verdwenen verder van het strijdtoneel en werden vervangen door vrijgekomen Cockerill-locomotieven. Ook de nieuwe prijzenpolitiek van de N.M.B.S., waarbij de bediening door N.M.B.S.-locomotieven goedkoop werd, zorgde ervoor dat het aantal eigen locomotieven daalde. Nochtans bleven de meeste afgestelde locomotieven nog steeds afgesteld in de bedrijven.

Verder zijn er nog industrie-locomotieven bewaard bij de verschillende museumverenigingen, het is trouwens de bedoeling van de L.S.V. om een uitgebreide verzameling dergelijk materieel uit te bouwen. Voor een uitgebreide lijst verwijzen we naar het hoofdstuk museumlijnen.

Door verdere informatie van ons lid dhr Crikelaire kon dit deel verder uitgebreid en op punt gesteld worden.

## Limburg :

Enkel een uitbreiding van de bedrijvigheid van ALZ te Genk bracht enige uitbreiding in het locomotiefpark, anderzijds gingen de beide oudste locomotieven van Tessenderlo-chemie naar de L.S.V. over.

### Koienhaven Genk

5		Cockerill 3659	B	1958	DH	
6		Cockerill 3658	B	1958	DH	
7		Cockerill 3660	B	1958	DH	
8		Vollert	B	1982	Robot	

Huisstijl : groen

niet geïmmatriculeerd

Door een beperking van de diensten en de verhuur van een deel van het terrein aan ALZ. worden deze machines praktisch niet meer gebruikt

### Ford Genk :

1	92 88 204 1301	Orenstein & Koppel 26231	B	1963	DH	
2	92 88 204 1302	Orenstein & Koppel 26 247	B	1963	DH	
3	92 88 204 1303	Orenstein & Koppel 26 551	B	1963	DH	
4	92 38 204 1304	Orenstein & Koppel 26702	B	1971	DH	

Huisstijl : blauw - gele sierbanden

geïmmatriculeerd

### Stelimet / Elektrabel / Genk

1		Deutz	B	1955	DH	
---	--	-------	---	------	----	--

Huisstijl : blauw

Deze oudere locomotief verzekert ook de rangeringen voor de elektriciteitscentrale van Langerlo

**ALZ Genk**

	92 88 242 001	Cockerill (drieassig)	C	1990	DH	
	92 88 242 002	CMI (ex DSB 501)	B	1994	DH	
	92 88 242 003	CMI (ex DSB 504)	B	1994	DH	
		Cockerill	B	1960	DH	
		Cockerill	B	1960	DH	
		Cockerill	B	1960	DH	
		Cockerill	B	1960	DH	

Huisstijl : geel

ALZ heeft niet alleen intern vervoer, maar ook enkele treinen naar de Kolenhaven van Genk (ca. 3 km) waar ze een deel van het emplacement in huur heeft. Enkele oudere Cockerill locomotieven staan reserve

**Maasland Genk**

1		ABR (ex KS Winterslag)	B	1962	DH	
---	--	------------------------	---	------	----	--

**Tessengerlo-Chemie**

Theo		Cockerill	B	1963	DH	
		Cockerill (ex CFI)	B	1973	DH	
Elie		Fauvet-Girel	B	1958	DE	
Henri		Fauvet-Girel	B	1962	DE	

Huisstijl : geel (ex CFI-loc nog steeds wit)

De beide Fauvet-Girel locomotieven Elie en Henri werden in 1998 aan de L.S.V. verkocht, ze stonden sinds december 1997 afgesteld. De Cockerill locomotieven verzekeren de lijndienst (ca. 5 km) naar het tweede bedrijf te Ham en doen er ook de rangeerdiensten.

**Dow-chemie Tessenderlo : Beringen**

		Henschel	B		DH	
--	--	----------	---	--	----	--

De locomotief verzekert slechts sporadisch enige diensten binnen het bedrijf

**Foam-Glass - Tessenderlo**

1		Deutz 57963	B	1963	DH	
---	--	-------------	---	------	----	--

**Kolenhaven - Beringen**

		Brissoneau & Lotz	BB		DE	
		Brissoneau & Lotz	BB		DE	
		Brissoneau & Lotz	BB		DE	

In de kolenhaven staan nog drie ex-KS-locomotieven afgesteld, ze rijden nog sporadisch over het traject naar de voormalige mijn.

**Sibelco - Lommel**

1		Cockerill	B	1963	DH	
---	--	-----------	---	------	----	--

**Vieille Montagne - Balen**

		Cockerill	B	1957	DH	
--	--	-----------	---	------	----	--

## Antwerpen

Te Antwerpen is er vooral industriële bedrijvigheid in de haven, de Kempen (zware metaalnijverheid) en de Rupelstreek (baksteenbedrijven). In de baksteenbakkerijen rondom Boom staan nog een aantal smalspoorlocomotieven werkloos afgesteld.

**Hessenatie - Antwerpen-Haven**

1	92 88 204 1601	Hunslet	B		DH	
2	92 88 204 1602	Hunslet	B		DH	

Huisstijl : geel afstansbestuurd

Deze locomotieven doen de lokale bedieningen tussen het havendok en de afstelbundel.

**SATI - Antwerpen-Haven**

	92 88 204 1702	Cockerill	B		DH	
	92 88 204 1703	Ruston	B		DM	

**BASF Antwerpen-Haven**

1		Henschel	C		DH	
2		Henschel	C		DH	
3		Henschel	C		DH	
4		Henschel	C		DH	

**Belgisch leger - Brasschaat**

		Orenstein & Koppel 21141	C	1940	DH	
--	--	--------------------------	---	------	----	--

De locomotief is een ex V 36 van de Deutsche Wehrmacht, die in 1960 naar België kwam. Kleur : zwart

**Halterman – Antwerpen-linkeroever**

		Deutz (ex Köf II DB)	B	1943	DM	
--	--	----------------------	---	------	----	--

Huisstijl : groen – geel (rood onderstel)

**Bayer – Antwerpen-linkeroever**

1		Cockerill	B	1963	DH	
---	--	-----------	---	------	----	--

**Prayon Sauvegarde**

1		Cockerill	B	1961	DH	
---	--	-----------	---	------	----	--

Huisstijl : donkergroen

**Métallurgie d'Hoboken – Olen**

1		A.B.R.	B	1986	DH	
---	--	--------	---	------	----	--

Huisstijl : geel

Daar de N.M.B.S. de rangeringen binnen het bedrijf verzekert, staat deze toch nog moderne locomotief buiten afgesteld.

**Glaverbel - Mol (Gompel )**

1		Cockerill	B		DH	
2		Cockerill	B		DH	

Huisstijl : geel / groene lijnen (klassieke schildering)

Deze beide locomotieven verzekeren de weinige rangeringen binnen het bedrijf zelf.

## Brabant

**Duferco (Forges de Clabecq)**

	een 10-tal Cockerill diesels waaronder ook zonder stuurcabine ook drieassige Cockerill	B		D.H.
--	--	---	--	------

40		Cockerill	B		DH	
41		Cockerill	B		DH	
42		Cockerill	B		DH	
43		Cockerill	B		DH	
44		Cockerill	B		DH	
45		Cockerill	B		DH	
		Cockerill	C		DH	
502		CMI (ex DSB 502)	B		DH	
505		CMI (ex DSB 505)	B		DH	

Huisstijl : geel / groene strepen (klassieke schildering)

In februari 1998 werden de beide locomotieven 502 en 505 voorzien voor de Deense spoorwegen overgenomen en werden enkele oudere machines afgesteld. De juiste samenstelling van het locomotiefpark is dan ook niet gekend. Bij de oudere machines zijn er enkele zonder stuurpost (koe – kalf)

**Carrières de Quenast**

1	92 88 205 601	Cockerill	B		DH	
2	92 88 205 602	Cockerill	B		DH	
3	92 88 205 603	Cockerill	B		DH	

Huisstijl : Geel/ groene strepen (klassieke schildering)

**Liège**

In Liège gaat de spooractiviteit duidelijk achteruit en beperkt deze zich vooral tot de Maasvallei, vooral het Luikse bekken (metaalnijverheid), de bedrijven langs de Maas (vooral steengroeves) en enkele individuele bedrijven (cement, elektriciteitscentrale). Het grotere verhuurbedrijf Locorem te Sclessin is sterk in omvang verminderd en heeft praktisch geen locomotieven in reserve meer.

**Chertal - Herstal**

30	94 88 203 2301	Cockerill	B		DH	
31	94 88 203 2302	Cockerill	B		DH	
32	94 88 203 2303	Cockerill	B		DH	
33	94 88 203 2304	Cockerill	B		DH	
34	94 88 203 2305	Cockerill	B		DH	
35	94 88 203 2306	Cockerill	B		DH	
90	92 88 203 2321/2322	Cockerill	B+B		DH	
91	92 88 203 2323/2324	Cockerill	B+B		DH	
92	92 88 203 2325/2326	Cockerill	B+B		DH	
93	92 88 203 2327/2328	Cockerill	B+B		DH	
94	92 88 203 2329/2330	Cockerill	B=B		DH	

Huisstijl : rood-oranje

90-94 : gekoppelde locomotieven "koe-kalf"

**Cockerill / Seraing - Ougrée**

80	92 88 203 2307/2308	Cockerill "koe+kalf"	B+B		DH	
81	92 88 203 2309/2310	Cockerill	B+B		DH	
82	92 88 203 2311/2312	Cockerill	B+B		DH	
83	92 88 203 2313/2314	Cockerill	B+B		DH	
84	92 88 203 2315/2316	Cockerill	B+B		DH	
85	92 88 203 2317/2318	Cockerill	B+B		DH	
86	92 88 203 2319/2320	Cockerill	B+B		DH	
101	96 88 203 2331	General Electric	BB		DE	
102	96 88 203 2332	General Electric	BB		DE	
106	96 88 203 2333	General Electric	BB		DE	
104	96 88 203 2334	General Electric	BB		DE	
105	96 88 203 2335	General Electric	BB		DE	
106	96 88 203 2336	General Electric	BB		DE	

Huisstijl : geel / griene strepen

**Cockerill / Flémalle**

1		Cockerill	B		DH	
2		Cockerill	B		DH	
3		A.B.R.	B		DH	

Huisstijl :           volledig geel (zwarte strepen)

**Prayon - Engis**

1	99 88 203 3001	FUF	B		DH	
2	97 88 203 3002	Cockerill	B		DH	

Huisstijl :           volledig geel

**Carrières Wautiers - Hermalle-sous-Huy ?**

1	96 88 203 2601	Cockerill 4774	B	1968	DH	
2	96 88 203 2602	Cockerill	B		DH	

**Usine de Chaux - Neuville**

1		Cockerill	B		DH	
---	--	-----------	---	--	----	--

Huisstijl :           geel

**TDM - Toleries Delloye - Mathieu te Marchin**

		Hudswell	B	1951	DM	
		Cockerill 4205 (ex Glaverbel)	B	1967	DH	

Huisstijl :           Hudswell           bruin   (staat reeds twee jaar buiten dienst)  
                   Cockerill           blauw-wit

**ECC - CBR - Lixhe / Visé**

1		Cockerill 4205 (ex Glaverbel)	B		DH	
---	--	-------------------------------	---	--	----	--

Huisstijl :           blauw

**Namur**

Namur kent nog een industriële bedrijvigheid, met spoor aansluiting, langs de Maas bij de vele steen- en kalkgroeves en de chemische nijverheid. Maar ook hier worden de "nieuwe" fabrieks aansluitingen praktisch volledig door de N.M.B.S. bediend.

**Suikerfabriek Wanze - Statte (Huy)**

1		Cockerill	B		DH	
---	--	-----------	---	--	----	--

**Carrières Dolomies Lhoist - Marches les Dames**

1	92 88 203 2501	Cockerill 3573	B	1969	DH	
2	92 88 203 2502	Cockerill	B		DH	

**Carrières Dolomies - Namêche**

1	93 88 203 3301	Couillet	B	1954	DH	
---	----------------	----------	---	------	----	--

Huisstijl : geel

**Carrières de Namêche – te Namêche**

1	94 88 203 2201	Cockerill	B		DH	
---	----------------	-----------	---	--	----	--

**Carrières de Carmeuse - Moha**

1	98 88 205 0101	Cockerill	B		DH	
---	----------------	-----------	---	--	----	--

**Carrières Carmeuse - Andenne**

1	96 88 203 2102	Hunslet	C		DH	
---	----------------	---------	---	--	----	--

**Carrières de Lustin / Tailfer**

1		Cockerill	B		DH	
---	--	-----------	---	--	----	--

**Solvay - Jemeppe-sur-Sambre**

1		Cockerill	B		DH	
2		Cockerill	B		DH	
3		Cockerill	B		DH	
4		Cockerill	B		DH	

**Sucrierie de Genval**

1		Cockerill	B		DH	
---	--	-----------	---	--	----	--

Mogelijk zijn er nog verdere industriële locomotieven in de streek tussen Namur en Auvélais en langs de lijn 161 naar Brussel. Verdere gegevens hierover zijn ons echter niet bekend.

**Hainaut**

Hainaut is nog de provincie met de meeste industri locomotieven in dienst, deze situeren zich voor in de streek rondom Charleroi en in de Borinage met de talrijke metaalverwerkende bedrijven. Speciaal zijn ook de steengroeves van Wallers in Frankrijk, die twee ex-N.M.B.S.-locomotieven reeks 60 inzet.

**Couillet – Sambre TMP– Couillet / Monceau**

	92 88 205 1801/1802	Cockerill “koe + kalf”	B+B		DH	
	92 88 205 1803/1804	Cockerill	B+B		DH	
	92 88 205 1805/1806	Cockerill	B+B		DH	
	92 88 205 1807/1808	Cockerill	B+B		DH	
	92 88 205 1809/1810	Cockerill	B+B		DH	
	92 88 205 1811/1812	Cockerill	B+B		DH	
	92 88 205 1813	Cockerill	B		DH	
	92 88 205 1814	Cockerill	B		DH	
	92 88 205 1815	Cockerill	B		DH	
38	92 88 205 1816	Cockerill	B		DH	
40	92 88 205 1817	Cockerill	B		DH	
56	92 88 205 1818	Cockerill	B		DH	

**Marchienne**

1801	92 88 205 1401	Cockerill	B		DH	
1802		UMH Couillet	BB		DH	
1803		Asea (buiten dienst)	BB		DE	
1804		Whitcomb	B			
1805	92 88 205 1404	Cockerill	B		DH	

**Distreel - Acoz**

		Cockerill	B		DH	
--	--	-----------	---	--	----	--

**Carlam - Châtelet**

1		Cockerill	B		DH	
2		Cockerill	B		DH	
3		Cockerill	B		DH	
4		Cockerill	B		DH	
5		Cockerill	B		DH	
6		Cockerill	B		DH	
7		Cockerill	B		DH	
8		Cockerill	B		DH	
9		Cockerill	B		DH	
10		Cockerill	B		DH	
11		Cockerill	B		DH	
12		Cockerill	B		DH	
20		Cockerill (ex DSB)	B		DH	
21		Cockerill (ex DSB)	B		DH	

Bij de locomotieven nummers 1 – 12 zijn er minstens drie machines zonder stuurpost bij. Daar de nummers niet duidelijk op de locomotieven vermeld staan is identificatie moeilijk.

De machines van arlam hebben geen duidelijke huisstijl



# Industri locomotieven

Van boven naar beneden :

Locomotief 3 bij schroothandel Luxfer te Aubange  
Cockerill 3826 (ex CFI 3)



Locomotief 1 bij entrepot Moreels te Gent-haven  
Cockerill ? ex DSM Geleen

Locomotief 1 van cimentbedrijf ECC te Lixhe  
(Visé) Cockerill 3679

Locomotief nr 2 bij Glaverbel Zeebrugge  
(Cockerill)

Locomotief Orenstein & Koppel bij Ford Genk

Locomotief ABR bij métallurgie d'Olen

Alle foro's R. Criquelaire





**Carrières de Deux-Acren**

		Cockerill	B		DH	
		Cockerill	B		DH	
		Cockerill	B		DH	

**Georges & Cie - Marchienne**

		Hudswell 2005	C		DM	
--	--	---------------	---	--	----	--

**Carrières et usines de Porphyre Lessines**

	92 88 205 0501	Cockerill	B		DH	
	92 88 205 0502	Cockerill	B		DH	
	92 88 205 0503	Cockerill	B		DH	

**CCB cement-industrie - Havinnes**

		Cockerill 4202	B	1966	DH	
--	--	----------------	---	------	----	--

**Boël metaalbedrijf - La Louvière**

61		Withcomb (of GE)	B		DE	
62		Withcomb	B		DE	
63		Withcomb	B		DE	
64		Withcomb	B		DE	
		Baume & Marpent	BB		DE	
		Baume & Marpent	BB		DE	

Huisstijl : geel / rode lijnen

De vierassige locomotieven Baume & Marpent zijn na de overname waarschijnlijk niet meer in dienst, het resterende verkeer wordt uitgevoerd door de lichte tweeassige machines

**Carrières de Wallers - Momignies**

6019	Cockerill ex N.M.B.S. 6019	B°B°	1962	D.E.
6086	Cockerill ex N.M.B.S. 6086 /ex TEMCA	B°B°	1962	D.E.

Verdere industri locomotieven zijn mogelijk in deze provincie, vooral in het industriebekken rondom Charleroi, rondom Mons / St-Ghislain en omheen La Louvière.

**Oost-Vlaanderen :**

De provincie kent geen echte industriezone, behalve de kanaalzone ten noorden van Gent, verder zijn er enkele vestigingen rondom Aalst en St-Niklaas

**Havenbedrijven van Gent**

1	92 88 202 1501	Renault	B		DH	
2	92 88 202 1502	Renault	B		DH	
3	92 88 202 1503	Renault	B		DH	
4	92 88 202 1504	Renault	B		DH	

Huisstijl : blauw

**Moreels Haven Gent**

	92 88 202 1602	Cockerill ?	B		DH	
--	----------------	-------------	---	--	----	--

Huisstijl : geel

De locomotief heeft een afwijkende vorm ten opzichte van de overige Cockerill-locs

**UCB Haven Gent / Zandvoorde**

		Cockerill	B		DH	
--	--	-----------	---	--	----	--

**CEI Melle bij Gent**

	92 88 202 2501	Cockerill 3515	B	1956	DH	
--	----------------	----------------	---	------	----	--

**Sidmar - Gent-noord**

	92 88 202 1103	Chariotrac spoor/wegvoertuig				
	92 88 202 1204	Chariotrac spoor/wegvoertuig				
	92 88 202 1205	Cockerill	B		DH	
	92 88 202 1206	Cockerill	B		DH	
	92 88 202 1207	Cockerill	B		DH	
	92 88 202 1208	Cockerill	B		DH	
	92 88 202 1209	Cockerill	B		DH	
	92 88 202 1210	Cockerill	B		DH	
	92 88 202 1211	Cockerill	B		DH	
	92 88 202 1212	Cockerill	B		DH	
	92 88 202 1213	Cockerill	B		DH	
	92 88 202 1214	Cockerrill	B		DH	

Huisstijl : wit – oranje

Bij de Cockerill-locomotieven zijn er minstens drie machines zonder stuurpost aanwezig.

**Suikerfabriek van Moerbeke-Waas**

	92 88 202 2202	Cockerill	B		DH	
--	----------------	-----------	---	--	----	--

**SVK St.-Niklaas**

		Cockerill	B		DH	
--	--	-----------	---	--	----	--

**Amylium - Aalst**

	92 88 202 1101	Zephir spoor/wegvoertuig Henningsdorf ex DR 346 11966	D	1964	DH	
	92 88 202 1102	Henningsdorf ex DR 346 12374	D	1964	DH	

Huisstijl : oranje

Mogelijk zijn er nog verdere locomotieven in de Gentse kanaalzone, maar hier ontbreken de gegevens, anderzijds verhuurt de firma Sobemai te Maldegem een aantal diesellocomotieven aan bedrijven.

**West-Vlaanderen**

Ook hier is de bedrijvigheid vooral geconcentreerd in de zone rondom Zeebrugge / Oostende, met verdere vestigingen te Brugge (Bombardier) en Kortrijk

**Glaverbel - Zeebrugge**

1	92 88 202 2101	Cockerill	B		DH	
2	92 88 202 2102	Cockerill	B		DH	

Huisstijl : blauw - wit

**Carcoke - Zeebrugge**

1		Cockerill 4220	B		DH	
2		Cockerill	B		DH	

Het cokesfabriek van Zeebrugge werd gesloten en beide locomotieven staan afgesteld

**Bombardier - Brugge**

	?		B		D.H.	
--	---	--	---	--	------	--

**Werkplaats WL - Oostende**

	92 88 202 1801	Cockerill	B		DH	
--	----------------	-----------	---	--	----	--

**Schroothandelaar - Deerlijk**

		Cockerill	B		DH	
--	--	-----------	---	--	----	--

**Demotra - Kortrijk**

		Pelerin	B		DM	
		Moës	B		DM	

Beide lichte locomotieven werden gebruikt bij de firma Leiedal in Kortrijk, maar na het opgeven van het spoorvervoer, staan beide machines in het vormingsstation van Kortrijk afgesteld. De eerste locomotief is één van de weinige machines die door de firma Pelerin te Court St Etinne gebouwd werd.

# Luxembourg

Zeer weinig bedrijven met eigen locomotieven, enkel te Jemelle en mogelijk in de streek van Athus / Aubange

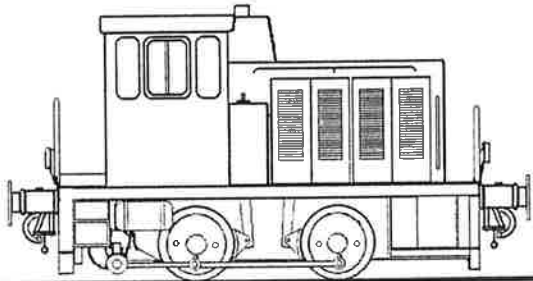
## Carrières l'Hoëst - Jemelle

1		Henschel	B		DM	
2		Henschel	B		DM	

## Schroothandelaar - Aubange

		Cockerill (ex CFI nr 3)	B		DH	
--	--	-------------------------	---	--	----	--

Huisstijl : wit ex CFI

	<p>De meest voorkomende industri locomotief in België</p>
<p>Voorheen vrij uitgebreid in dienst, maar thans praktisch verdwenen, de locomotieven type FUF / ABR</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Cockerill – zetel Flémalle</li> <li>- Prayon te Engis</li> <li>- Métallurgie te Olen</li> </ul>	