

Jaaroverzicht

“Jaarboek 1997 “ is een speciale uitgave van LSV-Tijdschrift
Tweemaandelijks — Maart-April 1998

N^o 85

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



1997

Een overzicht
van 1997 bij
de N.M.B.S.

Locomotieven &
stellen
Wagens & Rijtuigen
Dienst E.S. & Infra-
structuur



Spoorwegmusea's & mu-
seumlijnen in België

Industrieaansluitingen en
hun materieel



Inleiding

Net zoals de vorige jaren, ligt nu ook weer het nieuwe jaarboek van de L.S.V. voor U : het behandelt het jaar 1997 en geeft een overzicht voor de gebeurtenissen in 1998 en verder.

Voor de spoorwegen – en vooral voor de N.M.B.S. – was 1997 een voorbereidend jaar op de modernisering die tijdens de volgende jaren doorgevoerd worden. Eerst en vooral is er het opentrekken van het spoorwegnet voor privé-maatschappijen. De N.M.B.S. moet in de toekomst rekenen met zware concurrentie en heeft zich hiervoor gereorganiseerd. Nochtans zijn de vooruitzichten in België niet zo drastisch als in de buurlanden en heeft de N.M.B.S. voorlopig nog geen echte concurrenten. Wel heeft men de diensten gesplitst, maar de spoorwegen blijven één firma met verschillende filialen. Anderzijds kunnen de buiten dienst gestelde lijnen overgedragen worden aan de gewesten of provincies en deze kunnen eigen vervoer organiseren. Dit zou als eerste kunnen gebeuren in Limburg waar studies uitgevoerd worden om op het kolenspoor light-rail-voertuigen in te zetten en er wordt onderzocht om dit verkeer eerst in de maaskant (Lanaken – Maaseik) en nadien door heel Limburg te organiseren. Nochtans is er de hoge kostprijs.

Verder is de toekomst begonnen : de eerste echte hoge snelheidslijn – Franse grens – Brussel – is in dienst en de rendabiliteit stijgt. Het spoorwegnet is voor het eerst in vijftig jaar uitgebreid. Anderzijds is er de levering van een ganse reeks nieuw materieel (stellen reeks 04.4, rijtuigen type I 11 en ook de locomotieven reeks 13) en de bestelling van bijkomend materieel (reeks 05, 41 en 77). Deze levering gaat vlot vooruit, maar ondanks dit was het een rustig jaar. Alle materieel bleef voorlopig reserve en enkel verongelukte stellen en locomotieven werden afgevoerd. Bij de rijtuigen gingen de internationale rijtuig type I 4 en een deel van de M2 – rijtuigen reserve.

De grote veranderingen zullen in de loop van 1998 zich voordoen: volledig nieuwe dienstregeling, een groter aanbod, nieuwe goederenverbindingen en het invloeden van nieuw materieel zal ervoor zorgen dat de klassieke stellen reeks 00 definitief afgesteld worden en dat een aantal diesellocomotieven op reserve zullen gaan. Verder verdwijnen ook de gewone (gesleepte) M2- rijtuigen uit het spoorwegbeeld. De verandering zal in 1999 zijn hoogtepunt krijgen.

Het jaar 1998 wordt er ook één van de talrijke werken voor de modernisering van het “spoor” : elektrificatie van Rivage – Gouvy en de Athus-Meuse lijn, de bouw van de HSL Brussel – Liège, de ombouw van de stations Namur, Liège en Antwerpen, nieuwe werkplaatsen en modernisering van het spooronderhoud.

Het jaarboek bleef dit jaar ongewijzigd en door de situatie werd het slechts gering aangepast: de wagens kwamen er terug in en het museumgedeelte werd uitgebreid. De inhoud omvat :

Overzicht 1997

Leveringen
Verbouwingen
Stelplaatswijzigingen
Schrappingen
Prognoses voor periode 1995 – 2003

Inzetgegevens :

Per reeks tractievoertuigen hebben we :

- kenmerken
- stelplaatsindeling
- inzet
- prognose voor 1998
- schrappingen / levensloop

Infrastructuur ;
Nieuwe lijnen
Elektrificaties
Moderniseringen
Infrastructuurwerken

Grensoverschrijdend verkeer gegroepeerd per grensovergang

Rijtuigen Overzicht
Leveringen – moderniseringen
Inzet

Wagens

Museummaterieel Materieel N.M.B.S.
Museumverenigingen

Industriële spoorwegen.

Als laatste willen we iedereen danken voor de hulp bij het opstellen van dit jaarboek ; eerst en vooral de verschillende diensten van de spoorwegen die zorgden dat alle gegevens up to date waren. verder ook de verschillende zusterverenigingen en zeker ook een aantal leden die zorgden voor de bijsturing van de gegevens.

Namens de redactie

Overzicht materieel

In 1997 werd de modernisering van de N.M.B.S. ingezet en dit leidde ondermeer tot een aantal eerste verschuivingen in het materieelpark. De nieuwe generatie spoorwegmaterieel kwam – mondjesmaat – in dienst, maar hier zouden enkel de TGV-stellen een effectieve verbetering gaan brengen. Dit zou aanleiding geven tot de verschuivingen bij de meerspanningslocomotieven.

De nieuwe stellen reeks 04.4 zouden slechts tijdens de laatste maanden effectief gebruikt worden, maar dit had nog geen echt gevolg op het bestaande materieel.

Het enige feit is de versnelde afstelling en buiten dienst stelling van verongelukt materieel, wel werden diverse locomotieven afgesteld.

Vanaf 1998 zal de modernisering versneld worden (door de levering van de reeks 13), maar pas in 1999 kent ze haar eerste hoogtepunt door de levering van de nieuwe dieselmotorwagens reeks 41 en de nieuwe diesellocomotieven reeks 77. Dit houdt dan ook de geleidelijk afstelling in van vele oudere locomotieven en stellen.

Bestellingen

Ook in 1997 kregen de bestellingen een daadwerkelijk uitzicht en werden op verschillende plaatsen de leveringen voorbereid en zelfs uitgevoerd. Tijdens de volgende 5 jaar wordt een derde van de elektrische stellen vervangen, verdwijnen alle oude motorwagens en wordt de schrapping van de helft van het dieselmaterieel in het vooruitzicht gesteld.

Elektrische stellen reeks 05

Daar de levering van de tweespanningsstellen reeks 04.4 een vertraging van meer dan een half jaar opgelopen heeft, werd ook de levering van de identieke stellen voor enkel 3 000 V uitgesteld. Men verwacht het eerste stel – de 501 – tegen augustus 1998 en vanaf deze datum worden twee motorstellen per maand afgeleverd. Ze vervangen op dat ogenblik de diensten van de motorwagens reeks 03 op verschillende inzetlijnen.

Elektrische locomotief reeks 13

Ook bij de nieuwe elektrische locomotieven is de levering met twee maanden vertraagd en werd de eerste machine pas begin februari 1998 – in plaats van eind 1997 – geleverd. Op 2 februari werd de 1301 in de CW Salzannes aan de eerste testen onderworpen.

Met een tussenpoos van ongeveer één maand worden dan de vijf eerste locomotieven aan de N.M.B.S. afgeleverd en na de statische en dynamische testen worden ze dan gebruikt op de verbinding Oostende- Eupen (in plaats van de reeks 15). Na de eerste ervaringen met deze voorserie, worden dan 15 machines aan de CFL (3001 – 3015) afgeleverd. De volgende locomotieven voor de N.M.B.S. worden pas in de loop van het tweede trimester van 1999 verwacht.

Dieselmotorwagens reeks 41

Ook hier is men gestart met de bouw van de 80 bestelde tweeledige motorwagens en deze nieuwe stellen worden vanaf het eerste trimester van 1999 afgeleverd en vervangen in eerste instantie de gesleepte reizigerstreinen, nadien ook de oude motorwagens.

De levering loopt door tot in 2002.

Diesel locomotieven reeks 77

De bestelling werd in de loop van 1997 nu definitief toegewezen aan de Duitse fabrikant Siemens en de locomotieven krijgen dezelfde vorm als de Nederlandse machines reeks 6400. Ze worden geleverd vanaf midden 1999 en de levering zal verder lopen tot in 2002.

ICE 2 - stellen

De levering van deze driespanningsstellen voor de verbindingen Brussel – Köln – (Berlin) en Amsterdam – Duitsland gebeurt samen met de levering van de Duitse stellen. De éénspanningsstellen zijn thans in bouw en de levering wordt voor 1997 verwacht. Pas vanaf ca. 2000 worden de tweespanningsstellen geleverd. Hiervan worden 4 stellen eigendom van de N.M.B.S., die ze in pool met de Duitse en Nederlandse stellen gebruikt. De eerste stellen van deze reeks zullen vanaf 2002 de verbinding vanuit Amsterdam opnemen. De verbinding naar Brussel is thans nog steeds twijfelachtig daar de Thalys-verbinding met Köln waarschijnlijk zal volstaan.

Leveringen in 1996

Ondanks de vele bestellingen die de N.M.B.S. op dit ogenblik doorgegeven heeft, is de levering in 1997 nog vrij beperkt : er werden slechts twee reeksen geleverd, nl. de driedelige tweespanningsstellen reeks 04.4, dit echter met een ernstige vertraging, en de nieuwe Thalys-stellen. Als dienstmaterieel werden een aantal nieuwe motorwagens voor de bovenleiding afgeleverd.

Elektrische stellen reeks 04

450	Bombardier / Eurorail	Oostende	28-01-97
451		Oostende	28-02-97
452		Oostende	11-03-97
453		Oostende	27-03-97
454		Oostende	04-04-97
455		Oostende	17-04-97
456		Oostende	29-04-97
457		Oostende	23-05-97
458		Oostende	30-05-97
459		Oostende	09-06-97
460		Oostende	24-06-97
461		Oostende	26-06-97
462		Oostende	04-07-97

463		Oostende	05-08-97
464		Oostende	13-08-97
465		Oostende	22-08-97
466		Oostende	01-09-97
467		Oostende	10-09-97
468		Oostende	18-09-97
469		Oostende	26-09-97
470		Oostende	13-10-97
471		Oostende	14-10-97
472		Oostende	22-10-97
473		Hasselt	30-10-97
474		Hasselt	07-11-97
475		Hasselt	19-11-97
476		Hasselt	27-11-97
477		Hasselt	05-12-97
478		Hasselt	15-12-97

Voor de inzet van deze stellen verwijzen we naar het hoofdstuk inzet, wel kan vermeld worden dat deze stellen thans de verbindingen Mons – Aulnoye, Mons – Lille en vanaf de winterregeling ook Antwerpen – Lille verzekeren.

Thalys stellen reeks 43

4302	GEC – Alsthom	Brussel-zuid	28-02-97
4303		Brussel-zuid	27-03-97
4304		Brussel-zuid	25-04-97
4305		Brussel-zuid	09-06-97
4306		Brussel-zuid	26-08-97
4307		Brussel-zuid	26-11-97

De Thalys-stellen werden bij hun indienststelling vooral gebruikt op de verbinding Paris – Brussel – Liège, vanaf de winterregeling werd de inzet uitgebreid tot Köln, maar ook in binnenlandse dienst naar Namur en oostende.

Verbouwingen

Daar het nieuwe materieel tijdens de volgende jaren in dienst komt, wordt er geen geld of moeite meer gedaan voor een verdere ombouw van toch wel verouderd materieel. Zo werden de begonnen moderniseringswerken aan de stellen reeks 00 « Budd » voortijdig afgesloten.

Enkel de modernisering van de stellen reeks 06 werd tegen het einde van het jaar met de 606 effectief ingezet.

Anderzijds werd de ombouw van de locomotieven reeks 55 (met TVM signalisering) in de loop van mei definitief afgesloten

Stelplaatswijzigingen :

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

Elektrische stellingen :

Geen stelplaatswijzigingen

Elektrische locomotieven

1901	Brussel-zuid	Oostende	01-01-97
------	--------------	----------	----------

Deze transfert gebeurde slechts op papier, daar Brussel-zuid nog slechts de Thalys-stellingen in zijn bestand voert, nochtans blijft de 1901 te Brussel-zuid afgesteld.

Lijndiesel locomotieven

6241	Monceau	Infra zuid-oost	01-06-97
6252	Hasselt	Infra noord-west	01-06-97
6257	Monceau	Infra zuid-oost	01-06-97
6305	Monceau	Infra zuid-oost	01-06-97
6314	Monceau	Infra zuid-west	01-06-97
6316	Monceau	Infra zuid-west	01-06-97
6317	Hasselt	Infra noord-oost	01-06-97
6320	Monceau	Infra zuid-west	01-06-97
6326	Hasselt	Infra noord-oost	01-06-97

Deze transfers tussen de dienst Transport en de dienst Infra hebben als oorzaak het feit dat een aantal locomotieven reeksen 62 en 84 – wegens het bereiken van de onderhoudsgrens – afgesteld werden en vervangen werden door « nieuwe » locomotieven.

Rangeer locomotieven

8427	Infra Zuid-oost	Antwerpen-dam	01-06-97
8428	Infra zuid-oost	Antwerpen-Dam	01-06-97
8440	Infra zuid-west	Antwerpen-Dam	01-06-97
8441	Infra zuid-west	Antwerpen-Dam	01-06-97
8452	Infra noord-oost	Antwerpen-Dam	01-06-97
8453	Infra noord-oost	Antwerpen-Dam	01-06-97

De overdracht van deze locomotieven van de dienst infra is te wijten aan het gebruik van de nieuwe locomotieven reeks 62, die beter geschikt zijn voor de lijndiensten. De 84-ers in goede toestand werden alsnog terug in dienst genomen te Antwerpen-Dam, wegens een nijpend gebrek aan rangeermachines voor de haven. Nochtans werden al dadelijk twee machines afgesteld.

Schrappingen

Ook bij de – vrij uitgebreide - reeks schrappingen gaat het hier enkel om de schrapping van een groot aantal verongelukte locomotieven of stellen. Voor de N.M.B.S. was 1997 trouwens een rampjaar in verband met de ongelukken. Anderzijds hebben we ook een regularisatie, waarbij een aantal locotractoren reeksen 91 en 92 – die al lange tijd afgesteld stonden – nu effectief uit het bestand afgevoerd werden.

211	Merelbeke	29-09-97	Ongeval Roeselare
1804	Kinkempois	01-01-97	Destandardisatie
4401	Merelbeke	01-09-97	Ongeval Aalst
5126	Monceau	01-06-97	Motorschade
5163	Antwerpen-Dam	01-06-97	Motorschade
5213	Stockem	01-06-97	Ongeval Halanzy
5317	Stockem	01-06-97	Ongeval Halanzy
6279	Hasselt	01-06-97	
6300	Infra noord-west	01-06-97	
6333	Merelbeke	01-12-97	Ongeval Gent
7006	Antwerpen-Dam	01-02-97	Motorschade
7101	Antwerpen-Dam	01-12-97	Ongeval Antwerpen-n
8008	Schaarbeek	01-06-97	Destandardisatie
8063	Schaarbeek	01-06-97	Destandardisatie
8427	Antwerpen-Dam	01-06-97	Motorschade
8440	Antwerpen-Dam	01-06-97	
8441	Antwerpen-Dam	01-06-97	
8459	Infra centrum	01-06-97	
8505	Antwerpen-Dam	01-06-97	Ongeval Antwerpen
8523	Antwerpen-Dam	01-10-97	Ongeval Antwerpen
9141	Infra zuid-west	01-06-97	
9145	Infra zuid-west	01-06-97	
9202	Infra centrum	01-06-97	
9208	Infra centrum	01-06-97	
9213	Infra zuid-oost	01-06-97	
9217	Infra zuid-oost	01-06-97	
9221	Infra centrum	01-06-97	
9222	Infra zuid-oost	01-06-97	
9225	Infra zuid-west	01-06-97	

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	100	50	25	-	-	-
Reeks 03	140	139	137	137	137	137	137	137	137	137	137	IR-treinen
Reeks 04.4	50	-	-		9	38	50	50	50	50	50	IC-treinen
Reeks 05	90	-	-		-	-	30	80	90	90	90	IC-treinen
Reeks 06	188	187	187	187	187	187	187	187	187	187	187	Lokaal
Reeks 08	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	IR-treinen
Reeks 09	52	52	52	52	52	52	52	52	52	52	52	Lokaal
Reeks 09.5	-	15	15	15	14	14	14	14	14	14	14	Post ?
Reeks 11	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	Benelux
Reeks 12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	Goederen
Reeks 13	60	-	-	-	-	-	5	15	30	50	60	Algemeen
Reeks 15	5	5	5	5	5	5	-	-	-	-	-	
Reeks 16	8	8	8	7	7	7	7	5	5	?	?	Duitsl ?
Reeks 18	6	6	6	6	6	5	-	-	-	-	-	
Reeks 19	-	-	-	1	1	1	1	1	1	1	1	
Eurostar	8	-	8	8	8	8	8	8	8	8	8	Eurost
Thalys	8	-	-	-	1	7	8	8	8	8	8	Thalys
Reeks 20	25	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	Goederen
Reeks 21	60	60	60	59	59	59	59	59	59	59	59	Algemeen
Reeks 22	50	49	49	49	49	49	49	40	30	30	30	Lokaal
Reeks 23	83	83	83	83	83	83	83	80	70	70	70	Goederen
Reeks 25	14	14	14	14	14	14	14	14	14	10	10	Goederen
Reeks 25.5	8	8	8	8	8	8	8	8	8	-	-	-
Reeks 26	35	34	34	34	34	34	34	34	34	30	30	Goederen
Reeks 27	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	Algemeen
Reeks 28	3	2	2	2	(2)	(2)	-	-	-	-	-	
Reeks 41	80	-	-	-	-	-	-	15	40	65	80	Lokaal
Reeks 44	10	10	9	9	9	8	8	6	-	-	-	
Reeks 45	190	10	10	10	10	10	9	6	-	-	-	
Reeks 46	20	4	4	-	-	-	-	-	-	-	-	
Reeks 49	56	1	1	1	1	1	-	-	-	-	-	
Reeks 51	93	87	86	79	79	77	75	70	60	40	20	Reserve
Reeks 52	13	11	11	10	10	9	9	5	5	5	-	
Reeks 53	19	20	20	19	19	18	18	15	15	15	-	
Reeks 54	8	4	4	4	4	4	4	-	-	-	-	
Reeks 55	42	32	32	31	25	25	25	21	21	21	21	Goederen
Reeks 55ev	-	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	Reserve
Reeks 55tvm	-	-	-	-	6	6	6	10	10	10	10	TVM
Reeks 59	55	10	10	10	10	10	10	10	-	-	-	
Reeks 62	136	125	125	119	91	80	75	60	40	20	-	
Reeks 70	6	6	6	6	6	5	5	0	-	-	-	
Reeks 71	3	3	3	3	3	2	2	0	-	-	-	
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	-	-	-	
Reeks 76	25	-	-	25	25	25	25	25	25	-	-	
Reeks 77	90	-	-	-	-	-	-	15	40	65	90	Lokaal

Reeks	Bouw	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	Inzet
Reeks 80	69	39	39	39	39	37	35	30	20	10	-	Rangeer
Reeks 82	75	75	75	75	75	75	75	75	75	75	75	
Reeks 83	25	18	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Reeks 84	70	56	10	10	9	11	10	-	-	-	-	
Reeks 85	25	25	25	25	25	23	23	20	10	-	-	
Reeks 91	60	40	36	36	32	32	30	20	10	-	-	
Reeks 62Tuc					12	12	12	12	12	12	-	
Reeks 62Inf					15	23	25	25	40	40	40	
Reeks 84Inf				31	31	25	20	20	-	-	-	
Reeks 91Inf		20	22	22	22	20	20	20	20	20	20	
Reeks 92Inf	25	18	15	8	7	-	-	-	-	-	-	

Bij de tabel werden voor de prognosen zoveel mogelijk rekening gehouden met de leveringstermijnen voor het nieuwe materieel. Deze gegeven aantallen zijn de berekeningsgegevens voor de volgende vijf jaar, waarbij er van uitgegaan wordt dat er een groei komt van ca. 25 %. Nochtans zijn er wijzigingen mogelijk door :

- schrappingen in gevolg van ongevallen of zware motorschade
- onvoorziene verschuivingen in de verkeersstromen
- laattijdige leveringen
- inzet van privé-locomotieven of locomotieven van buitenlandse netten.

N.M.B.S. Materieel

1. Elektrische stellingen

Reeks 00: Stellingen 129 - 150

Technische gegevens:

ouwers :	La Brugeoise, Ragheno Germain	Aantal plaatsen:	
Bouwjaar :	1956	Eerste klasse	28 plaatsen
Aantal gebouwd:	22	Tweede klasse	143 plaatsen
Aantal op 01-01-967	22	Massa : leeg	79 500 kg
Aantal op 31-12-97	22	ritvaardig	101 500 kg
		Snelheid	130 km/h

Stelplaatsindeling op 31-12-97:

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

* reeds omgebouwde stellingen

Inzet :

In de loop van 1997 viel de beslissing om deze 22 stellingen op zeer korte termijn definitief uit het bestand af te voeren en daarom werd de modernisering, die al bij 13 stellingen doorgevoerd werd, onmiddellijk af te breken. In de laatste maanden kwamen er al vragen tot aankoop van verschillende Italiaanse privé-maatschappijen en waarschijnlijk worden de niet omgebouwde stellingen – omwille van hun lagere prijs – aan Italië verkocht.

De inzet werd anderzijds wel gehandhaafd en deze stellingen rijden nog steeds een behoorlijk deel van de lokale treinen vanuit de stelplaats St-Ghislain en hierbij zijn er diensten naar Brussel en vooral op de Waalse as met bestemmingen Tournai en Kortrijk ten westen en Charleroi, Namur en zelfs Liège/Liers oostelijk. Vanuit Charleroi rijden ze naar Wavre / Leuven, Erquellines en ook Binche behoort tot de bestemmingen.

Ander deel van hun inzet kennen deze stellingen als versterking in piekurtreinen en hierbij komen ze nog sporadisch over het ganse net tot inzet.

Reeks 00 : Stellen 151 - 270

Technische gegevens :

Bouwers :	La Brugeoise, Raghenon, Germain, CW Mechelen, ABR	Aantal plaatsen :	Eerste klasse Tweede klasse	28 plaatsen 152 plaatsen
Bouwjaar :	1962 - 1965	Massa : leeg		101 000 kg
Aantal gebouwd :	120	ritvaardig		124 000 kg
Aantal op 01-01-97	117	Snelheid		130 km/h
Aantal op 31-12-97	116			

Stelplaatsindeling op 31-12-97

153	MKM	178	FKR	202	FKR	226	FKR	250	FGH
154	MKM	179	FKR	203	FKR	227	FKR	251	FGH
155	MKM	180	FKR	204	FKR	228	FKR	252	FGH
156	MKM	181	FKR	205	FKR	229	FKR	253	FGH
157	MKM	182	FKR	206	FKR	230	FKR	254	FGH
158	MKM	183	FKR	207	FKR	231	FKR	255	FGH
159	MKM	184	FKR	208	FKR	232	FKR	256	FGH
160	MKM	185	FKR	209	FKR	233	FKR	257	FGH
161	MKM	186	FKR	210	FKR	234	FKR	258	FGH
162	MKM	187	FKR	211	+ 29/09	235	FKR	259	FGH
163	MKM	188	FKR	212	FKR	236	FKR	260	FGH
164	MKM	189	FKR	213	FKR	237	FKR	261	NK
165	MKM	190	FKR	214	FKR	238	FKR	262	NK
166	FKR	191	FKR	215	FKR	239	FKR	263	NK
167	FKR	192	FKR	216	FKR	240	FKR	264	NK
168	FKR	193	FKR	217	FKR	241	FGH	265	NK
169	FKR	194	FKR	218	FKR	242	FGH	266	NK
170	FKR	195	FKR	219	FKR	243	FGH	267	NK
171	FKR	196	FKR	220	FKR	244	FGH	268	NK
172 *	FKR	197	FKR	221	FKR	245	FGH	269	NK
174	FKR	198	FKR	222	FKR	246	FGH	270	NK
175	FKR	199	FKR	223	FKR	247	FGH		
176	FKR	200	FKR	224	FKR	248	FGH		
177	FKR	201	FKR	225	FKR	249	FGH		

Cursief : transferts uitgevoerd in 1997

Schrapping :

211

Merelbeke

op 29-09-1997 Ongeval te Roeselare

Inzet :

Stockem : 153 - 165

Deze stellen rijden vanuit Stockem vooral de stoptreindie tussen Arlon en Jemelle en Namur. Verder zijn er ook nog enkele diensten als versterkingsstel en rijden ze sporadisch ook naar Luxembourg. Deze beperkte dienst blijft voorlopig behouden, maar wordt nadien overgenomen door vrijgekomen stellen reeks 06.

Merelbeke : 166 - 209 - 211 - 240

Merelbeke behoudt zijn uitgebreide inzetreeks voor deze stellen en bedient vanuit Gent en Kortrijk alle lokaal verkeer en de piekurtreinen in Oost- en West-Vlaanderen. Buiten deze provincies zijn er diensten naar Mechelen, Leuven, Brussel, Mons en zelfs Charleroi. Door de overname van de stellen van Kortrijk in 1996 werd de inzetreeks van beide stelplaatsen samengevoegd en hierbij kon de reeks verder geoptimaliseerd worden.

St-Ghislain : 241 - 260

De stellen worden ingezet in dezelfde reeks als de stellen type '56 (Budd) en bereiken hierdoor dezelfde plaatsen, nl. Brussel en vooral de diensten op de Waalse as. In deze reeks rijden trouwens steeds meer en meer stellen reeks 06 mee en zodoende staan een aantal stellen thans al reserve en wachten op schrapping.

Kinkempois : 261 - 270

Deze beperkte reeks heeft enkel een inzet als stoptreindiensten tussen Liège en Verviers, Welkenraedt en Eupen, maar worden ook gebruikt als versterkingsstellen op de verbinding Liège - Hasselt - Antwerpen.

Afwijkende uitvoeringen :

stellen 251 - 270 : deze stellen bezitten dubbele koplampen, die horizontaal geplaatst zijn.

Deze stellen wijken af van de voorgaande door de horizontale plaatsing van de koplampen, maar tijdens een tussentijdse herstelling werd de 261 als eerste stel uitgerust met de standaard, verticale opstelling van de koplampen.

Modernisering

De geplande modernisering van deze stellen werd in 1997 afgelast, dit om reden dat alle stellen tijdens de volgende jaren versneld afgesteld zullen worden. Wel werden twee stellen betrokken bij de ombouw: de 172 en 199 - beide beschadigd bij het ongeval te Roeselare, werden gekozen om de modernisering met de stellen reeks 06 uit te proberen. Telkens werd de onbeschadigde kast uitgekozen om de testen uit te voeren met het nieuwe interieur (zowel met afzonderlijke zetels en als doorlopende banken. Ook de nieuwe schildering - type I 11 - werd aan één zijde van deze stellen aangebracht. Beide stellen komen echter niet meer in effectieve dienst en staan thans voorlopig afgesteld.

Schrapping :

Het zwaar beschadigde stel 211 – betrokken bij het ongeval op de overweg te Roeselare, werd op 29 september 1997 definitief uit het bestand geschrapt, de 172 en 199 zullen waarschijnlijk in 1998 hetzelfde lot ondergaan.

Levensloop

228.211 > 211	08-05-1963	Schaarbeek	26-05-1968	+ 29/09/1997	Ongeval Roeselare 12-04-1996
		Oostende	01-01-1971		
		Schaarbeek	01-01-1974		
		Oostende	19-01-1976		
		Stockem	28-09-1981		
		Ronet	10-01-1983		
		Kinkempois	03-06-1984		
		Hasselt	30-09-1993		
		Merelbeke	29-05-1994		
		Kortrijk	01-12-1996		
		Merelbeke	29-09-1997		

Toekomst :

Door de levering van de stellen reeksen 04.4 en 05 komen in 1998 een groot aantal stellen reeks 06 vrij en deze zullen op korte termijn de diensten van de reeks 00 overnemen. Hierdoor zullen waarschijnlijk nog in 1998 een 30-tal stellen reeks 00 (vooral de "Budds") afgesteld worden. Voorlopig blijven deze stellen in reserve, een aantal stellen zullen waarschijnlijk de weg nemen richting zuiden. Eind 1998 zouden dan slechts een honderd stellen actief blijven en dit aantal verminderd tijdens de volgende jaren zeer drastisch.

Reeks 03 : Breaks

Technische gegevens :

Bouwer :	BN / Bombardier	Aantal plaatsen :	
Ombouw :	CW Mechelen	eerste klasse	41 plaatsen
Bouwjaar :	1986 - 1988	tweede klasse	296 plaatsen
Ombouwjaar :	1991 - 1995	Massa : leeg	150 000 kg
Aantal gebouwd :	140	Ritvaardig	180 000 kg
Aantal op 01-01-97	137	Snelheid :	160 km/h
Aantal op 31-12-97	137		

Stelplaatsindeling op 31-12-1997

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

Cursief: tijdelijk buiten dienst wegens zware ongevallen

Inzet:

Stockem	301 - 324
	325 - 326 (CFL)

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

Hasselt	327 - 342
	344 - 362

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

Merelbeke	363 - 411
------------------	------------------

In 1997 is de inzet onveranderd gebleven en rijden ze de diensten op de verbindingen Gent – Brussel – Dendermonde – Lokeren en Brussel – Gent – De Panne. Verder is er ook één enkele dienst tussen Brussel-zuid en de luchthaven. Tijdens de zomer rijden de stellen van Merelbeke ook mee in de diensten van Hasselt als versterkingsstel.

Kinkempois	412 - 440
-------------------	------------------

Opnieuw worden de Luikse stellen gebruikt op de verbinding op de Waalse as tussen Liers en Moeskroen via Namur, Charleroi en Mons.

Vooruitzichten voor 1998 :

Door de nieuwe dienstregeling – met ingang van de zomerregeling – en door de levering van de stellen reeks 04 / 05 wordt er een volledig nieuw inzetgebied uitgewerkt voor de stellen reeks 03, terwijl ook de stelplaatsindeling grondig zal wijzigen. Men voorziet :

Stockem: Brussel – Luxembourg (gaat echter over op de reeks 04.4)

Kinkempois : Schaarbeek – Tournai – Moeskroen

Brussel – Namur – Dinant / Liège

Charleroi – Mons – Tournai

Quéivrain – Mons – Brussel – Luchthaven

Antwerpen – Brussel – Charleroi - Namur

Merelbeke : Gent – Brussel – Luchthaven

De Panne – Gent – Brussel – Luchthaven

Hasselt: Antwerpen – Mechelen – Leuven

Antwerpen – Hasselt – Liège-Guillemins

Deze diensten worden echter niet alle met ingang van juni gereden, maar worden slechts ingenomen op het ogenblik dat er voldoende stellen reeksen 04.4 en 05 afgeleverd werden. Nochtans zal vooral het bestand van Kinkempois (of mogelijk ook Monceau) op korte termijn uitgebouwd worden.

Afwijkende kenmerken :

De stellen 301 - 304 bezitten prototypedraaistellen gebouwd door Fiat. (stelplaats Stockem).

Ongevallen :

De stellen waren tijdens de laatste periode betrokkezn bij vrij zware ongevallen en hierdoor waren niet minder dan 5 stellen van lange tijd in herstelling. De 343 (ongeval te Aalter) is nog steeds niet heropgebouwd en wordt waarschijnlijk niet meer nagebouwd.

De 338 (aanrijding te Hasselt) en 387 staan nog steeds te Mechelen wachtend op een herstelling, maar anderzijds werden de niet beschadigde rijtuigen van de 387 (zware botsing op de overweg te Antoing op 27-10-1997) en de 420 (omgewaaid te Diksmuide op 24-02-1997) tot één nieuw stel 420 samengevoegd.

Recent werd de 412 op 27-12-1997 tijdens een zware aanrijding op de overweg te Sclaigneux praktisch onherstelbaar beschadigd.

Reeks 04.4 : Stellen 441 - 478
(- 490)

Technische gegevens :

Bouwers :	BN Bombardier	Aantal plaatsen :	
	1996	eerste klasse	45 plaatsen
Aantal gebouwd :	50	tweede klasse	167 plaatsen
aantal op 01-01-97 :	9	Massa : leeg	175 000 kg
aantal op 31-12-97	38	ritvaardig	200 000 kg
		Snelheid	160 km/h

Stelplaatsindeling op 31-12-97

441	FSD	449	FSD	457	FSD	465	FSD	473	FHS
442	FSD	450	FSD	458	FSD	466	FSD	474	FHS
443	FSD	451	FSD	459	FSD	467	FSD	475	FHS
444	FSD	452	FSD	460	FSD	468	FSD	476	FHS
445	FSD	453	FSD	461	FSD	469	FSD	477	FHS
446	FSD	454	FSD	462	FSD	470	FSD	478	FHS
447	FSD	455	FSD	463	FSD	471	FSD		
448	FSD	456	FSD	464	FSD	472	FSD		

Leveringen :

<u>Nrs</u>	<u>Levering</u>	<u>Naar stelplaats</u>
450	28-01-97	Oostende
451	28-02-97	Oostende
452	11-03-97	Oostende
453	27-03-97	Oostende
454	04-04-97	Oostende
455	17-04-97	Oostende
456	29-04-97	Oostende
457	23-05-97	Oostende
458	30-05-97	Oostende
459	09-06-97	Oostende
460	24-06-97	Oostende
461	26-06-97	Oostende
462	04-07-97	Oostende
463	05-08-97	Oostende
464	13-08-97	Oostende
465	22-08-97	Oostende
466	01-09-97	Oostende
467	10-09-97	Oostende
468	18-09-97	Oostende
469	26-09-87	Oostende
470	13-10-97	Oostende
471	14-10-97	Oostende
472	22-10-97	Oostende
473	30-10-97	Hasselt

474	07-11-97	Hasselt
475	19-11-97	Hasselt
476	27-11-97	Hasselt
477	05-12-97	Hasselt
478	15-12-97	Hasselt

Oostende :	441 - 472
-------------------	------------------

Tijdens de eerste maanden werden de stellen nog onderworpen aan een reeks testen en pas op 20 februari 1997 werden ze effectief vrijgegeven voor de commerciële dienst. Eerst werden echter de stellen nog teruggedroepen naar de constructeur voor enkele aanpassingen en verbeteringen.

Op 24 maart startte dan – na de personeelsopleiding – de effectieve dienst met de inzet tussen Mons en Aulnoye en even later ook Maubeuge. Eerst werden – voor de veiligheid – nog twee gekoppelde stellen gebruikt, vanaf april werd deze dienst met één enkel stel gereden.

In mei werd een tweede dienst opgenomen, nl. tussen Mons en Lille en gelijktijdig startte de personeelsopleiding met deze stellen te Antwerpen en Gent, dit voor de diensten tussen Antwerpen en Lille. De levering kwam op dat moment goed op gang en vanaf 28 mei 1997 werd dan ook de dienst vanuit Antwerpen effectief ingereden en deze diensten bleven tot op het einde van het jaar behouden.

Hasselt	473 - -
----------------	---------------------

In juni kwamen de eerste stellen als test naar Hasselt en werden de eerste proefritten gereden, dit om de verbinding tussen Genk / Maastricht en de kust vanaf de winterregeling op te nemen. Nochtans zou de levering een belangrijke vertraging hebben en werden ook de spoorstroomkringen tussen Hasselt en Genk enerzijds en Liège en Maastricht anderzijds nog niet aangepast.

Vanaf eind oktober kwamen de stellen – vanaf nr 473 - effectief naar Hasselt, maar er werd besloten om deze stellen pas vanaf de nieuwe regeling in juni 1998 effectief te gaan gebruiken op de verbinding tussen Hasselt en de kust. De stellen staan thans onledig te Hasselt en dienen enkel voor personeelsopleiding.

Reeks 05 : Stellen (501 – 570)

Technische gegevens :

Bouwers :	BN Bombardier	Aantal plaatsen :	
	1998	eerste klasse	45 plaatsen
Aantal gebouwd :	70	tweede klasse	167 plaatsen
aantal op 01-01-97 :	-	Massa : leeg	175 000 kg
aantal op 31-12-97	-	Ritvaardig	200 000 kg
		Snelheid	160 km/h

Stelplaatsindeling op 31-12-97

--	--	--	--	--

Deze stellen worden na de levering van de tweespanningsstellen vanaf juni afgeleverd en worden in eerste instantie waarschijnlijk te Hasselt ondergebracht. Het onderstaand overzicht geeft de inzet vanaf de zomerregeling, waarbij deze diensten slechts geleidelijk aan overgenomen zullen worden. Hierdoor kunnen ook nog verschuivingen tussen de reeksen 04.4 en 05 optreden.

Vooruitzichten voor 1998 :

De nieuwe zomerregeling voorziet de volgende diensten voor deze twee reeksen :

- Stockem:** Brussel – Luxembour (voorlopig nog stellen reeks 03 “Break”)
- Kinkempois :** Herstal – Liège – Charleroi – Tournai – Lille (stellen 04.4 van Hasselt)
(Mons – Auloye ?)
- Oostende :** Antwerpen – Gent – Kortrijk – Lille
Oostende – Kortrijk – Lille
- Hasselt :** Genk – Hasselt – Aarschot – Leuven – Brussel – Knokke/Blankenberge
Hasselt – Landen – Brussel - Gent

Vanaf juni zullen waarschijnlijk enkel de diensten te Kinkempois en Oostende gereden worden, nadien wordt ook de dienst Hasselt – Gent overgenomen. Als laatste zal de dienst te Stockem gereden worden. Mogelijk komt hier in een latere toekomst de dienst Brussel – Luxembour – Gouvy – Liège tot stand.

Reeks 05.9 (ex.-Sabena)

Technische gegevens :

Bouwer :	La Brugeoise / Nivelles	Aantal plaatsen	
Bouwjaar :	1970	eerste klasse :	85 plaatsen
Aantal gebouwd :	6	tweede klasse :	34 plaatsen
Aantal op 01-01-97	6	Massa : leeg	104 000 kg
Aantal op 31-12-97	6	rijvaardig :	127 000 kg
		Snelheid :	140 km/h

Stelplaatsindeling :

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

Inzet :

De ex-Sabena stellen werden volledig in de inzetreeks van de stellen 06 van Schaarbeek geïntegreerd en deze stellen worden trouwens bij hun volgende grote herziening ook op gebied van hun interieur aangepast aan de klassieke opstelling. Ze ondergaan trouwens op dat ogenblik dezelfde modernisering als de overige stellen reeks 06 en worden waarschijnlijk aan het einde van deze reeks bijgevoegd.

Reeks 06 :

Technische gegevens :

Bouwer :	BN / Ragheno / ABR Braine-le-Comte	Aantal plaatsen	
Bouwjaar :	1967 -1974	eerste klasse :	28 plaatsen
Aantal gebouwd :	182	tweede klasse :	152 plaatsen
aantal op 01-01-96	181	Massa : leeg	104 000 kg
aantal op 31-12-96	181	rijvaardig :	127 000 kg
		Snelheid :	140 km/h

Stelplaatsindeling :

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

*is in grote herstelling en krijgt als eerste een modernisering

Inzet :

St-Ghislain	601 - 627
--------------------	------------------

Vanaf de zomerregeling werd een eerste reeks met stellen 06 te St-Ghislain opgebouwd, om enerzijds de uitbreiding van de reeks aan te kunnen, anderzijds om de klassieke stellen reeks 00 te vervangen. Dit is alsnog niet gebeurd maar vanaf de zomerregeling zullen bijkomende stellen te Mons aankomen en alle klassieke stellen verdringen. Ze rijden thans mee in de reeks met de lokale diensten en verzekeren ze vooral treinen op de verbindingen naar Brussel en tussen Namur – Charleroi en Tournai – Moeskroen.

Vanaf de zomerregeling worden de stellen reeks 06 voor een groot deel te St-Ghislain geconcentreerd en rijden er de volgende diensten :

Mons – Soignies	Mons – Ath
Charleroi – Jeumont	Charleroi – Namur
Namur – Libramont	Libramont – Arlon
Namur Ottignies	Ottignies – Leuven
Ottignies – Louvain-la-Neuve.	

In een later stadium worden deze stellen in de nieuwe stelplaats van Charleroi ondergebracht.

Schaarbeek	628 - 655
	657 - 664
	682 - 710

In deze Brusselse stelplaats bleven de diensten ongewijzigd, met name de verbindingen tussen Brussel en Binche, Namur en Charleroi. Ze verzekeren ook de piekurtreinen naar Gent en op de verbinding naar Liège. Verder ook versterkingsstellen op de lijn Charleroi – Brussel – Antwerpen.

Met de zomerregeling van 1998 blijven er slechts twee dienst over te Schaarbeek: Leuven – Brussel – Geraardsbergen en Geraardsbergen – Edingen - Ath

Oostende	735 - 782
-----------------	------------------

Te Oostende blijft de toestand ongewijzigd en naast een aantal treinen op de kustlijnen, worden de meeste stellen gebruikt op de IR-verbinding Poperinge – Kortrijk – Gent – Mechelen – Turnhout.

Voor de nieuwe zomerregeling worden geen diensten meer vanuit Oostende meer voorzien en gaan de stellen naar St-Ghislain.

Kinkempois	665 - 681
-------------------	------------------

De inzet is gedeeltelijk overgegaan op de stellen reeks 00, die een deel van de stoptreinen naar Verviers - Welkenraedt / Eupen overnamen. De diensten beperken zich nu op de verbinding naar Namur en enkele treinen Liège - Antwerpen.

Voor de zomerregeling wordt de dienst sterk uitgebreid, daar ze de diensten van de stellen 00 en een gedeelte van de ritten van de 09 overnamen. Ze rijden dan de volgende diensten :

Liège – Waremme (ex 09)	Liège – Maastricht (ex 03)
Liège – Verviers	Spa – Verviers – Welkenraedt
Liège – Rivage – Jemelle	Liège - Namur

Hasselt

711 - 734

De Hasseltse stellingen worden gebruikt op de IC-dienst Liège – Antwerpen (hier worden ze vervangen door de vrijgekomen stellingen reeks 03) en tussen Antwerpen en Tournai./ Geraardsbergen (wordt overgenomen door Schaarbeek. Hierdoor verliest Hasselt deze stellingen ten gunste van de nieuwe stellingen reeks 05.

Modernisering :

Op dit ogenblik ondergaat de 606 een grote herziening met modernisering en herschildering in de nieuwe I 11-kleuren. Dit stel komt in de loop van april op de sporen. Na de nodige testen en verbeteringen, worden de overige stellingen a rata van 2 stellingen per maand gemoderniseerd.

Reeks 08

Technische gegevens :

Bouwer :	La Brugeoise / Nivelles	Aantal plaatsen :	
Bouwjaar :	1975 – 1976	eerste klasse	56 plaatsen
Aantal gebouwd :	44	tweede klasse	302 plaatsen
aantal op 01-01-97	44	Massa : leeg	217 400 kg
aantal op 31-12-97	44	ritvaardig	257 300 kg
		Snelheid :	140 km/h

Stelplaatsindeling op 31-12-97 :

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

Na jaren inzet is er nog steeds geen verandering opgetreden in hun inzet : ze rijden de diensten Antwerpen – Brussel – Charleroi, Antwerpen – Oostende, Louvain-la-Neuve - Brussel – Binche en verder enkele stoptreinen tussen Brussel en Antwerpen en verder naar Essen.

Vooruitzichten voor 1998 :

Ook in de nieuwe zomerregeling zijn er weinig wijzigingen te verwachten en ze gaan de volgende verbindingen verzekeren :

- Oostende – Gent – Antwerpen (ongewijzigd)
- Antwerpen – Brussel – Nivelles (ingekort tot Nivelles)
- Binche – Brussel – Louvain-la-Neuve (ongewijzigd)
- Antwerpen – Puurs (nieuwe dienst).

Reeks 09

Sprinter of Duikbril

Technische gegevens :

Bouwer :	BN / Bombardier	Aantal plaatsen :	
Bouwjaar :	1986 - 1990	eerste klasse :	40 plaatsen
Aantal gebouwd	52	tweede klasse	137 plaatsen
aantal op 01-01-97	52	Massa : leeg :	105 000 kg
aantal op 31-12-97	52	ritvaardig	124 000 kg
		Snelheid :	120 km/h

Stelplaatsindeling :

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

Inzet :

Hasselt	901 - 952
---------	-----------

In 1997 bleef de inzet ongewijzigd. Er zijn drie inzetplaatsen, nl. Antwerpen, Brussel en Hasselt. Vanuit Antwerpen worden ze vooral in de stoptreindienst gebruikt, met bestemmingen naar Boom, Mechelen, St-Niklaas en Turnhout. Anderzijds zijn er ook de stoptreinen vanuit Antwerpen naar het Nederlandse Roosendaal via Essen.

In het Brusselse worden vooral de ringlijnen bereiden : zo komen de meeste stellen tot inzet op de lijn 26 met bestemmingen Halle en Mechelen, maar ook zijn er diensten naar Schuman en Ottignies, maar ook naar de luchthaven.

In Hasselt is er slechts één enkele dienst, nl. de IR-dienst tussen Hasselt en Landen via Aarschot, Leuven en Tienen. Verder is er ook nog het eilandbedrijf vanuit Liège-Guillemins naar Waremmes, met een uitwisseling van de stellen tussen Waremmes en Landen.

Nieuwe dienst is deze als toeristische trein tussen Turnhout - Brussel en de Panne, een rit waar deze omnibusstellen niet echt geschikt voor zijn.

Vooruitzichten voor 1998 :

In 1998 zal de inzet een volledige nieuwe richting krijgen : er komen twee nieuwe stelplaatsen : St-Ghislain (> Charleroi) en Schaarbeek. Vanuit St-Ghislain rijden ze de diensten Manage - Brussel - Turnhout, Charleroi - La Louvière, Luttre - Manage en Charleroi - Wavre. Schaarbeek bedient de diensten rondom Brussel, de diensten Antwerpen - St-Niklaas, Antwerpen - Leuven en Antwerpen - Lier - Herentals/

Reeks 09.6

Post

Technische gegevens :

Bouwer :	Brugeoise / Ragheno	Aantal plaatsen :	0
Ombouw :	CW Mechelen	Lading :	32 000 kg
Bouwjaar :	1954 - 1956		
Ombouwjaar :	1987 - 1988	Massa : leeg	86 000 kg
Aantal omgebouwd :	15	Ritvaardig	118 000 kg
aantal op 01-01-97	14	Snelheid	130 km/h
aantal op 31-12-97	14		

Stelplaatsverdeling :

961	NK	964	NK	967	NK	970	NK	973	NK
962	NK	965	NK	968	NK	971	NK	974	NK
963	+ 02-96	966	NK	969	NK	972	NK	975	NK

Inzet :

De poststellen ontstonden door de ombouw van de klassieke stellen reeks 00 door de CW Mechelen en zijn geschikt voor het vervoer van de nieuwe postcontainers. Deze ombouw strookt in de nieuwe strategie van de post om enkel nog poststellen te gebruiken op de sterke verbindingen.

Door deze ver doorgevoerde automatisering worden de poststellen nog slechts gebruikt op de twee verbindingen, nl. tussen Charleroi - Brussel - Berchem enerzijds en Oostende - Gent - Brussel - Liège anderzijds. Hiervoor zijn er 6 poststellen nodig die allen te samen te Brussel-zuid (klein eiland) samenkomen. Ze rijden vier treinpares per dag op elke lijn. Door de opening van het nieuwe sorteercentrum te Brussel (Anderlecht) zullen deze diensten echter in de loop van 1998 opnieuw aangepast worden. Dit zal ook het geval zijn bij de vernieuwing van het station Liège-Guillemins.

Het zevende stel rijdt de dienst tussen Brussel, Namur, Jemelle en Luxembourg, dit echter buiten de boven genoemde starre regeling.

Elektrische stellen : museummaterieel :

Stel type '35 :

Technische gegevens :

Bouwer :	Ateliers de la Dyle	Aantal plaatsen :	
Bouwjaar :	1935	eerste klasse	76 plaatsen
Nummer	A 12	tweede klasse	278 plaatsen
Toestand :	ritvaardig	Massa : leeg	241 000 kg
Standplaats :	blauw/beige Schaarbeek	ritvaardig	262 000 kg
		Snelheid	120 km/h

Een vierledig stel werd in de oorspronkelijke blauw/beige uitvoering gerestaureerd en is ritvaardig. Nochtans werd dit stel in 1996 niet effectief gebruikt. De standplaats is **Schaarbeek**.

Stel reeks 00 (type '39)

Technische gegevens :

Bouwer :	Atel. Mét. de Nivelles Ateliers de la Dyle	Aantal plaatsen :	
Bouwjaar :	1939	eerste klasse	30 plaatsen
Nummer :	002	tweede klasse	113 plaatsen
Toestand :	ex - 228.002 afgesteld	Massa : leeg :	111 800 kg
Standplaats :	groene schildering Haine-St-Pierre	ritvaardig :	133 800 kg
		Snelheid :	120 km/h

In 1939 werden 8 bijkomende tweeledige stellen gebouwd voor de stoptreindienst en gebruikt tussen Brussel en Antwerpen en later ook naar Charleroi. Gedurende de ganse loopbaan bleven ze op deze verbinding. In de tweede helft van de zeventiger jaren werden ze afgesteld. Van deze stellen werd het nummer 002 behouden en is thans naar de museumloods te Haine-St-Pierre gebracht. Er werd nog geen restauratie doorgevoerd en het stel bevindt zich in zijn laatste uitvoering (groene kleur) te La Louvière.

Stel reeks 00 (type '50/53)

Technische gegevens :

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

Na de afstelling van deze stellen in de loop van 1995, werd beslist om één stel te behouden in het museumpatrimonium : de keuze viel op de 039 waarvan de algemene toestand nog veruit het beste was. Anderzijds werd ook de 027 behouden, doch enkel als leverancier voor. Ze reden op 12 mei 1995 op eigen kracht naar de museumloods te Haine-St-Pierre. Een restauratie is echter nog niet voorzien.

Reeks 00 :

Post

Technische gegevens :

Bouwer :	Ateliers de la Dyle	Aantal plaatsen :	0 plaatsen
Ombouw :	CW Mechelen		
Bouwjaar :	1935	Lading :	24 000 kg
Ombouwjaar :	1968		
Nummer	002 (221.802)	Massa : leeg :	109 000 kg
Toestand :	Afgesteld	ritvaardig	133 000 kg
	Rode kleur	Snelheid :	120 km/h
Standplaats :	Brussel (klein eiland)		

Het poststel 002 ontstond uit een ombouw van de stellen type '35. In het totaal werden 8 stellen door de CW Mechelen in 1967/68 getransformeerd en deze deden dienst tot bij de ombouw van de volgende poststellen in 1987/88.

Het poststel werd door de diensten van de post zelf gerestaureerd en gebruikt als rijdend postkantoor. Zo was het tijdens het stoomfestival van de CFV3V te Treignes aanwezig.

Reeks 05 :

Technische gegevens :

Bouwer :	Brugeoise / Nivelles ABR / Haine-St-Pierre	Aantal plaatsen :	
Bouwjaar :	1955	eerste klasse	44
		tweede klasse	129
Nummer :	502 (228.502) T.S.P > NMBS.	Massa : leeg	85 500 kg
Toestand :	Afgesteld groene schildering	ritvaardig	105 000 kg
Standplaats :	Schaarbeek	Snelheid :	130 km/h

Deze stellen werden gebouwd voor de lange afstandslijnen (o.m. Brussel - Luxembourg) en deden hier dienst tot in de jaren zestig en werden nadien in de algemene dienst gebruikt. Pas in de beginjaren '90 werden deze stellen definitief afgesteld. Eén exemplaar werd aan de T.S.P. in onderhoud gegeven, maar werd in 1997 terug aan de NMBS afgeven en vervangen door het stel 062 dat zelf aangekocht werd. De standplaats is Schaarbeek.

Reeks 00 :

Technische gegevens :

Bouwer :	Brugeoise / Nivelles ABR / Haine-St-Pierre	Aantal plaatsen :	
Bouwjaar :	1954	eerste klasse	42
		tweede klasse	129
Nummer :	062 (228.062) T.S.P	Massa : leeg	87 000 kg
Toestand :	Afgesteld groene schildering	ritvaardig	106 000 kg
Standplaats :	Schaarbeek	Snelheid :	130 km/h

Deze stellen werden vanaf 1954 in 78 eenheden gebouwd voor de diverse diensten op de verschillende geëlectriceerde lijnen. Omwille van hun slechte staat en het comfort dat niet meer kon opgetrokken worden, werden de stellen vanaf 1991 tot 1995 buiten dienst gesteld. Vijftien stellen werden omgebouwd tot poststellen, de T.S.P. kocht in 1997 het stel 062 ter vervanging van het in bruikleen gekregen stel 502. Het wordt tijdens de volgende jaren bedrijfsklaar gerestaureerd. Vermelden we nog dat verschillende stellen van dit type aan Italiaanse privé-maatschappij verkocht werden.

Reeks 09 :

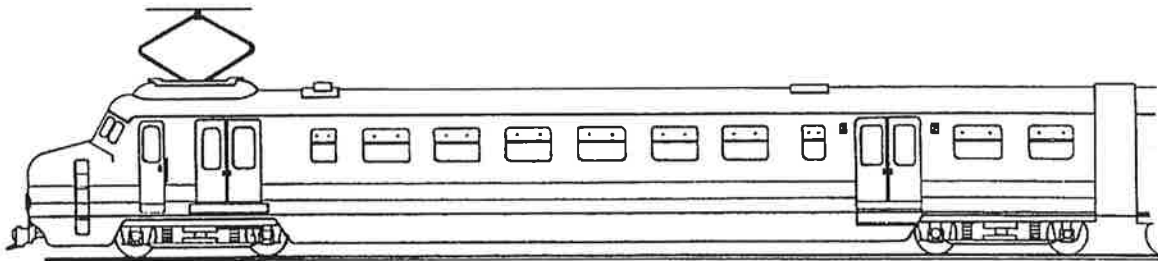
Benelux

Technische gegevens :

Bouwer :	Werkspoor / Acec	Aantal plaatsen :	
Bouwjaar :	1957	eerste klasse :	24 plaatsen
Nummer :	901 (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

Voor het verkeer tussen België en Nederland werden in 1957 - onder impuls van de Nederlandse spoorwegen - 12 tweespanningsstellen gebouwd, geschikt voor de beide spanningen. De N.M.B.S. beheerde 4 stellen, de N.S. 8 stellen. Gedurende vele jaren verzekerden ze de Benelux-dienst tussen Brussel en Amsterdam.

Na afstelling werd één stel - de 901 - te Leuven afgesteld, tot nog toe werd dit stel nog niet gerestaureerd.



Elektrische locomotieven :

Reeks 11 :

Technische gegevens :

Bouwer :	La Brugeoise / Nivelles	Vermogen :	3 130 kW
Bouwjaar :	1985 - 1986	Massa :	84 000 kg
Asindeling :	B°B°	Snelheid :	160 km/h
Aantal gebouwd :	12	Spanningen :	1500 V = / 3000 V =
Aantal op 01-01-97	12		
Aantal op 31-12-97	12		

Stelplaatsindeling :

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

Inzet :

Merelbeke	1181 - 1192
------------------	--------------------

Zoals al sinds de levering van deze locomotieven, is er ook nu nog geen wijziging opgetreden in de inzet van deze machines: ook in het Thalys-tijdperk blijft hun inzet onveranderd op de Benelux-verbinding Brussel – Antwerpen – Amsterdam. Ook met de nieuwe dienstregeling blijft deze dienst behouden.

Reeks 12 :

Technische gegevens :

Bouwer :	Brugeoise / Nivelles	Vermogen :	3 130 kW
Bouwjaar :	1987 - 1988	Massa :	87 000 kg
Asindeling :	B°B°	Snelheid :	160 km/h
Aantal gebouwd :	12	Spanningen :	3000 V = /
Aantal op 01-01-97	12		25000 V / 50 Hz
Aantal op 31-12-97	12		

Stelplaatsindeling :

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

Inzet :

In 1997 verloren de locomotieven reeks 12 het grootste deel van hun reizigersdiensten aan de nieuwe stellen reeks 04.4 en hierdoor werd de inzet verder uitgedund. Met de overname van de diensten vanuit Mons naar Aulnoye en Lille werden een eerste locomotief vanaf mei vrijgemaakt en reserve gehouden. De grootste winst kwam er door de overdracht van de diensten Antwerpen – Lille en hierdoor kwamen nogmaals 3 machines vrij. Op dat ogenblik werd de goederendienst uitgebreid en bereikten de machines tweemaal per dag het Franse Fréthun bij de kanaaltunnel. De enige reizigersdienst die nog overblijft zijn de treinen Oostende – Lille, maar ook hier dreigt vervanging.

Voor de zomerregeling van 1998 blijft de inzet in de goederendienst doorvegen, maar er komt voorlopig een nieuwe dienst, nl. deze op de Waalse as tussen Herstal en Lille, via Liège, Namur, Charleroi en Mons. Maar deze dienst zou op een later stadium terug overgenomen worden door de tweespanningsstellen reeks 04.4

Reeks 13 :

Technische gegevens :

Bouwer :	Alsthom – GEC	Vermogen :	5 600 kW
Bouwjaar :	1998	Massa :	88 000 kg
Asindeling :	B°B°	Snelheid :	200 km/h
Aantal gebouwd :	60	Spanningen :	3000 V =
Aantal op 01-01-97	-		25000 V / 50 Hz
Aantal op 31-12-97	-		

Stelplaatsindeling :

1301	FKR	1302	1303	1304	1305
------	-----	------	------	------	------

Inzet :

De levering van de eerste locomotief – die voor 31 december contractueel voorzien was – is met een maand vertraagd en de 1301 werd pas begin februari ter homologatie aangeboden.

Vooruitzichten voor 1998 :

Vanaf maart zullen de eerste testen doorgevoerd worden te Salzannes en nadien in de buurt van Namur. Na diverse opleidings- en testritten op hogere snelheid wordt de machine aan Merelbeke – zijn effectief onderkomen – afgestaan. In eerste instantie (in 1998) worden de 5 locomotieven van de voorserie geleverd, nadien komen de Luxemburgse machines in levering.

De Belgische machines worden – zo snel mogelijk – gebruikt in de dienst Oostende – Eupen en vervangen daar in eerste instantie de locomotieven reeks 15, nadien ook nog een inzetdag van de reeks 27.

Reeks 15 :

Technische gegevens :

Bouwer :	La Brugeoise et Nivelles	Vermogen :	2 770 kW
Bouwjaar :	1962	Massa :	77 700 kg
Asindeling :	B°B°	Snelheid :	160 km/h
Aantal gebouwd :	5	Spanningen :	1500 V / 3000 V =
Aantal op 01-01-97	5		25000 V / 50 Hz
Aantal op 31-12-97	5		

Stelplaatsindeling :

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

Inzet :

Door de inzet van de Thalysstellen op de Waalse as naar Namur, vielen met ingang van de winterregeling de diensten tussen Liège en Paris volledig weg. Tegen de verwachtingen in werd voor deze oude locomotieven een nieuwe

binnenlandse dienst opgesteld, nl in plaats van een reeks 27 tussen Oostende en Eupen en een piekruurtrein tussen Brussel en Welkenraedt.

Vooruitzichten voor 1998 :

Deze diensten zullen waarschijnlijk in de loop van het jaar verdwijnen: na de eerste testen en de oppuntstelling zullen de nieuwe locomotieven reeks 13 deze dienst gaan verzekeren en dat zal waarschijnlijk al vanaf de zomerregeling gebeuren. Of er dan nog diensten voor de reeks 15 voorzien zullen worden, is nog niet bekend.

Reeks 16 :

Technische gegevens :

Bouwer :	La Brugeoise et Nivelles	Vermogen :	2 790 kW
Bouwjaar :	1966	Massa :	82 600 kg
Asindeling :	B°B°	Snelheid :	160 km/g
Aantal gebouwd :	8	Spanningen	1500 V / 3000 V =
Aantal op 01-01-97	7		25000 V / 50 Hz
Aantal op 31-12-97	7		15000 V / 16 2/3 Hz

Stelplaatsindeling :

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

Inzet :

De inzet van de reeks 16 veranderde – door de indienststelling van de Thalys – grondig: tot december 1997 bleven de diensten ongewijzigd – er waren 6 machines nodig voor de nog uitgebreide inzet tussen Oostende – Brussel – Köln, met een doorrit tot in Dortmund voor de Memling. Door de vele defecten kon de reeks amper aangehouden worden.

Na de overname van een zestal treinparen door de thalys, behield men de inzetreeks met 6 plandagen, maar het daggemiddelde kromp drastisch. Er werd slechts één treinpaar per dag behouden.

De inzet werd nog bemoeilijkt daar deze reeks aangetrokken werd voor verschillende speciale, gecharterde ritten voor verschillende manifestaties.

Vooruitzichten voor 1998 :

Deze inzetreeks wordt behouden tot bij de zomerregeling van 1998, op dat ogenblik wordt de inzet van de Thalys opgevoerd en daalt de inzetreeks van de reeks 16 tot 4 dagen. Hierdoor kunnen de machines reeks 18 afgesteld worden. De reeks 16 wordt echter nog volledig behouden en op dit ogenblik is er nog geen planning voor een schrapping. Het zal waarschijnlijk pas met de mogelijke inzet van de Duitse ICE-stellen zijn dat de reeks 16 effectief kan afgeschreven worden.

Afwijkende locomotieven :

De 1601 en 1602 kregen beide de nieuwe Memling-kleuren (gesponsord door Märklin) en rijden bij voorkeur de EC-diensten Memling en Vauban, maar worden ook gebruikt voor publiciteitsdiensten.

Reeks 18 :

Technische gegevens :

Bouwer :	La Brugeoise et Nivelles	Vermogen :	4 460 kW
Bouwjaar :	1973	Massa :	113 000 kg
Asindeling :	C'C'	Snelheid :	180 km/h
Aantal gebouwd	6	Spanningen :	1500 V / 3000 V =
Aantal op 01-01-97	6		25000 V / 50 Hz
Aantal op 31-12-97	5		15000 V / 16 2/3 Hz

Stelplaatsindeling :

1801	NK	1803	NK	1805	+ 01-97
1802	NK	1804	NK	1806	NK

Inzet :

De inzet in 1997 was de laatste effectieve inzet voor de reeks 18 : gedurende het begin van het jaar werden ze gebruikt voor de treinen tussen Oostende en Köln in de reeks van de machines reeks 16. Nochtans moesten twee locomotieven – de 1804 en 1803 afgesteld worden, door het bereiken van de sleetgrens bij een draaistel. De 1803 werd nog gedurende enkele maanden gereactiveerd maar in april werd ze definitief afgesteld. Tijdens de zomer was het de beurt aan de 1802 die de sleetgrens bereikte.

Vanaf december zou de dienst nog verder ingekrompen worden , maar men kan nog steeds niet zonder de drie overgebleven machines van deze reeks, die nog dagelijks meedraaien.

Schrapping :

De 1804 werd al op 1 januari 1997 definitief afgevoerd omwille van het bereiken van de sleetgrens. De 1804 en 1802 werden wel afgesteld, maar werden nog steeds niet definitief uit het bestand afgevoerd.

Levensloop

1804	11-12-1973	Kinkempois	01-01-1997	+ 01-01-1997	Bereiken sleetgrens
------	------------	------------	------------	--------------	---------------------

Vooruitzichten voor 1998 :

De Schrapping van de laatste drie machines – samen met de reeds afgestelde locomotieven - is voorzien met ingang van de zomerregeling van 1998. Op dat ogenblik wordt de inzetreeks beperkt tot 4 dagen en volstaan de machines reeks 16 voor deze reeks. Eén locomotief wordt echter wel voorzien voor het museumpatrimonium en wordt zo lang mogelijk actief behouden. In 1998 zullen dan ook waarschijnlijk verschillende afscheidsritten met deze locomotieven georganiseerd.

Reeks 19 :

Technische gegevens :

Bouwer :	Brugeoise et Nivelles	Vermogen :	3 750 kW
Bouwjaar :	1984 - 1985	Massa :	86 000 kg
Ombouw :	1995	Snelheid :	160 km/h
Asindeling :	B°B°		
Aantal gebouwd :	1		
Aantal op 01-01-97	1		
Aantal op 31-12-97	1		

Stelplaatsindeling :

1901	FSD				
------	-----	--	--	--	--

Inzet :

Oostende (Mons) :	1901
-------------------	------

Na de vervanging van verschillende onderdelen, daalden de defecten bij deze machine drastisch en de 1901 werd tijdens de eerste maanden ingezet vanuit Mons naar o.m. Lille maar vooral Brussel. Ondertussen was ze wel op 1 januari 1997 overgeplaatst naar Oostende (enkel op papier) maar de inzet bleef behouden.

In april kwam er echter een zware beperking in de inzet: de machine werd slechts toegelaten op enkele (aangepaste) lijnen en hierdoor kon men ze niet meer effectief gebruiken. De locomotief werd afgesteld.

Nog slechts éénmaal werd de 1901 gebruikt : op 26 en 27 september kwam de machine tot inzet op de nieuwe HSL-lijn tussen Brussel en Ath, dit voor het testen van het tractiestation van Chievres. De testtrein was samengesteld uit de 1901, twee locomotieven reeks 55, een ballasttrein en twee locomotieven reeks 59 aan het uiteinde van de trein. Na deze testritten ging de doorn-rosjeslaap van de 1901 verder.

Reeks 20 :

Technische gegevens :

Bouwer :	Brugeoise et Nivelles	Vermogen :	5 150 kW
Bouwjaar :	1975 - 1978	Massa :	111 000 kg
Asindeling :	C°C°	Snelheid :	160 km/h
Aantal gebouwd :	25		
aantal op 01-01-97	24		
aantal op 31-12-97	24		

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 :

Haast ongemerkt verzekeren deze zware locomotieven hun gewone taken op de Luxembourg-lijn. Ze slepen zowel de doorgaande, zware reizigerstreinen tot in Brussel, maar ook de goederentreinen tussen Stockem en Monceau, Leuven en Kinkempois. Door de elektrificatie van de Athus-Meuse-lijn zijn trouwens een aantal goederentreinen omgeleid via deze lijn en is de inzet uitgebreid.

Vooruitzichten voor 1998 :

Ook met de nieuwe beurtregeling, zijn er geen wijzigingen voorzien, pas na de elektrificatie van de Athus-Meuse-lijn en de levering van de locomotieven reeks 13, komt er een verschuiving in hun inzetpatroon, doch dit gebeurt pas in 2002.

Reeks 21 :

Technische gegevens :

Bouwer :	Brugeoise et Nivelles	Vermogen :	3 250 kW
Bouwjaar :	1984 - 1985	Massa :	82 000 kg
Asindeling :	B°B°	Snelheid :	160 km/h
Aantal gebouwd :	60		
aantal op 01-01-97	59		
aantal op 31-12-97	59		

Stelplaatsindeling :

2101	FSD	2113	FSD	2125	FSD	2137	FSD	2149	FSD
2102	FSD	2114	FSD	2126	FSD	2138	FSD	2150	FSD
2103	FSD	2115	FSD	2127	FSD	2139	FSD	2151	FNDM
2104	FSD	2116	FSD	2128	FSD	2140	FSD	2152	FNDM
2105	FSD	2117	FSD	2129	FSD	2141	FSD	2153	FNDM
2106	FSD	2118	FSD	(2130)	-> 1901	2142	FSD	2154	FNDM
2107	FSD	2119	FSD	2131	FSD	2143	FSD	2155	FNDM
2108	FSD	2120	FSD	2132	FSD	2144	FSD	2156	FNDM
2109	FSD	2121	FSD	2133	FSD	2145	FSD	2157	FNDM
2110	FSD	2122	FSD	2134	FSD	2146	FSD	2158	FNDM
2111	FSD	2123	FSD	2135	FSD	2147	FSD	2159	FNDM
2112	FSD	2124	FSD	2136	FSD	2148	FSD	2160	FNDM

Inzet :

a. Oostende : 2101 - 2150

Ondanks de levering van de nieuwe stellen reeks 04.4 op de verbinding tussen Antwerpen en Kortrijk, bleef de inzet van deze reeks te Oostende zeer uitgebreid. Ze omvat praktisch alle diensten in de beide provincies Vlaanderen. In reizigersdienst worden ze ingezet op de IC en IR-diensten tussen Oostende en Kortrijk / Gent enerzijds en tussen Brussel en Kortrijk anderzijds. Maar ook in de verbinding tussen Brussel en Tournai duiken de machines reeks 21 regelmatig op. In de piekurdienst verzekeren ze een groot aantal diensten vanuit Brussel naar Oostende, Kortrijk, Roeselare, Zottegem en Oudenaarde. Vooral in de piekurdienst zijn er recent enkele treinen van klassieke stellen overgenomen, dit door het vrijkomen van een aantal M4-trek/duwstellen.

Ook in de goederendienst worden ze frequent gebruikt en hier slepen ze een groot aantal treinen vanuit de Zeebrugse haven naar diverse plaatsen in België. Hierin zijn er volledige ritten tussen Zeebrugge en Montzen inbegrepen, maar verdere bestemmingen zijn Merelbeke, Schaarbeek, Leuven en Antwerpen.

b. Antwerpen-dam 2151 - 2160

In de reizigersdienst worden deze locomotieven beperkt gebruikt in de piekurdienst naar onder meer Leuven en Turnhout en o.m. ook naar Hasselt en Genk. De goederendienst is uitgebreider en voorziet vooral treinen tussen Antwerpen en Kinkempois of Montzen.

Vooruitzichten voor 1998 :

De nieuwe dienstregeling brengt enkele verschuivingen met zich mee voor de locomotieven reeks 21 : in reizigersdienst zijn ze voorzien voor de IR-diensten Quèvy – Mons – Brussel – Liège en Poperinge – Kortrijk – Denderleeuw – Brussel – Dendermonde – St-Niklaas. In goederendienst zullen ze een uitgebreider inzetgebied krijgen. Waarschijnlijk zullen de machines dan ook verplaatst worden naar Merelbeke en St-Ghislain.

De vrijgekomen machines zullen dan weer waarschijnlijk enkele diensten van de reeks 22 gaan overnemen.

Reeks 22 :

Technische gegevens :

Bouwer :	La Brugeoise / Nivelles	Vermogen :	1 885 kW
Bouwjaar :	1954	Massa :	87 000 kg
Asindeling :	B°B°	Snelheid :	130 km/h
Aantal gebouwd	50		
aantal op 01-01-97	49		
aantal op 31-12-97	49		

Stelplaatsindeling :

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

Inzet :

a. St-Ghislain	2201 – 2218 / 2220 - 2250
----------------	---------------------------

Opnieuw is er geen zekerheid met deze oudste elektrische locomotieven: ze zijn in principe te zwak geworden, maar er treden geen zware fouten op bij deze machines. Hierdoor blijven de diensten behouden en worden ze in de toekomst nog versterkt. In hoofdzaak worden deze machines gebruikt in de piekurdienst en komen zo over het ganse net, meestal met slechts één treinpaar naar Brussel. Zo zijn er vooral diensten naar het westen en zuidwesten, met bestemmingen de stations op de as naar Kortrijk (Oudenaarde, Zottegem, Roeselare), maar ook naar Gent en Oostende en verder naar Mons / Quéivrain, Tournai, Moeskroen en zelfs Namur en Charleroi. In het noorden van het land is de inzet beperkt.

Maar door een chronisch tekort aan elektrische locomotieven werd deze initiële reeks steeds verder uitgebreid. Eerst waren er de (lokale) goederentreinen. Tijdens hun stilstand in de Brusselse stations Vorst en Schaarbeek, werden ze gebruikt voor treinen naar Merelbeke, Antwerpen, Leuven, Ronet, Laatste dienst zijn de bijkomende reizigers- en goederentreinen. Door al deze feiten zijn er gemiddeld 40 van de 50 machines effectief in dienst in alle soorten diensten.

Vooruitzichten voor 1998 :

Voor 1998 wordt er zelfs een verhoging van de diensten voorzien: door het vrijkomen van een aantal M4-rijtuigen enerzijds en door de geplande schrapping van de stellen reeks 00, zullen ook hier een aantal piekurdiensten door de éé-ers overgenomen worden. Zodoende verwacht men een stijging van de inzetreeks. Nochtans zou dit de laatste uitgebreide dienst kunnen worden. De machines krijgen meer en meer af te rekenen met roestvorming en hierdoor wordt de mogelijkheid open gelaten om vanaf 1999 het aantal machines geleidelijk aan te verminderen. De diensten zouden dan overgenomen worden door de gemoderniseerde stellen reeks 06.

Afwijkende uitvoeringen :

De 2202 heeft een extra ventilatierooster tussen de ronde vensters bovenaan.

Reeks 23 :

Technische gegevens :

Bouwer :	La Brugeoise / Nivelles	Vermogen :	1 885 kW
Bouwjaar :	1955	Massa :	90 300 kg
Asindeling :	B°B°	Snelheid :	130 km/h
Aantal gebouwd	83		
aantal op 01-01-97	83		
aantal op 31-12-97	83		

Stelplaatsindeling :

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

Inzet :

a. Antwerpen-Dam 2301 - 2320

De Inzet vanuit Antwerpen speelt zich nog steeds volledig in de doorgaande zware goederendienst af. Ze rijden treinen vanuit Antwerpen-noord en vanuit de Haven naar Montzen, Kinkempois, Leuven, Ronet en Monceau. Verder zijn er ook beperktere diensten naar Muizen, Schaarbeek en Merelbeke.

Vanuit Ronet zijn er opnieuw een aantal diensten – in treinschakeling – naar Stockem en verder slepen ze ook een aantal goederentreinen vanuit Kinkempois naar Jemelle/Marloie, ter ontlasting van de lijn tussen Rivage zen Gouvy.

b. Merelbeke 2321 - 2350

Te Merelbeke zijn de laatste reizigersdiensten weggevallen en worden ze enkel nog in de goederendiensten gebruikt. De voornaamste inzet kennen de machines echter in de doorgaande goederendienst en hier rijden ze vooral de diensten vanuit Zeebrugge naar vele bestemmingen (Monceau, Antwerpen, Schaarbeek, Ronet, maar ook Montzen). Verder zijn er verbindingstreinen tussen de verschillende vormingsstations. Het handelt hier vooral om treinen die de kanaaltunnel gebruiken en die te Merelbeke overgedragen worden aan de reeks 12 of de Franse diesels reeks BB 67 400.

c. Oostende	2351 - 2382
--------------------	--------------------

De inzet van de machines van Oostende loopt vrijwel analoog met deze van Merelbeke: ze bedienen vooral de haven van Zeebrugge en rijden door naar Monceau, Ronet en Leuven. Verder zijn er vooral doorgaande diensten naar Moeskroen.

d. Kinkempois	2383
----------------------	-------------

De 2383 verzekert de meeste lichterdiensten tussen Liège-Guillemins en Ans. Door de komst van de TGV enerzijds en het afschaffen van een aantal gesleepte treinen, verminderde de inzet drastisch.

Veranderingen in 1998:

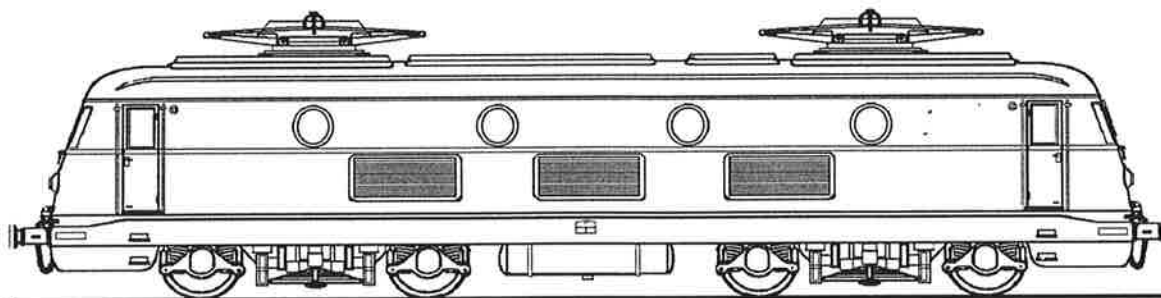
Men ken nog steeds niet zonder deze oudere locomotieven en door de verhoging van het goederenaanbod, wordt de reeks nog verder uitgebreid. Om dit aan te kunnen onderzoekt men een modernisering van de machines. De eerste vermindering van de diensten is er met de elektrificatie van de lijn Athus – Ronet en de massieve inzet van de reeks 13 tot in Antwerpen. Anderzijds zal de inzet van de 2383 te Liège-Guillemins praktisch welvallen door de inzet van de Thalysstellen en de krachtige locomotieven reeks 13. Hierdoor zou deze specifieke opdracht wel eens kunnen wegvallen.

Afwijkende vormen :

Verskillende locomotieven hebben de nieuwe ventilatieroosters met verticale stijlen, sommige machines hebben ook een vierde rooster tussen de ronde vensters bovenaan de kast.

De 2302 (stelplaats Antwerpen-Dam) is nog steeds omgebouwd met de vensters aan de onderzijde van de kast en de nieuwe doorgaande roosters in het bovendeeel ervan.

Alle locomotieven rijden op dit ogenblik rond in een blauwe huisstijl.



Reeks 25 :

Technische gegevens :

Bouwer :	La Brugeoise / Nivelles	Vermogen :	1 885 kW
Bouwjaar :	1960 - 61	Massa :	83 850 kg
Asindeling :	B°B°	Snelheid :	130 km/h
Aantal gebouwd :	22		
Aantal op 01-01-97	14		
Aantal op 31-12-97	14		

Stelplaatsindeling :

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

Inzet :

Antwerpen-dam 2501 - 2514

Bij deze locomotieven zitten we met dezelfde situatie als de reeks 22 : de ouderdom begint te wegen. Nochtans zijn ze onontbeerlijk en rijden nog steeds de klassieke piekurtreinen vanuit Antwerpen. Ze bereiken hierbij bestemmingen als Lokeren / St-Niklaas, Turnhout, Aarschot / Leuven en Brussel. In de lokale goederendienst worden ze gebruikt naar Muizen en Leuven.

Vooruitzichten voor 1998 :

In de nieuwe dienstregeling zijn er geen wijzigingen voorzien, mogelijk wordt een nieuwe piekurtrein ingevoerd naar Dendermonde via de nieuw geëlektrificeerde verbinding tussen Boom en Puurs.

Reeks 25.5 :

Technische gegevens :

Bouwer :	La Brugeoise / Nivelles	Vermogen :	1 885 kW
Bouwjaar :	1960 - 61	Massa :	85 000 kg
Ombouw :	CW Mechelen	Snelheid :	130 km/h
Ombouwjaar :	1973	Spanningen	1500 V / 3000 V=
Asindeling :	B°B°		
Aantal gebouwd :	--		
aantal op 01-01-97	8		
aantal op 31-12-97	8		

Stelplaatsindeling :

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

Inzet :

Antwerpen-dam 2551 - 2558

In het begin van het jaar was er nog geen effectieve inzet en werden deze locomotieven wild ingezet, meestal voor speciale treinen vanuit Antwerpen. Verder werden ze gereed gemaakt voor hun toekomstige dienst naar Rotterdam. Deze zou in maart ingaan, doch door technische moeilijkheden werd deze uitgesteld tot september.

Op dat ogenblik werden de goederendiensten opgenomen tussen Rotterdam (kijfhoek) en Muizen en Leuven, dit vooral voor containertreinen. Deze dienst, waarin twee locomotieven gebruikt worden blijft voorlopig behouden. De overige machines staan meestal afgesteld, ze worden anderzijds voor speciale treinen gebruikt.

Vooruitzichten voor 1998:

De goederendiensten tussen Rotterdam en Muizen worden waarschijnlijk uitgebreid en zo zal de inzet waarschijnlijk gaan oplopen tot 4 inzetdagen.

Reeks 26 :

Technische gegevens :

Bouwer :	La Brugeoise / Nivelles	Vermogen :	2 575 kW
Bouwjaar :	1964 / 1968 - 1971	Massa :	82 400 kg
Asindeling :	B°B°	Snelheid :	130 km/h
Aantal gebouwd :	35		
Aantal op 01-01-97	34		
Aantal op 31-12-97	34		

Stelplaatsindeling :

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

Inzet :

a. Monceau 2601 – 2615 / 2617 - 2635

De toestand van de reeks 26 bleef constant : veel doorgaande goederentreinen, vooral op de Waalse as (tot in Montzen, Kinkempois aan één zijde en Moeskroen / Jeumont aan de andere zijde) en naar Leuven in het ertsverkeer. Verder verschillende lokalere diensten tussen Ronet, Monceau en St-Ghislain. De inzet op de lijn naar Luxembourg is sterk verminderd.

In reizigersdienst worden de locomotieven vooral gebruikt in de piekurdienst, vanuit Liers naar Jemelle en Charleroi, vanuit Namur naar Brussel en Jemelle.

Afwijkende versies :

Thans zijn praktisch alle locomotieven in de standaard-schildering, waarbij toch enkele verschillen te merken zijn bij de schildering van de gele lijnen op de kopwanden. Enkel de 2627 blijft als laatste locomotief in zijn gele schildering achter.

Vooruitzichten voor 1998:

De locomotieven reeks 26 zullen nog meer in de goederendienst ingezet worden en verdringen er gedeeltelijk de oudere locomotieven reeks 23. Nochtans zijn er geen indrukwekkende wijzigingen te verwachten.

Reeks 27 :

Technische gegevens :

Bouwer :	La Brugeoise / Nivelles	Vermogen :	4 150 kW
Bouwjaar :	1981 - 1982	Massa :	84 000 kg
Asindeling :	B°B°	Snelheid :	160 km/h
Aantal gebouwd :	60		
Aantal op 01-01-97	60		
Aantal op 31-12-97	60		

Stelplaatsindeling :

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

Inzet :

a. Oostende 2701 - 2720

Gedurende het ganse jaar bleef de inzet ongewijzigd : ze werden vooral ingezet op de doorgaande reizigersdiensten naar Brussel, Welkenraedt en verder Eupen en Aachen-Hbf. In de goederendienst verzekeren ze een groot aantal treinen vanuit Zeebrugge met als voornaamste bestemmingen Merelbeke, Monceau en vooral Kortrijk - Moeskroen.

Met ingang van december werden twee diensten op de lijn naar Eupen/Welkenraedt overgenomen door de locomotieven reeks 15 en de vrijgekomen diensten werden alsnog niet terug opgevuld.

b. Kinkempois 2721 - 2760

In de reizigersdiensten verzekeren de Luikse machines twee-derde van de diensten tussen Oostende – Brussel – Liège en verder Aachen-Hbf. Nochtans zijn ze vooral bedrijvig in de goederendiensten en hier hebben ze verschillende inzetlijnen : de voornaamste zijn deze tussen Antwerpen en Kinkempois / Montzen. Een tweede is er tussen Kinkempois en Stockem, dit zowel via Jemelle (rechtstreeks) als via Ronet. Op de maaslijn wordt ook Monceau en zelfs Jeumont bereikt.

Vooruitzichten voor 1998:

Voor deze locomotieven zal de nabije toekomst belangrijke wijzigingen met zich meebrengen: de levering van de nieuwe locomotieven reeks 13 en de inzet van de thalysstellen zullen ze volledig van de verbinding Oostende – Brussel – Aachen bannen. In de mate van het mogelijke worden ze trouwens uit de reizigersdienst weggetrokken en zullen ze vanuit drie inzetpolen (Antwerpen, Kinkempois en Charleroi) het grootste deel van de zware goederentreinen voor hun rekening nemen. Dit doen ze trouwens op dit ogenblik al heel duidelijk.

Reeks 28 :

Technische gegevens :

Bouwer :	Baume / Marpent	Vermogen :	1 990 kW
Bouwjaar :	1949		
Asindeling :	B°B°	Massa :	84 920 kg
Aantal gebouwd :	3	Snelheid :	130 km/h
Aantal op 01-01-97	2		
Aantal op 31-12-97	(2)		

Stelplaatsindeling :

2801	FKR
2802	FKR

Transferts :

	alle op 01-05-1997	
<u>Nrs</u>	<u>Van stelplaats</u>	<u>Naar stelplaats</u>
2801 - 2802	Monceau	Merelbeke

Inzet :

a. Merelbeke (Brussel-zuid) 2801 - 2802

Na het afsluiten van het testprogramma met de I 11-rijtuigen te Monceau, kwam de 2801 begin mei terug naar zijn oorspronkelijke stelplaats Merelbeke en werd daar – samen met de 2802 – afgesteld. Officieel zijn ze nog niet in het museumpatrimonium opgenomen, doch er is ook nog geen officiële schrapping van beide machines.

Museummaterieel : Elektrische locomotieven :

Reeks 29 :

Type 101 :

Technische gegevens :

Bouwer :	Baume / Marpent	Vermogen :	1 450 kW
Bouwjaar :	1949	Massa :	81 500 kg
Asindeling :	B°B°	Snelheid :	100 km/h
Aantal gebouwd :	20		
Aantal op 01-01-97	2		
Aantal op 31-12-97	2		

Stelplaatsindeling :

101.012	FEO
2920	CW FM

De 101.012 werd door Ronet volledig en ritvaardig gerestaureerd en presenteert zich in zijn meest bekende vorm met gele snor. Na de sluiting van Ronet werd deze machine naar Kinkempois overgebracht. Sinds 1994 zijn er echter geen diensten meer geweest en de verouderde techniek laten op dit ogenblik geen ritten op het net meer toe. Een immatriculatie (met ombouw van het remsysteem) is voorlopig niet voorzien.

Op de binnenplaats van de CW Mechelen staat de - gemoderniseerde - 2920 opgesteld voor een bloktreinrijtuig. Deze locomotief werd niet gerestaureerd en zijn toestand (deze waarin deze machine buiten dienst ging) is vrij verwaarloosd. De locomotief is enkel toegankelijk als het museum van de mijlpaal open is.

Motorwagens voor hoge-snelheids-treinen :

Reeks 31 :

Eurostar

Technische gegevens :

Bouwer :	Bombardier / GEC	Aantal plaatsen :	
Bouwjaar :	1994	Motoren :	Brush VH3T 2151B
Aantal gebouwd	8	Transmissie :	Elektrisch
Aantal op 01-01-97	8	Vermogen :	14 MW
Aantal op 31-12-97	8	Massa :	780 000 kg
		Snelheid :	300 km/h

Stelplaatsindeling :

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

Inzet :

Brussel-zuid	3101 - 3108
---------------------	--------------------

De Eurostar- stellen verzekeren de diensten tussen Brussel en London en Paris – London , waarbij deze stellen tot in december de lijn via Ath en Tournai namen. Met de indienststelling van de HST-lijn tussen Brussel en Antoing worden alle diensten over deze lijn gevoerd en kon de rittijd drastisch ingekort worden. Door de verhoging van het aantal reizigers , had men ook steeds meer en meer stellen tot inzet.

Reeks 43 :

Thalys

Technische gegevens :

Bouwer :	Bombardier / GEC	Aantal plaatsen :	377
Bouwjaar :	1996	Motoren :	
Aantal gebouwd :	9	Transmissie :	elektrisch
Aantal op 01-01-97	1	Vermogen :	8800 kW
Aantal op 31-12-97	7	Massa :	
		Snelheid :	300 km/h

Stelplaatsindeling :

4301	FBMZ	4303	FBMZ	4305	FBMZ	4307	FBMZ	4321
4302	FBMZ	4304	FBMZ	4306	FBMZ			4322

Leveringen :

<u>Nrs</u>	<u>Levering</u>	<u>Naar stelplaats</u>
4302	28-02-1997	Brussel-zuid
4303	27-03-1997	Brussel-zuid
4304	25-04-1997	Brussel-zuid
4305	09-06-1997	Brussel-zuid
4306	26-08-1997	Brussel-zuid
4307	26-11-1997	Brussel-zuid

Inzet :

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

Na de aflevering van de 4301 op 30 december 1996, volgden de overige stellen steeds met ongeveer een maand tussenpoos. Tijdens de eerste maanden van het jaar werden de personeelsritten en testritten uitgevoerd en met ingang van de zomerregeling werd een eerste effectieve dienst opgenomen: nl. de doortrekking van een aantal treinen naar Amsterdam en vooral Liège. Voordien werden deze PBKA-stellen al gebruikt op de verbinding Brussel-Paris.

Naarmate er meer stellen afgeleverd werden, deinde ook de inzet zich verder uit en samen met de indienstname van de HST-lijn werd de dienst ook uitgebreid met zeven treinparen naar Köln. Verder waren er ook nieuwe diensten naar Namur en oostende. Opmerkelijk was ook een speciale rit naar Paris vanuit Bokrijk via Hasselt in de loop van december.

Vooruitzichten voor 1998 :

Door de verdere levering van stellen wordt de inzet naar Duitsland (nu een twee-uurdienst) vanaf de zomerregeling gereorganiseerd en komen er 14 treinparen op de verbinding Paris – Brussel – Köln.

Dieselmotorwagens :

Reeks 41 :

Technische gegevens :

Bouwer :	Alsthom – GEC	Aantal plaatsen :	138 + 12 plaatsen
Bouwjaar :	1999	Motor :	2x ABC type 6DZC
Asindeling :	B'2' + 2'B'	Transmissie :	hydraulisch
Aantal gebouwd :	80	Vermogen :	2 x 485 kW
Aantal op 01-01-97	-	Massa :	93 000 kg
Aantal op 31-12-97	-	Snelheid :	120 km/h

Stelplaatsindeling :

--	--	--	--	--

Inzet :

Deze nieuwe stellen (4101 – 4180) worden vanaf juni 1999 afgeleverd en zullen de alle reizigersdiensten – zowel de oude motorwagens reeksen 44 en 45 maar ook de reeksen 62 met M2-rijtuigen – moeten vervangen. Vanuit de stelplaatsen Hasselt, Charleroi, Merelbeke en Stockem worden ze ingezet op de volgende lijnen :

- Antwerpen – Neerpelt – (Weert)
- Hasselt – Mol
- Charleroi – Couvin
- Gent – Eeklo
- Ronse – Gent – Geraardsbergen
- Aalst – Burst
- Dinant – Bertrix
- Virton – Bertrix – Libramont

Reeks 44 :

Technische gegevens :

Bouwer :	Germain	Aantal plaatsen :	99 plaatsen
Bouwjaar :	1954	Motor :	GM 12 cil. in lijn
Asindeling :	B'2'	Transmissie :	hydraulisch
Aantal gebouwd :	10	Vermogen :	260 kW
Aantal op 01-01-97	9	Massa :	53 000 kg
Aantal op 31-12-97	8	Snelheid :	100 km/h

Stelplaatsindeling :

4401	+ 10-97	4403	FKR	4405	FKR	4407	MKM	4410	MKM
4402	FKR	4404	FKR	4406	FKR	4408	MKM		

Inzet :

a. Merelbeke 4401 - 4406

De stellen reeks 44 van Merelbeke worden nog slechts op één enkele verbinding gebruikt, nl tussen Aalst en Burst. Hiervoor heeft men slechts twee stellen nodig in treinschakeling, een derde stel staat reserve te Aalst-Kerbroek.

En op deze verbinding werd de 4401 betrokken in een ongeval met een kraan van de firma Aquafin. Dit botsing gebeurde op 20 juni 1997 en hierbij werd het dak opengereten. Daar er toch een ruime reserve aanwezig, werd dit stel op 1 oktober uit het bestand geschrapt.

b. Stockem 4407 - 4408 , 4410

De stellen rijden in dezelfde inzetreeks van de 45-ers, met als twee inzetlijnen Dinant - Bertrix en Libramont - Virton.

Vooruitzichten voor 1998:

Geen wijzigingen bij deze stellen in 1998. De schrapping gebeurt pas vanaf 1999, bij de levering van de nieuwe stellen reeks 41 en pas nadat de diensten met de reeks 62 overgenomen werden.

Schrapping :

Levensloop

604.01 > 4401	08-11-1954	Landen Merelbeke Kortrijk Merelbeke	28-05-1962 02-06-1984 29-05-1988 01-10-1997	+ 01-10-1997	Ongeval op lijn Aalst-Burst Op 20/06/1997
------------------	------------	--	--	--------------	---

Reeks 45 :

Technische gegevens :

Bouwer :	Germain	Aantal plaatsen :	99 plaatsen
Bouwjaar :	1955	Motor	GM 2 x 6 cil. in lijn
Asindeling :	1A'A1'	Transmissie :	hydraulisch
Aantal gebouwd :	10	Vermogen :	2 x 130 kW
Aantal op 01-01-97	10	Massa :	54 200 kg
Aantal op 31-12-97	10	Snelheid :	100 km/h

Stelplaatsindeling :

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

Inzet :

a. Stockem 4501 - 4510

Deze stellen worden nog steeds gebruikt op de lverbindingen Dinant – Bertrix en Virton – Libramont. Hiervoor zijn er 8 stellen nodig. De stellen worden te Virton en Bertrix afgesteld, maar gebruiken zowel de verbinding Libramont – Stockem als Virton – Athus – Arlon – Stockem voor onderhoudswerken.

Verschillende stellen wachten op nieuwe asbruggen, die trouwens besteld zijn, om de dienst terug op te nemen. Anderzijds werd de 4507 zwaar beschadigd bij een frontale botsing en zal waarschijnlijk zeer snel uit het effectief geschraapt worden.

Reeks 49

Technische gegevens :

Bouwer :	Germain	Aantal plaatsen :	77 plaatsen
Bouwjaar :	1942	Motor	Brossel 8 cil. in lijn
Asindeling :	1A'A1'	Transmissie :	Mechanisch
Aantal gebouwd :	56	Vermogen :	125 kW
Aantal op 01-01-97	1	Massa :	33 300 kg
Aantal op 31-12-97	(1)	Snelheid :	66 km/h

Stelplaatsindeling :

4903 FNDM

Inzet :

De 4903 staat voorlopig te Antwerpen-Dam afgesteld en wordt niet meer gebruikt. Opmerkelijk is echter nog steeds het feit dat dit stel nog steeds niet effectief uit het bestand geschraapt werd.

Museummaterieel:

Dieselmotorwagens

Opmerking :

In deze lijst komen zowel de stellen in het N.M.B.S. bestand, als bij de verschillende museumverenigingen opgenomen.

Cursief : bij museumvereniging bewaard

Type 551

Technische gegevens :

Bouwer :	Brossel / CW Mechelen	Aantal plaatsen :	56
Bouwjaar :	1939	Motor	Brossel
Asindeling :	B	Transmissie :	Mechanisch
Aantal gebouwd :	56	Vermogen :	95 kW
Aantal op 01-01-97	2	Massa :	22 400 kg
Aantal op 31-12-97	2	Snelheid :	58 km/h

Stelplaatsindeling :

551.26	FSR	551.48	FLV	ES 301	FKR	ES 303	SCM
--------	-----	--------	-----	--------	-----	--------	-----

De 551.48 van de N.M.B.S. is gerestaureerd in zijn oorginele blauw/beige kleurstelling en is ritvaardig. Het stel werd in 1997 niet meer gebruikt voor speciale ritten en wacht op de verandering van de reminstallatie voor een nieuwe immatriculatie.

De 551.26 van de T.S.P. is ritvaardig, maar wordt op dit ogenblik volledig gerestaureerd in een schildering met twee kleuren groen. Het volledige interieur moet gereconstrueerd worden en omwille van onderhoud van de ritvaardige machines en restauratie van de 5927 werd de herstelling trouwens voorlopig uitgesteld.

De ES 301 van Brugge en de ES 303 van Arlon – beide tot bovenleidingswagens omgebouwde stellen type 551 werden resp door de NMBS en het stoomcentrum Maldegem bewaard, echter als bovenleidingswagens. De stellen bevinden zich te Merelbeke en te Maldegem. Het laatste stel wordt thans niet ritvaardig restaureerd

Type 553

Technische gegevens :

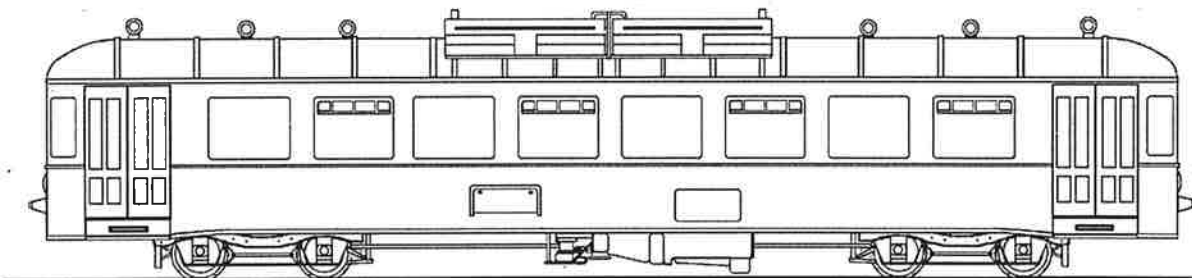
Bouwer :	Ateliers Germain	Aantal plaatsen :	77
Bouwjaar :	1942	Motor	Brossel
Asindeling :	1A' A1'	Transmissie :	Mechanisch
Aantal gebouwd :	50	Vermogen :	125 kW
Aantal op 01-01-97	2	Massa :	33 300 kg
Aantal op 31-12-97	2	Snelheid :	66 km/h

Stelplaatsindeling :

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

Naast de 4903, werd nog een tweede dergelijk stel bewaard, namelijk de 553.29 (4906). Nadat het lange tijd afgestaan werd aan de CFV3V en te Treignes stond, werd het eind 1996 overgenomen door de T.S.P. en wordt het stel aan de nieuwe normen van de NMBS aangepast te Schaarbeek

Te Antwerpen staat anderzijds nog de bovenleidingswagen ES 4907 die er dient als plukstel voor de 4903. Mogelijk wordt dit stel echter gerestaureerd als bovenleidingswagen



Type 608

Technische gegevens :

Bouwer :	FUF Haine-St-Pierre	Aantal plaatsen :	75
Bouwjaar :	1939	Motor	Carels
Asindeling :	B'2' / 1A'2'	Transmissie :	Mechanisch
Aantal gebouwd :	6	Vermogen :	275 kW
Aantal op 01-01-97	1	Massa :	55 400 kg
Aantal op 31-12-97	1	Snelheid :	126 km/h

Stelplaatsindeling :

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

De restauratie werd in de loop van 1997 praktisch volledig afgesloten, nog slechts enkele details moeten nu nog aangebracht worden. Nochtans is er nog geen officiële rit met dit prachtige stel doorgevoerd.

Type 654 (kopdeel)

Technische gegevens :

Bouwer :	Baume & Marpent	Aantal plaatsen :	
Bouwjaar :	1936	Motor	Carels
Asindeling :	2'B'B'2'	Transmissie :	Elektrisch
Aantal gebouwd :	3	Vermogen :	2 x 270 kW
Aantal op 01-01-97	1	Massa :	159 000 kg
Aantal op 31-12-97	1	Snelheid :	135 km/h

Stelplaatsindeling :

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

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

Type 554 / Reeks 46

Technische gegevens :

Bouwer :	Ragheno	Aantal plaatsen :	71
Bouwjaar :	1952	Motor	Brossel > GM
Asindeling :	1A'A1'	Transmissie :	Mechanisch > hydraul.
Aantal gebouwd :	20	Vermogen :	95 kW
Aantal op 01-01-97	9	Massa :	22 400
Aantal op 31-12-97	9	Snelheid :	58 km/h

Stelplaatsindeling :

4601	NMBS (NK)	4602	TSP (FSR)	4611	CFV3V LMG	4614	LSV (As)	4620	SCM (Mald.)
		4618						4610	AFSA (Maub)

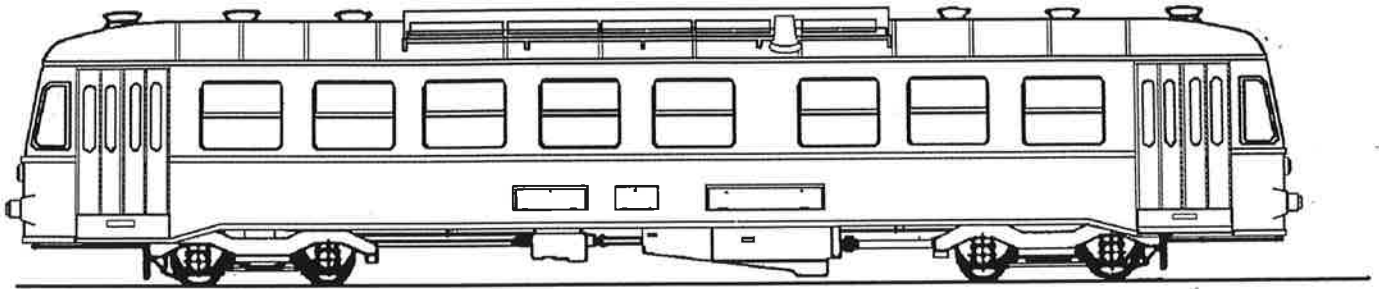
Als eerste heeft de N.M.B.S. de 4601 is zijn museumpatrimonium opgenomen, daarnaast is de 4603 nog aanwezig als plustel. De 4601 staat – niet gerestaureerd en in zijn geel-rode kleurstelling – te Kinkempois.

De T.S.P. heeft drie stellen : de 4602 en 4605 behielden hun rood- gele kleurstelling en zijn beide ritvaardig. De 4618 wordt thans gerestaureerd in een oude huisstijl met twee kleuren groen en twee witten koplampen. De drie stellen zijn op dit ogenblik ritvaardig, de 4605 reed in 1997 verschillende speciale ritten, de 4602 en de 554.18 (ex 4618) wachten op immatriculatie bij de N.M.B.S.

De CFV3V heeft twee stellen : één – de 4616 - in de rood- gele kleuren, de tweede – de 4611 - in een schildering blauw- beige. Beide stellen wordt gebruikt op de verbinding Mariembourg – Treignes en eventueel Dinant – Givet.

De L.S.V. heeft zijn stel is een twee kleuren groene schildering met centrale koplamp. Het stel ondergaat op dit ogenblik een grote herstelling, hierbij werd vooral de kast grondig aangepakt. De restauratie wordt waarschijnlijk in de loop van 1998 afgesloten.

De 4620 van het stoomcentrum Maldegem is rood – geel en verzekert de diensten tussen Maldegem en Eeklo. Als laatste stel kunnen we de 4610 – rood-geel – van de AFSA in Noord-Frankrijk vermelden. Dit stel staat gewoonlijk in Maubeuge afgesteld en rijdt enkele speciale ritten.



Reeks 40

Technische gegevens :

Bouwer :	CW Mechelen	Aantal plaatsen :	274
Bouwjaar :	1961	Motor	SEM
Asindeling :	B'B' + 2'2' + 2'2'	Transmissie :	Hydraulisch
Aantal gebouwd :	7	Vermogen :	2 x 295 kW
Aantal op 01-01-97	2	Massa :	127 900 kg
Aantal op 31-12-97	2	Snelheid :	100 km/h

Stelplaatsindeling :

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

De 4006 wordt behouden door de N.M.B.S, waarbij het onderhoud verzekerd wordt door de stelplaats Kortrijk. Dit stel reed enkele speciale ritten in 1997, o.m. in de Antwerpse haven.

De 4001 is het prototype stel. Verworven door de CFV3V wordt deze motorwagen gebruikt tussen Mariembourg en Treignes en is gewoonlijk afgesteld te Olly. Hier ondergaat het een uiterlijke restauratie en krijgt de oorspronkelijk groene kleur terug.

Reeks 43

Technische gegevens :

Bouwer :	AM Nivelles	Aantal plaatsen :	99
Bouwjaar :	1954 – 1955	Motor	Carels
Asindeling :	1A' 2'	Transmissie :	Hydraulisch
Aantal gebouwd :	30 + 6	Vermogen :	275 kW
Aantal op 01-01-97	3	Massa :	52 700 kg
Aantal op 31-12-97	3	Snelheid :	90 km/h

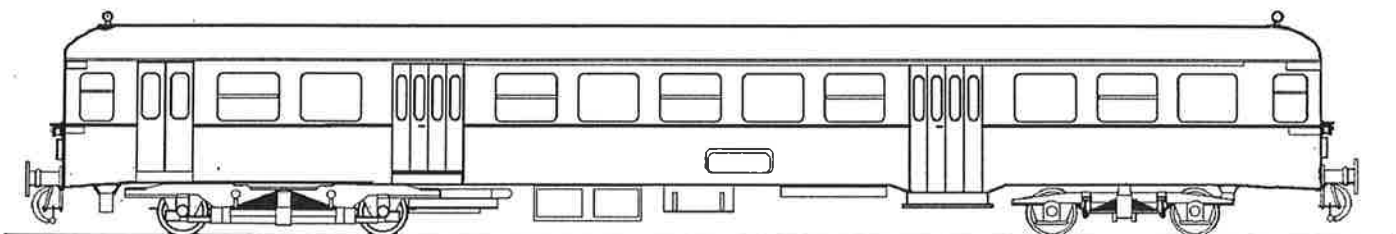
Stelplaatsindeling :

4302	SPD (Baasr)	4304	ARH (Halan)	4333	TSP		
------	----------------	------	----------------	------	-----	--	--

De 4302 in rood en geel werd behouden door de stoomtrein Puurs – Dendermonde zen verzekert de diensten tussen Baasrode en Dendermonde NMBS. Daar het toegelaten is op het NMBS- net worden ook enkele ritten buiten de museumlijn gereden o.a. naar Maldegem.

De 4333 werd in 1996 uitstekend gerestaureerd in de laatste rood-gele kleurstelling en reed in de loop van 1997 enkele speciale ritten.

De 4304 werd recent verworven door de Amis du Rail d'Halanzy. Dit stel, dat te Merelbeke stond, werd op 12 oktober 1996 overgebracht en zal na uitwendige restauratie opgesteld worden in het station van Halanzy.



Lijndiesellocomotieven

Reeks 51

Technische gegevens :

Bouwer :	Cockerill	Motor :	Cockerill (8 in lijn)
Bouwjaar :	1961 - 1963	Transmissie :	Dieselelektrisch
Asindeling :	C°C°	Vermogen :	1 300 kW
Aantal gebouwd :	93	Massa :	117 000 kg
aantal op 01-01-97	79	Snelheid :	120 km/h
aantal op 31-12-97	77		

Stelplaatsindeling :

5101	FSR	5120	LNC	5138	FHS	5157	FNDM	5178	FNDM
5102	FSR	5121	LNC	5139	LNC	5158	FNDM	5179	FNDM
5103	FSR	5122	FSR	5140	LNC	5159	FNDM	5180	FNDM
5104	FSR	5123	LNC	5141	FHS	5160	FNDM	5181	FNDM
5105	FSR	5124	FKR	5142	FHS	5162	FNDM	5182	FNDM
5107	FKR	5125	FKR	5143	FHS	5163	+ 06/97	5183	FNDM
5108	FKR	5126	+ 06/97	5144	FHS	5164	FNDM	5185	FHS
5109	FKR	5127	FHS	5145	FHS	5166	FNDM	5186	FNDM
5110	FKR	5128	FKR	5146	LNC	5167	FNDM	5189	FHS
5111	FKR	5129	FHS	5147	LNC	5168	FNDM	5192	FHS
5112	FKR	5130	FKR	5148	LNC	5170	FNDM	5193	FHS
5113	FKR	5131	LNC	5149	LNC	5171	FNDM		
5114	FSR	5132	FKR	5150	LNC	5172	FNDM		
5115	FKR	5133	FKR	5152	FHS	5173	FNDM		
5116	FKR	5134	FKR	5154	FNDM	5174	FNDM		
5117	LNC	5135	LNC	5155	FNDM	5175	FNDM		
5118	FKR	5136	FHS	5156	FNDM	5177	FNDM		

Inzet :

Schaarbeek 5101 – 5105 / 5114 / 5122

7 locomotieven

De effectieve inzet vanuit Schaarbeek is vrij beperkt geworden : ze bestaat vooral uit lokale goederendiensten vanuit Schaarbeek naar Clabecq en Quenast. De enige reizigerstrein – een pickuurtrein uit Ronse – viel tijdens de laatste beurtregeling weg.

De buitengewone diensten zijn veelvuldiger: ze slepen vooral diensttreinen, nl. het vervoer van treinen met langgelaste spoorstaven vanuit de stelplaats van Dienst Baan en verschillende ballasttreinen.

Nochtans vielen een aantal treinen weg, dit door het afsluiten van de werken rondom de HST-lijn

Merelbeke	5107 – 5116 / 5118 / 5124 – 5125 / 5128 / 5130 / 5132 - 5134
	17 locomotieven

De Gentse stelplaats kende in 1997 nog een uitbreiding van de diensten van de reeks 51, dit door een afzwakking van het bestand van de reeks 62. Naast de doorgaande goederentreinen namen de machines reeks 51 nu ook een aantal lokalere treinen over in de Gentse kanaalzone. Hoofdonderdeel vormen nog steeds de zware ertstreinen tussen Gent (sifferdok) en Monceau, maar ook Sidmar ken nog tal van volledige treinen. Verder worden de 51-ers ook frequent gebruikt in het verkeer tussen Merelbeke / Gent-zeehaven en Zeebrugge. Hierbij rijden ze ook door naar Schaarbeek en Muizen. Deze dienst breidt verder uit door de verhoging van het aantal goederendiensten door de kanaaltunnel.

In deze reeks komen ook nog enkele treinen op lange afstand voor en hierbij bereiken ze nog steeds Kinkempois en zelfs Montzen. Laatste onderdeel in de doorgaande dienst zijn de treinen tussen Zeebrugge en Frankrijk, die tot in Moeskroen gereden worden en hier door de S.N.C.F. overgenomen worden.

De derde dienst wordt vooral in de lokale goederendienst afgehandeld : treinen tussen Merelbeke en de Gentse kanaalzone en bedieningstreinen naar Oudenaarde, Lokeren, Roeselare en Ronse. Tijdens het najaar worden de bietentreinen tussen Ieper en Moerbeke gereden. Verder de reeds boven aangehaalde lokale diensten tot in Zelzate en langs de rechteroever.

Monceau	5117 / 5120 – 5121 / 5123 / 5126 / 5131 / 5135 / 5139 – 5140 / 5146 - 5150
	14 locomotieven
	5126 geschrapt op 01/06

Monceau zet zijn locomotieven reeks 51 in een vrij uitgebreid gebied in: de doorgaande treinen vormen nog slechts een klein gedeelte van de inzet. Hierin bereiken ze vooral Merelbeke, maar rijden door tot in Maubeuge en Jeumont. Het hoofdaandeel ligt echter in de lokalere diensten en zo zijn er vooral goederentreinen in het industriebekken van La Louvière / Feluy en wordt – na de heropening – ook nog doorgereden naar Clebecq. De diensten op de Waalse as zelf zijn praktisch volledig overgenomen door de elektrische locomotieven reeks 26.

In de lokale dienst rijden de 51-ers nog bedieningstreinen naar Mariembourg, Tamines, St-Ghislain maar ook deze treinen worden snel overgenomen door de rangerlocomotieven reeks 73. De aanvoerdiensten naar de HST-lijn zijn daarentegen in de loop van 1997 volledig weggevallen.

Hasselt	5127 / 5129 / 5138 / 5141 – 5145 / 5152 / 5179 / 5183 / 5185 / 5189 / 5192 - 5193
	16 locomotieven

Ondanks verwoede pogingen om de 51-ers te Hasselt op de doorgaande diensten te vervangen, rijden ze nog steeds een groot gedeelte van de goederentreinen tussen Antwerpen en Montzen, maar vooral tussen Winterslag / Genk goederen en Montzen. Voor Fordtreinen verzekeren ze ook sleepdiensten tot in Diest en zelfs Muizen. Nochtans zijn er enkele treinen op deze relaties overgegaan op de vrijgekomen machines reeks 55 van Kinkempois.

Een tweede onderdeel vormen de zware bedieningstreinen tussen Genk-goederen en de verschillende grote bedrijven te Genk-zuid: zo rijden ze deze treinen naar de centrale van Langerlo, Allgeheny Londoos (ALZ) en de Ford-fabrieken.

Derde luik van hun inzet zijn de lokale bedieningen en hierbij rijden ze treinen naar Diest/Tessenderlo, Mol/Neerpelt en sporadisch ook Tongeren. Maar het belang van deze treinen vermindert zienderogen. Mol wordt vanuit Antwerpen bediend en de bedrijvigheid te Tongeren viel praktisch volledig stil.

Antwerpen-Dam 5154 – 5160 / 5162 – 5164 / 5166 – 5168 / 5170 – 5175 / 5177 – 5178 / 5180 – 5182 / 5186

25 locomotieven

5163 : geschrapt op 01/06

De locomotieven van Antwerpen worden nog voor het grootste gedeelte in de doorgaande goederendienst ingezet tussen Antwerpen (haven) en Montzen en Kinkempois. Maar hier tracht men ook ze geleidelijk aan te vervangen door de elektrische tractie. Tweede onderdeel van hun inzet beleven ze tussen Antwerpen en Leuven en Muizen

De grootste verandering gebeurde echter in de lokale dienst, waar de 51-ers tussen de verschillende vormingsstations in de Antwerpse agglomeratie, maar ook naar de haveninstallaties van de linkeroever

Vooruitzichten voor 1998:

Bij deze locomotieven bestaat er een verwarde toestand : in 1997 onderging de 5101 als laatste een grote herziening en de andere machines worden bij het bereiken van de onderhoudslijmiet afgesteld. Anderzijds groeide de inzet gedurende 1997 verder aan en daardoor wordt de inzetreserve vrij krap. Wel wordt voorzien dat zoveel mogelijk diensten naar vrijgekomen elektrische locomotieven overgaan.

De echte schrappingsgolf zal slechts eind 1998 beginnen, op het ogenblik dat een aantal locomotieven reeks 23 vrijkomen en zal pas in 1999 versterkt doorgevoerd worden.

Schrapping :

In 1997 werden slechts twee machines officieel geschrapt: het zijn locomotieven die reeds langere tijd afgesteld stonden. Als volgende locomotief komt de verongelukte 5192 waarschijnlijk aan de beurt.

Levensloop :

200.026 > 5126	30-05-1962 Cockerill 3758	Tournai Schaarbeek St-Ghislain Monceau	17-04-1978 16-10-1978 30-05-1987 01-06-1997	+ 01-06-1997	Trillingen in de kast
200.063 > 5163	11-02-1963 Cockerill 3887	Schaarbeek Antwerpen-D	31-05-1983 01-06-1997	+ 01-06-1997	Ongeval te Antwerpen Op 18-01-1995

Reeks 52, 53, 54

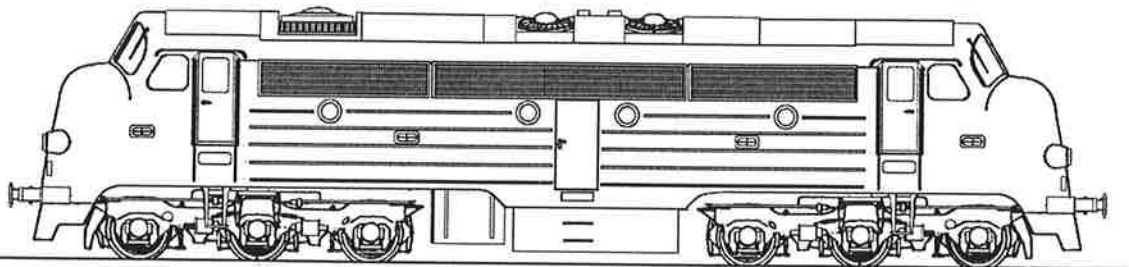
Technische gegevens :

Bouwer :	Anglo-Franco-Belge	Motor :	GM (16 cilinders in V)
Bouwjaar :	1955	Transmissie :	Dieselelektrisch
Asindeling :	C°C°	Vermogen :	1 035 kW
Aantal gebouwd :	40	Massa :	108 000 kg
Aantal op 01-01-97	33	Snelheid :	120 km/h
Aantal op 31-12-97	31		

Stelplaatsindeling :

5201	MKM	5206	> r53	5209	MKM	5212	MKM	5215	MKM
5202	MKM	5207	> r53	5210	> r53	5213	+ 06-97	5216	MKM
5203	> r53	5208	> r53	5211	MKM	5214	MKM	5217	MKM
5205	MKM								
5301	MKM	5305	MKM	5309	MKM	5313	MKM	5317	+ 06-97
5302	MKM	5306	MKM	5310	MKM	5314	MKM	5318	MKM
5303	MKM	5307	MKM	5311	MKM	5315	MKM	5319	MKM
5304	MKM	5308	MKM	5312	MKM	5316	MKM	5320	MKM
5401	MKM	5402	MKM	5404	MKM	5407	MKM		

204.004 : niet omgebouwd, heeft zijn "ronde neus" behouden



Inzet :

Door de elektrificatiewerken, zijn een groot aantal goederentreinen nu omgeleid via de Luxembourg-lijn en hierdoor is de inzet van deze drie reeksen beperkt tot slechts 3 doorgaande treinpares.

De inzet gebeurt nu vooral voor lokale diensten en voor werktreinen: zo rijden ze nu ook regelmatig op de verbinding tussen Stockem en Jemelle, maar stoten ook sporadisch terug door tot in Kinkempois. Verder zijn er de lokale treinen naar Marbehan en Libramont.

Voor werktreinen zijn ze – samen met de machines reeks 62 van INFRA – regelmatig in gebruik op de ganse Athus-Meuse-lijn.

Vooruitzichten voor 1998 :

Het hoogtepunt van de inzet van deze locomotieven is voorbij : tot bij de elektrificatie zijn de diensten op de Athus-meuse-lijn beperkt en nadien staan er genoeg locomotieven reeks 13 ter beschikking. Er wordt ook geen nieuwe inzet gezocht voor deze machines, er was wel sprake om de oude locomotieven reeks 59 bij de werken aan de HST-lijn te vervangen door de ex "Ronde neuzen", maar er is nog geen zekerheid. Ook de afgifte naar andere stelplaatsen ter vervanging van de reeks 51 blijft in theorie nog steeds mogelijk.

Schrapping :

In 1997 werden nog twee locomotieven – die betrokken waren bij het ongeval te Halanzy – definitief uit het bestand geschrapt.

Levensloop

202.013 > 5213	24-06-1955 AFB 150	Haine-St-P Ronet Schaarbeek Stockem Latour Ronet Latour Stockem	25-06-1955 11-07-1961 17-07-1962 27-10-1965 01-04-1966 28-05-1990 27-07-1992 01-06-1997	+ 01-06-1997	Ongeval Halanzy 05-10-1994
202.007 > 5207 > 5317	06-05-1955 AFB 144	Haine-St-P Latour Jemelle Ronet Latour Stockem	09-05-1955 12-08-1974 03-06-1984 28-05-1990 01-06-1993 01-06-1997	+ 01-06-1997	Ongeval Halanzy 05-10-1994

Reeks 55

Technische gegevens :

Bouwer :	BN	Motor :	GM (16 in V)
Bouwjaar :	1961	Transmissie :	Dieselelektrisch
Asindeling :	C° C°	Vermogen :	1 175 kW
Aantal gebouwd :	42	Massa :	110 000 kg
Aantal op 01-01-97	39	Snelheid :	120 km/h
aantal op 31-12-97	39		

Stelplaatsindeling :

5502	NK	5513	NK	5524	NK	5530	NK	5536	NK
5503	NK	5517	NK	5525	NK	5532	NK	5537	NK
5504	NK	5518	NK	5526	NK	5533	NK	5538	NK
5507	NK	5519	NK	5527	NK	5534	NK	5539	NK
5508	NK	5521	NK	5528	NK	5535	NK	5541	NK

* nog met verwarmingsketel

Inzet :

Door de terugkeer van de locomotieven reeks 55, die gebruikt werd voor de TGV-werken, is de inzet van deze machines te Kinkempois vergroot. Deze machines worden bij meer en meer gebruikt op de verbinding Antwerpen – Kinkempois/ Montzen en hier namen ze een aantal taken over van de reeks 51. Een tweede, beperkte inzet kennen ze nog op de verbinding naar Gouvy, en ook verder nog enkele treinen naar Jemelle. Naar Maastricht worden nog enkele bijkomende goederentreinen gesleept.

In reizigersdienst worden de 55-ers nog gebruikt voor enkele piekurtreinen tussen Liers en Gouvy. De grootste verandering kenden ze in de lokale dienst: ze verzekeren in eerste instantie een aantal verbindingstreinen binnen de Luikse agglomeratie, maar ook een aantal aanvoertreinen naar de elektrificatiewerken van de verbinding Rivage – Gouvy, maar meer nog voor de aanpassing van de lijn 36 tussen Vouroux en Fexhe.

De hoofdinzet kennen de 55-ers in de zware goederendiens: ze rijden vanuit Kinkempois vooral naar Hasselt, Montzen, Winterslag (Ford) en ook Ronet. Eénmaal wordt ook naar Leuven doorgestoten. Vanuit Montzen verzekeren ze een groot gedeelte van de treinen naar Aachen-West. Ook Maastricht wordt nog regelmatig bediend.

Tweede inzetlijn, waarvan de intensiteit sterk verminderd is, is deze naar Gouvy. Hier worden nog enkele goederentreinen gereden en heeft men de werktreinen voor de elektrificatie. Nochtans worden de meeste goederentreinen omgeleid via Stockem en Jemelle.

In reizigersdienst zijn er nog enkele pickuurtreinen vanuit Liers naar Gouvy, maar ook verschillende verlofgangerstreinen en bijzondere diensten. Hiervoor hebben een aantal machines nog een verwarmingsketel.

Bijzondere diensten vormen de houttransporten op de Vennbahn, deze worden vanuit Trois-Ponts bij gelegenheid gereden. Verder komen ze ook voor militaire treinen op deze verbinding tot inzet.

Stelplaatsindeling :

**** Machines met elektrische verwarming :**

5505	NK	5515	NK	5523	NK	5531	NK	
5510	NK	5519	NK	5529	NK	5540	NK	

De dienst bleef ook in 1997 hetzelfde met enkel diensten voor de internationale treinen Liège – Luxembourg en enkele speciale treinen. De inzetreeks wordt opgevuld met enkele lokale diensten en lichterdiensten.

In 1998 is het mogelijk dat de nieuwe elektrische locomotieven reeks 3000 van de CFL (= reeks 13 NMBS) de dienst op het geëlektrificeerde deel tot in Gouvy zullen rijden en dat de 55-ers daar de treinen overnemen

Stelplaatsindeling :

Locomotieven met TVM

5501	FSR	5509	FSR	5512	FSR		
5506	FSR	5511	FSR	5514	FSR		

Inzet :

De machines, die omgebouwd werden voor een inzet op de HST-lijn, worden steeds per twee gebruikt en voorlopig worden deze paartjes gestationeerd te Mons, te Ath en te Brussel-zuid. Ze worden gebruikt voor het afslepen van defecte hoge snelheidsstellen, maar ook voor nachtelijke werktreinen en controleritten

Vooruitzichten voor 1998 :

In de toekomst zijn er waarschijnlijk 6 tot 8 bijkomende locomotieven met TVM-signalisatie nodig. Deze worden dan gebruikt op de nieuwe lijnen te Leuven, Liège, Welkenraedt en Antwerpen. Het is mogelijk dat deze locomotieven al op voorhand omgebouwd worden.

Reeks 59

Technische gegevens :

Bouwer :	Cockerill	Motor :	Cockerill (8 in lijn)
Bouwjaar :	1954	Transmissie :	Dieselektrisch
Asindeling :	B°B°	Vermogen :	1 265 kW
Aantal gebouwd :	55	Massa :	87 200 kg
Aantal op 01-01-97	10	Snelheid :	120 km/h
Aantal op 31-12-97	10		

Stelplaatsindeling :

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

Inzet :

Tot in laatste instantie werden deze 10 uitgeleende locomotieven gebruikt voor werktreinen op de HST-lijn tussen Antoing en Lembeek en zelfs na de afwerking werden ze nog frequent gebruikt voor de werken tussen Lembeek en Brussel. Maar eind november werden de machines dan toch afgestaan aan de dienst Transport en te Monceau gebruikt.

Door het nijpend gebrek worden deze oude locomotieven nu in de normale dienst gebruikt en rijden ze onregelmatig mee in de diensten van de reeksen 51 en 62. Ze worden steeds in dubbel tractie ingezet en naast een aantal lokale diensten, vooral in de omgeving van Manage - Feluy, zijn er ook diensten naar Ronet, Quenast en Clabecq, Jeumont en naar St-Ghislain.

Vooruitzichten voor 1998 :

Op dit ogenblik is nog niet beslist om deze verouderde en storingsgevoelige machines te gaan gebruiken bij de aanleg van de beide nieuwe takken van de HST-lijn, maar het is best mogelijk dat ze vanuit Antwerpen gebruikt worden voor werktreinen op dit traject. Deze stationering heeft als voordeel dat het personeel van Antwerpen vertrouwd was met deze machines.

Reeks 62

Technische gegevens :

Bouwer :	BN	Motor :	GM (12 in lijn)
Bouwjaar :	1961 - 1966	Transmissie :	Dieselektrisch
Asindeling :	B°B°	Vermogen :	860 kW
Aantal gebouwd :	136	Massa :	78 000 kg
Aantal op 01-01-97	125	Snelheid :	120 km/h
Aantal op 31-12-97	122		

Stelplaatsindeling :

6201	FKR	6227	NK	6260	NK	6294	FHS	6325	NK
6202	FKR	6228	FKR	6261	FHS	6295	FHS	6326	>INFRA
6204	FKR	6230	FKR	6263	NK	6296	FHS	6328	NK
6206	FKR	6231	LNC	6264	FKR	6297	FHS	6331	NK
6207	FHS	6233	FKR	6267	FHS	6298	FHS	6333	+ 12-97
6210	NK	6234	LNC	6268	FHS	6299	FHS		
6211	FKR	6235	FKR	6271	LNC	6301	FKR	6391	FKR
6212	FKR	6236	FKR	6274	NK	6302	NK	6392	FKR
6213	LNC	6237	FKR	6277	LNC	6304	FKR	6393	FKR
6214	LNC	6238	FHS	6278	LNC	6306	FKR		
6216	FKR	6240	FHS	6279	+ 06-97	6307	FKR		
6217	LNC	6241	>INFRA	6281	FHS	6311	FKR		
6218	LNC	6243	LNC	6282	LNC	6313	FKR		
6219	FKR	6244	LNC	6284	Infra	6315	FKR		
6220	FKR	6245	FHS	6285	LNC	6316	LNC		
6221	LNC	6247	FKR	6288	LNC	6317	>INFRA		
6222	FKR	6248	LNC	6289	NK	6319	NK		
6223	LNC	6249	LNC	6290	LNC	6321	NK		
6224	LNC	6252	>INFRA	6291	FHS	6322	FKR		
6225	FKR	6253	FHS	6292	FKR	6323	NK		
6227	NK	6256	FKR	6293	FKR	6324	NK		

Inzet :

Merelbeke 6201, 6202, 6204, 6206, 6211, 6212, 6216, 6219, 6220, 6222, 6225, 6228, 6229,
6230, 6233, 6235, 6236, 6237, 6247, 6256, 6264, 6292, 6293, 6301, 6304, 6306,
6307, 6311, 6313, 6315, 6322, 6333, 6391, 6392, 6393
34 locomotieven **6333 geschrapt 01-12-1997**

Merelbeke heeft – samen met zijn tweede inzetplaats Kortrijk – nog veruit de grootste inzet van deze machines. Ze worden zowel in de reizigers- als de goederendienst gebruikt. Vanuit Gent rijden ze in trek-duweenheden met M2-rijtuigen nog steeds de treinen naar Eeklo, Geraardsbergen en Ronse. Maar ook op de verbinding Burst – Aalst worden ze sporadisch gebruikt ter vervanging van de reeks 44.

In de goederendienst daarentegen werd de inzet licht ingekrompen : ze verzekeren nog steeds – maar in verminderde mate - voor het grootste gedeelte de lokale diensten in de Gentse agglomeratie en de kanaalzone. Zo rijden ze regelmatig naar Zelzate en Sas van Gent. Verder zijn er bedieningstreinen in de hele regio, naar St-Niklaas, Eeklo, Dendermonde en Deinze. Verder rijden ze door naar Zeebrugge en De Panne voor bedieningstreinen, waarbij ze vanuit Brugge ingezet worden.

Ongeveer 25 % van de goederendiensten gebeurt vanuit Kortrijk, met lokale diensten naar Ieper/Poperinge, Roeselare en vooral Moeskroen. Maar juist hier gaan de diensten steeds meer verloren.

Daar waar in 1998 de toestand waarschijnlijk ongewijzigd zal verdergaan, wordt 1999 – door de levering van de reeks 41 het eerste jaar met belangrijke afstellingen van locomotieven. Maar ook in de goederendienst zullen de locomotieven reeks 77 de 62-ers gaan vervangen.

Monceau	6213, 6214, 6217, 6218, 6221, 6223, 6224, 6231, 6234, 6243, 6244, 6248, 6249, 6271, 6277, 6278, 6282, 6285, 6288, 6290
	22 locomotieven

Hoofdonderdeel in de inzet vormen de reizigerstreinen tussen Charleroi en Couvin, waarbij de stellen te Châtelineau afgesteld worden.

In de goederendienst zijn er vooral lokale diensten binnen de regio met als voornaamste bestemmingen St-Ghislain, Nivelles, Quévy en Ronet. Vanuit St-Ghislain rijden ze nog treinen naar Tertre (ging verloren na de sluiting), Blaton en Tournai. Verder zijn er rangeringen te Quévy en lokale verbindingen naar Aulnoye. In deze diensten worden ook regelmatig de locomotieven reeks 59 gebruikt.

Werktreinen en overgavediensten kwamen al vanaf de eerste helft van 1997 niet meer voor.

Hasselt	6207, 6238, 6240, 6245, 6253, 6261, 6267, 6268, 6281, 6291, 6294, 6295 6296, 6297, 6298, 6299
	16 locomotieven

Ondanks de uitbreiding van het aantal mogelijke diensten, kreeg Hasselt af te rekenen met de grootste afgifte : één locomotief werd – na jarenlange afsteltijd – definitief afgeschreven, drie machines gingen naar de dienst Infrastructuur.

De klassieke inzet voor reizigerstreinen bleef behouden : er zijn twee inzetlijnen in reizigersverkeer, namelijk de verbinding Antwerpen – Neerpelt en Hasselt – Mol. In deze beide diensten worden 12 machines gebruikt, die tijdens het weekend merendeel te Mol afgesteld staan.

In de goederendienst vielen praktisch alle diensten vanuit Hasselt weg en deze werden overgenomen door machines reeks 51, enkel vanuit Leuven wordt nog één locomotief gebruikt voor plaatselijke rangeringen.

Kinkempois	6210, 6227, 6260, 6263, 6274, 6302, 6289, 6302, 6319, 6321, 6323, 6324, 6325, 6328, 6331
	15 locomotieven

Opmerkelijk is het feit dat juist in Kinkempois de inzet sterk toenam en vooral in de doorgaande goederendiensten zijn er weer een aantal treinen.

De Luikse machines worden enkel in de goederendienst gebruikt : drie diensten omvatten alle treinen met vloeibaar gietijzer tussen Seraing en Chertal. De resterende machines worden in de lokale goederendienst gebruikt binnen de Luikse agglomeratie : zo zijn er diensten tussen de vormingsstations onderling, maar ook naar verschillende bedrijven in de Maasvallei (Hermalle, Statte, ...). In treinschakeling worden er treinen gereden tussen Genk-goederen en Montzen of Kinkempois. De werktreinen naar de werkbasis Voroux-Goereux zijn daarentegen op de locomotieven reeks 55 en vooral reeks 73/82 overgegaan.

Reeks 62 voor TUC-rail

6205	LNC	6254	LNC	6262	LNC	6305	>INFRA
6246	FHS	6255	FHS	6269	LNC	6314	>INFRA
6250	FHS	6257	>INFRA	6283	FHS	6320	>INFRA

Tijdens de eerste helft van het jaar waren de 12 locomotieven, die ingedeeld werden bij TUC-rail, nog volop ingezet bij de bouw van HST-lijn. Maar naarmate de voltooiing vorderde, werden er minder diensten en werden vier machines aan de dienst infrastructuur teruggegeven. De overige machine bleven bij dit NMBS-filiaal en werden gelijkmatig door Hasselt en Monceau onderhouden. Op het einde van 1997 waren de machines vanuit Schaarbeek bedrijvig, deels op de verbinding tot in Halle, de overige bij de werken te Leuven.

Reeks 62 voor dienst infrastructuur

6203	NW	6266	Centr	6289	ZW	6312	NO	6326	NO
6215	ZO	6273	Centr	6300	+06-97	6314	ZW	6329	ZO
6241	ZO	6275	ZW	6303	NW	6316	ZW	6330	NO
6242	Centr	6286	ZW	6305	ZO	6317	NO		
6252	NW	6287	ZO	6309	ZO	6320	ZW		

Deze 62-ers worden gebruikt bij grotere infrastructuurwerken in de boven aangeduide districten, meestal bij de spoorvernieuwingswerken en bij de bouw van grote kunstwerken. Het onderhoud gebeurt te Merelbeke (NW), Hasselt (NO), Schaarbeek (centrum), Monceau (ZW) en Kinkempois (ZO). Tijdens 1997 werd de 6300 wegens zware motorschade uit de geschriften afgevoerd, maar 7 machines kwamen zowel van TUC-rail (4 machines) als vanuit Transport (3 locomotieven) over. Reden van deze transfert was de afstelling van een aantal locomotieven reeks 84 en de uitgebreide elektrificatiewerken op de verbindingen Rivage – Gouvy en Dinant – Athus.

Veranderingen in 1998 :

Behalve enkele schrappingen bij zwaardere schade of ongevallen zullen er geen machines effectief uit het bestand afgevoerd worden. Wel zullen een 10-tal machines naar de dienst Infrastructuur gaan, ter vervanging van de locomotieven reeks 84.

Afwijkingen :

Bij de reeks 62 heeft men voor het eerst geopteerd om enkele machines in een oudere kleurstelling te behouden na een grote herziening. Zo rijdt de 6244 van Monceau reeds geruime tijd in zijn oorspronkelijke uitvoering (groen met smalle gele banden) rond. Eind mei kwam de 6256 (stelplaats Merelbeke) uit de grote herziening met de schildering type '71, groen met brede gele banden.

Schrapping :

In 1997 werden drie bijkomende locomotieven uit het bestand afgevoerd :

Levensloop

212.179 > 6279	BN 20-12-1965	Hasselt Kinkempois Hasselt	05-06-1991 01-06-1993 01-06-1997	+ 01-06-1997	Botsing te Lier Op 25-06-1994
212.200 > 6300	BN 29-04-1966	Kortrijk Tournai St-Ghislain Kortrijk Infra NO	10-05-1966 28-11-1974 21-06-1984 28-05-1990 01-06-1997	+ 01-06-1997	Botsing te Gent-Zeeh Op 13-03-1996

212.233 > 6333	BN	Aalst	17-01-1967	+ 01-12-1997	Botsing te Zelzate Op 21-11-1997
	28-11-1966	Schaarbeek	25-08-1968		
		Dendermonde	27-05-1972		
		Merelbeke	26-09-1972		
		Schaarbeek	26-09-1977		
		Merelbeke	31-05-1984		
		Kortrijk	14-09-1992		
	Merelbeke	01-12-1997			

Museummaterieel

Lijndiesel locomotieven

Reeks 59 / Type 201

Technische gegevens :

Bouwer :	Cockerill	Motor :	Cockerill
Bouwjaar :	1955	Transmissie :	Diesel-elektrisch
Asindeling :	B°B°	Vermogen :	1 265 kW
Aantal gebouwd :	55	Massa :	87 200 kg
Aantal op 01-01-97	4	Snelheid :	120 km/h
Aantal op 31-12-97	4		

Stelplaatsindeling :

201.010	NMBS	201.001	Vennb	5927	TSP		
	<i>FNDM</i>	5922	<i>Raeren</i>		<i>FSR</i>		

Inzet :

De N.M.B.S. bewaart de 201.010 in zijn oorspronkelijke kleurstelling. Deze locomotief is ritvaardig en wordt onderhouden door het personeel van Antwerpen-Dam. Daar de stoomlocomotief type 1 defect was, werd de 201.010 tijdens 1997 veelvuldig gebruikt ter vervanging van de stomer bij speciale treinen.. Daarnaast wordt de locomotief ook gebruikt voor bijzondere taken vanuit Antwerpen – Dam (vb afslepen van museummaterieel, ...)

De Vennbahn te Raeren heeft twee machines : de 201.001 (ex 5930) kreeg de expo-schildering, de 5922 rijdt rond in de gele kleurstelling. Ze verzekeren een deel van de dieselsritten tussen Eupen en Butgenbach / Trois-Ponts, maar kunnen ook op het N.M.B.S.-net tot inzet komen. Het onderhoud gebeurt 's winters te Kinkempois.

De T.S.P. bezit de 5927, die thans een grote herziening ondergaat is praktisch afgewerkt en zal in 1998 waarschijnlijk opnieuw in dienst komen voor bijzondere treine, dit in zijn volledig groene kleurstelling

Mogelijk worden – na het aflopen van de TGV-werken nog verdere machines van dit type door andere museumverenigingen bewaard, nochtans is de algemene toestand van deze machines vrij slecht door het zware werk op de werven.

Reeks 52 - 54 / Type 202 - 204

Technische gegevens :

Bouwer :	Anglo-Franco-Belge	Motor :	GM
Bouwjaar :	1955	Transmissie :	Diesel-elektrisch
Asindeling :	C°C°	Vermogen :	1 035 kW
Aantal gebouwd :	40	Massa :	108 000 kg
Aantal op 01-01-97	2	Snelheid :	120 km/h
Aantal op 31-12-97	2		

Stelplaatsindeling :

5404	NMBS MKM	5205	TSP FSR			
------	-------------	------	------------	--	--	--

Inzet :

De N.M.B.S. heeft de 5404 (204.004) als enige met ronde neus bewaard en deze machine rijdt nog steeds in de gewone dienst mee, de inzet wordt echter zoveel mogelijk beperkt. In 1997 werd de machine trouwens door de diensten van Stockem uitwendig hersteld.

De T.S.P. heeft de kast van de 5205 bewaard en hoopt in een verre toekomst een motor van een bestaande machine in te bouwen. De machine staat thans – niet gerestaureerd – te Schaarbeek afgesteld. Anderzijds nam de T.S.P. recent de Luxemburgse 1602 van de CFV3V over.

Reeks 60 / Type 210

Technische gegevens :

Bouwer :	Cockerill	Motor :	Cockerill
Bouwjaar :	1961 – 1966	Transmissie :	Diesel-elektrisch
Asindeling :	B°B°	Vermogen :	1 145 kW
Aantal gebouwd :	106	Massa :	78 000 kg
Aantal op 01-01-97	4	Snelheid :	120 km/h
Aantal op 31-12-97	4		

Stelplaatsindeling :

6041	ATF NK	6003 6077 6106	TSP FSR			
------	-----------	----------------------	------------	--	--	--

De ATF te Kinkempois heeft de 6041 ritvaardig gerestaureerd in de schildering type '71 en verzekert speciale ritten op het ganse N.M.B.S.-net

De T.S.P. heeft drie dergelijke locomotieven de prototypelocomotief 6003 (zonder motor), de locomotief 6077 in oorspronkelijke kleurstelling en de gele 6106. De beide laatste machines zijn ritvaardig en door de N.M.B.S. geïmmatriculeerd. Deze beide laatste machines werden trouwens gedurende 1997 verschillende keren gebruikt bij speciale ritten, maar ook voor overbrengingen van materieel van andere museumlijnen.

Er zijn nog locomotieven reeks 60 in gebruik in het buitenland en bij de Carrières de Wallers te Momignies. (zie industrie)

Reeks 64 / Type 211

Technische gegevens :

Bouwer :	ABR	Motor :	Cockerill
Bouwjaar :	1962	Transmissie :	Diesel-hydraulisch
Asindeling :	B'B'	Vermogen :	1 100 kW
Aantal gebouwd :	6	Massa :	82 000 kg
Aantal op 01-01-97	1	Snelheid :	120 km/h
Aantal op 31-12-97	1		

Stelplaatsindeling :

211.006	NMBS FLV				
---------	-------------	--	--	--	--

De locomotief werd uiterlijk gerestaureerd in de oorspronkelijke uitvoering en als 211.006. De machine staat te Leuven afgesteld.

Rangeerlocomotieven

Reeks 70

Technische gegevens :

Bouwer :	Baume & Merpent	Motor :	Cockerill / ABC
Bouwjaar :	1954		ABR (8 in lijn)
Asindeling :	B°B°	Transmissie :	Dieselelektrisch
Aantal gebouwd :	6	Vermogen :	420 kW
Aantal op 01-01-97	6	Massa :	84 640 kg
aantal op 31-12-97	5	Snelheid :	50 km/h

Stelplaatsindeling :

7001	FNDM	7003	FNDM	7004	FNDM	7005	FNDM	7006	+12-97
7002	FNDM								

Inzet :

Deze machines hebben twee verschillende taken: twee machines verzekeren alle rangeringen in de nieuwe haven op de Linkeroever en komen slechts tijdens het weekend terug naar de stelplaats. Verder worden twee machines ingezet voor diverse verbindingstaken tussen de Antwerpse vormingsstations. Verder rijden ze ook naar Herentals en verzekeren de dienst op de industrielijns naast het Albertkanaal.

Wegens zware motorschade werd de 7006 trouwens in februari 1997 als eerste locomotief van deze reeks buiten dienst gesteld.

Afwijkingen :

Tijdens hun grote herzieningen werden diverse motoren ingebouwd :

7001, 7002 ABC-motor type 6 DXC

7003, 7005, 7006 ABC-motor type 8 DUS

7004 Cockerill CO 240 afkomstig uit reeks 60 prototype

Vooruitzichten :

Deze machines zullen hun taken behouden tot bij de levering van de nieuwe diesellocomotieven reeks 77 omstreeks 1999 / 2000

Schrapping :

In 1997 werd de 7006 uit het bestand afgevoerd :

Levensloop

270.006 > 7006	Baume & Marp	Ronet	28-07-1954	+ 01-02-12997	Zware motorschade
	26-05-1954	Latour	05-12-1957		
		Kinkempois	08-01-1958		
		Latour	27-03-1961		
		Ronet	26-04-1961		
		Antwerpen-D	01-02-1997		

Reeks 71 (ex reeks 66)

Technische gegevens :

Bouwer :	ABR			
Bouwjaar :	1962	ombouw : 1980	Motor :	ABR (6 in lijn)
Asindeling :		BB	Transmissie :	Diesel-hydraulisch
Aantal gebouwd :		3	Vermogen :	575 kW
Aantal op 01-01-97		3	Massa :	74 000 kg
aantal op 31-12-97		2	Snelheid :	80 km/h

Stelplaatsindeling :

7101	+12-97	7102	FNDM	7103	FNDM
------	--------	------	------	------	------

Inzet :

De drie machines worden nog slechts sporadisch gebruikt, meestal voor heuvelwerken te Antwerpen-noord. Waarschijnlijk zullen de beide overgebleven machines – na de schrapping van de 7101 – in de loop van 1998 afgesteld worden.

Schrapping :

In 1997 werd de 7101 als eerste van de reeks in december definitief afgevoerd: reden was een frontale botsing met de 5192 te Antwerpen-noord

Levensloop

222.001	ABR	Hasselt	16-04-1963	+ 01-12-1997	Botsing te Antwerpen-Noord Op 08-11-1997
➤ 6601	24-05-1962	Kinkempois	20-09-1965		
➤ > 7101		Hasselt	01-06-1978		
		Antwerpen-D	01-12-1997		

Reeks 73

Technische gegevens :

Bouwer :	BN / ABR		
Bouwjaar :	1965 - 1974	Motor :	Cockerill (6 in lijn)
Asindeling :	C	Transmissie :	Diesel-hydraulisch
Aantal gebouwd :	95	Vermogen :	550 kW
Aantal op 01-01-97	95	Massa :	56 000 kg
Aantal op 31-12-97	95	Snelheid :	60 km/h

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	FNFM
7307	LNC	7327	LNC	7347	LNC	7367	FKR	7387	FNDM
7308	LNC	7328	LNC	7348	LNC	7368	FKR	7388	FNDM
7309	LNC	7329	LNC	7349	LNC	7369	FKR	7389	FNDM
7310	LNC	7330	LNC	7350	FKR	7370	FHS	7390	FNDM
7311	LNC	7331	LNC	7351	FKR	7371	FHS	7391	FKR
7312	LNC	7332	LNC	7352	FKR	7372	FHS	7392	FKR
7313	LNC	7333	LNC	7353	FKR	7373	FHS	7293	FKR
7314	LNC	7334	LNC	7354	FKR	7374	FHS	7394	FKR
7315	LNC	7335	LNC	7355	FKR	7375	FHS	7395	FKR
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

Ondanks het feit dat Monceau nog steeds het grootste bestand heeft, gaat de inzet gestaag achteruit. Dit leidt echter in de eerste plaats tot een verruiming van het inzetgebied over een groot gedeelte van Hainaut. Te Charleroi zelf zijn er twee inzetplaatsen: Monceau en Châtelineau. Vanuit deze laatste plaats zijn er diensten naar Auvélais, Tamines, Acoz en de verschillende bedrijven. Te Monceau bereiken ze de meer noordelijk gelegen plaatsen als Luttre, Nivelles.

Naast Charleroi zijn er nog verschillende andere inzetplaatsen: drie machines worden ingezet vanuit Haine-St-Pierre, waarbij één locomotief te Manage bedrijvig is. Ook St-ghislain zet nog steeds drie machines in in de Borinage. Verdere inzetpunten zijn Clabecq (sinds het heropstarten van de Forges de Clabecq), Soignies, Ath, Tournai en Ottignies.

Verder zijn er tal van bedieningstreinen in de streek, met als uitschieters de treinen naar Mariembourg/Walcourt en Quévy/Feignies.

Stockem	7338 - 7342
	5 locomotieven

De inzet werd in de loop van 1997 nog verder beperkt tot slechts twee diensten te Stockem, vanuit deze plaats zijn er ook bedieningstreinen naar Arlon-Athus en vooral Marbehan (met de nieuwe bediening van het bedrijf Valvert).

De bediening van Athus werd echter opgeheven, nochtans is er ook regelmatig een 73-er aanwezig te Bertrix en Virton, dit in het kader van de elektrificeringswerken.

Merelbeke	7337, 7350 – 7356, 7358 – 7359, 7362 – 7364, 7367, 7368, 7369, 7391 - 7395
	21 locomotieven

In het Gentse breidde de activiteit zich geleidelijk aan uit: de 73-ers verzekeren steeds meer en meer taken in de Gentse kanaalzone, vanuit Gent-Zeehaven. Hier namen ze trouwens een aantal lokale diensten over van de lijndiesellocomotieven reeks 62. Verder worden drie machines gebruikt te Merelbeke-vorming en twee machines worden gebruikt voor de overgave-ritten tussen Merelbeke en de haven. In de lokale goederendienst rijden ze naar Deinze, Tielt en Eeklo.

Anderzijds is er steeds één locomotief te Dendermonde (met diensten naar Londerzeel, Sauvegarde en Opwijk), te Aalst (voor lokale rangeringen) en te St-Niklaas (naar Beveren en Temse).

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

Ook te Hasselt breidde de dienst zich verder uit, vooral te Genk-goederen (Winterslag). Hier worden thans vier machines gebruikt voor de rangeringen en de bediening van de steeds verder uitdeinende bedrijven. Te Hasselt worden nog twee machines gebruikt, en dit is ook het geval te Mol (met diensten naar Leopoldsburg, Olen en Balen/Neerpelt). Verder is er gewoonlijk een machine bedrijvig te Tessenderlo.

Kinkempois	7381 - 7385
	5 locomotieven

Door de regroepering is Kinkempois de inzetplaats van de reeks 82 geworden, nochtans zijn er nog vijf machines 73 aanwezig. Deze worden in de reeks van de 82-ers gebruikt, maar komen bij voorkeur tot inzet in het zware verkeer naar de diverse staalfabrieken in Seraing (Cockerill) en Flémalle (Phenix). Ook voor de rangeringen te Liers wordt gewoonlijk een reeks 73 gebruikt.

Antwerpen-Dam	7376 - 7390
	10 locomotieven

De 10 machines reeks 73 vervangen in feite de oudere diesellocomotieven reeksen 84 en vooral 85 die steeds minder gebruikt worden. In een uitgebreide reeks worden deze machines – samen met de reeks 82 – ingezet in de ganse haven voor rangeringen in de dokken, maar ook in de noorderhaven.

Vooruitzichten voor 1998 :

Voor 1998 worden er geen wijzigingen verwacht, er zullen waarschijnlijk wel enkele verschuivingen zijn naar Antwerpen, ter vervanging van de locomotieven reeksen 84 en 85.

Reeks 74

Technische gegevens :

Bouwer :	BN	Motor :	ABC (6 in lijn)
Bouwjaar :	1977	Transmissie :	Diesel-hydraulisch
Asindeling :	C	Vermogen :	550 kW
Aantal gebouwd :	10	Massa :	60 000 kg
Aantal op 01-01-97	10	Snelheid :	60 km/h
Aantal op 31-12-97	10		

Stelplaatsindeling :

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

Inzet :

Acht machines werden omgebouwd tot master – slave units en worden met radiobesturing ingezet bij het heuvelwerk te Antwerpen-noord. Ze halen de goederentreinen op in de ontvangstbundels (dit met normale besturing), maar eens op de rangeerheuvel neemt de bestuurder de taak van rangeerder over en worden de machines vanaf het seinhuis per radio bestuurd. Gemiddeld zijn er drie combinaties nodig, de vierde combinatie staat reserve. In deze dienst rijden ook de twee locomotieven reeks 71 mee.

De twee niet omgebouwde machines worden in de reeks van de 73-ers gebruikt bij de gewone rangeerdiensten.

Reeks 75

Technische gegevens :

Bouwer :	BN	Motor :	GM (12 in V)
Bouwjaar :	1965	Transmissie :	Diesel-hydraulisch
Asindeling :	BB	Vermogen :	860 kW
Aantal gebouwd :	6	Massa :	79 000 kg
aantal op 01-01-97	6	Snelheid :	82 km/h
aantal op 31-12-97	6		

Stelplaatsindeling :

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

Inzet :

Deze ex-lijndiesels verzekeren nog steeds een groot gedeelte van de sleepdiensten tussen Antwerpen-noord en de havensecties, maar de frequente defecten en het gebrek aan reserve-onderdelen, wordt hun inzet vaak ook beperkt.

Vooruitzichten voor 1997

Door de zwaardere defecten, worden deze machines bij het optreden van een eerste zware schade dadelijk op non-actief geplaatst en dienen deze machines als reserve voor onderdelen. Deze locomotieven worden als eerste door de nieuwe —te leveren — locomotieven reeks 77 vervangen.

Reeks 76

Technische gegevens :

Bouwer :	Allan / Schneider	Motor :	Stork / Schneider
Bouwjaar :	1955 / 1958	Transmissie :	Diesel-elektrisch
Asindeling :	B°B°	Vermogen :	800 kW
Aantal gebouwd :	150 (NS)	Massa :	72 000 kg
aantal op 01-01-97	25	Snelheid :	100 km/h
aantal op 31-12-97	25		

Stelplaatsindeling :

7501	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 :

Tijdens de eerste helft van het jaar werden deze 25 machines nog enkel gebruikt bij de afwerking van de HSL tussen Lembeek en Antoing. De inzet werd gewoonlijk uitgevoerd voor de treinen van de elektrificatie. Maar al in april was er een overschot bij deze machines en vier locomotieven – de 7604, 7610, 7617 en 7621 – werden aan Antwerpen afgestaan. Hier werden ze gebruikt in de zware sleepdienst tussen Antwerpen-noord en de haven

Gedurende het jaar verhoogde het effectief van Antwerpen en tijdens de zomermaanden waren er vier inzetdagen, waarbij steeds twee locomotieven in treinschakeling reden. Nochtans zouden de vele defecten en vooral de zware uitstoot van zwavelhoudende gassen de inzet vanaf de herfst gaan beperken.

Vanaf mei 1998 zouden deze locomotieven dan tot inzet komen bij de bouw van de verbinding Brussel – Liège, waarbij ze in eerste instantie gebruikt worden voor de ombouwwerken te Leuven. Tegen het einde van het jaar worden ze dan ook vanuit Voroux-Goereux gebruikt.

Afwijkende vormen :

Loc 7608 : bruine kleurstelling

Loc 7617: groen gele kleurstelling

De overige machines zijn grijs – geel.

Reeks 77

Technische gegevens :

Bouwer :	Siemens	Motor :	ABC type 60ZC-1000
Bouwjaar :	1999 - 2002	Transmissie :	Voith
Asindeling :	B'B'	Vermogen :	1 150 kW
Aantal gebouwd :	90	Massa :	90 000 kg
aantal op 01-01-97	-	Snelheid :	100 km/h
aantal op 31-12-97	-		

Stelplaatsindeling :

--	--	--	--	--

Inzet :

Vanaf 1999 worden deze nieuwe locomotieven geleverd, waarbij de eerste machines te Antwerpen-Dam tot inzet komen. Hier vervangen ze op korte termijn de locomotieven reeksen 70, 71, 75, 84 en 85. De tweede inzet gebeurt opnieuw vanuit Antwerpen en Kinkempois, dit voor de lokale treinen richting Nederland, waarbij deze machines - gemeenschappelijk met de NS-locomotieven reeks 6400 gebruikt zullen worden op de grensoverschrijdende trajecten.

De volgende stelplaatsen zijn dan Monceau (Charleroi), Merelbeke en in laatste instantie Hasselt.

Reeks 80

Technische gegevens :

Bouwer :	BN / ABR	Motor :	Maybach (6 in V)
Bouwjaar :	1960 - 1963	Transmissie :	Diesel-hydraulisch
Asindeling :	C	Vermogen :	480 kW
Aantal gebouwd :	69	Massa :	52 100 kg
aantal op 01-01-97	39	Snelheid :	60 km/h
aantal op 31-12-97	37		

Stelplaatsindeling :

8001 *	FSR	8018	FSR	8035	FSR	8051	FSR	8063	+ 07-97
8002 *	FSR	8020 *	FSR	8037	FSR	8052	FSR	8064	FSR
8006	FSR	8025	FSR	8040	FSR	8053	FSR	8065	FSR
8007	FSR	8027	FSR	8045	FSR	8055	FSR	8066	FSR
8008	+ 07-97	8031	FSR	8046	FSR	8058	FSR	8067	FSR
8009	FSR	8032 *	FSR	8047	FSR	8059	FSR	8068	FSR
8011	FSR	8033 *	FSR	8049	FSR	8061	FSR	8069	FSR
8012	FSR	8034	FSR	8050	FSR	8062	FSR		

Inzet :

De rangeerlocomotieven hebben het monopolie in de hoofdstad : er zijn drie verschillende bedrijvigheden op te tekenen. Eerst is er de gewone rangeerdienst in de stations (Brussel-noord, Brussel-zuid) de afstelbundels en de vormingsstations (Vorst en Schaarbeek). Voor te Schaarbeek is er een uitgebreide inzet, onder meer in de kanaalzone.

Verder werden de locomotieven ook frequent gebruikt bij de aanpassing van de klassieke lijn 96 voor de HST-trein en zo waren er gemiddeld 2 à 3 locomotieven op deze lijn bedrijvig.

Laatste dienst is de afsleepdienst van TGV-stellen binnen de werkplaats Brussel-zuid en de wasplaatsen. Hiervoor werden een aantal machines aangepast met een luchtdroger in de remleiding. Deze werden in de tabel met een (*) aangeduid. Deze locomotieven worden vanuit Brussel-zuid ingezet.

Vooruitzichten voor 1998 :

Daar er meer en meer problemen komen bij de machines en de stock reserve-onderdelen steeds verder vermindert, wordt een versnelde schrapping in het vooruitzicht gesteld. Geleidelijk aan zouden de locomotieven reeks 82 naar de hoofdstad komen en de levering van de reeks 77 betekent onvermijdelijk het einde van de 80-ers.

Schrapping :

Daar er geen herstellingen meer doorgevoerd worden bij de reeks 80, werden er 2 machines met motorschade in 1997 definitief afgevoerd.

Levensloop

➤ 260.008	BN	Kinkempois	06-05-1974	+ 01-07-1997	Motorschade
➤ > 8008	16-12-1960	Schaarbeek	01-07-1997		
➤ 260.063	BN	Schaarbeek	20-07-1964	+ 01-07-1997	Motorschade
➤ > 8063	09-10-1963	Monceau Schaarbeek	31-05-1966 01-07-1997		

Reeks 81

Technische gegevens :

Bouwer :	Cockerill	Motor :	Caterpillar
Bouwjaar :	1996	Transmissie :	Sauer Sund Strand
Asindeling :	B	Vermogen :	300 kW
Aantal gebouwd :	(20)	Massa :	42 000 kg
Aantal op 01-01-97	2	Snelheid :	65 km/h
Aantal op 31-12-97	-		

Stelplaatsindeling :

8101	8102			
------	------	--	--	--

Inzet :

De twee locomotieven die in 1996 gedurende zes maanden enkele diensten verzekerden te Kinkempois werden al op 31 november 1996 aan CMI (Cockerill) teruggegeven, doch ze bleven nog enige tijd te Kinkempois staan. Daar waar de 8102 thans nog steeds afgesteld staat bij Cockerill, werd de (ex-)8101 afgestaan aan het bedrijf Citroën te Rennes.

Reeks 82

Technische gegevens :

Bouwer :	BN / ABR	Motor :	ABC (6 in V)
Bouwjaar :	1965 - 1973	Transmissie :	Diesel-hydraulisch
Asindeling :	C	Vermogen :	480 kW
Aantal gebouwd :	75	Massa :	57 000 kg
Aantal op 01-01-97	75	Snelheid :	60 km/h
Aantal op 31-12-97	75		

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	8201, 8202, 8204, 8206 – 8211, 8214, 8232, 8233, 8236, 8241 – 8244, 8246, 8247,
(Oostende)	8249-8251
	22 locomotieven

De machines van Merelbeke worden in twee duidelijk onderscheiden inzetplaatsen gebruikt: een derde van de machines wordt vanuit Brugge ingezet. Men heeft hier twee inzetplaatsen, namelijk Oostende en Zeebrugge. In Oostende verzekeren ze vooral de stationsrangeringen, één locomotief wordt gebruikt in de haven en de vismijn. Ze slepen ook enkele overgavetreinen naar Brugge. Hier zijn er vijf machines in de inzetreeks

Vanuit Brugge worden nogmaals 8 à 10 machines gebruikt op de verbinding naar Zeebrugge, naast diverse overgaveritten zijn er 5 machines in de haven van Zeebrugge bedrijvig.

Te Brugge is er verder nog één machine voor de lokale rangeringen en de bediening van Blankenberge en Bombardier te Brugge.

Een derde worden echter te Merelbeke gebruikt: en hier staan vooral de kleinere rangeringen op het programma: zo zijn ze regelmatig actief te Gent-St-Pieters en in Deinze. Ze verzekeren zowel vanuit Merelbeke als vanuit Brugge de bedieningstreinen naar Lichtervelde en Kortemark, maar rijden ook door tot in Roeselare. Anderzijds zijn de 73-ers van Merelbeke ook regelmatig te Zeebrugge te gast.

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

De reeks 82 verzekert het grootste gedeelte van de (lokale) rangeringen in de Luikse agglomeratie, met als steunpunten Kinkempois en Bressoux. De overgaveritten zijn meestal voor de reeks 73 bestemd.

Opmerkelijk zijn ook de verschillende inzetpunten : hier hebben we Liers (bediening van Roccourt), Visé (bediening van CBR), Chenée, Waremme (met Fexhe le haut Clocher en Voroux), Statte (Marchin en Wanze), Poulseur (en Aywaille) en Pepinster (en Spa). Drie machines worden vanuit Ronet gebruikt: naast de rangeringen in het vormingsstation en te Namur, verzekeren ze ook de lokale bedieningstreinen naar Floreffe en op de Maaslijn naar Namêche en Marches-les-Dames.

Twee locomotieven – meestal de 8203 en 8220 – worden vanuit Gouvy gebruikt op de verbinding met Trois-Ponts en als lichterdienst naar Bellain.

Laatste inzet is deze voor werktreinen : dit gebeurt thans bij de verbouwing van Voroux en voor de elektrificatie van de lijn Rivage – Gouvy.

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

De machines van Antwerpen behoren alle tot de laatste bouwschijf en kunnen in treinschakeling rijden. Hiervan wordt gebruik gemaakt voor de sleepdiensten tussen Antwerpen-noord en de havensecties en vooral bij de bediening van de bedrijven in de noorderhaven. In deze reeks komt ook de 8275 tot inzet.

Tweede dienst zijn de rangeringen in de Antwerpse haven, tussen het verzamelstation en de werkelijke doksporen. De 82-ers rijden hier vooral in de midden haven.

Derde inzet zijn de stationsrangeringen te Antwerpen-centraal, Berchem, Antwerpen-Schijnpoort en Antwerpen-Kiel. Vanuit deze plaats bedienen ze ook Hoboken en Hemiksem. Vanuit Berchem rijden ze naar Lier en Duffel.

Laatste inzet gebeurt in enkele inzetstations, zoals Essen, Kapellen en Lier.

Vooruitzichten voor 1998 :

Er worden geen echte wijzigingen verwacht, mogelijk kunnen wel enkele machines van Merelbeke en Kinkempois een eerste bestand te Schaarbeek gaan vormen. Te Liège zullen de 82-ers ook versterkt aanvoertreinen voor de belangrijke spoorwerken in de streek gaan verzekeren. Pas met de levering van de reeks 77 zal er een nieuwe inzetwijziging optreden.

Reeks 84 (2^{de} schijf)

Technische gegevens :

Bouwer :	Baume & Marpent	Motor :	ABR (6 in lijn)
Bouwjaar :	1962	Transmissie :	Diesel-hydraulisch
Asindeling :	C	Vermogen :	400 kW
Aantal gebouwd :	35	Massa :	54 200 kg
Aantal op 01-01-97	30	Snelheid :	50 km/h
Aantal op 31-12-97	27 > 28		

Stelplaatsindeling :

8426	NW	8433	NO	8442	NO	8452	<i>FNDM</i>	8459	Centr
8427	+ 06-97	8434	NW	8443	ZW	8453	<i>FNDM</i>	8460	Centr
8428	<i>FNDM</i>	8435	ZW	8444	ZO	8454	NO		
8429	NW	8437	NO	8447	ZO	8455	NO		
8430	NW	8439	ZW	8448	ZO	8456	NO		
8431	NW	8440	+ 06-97	8450	ZW	8457	Centr		
8432	NW	8441	+ 06-97	8451	NO	8458	Centr		

8440 : 08-1997 terug in dienst te FNDM

Inzet :

Noord West	Merelbeke	8426, 8429, 8430, 8431, 8432
	Kortrijk	8434, 8437
		7 locomotieven

De machines worden ingezet over het ganse district voor werktreinen, waarbij de machines van Merelbeke meestal te Deinze afgesteld worden. Verdere inzetplaatsen zijn Kortrijk (2 machines), Brugge en Oostende

Noord Oost	Antwerpen-dam	8433, 8442, 8451, 8452, 8453
		<i>8452 – 8453 : overgedragen aan transport</i>
	Leuven	8454
	Hasselt	8455, 8456
		8 locomotieven

De machines in Antwerpen worden vooral bij de uitbreiding van de haven gebruikt, de overige machines zijn in gebruik bij werktreinen over het ganse district.

Door de overdracht van de locomotieven reeks 62, werden de machines 8452 en 8453 op 1 juni 1997 aan de dienst transport overgeschreven en aangewezen voor schrapping. Maar door het tekort aan machines werden deze beide locomotieven terug in de commerciële dienst gebruikt.

Zuid west	St-Ghislain	8435, 8439, 8440, 8441
		<i>8440 – 8441 : uit effectief afgevoerd</i>
	Monceau	8443, 8450, 8465
		7 locomotieven

De machines worden gebruikt voor lokale werktreinen, twee machiners van St-Ghislain – de 8440 en de 8441 werden op 1 juni overgedragen aan de dienst transport en dadelijk uit het bestand afgevoerd. De 8441 werd echter opnieuw opgevist.

Zuid Oost	Namur / Ronet	8447, 8448
	Angleur	8427, 8428
		8427 – 8428 overgedragen aan transport
	Bertrix	8444
5 locomotieven		

De locomotieven werden nog slechts sporadisch ingezet voor werktreinen en worden vervangen door machines reeks 62.

Transport	Antwerpen-Dam	8428, 8452, 8453 -- 8440 terug in dienst
	CW Antwerpen	(8441)
	3 > 4 locomotieven	

Nadat de machines op 1 juni 1997 overgedragen werden, zou de toestand van drie machines nog bevredigend zijn en door het grote tekort aan machines voor het havenverkeer, werden ze terug in dienst gesteld. Ze verzekeren vooral de rangeringen in de stelplaats zelf en in de dokken van de oude haven. Bij grotere schade worden ze afgesteld. In augustus werd ook de officieel afgeschreven 8440 opnieuw in dienst genomen.

In de loop van augustus werd ook de al geschrapte 8441 gereactiveerd en verzekerd – als groot werktuig en dus niet meer in het bestand – het verkeer binnen de centrale werkplaats van Antwerpen-Dam

Vooruitzichten voor 1998 :

De meeste machines zullen in de loop van 1998 waarschijnlijk uit het bestand afgevoerd worden. In de mate van het mogelijke worden ze vervangen door machines reeks 62.

Schrapping :

In de loop van 1997 werden drie machines – wegens te zware schade uit het bestand afgevoerd.

Levensloop

➤ 250.102	ABR	Stockem	09-04-1980	+ 01-06-1997	Motorschade
➤ > 8427	28-12-1962	Latour	30-04-1994		
		District ZO	01-06-1997		
➤ 250.116	ABR	Oostende	09-08-1983	+ 01-06-1997	Bereiken sleetgrens
➤ > 8441	16-04-1963	Kortrijk	15-01-1988		
		Oostende	04-05-1994		
		District ZW	01-06-1997		

Reeks 84 (3^{de} schijf)

Technische gegevens :

Bouwer :	Baume & Merpent	Motor :	ABC (6 in lijn)
Bouwjaar :	1962	Transmissie :	Diesel-hydraulisch
Asindeling :	C	Vermogen :	400 kW
Aantal gebouwd :	10	Massa :	54 200 kg
Aantal op 01-01-96	10	Snelheid :	50 km/h
Aantal op 31-12-96	10		

Stelplaatsindeling :

8461	FNDM	8463	FNDM	8465	LNC	8467	FNDM	8469	FNDM
8462	FNDM	8464	FNDM	8466	FNDM	8468	FNDM	8470	FNDM

Inzet :

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

De 9 locomotieven van deze derde bouwschijf worden vooral gebruikt voor rangeringen in de oude haven, drie machines zijn anderzijds regelmatig te Mechelen aanwezig: één locomotief rangeert te Nekkersspoel, twee machines zijn er nodig te Muizen. Eén van deze machines verzekert ook de overgaveritten naar de CW Mechelen.

Monceau **8465** **vanaf 01-08-1997**
1 locomotief

De 8465 rijdt vanuit Monceau enkele lokale werktreinen, deze machine zal waarschijnlijk tijdens de volgende maanden aan Antwerpen-Dam afgestaan worden.

Reeks 85

Technische gegevens :

Bouwer :	FUF	Motor :	SEM (6 in lijn)
Bouwjaar :	1956 - 1957	Transmissie :	Diesel-hydraulisch
Asindeling :	C	Vermogen :	400 kW
Aantal gebouwd :	25	Massa :	57 300 kg
aantal op 01-01-97	25	Snelheid :	50 km/h
aantal op 31-12-97	23		

Stelplaatsindeling :

8501	FNDM	8506	FNDM	8511	FNDM	8516	FNDM	8521	FNDM
8502	FNDM	8507	FNDM	8512	FNDM	8517	FNDM	8522	FNDM
8503	FNDM	8508	FNDM	8513	FNDM	8518	FNDM	8523	FNDM
8504	FNDM	8509	FNDM	8514	FNDM	8519	FNDM	8524	FNDM
8505	FNDM	8510	FNDM	8515	FNDM	8520	FNDM	8525	FNDM

Inzet :

Antwerpen-Dam	8501 - 8525
	25 locomotieven

Net zoals de locomotieven reeks 84, worden ook deze oudere locomotieven bij voorkeur gebruik in de lichte havendiensten. Zo zijn ze vooral te zien in de oude dokken en te Antwerpen-Kiel. Verder rangeren ze ook regelmatig te Antwerpen-Schijnpoort. Sporadisch worden de machines ook gebruikt voor lichte bedieningstreinen op de lijn naar Boom, maar ook naar Lier, Duffel en Kontich.

Schrapping :

In de loop van 1997 werden twee machines uit het bestand geschrapt, te wijten aan zware ongevallen: de stuurpost van de 8508 werd volledig vernield door een vallende last vanuit een havenhijskraan. De 8523 was het slachtoffer van een frontale botsing met de 7616 en 7622 te Antwerpen-noord op 21 augustus 1997.

Levensloop

➤ 252.008	FUF Haine-S-P	Antwerpen-D	01-06-1997	+ 01-06-1997	Ongeval in haven
➤ > 8508	23-11-1956				
➤ 252.023	FUF Haine-S-P	Monceau	27-07-1963	+ 01-10-1997	Ongeval te Antwerpen-Noord
➤ > 8523	28-05-1957	Antwerpen-D	01-10-1997		Op 21-08-1997

Reeks 91

Technische gegevens :

Bouwer :	Cockerill, ABR, BN	Motor :	GM (16 in V)
Bouwjaar :	1961-1964	Transmissie :	Diesel-hydraulisch
Asindeling :	B	Vermogen :	240 kW
Aantal gebouwd :	60	Massa :	35 000 kg
Aantal op 01-01-97	32	Snelheid :	40 km / h
Aantal op 31-12-97	28		

Stelplaatsindeling :

Dienst transport

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

Inzet :

Merelbeke **9109, 9110, 9123, 9132, 9136, 9152, 9160**
7 locomotieven

De locotractoren van Merelbeke worden nog vrij veel ingezet : twee machines worden gebruikt bij rangeringen in de CW Gentbrugge, en te Merelbeke stelplaats. Twee machines staan verder reserve te Gent-Zeehaven voor lichte rangeringen in de kanaalzone. Verder zijn er telkens één locomotief te Aalst (met ook een inzet te Denderleeuw) en te Gent. Nochtans gingen verschillende diensten in de loop van 1997 sterk achteruit, o.m. te Aalst en in de kanaalzone.

Ook Kortrijk heeft nog een 3 locomotieven : één te Kortrijk zelf, één te Ieper (ook voor de bediening van Menen, Komen en Poperinge) en één te Moeskroen.

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

De lokotractoren van Antwerpen worden zeer lokaal gebruikt : een machine rangeert in de stelplaats zelf, een tweede verzekert soms enkele rangeringen in de afsteibundel Stuyvenberg

Monceau **9101, 9106, 9111, 9112, 9115, 9117, 9118, 9126, 9130, 9134, 9138, 9144**
12 locomotieven

De meeste machines reeks 91 worden nog vanuit St-Ghislain gebruikt : twee machines staan te St-Ghislain zelf (met de bediening van Tertre) , een verdere te Mons (met de bediening van Cuesines), verder zijn er lokotractoren voor stationsrangeringen te Ath (bediening van Ghisenghien), te Lessines en te Tournai.

Charleroi heeft vijf machines in dienst : twee te Charleroi zelf, één te Manage (met bediening van Ecaussines) en twee machines te La Louvière / Haine-St-Pierre.

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

Onderhouden te Kinkempois, komen deze machines praktisch niet in het Luikse, maar worden vooral op de Luxembourg-lijn gebruikt, dit vanuit de vroegere stelplaats Ronet. Ze worden in deze buurt gebruikt, nl. Twee machines te Namur en Ronet, 1 machine te Ciney, één te Jemelle / Marloie en één te Ottignies / Gembloux. Anderzijds worden er thans ook twee locotractoren te Kinkempois gebruikt voor rangeringen binnen de stelplaats.

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

Vanuit Stockem is de inzet nu vrij beperkt geworden : de grootste inzet kennen de twee machines te Arlon en Stockem. Verder zijn er nog 91-ers te Athus, Libramont en Virton, maar door de inkrimping van het aantal rangeerdiensten is de inzet hier beperkt tot enkele verplaatsingen per dag.

Vooruitzichten voor 1998 :

In de loop van 1998 worden waarschijnlijk een aantal typische stationsrangeringen afgeschaft en zullen de diensten zich beperken tot de typische diensten in de stelplaatsen zelf. Waarschijnlijk zal ongeveer de helft van het bestand afgevoerd worden.

Dienst infrastructuur

9108	FSR	9122	FMS	9128	FMS	9140	Bascoup	9149	FNR
9116	FSR	9124	FMS	9131	FAZ	9141	+06/97	9150	Wond
9119	FSR	9125	+06/97	9134	FCR	9142	FNR	9154	FNR
9121	FSR	9127	+06/97	9138	FMS	9145	+06/97		

Inzet :

Infrastructuur	Schaarbeek	9108, 9116
	Mons	9122, 9124, 9128
	Charleroi	9125, 9127, 9134, 9141, 9145
	Namur	9142, 9149, 9154
		13 > 8 locomotieven

Al deze locotactoren worden ingezet voor werktreinen, meestal in het bereik van de stations waar ze gestationeerd zijn, lijndiensten zijn uiterst zeldzaam geworden.

In de loop van 1997 heeft de inzetplaats Charleroi al zijn locotactoren uit het bestand uitgeschreven en vijf machines werden effectief afgevoerd,; de zesde locotractor – de 9149 – ging naar Namur over.

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

Deze machines verzekeren de interne rangeringen binnen de centrale werkplaatsen van de N.M.B.S.

Schrapping :

In de loop van 1998 werden vijf machines van Charleroi– wegens te klein vermogen en aangepaste jobs uit het bestand afgevoerd.

Levensloop

➤ 230.115 ➤ >9125	Cockerill 3860 24-01-1964	Stockem Monceau Infra ZW	01-06-1992 24-01-1994 01-06-1997	+01-06-1997	Destandardisatie
➤ 230.117 ➤ >9127	Cockerill 3862 21-02-1964	Stockem Infra ZW	01-06-1992 01-06-1997	+ 01-06-1997	Destandardisatie
➤ 230.131 ➤ > 9141	Cockerill 3876 25-09-1963	Ronet Infra ZW	01-11-1985 01-06-1997	+ 01-06-1997	Destandardisatie
➤ 230.135 ➤ > 9145	Cockerill 3880 18-11-1963	Ronet Infra ZW	01-11-1985 01-06-1997	+ 01-06-1997	Destandardisatie

Reeks 92

Technische gegevens :

Bouwer :	BN	Motor :	SEM
Bouwjaar :	1960	Transmissie :	Diesel-hydraulisch
Asindeling :	C	Vermogen :	250 kW
Aantal gebouwd :	25	Massa :	50 550 kg
Aantal op 01-01-97	7	Snelheid :	45 km/h
Aantal op 31-12-97	0		

Stelplaatsindeling :

Dienst infrastructuur

9202	+06-97	9213	+06-97	9221	+06-97	9225	+06-97	
9208	+06-97	9217	+06-97	9222	+06-97			

In tegenstelling met de melding in het vorige jaarboek, waren er op 01-01-1997 nog steeds 7 locotractoren in het bestand van de N.M.B.S. aanwezig. Nochtans waren ze al gedurende verschillende jaren afgesteld en de laatste diensten dateerden al van uit 1995. Op 1 juni 1997 werden deze zeven machines dan effectief uit het bestand uitgeschreven en verdween deze reeks nu officieel uit het effectief. De levensloop van deze machines

➤ 232.002 ➤ > 9202	BN 12-07-1960	Schaarbeek IPV Brussel	06-12-1973 01-06-1997	+ 01-06-1997	Destandardisatie
➤ 232.008 ➤ > 9208	BN 02-09-1960	Schaarbeek Antwerpen-D Schaarbeek IPV Brussel	18-02-1963 23-02-1966 12-06-1974 01-06-1997	+ 01-06-1997	Destandardisatie
➤ 232.013 ➤ > 9213	BN 29-09-1960	Antwerpen-D IPV Charleroi	18-04-1973 01-06-1997	+ 01-06-1997	Destandardisatie
➤ 232.017 ➤ > 9217	BN 24-10-1960	Antwerpen-D IPV Namur	09-05-1973 01-06-1997	+ 01-06-1997	Destandardisatie
➤ 232.021 ➤ > 9221	BN 29-11-1960	Antwerpen-D Schaarbeek IPV Brussek	05-11-1971 26-05-1976 01-06-1997	+ 01-06-1997	Destandardisatie

➤ 232.022	BN	Antwerpen-D	12-07-1973	+ 01-06-1997	Destandardisatie
➤ > 9222	15-11-1960	IPV Hasselt	01-06-1997		
➤ 232.025	BN	Schaarbeek	31-12-1970	+ 01-06-1997	Destandardisatie
➤ > 9225	08-02-1961	IPV Gent	01-06-1997		

Museumlocomotieven

Rangeerlocomotieven

Reeks 71 / Type 271

Technische gegevens :

Bouwer :	Baume & Merpent	Motor :	SEM
Bouwjaar :	1956 / 1957	Transmissie :	Diesel-hydraulisch
Asindeling :	D	Vermogen :	500 kW
Aantal gebouwd :	6	Massa :	82 500 kg
Aantal op 01-01-97	1	Snelheid :	50 km/h
aantal op 31-12-97	1		

Stelplaatsindeling

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

De 7103 (ex 271.006) staat in zijn laatste versie in de museumloods te Leuven. De machine is niet gerestaureerd, nocht ritvaardig.

Reeks 72 / Type 272

Technische gegevens :

Bouwer :	BN	Motor :	SEM
Bouwjaar :	1956 / 1957	Transmissie :	Diesel-hydraulisch
Asindeling :	D	Vermogen :	500 kW
Aantal gebouwd :	15	Massa :	78 650 kg
Aantal op 01-01-97	1	Snelheid :	50 km/h
aantal op 31-12-97	1		

Stelplaatsindeling :

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

De 7209 (ex 272.009) staat te Antwerpen-Dam afgesteld en wacht op een restauratie. De machine heeft zijn laatste kleurstelling (Z-motief) en is niet ritvaardig.

Reeks 83 / Type 253

Technische gegevens :

Bouwer :	Cockerill	Motor :	Cockerill
Bouwjaar :	1956 / 1957	Transmissie :	Diesel-hydraulisch
Asindeling :	C	Vermogen :	400 kW
Aantal gebouwd :	25	Massa :	57 000 kg
Aantal op 01-01-97	1	Snelheid :	50 km/h
aantal op 31-12-97	1		

Stelplaatsindeling

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

Ook deze machine staat niet gerestaureerd en niet ritvaardig in de museumloods van Haine-St-Pierre

Dienst Elektriciteit en Seinrichting (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 01-01-97	1	Snelheid :	130 km/h
Aantal op 31-12-97	1		

Stelplaatsindeling :

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

Ook in 1997 werd het stel – dat de signalisatiebakens type TBL moet uittesten en controleren – gedurende twee meetperiodes gebruikt. De inrichting werd door GEC-Alsthom verder aangepast en uitgebreid en zodoende werden de metingen geoptimaliseerd. Ook het aantal lijnen dat met het TBL-systeem uitgerust is, stijgt wordt de meetcampagne ook verder uitgebreid.

Reeks ES 100

Technische gegevens :

Bouwer :	Brugeoise / nivelles	Motor :	GM
Bouwjaar :	1948		(6 in lijn)
Asindeling :	1A	Transmissie :	Diesel-hydraulisch
Aantal gebouwd :	6	Vermogen :	150 kW
Aantal op 01-01-97	3	Massa :	33 000 kg
Aantal op 31-12-97	0	Snelheid :	45 km/h

Stelplaatsindeling :

ES 103	FN	ES 105	NK	ES 106	FR		
--------	----	--------	----	--------	----	--	--

Inzet :

De laatste motorwagens voor de bovenleidingen reeks ES 100 werden vanaf 1995 al praktisch niet meer gebruikt en drie stellen werden in 1994 en 1995 al afgevoerd. De drie laatste werden in september 1997 definitief afgevoerd, maar staan nog steeds in de drie stelplaatsen afgesteld.

Reeks ES 200

Technische gegevens :

Bouwer :	Brugeoise / Nivelles	Motor :	GM
Bouwjaar :	1972		(6 in lijn)
Asindeling :	B	Transmissie :	Diesel-hydraulisch
Aantal gebouwd :	12	Vermogen :	200 kW
Aantal op 01-01-97	11	Massa :	38 000 kg
aantal op 31-12-97	9	Snelheid :	60 km/h

Stelplaatsindeling :

ES 201 FCR	ES 204 FGSP	ES 207 FMS	ES 210 FR	
ES 202 FSR	ES 205 LL	ES 208 FHS	ES 211 FNR	
ES 203 LJ	ES 206 FHS	ES 209 NK		

Inzet :

Bij deze 11 overgebleven stellen werd in de loop van 1997 de tractiemotor verwijderd en werden ze nog gebruikt als gesleepte rijtuigen. Nochtans is de inzet sterk verminderd door de levering van de nieuwe bovenleidingswagens reeks ES 500 en hierdoor konden twee stellen al in de loop van 1997 definitief afgevoerd worden, het zijn de ES 201 van Charleroi (afgesteld eind 1997) en de ES 203 van Jemelle (afgesteld in september).

In de loop van de zomer van 1998 worden nogmaals vier bijkomende motorwagens (de ES 204, ES 206, ES 208 en ES 210) definitief buiten dienst gesteld en vervangen door de nieuw geleverde stellen. De overige motorwagens zullen begin 1999 definitief hun diensten afstaan en op non actief geplaatst worden.

Reeks ES 400 (ex reeks 43)

Technische gegevens :

Bouwer :	AM Nivelles	Motor :	SEM (6 in lijn)
Bouwjaar :	1955 / omb 1990		MTU/ Mercedes
Asindeling :	1A' 2'	Transmissie :	Diesel-hydraulisch
Aantal gebouwd :	9	Vermogen :	250 kW
Aantal op 01-01-97	9	Massa :	50 000 kg
Aantal op 31-12-97	9	Snelheid :	90 km/h

Stelplaatsindeling :

ES 401	FSR	MTU	Ex 4307	Donkergroen / gele veiligheidsstrepen
ES 402	FMS	MTU	4325	Rood / gele veiligheidsbanden
ES 403	FNR	MTU	4328	Rood / gele veiligheidsbanden
ES 404	LL	MTU	4319	Geel – standaard schildering voor toekomst
ES 405	FN	SEM	4326	Geel / zwarte veiligheidsbanden
ES 406	FG	MTU	4306	Rood / witte band (M4)
ES 407	FLV	SEM	4320	Geel / zwarte veiligheidsbanden
ES 409	FR	SEM	4309	Rood / witte rand / gele veiligheidsbanden
ES 410	FVS	MTU	4315	Geel / blauwe en rode band

Inzet :

Deze stellen ondervinden zware problemen, hierdoor worden de omgebouwde stellen nu systematisch uitgerust met een nieuwe MTU/Mercedes motor en sleept de ombouw verder aan. Ook diverse defecten laat een rationele inzet niet toe en zodoende worden sommige stellen gesleept door een rangeerdiesel ingezet. In 1997 werd nu de ES 404 als laatste uitgerust met een nieuwe motor, anderzijds werden bij de drie overblijvende stellen met SEM motor deze dieselmotor uitgebouwd en worden ze enkel nog gebruikt als gesleept voertuig. Daar waar de beide motorwagens van de groep noord-oost in deze vorm in dienst blijven, zal de ES 409 van Brugge eerlang buiten dienst gesteld worden en gebruikt als plukstel.

De stellen worden gebruikt bij de werken aan de bovenleidingen. Door de levering van de nieuwe motorwagens ES 500 kan de stationering in 1997 grondig wijzigen.

Reeks ES 46

Technische gegevens :

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

Stelplaatsindeling :

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

Inzet :

Door de levering van de ES 410, werd dit unieke stel – ontstaan door de ombouw van de 4612 – nu definitief terzijde geschoven. Het staat echter nog steeds te Visé afgesteld.

Reeks ES 500

Technische gegevens :

Bouwer :	Matisa	Motor :	MTU/Mercedes
Bouwjaar :	1996		(6 in lijn)
Asindeling :	B'2'	Transmissie :	Diesel-hydraulisch
Aantal gebouwd :	11	Vermogen :	250 kW
Aantal op 01-01-97	2	Massa :	55 000 kg
aantal op 31-12-97	7	Snelheid :	120 km/h

Stelplaatsindeling :

ES 501	FSR	ES 504	FN /FLV	ES 507	FSR	ES 510	
ES 502	FN	ES 505	FNR	ES 508		ES 511	
ES 503	FG	ES 506	FCR	ES 509			

Inzet :

De levering van deze stellen verloopt gestaag door a rato van 2 stellen per drie maanden. De levering ging echter pas vanaf juni 1997, dit door de wijziging van de opdracht en de bouw van de verlengde versie van deze stellen Na de levering in juni 1997 van ontstonden er nog tal van verbeteringen en het oplossen van de kinderziektes, maar tegen het einde van het jaar zijn de geleverde stellen vol in dienst en kunnen de oudere stellen reeks ES 200 definitief buiten dienst. De levering volgde als volgt :

ES 503	District Noord-west	Gent	06-1997
ES 504	District Noord-oost	Antwerpen-oost > Leuven	08-1997
ES 505	District Zuid Oost	Namur	09-1997
ES 506	District Zuid west	Charleroi	10-1997
ES 507	District Centrum	Schaarbeek	12-1997

Museummaterieel ES

Reeks ES 300

Technische gegevens :

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

Stelplaatsindeling :

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

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

Anderzijds werd de ES 303 (ex 551.15 van inzetplaats Arlon) door het stoomcentrum Maldegem aangekocht en op 15 en 16/03/1997 naar Maldegem overgebracht. Hier werd gestart met een uiterlijke opknabbeurt.

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

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

Dienst Infra

Reeks 7 (trekker)

Technische gegevens :

Bouwer :	Alfa	Motor :	ABC
Bouwjaar :	1948	Transmissie :	Hydraulisch
Asindeling :		Vermogen :	150 kW
Aantal gebouwd :	12	Massa :	15 000
Aantal op 01-01-97	5	Snelheid :	50 km/h
Aantal op 31-12-97	ca. 5		

In verschillende stelplaatsen van de dienst baan staan nog steeds de oude trekkers type 7, die in de jaren tachtig door de CW Mechelen gemoderniseerd werden. Deze trekkers worden echter praktisch niet meer gebruikt.

Grensoverschrijdend materieel :

Door o.m. de nieuwe Hoge Snelheidslijnen, maar ook door de nieuwe verhoudingen in Europa, worden de grensoverschrijdende verbindingen steeds uitgebreider en komen er steeds meer locomotieven van vreemde maatschappijen in ons land. In 1998 zal dat door de nieuwe coventies geleidelijk aan nog uitbreiden en worden privé-maatschappijen mogelijk. Voor België bestaat dat probleem nog niet dadelijk, doch op lange termijn moeten we wel rekening houden dat sommige internationale goederentreinen door eigen locomotieven gesleept worden.

Nederland (N.S.) :

Vooraf in dit verkeer is er een duidelijke ommekeer in dit verkeer en zo kwamen er nieuwe doorgaande trajecten op gang tussen Antwerpen en Rotterdam.

Zelzate - Sas-van-Gent

Deze grensovergang is de kleinste tussen België en Nederland, maar wordt wel door een vijftal treinen per dag bediend. Meestal worden de treinen voor Terneuzen door Belgische machines van de reeksen 51 en 62 van Merelbeke tot in de grensplaats Sas-van-Gent gevoerd. Dit verkeer steeg opnieuw aanzienlijk in 1997 door de nieuwe trafiek van cokes tussen Terneuzen en Lotharingen enerzijds en naar Clabecq op het einde van het jaar.

De NS-machines reeks 2200 die instaan voor de treinbewegingen in dit Nederlands "eiland" komen nu regelmatig tot in Zelzate. In de toekomst zouden deze machines voor enkele verzameltreinen doorrijden tot in Gent-zeehaven. Er was wel een reorganisatie in de diensten en werden de locomotieven omgewisseld. Zo is de enige rode locomotief reeks 2200 nu te Zeeuws Vlaanderen actief.

Essen - Roosendaal

Op deze overgang is er vooral de verhoging van het aantal Thalys-diensten tussen Paris – Brussel en Amsterdam. Hierbij komen zowel de driespanningsstellen type Reéseau, maar ook (in mindere mate) de vierspanningsstellen type PBKA tot inzet. Dit leidde echter niet tot een vermindering van de Benelux-treinen met de N.M.B.S.-locomotieven reeks 11.

Verder is er ook de nieuwe containerdienst – vanaf de winterregeling – die gereden wordt tussen Leuven / Muzen en Rotterdam met de locomotieven reeks 25.5. De klassieke goederendienst wordt vooral verzekerd door de machines reeks 27 van Antwerpen-Dam die doorrijden tot in Roosendaal. Ook de machines reeks 23 slepen regelmatig hun goederentreinen.

Ter compensatie rijden de Nederlandse diesels reeks 6400 een groot gedeelte van de lokale goederentreinen tot in Essen. Vanaf de winterregeling is er dan de nieuwe doorgaande verbinding tussen Rotterdam en de Antwerpse haven (Angola dok) met twee machines reeks 6400 in treinschakeling. Deze laatste dienst wordt trouwens in 1998 nog verder uitgebreid.

Hamont – Budel

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

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

Lanaken – Maastricht

De N.S. heeft grote belangstelling om dit korte grenstraject terug open te stellen om in Lanaken het papierbedrijf KNP te bedienen. Dit bedrijf zou tot 100 000 ton per spoor willen vervoeren en daar de NMBS geen echte belangstelling toont zijn er onderhandelingen opgestart.

Visé – Maastricht

In het reizigersverkeer worden hier de driedelige Breaks reeks 03 ingezet tot in Maastricht, dit in de verbinding tussen Blankenberge via Brussel en Liège naar de Nederlandse Maasstad. Deze dienst wordt met de zomerregeling van 1998 echter gesplitst en de stellen reeks 03 zullen vanaf dat ogenblik nog slechts pendelen tussen Liège en Maastricht (eventueel als voortzetting van de IC-dienst vanuit Antwerpen). Hier zouden echter ook de klassieke stellen reeks 06 tot inzet komen. De autoslaaptreinen op deze verbinding worden gesleept door machines reeks 27 en in mindere mate de reeks 55.

Ook in de goederendienst worden praktisch alle (doorgaande) treinen door Belgische lokomotieven gesleept. Ook hier worden meestal machines reeks 27 (maar ook de reeks 21) gebruikt. Andere reeksen komen praktisch niet tot inzet. Speciale treinen wordt sporadisch gesleept door de dieselloks reeks 55 van Kinkempois, verder komt ook de rangeerdiesel van Visé (een reeks 73 of 82) naar Maastricht. De lokale goederendienst wordt gewoonlijk door de N.S. gereden en hierbij komen de diesels reeks 6400 tot in Visé.

Duitsland (DB AG) :

De dienst werd hier volledig gewijzigd, dit door de inzet van de nieuwe Thalys-diensten naar Köln en ook in 1998 wijzigt de reizigersdienst nog verder. In de goederendiensten zijn er geen wijzigingen, over de elektrificatie van het grenstraject Aachen-west – Montzen werd nog geen overeenstemming bereikt.

Montzen - Aachen-west

Deze belangrijkste goederenovergang tussen België en zowel Noord als Zuid-Duitsland kent nog steeds een uitgebreide dienst met een 30 grensoverschrijdende treinen per dag. Hier is de dienst goed verdeeld : de N.M.B.S. rijdt een gedeelte van de internationale treinen door tot in Aachen-west, hierbij komen nog steeds de machines reeks 51 (Hasselt en Antwerpen-Dam) en 55 (Kinkempois) in het Duitse vormingsstation. Nochtans wordt het aantal doorgaande goederentreinen verder beperkt en is er eerder een uitgebreid pendelverkeer tussen de beide grensstations. Dit is te wijten aan het feit dat steeds meer en meer goederentreinen door elektrische locomotieven gesleept worden. Vooral door het ontbreken van de bovenleidingsdraad tussen Montzen en Aachen rijden nog vrij veel diesellocomotieven op deze lijn. De

elektrische treinen veranderen te Montzen van locomotief, waarbij ze zowel door de reeks 55 als door de reeks 215 overgenomen worden.

De lokale diensten worden gereden door de Duitse diesels reeks 215 van Krefeld : deze machines doen alle verbindingsritten tussen Montzen en Aachen-West, maar - om het km-overschot van de Belgische loks naar Köln te compenseren - staan er nog steeds 3 à 4 locomotieven reeks 215 ter beschikking van de Belgische spoorwegen : met bestuurders van Montzen rijden ze door tot in Antwerpen-schijnpoort (met de Huckepack-treinen) maar ook tot in Kinkempois, Welkenraedt, Hasselt en Winterslag / Ford Genk. Deze diensten werden in afstand wel beperkt, maar er waren ook verschillende speciale treinen, waardoor deze Duitse diesels op verdere lijnen ingezet werden.

Welkenraedt - Aachen-Hbf

Deze reizigersovergang kende tot in december 1997) nog steeds hetzelfde stramien : in de doorgaande diensten reden de meerspanningslocomotieven reeks 16 (en in mindere mate ook de reeks 18) tot in Köln. Vermelden we nog dat de "Memling" bij voorkeur door de herschilderde locomotieven 1601 of 1602 gesleept worden. Vanaf november rijden enkele treinen tot in Köln met de nieuwe I 11-rijtuigen. Vanaf december zijn er echter 7 doorgaande treinparen die nu met de vierspanningsstellen type Thalys gereden worden en daalde de inzet van de meerspanningslocomotieven drastisch.

De treinen met een locomotiefwissel 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.

Vanaf de zomerregeling van 1998 zullen de meeste internationale treinen gereden worden door de Thalysstellen en verdwijnen de machines reeks 18 volledig en wordt de inzet van de reeks 16 verder ingekrompen. Anderzijds worden de werken op deze lijn verder uitgebreid en hierdoor zullen er een groot aantal werktreinen gaan rijden tussen Aachen en Welkenraedt, waarbij zowel Belgische locomotieven (vooral reeks 55), maar ook Duitse machines (reeksen 215 en 290) tot in Welkenraedt (of Aachen) zullen komen.

Raeren – Walheim

Deze grensovergang wordt enkel nog gebruikt door de (Duitse) Vennbahn o.e. die ze zijn verbindingritten doet met de Oostenrijkse stellen reeks 5081 tussen Stolberg en Raeren en verder naar Monschau. Deze verbinding wordt ook nog gebruikt voor enkele speciaaltreinen naar de Vennbahn.

Losheimergraben – Losheim

Deze grensovergang wordt enkel nog gebruikt voor militaire transporten vanuit Duitsland naar Sourbrodt (Elsenborn). Enkele keren per jaar worden hier machines reeks 55 of Duitse locomotieven reeks 215 ingezet. Verder zijn er soms speciale ritten van de Vennbahn, die trouwens te Bütgenbach zijn eindpunt heeft. Daar de lijn in slechte toestand is zal deze overgang waarschijnlijk terug gesloten worden.

Luxembourg (C.F.L.) :

Door de beide elektrificeringen die thans uitgevoerd worden, is het verkeer met Luxembourg enigszins gestremd en verloopt steeds meer verkeer over de klassieke Luxembourg-lijn via Arlon.

Gouvy - Trois-Vierges

Voor het voorlaatste jaar was de reizigersdienst nog volledig in handen van de blauwe 55-ers (uitgerust met elektrische verwarming), maar er treden meer en meer problemen op. Voor 1998 verwacht men trouwens al de indienststelling van de nieuwe elektrische locomotieven reeks 3000 en deze zouden geleidelijk aan de tractie overnemen op het geëlektrificeerde Luxemburgse deel tot in Gouvy en dan opnieuw overgaan op de dieseltractie. Hierdoor zou de toch nog uitgebreide inzetreeks kunnen versoepeld worden.

In het goederenverkeer zijn er praktisch geen doorgaande treinen meer : de CFL brengt deze treinen nu tot in Gouvy, meestal met de elektrische locomotieven reeks 3600. Ook de diesellocomotieven reeks 1800 worden nog sporadisch gebruikt. Vanaf Gouvy worden ze overgenomen door de Belgische 55-ers. Vanaf 1998 worden enkele diensten al overgenomen door de nieuwe elektrische locomotieven reeks 3000, anderzijds worden – omwille van de elektrificatie ook een aantal goederentreinen omgeleid via Stockem en Jemelle.

Verder komen in de lokale reizigersdienst de stellen reeks 1000 tweemaal per dag tot in Gouvy.

Arlon – Kleinbettingen (- Luxembourg)

Deze lijn is geëlektrificeerd op 3000 V = en wordt voor het grootste gedeelte bereden door Belgische lokomotieven : in de internationale reizigersdienst is het vooral de reeks 20 die er zijn inzet vindt, maar ook de reeks 27 wordt in mindere mate gebruikt. De gewone dienst wordt volledig gereden door de drieledige stellen reeks 03, waarbij de twee - door de C.F.L. aangekochte - stellen ook in de gewone reeks meedraaien en tot in Brussel-zuid doorrijden. Deze reeks voorziet ook de binnenlandse treinen tussen Luxembourg en Kleinbettingen.

De goederentractie werd in 1996 gedeeltelijk gewijzigd, daar de meeste goederentreinen thans te Stockem overgedragen worden. Hier komen de locomotieven reeksen 20, 23, 26 en 27 met de goederentreinen aan en deze worden door de CFL locomotieven reeks 1800 overgenomen. Twee treinparen worden door de zware Franse diesellocomotieven reeks CC 72 000 vanuit Stockem tot in Thionville gesleept. Slechts een klein gedeelte wordt tot in Luxembourg triage gesleept door Belgische machines , zowel de reeks 20 alsook de diesellocomotieven reeksen 52/53 . Sporadisch komen er lokale goederentreinen en werktreinen met de lichtere CFL locomotieven reeks 850 tot in Arlon. Vanaf de tweede helft van 1998 worden al deze boven genoemde treinen geleidelijk aan door de nieuwe elektrische locomotieven reeks 3000 overgenomen en deze slepen dan de internationale goederentreinen tussen Stockem en Metz en zelfs Basel. In een verdere toekomst is deze dienst zelfs al mogelijk vanuit Ronet, waarbij ook de nieuwe Belgische locomotieven reeks 13 deze diensten zouden verzekeren.

Athus / Aubange - Rodange

Sinds 1996 zijn er geen veranderingen geweest : er is nog steeds reizigersverkeer vanuit Luxembourg en Rodange en hiervoor worden uitsluitend de nieuwe elektrische stellen reeks 1000 van de CFL gebruikt. Er bestaat een mogelijkheid dat deze Luxemburgse stellen – na de elektrificatie – door zouden rijden tot in Virton om opnieuw aansluiting te geven op het NMBS-net.

Door de huidige elektrificatie is het goederenverkeer sterk beperkt en zijn er slechts een 4 à 5 doorgaande goederendiensten: deze worden voor het grootste gedeelte gesleept door de locomotieven reeksen 52/53/54 die doorrijden tot in Belval en sporadisch zelfs tot in Bettembourg. Eén treinpaar wordt nog steeds in treinschakeling gesleept door de reeks 1800 vanuit Belval tot in Ronet. De lokale goederentreinen houden nog halt in Athus en hier zijn het gewoonlijk de elektrische locomotieven reeks 3600 die de treinen tot in dit grensstation brengen.

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

De verkeerstromen met Frankrijk, maar ook met de kanaaltunnel breiden zich uit, maar worden geconcentreerd op nog slechts enkele grensovergangen en dit zal in de toekomst leiden tot de sluiting van Quévy en Adinkerke.

Erquelinnes – Jeumont

Het belang van deze grensovergang is vooral in de reizigersdienst sterk verminderd: vanaf december verdwenen alle internationale treinen van deze lijn. Voorheen werden ze gesleept door de locomotieven reeks 15, die er hun monopolie bezaten. In reizigersdienst zijn er enkel nog de lokale treinen tussen Charleroi en Erquelinnes, waarbij enkele doorstoten tot in Jeumont. Deze worden gereden door de klassieke stellen reeks 00 en 06. Voor bijzondere treinen (Lourdes-treinen, vakantietreinen) wordt de overgang wel nog gebruikt.

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

Quévy – Feignies / Aulnoye

De doorgaande dienst werd beperkt tot nog slechts twee nachttreinen, met locomotiefwissel te Quévy. Hier nemen de Franse locomotieven reeks BB 22 200 de treinen over. De lokale dienst naar Aulnoye en Maubeuge wordt vanaf april volledig doorgevoerd met de nieuwe elektrische stellen reeks 04.4 van de NMBS.

De goederendienst (een tien treinparen) is belangrijker maar daalde ook ten gunste van de overgang naar Lille : hier komen de Franse lokomotieven tot in Quévy : zo komen de reeksen BB 15 000, BB 16 000 maar vooral de reeks BB 22 200 naar ons land. Verder zijn er ook sporadisch diensten voor de - met schrapping bedreigde - lokomotieven reeks BB 12 000 (nog éénmaal per dag), maar ook voor de moderne machines reeks BB 26 000 (Sybic).

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

Voor de nieuwe beurtregeling van mei 1998 wordt de dienst naar Aulnoye nog beperkt behouden, maar of ze zal blijven bestaan is nog zeer de vraag. Op lange termijn zal deze grensovergang waarschijnlijk sluiten.

Tournai – Lille

Met de opening van de hoge snelheidslijnen, verloor deze lijn een groot gedeelte van zijn reizigersverkeer, enkel de doorgaande treinen Lille – Mons en Lille – Brussel reden nog over deze verbinding. Ze werden steeds verzekerd door machines reeks 12. Vanaf juni 1997 werden de diensten vanuit Mons echter overgedragen op de nieuwe elektrische stellen reeks 04.4. Vanaf de zomerregeling 1998 ontstaat opnieuw een uurdienst maar nu tussen Herstal en Lille via de Waalse as. Opnieuw worden hiervoor de locomotieven reeks 12 gebruikt met trek/duwstellen type M4.

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

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

Moeskroen - Tourcoing / Lille

De reizigersdiensten – afkomstig van Antwerpen en Oostende waren tot bij de winterregeling in september volledig in handen van de locomotieven reeks 12 in trek- duwdienst. Op dat ogenblik werd de dienst overgenomen door de pas geleverde tweespanningsstellen reeks 04.4, de diensten vanuit Oostende bleven voorlopig een taak voor de reeks 12. Eén enkele lokale trein tot in Moeskroen wordt gereden door Franse stellen.

De opening van de "Chunnel", leidde tot een belangrijke verhoging van het aantal grensoverschrijdende goederentreinen : deze worden oor het grootste gedeelte gereden door de lokomotieven reeks 12, die de treinen tot in het vorminstation Lille-Délivrance brengen. Eén nachttrein rijdt trouwens nog steeds door tot in Fréthun (Calais) bij de kanaaltunnel. Naarmate de nieuwe stellen de diensten naar Lille overnemen, worden de reeks 12 meer en meer voor de goederendiensten gebruikt en gaan ze frequenter tot in Fréthun rijden. Met ingang van de winterregeling kwam er trouwens al een tweede (dag)trein bij. Bij onbeschikbaarheid van elektrische lokomotieven – wat zeer regelmatig gebeurt - rijden de Franse diesellokomotieven **BB 67 400** door tot in Merelbeke. Eén inzetdag is trouwens volledig voorbehouden voor deze Franse diesels en zal ook in 1998 waarschijnlijk behouden blijven. Voor de lokale goederentreinen komen de Franse reeksen **BB 63000** en **BB 66000** tot in Moeskroen.

De Panne – Bray-Dunes / Dunkercque

De lokale goederentreinen worden nog gereden door de lichte rangeerlokomotieven reeks **BB 63 000**. Waarschijnlijk wordt deze overgang binnenkort definitief gesloten.

Dinant – Heer-Agimont – Givet

Deze overgang wordt gebruikt door de CFV3V voor haar museumexploitatie (zie aldaar)

Momignies – Anor

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

Rijtuigen N.M.B.S.

Overzicht Rijtuigen :

Type	Klasse	Bouwj	Tot	1997	Zitpl	Lengte	Opm	Snelh
T2		1974	6	6	36	26 400		160
I4	A	1966	22	0	54	24 042	+ 1995 afgesteld	160
	B	1966	15	0	54	24 042		160
	AB	1966	20	0	60	24 042		160
	ABk	1966		0	60	24 042	omb AB	160
I5	Bc	1967	45	45	60	25 062		160
I6	A	1977	20	20	54	26 400		160
	B	1977	60	43	66	26 400		160
	Bc	1988		15	46	26 400	omb B	160
I10	A	1988	15	15	66	26 400		160
	B	1987	80	78	86	26 400		160
	WR	1991		2	80	26 400	omb B	160
I11	A	1996	36	25	60	26 400	In levering	200
	B	1995	106	80	80	26 400		200
	BDx	1996	21	2	32	26 400		200
I	Dms	1978	34	23	0	25 100	Bagage	160
K4	A	(1994)	0	14	54	25 588	Van S.N.C.F	140
	B	(1994)	0	55	80	25 588	Van S.N.C.F	140
	BD	(1994)	0	15	72	25 588	Van S.N.C.F	140
M2	A	1958	34	29	68	24 000	Verkocht Lovers R	140
	B	1958	347	Ca. 150	106	24 000	+	140
	Bx	1979		45	106	24 000	omb TD	140
	AB	1959	103	Ca. 50	83	24 000	+	140
	ABx	1979		22	83	24 000	omb TD	140
	BD	1958	101	Ca. 50	74	24 000	+	140
	BDx	1979		22	74	24 000	omb TD	140
	BDR	1958	15	15	64	24 000		140

Type	Klasse	Bouwj	Tot	12/1996	Zitpl	Lengte	Opm	Snelh
M4 In Ombouw	A	1979	50	33	72	24 260		160
	Ax	1984		17	72	24 260	omb TD	160
	B	1980	430	246	104	24 260		160
	Bx	1984		183	104	24 260	omb. TD	160
	AD	1981	33	33	56	24 260		160
	ADx	1984	32	32	48	24 260	TD	160
	BD	1981	35	12	64	24 260		160
	BDkx	1984		13	64	24 260	omb. TD	160
	BDk	1984		10	64	24 260	omb	160
M5	Ax	1985	15	15	140	24 000		160
	Bx	1985	97	97	200	24 000		160
	BDx	1985	18	18	200	24 000		160
M6	Ax	1998	tot. 340				Dubbeldek Levering van 2000	200
	Bx	1998						
	BDx	1998						
Expo		1973			0	22 300	ex I1-B	140
Expo		1985	6		0	22 300	ex I1-AB	140
Expo		1982	1		0	22 300	ex K1-B	140
Cine		1975	1		48	22 955		160
Meet		1981	1		0	25 100	ex I3	140
Meet		1968	1		0	23 460	bovenl.	120
Meet		1980	1		0	22 300	Radioverb	120
Medisch		1973	2		0	46 120		140
Hulp		1979	5		0	22 300	ex I1	120
Schooltr		1984	5		0	22 290	ES	120
Werktr		1990	8		0	22 290	o.m. ex I3	140
Autotr.		1969	50		0	26 400		160

Leveringen :

Rijtuigen I 11 :

In de loop van 1997 werd de levering van de gewone I 11-rijtuigen voor ongeveer twee-derde afgesloten en kon hiermee zowel de volledig dienst Oostende – Brussel – Liège – Eupen / Köln opgevuld worden, maar ook al verschillende treinen op de verbinding Antwerpen – Charleroi.

Op het einde van 1998 werd het eerste stuurstandrijtuig dan afgeleverd – nog zonder stuurpost – en deze rijtuigen worden dan ook dadelijk gebruikt in vervanging van de oudere bagagerijtuigen type Dms. In de loop van 1998 worden de stuurposten door GEC-Alstom geleverd en door Eurorail (BN) ingebouwd en vanaf de zomerregeling kunnen dan de eerste effectieve trek-duwtreinen met de reeks 13 in actie komen.

De tabel geeft nogmaals het overzicht van de nieuwe nummering.

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

Bestellingen :

M6 - rijtuigen :

Op dit ogenblik is er nog geen beslissing gevallen aangaande de aankoop van deze nieuwe dubbeldek-rijtuigen. Een viertal bedrijven – die bij de eerste offerte een prijs gemaakt hebben – blijven kanshebber.

De effectieve bestelling wordt waarschijnlijk in de loop van 12998 toegewezen.

Moderniseringën :

M4 - rijtuigen :

Nadat in 1997 de eerste moderniseringën bij dit materieel doorgevoerd werden, gaat deze transformatieband bij de CW Mechelen zijn gang en gemiddeld worden twee à drie rijtuigen per maand omgevormd. Met één stel per drie maanden wordt deze modernisering geleidelijk aan zichtbaar.

Schrappingen :

M2 - rijtuigen :

Door de levering van zowel de driedelige stellen reeks 04.4 en de nieuwe I 11-rijtuigen, kon de schrapping van de M2-rijtuigen versneld doorgevoerd worden en in 1997 werden een 150 rijtuigen (die niet geschikt zijn voor trek/duw-diensten ofwel gewoon reserve gesteld, ofwel al effectief uit het bestand afgevoerd. Tegen eind 1998 zouden al deze rijtuigen voor de gewone gesleepte dienst afgesteld moeten zijn.

I4 - rijtuigen :

Door de inzet van de Thalys-treinen en door de afschaffing van de vele internationale treinen, is er een overschot aan internationale rijtuigen. Daarom werden deze oudste rijtuigen in de loop van 1997 in twee periodes – nl. met ingang van de zomerregeling en midden december – definitief afgevoerd en zullen ze waarschijnlijk in de loop van 1998 effectief uit de geschriften verdwijnen. Wel organiseerde de TSP nog een afscheidsrit met deze rijtuigen in de loop van april 1998. Alle rijtuigen werden verkocht aan de Joegoslavische spoorwegen.

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.

I5 - rijtuigen :

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

I6 - rijtuigen :

De I6-rijtuigen verdwenen nu volledig uit de internationale diensten Oostende – Köln en worden nu versterkt gebruikt in alle mogelijke internationale verbindingen, ter vervanging van de I4 en ook I5-rijtuigen. Hoofdinzet kennen ze in de verbindingen naar Zwitserland en Italië. De rijtuigen in Memling kleuren verzekeren de verbindingen van de Memling zelf (naar Dortmund) en de Vauban.

Het omgebouwde bistro-rijtuig wordt anderzijds ingezet in de treinen naar Italië.

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

I 10-rijtuigen :

Naast de inzet van deze rijtuigen in de verbinding naar Köln en Dortmund (Memling), worden ze ook vooral gebruikt op de verbinding naar Zwitserland en Italië.

Nochtans is er ook voor dit type rijtuigen een groot overschot en zodoende wordt een eerste stel al gebruikt in de binnenlandse dienst, meer bepaald in een piekurtrein tussen Oostende en Schaarbeek. Deze diensten zullen in de loop van 1998 – met ingang van de zomerregeling – nog verder uitgebreid worden op de verbindingen Eupen/Welkenraedt – Brussel en Kortrijk – Brussel.

I 11 - rijtuigen :

Deze nieuwe rijtuigen kwamen eerst in dienst tussen Oostende en Eupen/Welkenraedt, maar in de loop van het jaar werden ze ook gebruikt op de diensten naar Köln. Door de vermindering van deze diensten in december 1997, werd deze dienst volledig ingevuld en hierdoor worden ze thans ook veelvuldig gebruikt tussen Antwerpen en Charleroi.

Tegen het einde van het jaar werden de eerste stuurstand- en bagage-rijtuigen geleverd en deze vervingen dadelijk de (omgeschilderde) pakwagens type Dms op de verbinding naar Eupen.

M 2 - rijtuigen :

Enkel de trek-duweenheden van de M2-rijtuigen worden nog zeer intens gebruikt: de trek-duwtreinen in dieseltraktie worden thans gebruikt tussen Antwerpen en Neerpelt, tussen Hasselt en Mol enerzijds en tussen Charleroi en Couvin anderzijds. Verder verzekeren ze ook nog enkele treinen op de verbindingen naar Ronse en Eeklo. De elektrische trek-duwstellen worden in het Antwerpse gebruikt naar Turnhout, Leuven, St-Niklaas en Mechelen, in combinatie met de elektrische lokomotieven reeks 25. De M 2 - rijtuigen worden vanaf 2001 vervangen door de nieuwe dubbeldek-rijtuigen type M6

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

M 4 - rijtuigen :

Door de levering van de stellen reeks 04.4 en de I 11-rijtuigen, kwamen de M4- trek-duwcombinatie vrij op de verbinding Antwerpen – Lille en ook gedeeltelijk Oostende – Eupen. Deze werden dan vooral gebruikt ter vervanging van de laatste M2-stellen in de gewone diensten, maar anderzijds worden ze ook al gebruikt in de typische piekurdiensten. Zodoende komen ze tot inzet over praktisch het ganse net, zowel in gewone diensten (vooral in Oost- en West-Vlaanderen, maar ook als toeristische treinen en piekurtreinen.

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

M 5 - rijtuigen :

De dubbeldek-rijtuigen worden enkel gebruikt in de piekurdienst, vanuit Brussel bereiken ze bestemmingen als Tournai, Namur-Huy, Jemelle, Kortrijk, Oostende en Hasselt/Genk. Alle treinen worden als trek-duwtreinen gereden.

K 4 - rijtuigen :

Deze rijtuigen worden vooral gebruikt in de piekurdiensten vanuit Brussel naar Charleroi, Mons, Tournai en Kortrijk. Verder komen ze ook tot inzet op de Waalse as tussen Liers en Moeskroen.

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	Zinkerts
	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	252	1964	9 640	6460 000	399	- 50
	1000 E4		150	1969	9 640	6451 000	149	
	1000 E5		448	1968	9 640	6451 150	699	
Gbs	2216 A2	Gesloten goederenw	52	1972-73	14 020	1500 500	999	- 52
	2216 A8		298	1975-76	14 020	1502 700	149	- 178
Hbis	2213 A1	Gesloten goederenw	193	1976	14 220	2250 000	999	
Hblns	2213 A3	Schuifwandwagen	330	1984	14 220	2472 000	499	
	2213 A4		249	1985	14 220	2472 500	749	
	2213 A5		150	1984	14 220	2478 000	199	
Ks	3212 B0	Platte wagen	587	1973-74	13 880	3304 000	999	- 10
	3212 B1		150	1974	13 880	3305 000	149	
	3212 B3		168	1984	13 800	3305 200	399	
	3212 B4		30	1984	13 880	3395 050	099	
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	

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

Infrastructuur :

Voor het eerst sinds vele jaren, breidde het spoorwegnet van de N.M.B.S. zich uit: er waren trouwens geen noemenswaardige sluitingen van lijnen, anderzijds was er niet alleen de opening van de HST-lijn tussen Antoing en Lembeek, maar ook op het normale net waren er de werken voor de aanleg van de lijn tussen Fleurus en Tamines en de aanleg van de nieuwe industriële verbinding met Valvert.

Nieuwe lijnen :

lijn 01 - Franse grens – Lembeek :

In het begin van 1997 was het eerste deel tussen Antoing en de Franse grens al volledig in dienst voor alle mogelijke HST-treinen

Baanvak Antoing - Lembeek

Ook hier was deze lijn al in het begin van het jaar praktisch volledig aangelegd en enkel op het viaduct te Arbre moesten de sporen nog geplaatst worden. Vanaf februari was de lijn dan ook volledig berijdbaar en werd de werkbasis van St-Druon gesloten en gedurende de volgende maanden geleidelijk aan afgebroken. De sporen en de infrastructuur verhuisde geleidelijk aan naar de nieuwe basis Voroux.

Tussen februari en juni 1997 werden de elektrificatiewerken uitgevoerd en werd ook gewerkt aan de signalisatie en de afwerking. Vanaf eind augustus ging het dan snel vooruit. Het tractie-onderstation van Chièvres werd eind september ingeschakeld en op 26 september door de 1901 gestest. Op 14 oktober kwam de meettrein van de Franse spoorwegen met twee locomotieven reeks BB 67 400 zowel de ligging van de lijn als de TVM-signalisatie testen en kon de lijn gehomologeerd worden. De eerste rijtesten werden op 26 oktober ondernomen met het drieledige stel 467.

Tussen 27 en 30 oktober 1997 werden dan de eerste testen op hoge snelheid uitgevoerd met zowel Eurostar- als Thalys-stellen en hierbij werd een nieuw snelheidsrecord in België met 350 km/h behaald.

Na een aantal opleidings- en duurzaamheidstesten werd de lijn officieel ingereden op woensdag 10 december, dit onder aanwezigheid van ZM de Koning en tal van ministers. Op 14 december werd de nieuwe lijn dan officieel in bedrijf genomen.

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

De werken te Voroux gingen in 1997 gestaag door en tegen het einde van het jaar, was het nieuwe tracé van de lijn 36 praktisch gereed en zijn ook de verbindingswissels naar het TGV-spoor aangelegd. Verder zijn de eerste afstelbundels vanuit St-Druon aangekomen en werden deze sporen al gelegd. Hierdoor kan deze werkbasis vanaf midden 1998 operationeel worden.

Ontertussen werden ook de werken tussen Fexhe en Liège-Guillemins praktisch afgesloten en liggen de nieuwe sporen er al tot in Ans en werden belangrijke aanpassingen doorgevoerd te Awans. Te Ans zijn enkel de hoofdsporen nog in gebruik en te Liège-Hautpré werd de bocht duidelijk verruimd. Deze nieuwe sporen komen in de eerste helft van 1998 in gebruik.

Vanaf september startten ook de grondwerken – eerst te Waremmes en iets later ook te Boutersem. In dezelfde periode werd ook gestart met de aanpassingswerken te Leuven met o.m. het vergroten van de bochten te Herent.

lijn 04 : Brussel – Nederland

De enige werken die op dit baanvak uitgevoerd zijn, is de modernisering van de lijn 25 tussen Berchem en Kontich en de voorbereidende werken voor de noord-zuid-verbinding te Antwerpen-centraal. Hiervoor moesten de treinen op de lijn 25 omgeleid worden.

Elektrificaties :

lijn 42: Rivage - Gouvy

Na jarenlange voorbereidende werken en financiële problemen, is de elektrificatie van deze verbinding nu toch op kruissnelheid gekomen van vanaf het bouwverlof zijn de eigenlijke werkzaamheden gestart. In eerste instantie werden de bovenleidingspalen geplaatst tussen Gouvy en Vielsalm (vanaf augustus). In oktober startten de werken tussen Rivage en Aywaille. Deze beide baanvakken zijn thans praktisch af.

In maart 1998 starten de werken dan tussen Aywaille en Trois-Ponts en op dit enkelsporige baanvak moet het treinverkeer gedurende de dag onderbroken worden. De werken duren hier tot in november. De elektrische tractie wordt in mei 1999 opgenomen.

lijn 162 : Namur – Arlon - Luxembourg

In 1997 werd een studie uitgevoerd om deze lijn opnieuw te elektrificeren in 25 000 V AC en begin 1998 wordt deze studie waarschijnlijk gunstig afgesloten en de eigenlijke werken zouden dan in 2001/2002 starten.

lijn 166 : Dinant – Bertrix – Athus

De werken op de Athus-Meuse lijn schieten goed op en er wordt vanuit verschillende basissen gewerkt. In het begin van het jaar werd de brug van Anseremme gedeeltelijk vervangen en gedeeltelijk gerenoveerd en hiervoor werd het verkeer hier volledig onderbroken. Anderzijds zijn de meeste stations thans aangepast aan de nieuwe situatie en werden ook de werken aan de tunnels en kunstwerken praktisch afgesloten.

Verder staan praktisch over de ganse lijn de bovenleidingspalen en zijn de eigenlijke elektrificatiewerken op diverse plaatsen gestart. Door de omvang van de werken zal de effectieve indienststelling van deze lijn pas in de loop van 2001/2002 gebeuren.

Nieuwe lijnen :

Lijn 147 Fleurus - Tamines :

De werken aan deze lijn zijn in hun beslissende fase getreden en de eerste grondwerken werden uitgevoerd. Na de nieuwbouw of herstelling van de bruggen kan het (enkel) spoor in de loop van 1998 gelegd worden. De elektrificatie van dit verbindingsspoor wordt verwacht tegen het einde van het jaar, de indienststelling wordt voorzien voor midden 2000.

Lijn 285 Y Val st-Lambert – industriezone Engis:

Voor de nieuwe bedrijven op de industriezone Engis (te Liège, gelegen naast de Maas) werd een nieuwe industriële lijn aangelegd en tijdens de eerste helft van 1997 in dienst gesteld.

Lijn 289 Y St-Lambert - Gantaifet :

In de loop van 1997 werd ook het nieuwe bedrijf van Valvert op het NMBS-net aangesloten met behulp van een nieuwe lijn met een lengte van 4 km.

Modernisering / investeringen :

Infrastructuur :

Lijn 36B : Brussel – Zaventem - Luchthaven

De modernisering van de luchthavenlijn werd sterk vertraagd en de (voorlopige) indienststelling wordt nu verwacht voor de zomerregeling van 1998, de volledige afwerking pas in de loop van 2000.

Stations :

De belangrijke vernieuwingsgolf van de stations gaat gewoon zijn gang en zo werden tijdens het vorige jaar verschillende grotere en kleinere stations gedeeltelijk vernieuwd of gemoderniseerd. Deze werken lopen gewoonlijk parallel aan belangrijke infrastructuurwerken. Zo werden de werken praktisch afgesloten te

Ottignies en Mons, belangrijke werken worden echter voorzien te Liège-Guillemins en Antwerpen (zie tijdschrift), het nieuwe station te Welkenraedt is in uitvoering.

Namur.

De werken voor het overdekken van het station te Namur schieten goed op en eind 1997b waren 4 van de zes voorziene kokers ofwel volledig gerealiseerd, of in ruwbouw af. De moeilijkste fase van de werken is thans afgesloten en de belangrijke wijzigingen in het sporenplan zijn doorgevoerd. Enkel de middelste kokers over 4 sporen zijn thans in uitvoering.

Voor de afwerking van het dek worden de werken gestart in de loop van 1998 en hierdoor kan dan ook de nieuwe accommodatie geleidelijk aan in gebruik genomen worden.

In een latere fase moeten er nog spoorwerken uitgevoerd worden om de lijnen 161/154 en 125 kruisingsvrij onder elkaar door te voeren.

Liège - Guillemins.

De eigenlijke werken te Liège-Guillemins zijn nog niet gestart, enkel het nieuwe centrale seinhuis aan de Pont Val-St-Benoit is in ruwbouw klaar en wordt in 1998 operationeel. Verder zijn er de voorbereidende werken in de afstelbundels Angleur. Nochtans is deze ruimte een bouwterrein door de belangrijke werken aan de autosnelwegen, die trouwens ook aansluiten op het nieuwe station.

Antwerpen-centraal.

Ook hier werden de plannen nu definitief goedgekeurd en bij de werken voor de modernisering van het baanvak Kontich – Berchem werden de nodige voorzieningen getroffen om de werken te kunnen uitvoeren. De modernisering te Antwerpen voorziet :

- een noord-zuid-verbinding tussen Antwerpen-centraal en Antwerpen-Dam
- de aanleg van een nieuw station Antwerpen-centraal op vier verschillende niveaus
- de aanleg van de nodige hellingen voor het bereiken van de ondergrondse stations
- de aanpassing van het station Berchem en het ringspoor rondom Antwerpen
- de bouw van de nieuwe werkplaats te Antwerpen-noord en de afbraak van de huidige stelplaats en werkplaats Antwerpen-Dam

Charleroi

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

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

Nieuwe dienstregeling 1998 :

In 1998 wordt de nieuwe dienstregeling van kracht waar de N.M.B.S. een aantal nieuwe krachtlijnen naar voor schuift en waar het treinaanbod voor één keer niet afgebouwd wordt, maar waar er van een verhoging van het aantal treinkilometers sprake is. De onderstaande tabel geeft een (summier) overzicht van deze dienst. De nieuwigheden worden trouwens in de volgende tijdschriften uitvoerig behandeld.

Internationale treinen : (niet alle treinen worden in mei 1998 ingevoerd)

Eurostar	Brussel – London	Eurostar		
Thalys	Amsterdam / Köln – Brussel – Paris	Thalys		
	Brussel – Frankfurt	ICE 2		2001/2002
	Brussel – Lille – zuid-Frankrijk	Reseau		
Internationaal	--- nachttreinen			
TGV	Brussel – Gent – Oostende	Thalys		
	Lille – Mons – Charleroi – Namur	Thalys		

IC – IR –diensten :

IC A	Oostende – Brussel – Köln Oostende – Brussel – Eupen	R 16 + I 11 R 15 + I 11	Thalys R 13 + I 11	> 1998-1999
IC B	Brussel – Antwerpen – Amsterdam	R 11 + Benel		
IC C	Antwerpen – Oostende / Kortrijk – Lille	R 04.4		
IC D	Liège – Namur – Mons – Lille	R 12 + M4		
IC E	Hasselt – Aarschot – Brussel – kust	R 03	R 04 > R 05	> 1998 / 1999
IC F	Liège – Brussel – Mons – Quéivrain	R 21 + M4		
IC G	Antwerpen – Gent – Brugge – Oostende	R 21 + M4		
IC H	Brussel – Ath – Tournai – Moeskroen	R 21 + M4		
IC I	Antwerpen – Brussel – Charleroi	R 21 + I 11		
IC J	Brussel – Namur – Arlon – Luxembourg	R 03	R 05	> 1999
IC K	Gent – Brussel – Leuven – Hasselt – Genk	R 03	R 05	> 1999
IC L	St-Niklaas – Dendermonde – Brussel – Kortrijk – Poperinge	R 06	R 03	> 1998
IC M	Brussel – Namur – Dinant / Huy – Liège	R 03		
IR a	Leuven – Mechelen – Antwerpen/ St-Niklaas	R 06		
IR b	Nivelles – Mechelen – Antwerpen	R 08		
IR c	Antwerpen – Hasselt – Liège	R 06	R 03	> 1998
IR d	Geraardsbergen – Brussel – Leuven	R 06		
IR e	Antwerpen – Mol – Neerpelt – (Weert)	R 62 + M2	R 41	
IR f	Kortrijk – Gent – Mechelen	R 21 + M4		
IR g	Manage – Brussel – Mechelen – Turnhout	R 06		
IR h	Gent – Brussel – Luchthaven	R 03		
IR i	De Panne – Gent – Brussel – Luchthaven	R 03		
IR j	Quévy – Mons – Brussel – Luchthaven	R 03		
IR k	Tournai – Mons – Charleroi	R 06		
IR l	Binche – Brussel – Louvain-la-Neuve	R 08		
IR m	Liège – Luxembourg	R 55 + M2	R 04.4 / R 13	
IR n	Essen – Antwerpen – Brussel – Charleroi – Namur	R 08		
IR o	Brussel – luchthaven	R 09		

Lokaaltreinen :

	Gent – Brugge	R 06		
	Zeebrugge- Brugge	R 06		
	Brugge – Kortrijk	R 06		
	Gent – Eeklo	R 62 + M2	R 41	
	Gent – Dendermonde – Mechelen	R 06		
	Kortrijk – Zottegem	R 06		
	Zottegem – Brussel	R 06		
	Gent – Ronse	R 62 + M2	R 41	
	Gent – Geraardsbergen	R 62 + M2	R 41	
	Aalst – Geraardsbergen	R 06		
	Brussel – Aalst	R 06		
	Braine-l’Alleud – Brussel - Aalst	R 06		
	Antwerpen - Boom - Puurs	R 08		
	Antwerpen – St-Niklaas	R 09		
	Antwerpen – Eesen – Roosendaal	R 09		
	Antwerpen – Aarschot – Leuven	R 09		
	Antwerpen – Lier – Herentals	R 09		
	Mol – Hasselt	R 62 + M2	R 41	
	Leuven – Mechelen	R 06		
	Brussel – Mechelen – Antwerpen	R 09		
	Halle – Vilvoorde – Mechelen	R 09		Ringlijn
	Brussel – Dendermonde	R 06		
	Hlle – Vilvoorde	R 09		Ringlijn
	Soignies – Mons	R 06		
	Ath – Jurbise – Mons	R 06		
	Charleroi – La Louvière	R 06		
	Charleroi – La Louvière	R 09		
	Charleroi – Ottignies – Wavre	R 09		
	Charleroi – Couvin	R 62 + M2	R 41	
	Charleroi – Erquelinnes – Jeumont	R 06		
	Liège – Waremme – Leuven	R 06		
	Liège – Visé – Maastricht	R 06		
	Liège – Welkenraedt	R 06		
	Verviers – Spa	R 06		
	Herstal – Rivage – Jemelle	R 06		
	Liège – Namur	R 06		
	Namur – Ciney	R 06		
	Ciney – Libramont	R 06		
	Libramont – Arlon	R 06		
	Libramont – Bertrix – Dinant	R 44/45	R 41	
	Bertrix – Virton	R 44/ 45	R 41	
	Charleroi – Namur	R 06		
	Ottignies – Namur	R 06		
	Welkenraedt – Eupen	R 06		
	Ottignies – Louvain-la-Neuve	R 09		
	Leuven – Wavre – Louvain-la-Neuve	R 09		
	Brussel – Louvain-la-Neuve	R 06		

Prognose stelplaatsoverzicht op 01/06/1998

Reeks	FHS	FSD	FNDM	FKR	NK	LNC	MKM	FSR	FGH	FBM
00				60	20		10		41	
03	15			60	39		23			
04.4		25							25	
05	35			35						
05.9								6		
06	11	28			36			40	60	
08								44		
09						30		22		
09.5					14					
11				12						
12		12								
13				5						
15					5					
16		7								
18										1
19					6					
20							24			
21			20		39				49	
22										
23		32	20		1	30				
25			14							
25.5			8							
26						34				
27		30			30					
28						2				
31										8
43										1
44				6			3			
45							9			
49			1							
51	16		25			14		7		
52							10			
53							19			
54							4			
55					33			6		
59						10				
62	20			35	13	23				
62TUC	4					9				
70			5							
71			2							
73	10		10	21	5	44	5			
74			10							
75			6							
76										
80								37		
81					2					
82		22	20		33					
84			9							
85			23							
91			2	7	6	12	5			

Bij de stelplaatsindeling krijgen we vooral een verschuiving bij de reeksen :

- 03 afgifte van stellen van Hasselt naar Kinkempois en Merelbeke
- 04.4 voorlopige stationering te Hasselt, nadien in Charleroi (St-Ghislain)
- 05 stationering te Hasselt
- 06 verplaatsing naar Merelbeke en St-Ghislain (ter vervanging van reeks 00)
- 09 afgifte van de stellen uit Hasselt naar Schaarbeek en Charleroi
- 13 stationering te Merelbeke
- 21 stationering te Antwerpen en Kinkempois
- 27 stationering te Antwerpen en Kinkempois

Spoorwegmusea & lijnen

Museummaterieel N.M.B.S.

1. Algemeen :

Sinds een aantal jaren wordt een duidelijke politiek gevoerd om zoveel mogelijk materieel voor het nageslacht te bewaren. Spijtig genoeg moet dit gewoonlijk gebeuren zonder veel financiële middelen en wordt het materieel in zijn laatste toestand behouden. Zo werden van de recent buiten dienst gestelde locomotieven, rijtuigen en wagens steeds één exemplaar behouden en te Haine-St-Pierre afgesteld. De toestand van het materieel wordt er echter niet beter op en door de harde concurrentie zullen er minder en minder middelen ter beschikking komen.

Vanaf 1985 werden bepaalde locomotieven in de stelplaats zelf gerestaureerd en ritvaardig behouden door een beperkt aantal mensen uit deze werkplaats. Maar ook hier is er de laatste jaren minder interesse : de spoorwegliefhebbers hebben geen belangstelling voor speciale ritten (zeker niet om mee te rijden en er financieel te steunen). De ritten worden duurder en schaarser.. Hierdoor wordt het ritvaardige materieel ook minder en minder betrouwbaar.

Om het behouden materieel niet te ver te laten degraderen besliste men om het gerestaureerde materieel in de museumbewaarplaats te Leuven te stallen. Het niet gerestaureerde materieel werd anderzijds - onder dak - ondergebracht te Haine-St-Pierre. Verder is er nog het officiële museum te Brussel-noord. Verder zijn er privé-verzamelingen : o.a. het museum van de Mijlpaal in de CW Mechelen en de T.S.P. die tal van ritten op het N.M.B.S.-net verzekert.

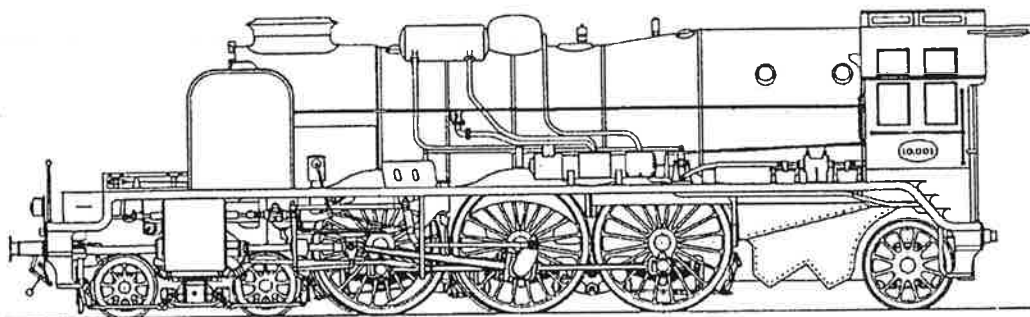
Ook wordt er veel N.M.B.S.-materieel bij verschillende museumverenigingen behouden, maar er is in België te weinig steun vanwege de officiële instanties (of de N.M.B.S.) om samen met deze verenigingen een werkelijk museumbeleid op te starten. Allen de T.S.P. doet er als voornaamste vereniging veel aan om het materieel in een historisch verantwoorde kleurstelling en toestand te behouden. In dit gedeelte wordt ook voor het eerst een summier overzicht geven van de behouden N.M.B.S. rijtuigen.

2. Het behouden tractiematerieel :

De oorspronkelijke stoomlocomotieven (en de nabouw) :

Numm	Bouwer	Fabr	Bj	Afkomst	Asind	toest	Plaats
2	Stephenson (Replica)		1835	Etat Belge	1A1	repl	
6	Cockerill		1836	Etat Belge	1B	repl	
2	De Ridder			Co Anvers/Gand	1A1	gerest	Brussel
t25	(ketel)						CW FM

Verder is er te Brussel-noord een zeer mooie collectie modellen van diverse stoomlocomotieven, dieselmaterieel en rijtuigen en wagens.



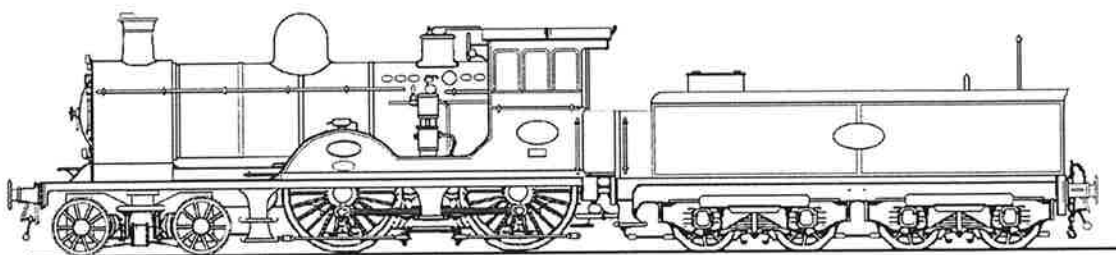
Type 10 (10.018 te Leuven)

Stoomlocomotieven :

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 1997 kreeg de 1.002 af te rekenen met schade aan de drijfwielen en de cilinders en moest derhalve afgesteld worden. De herstelling werd te Leuven doorgevoerd en de locomotief is dan weer (beperkt) ritvaardig.

Anderzijds wordt er slechts zeer weinig gewerkt aan de restauratie (en instandhouding) van de overige locomotieven, zodat de algemene toestand van deze machines sterk achteruit gaat. Verder staan er verschillende stoomlocomotieven tentoongesteld in het spoorwegmuseum van de CFV3V te Treignes. Deze machines kunnen steeds uitgewisseld worden met andere locomotieven zodat de standplaats maar onder voorbehoud doorgegeven wordt.



Locomotief type 18 nr 18.051

Elektrisch materieel :

Bij het elektrisch materieel is er geen wijziging gekomen, de 2802 (120.002) staat nog steeds te Merelbeke en is nog niet in het museumpatrimonium opgenomen. Anderzijds gaan er in 1998 twee (belangrijke) reeksen – nl. de reeks 15 (als eerste meerspanningslocomotief) en de reeks 18 - defintief buiten dienst en waarschijnlijk wordt van beide reeksen één locomotief behouden.

NMBS	Privé		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
	062	00	Brugeoise	1954	N.M.B.S.		--	Schaarbeek
228.502		05	Brugeoise	1955	N.M.B.S.		--	Schaarbeek
220.901		09	Werkspoor	1956	N.M.B.S.		--	Leuven
101.012		29	Baume / Marpent	1949	N.M.B.S.	B°B°	Ritv.	Kinkempois
2920		29	Baume / Marpent	1949	N.M.B.S.	B°B°	Monument.	CW FM
120.002		28	Baume / Marpent	1949	N.M.B.S.	B°B°	Ritv	Merelbeke

- de 502 (ex 228.502 werd afgestaan aan de T.S.P. doch het contract werd in de loop van 1997 opgezegd, de T.S.P. verwierf in vervanging het elektrische stel 062)

Diesellokomotieven / dieselmotorwagens

Numm	Privé	Fabr	Bouwer	Bj	Behouden door	Asind	toest	Plaats
201.010		59	Cockerill	1955	N.M.B.S.	B°B°	ritv.	Antwerp.
	5922	59	Cockerill	1955	Vennbahn	B°B°	Ritv	Raeren
	201 027	59	Cockerill	1955	T.S.P.	B°B°	Ritv	Schaarbeek
	201.030	59	Cockerill	1955	Vennbahn	B°B°	--	Raeren
	5204	52	Anglo-Franco-Belge	1955	T.S.P.	C°C°	i.d.	Schaarbeek
204.004		54	Anglo-Franco-Belge	1957	N.M.B.S.	C°C°	ritv.	Stockem
	6003	60	Cockerill	1959	T.S.P.	B°B°	--	Schaarbeek
6041		60	Cockerill	1961	N.M.B.S.	B°B°	ritv	Kinkemp
	6052	60	Cockerill	1961	T.S.P.	B°B°	--	Schaarbeek
	210.077	60	Cockerill	1961	T.S.P.	B°B°	ritv	Schaarbeek
	6106	61	Cockerill	1964	T.S.P.	B°B°	ritv	Schaarbeek
211.006		64	A.B.R.	1962	N.M.B.S.	B°B'	Gerest	Leuven
	230.011	90	Cockerill	1961	L.S.V.	B	In rest	As
	231.02	--	Henschel	1943	T.S.P.	C	In rest	Schaarbeek
253.019		83	Cockerill	1956	N.M.B.S.	C	--	Haine-S-P
7103		71	Baume / Marpent	1957	N.M.B.S.	D	gerest	Leuven
272.009		72	Brugeoise / Nivelles	1956	N.M.B.S.	D	--	Antwerp.

Tijdens de volgende jaren gaan verschillende diesellocomotieven defintief buiten dienst. Op dit ogenblik is het het geval voor de reeks 92, waarvan geen machine behouden bleef. Tijdens de volgende jaren zijn de reeksen 70, 71, 75, 76, 80 en 84 aan de beurt. Hopelijk wordt er steeds één van deze machiners of door de N.M.B.S. zelf, of door een museumvereniging behouden.

Dieselmotorwagens

551.48	551.26		Brossel	1939	T.S.P.	B	Ritv.	Schaarbeek
			Brossel	1939	N.M.B.S.	B	Ritv.	Leuven
4006	4001	40	CW Mechelen	1956	CFV3V	B'B'	Ritv.	Mariemb
		40	CW Mechelen	1957	N.M.B.S.	B'B'	Ritv.	Kortrijk
	4302	43	AMNivelles	1955	SDP	B'2'	Ritv	Baasrode
	4333	43	AM Nivelles	1955	T.S.P.	B'2'	Ritv	Schaarb
4601		46	Raghenò	1952	N.M.B.S.	1AA1	Ritv	Kinkemp
	4602	46	Raghenò	1952	T.S.P.	1AA1	Ritv	Schaarb
4603		46	Raghenò	1952	N.M.B.S.	1AA1	Ritv	Montzen?
	4605	46	Raghenò	1952	T.S.P.	1AA1	Ritv	Schaarb
	4610	46	Raghenò	1952	CFV3V	1AA1	Ritv	Mariemb
	4611	46	Raghenò	1952	AFSA	1AA1	Ritv	Maubeuge
	554.14	46	Raghenò	1952	LSV	1AA1	Ritv	As
	4616	46	Raghenò	1952	CFV3V	1AA1	Ritv	Mariemb
	554.18	46	Raghenò	1952	T.S.P.	1AA1	Ritv	Schaarb
	4620	46	Raghenò	1952	SCM	1AA1	Ritv	Maldegem
4903		49	Germain	1942	N.M.B.S.	1AA1	Afgest	Antwerpen
	553.	49	Germain	1942	CFV3V	1AA1	Afgest	Schaarb
608.05			FUF Haine-St-Pierre	1939	N.M.B.S.	1A'2'	Afgest	Antwerpen
654.02			Baume / Marpent	1936	N.M.B.S.	2'B'	--	Leuven
ES 301			CW Mech /Brossel	1939	N.M.B.S.	B		Merelb
	ES 303		CW Mech/ Brossel	1939	SCM	B		Maldegem

In 1996 werd hier de bovenleidingswagen ES 301 van Brugge bij het museumpatrimonium bijgevoegd. Wegens schade aan de versnellingsbak is deze motorwagen voorlopig te Merelbeke afgesteld.

Industrie-locomotieven

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

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 bewaarplaats van Haine-St-Pierre is niet toegankelijk voor het publiek, doch ook hier zijn er opendeurdagen gepland.. De geschiedkundige documentatie is onderverdeeld te Brussel-noord, te Leuven en in het directiegebouw te Brussel-zuid (bibliotheek en diverse diensten) maar is niet beschikbaar voor opzoeken.

Vermelden we nog dat het postmuseum - gevestigd te Brussel-klein eiland - het oude poststel 002 (gebouwd door At. de la Dyle in 1935 en omgebouwd door de CW Mechelen) en een postrijtuig voor museumdoeleinden bewaard. Dit zal echter waarschijnlijk overgebracht worden naar Haine-St-Pierre.

Rijtuigen

Naast de locomotieven, hebben zowel de N.M.B.S. als de verschillende museumverenigingen ook een aantal rijtuigen bewaard. Bij de N.M.B.S. zijn er tal van tot dienstwagen omgebouwde rijtuigen te Haine-St-Pierre afgesteld. Ook te Leuven staan nog enkele exemplaren. Meestal gaat het hier om rijtuigen waarvan het interieur verwijderd is en waarvan de toestand zeer zorgwekkend overkomt.

Verder zijn er nog een aantal recentere typen, gaande van de typische Nord Belge-rijtuigen, over verschillende bagagerijtuigen, postrijtuigen en dienstrijuigen.

Anderzijds zijn er van de modernere rijtuigen verschillende stammen bewaard en hiermee worden diverse speciale treinen gereden. De GCI-rijtuigen worden niet meer gebruikt en staan te Leuven en Haine-St-Pierre. Verder zijn er drie stellen rijtuigen bedrijfsklaar, nl. de typen M1, K1/K3 en L.

De onderstaande tabel geeft een (summer) overzicht van de bewaarde rijtuigen bij NMBS en verenigingen.

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

Wagens :

Hier werd vooral tijdens de laatste jaren een enorme inspanning geleverd om van elk type wagen dat vanaf 1994 buiten dienst ging één eenheid te bewaren en deze staan alle te Haine-St-Pierre afgesteld. Spijtig genoeg staan deze buiten en verergeren de weersomstandigheden drastisch de algemene toestand. Op dit ogenblik heeft de N.M.B.S. een dertigtal wagens in het museumpatrimonium.

Ook de verschillende verenigingen hebben een aantal wagens, deze verzameling is vrij beperkt maar er zijn verschillende oude en belangrijke stukken bij. Vooral de privé-verzamelaar te Hombourg heeft een zeer interessante verzameling wagens van bij de eeuwwisseling.

Dienstmaterieel – vaste onderdelen.

Ook bij het dienstmaterieel zijn er enkele onderdelen bewaard, meestal gaat het hier om diverse trekkers en draisines (bij de NMBS, LSV, CFV3V) en licht dienstmaterieel. Anderzijds is er divers materieel bij verschillende slopers aanwezig.

Verder zijn er in de depots van Leuven en Haine-St-Pierre belangrijke verzamelingen seinmaterieel, perronattributen, werktuigmachines, ... aanwezig. Spijtig genoeg zijn deze niet te bezichtigen.

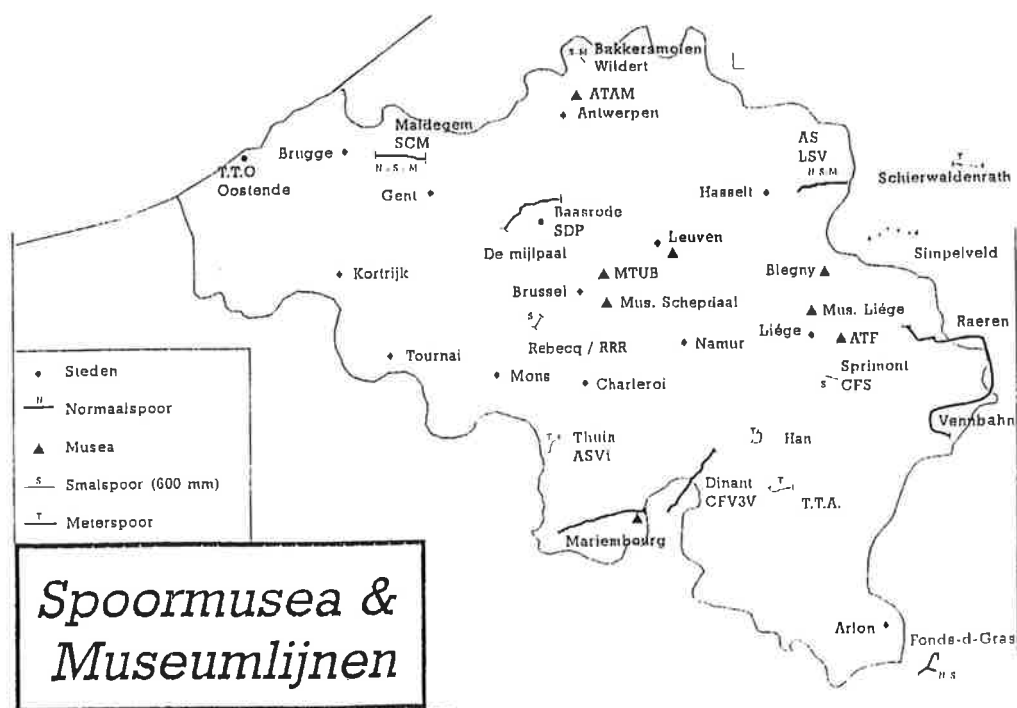
Museumverenigingen

Vanaf de zeventiger jaren zijn er een aantal museumverenigingen ontstaan die zowel op gebied van normaalspoor, smalspoor en trams bijzondere verwezenlijkingen hebben uitgevoerd. In de tachtiger jaren kreeg men een uitbouw van een aantal verenigingen, maar vooral tegen in de beginjaren negentig kwamen er zware problemen: de verenigingen moesten zich veel commerciëler gaan opstellen, de nieuwe richtlijnen en reglementen noopten ze ertoe om zwaardere materieel te verwerven, dat alles op een ogenblik dat de rendabiliteit achteruit ging. Op normaalspoorgebied hebben de meeste museumverenigingen zich kunnen handhaven en na verschillende "grotere" museumlijnen zijn nu ook de laatste verenigingen bezig met hun reorganisatie.

Op gebied van de trams, zijn de meeste museale bewegingen gegroeid uit de voornaamste stadsnetten en krijgen er ook enige steun, op smalspoorgebied (60 cm) blijven de meeste museumverenigingen een typische hobby-aangelegenheid voor de aangesloten leden, maar ook deze verenigingen hebben hun duidelijke verdiende in het museumgebeuren.

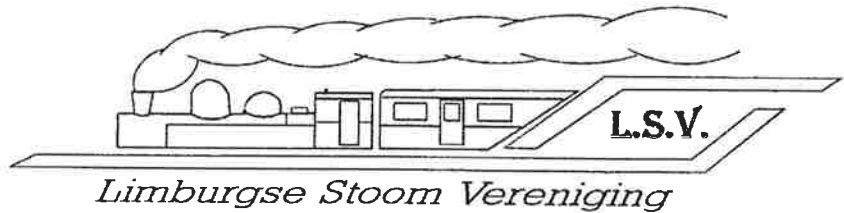
Op dit ogenblik is er een drempel gekomen aan de groei : voor in oost-Belgie (Limburg - Liège) zijn er niet minder dan 10 verenigingen op een straal van 100 km actief, voor de overige streken is er een spreiding die nog voldoende mogelijkheden geeft.

Verder doen alle museumverenigingen hun uiterste om interessant materieel van verschroting te redden en zelfs zo historisch mogelijk te reconstrueren. Nochtans zijn hier enorme financiële middelen voor nodig. Daarom wil ik een oproep doen aan alle spoorwegbelangstellenden om aan te sluiten bij een vereniging van zijn keuze om daadwerkelijk bij te dragen aan de redding van het spoorwegpatrimonium. Tijdens de volgende jaren gaan vele reeksen N.M.B.S.-locomotieven buiten dienst en om deze te bewaren zijn er inspanningen nodig. En indien men zich niet daadwerkelijk kan inzetten, is er altijd een steun mogelijk door tijdens het seizoen mee te rijden met één van de museumlijnen. Door langs de lijn te staan fotograferen is nog nooit een locomotief of een rijtuig bewaard, laat staan gerestaureerd. Alle museumverenigingen hebben deze - zelfs kleine - financiële steun nodig.



Limburgse Stoom Vereniging vzw

As



Algemeen :

Ligging :

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

Te bereiken :

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

De lijn :

* Waterschei - As - Eisde	12 km	1 435 mm (proefritten voorzien in 1998)
Emplacement As	2,4 km	1 435 mm
Smalspoor As	1,0 km	600 mm (Limburgse mijnen)
	1,0 km	600 mm (Decauville-spoor)

Veranderingen in 1997 :

In 1997 werden – voor het derde jaar – enkel demonstratieritten op het emplacement doorgevoerd, maar anderzijds is er veel administratief werken geleverd voor de exploitatie van het “Kolenspoor”. De haalbaarheidsstudie voorziet hier een uitgebreide exploitatie tussen Bokrijk en Eisden-centrum (24 km), de aanleg van een nieuwe lijn naar Eisden-mijnen en kanaal (5 km) en de bouw van een lokaal spoorwegmuseum te As. Tijdens de laatste maanden werden vele punten al op het terrein voorbereid.

Vooruitzichten voor 1998 :

Dit jaar zullen de voorbereidende werken afgerond worden en wordt een gedetailleerd plan opgesteld voor de nieuwe exploitatie. Na de nodige herstellingen aan de lijn en de ombouw van de stations worden de eerste proefritten voorzien. Vanaf januari 1998 wordt het emplacement grondig gesaneerd en vanaf april begint de restauratie van het station. In 1998 worden ook verschillende aankopen van materieel gepland, een gedeelte is reeds doorgevoerd.

Anderzijds worden de demonstratieritten in 1998 verdergezet, maar wordt het smalspoorparcours verder uitgebreid en komen het stel 554.14 (volledig gerestaureerd) en de 230.011 (reeks 90 NMBS) terug in dienst.

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.
5	La Meuse	3223	1926	Charbonn. Wériste	Ct	Afgest
19	Biesme (stoomkraan)			r K.S. Winterslag	Btv	in rest
20	Deutz		1951	Metaalbedr. Düsseldorf	B	--
21	Moës		1948	Beaujonc / Patience	B	in rest
22	Montmirail		1955	K.S. Zolder	B'B'	onderh
23	Franco-Belge		1923	Beaujonc / Patience	C	ritv
31	F.U.F. Haine-St-Pierre	2185	1957	K.S. Winterslag	B	in rest
32	F.U.F. Haine-St-Pierre	2186	1957	K.S. Winterslag	B	--
33	A.B.R.	2200	1962	K.S. Winterslag	B	--
34	A.B.R.	2243	1963	K.S. Winterslag	B	--
35	A.B.R.	2244	1963	K.S. Winterslag	B	--
36	A.B.R.	2245	1963	K.S. Winterslag	B	ritv
41	Cockerill	3588	1957	K.S. Waterschei	B	--
230011	Cockerill	3589	1957	K.S. Waterschei	B	ritv
43	Cockerill	3590	1957	K.S. Waterschei	B	--
44	Cockerill	3829	1961	K.S. Beringen	B	--
554.14	Ragheno		1952	N.M.B.S. 554.14	1AA1	gerestaur
ES208	Brugoise & Nivelles		1971	N.M.B.S. ES 208	B	--
5.11	Alfa-Klinkhamers		1948	N.M.B.S. 5.11	B	--
Smalspoorlocomotieven						
5.01	Schöma		1957	K.S. Eidsen	B	in rest
5.02	Moës		1948	K.S. Zolder	B	ritv
5.03	Deutz		1948	K.S. Waterschei	B	museum
5.04	Deutz		1950	K.S. Waterschei	B	in rest
5.05	Ruhrthaler		1955	K.S. Zolder	B	--
5.07	Oxygenium		1932	K.S. Beringen	B	--
5.08	Acec		1938	K.S. Winterslag	B	gerest
5.09	Acec		1948	K.S. Beringen	B	--
Decauville-locomotieven						
6.01	Moës type BL I		1935	Bellefroid Leuven	B	in rest.
6.02	Moës type BL I		1935	Bellefroid Leuven	B	---
6.03	Moës type BL II		1948	Bellefroid Leuven	B	ritv.
6.04	Moës type BL III		1957	Bellefroid Leuven	B	---

Verder : 3 rijtuigen type L 1 rijtuigen type X
 3 rijtuigen type R 12 goederenwagens
 2 rijtuigen type K1
 (3 rijtuigen type K3 in optie)

5 personeelwagens (mijnspoor)
 30 mijnwagens voor verschillende gebruik
 5 decauville-wagens (kipwagen, baksteenwagen, trmiewagen)

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 1997

Daar waar de museumlijn tussen Eupen en Butgenbach / Trois-Ponts steeds verder uitgebaat werden en vooral het eindpunt Butgenbach verfraaid werd, heeft men nu gedurende het ganse ritseizoen ook een rechtstreekse verbinding Stolberg en Monschau.

Ook nieuw zijn de carnavalstreinen naar o.m. Malmédy en de winterverbinding naar de kerstmarkt te Monschau. Anderzijds werd het materieel meer gestandaardiseerd en werden o.m. de twee L-rijtuigen aan een Luxemburgse museumvereniging verkocht.

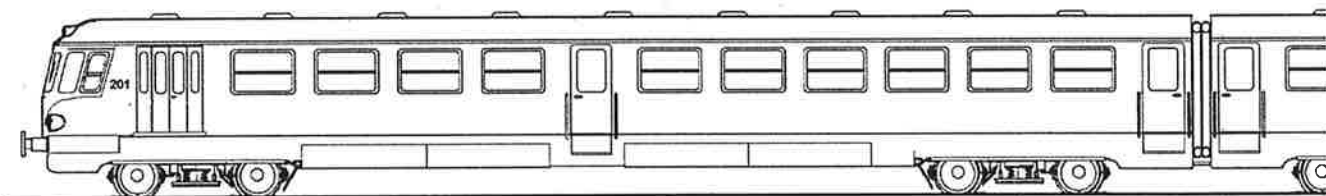
Op gebied van het materieel werd het ex- Oost-Duitse Mitropa restauratie-rijtuig door de CW Mechelen volledig in orde gesteld en rijdt sinds het begin van het ritseizoen in praktisch elke trein mee.

Vooruitzichten voor 1998

De exploitatie wordt verder uitgebreid en het aantal ritten voor groepen (vooral in de week) zullen verder uitbreiden. Verder is er nog steeds het stoomfestival te Trois-Ponts.

Het museummaterieel :

Nummer	Bouwer	Fabnr	Bj	Herkomst	Asind.	Toest
50 3666	Fronco-Belge		1943	D.R. ex 50 2145	1'E	Ritv
201.030	Cockerill / Baume Marp		1955	N.M.B.S.	B°B°	Ritv
5922	Cockerill / Baume Marp		1955	N.M.B.S.	B°B°	Ritv
1603	Anglo-Franco-Belge		1955	CFL	C°'C°'	Ritv
228 792	Karl Marx Berlin		1966	DR V180 392	C'C'	Ritv
6436	Klöckner – Humboldt		1959	DB 323 149	B	Ritv
3978	Klöckner Humboldt		1939	DR 310 778	B	--
CFL 200	Westwaggon		1956	CFL 200		afgest
Vennbahn e.V.						
5081 003	Uerdingen		1964	OBB	B	Ritv



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

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

De *Vennbahn e.V.* bezit nog te Stolberg:

- 2 aanhangwagens voor de motorwagen ex-OBB
- 2 goederenwagens

Informatie :

Station Raeren
Tel : 087 / 85 24 87

A.T.F.

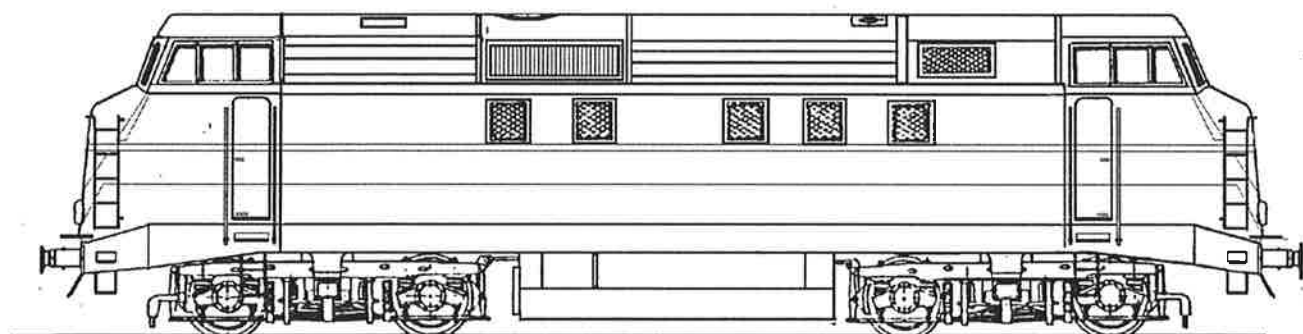
Kinkempois

Algemeen :

Het A.T.F. wordt gevormd door een aantal spoorwegliefhebber uit Kinkempois, die op de eerste verdieping van het seinhuis en administratief gebouw van de stelplaats Kinkempois een klein museum uirtgebouwd hebben. Ze geven ook tal van spoorwegsouvenirs (pins, schilderijen, gegraveerde glazen, ...) uit.

Verder onderhouden ze ook een diesellocomotief reeks 60 en een dieselmotorwagen reeks 46. Dit spoorwegmaterieel zal in de toekomst wellicht nog verder aangroeien met bijkomend buiten dienst gesteld materieel uit de stelplaats.

Nummer	Bouwer	Fabnr	Bj	Herkomst	Asind.	Toest
4601	Ragheno		1952	Ex NMBS	1AA1	Ritv
6041	Cockerill		1961	Ex NMBS	BB	Ritv



Informatie :

Amicale Transport Ferroviaire Sud-est
 Rue du Chêne 3 , 4031 Kinkempois
 Tel 041 / 52 01 30 toestel 4372

Station Hombourg (bij Montzen)

1. Algemeen :

Lijn :

Hombourg-station - Montzen ca 3 km 1 435 mm

Stelplaats :

Hombourg

Te Bereiken :

Weg Visé - Aubel - Montzen - Plombières, voor de brug van het vormingsstation - gemeente Hombourg - linksaf richting station. Dit is echter niet vanaf de weg te zien.

Aard :

Een privé-verzamelaar heeft het oude station van Hombourg (lijn Chenée - Battice - Montzen) opgekocht en er een verzameling spoorwegmaterieel bij elkaar gebracht : deze bestaat uit drie kleine industrie-diesellokomotieven (Deutz, MKD), maar een zeer omvangrijke en belangrijke collectie goederenmaterieel. Hierin vindt men verschillende gesloten goederenwagens, koelwagens (ook van het Belgische leger), platte wagens en bagagewagens. Verder ook enkele handdraisines. Het materieel is niet gerestaureerd. Verder zouden nog een aantal rijtuigen te Montzen vorming afgesteld staan, wachtend op transport. In het station wil hij een restaurant / taverne uitbouwen.

In 1997 is de lijn volledig aangelegd tussen Hombourg en het vormingsstation van Montzen, maar er is nog geen toelating om een verbinding te realiseren. De toegang wordt afgesloten door een stopblok. Thans wordt het stationemplacement zelf uitgerust met een aantal afstelsporen, hier moet nadien een loods opgebouwd worden.

Materieellijst

Nummer	Bouwer	Fabnr	Bj	Herkomst	Asind.	Toest
	Deutz		1950		B	
	Deutz				B	Ritv
	K.K.D.				B	Ritv
	Smalspoor Schöma ?			Ex CFSprimont	B	

Verder goederenmaterieel :

- gesloten goederenwagens type G 10 ex NMBS en Belg Leger
- goederenpakwagen ex NMBS
- platte wagens (tweeassig) ex NMBS
- plaatwagen (vierassig ex USTC) ex NMBS ?
- ketelwagens (vierassig ex USTC) ex SNCF
- ballastwagens
- handkraanwagen ex NMBS

C.F.V.3.V.

Mariembourg / Heer-Agimont

Algemeen :

Lijn :

Mariembourg - Treignes	14 km	1 435 mm
Mariembourg - Chimay - Momignies	21 km	1 435 mm
Dinant - Givet (Frankrijk)	24 km	1 435 mm
(Momignies - Anor (Frankrijk)	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 1997 :

Bij de CFV3V probeert men de toestand van grootste museumspoorlijn in België te saneren: het aantal exploitatiedagen werd verhoogd en geconcentreerd op de verbinding Mariembourg - Treignes. Hoofdaandeel speelt nog steeds het museum in Treignes, dat een vaste waarde wordt.

Op gebied van materieel, kwam het smalspoormaterieel (60 cm) van dhr Lenaerts te Treignes aan en hier zal een smalspoortraject uitgebouwd worden. Anderzijds werd overtollig materieel aan verschillende museumverenigingen (Train 1900 te Rodange en de T.S.P.) verkocht.

Op de verbinding Dinant - Givet stabiliscert de toestand zich, maar hier is de rendabiliteit voorlopig nog onvoldoende. Door een reorganisatie wil men de kosten drukken.

Vooruitzichten voor 1998

Ook in 1998 zal deze verandering doorgevoerd worden: de uitbouw van het museum van Treignes, de doorgevoerde restauraties aan het materieel (o.m. de 4001 in de oorspronkelijke groene kleur en de afwerking van de A. Chapelon) en verdere verkoop van afgesteld materieel.

informatie :

M. America, Graethempoort 31, 3840 Borgloon
Tel 012 / 74 19 07

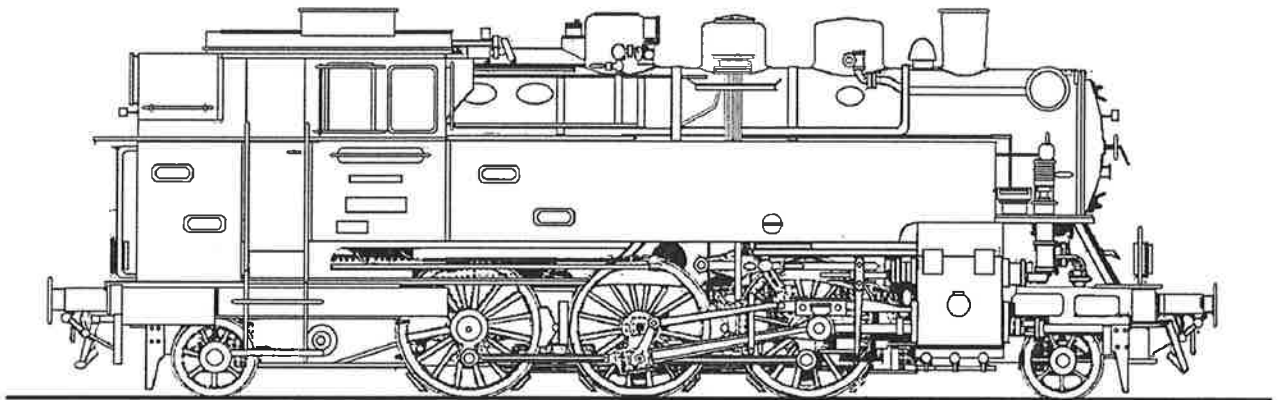
Het museummaterieel :

Nummer	Bouwer	Fabr nr	Bj	Herkomst	Asind	Toest
SA 01	Anglo-Franco-Belge	2596	1945	S.A.F.E.A. Houdeng	Ct	Ritv
SA 02	Anglo-Franco-Belge	2590	1945	S.A.F.E.A. Houdeng	Ct	Museum
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 07	La Meuse	4123	1942	Mijn "Andre-Dumont"	Dt	T1900
AD 08	La Meuse	4480	1950	Mijn "Andre-Dumont"	Dt	Museum
AD 09	La Meuse	4672	1951	Mijn "Andre-Dumont"	Dt	Ritv
SG 11	La Meuse	3235	1928	St.-Gobain Franiere	Bt	Museum
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	1948	Mijn "Monceau-Font."	Bt	
MF 73	U.M.H. Couillet	883	1922	Mijn "Monceau-Font."	Ct	Museum
MF 83	La Meuse	1756	1916	Mijn "Monceau-Font."	Ct	Museum
MF 91	U.M.H. Couillet	2292	1930	Mijn "Monceau-Font."	Dt	
DG 21	Cockerill	1834	1884	Mijn "Adhemar Demanet"	Btv	
DG 22	Cockerill	1423	1913	Ets. Heuze-Malevez et S.	Btv	
808	St.-Leonard	2851	1894	N.M.B.V.	Bt	Museum
92.061	S.A.C.M.	981	1952	Neunkircher Hütte	D	
064 25	Graffenstaden	717	1930	D.B.	1C1t	Ritv
50 3696-7			1939	D.R.	1E	Ritv
52 331	Krupp		1944	O.B.B.	1E	Ritv
ELNA	Jung		1940	Teutoburger Waldbahn	1C	Ritv
TKt 48	Henschel	24 917	1946	ex PKP	1'D1't	
GV 69	A.B.R.	2274	1964	Glaverbel Houdeng	B	Museum
Y 6563	Moyse			S.N.C.F.	B	Ritv
9008	Cockerill	4175	1968	Mijn "Monceau-Fontaine"	B	
CFL 1602	Anglo-Franco-Belge		1955	ex CFL reeks 1600	C°C°	Museum
BB 63149	Brissoneau & Lotz			ex SNCF 63 000	B°B°	Ritv
Em 1123	Brissoneau & Lotz			ex SNCF 63 000	B°B°	Ritv
	Brissoneau & Lotz			ex SNCF 63 000	B°B°	Ritv
CFL 201	Westwaggon		1956	ex CFL reeks 200	tweel	Ritv
VT2	Holmag Kiel	598	1925	Lijn Aas-Bergen (NL)	A1	
VT5	Wismar	20225	1934	N. Nederl. Museumspoorb.	A1	
550.09	Talbot		1951	N. Nederl. Museumspoorb.	A1	Museum
4001	CW Mechelen		1957	N.M.B.S.	BB	Ritv
4611	Ragheno		1952	N.M.B.S.	1AA1	Ritv
4616	Ragheno		1952	N.M.B.S.	1AA1	Ritv
551.662	Uerdingen		1955	D.B.	A1	Museum
551.669	Uerdingen		1955	D.B.	A1	
X3998	Blanc-Misseron		1957	S.N.C.F.	B2	Museum
5.13	Alfa		1946	N.M.B.S.	B	Museum
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	

Smalspoor

Nummer	Bouwer	Fabr nr	Bj	Herkomst	Asind	Toest
	Moës Orenstein & Koppel Deutz	25479	1948 1952	Charbonn. De Cheratte	B B B	

In het museum te Treignes staan verder nog verschillende locomotieven van de NMBS (type 12 en type 18 stoom) maar ook de elektrische locomotief BB 12 120 van de SNCF en tramrijtuig 7046 van de Brusselse STIB. Verder nog verschillende rijtuigen.



De CFV3V heeft nog tal van verschillende rijtuigen, hieronder een greep hieruit :

3 pruisische rijtuigen + 1 bagagerijtuig	
10 GCI – rijtuigen + pakwagen	afgesteld te Mariembourg
6 L-rijtuigen	afgesteld te Mariembourg
6 M1-rijtuigen	in dienst
10 K1 – K3 – rijtuigen	in dienst
3 bruhaut-rijtuigen (SNCF)	in dienst
2 R-rijtuigen	afgesteld
diverse aanhangrijtuigen voor motorwagens	

Opmerking :

Daar verschillende locomotieven op diverse plaatsen afgesteld staan, is de bovenstaande lijst niet volledig, door omwisselingen in het museum en het gebruik van verschillende machines, kunnen er wijzigingen optreden tijdens het ritseizoen.

T.S.P.

Schaarbeek

Algemeen :

Lijn :

Daar de T.S.P. de exploitatie van de lijn Ciney – Spontin niet kan verkrijgen, heeft de vereniging de nadruk gelegd op het organiseren van eigen of gecharterde ritten op het N.M.B.S. net

Te bereiken :

Het tractiematerieel van de T.S.P. is niet te bezoeken, ook niet voor groepen, doch wordt regelmatig voorgesteld tijdens open-deur-dagen van de N.M.B.S. Verder waren er in 1997 diverse ritten met de stoomlocomotief 26.101 en de locomotieven reeks 60 en de motorwagens.

Veranderingen in 1997

De T.S.P. legde de nadruk op de restauratie van de motorwagen 4333 (afgewerkt in 1997) en de diesellocomotief 5927 (afgewerkt in 1998)

3-4 mei	stoomfestival te Maldegem	26.101 + 6106
24 mei	rondrit Dinant – Houyet / Givet	26.101
28 juni	rondrit op Athus-Meuse-lijn	26.101 + 6077
5-6 juli	stoomfestival te Baasrode	26.101
12 juli	charterit Schaarbeek-Kinkempois	26.101
26 juli	charterit Trois-Ponts – Gouvy	26.101
9 augustus	rondrit Liège – Gouvy	26.101 + 6077 + 6106
20 september	rondrit in Antwerpse haven	4333 + 4006
26-29 september	rondrit Clabecq – Tubize – Quenast	26.101
4 oktober	rondrit Etterbeek – Watermael	4605

Vooruitzichten voor 1998

Daar er in 1998 verschillende locomotieven en stellen buiten dienst gaan, zal de T.S.P. zich specialiseren in deze afscheidsritten (stellen reeks 00 en locomotieven reeks 18), verder nog verschillende ritten met de 26.101 en het overige materieel.

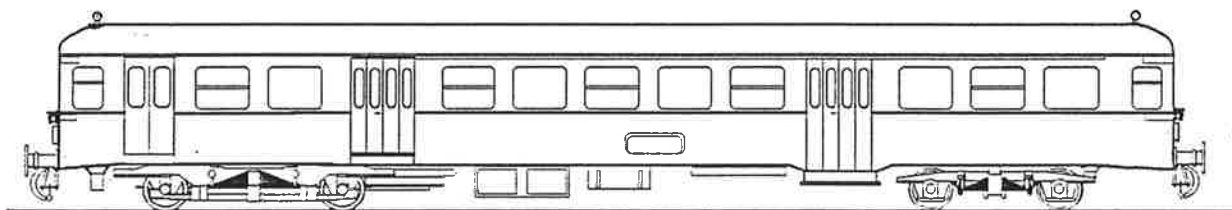
Informatie :

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	Fabnr	Bj	Herkomst	Asind	Toest.
26.101	Krauss-Maffei	16 691		Poolse spoorw. Ty2	1'E	Ritv
231.02	Henschel		1942	CBR Havinnes 215	C	in rest
216	Henschel		1942	CBR Havinnes	C	--
5204	Anglo-Franco-Belge	141	1955	N.M.B.S.	C°C°	--
5927	Cockerill / Baume Marp	3422	1955	N.M.B.S.	B°B°	in rest.
6003	Cockerill	3697	1961	N.M.B.S.	B°B°	--
6052	Cockerill	4060	1965	N.M.B.S.	B°B°	--
210.077	Cockerill	4108	1965	N.M.B.S.	B°B°	ritv
6106	Cockerill	4127	1965	N.M.B.S.	B°B°	in rest
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.
062	Ateliers de la Dyle		1951	N.M.B.S.		Ritv
502	Ateliers de la Dyle		1955	N.M.B.S.		



Verder materieel :

- 7x M1-rijtuigen
- 1x stuurstandrijtuig M1 nr 49 098
- 1x aanhangrijtuig motorwagen 732.10
- 1x buffetrijtuig type I2 nr 11 901
- 1x bagagerijtuig type D nr 17 107
- 2x goederenpakwagen
- 1x sproeiwagen (ketelwagen)

Stoomtrein Puurs - Dendermonde

Baasrode

1. Algemeen :

Lijn :

Puurs - Baasrode - Dendermonde

11 km

1 435 mm

Stelplaats :

Te 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 1997 :

Dit jaar werd er een van tegenslag, dit door het uitvallen van de stoomlocomotief "Duvel". Nochtans werd het seizoen gunstig. Opmerkelijk was de aanwezigheid van de typen 1 en 26 op het stoomfestival.

Vooruitzichten voor 1998 :

Er worden geen echte wijzigingen verwacht bij de inzet bij deze museumvereniging.

Informatie :

Luc Blommaerts, Ten Berg 101, 9300 Aalst
Tel : 053 / 70 38 37

2. Het museummaterieel :

Numm	Bouwer	Fabrnr	Bj	Herkomst	Asin	Toest
1	Cockerill			Sobemai	Btv	Ritv
3	Haine-St-Pierre			S.K.V. St-Niklaas	Bt	--
4	Couillet			Carr. Aisemont	Bt	--
5	Haine-St-Pierre			Carr. Aisemont	Bt	--
6	Henschel			Anna Alsdorf	Dt	ritv
	? (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.

Verder zijn er

5 GCI-rijtuigen
3 L-rijtuigen
enkele goederenwagens

afgesteld
ritvaardig

Stoomcentrum Maldegem

Maldegem

1. Algemeen :

Lijn :

Maldegem - Eeklo (N.M.B.S.)	8 km	1 435 mm
Maldegem - Donk	5 km	600 mm

Stelplaats :

Maldegem : hier staat zowel de oude afstellloods voor het normaalspoor alsook het smalspoor, verder wordt er gewerkt aan de nieuwe werkplaats voor het rollend materieel.

Te Maldegem is een ook museum - in de vorm van een Romney-loods - uitgebouwd met stoomwals, tentoonstellingen en live-steam. Het station werd door de vereniging aangekocht en volledig gerenoveerd.

Te Bereiken :

Maldegem ligt langs de hoofdweg Eeklo - Brugge en te Maldegem centrum moet aan de verkeerslichten rechts afgeslagen worden richting station (pijlen geven de weg).

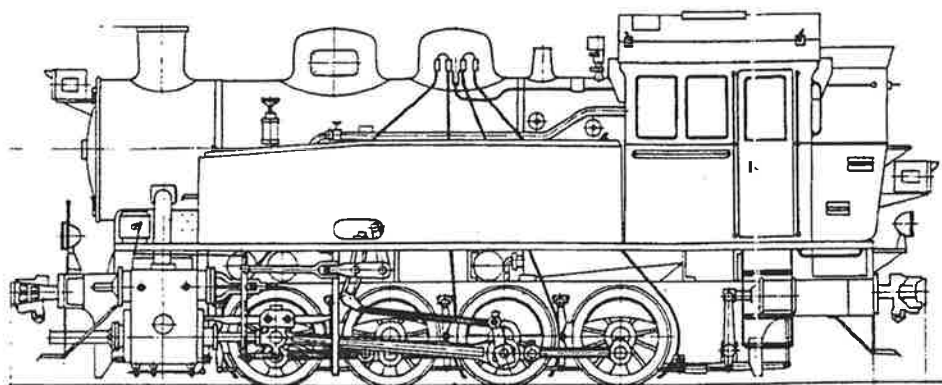
Maldegem is ook te bereiken via de expresweg Antwerpen - Oostekust, afrit Maldegem.

Veranderingen in 1997 :

De activiteiten van het Stoomcentrum waren vooral gericht op de uitbouw van de museumbedrijvigheid, dit werd o.a. gedemonstreerd door een gelukt stoomfestival, waarbij de typen 1 en 26, maar ook de 4302 aanwezig waren. Hiernaast waren 5 eigen stoomlocomotieven onder druk.

Vooruitzichten voor 1998 :

Dit jaar zal vooral in het teken staan van de verschillende restauraties en de aankoop van een verdere Poolse locomotief reeks Tkt 48.



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 is aangegeven. De afstelplaats - een eenvoudige loods - ligt aan het eindpunt van de lijn.

De ritten gaan door op bepaalde zondagen tussen mei en september.

Gebruikt materieel :

Smalspoor : 600 mm

Nummer	Bouwer	Fabnr	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 mijn van Waterschei
 Personenwagens (zelfbouw)
 Gesloten goederenwagen (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.

Veranderingen in 1997 :

Na een vruchtbaar seizoen is er in 1997 een normale belangstelling voor deze kleine museumvereniging en hun busvervoer naar het museum van de steengroeves.

Smalspoor : 600 mm

Nummer	Bouwer	Fabnr	Bj	Herkomst	Asind	Toest
	Moës DLM2		1948	Ch. Hazard Cheratte	B	Ritv
	Moës DLM2		1948	Ch. Hazard Cheratte	B	
	Moës DLM3		1952	Ch. Blegny Tembleur	B	
	Moës BL1		1938	Briquett. Rome	B	Ritv
	Deutz 1L517			Briquett. Rome	B	
	Orenstein & Koppel			Briquett. Rome	B	
	Austo-Daimler			Galére Chauxhe	B	Ritv
	Moës			K.S. Zolder	B	Ritv
	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.

Verder bezit de vereniging nog aan getrokken materieel :

- 3x personeelswagens uit mijn
- 3x personenwagens (zelfbouw)
- 5x mijnwagens (ex mijn van Roton)
- 1x tankwagen (mijn van Beringen)
- 1x houtruck (mijn van Waterschei)
- 4x tremelwagen (ex bedrijf te Saarbrücken)
- 6x kipwagen
- 2x baksteenwagen (ex baksteenbakkerij Dinant)

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.

Veranderingen in 1997 :

Na een vruchtbaar seizoen is er in 1997 een normale belangstelling voor deze kleine museumvereniging en hun busvervoer naar het museum van de steengroeves.

Smalspoor : 600 mm

Nummer	Bouwer	Fabrnr	Bj	Herkomst	Asind	Toest
	Moës DLM2		1948	Ch. Hazard Cheratte	B	Ritv
	Moës DLM2		1948	Ch. Hazard Cheratte	B	
	Moës DLM3		1952	Ch. Blegny Tembleur	B	
	Moës BL1		1938	Briquett. Rome	B	Ritv
	Deutz 1L517			Briquett. Rome	B	
	Orenstein & Koppel			Briquett. Rome	B	
	Austo-Daimler			Galère Chauxhe	B	Ritv
	Moës			K.S. Zolder	B	Ritv
	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.

Verder bezit de vereniging nog aan getrokken materieel :

- 3x personeelswagens uit mijn
- 3x personenwagens (zelfbouw)
- 5x mijnwagens (ex mijn van Roton)
- 1x tankwagen (mijn van Beringen)
- 1x houtruck (mijn van Waterschei)
- 4x tremelwagen (ex bedrijf te Saarbrücken)
- 6x kipwagen
- 2x baksteenwagen (ex baksteenbakkerij Dinant)

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) 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 met verticale ketel op meterspoor met enkele wagens in zeer slechte staat afgesteld.

Op deze mijn kan men afdalen in een (nagebootste mijngang) en de werkelijke werkomstandigheden van de mijnwerkers meemaken.

Nummer	Bouwer	Fabnr	Bj	Herkomst	Asind	Toest
	Moës DLM1			Ch. Hazard Cheratte	B	
	Moës DLM2			Ch. Hazard Cheratte	B	
	Oxygenium (perslucht)			KS Beringen	B	
	Accc (trolleylok)			KS Winterslag	B	

Mijnmuseum Beringen

Te Bereiken :

De mijn van Beringen ligt langs de weg Hasselt - Zonhoven - Beringen - Leopoldsburg. Er wordt thans gewerkt aan een museum. Dit is op zondagnamiddag open. Op het buitenterrein staan een aantal mijnlocomotieven opgesteld.

Nummer	Bouwer	Fabnr	Bj	Herkomst	Asind	Toest
	Oxygenium (perslucht)			KS Beringen	B	
	Oxygenium (perslucht)			KS Beringen	B	
	Acec (trolleylok)			KS Winterslag	B	
	Ruhrthaler			KS Zolder	B	
	Deutz A2M			KS Waterschei	B	

Verdere opgestelde locomotieven

Door het ganse land staan diverse locomotieven opgesteld als technisch standbeeld of rijdt nog in bepaalde toeristische attracties. Een (niet volledig) overzicht van deze locomotieven

Spoor	Gemeente	Omschrijving	Opmerkingen
1 435	Namur Charleroi Beaumont	stoomlocomotief Glaverbel stoomlocomotief ex t 41 stoomlocomotief (tweeassig)	in station in station voor dancing
750	Halle Rumst Schelle	stoomlocomotief (tweeassig) diesellocomotif Moës BL diesellocomotif Schöma (tweeas.)	aan bedrijf baksteenmuseum baksteenbakkerij
600	Genk Zolder Maasmech. Halanzij Athus Etterbeek Averbode	dieselloc Deutz A4M persluchtloc Oxygenium diesellocs A4M en A6M trolleylok Acec dieselloc stoomloc O & K dieselloc Moës	kerk Zwartberg dorpsplein home Fabiola dorpsplein rijksweg voor station in park "Vijvers"
Tuinsp	Houthalen Turnhout Lichtaart De Panne Bierges	stoomloc / dieselloc r 55 live steam stoomloc (nagebootst) stoomloc (nagebootst) stoomloc (nagebootst)	Hengelhoef stadspark Bobbejaanland Melipark Walibi

Meestal zijn het locomotieven die voor een bedrijf of in een gemeente (bv. als herinnering aan de mijnbouw) opgesteld staan als blikvanger, het tuinspoor wordt vooral gebruikt in attractieparken. Deze lijst is niet volledig en waarschijnlijk zijn er nog verschillende locomotieven over het ganse land aanwezig. We vragen dan ook medewerking van de lezers om deze lijst te kunnen vervolledigen

Verder heeft het openluchtmuseum van Bokrijk het plan opgevat om een ultramodern treinstel de verbindingen tussen de parkings en het openluchtmuseum te verwezenlijken.

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.

Afgestelde locomotieven

Ondanks de effectieve selingen van vooral de dieselmotorwagens en sommige diesellocomotieven blijft het aantal afgestelde locomotieven vrij groot en waarschijnlijk zal ook in 1997 een groot aantal tractievoertuigen gesloopt worden. Anderzijds zullen in 1997 weer een aantal machines afgesteld worden hieronder de reeksen 18, 25.5, 62 en alle motorwagens voor de bovenleiding.

Spoor	Reeks	Omschrijving	Opmerkingen
NMBS	00	Leuven, Hasselt, Mechelen	+ 1995
	18	St-Ghislain, Kinkempois	+ 1996 -97
	51	Kinkempois	pluklocs
	52-53	Ronet, CW Salzennes	ongeval Halanzy
	59	Ronet	
	60-61	Ronet, CW Salzennes	
	62	Merelbeke, Salzennes, Hasselt	pluklocs
	84	Ronet, Salzennes, Stockem, Antwerpen	+ 1995 -96
	91	Gent, Deinze	voor verkoop
	92	Kinkempois, CW Salzennes	+ 1995
Privé	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	Fratureur / Boom	sloper
	Stoom	Metaalbedr. Halle	sloper
Locomobiel	Houthandel Haine-St-P	demonstratie	

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

Locorem verhuurt diesellokomotieven en heeft diverse locomotieven (Brissoneau & Lotz van de Limburgse mijnen) aangekocht. 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.

Industrie- locomotieven :

Bij de industriële locomotieven gaat de tendens steeds verder achteruit en tal van bedrijven sloten hun deuren (als voornaamste Tertre Carbo) en sloten hun industriële aansluiting. De nieuwe bedrijven gebruiken gewoonlijk tweewegvoertuigen voor hun intern transport (o.a. Valvert). Enige uitbreiding was er bij de heropning van Duferco (Forges de Clabecq) waarbij de eigen vloot gereactiveerd werd.. Het aantal "oude " industri locomotieven vermindert daarentegen drastisch, door het vrij komen van talrijke Cockerill-diesels.

Limburg :

In Limburg bleef de toestand na de sluiting van de mijnen volledig constant, ondanks de gestage groei van de industrie ongewijzigd.

Kolenhaven Genk

5	Cockerill 3659	B	1958	D.H.
6	Cockerill 3658	B	1958	D.H.
7	Cockerill 3660	B	1958	D.H.
8	Vollert	B	1982	robot

Ford Genk :

1	Orenstein & Koppel 26231	B	1963	D.H.
2	Orenstein & Koppel 26247	B	1963	D.H.
3	Orenstein & Koppel 26551	B	1963	D.H.
4	Orenstein & Koppel 26702	B	1971	D.H.

Stelimet / Elektrabel / Genk

1	Deutz	B	1955	D.H.
---	-------	---	------	------

ALZ Genk

	Cockerill	B	1960	D.H.
	Cockerill	B	1960	D.H.
	Cockerill	B	1960	D.H.
	Cockerill	B	1965	D.H.
	Cockerill (ex DSB)	B	1994	D.H.
	Cockerill (ex DSB)	B	1994	D.H.

Maasland Genk

1	A.B.R. (ex KS Winterslag)	B	1962	D.H.
---	---------------------------	---	------	------

Tessenderlo-Chemie

Elie	Cockerill	B	1973	D.H.
Theo	Cockerill	B	19..	D.H.
	Fauvet-Girel (reserve)	B	1958	D.E.
	Fauvet-Girel (buiten dienst)	B	1962	D.E.

Dow-chemie Tessenderlo : Beringen

	Orenstein & Koppel	B		E.E.
	Henschel	B		D.H.

Foam-Glass - Tessenderlo

1	Deutz 57963	B	195.	D.H.
---	-------------	---	------	------

Verder zijn er nog industri locomotieven te Lommel (zandgroeve - Cockerill), Lommel (Metallim - unimog trekker) en Balen (Vieille-Montagne). Hier werden de oude, afgestelde machines gesloopt.

Antwerpen

Te Antwerpen is er vooral industrie 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	Hunslet	B		D.H.
2	Hunslet	B		D.H.

BASF Antwerpen-Haven

1	Henschel	C		D.H.
2	Henschel	C		D.H.
3	Henschel	C		D.H.
4	Henschel	C		D.H.

Belgisch leger - Brasschaat

	Orenstein & Koppel 21141 ex V 36 van Wehrmacht	C	1940	D.H.
--	---	---	------	------

Halterman - Antwerpen-linkeroever

	Deutz (ex Köf DB)	B	1943	D.M.
--	-------------------	---	------	------

Bayer - Antwerpen-linkeroever

	Cockerill	B	1963	D.H.
--	-----------	---	------	------

Prayon Sauvegarde

	Cockerill	B	1961	D.H.
--	-----------	---	------	------

Métallurgie d'Hoboken – Olen (industri aansluiting buiten dienst)

1	A.B.R. (afgesteld)	B	1986	D.H.
---	--------------------	---	------	------

Glaverbel - Mol (Gompel)

1	Cockerill	B		D.H.
2	Cockerill	B		D.H.

Verdere locomotieven zijn er mogelijk nog te Hemiksem (Métallurgie), Hoboken (Scheepsbouw), Bayer (chemie). Anderzijds zijn er in de Antwerpse haven verschillende locomotieven van verhuurfirma's bedrijvig, o.m. bij Esso en diverse chemische bedrijven.

Brabant

De industriële bedrijvigheid –met eigen industri locomotieven – is praktisch volledig weggefallen. De machines van de CFI te Vilvoorde werden alle verkocht.

Forges de Clabecq

	een 10-tal Cockerill diesels waaronder ook zonder stuurcabine ook drieassige Cockerill	B		D.H.
--	--	---	--	------

Carrières de Quenast

	3 Cockerill-locomotieven	B	D.H.	
--	--------------------------	---	------	--

Bates - papierfabriek – Tubize (industri aansluiting buiten dienst)

1	Moyse (afgesteld te Clabecq)	B	1957	D.H.
---	------------------------------	---	------	------

Verdere locomotieven mogelijk in de zuidelijke industriezone tussen Vorst en Halle (sloopbedrijf, VW, metaalverwerking) en te Brussel-west

Liège

Liège - als oude industrieprovincie, heeft thans nog slechts zeer weinig industriële locomotieven en is de bedrijvigheid beperkt tot het Luikse bekken en de bedrijven langs de Maas. Vooral in het nieuwe industriegebied van Engis zijn er verschillende nieuwe bedrijven die mogelijk een aantal locomotieven in dienst zullen nemen. Verder is er locorem te Slcessin die een aantal machines (o.m. de Brissoneau- en Lotz machines van de K.S.) aan diverse bedrijven verhuurt. In hun bedrijf staan regelmatig diesellocomotieven afgesteld.

Chertal - Herstal

1	Cockerill	B		D.H.
2	Cockerill	B		D.H.
3	Cockerill	B		D.H.
4	Cockerill	B		D.H.
5	Cockerill	B		D.H.
6	Cockerill	B		D.H.
7	Cockerill	B		D.H.
8	Cockerill	B		D.H.

Cockerill / Seraing - Ougrée

1	Cockerill (7 stuks)	B		D.H.
	General Electric (6 stuks)	BB		D.E.
	Fauvet - Girel (4 stuks)	B		D.H.

Prayon - Engis

	Cockerill (2 stuks)	B		D.H.
--	---------------------	---	--	------

Carrières Wautiers - Hermalle-sous-Huy ?

	Cockerill 4774	B	1968	D.H.
	Cockerill	B		D.H.

Usine de Chaux - Neuvill

1	Cockerill	B		D.H.
---	-----------	---	--	------

TDM - Toleries Delloye - Mathieu te Marchin

	Hunslet (buiten dienst)	B	1951	D.M.
	Cockerill 4205 (ex Glaverbel)	B	1967	D.H.

CBR - Haccourt / Visé

	Cockerill	B		D.H.
--	-----------	---	--	------

Namur

Namur kent nog een industriële bedrijvigheid, met spoor aansluiting, langs de Maas bij de vele steen- en kalkgroeves en de chemische nijverheid.

Suikerfabriek Wanze - Statte (Huy)

	Cockerill	B		D.H.
--	-----------	---	--	------

Carrières Dolomeuse - Marches les Dames

1	Cockerill 3573	B	1969	D.E.
---	----------------	---	------	------

Carrières Dolomies - Namêche

	Couillet	B	195.	D.H.
--	----------	---	------	------

Carrières de Namêche

	Cockerill	B		D.H.
--	-----------	---	--	------

Carrières d'Andenne

	Hunslet	C		D.H.
--	---------	---	--	------

Carrières de Lustin / Tailfer

	Cockerill	B		D.H.
--	-----------	---	--	------

Solvay - Jemeppe-sur-Sambre

	Cockerill (4 à 6 stuks)	B		D.H.
--	-------------------------	---	--	------

Sucrierie de Genval

	Cockerill	B		D.H.
--	-----------	---	--	------

Mogelijk zijn er nog verdere industriële locomotieven in de streek tussen Namur en Auvélais en langs de lijn 161 naar Brussel.

Hainaut

Hainaut is nog de provincie met de meeste industri locomotieven in dienst, deze situeren zich voor in de streek rondom Charleroi en in de Borinage met de talrijke metaalverwerkende bedrijven. Speciaal zijn ook de steengroeves van Wallers in Frankrijk, die twee ex-N.M.B.S.-locomotieven reeks 60 inzet.

Couillet - Sambre - Couillet / Charleroi

	Cockerill (ca. 40 stuks)	B		D.H.
--	--------------------------	---	--	------

Marchienne

1	Cockerill (ca 5 locomotieven)	B		D.H.
	Withcomb	B		
	ASEA	BB		D.E.
	UHM Couillet	BB		D.M.

Monceau

	Cockerill (ca. 10 locomotieven)	B		D.H.
--	---------------------------------	---	--	------

Distreel - Acoz

	Cockerill	B		D.H.
--	-----------	---	--	------

Carlam - Châtelet

	Cockerill (ca. 5 locomotieven)	B		D.H.
	Cockerill ex DSB (2 locomotieven in test)	B	1994	D.H.

Carrières de Deux-Acren

	Cockerill (3 locomotieven)	B		D.H.
--	----------------------------	---	--	------

Georges & Cie - Marchienne

	Hundswell 2005	C		D.M.
--	----------------	---	--	------

Carrières de Lessines

	Cockerill (3 locomotieven)	B		D.H.
--	----------------------------	---	--	------

CCB cement-industrie - Havinnes

	Cockerill 4202	B	1966	D.H.
--	----------------	---	------	------

ALC - Clerq

	Moës (buiten dienst)	B		D.M.
--	----------------------	---	--	------

Boël metaalbedrijf - La Louvière

	Cockerill (ca. 5 locomotieven)	B		D.H.
	Baume & Merpent	BB		D.E.

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

	Renault (4 stuks)	B		D.H.
--	-------------------	---	--	------

Sidmar - Gent-noord

	Cockerill (ca 5 locomotieven)	B		D.H.
--	-------------------------------	---	--	------

Suikerfabriek van Moerbeke-Waas

	Cockerill	B		D.H.
--	-----------	---	--	------

SVK St.-Niklaas

	Cockerill	B		D.H.
--	-----------	---	--	------

CEI - Melle

	Cockerill 3515	B	1956	D.H.
--	----------------	---	------	------

Amylium - Aalst

	Henningsdorf (ex DR 346 11 966)	D	1964	D.H.
	Henningsdorf (ex DR 346 12 374)	D	1964	D.H.

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

	Cockerill (2 locomotieven)	B		D.H.
--	----------------------------	---	--	------

Carcoke - Zeebrugge

	Cockerill 4220	B		D.H.
	Couillet	B		D.H.

Bombardier - Brugge

	?	B		D.H.
--	---	---	--	------

Schroothandelaar - Deerlijk

	Cockerill	B		D.H.
--	-----------	---	--	------

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		D.M.
2	Henschel	B		D.M.

