

L.S.V. Tijdschrift



Lidgeld : 2000 - 700 BEF .

Donatie : 1 200 BE

F

Tweemaandelijks tijdschrift

Verantwoordelijk uitgever :

J. Casier

Gravierstraat 109

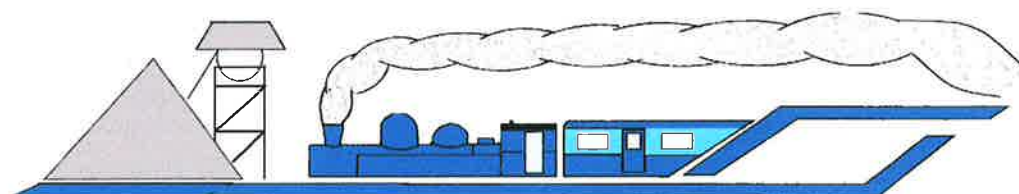
3700 Tongeren

Afgiftekantoor : As 1

JAARBOEK 1999

Nummer 95

Mei – juni 2000



Kolenspoor Genk - As - Eisdien

L.S.V. Tijdschrift :

Verschijnt vier maal per jaar + uitgebreid jaarboek

Lidmaatschapsbijdrage :

Gewoon lid	700 BEF
Lid met ingebonden en uitgebreid jaarboek :	825 BEF
Donateur	1 200 BEF
Ingebonden jaarboek	
Jaarkaart Kolenspoor	

Verantwoordelijk uitgever :

J. Casier , Gravierstraat 109, 3700 Tongeren

Medewerkerindustrie :

dhr R. Crikelaire

Inhoud :

- ***Overzicht 1999***
 - *Leveringen*
 - *Stelplaatswijzigingen*
 - *Schrappingen*
 - *Overzicht tractiematerieel*
- ***Rollend materieel N.M.B.S.***
 - *Elektrische stellen*
 - *Elektrische locomotieven*
 - *Motorwagens*
 - *Diesel locomotieven*
 - *Ranger locomotieven*
 - *Dienstmaterieel*
 - *Rijtuigen – wagens*
 - *Infrastructuur*
- ***Grensoverschrijdend verkeer***
- ***Museumlijnen en musea***
- ***Industri locomotieven***

Volgend tijdschrift nr 96 :

verschijnt eind augustus 2000

Overzicht materieel

Daar waar 1998 een rampjaar werd bij de N.M.B.S. zou in 1999 de toestand – vooral op exploitatie gebied – zich gaan stabiliseren. Ondanks de vele werken op de hoofdassen van het net, zouden de vertragingen stilaan afgebouwd worden en werd de betrouwbaarheid van het verouderde materieel verbeterd. De public relations ten opzichte van de klanten ging de goede richting uit en de modernisering van de stations zou zijn eerste vruchten gaan afwerpen.

Op gebied van materieel viel het echter wel tegen: de stellen reeks 04 en 05 zouden wel een deel van de diensten gaan verbeteren en ook de I 11- rijkstroken lieten het comfort stijgen. Maar daarmee was het afgelopen. De reeks 13 na een jaar sukkelen nog niet effectief in commerciële dienst, de reeks 77 werd geleverd met belangrijke vertraging, maar de betrouwbaarheid ziet er in de eerste maanden goed uit, van de nieuwe motorwagens reeks 41 is er nog steeds geen spoor te bekennen.

Hierdoor was het nog niet mogelijk om het oude materieel buiten dienst te stellen en dit zal ook tijdens de volgende twee jaar niet het geval zijn. De modernisering van het net dreigt met vijf jaar vertraging doorgevoerd te worden. Dit houdt in dat vooral het elektrisch materieel dure herzieningen moet ondergaan.

In 1999 werden enkel de beschadigde locomotieven en stellen effectief geschrapt en toch kwam men al tot een aantal van 40 exemplaren. Bij het tractiematerieel verdwenen wel twee reeksen volledig uit het beeld, namelijk de klassieke stellen type '56 « Budd » en de elektrische locomotieven reeks 18.

Bestellingen / Leveringen 1999

Elektrische stellen reeks 00

De ontwikkeling van deze typische voorstadstellen gaat goed vooruit. Daar men nu al ongeveer welke lijnen in dit net betrokken worden, kan men ook de specificaties van deze stellen gaan uittekenen. De nieuwe stellen zouden richting metrostellen (of de Duitse S-bahn stellen) gaan, een eenheid zou vierledig uitgevoerd worden, waarbij drie treinstellen gekoppeld kunnen worden. Een andere optie is een dubbeldeksstel maar dit is minder praktisch door de korte afstanden tussen de stations. In het totaal zouden de 100 stellen omstreeks 2002 besteld worden.

Nochtans is ook een tweeledige versie ter studie: daar ook Antwerpen en Liège een voorstadsnet willen uitbouwen zijn in beide – minder drukke – steden tweemaal vijftig stellen nodig, die meer de karakteristieken hebben van de huidige stellen reeks 09. Een beslissing is echter op politiek vlak nog niet genomen.

Elektrische locomotief reeks 13

De levering van de reeks 13 heeft grote vertraging opgelopen door de talrijke fouten en storingen die hierbij optraden, maar tegen het einde van het jaar zou de betrouwbaarheid toch verbeterd zijn. Hierdoor is een bijkomende levering van deze machines waarschijnlijk niet meer haalbaar, meer nog daar de CFL zijn 20 machines reeks 3000 – omwille van dezelfde onbetrouwbaarheid – aan de N.M.B.S. te koop aangeboden heeft.

Hierdoor zal het effectief in België waarschijnlijk beperkt blijven tot 60 (eventueel 80) locomotieven van deze reeks.

Elektrische locomotief reeks 14

Daar de plannen voor de omvorming van Aachen-Hbf opgeborgen werden, is de aankoop van nieuwe twee- of driespanningslocomotief geschikt voor de 15 000 V 16 2/3 Hz niet meer zo dringend. Nochtans gaan de studies verder om een aantal – in Duitsland in ontwikkeling zijnde – locomotieven aan te kopen voor et grensoverschrijdende verkeer. Nochtans heeft men voor de verbinding Oostende – Brussel – Köln driespanningsmachines nodig en deze optie bieden de Duitse fabrikanten voorlopig niet aan.

Elektrische loc reeks 28/29

Door de problemen met de reeks 13, is het rond de bouw van nieuwe locomotieven voor binnenlands verkeer erg stil geworden, deze 200 machines zouden pas omstreeks 2005 besteld worden ter vervanging van de oudere locomotieven. De herziening van de reeksen 22, 23 en 25 werd trouwens hervat om de levensduur met 10 jaar te verlengen.

Dieselmotorwagens reeks 41

De levering van deze in Spanje gebouwd stellen laat – door vele moeilijkheden – op zich wachten en nu zou het eerste stel in maart 2000 op de Belgische sporen verschijnen en de serielevering in september beginnen. Hopelijk zal ook bij deze stellen geen grote inlooperperiode nodig zijn, maar de eerste tekenen wijzen echter niet op een snelle indienststelling.

Diesel locomotieven reeks 56?

De studie voor de nieuwe zware diesel locomotieven werd gedeeltelijk in de koelkast gestopt. Reden hiervoor is het feit dat het spoorwegnet opengesteld werd en dat juist deze doorgaande goederendiensten door privé- maatschappijen kunnen uitgevoerd worden. Indien dan toch een nieuwe diesel locomotief nodig is (vb. voor de ijzeren Rijn) zal eerder gegrepen worden naar de levering van bestaande (Britse) locomotieven dan een nieuwe ontwikkeling. Maar de studie en bestelling is zeker op dit ogenblik nog voorbarig.

Diesel locomotieven reeks 77

In oktober werden de eerste machines van de 90 locomotieven tellende reeks geleverd en getest. De eerste resultaten schijnen zeer bevredigend. Vanaf maart 2000 wordt de serielevering gestart. Indien de machines – ook in de lijndienst – voldoen, wordt de bestelling waarschijnlijk verhoogd tot 260 locomotieven en vervangen ze praktisch alle N.M.B.S. diesel locomotieven op middellange termijn.

ICE 2 - stellen

De levering van de eerste stellen van dit nieuwe type – 15 000 V / 1500 V – zijn in volle gang en vanaf 2003 volgen de driespanningsstellen. Deze zullen dan gebruikt worden op de verbindingen Brussel – Frankfurt en mogelijk Brussel – Berlin. De N.M.B.S. zou een vijftal stellen in eigendom nemen.

Nieuw materieel



Reeks 13 te Merelbeke

Meer dan 1 jaar geleverd ...
Eind 1999 in dienst

Reeks 41

Levering vanaf april 2000



Reeks 05

Indienststelling in volle gang

Reeks 04.4

Levering in 1999 afgesloten en volledig in dienst



Reeks 77

Eindelijk rollend materieel zonder problemen bij de start

Thalys 2 - stellen

Daar de capaciteit van de Thalys-treinen te klein wordt en vooral Paris- nord het niet toelaat meer treinen per uur te laten rijden, plant men om een nieuwe generatie dubbeldekstreinen type Thalys te laten bouwen. Deze zouden afgeleid worden van de Duplex TGV-stellen die thans aan de S.N.C.F. geleverd worden. De bestelling zou in 2002 volgen, de levering vanaf 2004.

Leveringen in 1998

In tegenstelling van de verwachtingen werd 1999 ook nog niet het jaar van de modernisering: wel werden de stellen reeks 05 in het geplande ritme geleverd, doch bij de overige machines kwam het tot vertragingen en opschortingen van de levering door de vele defecten.

Elektrische stellen reeks 05

521	Bombardier / Eurorail	Hasselt	11/01/1999
522		Hasselt	30/01/1999
523		Hasselt	01/02/1999
524		Hasselt	10/02/1999
525		Hasselt	23/02/1999
526		Hasselt	19/03/1999
527		Hasselt	24/03/1999
528		Hasselt	29/03/1999
529		Hasselt	07/04/1999
530		Hasselt	05/05/1999
531		Hasselt	05/05/1999
532		Hasselt	12/05/1999
533		Hasselt	27/05/1999
534		Hasselt	10/06/1999
535		Hasselt	18/06/1999
536		Hasselt	28/06/1999
537		Hasselt	05/07/1999
538		Hasselt	09/07/1999
539		Hasselt	13/08/1999
540		Hasselt	21/08/1999
541		Hasselt	03/09/1999
542		Hasselt	09/09/1999
543		Hasselt	14/09/1999
544		Hasselt	01/10/1999
545		Hasselt	05/10/1999
546		Hasselt	08/10/1999
547		Hasselt	28/10/1999
548		Hasselt	28/10/1999
549		Hasselt	02/11/1999
550		Hasselt	12/11/1999
551		Hasselt	01/12/1999
552		Hasselt	30/11/1999
553		Hasselt	22/12/1999
554		Hasselt	22/12/1999
555		Hasselt	22/12/1999

Elektrische locs reeks 13

1304	Alsthom Belfort	Merelbeke	
1305		Merelbeke	
1306		Merelbeke	26/03/1999
1307		Merelbeke	16/04/1999
1308		Merelbeke	07/05/1999
1309		Merelbeke	25/05/1999
1310		Merelbeke	11/06/1999
1311		Merelbeke	02/07/1999
1312		Merelbeke	09/07/1999
1313		Merelbeke	12/08/1999
1314		Merelbeke	26/08/1999
1315		Merelbeke	14/09/1999
1316		Merelbeke	21/09/1999
1317		Merelbeke	15/10/1999
1318		Merelbeke	12/10/1999
1319		Merelbeke	26/10/1999
1320	Merelbeke	10/11/1999	

Diesellocs reeks 77

7701	Vossloh (Siemens) Kiel	Antwerpen-Dam	13/09/1999
7702		Antwerpen-Dam	03/11/1999
7703		Antwerpen-Dam	27/10/1999

Verbouwingen

Ondanks de wil om ook het oude materieel aan de nieuwe normen aan te passen, bleven de verbouwingen heel beperkt: enkel bij de stellen reeks 06 kwam de modernisering tegen het einde van het jaar op gang en in 1999 werden drie stellen getransformeerd.

Verder is ook de testlocomotief reeks 19 (de 1901) terug de CW Salzannes binnengereden en wordt deze thans teruggebouwd in de oorspronkelijke uitvoering als 2130.

Stelplaatswijzigingen :

De stelplaatswijzigingen bleven eerder beperkt tot enkele lichte wijzigingen aan de leveringen van de reeks 05 enerzijds en de schrapping van de enkele stellen en locomotieven om zo het bestand van sommige stelplaatsen op peil te houden. Enige uitschieters was de afbouw van het bestand aan 51-ers in Schaarbeek in de eerste helft van het jaar en van dit van Merelbeke tegen het einde van 1999

Elektrische stellen:

221 – 224	St-Ghislain Kinkempois	Merelbeke St-Ghislain	Alle 23/05/1999
264 – 265			

360 – 362	Hasselt	Merelbeke	
473 – 490	Hasselt	Oostende	
641 – 642	Schaarbeek	St-Ghislain	
718 – 722	Hasselt	Kinkempois	
754 – 755	Hasselt	Oostende	

Naast de transfer van de tweespanningsstellen reeks 04.4 – door de levering van voldoende stellen reeks 05 aan Hasselt – zijn er enkele minieme wijzigingen op te tekenen onder meer door de afstelling van de « Budds » te St-Ghislain.

Elektrische locomotieven

2249 – 2250	St-Ghislain	Kinkempois	Alle 23/05/1999
2383	Kinkempois	Oostende	
2701 – 2720	Oostende	Kinkempois	

De transfers blijven beperkt tot de afgifte van de reeks 27 uit Oostende door de levering van de reeks 13 voor het uitvoeren van dezelfde diensten en een verandering bij de opdruklocomotieven te Liège-Guillemins.

Dieselmotorwagens

4404	Merelbeke	Stockem	03/1999
4406	Merelbeke	Stockem	03/1999

Deze beide stellen waren al geruime tijd aan Stockem uitgeleend en de toestand werd officieel gemaakt.

Lijndiesel locomotieven

5102	Schaarbeek	Antwerpen-Dam	01/08/1999
5103	Schaarbeek	Hasselt	01/08/1999
5104	Schaarbeek	Monceau	01/08/1999
6205	Monceau	Merelbeke	05/03/1999
6211	Merelbeke	Kinkempois	26/01/1999
6223	Monceau	Hasselt	05/03/1999
6231	Monceau	Hasselt	05/03/1999
6244	Monceau	Merelbeke	05/03/1999
6248	Monceau	Merelbeke	05/03/1999
6249	Monceau	Merelbeke	05/03/1999
6250	Monceau	Hasselt	05/03/1999
6269	Monceau	Kinkempois	26/01/1999
6293	Merelbeke	Kinkempois	26/01/1999
6321	Kinkempois	Merelbeke	26/01/1999
6325	Kinkempois	Merelbeke	26/01/1999

Bij de reeks 51 werd het bestand van Schaarbeek volledig afgebouwd, bij de reeks 62 kwamen de machines uitgeleend aan TUC-rail voor de bouw van de TGV-lijnen teruggegeven aan dienst transport, terwijl ook enkele machines getransfereerd werden door de verkoop van een aantal 62-ers

Rangeerlocomotieven

9128	Infra Monceau	Monceau	01/6/1999
------	---------------	---------	-----------

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.

129	St-Ghislain	01-12-1999	Destandardisatie
130	St-Ghislain	01-07-1999	Destandardisatie
131	St-Ghislain	01-07-1999	Destandardisatie
132	St-Ghislain	01-12-1999	Destandardisatie
133	St-Ghislain	01-07-1999	Destandardisatie
135	St-Ghislain	01-11-1999	Destandardisatie
136	St-Ghislain	01-07-1999	Destandardisatie
137	St-Ghislain	01-07-1999	Destandardisatie
139	St-Ghislain	01-07-1999	Destandardisatie
140	St-Ghislain	01-07-1999	Destandardisatie
143	St-Ghislain	01-07-1999	Destandardisatie
145	St-Ghislain	01-07-1999	Destandardisatie
146	St-Ghislain	01-07-1999	Destandardisatie
147	St-Ghislain	01-07-1999	Destandardisatie
148	St-Ghislain	01-07-1999	Destandardisatie
150	St-Ghislain	01-12-1999	Destandardisatie
172	Merelbeke	01-09-1999	Ongeval Roeselare
199	Merelbeke	01-09-1999	Beschadigd door brand
1801	Kinkempois	01-07-1999	Destandardisatie
1802	Kinkempois	01-05-1999	Destandardisatie
1803	Kinkempois	01-07-1999	Destandardisatie
1805	Kinkempois	01-08-1999	Destandardisatie
1806	Kinkempois	01-07-1999	Destandardisatie
2307	Antwerpen-Dam	01-02-1999	Ongeval Hatrival

Richting sloper



Reeks 18

Al in 1999 buiten dienst

Reeksen 44 – 45

Vanaf 2001 vervangen door de reeks 41



Drie slachtoffers op één foto

- De reeksen 75 en 85 maar ook de stelplaats Antwerpen-Dam verdwijnen

Reeks 62

Zowel in reizigersdienst maar ook voor goederentreinen voor het einde



5113	Antwerpen-Dam	01-12-1999	Motorschade
5139	Monceau	01-05-1999	Motorschade
5140	Hasselt	01-05-1999	Motorschade
5144	Hasselt	01-07-1999	Motorschade
5155	Antwerpen-Dam	01-04-1999	Botsing te Antw Schijnp
5160	Antwerpen-Dam	01-08-1999	Motorschade
5189	Hasselt	01-12-1999	Motorschade
5404	Stockem	01-12-1999	
6321	Merelbeke	01-04-1999	Verkoop ACTS
6325	Merelbeke	01-06-1999	Verkoop ACTS
6391	Merelbeke	01-04-1999	Verkoop ACTS
6392	Merelbeke	01-05-1999	Verkoop ACTS
6393	Merelbeke	01-02-1999	Verkoop ACTS
8007	Schaarbeek	01-10-1999	Scheuren in chassis
8018	Schaarbeek	01-07-1999	Motorschade
8027	Schaarbeek	01-12-1999	Ontsporing
8442	Antwerpen-Dam	01-04-1999	Motorschade
8505	Antwerpen-Dam	31-12-1999	Motorschade
9106	Monceau	01-06-1999	Destandardisatie
9127	Monceau	01-06-1999	Destandardisatie

De schrappingen bleven beperkt tot twee reeksen materieel (de stellen type '56 « Budd » en de reeks 18) en verder vooral locomotieven die af te rekenen kregen met zware defecten en ongevallen. Verder heeft men de verkoop van de machines reeks 62 aan de ACTS.

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	114	100	-	-	-
Reeks 03	140	139	137	137	137	137	137	138	138	137	137	IR-treinen
Reeks 04.4	50	-	-		9	38	50	50	50	50	50	IC-treinen
Reeks 05	90	-	-		-	-	21	55	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	20	35	50	60	Algemeen
Reeks 15	5	5	5	5	5	5	5	5	5	-	-	
Reeks 16	8	8	8	7	7	7	7	7	7	?	?	Duitsl ?
Reeks 18	6	6	6	6	6	5	3	-	-	-	-	
Reeks 19	-	-	-	1	1	1	1	0	0	1	1	

Reeks	Bouw	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	Inzet
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	60	59	59	59	Algemeen
Reeks 22	50	49	49	49	49	49	49	49	45	35	30	Lokaal
Reeks 23	83	83	83	83	83	83	83	82	75	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	34	32	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	-	-	-	-	-	-	0	10	65	80	Lokaal
Reeks 44	10	10	9	9	9	8	8	8	7	3	-	-
Reeks 45	190	10	10	10	10	10	8	8	7	3	-	-
Reeks 46	20	4	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Reeks 49	56	1	1	1	1	1	1	-	-	-	-	-
Reeks 51	93	87	86	79	79	77	74	67	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	3	2	-	-	-
Reeks 55	42	32	32	31	25	25	24	24	24	21	21	Goederen
Reeks 55ev	-	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	Reserve
Reeks 55tvm	-	-	-	-	6	6	6	6	6	10	10	TVM
Reeks 59	55	10	10	10	10	10	10	10	6	-	-	-
Reeks 62	136	125	125	119	91	80	78	86	40	20	-	-
Reeks 70	6	6	6	6	6	5	5	5	4	-	-	-
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	-	-	-	-	-	-	3	40	65	90	Lokaal
Reeks 80	69	39	39	39	39	37	35	34	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	13	-	-	-	-
Reeks 85	25	25	25	25	25	23	23	22	10	-	-	-
Reeks 91	60	40	36	36	32	32	30	32	10	-	-	-
Reeks 62Tuc					12	12	12	0	10	10	-	-
Reeks 62Inf					15	23	25	23	30	40	40	-
Reeks 84Inf				31	31	25	24	21	10	-	-	-
Reeks 91Inf		20	22	22	22	20	20	13	20	20	20	-
Reeks 92Inf	25	18	15	8	7	-	1	1	-	-	-	-

Tegen de verwachtingen in, werden minder locomotieven afgevoerd, reden hiervoor is het niet bedrijfsklaar krijgen van de reeks 13 en de laattijdige levering van de locomotieven reeks 77 en stellen reeks 41. Voor 2000 verwacht men de levering van 20 locomotieven reeks 13, de resterende 15 stellen reeks 05, ca. 25 locomotieven reeks 77 en een tiental stellen reeks 41. Indien de kinderziektes meevallen kan men rekenen op een 60 à 70 afstellingen van oud materieel.

Overzicht van de diensten van het materieel :

Geleidelijk aan verschuiven de diensten door de levering van de nieuwe locomotieven en stellen, de onderstaande tabel geeft dan ook geen beeld over de inzet in 1999 maar een prognose over de toestand omstreeks 2002 / 2003 na de levering van al het nieuwe materieel.

Reeks	Soort	Opmerkingen / diensten	
00 150 eenheden	RER – net	Sterlijnen en ringlijnen Rond Brussel Rond Antwerpen Rond Liège	Levering 2003 – 2004
00 ca. 50 eenh.	Reizigers	Stoptreinen : (stelpl Merelbeke) Brugge – Gent Zeebrugge – Brugge – Kortrijk Gent – Mechelen Kortrijk – Oudenaarde Oudenaarde – Dendermonde Aalst – Geraardsbergen Brussel – Aalst Braine-l'Alleud – Aalst	(Stelplaats Antwerpen ?) Antwerpen – Essen St-Niklaas – Leuven Brussel – Antwerpen Stelplaats Charleroi Stoptdiensten Mons – Charleroi – Namur – Liège – Brussel
03 Break 140 eenheden	Reizigers IC	Schaarbeek – Tournai – Moeskroen Brussel – Namur – Liège / Dinant Antwerpen – Mechelen – Leuven Breda (2002) – 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 + enkele piekurtreinen en stoptreinen ter aanvulling	
04.4 50 eenheden	Reizigers IC	Lille – Kortrijk – Gent – Antwerpen / Brugge – Oostende Herstal – Liège – Charleroi – Tournai – Lille Liège – Gouvy – Luxembourg Brussel – Namur – Luxembourg – Straatsburg ? (voorstel) <i>Mons – Aulnoye</i>	
05 90 eenheden	Reizigers IC	Tongeren – Hasselt – Aarschot – Leuven – Brussel – Knokke / Blankenberge Genk – Hasselt – Landen – Brussel – Gent (volledig mei 2000) Brussel – Namur – Luxembourg (vanaf mei 2001)	
06 180 eenheden	Reizigers	Stelplaats Charleroi (St-Ghislain) Mons – Soignies Mons – Ath Charleroi – Jeumont Charleroi – Namur Namur – Libramont Libramont – Arlon Namur – Ottignies Ottignies – Leuven Ottignies – Louvain-la-Neuve	Stelplaats Kinkempois Liège Waremme Liège – Maastricht Liège – Verviers Spa – Verviers – Welkenraedt Liège – Rivage – Jemelle Liège – Namur Stelplaats Schaarbeek Leuven – Geraardsbergen Geraardsbergen – Edingen – Ath
08 44 eenheden	Reizigers	Oostende – Gent – Antwerpen Antwerpen – Brussel – Nivelles Binche – Brussel – Louvain-la-Neuve <i>Brussel – Louvain-la-Neuve</i> <i>Antwerpen – Puurs</i>	
09 52 eenheden	Reizigers	Stelplaats Schaarbeek Inzet Charleroi Manage – Brussel – Turnhout Charleroi – La Louvière Luttre – Manage Charleroi – Wavre	Stelplaats Schaarbeek 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 / + diverse bestemmingen in België	
13	Reizigers Goederen	Oostende – Brussel – Liège - Eupen / Aachen Antwerpen – Brussel – Charleroi Liège – Luxembourg (samen met CFL 3000) – vanaf mei 2000 Antwerpen – Leuven – Ronet – Bertrix – Athus – Belval (vanaf 2002) Montzen – Kinkempois – Gouvy – Luxembourg (vanaf 1999 met CFL 3000) (Merelbeke – Lille-Délivrance)	
15	Reizigers	Piekuurtreinen Liège – Gouvy / Liège – Welkenraedt	
16	Reizigers	Oostende – Brussel – Welkenraedt – Köln + ca. 2005	
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	Piekuurtreinen schrapping : 2003 – 2007 Bijkomende reizigersdiensten, reservediensten Lokale goederentreinen tussen vormingsstations	
23	Goederen	Goederentreinen over ganse net schrapping : 2005 – 2010 Vanuit Antwerpen / Kinkempois	
25	Reizigers	Piekuurtreinen rondom Antwerpen naar St-Niklaas, Leuven , Puurs en Turnhout	
25.5	Goederen	Antwerpen – Rotterdam Schrapping : ca. 2003 – 2005 Kinkempois – Maastricht – Sittard	
26	Goederen	Over ganse net, vooral verbindingen Montzen, Kinkempois, Monceau, St-Ghislain	
27	Reizigers Goederen	Oostende – Brussel – Aachen (tot 2000) Antwerpen – Montzen / Antwerpen – Liège – Namur – Charleroi Antwerpen – Namur – Stockem (tot 2002)	
28 / 29		Vervanger van reeksen 22 / 23 / 25 / 25.5 en 26 (vanaf 2005)	
31	Eurostar	Brussel – London	
43	Thalys PBKA	Paris – Brussel – Amsterdam / Köln – Hannover (Expo 2000)	
--	Thalys PBA	Paris – Brussel – Amsterdam (SNCF-stellen)	
--	Réseau	Brussel – Zuid-Frankrijk (SNCF stellen)	
...	Thalys -	Duplex- stellen – piekuurtreinen Brussel – Paris	
--	ICE 2	Brussel – Köln – Frankfurt / Berlin (DB AG stellen)	
41	Reizigers Vanaf 2000/ 2002	Stelplaats Hasselt : Antwerpen – Neerpelt – (Weert) Hasselt – Mol Stelplaats Monceau Charleroi – Couvin	Stelplaats Merelbeke : Gent – Eeklo Ronse – Gent – Geraardsbergen Aalst – Burst Stelplaats Stockem : Dinant – Bertrix Virton – Bertrix – Libramont
44	Reizigers	Aalst – Burst (voorlopig) Virton – Bertrix – Libramont / Dinant – Bertrix	schrapping : 2001 – 2002
45	Reizigers	Virton – Bertrix – Libramont Dinant – Bertrix	schrapping : 20011 – 2002
51	Goederen	Stelplaatsen Monceau, Merelbeke en Hasselt/Antwerpen schrapping : vanaf 2000 > 2005	
52 / 53 / 54	Goederen	Stelplaats Stockem	Overdracht TUC-rail : vanaf 2001

55	Reizigers Goederen TVM	Liège – Luxembourg (vanaf 1999 : reserve) Goederentreinen rondom Montzen – Kinkempois Goederentreinen Antwerpen – Roermond – Duitsland (Ijzeren Rijn vanaf 2002) Reserve en onderhoudsdiensten op hoge snelheidslijnen
59	Werktreinen	Werktreinen vanuit Voroux Schrapping : 2001 – 2002
62	Reizigers Goederen Infra-TUC	Antwerpen – Neerpelt, Hasselt – Mol (tot 2000) Gent – Ronse , Gent – Geraardsbergen (tot 2001) Diverse lokale diensten Schrapping : 1999 – 2005 Werktreinen TUC-rail / infrastructuur
70	Goederen	Rangering Antwerpen-LO (tot 2000) Schrapping : 2001 Lokale dienst Antwerpen – Boom
71	Sleepdienst	Sleepdienst, lokale goederentr. Schrapping : 1999 – 2000
73	Rangeer	Rangeerdiensten
74	Heuvel	Heuveldiensten tot 1999 > rangeerdienst
75	Sleepdienst	Werktreinen infrastructuur Antwerpen Overdracht Infra 2000
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 Schrapping 2000 – 2001 Werktreinen Infrastructuur Schrapping : 2002 – 2004
85	Rangeer	Rangeerdienst Antwerpen Schrapping : 1999 – 2000
91	Stationsrang	Schrapping : 1996 – 2001
Rijtuigen		
I6		Op verbinding Oostende – Köln werden ze vervangen door I 11, maar komen in sommige treinen terug op deze internationale dienst > gebruik in internationale treinen ter vervanging van oudere rijtuigen
I10		Op verbinding Oostende – Köln werden ze vervangen door I 11 > gebruik in internationale treinen en op verbinding Liège – Luxembourg
I 11	In levering	Gebruik : Oostende – Brussel – Eupen / Köln Mogelijke uitbreiding naar de internationale dienst. Piekuurdiensten > Internationale dienst
K4	Ex SNCF	Piekuurtreinen > 1999 verhuurd aan NS tot in 2004 , nadien schrapping.
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 klassieke stellen reeks 00 zal de schrapping wel geleidelijk aan doorgevoerd worden op het ogenblik dat de algemene toestand zo slecht is, doch dit is een zaak van lange adem. Wel is het mogelijk dat een aantal stellen afgesteld worden met een oog op verkoop naar o.m. Italië

- Tegen de verwachtingen in worden opnieuw op grote schaal grote herzieningen doorgevoerd bij de reeksen 22, 23 en 25. Dit is te wijten aan het feit dat de bestelling van de nieuwe polyvalente locomotieven uitgesteld werd. De machines met schade - zo o.m. wel de 2305 en 2344 die te Stockem verongelukt – worden wel buiten dienst gesteld.

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. Daar de huur met Lovers Rail – door diens faillissement – wegviel zoekt men nieuwe grensoverschrijdende taken en deze werden begin 2000 gevonden in een treinpaar Kinkempois – Sittard.

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. Daar eerst de reeks 62 en M2- rijiugten vervangen worden, is de schrapping pas voorzien eind 2001.

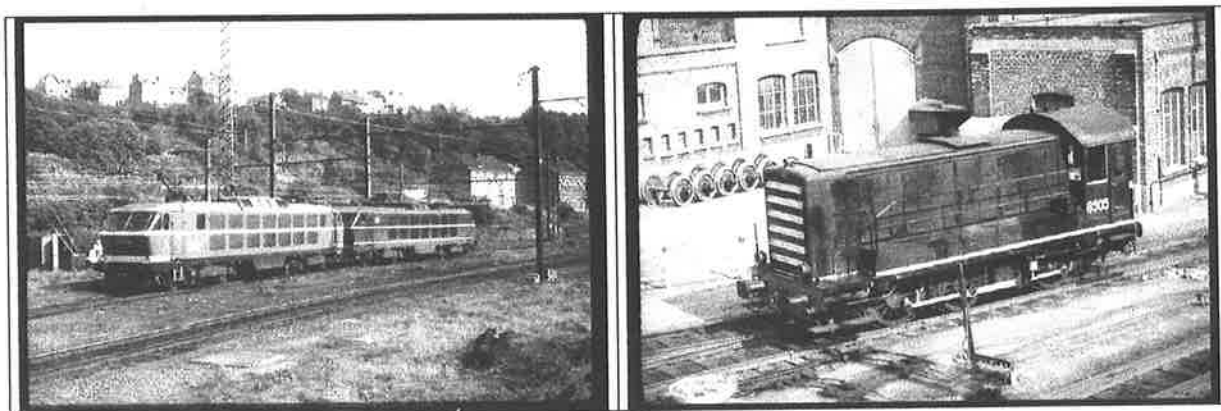
De reeks **51** wordt vanaf 2000 – door de levering van de reeks 77 – versneld afgesteld en alle locomotieven met motorschade of betrokken bij een ongeval verlaten dadelijk het N.M.B.S. bestand. De overige machines worden behouden zolang de algemene toestand van onderhoud het toelaat. Er worden geen grote herzieningen meer uitgevoerd.

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. Mogelijk worden nog een aantal machines tweedehands verkocht aan buitenlandse privé- maatschappijen.

Zware verminderingen komen er bij de reeksen **70, 71 en 75**. Ze worden als eerste vervangen door de nieuwe locomotieven reeks 77. De reeks 70 wordt waarschijnlijk vanaf 2001 afgevoerd, de overige machines zullen nog enige tijd voor werktreinen gebruikt worden. Voor de storingsgevoelige reeks 76 zijn er geen concrete plannen, maar een afstelling dreigt hier ook.

Anderzijds worden op korte termijn de rangeerdiesels reeksen **84 en 85** afgesteld en vervangen door vrijgekomen machines reeksen 73. Waarschijnlijk zullen de meeste machines het eind van 2000 niet meer halen.



N.M.B.S. materieel

1. Elektrische stellingen

Reeks 00: Stellingen 129 - 150

Technische gegevens :

Bouwer :	La Brugeoise / Ragheno
Bouwjaar :	1956
Asindeling :	
Aantal gebouwd :	22
Aantal op 01-01-99	19
Aantal op 31-12-99	2
Aantal plaatsen :	
Eerste klasse	28
Tweede klasse	143
Massa : leeg	79 500 kg
Ritvaardig	101 500 kg
Snelheid	130 km/h




Stelplaatsindeling :

129	12/1999	134*	FGH	139*	07/1999	147*	07/1999	
130*	07/1999	135*	11/1999	140*	07/1999	148*	07/1999	
131	07/1999	136*	07/1999	141*	FGH	150*	12/1999	
132*	12/1999	137*	07/1999	145	07/1999			
133	07/1999	138*	07/1999	146*	07/1999			

* omgebouwde stellingen

Deze stellingen reden in 1999 nog slechts ondergeschikte diensten vooral als stoptrein in de driehoek Charleroi – Mons – Tournai – Brussel. Vanaf de zomerregeling verdwenen praktisch alle effectieve diensten en werden de stellingen te St-Ghislain afgesteld met het oog op een verkoop. Nadien verhuisden ze naar Oostende om daar van het asbest ontdaan te worden en tegen het einde van het jaar vertrokken de meeste stellingen naar Italië. Twee stellingen bleven tijdens de millenniumnacht in het bestand maar op 1 januari 2000 werden de 134 en 141 dan toch als laatste stellingen uit deze reeks afgevoerd.

Reeks 00: Stellen 151 - 270**Technische gegevens :**

Bouwer :	La Brugeoise / Ragheno	
Bouwjaar :	1962 – 1965	
Asindeling :		
Aantal gebouwd :	120	
Aantal op 01-01-99	116	
Aantal op 31-12-99	114	
Aantal plaatsen :		
Eerste klasse	28	
Tweede klasse	152	
Massa : leeg	101 000 kg	
Ritvaardig	124 000 kg	
Snelheid	130 km/h	

Stelplaatsindeling :

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	FGH
167	MKM	192	FKR	217	FKR	241	FGH	265	FGH
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	FKR	245	FGH	269	NK
172	+12/99	197	FKR	222	FKR	246	FGH	270	NK
174	FKR	198	FKR	223	FKR	247	FGH		
175	FKR	199	+ 12/99	224	FKR	248	FGH		
176	FKR	200	FKR	225	FGH	249	FGH		
177	FKR	201	FKR	226	FGH	250	FGH		

Inzet :

Stockem :	153 – 168
------------------	------------------

Deze stellingen rijden vooral de stoptreinen tussen Arlon, Jemelle en Namur, verder zijn er ook enkele stoptreinen naar Luxemburg en in piekurdienst bereiken ze Brussel.

Merelbeke :	169 - 224	221 – 224 met zomerregeling van St-Ghislain naar Merelbeke
--------------------	------------------	--

In een vrij uitgebreide reeks verzekeren deze stellen de stoptreinen in Oost- en West-Vlaanderen met bestemmingen Brussel, Kortrijk, Oostende en Dendermonde. In de piekurdienst is de inzet nog uitgebreider en berijden ze alle mogelijke diensten in de beide provincies.

St-Ghislain :	225 – 265	221 – 224 met zomerregeling van St-Ghislain naar Merelbeke 264 – 265 met zomerregeling van Kinkempois naar St-Ghislain
----------------------	------------------	---

Ook hier een zeer uitgebreide reeks met vooral stoptreinen en piekurtreinen in Hainaut en Namur, met als bestemmingen in de ganse streek, nl. Namur, Charleroi, Erquelinnes, Brussel, Quévy, Tournai en Kortrijk. In de piekuren worden ze vooral gebruikt tussen Brussel en Charleroi en Brussel en Tournai. In deze reeks reden ook de laatste stellen type '56 "Budd" mee voor hun afstelling.

Kinkempois :	266 – 270	264 – 265 met zomerregeling van Kinkempois naar St-Ghislain
---------------------	------------------	---

De laatste stellen van deze reeks vullen de reeks 06 aan, verder rijden ze vooral de stoptreinen tussen Welkenraedt en Spa.

Toekomst :

Alhoewel de toekomst voor deze stellen nog niet te somber uitziert, werd er wel beslist om de stellen geen grote herzieningen meer te geven. Indien de toestand te slacht is (vooral roestvorming) of bij zwaardere schade worden ze afgesteld. Dit was al het geval voor de 172 die betrokken was bij het ongeluk te Roeselare op 12 april 1996 en daar zwaar beschadigd werd en de 199 die af te rekenen had met een kabelbrand. Beide stellen werden op 1 september 1999 uit het bestand afgevoerd. Een tweede reden voor schrapping is een mogelijke verkoop van een aantal stellen naar Italië. Volgens de prognoses zouden een 10 stellen per jaar richting afstelspoor verdwijnen. De vrijgekomen diensten worden dan overgenomen door de stellen reeks 06.

Reeks 03: Stellen 301 - 440

Technische gegevens :

Bouwer :	BN / Bombardier
Bouwjaar :	1986 – 1988
Asindeling :	
Aantal gebouwd :	140
Aantal op 01-01-99	137
Aantal op 31-12-99	138
Aantal plaatsen :	
Eerste klasse	41
Tweede klasse	296
Massa : leeg	150 000 kg
Ritvaardig	180 000 kg
Snelheid	160 km/h



Stelplaatsindeling :

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	FKR	388	FKR	416	FKR
305	MKM	333	FHS	361	FKR	389	FKR	417	NK
306	MKM	334	FHS	362	FKR	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	FHS	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

Inzet :

Stockem : 301 – 321

De inzet van deze 21 stellen – samen met de twee CFL-stellen – wordt volledig uitgevoerd op de verbinding Brussel – Namur – Arlon – Luxembourg. Verder zijn er ook nog twee piekurtreinen in de Luxemburgse binnendienst tussen Luxembourg en het grensplaatsje Kleinbettingen. Vanaf de zomerregeling zouden deze diensten overgedragen worden op de nieuwe stellen reeks 05 (of eventueel 04.4) en zijn er gesprekken om deze dienst door te trekken tot in Straatsburg. Een beslissing is nog niet gevallen.

Hasselt : 322 – 324 / 327 – 359

360 – 362 van Hasselt naar Merelbeke
343 als praktisch nieuwbouw na 8 jaar terug in dienst

De inzet van deze stellen ging in 1999 door de levering van de nieuwe stellen verder achteruit, dit echter zonder een belangrijke afgifte van deze motorwagens. Begin 1999 werden ze nog gebruikt op twee inzetlijnen, nl. Genk – Brussel – Gent en Hasselt – Brussel – kust. Deze laatste dienst werd steeds verder en verder overgenomen door de motorwagens reeks 05 en tegen de zomerregeling was de inzet van de breaks op deze dienst verleden tijd.

De dienst Genk – Gent hield het langer vol. Vanaf maart werden de weekenddiensten voor het grootste gedeelte overgenomen door de nieuwe stellen reeks 05, maar de weekdiensten bleven tot bij de winterregeling praktisch volledig het domein van de reeks 03. Maar op dat ogenblik zouden een aantal daluurtreinen overgenomen worden en tegen het einde van het jaar waren de Breaks ook al gedeeltelijk verdrongen op de piekuren. Met ingang van de zomerregeling 2000 verdwijnen de Breaks dan definitief uit deze IC- dienst.

Merelbeke : 360 – 411

360 – 362 van Hasselt naar Merelbeke

Daar waar bij de overige stelplaatsen de dienst verminderde, zou deze van Merelbeke geleidelijk aan uitbreiden. Nochtans werd tegen de verwachtingen in de dienst St-Niklaas – Brussel – Poperinge nog niet opgenomen. Hierdoor bleef de inzet beperkt tot drie lijnen met bestemming de luchthaven te Zaventem, met beginpunten Gent, De Panne en Quévy. Voor deze dienst werden vijf stellen uitgerust met zelfklevers die reclame maken voor deze verbinding naar de nationale luchthaven, maar dit initiatief kreeg geen navolging.

Opmerkelijk was wel dat tegen het eind van het jaar de breaks ook ingezet worden als stoptrein en piekurtrein tussen Gent en de kust. Op het ogenblik dat de stellen van Stockem vrijkomen zullen nog verdere IR- diensten te Merelbeke overgenomen worden door de Breaks, hieronder ook de boven genoemde verbinding St-Niklaas – Poperinge.

Kinkempois : 412 – 440

De diensten te Kinkempois bleven ongewijzigd in 1999. De stellen 03 verzekeren nog steeds de dienst Brussel – Namur – Dinant / Huy – Liège en rijden van hieruit verder naar Liers voor afstelling en een wasbeurt.

Vooruitzichten voor 2000 :

De levering van de stellen reeks 05 betekende nog slechts in beperkte mate een verandering bij de inzet van deze stellen. Voor 2000 wordt echter op de definitieve toestand voorzien en deze omvat :

Stockem : afgifte van het volledige bestand aan de stelplaats Merelbeke wordt voorzien voor de zomerregeling van 2000. De diensten worden overgenomen door de reeks 05

Kinkempois : geen wijzigingen

Merelbeke aankomst van de stellen van Stockem en overname van de diensten Poperinge – St-Niklaas en enkele zomerdiensten naar de kust.


Hasselt : geen wijzigingen in het bestand, de vrijgekomen stellen zullen de dienst Antwerpen – Liège – (Maastricht) gaan verzekeren.

Afwijkende kenmerken :

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

Reeks 04.4 : Stellen 441 - 490

Technische gegevens :

Bouwer :	BN Eurorail	
Bouwjaar :	1996 – 1998	
Asindeling :		
Aantal gebouwd :	50	
Aantal op 01-01-99	50	
Aantal op 31-12-99	50	
Aantal plaatsen :		
Eerste klasse	45 plaatsen	
Tweede klasse	167 plaatsen	
Massa : leeg	175 000 kg	
Ritvaardig	200 000 kg	
Snelheid	160 km/h	

Stelplaatsindeling :

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

Inzet :

Oostende :	441 – 472
	473 – 490 met zomerregeling van Hasselt naar Oostende

In de loop van 1999 werd het inzetpatroon voor deze stellingen verwezenlijkt en hieronder worden de lijnen waarop deze tweespanningsstellen opgesomd:

Liers – Liège – Charleroi – Tournai – Lille
 Antwerpen – Gent – Kortrijk – Moeskroen – Lille
 Mons – Quévy – Aulnoye
 Oostende – Kortrijk – Lille vanaf zomerregeling

Door de transfer van de laatste Hasseltse stellingen, kon vanaf de zomerregeling ook de dienst Oostende – Lille van de locomotieven reeks 12 overgenomen worden en verzekeren ze hiermee alle grensoverschrijdende verbinding met Frankrijk.


Voor deze diensten worden ca. 30 stellingen gebruikt. De overige stellingen rijden mee in de gewone dienstregeling van de éénspanningsstellen, meestal de dienst kust – Brussel – Hasselt, meestal als versterkingsstellen in de zomermaanden. Er wordt thans nagegaan of deze stellingen ook de nieuwe dienst Brussel – Namur – Luxemburg en verder doorgetrokken tot in Straatsburg kunnen verzekeren.

Hasselt : **473 – 490**
473 – 490 voor zomerperiode van Hasselt naar Oostende

Tot bij de zomerregeling werden de laatste tweespanningsstellen vanuit Hasselt gebruikt op de verbinding Genk – Hasselt – Brussel – Kust, samen met de steeds talrijker wordende groep stellen reeks 05. Met ingang van de zomerregeling waren er voldoende stellen aanwezig, zodat de reeks 04.4 in blok aan Oostende afgestaan kon worden.

Reeks 05 : Stellen 501 - 570

Technische gegevens :

Bouwer :	BN Eurorail	
Bouwjaar :	1998 – 2000	
Asindeling :		
Aantal gebouwd :	70	
Aantal op 01-01-99	21	
Aantal op 31-12-99	55	
Aantal plaatsen :		
Eerste klasse	45 plaatsen	
Tweede klasse	167 plaatsen	
Massa : leeg	175 000 kg	
Ritvaardig	200 000 kg	
Snelheid	160 km/h	

Stelplaatsindeling :

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

Inzet :

Hasselt : **501 – 555**
522 – 555 geleverd in 1999

In het begin van 1999 was de volledige dienst tussen Hasselt via Leuven, Brussel naar de kust al door de nieuwe stellen reeks 05 (samen met de 04.4) gereden en naarmate er meer nieuwe stellen geleverd werden, konden de tweespanningsstellen uit de dienst verdwijnen. Met de zomerregeling was de dienst volledig door de reeks 05 ingenomen en tijdens de weekends werden ook al tal van treinen vanuit Genk gereden.

Pas vanaf augustus zouden de stellingen reeks 05 in de tweede IC-dienst – nl. tussen Genk en Gent – in de daluren opduiken. Met ingang van de winterregeling werd de IC-dienst kust – Brussel – Hasselt doorgetrokken tt in Tongeren en hiervoor waren vier bijkomende stellingen nodig. Zodoende kon de inzet tussen Gent en Genk niet verder uitgebreid worden. Tegen het einde van het jaar waren 55 stellingen beschikbaar en kan theoretisch ook deze laatste verbinding volledig bediend worden, maar dit was nog steeds niet het geval en de meeste piekurtreinen rijden nog met de Breaks reeks 03.


Vooruitzichten voor 2000 :

De levering van deze stellingen zal tegen mei afgesloten worden en met ingang van de zomerregeling plant men de inzet van deze stellingen tussen Brussel en Luxemburg. Hiervoor zouden een 15-tal stellingen reeks 05 – samen met een tiental stellingen reeks 04.4 – naar Stockem getransfereerd worden en vanuit deze stelplaats de verbinding naar Brussel bedienen. Twee stellingen zouden aan de CFL verkocht worden en er de Breaks gaan vervangen.

Reeks 05.9 : Stellen 595 – 600

Ex Sabena-stellen

Technische gegevens :

Bouwer :	La Brugeoise & Niv	
Bouwjaar :	1970	
Asindeling :		
Aantal gebouwd :	6	
Aantal op 01-01-99	6	
Aantal op 31-12-99	6	
Aantal plaatsen :		
Eerste klasse	85 plaatsen	
Tweede klasse	34 plaatsen	
Massa : leeg	104 000 kg	
Ritvaardig	127 000 kg	
Snelheid	140 km/h	

Stelplaatsindeling :

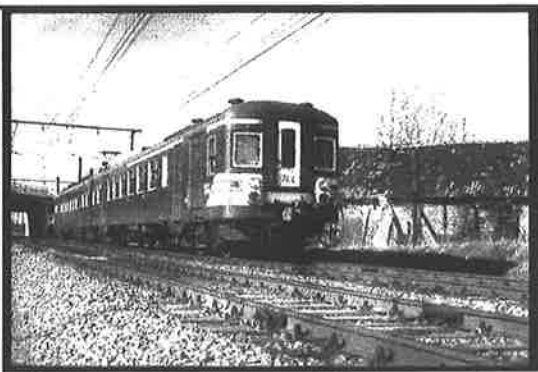
595	FSR	597	FSR	598	FSR	599	FSR	600	FSR
596	FSR								

Inzet :

In de dienstregeling wordt er geen onderscheid gemaakt tussen deze stellingen – waar de inrichting nog wel afwijkt, en de klassieke stellingen reeks 06. Ze rijden mee in de reeks van Schaarbeek (zie verder).

Reeks 06 : Stellen 601 - 782**Technische gegevens :**

Bouwer :	BN Ragheno / ABR
Bouwjaar :	1967 – 1974
Asindeling :	
Aantal gebouwd :	182
Aantal op 01-01-99	181
Aantal op 31-12-99	181
Aantal plaatsen :	
Eerste klasse	28 plaatsen
Tweede klasse	152 plaatsen
Massa : leeg	104 000 kg
Ritvaardig	127 000 kg
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	<i>FGH</i>	679	NK	716	NK	753	FHS
605	FGH	642	<i>FGH</i>	680	NK	717	NK	754	<i>FSD</i>
606**	FGH	543	FSR	681	NK	718	<i>NK</i>	755	<i>FSD</i>
607*	FGH	644	FSR	682	NK	719	<i>NK</i>	756	<i>FSD</i>
608*	FGH	645	FSR	683	NK	720	<i>NK</i>	757	<i>FSD</i>
609	FGH	646	FSR	684	NK	721	<i>NK</i>	758	<i>FSD</i>
610*	FGH	647	FSR	685	NK	722	<i>NK</i>	759	<i>FSD</i>
611*	FGH	648	FSR	686	NK	723	FHS	760	<i>FSD</i>
612	FGH	649	FSR	687	NK	724	FHS	761	<i>FSD</i>
613	FGH	650	FSR	688	NK	725	FHS	762	<i>FSD</i>
614	FGH	651	FSR	689	NK	726	FHS	763	<i>FSD</i>
615	FGH	652	FSR	690	NK	727	FHS	764	<i>FSD</i>
616	FGH	653	FSR	691	NK	728	FHS	765	<i>FSD</i>
617*	FGH	654	FSR	692	NK	729	FHS	766	<i>FSD</i>
618	FGH	655	FSR	693	NK	730	FHS	767	<i>FSD</i>
619	FGH	657	FSR	694	NK	731	FHS	768	<i>FSD</i>
620	FGH	658	FSR	695	NK	732	FHS	769	<i>FSD</i>
621	FGH	659	FSR	696	NK	733	FHS	770	<i>FSD</i>
622	FGH	660	FSR	697*	NK	734	FHS	771	<i>FSD</i>
623	FGH	661	FSR	698	NK	735	FHS	772	<i>FSD</i>
624*	FGH	662	FSR	699	NK	736	FHS	773	<i>FSD</i>
625	FGH	663	FSR	700	NK	737	FHS	774	<i>FSD</i>
626	FGH	664	FSR	701	NK	738	FHS	775	<i>FSD</i>
627	FGH	665	NK	702	NK	739	FHS	776	<i>FSD</i>
628	FGH	666	NK	703	NK	740	FHS	777	<i>FSD</i>
629	FGH	667	NK	704	NK	741	FHS	778	<i>FSD</i>
630*	FGH	668	NK	705	NK	742	FHS	779	<i>FSD</i>
631	FGH	669	NK	706	NK	743	FHS	780	<i>FSD</i>
632	FGH	670	NK	707	NK	744	FHS	781	<i>FSD</i>
633**	FGH	671	NK	708	NK	745	FHS	782	<i>FSD</i>
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		

* : in ombouw

** : gemoderniseerd in 1999

Inzet :

St-Ghislain :	601 – 642 Vanaf zomerregeling : 641 – 642 vanuit Schaarbeek
----------------------	--

De motorwagens van St-Ghislain worden in eerste instantie gebruikt op de verbinding (Liège) – Namur – Charleroi – Mons – Tournai – Moeskroen. Verder is er ook de IR-dienst vanuit Charleroi via St-Ghislain naar Tournai. Anderzijds worden deze stellen ook frequent gebruikt als versterking in de vele piekurtreinen in de buurt. Het is trouwens in deze reeksen dat de reeds gemoderniseerde stellen op dit ogenblik gewoon meerijden, in afwachting van voldoende stellen voor een eigen dienst.

Vermelden we nog dat in de loop van 2000 de stelplaats St-Ghislain gesloten wordt en het bestand naar de nieuwe werkplaats Charleroi uitwijkt.

Schaarbeek :	643 – 655 / 657 – 664 Vanaf zomerregeling : 641 – 642 naar St-Ghislain
---------------------	---

Deze stellen rijden – samen met de ex-Sabena stellen de IR- treinen Leuven – Brussel – Geraardsbergen, enkele stoptreinen – o.m. tussen Geraardsbergen en Ath en tussen Brussel en Nivelles – maar ook en vooral versterking bij de vele piekurtreinen die vanuit Brussel vertrekken. De inzet wordt echter wel verminderd ten gunste van de reeks 09, die de meeste stoptreinen overgenomen heeft.

Kinkempois :	665 – 722 Vanaf zomerregeling : 718 – 722 vanuit Hasselt
---------------------	---

Tegenover de overige stelplaatsen, rijden de stellen reeks 06 slechts weinig hoogwaardige diensten en worden ze vooral gebruikt in de IR- dienst maar meer nog als stoptreinen. Vanuit Liège zijn er de treinen naar Verviers en Welkenraedt op de Vesder- lijn, naar Rivage en Jemelle en een aantal diensten naar Namur. Vanuit Verviers zijn er de diensten naar Spa, vanuit Namur rijden ze – samen met de stellen van St-Ghislain de diensten naar Charleroi en verder via Ottignies en Wavre naar Leuven. Als laatste zijn er de stoptreinen naar Waremme en grensoverschrijdend gaan de stellen naar Maastricht.

In de piekuren worden deze stellen vooral als versterking gebruikt in treinen richting Welkenraedt, Landen en zelfs naar Antwerpen (samen met de stellen van Hasselt).

Hasselt :	723 – 753 Vanaf zomerregeling : 718 – 722 naar Kinkempois 754 - 755 naar Oostende
------------------	--

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 – Antwerpen / St-Niklaas. Daar waar de tweede dienst behouden blijft wordt de 1^{ste} dienst- bij voldoende stellen – overgenomen door de reeks 03 in de loop van 2000.

In 2000 werd het bestand verder uitgedund daar 7 stellen naar Kinkempois en Oostende verhuisden. Dit was mogelijk door de levering van de reeks 05, waardoor een aantal breaks vrijkwamen. Deze worden nu ingezet als piekurtreinen op de verbinding naar Brussel, zodat de inzetreeks van de reeks 06 met een vijftal dagen ingekrompen kon worden.

Oostende :	754 – 782 Vanaf zomerregeling : 754 - 755 vanuit Hasselt
-------------------	---

Daar waar verwacht werd dat de inzet van Oostende zou verminderen, bleef ze in 1999 nog behouden met enkel diensten St-Niklaas – Brussel – Kortrijk – Poperinge. In 1999 werden al een aantal testen doorgevoerd om deze dienst op de reeks 03 over te dragen en werden al enkele inzetdagen sporadisch door deze reeks gereden. Nochtans voorziet men de overgang naar de Breaks met ingang van de zomerregeling van 2000 en op dat ogenblik zouden alle stellen aan de nieuwe stelplaats Charleroi overgedragen worden. Hier zouden ze dan de oude stellen reeks 00 stilaan gaan verdringen.

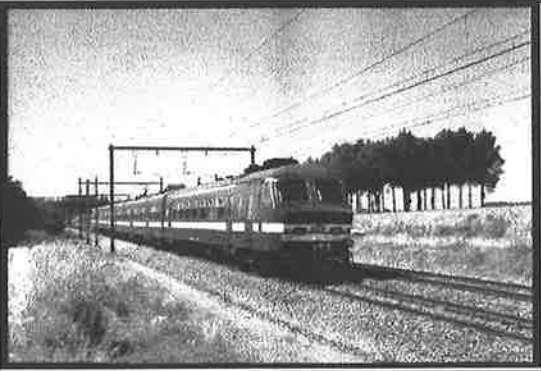
Modernisering :

In de loop van 1999 werden slechts drie stellen in de CW Mechelen gemoderniseerd en zijn er bij de jaarwisseling acht stellen in transformatie, de onderstaande tabel geeft de toestand :

606	19/04/1999		
604	19/10/1999		
633	28/12/1999		
617		voorzien	07/02/2000
630			10/02/2000
607			14/03/2000
624			27/03/2000
610			11/04/2000
608			28/04/2000
603			15/05/2000
697			? herstelling na ongeval

Reeks 08 : Stellen 801 - 844

Technische gegevens :

Bouwer :	La Brugeoise & Niv.	
Bouwjaar :	1975 – 1976	
Asindeling :		
Aantal gebouwd :	44	
Aantal op 01-01-99	44	
Aantal op 31-12-99	44	
Aantal plaatsen :		
Eerste klasse	56 plaatsen	
Tweede klasse	302 plaatsen	
Massa : leeg	217 400 kg	
Ritvaardig	257 300 kg	
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

De stellen worden haast onopgemerkt ingezet op de klassieke verbindingen :


Antwerpen – Brussel – Nivelles IR- dienst

Essen Antwerpen – Brussel – Charleroi - Namur
 Louvain-la-Neuve – Brussel – Binche
 Antwerpen – Boom - Puurs

In 1999 kregen deze stellen af te rekenen met een aantal botsingen en aanrijdingen, bij de herstelling worden thans meer een meer standaard onderdelen – van o.m. de reeks 09 gebruikt bij de herstelling van de stuurposten

Reeks 09 : Stellen 901 - 952

Technische gegevens :

Bouwer :	BN Eurorail	
Bouwjaar :	1986 – 1990	
Asindeling :		
Aantal gebouwd :	52	
Aantal op 01-01-99	52	
Aantal op 31-12-99	52	
Aantal plaatsen :		
Eerste klasse	40 plaatsen	
Tweede klasse	137 plaatsen	
Massa : leeg	105 000 kg	
Ritvaardig	124 000 kg	
Snelheid	120 km/h	

Stelplaatsindeling :

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

Inzet :

Schaarbeek : 901 – 952

De 52 stellen – die alle onderhouden worden te Schaarbeek, hebben drie inzetplaatsen :

Schaarbeek :

- Ringlijnen rond Brussel
- Lokale verbinding Brussel – Antwerpen
- Lokale verbinding Brussel - Nivelles

Charleroi :

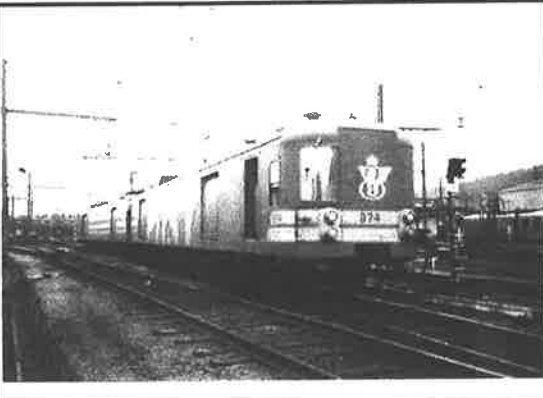
- Lokale treinen Charleroi – La Louvière – Manage
- Charleroi – Ottignies – Wavre
- Ottignies – Louvain-la-Neuve
- Ottignies – Brussel
- Ottignies – Leuven

Antwerpen

- Berchem – Essen – Roosendaal
- Berchem – St-Niklaas
- Berchem – Aarschot - Leuven
- Berchem – Lier – Herentals

Reeks 09 6 : Stellen 961 - 975

Technische gegevens :

Bouwer :	Brugeoise / Ragheno	
Ombouw	CW Mechelen	
Bouwjaar :	1954 – 1956 > 1987	
Asindeling :		
Aantal gebouwd :	15	
Aantal op 01-01-99	14	
Aantal op 31-12-99	14	
Aantal plaatsen :		
Eerste klasse	0	
Tweede klasse	0	
Massa : leeg	86 000 kg	
Ritvaardig	118 000 kg	
Snelheid	130 km/h	

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 stellingen : museummaterieel**Elektrisch stel type '35****Technische gegevens :**

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

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. Laatste bekende standplaats is **Schaarbeek, werkplaats elektrische tractie**.

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 stellingen 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	afgesteld	Massa : leeg	93 000 kg
Standplaats	groene schildering	Ritvaardig	117 000 kg
	Haine-St-Pierre	Snelheid	130 km/h

Beide stellen staan in hun laatste toestand, troosteloos afgesteld te Haine-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	afgesteld	Massa : leeg	87 000 kg
Standplaats	groene schildering	Ritvaardig	106 000 kg
	Schaarbeek	Snelheid	130 km/h

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. Thans staan beide stellen te Schaarbeek en wordt gewerkt aan de restauratie van de kast van de 082, een werk van lange adem.

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	Massa : leeg	85 500 kg
Standplaats	groene schildering	Ritvaardig	105 000 kg
	Haine-St-Pierre	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	Massa : leeg	115 000 kg
Standplaats	Blauw – geel 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	
Ombouw		
Bouwjaar :	1985 – 1986	
Asindeling :	B°B°	
Aantal gebouwd :	12	
Aantal op 01-01-99	12	
Aantal op 31-12-99	12	
Vermogen :	3 130 kW	
Massa :	84 000 kg	
Snelheid	160 km/h	
Spanningen :	1500 / 3000 V DC	
Gebruik :	Reizigers	

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 :

Merelbeke :	1181 – 1192
--------------------	--------------------

Geen enkele wijziging bij de inzet: de reeks 11 verzekert nog steeds de Benelux-diensten tussen Brussel en Amsterdam. Voor onderhoud gaan ze naar Merelbeke, ofwel vanuit Brussel via de lijn 50, of vanuit Antwerpen via St-Niklaas.

Reeks 12 :

Technische gegevens :

Bouwer :	La Brugeoise / Nivelles
Ombouw	
Bouwjaar :	1987 – 1988
Asindeling :	B°B°
Aantal gebouwd :	12
Aantal op 01-01-99	12
Aantal op 31-12-99	12
Vermogen :	3 130 kW
Massa :	87 000 kg
Snelheid	160 km/h
Spanningen :	3000 V DC/ 25 kV AC / 50 Hz
Gebruik :	Goederen



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 :

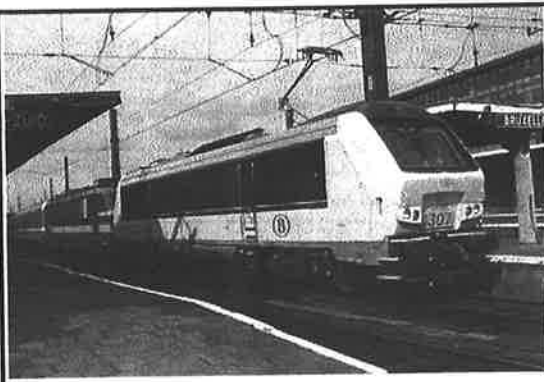
Merelbeke :	1201 – 1212
--------------------	--------------------

Bij deze elektrische locomotieven is er in 1999 duidelijk vrij veel veranderd door de levering van de nieuwe stellen reeks 04.4, die gedurende het lopende jaar alle reizigersdiensten overgenomen hebben. In het begin van het jaar werden de locomotieven reeks 12 nog sporadisch ingezet op de verbinding Liège – Namur – Tournai – Lille, maar vooral op de verbinding Oostende – Kortrijk – Lille. De eerste dienst viel tijdens de eerste weken van 1999 volledig weg en dat was met ingang van de zomerregeling ook het geval voor de dienst Oostende – Lille. Op dat ogenblik werden alle diensten voor goederentreinen gereden, maar deze dienst veranderde verschillende keren gedurende 1999. Hoofddienst bleef echter wel de verbindingdienst tussen Merelbeke en Lille-Délivrance, waarbij de machines tweemaal doorstootten tot in Fréthun (Calais). In België reden de machines vanuit Merelbeke door tot in Diest (Hasselt) en via de Waalse as tot in Kinkempois.

Nochtans zouden ook enkele stemmingen in Frankrijk in het diensten opgenomen worden en hierbij kwamen de machines in de onmiddellijke omgeving van Paris (te Bobigny als eerste en daarna tot Archères). Nochtans zullen ook deze diensten vlug terug verdwijnen daar ze waarschijnlijk door de nieuwe Franse machines reeks BB 36 000 overgenomen zullen worden.

Verder sleept de reeks 12 ook de autoslaaptrein naar Zuid-Frankrijk tussen Schaarbeek en Lille-Délivrance. Ondertussen worden deze machines ook omgebouwd en uitgerust met de nieuwe Franse signalisatiesystemen type KVB en hierbij werd de 1203 als eerste van deze uitrusting voorzien.

Reeks 13 :**Technische gegevens :**

Bouwer :	GEC Alsthom / BN	
Ombouw		
Bouwjaar :	1998 – 2000	
Asindeling :	B°B°	
Aantal gebouwd :	60	
Aantal op 01-01-99	3	
Aantal op 31-12-99	22	
Vermogen :	5 200 kW	
Massa :	90 000 kg	
Snelheid	200 km/h	
Spanningen :	3000 V DC 25 000 V AC	
Gebruik :	Algemeen	

Stelplaatsindeling :

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

Inzet :**Merelbeke : 1301 – 1322**

Voor deze nieuwe locomotieven zou 1999 opnieuw een lijdensweg worden en na bijna twee jaar, zouden deze machines eind 1999 nog altijd niet betrouwbaar zijn en worden ze nog zeer weinig gebruikt en vreest men nog steeds voor allerhande defecten. In 1999 werden dan ook nog een aantal testen doorgevoerd en de onderstaande tabel geeft een overzicht van de belangrijkste hiervan

Loc	Van	Tot	Lijn / omschrijving	Testen
1302	04/99	05/99	Goedkeuring door SNCF	
1309	06/10/99		Brussel - Mons	Gedrag stuurstandrijtuig

Op 9 april 1999 werd dan de eerste commerciële dienst waargenomen tussen Brussel en Welkenraedt, maar kort voorbij Brussel moest deze al afgesloten worden wegens een defect. Vanaf mei werd een inzetreeks met 5 inzetdagen opgesteld en gedurende een bepaalde periode reden hier twee machines – met diverse defecten – mee. Doch de toestand verergerde en opnieuw werden in augustus alle locomotieven afgesteld.

Vanaf dat ogenblik moesten alle locomotieven – eer ze in commerciële dienst kwamen en na elk defect een duurzaamheidstest ondergaan. Hiervoor moesten ze gedurende 10 werkdagen met een aantal M2- rijtuig en een aantal ritten Merelbeke – Adinkerke ondergaan. Na een korte heropflakking in september werden alle

locomotieven in oktober opnieuw afgesteld. Maar op dat ogenblik zouden de problemen bekend zijn en lagen de meeste defecten aan de software van het besturingssysteem. In de volgende weken werd hieraan gewerkt en tegen het einde van het jaar was de betrouwbaarheid toch gestegen.


De opgestelde inzetreeks telde op dat ogenblik 9 inzetdagen en voorzag enkel ritten tussen Oostende – Brussel – Liège en Welkenraedt / Eupen. Gemiddeld werden eind 1999 al een vijftal machines in deze dienst met wisselend succes ingezet. De eerste dienst met de vernieuwde software ging trouwens door op 16 november met de 1304 en 1309 aan kop van de trein Oostende – Eupen. Vanaf 6 december werden de machines dan – na een aantal bijkomende testen – dan definitief vrijgegeven. Gedurende een week werden ze nog intensief gevolgd door de technici van de N.M.B.S. en BN, maar vanaf 20 december 1999 worden ze terug toevertrouwd aan de bestuurders zelf.

Prognoses :

Zoals de toestand eind 1999 eruit zag, zou de definitieve indienststelling nu niet meer lang op zich laten wachten en geleidelijk aan zouden alle diensten tussen Oostende en Welkenraedt door de reeks 13 gesleept moeten worden. Ook een homologatie voor Duitsland (Aachen-Hbf) is te verwachten. Vanaf de zomerregeling komen deze machines dan ook op de geëlektrificeerde verbinding Liège – Luxembourg – samen met de CFL reeks 3000 – tot inzet. In 2000 zouden een 25 machines aan de N.M.B.S. afgeleverd worden.

Reeks 15 :

Technische gegevens :

Bouwer :	La Brugeoise & Niv	
Ombouw		
Bouwjaar :	1962	
Asindeling :	B°B°	
Aantal gebouwd :	5	
Aantal op 01-01-99	5	
Aantal op 31-12-99	5	
Vermogen :	2 770 kW	
Massa :	77 700 kg	
Snelheid	160 km/h	
Spanningen :	1500 V / 3000 V DC	
	25 000 V AC	
Gebruik :	Reizigers	

Stelplaatsindeling :

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

Inzet :

Kinkempois	1501 – 1505
-------------------	--------------------

Nog steeds bleven de vijf machines reeks 15 in dienst, dit door de vertraagde indienststelling van de reeks 13. In 1999 werden deze oudste meerstroomlocomotieven vooral ingezet voor de piekurtreinen tussen Brussel en Welkenaredt, maar moesten ook regelmatig inspringen voor defecte locomotieven reeks 13 en reden hiermee door tot in Oostende.

Prognoses :

Daar de reeks 13 waarschijnlijk betrouwbaar wordt, ligt er een ander takenpakket klaar voor de reeks 15: twee machines zouden de piekurtreinen slepen tussen Liège en Gouvy vanaf de zomerregeling, de overige machines zullen vooral gebruikt worden voor bijkomende diensten vanuit Liège, mogelijk zelfs de internationale autoslaaptreinen vanuit Bressoux.

Reeks 16 :

Technische gegevens :

Bouwer :	La Brugeoise & Niv
Ombouw	
Bouwjaar :	1966
Asindeling :	B°B°
Aantal gebouwd :	8
Aantal op 01-01-99	7
Aantal op 31-12-99	7
Vermogen :	2 790 kW
Massa :	82 600 kg
Snelheid	160 km/h
Spanningen :	1500 V / 3000 V DC 25 kV, 15 kV AC
Gebruik :	Reizigers



Stelplaatsindeling :

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

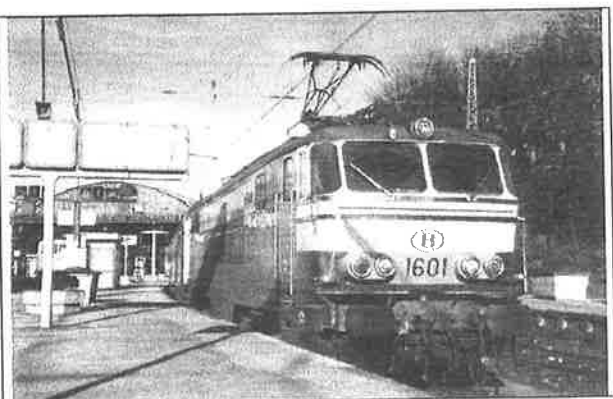
Inzet :

Oostende **1601 – 1606 / 1608**

In de loop van 1999 verminderde de inzetreeks tot slechts 5 inzetdagen met enkel nog diensten tussen Oostende en Köln, doch door de afstelling van de reeks 18, blijft het steeds moeilijk om deze vijf dagen te kunnen garanderen. Gemiddeld rijdt dan ook steeds één tot twee locomotieven reeks 27 in de reeks mee en komt men tot een locomotiefwissel te Aachen-Hbf. Dit leidt dan steeds tot een vertraging van een tiental minuten.

Uitvoeringen :

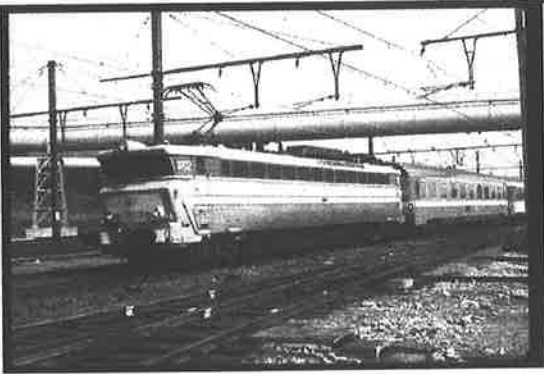
De 1601 en 1602 hebben de typische Memling kleuren en worden nog steeds gesponsord door Märklin



Prognoses

De huidige dienst blijft zeker nog tot in 2004 gehandhaafd en hierdoor wordt het zeer moeilijk om voldoende locomotieven ritvaardig te houden. Maar voorlopig is er geen oplossing voor het probleem van de vervanging van deze locomotieven.

Reeks 18 :Technische gegevens :

Bouwer :	La Brugeoise & Niv	
Ombouw		
Bouwjaar :	1973	
Asindeling :	C'C'	
Aantal gebouwd :	6	
Aantal op 01-01-99	4	
Aantal op 31-12-99	0	
Vermogen :	4 460 kW	
Massa :	113 000 kg	
Snelheid	180 km/h	
Spanningen :	1500 V / 3000 V DC 25 kV , 15 kV AC	
Gebruik :	Reizigers	

Stelplaatsindeling :

1801	NK	1805	NK			
1803	NK	1806	NK			

Inzet :

Kinkempois	1801 , 1803, 1805, 1806
-------------------	--------------------------------

Het jaar 1999 werd dan toch het einde voor deze reeks locomotieven, maar gedurende dit jaar waren er toch een aantal opmerkelijke prestaties te noteren zodat 1999 waarschijnlijk het jaar werd voor de reeks 18 waarbij ze het meest in de kijker liepen.

In de gewone dienst verzekerden de machines tot bij de zomerregeling nog steeds een aantal treinen tussen Oostebnde en Köln, in de reeks van de locomotieven reeks 16. Gemiddeld werden nog één à twee machines per dag gebruikt. Op 12 juli werd de laatste rit gereden in commerciële dienst: de eer was hierbij weggelegd voor de 1805

Nochtans zou het vooral bij de bijzondere taken zijn dat ze nog enige geschiedenis schreven

Datum	Plaats - lijn	Reden
19/02/1999	1801/1803	Luxembourg (via Gouvy)
26/02/1999 - 3/03/1999		Luxembourg (op eigen kracht)
07/08/1999	1805	Huy - Namur
15/10/1999		Merelbeke - Liège
25/10/1999	1805	Liège - Gouvy
05/11/1999	1801/05/06	Liège - Welkenraedt
		Ritten Orient Express
		Afscheidsrit GTF
		Afscheidsrit TSP
		Belastingsproef Hammerbrücke

Schrappingen

1801	05/11/1973	BN	Kinkempois		01/07/1999	
1803	28/11/1973	BN	Kinkempois		01/07/1999	
1805	21/01/1974	BN	Kinkempois		01/08/1999	
1806	02/02/1974	BN	Kinkempois		01/07/1999	

Reeks 19 :**Technische gegevens :**

Bouwer :	La Brugeoise & Niv
Ombouw	1995
Bouwjaar :	1984 – 1985
Asindeling :	B°B°
Aantal gebouwd :	1
Aantal op 01-01-99	1
Aantal op 31-12-99	0
Vermogen :	3 750 kW
Massa :	86 000 kg
Snelheid	160 km/h
Spanningen :	3000 V DC
	25 kV AC
Gebruik :	Prototype

Stelplaatsindeling :

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

Inzet :

Merelbeke	1901
------------------	-------------

Deze locomotief heeft in 1999 niet meer gereden en werd op 3 juni 1999 naar de CW Salzannes overgebracht en wordt er thans teruggebouwd in de 2130 met standaard uitrusting

Reeks 20 :**Technische gegevens :**

Bouwer :	La Brugeoise & Niv
Ombouw	
Bouwjaar :	1975 – 1978
Asindeling :	C°C°
Aantal gebouwd :	25
Aantal op 01-01-99	24
Aantal op 31-12-99	24
Vermogen :	5 150 kW
Massa :	111 000 kg
Snelheid	160 km/h
Gebruik :	Gemengd



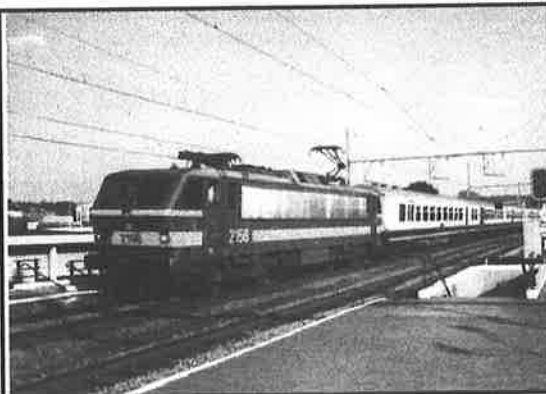
Stelplaatsindeling :

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 :**Stockem****2001 – 2019 / 2021 – 2025**

Ook in 1999 waren er geen wijzigingen: de helft van de inzet wordt gereden voor de zware internationale treinen tussen Italië / Zwitserland en België, waarbij de reeks 20 de treinen sleept tussen Luxembourg en Brussel. De andere helft speelt zich af in de goederendienst, meer bepaald tussen Stockem enerzijds en Ronet, Schaarbeek, Leuven en Antwerpen anderzijds.

Reeks 21 :**Technische gegevens :**

Bouwer :	La Brugeoise & Niv	
Ombouw		
Bouwjaar :	1984 – 1985	
Asindeling :	B°B°	
Aantal gebouwd :	60	
Aantal op 01-01-99	59	
Aantal op 31-12-99	59	
Vermogen :	3 250 kW	
Massa :	82 000 kg	
Snelheid	160 km/h	
Gebruik :	Reizigers	

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		

+ 2130 : na terugbouw van de 1901

Inzet :

Oostende	2101 – 2129 / 2131 – 2150
-----------------	----------------------------------

Opnieuw is er weinig variatie in de inzet van deze reeks locomotieven: hoofdinzet kennen de locomotieven in de pieuurdienst met vooral bestemmingen als Oostende, Kortrijk, Roeselare, Zottgem en Oudenaarde vanuit Brussel. Deze diensten worden steeds gereden met M4 – trek/duweenheden. Verder zijn er nog de IC-treinen Brussel – Tournai – Moeskroen, Welkenraedt – Brussel – Quéivrain en de IR-treinen Kortrijk – Gent – Mechelen – Leuven.

De inzetreeks wordt – vooral 's nachts – aangevuld met enkele goederentreinen vanuit Oostende, Zeebrugge en Merelbeke naar voor Schaarbeek, Leuven en Antwerpen.

Antwerpen-Dam	2151 – 2160
----------------------	--------------------

Deze vrij beperkte reeks voorziet vooral diensten in de IC-verbinding Antwerpen – Brussel – Charleroi, deze dienst wordt gereden met de – gemoderniseerde – M4- rjtuigen.

Reeks 22 :**Technische gegevens :**

Bouwer :	La Brugeoise & Niv	
Ombouw		
Bouwjaar :	1954	
Asindeling :	B°B°	
Aantal gebouwd :	50	
Aantal op 01-01-99	49	
Aantal op 31-12-99	49	
Vermogen :	1 885 kW	
Massa :	87 000 kg	
Snelheid	130 km/h	
Gebruik :	Vooral reizigers	

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	NK
2209	FGH	2220	FGH	2230	FGH	2240	FGH	2250	NK
2210	FGH	2221	FGH	2231	FGH	2241	FG		

Inzet :

St-Ghislain**2201 – 2218 / 2220 – 2248**

In 1999 werd deze oude reeks 22 nog steeds in ondergeschikte dienst gebruikt: hoofdaandeel vindt men terug in de piekurdienst vanuit Brussel met tal van bestemmingen in Oost- en West-Vlaanderen en Hainaut. Zo rijden ze treinen naar Oostende, Kortrijk / Poperinge, Roeselare, Zottegem / Oudenaarde, maar ook Mons, Charleroi en Tournai.

Verder wordt de inzetreeks uitgebreid met een aantal lokale goederentreinen tussen de voornaamste vormingsstations, doch in deze reeks worden nog slechts een dertigtal machines gebruikt en door het locomotieftekort, worden de overige machines buiten reeks gebruikt en zo kan men deze machines over het ganse vlakke land tegenkomen in tal van diensten.

Kinkempois**2249 – 2250**

Met ingang van de zomerregeling werden beide locomotieven aangepast voor de lichterdiensten tussen Liège-Guillemins en Ans. Ze duwen vooral de treinen Welkenaedt – Oostende en Welkenraedt – Quéivrain de zware helling op. In deze dienst vervangen ze de locomotief 2383, die hiervoor aangepast was.


Prognoses :

Geleidelijk aan zullen deze locomotieven echter minder gebruikt worden. De reden is de levering van de nieuwe elektrische locomotieven reeks 13, maar vooral de levering van de nieuwe stellen. Hierdoor komen er klassieke stellen reeks 06/07 vrij die dan ingezet worden in de piekurdienst. Nochtans zullen de meeste machines de kaap van 2005 wel halen en worden enkel beschadigde machines afgesteld.

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	
Ombouw		
Bouwjaar :	1955	
Asindeling :	B°B°	
Aantal gebouwd :	83	
Aantal op 01-01-99	83	
Aantal op 31-12-99	82	
Vermogen :	1 885 kW	
Massa :	90 300 kg	
Snelheid	130 km/h	
Gebruik :	Goederen	

Schrapping : 2307Stelplaatsindeling :

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	+ 1999	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	FSD
2316	FNDM	2333	FKR	2350	FKR	2367	FSD		
2317	FNDM	2334	FKR	2351	FSD	2368	FSD		

Inzet :**Antwerpen-Dam 2301 – 2306 / 2308 - 2320**

De twintig machines van Antwerpen-Dam worden enkel in de doorgaande goederendienst gebruikt met twee inzetlijnen: enerzijds de verbinding tussen Antwerpen en Montzen / Kinkempois via Hasselt en anderzijds de ertstreinen tussen Antwerpen en Ronet, en verder Stockem. Hierbij wordt laatste gedeelte gewoonlijk met twee locomotieven in treenschakeling gereden. De inzetreeks wordt opgevuld met enkele lokale diensten naar Leuven en Schaarbeek.

Merelbeke 2321 – 2350

Ook te Merelbeke worden de locomotieven reeks 23 vooral voor gaande goederentreinen gebruikt, ze rijden vooral met bestemming Monceau en Ronet, die vanuit de Gentse kanaalzone, verdere diensten zijn deze naar Moeskroen via Kortrijk en naar Antwerpen en Muizen. Verder nog een aantal lokalere treinen naar Oostende en Zeebrugge.

**Oostende 2351 – 2383
2383 overgekomen vanuit Kinkempois**

De diensten situeren zich vooral in de doorgaande goederendienst vanuit Zeebrugge naar verschillende bestemmingen doorheen het ganse land. Voornaamste bestemmingen zijn echter Montzen en Monceau, maar verder ook enkele treinen naar Moeskroen en Kortrijk enerzijds, en Muizen, Schaarbeek, Leuven anderzijds.

**Kinkempois 2383
2383 overgedragen aan Oostende**

De lichterdienst van de 2383 te Liège Guillemins werd vanaf de zomerregeling overgenomen door twee locomotieven reeks 22 (2249 en 2250), waarbij de 2383 teruggebouwd werd in de gewone uitvoering en naar Oostende getransfereerd werd.

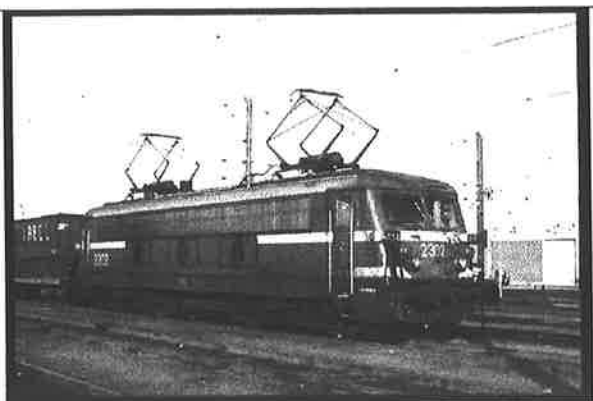
Prognoses :

Ook door de levering van nieuw materieel kan men nog altijd niet zonder de locomotieven reeks 23. Hierdoor zullen de eerste schrappingen enkel te wijten zijn aan zware ongelukken. Dit was het geval voor de 2307 (botsing te Hatrival) die als eerste van deze reeks in 1999 definitief afgevoerd werd. Anderzijds zijn er in 1999 nog verder locomotieven zwaar beschadigd bij ongevallen (o.m. te Stockem) en het is mogelijk dat deze machines in 2000 definitief verdwijnen. De werkelijke afstelling van de reeks 23 wordt slechts na 2005 verwacht.

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
Ombouw	
Bouwjaar :	1960 – 1961
Asindeling :	B°B°
Aantal gebouwd :	22
Aantal op 01-01-99	14
Aantal op 31-12-99	14
Vermogen :	1 885 kW
Massa :	83 850 kg
Snelheid	130 km/h
Gebruik :	Reizigers

**Stelplaatsindeling :**

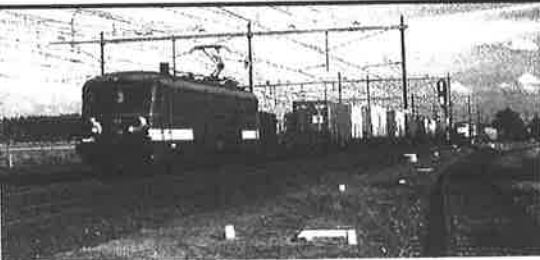
2501	FNDM	2504	FNDM	2507	FNDM	2510	FNDM	2513	FNDM
2502	FNDM	2505	FNDM	2508	FNDM	2511	FNDM	2514	FNDM
2503	FNDM	2506	FNDM	2509	FNDM	2512	FNDM		

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	
Ombouw	1972 – 1973	
Bouwjaar :	1960 – 1961	
Asindeling :	B°B°	
Aantal gebouwd :	8	
Aantal op 01-01-99	8	
Aantal op 31-12-99	8	
Vermogen :	1 885 kW	
Massa :	85 000 kg	
Snelheid	130 km/h	
Gebruik :	Goederen	

Stelplaatsindeling :

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


Inzet :

Antwerpen-Dam	2551 – 2558
----------------------	--------------------

In 1999 werd – door het faillissement van Lovers Rail de privé-inzet van de vier machines die verhuurd waren aan deze firma opgeheven en kwamen deze locomotieven vanaf de zomerregeling terug ter beschikking van de N.M.B.S.

Bij de N.M.B.S. werden gedurende het ganse jaar twee machines gebruikt in de goederendienst (containers) tussen Rotterdam-Kijfhoek en Antwerpen / Leuven. Tegen het einde van 1999 kwam een derde grensoverschrijdende dienst erbij, namelijk een trein tussen Kinkempois en het Nederlandse Born. De toekomst van deze treinen is echter niet zeker, daar de Nederlandse privé-firma Shortlines deze diensten naar België zou willen overnemen met eigen locomotieven.

Reeks 26 :**Technische gegevens :**

Bouwer :	La Brugeoise & Niv	
Ombouw		
Bouwjaar :	1964 / 1968 – 1971	
Asindeling :	B°B°	
Aantal gebouwd :	35	
Aantal op 01-01-99	34	
Aantal op 31-12-99	34	
Vermogen :	2 575 kW	
Massa :	82 400 kg	
Snelheid	130 km/h	
Gebruik :	Goederen	

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 :**Monceau 2601 – 2615 / 2617 – 2635**

De reeks 26 wordt vooral in de goederendienst gebruikt en berijdt drie verschillende inzetlijnen: voornaamste inzet kennen de machines op de verbinding tussen Charleroi en Antwerpen via Ottignies en Leuven. Andere inzetlijn is de Maaslijn met diensten naar Ronet en verder Kinkempois en Montzen. Ook op de verbinding naar Gent wordt regelmatig bereden.


De machines die niet in de regelmatige reeks voorkomen worden vrij uitgebreid gebruikt en komen over het ganse net tot inzet. Nochtans is het aantal reserve-locomotieven vrij beperkt door het aantal afgestelde locomotieven door zware ongevallen. Tegen de verwachtingen in worden alle machines die bij deze ongevallen betrokken waren alsnog hersteld, dit door het tekort aan goederentreinmachines. De volgende lijst geeft de nog steeds afgestelde machines :

2632 – 2614	9 september 1998	Nanine
2605	25 september 1998	Courrière
2603	29 oktober 1998	Courrière
2602	3 december 1998	Weerde

Prognoses :

Ook bij deze machines is er nog geen afstellingsgolf voorzien en zullen ze zeker tot bij de levering van de nieuwe binnenlandse locomotieven omstreeks 2005 in dienst blijven.

Reeks 27 :**Technische gegevens :**

Bouwer :	La Brugeoise & Niv	
Ombouw		
Bouwjaar :	1981 – 1982	
Asindeling :	B°B°	
Aantal gebouwd :	60	
Aantal op 01-01-99	60	
Aantal op 31-12-99	60	
Vermogen :	4 150 kW	
Massa :	84 000 kg	
Snelheid	160 km/h	
Gebruik :	Personen/goederen	

Stelplaatsindeling :

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

Inzet :**Oostende****2701 - 2720**

Met ingang van zomerregeling naar Kinkempois

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. In de loop van het jaar – na begin van de zomerregeling werden een aantal diensten overgenomen door de reeks 13, dit met wisselend succes. Nochtans blijven de 27-ers alle treinen met bestemming Duitsland rijden daar ze als enige toegelaten zijn in Aachen-Hbf.

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

Kinkempois**2701 – 2760**

Te Kinkempois wordt een gedeelte van deze locomotieven in reizigersdienst gebruikt tussen Oostende en Aachen / Eupen en dit gedeelte steeg nog na de overkomst van de machines uit Oostende. Geleidelijk worden ze hier echter vervangen door de reeks 13 en zelfs gedeeltelijk door de reeks 15.

De voornaamste bezigheid hebben de machines in goederendienst en hier zijn er tal van bestemmingen. Twee hoofdlijnen: namelijk de verbinding Antwerpen – Kinkempois / Montzen en de maaslijn tussen Kinkempois en Monceau. Vanuit Ronet worden ze ook gebruikt op de Luxembourgl-lijn naar Stockem. Deze verbinding wordt ook bereikt voor alle goederentreinen Kinkempois – Jemelle. Verder worden ook tal van andere bestemmingen bereikt: de reeks 27 rijdt door naar Schaarbeek, Merelbeke en Zeebrugge, maar ook via Charleroi naar Jeumont en Moeskroen.

Prognoses:

Door het inbrengen van de reeks 13, wordt de reizigersdienst steeds verder beperkt, en in 2000 zullen ook de diensten naar Aachen wegvallen na homologatie van de reeks 13 in Duitsland. In goederendienst zullen ze de reeks 23 verdringen van de Luxembourgl-lijn en ook andere doorgaande goederentreinen zullen door de reeks 27 geslept worden.

Museummaterieel : elektrische locomotieven

Reeks 28 :

Technische gegevens :

Bouwer :	Baume/Marpent
Ombouw	
Bouwjaar :	1949
Asindeling :	B°B°
Aantal gebouwd	3
Vermogen :	1 990 kW
Massa :	84 290 kg
Snelheid	130 km/h
Standplaats	Merelbeke

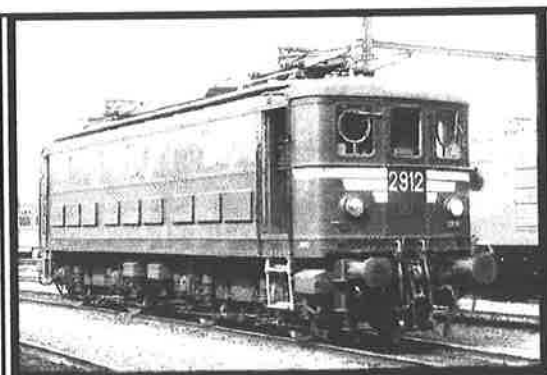


De twee locomotieven van deze reeks – de 2802 en 2803 – staan nog steeds in zeer slechte toestand afgesteld in de CW Mechelen en er is nog geen beslissing om één van de beide machines uit 1949 – als eerste sneltreinlocomotieven te behouden.

Reeks 29 / type 101 :

Technische gegevens :

Bouwer :	Baume/Marpent
Ombouw	
Bouwjaar :	1949
Asindeling :	B°B°
Aantal gebouwd :	20
Aantal op 01-01-99	2
Aantal op 31-12-99	2
Vermogen :	1 450 kW
Massa :	81 500 kg
Snelheid	100 km/h
Gebruik :	Reizigers/goederen



Stelplaatsindeling :

101.012	NK	2913	CW FM			
---------	----	------	-------	--	--	--

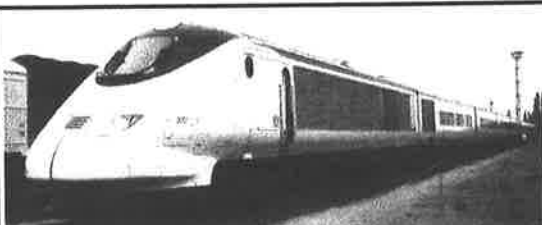
De 101.012 staat nog steeds te Kinkempois afgesteld en waarschijnlijk komt er in de nabije toekomst geen beweging meer in deze locomotief. De imatriculatie voorziet een vrij belangrijke ombouw van de remming. De 101.012 is gerestaureerd in zijn oorspronkelijke versie in twee kleurschakeringen groen.

De 2913 staat – in gemoderniseerde vorm op de binnenkoer van de CW Mechelen

Motorwagens voor HST-treinen

Reeks 31 Eurostar :

Technische gegevens :

Bouwer :	Bombardier / GEC	
Ombouw		
Bouwjaar :	1994	
Asindeling :	B°B°	
Aantal gebouwd :	8	
Aantal op 01-01-99	8	
Aantal op 31-12-99	8	
Vermogen :	14 000 kW	
Massa :	780 000 kg	
Snelheid	300 km/h	
Spanningen :	750 V / 3000 V DC 25 kV AC	
Gebruik :	HST London	

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	
Ombouw		
Bouwjaar :	1996	
Asindeling :	B°B°	
Aantal gebouwd :	7	
Aantal op 01-01-99	7	
Aantal op 31-12-99	7	
Vermogen :	8 800 kW	
Massa :		
Snelheid	300 km/h	
Spanningen :	1 500 / 3 000 V DC 25 kV, 15 kV AC	
Gebruik :	HST	

Stelplaatsindeling :

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

Inzet :

Brussel-zuid	4301 – 4307
---------------------	--------------------

De Thalysstellen rijden bij voorkeur op de verbinding Paris – Brussel – Köln, een enkele keer worden ze ook gebruikt op de verbinding naar Amsterdam in vervanging van de Franse driespanningsstellen type Réseau. Vanaf de winterregeling 1998 – bij overname van de Memling – rijden ze éénmaal vanuit Köln door tot in het verder gelegen Dortmund.

In 2000 is er geen verhoging van het aantal diensten voorzien, maar een aantal stellen zullen wel doorrijden naar Hannover, waar er de Expo 2000 georganiseerd wordt.

Dieselmotorwagens

Reeks 41 :

Technische gegevens :

Bouwer :	Alshom – GEC / Bombardier
Bouwjaar :	1999 – 2001
Asindeling :	B'2' + 2'B'
Aantal gebouwd :	80
Aantal op 01-01-99	-
Aantal op 31-12-99	-
Vermogen :	2x 485 kW
Motor	2x ABC type 6DZC
Massa :	93 000 kg
Snelheid	120 km/h
Transmissie	hydraulisch
Gebruik :	IR - lokaaltrein

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

Tegen de verwachtingen in is het nog niet gekomen tot de levering van de eerste stellen van deze reeks. De werkelijke levering wordt nu eind april verwacht en dit is ook werkelijk gebeurd op 14 april 2000. De volgende stellen worden – na een eerste testperiode – twee per maand afgeleverd, waarbij de eerste 27 stellen naar Hasselt komen.

Inzet :

LSV TIJDSCHRIFT Nr. 95 – JAARBOEK 1999

Erratum blz. 47 t/m 95:

in de koptekst en de voettekst staat op deze blz. verkeerdelijk
“Jaarboek 1998 – N.M.B.S.” vermeld;

dit moet zijn “Jaarboek 1999 – N.M.B.S.”

Hasselt

4101 – 4127

Vanaf april 2000 wordt de levering van deze nieuwe stellen gestart en tegen september zouden een tiental stellen te Hasselt aanwezig zijn. Vanaf dat ogenblik nemen ze de diensten Hasselt – Mol over en geleidelijk aan wordt ook de dienst Antwerpen – Neerpelt – (Weert) aan deze stellen toevertrouwd. Tegen mei 2001 zouden alle dienst op de reeks 41 overgegaan zijn.

Monceau (Charleroi)

Tweede stelplaats – voor slechts 10 motorwagens, wordt waarschijnlijk Monceau; ze worden ingezet op de enige diesellijn, nl. Charleroi – Couvin (vanaf de zomerregeling 2001)

Stockem

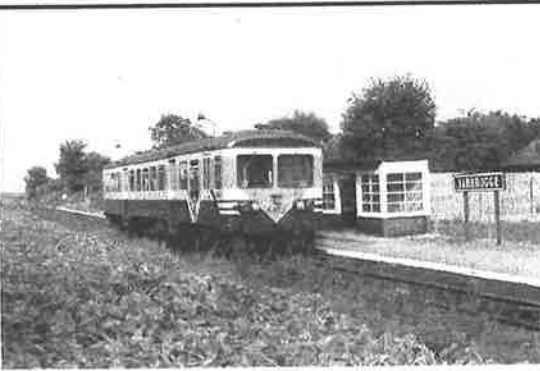
Derde stelplaats voor de reeks 41 wordt Stockem, inpunt Virton: zo worden er 15 motorwagens hier gestationeerd, voor de diensten naar Dinant via Bertrix en vanuit Bertrix naar Libramont. Mogelijk wordt ook de verbinding Virton – Athus – Arlon gereactiveerd. De inzet zal waarschijnlijk vanaf september 2001 effectief een aanvang nemen.

Merelbeke

Laatste en belangrijkste inzetplaats wordt Merelbeke met 30 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 2001 door de reeks 41 overgenomen worden.

Reeks 44 :

Technische gegevens :

Bouwer :	Germain	
Bouwjaar :	1954	
Asindeling :	B'2'	
Aantal gebouwd :	10	
Aantal op 01-01-99	8	
Aantal op 31-12-99	8	
Vermogen :	260 kW	
Motor	GM 2 x 6 cil in lijn	
Massa :	53 000 kg	
Snelheid	100 km/h	
Transmissie	hydraulisch	
Gebruik :	Lokaaltreinen	

Stelplaatsindeling :

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

Inzet :

Merelbeke	4402, 4403, 4405 4404, 4406 in mei 1999 naar Stockem (reeds uitgeleend aan MKM)
------------------	--

De inzet van deze stellen te Merelbeke is beperkt tot de inzetplaats Aalst en de lokale verbinding Aalst – Burst. Hiervoor zijn twee motorwagens (tijdens de piekuren gekoppeld) nodig. Tijdens de weekends staan de motorwagens afgesteld te Aalst-Kerrebreek.

Daar de dienst verminderde werden de 4404 en 4406 aan Stockem afgestaan. Deze motorwagens waren hier trouwens al gedurende geruime tijd in dienst.

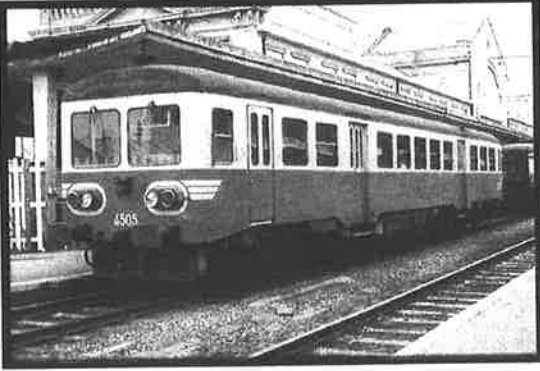
Stockem	4404, 4406; 4407, 4408 , 4410 4404, 4406 vanuit Merelbeke naar Stockem
----------------	---

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	
Bouwjaar :	1954	
Asindeling :	1A'1'	
Aantal gebouwd :	10	
Aantal op 01-01-99	8	
Aantal op 31-12-99	8	
Vermogen :	260 kW	
Motor	GM 2x 6 cil in lijn	
Massa :	54 200 kg	
Snelheid	100 km/h	
Transmissie	Hydraulisch	
Gebruik :	Lokaalreinen	

Stelplaatsindeling :

4501	MKM	4504	MKM	4506	MKM	4509	MKM	
4502	MKM	4505	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 lokaalreinen 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.

Prognoses reeks 44 - 45

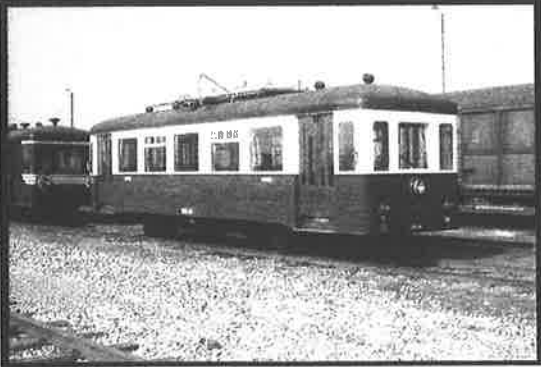
Als de tesritten van de reeks 41 voorspoedig verlopen worden de oude stellen vanaf de tweede helft van 2001 door deze nieuwe stellen vervangen en worden ze definitief afgesteld.

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	
Bouwjaar :	1939	
Asindeling :	A1	
Aantal gebouwd :	56	
Aantal op 01-01-99	2	
Aantal op 31-12-99	2	
Vermogen :	95 kW	
Motor	Brossel	
Massa :	22 400 kg	
Snelheid	58 km/h	
Transmissie	Mechanisch	
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 kleur, maar is niet meer geïmmatriculeerd en kan derhalve geen ritten meer op het net verzekeren.

Type 553 :

Technische gegevens :

Bouwer :	Brossel / CW Mechelen	
Bouwjaar :	1942	
Asindeling :	1A'A1'	
Aantal gebouwd :	50	
Aantal op 01-01-99	2	
Aantal op 31-12-99	2	
Vermogen :	125 kW	
Motor	Brossel	
Massa :	33 300 kg	
Snelheid	66 km/h	
Transmissie	Mechanisch	
Gebruik :	Museum	

Stelplaatsindeling :

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

Inzet :

Daar waar de 4903 van de N.M.B.S. te Antwerpen afgesteld staat, werd er duchtig gewerkt aan de restauratie van de 553.29 van de T.S.P. en waarschijnlijk komt deze motorwagen in de loop van 2000 terug in dienst.

Type 608 :

Technische gegevens :

Bouwer :	FUF Haine-St-Pierre	Vermogen :	275 kW
Bouwjaar :	1939	Motor	Carels
Asindeling :	B'2'	Massa :	55 400 kg
Aantal gebouwd :	6	Snelheid	125 km/h
Aantal op 01-01-99	1	Transmissie	Mechanisch
Aantal op 31-12-99	1	Gebruik :	Museum

Stelplaatsindeling :

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

Inzet :

Geen wijzigingen bij de 608.05, die te Antwerpen gerestaureerd wordt en er afgesteld staat.

Type 654 (kopdeel) :

Technische gegevens :

Bouwer :	Baume & Merpent	Vermogen :	2 x 270 kW
Bouwjaar :	1936	Motor	Carels
Asindeling :	2'B'B'2'	Massa :	159 000 kg
Aantal gebouwd :	3	Snelheid	135 km/h
Aantal op 01-01-99	1	Transmissie	Elektrisch
Aantal op 31-12-99	1	Gebruik :	Afgesteld

Stelplaatsindeling :


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

Inzet :

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

Type 554 / Reeks 46 :

Technische gegevens :

Bouwer :	Ragheno	
Bouwjaar :	1952	
Asindeling :	1A'A1'	
Aantal gebouwd :	20	
Aantal op 01-01-99	10	
Aantal op 31-12-99	10	
Vermogen :	95 kW	
Motor	Brossel > GM	
Massa :	22 400 kg	
Snelheid	58 km/h	
Transmissie	Hydraulisch	
Gebruik :	Museum	

Stelplaatsindeling :

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

Inzet :

Bij de N.M.B.S. zijn twee stellen in het museumpatrimonium: de 4603 staat te Kinkempois ritvaardig, de 4601 werd in 1999 als standbeeld opgesteld te Charleroi-sud.

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. De drie stellen staan te St-Ghislain.

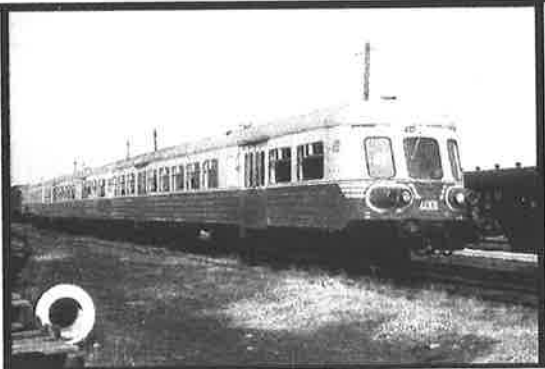
De CFV3V heeft twee stellen in gebruik : de 4616 – in rood – gele kleurstelling en de 4611 – in de schildering blauw – beige worden gebruikt tussen Mariembourg en Treignes.

De L.S.V. heeft de 554.14 (4614), vanaf 1998 werd de restauratie verder uitgevoerd en dit stel zal midden 2000 in zijn oorspronkelijke kleurstelling (twee tonen groen en enkele koplamp) terug op de sporen verschijnen. Het stel zal de ritten tussen Zwartberg en Eisden gaan verzekeren.

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	
Bouwjaar :	1961	
Asindeling :	B'B' + 2'2' + 2'2'	
Aantal gebouwd :	7	
Aantal op 01-01-99	2	
Aantal op 31-12-99	2	
Vermogen :	2 x 295 kW	
Motor	2 x SEM	
Massa :	127 900 kg	
Snelheid	100 km/h	
Transmissie	Hydraulisch	
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 1999 voorzien De 4001 – als prototype-stel – is verworven door de CFV3V en wordt gebruikt tussen Mariembourg en Treignes. De kleurstelling is hier ook rood-geel

Reeks 43 :

Technische gegevens :

Bouwer :	AM Nivelles	
Bouwjaar :	1954 – 1955	
Asindeling :	1A'2'	
Aantal gebouwd :	36	
Aantal op 01-01-99	3	
Aantal op 31-12-99	3	
Vermogen :	275 kW	
Motor	Carels / SEM	
Massa :	52 700 kg	
Snelheid	90 km/h	
Transmissie	Hydraulisch	
Gebruik :	Museum / monument	

Stelplaatsindeling :

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


Inzet :

De 4302 van de Stoomtrein Puurs – Dendermonde verzekert de dienst tussen Dendermonde-station en Baasrode. 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. Het stel staat te St-Ghislain. . Alle drie stellen hebben de rood – gele kleurstelling.

Lijndiesellocomotieven :

Reeks 51 :

Technische gegevens :

Bouwer :	Cockerill	
Bouwjaar :	1961 – 1963	
Asindeling :	C°C°	
Aantal gebouwd :	93	
Aantal op 01-01-99	74	
Aantal op 31-12-99	67	
Vermogen :	1 300 kW	
Motor	Cockerill	
Massa :	117 000 kg	
Snelheid	120/h	
Transmissie	Diesel-elektrisch	
Gebruik :	Goederen	

Stelplaatsindeling :

5101	FHS	5120	LNC	5139	+ 1999	5158	FNDM	5182	FNFM
5102	FNDM	5121	LNC	5140	+ 1999	5160	+ 1999	5183	FHS
5103	FHS	5122	FHS	5141	FHS	5162	FNDM	5185	FHS
5104	FHS	5123	LNC	5152	FHS	5164	FNDM	5186	FNDM
5105	FHS	5124	FKR	5143	FHS	5166	FNDM	5189	+ 1999
5107	FKR	5125	FNDM	5144	+ 1999	5167	FNDM	5193	FHS
5108	FKR	5127	FHS	5145	FHS	5168	FNDM		
5109	FKR	5128	FKR	5146	LNC	5170	FNDM		
5110	FNDM	5129	FHS	5147	LNC	5172	FNDM		
5111	FKR	5130	FNDM	5148	LNC	5173	FNDM		
5112	FKR	5131	LNC	5149	LNC	5174	FNDM		
5113	+ 1999	5132	FKR	5150	LNC	5175	FNDM		
5114	FHS	5133	FNDM	5152	FHS	5177	FNDM		
5115	FNDM	5134	FNDM	5154	FNDM	5178	FNDM		
5116	FKR	5135	LNC	5155	+ 1999	5179	FNDM		
5117	LNC	5136	FHS	5156	FNDM	5180	FNDM		
5118	FKR	5138	FHS	5157	FNDM	5181	FNDM		

Inzet :

Schaarbeek

5102, 5103, 5105,

Afgestaan aan Antwerpen, Hasselt, Monceau

Al vanaf begin 1999 werden de drie overgebleven machines enkel nog ingezet voor de dienst Baan, voor het vervoer van de langgelaste spoorstaven vanuit Schaarbeek naar de verschillende werven van het net. Maar met ingang van de zomerregeling vielen ook deze laatste diensten weg en met ingang van 1 augustus werden de drie machines verdeeld over de stelplaatsen Antwerpen-Dam (5102), Hasselt (5103) en Monceau (5105)

Merelbeke 5107, 5108, 5109, 5111, 5112, 5116, 5118, 5124, 5128, 5132
10 locomotieven

Onderlijnd = uitgerust met verwarmingsketel voor reizigerstreinen

Gedurende 1999 zou de inzet vanuit Merelbeke steeds verder terugvallen en in goederendienst bleven enkel nog een aantal ondergeschikte diensten over vanuit en in de Gentse kanaalzone naar Antwerpen en Schaarbeek. Anderzijds was er een onregelmatige inzet voor een aantal zware piekurtreinen in reizigersdienst en hier bereikten de machines vooral Ronse in plaats van de reeks 62. Voor deze reizigerstreinen waren immers nog 6 machines uitgerust met een verwarmingsketel.

Vanaf de winterregeling werd er één gemeenschappelijke reeks met de machines van Antwerpen opgesteeld en dit is waarschijnlijk het einde voor de Gentse locomotieven. In 2000 zullen ze waarschijnlijk geconcentreerd worden te Antwerpen.

Monceau 5104, 5117, 5120, 5121, 5123, 5131, 5135, 5146, 5147, 5148, 5149, 5150
5104 van Schaarbeek naar Monceau
12 locomotieven

De inzet van de reeks 51 te Monceau ging in 1999 sterk achteruit en er werd slechts een inzetreeks met 4 inzetdagen opgesteld. De dienst beperkt zich vooral tot lokale goederentreinen tussen Charleroi / Monceau en Mons / St-Ghislain, met verdere bestemmingen Manage en La Louvière. Ookj Jeumont en verder Maubege en Aulnoye in Frankrijk worden nog bereikt.

Hasselt 5101, 5103, 5105, 5114, 5122, 5127, 5129, 5136, 5138, 5141, 5142, 5143, 5145, 5152, 5179, 5183, 5185, 5193
5105 vanuit Schaarbeek naar Hasselt
18 locomotieven

In tegenstelling met de overige inzetreeksen ging deze van Hasselt in 1999 nog vooruit: vooral het aantal doorgaande diensten tussen het Genkse industriegebied en Montzen / Aachen-West werd uitgebreid, maar ook waren er doorgaande diensten naar Kinkempois en Antwerpen. Verder veel lokale diensten: één dag wordt ingenomen door ritten binnen de Genkse industriezone, verder nog de bediening van Tessenderlo / Diest, Mol en Tongeren.

Antwerpen-dam, 5102, 5110, 5115, 5125, 5130, 5133, 5134, 5154, 5156, 5157, 5158, 5162, 5164, 5166, 5167, 5168, 5170, 5172, 5173, 5174, 5175, 5177, 5178, 5180, 5181, 5182, 5186
5102 uit Schaarbeek
27 locomotieven

Ondanks het feit dat Antwerpen nog steeds de uitgebreidste inzetreeks heeft, werden de diensten toch uitgedund. In de doorgaande goederendienst verzekeren ze nog de zinkertstreinen naar Budel (NL), maar ze rijden ook nog naar Montzen en Aachen-West (onder meer met de bananentreinen). Anderzijds zijn er vooral lokalere diensten binnen de Antwerpse agglomeratie en naar Muizen, Leuven en Schaarbeek. Met ingang van de winterregeling werden de inzetreeksen van Antwerpen en Merelbeke samengevoegd en rijden deze machines ook meer diensten naar Merelbeke en verder Zeebrugge.

Schrappingen in 1999

200.013 > 5113	Cockerill 08/03/1962	Tournai Schaarbeek St-Ghislain Merelbeke Antwerpen-Dam	02/03/1982 09/10/1978 31/05/1987 01/10/1998 01/12/1999	01/12/1999	Motorschade
-------------------	-------------------------	--	--	------------	-------------

200.039 > 5139	Cockerill 23/08/1962	Schaarbeek Kortrijk Schaarbeek Monceau Kortrijk Monceau	16/01/1971 19/10/1971 24/02/1979 08/04/1979 06/01/1986 01/05/1999	01/05/1999	Motorschade
200.040 > 5140	Cockerill 29/08/1962	Monceau Schaarbeek Kortrijk Monceau Hasselt	02/10/1962 23/09/1971 01/06/1986 01/08/1998 01/05/1999	01/05/1999	Motorschade
200.044 > 5144	Cockerill 19/09/1962	Dendermonde Schaarbeek Hasselt	10/09/1974 29/05/1988 01/07/1999	01/07/1999	Motorschade
200.055 > 5155	Cockerill 18/12/1962	Hasselt Antwerpen-Dam	31/12/1970 01/04/1999	01/04/1999	Botsing te Antw-Schijnp 03/03/1999
200.060 > 5160	Cockerill 25/01/1963	Schaarbeek Hasselt Antwerpen-Dam	23/12/1965 29/05/1988 01/08/1999	01/08/1999	Motorschade
200.089 > 5189	Cockerill 12/07/1963	Hasselt Antwerpen-Dam Hasselt	29/05/1989 01/06/1995 01/12/1999	01/12/1999	Motorschade

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 :

Na de schrappingen van de machines in 1999, zal de afstellingsgolf niet meer lang op zich laten wachten. Met de levering van de reeks 77 zullen ze op vrij korte termijn overbodig worden en mag men rekenen op de snelle afvoer van deze machines. Voor 2000 is het nog niet zo en worden enkel de locomotieven afgesteld die schade opgelopen hebben of die aan hun revisiegrens gekomen zijn.

In verband met de inzet mag men echter aannemen dat de stelplaatsen Monceau en Merelbeke in de loop van 2000 hun machines zullen afstaan aan Antwerpen-Dam en Hasselt. Anderzijds zullen een aantal taken te Antwerpen geschrapt worden ten gunste van de reeks 77. De uitloopstelplaats wordt waarschijnlijk Hasselt, waar ze in 2000 enkele taken van de reeks 55 van Kinkempois zullen overnemen en tot ca. 2002 vooral het verkeer vanuit Genk-goederen (Winterslag) zullen blijven uitvoeren. Op dat ogenblik zullen de laatste machines reeks 51 definitief afgesteld worden. Mogelijk kan een transfert van enkele locomotieven naar TUC-rail (ter vervanging van de reeks 59) de loopbaan met enkele jaren verlengen, doch hierover is nog geen beslissing gevallen.

Reeksen 52 – 53 - 54 :

Technische gegevens :

Bouwer :	Anglo Franco Belge	
Bouwjaar :	1955 – 1957	
Asindeling :	C°C°	
Aantal gebouwd :	40	
Aantal op 01-01-99	31	
Aantal op 31-12-99	30	
Vermogen :	1 035 kW	
	GM	
Motor	108 000 kg	
Massa :	120 km/h	
Snelheid	Diesel-elektrisch	
Transmissie		
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	+ 1999	5407	MKM		

Inzet :

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

Ook in 1999 veranderde de inzet – ondanks de werken aan de Athus-Meuse-lijn – nauwelijks en worden dagelijks 16 locomotieven ingezet. Hoofdinzet kennen de machines nog steeds op de verbinding Belval – Ronet, waarbij veel treinen in de late avond en 's nachts rijden, dit omwille van de elektrificatiewerken. Naast Belval, zijn nu ook Dudelange en Bettembourg bestemmingen voor deze reeksen. Ook de trein naar Ronet – gereden met twee machines reeds CFL 1800 – werd vanaf de winterregeling door Belgische machines overgenomen.

Verder zijn er nog een aantal lokale bestemmingen zoals de Cellulose des Ardennes, Athus en Stockem. Vanuit Bertrix gaat het naar Libramont en Marbehan, maar ook naar Marloie. Verder worden de locomotieven ook gebruikt voor tal van werktreinen. In reizigersverkeer zijn er de piekurtreinen Dinant – Bertrix en de Kayak-treinen naar Houyet.

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.

Opmerkelijke prestaties waren ook de diverse extra-treinen door de zonsverduistering, waarbij de machines treinen vanuit Namur en Libramont naar Virton reden. Voor deze gebeurtenis op 11 augustus 1999 werden niet minder dan 12 machines reeksen 52/53 gebruikt.

Prognoses :


In 1999 was de inzet ongewijzigd, maar geleidelijk aan zal de inzet verminderen door de nakende opening van de elektrificatie en de indienststelling van de reeks 13. Vanaf 2001 zal de inzet verminderen tot een 5 machines vanuit Ronet op de maaslijn. Wat er met de overige machines gebeurt is nog niet beslist. Wel werd de 5404 –de enige met ronde neuzen – op 1 december 1999 in het museumpatrimonium opgenomen. Reden hiervoor was het lawaai in de stuurposten, waardoor er protest was vanwege de bestuurders.

Schrappingen in 1999

204.004 > 5404	A.F.B.		02/03/1982 09/10/1978 31/05/1987 01/10/1998 01/12/1999	01/12/1999	Motorschade
-------------------	--------	--	--	------------	-------------

Reeks 55 :

Technische gegevens :

Bouwer :	Brugeoise & Nivelles	
Bouwjaar :	1961	
Asindeling :	C°C°	
Aantal gebouwd :	42	
Aantal op 01-01-99	38	
Aantal op 31-12-99	38	
Vermogen :	1 175 kW	
Motor	GM	
Massa :	110 000 kg	
Snelheid	120 km/h	
Transmissie	Diesel-elektrisch	
Gebruik :	Reizigers/goederen	

Stelplaatsindeling :

5502	NK	5513	NK	5525	NK	5532	NK	5537	NK
5503	NK	5517	NK	5526	NK	5533	NK	5538	NK
5504	NK	5518	NK	5527	NK	5534	NK	5539	NK
5507	NK	5521	NK	5528	NK	5535	NK	5541	NK
5508	NK	5524	NK	5530	NK	5536	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				

Kinkempois	Gewone reeks 55 :
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
23 locomotieven	

Kinkempois zet zijn locomotieven enkel in voor doorgaande goederentreinen. Hoofdinzet kennen de machines tussen Kinkempois en Montzen / Aachen-West. Verder zijn er nog diensten naar Ford-Genk en naar Antwerpen. De inzetreeks wordt verder ingevuld met een aantal lokale goederendiensten, vooral op de Maaslijn naar Statte en verbindingstreinen binnen de Luikse agglomeratie.

Vijf machines – uitgerust met de Luxembourg radio – worden vanuit Gouvy gebruikt. De diensten – vooral voor goederentreinen spelen zich af tussen Gouvy – Trois-Ponts en Aywaille. Vanuit Trois-Ponts slepen ze de zware houttreinen (in dubbel tractie) naar Büllingen. Verder zijn er nog enkele goederentreinen tussen Kinkempois en Trois-Vierges en verder Ettelbrück, maar deze rijden vooral 's nachts.

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.

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

De inzetreeks kreeg in 1999 een flinke deuk. In het begin van het jaar werd nog doorgereden tot in Luxembourg, maar ongeveer de helft van de treinen zou te Gouvy overgenomen worden door elektrische locomotieven van de CFL. Geleidelijk aan verminderde de inzet binnen het CFL-net.

Tweede achteruitgang kenden de machines met ingang van de winterregeling: de bovenleiding werd tussen Gouvy en Trois-Ponts onder spanning gezet en de Luxemburgse machines stootten door tot in dit laatste station. DE dieseltractie met de "blauwe" 55-ers werd nu beperkt tussen Liège en Trois-Ponts. De overgebleven machines zouden sporadisch de autoslaaptreinen vanuit Bressoux verzekeren.

Schaarbeek	Reeks 55 TVM:
	5501, 5506, 5509, 5511, 5512, 5514
6 locomotieven	


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.

Prognoses :

Met de indienststelling van de elektrische tractie tussen Liège en Luxembourg valt een groot gedeelte van het inzetgebied van de reeks 55 weg, maar er werd nog niet beslist waar deze machines vanaf mei 2000 gebruikt zullen worden. Enige plan is de ombouw van een tiental machine met ATB-systeem, zodat ze vanaf 2001 de diensten op de Ijzeren Rijn vanuit Antwerpen naar Roermond of Mönchengladbach zouden verzekeren. Op dat ogenblik zou ook de inzet van de 51-ers te Antwerpen wegvallen.

Reeks 59 :

Technische gegevens :

Bouwer :	Cockerill	
Bouwjaar :	1954 – 1955	
Asindeling :	B°B°	
Aantal gebouwd :	55	
Aantal op 01-01-99	10	
Aantal op 31-12-99	10	
Vermogen :	1 265 kW	
Motor	Cockerill	
Massa :	87 200 kg	
Snelheid	120 km/h	
Transmissie	Diesel-elektrisch	
Gebruik :	Werktreinen TGV	

Stelplaatsindeling :

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

Inzet :

Kinkempois	5905, 5909, 5916, 5917, 5924, 5926, 5936, 5941, 5946, 5950
10 locomotieven	


De inzet van de reeks 59 was in 1999 nogal wisselvallig. De eigenlijke werken aan de HSL zijn nog niet begonnen en ook de voorbereidende werken benodigde niet zoveel rollend materieel. Daarenboven zijn de oude machines storingsgevoelig en oncomfortabel zodat de bestuurders eerder voor andere locomotieven opteren. Nochtans werden ze gebruikt voor diensten in en naar Voroux en op het vernieuwde deel tussen Fexhe en Ans. Maar ook op de verbinding naar Welkenraedt werden ze sporadisch ingezet.

Prognose :

Daar er steeds meer locomotieven gaan vrijkomen en de toestand van de reeks 59 achteruit gaat, gaan deze machines een ongewisse toekomst tegemoet. Tegen eind 2001 – na de elektrificatie van de Athus-Meuse-lijn – worden deze machines zeker definitief afgesteld en vervangen door vrijgekomen diesellocs. Vermelden we nog dat voorlopig 4 locomotieven in het museumbestand opgenomen zijn.

Reeks 62 / 63 :

Technische gegevens :

Bouwer :	Brugeoise / Nivelles	
Bouwjaar :	1961 – 1966	
Asindeling :	B°B°	
Aantal gebouwd :	136	
Aantal op 01-01-99	114	
Aantal op 31-12-99	109	
Vermogen :	860 kW	
Motor	GM	
Massa :	78 000 kg	
Snelheid	120 km/h	
Transmissie	Diesel-elektrisch	
Gebruik :	Reizigers/ goederen	

Stelplaatsindeling :

6201	FKR	6225	FKR	6249	LNC	6282	LNC	6315	FKR
6202	FKR	6227	NK	6251	FHS	6285	LNC	6319	NK
6204	FKR	6228	FKR	6253	FHS	6288	LNC	6321	+ 1999
6205	FKR	6229	FKR	6255	FHS	6291	FHS	6322	FKR
6207	FHS	6230	FKR	6256	FKR	6292	FKR	6323	NK
6210	NK	6231	FHS	6260	NK	6293	NK	6324	NK
6211	NK	6233	FKR	6261	FHS	6294	FHS	6325	+ 1999
6212	FKR	6234	LNC	6262	LNC	6295	FHS	6328	NK
6213	LNC	6235	FKR	6263	NK	6296	FHS	6331	NK
6214	LNC	6236	FKR	6264	FKR	6297	FHS		
6216	FKR	6237	FKR	6266	LNC	6298	FHS	6391	+ 1999
6217	LNC	6238	FHS	6267	FHS	6299	FHS	6392	+ 1999
6218	LNC	6240	FHS	6268	FHS	6301	FKR	6393	+ 1999
6219	FKR	6243	LNC	6269	NK	6302	NK		
6220	FKR	6244	FKR	6271	LNC	6304	FKR		
6221	LNC	6245	FHS	6274	NK	6306	FKR		
6222	FKR	6246	FHS	6277	LNC	6307	FKR		
6223	LNC	6247	FKR	6278	LNC	6311	FKR		
6224	LNC	6248	LNC	6281	FHS	6313	FKR		

Inzet :

Merelbeke	<u>6201, 6202, 6204, 6212, 6216, 6219, 6220, 6222, 6225, 6228, 6229, 6230, 6233, 6235, 6236, 6237, 6244, 6247, 6248, 6249, 6256, 6264, 6292, 6301, 6304, 6306, 6307, 6311, 6313, 6315, 6322</u>
32 locomotieven	

Hoofdinzet kennen de machines van Merelbeke nog steeds in de reizigersdienst, meer bepaald op de verbindingen Gent – Eeklo, Gent – Ronse en Gent – Geraardsbergen. Op deze laatste verbinding springen ook

regelmatig machines reeks 51 in voor piekurtreinen, op de overige lijnen wordt het ganse reizigersverkeer afgehandeld.

De goederendienst vermindert steeds verder en hier zijn er vooral lokale diensten in de havenzone, maar ook naar Deinze, Lokeren, St-Niklaas, Dendermonde en Aalst in de reeks opgenomen.

Prognoses :

Deze inzet blijft voorlopig nog even geldig, doch vanaf eind 2000 zouden de eerste motorwagens reeks 41 naar Merelbeke komen en op dat ogenblik is de inzet voor reizigerstreinen accuut bedreigd. Eind 2001 zouden de laatste 62-ers uit Merelbeke verdwenen moeten zijn.

Veranderingen in 1999 :

Vijf machines werden in Merelbeke geconcentreerd en na revisie verkocht aan de Nederlandse privé-vervoerder ACTS. Het betreft de drie prototype-locomotieven en twee seriemachines (zie ook verder)

Monceau	<u>6213, 6214, 6217, 6218, 6221, 6224, 6234, 6243, 6254, 6262, 6271, 6277, 6278,</u> <u>6282, 6284, 6285, 6288</u>
17 locomotieven	

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

In de goederendienst rijden ze vooral lokale treinen en hiermee bereiken ze St-Ghislain, Manage/ Feluy, Braine-le-Comte. Vanuit Ath bedienen ze het autobedrijf te Ghisenghien. Twee dagen zijn gewijd aan lokale diensten rondom St-Ghislain.

Hasselt	<u>6207, 6223, 6231, 6238, 6240, 6245, 6246, 6250, 6251, 6253, 6255, 6261, 6267,</u> <u>6268, 6281, 6283, 6291, 6294, 6295, 6296, 6297, 6298, 6299</u>
23 locomotieven	

De helft van de Hasseltse machines wordt nog gebruikt in de reizigersdienst, nl. tussen Antwerpen (Berchem) en Neerpelt en tussen Hasselt en 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.

Kinkempois	<u>6210, 6211, 6227, 6260, 6263, 6269, 6274, 6293, 6302, 6319, 6323, 6324,</u> <u>6328, 6331</u>
14 locomotieven	


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 :

Wat verwacht werd voor 1999 is nog niet gebeurd: de massale schrapping bleef achterwege daar de nieuwe stellen reeks 41 met grote vertraging pas in 2000 geleverd werden. Hierdoor mag men verwachten dat de buitendienststelling zich in 2000 zal doorzetten en dat een 20 machines op een zijspoor zullen geplaatst worden. Mogelijk zullen een tiental machines opnieuw uitgeleend worden aan TUC-rail.

Type 201 – reeks 59 ::

Technische gegevens :

Bouwer :	Cockerill	
Bouwjaar :	1954 – 1955	
Asindeling :	B°B°	
Aantal gebouwd :	55	
Aantal op 01-01-99	4	
Aantal op 31-12-99	4	
Vermogen :	1 265 kW	
Motor	Cockerill	
Massa :	87 200 kg	
Snelheid	120 km/h	
Transmissie	Diesel-elektrisch	
Gebruik :	Museum	

Stelplaatsindeling :

201.010	NMBS	201.001	Vennb	201.027	TSP		
	FNDM	5922	Raeren		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. In 1999 was de inzet van deze locomotief echter zeer beperkt, dit door het gebrek aan bestuurders voor deze machine.

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. Ook hier werd de inzet gedurende 1999 meestal door de andere locomotieven van de vereniging uitgevoerd.

De T.S.P. restaureert thans te Schaarbeek de 5927 als 201.027 in een historische uitvoering (waarschijnlijk volledig groen met gele V) . De restauratie duurt langer dan voorzien en de locomotief kwam daarom niet in 1999 terug op de sporen.

Type 202/204 – reeks 52 – 54 :

Technische gegevens :

Bouwer :	Anglo-Franco-Belge	
Bouwjaar :	1955	
Asindeling :	C°C°	
Aantal gebouwd :	40	
Aantal op 01-01-99	2	
Aantal op 31-12-99	3	
Vermogen :	1 035 kW	
Motor	GM	
Massa :	108 000 kg	
Snelheid	120 km/h	
Transmissie	Diesel-elektrisch	
Gebruik :	Museum	

Stelplaatsindeling :

5404	NMBS	5204	TSP			
	NK	202.020	FSR / FEO			

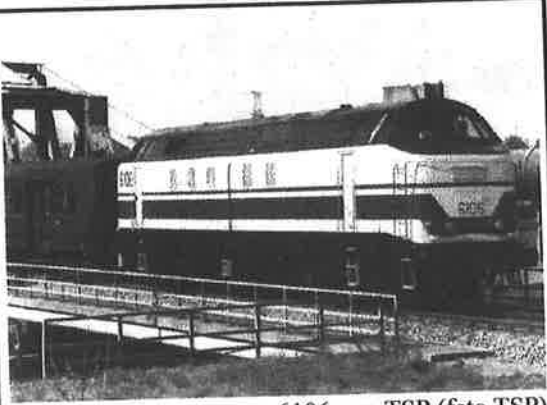
Inzet :

De N.M.B.S. heeft de 5404 als museumlocomotieven met ronde koppen behouden, en werd in 1999 in beperkte mate gebruikt in de gewone dienstregeling. In december werd deze machine echter definitief uit het bestand geschrapt en in het museumpatrimonium opgenomen. De nieuwe standplaats in Kinkempois, waar de A.T.F. voor het onderhoud zorgt.

De T.S.P. behield reeds vroeger de (lege) kast van de 5204 van sloping. 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. In 1999 werd deze "nieuwe" museumlocomotief veelvuldig gebruikt: eerste optreden was tijdens het spoorwegfestival te Maldegem, nadien vertrok de locomotief naar het treffen van de "bolle neuzen" te Denemarken en nadien was er nog een uitstap naar Noorwegen. Verder kwam de locomotief nog naar Neerpelt en verzekerde ze de overbrenging van de motorwagens type ES tussen Hasselt en Winterslag.

Type 210 – reeks 60 :

Technische gegevens :

Bouwer :	Cockerill	
Bouwjaar :	1961 – 1964	
Asindeling :	B ^o B ^o	
Aantal gebouwd :	106	
Aantal op 01-01-99	5	
Aantal op 31-12-99	5	
Vermogen :	1 145 kW	
Motor	Cockerill	
Massa :	78 000 kg	
Snelheid	120 km/h	
Transmissie	Diesel-elektrisch	6106 van TSP (foto TSP)
Gebruik :	Museum	

Stelplaatsindeling :

6041	ATF	TSP			
	NK	6003	FEO		
		6052	GT		
		6077	FGH		
		6106	FGH		

Inzet :

De ATF te Kinkempois heeft met de 6041 een ritvaardige locomotief, nochtans waren er in 1999 geen speciale ritten geprogrammeerd. De schildering is deze type '71 (groen – geel). De locomotief staat naast de stelplaats van Kinkempois afgesteld.

De T.S.P. heeft vier locomotieven, waarvan twee ritvaardig: bij de 6003 – prototype – werd de motor verwijderd en staat afgesteld in de oude wagenwerkplaats 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, maar verzekerden slechts weinig ritten in 1999. Beide locomotieven staan in het museumdepot te St-Ghislain

Verder zijn er nog twee machines beschikbaar als industri locomotieven te Momignies (zie industrielocs) en een aantal machines rijden in Italië voor privé-firma's.

Type 211 – reeks 64 :

Technische gegevens :

Bouwer :	A.B.R.
Bouwjaar :	1962
Asindeling :	B°B°
Aantal gebouwd :	6
Aantal op 01-01-99	1
Aantal op 31-12-99	1
Vermogen :	1 100 kW
Motor	Cockerill
Massa :	82 000 kg
Snelheid	120 km/h
Transmissie	Diesel-hydraulisch
Gebruik :	Museum



Stelplaatsindeling :

211.006	NMBS			
	FLV			

Inzet :

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

Rangeerdiesellocomotieven

Reeks 70 :

Technische gegevens :

Bouwer :	Baume & Merpent
Bouwjaar :	1954
Asindeling :	B°B°
Aantal gebouwd :	6
Aantal op 01-01-99	5
Aantal op 31-12-99	5
Vermogen :	420 kW
Motor	Cockerill/ ABC
Massa :	84 640 kg
Snelheid	50 km/h
Transmissie	Diesel-elektrisch
Gebruik :	Rangeerdienst



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 op de verschillende industriële lijnen (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 en stoot sporadisch ook door tot in Puurs

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 :

De levering van de reeks 77 zal deze oudste locomotieven vrij snel overbodig maken, de schrapping van de eerste machines is voorzien voor begin 2001, bij schade of ongelukken wordt geen herstelling meer doorgevoerd.

Reeks 71 :

Technische gegevens :

Bouwer :	A.B.R.	
Bouwjaar :	1962 / ombouw 1980	
Asindeling :	B°B°	
Aantal gebouwd :	3	
Aantal op 01-01-99	2	
Aantal op 31-12-99	2	
Vermogen :	575 kW	
Motor	ABC	
Massa :	74 000 kg	
Snelheid	80 km/h	
Transmissie	Diesel-hydraulisch	
Gebruik :	Heuvelwerk	

Stelplaatsindeling :

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

Inzet :


Deze beide locomotieven worden – buiten reeks – ingezet voor sleepdiensten vanuit Antwerpen-noord naar de haven, maar ook steeds frequenter voor werktreinen.

Vooruitzichten :

De levering van de reeks 77 zal waarschijnlijk zeer vlug leiden tot het afvoeren van de beede exemplaren van deze reeks. Mogelijk worden beide machines aan Cockeril Sambre verkocht, maar concrete gegevens zijn er nog niet.

Reeks 73 :

Technische gegevens :

Bouwer :	BN / ABR	
Bouwjaar :	1965 – 1974	
Asindeling :	C	
Aantal gebouwd :	95	
Aantal op 01-01-99	95	
Aantal op 31-12-99	95	
Vermogen :	550 kW	
Motor	Cockerill	
Massa :	56 000 kg	
Snelheid	60 km/h	
Transmissie	Diesel-hydraulisch	
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	FNDM
7312	LNC	7332	LNC	7352	FKR	7372	FHS	7392	FNDM
7313	LNC	7333	LNC	7353	FKR	7373	FHS	7393	FNDM
7314	LNC	7334	LNC	7354	FKR	7374	FHS	7394	FNDM
7315	LNC	7335	LNC	7355	FKR	7375	FHS	7395	FNDM
7316	LNC	7336	FHS	7356	FKR	7376	FNDM		
7317	LNC	7337	FKR	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	

Voor deze machines zijn er nog twee inzetplaatsen: Monceau en St-Ghislain. Monceau gebruikt zijn machines voor rangerwerk binnen het vormingsstation en de bediening van de omliggende bedrijven. Verder verzekeren ze lokale goederentreinen naar Luttre, Fleurus, Nivelles en Piéton. Tweede inzetplaats is Châtelineau met de bediening van Auvelais, Tamines, Jemeppe en Acoz. Twee locomotieven verzekeren de rangeringen in het reizigersstation 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 van de reeks 73 kennen de machines vanuit St-Ghislain, met de bediening van Mons, Tertre, Quéivrain en Quévy.

Voor stationsrangeringen zijn er machines aanwezig te Erquelines, Clabecq (Duferco / 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 diensten zijn vrij beperkt: twee machines rangeren te Stockem en doen ook afsteldiensten te Arlon, verder is er één locomotief te Marbehan en Athus aanwezig. Deze laatste machine bedient ook Aubange en het Luxemburgse Rodange.

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

Merelbeke	7337, 7350 – 7356, 7358 – 7359, 7362 – 7364, 7367 – 7369
16 locomotieven	

Merelbeke heeft enkel nog 16 locomotieven reeks 73 in zijn bestand en verzekert hiermee alle rangeringen in de Gentse kanaalzone, te Gent-St-Pieters en Merelbeke. Anderzijds slepen ze ook 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.

Hasselt	7336, 7357, 7365, 7366, 7370 – 7375
10 locomotieven	

Te Hasselt zijn er drie inzetreeksen met elk drie machines: te Hasselt verzekeren ze de rangeringen in het reizigersstation, in de vorming en verzekeren de lokale treinen naar Alken. Te Genk-goederen (Winterslag) zijn er drie machines voor de bediening van het uitgebreide industriegebied rondom Genk. Te Mol zijn er twee machines, waarvan er één te Herentals de rangeringen verzekert. Vanuit deze plaats wordt de industriële lijn langs het kanaal bereden, bedient men Olen en sporadisch ook Turnhout. De machine van Mol bedient ook Balen en Neerpelt. Laatste ingezette locomotief heeft als standplaats Tessenderlo, met de rangeringen daar en de bediening van het industriegebied.

Kinkempois	7381 - 7385
5 locomotieven	

Deze locomotieven worden gebruikt in de inzetreeksen van de 82-ers, met diensten over de ganse agglomeratie. Meestal verzekeren ze de diensten naar Voroux en Liers omwille van de hellingen op deze lijnen.

Antwerpen-Dam 7376 – 7380, 7386 – 7395
15 locomotieven

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 2000

Door de levering van de machines reeks 77 zullen de diensten in de loop van 2000 gaan veranderen. Er zal dan een volledige reorganisatie plaatsvinden, waarbij de reeks 82 de oude reeksen 80, 84 en 85 zullen vervangen en dat de 73-ers deze diensten te Antwerpen-haven zullen overnemen. Hierdoor wordt het bestand van Antwerpen aangevuld met machines vanuit Charleroi en Merelbeke.

Reeks 74 :

Technische gegevens :

Bouwer :	BN
Bouwjaar :	1977
Asindeling :	C
Aantal gebouwd :	10
Aantal op 01-01-90	10
Aantal op 31-12-99	10
Vermogen :	550 kW
Motor	ABC
Massa :	60 000 kg
Snelheid	60 km/h
Transmissie	Disel-hydraulisch
Gebruik :	Heuvelwerk

Stelplaatsindeling :

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

M – master / s = slave

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. Tegen het eind van het jaar – na de levering van de eerste locomotieven reeks 77 werden ze al voor deze diensten vervangen door de nieuwe machines.


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

Prognose voor 2000

Al tijdens het eerste kwartaal worden de heuveldiensten overgenomen door de reeks 77 en de locomotieven reeks 74 zullen ingezet worden als sleeplocomotief tussen Antwerpen-noord en de havensecties, nadien worden ze voorzien voor de gewone rangeerdienst in de haven.

Reeks 75 :

Technische gegevens :

Bouwer :	BN	
Bouwjaar :	1965	
Asindeling :	B°B°	
Aantal gebouwd :	6	
Aantal op 01-01-99	6	
Aantal op 31-12-99	6	
Vermogen :	860 kW	
Motor	GM	
Massa :	79 000 kg	
Snelheid	82 km/h	
Transmissie	Diesel-hydraulisch	
Gebruik :	Sleepdiensten	

Stelplaatsindeling :

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

Inzet :

Antwerpen-Dam	7501 –7506
6 locomotieven	


In 1999 werden deze locomotieven meestal gebruikt voor werktreinen tussen Antwerpen-centraal en Antwerpen-noord, bij voldoende beschikbare locomotieven verzekerden ze ook de sleepdiensten tussen Antwerpen-noord en de havensecties. Nochtans stonden verschillende locomotieven langdurig afgesteld wegens diverse defecten.

Prognose voor 2000

Deze locomotieven worden waarschijnlijk in de loop van 2000 door vrijgekomen locomotieven vervangen en eindigen hun loopbaan voor diverse werktreinen bij de grootscheepse werken voor de ondertunneling van Antwerpen en in een later stadium de werken aan de Hoge snelheidslijn tussen Antwerpen en de Nederlandse grens.

Reeks 76 :

Technische gegevens :

Bouwer :	Allan / Schneider	
Bouwjaar :	1955 – 1958	
Asindeling :	B°B°	
Aantal gebouwd :	150 (NS)	
Aantal op 01-01-99	25	
Aantal op 31-12-99	25	
Vermogen :	800 kW	
Motor	Stork / Schneider	
Massa :	72 000 kg	
Snelheid	100 km/h	
Transmissie	Diesel-elektrisch	
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 :

Schaarbeek 7601 – 7625
25 locomotieven
Inzet : Antwerpen-Dam

In 1999 werd het betrekkelijk stil rondom deze machines: door het groter aantal defecten en en het feit dat ze weinig geliefd zijn, leidde ertoe dat ze meestal te Antwerpen-Dam afgesteld stonden. Bij beschikbaarheid werden ze – in treinschakeling – gebruikt bij de sleepdiensten in de Antwerpse haven. Verder slepen ze ook regelmatig werktreinen rondom Antwerpen.

Gedurende een korte tijd waren ze ook – vooral voor personeelsopleiding – ingezet vanuit Kinkempois met werktreinen naar Voroux. Anderzijds waren er gemiddeld 2 à 3 machines in de CW Tilburg aanwezig voor onderhoud en herstellingen.

Afwijkende vormen :

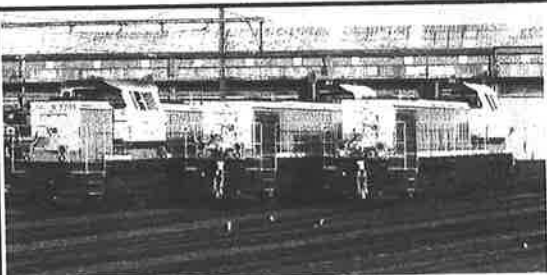
Twee kleurvarianten : 7608 : oude bruine kleur, 7617 : groen – gele kleurstelling.

Vooruitzichten voor 2000

De machines zouden vanaf midden mei voor een gedeelte naar Kinkempois (Voroux) verhuizen voor de aanleg van het spoor vanuit Ans.

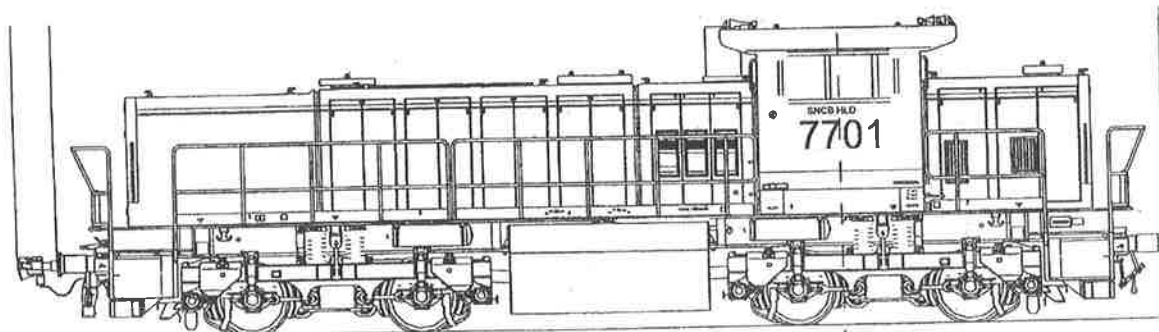
Reeks 77 :

Technische gegevens :

Bouwer :	Siemens	
Bouwjaar :	1999 – 2002	
Asindeling :	B°B°	
Aantal te bouwen	90	
Aantal op 01-01-99	-	
Aantal op 31-12-99	3	
Vermogen :	1 150 kW	
Motor	ABC	
Massa :	90 000 kg	
Snelheid	100 km/h	
Transmissie	Diesel-hydraulisch	
Gebruik :	Heuvelwerk/ rangeerw	


Stelplaatsindeling :

7701	FNDM	7721	7741	7761	7781
7702	FNDM	7722	7742	7762	7782
7703	FNDM	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	



Reeks 80 :

Technische gegevens :

Bouwer :	BN / ABR	
Bouwjaar :	1960 – 1963	
Asindeling :	C	
Aantal te bouwen	69	
Aantal op 01-01-99	37	
Aantal op 31-12-99	34	
Vermogen :	480 kW	
Motor	Maybach	
Massa :	52 100 kg	
Snelheid	60 km/h	
Transmissie	Diesel-hydraulisch	
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	+ 1999	8045	FSR	8055	FSR	8067	FSR
8007	+ 1999	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	+ 1999	8035	FSR	8051	FSR	8064	FSR		

Inzet :

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

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 (11 inzetdagen) en Schaarbeek (11 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. In deze beide diensten heeft men een inkrimping met vier machines kunnen uitvoeren, vooral door de vermindering van het aantal afsteldiensten en de concentratie van de afstelbundels.

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 2000 :

De levering van de reeks 82 zal vanaf begin 2001 onrechtstreeks invloed hebben op de schrapping: vanaf dat ogenblik zullen vooral locomotieven reeks 82 vanuit Kinkempois en Merelbeke naar Schaarbeek overkomen en hier op vrij korte termijn de diensten overnemen.


Schrappingen :

In 1999 gingen drie machines definitief uit het bestand, twee locomotieven kregen te kampen met motorschade, de derde had schade aan het chassis door een ontsporing bij de rangeerwerkzaamheden.

260.007 > 8007	Brugeoise & Niv 13-12-1960	Kinkempois Schaarbeek	06-06-1974 01-10-1999	01-10-1999	Motorschade
260.018 > 8018	Brugeoise & Niv 07-04-1961	Merelbeke Schaarbeek	15-01-1988 01-07-1999	01-07-1999	Motorschade
260.027 > 8027	ABR 09-11-1960	Schaarbeek Kinkempois Schaarbeek	13-11-1963 19-06-1974 01-12-1999	01-12-1999	Ontsporing Te Vorst 20-10-1999

Reeks 82 :

Technische gegevens :

Bouwer :	BN / ABR	
Bouwjaar :	1965 – 1973	
Asindeling :	C	
Aantal te bouwen	75	
Aantal op 01-01-99	75	
Aantal op 31-12-99	75	
Vermogen :	480 kW	
Motor	ABC	
Massa :	57 000 kg	
Snelheid	60 km/h	
Transmissie	Diesel-hydraulisch	
Gebruik :	Rangeerwerk	

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	8275	FNDM

Inzet :

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

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; Verder zijn er ook enkele overgaveritten tussen Brugge en Zeebrugge en bedienen ze o.a. ook Zedelgem
- In **Zeebrugge** zijn er twaalf 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. Verder zorgen ze ook voor de bediening van Knokke en Blankenberge
- **Oostende** zet zes machines in voor rangeringen in het reizigersstation(twee diensten) , voor afstelritten en voor goederendiensten tussen de vorming en de vismijn.

Kinkempois 33 locomotieven	8203, 8212 – 8213, 8215 – 8231, 8234 – 8235, 8237- 8240, 8245, 8248, 8252 - 8255
---------------------------------------	---

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. Hoofdinzetplaatsen zijn Kinkempois-vorming en Bressoux in goederendienst en Liège-Guillemins. 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 en Argenteau
- Pepinster : met enkele bedieningstreinen in de Vesdervallei
- Wareme : met bediening van Fexhe le haut Clocher en Voroux
- Statte met bediening van Marchin (Tolerics) 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 vier 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
- Montzen voor de bediening van het vormingsstation

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).

Antwerpen-Dam	8256 – 8274	
	8275	zonder bestuurderskabine (Het Kalf)
20 locomotieven		

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 worden enkel de locomotieven in treinschakeling gebruikt, hierbij komt ook de 8275 tot inzet.

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.

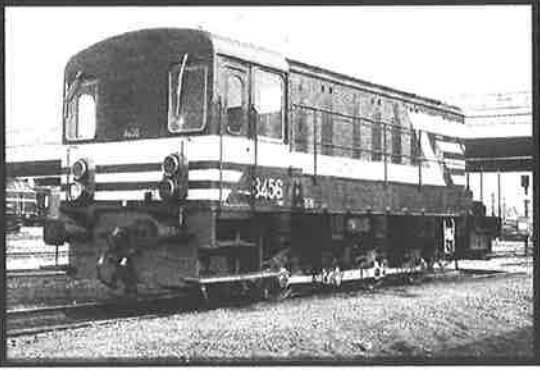
Vooruitzichten voor 2000

Na aflevering van de locomotieven reeks 77, wordt er een verandering verwacht bij de locomotieven reeks 82 :

- te Antwerpen schuiven de machines verder op: de reeks 73 / 73 wordt dan vooral in de sleepdienst gebruikt en de vrijgekomen machines reeks 82 zullen op dat ogenblik de locomotieven reeks 84 en 85 vervangen in de rangeringen in de dokken. Deze wijziging wordt al voor de tweede helft van 2000 voorzien.
- Te Merelbeke (Oostende) en Kinkempois komen vanaf 2001 een aantal machines reeks 82 vrij en deze worden naar Schaarbeek getransfereerd en vervangen er de locomotieven reeks 80. Verder zullen ook machines reeks 73 van Monceau en Kinkempois verhuizen die opnieuw locomotieven reeks 82 vrijmaken.

Reeks 84 (tweede bouwschijf) :

Technische gegevens :

Bouwer :	Baume & Merpent	
Bouwjaar :	1962	
Asindeling :	C	
Aantal te bouwen	35	
Aantal op 01-01-99	27	
Aantal op 31-12-99	25 + 1	
Vermogen :	400 kW	
Motor	ABR	
Massa :	54 200 kg	
Snelheid	50 km/h	
Transmissie	Diesel-hydraulisch	
Gebruik :	Werktreinen	

Stelplaatsindeling :

8426	NW	8433	NO	8441	FNDM	8450	ZW	8456	Centr
8428	FNDM	8434	NW	8442	+ 1999	8451	NO	8457	Centr
8429	NW	8435	NO	8443	ZW	8452	FNDM	8458	Centr
8431	NW	8437	ZW	8444	ZO	8453	FNDM	8460	Centr
8432	NW	8439	ZW	8447	ZO	8454	NO		
		8440 *	CW FN	8448	ZO	8455	NO		

Inzet :

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

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
	Leuven : 8454, 8455
	Hasselt : 8456
6 locomotieven	

De machines worden vooral gebruikt voor werktreinen bij de werken te Antwerpen-centraal en Leuven. Antwerpen staat verder nog in voor het onderhoud van de machines van district Centrum

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

Ook hier vooral werktreinen in de omgeving van de inzetplaatsen.

Zuid - Oost	Ronet : 8447,
	Angleur : 8448
	Bertrix : 8444
3 locomotieven	

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.

CW Antwerpen-Dam	8440
1 locomotief	

De 8441 werd in 1999 geruild voor de 8440 die – ingeschreven als werktuig en niet als locomotief –de rangeringen binnen het domein van de CW Antwerpen-Dam verzekert.

Antwerpen-Dam	8428, 8440, 8452, 8453
4 locomotieven	

Deze vier machines rijden mee in de inzetreeks (in commerciële dienst) 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.


250.117 8442	ABR 22-04-1963	Oostende Hasselt Montzen Antwerpen-Dam Infra Antwerp	25-04-1973 18-10-1978 01-06-1986 01-04-1999	01-04-1999	Zware motorschade
-----------------	-------------------	--	--	------------	----------------------

Prognoses voor 2000

Door de levering van de reeks 77 zal het einde voor de machines in commerciële dienst zich zeker in 2000 manifesteren, deze zouden eventueel nog doorgeschoven kunnen worden naar de dienst Infra, waar ze de zwakkere machines kunnen vervangen.

Reeks 84 (derde bouwschijf) :

Technische gegevens :

Bouwer :	Baume & Merpent	
Bouwjaar :	1962	
Asindeling :	C	
Aantal gebouwd	10	
Aantal op 01-01-99	10	
Aantal op 31-12-99	10	
Vermogen :	400 kW	
Motor	ABR	
Massa :	54 200 kg	
Snelheid	50 km/h	
Transmissie	Diesel-hydraulisch	
Gebruik :	Rangeerdienst	

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

Deze oudere machines worden steeds minder gebruikt: hoofdinzet kennen deze locomotieven vanuit Muizen, waar drie locomotieven bedrijvig zijn. Twee machines rangeringen in het vormingsstation en bedieningen enkele aansluitingen in de buurt. De derde locomotief verzekert de rangeringen binnen de CW Mechelen.


Te Antwerpen worden deze locomotieven vooral gebruikt voor de lichtere rangeringen in de oude haven, te Antwerpen-Kiel, te Antwerpen-Schijnpoort en in de stelplaats Antwerpen-Dam

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	
Bouwjaar :	1956 – 1957	
Asindeling :	C	
Aantal gebouwd	25	
Aantal op 01-01-99	23	
Aantal op 31-12-99	22	
Vermogen :	400 kW	
Motor	SEM	
Massa :	57 300 kg	
Snelheid	50 km/h	
Transmissie	Diesel-hydraulisch	
Gebruik :	Rangeerdienst	

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	+ 1999	8511	FNDM	8516	FNDM	8521	FNDM		

Inzet :

Antwerpen-Dam **8501 – 8504 / 8506 - 8507 / 8509 – 8522 / 8524 – 8525**
23 locomotieven

De hoofdinzet van de locomotieven reeks 85 ligt in de lichte rangeringen, vooral in de oude haven, verder worden de machines – net zoals de reeks 85 – gebruikt te Antwerpen-schijnpoort, Antwerpen-Kiel en in de stelplaats zelf. Tegen het einde van het jaar werden al een deel van de diensten overgedragen aan de reeks 82 (en 84) en werden een tiental machines vroegtijdig afgesteld.

Vooruitzichten voor 2000

Zoals te verwachten zullen deze machines tegen eind 2001 voorgoed de sporen verlaten hebben en vervangen zijn door de vrijgekomen machines reeks 82. In maart 2000 werden trouwens al vijf bijkomende machines uit het bestand afgevoerd.


Schrapping :

In 1999 werd de 8505 na een botsing definitief terzijde geplaatst..

252.005 > 8505	FUF 13-11-1956	Antwerpen-Dam	31-12-1999	31-12-1999	Botsing
-------------------	-------------------	---------------	------------	------------	---------

Reeks 91 :

Technische gegevens :

Bouwer :	Cockerill / ABR / BN	
Bouwjaar :	1961 – 1964	
Asindeling :	B	
Aantal te bouwen	60	
Aantal op 01-01-99	48	
Aantal op 31-12-99	46	
Vermogen :	240 kW	
Motor	GM	
Massa :	35 000 kg	
Snelheid	40 km/h	
Transmissie	Diesel-hydraulisch	
Gebruik :	Stansrang/ werktr	

Stelplaatsindeling :

Dienst transport :

9101	FKR	9117	LNC	9134	LNC	9147	NK	9157	FNDM
9107	FNDM	9118	LNC	9135	MKM	9148	MKM	9158	NK
9109	FKR	9123	FKR	9136	FKR	9151	NK	9159	MKM
9110	FKR	9126	LNC	9137	LNC	9152	FKR	9160	FKR
9111	LNC	9128	LNC	9138	FKR	9153	MKM		
9112	LNC	9130	LNC	9144	LNC	9155	NK		
9115	LNC	9132	FKR	9146	NK	9156	NK		

Inzet :

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

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

- Moeskroen 1 machine

Monceau	9111, 9112, 9115, 9117, 9118, 9126, 9128, 9130, 9134, 9138, 9144
11 locomotieven	

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 Ecaussinnes
- * La Louvière 1 machine – stationsrangeringen
- * Charleroi-sud 2 machines – stationsrangeringen

Kinkempois	9146, 9147, 9151, 9155, 9156, 9158
6 locomotieven	

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.

Stockem	9135, 9137, 9148, 9153, 9159
5 locomotieven	

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 2000

Voor 2000 is er nog geen echte vermindering voorzien en enkel machines met een zwaar defect worden onmiddellijk afgesteld, de bedrijfsreserve voor deze locotractoren is echter vrij klein, zodat zelfs bij het wegvallen van diensten niet dadelijk overgegaan wordt tot schrappingen. Wel is er een duidelijke vermindering in het arbeidsvolume.

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 :

Infrastructuur	Schaarbeek	9108, 9116
	Mons	9122, 9124, 9128
	Namur	9142, 9149, 9154
8 locomotieven		


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

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

De locotractoren zorgen voor het interne vervoer binnen de werkplaatsen.

Reeks 92 :

Technische gegevens :

Bouwer :	BN	
Bouwjaar :	1960	
Asindeling :	C	
Aantal gebouwd	25	
Aantal op 01-01-99	1	
Aantal op 31-12-99	1	
Vermogen :	250 kW	
Motor	SEM	
Massa :	50 550 kg	
Snelheid	45 km/h	
Transmissie	Diesel-hydraulisch	
Gebruik :	Werkplaats	

Stelplaatsindeling :

Dienst tractie :

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

Inzet :

CW Salzannes	9209
1 locomotief	

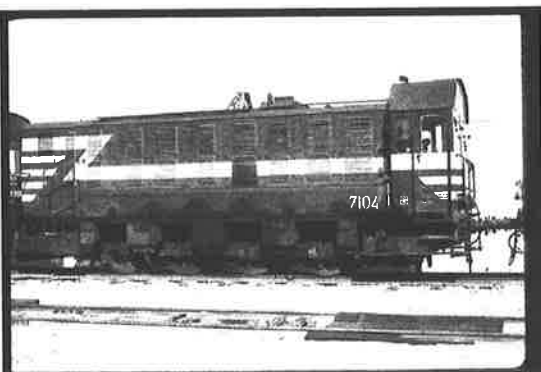
De locotractor wordt nog steeds – in geringe mate – gebruikt voor interne rangeringen

Rangeerdiesellocomotieven - museum

Type 271 - Reeks 71 :

Technische gegevens :

Bouwer :	Baume & Merpent
Bouwjaar :	1956 – 1957
Asindeling :	D
Aantal gebouwd :	6
Aantal op 01-01-99	1
Aantal op 31-12-99	1
Vermogen :	500 kW
Motor	SEM
Massa :	82 500 kg
Snelheid	50 km/h
Transmissie	Diesel-hydraulisch
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
Bouwjaar :	1956 – 1957
Asindeling :	D
Aantal gebouwd :	15
Aantal op 01-01-99	1
Aantal op 31-12-99	1
Vermogen :	500 kW
Motor	SEM
Massa :	78 650 kg
Snelheid	50 km/h
Transmissie	Diesel-hydraulisch
Gebruik :	Afgesteld



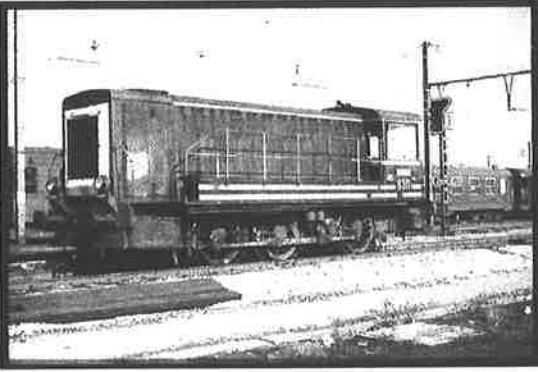
Stelplaatsindeling :

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

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

Type 253 - Reeks 83 :

Technische gegevens :

Bouwer :	Cockerill	
Bouwjaar :	1956 – 1957	
Asindeling :	C	
Aantal gebouwd :	25	
Aantal op 01-01-99	1	
Aantal op 31-12-99	1	
Vermogen :	400 kW	
Motor	Cockerill	
Massa :	57 000 kg	
Snelheid	50 km/h	
Transmissie	Diesel-hydraulisch	
Gebruik :	Afgesteld	

Stelplaatsindeling :

8320	GT				
------	----	--	--	--	--

Ook deze rangeerlocomotief staat thans – niet gerestaureerd – afgesteld te Haine-St-Pierre Voor de opendeurdagen in de nieuwe stelplaats Charleroi werd de locomotief herschilderd en hier tentoongesteld.

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			
--------	----	--	--	--

Dit elektrische stel berijdt nog steeds tweemaal per jaar alle lijnen die uitgerust zijn met de opnemers voor het TBL beveiligingssysteem, voor de overige tijd staat de 106 te Kinkempois afgesteld.

Reeks ES 100 museum

Technische gegevens :

Bouwer :	Brugeoise / nivelles		
Bouwjaar :	1948		
Asindeling :	1A		
Aantal gebouwd :	6		
Aantal op 01-01-99	0		
Aantal op 31-12-99	2		
Motor :	GM		
	(6 in lijn)		
Transmissie :	Diesel-hydraulisch		
Vermogen :	150 kW		
Massa :	33 000 kg		
Snelheid :	45 km/h		

Stelplaatsindeling :


ES 102	LSV	ES 106	SCM	
	As		Maldegem	

Inzet :

Deze reeks was al in 1998 definitief uit het bestand geschrapt, twee motorwagens werden gered, de ES 102 werd in augustus naar As gebracht en wordt teruggebracht in zijn laatste toestand en dienst als demonstratiewagen, de ES 106 van Maldegem wordt gebruikt als mobiele hoogwerker voor onderhoud van de lijn.

Reeks ES 200

Technische gegevens :

Bouwer :	Brugeoise / Nivelles	
Bouwjaar :	1972	
Asindeling :	B	
Aantal gebouwd :	12	
Aantal op 01-01-99	9	
Aantal op 31-12-99	4 + 3	
Motor :	Poyaud (6 in lijn)	
Transmissie :	Diesel-elektrisch	
Vermogen :	200 kW	
Massa :	38 000 kg	
Snelheid :	60 km/h	

Stelplaatsindeling :

	ES 205	LL	ES 207	FMS	ES 209	NK	ES 211	FNR
ES 202	SCM	ES 206	LSV As	ES 208	LSV As			

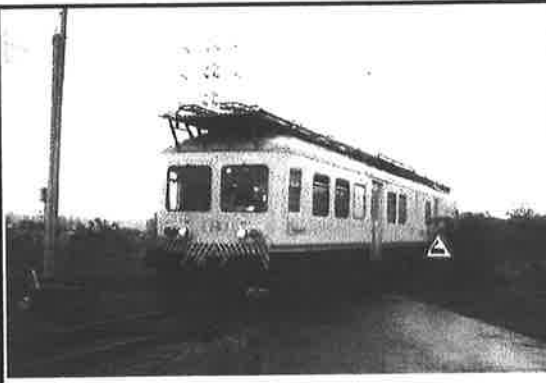
Inzet :

Er blijven bij de N.M.B.S. nog vier motorwagens over die alle als gesleept voertuig in dienst zijn. Ze worden nog sporadisch gebruikt voor onderhoud aan de bovenleidingen, maar worden in 2000 definitief afgesteld.

Drie motorwagens werden verkocht: de ES 202 verhuisde naar Maldegem en wordt er gebruikt als mobiele werkplaats, ook de twee motorwagens aangekocht door de L.S.V. hebben voorlopig hetzelfde doel. De omgebouwde ES 206 blijft ook nadien in gebruik als werkplaats, de ES 208 wordt in originele toestand teruggebracht.

Reeks ES 400 (ex.reeks 43)

Technische gegevens :

Bouwer :	AM Nivelles	
Bouwjaar :	1955 / omb 1990	
Asindeling :	1A' 2'	
Aantal gebouwd :	9	
Aantal op 01-01-99	9	
Aantal op 31-12-99	8	
Motor :	SEM (6 in lijn)	
	MTU / Mercedes	
Transmissie :	Diesel- hydraulisch	
Vermogen :	250 kW	
Massa :	50 000 kg	
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	SDP Baasr	SEM	4309	Rood / witte rand / gele veiligheidsbanden + 06/1998
ES 410	Visé	MTU	4315	Geel / blauwe en rode band

Inzet :

De motorwagens met nieuwe MTU motor worden zeer frequent gebruikt voor onderhoudswerken aan de bovenleiding, de twee overgebleven motorwagens met de originele SEM motor staan meestal afgesteld, de afgevoerde ES 409 werd verkocht aan de SDP en dient er als mobiele werkplaats en als leverancier voor reserve- onderdelen voor de 4302 van de vereniging.

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 01-01-99	1	Massa :	33 000 kg
Aantal op 31-12-99	1	Snelheid :	80 km/h

Stelplaatsindeling :

ES 4612 TSP				
-------------	--	--	--	--

Inzet :

De ES 4612 werd in 1999 dan toch verkocht, hier aan de T.S.P. en zal dienen voor het onderhoud van de lijn Ciney – Spontin.

Reeks ES 500

Technische gegevens :

Bouwer :	Matisa
Bouwjaar :	1996
Asindeling :	B'2'
Aantal gebouwd :	12
Aantal op 01-01-99	7
Aantal op 31-12-99	12
Motor :	MTU/ Mercedes (6 in lijn)
Transmissie :	Diesel-hydraulisch
Vermogen :	250 kW
Massa :	55 000 kg
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 :

Deze bovenleidingswagens worden over het ganse net gebruik voor het onderhoud en herstelling van de rijdraad en voldoen in normale opstandigheden ruimschoots voor deze taken. Meestal blijven ze binnen hun afgebakende gebied, doch bij zwaardere schade worden ze – door hun hogere snelheid – over het ganse net gebruikt.

De ES 501 is uitgerust met TMV- signalisatie en komt op de hoge snelheidslijnen tot inzet. De ES 502 wijkt van de overige motorwagens af door zijn korte lengte.

Meetrijuig EM 130.

Technische gegevens :

Bouwer :	Plasser & Theurer
Bouwjaar :	1999
Asindeling :	B'2'2'
Aantal gebouwd :	1
Aantal op 01-01-99	0
Aantal op 31-12-99	1
Motor :	MTU 12V 183
Transmissie :	Hydrodynamisch
Vermogen :	550 kW
Massa :	70 000 kg
Snelheid :	130 km/h

De nieuwe meetwagen – ter vervanging van de door brand vernielde M 422 – werd in juni 1999 afgeleverd en ondergebracht te Schaarbeek. De meetwagen rijdt tweemaal pcr jaar over alle lijnen van het net en zorgt voor de meting van de ligging van het spoor, de fouten in de spoorstaven en de plaatsing van de bovenleiding

Museummaterieel ES

Voor ES 100 , ES 200 en ES 400 – zie N.M.B.S. materieel

Reeks ES 300

Technische gegevens :

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

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	Transmissie :	Mechanisch
Asindeling :	1A'A1'	Vermogen :	125 kW
Aantal gebouwd :	4	Massa :	33 400 kg
Aantal op 01-01-96	1	Snelheid :	65 km/h
Aantal op 31-12-96	1		

Stelplaatsindeling :

ES 4907 FNDM	ES 4905 TSP Schaarb			
--------------	------------------------	--	--	--

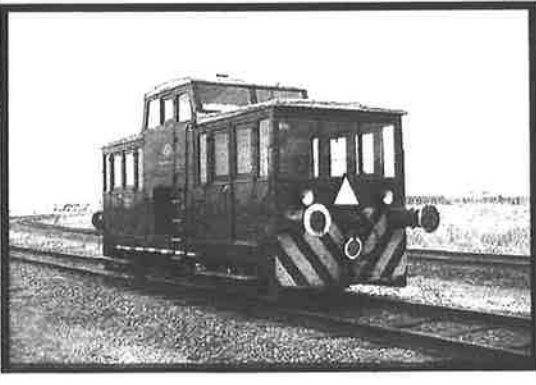
De ES 4905 werd door de TSP aangekocht als onderdelenleverancier voor de motorwagen type 553 en wordt anderzijds gerestaureerd als bovenleidingswagen.

De ES 4907 staat te Antwerpen-Dam in desolate toestand afgesteld.

Dienst Infra

Reeks 5 (trekker)

Technische gegevens :

Bouwer :	Alfa	
Bouwjaar :	1948	
Asindeling :		
Aantal gebouwd :	12	
Aantal op 01-01-99	2	
Aantal op 31-12-99	2	
Motor :	FN / Hercules	
Transmissie :	Mechanisch	
Vermogen :	150 kW	
Massa :	15 000 kg	
Snelheid :	50 km/h	

Stelplaatsindeling :

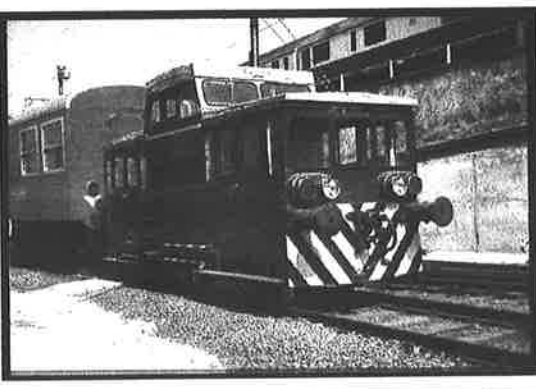
5.11 LSV As	5.13 CFV3V Treignes			
----------------	------------------------	--	--	--

Het stel van de L.S.V. staat nog steeds – met motorschade en niet gerestaureerd te As afgesteld. De trekker van de CFV3V staat uiterlijk gerestaureerd in de museumloods van Treignes.

Reeks 7 (trekker)

Technische gegevens :

Bouwer :	Alfa
Bouwjaar :	1952
Asindeling :	
Aantal gebouwd :	12
Aantal op 01-01-99	4
Aantal op 31-12-99	2
Motor :	Perkins
Transmissie :	Hydraulisch
Vermogen :	150 kW
Massa :	22 000 kg
Snelheid :	60 km/h



Stelplaatsindeling :

7.02	<i>LSV</i>	7.06	<i>LSV</i>			
	<i>As</i>		<i>As</i>			

In 1999 werden de beide trekkers van Hasselt door de L.S.V. aangekocht en eind augustus naar As afgevoerd. De 7.06 is inmiddels terug ritvaardig en wordt in 2000 ritvaardig gerestaureerd, de 7.02 staat voorlopig afgesteld. Vermelden we nog dat deze trekkers in de tachtiger jaren door de CW Mechelen werden gemoderniseerd.

Verdere trekkers van dit type staan nog te Angleur en Ronet afgesteld.

Type Billard (trekker)

Technische gegevens :

Bouwer :	Billard (Fr)
Bouwjaar :	1935
Asindeling :	
Aantal gebouwd :	10
Aantal op 01-01-99	1
Aantal op 31-12-99	1
Motor :	Poyaud
Transmissie :	Mechanisch
Vermogen :	50 kW
Massa :	7 000 kg
Snelheid :	30 km/h


Stelplaatsindeling :

TI	CFV3V Mariem				
----	-----------------	--	--	--	--

Deze oude trekker staat – gedeeltelijk beschadigd – in de loods van Mariembourg afgesteld.

Type Moyse (trekker)

Technische gegevens :

Bouwer :	Moyse	
Bouwjaar :	1948	
Asindeling :		
Aantal gebouwd :	2	
Aantal op 01-01-99	2	
Aantal op 31-12-99	2	
Motor :	ABC	
Transmissie :	Elektrisch	
Vermogen :	100 kW	
Massa :	35 000 kg	
Snelheid :	30 km/h	

Stelplaatsindeling :

5.40-1	CFV3V Ronet	5.40-2	CFV3V Ronet			
--------	----------------	--------	----------------	--	--	--

De beide zware trekkers van de dienst baan Schaarbeek werden aangekocht door de CFV3V en staan te Ronet in zeer slechte staat afgesteld.

Overige toestellen dienst Baan :

Waarschijnlijk staan nog op verschillende plaatsen oude trekkers of werktuigen van de dienst baan afgesteld, deels in het museumpatrimonium. Een werkelijke lijst van dit (kleinere) materieel hebben we niet en doen een oproep naar onze lezers om deze lijst aan te vullen. We hebben echter nog de volgende bijkomende gegevens :

Museumpatrimonium N.M.B.S.	Haine-St-Pierre	trekkers type 4 ? en 6
Schroothandelaar A. Lowie	Maasmechelen	Trekker type 4
Schroothandelaar Sobemai	Maldegem	Trekkers type 4
Museumstation	Hombourg	laswagen, werktuigen

Rijtuigen N.M.B.S.

Overzicht Rijtuigen :

Type	Klasse	Bouwj	Tot	1999	Zitpl	Lengte	Opm	Snelh
T2		1974	6	6	36	26 400		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	Verhuurd NS	140
	B	(1994)	0	55	80	25 588	Verhuurd NS	140
	BD	(1994)	0	15	72	25 588	Verhuurd NS	140
M2	A	1958	34	Ca 15	68	24 000		140
	B	1958	347	Ca. 50	106	24 000	+	140
	Bx	1979		45	106	24 000	omb TD	140
	AB	1959	103	Ca. 15	83	24 000	+	140
	ABx	1979		22	83	24 000	omb TD	140
	BD	1958	101	Ca. 15	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	1999	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	2001	tot. 210				Dubbeldek Levering van 2002	200
	Bx	2001						
	BDx	2001						
Expo		1985	6	5	0	22 300	ex I1-AB	140
Cine		1975	1	1	48	22 955		160
Meet		1981	1	1	0	25 100	ex I3	140
Meet		1980	1	1	0	22 300	Radioverb	120
Hulp		1979	5	5	0	22 300	ex I1	120
Schooltr		1984	5	4	0	22 290	ES	120
Werktr		1990	8	4	0	22 290	o.m. ex I3	140
Autotr.		1969	50	48	0	26 400		160

Leveringen :

Na de levering van de rijtuigen type I 11, waren geen rijtuigen meer in bouw en waren er geen leveringen in 1999

Bestellingen :

M6 – rijtuigen :

In 1998 werd de bestelling van de eerste bouwschijf van 210 nieuwe dubbeldekrijtuigen doorgegeven : dit gebeurde niet zonder de minste problemen. Na de nodige klachten bij het Europees hof werd de bestelling nu – met de nodige vertraging – doorgegeven aan Bombardier Brugge. Hier is de voorbereiding inmiddels gestart, doch de levering zal pas in de loop van 2002 een aanvang nemen..

Moderniseringen :

M4 - rijtuigen :

Het moderniseringprogramma werd in 1999 versneld doorgevoerd en thans zijn ca. 20 % van deze rijtuigen getransformeerd en duiken ze meer en meer op in diverse verbindingen

M5 - rijtuigen :

Voor de M5-rijtuigen (dubbeldekkers) werd een studie uitgevoerd voor een verregaande modernisering met vooral de verbetering van het toch schaarse comfort in deze rijtuigen. Waarschijnlijk wordt in 2000 het eerste rijtuig – als test – op deze wijze omgebouwd.

Schrappingen :

M2 - rijtuigen :

In 1999 is het aantal M2-rijtuigen – door de levering van de nieuwe elektrische motorrijtuigen – opnieuw met de helft verminderd en anderzijds staan er steeds meer en meer rijtuigen afgesteld als uiterste reserve, door de verhuring van de K4-rijtuigen werd de afstelling trouwens minder uitgebreid doorgevoerd. In 2000 zullen echter alle rijtuigen die niet geschikt zijn voor trek- en duwtreinen afgesteld worden en verdwijnt ook een gedeelte van de trek/duwstellen.

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. Ze worden thans gedeeltelijk gemoderniseerd tijdens hun gewone revisies

I5 - rijtuigen :

De ligrijtuigen worden enkel nog gebruikt in de autoslaaptreinen en als versterkingsrijtuigen in enkele internationale nachttreinen

I6 - rijtuigen :

Deze rijtuigen – die thans gereviseerd worden en nieuwe kleuren type M4 krijgen – komen steeds meer in de gewone binnenlandse dienst tot inzet. Zo is er in 1999 de piekuurverbinding Brussel – Poperinge en zelfs Brussel – Genk in het dienstenpakket opgenomen. In de internationale dienst worden gemoderniseerde rijtuigen gebruikt o.m. in de verbinding EC Vauban, maar ook andere treinen in de verbinding naar Frankrijk (Strasbourg), Zwitserland en Italië.

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

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.

Op het einde van 1999 gingen vijf rijtuigen type I 10 in de CW Mechelen binnen om er omgebouwd te worden tot restauratierijtuigen, deze rijden dan mee in de autoslaaptreinen.

I 11 - rijtuigen :

Hoofdinzet van deze nieuwe rijtuigen is de verbinding Oostende – Brussel – Liège – Welkenraedt/Eupen (reeks 27/13) en ook verder naar Köln (reeks 16)

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

M 2 - rijtuigen :

In 1999 ging de inzet van deze rijtuigen sterk achteruit, de rijtuigen die niet uitgerust zijn voor trek/duwtreinen worden nog gebruikt in een aantal piekuurtreinen of als versterkingsrijtuigen. Speciale dienst was er voor één stel van 8 tot 12 rijtuigen: deze werden gebruikt voor de duurzaamheidsritten voor de reeks 13 vanuit Merelbeke naar Lichtervelde en Kortrijk.

De trek/duweenheden worden gebruikt op verschillende verbindingen. In dieseltractie rijden ze tussen Antwerpen en Neerpelt, Mol – Hasselt, Charleroi – Couvin, Gent – Eeklo, Gent – Ronse en Gent – Geraardsbergen. In elektrische tractie worden ze enkel nog vanuit Antwerpen gebruikt met bestemmingen St-Niklaas, Turnhout, Leuven en Mechelen, dit steeds met locomotieven reeks 25. De overige rijtuigen staan reserve voor buitengewone treinen (bv. bij de zonne-eclips in Virton)

De inzet zal in de volgende jaren sterk verminderen. De 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 :

De M4-rijtuigen komen over het ganse net tot inzet, zowel in de IR-diensten, maar ook (en vooral) in de piekurdienst. Verdere diensten in de typische toeristische treinen.

Ook de gemoderniseerde rijtuigen worden in diverse verbindingen gebruikt, doch bij voorkeur voor de treinen Antwerpen – Brussel – Charleroi en Verviers – Brussel – Quéivrain. Van de verbinding Oostende – Brussel – Eupen verdwenen ze volledig en werden ze vervangen door de nieuwe I 11-rijtuigen.

Een deel van de rijtuigen werd echter geschikt gemaakt voor de nieuwe Franse veiligheidssystemen en kunnen opnieuw naar Lille doorstoten.

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 piekurdienst :

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 :

In het begin van het jaar werden de K4-rijtuigen gebruikt in de volgende piekurtreinen, maar deze gingen met ingang van de zomerregeling over op de rijtuigen M4 en M2.

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

Vanaf de zomerregeling werden alle rijtuigen afgesteld en in de volgende maanden werden ze verhuurd aan de Nsreizigers.

Verkoop - verhuur :

K3 - rijtuigen :

Na tevergeefse onderhandelingen met Cuba, werden in de loop van het jaar 30 K3-rijtuigen verkocht aan het metersporige net van Mali. Hiervoor moeten wel de draaistellen of aangepast of zelfs volledig vernieuwd worden. Eind 1999 stonden de rijtuigen nog steeds te Aalst-Kerrebroek afgesteld.

K4 - rijtuigen :

Vanaf de zomerregeling werden deze rijtuigen naar Nederland getransfereerd en ondergingen ze kleine aanpassingen om de deursturing compatibel te maken met het Nederlandse systeem. Verder werd ook het NS logo aangebracht, de schildering bleef ongewijzigd.

Vanaf 30 augustus – na de nodige scholing van de controleurs – werden de rijtuigen ingezet tussen Den Haag en Heerlen en Den Haag en Venlo, steeds in een gemengde trein met de NS ICR-rijtuigen. Het onderhoud wordt uitgevoerd in Maastricht.

I4 - rijtuigen :

Naast de K3-rijtuigen gaan ook de vier laatste overgebleven I4-rijtuigen naar Mali over, hier is de transfert voor begin 2000 voorzien.

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	Huur DB
	1000 F4	Zelflosser	50	1967	13 450	6651 150	199	
	1000 F5		348	1975	12 540	6651 200	649	
	1000 F6		150	1975	14 640	6652 000	149	Zinkerts
	1000 F7		300	1977	12 540	6651 550	849	
	1000 F8		100	1986	12 540	6636 000	099	
	1000 F9		500	1981-82	12 540	6636 100	599	
Fcs	1235 A1	Zelflosser	Ca 100	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 A8	Gesloten goederenw	Ca 100	1975-76	14 020	1502 700	149	
Hbis	2213 A1	Gesloten goederenw	Ca 100	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	Ca 250	1973-74	13 880	3304 000	999	
	3212 B1		Ca 100	1974	13 800	3305 000	149	
	3212 B3		168	1984	13 880	3305 200	399	
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	Ex D0
	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	
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		ca 150	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	
Shlms	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		Ca 80	1976	14 040	0851 100	499	
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 opr dak	38	1969	10 500	0757 000	199	

Grensoverschrijdend materieel :

Daar waar in 1998 gedacht werd dat de grenzen vrij snel zouden opengesteld worden voor de “officiële” spoorwegmaatschappijen, zou dit in 1999 tegengesproken worden en verminderde de inzet van vreemde locomotieven vrij drastisch. Wel werd een eerste overeenkomst gesloten, doch hier gaat het nog steeds over beperkte grenstrajecten en steeds op basis van de gelijke km verdeling tussen de landen. De eisen voor het materieel werden daarentegen nog verscherpt om externe concurrentie te weren.

Nederland (N.S.) :

Vooraf met Nederland zijn de grensoverschrijdende transporten opnieuw toegenomen, waarbij deze in de toekomst waarschijnlijk nog verder zullen uitgebouwd worden in de goederendienst.

Zelzate - Sas-van-Gent

Deze grensovergang is de kleinste tussen België en Nederland, maar wordt wel door een vijftal treinen per dag bediend. Meestal gaat het hier om zeer beperkte trajecten tot in Zelzate en Sas-van-Gent.

De NS-machines reeks **2200** die instaan voor de treinbewegingen in dit Nederlands “eiland” komen nu regelmatig tot in Zelzate. Het verder doorrijden van de N.M.B.S.-machines reeks 62 (of 51) tot in Terneuzen bij de zwaarste treinen is echter nog niet tot stand gekomen.

Essen - Roosendaal

Bij de reizigersdiensten hebben we voornamelijk nog twee treinen: eerst en vooral is er de Thalys waarbij zowel de driespanningsstellen als de vierspanningsstellen gebruikt worden. In de gewone Benelux-dienst is er de reeks 11 die tot Amsterdam rijdt. In de lokale diensten komen zowel elektrische stellen als de gewone elektrische locomotieven tot in Roosendaal.

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. Deze locomotieven rijden nu ook door tot in Muizen en zelfs Leuven. Hiervoor werden – naast de 6513 tot 6520 ook nog twee bijkomende diesellocomotieven – de 6511 en 6512 – omgebouwd. Hierbij is de 6511 de enige geel-grijze locomotief die in België mag rijden, de overige machines hebben de rode cargo-kleur. Een groot aantal lichtere goederentreinen worden door dezelfde machines tot in Essen gevoerd.


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. Eind 1999 kwamen hier de eerste nieuwe, zwaardere zinkertswagens tot inzet. Eventuele werktreinen vanuit Nederland - met locomotieven reeks 6400 - rijden door tot in Neerpelt om er kop te maken.

Visé – Maastricht

De reizigersdiensten werden in 1999 volledig gereden door de klassieke stellen reeks 06, de zomertrein Amsterdam – Italië wordt tussen Maastricht en Liège gereden door een locomotief reeks 27.

Ook in de goederendienst worden praktisch alle (doorgaande) treinen door Belgische locomotieven 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. Tegen het einde van 1999 werd het grensverkeer uitgebreid, een trein Born – Kinkempois wordt gesleept door een locomotief reeks 25.5, een tweede treinpaar op dezelfde verbinding is voor rekening van de NS met een locomotief reeks 6400 die daarmee doorstoot tot in Liège.

Bouwer	Siemens	
Bouwjaar	1996	
Asindeling	B'B'	
Aantal gebouwd	120	
Aantal toegelaten NMBS	10	
Vermogen	1 150 kW	
Motor	MTU	
Massa	90 000 kg	
Snelheid	100 km/h	
Transmissie	diesel-elektrisch	
Gebruik	Goederen	


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

In dit uitgebreide goederenverkeer nemen de N.M.B.S. en de DBAG ongeveer de helft van de treinen voor hun rekening. Voor de N.M.B.S. zijn er een tiental treinen die door de reeks 55 tussen Montzen en Aachen-west pendelen. Anderzijds zijn er ook de doorgaande treinen die vanaf Antwerpen, Kinkempois en Genk doorgaand gesleept worden en waarbij de machines reeks 51 van Hasselt en Antwerpen of de reeks 55 van Kinkempois tot in Aachen-west voor de trein blijven. Het komt ook voor dat de Belgische locomotief doorstoot tot in Aachen rote Erde of zelfs Stolberg.

Voor de DBAG rijden in principe enkel machines reeks 215 van Krefeld of Köln de treinen naar Montzen, doch door een locomotieftekort kwamen in 1999 ook de lichtere machines reeks 212 in treinschakeling tot in Montzen. Met bestuurders van Montzen rijden de Duitse locomotief reeks 215 nog steeds – maar in mindere mate – door tot in Kinkempois, Hasselt en Genk-goederen. De reserve-machines die in Montzen afgesteld staan worden regelmatig voor speciale goederentreinen gebruikt.

Bouwer	Diverse	
Bouwjaar	1968/ 1969	
Asindeling	B°B°	
Aantal gebouwd	150	
Aantal toegelaten NMBS	5	
Vermogen	1 500 kW	
Motor	MTU	
Massa	77 500 kg	
Snelheid	140 km/h	
Transmissie	Hydraulisch	
Gebruik	Reizigers / goederen	

Welkenraedt - Aachen-Hbf

In 1999 bleef het aantal Thalys-diensten op 7, nochtans werd het aantal diensten voor de reeks 16 beperkt tot 4. Hierdoor konden de machines reeks 18 definitief afgesteld worden. De reeks 16 heeft thans als uiterste bestemming Köln-Deutzerfeld.

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

In 1999 werd deze grensovergang gesloten en moeten de militaire treinen omgeleid worden over Montzen – Liège – Trois-Ponts – Sourbrodt. De lijn werd tot in Büllingen gesloten.

Luxembourg (C.F.L.) :

Door de gedeeltelijke opening van de elektrische verbinding Trois-Ponts – Luxembourg veranderde het grensverkeer met de C.F.L. heel duidelijk.

Gouvy - Trois-Vierges

Tijdens de eerste helft van het jaar werd deze grensovergang nog steeds gedomineerd door de locomotieven reeks 55 met elektrische verwarming die alle doorgaande treinen sleepten. De helft van de treinen werden te Gouvy overgenomen door de elektrische locomotieven reeks 3000 (en sporadisch ook de reeks 3600) van de C.F.L. Vanaf de winterregeling werd de bovenleiding tot in Trois-Ponts onder spanning gezet en werden de treinen in dit station gesplitst. De reeks 55 reed tot hier en na overstappen was er een tweede trein (met 110


rijtuigen en een locomotief reeks 3000) die de weg naar Luxemburg verder zette. In de eerste maand kwamen ook regelmatig machines reeks 3600 tot in Trois-Ponts maar dit verminderde vrij snel, ondanks de vele defecten aan de reeks 3000. Verder zijn er twee lokale treinen vanuit Luxemburg tot in Gouvy, die met de elektrische stellen van de C.F.L. gereden worden.

In goederentractie komen de locomotieven reeks 3600, maar ook de ieuwe machines reeks 3000 tot in Gouvy, de reeks 55 rijdt volgens plan niet meer op het Luxemburgse net, maar voor bijzondere treinen bereiken ze nog sporadisch Ettelbrück en zelfs Bettembourg.

Arlon – Kleinbettingen (- Luxemburg)

Tegen de verwachtingen in werd de dienst Brussel – Luxemburg nog steeds niet op de stellen reeks 05 van de N.M.B.S. overgedragen en wordt de verbinding beheerst door de drieledige stellen reeks 03. In de internationale dienst wordt de reeks 20 gebruikt. Deze locomotieven komen de treinen te Luxemburg oppikken en voeren ze verder tot in Brussel. De lokale treinen naar Kleinbettingen werden verlengd tot in Arlon en worden gereden door de CFL diesellocomotieven reeks 1800.

Door de defecten aan de reeks 3000 en de te zwakke bovenleiding, kon de goederendienst nog niet overgedragen worden aan deze reeks en wordt ze nog steeds in dieseltractie, waarbij het merendeel van de treinen door de reeks 1800 gesleept worden. Twee treinparen blijven verzekerd door de zware Franse machines reeks CC 72000, verder worden sporadisch ook enkele goederentreinen tot in Bettembourg gesleept door de Belgische diesels reeksen 52/53/54.

Bouwer	Bombardier	
Bouwjaar	1998 / 1999	
Asindeling	B°B°	
Aantal gebouwd	20	
Aantal toegelaten NMBS	20	
Vermogen	5 200 kW	
Motor	Asynchroon	
Massa	90 000 kg	
Snelheid	200 km/h	
Transmissie		
Gebruik	Algemeen	

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. Het treinpaar gereden door de Luxemburgse locomotieven reeks 1800 viel weg. 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 Z2

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.) :

Het goederenverkeer met Frankrijk blijft maar stijgen, maar in tegenstelling tot de verwachtingen is het nog niet gekomen tot het inleggen van doorgaande treinen – zonder locomotiefwissel – tussen België en Italië. Reden is nog steeds de onbetrouwbaarheid van de machines reeks BB 36 000. In de reizigersdienst is er vooral een verplaatsing van het cliënteel naar de Thalys / Eurostar.

Dinant – Givet

Deze grensovergang wordt enkel nog bediend door de museumspoorlijn CFV3V, maar in 1999 was er sprake van een heropening, zowel in de lokale reizigersdienst, maar ook in goederendienst, meestal met een lokaal karakter. Er is echter nog geen beslissing gevallen.

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 gaat ook steeds verder achteruit met verplaatsing van de verkeerstromen naar Moeskroen. De grensovergang kent nog een aantal treinen vanuit Duitsland (Montzen) naar Frankrijk, waarbij de Belgische locomotieven (vooral reeksen 23, 26 en 27) tot in Jeumont doorrijden.


De lokale goederenverbinding wordt beheerst door de diesellokomotieven reeks 51 van Monceau die doorrijden tot in het Franse grensstation Jeumont maar ook verder naar Aulnoye en Maubeuge.

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 wordt nu doorgevoerd met de nieuwe elektrische stellen reeks 04.4 van de NMBS

In de doorgaande goederendienst is er een zware verandering: vanaf de zomerregeling gingen praktisch alle treinen over op de nieuwe driespanningslocomotieven reeks BB 36 000. Deze locomotieven werden drie jaar geleden geleverd maar hadden zware opstartproblemen. Maar geleidelijk aan is de betrouwbaarheid verbeterd en in 1999 begonnen de diensten tussen België en Italië waarbij ze voorlopig enkel tot de grensstations doorreden. Vanaf 2000 zullen ze waarschijnlijk ook verder in België doorrijden en de vormingsstations van Schaarbeek en Leuven bedienen. De machines ondergingen al een aantal testen om tot een homologatie te komen. Bij deze overname zal de grensplaats Quévy de enige overgang worden naar Zuid-Frankrijk en Italië.

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. Deze diensten worden echter verder afgebouwd en de treinen zullen Aulnoye en St-Ghislain als bestemming krijgen.

Bouwer	Alsthom	
Bouwjaar	1996 / 1998	
Asindeling	B°B°	
Aantal gebouwd	75	
Aantal toegelaten NMBS	-	
Vermogen	5 600 kW	
Motor	asynchroon	
Massa	90 000 kg	
Snelheid	200 km/h	
Transmissie		
Gebruik	Goederen	
	Drie spanningen	

Tournai – Lille

Voor de reizigerstreinen is het volledige verkeer overgegaan op de de tweespanningsstellen reeks 04.4 In de lokale dienst komen de Franse dieselstellen tot in Tournai, dit samen met de machines BB 66 400 in trek/duwcombinaties van de Nord Pas de Calais

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

In deze dienst komen sinds mei 2000 enkel nog enkel de tweespanningsstellen reeks 04.4 naar Lille.

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 grensovergang werd gereactiveerd voor het nieuwe verkeer van vloeibaar staal tussen de staalbedrijven van Dunkerque en Charleroi. De Franse locomotieven reeks BB 67 400 brengen de treinen tot in Adinkerke. Anderzijds is er geen enkel ander verkeer meer op deze lijn.

“Vreemd” materieel



CFL reeks 1800

Niet meer naar Ronet in 1999

Tweede reizigerseiland in België

Gouvy – Prois-Ponts wordt door de CFL gereden
Normaal door de reeks 3000, sporadisch ook
door de oudjes reeks 3600



Reeks 62 wordt 67

Na Italië hebben ook Nederlandse privé-maatschap-
pijnen belangstelling voor Belgisch materieel

Museum

De T.S.P. neemt de vaandel van de N.M.B.S. over
en rijdt alle stoomritten op het N.M.B.S.-net



Infrastructuur :

De moderniseringwerken aan het net gingen in 1999 in versneld tempo vooruit, daar waar de verbinding tussen de Franse grens en Brussel praktisch afgewerkt is, gaan de werken voor op de verbindingen naar Nederland en Duitsland verder. In het binnenlandse net zijn er vooral de beide verbindingen in de Ardennen, voor de stations ligt de klemtoon op Antwerpen, Liège en namur.

Nieuwe lijnen :

lijn 01 - Franse grens – Brussel :

1999 was het laatste jaar dat er nog gewerkt werd op deze verbinding, eind van dat jaar werden de werken tussen Halle en Brussel-zuid praktisch volledig afgesloten en kreeg men de definitieve toestand. In de inrit van Brussel-zuid met de diverse aanpassingen om gelijkgrondse kruisingen te vermijden worden nog gebouwd. Het eind van deze werken wordt midden 2001 verwacht.

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 :

Dit baanvak is een echte bouwwerf en praktisch over de ganse lengte worden de voorzieningen gemaakt om het derde en vierde spoor te leggen. Om deze werken te bespoedigen werden diverse treinen vanuit Leuven over Mechelen omgeleid. De grootste werken gebeurden te Diegem (bruggen over de ring), Zaventem (aanleg van een nieuwe vertakking naar de luchthaven) en Herent (kruising van lijn 36 en TGV-lijn). Ook te Schaarbeek begonnen de werken om de snelheid te verhogen en werden verschillende afstelbundels aangepast.

Leuven :

- Kant Brussel werden de grondwerken voor de aanleg van de TGV-lijn en het rechte trekken van de krappe bocht afgesloten en werd gestart met de eigenlijke spoorwerken. Dit leidde tot verschillende verleggingen van de uitrijsporen. Verder werd ook de afstelbundel kant stad voor een gedeelte gedemonteerd. Verder werden ook enkele spoor naar de vorming verplaatst.

- Ihet station : de aanpassingswerken voor het stationsplein zijn reeds ver gevorderd en ook de spoorwerken aan de kopsporen richting Brussel werden gedeeltelijk uitgevoerd. Anderzijds werden ook de moderniseringswerken aan de perrons aangevat.

- kant Liège zijn er vooral werken aan de vertakking Tivoli hier werd de volledige uitrit van het station in verschillende fasen aangepast en geleidelijk aan werden de definitieve sporen aangelegd. Eind 1999 was de lijn 36 terug in dienst en worden de sporen van de lijn 139 naar Ottignies gelegd. In een latere fase is ook de bedding voor de TGV-lijn gereed en worden de sporen vanaf begin 2001 geplaatst.

- **Leuven – Voroux :**

- Over de ganse lengte zijn de werken voor de aanleg van de bedding aangevangen en op diverse plaatsen werden deze praktisch afgesloten. Tussen Ans en Waremme is men eind 1999 al gestart met de afwerking door het plaatsen van de geluidsschermen en de afrasteringen. Vanaf juni 2000 begint men met de aanleg van de sporen.

Werkbasis Voroux :

Eind 1999 werd deze werkbasis praktisch volledig afgewerkt en thans wordt de laatste hand gelegd aan de afwerking (paden, toegangswegen, ..) en aan de signalisatie. Verder werd ook de bocht naar de nieuwe TGV-lijn aangelegd zodat de werken in de eerste helft van 2000 kunnen starten.

Baanvak Voroux – Liège-Guillemins.

Ook hier heeft men vooral gestreeft naar de afwerking van deze verbinding met de aanleg van de bedding voor de TGV-lijn, de modernisering van Ans-station en de voorbereiding voor de onderhoudsbundel te Ans.

Liège – Guillemins :

In 1999 startten de werken voor het nieuwe station definitief en gedurende deze periode werden de volgende werken uitgevoerd :

- verplaatsen van de sporen van de lijn 36 en onderdoorgang van de lijn 34
- verwijderen van de sporen naar de goederenloods
- uitbreken van het kopstation kant Angleur, inkorten van sporen 6 en 7
- verwijderen van de helft van de inrijsporen kant Angleur
- afbreken van de voetgangersbrug
- uitgraven van de eerste funderingen voor het nieuw station
- afbreken van de woningen tegenover station en begin van uitbouw stationsplein

Liège – Aachen

De voorbereidingen voor de echte werken zijn begonnen te Chênée: hier werd de loskoer volledig uitgebroken en wordt plaats gemaakt voor het werkstation nodig voor het uitgraven van de tunnel te Soumagne. Hier werd een nieuw laadspoor voor de uitgegraven grond aangelegd.

De vernieuwing van de Hammerbrücke werd afgesloten en de snelheid tussen Welkenraedt en de Duitse grens werd verhoogd. Voor het overige zijn er geen bijkomende werken uitgevoerd.

lijn 04 : Brussel – Nederland

Verbinding Schaarbeek – Antwerpen:

Hier werden een groot gedeelte van de moderniseringswerken van de lijn 25 afgesloten, anderzijds werden ook een aantal voorbereidende werken voor de werkbasis te Schaarbeek en de inrit van Antwerpen doorgevoerd. In 2000 heeft men enkel nog de afwerking van de baanvakken en de modernisering van de stations en stopplaatsen.

Antwerpen-centraal

In dit station werden de centrale sporen volledig afgebouwd, terwijl de beide zijkanten van het huidige station gemoderniseerd werden. In het centrale gedeelte werden de uitdiepingswerken voor de toekomstige tunnels gedeeltelijk uitgevoerd en werden de eerste kleine tunnels onder het stationsgebouw – voor het gieten van het dek van de eigenlijke tunnel – gedeeltelijk uitgegraven.

Verder wordt er gewerkt aan de eigenlijke inritten naar de tunnels en werden de afstelbundels tussen Berchem en Antwerpen verwijderd en omgebouwd tot werkbasis.

Hoge snelheidslijn

Deze werken beperkten zich tot enkele aanpassingswerken van de huidige sporen tussen Antwerpen-Dam en Luchtbal.

Elektrificaties :

lijn 42: Rivage - Gouvy

Baanvak Rivage – Trois-Ponts

Op dit eerste baanvak werden op praktisch alle plaatsen de bovenleidingsdraad aangebracht, enkel zijn er belangrijke vertragingen bij de werken in drie tunnels van deze lijn. De afwerking wordt voor mei 2000 voorzien.

Baanvak Trois-Ponts - Gouvy

Hier werd de elektrificatie in het midden van 1999 afgesloten en konden de rodageritten beginnen. Met ingang van de winterregeling werd de tractie opgenomen. Hierbij is het zo dat de Belgische diesellocomotieven reeks 55 de treinen tot in Trois-Ponts brengen, hier staat een tweede trein (met I 10-rijtuigen) gereed en de C.F.L. locomotieven reeks 3000 en bij uitval van deze machines ook de reeks 3600 deze trein tot in Luxembourg brengt. Hierdoor is het het tweede eilandbedrijf die volledig door de C.F.L. bediend wordt.

lijn 166 : Dinant – Bertrix – Athus

Vorig jaar schreden de werken op deze lijn duidelijk vooruit en over het ganse traject was er bedrijvigheid en sommige baanvakken zijn al volledig afgewerkt

Eind 1999 was de toestand als volgt :

- in de meeste stations zijn de aanpassingswerken aan de sporen in uitvoering of reeds beëindigd
- de bovenleiding is praktisch over de ganse lengte van de lijn aangebracht, op enkele delen staan enkel de palen.
- In de meeste grotere stations moet de elektrificatie zelf echter nog starten.
- De seininrichting is over het ganse traject aangepast en de laatste mechanische seinen werden eind 1999 buiten dienst gesteld op het zuidelijke gedeelte van de lijn
- Enkel de werken aan de tunnels zijn nog in volle omvang bezig en deze werken gaan de indienststelling beïnvloeden.

Zoals voorzien zullen de werken niet teveel vertraging oplopen en waarschijnlijk kan de indienststelling zoals gepland in mei 2002 doorgang vinden.

Nieuwe lijnen :

Lijn 147 Fleurus - Tamines :

Over de ganse lengte van deze nieuwe verbinding zijn de grondwerken beëindigd en werden ook de meeste bruggen volledig afgewerkt. Men startte met de aanpassingen te Fleurus en in de loop van 2000 kunnen de sporen aangelegd worden. Gelijkijdig worden ook verschillende aanpassingswerken uitgevoerd aan het verlengde van deze nieuwe lijn tussen Tamines en Ronet.

Modernisering / investeringen :

Stations :

In 1999 werden de werken aan de verschillende grotere stations verdergezet, enkel de station Ottignies en Welkenraedt werden afgewerkt. Anderzijds zijn er ook de twee nieuwe werkplaatsen – Antwerpen en Charleroi – die in 1999 vorm kregen en praktisch afgewerkt werden.

Namur.

Deze modernisering van het station is in 1999 maar in een slakkegangetje verdergegaan. Wel is het dek over het station nu volledig gegoten en konden alle sporen terug in dienst komen, maar de beide wisselverbindingen kant Brussel en Liège bleven onaangeroerd. Anderzijds is het geklasseerde station volledig uitgebroken en wordt gewerkt aan de nieuwe binneninrichting.

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.

Liège- Guillemins kende een ware afbraakwoede: ongeveer de helft van de sporen – kant Angleur – werden uitgebroken en hier wordt het nieuwe station geleidelijk aan gebouwd. Immense grondwerken, het afbreken van vele gebouwen en huizen op het toekomstige stationsplein en de afbraak van de bekende voetgangersbrug bepalen het nieuwe beeld. Anderzijds zijn er de toegangswegen – met een immense tuikabelbrug – naar de nieuwe parkings aan het station.

Antwerpen-centraal.

Ook de werken te Antwerpen gaan vlot vooruit en thans is men bezig met het uitgraven van de verlaagde sporen in de vertekhall en de voorbereidende werken voor de tunnel onder het hoofdgebouw

Charleroi

Te Charleroi hebben we een verdere aanpassing van de perrons en voor de afstelbundels rondom het station. Ook de uitrit kant nieuwe werkplaats werd aangepast.

Werkplaatsen:

Charleroi

Tijdens 1999 werd de eerste “nieuwe” stelplaats van het net praktisch volledig afgewerkt en in oktober werd ze tijdens een opendeurdag aan het publiek voorgesteld. Nadien was er nog de afwerking en de uitbouw van de nieuwe werkplaatsen en magazijnen. Vanaf begin 2000 zal Charleroi de werkplaatsen van Monceau en St-Ghislain overnemen, waarbij eerst de elektrische locomotieven te Charleroi in onderhoud gaan.

Antwerpen-noord

Te Antwerpen zijn de werken aan de nieuwe werkplaats zelf ver gevorderd, maar hier is er vertraging bij de spoorwerken en de bovenleidingen. Ondanks deze moeilijkheden wordt de nieuwe werkplaats begin 2000 actief, hier eerst voor de dieseltractie.

Verdere werven in 1999

Brussel-zuid – Brussel-noord

- aanpassingen aan de inrit van Brussel-zuid
- aansluiting van spoor 3 naar de noord-zuidverbinding
- aanpassing van het sporenplan tussen Brussel-noord en Schaarbeek met vereenvoudiging van de installaties.

Spoorvernieuwingen :

Uitgevoerd op de volgende lijnen :

* Lijn 25/27	Kontich – Berchem	bijkomende werken i.v.m. TGV-lijn
* lijn 35	Hasselt – Diest	spoorvernieuwing + aanpassing Diest
* lijn 50	Brussel – Gent	verhoging snelheid
* Lijn 112	La Louvière – Binche	op enkelspoor brengen
* Lijn 125	Statte – Andenne (gedeeltelijk)	
* Lijn 139	Ottignies – St-Joris-Weert	aanpassing uitrit Leuven + Wavre
* Lijn 161	Etterbeek – Groenendaal	verhoging van de snelheid

Spoorwegmusea & lijnen

Net zoals in 1998 zou ook dit jaar een vrij kalm verloop kennen bij de museumactiviteiten: ondanks het feit dat enkele reeksen locomotieven definitief uit het bestand verdwenen is er enkel de optie – bv. bij de reeks 18 – om een exemplaar van deze reeks in het museumpatrimonium op te nemen. Bij de aankopen van N.M.B.S.-materieel zijn het enkel de L.S.V. en de T.S.P. die hun bestand verder uitgebouwd hebben. Reden hiervoor is dat de meeste reeksen locomotieven en stellen pas vanaf 2000 afgevoerd worden en dat het materieel dat nu ter beschikking stond gewoonlijk zware schade opliep en hiervoor afgevoerd werden.

Bij de museumlijnen zelf, was er vooral de vertraging van de overdracht naar het Vlaams gewest door de regeringwissel. Hierdoor blijft de onzekerheid voor de toekomst. Tegen het einde van het jaar kwam er terug schot in de zaak en kon de N.M.B.S. terug machtigingen uitschrijven en zodoende kreeg de L.S.V. (Kolenspoor) na bijna 10 tien de officiële goedkeuring om het museumbedrijf tussen Zwartberg en Eisden op te starten.

Museummaterieel N.M.B.S.

1. Algemeen :

Ook in 1999 werd er weinig verandering opgetekend in het museumbeleid: naast het type 1 – dat enkele ritten uitvoerde – bleef de rest in de motteballen. De locomotieven en rollend materieel staan te Leuven en Haine-St-Pierre, verder doen Kinkempois en Antwerpen-Dam enige moeite om het materieel ritvaardig te houden, maar veel ritten worden er niet meer mee uitgevoerd. Reden is de hoge prijs en vooral de weinig belangstelling die de spoorwegliefhebbers betonen voor dit materieel.

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 museumbewaarpplaatsen: 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



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. Ondertussen werd ook het type 44 – dat als monument te Charleroi-sud stond – verwijderd en naar Haine-St-Pierre overgebracht. Door de zeer slechte toestand zal deze locomotief waarschijnlijk verschroot worden.

Elektrisch materieel :

Nog geen wijzigen in dit bestand, de reeks 28 verkommert nog steeds verder te Merelbeke, terwijl waarschijnlijk wel een locomotief reeks 18 behouden blijft, het nummer werd nog niet aangeduid.

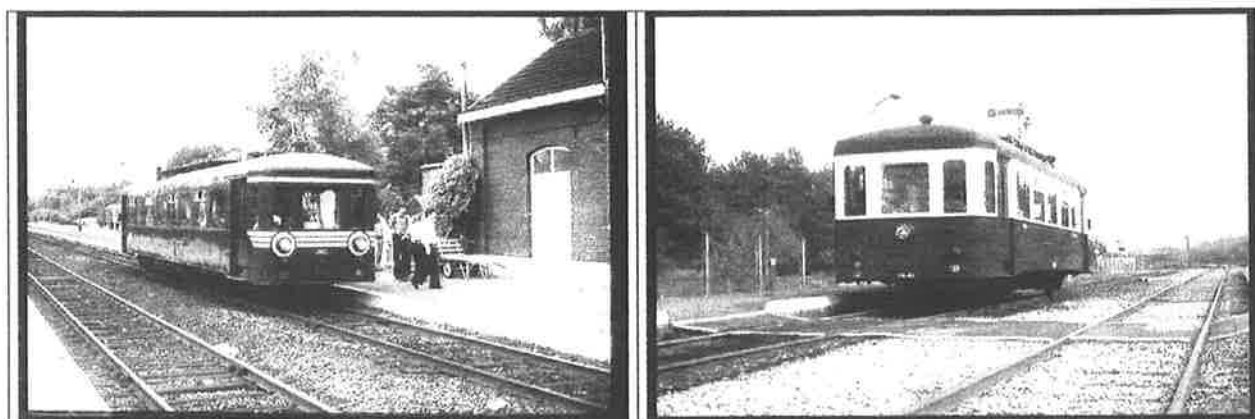
Numm	Reeks	Bouwer	Bj	Afkomst	Asind	Toest	Plaats
A 12		At. De la Dyle	1935	N.M.B.S.	--	Ritv.	Leuven
228.002	00	At. De la Dyle	1939	N.M.B.S.		--	Haine-S-P
228.027	00	Brugeoise	1953	N.M.B.S.		--	Haine-S-P
228.502	05	Brugeoise	1955	N.M.B.S.		--	Schaarb
220.901	09	Werkspoor	1956	N.M.B.S.		--	Leuven
101.012	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
180x	18	Brugeoise & Nivelles	1973	N.M.B.S.	CC	Ritv	Kinkemp

Privé 082 124	T.S.P. T.S.P.	Brugeoise & Nivelles Brugeoise & Nivelles		N.M.B.S. N.M.B.S.		Ritv Plulst	Schaarbeek Schaarbeek
---------------------	------------------	--	--	----------------------	--	----------------	--------------------------

Diesellokomotieven / dieselmotorwagens

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-	1957	N.M.B.S.	C°C°	i.d.	Stockem
6041	60	Belge	1961	N.M.B.S.	B°B°	ritv.	Kinkemp
211.006	64	Cockerill	1962	N.M.B.S.	B'B'	gerest	Leuven
253.019	83	A.B.R.	1956	N.M.B.S.	C	--	Haine-S-P
7103	71	Cockerill	1957	N.M.B.S.	D	gerest	Leuven
272.009	72	Baume / Marpent 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-P	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 Mech/ Brossel	1939	N.M.B.S. dienst ES	B	--	Merelbeke

Privé 5922	Vennb	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	Venb	Cockerill	1955	N.M.B.S.	B°B°	Ritv	Raeren
5204	TSP	Anglo-Franco-	1955	N.M.B.S.	C°C°	Kast	Schaarb
6003	TSP	Belge	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 ²	1961	Glaverbel	B	Ritv	Treignes
231.02	TSP	Henschel ²	1943	CCB Havinnes	C	Rest	Haine-SP



Privé							
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	CFV	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 102	LSV	GM	1948	N.M.B.S.	A1	Afg	As
ES 106	SCM	Brossel	1948	N.M.B.S.	A1	Ritv	Maldegem
ES 206	LSV	BN	1972	N.M.B.S.	B	Afg	As
ES 208	LSV	BN	1972	N.M.B.S.	B	Afg	As
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 (o.m. het museumstel type K1) en enkele stoomkranen afgesteld te Leuven, Haine-St-Pierre beide uiterst zelden toegankelijk) en Aalst – Kerrebroek (dit voor het ritvaardige reizigersmaterieel type L) In de meeste gevallen is dit materieel buiten afgesteld, te Leuven moest een deel zelfs onbewaakt afgesteld worden, waardoor het door vandalen bewerkt werd.

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 opzoekingen.

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 en te Leuven, maar de algemene toestand laat te wensen over. Bij de oudere rijtuigen gaat het voornamelijk om dienstrijtuigen 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 > Kolenspoor			3	2	(4)		(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.

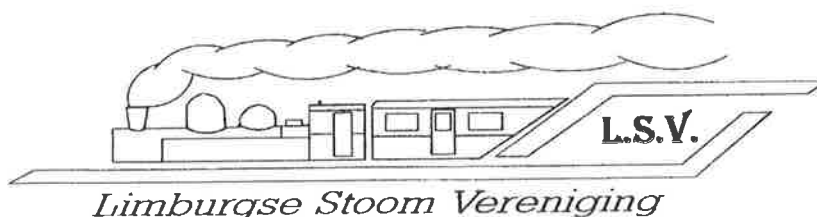
Dienstvoertuigen

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 (3 exemplaren). Bij Maldegem zijn twee bovenleidingswagens in hun bezit, de L.S.V. verwierf anderzijds drie bovenleidingswagens. (type ES 100 en ES 200)

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 > Kolenspoor

As



Algemeen :

Ligging :

Stations As	Stationsstraat 126, 3665 As	Tel 089/ 65 70 06
Secretariaat :	Gravierstraat 109 , 3700 Tongeren	Tel 012/ 23 22 24
Kolenspoor	Dorpsstraat 1 / 1 3665 As	Tel 089/ 65 72 70

Te bereiken :

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

De lijn :

Zwartberg – Waterschei - As - Eisdén	14 km	1 435 mm (in dienst 2000)
Emplacement As	2,4 km	1 435 mm (Demo - ritten)
Smalspoor As	1,0 km	600 mm (Limburgse mijnen)
	1,0 km	600 mm (Decauville-spoor)

Veranderingen in 1999 :

In 1999 zou de samenwerking met de gemeentes concreet worden en werd de organisatie voor de exploitatie van het Kolenspoor gedeeltelijk op punt gesteld. Dit hield een aantal administratieve maatregelen in en werden de nodige subsidies verworven.

Anderzijds werd het aangekondigde dienstmaterieel – de drie motorwagens van de dienst ES en twee trekkers – aangekocht en werden de contacten gelegd voor verdere aankopen. Anderzijds had men te As zwaar af te rekenen met vandalisme waardoor de ruiten van vijf rijtuigen verbrijzeld werden.

Vooruitzichten voor 2000 :

In 2000 start in elk geval een beperkte exploitatie – in dieseltractie – tussen Zwartberg en Eisdén. De herstelwerken aan de lijn eindigen in de loop van juni en het station wordt tegen het einde van het jaar gerestaureerd. Verder wordt druk gewerkt aan het materieel – met de bouw van een nieuwe ketel voor de stoomlocomotief “Bebert” en de aanwerving van twee mensen in vast dienstverband. Anderzijds zal het te uitgebreide materieelpark gesaneerd worden.

De demonstratieritten en de uitbouw van een museum blijven echter één van de hoofdpunten van de exploitatie.

Het museummaterieel :

Numm	Bouwer	Fabrnr	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.	1AA1	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
88	ABR		1963	KS Winterslag	B	Ritv
89	Gmeinder			Moermans (DB)	B	Ritv
90	Cockerill > 230.011		1957	KS Waterschei	B	Rest
95	Moës		1951	Beaujonc & Patience	B	Afgest
99	Deutz		1951	Metaalbedrijf Düsseldorf	B	Afgest
5.11	Alfa Klinkhamers		1948	N.M.B.S.	B	Afgest
7.02	Alfa Klinkhamers - FM		1950	N.M.B.S.	B	Afgest
7.06	Alfa Klinkhamers - FM		1950	N.M.B.S.	B	Rest
ES 102	Brossel		1948	N.M.B.S.	A1	Afgest
ES 206	Brugeoise & Nivelles		1972	N.M.B.S.	B	Werkpl
ES 208	Brugeoise & Nivelles		1972	N.M.B.S.	B	Afgest
Smalspoorlocomotieven						
5.01	Schöma		1957	K.S. Eisden	B	in rest
5.02	Moës DLM 3		1948	K.S. Zolder	B	ritv
5.03	Deutz A2M		1948	K.S. Waterschei	B	museum
5.04	Deutz A4M		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 1999

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 2000

Geen wijzigingen te voorzien, wel is er de tegenslag dat het natuurgebied niet meer per stoomlocomotief mag doorreden worden.

Het museummaterieel :

Nummer	Bouwer	Fabnr	Bj	Herkomst	Asind.	Toest
50 3666	Fronco-Belge		1943	D.R. ex 50 2145	l'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
1	Orenstein & Koppel		1963	Industrie ?	B	Ritv

Verder heeft de Vennbahn nog het volgend materieel (te Raeren)

9 rijtuigen	type K1 / K3
8 rijtuigen	type M1
1 buffetrijtuig	Mitropa ex-DR
2 restauratierijtuigen	Mitropa ex-DR
1 bagagewagen	type D ex-N.M.B.S.
9 goederenwagens	
1 sneeuwploug	ex DB

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	Fabnr	Bj	Herkomst	Asind.	Toest
101.012	Baume & Marpent		1949	N.M.B.S.	B°B°	Gerest
180x	Brugeoise & Nivelles		1973	N.M.B.S.	CC	Afgest
4601	Raghenon		1952	N.M.B.S.	1AA1	Ritv
6041	Cockerill		1961	N.M.B.S.	B°B°	Ritv

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 bereiken :

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	Fabnr	Bj	Herkomst	Asind.	Toest
	Deutz		1925	Carr. Comblain	B	-
	Deutz		1950	??	B	Onb.
	Deutz		??	??	B	Ritv
	K.K.D.		??	??	B	Ritv
	Krupp			Rheinstahl	B	Afgest
	Krupp			Rheinstahl	B	Afgest

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 1999

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 rytuigen 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 2000

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 :

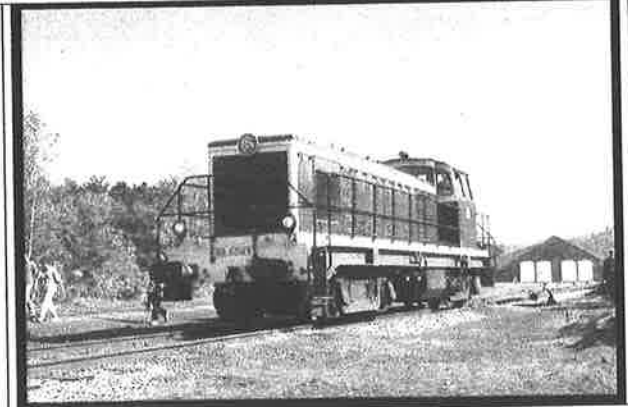
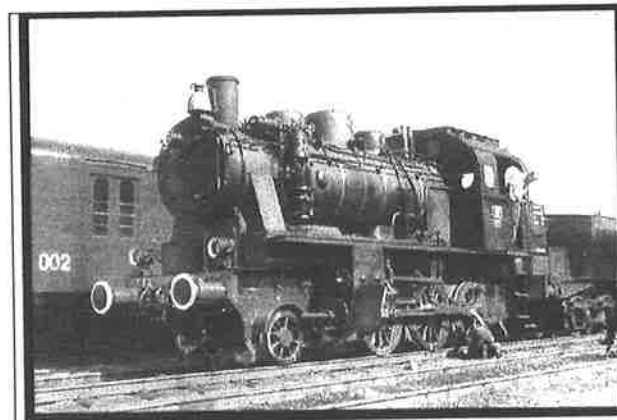
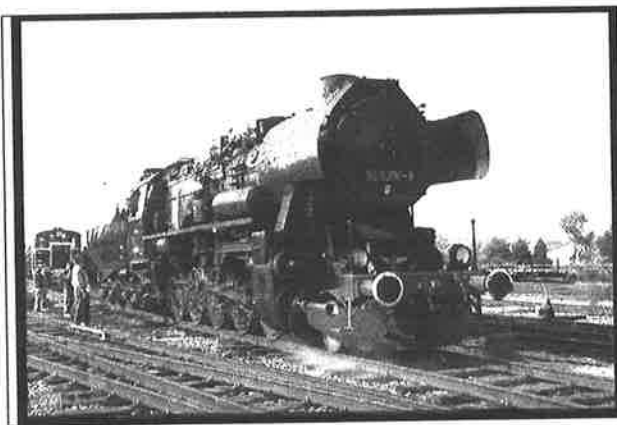
Nummer	Bouwer	Fabrnr	Bj	Herkomst	Asind	Toest
SA 01	Anglo-Franco-Belge	2596	1945	S.A.F.E.A. Houdeng	Ct	
SA 02	Anglo-Franco-Belge	2590	1945	S.A.F.E.A. Houdeng	Ct	
SA 03	Tubize	2002	1929	S.A.F.E.A. Houdeng	Ct	
CA 04	Anglo-Franco-Belge	2681	1951	Cockerries d'Anderlues	Ct	
AD 05	Tubize	2007	1926	Mijn "Andre-Dumont"	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°	
	Briiissonneau & 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. Museumspoorb.	A1	
VT9	Talbot		1951	N. Nederl. Museumspoorb.	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 :

Ciney – Spontin – Dorinne Durnal 1 435 mm 12 km

Deze lijn werd verlengd vanaf Spontin tot Durnal, maar in 1999 zijn er nog geen ritten geweest op dit baanvak

De wagenwerkplaats St-Ghislain werd anderzijds verder uitgebouwd en er komen steeds meer voertuigen en tentoonstellingsstukken in dit museum te staan.

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 verdere manifestaties in 2000 voorzien.

Manifestaties in 1999

Hoofdonderdeel van de manifestaties voor 1999 vormde de rit met de 202.020 naar Denemarken met het treffen van verschillende "Bolle neuzen". Het aantal eigen manifestaties in België was hierdoor geringer, maar zowel de 26.101 als de 202.020 werden toch vrij frequent gebruikt voor tal van speciale ritten.

Vooruitzichten voor 2000

In 2000 is er vooral de uitbouw van de museumbedrijvigheid in de beide standplaatsen, nl. Ciney – Spontin (met meer ritdagen en effectieve verlenging van de lijn) en te St-Ghislain. Bij de tractiemiddelen hebben we waarschijnlijk het in dienst stellen van de reeks 59 en vooral de motorwagen type 553.

Informatie :

T.S.P. Avenue des Eglantines 15, 1150 Bruxelles

Tel : 02 / 770 51 82 (Dhr Herbiet)
 02 / 380 72 62 (Dhr Vanderhaeghen)

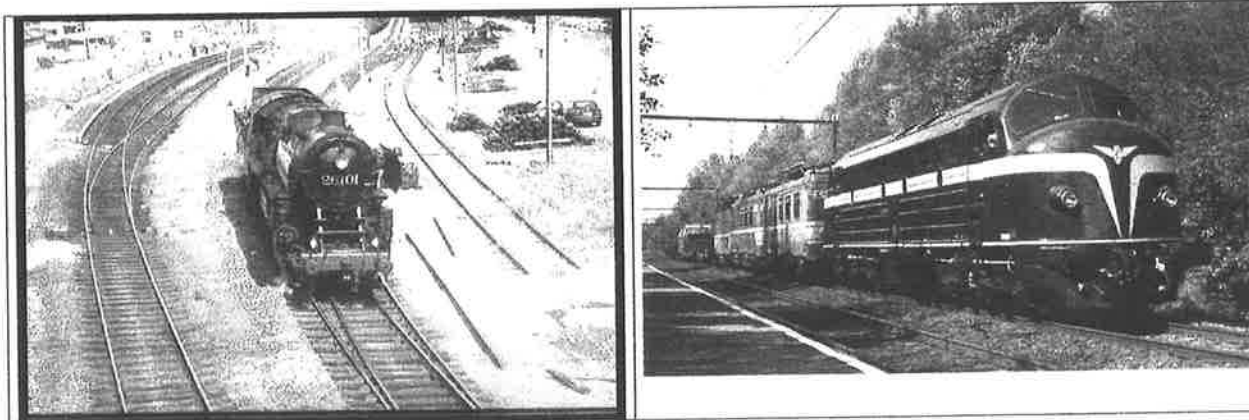
Behouden materieel :

Nummer	Bouwer	Fabrnr	Bj	Herkomst	Asind	Toest.
26.101				Poole 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
202.020	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 1999:

Omwille van het onbeschikbaar zijn van de stoomlocomotief "Duvel" moest de exploitatie verminderd worden en was er vooral dieseltractie (stel 4302) en enkele ritten met de Cockerill (vertikale ketel)

Vooruitzichten voor 2000

Geen echte wijzigingen voorzien in de exploitatie daar "Duvel" omwille van de financiële beperkingen nog niet ritvaardig is

Informatie :

Luc Blommaerts, Ten Berg 101

9300 Aalst

Tel : 053 / 70 38 37

2. Het museummaterieel :

Numm	Bouwer	Fabnr	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 stationsempacement, 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 1999 :

DE toestand van de vorige jaren werd gestabiliseerd en door de goede resultaten kan de museumfunctie verder versterkt worden en zijn er een aantal restauratieprojecten opgestart. Er zijn 3 normaalspoorstomers ritvaardig.

2. Het museummaterieel :

Bij gebrek aan nauwkeurige gegevens wordt deze lijst onder voorbehoud afgedrukt.

Naam	Bouwer	Numm.	Fabrnr	Bj	Herkomst	Asin	Toest
<i>Tubize</i>	Tubize	1627	1627	1911	Charbonnage Liège	Bt	Ritv0
<i>Fred</i>	Avonside		1908	1925	Steengroeve Buxton	Bt	Ritv
<i>Yvonne</i>	St-Léonard			1893	Focquet	Bt	--
	Haine-St-Pierre		1405	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		57676	1963		B	Afgest
	Renault	1209	1209		Renault Vilvoorde	B	Afgest
	Henschel			1959		B	Afgest
	Cockerill		3296	1957		B	Ritv

4620	Ragheno	4620		1952	N.M.B.S.	1A'A1	ritv.
ES 106	Brossel / CW Mechelen			1948	N.M.B.S.	A1	
ES 303	Brossel	551.15		1943	N.M.B.S.	A1	

Smalspoor : 600 mm

Nummer	Bouwer		Fabrnr	Bj	Herkomst	Asind	Toest
<i>Marie</i>	Chrzonow (type Las)			1954	PKP Polen	Ct	--
	Orenstein & Koppel		4854	1911	Focquet	Bt	Ritv
	La Meuse (760 mm)					Bt	--
	Moës type CL					B	--
	Moës type BL					B	Ritv
	Diema						
	Orenstein & Koppel						Ritv
	Orenstein & Koppel						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.

Aanwezige rijtuigen :

- 3 rijtuigen type K1 A (21 011, 21 014, 21 018)
- 1 rijtuig type K1 AD (28 114)
- 1 rijtuig type I2 (11 920)
- 1 rijtuig type M1 C (42 005) buffetrijtuig
- 1 rijtuig type Mitropa restauratierijtuig

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.

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.

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 houtruck (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 opengesteld. 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	Fabrnr	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	Fabrnr	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 Beaumont	stoomlocomotief Glaverbel stoomlocomotief (tweeassig)	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. Halanzu Athus Etterbeek Averbode La Calamine	dieselloc Deutz A4M persluchtloc Oxygenium diesellocs A4M en A6M trolleylok 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

Het aantal slopingen ging in 1999 zeer snel omhoog en hierdoor werden op verschillende plaatsen afgestelde locomotieven volledig ontmanteld. Dit zal in 2000 nog versterkt gebeuren daar te Monceau, St-Ghislain en Antwerpen – omwille van de verhuis – alle oude machines verdwijnen

Spoor	Reeks	Omschrijving	Opmerkingen
NMBS	00	Leuven, Muizen, CW Mechelen	+ 1995
	18	Brugge	+ 1996 –97
	51	Kinkempois	pluklocs
	62	Ronet, CW Salzinns, Hasselt, Antwerpen	pluklocs
	84	Merelbeke, CW Salzennes	+ 1995 -96
	85	Hasselt, Liège	voor verkoop
	91	Ronet, CW Salzennes, Stockem	+ 1995
	92	Antwerpen	
Privé	Gent, Deinze	Kinkempois, CW Salzennes	
	Locomobiel	Hasselt, Schaarbeek, ...	
	Stoom/dies.	Sobemai / Maldegem	sloper / verhuur
	Diesel	Locorem / Sclessin	verhuur locs
	Diesel	A. Lowie / Maasmechelen	sloper
	Stoom/dies	D. Jans / Kuringen	verzamelaar
	Stoom/dies	Focquet / Vilvoorde	sloper
	Dies/smalsp	Frateur / Boom	sloper
Stoom	Metaalbedr.Halle	sloper	
	Locomobiel	Houthandel Haine-St-P	demonstratie

Sobemai (De Lille) verhuurt diesellocomotieven aan verschillende firma's, maar heeft nog diverse stoomlocomotieven en - kranen en smalspoormaterieel in zeer slechte staat.

Locorem verhuurt diesellocomotieven 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 diesellocomotieven (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.

Industrie- locomotieven :

Door dhr R Crikelaire .

Bij de industri locomotieven was 1999 een praktisch stationair jaar, zonder grote wijzigingen. Bij de meeste bedrijven bleven de "oude getrouwe" locomotieven in dienst, slechts bij enkele fabrieken werd de spoorbediening gestopt en werden enkele machines afgesteld en eventueel verkocht.

Zover we weten zijn geen nieuwe machines in dienst gekomen, bij enkele bedrijven werden wel huurlocomotieven gebruikt en verder namen enkele (grotere) bedrijven contact op bij de N.M.B.S. om bij schrapping van sommige machines deze te kunnen verwerven. Dit is o.m. het geval voor de locomotieven reeks 71 en de locotractoren reeks 91. Tot een effectieve verkoop is het echter nog niet gekomen.

Limburg :

Kolenhaven 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 88 204 1304	Orenstein & Koppel 26702	B	1971	DH	

De locomotieven 1 & 2 hebben een stuurcabine aan het uiteinde, de beide andere hebben een centrale cabine. Gemiddeld worden twee machines per dag ingezet tussen het bedrijf en de eigen vormingsbundel te Genk-zuid.

Huisstijl : blauw – gele sierbanden

geïmmatriculeerd

Rijtuigen & Industrie



Het einde : de laatste K1 / K3-rijtuigen buiten dienst



De modernisering : de M4-rijtuigen en hun nieuw leven



Modernisering in de industrie

Bij Foam Glass te Tessenderlo

En bij Duferco (ex usines Boël) te Lalouvière



Vreemde eend in de bijt

Een locomotief type Withcomb bij de usines de Fer van Charleroi



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	
		CMI (ex DSB 512)	B	1960	DH	
		Cockerill	B	1960	DH	

Huisstijl : geel

In 1999 werden twee oudere Cockerill diesels verkocht, de geïmmatriculeerde locs verzekeren de overgaveritten naar de kolenhaven en de overdracht naar de N.M.B.S., de beide gewone Cockerill zorgen voor de interne rangeringen.

Maasland Genk

1		ABR (ex KS Winterslag)	B	1962	DH	
---	--	------------------------	---	------	----	--

Huisstijl : geel

Deze locomotief verzekerd zeer beperkt de rangeringen op het rangeerspoor met een lengte van slechts een 200 m langs het Albertkanaal tussen ALZ en Zutendaal.

Tessengerlo-Chemie

Theo	92 88 204 1301	Cockerill	B	1963	DH	
Jozef	92 88 204 1302	Cockerill (ex CFI)	B	1973	DH	

Huisstijl : geel

De Cockerill locomotieven verzekeren de lijndienst (ca. 5 km) naar het tweede bedrijf te Ham en doen er ook de rangeerdiensten. De ex CFI- locomotief kreeg in 1999 een revisie en werd in de standaardkleuren (geel – rood chassis) geschilderd

Dow-chemie Tessenderlo : Beringen

		Henschel	B		DH	
--	--	----------	---	--	----	--

De locomotief verzekert slechts sporadisch enige diensten binnen het bedrijf. Of deze machine nog effectief aanwezig is, is echter niet echt bekend.

Foam-Glass - Tessenderlo

1		Deutz 57963	B	1963	DH	
---	--	-------------	---	------	----	--

Deze oud uitzijnde locomotief kreeg in 1999 een moderniseiingsbeurt en werd volledig terug opgeknapt in een geel-oranje kleurstelling

Kolenhaven - Beringen

	94 88 204 1901	Brissoneau & Lotz	BB		DE	
		Brissoneau & Lotz	BB		DE	
		Brissoneau & Lotz	BB		DE	

In de kolenhaven staan nog drie ex-KS-locomotieven afgesteld, één locomotief werd geïmmatriculeerd en rijdt tussen de kolenhaven en het station van Beringen. De tweede staat reserve, de derde is leverancier van reserveonderdelen.

Sibelco - Lommel

1		Cockerill	B	1963	DH	
---	--	-----------	---	------	----	--

Vieille Montagne - Balen

		Cockerill	B	1957	DH	
--	--	-----------	---	------	----	--

Wordt enkel gebruikt voor interne transporten. De oude Deutz tweeassige locomotief stond in 1999 nog steeds op het praktisch ontoegankelijke terrein afgesteld.

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	

Huistijl : 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	
		Orenstein & Koppel 26144	B		DM	

De locomotief Cockerill was in 1999 in dienst, de Ruston kreeg een revisie (rode schildering) en kwam nog niet terug in bedrijf. Verder staat een Orenstein & Koppel (blauw met witte sierlijn) en een tweede Cockerill (volledig ontmanteld) afgesteld.

BASF Antwerpen-Haven

1		Henschel	C		DH	
2		Henschel	C		DH	
3		Henschel	C		DH	
4		Henschel	C		DH	

Deze machines verzekeren enkel de interne rangeringen binnen het grote gebied van dit bedrijf.

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. Ondanks het feit dat deze machines sporadisch tot Kapellen NMBS komt, is de locomotief niet geïmmatriculeerd. Kleur : zwart

Halterman - Antwerpen-linkeroever

		Deutz (ex Köf II DB)	B	1943	DM	
--	--	----------------------	---	------	----	--

Deze ex-Köf II van de DBAG verzekert enkel interne rangeringen binnen het bedrijf en is moeilijk zichtbaar.

Huisstijl : groen - geel (rood onderstel)

Bayer - Antwerpen-linkeroever

1		Cockerill	B	1963	DH	
---	--	-----------	---	------	----	--

Pattank Chemicals te Hemiksem

1		Cockerill 4168	B	1966	DH	
---	--	----------------	---	------	----	--

Prayon Sauvegarde

1		Cockerill	B	1961	DH	
---	--	-----------	---	------	----	--

Deze locomotief werd onlangs vervangen door een geriviseerde locomotief van de firma Locorem, meer details zijn nog niet bekend.

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.

Denayer - Willebroek

1		?	B		DH	
---	--	---	---	--	----	--

Bij deze firma staat nog steeds een industri locomotief (kleur geel) afgesteld op het bedrijfterrein, de verbinding met de N.M.B.S. is echter buiten dienst.

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)

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	

Geen enkele locomotief is geïmmatriculeerd en rijden dus enkel binnen het bedrijf. Er staan nog enkele Cockerill-diesels afgesteld en gedeeltelijk ontmanteld naast de loods

Huisstijl : geel / groene strepen (klassieke schildering)

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 Selessin 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	

De locomotieven rijden zowel intern met o.m. de slakkenwagens en bij het lossen van de mengerwagens, maar brengen ook de afgewerkte producten naar het N.M.B.S. vormingsstation op het Ile de Monsin

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	

DE machines verzekeren de interne rangeringen en de overdracht naar de N.M.B.S. te Ougrée.

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	

Zeer mozeilijk zichtbaar verzekeren de machines afwisselend de interne rangeringen en de overgave naar het naburig N.M.B.S. station

Huisstijl : volledig geel (Cockerill) / groen (ABR)

Carrières Wautiers - Hermalle-sous-Huy ?

1	96 88 203 2601	Cockerill 4774	B	1968	DH	
2	96 88 203 2602	Cockerill	B		DH	

Huisstijl : Oranje

Usine de Chaux - Neuville

1		Cockerill	B		DH	
---	--	-----------	---	--	----	--

Huisstijl : geel

TDM - Toleries Delloye - Mathieu te Marchin

	Afgesteld	Hudswell	B	1951	DM	
		Cockerill 4205 (ex Glaverbel)	B	1967	DH	

Huisstijl : Hudswel bruin (staat reeds twee jaar buiten dienst)
Cockerill blauw-wit

ECC - CBR - Lixhe / Visé

1		Cockerill 4205 (ex Glaverbel)	B		DH	
---	--	-------------------------------	---	--	----	--

Huisstijl : blauw

Namur

De industriële activiteit in deze provincie is vrij beperkt en speelt zich vooral af in de maasvallei

Suikerfabriek Wanze - Statte (Huy)

1		Cockerill	B		DH	
---	--	-----------	---	--	----	--

De machine wordt slechts zeer spradisch gebruikt op het korte afstelspoor van het bedrijf

Carrières Dolomies Lhoist - Marches les Dames

1	92 88 203 2501	Cockerill 3573	B	1969	DH	
2	92 88 203 2502	Cockerill	B		DH	

Verzekert de ritten tussen Marches-les-Dames en de kalkgroeve

Huisstijl : geel

Carrières Dolomies - Namêche

1	93 88 203 3301	Couillet	B	1954	DH	
---	----------------	----------	---	------	----	--

Deze locomotief staat al vanaf begin 1999 afgesteld, het verkeer wordt uitgevoerd door de locomotieven van het naburig bedrijf Carrières de Namêche (zie hieronder)

Huisstijl : geel

Carrières de Namêche - te Namêche

1	94 88 203 2201	Cockerill	B		DH	
---	----------------	-----------	---	--	----	--

Huisstijl : groen

Carrières de Carmeuse - Moha

1	98 88 205 0101	Cockerill	B		DH	
---	----------------	-----------	---	--	----	--

Carrières Carmeuse - Andenne

1	96 88 203 2102	Hudswell	C		DH	
---	----------------	----------	---	--	----	--

Huisstijl : blauw

Carrières de Lustin / Tailfer > Gralex

1		Cockerill 3400	B		DH	
---	--	----------------	---	--	----	--

Solvay - Jemeppe-sur-Sambre

1		Cockerill	B		DH	
2		Cockerill	B		DH	
3		Cockerill	B		DH	
4		Cockerill	B		DH	

Sucrerie 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 – met zijn tanende industrie – heeft echter nog steeds de meeste bedrijven met eigen industri locomotieven. Deze streek is echter onoverzichtelijker met de oude bedrijven en waarschijnlijk hebben nog verdere bedrijven eigen machines.

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	

De locomotieven verzekeren de interne rangeringen en de overgaveritten naar Marchienne., in de tweede vestiging heeft de firma volgende interessante locomotieven :

Marchienne

1801	92 88 205 1401	Cockerill	B		DH	
1802		UMH Couillet	BB		DH	
1804		Withcomb	B			
1805	92 88 205 1404	Cockerill	B		DH	

In 1999 werd de oude Asea locomotief in het bedrijf zelf gesloopt na een afsteltijd van een vijftal jaren.

Fabrique de Fer Charleroi

1	92 88 20 51 401	Cockerill	B		DH	
2		Cockerill of Couillet ?	B		DH	
3		Cockerill	B		DH	
4	92 88 20 51 404	Cockerill 3569	B		DH	

Huisstijl : geel

Distreel - Acoz

		Cockerill	B		DH	
--	--	-----------	---	--	----	--

Cokeries Anderlues

		Cockerill	B		DH	
--	--	-----------	---	--	----	--

Sloopbedrijf de Keyser Courcelles

		Couillet (ex Longchamps) Cockerill Verder nog enkele locomotieven	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 Carlam hebben geen duidelijke huisstijl

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	

Eén locomotief verzekert de interne rangeringen en de overgave naar het station van Lessines

Huisstijl : Geel

Crayères, Cimenteries et Four à Chaux te Harmignies

	92 88 203 0 401	Deutz	B		DH	
--	-----------------	-------	---	--	----	--

Huisstijl : groen

CBR cement-industrie -Harmingnies

		Cockerill 4228	B	1971	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	

De Amerikaanse locomotieven zijn geïmmatriculeerd en slepen de treinen naar het station, Eén Locomotief Baume & Marpent werd in 1999 volledig geriviseerd en verzekert de interne rangeringen.

Huisstijl : geel / rode lijnen

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 1601	Chariotrac type Jambes (buiten d)			DM	
	92 88 202 1602	Couillet (buiten dienst)	B		DH	

De firma heeft geen spoor aansluiting meer en beide voertuigen staan te koop.

Huisstijl : geel

UCB Haven Gent / Zandvoorde

		Cockerill	B		DH	
--	--	-----------	---	--	----	--

CEI Melle bij Gent

	92 88 202 2501	Cockerill 3515	B	1956	DH	
--	----------------	----------------	---	------	----	--

Deze locomotief onderging in 1999 een revisie en werd volledig groen geschilderd.

Wood protect Wondelgem

		Krupp 3343	B	1955	DH	
--	--	------------	---	------	----	--

Huisstijl : bruin, rode instripties

UCB Zandhoven

	92 88 20 21 401	Cockerill (ex CFI nr 7)	B		DH	
--	-----------------	-------------------------	---	--	----	--

Huisstijl : bruin, rode instripties

UCB Gent

	92 88 20 22 301	Zephier (rail-weg)	B		DM	
--	-----------------	--------------------	---	--	----	--

Huisstijl : bruin, rode instripties

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	

De machines verzekeren vooral de interne rangeringen, de overdracht naar het vormingsstation gebeurt door middel van twee gekoppelde locs, waarvan één zonder stuurpost.

Huisstijl : wit - oranje

Suikerfabriek van Moerbeke-Waas

	92 88 202 2202	Cockerill ex CFI nr 11	B		DH	
--	----------------	------------------------	---	--	----	--

SVK St.-Niklaas

		Cockerill	B		DH	
--	--	-----------	---	--	----	--

Amylium - Aalst

	92 88 202 1103	Zephir spoor/wegvoertuig				
	92 88 202 1101	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

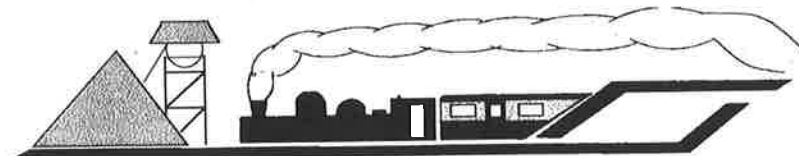
Carrières l'Hoëst - Jemelle

1		Henschel	B		DM	
2		Henschel	B		DM	

Schroothandelaar - Aubange

		Cockerill (ex CFI nr 3)	B		DH	
--	--	-------------------------	---	--	----	--

Huisstijl : wit ex CFI



Kolenspoor Genk - As - Eisden

L.S.V. – 2000

De Limburgse Stoom Vereniging vzw (ex Toeristische Trein Zolder) is ontstaan uit de VeBOV-afdeling Limburg-Kempen en had tot doel een museumlijn te exploiteren in de provincie Limburg. In mei 1982 werd deze museumlijn tussen de koolmijn van Zolder en de kolenhaven van Genebos officieel geopend. Doch door de sluiting van de mijnen moest de TTZ uitkijken naar een nieuwe vestiging. Na de nodige onderhandelingen met de N.M.B.S. verhuisde men naar As en met als nieuwe naam "Limburgse Stoom Vereniging".

In 1999 wordt de exploitatie echter voor een groot gedeelte overgenomen door de drie gemeentes : Genk, As en Maasmechelen en wordt het "Kolenspoor" stilaan werkelijkheid. Dit wordt dan een semi-professionele uitbating van de museumlijn. Aangezien de restauraties aan de gebouwen en het materieel nog steeds voor het grootste gedeelte door de vrijwilligers van de L.S.V. gebeurt, kunnen we nog steeds uw steun gebruiken.

"Kolenspoor" wordt de uitbatingsnaam voor de verbinding Winterslag – Waterschei – As – Eisden. Deze kan nadien doorgetrokken worden tot Bokrijk. Vanaf 2000 zou dit een toeristische en historische verbinding moeten worden, die gedurende 100 dagen uitgebaat wordt.

De Stoomtrein Asch baat te As een lokaal spoorwegmuseum uit en heeft er een werkplaats. Tevens zijn er gedurende ca. 150 dagen demonstratieritten in stoom en dieseltractie maar ook op 600 mm als mijn- en groevespoor.

L.S.V.-tijdschrift met jaarboek 1999: verder geeft de L.S.V. voor haar leden een tijdschrift uit boordevol informatie over het reilen en zeilen van de Belgische spoorwegen, zowel in het verleden als heden. Elk jaar is er het uitgebreid jaarboek met alle gebeurtenissen uit het vorige jaar, de stelplaatsindeling en inzet van alle locomotieven, de museumlijnen, de privé-locomotieven, ...

Overige publicaties :

In de vorige jaren werden tal van eigen publicaties uitgegeven. Een greep van de nog te verkrijgen boeken :

Stoomlocomotieven type 95/96
Diesellocomotieven type 271
Stoomlocomotieven type 38
Diesellocomotieven type 211 (reeks 64)
Jaarboek 1947 – 1948

Technische fiches :

N.M.B.S. tractiematerieel
N.M.B.S. rijtuigen en wagens
Dienstmaterieel, museummaterieel, dienstmaterieel.

Deze uitgave ligt – wegens het vele werk – voorlopig stil, doch we hopen deze reeks in de loop van 2000 verder te kunnen zetten.

Verdere informatie / rekeningsnummers :

Info	uitbouw "Kolenspoor"	K. Rondelez	089/65 70 08
	Uitbating museumlijn L.S.V.	J. Casier	012/23 22 24
Rekening	Uitbating museumlijn L.S.V.		860 – 0068579 – 79
	Lidgeden / boeken		860 – 0097477 – 71
	Rekening (Nederland)		89 61 54 580 SNS Maastricht