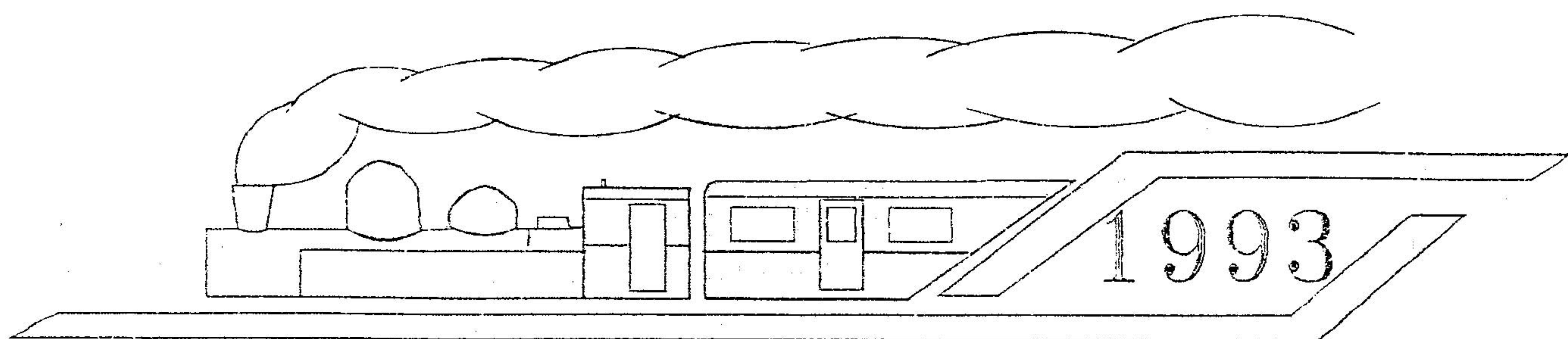


L.S.V. - Tijdschrift

Speciale uitgave

63

£a



Jaarboek 1993

Een niet te missen gids

L.S.V.-Tijdschrift is een uitgave van de
Limburgse Stoom Vereniging vzw

V.U. : J. Casier, Gravierstraat 109
3700 Tongeren

A.K. : 3665 AS 1

Inleiding

Gedurende jaren gaf de T.T.Z. eerst en nadien de L.S.V. een vakantiegidz uit in de loop van juli met alle wetenswaardigheden die zich op spoorweggebied afspeelden. Doch de laatste jaren was de omwisseling van de diensten zo uitvoerig enerzijds en kwam de informatie pas laattijdig vrij dat een korrekte berichtgeving niet meer mogelijk was.

Verder gingen al de veranderingen die gedurende hetzelfde jaar optraden verloren in de individuele artikelen in het tijdschrift. Daarom werd het plan opgevat om een jaarboek uit te geven die zowel een overzicht geeft over de gebeurtenissen van het voorbije jaar en toch een kort vooruitzicht geeft van de te verwachten veranderingen.

Doch ook hier is de tijd om volgende gegevens te verwerken zo kort dat niet alles op één maand tijd kan verwerkt worden en daarom wordt er een nieuwe oplossing aangeboden. In februari komt een eerste overzicht uit in het kader van het tijdschrift. Dit is uitgebreider dan de vroegere vakantiegidzen en geeft - in een andere vorm - alle gebeurtenissen van 1993.

Achtereenvolgens worden behandeld :

- de veranderingen in 1993
- de stelplaatsindeling op 1 januari 1994
- de inzet gedurende 1993 en de mogelijke vooruitzichten
- de gegevens over de rijtuigen en wagens
- het grensoverschrijdend materieel
- het museummaterieel
- de industrielokomotieven.

Dit jaar werd een beperking gemaakt voor dit materieel, tot het normaalspoor en het smalspoor. Voor inlichtingen over de Trams, de bussen en de musea die zich richten op het tramgebeuren verwijzen we naar het tijdschrift "Tram 2000" dat een veel uitgebreider beeld geeft dan wat wij hier kunnen doen.

Doch tegen mei komt er een aanvulling op het jaarboek : hierin wordt dieper ingegaan op de markantste gebeurtenissen van 1993. Voor verschillende projecten wordt een achtergrondinformatie gegeven en een verklaring voor de verschillende aanpassingen. Verder wordt ook een historische schets gegeven van de grootste veranderingen. Bijkomend hoofdstuk vormen de veranderingen in de lijnen. Nu reeds staat de inhoud van dit bijvoegsel vast, nl.

- geschiedkundige schets van de reeksen 00 (Marelli) en 05
- de beschrijving van de ombouw van de 2130
- de gegevens van de M3-rijtuigen (geschrapte in 1993)
- de fiches van de nieuwe en afgevoerde wagens
- geschiedkundige schets van Ronet (gesloten in 1993)
- enkele inzettabellen van materieel
- de veranderingen bij de lijnen
- historische schets van de geschrapte lijnen

- de beschrijving van de buitenlandse lokomotieven
- de beschrijving van het "nieuwe" museummaterieel

Dit bijvoegsel kan door de leden bij verschijning verkregen worden, ook het volledige jaarboek dat een 130 blz met verschillende foto's zal tellen is in de boekenshop verkrijgbaar. In het tijdschrift wordt ten gepaste tijden de mogelijkheden voor het aankopen meegedeeld.

Om dit jaarboek kunnen samen te stellen, konden we opnieuw een beroep doen op verschillende diensten van de spoorwegen, die ons - gedurende een gans jaar - bijstonden met inlichtingen en aanwijzingen. Ook verschillende museumverenigingen en bedrijven steunden de L.S.V. met de aangepaste materieellijsten en veranderingen. Hiervoor willen we al deze mensen hartelijk danken.

De informatie werd op 10 januari afgesloten en houdt dus geen rekening met eventuele veranderingen nadien. Er werd gepoogd om een zo goed mogelijk beeld te geven van het spoorweggebeuren, doch het indringen van fouten en onnauwkeurigheden blijft steeds mogelijk. Ook informatie over afgesteld materieel, dienstmaterieel, werktreinen en over de industrie blijven moeilijk te vinden. Daarom vragen we aan iedere spoorwegliefhebber om eventuele verbeteringen en aanvullingen door te sturen. Het bijvoegsel wordt op 15 april afgesloten en indien de gegevens ervoor ter beschikking zijn, zullen ze in de definitieve tekst opgenomen worden. Pas door deze manier van werken is een korrekte berichtgeving mogelijk.

Namens de redactie

MATERIEEL

1. Bestellingen :

In het kader van de nieuwe structuren van de N.M.B.S. vanaf 1996, werden de eerste bestellingen geplaatst voor het nieuwe materieel, dat geschikt moet zijn voor de verhoogde snelheid van 200 km/h enerzijds en dat ook moet voldoen aan de beide gebruikte spanningen : nl. de 3 000 V gelijkspanning en de 25 kV 50 Hz-wisselspanning. De N.M.B.S. opteerde immers voor de elektrifikatie van de verbinding Liège - Luxembourg en eventueel ook de Athus-Meuse-lijn in de wisselspanning, verder moeten de lokomotieven en treinstellen ook - naar aanleiding van de kanaaltunnel - verder penetreren op het Franse net.

Als eerste in deze reeks werden 120 drieledige treinstellen voor de IC-dienst besteld. De studies voor een nieuw stel - dat zowel een verhoogd comfort alsook voor hogere snelheden geschikt is - werden reeds in 1990 aangevangen. Eerst werd geopteerd voor een tweeledig stel met ongeveer dezelfde karakteristieken als de huidige Breaks, doch met een verhoogd vermogen en asynchrone motoren. Hiervan zouden er 132 stellen gebouwd worden, in twee verschillende vormen : een éénspanningsstel voor 3000 V en een tweespanningsuitvoering voor het verkeer naar Luxembourg en Frankrijk. Doch door de goede resultaten bij de ombouw tot drieledige stellen bij de breaks, werden er ook studies ondernomen voor een drieledige versie, waarbij vooral het comfort verder de voorrang zou krijgen. Deze studies hadden tot resultaat dat er - voor ongeveer dezelfde prijs - 120 drieledige stellen konden gebouwd worden.

Deze reducering van de kostprijs was verder ook mogelijk door een studie voor nieuwe internationale rijtuigen type I 11. Hierdoor kon beduidend uitgespaard worden op het opstarten van de band. De nieuwe stellen krijgen dan ook de basisuitrusting van de nieuwe rijtuigen - nl. een 2/2-zetelindeling in tweede klasse, een 2/1-verdeling in eerste klasse, één enkel compartiment met de zetels in één richting, de ingangen aan de uiteinden van de kast, lichtere schuifzwenkdeuren en een volledige luchtbehandeling.

Zo ontstond geleidelijk aan dit type materieel, waarbij enkel de aanwezigheid van een intercirkulatie en kopdeuren een probleem vormt. Midden 1993 werd bij Bombardier (sektie BN) en Accec de bestelling gedaan voor deze 120 stellen, verdeeld over 70 stellen enkel geschikt voor 3 000 V en 50 stellen voor twee spanningen. De levering van de eerste stellen - aangeduid als MS 96 - is voorzien voor midden 1995, de serielevering daarentegen vangt in de loop van 1996 aan.

De 70 éénspanningsstellen zullen geleidelijk aan op de volgende (nieuwe) IC-verbindingen ingezet worden (planning van 1992) :

- IC D : Genk - Hasselt - Leuven - Brussel - Gent - Kortrijk - Poperinge / De Panne
- IC E : Brussel - Mons - Queivrain
- IC G : Antwerpen - Gent - Oostende
- IC H : Liège - Tongeren - Hasselt - Antwerpen

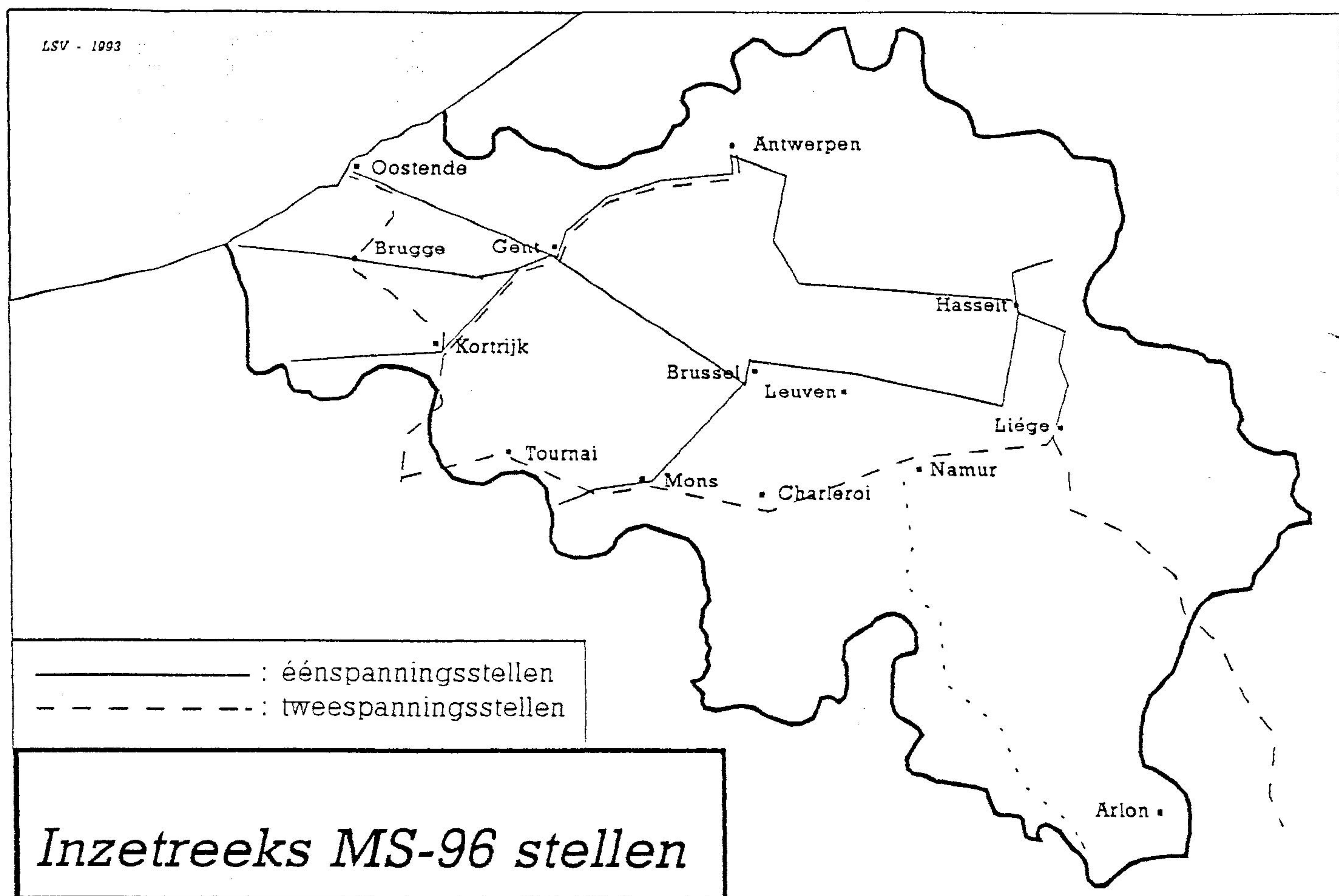
Voor de tweespanningsstellen zijn er drie inzetlijnen voorzien, nl.

- IC F : Liège - Namur - Charleroi - Mons - Tournai - Lille

IC I : Antwerpen - Gent - Kortrijk - Moeskroen - Lille

IC J : Oostende - Brugge - Kortrijk - Moeskroen - Lille

Verdere verbinding is deze tussen Liège en Luxembourg via Gouvy, waarbij de stellen mogelijk doorstoten tot in Metz en mogelijk Strassbourg.



Een tweede bestelling, die doorgevoerd werd, is deze van de TGV-stellen die vanaf 1998 ingezet zullen worden tussen Paris en Brussel met verlengingen naar Köln enerzijds en Amsterdam anderzijds. Begin 1993 werd een eerste bestelling opgetekend van 7 stellen, verdeeld over drie aangesloten landen : 4 stellen voor de S.N.C.F., 2 stellen voor de D.B. en één stel voor de N.M.B.S. Nochtans werd hiervoor het lastenboek nog niet effectief opgesteld, wel is bekend dat opnieuw een Frans - Belgisch consortium deze stellen zou bouwen, waarbij Duitsland voor de traktieuitrusting zou zorgen. Deze eerste reeks stellen zou dan vanaf eind 1996 geleverd worden.

In 1994 wordt - na een verder onderzoek van de mogelijke verbindingen - een tweede reeks stellen in opdracht gegeven worden. Hierin zouden dan ook de N.S.-stellen vertegenwoordigd zijn en denkt men aan verdere - doorgaande - diensten in Duitsland (vb. Berlin). Door deze talrijke veranderingen wordt het aantal benodigde stellen pas later beslist. Ook het vrijgeven van bijkomende Europese kredieten zal het hoge-snelheidsnet trouwens nog verder verhogen.

Een derde - verwachte - bestelling van elektrische locomotieven ging echter nog niet door. De vertraging van de ombouw van de reeks 21 door Acec en het steeds uitgebreider aantal beschikbare

Lokomotieven

Als in 1994 de bestelling moet geplaatst worden, heeft men de keuze tussen 5 konstruktors, die elk een eigen lokomotief ontworpen hebben :

- Siemens : met Spaanse AVE lokomotief en de latere "Europrinters" die thans te Duitsland proefdraaien
- AEG : met een nieuwe volledig modulaire lokomotief, waarvan een eerste prototype in bouw is
- ABB : met de Zwitserse versie. Deze lokomotief kent al de grootste verspreiding en werd al aan verschillende spoorwegmaatschappijen verkocht
- Asthom : met de Franse "Sybic"-lokomotieven. Deze machines voldoen echter niet voldoende
- Bombardier: met de omgebouwde reeks 21, waarbij wel een achterstand van ongeveer 2 jaar opgelopen werd.

2. Leveringen

In 1993 zijn er geen echte leveringen van traktiematerieel te noteren : wel had Bombardier (BN) te Brugge zijn handen vol aan de levering van de tussenrijtuigen voor de drieledige stellen, en was het orderboek verder gevuld met levering voor het materieel voor de kanaaltunnel.

Tweede levering zijn de Eurostar-treinstellen. Begin april 1993 werd het eerste 5franse) prototypetal aan de S.N.C.F. afgeleverd, in juli volgde het tweede stel, waarbij één Belgische motorwagen afgeleverd werd. Deze beide stellen verzekerden diverse testritten op het Franse en later ook Britse net, werden wel in Brussel aan de pers voorgesteld. Pas tijdens de eerste maanden van 1994 volgen de proeven in België. Het stel werd nog niet officieel in het N.M.B.S.-bestand opgenomen.

3. Verbouwingen

In 1993 hadden de centrale werkplaatsen het druk met ombouwwerkzaamheden : gedurende het ganse jaar was er in de CW Mechelen een bedrijvigheid voor het aanpassen van de tweeledige "Breaks" : met een ombouwtijd van 1 maand, kwam er wekelijks een nieuw drieledig stel op de sporen. De werken uitgevoerd door de CW Mechelen bestonden uit de ombouw en de aanpassing van de elektrische en pneumatische bedieningskast, de aanpassing van de reminrichting en vooral de volledige herschildering van de stellen. In 1993 werden in het totaal 45 stellen omgebouwd.

CW Salzannes daarentegen hield zich bezig met de ombouw van de diesellokomotieven : begin van het jaar werden de laatste drie lokomotieven reeks 53 en 54 omgevormd en kregen er een nieuwe bestuurderskabine. Hierdoor is deze moderniseringsgolf voor deze lokomotieven volledig afgelopen en werden alle machines - uitgezonderd de voor het museum bestemde 5404 - omgebouwd.

Tweede belangrijkere ombouw, is deze van de 5531. Omdat de 6215 - in verband met zijn lichtere vermogen - niet voldeed op de Ardeense lijnen, werd beslist om de uitrusting van deze vierassige lokomotief te verwijderen en in te bouwen bij een machine reeks 55. Hiervoor werd de 5531 gekozen. De terugbouw van de 6215 werd in april 1993 afgesloten en de machine bleef nadien in Kinkempois. Nadien werd de elektrische uitrusting in de 5531 ingebouwd en deze machine kwam eind juli terug op de sporen.

Verdere kleinere verbouwingen werden uitgevoerd bij de lokomotieven reeks 74 en in 1993 werden de laatste machines uitgerust met een radiobesturing voor het heuvelwerk te Antwerpen-noord.

Eind 1993 ging dan ook de 2130 bij de CW Mechelen binnen, dit voor de ombouw tot tweespanningslokomotief en tot inbouw van asynchrone motoren. Deze ombouw - uitgevoerd door Acec - zal in de loop van april 1994 beëindigd zijn.

| Nummers | Datum | Ombouw |
|---------|----------|----------------|
| 301 | 06-10-93 | Naar drieledig |
| 302 | 28-08-93 | |
| 303 | 24-03-93 | |
| 304 | 28-04-93 | |
| 338 | 21-04-93 | |
| 339 | 31-03-93 | |
| 340 | 08-04-93 | |
| 341 | 16-04-93 | |
| 342 | 18-03-93 | |
| 344 | 29-07-93 | |
| 346 | 20-07-93 | |
| 347 | 13-05-93 | |
| 349 | 19-05-93 | |
| 350 | 27-05-93 | |
| 351 | 09-06-93 | |
| 352 | 14-07-93 | |
| 353 | 10-09-93 | |
| 354 | 14-01-93 | |
| 357 | 28-01-93 | |
| 358 | 05-02-93 | |
| 359 | 11-02-93 | |
| 360 | 18-02-93 | |
| 361 | 21-01-93 | |
| 362 | 24-02-93 | |
| 363 | 04-03-93 | |
| 364 | 10-03-93 | |
| 367 | 22-10-93 | |
| 369 | 08-10-93 | |
| 376 | 26-10-93 | |
| 425 | 31-08-93 | |
| 426 | 24-09-93 | |
| 427 | 10-08-93 | |
| 428 | 28-10-93 | |
| 429 | 01-07-93 | |

| | | |
|------|----------|-----------------------|
| 430 | 09-11-93 | Naar drieledig |
| 431 | 18-11-93 | |
| 432 | 03-12-93 | |
| 433 | 23-06-93 | |
| 434 | 04-05-93 | |
| 435 | 15-06-93 | |
| 436 | 03-12-93 | |
| 437 | 10-12-93 | |
| 438 | 17-12-93 | |
| 439 | 24-12-93 | |
| 5302 | | Met vlottende kabine |
| 5307 | | |
| 5318 | | |
| 5319 | | |
| 5320 | | |
| 5402 | | |
| 5531 | | Elektische verwarming |
| 6215 | ..-03-93 | Terugbouw |

4. Stelplaatsveranderingen

De transferts werden praktisch volledig uitgevoerd tijdens de beide wisselingen van de beurtregelingen en beperkten zich tot het elektrisch materieel. De wijzigingen speelden vooral in op de vernieuwde situatie van de werkplaatsen en de geplande sluiting van Ronet in 1993 en St-Ghislain en Kortrijk in 1994. Verder oorzaak was de indienstreding van de drieledige "Breaks" en de daarmee gepaard gaande afstelling van klassieke stellen.

Bij de beurtregelingswissel voor de zomerperiode was er vooreerst het begin van de afgifte van de klassieke stellen van Ronet. Al de stellen reeks 00 werden op dat ogenblik naar de stelplaats St-Ghislain getransfereerd, zonder dat er aan de inzet wat veranderde. Ook Stockem kreeg op dat ogenblik enkele stellen reeks 00, ter compensatie van de afgestelde elektrische motorwagens reeks 05.

Om het onderhoudsprogramma aan te kunnen houden, gaf St-Ghislain anderzijds zijn stellen 06 (601 - 637) aan Schaarbeek af, anderzijds ging de tweede reeks "sprinters" (713 - 722) te Hasselt in onderhoud.

Als laatste van het sneeuwbaaleffekt gingen 10 stellen reeks 06 dan nog van Hasselt naar Kinkempois. Vermelden we nog als laatste dat de 10 lokomotieven reeks 21 Schaarbeek verlieten richting Oostende.

Bij de winterregeling hebben we de eerste werkelijke omschakeling naar de nieuwe omschakeling voor het materieelonderhoud. Voor ingang van de nieuwe STAR 21-start wordt voor het materieel een volledige nieuwe indeling gemaakt voor de werkplaatsen en zo krijgen we een sterk verminderd aantal stelplaatsen en een concentratie van de verschillende lokomotiefreeksen in één stelplaats. Anderzijds werd beslist om twee "super-werkplaatsen" te ontwikkelen die vanaf 1998 het grootste gedeelte van het onderhoudswerk zouden uitvoeren. De nieuwe werkplaatsen worden Antwerpen-noord (volledige nieuwbouw) en Monceau (modernisering). Geleidelijk aan krijgen we dan de volgende stelplaatsindeling :

| | |
|-------------------|---|
| Brussel-zuid : | werkplaats voor TGV-stellen |
| Antwerpen-noord : | elektrische lokomotieven en dieseltraktie |
| Monceau : | elektrische lokomotieven, elektrische stellingen |
| Schaarbeek : | elektrische stellingen |
| Merelbeke : | elektrische stellingen , dieseltraktie |
| Hasselt : | elektrische stellingen |
| Kinkempois : | elektrische stellingen , dieseltraktie |
| Stockem : | gemengd (verdwijnt op lange termijn) |
| Oostende : | elektrische stellingen (verdwijnt op lange termijn) |

Om dit mogelijk te maken kreeg Antwerpen-dam met ingang van de winterregeling zijn eerste elektrische lokomotieven toegewezen (reeksen 21 en 25.5), terwijl ook Monceau in contact kwam met de elektrische traktie (reeks 26).

Anderzijds werd ook beslist om de IC-dienst Maastricht/Genk - Brussel - kust om te schakelen naar de gemoderniseerde "Breaks" en hierdoor kwam de stellingen 326 - 364 in Hasselt in onderhoud. Dit leidde dan weer tot verdere verschuivingen bij de overige stellingen tussen Oostende, Merelbeke en Kinkempois. Deze transfert had tot gevolg dat het onderhoudspeil te Oostende voor het eerst sterk daalde en om de werkgelegenheid voorlopig te behouden kreeg Oostende in de vorm van de reeksen 12 en 21 voor korte tijd een aantal elektrische lokomotieven.

Ook de ontmanteling van Ronet ging verder door de afgifte van de laatste diesel(rangeer)lokomotieven aan Stockem (reeks 73) en Kinkempois (reeks 91), dit zonder invloed te hebben op de inzet. In 1994 gaan de 73-ers echter in onderhoud te Monceau. Eind 1993 bleef enkel nog de reeks 23 in onderhoud te Ronet, doch deze laatste machines verdwijnen half januari 1994, zodat dan de sluiting effectief doorgevoerd kan worden. De loods wordt nadien gebruikt door de oprichting van een belangrijke cel voor de dienst infrastructuur.

Verdere veranderingen in het bestand zijn het in park stellingen van een aantal diesellokomotieven om ze vanaf half 1994 te kunnen gebruiken in het werkverkeer voor de aanleg van de hoge-snelheidslijnen. Zo zijn een aantal 84-ers en zelfs 62-ers reserve voor deze toekomstige diensten, terwijl ook de teruggekomen 59-ers voor werktreinen zullen ingezet worden.

Deze laatste machines werden trouwens vanuit de S.N.C.F.-stelplaatsen terug overgebracht naar de N.M.B.S. en op 1 maart 1993 terug in het bestand opgenomen en voorlopig te Merelbeke gestationeerd. Hier worden ze - in afwachting op hun nieuwe taken, ingezet in een eigen reeks, waarbij ze in dubbeltraktie een kolentrein vanuit Merelbeke naar de elektriciteitscentrale van Ruien voeren.

De reeks 84 anderzijds blijven te Stockem, Oostende en Montzen afgesteld, waarbij ze wel onderhouden blijven zodat ze ten alle tijde terug in effectieve dienst kunnen komen. De 62-ers worden regelmatig gewisseld, zodat het onderhoud verzekerd blijft.

| Nummer(s) | Van stelplaats | Naar stelplaats | Datum |
|-------------|----------------|-----------------|----------|
| 104 | Ronet | St-Ghislain | 23-05-93 |
| 106 - 108 | Ronet | St-Ghislain | 23-05-93 |
| 113 - 114 | Ronet | St-Ghislain | 23-05-93 |
| 119 | Ronet | St-Ghislain | 23-05-93 |
| 121 - 122 | Ronet | St-Ghislain | 23-05-93 |
| 124 - 125 | Ronet | St-Ghislain | 23-05-93 |
| 129 - 130 | Ronet | St-Ghislain | 23-05-93 |
| 132 - 150 | Ronet | St-Ghislain | 23-05-93 |
| 153 - 164 | Ronet | Stockem | 23-05-93 |
| 165 - 167 | Kortrijk | Stockem | 23-05-93 |
| 326 - 329 | Stockem | Hasselt | 26-09-93 |
| 331 - 337 | Merelbeke | Hasselt | 26-09-93 |
| 338 - 353 | Kinkempois | Hasselt | 26-09-93 |
| 354 - 364 | Merelbeke | Hasselt | 26-09-93 |
| 365 - 415 | Oostende | Merelbeke | 26-09-93 |
| 425 - 440 | Merelbeke | Kinkempois | 26-09-93 |
| 601 - 637 | St-Ghislain | Schaarbeek | 23-05-93 |
| 638 | Kortrijk | Schaarbeek | 23-05-93 |
| 713 - 722 | Hasselt | Kinkempois | 23-05-93 |
| 917 - 929 | Schaarbeek | Hasselt | 23-05-93 |
| 930 - 945 | Schaarbeek | Hasselt | 26-09-93 |
| 1201 - 1212 | Schaarbeek | Oostende | 26-09-93 |
| 2101 - 2110 | Schaarbeek | Oostende | 23-05-93 |
| 2111 - 2150 | Merelbeke | Oostende | 26-09-93 |
| 2151 - 2160 | Merelbeke | Antwerpen-Dam | 26-09-93 |
| 2551 - 2558 | Schaarbeek | Antwerpen-Dam | 26-09-93 |
| 2601 - 2635 | Stockem | Monceau | 26-09-93 |
| 5905 | SNCF | Merelbeke | 01-03-93 |
| 5909 | SNCF | Merelbeke | 01-03-93 |
| 5916 | SNCF | Merelbeke | 01-03-93 |
| 5917 | SNCF | Merelbeke | 01-03-93 |
| 5924 | SNCF | Merelbeke | 01-03-93 |
| 5926 | SNCF | Merelbeke | 01-03-93 |
| 5936 | SNCF | Merelbeke | 01-03-93 |
| 5941 | SNCF | Merelbeke | 01-03-93 |
| 5946 | SNCF | Merelbeke | 01-03-93 |
| 5950 | SNCF | Merelbeke | 01-03-93 |
| 7338 - 7342 | Ronet | Stockem | 01-10-93 |
| 9143 | Ronet | Kinkempois | 01-10-93 |
| 9146 | Ronet | Kinkempois | 01-10-93 |
| 9147 | Ronet | Kinkempois | 01-10-93 |
| 9151 | Ronet | Kinkempois | 01-10-93 |
| 9155 | Ronet | Kinkempois | 01-10-93 |
| 9156 | Ronet | Kinkempois | 01-10-93 |
| 9158 | Ronet | Kinkempois | 01-10-93 |

5. Schrappingen

Het jaar 1993 kende slechts een gering aantal schrappingen : door de indienststelling van de drieledige Breaks en de aanpassing van hun dienstregelingen kon er een eerste verschuiving optreden in de diensten en werden de stellen 06 (eerste reeksen) zoveel mogelijk uit de IC- en IR-diensten verwijderd en namen de plaats in van de oude klassieke stellen. Hierdoor kon met ingang van de zomerregeling een aantal stellen - waarvan de technische toestand het slechts was - afgesteld worden. Twee reeksen gingen hierbij volledig richting afstelspoor. Dit zijn :

- de vier stellen reeks 00 (046 - 049) waarvan het elektrisch gedeelte door de Italiaanse firma Marelli gebouwd werd en die afweek van de standaard uitvoering. Hierdoor is het onderhoud moeilijker en duurder, daar er een stock reserveonderdelen moest gehouden worden.
- de reeks 05 : deze stellen, gebouwd voor langere afstanden en uitgerust met kleine toegangsplatformen voldeden minder in de omnibusdienst en ook de roestvorming bij verschillende stellen was dermate dat een algehele afstelling ich opdrong.

Verder werden nog 13 stellen reeks 00 (nummers 050 - 128) geschrapt. Deze werden gekozen naar hun laatste onderhoudsbeurt en de algemene toestand.

Bij de elektrische lokomotieven ging enkel de 2219 richting sloper, dit na een lange afsteltijd te St-Ghislain. Deze lokomotief is de eerste van de reeks die geschrapt werd.

| Nummer(s) | Stelplaats | Datum |
|-----------|-------------|----------|
| 046 | Schaarbeek | 01-06-93 |
| 047 | Schaarbeek | 01-06-93 |
| 048 | Schaarbeek | 01-08-93 |
| 049 | Schaarbeek | 01-06-93 |
| 051 | Stockem | 01-07-93 |
| 057 | St-Ghislain | 01-07-93 |
| 062 | St-Ghislain | 01-06-93 |
| 065 | St-Ghislain | 01-06-93 |
| 073 | St-Ghislain | 01-07-93 |
| 075 | St-Ghislain | 01-07-93 |
| 078 | St-Ghislain | 01-08-93 |
| 088 | St-Ghislain | 01-06-93 |
| 098 | St-Ghislain | 01-07-93 |
| 103 | Ronet | 01-07-93 |
| 105 | Ronet | 01-08-93 |
| 112 | Ronet | 01-08-93 |
| 127 | Ronet | 01-08-93 |
| 502 | Stockem | 01-07-93 |
| 505 | Stockem | 01-07-93 |
| 509 | Stockem | 01-06-93 |
| 510 | Stockem | 01-07-93 |
| 517 | Stockem | 01-07-93 |
| 518 | Stockem | 01-08-93 |
| 519 | Stockem | 01-06-93 |
| 520 | Stockem | 01-07-93 |
| 527 | Stockem | 01-08-93 |
| 530 | Stockem | 01-07-93 |
| 531 | Stockem | 01-07-93 |
| 532 | Stockem | 01-08-93 |
| 538 | Stockem | 01-07-93 |
| 2219 | St-Ghislain | 01-06-93 |

STELPLAATSEN

Elektrische stellingen

Reeks 00 :

010 - 050 :

Bouwer : La Brugeoise / Nicaise
Bouwjaar : 1950 - 1953
Aantal gebouwd : 40
Effectief op 01-01-1994 : 31
Aantal plaatsen : 1ste klasse : 32 plaatsen
2de klasse : 138 plaatsen
Massa : leeg : 93 000 kg
geladen : 117 000 kg
Snelheid : 130 km/h

| | | | | |
|---------|---------|---------|---------|---------|
| 010 FSR | 017 FSR | 024 FSR | 032 FSR | 038 FSR |
| 011 FSR | 018 FSR | 025 FSR | 033 FSR | 039 FSR |
| 013 FSR | 019 FSR | 027 FSR | 034 FSR | 040 FSR |
| 014 FSR | 020 FSR | 029 FSR | 035 FSR | 041 FSR |
| 015 FSR | 022 FSR | 030 FSR | 036 FSR | 042 FSR |
| 016 FSR | 023 FSR | 031 FSR | 037 FSR | 043 FSR |
| | | | | 044 FSR |

051 - 150 :

Bouwer : La Brugeoise, Raghenno, Germain
Bouwjaar : 1954 - 1956
Aantal gebouwd : 101
Effectief op 01-01-1994 : 46
Effectief poststellen : 16
Aantal plaatsen : 1ste klasse : 28 plaatsen
2de klasse : 143 plaatsen
Massa : leeg : 79 500 kg
geladen : 101 500 kg
Snelheid : 130 km/h

151 - 270 :

Bouwer : La Brugeoise, Raghenno, Germain, CW
Mechelen, ABR
Bouwjaar : 1962 - 1963 - 1965
Aantal gebouwd : 120
Effectief op 01-01-1994 :
Aantal plaatsen : 1ste klasse : 28 plaatsen
2de klasse : 152 plaatsen
Massa : leeg : 101 000 kg
geladen : 124 000 kg
Snelheid : 130 km/h

| | | | | |
|------------|------------|------------|------------|---------|
| 053 FGH | 090 FGH | 109 > POST | 125 FGH | 140 FGH |
| 060 FGH | 091 > POST | 110 > POST | 128 > POST | 141 FGH |
| 067 FGH | 092 FGH | 111 > POST | 129 FGH | 143 FGH |
| 074 > POST | 093 > POST | 113 FGH | 130 FGH | 144 FGH |
| 076 FGH | 094 FGH | 114 FGH | 132 FGH | 145 FGH |
| 077 FGH | 095 FGH | 117 > POST | 133 FGH | 146 FGH |
| 080 > POST | 096 FGH | 118 > POST | 134 FGH | 147 FGH |
| 081 FGH | 100 FGH | 119 FGH | 135 FGH | 148 FGH |
| 082 FGH | 102 FGH | 120 > POST | 136 FGH | 149 FGH |
| 083 FGH | 104 FGH | 121 > POST | 137 FGH | 150 FGH |
| 084 > POST | 106 FGH | 122 FGH | 138 FGH | |
| 085 > POST | 107 FGH | 123 > POST | 139 FGH | |
| 086 > POST | 108 FGH | 124 FGH | 140 FGH | |
| 151 FGH | 176 LK | 201 LK | 226 FHS | 251 LK |
| 152 FGH | 177 LK | 202 LK | 227 FHS | 252 LK |
| 153 MKM | 178 LK | 203 LK | 228 FGH | 253 LK |
| 154 MKM | 179 LK | 204 LK | 229 FGH | 254 LK |
| 155 MKM | 180 LK | 205 LK | 230 FGH | 255 LK |
| 156 MKM | 181 LK | 206 LK | 231 FGH | 256 LK |
| 157 MKM | 182 LK | 207 FHS | 232 FGH | 257 LK |
| 158 MKM | 183 LK | 208 FHS | 233 FGH | 258 LK |
| 159 MKM | 184 LK | 209 FHS | 234 FGH | 259 LK |
| 160 MKM | 185 LK | 210 FHS | 235 FGH | 260 LK |
| 161 MKM | 186 LK | 211 FHS | 236 FGH | 261 LK |
| 162 MKM | 187 LK | 212 FHS | 237 FGH | 262 LK |
| 163 MKM | 188 LK | 213 FHS | 238 FGH | 263 LK |
| 164 MKM | 189 LK | 214 FHS | 239 FGH | 264 LK |
| 165 MKM | 190 LK | 215 FHS | 240 FGH | 265 LK |
| 166 MKM | 191 LK | 216 FHS | 241 FGH | 266 LK |
| 167 MKM | 192 LK | 217 FHS | 242 FGH | 267 LK |
| 168 LK | 193 LK | 218 FHS | 243 FGH | 268 LK |
| 169 LK | 194 LK | 219 FHS | 244 FGH | 269 LK |
| 170 LK | 195 LK | 220 FHS | 245 FGH | 270 LK |
| 171 LK | 196 LK | 221 FHS | 246 LK | |
| 172 LK | 197 LK | 222 FHS | 247 LK | |
| 173 LK | 198 LK | 223 FHS | 248 LK | |
| 174 LK | 199 LK | 224 FHS | 249 LK | |
| 175 LK | 200 LK | 225 FHS | 250 LK | |

Reeks 03 :

Tweeledig :

| | |
|-------------------------|---------------------------|
| Bouwer : | La Brugeoise & Nivelles |
| Bouwjaar : | 1986 - 1988 |
| Aantal gebouwd : | 140 |
| Effectief op 01-01-1994 | 57 |
| Aantal plaatsen : | 1ste klasse : 32 plaatsen |
| | 2de klasse : 139 plaatsen |
| Massa : | leeg : kg |
| | geladen : kg |
| Snelheid : | 160 km/h |

| | | | | | | | | | |
|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| 365 | FKR | 380 | FKR | 392 | FKR | 404 | FKR | 416 | FKR |
| 366 | FKR | 381 | FKR | 393 | FKR | 405 | FKR | 417 | FKR |
| 368 | FKR | 382 | FKR | 394 | FKR | 406 | FKR | 418 | FKR |
| 370 | FKR | 383 | FKR | 395 | FKR | 407 | FKR | 419 | FKR |
| 371 | FKR | 384 | FKR | 396 | FKR | 408 | FKR | 420 | FKR |
| 372 | FKR | 385 | FKR | 397 | FKR | 409 | FKR | 421 | FKR |
| 373 | FKR | 386 | FKR | 398 | FKR | 410 | FKR | 422 | FKR |
| 374 | FKR | 387 | FKR | 399 | FKR | 411 | FKR | 423 | FKR |
| 375 | FKR | 388 | FKR | 400 | FKR | 412 | FKR | 424 | FKR |
| 377 | FKR | 389 | FKR | 401 | FKR | 413 | FKR | | |
| 378 | FKR | 390 | FKR | 402 | FKR | 414 | FKR | | |
| 379 | FKR | 391 | FKR | 403 | FKR | 415 | FKR | | |

Drieledig :

Bouwer : La Brugeoise & Nivelles, Bombardier,
CW Mechelen
 Bouwjaar : 1991 - 1992
 Aantal gebouwd : 82
 Effectief op 01-01-1994 : 82
 Aantal plaatsen : 1ste klasse : 41 plaatsen
 2de klasse : 296 plaatsen
 Massa : leeg : 150 000 kg
 geladen : 180 000 kg
 Snelheid : 160 km/h

| | | | | | | | | | |
|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|----|
| 301 | MKM | 319 | MKM | 337 | FHS | 356 | FHS | 431 | NK |
| 302 | MKM | 320 | MKM | 338 | FHS | 357 | FHS | 432 | NK |
| 303 | MKM | 321 | MKM | 339 | FHS | 358 | FHS | 433 | NK |
| 304 | MKM | 322 | MKM | 340 | FHS | 359 | FHS | 434 | NK |
| 305 | MKM | 323 | MKM | 341 | FHS | 360 | FHS | 435 | NK |
| 306 | MKM | 324 | MKM | 342 | FHS | 361 | FHS | 436 | NK |
| 307 | MKM | 325 | MKM | 344 | FHS | 362 | FHS | 437 | NK |
| 308 | MKM | 326 | FHS | 345 | FHS | 363 | FHS | 438 | NK |
| 309 | MKM | 327 | FHS | 346 | FHS | 364 | FHS | 439 | NK |
| 310 | MKM | 328 | FHS | 347 | FHS | 367 | FKR | 440 | NK |
| 311 | MKM | 329 | FHS | 348 | FHS | 369 | FKR | | |
| 312 | MKM | 330 | FHS | 349 | FHS | 376 | FKR | | |
| 313 | MKM | 331 | FHS | 350 | FHS | 425 | NK | | |
| 314 | MKM | 332 | FHS | 351 | FHS | 426 | NK | | |
| 315 | MKM | 333 | FHS | 352 | FHS | 427 | NK | | |
| 316 | MKM | 334 | FHS | 353 | FHS | 428 | NK | | |
| 317 | MKM | 335 | FHS | 354 | FHS | 429 | NK | | |
| 318 | MKM | 336 | FHS | 355 | FHS | 430 | NK | | |

Reeks 05.9 : SABENA :

Bouwer : La Brugeoise & Nivelles, Ragheno, ABR
 Bouwjaar : 1970
 Aantal gebouwd : 6
 Effectief op 01-01-1994 : 6
 Aantal plaatsen : 1ste klasse : 85 plaatsen
 2de klasse : 34 plaatsen
 Massa : leeg : 104 000 kg
 geladen : 127 000 kg
 Snelheid : 140 km/h

| | | | | |
|--------------------|---------|---------|---------|---------|
| 595 FSR 596 FSR | 597 FSR | 598 FSR | 599 FSR | 600 FSR |
|--------------------|---------|---------|---------|---------|

Reeks 06 :

Bouwer : La Brugeoise & Nivelles, Ragheno, ABR
Braine-le-Compte

Bouwjaar : 1967 - 1970 - 1971 - 1973 - 1974

Aantal gebouwd : 182
Effectief op 01-01-1994 : 181

Aantal plaatsen : 1ste klasse : 28 plaatsen
2de klasse : 152 plaatsen

Massa : leeg : 104 000 kg
geladen : 127 000 kg

Snelheid : 140 km/h

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

Reeks 08 :

Bouwer : La Brugeoise & Nivelles
 Bouwjaar : 1975 - 1976
 Aantal gebouwd : 44
 Effectief op 01-01-1994 : 44
 Aantal plaatsen : 1ste klasse : 56 plaatsen
 2de klasse : 302 plaatsen
 Massa : leeg : 217 400 kg
 geladen : 257 300 kg
 Snelheid : 140 km/h

| | | | | |
|---------|---------|---------|---------|---------|
| 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 | |

Reeks 09 : Sprinter :

Bouwer : La Brugeoise & Nivelles
 Bouwjaar : 1986 - 1990
 Aantal gebouwd : 45
 Effectief op 01-01-1994 : 45
 Aantal plaatsen : 1ste klasse : 40 plaatsen
 2de klasse : 137 plaatsen
 Massa : leeg : kg
 geladen : kg
 Snelheid : 120 km/h

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

Reeks 09.6 : Poststellen :

| | | |
|--------------|--------------|-----------|
| 961 (080) NK | 966 (123) NK | 971 (128) |
| 962 (085) NK | 967 (118) NK | 972 (084) |
| 963 (109) NK | 968 (074) NK | 973 (120) |
| 964 (086) NK | 969 (091) NK | 974 (110) |
| 965 (117) NK | 970 (093) NK | 975 (111) |

Elektrische lokomotieven

Reeks 11 : Benelux :

Bouwer : La Brugeoise & Nivelles
 Bouwjaar : 1985 - 1986
 Asindeling : B°B°
 Aantal gebouwd : 12
 Effectief op 01-01-1994 : 12
 Vermogen : 3 130 kW
 Massa : 84 000 kg
 Snelheid : 160 km/h
 Spanningen : 1 500 V - / 3 000 V -

| | | | | |
|----------|----------|----------|----------|----------|
| 1181 FSR | 1184 FSR | 1187 FSR | 1189 FSR | 1191 FSR |
| 1182 FSR | 1185 FSR | 1188 FSR | 1190 FSR | 1192 FSR |
| 1183 FSR | 1186 FSR | | | |

Reeks 12 :

Bouwer : La Brugeoise & Nivelles
 Bouwjaar : 1987 - 1988
 Asindeling : B°B°
 Aantal gebouwd : 12
 Effectief op 01-01-1994 : 12
 Vermogen : 3 130 kW
 Massa : 87 000 kg
 Snelheid : 160 km/h
 Spanningen : 3 000 V - / 25 000 V 50 Hz

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

Reeks 15 :

Bouwer : La Brugeoise & Nivelles
 Bouwjaar : 1962
 Asindeling : B°B°
 Aantal gebouwd : 5
 Effectief op 01-01-1994 : 5
 Vermogen : 2 770 kW
 Massa : 77 700 kg
 Snelheid : 160 km/h
 Spanningen : 1 500 V - / 3 000 V - / 25 000 V 50 Hz

| | | | | |
|----------|----------|----------|----------|----------|
| 1501 FSD | 1502 FSD | 1503 FSD | 1504 FSD | 1505 FSD |
|----------|----------|----------|----------|----------|

Reeks 16 :

Bouwer : La Brugeoise & Nivelles
 Bouwjaar : 1966
 Asindeling : B°B°
 Aantal gebouwd : 8
 Effectief op 01-01-1994 : 8
 Vermogen : 2 790 kW
 Massa : 82 600 kg
 Snelheid : 160 km/h
 Spanningen : 1 500 V - / 3 000 V - / 25 000 V 50 Hz
 15 000 V 16,67 Hz

| | | | | |
|----------|----------|----------|----------|----------|
| 1601 FSD | 1603 FSD | 1605 FSD | 1607 FSD | 1608 FSD |
| 1602 FSD | 1604 FSD | 1606 FSD | | |

Reeks 18 :

Bouwer : La Brugeoise & Nivelles
 Bouwjaar : 1973
 Asindeling : CC
 Aantal gebouwd : 6
 Effectief op 01-01-1994 : 6
 Vermogen : 4 460 kW
 Massa : 113 000 kg
 Snelheid : 180 km/h
 Spanningen : 1 500 V - / 3 000 V - / 25 000 V 50 Hz
 15 000 V 16,67 Hz

| | | | | |
|---------|---------|---------|---------|---------|
| 1801 NK | 1803 NK | 1804 NK | 1805 NK | 1806 NK |
| 1802 NK | | | | |

Reeks 20 :

Bouwer : La Brugeoise & Nivelles
 Bouwjaar : 1975
 Asindeling : C°C°
 Aantal gebouwd : 25
 Effectief op 01-01-1994 : 24
 Vermogen : 5 150 kW
 Massa : 111 000 kg
 Snelheid : 160 km/h
 Spanningen : 3 000 V -

| | | | | |
|----------|----------|----------|----------|----------|
| 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 | |

Reeks 21 :

Bouwer : La Brugeoise & Nivelles
Bouwjaar : 1984 - 1985
Asindeling : B°B°
Aantal gebouwd : 60
Effectief op 01-01-1994 : 60
Vermogen : 3 250 kW
Massa : 82 000 kg
Snelheid : 160 km/h
Spanningen : 3 000 V -

| | | | | | | | | | |
|------|-----|------|-----|------|-----|------|-----|------|------|
| 2101 | FSD | 2113 | FSD | 2125 | FSD | 2137 | FSD | 2149 | FSD |
| 2102 | FSD | 2114 | FSD | 2126 | FSD | 2138 | FSD | 2150 | FKR |
| 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 | FSD | 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 |

Reeks 22 :

Bouwer : La Brugeoise & Nivelles
Bouwjaar : 1954
Asindeling : B°B°
Aantal gebouwd : 50
Effectief op 01-01-1994 : 49
Vermogen : 1 885 kW
Massa : 87 000 kg
Snelheid : 130 km/h
Spanningen : 3 000 V -

| | | | | | | | | | |
|------|-----|------|-----|------|-----|------|-----|------|-----|
| 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 | | |

Reeks 23 :

Bouwer : La Brugeoise & Nivelles
Bouwjaar : 1955
Asindeling : B°B°
Aantal gebouwd : 83
Effectief op 01-01-1994 : 83
Vermogen : 1 885 kW
Massa : 90 300 kg
Snelheid : 130 km/h
Spanningen : 3 000 V -

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

Reeks 25 :

Bouwer : La Brugeoise & Nivelles
Bouwjaar : 1960 - 1961
Asindeling : B°B°
Aantal gebouwd : 22
Effectief op 01-01-1994 : 14
Vermogen : 1 885 kW
Massa : 83 850 kg
Snelheid : 130 km/h
Spanningen : 3 000 V -

| | | | | |
|----------|----------|----------|----------|----------|
| 2501 FSR | 2504 FSR | 2507 FSR | 2510 FSR | 2513 FSR |
| 2502 FSR | 2505 FSR | 2508 FSR | 2511 FSR | 2514 FSR |
| 2503 FSR | 2506 FSR | 2509 FSR | 2512 FSR | |

Reeks 25.5 : Benelux :

Bouwer : La Brugeoise & Nivelles
Bouwjaar : 1961
Ombouw : 1973
Asindeling : B°B°
Aantal gebouwd : 8
Effectief op 01-01-1994 : 8
Vermogen : 1 885 kW
Massa : 85 000 kg
Snelheid : 130 km/h
Spanningen : 1 500 V - / 3 000 V -

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

Reeks 26 :

Bouwer : La Brugeoise & Nivelles
Bouwjaar : 1964 - 1968 - 1971
Asindeling : B°B°
Aantal gebouwd : 35
Effectief op 01-01-1994 : 34
Vermogen : 2 575 kW
Massa : 82 400 kg
Snelheid : 130 km/h
Spanningen : 3 000 V -

| | | | | |
|----------|----------|----------|----------|----------|
| 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 | |

Reeks 27 :

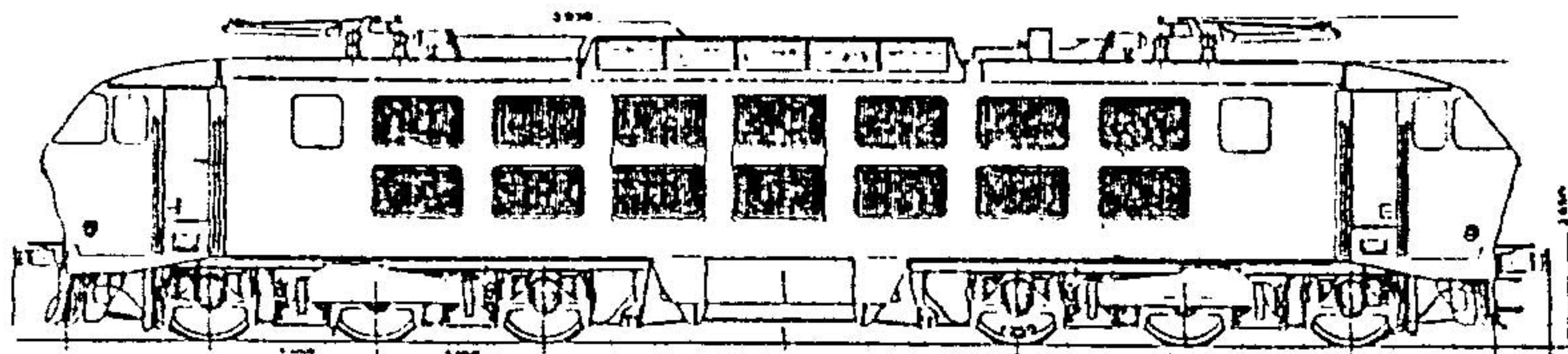
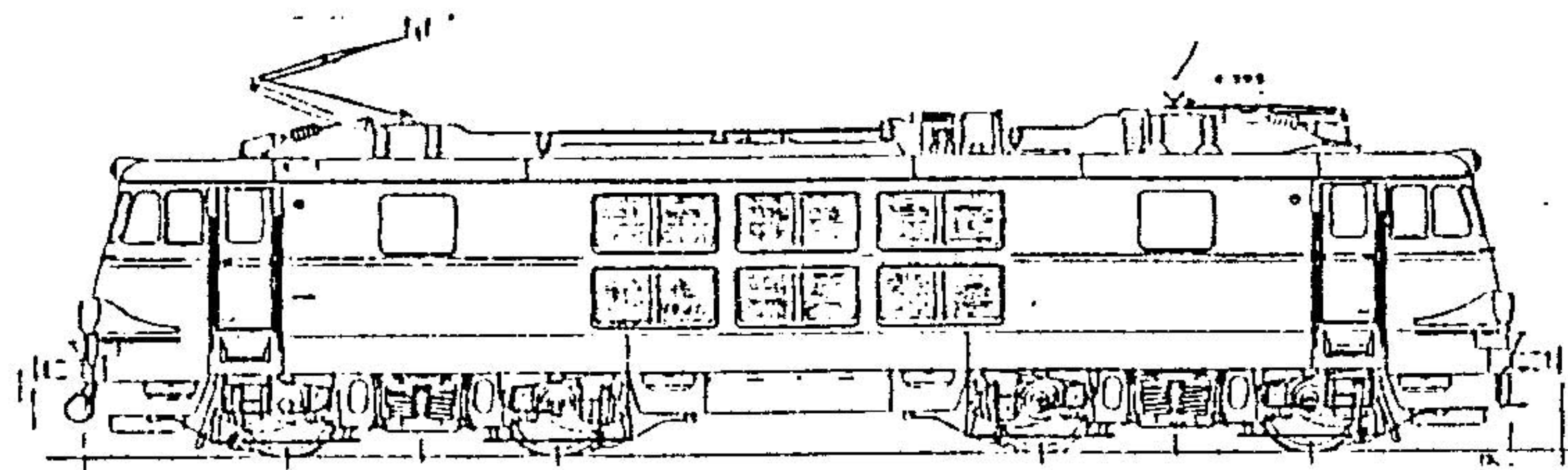
Bouwer : La Brugeoise & Nivelles
Bouwjaar : 1981 - 1982
Asindeling : B°B°
Aantal gebouwd : 60
Effectief op 01-01-1994 : 60
Vermogen : 4 150 kW
Massa : 84 000 kg
Snelheid : 160 km/h
Spanningen : 3 000 V -

| | | | | | | | | | |
|------|-----|------|-----|------|----|------|----|------|----|
| 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 |

Reeks 28 :

| | |
|-------------------------|-----------------|
| Bouwer : | Baume & Merpent |
| Bouwjaar : | 1949 |
| Asindeling : | B°B° |
| Aantal gebouwd : | 3 |
| Effectief op 01-01-1994 | 2 |
| Vermogen : | 1 990 kW |
| Massa : | 84 920 kg |
| Snelheid : | 130 km/h |
| Spanningen : | 3 000 V - |

| | |
|------|-----|
| 2801 | FSR |
| 2802 | FSR |



Motorwagens

Reeks 44 :

Bouwer : Germain
 Bouwjaar : 1954
 Asindeling : B'2'
 Aantal gebouwd : 10
 Effectief op 01-01-1994 : 9
 Aantal plaatsen : 99 plaatsen
 Motor : GM 12 cilinders in lijn
 Transmissie : hydraulisch
 Vermogen : 260 kW
 Massa : 53 000 kg
 Snelheid : 80 km/h (100 km/h)

| | | | | |
|----------|----------|----------|----------|----------|
| 4401 FKR | 4403 FKR | 4405 FKR | 4407 MKM | 4410 MKM |
| 4402 FKR | 4404 FKR | 4406 FKR | 4408 MKM | |

Reeks 45 :

Bouwer : Germain
 Bouwjaar : 1955
 Asindeling : 1A'A1'
 Aantal gebouwd : 10
 Effectief op 01-01-1994 : 10
 Aantal plaatsen : 99 plaatsen
 Motor : GM 2 * 6 cilinders in lijn
 Transmissie : hydraulisch
 Vermogen : 2* 130 kW
 Massa : 54 200 kg
 Snelheid : 80 km/h (100 km/h)

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

Reeks 46 :

Bouwer : Raghenò
 Bouwjaar : 1952
 Asindeling : 1A'A1'
 Aantal gebouwd : 20
 Effectief op 01-01-1994 : 4
 Aantal plaatsen : 71 plaatsen
 Motor : GM 6 cilinders in lijn
 Transmissie : hydraulisch
 Vermogen : 125 kW
 Massa : 33 600 kg
 Snelheid : 80 km/h

| | | | |
|----------|----------|----------|----------|
| 4601 GMN | 4603 GMN | 4608 GMN | 4609 GMN |
|----------|----------|----------|----------|

Reeks 49 :

| | |
|-------------------------|-----------------------------|
| Bouwer : | Germain |
| Bouwjaar : | 1942 |
| Asindeling : | 1A'1' |
| Aantal gebouwd : | 50 + 6 |
| Effectief op 01-01-1994 | 1 |
| Aantal plaatsen : | 77 plaatsen |
| Motor : | Brossel 8 cilinders in lijn |
| Transmissie : | mechanisch |
| Vermogen : , | 125 kW |
| Massa : | 33 300 kg |
| Snelheid : | 66 km/h |

| |
|-----------|
| 4903 FNDM |
|-----------|

| | | | | |
|----------|----------|---------------|----------|----------|
| 5301 MKM | 5305 MKM | 5309 MKM | 5313 MKM | 5317 MKM |
| 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 | 204.004 MKM * | 5407 MKM | |

* niet getransformeerd, heeft zijn "ronde neus" behouden.

Reeks 55 :

Bouwer : Brugeoise & Nivelles
 Bouwjaar : 1961
 Asindeling : C° C°
 Aantal gebouwd : 42
 Effectief op 01-01-1994 : 40
 Motor : GM 16 cilinders in V
 Transmissie : diesel-elektrisch
 Vermogen : 1 175 kW
 Massa : 110 000 kg
 Snelheid : 120 km/h

| | | | | |
|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| .5501 HK | 5509 HK | 5518 HK | .5527 NK | 5535 HK |
| .5502 HK | 5510 HK * | 5519 HK | 5528 HK | 5536 HK |
| .5503 HK | 5511 HK | 5520 HK | 5529 HK * | .5537 HK |
| .5504 HK | 5512 HK | 5521 HK | .5530 HK | .5538 HK |
| 5505 HK * | 5513 HK | 5523 HK * | 5531 HK * | .5539 HK |
| 5506 HK | 5514 HK | 5524 HK | .5532 NK | 5540 HK * |
| .5507 HK | 5515 HK * | 5525 HK | 5533 HK | 5541 HK |
| 5508 HK | 5517 HK | .5526 HK | .5534 HK | 5542 HK * |

.55xx : zonder verwarmingsketel

* : met elektrische verwarming

Reeks 59 :

Bouwer : Cockerill
 Bouwjaar : 1954
 Asindeling : B° B°
 Aantal gebouwd : 55
 Effectief op 01-01-1994 : 10
 Motor : Cockerill 8 cilinders in lijn
 Transmissie : diesel-elektrisch
 Vermogen : 1 265 kW
 Massa : 87 200 kg
 Snelheid : 120 km/h

| | | | | |
|----------|----------|----------|----------|----------|
| 5905 FKR | 5916 FKR | 5924 FKR | 5936 FKR | 5946 FKR |
| 5909 FKR | 5917 FKR | 5926 FKR | 5941 FKR | 5950 FKR |

Reeks 62 :

Bouwer : Brugeoise & Nivelles
 Bouwjaar : 1961 - 1966
 Asindeling : B'B'
 Aantal gebouwd : 136
 Effectief op 01-01-1994 : 125
 Motor : GH 12 cilinders in lijn
 Transmissie : diesel-elektrisch
 Vermogen : 860 kW
 Massa : 78 000 kg
 Snelheid : 120 km/h

| | | | | | | | | | |
|------|-------|------|-------|------|-------|------|-------|------|-------|
| 6201 | FKR | 6229 | FKR | 6256 | FKR | 6284 | LHC | 6311 | FKR |
| 6202 | FKR | 6230 | FKR | 6257 | LHC = | 6285 | LHC | 6312 | FKR |
| 6203 | FKR | 6231 | LHC | 6258 | LHC | 6286 | LHC | 6313 | FKR |
| 6204 | FKR | 6233 | FKR | 6260 | FHS | 6287 | LHC | 6314 | FGH |
| 6205 | FKR | 6234 | LHC | 6261 | FHS | 6288 | LHC | 6315 | FKR |
| 6206 | FKR | 6235 | FKR | 6262 | LHC | 6289 | HK | 6316 | FHS |
| 6207 | FKR | 6236 | FKR | 6263 | LHC | 6290 | LHC | 6317 | FHS |
| 6210 | FKR | 6237 | FKR | 6264 | FKR | 6291 | FHS | 6318 | FHS |
| 6211 | FKR | 6238 | FHS | 6266 | LHC | 6292 | FKR | 6319 | HK |
| 6212 | FKR | 6240 | FHS | 6267 | FHS | 6293 | FKR | 6320 | LHC |
| 6213 | FKR | 6241 | LHC = | 6268 | FHS | 6294 | FHS | 6321 | FKR |
| 6214 | FKR | 6242 | LHC = | 6269 | LHC | 6295 | FHS | 6322 | FKR |
| 6215 | HK | 6243 | LHC | 6270 | LHC | 6296 | FHS = | 6323 | HK |
| 6216 | FKR | 6244 | LHC + | 6271 | LHC | 6297 | FHS | 6324 | HK |
| 6217 | LHC | 6245 | FHS | 6272 | LHC | 6298 | FHS | 6325 | HK |
| 6218 | LHC | 6246 | FHS | 6273 | LHC | 6299 | FHS = | 6326 | FHS |
| 6219 | FKR | 6247 | FKR | 6274 | HK | 6300 | FKR | 6327 | FHS = |
| 6220 | FKR | 6248 | LHC | 6275 | LHC | 6301 | FKR | 6328 | HK |
| 6221 | FKR | 6249 | LHC | 6276 | LHC | 6302 | HK | 6329 | HK |
| 6222 | FKR | 6250 | LHC | 6277 | LHC | 6303 | FKR | 6330 | FHS |
| 6223 | FKR | 6251 | FHS | 6278 | LHC | 6304 | FKR | 6331 | FHS |
| 6224 | LHC | 6252 | FHS | 6279 | FHS | 6305 | FKR | 6333 | FKR |
| 6225 | FKR | 6253 | FHS | 6281 | FHS | 6306 | FKR | 6391 | FKR |
| 6227 | FKR = | 6254 | LHC | 6282 | LHC | 6307 | FKR | 6392 | FKR |
| 6228 | FKR | 6255 | FHS | 6283 | FHS | 6309 | HK | 6393 | FKR |

= : park

Rängeerlokomotieven

Reeks 70 :

Bouwer : Baume & Merpent
Bouwjaar : 1954
Asindeling : BB
Aantal gebouwd : 6
Effectief op 01-01-1994 : 6
Motor : ABC 8 cilinders in lijn
Transmissie : diesel-elektrisch
Vermogen : 420 kW
Massa : 84 640 kg
Snelheid : 50 km/h

| | | |
|-----------|-----------|-----------|
| 7001 FNDM | 7003 FNDM | 7005 FNDM |
| 7002 FNDM | 7004 FNDM | 7006 FNDM |

Reeks 71 : (ex-reeks 66) :

Bouwer : A.B.R.
Bouwjaar : 1962 Ombouw : 1980
Asindeling : BB
Aantal gebouwd : 3
Effectief op 01-01-1994 : 3
Motor : ABC 6 cilinders in lijn
Transmissie : diesel-hydraulisch
Vermogen : 575 kW
Massa : 74 000 kg
Snelheid : 80 km/h

| | | |
|-----------|-----------|-----------|
| 7101 FNDM | 7102 FNDM | 7103 FNDM |
|-----------|-----------|-----------|

Reeks 73 :

Bouwer : Brugeoise & Nivelles / ABR
Bouwjaar : 1965 - 1974
Asindeling : C
Aantal gebouwd : 95
Effectief op 01-01-1994 : 95
Motor : Cockerill 6 cilinders in lijn
Transmissie : diesel-hydraulisch
Vermogen : 550 kW
Massa : 56 000 kg
Snelheid : 60 km/h

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

Reeks 74 :

| | |
|-------------------------|-------------------------|
| Bouwer : | Brugeoise & Nivelles |
| Bouwjaar : | 1977 |
| Asindeling : | C |
| Aantal gebouwd : | 10 |
| Effectief op 01-01-1994 | 10 |
| Motor : | ABC 6 cilinders in lijn |
| Transmissie : | diesel-hydraulisch |
| Vermogen : | 550 kW |
| Massa : | 60 000 kg |
| Snelheid.: | 60 km/h |

| | | | | | | | | | |
|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 7401 | FNDM | 7403 | FNDM | 7405 | FNDM | 7407 | FNDM | 7409 | FNDM |
| 7402 | FNDM | 7404 | FNDM | 7406 | FNDM | 7408 | FNDM | 7410 | FNDM |

Reeks 75 :

| | |
|-------------------------|----------------------|
| Bouwer : | Brugeoise & Nivelles |
| Bouwjaar : | 1965 |
| Asindeling : | BB |
| Aantal gebouwd : | 6 |
| Effectief op 01-01-1994 | 6 |
| Motor : | GM 12 cilinders in V |
| Transmissie : | diesel-hydraulisch |
| Vermogen : | 860 kW |
| Massa : | 79 000 kg |
| Snelheid.: | 82 km/h |

| | | | | | | | | | |
|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 7501 | FNDM | 7503 | FNDM | 7504 | FNDM | 7505 | FNDM | 7506 | FNDM |
| 7502 | FNDM | | | | | | | | |

Reeks 80 :

Bouwer : Brugeoise & Nivelles / ABR
 Bouwjaar : 1960 - 1963
 Asindeling : C
 Aantal gebouwd : 69
 Effectief op 01-01-1994 : 37
 Motor : Maybach 6 cilinders in V
 Transmissie : diesel-hydraulisch
 Vermogen : 480 kW
 Massa : 52 100 kg
 Snelheid : 60 km/h

| | | | | | | | | | |
|------|-----|------|-----|------|-----|------|-----|------|-----|
| 8001 | FSR | 8018 | FSR | 8035 | FSR | 8051 | FSR | 8067 | FSR |
| 8002 | FSR | 8020 | FSR | 8037 | FSR | 8052 | FSR | 8068 | FSR |
| 8006 | FSR | 8024 | FSR | 8040 | FSR | 8053 | FSR | 8069 | FSR |
| 8007 | FSR | 8027 | FSR | 8045 | FSR | 8055 | FSR | | |
| 8008 | FSR | 8031 | FSR | 8046 | FSR | 8063 | FSR | | |
| 8009 | FSR | 8032 | FSR | 8047 | FSR | 8064 | FSR | | |
| 8011 | FSR | 8033 | FSR | 8049 | FSR | 8065 | FSR | | |
| 8012 | FSR | 8034 | FSR | 8050 | FSR | 8066 | FSR | | |

Reeks 82 :

Bouwer : Brugeoise & Nivelles / ABR
 Bouwjaar : 1965 - 1973
 Asindeling : C
 Aantal gebouwd : 75
 Effectief op 01-01-1994 : 75
 Motor : ABC 6 cilinders in lijn
 Transmissie : diesel-hydraulisch
 Vermogen : 480 kW
 Massa : 57 000 kg
 Snelheid : 60 km/h

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

Reeks 83 :

| | |
|-------------------------|-------------------------------|
| Bouwer : | Cockerill |
| Bouwjaar : | 1956 |
| Asindeling : | C |
| Aantal gebouwd : | 25 |
| Effectief op 01-01-1994 | 18 |
| Motor : | Cockerill 6 cilinders-in lijn |
| Transmissie : | diesel-hydraulisch |
| Vermogen : | 330 kW |
| Massa : | 57 000 kg |
| Snelheid : | 50 km/h |

| | | | | |
|----------|----------|----------|----------|----------|
| 8301 LNC | 8305 LNC | 8313 LNC | 8317 LNC | 8323 LNC |
| 8302 LNC | 8310 LNC | 8314 LNC | 8319 LNC | 8325 LNC |
| 8303 LNC | 8311 LNC | 8315 LNC | 8320 LNC | |
| 8304 LNC | 8312 LNC | 8316 LNC | 8322 LNC | |

Reeks 84 :

| | |
|-------------------------|-------------------------|
| Bouwer : | Baume & Merpent |
| 2de schijf : | A.B.R. |
| Bouwjaar : | 1955 |
| 2de schijf : | 1962 |
| Asindeling : | C |
| Aantal gebouwd : | 70 |
| Effectief op 01-01-1994 | 56 |
| Motor : | ABR 6 cilinders in lijn |
| Transmissie : | diesel-hydraulisch |
| Vermogen : | 400 kW |
| Massa : | 54 200 kg |
| 2de schijf : | 55 800 kg |
| Snelheid : | 50 km/h |

| | | | | |
|-----------|----------|-----------|-----------|-----------|
| 8401 GMN | 8421 MKM | 8435 FKR | 8451 FNDM | 8463 FNDM |
| 8405 GMN | 8422 MKM | 8437 FSD | 8452 FNDM | 8464 FNDM |
| 8406 GMN | 8424 GMN | 8439 FKR | 8453 FNDM | 8465 FNDM |
| 8407 MKM | 8425 LNC | 8440 FKR | 8454 FNDM | 8466 FNDM |
| 8408 GMN | 8427 MKM | 8441 FSD | 8455 FNDM | 8467 FNDM |
| 8410 LNC | 8428 MKM | 8442 FNDM | 8456 FNDM | 8468 FNDM |
| 8412 GMN | 8429 FSD | 8443 FKR | 8457 FNDM | 8469 FNDM |
| 8414 GMN | 8430 FSD | 8444 FKR | 8458 FNDM | 8470 FNDM |
| 8415 MUT | 8431 FSD | 8447 MKM | 8459 FNDM | |
| 8417 FNDM | 8432 FSD | 8448 GMN | 8460 FNDM | |
| 8418 MKM | 8433 GMN | 8449 FSD | 8461 FNDM | |
| 8419 MKM | 8434 FSD | 8450 FSD | 8462 FNDM | |

Reeks 85 :

Bouwer : FUF Haine-St-Pierre
 Bouwjaar : 1956 - 1957
 Asindeling : C
 Aantal gebouwd : 25
 Effectief op 01-01-1994 : 25
 Motor : SEM 6 cilinders in lijn
 Transmissie : diesel-hydraulisch
 Vermogen : 400 kW
 Massa : 57 300 kg
 Snelheid : 50 km/h

| | | | | | | | | | |
|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 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 |

Reeks 91 :

Bouwer : Cockerill, ABR
 Brugeoise & Nivelles
 Bouwjaar : 1961 - 1964
 Asindeling : B
 Aantal gebouwd : 60
 Effectief op 01-01-1994 : 40
 Motor : GM 16 cilinders in V
 Transmissie : diesel-hydraulisch
 Vermogen : 240 kW
 Massa : 35 000 kg
 Snelheid : 40 km/h

| | | | | | | | | | |
|------|-----|------|------|------|-----|------|------|------|-----|
| 9107 | FKR | 9115 | FGH | 9130 | FGH | 9139 | FNDM | 9152 | FKR |
| 9108 | FSR | 9116 | FEO | 9131 | FGH | 9143 | FEO | 9153 | MKM |
| 9109 | FKR | 9117 | FEO | 9132 | FKR | 9144 | FGH | 9155 | FEO |
| 9110 | FKR | 9118 | FEO | 9133 | FGH | 9146 | FEO | 9156 | FEO |
| 9111 | FGH | 9120 | FGH | 9134 | LNC | 9147 | FEO | 9157 | FEO |
| 9112 | FGH | 9123 | MKM | 9135 | MKM | 9148 | MKM | 9158 | FEO |
| 9113 | FGH | 9126 | FGH | 9136 | FKR | 9149 | FEO | 9159 | MKM |
| 9114 | FGH | 9129 | FNDM | 9137 | MKM | 9151 | FEO | 9160 | FK |

Dienst Baan

Reeks 91 baan :

| Nr. | Standplaats | Onderhoudswerkplaats |
|------|----------------|----------------------|
| 9101 | Deinze | Merelbeke |
| 9102 | Deinze | Merelbeke |
| 9103 | Deinze | Merelbeke |
| 9104 | Deinze | Merelbeke |
| 9105 | Mons | Monceau |
| 9106 | Mons | Monceau |
| 9119 | CWI Schaarbeek | Schaarbeek |
| 9121 | CWI Schaarbeek | Schaarbeek |
| 9122 | Mons | Monceau |
| 9124 | Mons | Monceau |
| 9125 | Charleroi | Monceau |
| 9127 | Charleroi | Monceau |
| 9128 | Mons | Monceau |
| 9138 | Deinze | Merelbeke |
| 9140 | CWI Bascoup | Monceau |
| 9141 | Charleroi | Monceau |
| 9142 | Namur | Ronet |
| 9145 | Charleroi | Monceau |
| 9149 | Charleroi | Monceau |
| 9150 | CWI Wondelgem | Merelbeke |
| 9154 | Namur | Ronet |

Reeks 92 baan :

| Nr. | Standplaats | Onderhoudswerkplaats |
|------|--------------------|----------------------|
| 9201 | Antwerpen-Centraal | Antwerpen-Dam |
| 9202 | Vorst | Schaarbeek |
| 9204 | Antwerpen-Centraal | Antwerpen-Dam |
| 9205 | Leuven | Hasselt |
| 9207 | Namur | Stockem |
| 9208 | Vorst | Schaarbeek |
| 9209 | Deinze | Merelbeke |
| 9210 | Angleur | Kinkempois |
| 9212 | Antwerpen-Centraal | Antwerpen-Dam |
| 9213 | Angleur | Kinkempois |
| 9214 | Namur | Kinkempois |
| 9215 | Angleur | Kinkempois |
| 9216 | Angleur | Kinkempois |
| 9217 | Namur | Kinkempois |
| 9218 | Deinze | Merelbeke |
| 9221 | Vorst | Schaarbeek |
| 9222 | Hasselt | Hasselt |
| 9225 | Deinze | Merelbeke |

Dienst E.S.

ES 100 :

| | | | | | |
|--------|------------|--------|-------------|--------|------------|
| ES 101 | Schaarbeek | ES 103 | Antwerpen-O | ES 105 | Kinkempois |
| ES 102 | Schaarbeek | ES 104 | Schaarbeek | ES 106 | Gent-St-P. |

ES 200 :

| | | | | | |
|--------|------------|--------|-------------|--------|------------|
| ES 201 | Charleroi | ES 205 | Arlon | ES 209 | Kinkempois |
| ES 202 | Schaarbeek | ES 206 | Antwerpen-O | ES 210 | Brugge |
| ES 203 | Jemelle | ES 207 | Mons | ES 211 | Namur |
| ES 204 | Gent-St-P. | ES 208 | Leuven | ES 212 | Schaarbeek |

ES 400 :

| | | | | | |
|-------------|------------|-------------|-----------|-------------|------------|
| ES 401 4307 | Schaarbeek | ES 403 4319 | Namur | ES 40. 4315 | Gent-St-P. |
| ES 402 4325 | Mons | ES 404 4324 | Charleroi | ES 40. 4320 | Leuven |

ES 46... :

| | |
|---------|------|
| ES 4612 | Visé |
|---------|------|

Inzet

** Elektrische stellen **

-- Reeks 00 --

1. Schaarbeek

Bestand : 010-011 / 013-020 / 022-025 / 027 / 029-044

046-049 : geschrapd op 01-07-1993

Deze oudste van de klassieke stellen worden - zoals trouwens hun ganse loopbaan - ingezet op de verbinding Charleroi - Brussel - Antwerpen - Essen, dit in de gemengde inzetreeks MQ met de stellen 06. Deze reeks omvat 30 plandagen. Tegen de zomerregeling werden uit deze reeks de stellen 046 - 049 afgevoerd, omwille van een tekort aan reserveonderdelen en een te hoge herstellingsprijs. De vrijgekomen diensten werden overgenomen door de getransfereerde stellen reeks 06.

Geleidelijk aan zullen de diensten op deze lijn volledig door de modernere stellen reeks 06 overgenomen worden en tegen 1997 worden alle boven genoemde stellen afgevoerd.

2. Ronet > St-Ghislain

Bestand : 053 / 060 / 067 / 076-077 / 081-083 / 092 / 094-096 / 100 /
102 / 104 / 106-108 / 113-114 / 119 / 122 / 124-125 / 129-130
132-141 / 143 - 152

051 / 057 / 062 / 065 / 073 / 075 / 078 / 088 / 098 / 103 /
105 / 112 / 127 : geschrapd zomer 1993

Tot bij de zomerregeling zette de stelplaats Ronet de stellen tot 150 in voor stoptreinen en vooral als versterkingsstellen voor piekurtreinen op de voornaamste lijnen rond Brussel en bereikten hierbij bestemmingen als Mechelen, Halle, Charleroi en meer naar het zuiden Jemelle. Ook enkele treinen naar Liège werden in deze reeks opgenomen.

Het de zomerregeling veranderde de inzet voor het grootste gedeelte : door de sluiting van Ronet verhuisten alle stellen terug naar St-Ghislain, anderzijds werden 13 van deze stellen definitief uit het bestand afgevoerd, dit vooral door het vrijkomen van stellen reeks 06 door de ombouw van de breaks. Te St-Ghislain werd de inzetreeks grotendeels behouden : het inzetgebied sterkt zich uit in de driehoek tussen Mons - Namur en Brussel. Zo verzekeren ze in deze reeks praktisch alle stoptreinen en een gedeelte van de piekurtreinen met bestemmingen Brussel (zowel vanuit Mons, Charleroi als Namur), Erquennes, Binche en Wavre. Voor piekurtreinen worden ze als versterkingsstellen ook gebruikt op de verbindingen naar Liège (en verder Liers) en Ciney/Jemelle.

Vooruitzichten : Naargelang er meer "Breaks" omgebouwd worden, zullen er verdere verschuivingen zijn. De stellen reeks 06 van Schaarbeek nemen dan verschillende diensten over en geleidelijk aan zullen de stellen tot 126 uit het effectief geschrapd worden. Voor de stellen 128 - 150 loopt voorlopig een poging tot modernisering, doch de resultaten hiervan moeten nog afgewacht worden.

3. St-Ghislain :

| | | |
|-----------|-----------|--------------|
| Bestand : | 151 - 152 | (2 stellen) |
| | 228 - 245 | (18 stellen) |

Deze stellingen reeks 00 - bouwschijf 1962/63 - worden ingezet in de vorige inzetreeks.

Vooruitzichten : mogelijk gaan deze stellingen in de loop van 1994 over naar de vernieuwde stelplaats Monceau en verliest St-Ghislain hiermee zijn onderhoud van het elektrische materieel.

4. Stockem :

| | | |
|-----------|-----------|--------------|
| Bestand : | 153 - 167 | (15 stellen) |
|-----------|-----------|--------------|

Deze stellingen werden met ingang van de zomerregeling vanuit Ronet en Kortrijk naar Stockem overgeplaatst en vervangen er de stellingen reeks 05. Deze laatste stellingen werden trouwens korte tijd later afgevoerd. De pas aangekomen stellingen werden dadelijk in de inzetreeks MV gebruikt en dagelijks worden er 12 stellingen gebruikt in de stoptreindienst tussen Arlon en Jemelle enerzijds en naar Luxemburg anderzijds. Op deze verbinding verzekeren ze zelfs enkele (binnenlandse) diensten in Luxemburg tussen Luxemburg en Kleinbettingen. In de piekruiddienst worden ze als versterkingsstellen gebruikt tot in Namur en zelfs Brussel.

5. Kortrijk :

| | | |
|-----------|-----------|--------------|
| Bestand : | 168 - 206 | (38 stellen) |
| | 246 - 270 | (25 stellen) |

In een praktisch gelijkblijvende reeks worden de stellingen van Kortrijk ingezet in de stoptreindienst op diverse lijnen van Oost- en West-Vlaanderen. De uitgebreide reeks MN met 60 ingezette stellingen omvat dan ook diensten op de lijnen 50, 51, 53, 66, 89 en 90. Hierdoor bereiken ze bestemmingen als Brugge, Oostende, Zeebrugge, Gent, Poperinge, Zottegem en Brussel. Vanuit Gent rijden ze op de verbinding Dendermonde - Mechelen en Leuven.

Vooruitzichten : deze dienst zal in 1994 waarschijnlijk geen echte wijzigingen ondervinden. Mogelijk zijn er enkele bijkomende treinen richting Tournai of Moeskroen.

6. Hasselt :

| | | |
|-----------|-----------|--------------|
| Bestand : | 207 - 227 | (21 stellen) |
|-----------|-----------|--------------|

De aankomst van de stellingen 09 leidde niet tot een afgifte van deze klassieke stellingen. Praktisch klassiek worden deze 21 stellingen ingezet in de reeks ML met 16 plandagen. Nochtans werd de reeks verder ingekrompen en gingen verschillende diensten tussen Antwerpen en Leuven verloren. De stellingen rijden - naast deze lijn - vooral de stoptreindiensten tussen Antwerpen en Herentals - Turnhout. Vanuit Hasselt worden de stellingen ook - als versterking gebruikt tussen Antwerpen, Hasselt en Liège.

Vooruitzichten : de afgifte van deze stellingen aan mogelijk Schaarbeek is te verwachten tegen de zomerregeling van 1994. Hierdoor kunnen deze stellingen beter ingezet worden. Mogelijk komt er zelfs een verdere ruil met St-Ghislain, die hierdoor zijn oudste stellingen kan buiten gebruik nemen.

-- Reeks 03 --

Bij deze stellingen kregen we de grootste verschuivingen, te wijten aan het feit dat steeds meer stellingen omgebouwd werden enerzijds, anderzijds door de beslissing om de verbinding Maastricht / Genk - Brussel - Kust vanaf de winterregeling door drieledige stellingen en vanuit Hasselt te verzekeren.

1. Stockem :

Bestand : 301 - 325 (25 stellen)

Transferts : 326 - 330 : naar Hasselt

Door het feit dat alle stellen van Stockem omgebouwd waren, was het mogelijk om het aantal inzetdagen van de inzetreeks MC te verminderen en hierdoor 5 stellen vrij te maken. De inzet werd niet veranderd en de stellen verzekeren de dienst Brussel - Namur - Arlon - Luxembourg.

Vermelden we nog dat de beide prototype-stellen 301 en 302 met Fiat draaistellen pas als laatste tijdens de zomer getransformeerd werden.

2. Hasselt :

Bestand : 326 - 342 / 344 - 364 (38 stellen)

Transferts : alle stellen kwamen met de winterregeling naar Hasselt

De beslissing om de inzetlijn Maastricht-Liège / Genk-Hasselt - Brussel - kust onmiddellijk om te schakelen op drieledige stellen bracht een zwaar transfertgolf met zich mee en de stelplaats Hasselt kreeg hierdoor stellen van Stockem, Merelbeke en Kinkempois toegewezen. Alle stellen waren voor de mutatie reeks gemoderniseerd. Door het gebruik van drieledige stellen kon de inzetreeks die voorheen 44 stellen omvatte, ingekort worden tot slechts 30 diensten, alle treinen gereden door twee tweeledige stellen, werden nu vervangen door slechts één drieledig stel. Hierdoor vervielen ook verschillende koppelingen te Hasselt en Liège. Deze dienst zal ook in 1994 volledig behouden blijven.

3. Merelbeke :

Bestand : tweeledig 365 - 366 / 368 / 370 - 375 / 377 - 424
drieledig 367 / 369 / 376 (60 stellen)

Door de transferts naar Hasselt, kreeg Merelbeke de laatste niet ongebouwde stellen in depot. Het effectief verminderde met 11 stellen die naar Hasselt gingen, doch Merelbeke kreeg 51 stellen van Oostende in depot. De inzet bleef tijdens de eerste deel van het jaar beperkt tot de treinen Gent - Brussel - Namur - Dinant, waarbij hier ook regelmatig drieledige stellen meereden. Door de afgifte van deze stellen, bleef de inzetreeks voorlopig uit een 30-tal dagen bestaan met enkel deze verbinding.

Doch geleidelijk werden de eerste opleidingsritten gereden voor de bediening van de verbinding Gent - Brussel - Dendermonde - Lokeren, doch tot een effectieve overname van diensten kwam het alsnog niet. Wel werden de overtollige stellen regelmatig ingezet voor bijzondere reizigerstreinen doorheen het ganse land.

Vooruitzichten : naarmate de ombouw verder gaat, zullen ook steeds meer stellen van Merelbeke drieledig worden. Hierdoor kan waarschijnlijk tegen de winterregeling van 1994 de tweede boven aangehaalde verbinding op "Breaks" overgeschakeld worden. Met een tempo van 1 stel per week wordt de ombouw van het laatste stel tegen februari 1995 voorzien.

4. Kinkempois :

Bestand : 425 - 440 (16 stellen)

Transferts : afgifte van de stellen 338 - 353 aan Hasselt
aankomst van de stellen 425 - 440 uit Oostende

De inzet van Kinkempois bleef kassiek, nl. de dienst op de Waalse as tussen Liers - Liège - Namur - Charleroi - Mons - Moeskroen. In het begin van het jaar werd deze dienst volledig uitgevoerd met tweeledige stellen, doch geleidelijk aan kreeg Kinkempois ook de gemoderniseerde versie. Tijdens de zomer-regeling waren al bijna de helft van de stellen getransformeerd, doch Kinkempois moest deze stellen bij de winterregeling afstaan aan Hasselt en kreeg opnieuw meerdere tweeledige stellen. Nochtans werd de inzetreeks tijdens de winterregeling ingekrompen en reed meestal slechts één enkel stel de verbinding. Op het einde van het jaar waren dan weer alle stellen gemoderniseerd en kan de definitieve reeks aangehouden worden.

5. Oostende :

Bestand : geen stel meer

Transferts : alle stellen werden in een ringtransfert aan Hasselt afgestaan.

Oostende bediende tot bij ingang van de winterregeling met inzetreeks MB de verbinding tussen de kust over Brussel naar Genk en Maastricht en hiervoor werden 44 tweeledige stellen gebruikt. Tot bij de dienstwisseling had Oostende (en de desbetreffende verbinding) geen enkel drieledig stel. Nochtans werden de eerste testen met dit materieel in de loop van april op de lijn uitgevoerd en kwam een drieledig stel voor het eerst in Nederland.

-- Reeks 05 --

Alle stellen van deze reeks - nl. 13 stellen - werden in 1993 definitief uit het effectief geschrapt.

1. Stockem :

Bestand (01-06-93) : 502, 505, 509, 510, 517-520, 527, 530-532, 538

Alle stellen werden in de inzetreeks NV van de stelplaats Stockem ingezet. Ze reden op dat ogenblik enkel nog stoptreinen op de verbinding naar Luxembourg en Jemelle, samen met enkele piekuurtreinen naar Namur en Brussel. Met ingang van de zomerregeling kreeg Stockem dan de stellen 153 tot 167 in depot en werden de diensten vrij vlug door deze nieuwere stellen overgenomen. Nochtans zou de inzet van de reeks 05 tot in de eerste helft van juli voortduren.

Anderzijds werden twee afscheidsritten georganiseerd met deze stellen : op 19 juni reed de G.T.F. met stel 532 op de lijnen rond Liège, een week later deed de T.S.P. deze rit gedeeltelijk over, ditmaal met de 531 die voor dit doel enkele koplampen en de oude schildering teruggekregen had. Met dit stel werd trouwens tot in Aachen-Hbf doorgereden. Dit laatste stel wordt waarschijnlijk ook in het museumpatrimonium opgenomen.

-- Reeks 05.9 --

1. Schaarbeek :

Bestand : 595 - 600 (6 stellen)

In de inzetreeks voor de Sabena-stellen worden nog steeds drie stellen ingezet op de verbinding Brussel-centraal - Luchthaven. Een vierde stel staat reserve.

Van de zes stellen zijn er nog 5 in de wit-blauwe Airport-City-Express kleuren, de 597 daarentegen is in bordeau en staat als reservestel in dienst op de normale lijnen.

-- Reeks 06 --

Bij de stellen 06 bleef de toestand vrij stabiel, enkele stelplaatswijzigingen hadden geen echte invloed op de inzet. Enige feit was dat St-Ghislain het onderhoud en de inzet met deze stellen verloren heeft ten gunste van Schaarbeek. In de toekomst zal deze laatste stelplaats waarschijnlijk praktisch alle stellen in onderhoud krijgen.

1. Schaarbeek :

Bestand : 601 - 638 (38 stellen)

Transferts : alle stellen kwamen met de winterregeling vanuit St-Ghislain over.

Samen met de stellen werd ook de inzetreeks van St-Ghislain overgenomen en in 32 inzetdagen worden de IR-diensten tussen Liers - Namur - Charleroi en Charleroi - Tournai gereden. Hierbij komen de stellen normaal niet in Brussel. In de inzetreeks zijn verder ook enkele treinen tussen Binche en Brussel opgenomen.

Vooruitzichten : waarschijnlijk hebben we hier slechts een tussenperiode en krijgen we vanaf de zomerregeling van 1994 opnieuw verdere stellen te Schaarbeek en krijgen we voor het eerst een uitgebreide samengevoegde reeks met de stellen van Kinkempois.

2. St-Ghislain :

Bestand : zie Schaarbeek

Tot bij de winterregeling werd de bovengenoemde inzetreeks uitgevoerd door het gunstiger gelegen St-Ghislain. Doch met de beslissing om het onderhoud van de elektrische stellen uit St-Ghislain weg te trekken, kregen we de transfert naar Schaarbeek. Het personeel voor de treinen blijft ongewijzigd door Mons, Charleroi, Namur en Liège gevestigd.

3. Kortrijk :

Bestand : 639 - 655 / 657 - 664 (25 stellen)

Transferts : Kortrijk gaf stel 638 aan Schaarbeek af

De Westvlaamse stelplaats gebruikt deze stellen slechts op één inzetlijn : in reeks MI met 22 plandagen worden alle treinen op de verbinding Poperinge - Kortrijk - Gent - Dendermonde - Mechelen - Lier - Turnhout gereden.

4. Kinkempois :

Bestand : 665 - 722 (58 stellen)

Transferts : Kinkempois kreeg met de zomerregeling de stellen 713 tot 722 vanuit Hasselt overgedragen

De inzetreeks MH werd tijdens de zomerregeling uitgebreid : voorheen bezat de reeks slechts 22 inzetdagen met vooral stoptreindiensten omheen de Luikse agglomeratie en in de Provincie Namur. De bestemmingen in deze dienst waren Eupen, Waremme, Huy - Statte en Welkenraedt vanuit Liège; Ciney, Huy en Charleroi vanuit Namur. Met ingang van de zomerregeling waren er ook diensten voorzien op de IR-verbinding Liège - Charleroi en sporadisch ook treinen tussen Liège en Antwerpen via Hasselt.

5. Hasselt :

Bestand : 723 - 782 (60 stellen)

Transferts : 713 - 722 naar Kinkempois

De inzet van deze stellen speelt zich gewoonlijk ver van de stelplaats af, centraal inzetpunt is Antwerpen. Hier beginnen de diensten naar Brussel en Tournai/Geraardsbergen, naar Hasselt en Liège. Verder wordt ook de IR-dienst tussen Hasselt en Leuven verzekerd. Bij de dienst tussen Liège en Antwerpen kwam er met ingang van de zomerregeling een duidelijke vermindering van de inzet, daar deze dienst voor een gedeelte in de inzetreeks van de stelplaats Kinkempois overging.

Vooruitzichten : een verdere afgifte van stellen is gepland voor de winterregeling, waarbij de stellen die de verbinding naar Tournai en Geraardsbergen verzekeren te Schaarbeek in depot komen.

-- Reeks 08 --

1. Schaarbeek :

Bestand : 801 - 844 (44 stellen)

De inzet van deze vierledige stellen blijft ongewijzigd : ze bezitten thans nog vier stamlijnen, meer bepaald de diensten tussen Roosendaal - Antwerpen en Oostende, Brussel - St-Ghislain, Antwerpen - Charleroi en Gent - Brussel - Dendermonde - Lokeren.

Vooruitzichten : op deze laatste dienst zullen de stellen ten laatste met de winterregeling vervangen worden door de drieledige breaks en op dat ogenblik worden de vrijgekomen stellen waarschijnlijk gebruikt worden op de verbinding Brussel - Binche. Verder zal er een verdere uitbreiding zijn als het nieuwe luchthavengebouw en hierdoor ook het nieuwe station in dienst komt. Op dat ogenblik wordt de dienst tussen St-Ghislain en Brussel doorgetrokken tot in de luchthaven.

Speciale uitvoeringen :

stel 808 rijdt nog steeds rond in de VTM-reklameschildering en verzekert tijdens de zomer de speciale laatavondtreinen naar Blankenberge.

de laatste oranje-grijze stellen zullen waarschijnlijk in 1994 hun bordeau kleurstelling ontvangen.

-- Reeks 09 --

1. Hasselt :

Bestand : 901 - 945 (45 stellen)

Transferts : 917 - 929 in mei 1993 vanuit Schaarbeek naar Hasselt
930 - 945 in sept 1993 vanuit Schaarbeek naar Hasselt

Tijdens 1993 kwam het ganse bestand van de "Duikbrillen" reeks 09 naar Hasselt over en konden de beide inzetreeksen MX en MY samengevoegd worden : tijdens de eerste maanden van het jaar zette Hasselt zijn stellen enkel in op de IR-lijnen Hasselt - Aarschot - Leuven - Landen, doch toen met de zomerregeling de tweede schijf stellen aankwam werd de inzet uitgebreid met een groot aantal diensten die vanuit Antwerpen gereden werden. Enkel de diensten tussen Antwerpen en Mechelen - Brussel bleven in de reeks van Schaarbeek.

Vanaf de winterregeling kreeg Hasselt de volledige reeks : door het oplopen van de betrouwbaarheid van de stellen kon anderzijds de inzetreeks verder uitgebouwd worden en konden enkele diensten van de inzetreeks ML van de stellen reeks 00 overgenomen worden. In feite hebben de stellen reeks 09 twee omliggende inzetgebieden : eerst heeft men de stoptreindienst in en rondom Brussel met diensten naar Mechelen, Halle en op de ringlijnen. Door de splitsing van deze "Stads"diensten zijn hier dagelijks vier stellen meer nodig. Opmerkelijk genoeg wordt de bestemming op een koersbord achter de voorruit aangeduid.

Het tweede deel omvat de stoptreindiensten : vanuit Hasselt rijden de stellen de IR-verbinding tussen de Limburgse hoofdplaats en Aarschot, Leuven en Landen. Verder verzekeren ze de piekurtreinen vanuit Hasselt naar Genk. De grootste inzet gebeurt vanuit Antwerpen met diensten naar Boom, St-Niklaas, Mechelen (en Brussel), Leuven (ook via Mechelen) en Herentals en sporadisch Turnhout.

Vooruitzichten : de diensten zullen in 1994 wel nog wat uitgebreid worden - vooral in de Brusselse agglomeratie, doch de overige diensten blijven dezelfde.

2. Schaarbeek :

Bestand : geen

Tot de winterregeling bezat Schaarbeek nog deze stellen, doch op dat ogenblik gaf men de laatste bouwschijf af aan Hasselt. Voor de inzet verwijzen we naar de stelplaats Hasselt.

-- Reeks 09.5 --

In 1993 werd de definitieve uitbating van het postnet verwezenlijkt, met een uitgebouwd net met snelle en frequente verbindingen op twee hoofdassen.

1. Kinkempois :

Bestand : 951 - 965 (15 stellen)

In een inzetreeks met 12 stellen rijden ze diensten op het kruisvormig net met diensten tussen de vijf belangrijke postsorteercentra : zo zijn er diensten tussen Mons en Antwerpen en Gent-St-Pieters - Liège-Guillemins. 's Morgens worden 5 treinparen gereden tussen deze punten, 's avonds zijn er bijkomende verbindingen waardoor er 10 treinparen zijn.

Nieuwigheid is wel de opening van het postsorteercentrum Berchem, waarbij vanaf de zomerregeling geen posttreinen meer in Antwerpen-centraal aankomen, doch om het nieuwe centrum te kunnen bereiken worden ze over Dendermonde en Mechelen omgeleid. Hierdoor kunnen deze stellen rechtstreeks in het centrum zelf binnenrijden. Het onderhoud van deze stellen wordt verzekerd door Kinkempois.

Bijzondere ritten : de poststellen worden tijdens het weekend van de gordel in Brussel (begin september) gebruikt in verschillende treinen voor het vervoer van fietsen.

** Elektrische lokomotieven **

-- Reeks 11 --

1. Schaarbeek :

Bestand : 1101 - 1112 (12 lokomotieven)

De klassieke inzet van deze reeks bleef behouden : ze verzekerden de volledige Benelux-dienst tussen Brussel en Amsterdam, dit met de trek-/duwkombinatie. Anderzijds werden ze tot aan de zomerregeling tijdens een dode periode in Amsterdam gebruikt in een dienst tot in Lelystad. Vanaf eind mei werd deze dienst vervangen door twee treinparen tussen Amsterdam en Rotterdam.

In België werden de reservelokomotieven regelmatig gebruikt in binnenlands verkeer, dit door een tekort aan machines. Hierdoor verschenen ze o.m. te Oostende en Namur, maar uitzonderlijk was een goederendienst - normaal gereden door een lokomotief reeks 25 - tot in het Franse Jeumont.

-- Reeks 12 --

1. Schaarbeek :

Bestand : --

Tot de winterregeling werden deze tweespanningslokomotieven zeer uitgebreid ingezet : de dienstregeling voorzag trouwens niet minder dan 10 plandagen. Hoofdinzet is de IC-dienst tussen Antwerpen - Gent - Kortrijk naar Lille waar ze de volledige dienst waarnemen. Tweede dienst is de goederendienst tussen Merelbeke en Lille-Délivrance waarbij een 10-tal treinparen gesleept worden. Met de winterregeling werden de machines overgeplaatst naar Oostende.

2. Oostende :

Bestand : 1201 - 1212 (12 lokomotieven)

Vanaf de winterregeling kwam de lijn Tournai - Lille onder draad en kwam er dus een inzetgebied bij. Hier werden twee lokomotieven reeks 12 gebruikt in de rechtstreekse diensten Mons - Lille. De lokaaltrains bleven tussen Tournai en Lille in dieseltraktie. Door de verdere inzet tussen Antwerpen en Lille, moest men noodgedwongen de goederendiensten inkrimpen en werd een gedeelte van deze treinen overgedragen aan een Franse diesellokomotief reeks BB 67 400 die tot in Merelbeke doorrijdt.

Vooruitzichten : door de indienststelling van de TGV-verbindingen worden de internationale verbindingen met Lille slechts zeer gering aangepast en blijft de inzet praktisch ongewijzigd. Anderzijds verwacht men een spektakulaire groei van het goederenverkeer in de richting van de kanaaltunnel en Groot-Brittannië. Hier komt dan ook het grootste probleem tot de levering van de nieuwe elektrische lokomotieven.

-- Reeks 15 --

1. Oostende :

Bestand : 1501 - 1505 (5 lokomotieven)

De oude lokomotieven werden in 1993 slechts sporadisch gebruikt, meestal in een binnenlandse dienst tussen Oostende en Brussel. Verder werden ze regelmatig ingezet voor verlofgangerstreinen naar het Franse Tourcoing.

Anderzijds was bij de 1504 en 1505 de uitrusting voor wisselspanning verwijderd en de 1505 werd gebruikt als pluklokomotief zodat beide lokomotieven afgesteld stonden. Doch door het tekort aan tweespanningslokomotieven werd beslist om beide machines her in te richten en de 1504 ging in september naar de CW Mechelen voor heropbouw, de 1505 volgt later. Beide lokomotieven zouden begin 1994 terug rijvaardig moeten zijn.

Vooruitzichten : deze machines worden vanaf de zomerregeling weer uitgebreid ingezet in de reizigersdienst naar Lille, hierdoor kan de reeks 12 de uitgebreide goederendienst terug opnemen. Waarschijnlijk zal de reeks 15 de dienst Mons - Lille - die trouwens uitgebreid wordt - opnemen, doch het probleem is dat de machines niet uitgerust zijn voor trek-duwdiensten.

-- Reeks 16 --

1. Oostende :

Bestand : 1601 - 1608 (8 lokomotieven)

Deze reeks wordt nog bij voorkeur ingezet in de internationale dienst Oostende - Brussel - Köln, doch komen ook - minder frekvent - in de dienst naar Paris. Deze laatste dienst zal vanaf de invoering van de TGV-diensten wegvallen en zal het inzetgebied beperkt worden tot de treinen naar Duitsland. Hierdoor zal het zeer krappe bestand iets verlucht worden. Mogelijk kunnen de lokomotieven vanaf dat ogenblik het oude plan om rechtstreeks naar Dortmund door te rijden met de Memling eindelijk gaan uitvoeren.

-- Reeks 18 --

1. Kinkempois :

Bestand : 1801 - 1806 (6 lokomotieven)

Deze vierspanningslokomotieven verzekeren bij voorkeur de diensten tussen Brussel en Paris en tussen Liège en Paris, doch worden ook sporadisch op de lijn naar Köln ingezet.

Door de TGV-diensten vallen alle dagtreinen naar Paris geleidelijk aan weg en zullen de machines reeks 18 vooral de diensten vanuit Liège naar de Franse hoofdstad rijden. Welke bijkomende diensten dan zullen opgenomen worden (bv. de rechtstreekse treinen naar Zwitserland) is nog niet bekend.

-- Reeks 20 --

1. Ronet :

Bestand : --

De inzet van de reeks 20 werd gedurende de laatste inzetreeks van Ronet praktisch volledig beperkt tot de verbinding tussen Luxembourg - Arlon/Stockem - Namur en Brussel. Op deze verbinding werden praktisch alle zware reizigerstreinen gereden, maar ook in de goederendiensten kwamen ze meer en meer aan bod. Verder was er nog het feit dat deze goederendiensten steeds verder uitbreidden. Voor goederentreinen hadden ze Ronet, Ottignies, Schaarbeek, Leuven en zelfs Antwerpen-noord als bestemming. Maar verder kwamen ze regelmatig tot in Monceau en Kinkempois. Doch de sluiting van Ronet leidde tot de afgifte van de volledige reeks aan Stockem.

2. Stockem :

Bestand : 2001 - 2019 / 2021 - 2025

De transfert naar Stockem voor de winterregeling veranderde niets aan de inzet, de machines bleven hun diensten vooral op de verbinding vanuit Luxembourg naar Namur/Ronet, Brussel en Leuven uitvoeren. Nochtans worden ook regelmatig goederentreinen en verlofgangerstreinen vanuit Liège over de pas geëlektrificeerde lijn naar Jemelle gevoerd.

Vooruitzichten : zolang er geen nieuwe lokomotieven geleverd zijn, zal de reeks 20 zijn diensten voor de internationale reizigers- en goederentreinen behouden. Pas bij de levering van de tweespanningslokomotieven zullen een aantal goederentreinen rechtstreeks over Bettembourg tot in Haggondange gereden worden en moet de reeks 20 wijken.

-- Reeks 21 --

1. Schaarbeek :

Bestand : --
Transfert : 2101 - 2110 met zomerregeling naar Oostende

De inzetreeks van de reeks 21 is steeds een gemengde reeks geweest waarbij de machines van Schaarbeek en Merelbeke gemeenschappelijk ingezet werden. Hierbij rijden ze zowel reizigers- en goederentreinen in het noordelijk (vlakkere) van België.

2. Merelbeke :

Bestand : --
Transfert : 2111 - 2150 met winterregeling naar Oostende
2151 - 2160 met winterregeling naar Antwerpen-dam.

De reeks 21 werd in één volledige reeks ingezet vanuit drie ondergescheiden inzetpunten : in de reizigersdienst verzekeren ze vooral de IC- en IR-diensten in Oost- en West-Vlaanderen. In trekduwkombinaties met M4-rijtuigen rijden ze de verbindingen tussen Oostende - Kortrijk en Gent, tussen Kortrijk en Brussel en tussen Tournai en Brussel. In de piekurdienst worden nog verschillende bijkomende treinen gereden. Inzetpersoneel komt vooral van Brugge en Kortrijk.

Tweede zwaartepunt ligt in Antwerpen en Limburg. Hier zijn het vooral goederendiensten die gereden worden. Zo komen er treinen tussen Antwerpen, Hasselt en Montzen of Kinkempois, maar bereiken ze ook Leuven en Merelbeke. In deze reekse zijn er ook enkele piekurtreinen tussen Genk en Brussel.

3. Oostende :

Bestand : 2101 - 2150 (50 lokomotieven)
Transfert : 2101 - 2110 met zomerregeling uit Schaarbeek
2111 - 2150 met winterregeling uit Merelbeke.

Oostende kreeg vanaf mei voor het eerst met het onderhoud van deze machines te maken, doch pas met de winterregeling kreeg men de eerste inzetreeks : deze omvatte de boven genoemde reizigersdiensten in Oost- en West-Vlaanderen en hiervoor werd trouwens een eigen reeks opgesteld.

4. Antwerpen-dam :

Bestand : 2151 - 2160 (10 lokomotieven)

Transfert :

2151 - 2160 met winterregeling vanuit Merelbeke

Samen met de reeks 25.5 kreeg Antwerpen-dam met de winterregeling voor het eerst elektrische lokomotieven in onderhoud. Hiervoor werden enkele loodssporen onder draad gebracht. Anderzijds werd ook de inzetreeks aangepast waarbij de Antwerpse machines een eigen deel van de reeks innemen. De 10 machines verzekeren nog steeds de goederendiensten, waarbij er meer diensten vanuit Antwerpen zelf vertrekken. Bestemmingen zijn Hasselt, Leuven, Kinkempois en Montzen.

Vooruitzichten : in de inzet van deze reeks zal waarschijnlijk weinig verandering komen, mogelijk wordt het bestand van Antwerpen nog uitgebreid. Anderzijds zullen deze lokomotieven meer en meer een testobject worden voor de toekomstige lokomotieven en stellen. Voor deze reden is de 2130 thans in ombouw in tweespanningslokomotief uitgerust met asynchrone motoren. Deze ombouw zal omstreeks april voltooid zijn en ondergaat deze machine de nodige testen, zowel onder gelijkspanning voor de motoren, als onder de (Franse) wisselspanning voor de elektronische uitrusting. Ook andere machines van deze reeks zullen omgebouwd worden voor het uittesten van de nieuwe stroomafnemers en vermogenslektronica. Of er na de testen nog meerdere lokomotieven tot tweespanningslokomotief omgebouwd (en omgenummerd) zullen worden is nog niet bekend.

-- Reeks 22 --

1. St-Ghislain :

Bestand : 2201 - 2218 / 2220 - 2250 (49 lokomotieven)

Schrapping in 1993 : 2219

Wegens het tekort aan lokomotieven wordt de inzetreeks van de 22-ers steeds verder uitgebreid : hoofdinzet blijven de diverse piekurreinen doorheen het ganse land. Meestal slepen de lokomotieven reeks 22 slechts één trein 's morgens vanuit verschillende plaatsen naar Brussel en gaat de terugweg 's avonds over hetzelfde parcours. Voor deze diensten ligt de hoofdpunt vooral in Oost- en West-Vlaanderen en naar Hainaut. Belangrijkste bestemmingen zijn Zottegem, Aalst, Kortrijk, Gent, maar ook Geraardsbergen, Tournai, Mons, Haine-St-Pierre en Binche.

Anderzijds tracht men van het oponthoud te Brussel - waarbij de machines zowel te Schaarbeek als Vorst afgesteld staan - gebruik te maken om enkele goederentreinen op korte afstand te rijden. Hierbij komen ze regelmatig te Ronet, Leuven, Merelbeke of Antwerpen-schijnpoort. Ook 's nachts wordt de tijd gevuld met goederendiensten.

Vooruitzichten : ook de volgende jaren blijft deze inzet behouden. Wel worden deze machines - door de sluiting van de stelplaats St-Ghislain overgeplaatst, doch in wezen verandert dit niets aan hun toestand. Wel worden lokomotieven die een belangrijke herstelling moeten ondergaan in de komende jaren afgesteld en uit het bestand geschrapt. Dit is trouwens gebeurd met de 2219.

Bijzondere uitvoeringen : 2202 heeft een extra rooster tussen de vensters.

-- Reeks 23 --

1. Ronet :

Bestand : 2301 - 2383 (83 lokomotieven)

De lokomotieven reeks 23 worden nog zeer uitgebreid in drie afzonderlijke inzetreeksen gebruikt

- in inzereeks A3 worden vooral reizigersdiensten gereden. Net zoals de reeks 22 komen ze hier vooral in de piekurdienst tot inzet. Het hoofgebied wordt gevormd door de volgende uiterste punten :

Brussel, Leuven, Ottignies, Charleroi, Namur, Mons, Liège en Liers. De resterende tijd wordt opgevuld met enkele goederentreinen, vooral tussen Kinkempois, Ronet en Monceau.

- de tweede inzetreeks omvat vooral goederentreinen, en hier komen de lokomotieven reeks 23 doorheen het ganse land. Hoofdinzet blijven de verbinding op de Maas-Samber-as, tussen St-Ghislain, La Louvière, Monceau, Ronet, Kinkempois en Montzen en op de verbindingen tussen Ronet/Monceau en Schaarbeek, Leuven en in mindere mate ook Antwerpen. De inzet op de Luxemburglijn verminderd anderzijds en hier worden de diensten vooral verzekerd door de reeksen 20 en 27. Naast de klassieke bestemming worden nog tal van andere - zelfs verder gelegen - plaatsen aangereden, hier vormen Kortrijk, Merelbeke en ook Zeebrugge een voorbeeld.

- de derde inzetreeks - voor slechts 1 lokomotief, nl. de 2383 - omvat het grootste gedeelte van de lichterdiensten tussen Liège-Guillemins en Ans. Hiervoor werd de lokomotief uitgerust met grotere buffers en een vaste installatie om de drukkrachten te meten.

Vooruitzichten : met de sluiting van de stelplaats Ronet eind januari moeten de laatste lokomotieven verdwijnen, hiervoor komen twee stelplaatsen in aanmerking, nl. Antwerpen-dam en Monceau. Waarschijnlijk worden de 83 machines verdeeld. Antwerpen-dam zou dan een eigen inzetreeks krijgen voor alle diensten vertrekkend uit de haven. Hierdoor is een versterkte inzet naar Kinkempois en Montzen waarschijnlijk. Monceau zou dan de diensten op de Waalse as en op de Luxemburg-lijn overnemen.

Verschillen : de machines verschillen enkel nog in de aard van de ventilatieroosters : vernieuwde of oude roosters. Sommige machines zijn bovendien uitgerust met een vierde hoger geplaatst rooster. Verdere uitzondering blijft de 2302 met de roosters in het bovengedeelte van de kast, de lichtvensters onderin.

Het aantal gele lokomotieven vermindert anderzijds zeer snel en in 1995 zullen waarschijnlijk alle machines een blauwe kleurstelling hebben.

-- Reeks 25 --

1. Schaarbeek :

Bestand : 2501 - 2514 (14 lokomotieven)

De inzetreeks omvat nog steeds 10 plandagen en wordt praktisch volledig vanuit Antwerpen gereden. Hoofdinzet vormt de piekurdienst en hierin bereiken ze - meestal in trek en duwdienst met M2-rijtuigen Turnhout, Lokeren, Gent-St-Pieters, Mechelen, Aarschot en Leuven. De vrije tijd tussen de piekurdiensten wordt opgevuld met goederentreinen. Deze werden vooral uit de reeks 25.5 overgenomen en omvatten treinen vanuit de Antwerpse haven naar Leuven, Schaarbeek, Merelbeke en Monceau. 's Nachts rijden ze verder door tot in Kinkempois, Montzen en Monceau.

Vooruitzichten : er worden geen veranderingen voorzien voor deze lokomotieven. Een mogelijke transfert naar Antwerpen is mogelijk en door het overnemen van sommige goederentreinen door de reeks 23 is een versterkte inzet in de reizigersdienst aangewezen.

-- Reeks 25.5 --

1. Schaarbeek :

Bestand : --

Transfert : met winterregeling naar Antwerpen-dam.

De lokomotieven werden vooral ingezet in de dienst naar Nederland, waarbij ze vooral de gewone

internationale treinen in Brussel-zuid overnemen en tot in Amsterdam voeren.

2. Antwerpen-dam :

Bestand : 2551 - 2558 (8 lokomotieven)

Transfert : met winterregeling vanuit Schaarbeek

De aankomst van deze lokomotieven te Antwerpen bracht geen echte wijzigingen met zich mee : de inzet is voor het grootste deel geplaatst op de verbinding tussen Brussel en Amsterdam. Nochtans worden er maar vier lokomotieven in de reeks gebruikt. Buiten de piekperiodes van de vakanties worden de lokomotieven dan ook regelmatig voor bijzondere treinen ingezet en zo zijn er diensten voor goederentreinen naar Essen, Leuven en zelfs Herentals bekend.

Vooruitzichten : door de grote reserve kan een vroeger plan - om de goederentreinen rechtstreeks tot Rotterdam - kijfhoek te slepen - mogelijk uitgevoerd worden. Doch de grote aanloopstromen voor goederentreinen blijft een probleem vormen voor deze inzet. Een gebruik in de binnenlandse dienst wordt bemoeilijkt door het feit dat ze niet in trek-duwcombinatie kunnen rijden met M2 of M4-rijtuigen.

-- Reeks 26 --

1. Stockem :

Bestand : --

Transfert : met winterregeling naar Monceau

In een inzetreeks met 25 inzetdagen werden de lokomotieven reeks 26 voor het grootste gedeelte in de zware goederendienst tussen Stockem, Ronet, Ottignies, Leuven en Antwerpen-noord ingezet. Hier sleepten ze vooral de zware ertstreinen in treinschakeling. Verder waren er nog diverse diensten vanuit Ronet naar Monceau, St-Ghislain en Kinkempois. Maar voor bijzondere goederentreinen werden ze verder over het ganse net gebruikt.

2. Monceau :

Bestand : 2601 - 2615 / 2617 - 2635 (34 lokomotieven)

Transfert : met winterregeling vanuit Stockem.

De aankomst van de reeks 20 te Stockem, liet ruimte voor de transfert van de reeks 26. En met deze reeks kreeg Monceau met in gang van de winterregeling voor het eerst het onderhoud van elektrisch traktiemateriael. Het inzetgebied werd echter niet duidelijk veranderd en de lokomotieven bleven op de boven genoemde inzetlijnen. Enige verschuiving was een vermeerdering van het aantal diensten tussen Ronet en Monceau en verder tot in het Franse Jeumont.

Vooruitzichten : met de concentratie te Monceau krijgt men een vastere situatie waarbij deze lokomotieven waarschijnlijk een groter deel op de Waalse as te verwerken.

-- Reeks 27 --

1. Oostende :

Bestand : 2701 - 2720 (20 lokomotieven)

De inzet gebeurt voor het grootste gedeelte op de reizigersverbinding Oostende - Brussel - Liège

- Aachen-Hbf / Eupen. Naast de typische doorgaande verbindingen met Köln - gesleept door de reeks 16 - nemen de machines reeks 27 alle andere reizigerstreinen voor hun rekening. Hierdoor is de 27-er nog de enige reeks die nog te Aachen komt. Op deze verbinding worden nog enkele goederentreinen gereden. In de reeks zijn dan nog een aantal goederendiensten tussen Zeebrugge en Merelbeke, Antwerpen of Schaarbeek opgenomen.

2. Kinkempois :

Bestand : 2721 - 2760 (40 lokomotieven)

Ook deze lokomotieven komen - in reizigersdienst - voor een gedeelte op de internationale as Aachen - Brussel - Oostende. Anderzijds staan ook de twee internationale treinen - samen met de autoslaaptreinen - naar Maastricht op het programma. De goederendienst is uitgebreider : ze slepen diverse treinen vanuit Kinkempois naar Hasselt, Antwerpen-noord, Leuven, Schaarbeek en Monceau. Opmerkelijk zijn ook de diensten tussen Ronet en Stockem, waarbij de lokomotieven in treinschakeling de zware ersttreinen slepen. Nieuwe diensten worden verzekerd op de pas geëlektrificeerde lijn naar Jemelle waar enkele goederentreinen op voorkomen.

Vooruitzichten : de inzet van de reeks 27 blijft praktisch ongewijzigd, wel zullen steeds meer goederentreinen vanuit Kinkempois niet meer omgeleid worden via Ronet maar rechtstreeks over Jemelle naar Libramont of Stockem rijden.

Speciale treinen : tweemaal kwam een 27-er tot inzet voor speciale gelegenheden.

- de opening van de elektrische lijn naar Jemelle werd verzekerd door de 2756 met 4 M4-rijtuigen, dit gebeurde officieel op 24 mei 1993.

- dezelfde lokomotief reed op 16 oktober de officiële trein voor het 150-jarig bestaan van de verbinding tussen Liège en Köln. De 2744 werd bij deze gelegenheid gebruikt voor een dubbel-dektrein tussen Welkenraedt en Aachen.

-- Reeks 28 --

1. Schaarbeek :

Bestand : 2801 - 2802 (2 lokomotieven)

De inzet van deze beide lokomotieven bestaat nog steeds uit het afstelwerk voor lege reizigerstellen tussen Brussel-zuid en Vorst. De tweede lokomotief wordt sporadisch gebruikt voor diensttreinen tussen Brussel-zuid en Schaarbeek enerzijds en de CW Mechelen anderzijds. Ook enkele ritten naar de CW Salzannes zijn al voorgekomen.

-- Reeks 29 --

Bestand : 101.012 museum Ronet
 2920 museum CW Mechelen

In 1993 is er geen speciale rit voorzien geweest met de rijvaardig gerestaureerde 101.012. Met de sluiting van Ronet anderzijds is een toekomstige standplaats Monceau waarschijnlijk

=====

** Dieselmotorstellen **

-- Reeks 40 --

Bestand : 4006 te Haine-St-Pierre
 4001 CFV3V te Heer-Agiment

De 4006 werd in 1993 niet ingezet voor speciale ritten. De 4001 van de CFV3V werd verhuurd aan de vereniging voor de bouw van de kanaaltunnel en werd ingezet voor personeelstreinen van en naar de bouwwerf.

-- Reeks 43 --

Bestand : 4302 SDP te Baasrode
 4333 TSP te Schaarbeek

Van de N.M.B.S. stellen staan er nog steeds een aantal in een desoliete toestand in de loods van Latour afgesteld, wachtend op eventuele ombouw. Daar waar de 4333 geen enkele speciale rit deed, werd de 4302 in 1993 tussen Dendermonde en Kortenberg ingezet.

-- Reeks 44 --

1. Merelbeke :

Bestand : 4401 - 4406 (6 stellen)

Gedurende de week worden de stellen enkel nog vanuit Aalst ingezet op de lokale verbinding naar Burst, bij non-activiteit staan ze te Aalst afgesteld. In het weekend worden de stellen gebruikt op de verbinding Eeklo - Gent - Ronse. Eénmaal kwamen twee stellen tot een bijzondere eer daar ze voor de Gentse feesten een trein tussen Terneuzen en Gent verzekerden. Verder was er een speciale rit met twee 44-ers georganiseerd door de T.S.P. naar Tournai en het cementfabriek van Havinnes.

Vooruitzichten : deze zijn niet gunstig : men denkt aan een afschaffing van de dienst Aalst - Burst en een nieuw inzetgebied werd vooralsnog niet gevonden. Hierdoor blijft de inzet vrij beperkt en daar er steeds meer lokaallijnen verdwijnen is een uitwijking naar andere stelplaatsen ook niet rooskleurig. Daarom mag men zich verwachten aan een schrapping vanaf 1996.

2. Stocken :

Bestand : 4407, 4409, 4410 (3 stellen)

inzet : zie reeks 45

-- Reeks 45 --

1. Stocken :

Bestand : 4501 - 4510 (10 stellen)

Begin 1993 was er nog een uitgebreidere inzetreeks met 8 plandagen en bedienden de stellen reeksen 44 en 45 de verbindingen tussen Virton en Libramont, tussen Bertrix en Dinant en tussen Libramont en Bastogne. Doch op 23 mei werd deze laatste verbinding gesloten en de 4510 had de eer om de laatste reizigerstrein naar Bastogne te verzekeren. Vanaf de zomerregeling werd de inzet beperkt tot slechts 6 plandagen, terwijl ze ook de diensten tussen Houyet en Dinant - de zware treinen voor de kajakliefhebbers - verloren aan de lokomotieven reeks 52/53.

Vooruitzichten : ook hier zijn de vooruitzichten niet gunstig daar de diensten zeker niet uitgebreid zullen worden. Een afgifte aan ander stelplaatsen wordt wel overwogen, doch er is nog niets concreet. Mogelijke nieuwe inzetlijnen zijn Hasselt - Mol, Mol - Neerpelt, Charleroi - Couvin en eventueel zelfs Rivage - Gouvy.

Speciale ritten : op 4 september verzekerde de GTF met de 4509 een speciale rit vanuit Bertrix op de omliggende lijnen.

-- Reeks 46 --

1. Montzen :

Bestand : 4601, 4603, 4608, 4609 (4 stellen)

Tot bij de winterregeling verzorgden deze stellen de personeelstreinen tussen Montzen, Welkenraedt en Verviers, doch op dat ogenblik was het aantal te vervoeren personeelsleden zo klein geworden dat taxi's goedkoper werden en hierdoor werden de vier laatste stellen resere gesteld. Daar waar de 4601 naar museumpatrimonium gaat, worden de overige stellen te koop aangeboden.

2. Museumverenigingen :

| | | |
|-----------|------------|-----------------------------|
| Bestand : | 4602 TSP | te Schaarbeek |
| | 4605 TSP | te Schaarbeek |
| | 4610 AFSA | te Maubeuge (Frankrijk) |
| | 4611 CFV3V | te Mariembourg |
| | 554.14 LSV | te As |
| | 4616 CFV3V | te Heer-Agiment/Mariembourg |
| | 554.18 TSP | te Schaarbeek |
| | 4620 SCH | te Maldegem |

In 1993 zijn er enkel ritten van de TSP-stellen geweest vanuit Schaarbeek naar Ciney om de uitbating van de verbinding naar Spontin mogelijk te maken.

-- Reeks 49 --

1. Antwerpen-dam :

Bestand : 4901 (1 stel)

Naast de - steeds schaarsere - ritten voor lijnstudie in de Antwerpse haven, heeft de 4903 slechts een speciale rit uitgevoerd : op 2 april verzekerde de 4903 een rit naar Gent en Terneuzen.

2. Museumvereniging :

Bestand : 553.28 (4906) TSP te Mariembourg

Dit stel werd in 1993 in het geheel niet gebruikt.

=====

** Lijndiesellokomotieven **

Ondanks het feit dat toch weer enkele lijn onder draad gebracht werden, door het feit dat de ombouw van de "Breaks" weer enkele elektrische lokomotieven vrijmaakten en ondanks de vermindering van de goederendiensten, bleef de inzet van lijndiesellokomotieven praktisch ongewijzigd. Mutaties werden er gedurende het ganse jaar niet doorgevoerd, schrappingen waren er ook niet voorzien. Anderzijds was er - na jaren - weer een aanwinst in het lokomotiefpark : de terugkeer en het opnieuw gebruiken van de 10 lokomotieven reeks 59 liet het effectief aangroeien.

Nochtans zijn er anderzijds toch weer een aantal lokomotieven op non-actief (in park) geplaatst, doch een schrapping wordt niet overwogen. Reden hiervoor is de berekening dat voor de effectieve aanleg van de hoge snelheidslijnen - met de daarbijhorende aanvoer van ballast, onderdelen en de bovenleidings-treinen een 30-tal lijndiesellokomotieven nodig zijn. Hierdoor worden een aantal lokomotieven in - beperkt - onderhoud gehouden om ze vanaf de tweede helft van 1994 effectief voor deze diensten te kunnen gebruiken.

-- Reeks 51 --

1. Hasselt :

Bestand : 5127, 5129, 5130, 5133, 5136, 5137, 5138, 5141, 5142, 5143,
5144, 5145, 5151, 5152, 5153, 5185, 5187, 5188, 5192, 5193
(20 lokomotieven)

Transferts : geen

De inzet van de 51-ers is opnieuw uitgebreid : in de doorgaande goederendienst zijn er een aantal treinen vanuit Winterslag bijgekomen. Hoofdinzet vanuit dit vormingsstation gaat naar Montzen/Aachen-West, Kinkempois, Schaarbeek en Muizen. Hier is dan ook de grootste aangroei daar de bedrijvigheid in het industrieterrein van Genk-zuid steeds verder uitbreidt. Twee lokomotieven worden vanuit Winterslag gebruikt in deze zone, voor de aan- en afvoer van volledige treinen van ALZ (metaalprodukten), Maasland (steenkool), Elektriciteitscentrale van Langerlo en natuurlijk de Ford. Regelmatig zijn er ook transporten van afgedankt goederenmaterieel naar een sloper te Zutendaal (Genk-zuid). Verder zijn er nog treinen vanuit Hasselt naar Tessenderlo (met bediening van het industriegebied) en naar Mol (lokale bedieningstrein). Twee lokomotieven staan planton voor bijkomende goederendiensten. Vermelden we wel nog dat de speciale dienst naar het stort van Maasmechelen vanaf december 1992 weggevallen is.

Vooruitzichten : ondanks de stijging van de diensten, wordt verwacht dat de machines van Hasselt op middellange termijn overgegeven worden aan de stelplaats Antwerpen-dam.

2. Antwerpen-dam :

Bestand : 5154 - 5184 / 5186 / 5189 (28 lokomotieven)

Transferts : geen

De lokomotieven reeks 51 worden in de inzetreeks GA met 20 plandagen vooral in de doorgaande goederendienst gebruikt. Hoofdaandeel in de dienst vindt men terug in de Noorderkempen. Ze slepen alle goederentreinen op de verbinding naar Herentals, Turnhout/ Mol - Neerpelt. Zwaarste trein hierbij is de zinktrein vanuit de Antwerpse haven naar het Nederlandse zinkbedrijf te Budel. Hier wordt trouwens één lokomotief praktisch de ganse dag ingezet voor de rangeringen en het lossen van deze trein. Verder inzetgebied vindt men op de verbinding naar Boom. Hier wordt trouwens de kolentrein naar de elektriciteitscentrale van Schelle gevoerd.

Tweede deel van de inzet gebeurt nog steeds op de verbinding vanuit Antwerpen naar Hasselt, Kinkempois en vooral Montzen/Aachen-west. Hier worden nog verschillende treinen over het ganse traject gesleept. Anderzijds vormen ook Schaarbeek, LLeuven en Merelbeke bestemmingen voor de Antwerpse 51-ers.

Vooruitzichten : de inzet in de Kempen en naar Boom zullen de 51-ers wel behouden, de overige doorgaande diensten worden geleidelijk aan toevertrouwd aan de elektrische lokomotieven. De eventuele toewijzing van lokomotieven reeks 23 zou al sneller dan verwacht een belangrijke vermindering in de inzet kunnen tweek brengen. Anderzijds zouden de machines van Hasselt naar Antwerpen overkomen en voor een homogenere inzetreeks kunnen zorgen.

3. Monceau :

Bestand : 5117, 5121, 5123, 5126, 5131, 5135, 5139, 5140, 5146 - 5150
(13 lokomotieven)

In een vrij beperkte reeks zet Monceau zijn 51-ers enkel in in goederentraktie. Ze hebben als bestemmingen Schaarbeek, Tournai, Mons, Quévy, Jeumont en éénmaal rijden ze door tot in Aulnoye. De diensten op de Waalse as hebben ze voor het grootste gedeelte afgegeven. Ronet bereiken ze enkel nog voor bijzondere diensten. In de zomermaanden rijden ze ook de toeristentrein naar Blankenberge.

Vooruitzichten : de werken aan de TGV-verbinding te Antoing zal de inzet vanuit de verschillende steengroeven duidelijk laten stijgen, anderzijds worden de regelmatige diensten al geleilijk aan overgenomen door de reeks 26 en later ook door de 23-ers.

4. Schaarbeek :

Bestand : 5101 - 5106 / 5122 (7 lokomotieven)

De inzet van deze Schaarbeekse machines is vrij beperkt : slechts 3 plandagen bezit de inzetreeks nog. De piekurtreinen zijn voor het grootste deel weggevallen en overgegaan op elektrische stellen. De 51-ers worden vooral gebruikt in de lokale (zware) goederendienst, o.m. naar Quenast en Tubize, binnen de Brusselse agglomeratie en voor werktreinen. De oprichting van de nieuwe werkplaats te Brussel-zuid en de spoorwerken vergden regelmatig twee machines voor de aanvoer voor de spoorvernieuwing. Verder wordt één lokomotief - buiten reeks - ingezet voor het aanbrengen van de lang gelaste spoorstaven vanuit Schaarbeek naar alle delen van het net. Verder worden de machines ook gebruikt voor de af- en aanvoer van modern materieel naar diverse tentoonstellingen.

Eén verdere lokomotief staat te Schaarbeek planton voor de hulptrein.

Vooruitzichten : door de belangrijke werken in de Brusselse omgeving zullen steeds meer zware lijnlokomotieven nodig en waarschijnlijk worden nog enkele machines naar Schaarbeek getransfereerd.

5. Merelbeke :

Bestand : 5107 - 5116, 5118 - 5120, 5124, 5125, 5128, 5132, 5134
(18 lokomotieven)

De inzet van deze machines gebeurt voor 75 % in de zware doorgaande goederendienst en hier verzekeren ze het grootste gedeelte van de treinen in dieseltraktie in Oost- en West-Vlaanderen. De belangrijkste bestemmingen zijn Antwerpen-noord, Zeebrugge, Kortrijk/Moeskroen en Ruien. Bij deze laatste dienst werd één treinpaar vanaf de zomerregeling overgedragen aan de teruggekomen machines reeks 59.

De resterende diensten zijn meer lokaal : hoofdaandeel speelt hier de Gentse kanaalzone naar Zelzate, Sas-van-Gent en Moerbeke. Ook de bietentreinen vanuit West-Vlaanderen blijven een inzetgebied voor de 51-ers in de betreffende periode. Verder zijn er bedieningstreinen naar Ronse, Izegem en

Roeselare. Nieuwe inzet - tijdens het weekend - zijn de zware reizigerstreinen naar De Panne en zelfs verder naar Dunkercque.

Vooruitzichten : daar Merelbeke niet echt moet instaan voor de aanvoer van grondstoffen naar de TGV-lijnen en door de geplande vermindering van de bedrijvigheid te Zeebrugge zullen waarschijnlijk enkele machines aan Schaarbeek en Monceau afgestaan worden.

Speciale uitvoeringen : de reeks 51 heeft geen eigen uitvoeringen, alle lokomotieven zijn geel. In de kastvorm zijn er twee types : één met rechte bufferbalk, de tweede met gestroomlijnde bufferbalk. Verder wordt bij meer en meer lokomotieven de verwarmingsketel buiten dienst gesteld of verwijderd. Deze machines krijgen een punt voor het nummer.

-- Reeks 52/53/54 --

In 1993 werden de laatste machines omgebouwd met vlottende kabine en gemoderniseerd. Enkel de 5404 blijft in zijn oorspronkelijk uitvoering.

1. Stockem :

| | | |
|-----------|---|-------------------|
| Bestand : | 5201 - 5202 / 5205 / 5209 / 5211 - 5217 | (12 lokomotieven) |
| | 5301 - 5320 | (20 lokomotieven) |
| | 5401, 5402, 5404, 5407 | (4 lokomotieven) |

Transferts : geen

De inzetreeks van deze lokomotieven schommelt vrij sterk : officieel worden 19 lokomotieven ingezet in de dienstreeks GR. Ze slepen vooral zware goederentreinen op de verbinding Stockem - Athus - Bertrix - Ronet. Bij de meeste treinen wordt in treinschakeling gereden. Voor verschillende ertstreinen is de inzet trouwens sterk seizoensgebonden. Voor deze treinen rijden ze nog steeds door - als lichterlokomotief - tot in Belval. Verder verzekeren ze de lokale goederendienst, naar Libramont en voorheen Bastogne, naar Dinant en soms vanuit Ronet op de maaslijn naar Andenne en Marches-les-Dames. Bij zwaardere treinen wordt ook het staalbedrijf in Gorcy bereikt.

Bij de verzameltreinen vielen echter de diensten naar Athus (en verder Longwy) weg, doch hier rijden ze nu frekwenter naar het nabijgelegen Rodange. Vanuit Stockem wordt regelmatig voor bijzondere goederentreinen tot in Luxemborg of Bettembourg doorgestoten. Diensten naar Kinkempois (via Libramont en Jemelle) zijn zeer zeldzaam geworden.

Nieuw in de reeks zijn de reizigerstreinen tijdens de vakantieperiodes tussen Dinant en Houyet voor de kajakvaarders.

Vooruitzichten : er worden praktisch geen wijzigingen verwacht, speciale ritten komen zelden voor na de ombouw. Daar beide inzetlijnen praktisch hun capaciteit bereikt hebben, hoeven we ook geen echte stijging meer te verwachten. Enige verschil zal zijn dat het overgavepunt met Frankrijk thans in Stockem ligt en niet meer te Athus.

Speciale uitvoeringen : behalve de 5404 - voorzien voor het museum - zijn alle machines omgebouwd en hierin zijn er geen onderreeksen.

-- Reeks 55 --

1. Gewone versie

1. Kinkempois :

| | | |
|-----------|--|-------------------|
| Bestand : | 5501 - 5504 / 5506 - 5509 / 5511 - 5514 / 5517 - 5521 / 5524 - | |
| | 5528 / 5530 / 5532 - 5539 / 5541 | (32 lokomotieven) |

Jaarboek 1993 ** Inzet blz 19

Bij de lokomotieven reeks 55 is gedurende het laatste jaar de grootste wijziging opgetreden : van de drie inzetreeksen blijft er in feite maar één meer over :

- de reeks ZP - met vooral de diensten op de verbinding tussen Liers, Liège en Jemelle - viel door de elektrifikatie volledig weg en hierdoor kwamen 4 bijkomende machines vrij voor goederendiensten. De tweede zeer beperkte inzetreeks ZO blijft in een nog kleinere vorm bestaan. Ze omvat thans nog enkele piekurreinen tussen Liers en Gouvy via Liège en Rivage. In deze reeks werden ook enkele afstelritten opgenomen tussen Liège en Liers en hiermee gepaard het rangeerwerk bij de wasinstallatie te Liers.

- de goederenreeks GM met 13 plandagen werd al ingekort door het wegvallen van de cokes-treinen tussen Alsdorf en Luxembourg. Hierdoor vielen 3 plandagen weg. Ook op de verbinding naar Jemelle gingen enkele diensten verloren. De inzet werd nu meer uitgebreid richting Leuven en Brussel en zodoende bereiken de 55-ers in de zware goederendienst nog de bestemmingen Montzen / Aachen-West, Welkenraedt, Gouvy, maar nu ook Leuven en Schaarbeek. Verder werden enkele treinen naar Hasselt en vooral Winterslag van de reeks 51 overgenomen. Laatste diensten zijn deze tussen de Luikse vormingsstations onderling en naar de zware bedrijven.

Vooruitzichten : met nog slechts 17 plandagen ontstond er een redelijk reservebestand aan deze zware lijndiesellokomotieven. Opmerkelijk hierbij is wel dat men nog steeds geen alternatief gevonden heeft voor een nieuwe inzet. De negatieve resultaten van de test tussen Antwerpen en Neerpelt zitten daar waarschijnlijk voor wat tussen. Verder verwacht men vanaf 1994 een uitgebreider verkeer vanuit de verschillende steengroeves langs Maas en Vesder.

2. Met elektrische verwarming

1. Kinkempois :

Bestand : 5505, 5510, 5515, 5523, 5529, 5531, 5540, 5542
(8 lokomotieven)

Door de ombouw van de 5531 is dit bestand niet meer zo krap als voorheen : in de gewone inzet heeft men niet minder dan 7 lokomotieven nodig. Ze verzekeren trouwens alle treinen op de verbinding Liège - Luxembourg, met M4-rijtuigen. In de reeks zitten ook de autoslaaptreinen, waarbij hier regelmatig dubbel tractie nodig is. Meestal helpt dan een gewone 55-er mee. Sporadisch worden de autoslaaptreinen ook te Maastricht in dieseltractie afgehaald.

De elektrifikatie van de verbinding naar Jemelle bracht wel mee dat sommige autoslaaptreinen nu elektrisch - door de reeks 27 - gereden wordt en dat de "blauwe" 55-ers ontzien worden.

Vooruitzichten : pas met de elektrifikatie van de verbinding met Gouvy in 1998 kan men spreken van een duidelijke vermindering in de inzet. Anderzijds zijn er nog steeds plannen een nog verdere lokomotieven om te bouwen met elektrische verwarming om zo in andere delen van het land - bv. de verbinding Gent - De Panne te moderniseren.

-- Reeks 59 --

1. Merelbeke :

Bestand : 5905, 5909, 5916, 5917, 5924, 5926, 5936, 5941, 5946, 5950
(10 lokomotieven)

Deze 10 lokomotieven - die geruime tijd aan de S.N.C.F. verhuurd waren - kwamen op 1 maart terug en werden te Merelbeke gestationeerd. Dadelijk werden de machines voor een tweede maal in het effectief opgenomen en werden ze voorbestemd om de werktreinen voor de nieuwe TGV-lijnen te slepen. Doch door de vertraging in deze werken, was er voorlopig geen werk voor deze robuuste machines.

Om die reden werd beslist om één treinpaar - een kolentrein - tussen Merelbeke en de elektriciteitscentrale van Ruien te rijden. Hiervoor is er trouwens één plandag uit de reeks van de reeks uitgetrokken en deze trein in de vroege morgen wordt gereden door twee 59-ers in dubbel traktie. Vanaf begin juli kwam er nog een tweede treinpaar (en een derde lokomotief) bij, dit voor een korte rit tussen Merelbeke en Aalst. In de namiddag werden de 59-ers ook regelmatig in de Gentse kanaalzone ingezet.

Vooruitzichten : deze drie diensten zullen de machines wel behouden tot ze hun effectieve dienst voor de aanvoertreinen van ballast kunnen uitvoeren. Deze dienst wordt verwacht tegen de zomerregeling van 1994. Op dat ogenblik zouden een 6-tal machines de zware ballasttreinen slepen vanuit o.a. Lessines en Quenast enerzijds en Tournai en Antoing anderzijds.

2. Museumlokomotieven :

| | | |
|-----------|--------------------|---------------|
| Bestand : | 201.001 (Vennbahn) | Raeren |
| | 201.010 (NMBS) | Antwerpen-dam |
| | 5922 (Vennbahn) | Raeren |
| | 5927 (Delcart) | Schaarbeek |

De inzet van deze vier lokomotieven was betrekkelijk gering : op 13 mei verzekerde de 5927 - samen met de 6106 - de overbrenging van de stoomlokomotief "Duvel" vanuit Montzen naar Basasrode. In december verhuisde de 5927 anderzijds naar Schaarbeek.

De lokomotieven van de Vennbahn reden aanzienlijke afstanden op de eigen museumlijn, maar werden ook enkele malen ingezet naar Malmédy en Trois-Ponts.

De N.M.B.S.-lok had een rustiger jaar : officieel reed deze lokomotief slechts één voorstelingsrit tussen Antwerpen en Herentals, en dan verder langs het Albertkanaal. Anderzijds werd de 201.010 ook verschillende keren gebruikt in de Antwerpse agglomeratie om deze machine op die manier rijvaardig te houden.

-- Reeks 60 --

1. Museumlokomotieven :

| | | |
|-----------|------------------|-------------|
| Bestand : | 6034 (Temca) | Mariembourg |
| | 6041 (N.M.B.S.) | Kinkempois |
| | 210.077 (T.S.P.) | Schaarbeek |
| | 6106 (Delcart) | Schaarbeek |

Van deze lokomotieven staan nog verschillende - gedeeltelijk ontmantelde - machines te Ronet en in de CW Salzinnes afgesteld, wachtend op sloping. Ook te Gouvy staan er waarschijnlijk nog enkele 60-ers.

Van de museumlokomotieven verzekerde de 6077 (210.077) van de T.S.P. de meeste ritten : zo was er de rit in dubbel traktie met de 6041 tussen Liège en Trois-Ponts en zo verder naar Gerolstein (Duitsland) en de terugrit via de Vennbahn. De 6077 anderzijds zorgde ook voor de overbrenging van de twee industrielokomotieven (ex- V 36) vanuit de steengroeve van Havinnes naar Haine-St-Pierre.

De 6041 werd voor een tweede rit gebruikt tijdens de opendeurdagen ter gelegenheid van het 150-jarig bestaan van de verbinding met Duitsland. Hier reed deze lokomotief in combinatie met de stoomlok 50 3666 van de Vennbahn tussen Eupen en het Duitse Stolberg.

De 6106 verzekerde de bovengenoemde overbrenging van "Duvel" en verhuisde nadien ook naar Schaarbeek.

-- Reeks 62 --

1. Merelbeke :

Bestand : 6201 - 6214 / 6216 / 6219 - 6223 / 6225 / 6228 - 6230 / 6233 / 6235 -
6237 / 6247 / 6256 / 6264 / 6292 - 6293 / 6300 - 6301 / 6303 - 6307 /
6311 - 6313 / 6315 / 6321 - 6322 / 6333
6391 - 6393 (51 lokomotieven)

Nog steeds bestaan er twee vrij uitgebreide inzetreeksen :

- in reizigersdienst hebben de 62-ers van Merelbeke nog steeds de meeste en de hoogwaardigste diensten van het net. Zo hebben de 62-ers twee stamlijnen : ze rijden alle treinen tussen Geraardsbergen, Gent en De Panne. Nochtans worden ze in de zomermaanden regelmatig vervangen door de zwaardere lokomotieven reeks 51, die gemakkelijker de krappe dienstregeling kunnen aanhouden. De tweede dienst is deze tussen Ronse, Gent en Eeklo. Deze wordt enkel nog tijdens de week verzorgd; de inzet tijdens het weekend was zo beperkt dat men deze treinen overgeschakeld heeft op de stellingen reeks 44.

- de goederendienst houdt vooral treinen op korte afstand in : de verste bestemmingen zijn St-Niklaas, Aalst, Jette en voor een bedieningstrein ook De Panne. De meeste diensten worden echter in de Gentse kanaalzone afgehandeld : hier worden ze frekwent gebruikt naar Zelzate, Darsen, Sidmar en Moerbeke-Waas. Vanuit Zelzate rijden ze door naar het Nederlandse Sas-Van-Gent.

Voor lokale bedieningstreinen wordt Lokeren, Dendermonde en Eeklo bereikt. Ook Kortrijk - vroeger zelf een onderhoudsplaats voor 62-ers - zet nog steeds deze lokomotieven in voor bedieningstreinen. Zo rijden ze naar Oudenaarde, Izegem, Ieper, Poperinge en Roeselare, doch ook hier wordt deze inzet steeds beperkter. Verder slepen de 62-ers ook nog enkele goederentreinen naar Moeskroen, terwijl ook verschillende bedevaarttreinen door deze machines - meestal in treinschakeling - gevoerd worden.

Vooruitzichten : de inzet van Merelbeke zal slechts weinig wijzigen : enkel de lokale diensten zullen geleidelijk wegvallen. De lokomotieven die thans in park staan, zullen naderhand gebruikt worden voor diensttreinen.

2. Hasselt :

Bestand : 6238 / 6240 / 6245 / 6246 / 6252 / 6253 / 6261 / 6267 / 6268 / 6279 /
6281 / 6283 / 6291 / 6294 - 6299 / 6316 - 6318 / 6321 / 6326 / 6327 /
6330 / 6331 (29 lokomotieven)

Voor de lokomotieven van Hasselt bestaan vier, kleinere inzetreeksen : twee in reizigersdienst en twee voor goederentreinen :

- in reeks GB met 12 lokomotieven wordt de dienst tussen Antwerpen-centraal en Neerpelt gereden. In deze reeks komt ook de lokale bedieningstrein naar Neerpelt voor.

- in reeks GF met slechts 3 plandagen worden de reizigersdiensten tussen Hasselt en Mol gereden, maar ook in deze reeks komt de lokale bediening op dezelfde lijn voor.

- de twee goederenreeksen met telkens 4 ingezette machines, omvatten in feite vooral lokale treinen : de eerste reeks omvat de goederendiensten vanuit Hasselt en hierbij komen de 62-ers in Diest, Tessenderlo, Winterslag, Mol en Landen. Vanuit Winterslag zijn er bedieningstreinen naar de kolenhaven, Genk-zuid en de Ford-bedrijven. Uitzonderlijk zijn er ook treinen naar Tongeren en Tienen. De tweede reeks omvat de goederendiensten vanuit Leuven met als bestemmingen Muizen, Aarschot, Antwerpen, Tienen, Schaarbeek en de bediening van St-Joris-Weert.

3. Kinkempois :

Bestand : 6215 / 6240 / 6252 - 6253 / 6274 / 6289 / 6319 / 6323 - 6325 / 6328 /
6329 (10 lokomotieven)

De inzet van de reeks 62 beperkt zich vooral in de lokale goederendienst : drie lokomotiefdiensten worden gevuld door het verzekeren van de mengerwagentreinen tussen Cockerill-Seraing en Chertal te Herstal. De resterende treinen zijn verbindingstreinen tussen de verschillende vormingsstations in de Luikse agglomeratie en naar verschillende bedrijven. Hierbij rijden ze door tot in Statte, Voroux, Bressoux en Warenme. Verder slepen ze soms ook lege reizigersstellen tot in Liers en worden ze ingezet voor werktreinen. In de reeks komt ook de teruggebouwde 6215 tot inzet.

4. Monceau :

Bestand : 6217 / 6218 / 6224 / 6231 / 6234 / 6241 - 6244 / 6248 - 6250 / 6254 /
6257 / 6258 / 6262 - 6263 / 6266 / 6269 - 6273 / 6275 - 6278 / 6282 /
6284 - 6288 / 6290 (36 lokomotieven)

De 62-ers worden nog steeds vanuit twee inzetplaatsen gebruikt : Charleroi zelf zet 5 lokomotieven in op de verbinding tussen Charleroi-sud (en Châtelineau) en Couvin. Hier wordt het ganse verkeer in trek-duwdienst gereden. De inzetplaats Mons heeft een veel uitgebreidere inzetreeks : 17 lokomotieven worden hoofdzakelijk in de goederendienst gebruikt : in beperkte kring rijden ze allerhande treinen vanuit het vormingsstation van St-Ghislain naar Quévy / Feignies, Tournai, La Louvière, Havinnes en Lessines. Minder frekwent worden ook Monceau - met eventuele uitwisseling van de lokomotief - en Schaarbeek bediend. Uitzonderlijke dienst is deze tot in Merelbeke. In reizigersdienst worden ze nog gebruikt tussen Mons en Quéivrain.

Nieuw zijn ook enkele diensttreinen voor de werken aan de TGV-verbinding te Antoing en hier worden vooral aanvoertreinen voor de eerste materialen gereden.

Vooruitzichten : vooral in deze laatste dienst zal de inzet sterk uitgebreid worden. Monceau heeft trouwens een vijftal lokomotieven in park staan, en deze zullen de eerste ballasttreinen vanuit Lessines en Soignies naar de nieuwe werven brengen.

Speciale uitvoering : de 6244 (212.144) rijdt als één der laatste nog rond in zijn oorspronkelijke uitvoering (volledig groen).

-- Reeks 64 --

1. Museumlokomotief :

Bestand : 211.006 Leuven.

De pas in 1992 herschilderde 6406 (in 211.006) werd in 1993 niet meer voorgesteld op een manifestatie en staat te Leuven (museumloods) afgesteld.

** Rangeerdiesellokomotieven **

Bij deze lokomotieven waren er in 1993 slechts zeer weinig veranderingen : de toestand bleef - ondanks de vermindering van het aantal rangeeropdrachten - ongewijzigd. Enkel de lokomotieven van Ronet gingen - op papier - naar de stelplaats Stockem. Van de aangekondigde reorganisatie in de rangeerdienst en de afstelling van een 50-tal bijkomende rangeerlokomotieven is in 1993 nog niets gekomen. Wel werd berekend dat er voor werktreinen op de TGV-verbinding van de Franse grens tot Brussel een 25 lokomotieven nodig zijn vanaf eind 1994, voor de verbinding tussen Brussel en Liège zijn er een 10-tal bijkomende lokomotieven nodig vanaf eind 1995.

-- Reeks 70 --

1. Antwerpen-Dam :

Bestand : 7001 - 7006 (6 lokomotieven)

Praktisch onopgemerkt verrichten deze enige diesel-elektrische rangeerlokomotieven hun diensten : ze verzekeren lichte goederentreinen in de noorderkampen en het Antwerpse havengebied. Bestemmingen in deze 4 dagen tellende reeks zijn Herentals, Turnhout en Boom. Vanuit Herentals berijden ze de industriële lijn langs het Albertkanaal tot in Laakdal, verder verzekeren ze de bedieningstrein naar Olen en komen zeer sporadisch ook te Mol. In de Antwerpse agglomeratie bedienen ze vooral de linkeroever, waar één machine gedurende een ganse dag de rangeringen doet. Rangeerwerk is er te Turnhout, Antwerpen-schijnpoort en Antwerpen-Kiel.

Speciale vormen : de lokomotieven verschillen alle in details, nl. de plaatsing van de dubbele lampen en een verschil in het aanbrengen van het nummer.

-- Reeks 71 --

1. Museumlokomotief :

Bestand : 7103 Leuven. (voorheen 271.006)

Deze lokomotief staat - niet rijvaardig - afgesteld te Leuven.

-- Reeks 71 --

1. Antwerpen-dam :

Bestand : 7101 - 7103 (3 lokomotieven)

Nadat de reeks 74 in treinschakeling de meeste heuveldiensten te Antwerpen-noord overgenomen hebben, verzekeren de drie lokomotieven vooral de sleepdiensten tussen het vormingsstation en de havensekties. Na de ombouw met nieuwe ABC-motoren zijn ze zeer betrouwbaar geworden en staan ze meestal alle drie in dienst.

-- Reeks 72 --

1. Museumlokomotief :

Bestand : 7209 Antwerpen-dam (voorheen 272.009)

De restauratie en het rijvaardig maken van de 7209 gebeurt op een langzaam tempo door de stelplaats Antwerpen-Dam. Wanneer deze restauratie afgesloten wordt is niet bekend.

-- Reeks 73 --

1. Hasselt :

Bestand : 7336 / 7357 / 7365 - 7366 / 7373 - 7375 / 7387 / 7392 - 7395
(13 lokomotieven)

Vier lokomotieven van de reeks 73 verzekeren de rangeringen te Hasselt zelf (vorming, wagenwerkplaats en stelplaats), één lokomotief bevindt zich te Mol voor rangeringen en de bediening van het glasbedrijf te Mol Gompel. Een volgende lokomotief verzekert de rangeringen te Winterslag met o.a. de bediening van Genk-zuid. Daar waar de machine van Winterslag dagelijks naar Hasselt terugkeert, komt deze van Mol slechts om de week naar zijn stelplaats terug voor onderhoud.

2. Monceau :

Bestand : 7301 - 7335 (35 lokomotieven)

In deze stelplaats wordt de reeks 73 in het grootste aantal ingezet : niet minder dan 25 lokomotieven worden dagelijks gebruikt over de ganse agglomeratie. Hoofdkoncentratie ligt in de beide grote vormingsstations van Monceau en Châtelineau, maar ook op de verschillende bedrijfsemplacementen zijn ze zeer frekwent aanwezig. Verder slepen ze volledige treinen naar de grote staalbedrijven.

Ander punt zijn de lokale bedieningen en voor deze goederentreinen rijden ze door tot Piéton, Lobbes, Thuillies, Erquelines, Luttre, Nivelles, Tamines en Walcourt / Mariembourg. Ook de CW Bascoup wordt bediend.

Vooruitzichten : steeds meer en meer worden de oudere lokomotieven reeks 83 vervangen en men mag verwachten dat - ook door de vermindering van het aantal diensten - deze laatste reeks vanaf 1996 zware klappen gaat ontvangen vanwege de reeks 73.

3. Kinkempois :

Bestand : 7343 - 7349 / 7381 - 7386 / 7388 - 7391
(17 lokomotieven)

De inzet spreekt zich - samen met de reeks 82 - uit over de ganse Luikse agglomeratie, waarbij de reeks 73 vooral de lokale goederentreinen slepen over iets langere afstand. Zo worden ze vooral ingezet langs de Maasoever bij de bediening van de diverse bedrijven en voor treinen naar Wareme, Aywaille, Huy / Statte en Liers. Ook de dienst naar Verviers en Spa wordt regelmatig door een 73-er gereden.

4. Ronet :

Bestand : --

Door de sluiting van Ronet zijn deze lokomotieven met ingang van de winterregeling getransfereerd naar de stelplaats Stockem, voorheen verrichtten ze de rangeringen te Namur en Ronet-vorming. Ze werden ook gebruikt voor de lokale goederentreinen naar Floreffe (industriezone) en Jambes, maar kwamen ook regelmatig op de Maaslijn tot in Marches-les-Dames en Andenne. Verder verzorgden ze ook de bediening van de CW Salzinnes.

5. Stockem :

Bestand : 7338 - 7342 (5 lokomotieven)

De transfert naar deze zuidelijkere stelplaats wijzigt in feit weinig aan de inzet : drie machines blijven vanuit Ronet ingezet met dezelfde diensten, alhoewel de lokale bedieningen steeds minder worden, een vierde lokomotief staat reserve.

Nochtans probeerde men tijdens de laatste maanden van het jaar een inzet van een 73-er te Stockem en indien deze proef slaagt zullen een viertal bijkomende machines vanuit Monceau en Kinkempois getransfereerd worden om de reeks 84 te vervangen.

6. Merelbeke :

Bestand : 7337 / 7351 - 7356 / 7358 - 7364 / 7367 - 7370 / 7372 / 7376 - 7380
(25 lokomotieven)

Als enige rangeerlokomotieven in het Gentse verzekeren ze alle rangeerwerk in de agglomeratie van de Arteveldestad. Vooral in de kanaalzone zijn er dagelijks een achttal machines bedrijvig, te Gent-St-Pieters worden twee machines gebruikt, te Merelbeke zelf nogmaals drie loks. De overige diensten gaan o.a. naar Wetteren, Deinze en Moerbeke.

Anderzijds zet ook St-Niklaas twee machines in : vanuit deze plaats bereiken ze Zwijndrecht, Beveren, Lokeren en Temse.

Derde inzetplaats in Dendermonde, met diensten naar Sauvegarde, Londerzeel en Opwijk.

-- Reeks 74 --

1. Antwerpen-Dam :

Bestand : 7401 - 7410 (10 lokomotieven)

Na de ombouw van de lokomotieven voor radiobesturing vanuit de seinpost, worden deze machines - in treinschakeling - gebruikt voor het zware heuvelwerk in het vormingsstation van Antwerpen-noord. De machines worden door een bestuurder met de uit te rangeren trein naar de rangeerheuvel gebracht en vanaf dat ogenblik wordt het rijden en uitsplitsen van de trein door de centrale post in het seinhuis volledig automatisch uitgevoerd. Voor deze diensten zijn 8 lokomotieven nodig.

-- Reeks 75 --

1. Antwerpen-Dam :

Bestand : 7501 - 7506 (6 lokomotieven)

Die zware diesel-hydraulische machines verzekeren het grootste gedeelte van de sleepdienst tussen het vormingsstation van Antwerpen-noord en de verschillende havensekties en dokken. Hierbij moeten ze de zware goederentreinen naar het lokale rangeerdiensten bij elk groot dok aanbrengen.

-- Reeks 80 --

1. Schaarbeek :

Bestand : 8001 - 8002 / 8006 - 8009 / 8011 - 8012 / 8013 / 8020 / 8024 / 8027 /
8031 - 8035 / 8037 / 8040 / 8045 - 8047 / 8049 - 8053 / 8055 / 8063 -
8069 (37 lokomotieven)

De overgebleven machines reeks 80 zijn alle te Schaarbeek gekoncentreerd en verzekeren het volledige rangeerwerk in de Brusselse agglomeratie, waarbij voor het grootste deel stationsrangeringen

inbegrepen zijn. Vooral Schaarbeek (5 lokomotieven), Vorst (3 lokomotieven) en Brussel-zuid (3 lokomotieven) vormen de grootste concentratie. In de lokale bedieningen rijden ze naar Halle, Muzen, Jette en Kortenberg. Verder worden ze nu ook regelmatig ingezet voor werktreinen bij de bouw van de nieuwe werkplaats Brussel-zuid en voor de modernisering van het station Brussel-zuid.

Vooruitzichten : vooral de werken rondom Halle - die in 1994 zullen starten - zullen een vijftal bijkomende diensten voor de reeks 80 gaan vormen, even later zal de aanleg van een vierde spoor naar Leuven het effectief uitvoeriger aan het werk zetten. Deze werken duren tot eind 1996 en dan wordt een nieuwe afstellingsgolf in het vooruitzicht gesteld.

-- Reeks 82 --

1. Antwerpen-Dam :

Bestand : 8232 / 8236 / 8246 / 8247 / 8256 - 8275
(24 lokomotieven)

De reeks 82 wordt te Antwerpen enerzijds gebruikt voor de stationsrangeringen in het Centraal Station en te Berchem, verder vooral in de nieuwe havengedeeltes (de noorderhaven en de petroleumhaven). In het noordelijk deel worden de treinen gewoonlijk in treinschakeling gereden. Hiervoor werd trouwens de 8275 ontdaan van zijn stuurkabine en rijdt vast gekoppeld als "Kalf" mee. In de toekomst zal ook een gedeelte van de diensten in de oude haven overgaan op de reeks 82.

2. St-Ghislain :

Bestand : 8212 / 8214 / 8217 - 8219 / 8221 - 8223 / 8227 - 8231 / 8241 / 8251 /
8254 (16 lokomotieven)

Deze machines hebben wel één van de uitgebreidste inzetgebieden voor rangeerlokomotieven : te Mons zelf verzekeren ze de rangeringen in het reizigersstation (3 loks) en te St-Ghislain (3 loks). Verder zijn er de overgaveritten voor zware goederentreinen naar Tertre en Jemappes. Lokale rangeringen worden verricht te Quévy (met enkele diensten naar het naburige Franse Feignies), te Soignies en zelfs verder weg te Clabecq (met bediening van Tubize en sporadisch ook Quenast), Ath (met eventueel treinen naar Ghisenghien) en Lessines. Met de aanleg van de TGV-lijn zijn ook hier al verschillende diensttreinen bijgekomen.

Vooruitzichten : door deze werken wordt een uitbreiding van de inzetreeks met ca. 5 plandagen voorzien. Vanaf half 1994 zouden twee lokomotieven te Tournai staan, één bijkomende te Mons, één te Soignies en één te Lessines om er te helpen bij het vormen van de ballasttreinen.

3. Kinkempois :

Bestand : 8205 / 8213 / 8215 - 8216 / 8224 - 8226 / 8234 - 8235 / 8238 - 8240 /
8245 / 8248 / 8252 - 8253 / 8255

Praktisch parallel met de inzet van de 73-ers verloopt ook hier de inzet bij rangeringen doorheen de Luikse agglomeratie en wordt er trouwens regelmatig gewisseld tussen beide reeksen. Bij voorkeur worden deze machines ingezet bij stationsrangeringen te Liège-Guillemins, Kinkempois en Bressoux. Verder zijn er de lokale treinen binnen de agglomeratie naar Chenée, Flémalle, Fexhe-le-Haut-Clocher en Voroux. Eén lokomotief staat te Visé en doet er de rangeringen en de bediening van de CBR en van Bassenge. Een verdere lokomotief staat te Statte en rijdt de lokale treinen naar Marchin. Ook de lokale goederentrein op de Vesderlijn naar Pépinster wordt gewoonlijk door een 82-er uitgevoerd.

Vooruitzichten : daar het bestand vrij uitgebreid is, is het mogelijk dat enkele lokomotieven te St-Ghislain gaan bijspringen. Verder worden ze ook vanuit Gouvy ingezet.

4. Gouvy :

Bestand : 8203 / 8220

De beide lokomotieven reeks 82 verzekeren in de eerste plaats de rangeringen te Vielsalm en Trois-Ponts. De tweede lokomotief staat te Gouvy en wordt ook gebruikt als lichterlokomotief op de zware helling tussen Gouvy en Bellain in de richting Trois-Vierges. Het onderhoud van deze machines wordt verzekerd door Kinkempois, die trouwens regelmatig lokomotieven uitleent aan Gouvy.

5. Oostende :

Bestand : 8201 - 8202 / 8204 / 8206 - 8211 / 8233 / 8242 - 8244 / 8249 - 8250
(15 lokomotieven)

De inzet van deze machines strekt zich uit over drie inzetpunten : te Oostende delen ze de werkzaamheden met de reeks 84, doch meestal verzekeren ze de stationsrangeringen te Oostende zelf en in de uitwijkbundel. Te Zeebrugge is hun grootste inzet : hier verzekeren ze alle rangeringen in het vormingsstations (3 loks) en in de eigenlijke haven. Enkel in de oude vismijn komt soms nog een 84-er tot inzet. In Brugge wordt de dienst gewoonlijk nog door een 84-er verzekerd, doch regelmatig komen ook hier de 82-ers tot inzet. Hier handelt het om stationsrangeringen en de bediening van Zedelgem. Ook de overgavetreinen tussen Brugge-vorming en Zeebrugge worden met de reeks 82 gereden.

Vooruitzichten : geleidelijk aan zullen de 82-ers de oude loks reeks 84 verdringen en door de opening van de kanaaltunnel en de daaruit voortspruitende achteruitgang van Zeebrugge kan dit waarschijnlijk al op korte termijn (ca. 1995) gebeuren.

-- Reeks 83 --

1. Monceau :

Bestand : 8301 - 8305 / 8310 - 8317 / 8319 - 8320 / 8322 - 8323 / 8325
(18 lokomotieven)

Geleidelijk aan verminderen de diensten van deze lokomotieven en worden ze overgenomen door de reeks 73 of vallen ze - bij gebrek aan werk - weg. De reeks wordt immers in de zwakkere en lichtere rangeerdienst op kleinere emplacementen gebruikt. Hoofdtak ligt nog te Charleroi-Quai en Châtelineau waar de rangeringen en de lokale treinen gereden worden. Tweede inzetgebied ligt ten westen van Charleroi met de bediening van Courcelles, Luttre, Piéton en Trazegnies. Verder de rangeringen te Monceau usines en in de kanaalhaven. Ook de rangeringen in de stelplaats Monceau staan op het programma. De meest oostelijke inzet - nl. te Tamines met de bediening van Jemeppe (Solvay) en Auvelais is praktisch volledig op de reeks 73 overgegaan.

Vooruitzichten : nog enkele jaren krijgen deze lokomotieven uitstel van schrapping, doch naarmate er modernere lokomotieven vrijkomen worden de diensten overgenomen. Mogelijk worden ze gedurende enkele jaren ingezet te La Louvière om er de reeks 84 vrij te maken voor diensttreinen.

2. Museumlokomotief :

Bestand : 8309 (CFV3V) Mariembourg

Deze lokomotief wordt door de Temca gebruikt voor de goederentreinen naar Chimay en Mariembourg-zoning, doch anderzijds ook door de CFV3V voor zware rangeringen en diensttreinen, o.m. voor in opbouw zijnde museum te Treignes.

-- Reeks 84 --

1. Antwerpen-dam :

Bestand : 8442 / 8451 - 8470 (21 lokomotieven)

Deze reeks oudere rangeerlokomotieven bestaat uit twee versies : de 8442 en 8451 - 8460 behoren tot de tweede bouwschijf, terwijl Antwerpen ook de 10 lokomotieven heeft van de derde bouwschijf, die oorspronkelijk het typenummer 251, later reeks 85 droeg en die pas na inbouw van de ABC-motor reeks 84 werd. De machines worden enkel in het havenverkeer ingezet, waarbij vooral de diensten in de oude havensekties gereden worden. Verder worden ze ook gebruikt in de vormingsstations van Antwerpen-Schijnpoort en Antwerpen-Kiel. Laatste onderdeel hierin is de inzet te Antwerpen-dam stelplaats.

Tweede onderdeel van de inzet betreft de lokale goederentreinen en hierbij komen ze te Lier, Duffel, Zwijndrecht en Beveren.

Verder hebben ze ook buiten Antwerpen rangeerwerk te verrichten : te Essen wordt nog steeds één lokomotief gebruikt, te Muizen drie machines, twee rangers in het vormingsstation, de derde in de CW Mechelen.

2. Monceau :

Bestand : 8417 / 8428 / 8447 - 8450 (6 lokomotieven)

Deze lokomotieven werden bij de sluiting van Haine-St-Pierre van deze stelplaats overgenomen, doch verzekeren nog steeds vanuit La Louvière hun diensten. Twee lokomotieven worden te La Louvière-sud gebruikt, één lokomotief rangeert te Manage en bedient Ecaussines. Een vierde lokomotief verricht de bediening van Binche en het tussenliggende Laval.

Daar de belangrijkheid van de installaties rondom La Louvière afneemt, zal deze dienst waarschijnlijk steeds verder afgebouwd worden.

3. Montzen (Kinkempois) :

Bestand : 8404 - 8406 / 8408 / 8412 / 8414 / 8433
(7 lokomotieven)

Door het afschaffen van de grensformaliteiten is de belangrijkheid van Montzen sterk achteruitgegaan : thans wordt nog slechts één rangeerlokomotief meer te Montzen zelf gebruikt, een tweede lokomotief wordt reserve gehouden. Ook de Welkenraedt staat nog steeds één machine, doch na het wegvallen van de diensten naar Raeren, staat deze 84-er meestal doelloos in dit grensstation. Derde lokomotief wordt vanuit Verviers gebruikt.

4. Stockem :

Bestand : 8407 / 8415 / 8418 - 8419 / 8421 - 8422 / 8427 - 8428
(8 lokomotieven)

Ook te Stockem viel in 1993 een gedeelte van de rangeerbewerkingen weg : door de rechtstreekse diensten naar Stockem had men in dit vormingsstation nog 2 lokomotieven nodig, één lokomotief wordt gebruikt aan de stelplaats, een vierde lokomotief rangeert sporadisch te Arlon. Door het sluiten van de grensovergang Athus - Longwy, beperkte de rangeeractiviteit zich sterk in deze grensplaats. Er wordt echter nog steeds een lokomotief reeks 84 gebruikt. Deze zorgt voor de bediening van o.m. Halanzy en Aubange.

Vooruitzichten : voor 1994 wordt een vervanging van de 84-er van Athus door een lokotractor reeks 91 gepland, ook te Arlon verdwijnen de 84-ers definitief. Voor Stockem wordt het gebruik van 73-ers in het vooruitzicht gesteld. Hierdoor zouden de 84-ers naar de dienst infrastructuur gaan en ingezet worden voor de werken aan de TGV-lijnen.

5. Merelbeke :

Bestand : 8435 / 8439 / 8440 / 8443 / 8444
(5 lokomotieven)

De machines worden vanuit Kortrijk ingezet : twee lokomotieven worden in het vormingsstation van Kortrijk gebruikt en zorgen ook voor de bediening van de overslag- en wegcentrum (LAR) te Lauwe. De overige machines staan te Kortrijk reserve voor diensttreinen en worden regelmatig vanuit Moeskroen in de richting Tournai gebruikt.

6. Oostende :

Bestand : 8426 / 8429 - 8432 / 8434 / 8437 / 8441
(8 lokomotieven)

De activiteit ligt vooral te Oostende en Brugge. In de kustplaats bedient de 84-er vooral de industrieaansluitingen, de vismijn en de oude haven en verder de werkplaatsen van de CIWL. Te Brugge verzekeren ze de rangeringen te Brugge (reizigers en goederen) en de bedieningstrein naar Zedelgem.

Vooruitzichten : daar de goederenactiviteit te Brugge wegvalt en alle doorgaande treinen naar Zeebrugge doorgetrokken worden, zal de inzetreeks met drie plandagen ingekort worden. Op dat ogenblik zouden de 84-ers vooral de diensten in de Zeebrugse achterhaven overnemen.

-- Reeks 85 --

1. Antwerpen-dam :

Bestand : 8501 - 8525 (25 lokomotieven)

De inzet is volledig identiek aan deze van de reeks 84 van Antwerpen-dam. Er is trouwens slechts één inzetreeks voor beide reeksen rangeerlokomotieven.

-- Reeks 91 --

1. Antwerpen-Dam :

Bestand : 9129 / 9139 (2 lokomotieven)

De beide lokotrackoren verzekeren het rangeerwerk in de stelplaats en de CW Antwerpen.

2. St-Ghislain :

Bestand : 9111 - 9115 / 9120 / 9126 / 9130 - 9131 / 9133 / 9134
(11 lokomotieven)

Deze lokotrackoren worden ingezet te Mons, St-Ghislain - met bediening van Tertre en Jemappes - Tournai, Lessines - met bediening van Ollignies - en Ath - ook naar Ghisenghien.

Door de sluiting van St-Ghislain worden de lokotrackoren in 1994 naar Monceau overgeplaatst.

3. Stockem :

Bestand : 9123 / 9134 / 9135 / 9137 / 9148 / 9153 / 9159
(7 lokomotieven)

De uitgestrektheid van het inzetgebied is vrij groot : hoofdinzet vindt men te Arlon waar twee lokotraktoren gebruikt worden. Verder is er een machine te Virton / Latour, één te Libramont, die hier ook Bertrix bedient en een laatste te Marbehan. Anderzijds kreeg Stockem ook het onderhoud van de 91-ers van Ronet, dit vanaf de winterregeling, doch hier was nog geen echte zekerheid van een effectieve transfert.

4. Ronet :

Bestand : 9116 - 9118 / 9143 / 9146 - 9147 / 9149 / 9151 / 9155 - 9158
(12 lokomotieven)

De inzet is vrij gekoncentreerd : Namur en Ronet nemen elk 2 lokotraktoren in beslag, de overige machines staan te Andenne - met bediening van Nameche en Marches-les-Daves - , Jemelle - ook naar Marche-en-Famenne -, Jemelle, Marloie en Ciney.

Officieel zijn alle 91-ers met de winterperiode omgestationeerd naar Stockem, doch op het einde van het jaar werd het effectieve onderhoud nog steeds door de ploeg van Ronet gedaan.

5. Merelbeke :

Bestand : 9107 - 9110 / 9132 / 9136 / 9152 / 9160

De lokotraktoren worden in twee regio's ingezet : in het Gentse zijn ze bedrijvig te Merelbeke en in de CW Gentbrugge en verder te Aalst, met enkele diensten naar Denderleeuw.

Tweede inzetpunt blijft Kortrijk, met hier de stationsrangeringen en een inzet te Roeselare en Ieper. Vanuit deze laatste plaats gaat het ook naar Menen, Komen en Poperinge.

** De stelplaatsen **

Bij de stelplaatsen - die al in het vorig hoofdstuk behandeld werden - staat een verregerende reorganisatie ter studie.

Eerste test voor deze vernieuwing is de oprichting van de nieuwe werkplaats - voor TGV- en Eurostar-stellen - te Brussel-zuid. Deze ultramoderne werkplaats houdt voor het eerst rekening met de nieuwe vormen van onderhoud voor het traktiematerieel en levert ook een goed uitgedokterd nazicht- en herstellingsschema voor zowel het materieel als een verantwoorde werkplaats voor het onderhoudspersoneel. Door deze opvatting daalt de tijd voor nazicht tot slechts enkele uren. Thans is de werkplaats in ruwbouw klaar, werden de sporen aangebracht en legt men de laatste hand aan de uitrusting. Deze werkplaats moet tegen juli 1994 operationeel zijn.

Na deze eerste werkplaats, worden er twee gloednieuwe werkplaatsen voorzien - één te Antwerpen-noord en een tweede te Charleroi (Monceau). Deze zouden op dezelfde basis aangelegd worden, waarbij de lokomotieven en stellen gewoon door de werkplaats rijden en er een onderhoudsbeurt ondergaan. Hierdoor zou het elektrisch en lijndieselmaterieel dan in beide nieuwe stelplaats gekoncentreerd worden. Deze werkplaatsen zouden resp. in 1998 en 2000 operationeel moeten worden. Antwerpen-noord zou de taken van Hasselt, Schaarbeek en Merelbeke overnemen, terwijl Charleroi tot de sluiting van St-Ghislain en Ronet zou leiden. Een derde dergelijke werkplaats zou nadien te Kinkempois komen.

Op deze manier zouden - voor de elektrische stellen - nog 4 werkplaatsen blijven bestaan, nl. Hasselt, Merelbeke, Stockem en Kinkempois.

In 1993 werd als eerste de werkplaats Ronet gesloten, in 1994 is het de beurt aan Kortrijk en gedeeltelijk ook Oostende. Een jaar later is dan ook St-Ghislain aan de beurt.

Op 1 januari 1994 zag de stelplaatsverdeling er als volgt uit :

| Reeks | Eff | FHS | FSD | FEO | FVY | FND | FKR | NK | LNC | MKM | FSR | LK | GMN | FGH |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|----|-----|-----|-----|----|-----|-----|
| Reeks 00 | 197 | 21 | | | | | | | | 15 | 31 | 63 | | 66 |
| Reeks 03 | 140 | 38 | | | | | 60 | 16 | | 25 | | | | |
| Reeks 05.9 | 8 | | | | | | | | | | 6 | | | |
| Reeks 06 | 180 | 60 | | | | | | 58 | | | 38 | 25 | | |
| Reeks 08 | 44 | | | | | | | | | | 44 | | | |
| Reeks 09 | 52 | 45 | | | | | | | | | 7 | | | |
| Reeks 09.5 | 15 | | | | | | | 15 | | | | | | |
| Reeks 11 | 12 | | | | | | | | | | 12 | | | |
| Reeks 12 | 12 | | 12 | | | | | | | | | | | |
| Reeks 15 | 5 | | 5 | | | | | | | | | | | |
| Reeks 16 | 8 | | 8 | | | | | | | | | | | |
| Reeks 18 | 6 | | | | | | | 6 | | | | | | |
| Reeks 20 | 24 | | | | | | | | | 24 | | | | |
| Reeks 21 | 60 | | 50 | | | 10 | | | | | | | | |
| Reeks 22 | 49 | | | | | | | | | | | | | 49 |
| Reeks 23 | 83 | | | 83 | | | | | | | | | | |
| Reeks 25 | 14 | | | | | | | | | | 14 | | | |
| Reeks 25.5 | 3 | | | | | 8 | | | | | | | | |
| Reeks 26 | 34 | | | | | | | | 34 | | | | | |
| Reeks 27 | 60 | | 20 | | | | | 40 | | | | | | |
| Reeks 28 | 2 | | | | | | | | | | 2 | | | |
| Reeks 44 | 9 | | | | | | 6 | | | 3 | | | | |
| Reeks 45 | 10 | | | | | | | | | 10 | | | | |
| Reeks 46 | 4 | | | | | | | | | | | | 4 | |
| Reeks 49 | 1 | | | | | 1 | | | | | | | | |
| Reeks 51 | 86 | 20 | | | | 28 | 16 | | 14 | | | | | |
| Reeks 52 | 11 | | | | | | | | | 11 | | | | |
| Reeks 53 | 20 | | | | | | | | | 20 | | | | |
| Reeks 54 | 4 | | | | | | | | | 4 | | | | |
| Reeks 55 | 40 | | | | | | | 40 | | | | | | |
| Reeks 59 | 10 | | | | | | 10 | | | | | | | |
| Reeks 62 | 126 | 29 | | | | | 51 | 10 | 36 | | | | | |
| Reeks 70 | 6 | | | | | 6 | | | | | | | | |
| Reeks 71 | 3 | | | | | 3 | | | | | | | | |
| Reeks 73 | 95 | 13 | | | | | 25 | 17 | 35 | 5 | | | | |
| Reeks 74 | 10 | | | | | 10 | | | | | | | | |
| Reeks 80 | 39 | | | | | | | | | | 39 | | | |
| Reeks 82 | 75 | | 15 | | 2 | 24 | | 18 | | | | | | 16 |
| Reeks 83 | 18 | | | | | | | | 18 | | | | | |
| Reeks 84 | 55 | | 8 | | | 21 | 5 | | 6 | 8 | | | 7 | |
| Reeks 85 | 25 | | | | | 25 | | | | | | | | |
| Reeks 91 | 40 | | | | | 2 | 9 | | | 7 | | | | 13 |

** De dienst infrastructuur **

Bij de vroegere dienst baan is er een uitgebreide reorganisatie aan de gang. Elk distrikt zou een goed uitgerust centrum krijgen voor het onderhoud en de inzet van zowel de lokomotieven, alsook het materieel voor de herstelling en de aanleg van de sporen. Deze herschikking is in enkele distrikten al volledig aan de gang, bij andere distrikten is er nog geen enkele beslissing genomen.

Gevolg van deze maatregelen is wel het feit dat het aantal lokotraktoren voor deze centra gevoelig moet stijgen en dat eventueel ook zwaardere (rangeer)lokomotieven ingeschakeld zullen worden. Ander gevolg is ook dat de laatste trekkers en draisines van de sporen zullen verdwijnen.

-- verdeling --

* distrikt noord-oost *

Voor de vroegere groepen Antwerpen en Hasselt is er nog geen beslissing genomen, mogelijkheden hierbij zijn Lier en Aarschot, doch ook Antwerpen-Dam behoort tot de mogelijkheden. Op dit ogenblik is de verdeling :

| | |
|-----------------------|--------------------|
| Antwerpen-groenenhoek | 9201 / 9204 / 9212 |
| Leuven | 9205 |
| Hasselt | 9222 |

* distrikt centrum *

Het dienstmaterieel wordt vanaf 1994 verdeeld over twee centra, die thans uitgerust worden, nl. Denderleeuw en Ottignies. Het materieel dat thans te Vorst afgesteld wordt gaat dan naar Ottignies, dit van Schaarbeek naar Denderleeuw. Op 1 januari was de verdeling als volgt :

| | |
|------------|-------------|
| Schaarbeek | 9202 |
| Vorst | 9208 / 9221 |

* distrikt noord-west *

Dit distrikt is het eerste waar de werken al ver gevorderd zijn : Deinze werd uitgekozen voor het afstellen en het onderhoud van de machines en eind 1992 verhuisden alle lokotraktoren al naar de nieuwe werkplaats.

| | |
|--------|---|
| Deinze | 9101 / 9102 / 9103 / 9104 9209 / 9218 / 9225 |
|--------|---|

* distrikt zuid-west *

De verdeling van het materieel is hier nog niet geregeld en de beide oude afstelplaatsen - Mons en Charleroi - blijven voorlopig behouden. Thans zoekt men een meer centraal gelegen centrum en hier zou Haine-St-Pierre of Manage in aanmerking komen. Voor het onderhoud is echter wel de stelplaats Monceau verantwoordelijk.

| | |
|-----------|----------------------------------|
| Mons | 9105 / 9106 / 9122 / 9124 / 9128 |
| Charleroi | 9125 / 9127 / 9141 / 9145 / 9149 |

Vanaf begin 1993 zijn trouwens de laatste lokomotieven reeks 92 uit deze werkplaatsen verdwenen.

* distrikt zuid-oost *

Voor het materieel dat te Namur aanwezig was, wordt de oude werkplaats van Ronet uitgekozen als werkplaats en deze wordt in de eerste helft van 1994 verbouwd.

Anderzijds blijft het materieel van Liège : hier zouden de machines reeks 92 gekoncentreerd worden en voorlopig blijft de standplaats Angleur.

| | |
|---------|---------------------------|
| Ronet | 9142 / 9154 |
| | 9207 / 9214 / 9217 |
| Angleur | 9210 / 9213 / 9215 / 9216 |

De 9207 staat gewoonlijk te Arlon, Libramont of Bertrix voor werkzaamheden in het zuidelijk deel van de Ardennen en hiervoor is Stockem verantwoordelijk. Deze stelplaats houdt ook enkele 84-ers gereed voor werktrains.

** Centrale werkplaatsen **

Het aantal werkplaatsen krimpt steeds verder en de reorganisatie van de diensten moet in 1994 voltooid zijn :

-- CW Salzinnes

Deze werkplaats neemt de (oudere) elektrische lokomotieven van de CW Mechelen over en staat nu in voor alle lokomotieven, nl. de elektrische lokomotieven, de lijn- en rangeerdiesels. Ook de herstelling van de hydraulische transmissies wordt van Leuven overgenomen.

Voor de interne rangeringen staat de - officieel geschrapte - lokomotief 9206 in gebruik. Op de buitenterreinen vindt men tal van beschadigde en afgevoerde lokomotieven.

-- CW Mechelen

Deze grote werkplaats staat nu in voor alle elektrische en dieselstellen en alle rijtuigen. Verder worden er ook nog de grotere verbouwingen aan het elektrische materieel doorgevoerd. Verder wordt de herstelling van compressoren en het pneumatische gedeelte van de CW Leuven overgenomen.

Voor de rangeringen staan lokomotieven reeks 84/85 van Antwerpen ter beschikking.

-- CW Cuesmes

Deze werkplaats - uitgerust voor het kleinere onderhoud aan rijtuigen - verliest dit en neemt het onderhoud aan de goederenwagens op. Dit houdt vooral de gewone herstellingsbeurten in en geen verbouwingen.

Voor de rangeringen is er een lokotractor reeks 91 van St-Ghislain.

-- CW Gentbrugge

Voor de herstelling en de verbouwing aan goederenwagens wordt dit de grootste werkplaats. Vooral de grotere vernieuwingswerken en de zware verbouwingen, samen met de gespecialiseerde wagens worden het domein van Gentbrugge.

Voor de rangering worden twee lokotrackoren reeks 91 van Merelbeke gebruikt.

-- Sluitingen

In 1993 werden de Centrale werkplaatsen van Luttre (wagens) en Leuven (onderdelen) geleidelijk afgebouwd. Ook de CW Antwerpen-dam - die instaat voor de rangeermachines van Antwerpen - wordt in de volgende jaren gesloten.

** De dienst infrastructuur **

Bij de vroegere dienst baan is er een uitgebreide reorganisatie aan de gang. Elk distrikt zou een goed uitgerust centrum krijgen voor het onderhoud en de inzet van zowel de lokomotieven, alsook het materieel voor de herstelling en de aanleg van de sporen. Deze herschikking is in enkele distrikten al volledig aan de gang, bij andere distrikten is er nog geen enkele beslissing genomen.

Gevolg van deze maatregelen is wel het feit dat het aantal lokotraktoren voor deze centra gevoelig moet stijgen en dat eventueel ook zwaardere (rangeer)lokomotieven ingeschakeld zullen worden. Ander gevolg is ook dat de laatste trekkers en draisines van de sporen zullen verdwijnen.

-- verdeling --

* distrikt noord-oost *

Voor de vroegere groepen Antwerpen en Hasselt is er nog geen beslissing genomen, mogelijkheden hierbij zijn Lier en Aarschot, doch ook Antwerpen-Dam behoort tot de mogelijkheden. Op dit ogenblik is de verdeling :

| | |
|-----------------------|--------------------|
| Antwerpen-groenenhoek | 9201 / 9204 / 9212 |
| Leuven | 9205 |
| Hasselt | 9222 |

* distrikt centrum *

Het dienstmaterieel wordt vanaf 1994 verdeeld over twee centra, die thans uitgerust worden, nl. Denderleeuw en Ottignies. Het materieel dat thans te Vorst afgesteld wordt gaat dan naar Ottignies, dit van Schaarbeek naar Denderleeuw. Op 1 januari was de verdeling als volgt :

| | |
|------------|-------------|
| Schaarbeek | 9202 |
| Vorst | 9208 / 9221 |

* distrikt noord-west *

Dit distrikt is het eerste waar de werken al ver gevorderd zijn : Deinze werd uitgekozen voor het afstellen en het onderhoud van de machines en eind 1992 verhuisden alle lokotraktoren al naar de nieuwe werkplaats.

| | |
|--------|---|
| Deinze | 9101 / 9102 / 9103 / 9104 9209 / 9218 / 9225 |
|--------|---|

* distrikt zuid-west *

De verdeling van het materieel is hier nog niet geregeld en de beide oude afstelplaatsen - Mons en Charleroi - blijven voorlopig behouden. Thans zoekt men een meer centraal gelegen centrum en hier zou Haine-St-Pierre of Manage in aanmerking komen. Voor het onderhoud is echter wel de stelplaats Monceau verantwoordelijk.

| | |
|-----------|----------------------------------|
| Mons | 9105 / 9106 / 9122 / 9124 / 9128 |
| Charleroi | 9125 / 9127 / 9141 / 9145 / 9149 |

Vanaf begin 1993 zijn trouwens de laatste lokomotieven reeks 92 uit deze werkplaatsen verdwenen.

* distrikt zuid-oost *

Voor het materieel dat te Namur aanwezig was, wordt de oude werkplaats van Ronet uitgekozen als werkplaats en deze wordt in de eerste helft van 1994 verbouwd.

Anderzijds blijft het materieel van Liège : hier zouden de machines reeks 92 gekoncentreerd worden en voorlopig blijft de standplaats Angleur.

| | |
|---------|---------------------------|
| Ronet | 9142 / 9154 |
| | 9207 / 9214 / 9217 |
| Angleur | 9210 / 9213 / 9215 / 9216 |

De 9207 staat gewoonlijk te Arlon, Libramont of Bertrix voor werkzaamheden in het zuidelijk deel van de Ardennen en hiervoor is Stockem verantwoordelijk. Deze stelplaats houdt ook enkele 84-ers gereed voor werktreinen.

** Centrale werkplaatsen **

Het aantal werkplaatsen krimpt steeds verder en de reorganisatie van de diensten moet in 1994 voltooid zijn :

-- CW Salzannes

Deze werkplaats neemt de (oudere) elektrische lokomotieven van de CW Mechelen over en staat nu in voor alle lokomotieven, nl. de elektrische lokomotieven, de lijn- en rangeerdiesels. Ook de herstelling van de hydraulische transmissies wordt van Leuven overgenomen.

Voor de interne rangeringen staat de - officieel geschrapte - lokomotief 9206 in gebruik. Op de buitenterreinen vindt men tal van beschadigde en afgevoerde lokomotieven.

-- CW Mechelen

Deze grote werkplaats staat nu in voor alle elektrische en dieselstellen en alle rijtuigen. Verder worden er ook nog de grotere verbouwingen aan het elektrische materieel doorgevoerd. Verder wordt de herstelling van compressoren en het pneumatische gedeelte van de CW Leuven overgenomen.

Voor de rangeringen staan lokomotieven reeks 84/85 van Antwerpen ter beschikking.

-- CW Cuesmes

Deze werkplaats - uitgerust voor het kleinere onderhoud aan rijtuigen - verliest dit en neemt het onderhoud aan de goederenwagens op. Dit houdt vooral de gewone herstellingsbeurten in en geen verbouwingen.

Voor de rangeringen is er een lokotractor reeks 91 van St-Ghislain.

-- CW Gentbrugge

Voor de herstelling en de verbouwing aan goederenwagens wordt dit de grootste werkplaats. Vooral de grotere vernieuwingswerken en de zware verbouwingen, samen met de gespecialiseerde wagens worden het domein van Gentbrugge.

Voor de rangering worden twee lokotrackoren reeks 91 van Merelbeke gebruikt.

-- Sluitingen

In 1993 werden de Centrale werkplaatsen van Luttre (wagens) en Leuven (onderdelen) geleidelijk afgebouwd. Ook de CW Antwerpen-dam - die instaat voor de rangeermachines van Antwerpen - wordt in de volgende jaren gesloten.

Rijtuigen :

Overzichtstabel Materieel :

| Type | Klas | Bouw | 1 | 2 | 3 | 4 | Leng. | Omschrijving | Massa | V |
|------|------|------|-----|-----|-----|-----|-------|-----------------------|-------|-----|
| TEE | A | 1964 | 17 | 17 | 17 | 46 | 25500 | T.E.E.-rijtuigen | 47000 | 160 |
| T2 | | 1974 | 6 | 6 | 6 | 36 | 26400 | Slaaprijtuigen | 61000 | 160 |
| I2 | B | 1951 | 25 | 11 | 0 | 64 | 22300 | Internat. 2de klasse | 34000 | 160 |
| I3 | Bc | 1960 | 40 | 21 | 12 | 72 | 23334 | Ligrijtuig | 45000 | 160 |
| I4 | A | 1966 | 22 | 6 | 5 | 54 | 24042 | Internat. 1ste klasse | 44000 | 160 |
| | B | 1966 | 15 | 15 | 15 | 54 | 24042 | Internat. 2de klasse | 44000 | 160 |
| | AB | 1966 | 20 | 12 | 12 | 60 | 23437 | Internat. | 44000 | 160 |
| | ABk | 1966 | | 8 | 8 | 60 | 23437 | Internat. met keuken | 44000 | 160 |
| I5 | Bc | 1967 | 45 | 45 | 45 | 60 | 25062 | Ligrijtuig | 48000 | 160 |
| I6 | A | 1977 | 20 | 20 | 20 | 54 | 26400 | Internat. 1ste klasse | 43000 | 160 |
| | B | 1977 | 60 | 43 | 43 | 66 | 26400 | Internat. 2de klasse | 43000 | 160 |
| | Bc | 1988 | 15 | 15 | 15 | 46 | 26400 | Ligrijtuig | 43000 | 160 |
| I10 | A | 1988 | 15 | 15 | 15 | 66 | 26400 | Internat. 1ste klasse | | 160 |
| | B | 1987 | 80 | 79 | 79 | 86 | 26400 | Internat. 2de klasse | | 160 |
| | WR | 1991 | 1 | 1 | 1 | | 26400 | Internat. Bistro | | 160 |
| I | D | 1935 | 5 | 5 | 3 | 0 | 15600 | Bagagerijtuig | 34000 | 140 |
| I | Dms | 1978 | 34 | 33 | 27 | 0 | 25100 | Bagagerijtuig | 39000 | 160 |
| K1 | A | 1933 | 122 | 13 | 13 | 64 | 23320 | Rijtuig binnenverkeer | 43000 | 140 |
| | AD | 1934 | 35 | | 7 | 50 | 23320 | Rijtuig binnenverkeer | 43000 | 140 |
| | ADR | 1933 | 15 | 12 | 10 | 36 | 23320 | Rijtuig binnenverkeer | 43000 | 140 |
| K3 | B | 1956 | 98 | 61 | 61 | 108 | 15500 | Rijtuig binnenverkeer | 36000 | 140 |
| M1 | Bx | 1934 | | 6 | 5 | 70 | 20040 | Rijtuig binnenverkeer | 43000 | 120 |
| | ABx | 1937 | 31 | 2 | 2 | 38 | 22756 | Rijtuig binnenverkeer | 42000 | 120 |
| | BDx | 1935 | 33 | 1 | 1 | 50 | 19500 | Stuurstandrijtuig | 42000 | 120 |
| M2 | A | 1959 | 34 | 34 | 34 | 68 | 24000 | Rijtuig binnenverkeer | 35000 | 140 |
| | B | 1958 | 347 | 302 | 301 | 106 | 24000 | Rijtuig binnenverkeer | 34000 | 140 |
| | Bx | 1979 | | 45 | 45 | 106 | 24000 | Rijtuig binnenverkeer | 34000 | 140 |
| | AB | 1959 | 103 | 81 | 81 | 83 | 24000 | Rijtuig binnenverkeer | 34000 | 140 |
| | ABx | 1979 | | 22 | 22 | 83 | 24000 | Rijtuig binnenverkeer | 34000 | 140 |
| | BD | 1958 | 101 | 93 | 93 | 74 | 24000 | Rijtuig binnenverkeer | 32000 | 140 |
| | BDx | 1959 | 22 | 22 | 22 | | 24000 | Stuurstandrijtuig | 32000 | 140 |

| | | | | | | | | | | |
|------|------|------|-----|-----|-----|-----|-------|-----------------------------------|-------|-----|
| | BDR | 1958 | 15 | 15 | 15 | 64 | 24000 | Rijtuig binnenverkeer | 32000 | 140 |
| M3 | ABD | 1961 | 9 | 5 | 5 | 44 | 24003 | Rijtuig binnenverkeer | 30000 | 120 |
| | B | 1960 | 36 | 20 | 20 | 114 | 24003 | Rijtuig binnenverkeer | 30000 | 120 |
| M4 | A | 1979 | 50 | 33 | 33 | 72 | 24260 | Rijtuig binnenverkeer | 38000 | 160 |
| | Ax | 1984 | | 17 | 17 | 72 | 24260 | Rijtuig binnenverkeer | 38000 | 160 |
| | B | 1980 | 430 | 246 | 246 | 104 | 24260 | Rijtuig binnenverkeer | 39000 | 160 |
| | Bx | 1984 | | 183 | 183 | 104 | 24260 | Rijtuig binnenverkeer | 39000 | 160 |
| | AD | 1981 | 33 | 33 | 33 | 56 | 24260 | Rijtuig binnenverkeer | 37000 | 160 |
| | ADX | 1982 | 32 | 32 | 32 | 48 | 24260 | Rijtuig binnenverkeer | 39000 | 160 |
| | BD | 1984 | 35 | 6 | 12 | 64 | 24260 | Rijtuig binnenverkeer | 39000 | 160 |
| | BDk | 1984 | | 19 | 13 | 64 | 24260 | Rijtuig binnenverkeer | 40000 | 160 |
| | BDkx | 1986 | | 10 | 10 | 64 | 24260 | Rijtuig binnenverkeer | 40000 | 160 |
| M5 | Ax | 1985 | 15 | 15 | 15 | | | Dubbeldekker | | 160 |
| | Bx | 1985 | 97 | 97 | 97 | | | Dubbeldekker | | 160 |
| | BDx | 1985 | 18 | 18 | 18 | | | Dubbeldekker | | 160 |
| Expo | | 1973 | | 4 | 4 | 0 | 22300 | Expo : ex I1 (B) | 40000 | 140 |
| Expo | | 1985 | | 6 | 6 | 0 | 22300 | Expo : ex I1 (AB) | 40000 | 140 |
| Expo | | 1982 | | 1 | 1 | 0 | 23320 | Expo : ex K1 (B) | 34000 | 140 |
| Expo | | 1977 | | 1 | 0 | 0 | 19296 | Generator expo | 46000 | 140 |
| Expo | | 1985 | | 4 | 4 | 0 | 15600 | Expo shop | 34000 | 120 |
| Expo | | 1993 | | 0 | 1 | 0 | 25100 | Generator expo | 39000 | 160 |
| Cine | | 1975 | | 1 | 1 | 48 | 22955 | Cine : ex stel 35 | 44000 | 120 |
| Meet | | 1981 | | 1 | 1 | 0 | 25100 | Meetrijtuig 13 | 54000 | 160 |
| Meet | | 1968 | | 1 | 1 | 0 | 23460 | Meetrijtuig 601 bo- venleiding | 47000 | 170 |
| Meet | | 1980 | | 1 | 1 | 0 | 22300 | Meetrijtuig radio (ex I1) | 43000 | 140 |
| Med. | | 1973 | | 2 | 2 | 0 | 46120 | Medische rijtuigen | 93000 | 140 |
| Hulp | | 1979 | | 5 | 5 | 0 | 22300 | Hulptrein ex I1 | 57000 | 120 |
| Sch. | | 1984 | | 5 | 5 | 0 | 22290 | Scholing ES | 40000 | 120 |
| Auto | | 1969 | | 50 | 50 | 0 | 26400 | Autotransport | 26000 | 160 |

Veranderingen in 1993

* Bestellingen :

163 rijtuigen type I 11 voor buurlandverkeer

* Leveringen :

geen

* Ombouw :

Bagagerijtuig type Dms 17 423 werd omgebouwd tot dienstrijtuig directie M 20 43.

Bagagerijtuig type Dms 17 430 werd omgebouwd tot generatorwagen voor de expo-trein 17 817.

* Schrappingen :

| Type | Nr. | U.I.C. nr. | Uitwijkplaats | Reden | Datum |
|--------|--|--|-----------------|---|------------|
| I3 Bc | 14 013 14 016 14 018 14 020 14 022 14 023 14 031 14 034 14 037 | 51 88 5980 313-3 51 88 5980 316-6 51 88 5980 318-2 51 88 5980 320-8 51 88 5980 322-4 51 88 5980 323-2 51 88 5980 331-5 51 88 5980 334-9 51 88 5980 337-2 | O.P. Mons | Vervangen door I6 | 14-12-1993 |
| I4 A | 11 304 | 51 88 1970 405-8 | CW Mechelen | Uitgebrand te FBMZ 24/11/92 | 14-12-1993 |
| I Dms | 17 409 17 415 17 416 17 422 17 423 17 430 | 51 88 9570 909-6 51 88 9570 915-3 51 88 9570 916-1 51 88 9570 922-9 51 88 9570 923-7 51 88 9570 930-2 | C.H.V. Oostende | Overbodig geworden Ombouw dienstrijtuig Ombouw E.S. (generator) | 14-12-1993 |
| K1 ADR | 28 911 | 50 88 8748 011-1 | CW Mechelen | Verouderd | 14-12-1993 |
| M1 B | 42 002 | 50 88 2726 602-6 | OP Mons | Verouderd (> museum) | 14-12-1993 |
| M2 B | 42 443 | 50 88 2048 743-9 | CHV Oost. | Beschadigd | 14-12-1993 |
| PW | 17 815 | 60 88 9940 035- | Schaarbeek | Vervangen | |

* Beschrijving

In 1993 waren er slechts weinig wijzigingen in het rijtuigbestand en beperkten zich vooral tot enkele schrappingen ten gevolge van ongevallen of bereiken van de sleetgrenzen.

De schrapping van het I4- en het M2-rijtuig was te wijten aan zware beschadigingen, die een herstelling niet meer lonend maakten. Bij de reservestellen type M1 en K1 gingen twee rijtuigen over de datum van hun revisie en werden zodoende afgevoerd. Hierbij ging het bij de M1 om het prototyp rijtuig dat trouwens overging in het museumbestand.

Dit laatste was echter niet het geval voor drie typen rijtuigen, die effectief geleidelijk aan belangrijkheid inboetten : bij de internationale ligrijtuigen voldoen de toch al dertig jaar oude rijtuigen type I3 niet meer aan de huidige comforteisen en tegen het eind van het jaar verdwenen 9 bijkomende rijtuigen en van de veertig gebouwde voertuigen blijven er eind 1993 nog slechts 12 over.

Deze ligrijtuigen konden vrijgemaakt worden door een vermeerde inzet van de I6-ligrijtuigen en door het verminderen van deze diensten. Door de snellere verbindingen verdwijnen trouwens meer en meer nachttreinen.

Een gelijkaardige evolutie kennen we bij de internationale dagtreinen : waar enige tijd geleden praktisch in elke trein een bagagerijtuig meeliep, is dit de laatste jaren sterk verminderd en hierdoor werden 6 toch nog moderne rijtuigen type Dms - gebouwd in 1978 - overbodig. Deze worden dan ook te koop aangeboden, twee dergelijke rijtuigen werden echter voorzien om omgebouwd te worden voor interne N.M.B.S.-behoeften : één rijtuig wordt een nieuwe meetrijtuig voor de diensten Infrastructuur, een tweede vervangt de oude generatorwagen voor de tentoonstellingstrein van de N.M.B.S. en kreeg hiervoor twee laagspanningsgeneratoren (220 V) ingebouwd en wordt begin 1994 effectief in het bestand opgenomen.

* Inzet

Elk jaar vermindert de inzet van het getrokken reizigersmaterieel, ten gunste van de elektrische stellen : de elektrifikatie van de lijn Liège - Jemelle liet de diensten van de M2-rijtuigen in het Luikse verminderen. Doch laten we type per type de inzet kort onder de loep nemen :

** TEE-rijtuigen :

Deze worden enkel ingezet op de verbinding Brussel - Paris en zullen met de komst van de TGV hun inzet volledig zien ineensorten. Wat met deze rijtuigen zal gebeuren is nog niet bekend.

** I2-rijtuigen :

De laatste rijtuigen werden eind 1992 afgevoerd, nadat de inzet reeds geruime tijd afgelopen was en de dat rijtuigen slechts nog als reserve dienden.

** I3-rijtuigen :

Na de I2-rijtuigen kreeg dit type in 1993 een genadeslag, de regelmatige inzet werd geschrapt en de laatste 12 rijtuigen worden enkel nog gebruikt voor reservediensten in bijzondere verlofgangerstreinen. De laatste rijtuigen zullen in 1994 afgesteld worden.

** I4-rijtuigen :

De effectieve dienst beperkt zich tot de verbinding Oostende - Zwitserland en verder Oostenrijk en Italië. Verschillende rijtuigen staan reserve en worden bij belangrijke schade afgesteld. In 1994 zullen ze waarschijnlijk hun laatste effectieve treinen verliezen en blijven ze - tot bij de levering van de nieuwe I11-rijtuigen reserve.

** I5-rijtuigen :

De rijtuigen worden vanuit Brussel-zuid naar bestemmingen in Zwitserland, Italië en Zuid-Frankrijk gebruikt. Verder worden de rijtuigen vooral in de autotransporttreinen ingeschakeld, samen met de T2-slaaprijtuigen. Er worden geen grote wijzigingen verwacht bij deze reeks.

** I6-rijtuigen :

De zitrijtuigen worden vooral gebruikt in de Ec-treinen naar Duitsland en Zwitserland. De rijtuigen

voor de Memling kregen trouwens een eigen kleurstelling. De ligrijtuig worden gebruikt op de voornaamste nachttreinen.

** I 10-rijtuigen :

Deze rijtuigen verzekeren voor het grootste gedeelte de verbinding Oostende - Brussel - Köln. Eén rijtuig werd omgevormd tot Bistro en rijdt mee in de Memling, dit in aangepaste kleurstelling.

** Binnenlandse rijtuigen

** K1 / K3-rijtuigen :

Eind 1993 waren er nog 91-rijtuigen aanwezig, genoeg om in het totaal 10 stellen te vormen. Nochtans worden alle rijtuigen reserve gehouden, dit voor bijzondere treinen en als versterking. Nog in de loop van 1994 zullen de meeste nog aanwezige rijtuigen afgevoerd worden.

** M1-rijtuigen :

Nog slechts 8 rijtuigen vormen een allerlaatste reservestel, doch een effectieve inzet wordt waarschijnlijk niet meer overwogen. De laatste inzet waren de karnavaltreinen tussen Brussel en Binche.

** M2-rijtuigen :

Door de terugkeer van het grootste gedeelte van de aan Nederland verhuurde rijtuigen, ging de inzet nog sterk naar boven en namen ze de laatste diensten van de K1/K3 en de M3-rijtuigen over. De inzet gebeurt nog steeds vanuit Brussel-zuid/Worst, Antwerpen, Liège, Gent, Aalst, Chatelet en Schaarbeek. Hier worden vooral de sekundaire lijnen bereden en worden ze gebruikt als piekurtreinen. De trekduwstellen worden in dieseltraktie gebruikt tussen Antwerpen en Neerpelt, tussen Charleroi en Couvin en tussen Dinant en Houyet. De elektrische trek/duwstellen worden vanuit Antwerpen ingezet in de reeks van de lokomotieven reeks 25 naar Turnhout, Leuven en St-Niklaas.

** M3-rijtuigen :

In 1993 verdween een volledig rijtuigtype van de Belgische sporen, dit ondanks het feit dat het niet uit de statistiek af te leiden valt. Hier gaat het om het binnenlands rijtuigtype M3. De meeste rijtuigen stonden begin 1993 al afgesteld, een gedeelte werd nog gebruikt tijdens de piekdagen, o.a. bv. de Trein-tram-bus-weekends. Doch ook dat verviel vanaf de zomer. Door de terugkeer van de M2-rijtuigen uit Nederland enerzijds en de uitbreiding van de diensten van de elektrische stellen, was er voldoende reservematerieel aanwezig en kon de vraag voor schrapping gesteld worden. Alhoewel de effectieve schrapping nog niet goedgekeurd werd, konden alle rijtuigen te Aalst op een zijspoor geplaatst worden. De rekuperatie van reserveonderdelen is immers al duidelijk aan de gang. De laatste effectieve diensten werden gereden naar De Panne en Ronse.

** M4-rijtuigen :

De inzet is vrij uitgebreid op de voornaamste hoofdlijnen van het net. Inzetplaatsen zijn Oostende, Kortrijk (op verbinding Oostende - Eupen en Oostende - Kortrijk - Brussel), Brussel-noord/Schaarbeek, Brussel-zuid en Liège. In deze laatste inzetplaats rijden ze op de verbinding naar Luxembourg, de enige dienst verzekerd door diesellokomotieven. Nieuwe dienst voor 1993 is deze tussen Mons en Lille via Tournai (met lok reeks 12).

** M5-rijtuigen :

De dubbeldekrijtuigen worden vanuit Schaarbeek en Brussel-zuid ingezet naar Tournai, Geraardsbergen, Hasselt - Genk, Namur - Huy / Jemelle.

| Nummer | Type | Bouw | Verb | Ass | Lengte | Omschrijving | dec_92 | decemb | Versch |
|---------|----------|------|------|-----|--------|----------------------------|--------|--------|--------|
| 1245 A1 | Fbl | 1944 | 1977 | 2 | 9640 | Zelflosser | 193 | 74 | -119 |
| 1245 A2 | Fbl | 1957 | 1978 | 2 | 10000 | Zelflosser | 300 | 300 | 0 |
| 1415 A0 | Eas | 1972 | | 4 | 14040 | Open wagen met bougies | 757 | 757 | 0 |
| 1415 A1 | Eas | 1975 | | 2 | 10000 | Open wagen met bougies | 669 | 669 | 0 |
| 1415 A2 | EOas | 1972 | | 4 | 14040 | Open wagen met bougies | 479 | 479 | 0 |
| 1415 A3 | EOas | 1983 | | 4 | 14040 | Open wagen met bougies | 749 | 749 | 0 |
| 1415 G3 | EOas | 1993 | | 4 | 14040 | Open wagen met bougies | 0 | 1 | 1 |
| 1416 A0 | Tacms | 1972 | | 4 | 14040 | Open gaand dak met bougies | 32 | 32 | 0 |
| 1416 B1 | Tacms | 1975 | | 4 | 14040 | Open gaand dak met bougies | 350 | 349 | -1 |
| 1448 H0 | Taoos | | | | | in huur | 27 | 27 | 0 |
| 1456 A9 | Tams | | | | | Open gaand dak met bougies | 1 | 0 | -1 |
| 2000 D3 | | 1992 | | | | Platte wagen | 40 | 40 | 0 |
| 2000 D5 | | 1992 | | | | Platte wagen | 10 | 10 | 0 |
| 2000 G2 | Ucs | 1963 | | 2 | 8890 | Wagen | 43 | 43 | 0 |
| 2000 G3 | Ucs | 1963 | | 2 | 9240 | Wagen | 91 | 91 | 0 |
| 2000 G4 | Ucs | 1966 | | 2 | 10240 | Wagen | 3 | 3 | 0 |
| 2000 G5 | Ucs | 1968 | | 2 | 10240 | Wagen | 39 | 39 | 0 |
| 2000 G6 | Ucs | 1970 | | 2 | 10240 | Wagen | 93 | 93 | 0 |
| 2000 K1 | Zaes | | | | | ketelwagen | 60 | 60 | 0 |
| 2000 K2 | Zaes | 1972 | | 4 | 14690 | ketelwagen | 5 | 5 | 0 |
| 2000 H2 | Zas-Zaes | 1969 | | 4 | 13460 | in huur | 309 | 316 | 7 |
| 2213 A1 | Hbis | 1976 | | 2 | 14220 | Wagen met schuifwanden | 513 | 513 | 0 |
| 2213 A2 | Habbis | 1976 | | 4 | 28440 | Schuifwagen | 25 | 24 | -1 |
| 2213 A3 | Hbikks | 1984 | | 2 | 14220 | Wagen met schuifwanden | 500 | 490 | -10 |
| 2213 A4 | Hbikks | 1985 | | 2 | 14220 | Wagen met schuifwanden | 250 | 250 | 0 |
| 2213 A5 | Hbikks | 1993 | | 2 | 14220 | Wagen met schuifwanden | 0 | 10 | 10 |
| 2213 H1 | Habis | | | 2 | | in huur | 50 | 100 | 50 |
| 2216 A2 | Gbs | 1972 | | 2 | 14020 | Gesloten met assen | 303 | 284 | -19 |
| 2216 A3 | Gbs | 1973 | | 2 | 14020 | Gesloten met assen | 604 | 604 | 0 |
| 2216 A4 | Gbs | 1973 | | 2 | 14020 | Gesloten met assen | 120 | 120 | 0 |
| 2216 A5 | Gbs | 1974 | | 2 | 14020 | Gesloten met assen | 99 | 99 | 0 |
| 2216 A6 | Gbs | 1975 | | 2 | 14020 | Gesloten met assen | 192 | 185 | -7 |
| 2216 A7 | Gbs | 1908 | 1975 | 2 | 14020 | Gesloten met assen | 296 | 296 | 0 |
| 2216 A8 | Gbs | 1975 | | 2 | 14020 | Gesloten met assen | 448 | 448 | 0 |
| 2216 B0 | Habbs | 1972 | | 4 | 28040 | Gesloten met assen | 50 | 50 | 0 |
| 2231 A0 | Glms | 1946 | | 2 | 9520 | Gesloten met assen | 49 | 34 | -15 |
| 2233 A1 | | | | | | Wagen met schuifwanden | 19 | 19 | 0 |
| 3000 G4 | Shhmms | 1971 | | 4 | 10000 | Platte wagen | 50 | 50 | 0 |
| 3000 G5 | Shhmms | 1969 | | 4 | 14040 | Platte wagen | 25 | 25 | 0 |
| 3000 S1 | Uis | 1965 | | 2 | 15640 | Wagen | 5 | 5 | 0 |
| 3000 B7 | Slp | 1970 | | 4 | 21440 | Schraagwagen | 17 | 17 | 0 |
| 3000 B8 | Slp | 1970 | | 4 | 21440 | Schraagwagen | 3 | 3 | 0 |
| 3000 D6 | Loaekss | 1993 | | 4 | 30880 | Autotransport | 0 | 10 | 10 |
| 3000 S1 | Vais | 1975 | | 4 | 20000 | Kuilwagen | 5 | 5 | 0 |
| 3210 A0 | Lgs | 1982 | | 2 | 13880 | Platte wagen | 201 | 201 | 0 |
| 3212 A2 | Ks | 1961 | | 2 | 13860 | Platte wagen | 480 | 470 | -10 |
| 3212 A3 | Ks | 1961 | | 2 | 13860 | Platte wagen | 636 | 601 | -35 |
| 3212 B0 | Ks | 1973 | | 2 | 13880 | Platte wagen | 854 | 853 | -1 |
| 3212 B1 | Ks | 1974 | | 2 | 13880 | Platte wagen | 150 | 150 | 0 |
| 3212 B3 | Ks | 1984 | | 2 | 13880 | Platte wagen | 168 | 168 | 0 |

| Nummer | Type | Bouw | Verb | Ass | Lenqte | Omschrijving | dec_92 | decemb | Versch | |
|--------|------|--------|------|------|--------|--------------|---------------------------|--------|--------|-----|
| 3212 | B4 | Kps | 1984 | | 2 | 13880 | Platte wagen | 30 | 30 | 0 |
| 3410 | A1 | Rbps | 1980 | | 4 | 26240 | Platte wagen | 125 | 125 | 0 |
| 3410 | A2 | Sgs | 1982 | | 4 | 26240 | Platte wagen | 25 | 25 | 0 |
| 3410 | A3 | Sps | 1980 | | 4 | 26240 | Platte wagen | 50 | 50 | 0 |
| 3514 | C0 | Remms | 1969 | | 4 | 14040 | Platte wagen | 625 | 625 | 0 |
| 3514 | C2 | Remms | 1970 | | 4 | 14040 | Platte wagen | 445 | 445 | 0 |
| 3514 | C3 | Remms | 1974 | | 4 | 14040 | Platte wagen | 448 | 448 | 0 |
| 3514 | C4 | Remms | 1969 | | 4 | 14040 | Platte wagen | 289 | 289 | 0 |
| 3514 | C5 | Remms | 1969 | | 4 | 14040 | Platte wagen | 40 | 40 | 0 |
| 3514 | C6 | Remms | 1969 | | 4 | 14040 | Platte wagen | 41 | 41 | 0 |
| 3514 | C8 | Remms | | | 4 | 14040 | Platte wagen | 30 | 30 | 0 |
| 3514 | C9 | Remms | 1974 | | 4 | 14040 | Platte wagen | 40 | 40 | 0 |
| 3514 | B0 | Rs | 1966 | | 4 | 19900 | Platte wagen | 68 | 68 | 0 |
| 3514 | B1 | Rs | 1967 | | 4 | 19900 | Platte wagen | 221 | 221 | 0 |
| 3514 | B2 | Rs | 1968 | | 4 | 19900 | Platte wagen | 285 | 285 | 0 |
| 3514 | B3 | Rs | 1969 | | 4 | 19900 | Platte wagen | 239 | 239 | 0 |
| 3514 | B4 | Rs | 1970 | | 4 | 19900 | Platte wagen | 98 | 98 | 0 |
| 3514 | B5 | Rs | 1970 | | 4 | 19900 | Platte wagen | 207 | 207 | 0 |
| 3514 | B6 | Rs | 1970 | | 4 | 19900 | Platte wagen | 235 | 235 | 0 |
| 3514 | B9 | Kqps | 1968 | | 4 | 19900 | Platte wagen | 201 | 201 | 0 |
| 3514 | D0 | Res | 1971 | | 4 | 19900 | Platte wagen | 1220 | 1220 | 0 |
| 3514 | D1 | Res | 1972 | | 4 | 19900 | Platte wagen | 457 | 457 | 0 |
| 3514 | D3 | Res | 1971 | 1987 | 4 | 19900 | Platte wagen | 100 | 100 | 0 |
| 3514 | D4 | Res | | | 4 | 19900 | Platte wagen | 30 | 30 | 0 |
| 3514 | E4 | Roos | 1966 | 1987 | 4 | 19900 | Platte wagen | 75 | 75 | 0 |
| 3514 | E5 | Roos | 1966 | 1987 | 4 | 19900 | Platte wagen | 25 | 25 | 0 |
| 3514 | G1 | Rils | 1991 | | 4 | 19900 | Platte wagen met dekzeil | 100 | 100 | 0 |
| 3514 | C7 | Smms | 1974 | | 4 | 14040 | Platte wagen | 82 | 82 | 0 |
| 3514 | F0 | Rmms | 1969 | 1987 | 4 | 14040 | Platte wagen | 26 | 26 | 0 |
| 3514 | F2 | Shimms | | | 4 | 14040 | Platte wagen | 50 | 50 | 0 |
| 3514 | F3 | Shimms | | | 4 | 14040 | Platte wagen | 150 | 150 | 0 |
| 3514 | D2 | Ss | 1972 | 1977 | 4 | 19900 | Platte wagen | 42 | 42 | 0 |
| 3514 | E1 | Ss | 1967 | 1978 | 4 | 19900 | Platte wagen | 110 | 110 | 0 |
| 3514 | E2 | Ss | 1968 | | 4 | 19900 | Platte wagen | 100 | 100 | 0 |
| 3610 | A0 | Sammp | 1977 | | 6 | 15740 | Platte wagen | 53 | 53 | 0 |
| 3610 | A1 | Sammp | 1977 | 1987 | 6 | 15740 | Platte wagen | 2 | 2 | 0 |
| 3614 | A3 | Tahms | 1969 | | 4 | 12390 | Openqaand dak met bougies | 196 | 193 | -3 |
| 3614 | A4 | Tahms | 1970 | | 4 | 12400 | Openqaand dak met bougies | 199 | 199 | 0 |
| 3614 | A5 | Tahms | 1971 | | 4 | 12400 | Openqaand dak met bougies | 99 | 99 | 0 |
| 3614 | A7 | Tahms | 1972 | | 4 | 12400 | Openqaand dak met bougies | 99 | 99 | 0 |
| 3614 | A9 | Tahms | 1978 | | 4 | 12400 | Openqaand dak met bougies | 2 | 2 | 0 |
| 3614 | A0 | Shmms | 1966 | | 4 | 12500 | Platte wagen | 1 | 1 | 0 |
| 3614 | A2 | Shmms | 1968 | | 4 | 12040 | Platte wagen | 199 | 199 | 0 |
| 3614 | A6 | Shmms | 1971 | | 4 | 12040 | Platte wagen | 270 | 269 | -1 |
| 3614 | A8 | Shmms | 1978 | | 4 | 12040 | Platte wagen | 350 | 350 | 0 |
| 3614 | B0 | Shimms | 1977 | | 4 | 12040 | Platte wagen | 350 | 350 | 0 |
| 3614 | B1 | Shimms | 1986 | | 4 | 12040 | Platte wagen | 200 | 200 | 0 |
| 3614 | B2 | Shimms | 1987 | | 4 | 12040 | Platte wagen | 75 | 75 | 0 |
| 3614 | C0 | Shimms | 1992 | | 4 | 12040 | Platte wagen | 1 | 1 | 0 |
| 3614 | D0 | Shimms | | | 4 | 12040 | Platte wagen | 320 | 221 | -99 |

| Nummer | Type | Bouw | Verb | Ass | Langte | Omschrijving | dec_92 | decemb | Versch |
|---------|----------|------|------|-----|--------|--------------------------|--------|--------|--------|
| 3614 D2 | Shimms | 1993 | | 4 | 12040 | Platte wagen | 0 | 100 | 100 |
| 3614 H0 | | 1993 | | | | Platte wagen | | 15 | 15 |
| 3714 A0 | Sgjs | 1971 | | 4 | 20640 | Platte wagen | 134 | 134 | 0 |
| 3714 A3 | Sgs | 1971 | | 4 | 19840 | Platte wagen | 65 | 66 | 1 |
| 3714 A5 | Sgss | | | 4 | 19840 | Platte wagen | 100 | 100 | 0 |
| 3714 B0 | Sgss | 1982 | | 4 | 19840 | Platte wagen | 1 | 1 | 0 |
| 3714 B1 | Sgss | 1987 | | 4 | 20040 | Platte wagen | 99 | 99 | 0 |
| 3714 H0 | | 1991 | | | | Platte wagen | 238 | 300 | 62 |
| 4031 A0 | Pakwagen | 1947 | 1990 | 2 | 9549 | Pakwagen | 5 | 1 | -4 |
| 5030 B2 | Fls | 1971 | | 2 | 10000 | Zelflosser | 20 | 20 | 0 |
| 5030 A7 | Hbfs | 1973 | | 2 | 14020 | Wagen met schuifwanden | 149 | 144 | -5 |
| 5030 D0 | Tbfis | 1977 | | 2 | 14020 | Openstaand dak met assen | 50 | 50 | 0 |
| 5030 C3 | Lfs | 1963 | | 2 | 13860 | Platte wagen | 14 | 14 | 0 |

1. Veranderingen

a. Nieuwe wagens :

Na verschillende jaren was er een belangrijke aangroei van wagens bij de N.M.B.S. : eerst werden de vierassige containerdraagwagens - geleverd vanaf 1992 - verder gebouwd en waren alle 200 bestelde wagens type 3714 H0 afgeleverd.

Heel nieuw in het Belgische wageneffectief zijn de autotransportwagens. Voorheen waren alle dergelijke wagens eigendom van privé-transporteurs, och de steeds groeiende markt en de veroudering van de drieassige wagens, liet de N.M.B.S. beslissen om zelf 200 dergelijke wagens te laten bouwen. Voor het eerst speelde in dit order het opentrekken van de grenzen een rol en kreeg de Slowaakse firma Skoda. De eerste van deze dubbele wagens werd in juni 1993 aan de pers voorgesteld te Zeebrugge en eind 1993 waren er al 10 dergelijke wagens geleverd.

b. Ombouw :

Ook de ombouw van wagens aan de specifieke behoeften van de klanten ging steeds verder en hierdoor ontstonden steeds meer onderreeksen, die echter slechts in enkele details verschilden van de oorspronkelijke wagen. Meestal werden enkel steunen, vastzettingshaken of beschermingsschotten door de eigen werkplaatsen omgevormd.

Een grotere ombouw werd doorgevoerd bij de wagens voor het vervoer van plaatstalen rollen (Coils). Bij de wagens 3614 D0 werden het chassis en de vastzettingorganen zo veranderd dat de lading gemakkelijk uitgevoerd kan worden. Hierdoor ontstaat geleidelijk aan een nieuw type 3614 D2.

c. Schrappingen :

Het afvoeren van oudere typen wagens ging ook in 1993 gestaag verder, doch het tempo ligt lager dan we in de vorige jaren gezien hebben. Opmerkelijk is ook het feit dat nu ook verschillende typen moderne wagens niet ontsnappen aan de afstellingsgolf. Tweede feit is echter ook dat in 1993 geen enkel type wagens effectief volledig uit het bestand afgevoerd werd.

De konkrete aantallen van de afgestelde wagens vindt men terug in de overzichtstabel, doch op de volgende bladzijde gaan we iets dieper in op de belangrijkste schrappingen

Bij de echt oudere wagens hebben we enkel een belangrijke vermindering van het laatste type tweeassige goederenwagens Glms type 2231 A0. Van deze wagens - waar ook de Colli-wagens bij hoorden - bleven eind 1993 nog slechts 34 eenheden over en deze zullen alle in het eerste kwartaal van 1994 de sporen verlaten. Vanaf dat ogenblik zullen we deze typische wagens nog slechts als werkwagen tegenkomen.

Ook de omgebouwde versie - als pakwagen voor goederentreinen als type 4031 A0 - verminderde tot slechts één exemplaar en deze laatste wagen werd in januari 1994 afgevoerd.

Verdere afslanking vinden we ook bij de tweeassige platte wagens type Ks. Alhoewel er nog zeer uitgebreide reeksen hierin bestaan, hadden we vooral bij de typen 3212 A2 (-10) en 3212 A3 (-35) belangrijke afstellingen.

In 1993 kregen we het begin van de schrappingsgolf bij de eerste gespecialiseerde wagen uit de jaren zestig. Bij de verschillende typen had men reeds een belangrijke vermindering.

Een eerste reeks wagens waarvan de afstelling begonnen is, zijn de zelflossers : van al drie typen gingen er wagens buiten dienst : bij de gewone zelflossers gingen 8 wagens type 1235 A1 richting afstelspoor, bij de zelflossers met zwendak gingen 10 wagen type 1000 D6 en niet minder dan 32 wagens type 1000 D8 richting sloper. Bij dit laatste type zullen de laatste wagens waarschijnlijk in de loop van 1994 afgevoerd worden. Ook bij de zelflossers die in één maal ontladen, hebben we een belangrijke vermindering in het effectief : hier gingen niet minder dan 120 wagens type 1245 A1 (kode Fb1) richting afstelling. Hier gaat het om wagen die in 1977 gebouwd werden voor het vervoer van Cokes, en die gedurende geruime tijd gebruikt werden voor het cokesvervoer tussen Alsdorf en Belval (Luxembourg). De laatste tijd werden ze vooral vanuit Zeebrugge gebruikt. Dit vervoer werd nu overgenomen door de vierassige Fals-wagens, vrijgekomen door de sluiting van het cokes-bedrijf te Alsdorf.

Een analoge achteruitgang treffen we aan bij de goederenwagens met opengaand dak, type 1215 C1 (kode Tms). Hier ging het effectief in 1993 van 237 eenheden naar nog slechts 60 wagens.

Bij de gesloten goederenwagens werden daarentegen de eerste wagen met grotere inhoud (kode Gbs) type 2216 A2 en 2216 A6 afgevoerd. Deze wagens stonden trouwens al gedurende enkele jaren over het ganse net afgesteld. Meestal worden deze geschrapte wagens thans nog omgebouwd tot dienstwagen.

Laatste type waarvan er enkele afgeschreven werden, zijn de recente schuifwandwagens type 2213 A3, doch hierbij werden 10 van deze overtollige wagens verderverkocht.

Bij de overige typen - waarvan men de gegevens uit de tabel kan afleiden - en waarvan er slechts enkele exemplaren verdwenen, gaat het gewoonlijk over verongelukte wagens.

=====

** Grensovergangen **

Geleidelijk aan vervagen de grenzen in Europa en dit ziet men ook duidelijk aan het grensoverschrijdend verkeer. Het jaar 1993 is gekenmerkt door steeds meer buitenlandse voertuigen die ook steeds verder doordringen in de buurlanden, anderzijds worden ook steeds meer grensovergangen gesloten en wordt het vervoer gekoncentreerd op enkele doorgangspunten.

**** Nederland ****

Met Nederland is in het boven genoemde kader het enige land waarbij het minste vooruitgang geboekt werd : het verkeer beperkt zich grotendeels tot een klein buurtlandverkeer, waarbij enkel op de verbinding naar Amsterdam het verste doorgereden wordt.

Met Nederland heeft het N.M.B.S.-net nog vier grensovergangen, waarvan er twee een uiterst beperkt belang bezitten :

-- Zelzate - Sas-Van-Gent --

Het Zeeuws-Vlaamse "eiland" wordt enkel vanuit België bediend en kent een betrekkelijk groot goederenverkeer. Nochtans verloopt de overgave op zeer kleine schaal, nl. enkel tussen de beide grensstations. In het normaal geval worden alle goederentreinen door N.M.B.S.-materieel tot in Sas-van-Gent gebracht en hiervoor komen de lokomotieven reeks 62 (en in mindere mate reeks 51) van Merelbeke tot inzet. Sporadisch wordt ook een rangeerlokotief reeks 73 gebruikt.

Te Sas-van-Gent worden de treinen overgenomen door de (oudere) NS-lokomotieven reeks 2200 die recent de lichte rangeerdiesels reeks 600 aflosten. Sporadisch komen deze lokomotieven ook tot in Zelzate.

Vermelden we nog dat het grenspunt éénmaal gebruikt werd voor een bijzondere reizigerstreinen : voor de Gentse feesten reed een combinatie van twee motorwagens reeks 44 en twee tussenrijtuigen tussen Terneuzen en Gent.

-- Essen - Roosendaal --

Ook op deze belangrijke grensovergang wordt het meeste verkeer verzekerd door N.M.B.S. lokomotieven en stellen. Het ganse reizigersverkeer wordt trouwens door de N.M.B.S. afgewikkeld. In eerste plaats heeft men de Benelux-dienst, die gereden wordt door de lokomotieven reeks 11 in trek-duwkombinatie met NS-rijtuigen. De internationale treinen worden meestal gereden door lokomotieven reeks 25.5. Beide lokomotiefreeksen rijden hierbij door tot in Amsterdam.

Het lokale reizigersverkeer wordt afgewikkeld door N.M.B.S.-stellen tot in Roosendaal, hierbij komen de stellen reeks 08 tot inzet tussen Roosendaal en Oostende, de klassieke stellen reeks 00/06 tussen Roosendaal/Essen en Antwerpen.

Verder zijn er nog de goederentreinen, die hier vooral gesleept worden door elektrische lokomotieven reeksen 21 en 23, die enkel doorrijden tot in Roosendaal. Van de plannen om de goederentreinen verder te voeren tot in het Rotterdamse vormingsstation is nog geen werk gemaakt. Enkele lokale goederentreinen worden door de NS met diesellokomotieven reeks 6400 tot in Essen gevoerd.

Vermelden we nog dat voor de bloemententoonstellingen te Lisse (Keukenhof) verschillende bijzondere reizigerstreinen gereden werden met verschillende lokomotieven en hierbij kwamen machines van de reeksen 12 en 22 tot in Roosendaal. Verdere bijzondere ritten zijn de testritten van de reeksen 15, 16 en 18 onder de 1500 V bovenleiding naar Bergen-op-Zoom, dit na een revisie.

-- Hamont - Budel --

Deze grensovergang wordt enkel gebruikt voor het bedienen van het zinkfabriek te Budel. Hierbij rijden de N.M.B.S.-lokomotieven reeks 51 van Antwerpen-dam, vanuit de haven naar Budel. Hier verzekeren ze zelfs het zware rangeerwerk door de zelflossers over de losinstallatie te slepen.

Nederlandse lokomotieven komen slechts met enkele diensttreinen - bv. voor onkruidbestrijding - tot in Neerpelt, dit enkel om kop te maken. Hiervoor komt vooral de reeks 2200 tot inzet.

-- Visé - Maastricht --

Net zoals de overige grenspunten, wordt ook hier het volledige verkeer door de N.M.B.S. afgewikkeld. De enige internationale trein - tussen Amsterdam en Italië - wordt te Maastricht opgepikt door een elektrische lokomotief reeks 27, ook de autoslaaptreinen worden door hetzelfde lokomotieftype gereden, doch hier komen soms nog diesels reeks 55 tot inzet.

In de gewone dienst reden de tweeledige breaks tot eind september door tot in Maastricht, vanaf de winterregeling wordt de dienst uitgevoerd door de gemoderniseerde drieledige stellen, die trouwens in één dag tijd de ganse dienst overnamen.

In de goederendienst komen vooral de lokomotieven reeks 27 tot in Maastricht, sporadisch zijn er ook lokomotieven reeks 23 of 26 die op Nederlands grondgebied doorrijden. Slechts enkele sporadische bijzondere goederentreinen worden door NS-diesels tot in Visé overgebracht.

** Duitsland **

Het samenwerkingsakkoord met Duitsland is al ver gevorderd, doch vooral het aantal geschikte lokomotieven om verder doorgevoerde penetraties mogelijk te maken verhindert thans nog een uitbreiding van deze diensten. Met Duitsland zijn er nog vier overgangen, waarvan er ook hier twee een zeer lokaal en speciaal karakter hebben.

-- Aachen-west - Montzen --

Deze goederenovergang is één van de belangrijkste voor het verkeer vanuit de Antwerpse haven en kan - na de vergroting van de tunnel van Gemmenich alle verkeer aan. Meestal heeft men nog een beperkt grensoverschrijdend verkeer met als eindpunten Montzen en Aachen-west. Hierbij rijden Belgische lokomotieven door tot in Duitsland : thans wordt dit verkeer enkel nog uitgevoerd door machines van de reeksen 51 (Antwerpen en Hasselt) en 55 (Kinkempois). Nochtans wordt het grootste gedeelte van de goederenverkeer elektrisch gereden tot in Montzen en dan zorgen de Duitse diesels reeks 215 voor het overbrengen van de goederentreinen. In de richting van Montzen worden alle (zware) goederentreinen opgedrukt door Duitse elektrische lokomotieven tot aan de tunnelingang.

De Duitse diesellokomotieven reeks 215 staan ook ter beschikking van de Belgische bestuurders van Montzen, dit om het km-tegoed, veroorzaakt door de reeks 16, ongedaan te maken. In een eigen reeks rijden de Duitse machines tot in Antwerpen-noord/Schijnpoort met de Huckepack-treinen, tot in Kinkempois, Hasselt, Winterslag en Huy. Doch verder worden de lokomotieven frekwent gebruikt voor bijzondere treinen en hierbij kunnen ze zelfs doorrijden tot in Welkenraedt, Eupen en zelfs éénmaal tot in Oostende.

Voor lichtere (bijzondere) goederentreinen komen soms lichtere diesellokomotieven reeks 290 tot in Montzen. Vermelden we nog dat bij omleidingen Belgische dieselloks doorstoten tot in het tweede Akense vormingsstation Aachen-Rote-Erde op de lijn naar Köln.

-- Aachen-Hbf - Welkenraedt --

De tweede overgang dient praktisch enkel voor het reizigersverkeer en wordt uitsluitend door Belgische lokomotieven overschreden. In de internationale diensten komen de reeksen 16 en 18 tot in Köln. De gewone reizigersdienst wordt vooral verzekerd door de lokomotieven reeks 27 die doorstoten tot in Aachen-Hbf.

Duitse diesellokomotieven reeks 215 zorgen als opdruklokomotief voor lichterdiensten tot in Aachen-sud.

Anderzijds worden sommige goederendiensten over Aachen-Hbf omgeleid en hierbij komen diesellokomotieven reeks 55 gebruikt.

In 1993 werd de overgang enkele malen gebruikt voor speciale ritten : regelmatig worden chartertreinen tussen Köln en Oostende gereden met de ex-T.E.E.-stellen reeks WT 11.5 (BR 601) dit door het museumstel, bij de viering 150-jaar verbinding Liège - Köln kwam zelfs de Duitse stoomlokomotief reeks 41 241 tot in Welkenraedt, terwijl een dubbeldek-stam tot in Aachen kwam. Verdere speciale gast was een stel reeks 628.2 dat doorstootte tot in Welkenraedt.

-- Walheim - Raeren --

Deze overgang wordt in principe niet meer gebruikt, daar alle verkeer nu over Montzen gevoerd wordt. Nochtans kent deze overgang een speciaal karakter, daar in 1993 nog enkele speciale ritten van materieel naar de Vennbahn over deze verbinding gevoerd werden. Verder reed de Vennbahn met eigen materieel en de 6041 van de N.M.B.S. tijdens de 150-jaar viering pendelritten tussen Welkenraedt en Stolberg, resp. over lijnen van drie maatschappijen : nl. de N.M.B.S., de Vennbahn en de D.B.

Verder wil de Vennbahn deze verbinding overnemen om ook hier een museumverbinding te organiseren.

-- Losheimergraben - Losheim --

Deze lijn wordt slechts sporadisch voor militaire transporten gebruikt en in 1993 zijn er enkele treinen geweest voor de terugtrekking van de Belgische troepen uit Duitsland, met bestemming Sourbrodt. De tractie werd hierbij verzekerd door een reeks 55 van Kinkempois.

Anderzijds was er nog een speciale rit van de T.S.P. met de lokomotieven 6077 en 6041 tussen Liège, Trois-Ponts, waarbij de trein op Duits grondgebied doorstootte tot in het verder verwijderde Gerolstein. Dit gebeurde op 7 augustus. Verder wordt deze lijn ook gebruikt door de Vennbahn die echter tot Büllingen doorrijdt.

** Luxembourg **

Luxembourg, het land in evolutie, kende daarom ook de grootste wijzigingen in zijn bestaan. In 1993 werd de elektrifikatie van de noordlijn afgesloten en tegen het einde van het jaar kon er zelfs elektrisch doorgereden worden tot in Gouvy. Door zijn centrale ligging sloot het verschillende kontrakten af om het spoorverkeer economischer te kunnen uitbaten. Met België zelfs zijn er nog drie grenspunten

-- Gouvy - Trois-Vierges --

Gedurende het ganse jaar werd de tractie nog klassiek uitgevoerd : het reizigersverkeer werd volledig afgewikkeld door de N.M.B.S.-diesels reeks 55 met elektrische verwarming en de M4-rijtuigen. Ook de internationale treinen kenden deze tractie.

Voor het goederenverkeer werd de traktie gedeeld door de (klassieke) Belgische diesels reeks 55 en de analoge Luxemburgse machines reeks 1800. Deze stootten dit jaar nog door tot in Kinkempois en Visé. Doch nog voor de zomerregeling werden deze machines meer naar het zuiden verschoven en zouden ze de traktie tussen Frankrijk en Luxembourg overnemen. Het grootste gedeelte van de noordlijn werd immers al elektrisch uitgebaat. Tegen het einde van het jaar kwam ook het deel tot Gouvy klaar, doch dit bracht vooralsnog geen echte wijzigingen met zich mee. Enkele lokale reizigerstreinen, gereden door de nieuwe elektrische stellen, zagen hun parcours verlengd tot in Gouvy, in de volgende maanden zouden ook enkele goederentreinen elektrisch gereden worden - dit door de lokomotieven reeks 3600 - doch een tekort aan machines verhindert dit nog steeds. Hierdoor zal de grote wijziging pas optreden met de elektrifikatie van het Belgische baanvak tussen Gouvy en Rivage, voorzien voor 1998.

-- Arlon - Luxembourg --

Geëlektrificeerd met 3000 V wordt dit deel van de lijn in reizigersverkeer vooral bereiden door Belgisch materieel : de zware internationale treinen worden meestal gevormd door machines reeks 20, maar ook de reeksen 23 en 27 bereiken Luxembourg. Voor het lokale verkeer komen de stellen reeks 03 - alle omgebouwd tot drieledige stellen - tot inzet, de stoptreinen naar Luxembourg zijn een inzetgebied voor de klassieke stellen 00 en tot aan de zomerregeling 05.

In het goederenverkeer ligt het anders : voor de goederentreinen naar Duitsland, verzorgt de N.M.B.S. de traktie tot in Luxembourg stad en hier komen vooral de reeks 27 en in mindere mate ook de 20-ers tot inzet, doch het aantal treinen is beperkt. Anders ligt het voor de treinen naar Frankrijk en Zwitserland. De CFL en de SNCF hebben hier een akkoord om de treinen rechtstreeks te rijden tussen Stockem en het Franse Haggonange en hiervoor worden zowel de Luxemburgse machines reeks 1800 als de Franse CC 72 000 gebruikt en zodoende komen deze laatste machines vanaf de zomerregeling tot in Stockem. Tussen Arlon en Stockem is meestal een lichterlokomotief nodig. Door de concentratie van de goederentreinen op deze verbinding, viel het verkeer via Longwy dan ook volledig stil.

Bijzondere treinen worden dan weer regelmatig tot in Bettembourg gereden door Belgische diesels reeks 52/53.

-- Athus - Rodange --

Een speciale betekenis heeft deze geëlektrificeerde grensovergang, die echter geen contact heeft met het Belgische net onder draad. Meer nog, Athus is en blijft het station dat wel een reizigersverbinding heeft met Luxembourg, doch niet met Belgische stations. Het ganse reizigersverkeer wordt gereden door de moderne elektrische stellen reeks 1000 van de CFL.

Het goederenverkeer is vrij beperkt geworden : de zware staalnijverheid kwijnt weg en dit heeft gevolgen voor het spoorverkeer. De ertstreinen met Belgische lokomotieven reeks 52/53 rijden tot in Athus, hier worden deze treinen meestal overgenomen door de Luxemburgse elektrische lokomotieven reeks 3600, doch één Belgische diesel blijft aan de trein als lichterlokomotief dit tot in Belval. De lege trein wordt dan alleen terug naar Athus gereden. Verder zijn er nog diensten met de reeks 1800 van de CFL waarbij zelfs één trein doorrijdt tot in Stockem. Enkele andere goederentreinen rijden met Belgische machines tot in Rodange. Tot bij de zomerregeling werd regelmatig het lokale verkeer naar het 3 km verwijderde Rodange door een rangeerlokomotief reeks 84 gereden.

** Frankrijk **

Met dit land heeft België nog de meeste grensovergangen, alhoewel in 1993 toch één grenspunt sneuvelde, nl tussen Longwy en Athus. Door de verhoogde verkeer met de zuiderburen en de nakende indienststelling van de kanaaltunnel zal het transport nog verder groeien, doch mag men zich ook verwachten aan een toenemende concentratie van de goederenstromen. En typisch is wel dat de overgangen met Frankrijk in verschillende categorieën vallen, gaande van zeer druk naar erg lokaal en zelfs industrieel.

-- Athus - Longwy --

Begin 1993 werden er nog een vijftal treinparen over de - pas geëlektrificeerde - korte verbinding geleid en hierbij kwamen vooral de elektrische lokomotieven reeksen BB 15 000 en in mindere mate de oudere BB 12 000 over de grens tot in Athus. Lokale treinen werden nog sporadisch met de diesellokomotieven reeks BB 63 000 gevoerd. Doch op dat ogenblik werd ook het akkoord tussen Luxemburg en Frankrijk ondertekend om alle verkeer over Bettembourg te leiden. Tijdens de zomerregeling verminderde het verkeer al en in september werd de lijn opgegeven.

-- Signeulx - Gorcy --

Nabij de Belgische grens te Gorcy ligt een klein staalverwerkend bedrijf dat enkel op het Belgische net aangesloten is te Signeulx. Het schaarse verkeer naar deze vestiging wordt normaal afgewikkeld door een lokomotief reeks 91 gestationeerd te Signeulx, bij zwaardere treinen komen machines reeks 52/53 tot inzet.

-- Heer-Agimont - Givet --

Deze grensovergang wordt enkel nog door de CFV3V als museumuitbating bereden, normaal komt hierbij de 4001 tot inzet. Dit jaar werd dit stel verhuurd aan de tunnelvereniging en huurde de CFV3V een picasso - nr X 3898 - van de CFTA die deze verbinding verzekerde. Nochtans kwam tijdens het stoomfestival ook een verdere trein over deze verbinding naar Mariembourg.

-- Erquelinnes - Jeumont --

Voor de direkte verbinding tussen Liège en Paris wordt dit grenspunt nog vrij uitgebreid gebruikt. Hierbij worden de internationale treinen gereden door de Belgische lokomotieven reeks 18, samen met hun Franse tweelingszusters reeks CC 40100. Door allerlei defakten is de inzet van deze Franse machines tot in Liège toch vrij beperkt geworden.

In goederendienst gaan alle Belgische treinen tot in het Franse Jeumont, waarbij praktisch alle soorten elektrische traktievoertuigen deze treinen slepen. Naast de elektrische traktie worden ook de Belgische diesels reeks 51 van Monceau op deze verbinding gebruikt, waarbij ze zelfs éénmaal verder doorstoten tot in Aulnoye. Bijzondere - lokale - treinen worden soms door de te Erquelinnes gestationeerde rangeerlokomotief reeks 73 gereden. Opmerkelijk feit was ook dat in 1993 enkele malen een Benelux-lokomotief reeks 11 in Jeumont opdook voor een rechtstreekse goederentrein naar Antwerpen-noord.

-- Quévy - Feignies --

De hoofdas tussen Brussel en Paris wordt in internationaal verkeer vooral bereden door de lokomotieven reeks 18 en de Franse CC 40 100. Doch ook de machines reeks 16 en zelfs sporadisch ook de reeksen 15 en 12 komen voor speciale treinen op deze verbinding tot inzet.

De goederendienst zelf is beperkter en de Belgische machines rijden meestal slechts tot in Quévy, waarbij de Franse lokomotieven de treinen hier komen ophalen. Meestal wordt dit gedaan door de tweespanningsmachines reeks BB 22 200, doch ook de reeks BB 15 000 en BB 16 000 komen hun treinen oppikken te Quévy. Sommige goederentreinen worden anderzijds door Belgische diesels tot in het nabij gelegen Franse grensplaatsje Feignies gesleept en hier zijn de reeksen 51 (van Monceau), 62 (van St-Ghislain) en meestal de rangeerder reeks 82 tot inzet gekomen. Door de invoering van de TGV-dienst tussen Brussel en Paris zal de belangrijkheid van deze grensovergang vanaf 1994 sterk afnemen en zelfs binnen enkele jaren zal deze overgang volledig wegvallen. Het goederenverkeer wordt dan omgeleid via Jeumont en Charleroi.

Vermelden we nog dat deze grensovergang gedurende het jaar regelmatig gebruikt werd voor overbrengingen van materieel, o.m. voor testritten met de TGV-stellen type Réseau en dat sommige bijkomende goederentreinen door Franse diesels tot in Mons gesleept werden.

Museummaterieel

Museummaterieel NMBS

Museummaterieel N.M.B.S.

De N.M.B.S. bewaart zelf een belangrijk patrimonium aan spoorwagematerieel en anderhande onderdelen van het bedrijf. Deze zijn verdeeld over vier belangrijke opslagplaatsen of musea, waarvan er slechts één effectief voor het publiek toegankelijk is. Deze bewaarplaatsen zijn :

Spoorwegmuseum te Brussel-noord (open voor het publiek)
De museumloods te Leuven (gerestaureerd traktiematerieel)
De loods van Haine-St-Pierre (niet gerestaureerd materieel)
De CW Mechelen (klein museum / rollend materieel)

Verder zijn er diverse stelplaatsen, die nog lokomotieven afgesteld hebben en waaraan personeel van deze stelplaatsen hun vrije tijd aan opoffert om ze rijvaardig te maken of te houden. Belangrijkste stelplaatsen hierin zijn Antwerpen-dam en vooral Kinkempois. Hier is zelfs een eigen museum gevestigd.

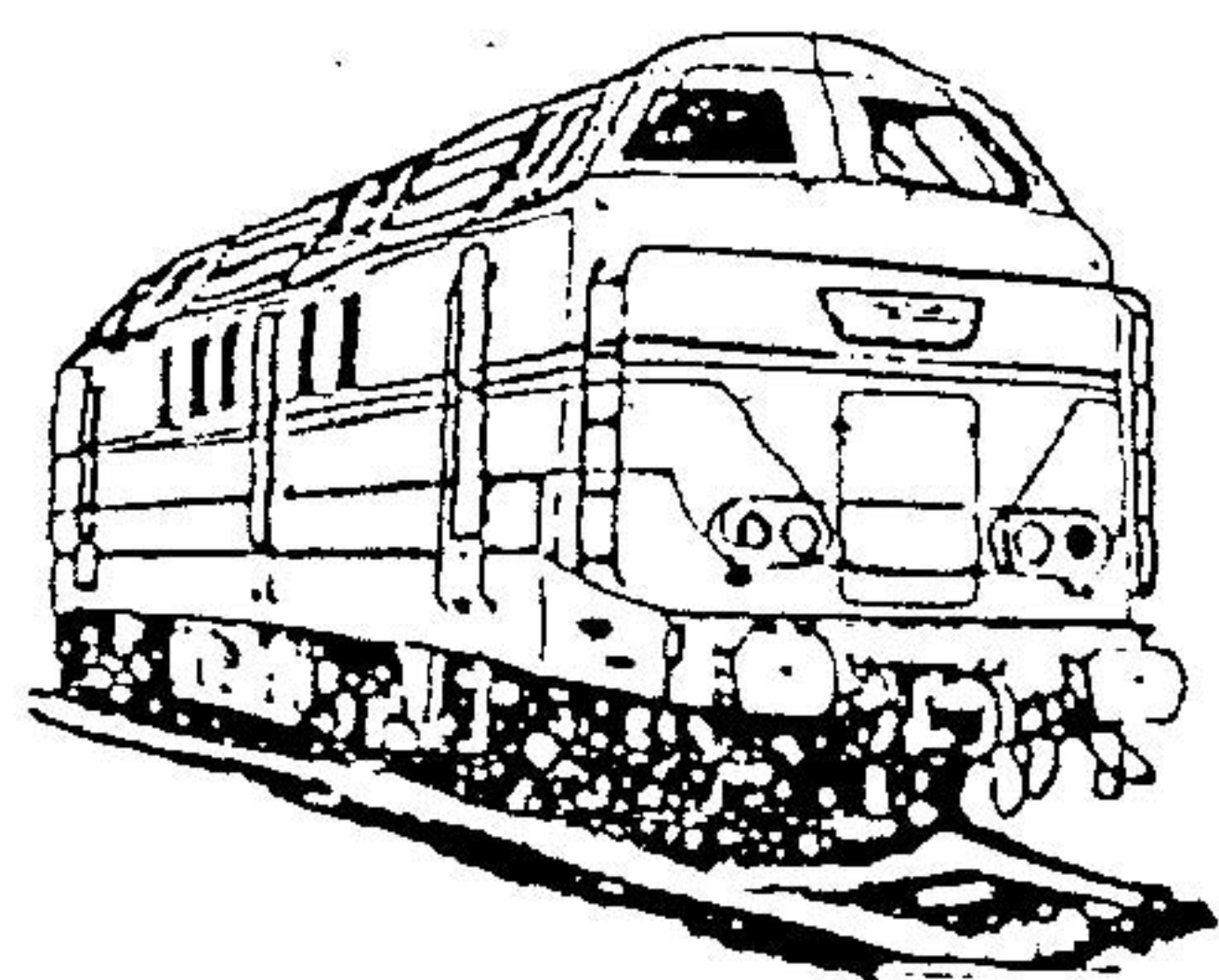
Verder heeft de N.M.B.S. een lijst van - nog gebruikt - rollend materieel opgesteld, dat in zijn oorspronkelijke vorm moet behouden blijven en na schrapping naar het museum moet overgaan. Anderzijds staan er in stations nog tal van rijtuigen en wagens bestemd voor het museumpatrimonium of om museummaterieel te vervolledigen.

Op geregelde tijdstippen zijn er dan bijzondere ritten met het rijvaardig materieel. Verder is er ook nog tal van N.M.B.S.-lokomotieven bij de verschillende museumverenigingen aanwezig. Ook dit materieel kan speciale ritten op het N.M.B.S.-net rijden of tentoongesteld worden bij manifestaties van de N.M.B.S.

Lijst van het materieel :

| Nr | Aard | Bouwer | const nr. | Jaar | Afkomst | Asindeling | Stelplaats |
|-------|------------|------------------------|-----------|------|---------------------|------------|------------|
| A 12 | Elektrisch | At. Dyle / AM Nivelles | | 1935 | N.M.B.S. Schaarbeek | | Schaarbeek |
| | Stoom | | 3145 | 1926 | Darsen | Bt | Leuven |
| 1.002 | Stoom | Consort. des C. | 1716 | 1935 | N.M.B.S. | 2C1 4h | Leuven |
| 2 | Elektrisch | At. Dyle / AM Nivelles | | 1939 | N.M.B.S. | | Haine-St-P |
| P 002 | Elektrisch | Consort. des C. | | 1935 | N.M.B.S. Schaarbeek | B2 2B | Brussel-z |
| 2 | Stoom | Cockerill | 2435 | 1904 | Willebroek | Bt | Leuven |
| 4 | Stoom | Henschel | 3541 | 1916 | BASF | Btf | Leuven |
| 4 | Stoom | La Hestre | 39 | 1923 | Darsen | Bt | Leuven |
| 7.039 | Stoom | Haine-St-Pierre | 1326 | 1922 | N.M.B.S. | 2C 2c | Leuven |

| | | | | | | | |
|---------|------------|-----------------------|-------|------|---------------------------|---------|------------|
| 10.018 | Stoom | Cockerill | 2819 | 1912 | N.M.B.S. | 2C1 4h | Leuven |
| 12 | Stoom | La Meuse | 5265 | 1954 | K.S. Beringen | Dtf | Leuven |
| 12.004 | Stoom | Consort. des C. | | 1939 | N.M.B.S. | 2B1 2h | Leuven |
| 16.042 | Stoom | Tubize | 1594 | 1905 | N.M.B.S. | 2B1 2ht | Leuven |
| 18.051 | Stoom | St.-Leonard | 1405 | 1905 | N.M.B.S. | 2B 2h | Leuven |
| 29.013 | Stoom | Montreal L.W. | 74510 | 1945 | N.M.B.S. | 1D 2h | Leuven |
| 44.225 | Stoom | Cockerill | 2663 | 1908 | N.M.B.S. | C 2t | Leuven |
| 53.320 | Stoom | Boussu | 178 | 1904 | N.M.B.S. | Dt | Leuven |
| 64.045 | Stoom | Henshel | 13885 | 1912 | N.M.B.S. | 2C | Leuven |
| 72 | Stoom | Cockerill | 509 | 1859 | ex. NB 615 / Mon- ceau | Dt | Leuven |
| 551.48 | Dieselstel | CW Mechelen / Brossel | | 1939 | N.M.B.S. | A1 | Leuven |
| 4903 | Dieselstel | Germain / Brossel | | 1942 | N.M.B.S. Antwerpen | 1A A1 | Antwerpen |
| 4601 | Dieselstel | Ragheno | | 1952 | N.M.B.S. Montzen | 1A A1 | Montzen |
| 608.05 | Dieselstel | FUF Haine-S-Pierre | | 1939 | N.M.B.S. Antwerpen | B2 | Antwerpen |
| 654.02 | Dieselstel | Baume & Marpent | | 1936 | N.M.B.S. | 2BB2 | Leuven |
| 901 | Elektrisch | Werkspoor / ACEC | | 1956 | N.M.B.S. | B22B | Leuven |
| 1152 | Stoom | Ervard (type 51 | 316 | 1880 | N.M.B.S. | D 2t | Leuven |
| 2802 | Elektrisch | Baume & Marpent | | 1949 | N.M.B.S. Schaarbeek | BB | Schaarbeek |
| 2912 | Elektrisch | Baume & Marpent | | 1949 | N.M.B.S. Ronet | BB | Ronet |
| 2920 | Elektrisch | Baume & Marpent | | 1949 | N.M.B.S. Ronet | BB | Mechelen |
| 4295 | Stoom | Gilain | 45 | 1910 | N.M.B.S. | C | Charleroi |
| 5404 | Diesellok | Anglo-Franco-Belge | | 1955 | N.M.B.S. Ronet | CC | Stockem |
| 201.010 | Diesellok | Cockerill | | 1955 | N.M.B.S. Antwerpen | BB | Leuven |
| 6041 | Diesellok | Cockerill | | 1961 | N.M.B.S. Kinkempois | BB | Kinkempois |
| 211.006 | Diesellok | ABR | | 1962 | N.M.B.S. | BB | Leuven |
| 7103 | Diesellok | Baume & Marpent | | 1957 | N.M.B.S. | D | Leuven |
| 7209 | Diesellok | Brugeoise / Nivelles | | 1956 | N.M.B.S. Antwerpen | D | Leuven |



Museumlijnen normaalsp.

1. Limburgse Stoom Vereniging

Limburg

Ligging :

Station As, Stationsstraat 126, 3665 As
Secretariaat : Gravierstraat 109, 3700 Tongeren

Tel : 089/ 65 70 06

Tel : 012/ 23 22 24

Te Bereiken :

Via de vierbaansweg Hasselt-Genk-Lanklaar-Maaseik, ter hoogte van Maasmechelen links inslaan (volg de pijlen)

De Lijn : buslijn 11 vanuit Genk

NMBS : geen directe aansluiting
korstbijgelegen station : Genk

Lijn :

| | | |
|----------------|--------|---------|
| As - Eisden | 5,9 km | 1435 mm |
| Emplacement As | 2,4 km | 1435 mm |
| Emplacement As | 0,3 km | 600 mm |

Exploitatie :

Stoom en dieseltractie op normaalspoor, dieseltractie op smalspoor
Diverse tentoonstellingen aangaande seinwezen, aanleg en onderhoud spoor en onderdelen van de mijnen

Veranderingen in 1993 :

De grootste verandering werd in het begin van het jaar opgetekend, dit door de aankoop van vier bijkomende lokomotieven in de oude Luikse steenkoolmijn "Patience et Beaujonc" te Glain (Ans). Hierdoor heeft de L.S.V. twee bijkomende stoomlokomotieven - met verticale ketel - en twee unieke diesellokomotieven in zijn bestand. Vermelden we nog dat - door het bouwjaar van resp. 1875 en 1877 - ook de oudste industriestomers van België thans in As staan. Verder werd een gedeelte van het emplacement aangepast en het nodige smalspoor gelegd. Op gebied van de restauraties kan men het in dienst komen van twee normaalspoordiesels en één smalspoordiesel noteren.

Vooruitzichten voor 1994 :

Hierbij wordt gepoogd om één stoomlokomotief met vertikale ketel in dienst te krijgen tegen de stoomhappening. Verder wordt het materieel dat thans rijvaardig is, volledig opgeknapt en hierdoor zal er 1 stoomlok, drie dieselloks en 1 dieselstel rijvaardig zijn.

Bij het smalspoor zal het traject doorgetrokken worden tot aan de straat, waardoor over ca. 500 m gereden kan worden. Thans is enkel de diesellokomotief Moës rijvaardig, doch ook de Schöma wordt tegen de stoomhappening opgeknapt. Voor de monumentendag wordt het tentoonstellingsgedeelte - met het verdere mijnmaterieel officieel geopend.

Bij de bouwwerken komt de hoofdloods op de eerste plaats en wordt het tentoonstellingsgebouw afgewerkt.

Verder wordt gepland om twee bijkomende rijtuigen - ditmaal type K1 - aan te kopen om de zitcapaciteit tijdens de piekdagen te kunnen verhogen.

Lijst van het materieel : Smalspoor :

| | | | | | | |
|-----|------------|---------------|------|-----------------|------------|----------------|
| 101 | Diesel | Schöma | 1957 | K.S. Eisden | B dh | Rijvaardig |
| 102 | Diesel | Moës | 1947 | K.S. Zolder | B dm | Rijvaardig |
| 103 | Diesel | Deutz A2 M517 | 1938 | K.S. Waterschei | B dm | Standbeeld |
| 104 | Diesel | Deutz A4 M517 | 1938 | K.S. Waterschei | B dm | Standbeeld |
| 109 | Elektrisch | Acec | 1939 | K.S. Winterslag | B el | Standbeeld |
| 108 | Batterijl. | Acec | 1946 | K.S. Beringen | B el | Standbeeld |
| 107 | Perslucht | Schiedam | 1932 | K.S. Beringen | B lucht | in restauratie |

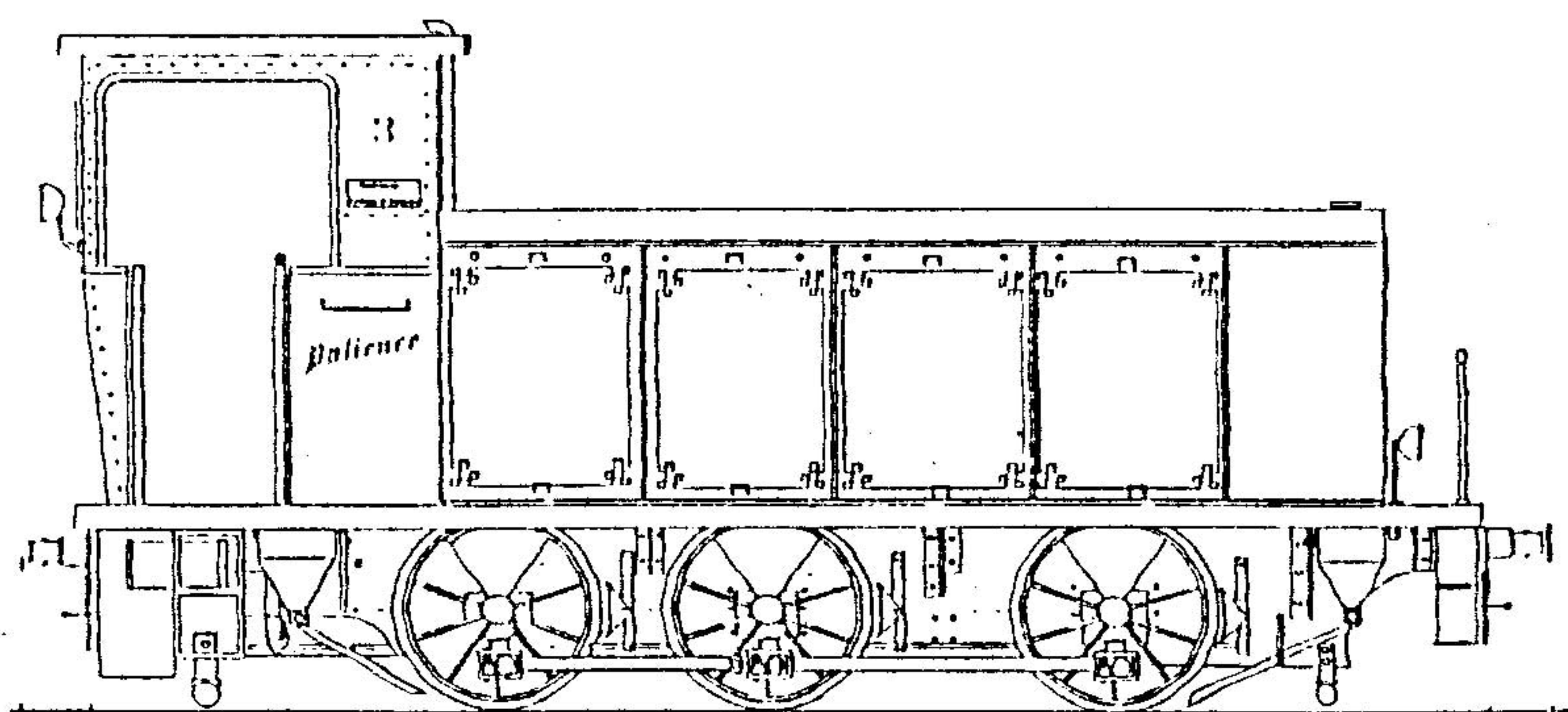
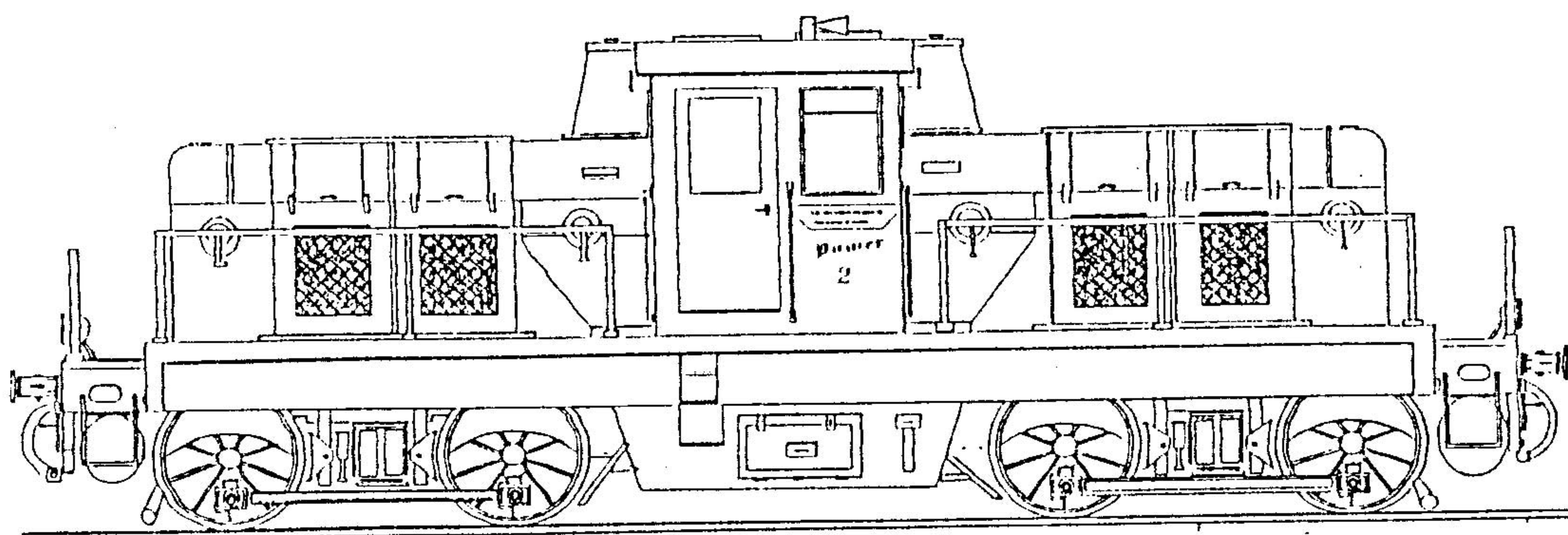
Verder : 3 personeelswagens, 4 omgebouwde personenwagens, 30-tal mijnwagens.

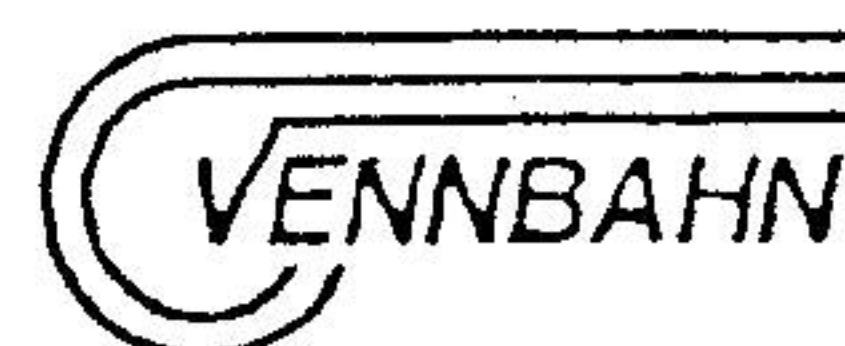
Normaalspoor :

| | | | | | | | |
|------|----------|-----------------|------|-------------------|--------------------|--------------|----------------|
| 1 | Stoom | Cockerill | 1875 | Patience & Beauj. | Bt | Nog te rest. | |
| 2 | Stoom | Haine-St-Pierre | 1071 | 1911 | Tessengerlo-Chemie | Bt | Nog te rest. |
| 3 | Stoom | La Hestre | 46 | 1924 | Tessengerlo-Chemie | Bt | in restauratie |
| 4 | Stoom | Cockerill | | 1877 | Patience & Beauj. | Bt | Nog te rest. |
| 5 | Stoom | La Meuse | 3223 | 1926 | Charb. Werister | C 2t | Rijvaardig |
| 5.11 | Draisine | Alfa | | 1946 | N.M.B.S. | B | Nog te rest. |
| 11 | Diesel | Moës | | 195. | Patience & Beauj. | B | Nog te rest. |
| 12 | Diesel | Montmirail | | 1955 | K.S. Zolder | BB | Rijvaardig |
| 13 | Diesel | Mercedes | | 1923 | Patience & Beauj. | B | Rijvaardig |
| 15 | Diesel | ABR | 2243 | 1962 | K.S. Winterslag | B | Nog te rest. |
| 16 | Diesel | ABR | 2245 | 1963 | K.S. Winterslag | B | Nog te rest. |
| 17 | Diesel | ABR | 2244 | 1963 | K.S. Winterslag | B | Rijvaardig |
| 18 | Diesel | FUF | 2185 | 1957 | K.S. Winterslag | B | Nog te rest. |
| 19 | Diesel | ABR | 2200 | 1962 | K.S. Winterslag | B | Nog te rest. |

| | | | | | | | |
|--------|------------|-----------|------|------|-----------------|------|--------------|
| 20 | Diesel | FUF | 2186 | 1957 | K.S. Winterslag | B | Nog te rest. |
| 21 | Diesel | Cockerill | 3588 | 1957 | Andre-Dumont | B | Nog te rest. |
| 22 | Diesel | Cockerill | 3590 | 1957 | Andre-Dumont | B | Nog te rest. |
| 23 | Diesel | Cockerill | 3589 | 1957 | Andre-Dumont | B | Nog te rest. |
| 24 | Diesel | Cockerill | 3829 | 1961 | | B | Nog te rest. |
| 25 | Diesel | Cockerill | 3999 | 1963 | K.S. Beringen | B | Nog te rest. |
| 554.14 | Motorwagen | Ragheno | | 1952 | N.M.B.S. | 1AA1 | Rijvaardig |

Verder :
 3 rijtuigen type L
 3 rijtuigen type R
 1 rijtuig type X (donderbus)
 5 goederenwagens





2. Vennbahn

Liège

Lijn :

Raeren - Monschau - Sourbrodt - Büllingen

62,0 km

1435 mm

Stelplaats :

Raeren (de lokomotieven staan in een ontoegankelijke werkplaats, de rijtuigen staan op het stationsement).

Te Bereiken

Het startpunt is in normale exploitatie Eupen (NMBS-station). Raeren als stelplaats kan men bereiken via de weg Eupen - Aachen, tot in Raeren deze weg volgen, dan rechts richting centrum. Vanaf het centrum is de weg aangegeven.

Exploitatie :

Stoom- en dieseltractie

Veranderingen in 1993 :

De ontwikkeling van de Vennbahn kende een explosief karakter : eind 1992 kwam de eerste stoomlokomotief - de 50 3666 - vanuit de centrale werkplaats Meiningen te Raeren aan en deze lokomotief werd één weekend per maand ingezet in de normale exploitatie. Verder reed hij nog verschillende speciale ritten. Tijdens het seizoen zelf werd nog een tweede ex-Oostduitse lokomotief verworven, het handelt zich hier over een vierassige lokomotief reeks 228. Ook deze lokomotief werd tijdens het tweede deel van het ritseizoen ingezet. Verder werden nog enkele rijtuigen aangekocht waardoor het aterieelpark aanzienlijke proporties begint aan te nemen.

Verder werden er aanzienlijke werken uitgevoerd op de lijn en vooral het sporenplan te Raeren werd aangepast voor het bereiken van de nieuw gebouwde werkplaats. Het stationsement is nog zeer typisch met de vele oude mechanische seinen en verdere attributen.

Bijzondere ritten :

Naast de verschillende ritten in de gewone exploitatie - o.m. voor de trein-tram-busdag - naar Trois-Ponts en Vielsalm, waren er twee manifestaties waaraan de 50 3666 deelnam : tijdens het spoorwegfestival reed deze stomer een speciale trein vanuit Eupen naar Mariembourg en tijdens de viering van 150 jarig bestaan van de verbinding met Duitsland, werd deze lokomotief betrokken in deze festiviteiten, dit door enkele ritten tussen Eupen en het Duitse Walheim.

Vooruitzichten voor 1994

De museumexploitatie zal verder stijgen, waarbij vooral het aantal groepen op weekdays toeneemt. Waarschijnlijk zullen de aankopen zich beperken tot een dieselstel.

Lijst van het materieel :

| Nr | Aard | Bouwer | const nr | jaar | Afkomst | Asind. | Stelpl | Opm. |
|-----------|---------------------|-----------------|----------|------|----------|--------|--------|------------|
| | Diesellok | Köf | | | D.B. | B | Raeren | Rijvaardig |
| 50 3666 | Stoomlok (ex-DR) | | | | D.R. | 1'E | Raeren | Rijvaardig |
| 201.001 | Diesellok | Baume & Marpent | | 1955 | N.M.B.S. | Bo'Bo' | Raeren | Rijvaardig |
| 228 792-8 | Diesellok | | | | D.R. | BB | Raeren | Rijvaardig |
| 5922 | Diesellok | Baume & Marpent | | 1955 | N.M.B.S. | Bo'Bo' | Raeren | Rijvaardig |

Als getrokken materieel beschikt de Vennbahn over een 30-tal rijtuigen van verschillende types : er wordt vooral gereden met K1-rijtuigen, maar men bezit ook rijtuigen types M1 en L. Verder heeft men twee Mitropa (ex-DR) restauratierijtuigen en enkele pakwagens.

Info : Station Raeren
Tel : 087/ 85 24 87

3. C.F. à Vapeur des Trois Vallées



Lijn :

| | | |
|----------------------------------|---------|---------|
| Mariembourg - Treignes | 14,0 km | 1435 mm |
| Mariembourg - Chimay - Momignies | 21,0 km | 1435 mm |
| Dinant - Givet (F) | 24,0 km | 1435 mm |
| Momignies - Anor (F) | 8,0 km | 1435 mm |

Stelplaatsen :

Mariembourg (de lokomotieven staan in de halfronde loods, het getrokken materieel en de motorwagens staan op het emplacement). Al dit materieel zal in de loop van 1994 naar de nieuwe werkplaats te Treignes overgebracht worden.

Heer-Agimont (de stoomlokomotief staat in een gesloten loods, het dieselstel en de rijtuigen staan in het station afgesteld).

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.

Exploitatie :

Stoom- en dieseltractie

Veranderingen in 1993 :

Het jaar 1993 werd het 20-jarig bestaan van de vereniging in mineur gevierd. Het seizoen was vooral gekenmerkt door het in stand houden van het rollend materieel en door de vernieuwde restauratie van enkele lokomotieven men daar goed in geslaagd. Doch kenmerkend voor 1993 is de aanvang van de bouw van een nieuwe werkplaats en tentoonstellingshall te Treignes. Deze zal ongeveer 200 m lang worden en biedt plaats aan drie sporen, waarvan één gebruikt wordt voor de restauraties.

Hoogtepunt van het seizoen was het spoorwegfestival met een overvloed van (vreemd) materieel. Zo waren er - naast de typen 10 en 64 van de NMBS - ook de reeks 50 van de Vennbahn en de 56 van de CFL aanwezig.

Bijzondere ritten

De CFV3V is vooral gekenmerkt door de komst van verschillende speciale treinen tijdens het stoomfestival. Ook dit jaar was er geen uitzondering op. Tijdens deze beide dagen reed de "André Chapelon" ritten naar Philippeville.

Opmerkelijk hierbij was ook de verhuring van de 4001 - die normaal de dienst verzekert tussen Dinant en Givet - voor scholingsritten en werktreinen aan de bouwheer voor de kanaaltunnel verhuurd werd. Te Dinant werd deze vervangen door een "Picasso" van de CFTA (nr X 3898) die er de dieselritten verzekerde.

Vooruitzichten voor 1994

Als grootste museumlijn van België zal de CFV3V eindelijk zijn "museumloods" kunnen gebruiken. Voorzien wordt dat de loods tegen het begin van het seizoen opengesteld wordt, doch dat de afwerking en de aanleg van bijkomende sporen nog geruime tijd in beslag zal nemen. Nadien kan men de transfert van het materieel uit Haine-St-Pierre en Mariembourg (buitenterrein) ter harte nemen. Verder zal ook de aangekochte Oostenrijkse 52 waarschijnlijk naar Meiningen gevoerd worden voor een volledige restauratie. De exploitatie zal nog uitgebreid worden, doch op twee baanvakken (Dinant - Givet en Chimay - Momignies) zal het rendement nog opgedreven moeten worden.

Lijst van het materieel :

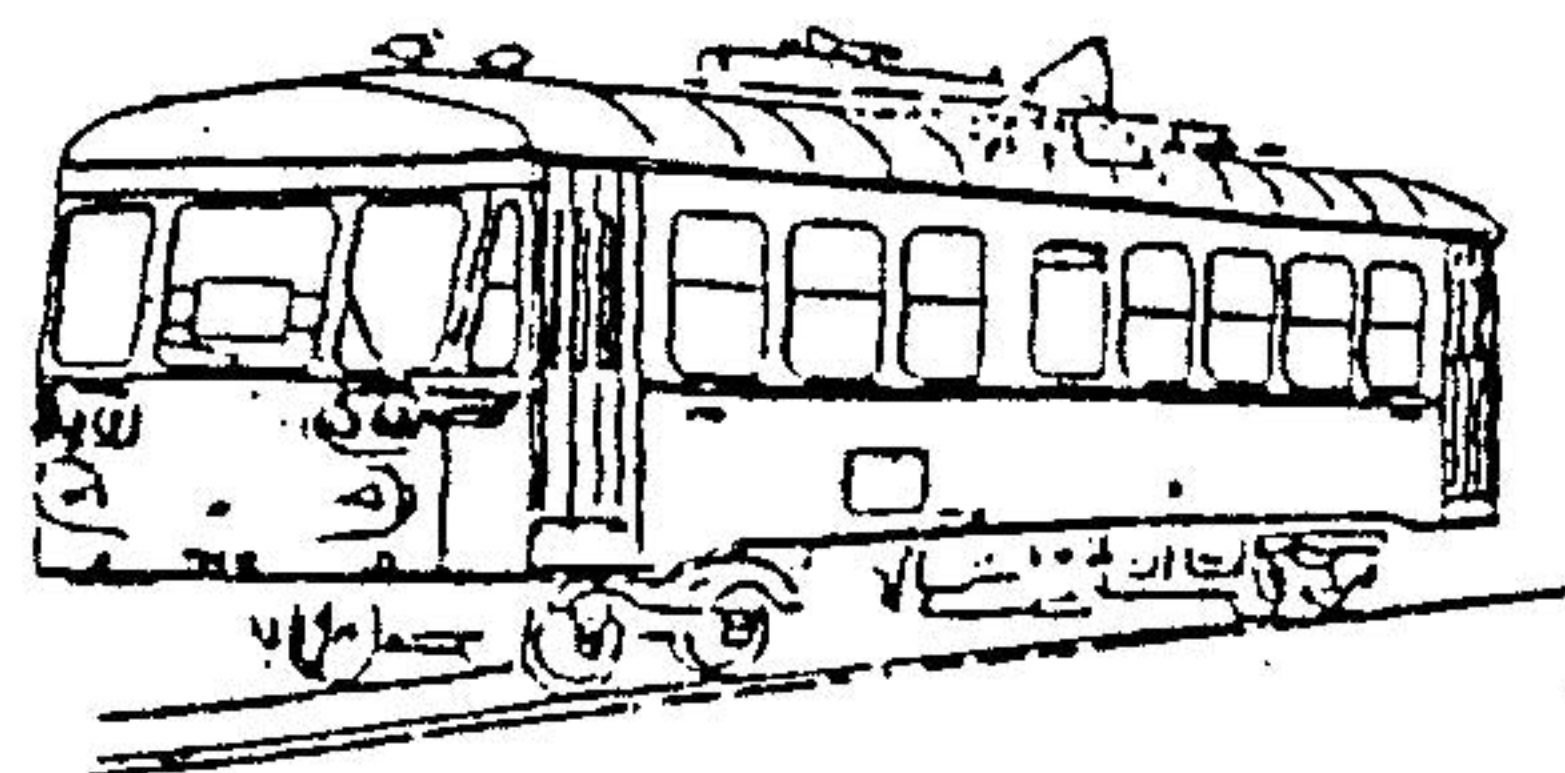
| | | | | | | | |
|---------|------------|----------------|--------|------|------------------------|--------|---------------------|
| Y 6563 | Diesellok | Moyse | | 19** | S.N.C.F. | B | Mariembourg |
| GV 69 | Diesellok | ABR | 2274 | 1964 | Glaverbel | B | Mariembourg |
| 6034 | Diesellok | Cockerill | | 1961 | N.M.B.S. | Bo'Bo' | Mariembourg |
| 6086 | Diesellok | Cockerill | | 1961 | N.M.B.S. | Bo'Bo' | Mariembourg |
| 8309 | Diesellok | Cockerill | | 1956 | N.M.B.S. | C | Mariembourg |
| 9008 | Diesellok | Cockerill | 4175 | 1968 | Monceau-Fontaine | B | Mariembourg |
| X 3898 | Dieselstel | Blanc-Misseron | | 1957 | S.N.C.F. | B2 | Mariembourg |
| VT 05 | Dieselstel | Wismar | 20225 | 1934 | NMS | AA | Stockem |
| X 3998 | Dieselstel | Blanc-Misseron | | 1956 | S.N.C.F. | B2 | Mariembourg |
| VT 02 | Dieselstel | Holmag/Mak | 598 | 1925 | NMS | AA | Hai- ne-S-Pierre |
| 550.09 | Dieselstel | Talbot | 95134 | 1951 | NMS | A1 | Mariembourg |
| 551.662 | Dieselstel | Uerdingen | 141748 | 1955 | DB | A1 | Mariembourg |
| 551.669 | Dieselstel | Uerdingen | 141755 | 1955 | DB | A1 | Mariembourg |
| 4001 | Dieselstel | CW Mechelen | | 1957 | N.M.B.S. | BB | LHA |
| 4611 | Dieselstel | Ragheno | | 1952 | N.M.B.S. | 1AA1 | LHA |
| 4616 | Dieselstel | Ragheno | | 1952 | N.M.B.S. | 1AA1 | Mariembourg |
| T1 | Draisine | Billard | | 1928 | N.M.B.S. | A1 | Mariembourg |
| IRENA | Draisine | Pelerin | | 1929 | Sint-Truide | B | Mariembourg |
| 5.13 | Draisine | Alfa | | 1946 | N.M.B.S. | B | Mariembourg |
| 5.40-1 | Draisine | Moyse | | | N.M.B.S. | B | Ronet |
| 5.40-2 | Draisine | Moyse | | | N.M.B.S. | B | Ronet |
| MF 83 | Stoom | La Meuse | 2292 | 1916 | Monceau-Fontaine | Ct | Mariembourg |
| SA 02 | Stoom | A.F.B. | 2681 | 1951 | Cokeries d'And. | Ct | Ronet |
| | Stoom | Tubize | | | Forges de Cla- becq | Bt | Clabecq |
| DG 22 | Stoom | Cockerill | 2851 | | Heuze/Auvelais | B | Mariembourg |

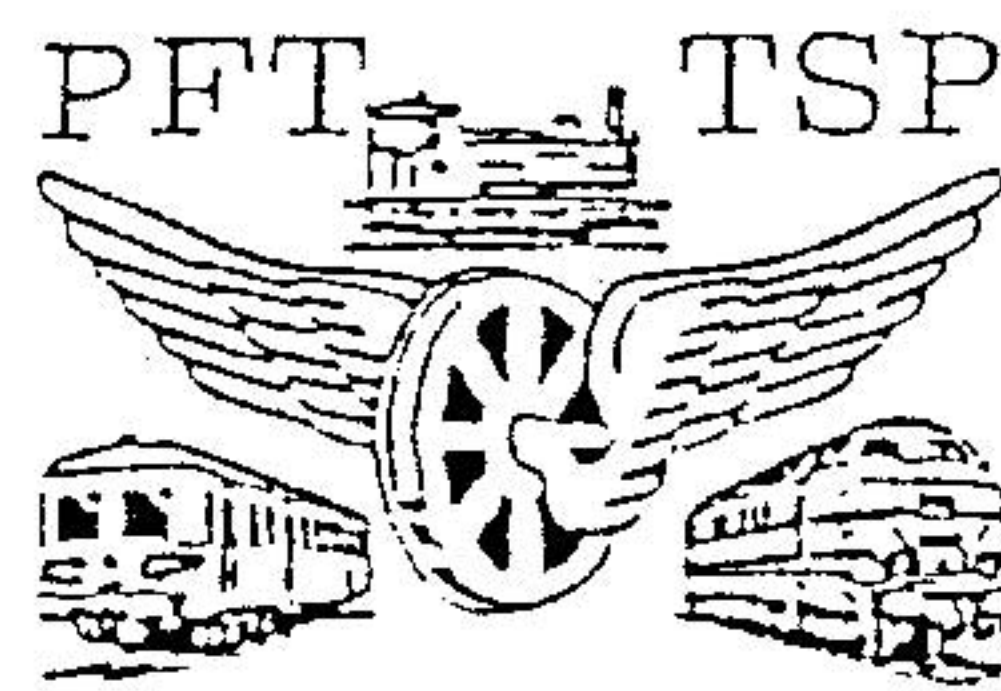
| | | | | | | | |
|--------|-------|---------------------|-------|------|------------------|------|---------------------|
| GV 59 | Stoom | Tubize | 2259 | 1941 | Glaverbel | Btf | Mariembourg |
| DG 21 | Stoom | Cockerill | 1423 | 1884 | Demanet/Goss. | B | Hai- ne-S-Pierre |
| AD 09 | Stoom | La Meuse | 4672 | 1951 | André-Dumont | Dt | Mariembourg |
| SA 03 | Stoom | Tubize | 2002 | 1929 | SAFEA Houdeng | Ct | Mariembourg |
| AD 05 | Stoom | Tubize | 2007 | 1926 | André-Dumont | Ct | Ronet |
| AD 07 | Stoom | La Meuse | 4123 | 1942 | André-Dumont | Dt | Mariembourg |
| MF 73 | Stoom | UMH Couillet | 1756 | 1922 | Monceau-Fontaine | Ct | Mariembourg |
| MF 91 | Stoom | UMH Couillet | 1834 | 1930 | Monceau-Fontaine | Ct | Mariembourg |
| MF 32 | Stoom | Haine -S-Pierre | 792 | 1904 | Monceau-Fontaine | Bt | Hai- ne-S-Pierre |
| AD 08 | Stoom | La Meuse | 4480 | 1950 | André-Dumont | Dt | Mariembourg |
| MF 33 | Stoom | Haine -S-Pierre | 1204 | 1911 | Monceau-Fontaine | Bt | Mariembourg |
| NE 61 | Stoom | SACM Gra- fenst. | 717 | 1952 | Neuk.- Hutte | Dt | Mariembourg |
| CA 04 | Stoom | A.F.B. | 2681 | 1945 | SAFEA Houdeng | Ct | Mariembourg |
| SA 01 | Stoom | A.F.B. | 2596 | 1945 | SAFEA Houdeng | Ct | Haine- S-Pierre |
| MF 62 | Stoom | Baldwin | 44883 | 1916 | Monceau-Fontaine | Bt | Hai- ne-S-Pierre |
| | Stoom | Henschel | 24917 | 1940 | Kaldenk. Brug. | 1Ct | LHA |
| 52 331 | Stoom | Jung | | 1944 | OBB | 1E | Hai- ne-S-Pierre |
| 064 25 | Stoom | | | 1930 | DB | 1C1t | Hai- ne-S-Pierre |
| 808 | Stoom | St-Leonard | 981 | 1894 | NMBV | Bt | Mariembourg |

Verder bezit de CFV3V nog tal van rijtuigen : zo zijn er ganse stellen N.M.B.S.-rijtuigen typen L, K1, M1, R maar ook nog de oudere GCI-rijtuigen. Verder nog verschillende goederen- en dienstwagens.

Info :

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





4. PTF / TSP :

Lijn : geen, het materieel wordt op het N.M.B.S.-net ingezet.
de T.S.P. probeert wel de verbinding Ciney - Spont - (Yvoir) te reaktiveren.

Stelplaats :

Schaarbeek (de T.S.P. huurt enkele sporen in de stelplaats af). Men poogt echter in de (verlaten) stelplaats Braine-le-Comte een museumstelplaats uit te bouwen.

Exploitatie :

Speciale ritten op N.M.B.S.-net. In 1993 had men o.a.

| | | |
|------------|-------------|---|
| 03-04-93 : | 6041 + 5916 | Gent - De Panne |
| 29-05-93 : | 4403 + 4406 | streek van Tournai + bezoek CBR-vestiging te Havinnes |
| 26-06-93 : | 531 | afscheidsrit met reeks 05 (herinrichting in oorspronkelijke toestand) |
| 07-08-93 : | 6077 + 6041 | Liège - Gerolstein |

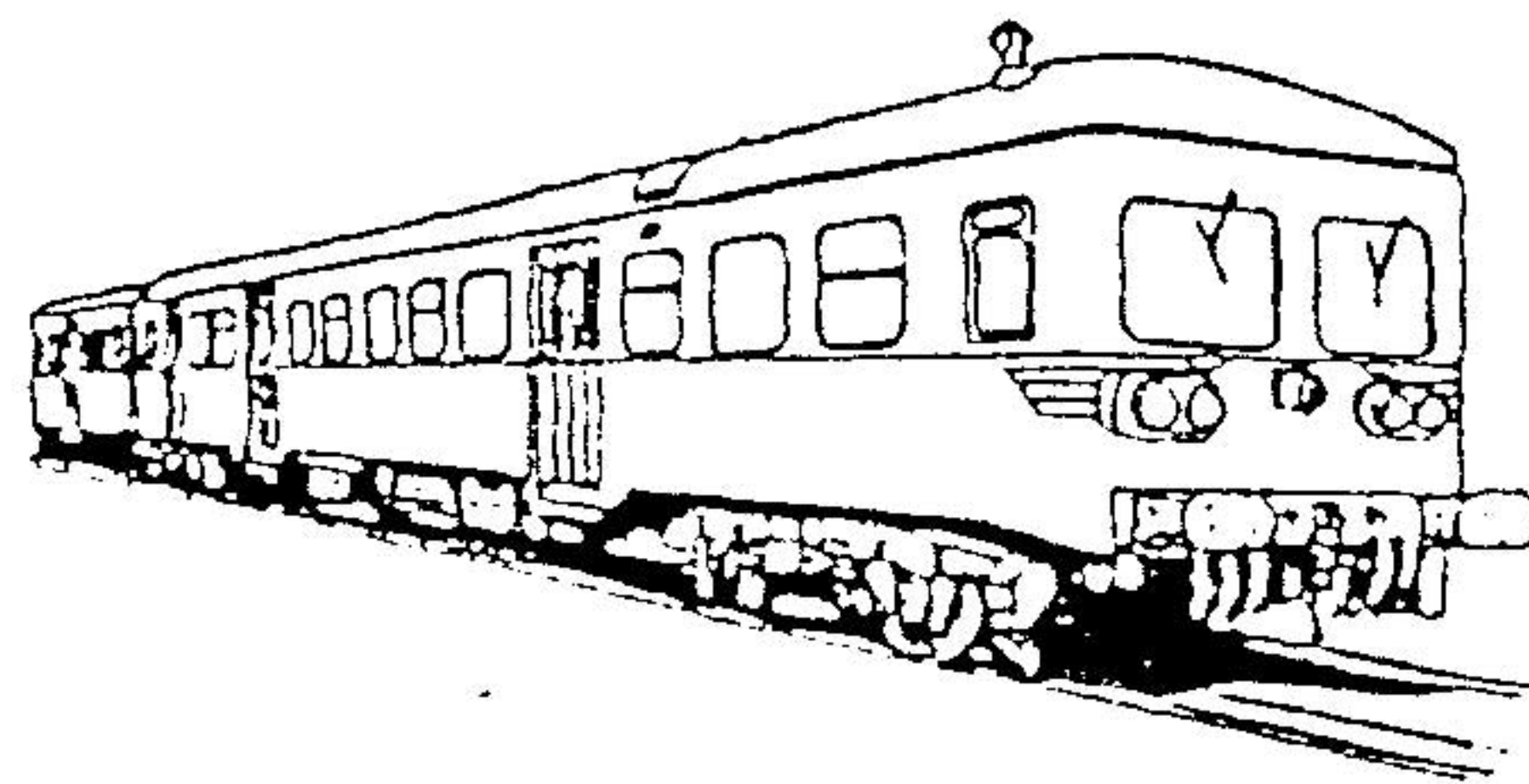
Veranderingen in 1993

Haast de restauratiewerken aan het eigen materieel, is er de aankoop van de twee diesellokomotieven ex- V 36 bij de CBR te Havinnes. Eén lokomotief wordt gerestaureerd als het N.M.B.S. type 231, de tweede blijft in de kleurstelling als bij de CBR-zelf. Beide lokomotieven werden op 25 oktober 1993 door de 6077 naar Haine-St-Pierre overgebracht. Grootste aanwinst bij de T.S.P. is echter het materieel van dhr Delcart. Begin december werden immers de 4602, de 5927 en de 6106 - samen met de M1-rijtuigen en verder reizigersmaterieel naar Schaarbeek overgebracht.

Verdere activiteit was de afscheidsrit met de 531, die voor die gelegenheid door de T.S.P.-ploeg in de oorspronkelijk uitvoering teruggebracht werd.

Vooruitzichten voor 1994

De T.S.P. zal ook in 1994 verschillende ritten organiseren, zowel met eigen materieel, als met N.M.B.S.-lokomotieven. Verder gaan de onderhandelingen verder om tot een volledige uitbating te komen op de lijn Ciney - Spontin. Ook de restauratie en het onderhoud aan het aanwezige materieel gaan gewoon verder, waarbij ook de stoomlokomotief reeks 52 (hernummerd in 26 101) waarschijnlijk volledig afgesloten zal worden.



Lijst van het materieel

| Nr. | Aard | Bouwer | Jaar | Afkomst | As-ind. | Stelplaats | Toestand |
|--------|--------------|-----------------|------|--------------|---------|-------------|----------------|
| 26.101 | Stoomlok | | | PKP | 1E | Schaarbeek | in restauratie |
| 215 | Diesellok | | | CBR Havinnes | C | Haine-St-P. | |
| 216 | Diesellok | | | CBR Havinnes | C | Haine-St-P. | |
| 551.26 | Dieselstel | | | NMBS | | Schaarbeek | in restauratie |
| 554.18 | Dieselstel | Raghenò | 1952 | NMBS | 1AA1 | Schaarbeek | Rijvaardig |
| 732.1 | Aanhangwagen | | | NMBS | | Schaarbeek | in restauratie |
| 4333 | Dieselstel | | 1955 | NMBS | | Schaarbeek | in restauratie |
| 4602 | Dieselstel | Raghenò | 1952 | NMBS | 1AA1 | Schaarbeek | Rijvaardig |
| 4605 | Dieselstel | Raghenò | 1952 | NMBS | 1AA1 | Schaarbeek | Rijvaardig |
| 4906 | Dieselstel | Germain | 1942 | N.M.B.S. | 1AA1 | Mariembourg | |
| 5204 | Diesellok | AFB | | NMBS | | Schaarbeek | enkel kast |
| 5927 | Diesellok | Baume & Harpent | 1955 | NMBS | B'B' | Schaarbeek | Rijvaardig |
| 6077 | Diesellok | Cocke-rill | 1965 | NMBS | B'B' | Schaarbeek | Rijvaardig |
| 6106 | Diesellok | Cocke-rill | 1965 | NMBS | B'B' | Schaarbeek | Rijvaardig |

Verder bezit de vereniging nog verschillende rijtuigen type K1 en M1 (trek-duwkombinatie) en pakwagens en goederenmaterieel

Informatie :

T.S.P. Avenue des Eglantines 15, 1150 Bruxelles
 Tel : Dhr. Herbiet : 02/ 770 51 82
 Dhr. Vanderhagen : 02/ 380 72 62

5. Stoomcentrum Maldegem

Oost-Vlaanderen

Lijn :

| | | |
|------------------|--------|---------|
| Maldegem - Eeklo | 8,0 km | 1435 mm |
| Maldegem - Donk | 5,0 km | 1435 mm |

Stelplaats :

Maldegem-station (in een loods staat het traktiematerieel afgesteld). Deze loods wordt tijdens het seizoen ook gebruikt als museum. Het getrokken materieel staat op het stationsemplacement, samen met diverse tentoonstellingsstukken en een tuinspoor.

Te Bereiken :

Maldegem ligt langs de hoofdweg Aalst - Brugge of langs de expresweg Antwerpen - Oostkust. Te Maldegem zelf staat het station aangeduid.

Exploitatie :

Stoom- en dieseltractie zowel op normaalspoor als smalspoor

Veranderingen in 1993

Na de aankomst van het materieel van de MSTB, werd veel werk verricht aan de restauratie van de nog aanwezige stoomlokomotieven. Naast de inzet van de Poolse lokomotief, werd de exploitatie nu ook uitgevoerd met een tweede bedrijfsklare machine, nl. de Hunslet-zadeltanklokomotief. Ook de Tubize is bedrijfsgeraad. Verder werd er gewerkt aan het museumemplacement en de smalspoorlijn, om de toerist een zo ruim mogelijk beeld te geven van het spoorweggebeuren.

Vooruitzichten voor 1994

Er zijn geen speciale doelen bij het stoomcentrum Maldegem. Er is nog genoeg materieel aanwezig om de museumfunctie attractiever te maken en de museumlijn gaat op zijn eigen mogelijkheden verder. Enig negatief punt voor de lijn, is de brug over het kanaal, die op korte termijn moet gesaneerd worden.

Lijst van het materieel

Smalspoor

| Aard | Bouwer | const nr | jaar | Afkomst | |
|-----------|----------|----------|------|---------|----|
| diesellok | Moes | | | | B |
| Stoom | Chrzanow | | 1954 | PKP | Ct |
| Stoom | O & K | | 1924 | Focquet | Bt |
| Stoom | La Meuse | | | | Bt |



Normaalspoor

| Nr | Aard | Bouwer | Const. nr | Jaar | Afkomst | Asind. |
|------|------------|-------------|-----------|------|-------------------|--------|
| | Diesellok | La Meuse | 3462 | 1932 | Mary Vilv. / MSTB | B |
| | Diesellok | Deutz | 56415 | 1955 | Devis / MSTB | B |
| | Diesellok | Hunslet | | | Zeebrugge | C |
| | Diesellok | Hunslet | | | Zeebrugge | C |
| | Diesellok | Renault | | 1957 | Renault / MSTB | B |
| | Diesellok | Renault | | 1951 | MSTB | B |
| 4620 | Dieselstel | Ragheno | | 1952 | NMBS / MSTB | 1AA1 |
| | Stoom | La Meuse | 3432 | 1932 | MSTB | Btf |
| | Stoom | La Meuse | 3398 | 1932 | Werister / MSTB | Bt |
| | Stoom | Tubize | 1627 | 1910 | Focquet / MSTB | Bt |
| | Stoom | St.-Leonard | 947 | 1893 | Focquet / MSTB | Bt |
| | Stoom | Hunslet | | 19** | | Ct |
| 2 | Stoom | Tubize | | 192* | Focquet | Ct |
| 4430 | Stoom | | | 1955 | PKP | Dt |

Verder bestaat het getrokken materieel uit een aantal K1-rijtuigen en heeft de vereniging na een stoomkraan, een stoomwals en enkele vaste stoomketels. Op het smalspoor wordt gereden met eigen gekonstrueerde rijtuigen.

Informatie :

Stoomcentrum Maldegem
 Stationsplein 8 - 9990 Maldegem
 050 / 71 68 52

6. Stoomtrein Puurs - Dendermonde

Oost-Vlaanderen

Lijn :

Puurs - Dendermonde

11,0 km

1435 mm

Stelplaats :

Baasrode-noord : het materieel staat over het ganse emplacement opgesteld. Thans wordt een werkplaatsloods gebouwd om het materieel te beschermen.

Te bereiken

Baasrode ligt langs de hoofdweg Mechelen - Breendonk (linksaf) naar Dendermonde. Te Buggenhout rechtsaf naar Baasrode centrum en dadelijk komt men langs het station.

Exploitatie

Stoom- en dieseltraktie.

Veranderingen in 1993

Op 18 mei 1993 kreeg de SPD een aanwinst door de overbrenging van de vierassige stoomlokomotief vanuit de Anna-kokesbedrijf te Alsdorf. Deze machine werd volledig rijvaardig gemaakt te Montzen en werd door de 5927 en de 6106 naar Baasrode gevoerd. Deze lokomotief verzekerde in 1993 de ganse exploitatie tussen Dendermonde en Puurs, dit samen met de 4302. Enkel dit stel was trouwens goedgekeurd om Dendermonde zelf binnen te rijden.

Nochtans kreeg de SDP ook een grote klap door het verdwijnen van een deel van het zware materieel. Zo gingen de 4602, 5927 en 6106, samen met verschillende rijtuigen naar Schaarbeek, om hier het patrimonium van de T.S.P. te versterken.

Vermelden we nog dat de Cockerill met verticale ketel een gans jaar de manifestaties van Antwerpen, culturele hoofdstad opluisterde.

Bijzondere ritten

Naast de overbrenging van "Duvel", kende de SDP nog een speciale rit, daar de 4302 een trein verzekerde tussen Dendermonde en Kortenberg.

Vooruitzichten voor 1994

Na lange tijd wordt in dit jaar de loods op de goederenkoer opgesteld en kan een belangrijk gedeelte van het materieel beter afgesteld worden. Verder wordt gewerkt aan een verbeterde exploitatie en een restauratie van het aanwezige materieel. Ook het aantal reizigers moet sterk stijgen om een rendabel bedrijf mogelijk te maken.

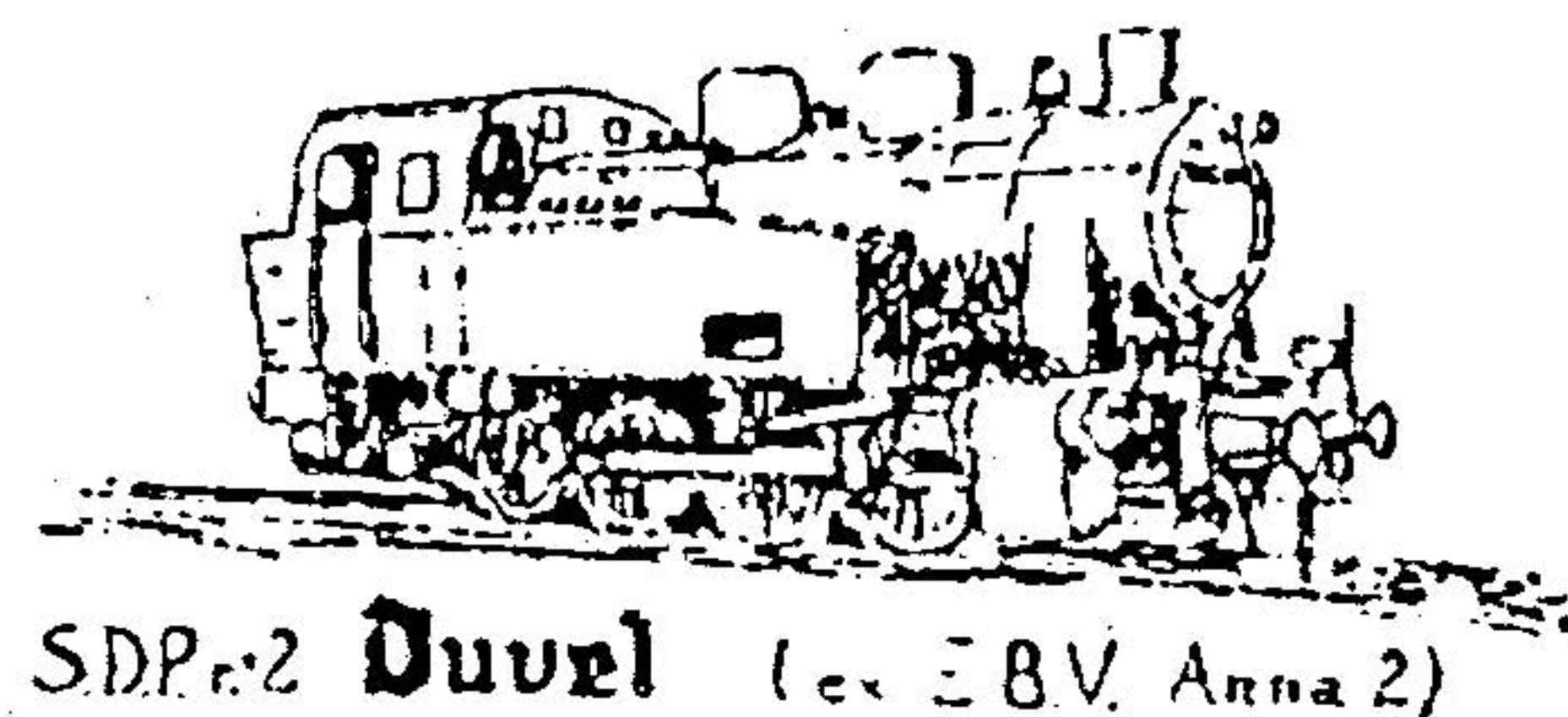
Lijst van het materieel :

| Nr. | Aard | Bouwer | Jaar | Afkomst | As-ind. |
|------|------------|----------------|------|-----------------|---------|
| | Diesellok | Deutz | 1957 | Ideal Standaard | B |
| | Diesellok | Deutz | 1952 | Gevaert | B |
| 1 | Stoom | Cockerill | | Sobemai | Bt |
| 3 | Stoom | Haine-S-Pierre | | SKV | Ct |
| 4 | Stoom | Couillet | | Carr. Aisemont | Bt |
| 5 | Stoom | Haine-S-Pierre | | Carr. Aisemont | Bt |
| 6 | Stoom | Henschel | | Alsdorf | Dt |
| 4302 | Dieselstel | AM Nivelles | 1955 | NMBS | B2 |

Anderzijds heeft de SDP nog een belangrijk aantal rijtuigen, gaande van verschillende GCI-rijtuigen tot L-rijtuigen. Verder ook een belangrijk bestand aan goederen- en dienstmaterieel en een dieselkraan.

Info :

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



7. Rail Rebecq Rognon

Brabant

Lijn :

Rebecq - Rognon

3,0 km

600 mm

Exploitatie :

Stoomtractie

Lijst van het materieel :

Smalspoor :

| Nr | Aard | Bouwer | Jaar | Afkomst | As | Stelplaats | |
|----|-------|--------|------|---------|----|------------|------------|
| 1 | Stoom | O & K | 1911 | Focquet | Bt | Rebecq | Rijvaardig |
| 2 | Stoom | O & K | 1974 | Focquet | Bt | Rebecq | Rijvaardig |

Info :

Maison Communale de Rebecq

Tel : 067/ 63 69 95

8. Chemin de fer de Sprimont

Liège

Lijn :

Sprimont - Damre (stelplaats)

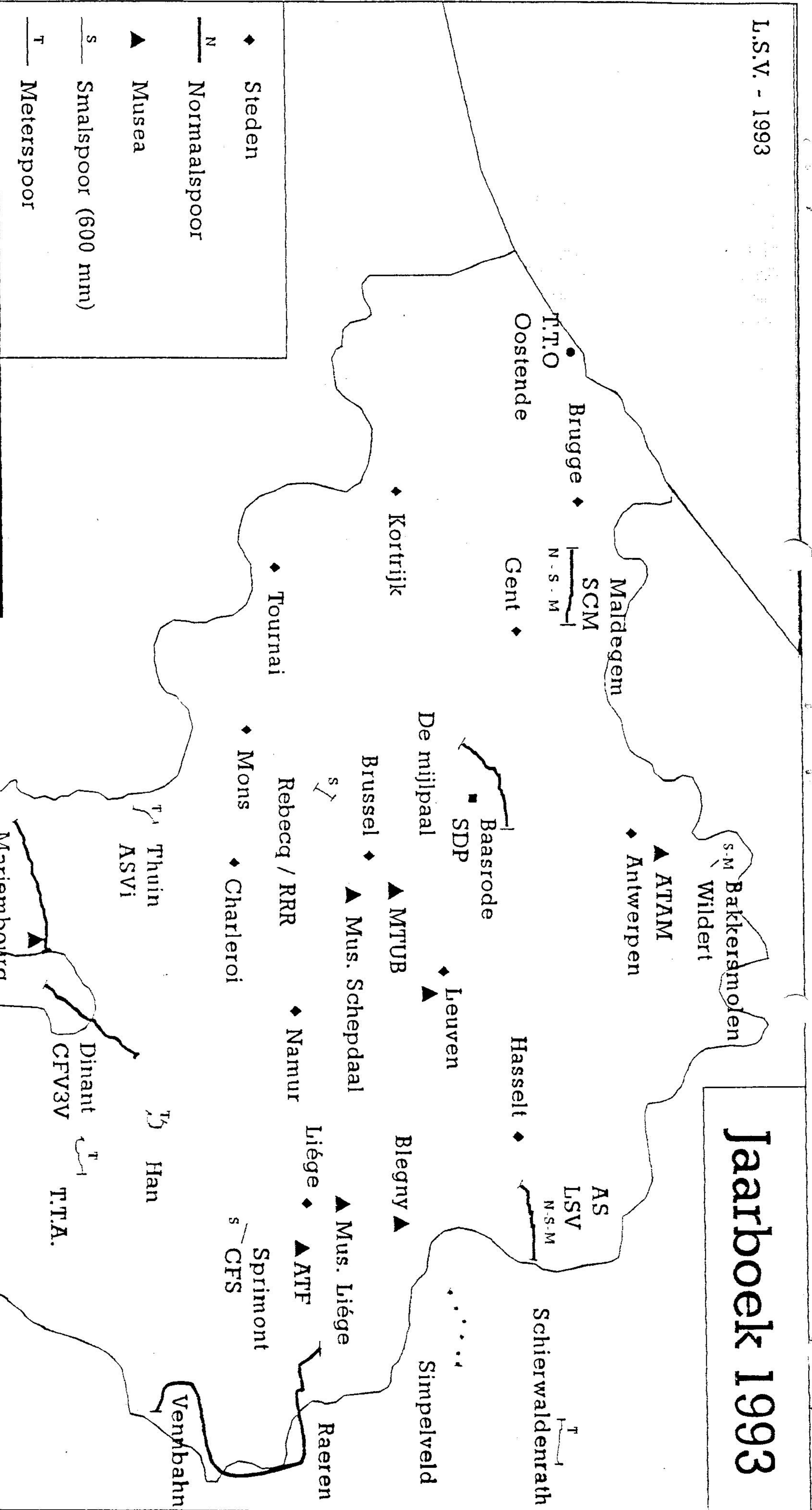
4,0 km

600 mm

Lijst van het materieel

Smalspoor :

| Aard | Bouwer | Opm. | Asindel. |
|-----------|--------|-----------|----------|
| Diesellok | DEmag | | B |
| Diesellok | Moes | | B |
| Diesellok | Moes | mijnlok | B |
| Diesellok | O & K | mijnlok | B |
| Diesellok | Moes | omgebouwd | B |
| Diesellok | Moes | werflok | B |



◆ Steden

—^N Normalspoor

▲ Musea

—^S Smalspoor (600 mm)

—^T Meterspoor

Spoormusea & Museumlijnen

Fonds-d-Gras
N.S.

Industrie

Limburg :

De provincie Limburg kende een redelijk groot bestand industrielokomotieven, waarbij de meeste bestemd waren voor de koolmijnen. De lokomotieven vermeld onder K.S. zouden allemaal reeds buitendienst zijn en (op een paar na) allemaal overgebracht naar Beringen. De Brissoneau-lokomotieven zouden eventueel overgekocht kunnen worden door een firma die spooronderhoud doet (Eurotunnel, Drouart, ...), doch dat kon niet bevestigd worden. De elektrische loks "strijkijzers" werden dit jaar dan ook ter plaatse verschroot, nadat ze verschillende jaren te koop stonden te Zolder.

Verder heeft Vieille Montagne in Balen zijn Baume et Marpent en Deutz lokomotieven dit jaar volledig afgesteld wegens geen gebruik. Hetzelfde lot zou schijnbaar ook aan de oudste lokomotief van Tessenderlo-chemie - een Fauvet-Girel - beschoren zijn.

| K.S. Zolder / Beringen | | | | |
|--------------------------|--------------------------------------|----|------|--------|
| 3 | Brissoneau 010 (ex KS Zolder) | BB | 1959 | D.E. |
| 4 | Brissoneau 029 (ex KS Zolder) | BB | 1959 | D.E. |
| 5 | Brissoneau 047 (ex KS Zolder) | BB | 1961 | D.E. |
| 6 | Brissoneau 063 (ex KS Zolder) | BB | 1959 | D.E. |
| 8 | Brissoneau 0.. (ex KS Zolder) | BB | 1961 | D.E. |
| 11 | Brissoneau 025 (ex KS Zolder) | BB | 1961 | D.E. |
| 14 | Brissoneau 0.. (ex KS Zolder) | BB | 1962 | D.E. |
| | Vollert (ex KS Zolder) | B | 1982 | D.H. |
| | Vollert (ex KS Zolder) | B | 1985 | D.E.H. |
| 4 | Brissoneau 018 (ex KS Beringen) | BB | 1959 | D.E. |
| 7 | Brissoneau 0.. (ex KS Waterschei) | BB | 1959 | D.E. |
| 9 | Brissoneau 067 (ex KS Waterschei) | BB | 1961 | D.E. |
| 10 | Brissoneau 0.. (ex KS Beringen) | BB | 1960 | D.E. |
| | Cockerill (ex KS Houthalen) ?? | B | 1963 | D.H. |
| Vieille Montagne : Balen | | | | |
| 1 | Baume et Marpent | BB | | D.M. |
| 2 | Baume et Marpent (afgesteld in 1993) | BB | | D.M. |
| 4 | Deutz 57213 | B | 1961 | D.M. |
| 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 | D.H. |
| Stevens : Genk | | | | |
| | Cockerill 3997 | B | 1958 | D.H. |
| | ABR | B | 1962 | D.H. |

| Ford : Genk | | | | | |
|---|------------------------|-------|---|------|------|
| 1 | Orenstein & Koppel | 26231 | B | 1963 | D.H. |
| 2 | Orenstein & Koppel | 26247 | B | 1963 | D.H. |
| 3 | Orenstein & Koppel | 26551 | B | 1966 | D.H. |
| 4 | Orenstein & Koppel | 26702 | B | 1971 | D.H. |
| A.L.Z. : Genk | | | | | |
| | Cockerill | | B | 1960 | D.H. |
| | Cockerill | | B | 1960 | D.H. |
| Haasland : Genk | | | | | |
| | ABR (ex KS Winterslag) | | B | 1962 | D.H. |
| Tessenderlo-chemie (DSM) : Tessenderlo | | | | | |
| Elie | Fauvet-Girel | 048 | B | 1958 | D.E. |
| Henri | Fauvet-Girel | 141 | B | 1962 | D.E. |
| Theo | Cockerill | | B | 1973 | D.H. |
| Dow Chemie : Tessenderlo | | | | | |
| | Orenstein & Koppel | | B | | D.E. |
| | Henschel | | B | | D.H. |
| Floam-glas (Pittsburg Corning Europe) : Tessenderlo | | | | | |
| | Deutz | 57963 | B | | D.H. |

Antwerpen :

Alhoewel de provincie Antwerpen tal van bedrijven heeft, munten zij niet uit in het aantal privé-lokomotieven. Dit is te verklaren omdat de provincie feitelijk maar vier industriepolen heeft : de Antwerpse haven met diverse bedrijven met privé-loks zoals Hessenatie (2* Hunslet), Esso (vierassige Cockerill), Bayer, BASF (Henschel-loks). In dezelfde regio vinden we ook het suikerfabriek van Merkssem en het leger te Brasschaat met eigen lokomotieven.

De tweede regio is de zone ten zuiden van Antwerpen, waarbij het metaalbedrijf te Hemiksem/Hoboken de meeste loks in eigen bedrijf heeft.

De metaalverwerkende industrieën vond men terug in de Kempen, enkel nog te Olen is er nog een Cockerill-lokomotief in dienst. In dezelfde regio kent het glasbedrijf van Mol-Gompel nog enige activiteit met de tweeassige Cockerill-lok.

Als laatste krijgen we nog de Rupelstreek met o.m. Prayon te Ruisbroek met zijn Henschels.

Brabant :

Ook in Brussel is de industrie in twee zones onderverdeeld :

ten noorden : het industrieterrein te Vilvoorde
ten zuiden : richting Halle.

Verder krijgen we ook nog een kleine kern rond Tubize met o.m. een steengroeve en de Forges de Clabecq.

| C.F.I. : Vilvoorde | | | | |
|-------------------------|---------------------------------|---|------|------|
| 1 | Cockerill 3461 | B | 1955 | D.H. |
| 2 | Cockerill 3515 | B | 1956 | D.H. |
| 5 | Cockerill 3558 | B | 1955 | D.H. |
| 7 | Cockerill 3943 | B | 1963 | D.H. |
| 8 | Cockerill 4271 | B | 1980 | D.H. |
| 9 | Cockerill 4333 | B | 1980 | D.H. |
| Charlemetal : Vilvoorde | | | | |
| | Orenstein & Koppel | B | | D.E. |
| Forges de Clabecq | | | | |
| 11 | Cockerill | B | | D.H. |
| 15 | Cockerill | B | 1951 | D.H. |
| Carrieres de Quenast | | | | |
| | verschillende Cockerill-diesels | B | | D.H. |
| Papierbedrijf te Tubize | | | | |
| | Orenstein & Koppel | B | | D.E. |
| Forges de Clabecq | | | | |
| | Cockerill-diesels | B | | D.H. |

Hainaut :

Ook in deze provincie is het industriespoor lang niet meer wat het was, doch blijven er nog een aantal bedrijven over met industrielokomotieven.

Verder heeft de CCB te Havinnes zijn twee lokomotieven ex-NMBS reeks 231 (ex. V 36) genummerd 215 en 216 aan de T.S.P. (Schaarbeek) verkocht.

| Couillet-Sambre : Couillet | | | | |
|-------------------------------|------------------------|---|------|------|
| | 47 * Cockerill-diesels | B | | D.H. |
| Couillet-Sambre : Monceau | | | | |
| 103 | Cockerill | B | | D.H. |
| 105 | Cockerill | B | | D.H. |
| 107 | Cockerill | B | | D.H. |
| 111 | Cockerill | B | | D.H. |
| 123 | Cockerill | B | | D.H. |
| 124 | Cockerill 4218 | B | 1970 | D.H. |
| 133 | Cockerill 3803 | B | 1968 | D.H. |
| 152 | Cockerill | B | | D.H. |
| Metaalnijverheid : Marchienne | | | | |

| | | | | |
|----------------------------|-------------------|----|------|--------|
| | Withcomb | B | | |
| | ASEA | BB | | |
| | Cockerill | B | | D.H. |
| | Cockerill | B | | D.H. |
| | UHM Couillet | BB | | D.H. |
| Georges & Cie : Marchienne | | | | |
| | Hundswel 2005 | C | | D.H. |
| Cableries : Marchienne | | | | |
| | Cockerill | B | | D.H. |
| Steengroeven : Deux-Arcren | | | | |
| | Cockerill-diesels | B | | D.H. |
| Steengroeven : Lessines | | | | |
| | Cockerill-diesels | B | | D.H. |
| Steengroeven : Quenast | | | | |
| | Cockerill-diesels | B | | D.H. |
| CCB : Havinnes | | | | |
| | Cockerill 4202 | B | 1966 | D.H. |
| A.L.C. : Clerq | | | | |
| | Moës | B | | D.H. ? |
| Boël : La Louviere | | | | |
| | Cockerill-diesels | B | | D.H. |

Liège :

Ook in deze provincie is de industrie geconcentreerd in de Maasvallei waar men zowel de zware metaalnijverheid (o.m. Cockerill) kan terugvinden als talrijke steen- en kalkgroeves.

Verder moeten we ook vermelden dat er te Sclessin de firma "Locomrem" bestaat die industrielokomotieven aan privé-firma's verhuurt. Zo stond dat o.m. de 6054 (ex. NMBS) afgesteld.

Ook de volgende firma's bezitten prive-lokomotieven, doch staan niet in de onderstaande lijst : Vieille Montage in Sclessin, Tubes-Meuse in Sclessin, Wautier-carrieres in Amay en Ampsin (Cockerill-diesels ?), Legerarsenaal van Rocourt (Cockerill-diesel) en de kalkgroeve te Ivoz-Ramet (Cockerill).

Verder zijn er bij de firma "Patience & Beaujonc" te Glain twee diesellokomotieven buiten dienst gegaan, het ging namelijk om een Moës (die reeds langer reserve stond en nooit echt reed) en een omgebouwde stomer met Mercedes-motor. Deze twee lokomotieven evenals twee stoomlokomotieven met verticale ketel die er ook afgesteld stonden werden door de L.S.V. (As) overgekocht en worden terug in staat van werking gebracht.

| | | | | |
|------------------------------|------------------------------|---|------|------|
| Cockerill : Seraing | | | | |
| | Cockerill-diesels (7 stuks) | B | | D.H. |
| | General-elektric (6 stuks) | B | | D.E. |
| | Fauvet-Girel (4 stuks) | B | | D.E. |
| Petroleum : Bressoux | | | | |
| | Deutz | B | 1939 | D.M. |
| Chertal : Chertal | | | | |
| 1 > 8 | Cockerill-diesels (8 stuks) | B | | D.H. |
| Prayon : Engis | | | | |
| | Cockerill-diesels | B | | D.H. |
| Wautier-carrieres : Hermalle | | | | |
| 7 | Cockerill 4774 | B | 1968 | D.H. |
| | Cockerill | B | | D.H. |

Luxembourg :

Deze provincie kent bijna geen industrie-vervoer, zo kunnen we enkel de kalkgroeve te Jemelle aanhalen die een twee-assige Henschel-lokomotief heeft.

Namur :

De industriebedrijvigheid beperkt zich bijna uitsluitend op de verderzetting van de provincie Liège, namelijk de talrijke steengroeven in de Maasvallei. De enige uitzondering hierop is namelijk de chemiereus Solvay te Jemeppe-sur-Sambre.

| | | | | |
|-------------------------------|-------------------|---|------|------|
| Dolomense : Marches-les-Dames | | | | |
| | Cockerill 3573 | B | 1969 | D.H. |
| Dolomies : Marches-les-Dames | | | | |
| | Moyse | B | 195. | D.M. |
| Carrieres : Nameche | | | | |
| | Cockerill | B | | D.H. |
| | Deutz | B | 1948 | D.M. |
| Carrieres : Andenne | | | | |
| | Hunslet | C | | D.H. |
| Carrieres : Tailfer | | | | |
| | Moyse 1421 | B | 1929 | D.E. |
| Solvay : Jemeppe-sur-Sambre | | | | |
| | Cockerill-diesels | B | | D.H. |

Oost-Vlaanderen :

De industrie is hier zeer beperkt, zodat we maar enkel fabrieken hebben met een prive-lok.

- noordelijke kanaalzone met havendienst
 - Sidmar
 - Suikerfabriek van Moerbeke-Waas
- S.V.K. (kalk- en cementfabriek) te Sint-Niklaas

Nieuwe aanmerkelijke aanwinst in het industriepark is wel door de Aalstse firma Amylum gedaan, die twee vierassige ex-Oostduitse rangeerlokomotieven kocht - de nummers 346.11966 en 346.12374. Deze worden op de korte aansluitingslijn naar de firma gebruikt.

West-Vlaanderen :

Ook deze provincie kent bijna geen prive-lokomotieven , de enige bedrijvigheid is gelegen in het havengebied van Zeebrugge.

Afkortingen :

- D.H. : Diesel-hydraulisch
- D.M. : Diesel-mechanisch
- D.E. : Diesel-elektrisch

De bovenstaande lijst is zeker niet volledig, daarom vragen wij U - als U bijkomende inlichtingen heeft - ze dan ook kenbaar te maken aan de redactie, zodat wij ook deze lijst up-to-date kunnen houden.