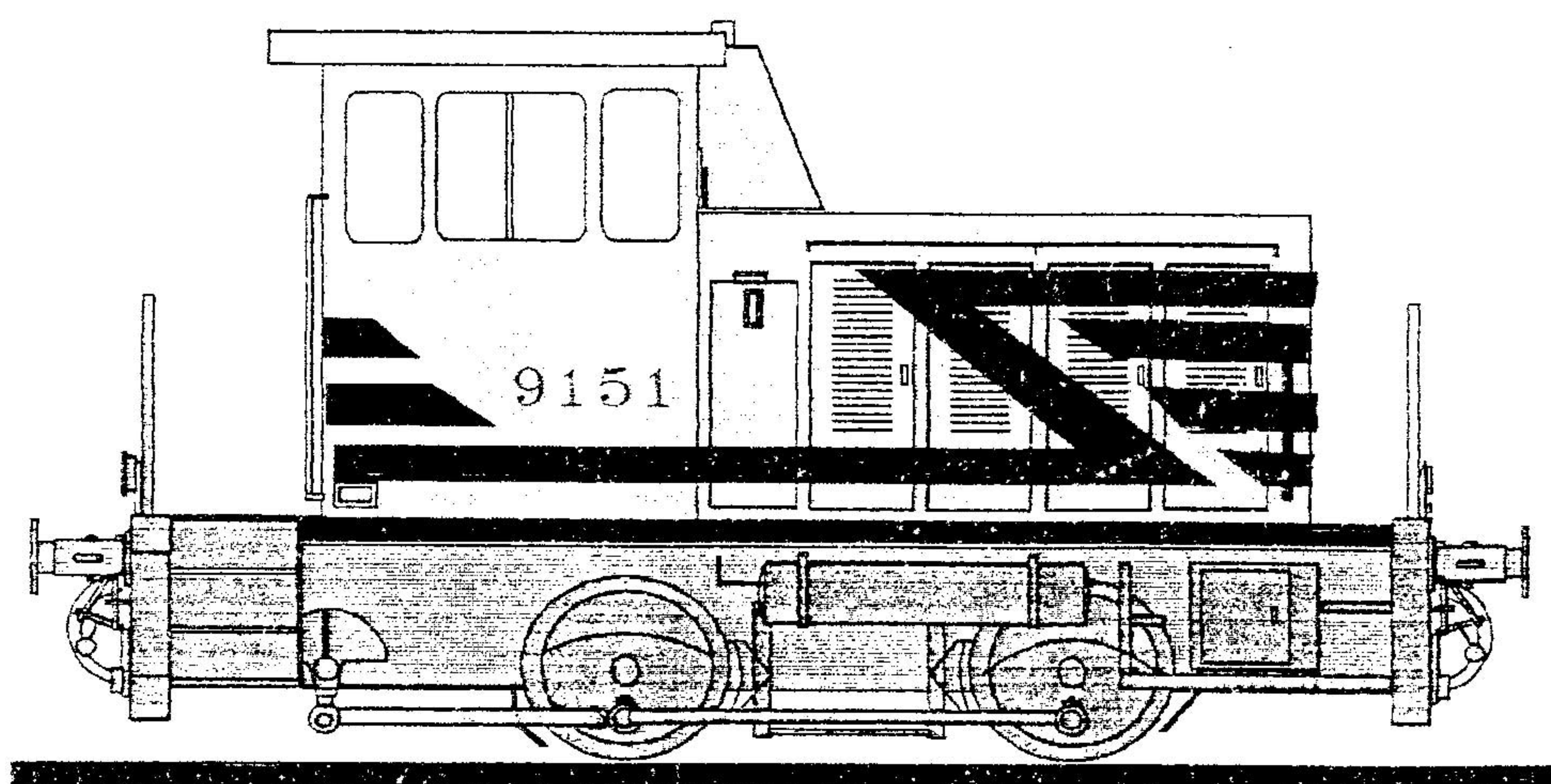


N.M.B.S. Jaarboek 1994



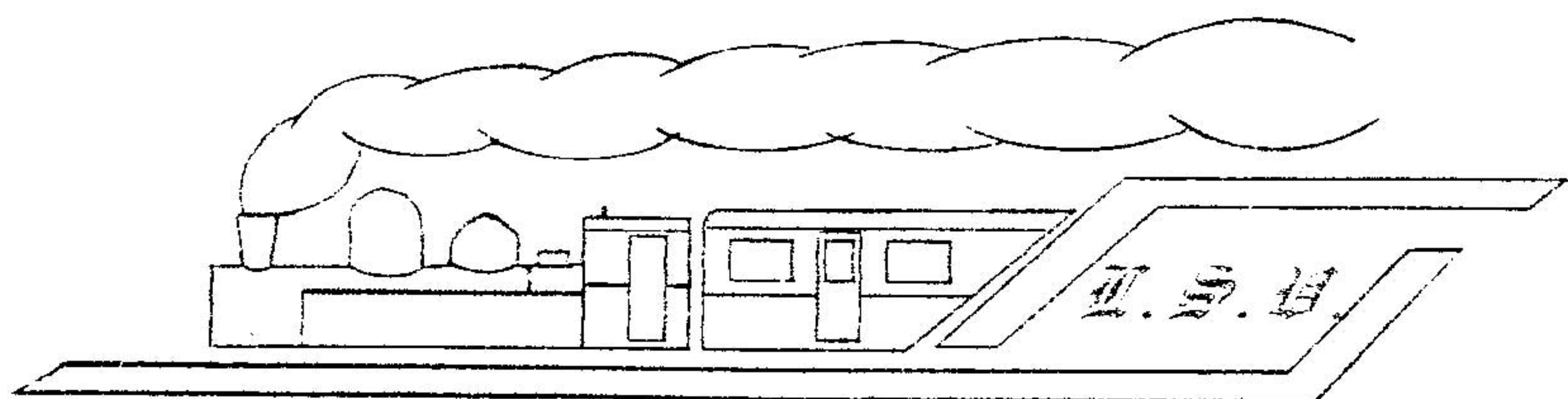
De spoorwegen in 1994

L.S.V. - Tijdschrift nr. 69

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



Limburgse Stoom Vereniging

Casier

Inleiding :

Voor de tweede maal komt het "jaarboek" uit . Vorig jaar werd er geëxperimenteerd en voor 1994 wordt de inhoud aangepast. Nog steeds wordt een zo goed en uitgebreid mogelijk overzicht gegeven over het voorbije jaar. De uitgifte in de vorm van het tijdschrift heeft echter zijn beperkingen, vooral wat betreft de omvang. Tweede nadeel blijft : de korte periode waarbij de gegevens moeten verwerkt worden. Voor sommige rubrieken hebben we dan ook niet de nieuwste gegevens, daar deze nog niet bij de N.M.B.S. ter beschikking waren. Dit geldt vooral voor de wagens en sommige mutaties.

Voor het traktiematerieel werd het jaarboek afgesloten begin december 1994, sommige gegevens die in december nog voorkwamen, zijn nog verwerkt als laatste bladzijde van het overzicht. Voor de wagens hebben we moeten teruggrijpen naar gegevens van juni 1994.

Hierdoor hebben we in dit jaarboek de volgende hoofdstukken :

Overzicht 1994	Leveringen Verbouwingen Stelplaatswijzigingen Transferts naar de dienst infrastructuur Schrappingen Verkoop Ombouwgegevens
Inzetgegevens	per reeks traktiematerieel hebben we : stelplaatsindeling inzet prognose voor 1995 materieel dienst infrastructuur materieel dienst ES
Infrastructuur	bijzonderste werkzaamheden
Museummaterieel	N.M.B.S. museumverenigingen
Grensovergangen	- vreemd traktiematerieel in België - verkocht traktiematerieel N.M.B.S.
Industriespoorwegen.	

Net zoals vorig jaar proberen we een uitgebreider jaarboek uit te geven in de loop van het jaar. Dit is vorig jaar niet gelukt, maar wordt dit jaar minder uitgebreid gepland. Het krijgt een 20-tal bijkomende bladzijden met een overzicht van het materieel dat in 1994 definitief de sporen verliet en enkele bladzijden met foto's.

Verder houden we eraan iedereen te danken die ons gesteund heeft met dit overzicht : vooral de verschillende diensten van de N.M.B.S. die instonden voor de gegevens hebben een belangrijk werk geleverd, maar ook de verschillende zusterverenigingen die gezorgd hebben voor exakte materieellijsten. Nochtans blijven verschillende onderdelen moeilijk te vinden : afgesteld materieel, dienstmaterieel en industrielokomotieven zijn over het algemeen niet geïnventariseerd en veranderingen worden gewoonlijk nooit meegedeeld. Daarom vragen we aan alle lezers om fouten te signaleren en aanvullingen naar de redactie door te sturen. Hierdoor wordt het jaarboek steeds vollediger en kunnen we komen tot een meer koreekte berichtgeving.

Naens de redactie

N.M.B.S. - materieel .

1. Elektrische stellingen

Reeks 00 : stellingen 010 - 050

Technische gegevens :

Bouwer :	La Brugeoise / Nicaise	Aantal plaatsen	
Bouwjaar	1950 - 1953	eerste klasse	32 plaatsen
Aantal gebouwd :	40	tweede klasse	138 plaatsen
aantal op 01-01-94	31	Massa : leeg	93 000 kg
aantal op 31-12-94	26	ritvaardig	117 000 kg
		Snelheid :	130 km/h

Stelplaatsindeling op 31-12-94

010	FSR	016	FSR	023	FSR	032	FSR	039	FSR
011	FSR	018	FSR	024	FSR	033	FSR	040	FSR
012	FSR	019	FSR	027	FSR	034	FSR	041	FSR
013	FSR	020	FSR	029	FSR	035	FSR	043	FSR
014	FSR	021	FSR	030	FSR	036	FSR		
015	FSR	022	FSR	031	FSR	037	FSR		

Inzet :

Deze oudste van de klassieke stellingen worden - omwille van hun hoge treeplanken - ingezet op de verbinding Charleroi - Brussel - Antwerpen - Essen - Roosendaal. Op deze verbinding is elk station trouwens uitgerust met hoge perrons. Men heeft een gemengde reeks MQ met nog 27 inzetdagen, samen met stellingen reeks 06.

Vooruitzichten 1995 :

Vanaf de zomerregeling 1995 zullen een groter aantal klassieke stellingen reeks 00 afgesteld worden. Op deze verbinding worden ze vervangen door de vierledige stellingen reeks 08 en een uitbreiding van de reeks 06. Op dat ogenblik worden alle doorgaande treinen geschrapt. Eind 1995 / begin 1996 zouden alle stellingen van deze reeks definitief afgesteld worden.

Veranderingen in 1994 :

In 1994 werden een eerste schrapping van stellen doorgevoerd : in deze eerste fase werden alle stellen die een grote herziening moesten ondergaan definitief terzijde gesteld. Dit was het geval voor 5 exemplaren.

Reeks 00 : Stellen 051 - 150

Technische gegevens :

Bouwer :	La Brugeoise, Ragheno Germain	Aantal plaatsen :	
		eerste klasse	28 plaatsen
Bouwjaar :	1954 - 1956	tweede klasse	143 plaatsen
Aantal gebouwd :	101	Massa : leeg	79 500 kg
aantal op 01-01-94	46	ritvaardig	101 500 kg
aantal op 31-12-94	42	Snelheid	130 km/h

Stelplaatsindeling op 31-12-94 :

060	FGH	094	FGH	119	FGH	136	FGH	145	FGH
067	FGH	095	FGH	124	FGH	137	FGH	146	FGH
076	FGH	096	FGH	125	FGH	138	FGH	147	FGH
077	FGH	100	FGH	129	FGH	139	FGH	148	FGH
081	FGH	104	FGH	130	FGH	140	FGH	149	FGH
082	FGH	107	FGH	132	FGH	141	FGH	150	FGH
083	FGH	108	FGH	133	FGH	142	FGH		
090	FGH	113	FGH	134	FGH	143	FGH		
092	FGH	114	FGH	135	FGH	144	FGH		

Inzet :

De inzet vanuit St-Ghislain wordt nog steeds uitgevoerd samen met de stellen reeks 06 en gebeurt vooral in de driehoek gevormd door de stations Brussel, Mons en Namur. Zo verzekeren ze in deze reeks praktisch alle stoptreinen en de meeste piekurtreinen vanuit Mons, Charleroi en Namur naar Brussel. Verder rijden ze ook op de verbindingen naar Erquelinnes, Binche en Wavre.

Als versterkingsstellen worden ze verder nog gebruikt naar Leuven, Liège / Liers en Ciney / Jemelle. Als reserve worden deze stellen ook wild in andere reeksen gebruikt en komen ze sporadisch nog over het ganse net.

Vooruitzichten 1995 :

Alhoewel de schrappingsgolf in 1994 niet zo sterk doorgevoerd worden, verwacht men toch een definitieve afstelling van de stellen tot 129 tegen de eerste helft van 1996 en zouden in 1995 ongeveer de helft van de sporen verdwijnen.

De stellen 129 - 150 (met roestvrije kast type Budd) worden thans inwendig gemoderniseerd en komen pas na 2000 voor afstelling in aanmerking. Tot dan zullen ze vooral in de piekurdienst gebruikt worden.

Veranderingen in 1994 :

Gedurende het voorgaande jaar werden slechts vier stellen definitief afgevoerd en voor sloping verkocht.

Reeks 00 : Stellen 151 - 270

Technische gegevens :

Bouwer :	La Brugeoise, Raghneo, Germain, CW Mechelen, ABR	Aantal plaatsen :	eerste klasse	28 plaatsen
			tweede klasse	152 plaatsen
Bouwjaar :	1962 - 1965	Massa : leeg		101 000 kg
Aantal gebouwd :	120	ritvaardig		124 000 kg
aantal op 01-01-94	120	Snelheid :		130 km/h
aantal op 31-12-94	119			

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

Inzet :

St-Ghislain : 151 - 152, 226 - 245

De inzet wordt uitgevoerd in dezelfde reeks als de vorige stellen, dus in de driehoek Brussel - Mons - Namur. Geleidelijk aan zullen deze stellen alle diensten van de oudere stellen gaan overnemen.

Anderzijds wordt de transfert van deze stellen naar de nieuwe stelplaats Monceau voor 1995 verwacht en kan St-Ghislain definitief afgebouwd worden.

Stockem : 153 - 167

Deze zuidelijke stelplaats gebruikt de stellen reeks 00 in de inzetreeks MV waarbij ze vooral gebruikt worden in de stoptreindienst Arlon - Jemelle. Verder komen ze ook regelmatig te Luxembourg. Op deze verbinding verzekeren ze praktisch alle (binnenlandse) stoptreindiensten tussen Luxembourg en het grensplaatsje Kleinbettingen.

In de piekurdienst komen ze - als versterkingsstellen tot in Namur en Brussel.

Kortrijk : 168 - 172 , 174 - 206 , 246 - 270

Ook hier worden deze klassieke stellingen ingezet in de stoptreindienst met een uitgebreid inzetgebied : grote delen van Oost- en West-Vlaanderen worden bediend. Niet minder dan 58 stellingen worden gebruikt op de lijn 50, 51, 53, 66, 89 en 90 en bereiken hierdoor de bestemmingen Brugge, Oostende, Zeebrugge, Gent, Kortrijk, Poperinge en natuurlijk Brussel.

Vanuit Gent rijden ze dan nog naar Mechelen en Leuven. Tweede dienst zijn de piekuurtreinen en naast Brussel is hier ook Mons een bestemming. Verder ook diverse treinen vanuit Moeskroen en Tournai.

Hasselt : 209 - 227

Het hoofdinzetpunt voor de stellingen van Hasselt ligt echter in Antwerpen en vanuit deze plaats rijden ze stoptreindiensten en piekuurtreinen naar Leuven maar vooral naar Herentals en Turnhout.

De reserve-stellingen worden vanuit Hasselt ingezet, vooral als versterkingsstellen tijdens het piek uur en in deze dienst bereiken ze Leuven, Antwerpen en Liège.

Vooruitzichten voor 1995 :

Daar de toestand in 1995 geen echte wijzigingen ondergaat in verband met nieuwe leveringen, blijft ook bij de inzet de toestand ongewijzigd : Kortrijk zal zijn diensten waarschijnlijk zien uitbreiden door de elektrificatie van de verbinding naar De Panne, doch het aantal stopdiensten is hier toch beperkt. De overige stelplaatsen zullen praktisch geen variaties kennen.

Afwijkende kenmerken :

De stellingen 251 - 270 hebben dubbele koplampen, die horizontaal geplaatst zijn
Een minderheid van deze stellingen rijden rond in de Bordeaux kleurstelling

Reeks 03 (Breaks)

Technische gegevens :

a. driedelige stellingen :

Bouwer :	BN / Bombardier	Aantal plaatsen :	
Ombouw :	CW Mechelen	eerste klasse	41 plaatsen
Bouwjaar :	1986 - 1988	tweede klasse	296 plaatsen
Ombouwjaar :	1991 - 1995	Massa : leeg	150 000 kg
Aantal gebouwd :	(140)	ritvaardig	180 000 kg
aantal op 01-01-94	82	Snelheid :	160 km/h
aantal op 31-12-94	116		

De ombouw - uitgevoerd door de CW Mechelen - bestaat in het tussenbrengen van een derde rijtuig. Dit wordt gebouwd door BN Brugge / Bombardier. Verdere werken zijn de aanpassing van de elektrische en pneumatische uitrusting en de verbetering van de remmen.

Stelplaatsindeling :

301	MKM	326	> CFL	351	FHS	378	FKR	429	NK
302	MKM	327	FHS	352	FHS	379	FKR	430	NK
303	MKM	328	FHS	353	FHS	380	FKR	431	NK
304	MKM	329	FHS	354	FHS	382	FKR	432	NK
305	MKM	330	FHS	355	FHS	383	FKR	432	NK
306	MKM	331	FHS	356	FHS	384	FKR	433	NK
307	MKM	332	FHS	357	FHS	385	FKR	434	NK
308	MKM	333	FHS	358	FHS	386	FKR	435	NK
309	MKM	334	FHS	359	FHS	387	FKR	436	NK
310	MKM	335	FHS	360	FHS	388	FKR	437	NK
311	MKM	336	FHS	361	FHS	389	FKR	438	NK
312	MKM	337	FHS	362	FHS	390	FKR	439	NK
313	MKM	338	FHS	363	FKR	393	FKR	440	NK
314	MKM	339	FHS	364	FKR	394	FKR		
315	MKM	340	FHS	365	FKR	395	FKR		
316	MKM	341	FHS	366	FKR	396	FKR		
317	MKM	342	FHS	367	FKR	397	FKR		
318	MKM	(343)		368	FKR	402	FKR		
319	MKM	344	FHS	369	FKR	403	FKR		
320	MKM	345	FHS	370	FKR	410	FKR		
321	MKM	346	FHS	371	FKR	412	FKR		
322	MKM	347	FHS	372	FKR	425	FKR		
323	MKM	348	FHS	374	FKR	426	FKR		
324	MKM	349	FHS	375	FKR	427	NK		
325	> CFL	350	FHS	376	FKR	428	NK		

Inzet :

Naarmate de ombouw vorderde konden de diensten volledig met de getransformeerde stellen uitgevoerd worden en had (en heeft) elke stelplaats zijn stamlijn(en).

a. Stockem : 301 - 324 (+ 325/326 CFL)

De inzetreeks MC voorziet alle doorgaande diensten (IC-treinen) op de verbinding Brussel-zuid - Namur - Arlon - Luxembourg. De inzetreeks bleef ongewijzigd en in deze reeks rijden ook de twee recent aan de CFL-verkochte stellen gewoon mcc.

b. Hasselt : 327 - 362

Ook hier zijn er geen wijzigingen meer opgetreden en de stellen rijden de IC-verbinding tussen de kust (Blankenberge / Knokke) via Brussel en Landen enerzijds verder naar Hasselt en Genk, anderzijds via Liège naar Maastricht.

De reservestellen verzekeren regelmatige de piekurdiensten tussen Genk en Hasselt, maar worden ook sporadisch op de verbinding Hasselt - Liège ingezet. Meermaals werden deze stellen ook gebruiken voor de toeristische (zomer)trein Tongeren - Blankenberge.

c. Merelbeke : 363 ... 427

Merelbeke is de enige stelplaats die voorlopig nog niet verbouwde stellen heeft, nochtans zijn er door de transferts van stellen van Hasselt en Kinkempois voldoende drieledige stellen aanwezig om de twee stamlijnen te kunnen bedienen : deze zijn de verbindingen Gent - Brussel - Namur - Dinant en Gent - Brussel - Dendermonde - Lokeren.

Het bestand aan drieledige stellen verhoogt gedurig aan en tegen mei zullen alle stellen omgebouwd zijn. Op dat ogenblik wordt nog een derde stamlijn met deze stellen in gebruik genomen.

Alle stellen van Kinkempois worden ingezet op de Waalse as tussen (Liers) - Liège - Namur - Charleroi - Mons - Moeskroen. De reservestellen worden anderzijds regelmatig gebruikt voor de toeristische treinen vanuit Liège naar de kust en zeer sporadisch ook naar de Ardennen via Jemelle.

Technische gegevens :**b. tweedelige stellen :**

Bouwer :	BN	Aantal plaatsen :	
Ombouw :		eerste klasse	32 plaatsen
Bouwjaar :	1986 - 1988	tweede klasse	139 plaatsen
Ombouwjaar :		Massa : leeg	kg
Aantal gebouwd :	140	ritvaardig	kg
aantal op 01-01-94	57	Snelheid :	160 km/h
aantal op 31-12-94	28		

Stelplaatsindeling :

373	FKR	399	FKR	407	FKR	415	FKR	421	FKR
377	FKR	400	FKR	408	FKR	416	FKR	422	FKR
381	FKR	401	FKR	409	FKR	417	FKR	423	FKR
391	FKR	404	FKR	411	FKR	418	FKR	424	FKR
392	FKR	405	FKR	413	FKR	419	FKR		
398	FKR	406	FKR	414	FKR	420	FKR		

Inzet :**a. Merelbeke :**

Officieel zijn er geen diensten meer voorzien, daar er voldoende drieledige stellen aanwezig zijn. De ombouw van het laatste stel wordt tegen juni 1995 voorzien. Alle tussenrijtuigen werden trouwens reeds geleverd. Sporadisch worden de tweeledige stellen nog gebruikt voor bijzondere (gecharterde) treinen en soms op de verbinding Gent - Brussel - Lokeren.

Vooruitzichten voor 1995 :

De ombouw zal vanaf juni een feit zijn en kort daarop wordt ook de verongelukte 343 vervangen. Voor de resterende stellen van Merelbeke zal een nieuwe inzetlijn moeten gezocht worden. Nochtans is er thans nog geen beslissing genomen maar er zijn twee mogelijkheden : nl. de verbinding Hasselt - Antwerpen (met transfert van verdere stellen naar Hasselt) of Poperinge - Gent - Mechelen - Turnhout.

Afwijkende kenmerken :

De stellen 301 - 304 bezitten prototypedraaistellen gebouwd door Fiat.
Enkele stellen hebben als proef de lichtere Brecknell-stroomafnemers

Reeks 05.9 (ex-Sabena)

Technische gegevens :

Bouwer :	La Brugeoise / Nivelles	Aantal plaatsen	
Bouwjaar :	1970	eerste klasse :	85 plaatsen
Aantal gebouwd :	6	tweede klasse :	34 plaatsen
aantal op 01-01-94	6	Massa : leeg	104 000 kg
aantal op 31-12-94	6	rijvaardig :	127 000 kg
		Snelheid :	140 km/h

Stelplaatsindeling :

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

Inzet :

De ex-Sabena-stellen worden nog steeds op de verbinding Brussel-Centraal - Zaventem ingezet, maar er zijn slechts twee stellen meer nodig in deze reeks. De overige stellen worden gebruikt in de reeks van de klassieke stellen reeks 06 en worden gewoonlijk gebruikt in de stoptreindienst tussen Brussel en Nivelles, Mechelen en Leuven.

Alle stellen hebben thans de gewone bordeau-witte kleurstelling. Waarschijnlijk worden op middellange termijn alle stellen omgebouwd tot gewone stellen reeks 06 met de uitbouw van de vergrote eerste klasse-afdelingen.

Reeks 06

Technische gegevens :

Bouwer :	BN / Raghenò / ABR	Aantal plaatsen	
	Braine-le-Comte	eerste klasse :	28 plaatsen
Bouwjaar :	1967 -1974	tweede klasse :	152 plaatsen
Aantal gebouwd :	182	Massa : leeg	104 000 kg
aantal op 01-01-94	181	rijvaardig :	127 000 kg
aantal op 31-12-94	181	Snelheid :	140 km/h

De stellen reeks 06 zijn onderverdeeld in de stellen type 1967 met klassieke elektro-mechanische sturing door middel van JH nokkenschakelaars (alle ondergebracht te Schaarbeek) en de overige stellen gebouwd vanaf 1970. Deze hebben alle een thyristor-sturing voor de tractie.

Stelplaatsindeling :

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

Inzet :

a. Schaarbeek : 601 - 638

Alhoewel ze te Schaarbeek gestationeerd werden, zijn deze stellen nog steeds actief in het zuidelijke gedeelte van het land, met vooral de IR-diensten tussen Liers, Liège, Namur en Charleroi enerzijds en tussen Charleroi en Tournai via Mons.

Naast deze diensten zijn er nogal wat piekurtreinen en versterkingsstellen in de driehoek Charleroi - Mons - Tournai - Brussel.

In 1994 werden ze verder uitgebreider ingezet in de reeks van de klassieke stellen reeks 00 op de verbindingen Antwerpen - Brussel - Charleroi en ook tussen Brussel en Binche. Anderzijds worden ze ook in de stoptreinen gebruikt vanuit Charleroi (om. naar Namur en Erquelinnes) en Tournai (naar Moeskroen en Mons).

Een samenvoeging van de diensten van de klassieke stellen en een uitbreiding van het aantal stellen wordt tegen de zomerregeling van 1995 voorzien. Hierdoor kunnen dan een groot aantal klassieke stellen van Schaarbeek en St-Ghislain op non-actief gaan.

b. Kortrijk : 639 - 655 / 657 - 664

De Westvlaamse stelplaats kende geen veranderingen tijdens het voorbije jaar : met een inzetreeks MI met 22 stellen wordt de verbinding Poperinge - Kortrijk - Gent - Dendermonde - Mechelen - Lier - Turnhout verzekerd. Tijdens de volgende inzetregeling zouden deze diensten op de omgebouwde "Breaks" kunnen overgaan.

c. Kinkempois : 665 - 722

De diensten van de reeks 06 van Kinkempois verlopen thans voor alle soorten treinen : het grootste gedeelte vormen de stoptreindiensten in de provincies Liège en Namur. De bestemmingen zijn Eupen, Verviers, Waremme, Huy / Statte en Welkenraedt. Vanuit Namur wordt er gereden naar Huy, Ciney en Charleroi.

De rest van de diensten worden verzekerd als IR-treinen Liège - Charleroi en sporadisch ook tussen Liège en Antwerpen via Hasselt. In deze laatste dienst zouden de stellen vervangen worden door de overvloedige drieledige "Breaks".

d. Hasselt : 723 - 782

Hasselt heeft het uitgebreidste bestand : de 60 stellen worden vooral vanuit Antwerpen ingezet. Hier zijn er de diensten naar Brussel en verder om de twee uur naar Geraardsbergen en Tournai enerzijds en de diensten naar Hasselt en Liège. Verder is er nog de IR-dienst tussen Antwerpen en Leuven en tussen Leuven en Hasselt, doch hier komen ook de stellen reeks 09 tot inzet.

Een verandering van de inzet mag men verwachten vanaf de zomerregeling, waarbij de diensten gegroepeerd worden te Schaarbeek.

Vooruitzichten voor 1995 :

De uitbreiding van de inzetreeks van de reeks 03, zal leiden tot een vermindering van het aantal diensten in de hoogwaardige IC en IR-dienst. Anderzijds worden de diensten van de klassieke stellen reeks 00 geleidelijk aan overgenomen en krijgt men uitgebreidere inzet vanuit Schaarbeek. In juni zou het eerste deel van deze diensten overgenomen worden van de stelplaats St-Ghislain, tegen de winterregeling zouden dan alle "oude" stellen overgenomen worden.

Reeks 08

Technische gegevens :

Bouwer :	La Brugeoise / Nivelles	Aantal plaatsen :	
Bouwjaar :	1975 - 1976	eerste klasse	56 plaatsen
Aantal gebouwd :	44	tweede klasse	302 plaatsen
aantal op 01-01-94	44	Massa : leeg	217 400 kg
aantal op 31-12-94	44	ritvaardig	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		

Inzet :

a. *Schaarbeek* : 801 - 844

Er zijn verschillende wijzigingen op til bij deze reeks (vierledige) stellen : voorlopig blijft de dienst dezelfde op de verbindingen Roostendaal - Antwerpen - Oostende, St-Ghislain - Brussel en Antwerpen - Charleroi. In 1994 werden er al twee wijzigingen ingevoerd : de treinen vanuit St-Ghislain werden verlengd tot in Quéivrain en in de andere richting tot in Zaventem (luchthaven).

De dienst Gent - Brussel - Dendermonde - Lokeren ging vanaf de zomerregeling over aan de drieledige Breaks en hiervoor werd de dienst tussen Brussel en Binche overgenomen. Nochtans was er ook hier een uitbreiding daar de treinen doorgetrokken werden tot in Louvain-la-Neuve via Ottignies. Tijdens het piek uur bereiken ze ook Wavre.

Vanaf de winterregeling werd dan ook de (doorgaande) dienst tussen Antwerpen en Charleroi uitgebreid en rijden ze enkele malen door tot in Essen, zelfs als stoptrein.

Tijdens de zomer worden de vrije stellen dan weer gebruikt als toeristentreinen tussen Brussel en Antwerpen naar de kust en regelmatig reden ze in deze functie ook door tot in Turnhout. Deze dienst zou tijdens het volgend jaar nog verder versterkt worden.

Afwijkende uitvoeringen :

Het laatste stel in grijs-oranje uitvoering werd eind 1994 in de standaard-livrei gezet. Thans rijdt enkel nog de 808 in de blauw-witte regenboogkleuren rond, echter zonder aanduidingen van VTM.

Reeks 09 (Sprinter of Duikbril)

Technische gegevens :

Bouwer :	BN / Bombardier	Aantal plaatsen :	
Bouwjaar :	1986 - 1990	eerste klasse :	40 plaatsen
Aantal gebouwd	52	tweede klasse	137 plaatsen
aantal op 01-01-94	52	Massa : leeg :	105 000 kg
aantal op 31-12-94	52	ritvaardig	124 000 kg
		Snelheid :	120 km/h

Stelplaatsindeling :

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

Inzet :

Hasselt :

901 - 952

Na de overkomst van deze stellen in de loop van 1993, bleef de inzet ongewijzigd : er zijn twee inzetplaatsen : vanuit Brussel worden deze stellen vooral gebruikt op de ringlijnen rondom de hoofdstad : vier stellen worden gebruikt in deze stadsdiensten en rijden hierbij door naar Mechelen en Halle.

Tweede - en grootste - inzetgebied wordt vanuit Antwerpen gereden : hier rijden ze alle stoptreindiensten met bestemmingen Mechelen, St-Niklaas / Lokeren, Boom, Aarschot - Leuven en Herentals. Sporadisch wordt er doorgereden naar Turnhout.

In dezelfde reeks zitten ook de diensten vanuit Hasselt, vooral op de IR-verbinding vanuit de Limburgse hoofdplaats via Diest en Leuven naar Landen. Verder zijn er de piekurtreinen naar Genk, terwijl ook sporadisch treinen naar Liège gereden worden.

Verwachtingen voor 1995 :

Naarmate het RER-net vanuit Brussel uitgebouwd wordt zullen de diensten op dit net uitgebreid worden en waarschijnlijk zullen er diensten naar Ottignies en Louvain-la-Neuve komen.

Ook te Antwerpen zullen de diensten waarschijnlijk verder uitgebreid worden met bijkomende treinen naar Essen en Roosendaal. Na het openstellen van de brug over de Rupel te Boom, rijden ook hier verder door tot in Puurs en Mechelen, en andersom via Temse naar St-Niklaas.

Reeks 09.6 (Post)

Technische gegevens :

Bouwer :	Brugeoise / Ragheno	Aantal plaatsen :	0
Ombouw :	CW Mechelen	Lading :	32 000 kg
Bouwjaar :	1954 - 1956		
Ombouwjaar :	1987 - 1988	Massa : leeg	86 000 kg
Aantal omgebouwd :	15	ritvaardig	118 000 kg
aantal op 01-01-94	15	Snelheid	130 km/h
aantal op 31-12-94	15		

Stelplaatsverdeling :

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

Inzet :

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

Daarom rijden ze nu nog slechts op het "Ijzeren kruis" met twee verbindingen : Mons - Brussel - Antwerpen (Berchem) enerzijds en Oostende - Gent - Brussel - Liège anderzijds. Alle verbindingen komen gelijktijdig samen te Brussel (klein eiland) waar de omwisselingen gebeuren. Er zijn 4 treinparen in elke richting per dag. Om het nieuwe Antwerpse postcentrum te bereiken worden de poststellen omgeleid via Dendermonde en Mechelen om zo directe toegang te hebben.

Anderzijds worden de poststellen nog gebruikt in de gewone verzendingsdienst tijdens de nieuwjaarspiek maar ook voor het fietsvervoer tijdens de gordel te Brussel.

Elektrische stellingen : museummaterieel

Stel type '35

Technische gegevens :

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

Een vierledig stel werd in de oorspronkelijke blauw/beige uitvoering gerestaureerd en is ritvaardig. Nochtans wordt het slechts zeer weinig gebruikt. De standplaats is Schaarbeek.

Stel reeks 00 (type '39)

Technische gegevens

Bouwer :	Atel. Mét. de Nivelles	Aantal plaatsen :	
	Ateliers de la Dyle	eerste klasse	30 plaatsen
Bouwjaar	1939	tweede klasse	113 plaatsen
Nummer	002 (228.002)	Massa : leeg :	111 800 kg
		ritvaardig :	133 800 kg
Toestand :	afgesteld	Snelheid :	120 km/h

In 1939 werden 8 bijkomende tweeledige stellingen gebouwd voor de stoptreindienst en gebruikt tussen Brussel en Antwerpen en later ook naar Charleroi. Gedurende de ganse loopbaan bleven ze op deze verbinding. In de tweede helft van de zeventiger jaren werden ze afgesteld. Van deze stellingen werd het nummer 002 behouden en te Leuven afgesteld. Er werd nog geen restauratie doorgevoerd en het stel bevindt zich in de laatste groene kleur te Leuven.

Reeks 00 - Post

Technische gegevens :

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

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

Eén stel - het nummer 002 - werd door het postmuseum zelf behouden en staat thans in het poststation Klein Eiland afgesteld. Wegens de werken aan de "Hoge Snelheidslijn" zal deze bundel verwijderd worden, een nieuwe standplaats voor dit stel is nog niet beslist.

Reeks 05

Technische gegevens :

Bouwer :	Brugeoise / Nivelles	Aantal plaatsen :	
	ABR / Haine-St-Pierre	eerste klasse	44
Bouwjaar :	1955	tweede klasse	129
Nummer :	532	Massa : leeg	85 500 kg
		ritvaardig	105 000 kg
Toestand :	in restauratie	Snelheid :	130 km/h

Deze stellen werden gebouwd voor de lange afstandslijnen (o.m. Brussel - Luxembourg) en deden hier dienst tot in de jaren zestig en werden nadien in de algemene dienst gebruikt. Pas in de beginjaren '90 werden deze stellen definitief afgesteld. Eén exemplaar werd aan de T.S.P. in onderhoud gegeven en wordt thans volledig gerestaureerd. De standplaats is Schaarbeek.

Stel reeks 09 (Benelux)

Technische gegevens :

Bouwer :	Werkspoor / Acec	Aantal plaatsen :	
Bouwjaar :	1957	eerste klasse :	24 plaatsen
		tweede klasse :	96 plaatsen
Nummer :	901 (220.901)	Massa : leeg :	115 000 kg
		ritvaardig	132 000 kg
Toestand	Afgesteld	Snelheid :	125 km/h

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

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

Elektrische lokomotieven :

Reeks 11

Technische gegevens :

Bouwer :	La Brugeoise / Nivelles	Vermogen :	3 130 kW
Bouwjaar :	1985 - 1986	Massa :	84 000 kg
Asindeling :	B°B°	Snelheid :	160 km/h
Aantal gebouwd :	12		
aantal op 01-01-94	12	Spanningen :	1500 V = / 3000 V =
aantal op 31-12-94	12		

Stelplaatsindeling :

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

a. Inzet :

Deze lokomotieven blijven hun klassieke inzet behouden : ze worden met de Benelux-trek/duwstellen ingezet tussen Brussel-zuid en Amsterdam. De dienst naar Lelystad werd vervangen door een binnenlandse dienst tussen Amsterdam en Rotterdam. De reserve-lokomotieven worden sporadisch gebruikt voor speciale chartertreinen vanuit Antwerpen.

Reeks 12

Technische gegevens :

Bouwer :	Brugeoise / Nivelles	Vermogen :	3 130 kW
Bouwjaar :	1987 - 1988	Massa :	87 000 kg
Asindeling :	B°B°	Snelheid :	160 km/h
Aantal gebouwd :	12		
aantal op 01-01-94	12	Spanningen :	3000 V = /
aantal op 31-12-94	12		25000 V / 50 Hz

Stelplaatsindeling :

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

Inzet :

Door de opening van de kanaaltunnel is de inzet van deze tweespanningslokomotieven sterk uitgebreid en kritiek geworden. Deze situatie zal blijven duren tot de volledige invoering van de TGV- en Eurostar-diensten. Thans hebben ze twee inzetpatronen : ze rijden - in trek/duwdienst de reizigerstreinen tussen Antwerpen en Lille via Gent en Kortrijk, de tweede dienst is de goederendienst tussen Merelbeke en Lille-Délivrance. Hierbij rijden ze al éénmaal per nacht door tot aan de kanaaltunnel te Fréthun. Bij deze diensten zijn minimaal 9 lokomotieven nodig.

De drie overige lokomotieven zijn ook in gebruik voor de bijkomende goederendiensten, voor vakantietreinen en bedevaarttreinen naar Frankrijk (hierbij rijden ze door tot in Aulnoye of Tourcoing). Eventueel verzekeren ze ook de treinen tussen Mons en Lille.

Vanaf de zomerregeling zouden deze treinen dan door TGV-stellen type Réseau gereden worden en zouden twee lokomotieven in de goederendienst terecht komen.

Reeks 15 :**Technische gegevens :**

Bouwer :	La Brugeoise et Nivelles	Vermogen :	2 770 kW
Bouwjaar :	1962		
Asindeling :	B°B°	Massa :	77 700 kg
Aantal gebouwd :	5	Snelheid :	160 km/h
aantal op 01-01-94	5	Spanningen :	1500 V / 3000 V =
aantal op 31-12-94	5		25000 V / 50 Hz

Stelplaatsindeling :

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

Inzet :

De lokomotieven rijden vooral de diensten tussen Mons en Lille en verzekeren ook twee internationale treinen tussen Brussel en Paris, waarbij ze meestal slechts doorrijden tot in Aulnoye. De overige machines worden ingezet voor bijkomende treinen, richting Frankrijk en slepen dan ook regelmatig verlofgangerstreinen. Door het feit dat er dikwijls storingen optreden is de toestand erg gespannen. Verder vervangen ze ook regelmatig defekte lokomotieven reeks CC 40 100 en komen hierbij tot in Paris-nord.

Vanaf de zomerregeling wordt de inzet opnieuw teruggebracht en zullen ze enkel nog voor bijzondere treinen gebruikt worden, waarbij ook de nachttreinen naar de kanaaltunnel eventueel in de reeks opgenomen worden. Ook diensten voor (lichte) goederentreinen zijn bekend. Ondanks dit meerwerk mag de afstelling van de eerste machines in de loop van 1995 verwacht worden.

Reeks 16

Technische gegevens :

Bouwer :	La Brugeoise et Nivelles	Vermogen :	2 790 kW
Bouwjaar :	1966		
Asindeling :	B°B°	Massa :	82 600 kg'
Aantal gebouwd :	8	Snelheid :	160 km/g
aantal op 01-01-94	8	Spanningen	1500 V / 3000 V =
aantal op 31-12-94	7		25000 V / 50 Hz
			15000 V / 16 2/3 Hz

Stelplaatsindeling :

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

Inzet :

De inzet kent de diensten tussen Oostende en Köln enerzijds en tussen Brussel en Paris anderzijds. In vervanging van de reeks 18 wordt ook de reeks 16 voor de Memling tot in Dortmund gebruikt. Anderzijds komt de reeks ook tot inzet tussen Liège en Paris via Namur en Mons.

Vanaf eind januari wordt de reeks ingekort : door het wegvallen van de T.E.E.-treinen tussen Paris en Brussel komen er twee inzetdagen vrij. nochtans neemt de reeks 16 anderzijds ten minste één inzetdag van de Franse lokomotieven reeks CC 40 100 over . Hierdoor worden weer 5 van de zeven lokomotieven volgens plan gebruikt.

Veranderingen in 1994 :

Door het rangeerongeval te Oostende werd de 1607 zo zwaar beschadigd dat deze machines uit het effectief afgevoerd werd.

Reeks 18

Technische gegevens :

Bouwer :	La Brugeoise et Nivelles	Vermogen :	4 460 kW
Bouwjaar :	1973		
Asindeling :	C'C'	Massa :	113 000 kg
Aantal gebouwd	6	Snelheid :	180 km/h
aantal op 01-01-94	6	Spanningen :	1500 V / 3000 V =
aantal op 31-12-94	6		25000 V / 50 Hz
			15000 V / 16 2/3 Hz

Stelplaatsindeling :

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

Inzet :

Voorlopig is de inzet verdeeld over twee inzetlijnen : nl. de verbinding Oostende - Brussel - Köln, waarbij met de Memling doorgereden wordt tot in Dortmund. Tweede verbinding is deze naar Paris, waarbij zowel vanuit Brussel als uit Liège vertrokken wordt.

Vooruitzichten voor 1995 :

Door het wegvallen van de T.E.E.-diensten is de toestand ietwat minder gespannen en kan de reeks 18 enkele treinen van hun Franse zuster machines reeks CC 40 100 overgenomen. Verder wordt waarschijnlijk een tweede dienst tot in Dortmund in de reeks opgenomen. Ook enkele treinen naar Köln, die thans te Aachen overgenomen worden door Duitse machines, zullen vanaf de winterregeling weer volledig door machines reeks 16 en 18 uitgevoerd worden.

Vanaf 1996 zal het aandeel van de meerspanningslokomotieven nog verder dalen door het indienststellen van de TGV-verbindingen met Paris.

Reeks 20 :**Technische gegevens :**

Bouwer :	Brugeoise et Nivelles	Vermogen :	5 150 kW
Bouwjaar :	1975 - 1978		
Asindeling :	C°C°	Massa :	111 000 kg
Aantal gebouwd :	25	Snelheid :	160 km/h
aantal op 01-01-94	24		
aantal op 31-12-94	24		

Stelplaatsindeling :

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

Inzet :

De inzet blijft nog steeds konstant : hoofdinzet wordt behaald op de Luxembourg-lijn. Zowel in de zware reizigersdienst als voor de doorgaande goederentreinen overwinnen deze zware en krachtige machines de Ardense hellingen. In reizigersdiensten rijden ze naar Brussel maar ook tot in Oostende.

De goederendienst is veel uitgebreider : vanuit Stockem of Ronet rijden ze voor zware doorgaande goederentreinen en ertstreinen naar Leuven en Antwerpen, maar ook Schaarbeek en Muizen zijn eindstations. Via Jemelle worden enkele treinen naar Kinkempois gereden.

In de reeks zitten ook twee dagen als reserve en hierbij kunnen ze voor bijzondere goederendiensten over het ganse net komen. Monceau is één van de belangrijkste bestemmingen in deze dienst. Richting Luxemburg zijn er slechts enkele goederentreinen, dit door het feit dat Stockem het belangrijkste overgavestation geworden is in deze verbinding.

Vooruitzichten voor 1995 :

Aan de inzet zal slechts weinig wijzigen, meer nog door het stijgende verkeer op deze verbinding zal de reeks nog verdere taken effectief opgedragen krijgen.

Reeks 21 :

Technische gegevens :

Bouwer :	Brugeoise et Nivelles	Vermogen :	3 250 kW
Bouwjaar :	1984 - 1985		
Asindeling :	B°B°	Massa :	82 000 kg
Aantal gebouwd :	60	Snelheid :	160 km/h
aantal op 01-01-94	60		
aantal op 31-12-94	60		

Stelplaatsindeling :

2101	FSD	2113	FSD	2125	FSD	2137	FSD	2149	FSD
2102	FSD	2114	FSD	2126	FSD	2138	FSD	2150	FSD
2103	FSD	2115	FSD	2127	FSD	2139	FSD	2151	FNDM
2104	FSD	2116	FSD	2128	FSD	2140	FSD	2152	FNDM
2105	FSD	2117	FSD	2129	FSD	2141	FSD	2153	FNDM
2106	FSD	2118	FSD	(2130)	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

Inzet :

a. Oostende : 2101 - 2150

De inzet van deze reeks te Oostende is zeer uitgebreid en omvat praktisch alle diensten in de beide provincies Vlaanderen. In reizigersdienst worden ze ingezet op de IC en IR-diensten tussen Oostende en Kortrijk / Gent enerzijds en tussen Brussel en Kortrijk anderzijds. Verder rijden deze lokomotieven ook diverse diensten tussen Brussel en Tournai.

In de pickurdienst verzekeren ze een groot aantal diensten vanuit Brussel naar Oostende, Kortrijk, Roeselare, Zottegem en Oudenaarde.

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

Verdere diensten worden verzekerd voor bijkomende reizigers- en goederentreinen met bestemmingen over het ganse net. Ook de diverse toeristentreinen worden door lokomotieven reeks 21 gereden.

b. Antwerpen-dam 2151 - 2160

Hier ligt de inzet vooral in de goederendienst, vanuit de Antwerpse haven naar Schaarbeek, Leuven, maar vooral in de verbinding met Hasselt en Montzen.

Hier ligt de inzet vooral in de goederendienst, vanuit de Antwerpse haven naar Schaarbeek, Leuven, maar vooral in de verbinding met Hasselt en Montzen.

Jaarboek 1994 □□ N.M.B.S. – Blz 18

In de reizigersdienst worden deze lokomotieven gebruikt in de piekurdienst naar onder meer Leuven en Turnhout.

Afwijkende versies :

De 2130 wordt thans omgebouwd met asynchrone (onderhoudsvriendelijke) motoren en geschikt voor twee spanningen. De statische tests werden al doorgevoerd, maar brachten zoyeel problemen aan het licht dat de ombouw nog geruime tijd zal innemen. Volgens de laatste plannings zou deze lokomotief tegen de zomer zijn eerste testritten (op beperkte schaal) ondergaan.

Enkele machines werden als test voorzien van de lichte Brecknell-stroomafnemers. De nummers kunnen echter regelmatig wijzigen.

Reeks 22 :

Technische gegevens :

Bouwer :	La Brugeoise / Nivelles	Vermogen :	1 885 kW
Bouwjaar :	1954	Massa :	87 000 kg
Asindeling :	B°B°	Snelheid :	130 km/h
Aantal gebouwd	50		
aantal op 01-01-94	49		
aantal op 31-12-94	49		

Stelplaatsindeling :

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

Inzet :

St-Ghislain : 2201 - 2218 / 2220 - 2250

De toestand bij deze lokomotieven is nogal verward en heel wisselvallig. Door hun ouderdom en hun betrekkelijk lage vermogen zijn ze vrij storingsgevoelig en worden ze minder en minder ingezet. Hoofdaandeel van de inzet zijn de vele piekurtreinen naar Brussel, waarbij de inzet zich uitstrekt vanuit West-Vlaanderen, Oost-Vlaanderen en Hainaut. Belangrijkste begin- en eindpunten van deze diensten zijn Kortrijk, Zottegem, Aalst, Gent in het westen, Geraardsbergen, Tournai, Mons, Haine-St-Pierre en Binche in zuidelijke richting. Al deze diensten voorzien slechts één enkele trein 's morgens en de terugrit 's avonds. Tijdens de dag staan ze vooral te Schaarbeek afgesteld.

Jaarboek 1994 □□ N.M.B.S. – Blz 19

Om de overige lokomotieven te ontlasten worden sommige lokomotieven nog in de bijzondere goederendienst gebruikt en rijden ze vanuit Brussel telkens één slag naar naburige vormingsstations. Hier zijn er diensten naar Merelbeke, Leuven, Antwerpen-noord en zelfs Ronet. Ook 's nachts worden enkele goederentreinen gereden, waarbij vooral de dwarsverbinding tussen Kortrijk, Moeskroen, Tournai en Monceau bereden wordt.

Derde taak wisselt het meest : om de klassieke stellen sneller te kunnen afvoeren, worden de machines in de semi-direkte dienst ingezet, hierbij rijden ze vooral diensten voor de IR-treinen Charleroi - Tournai en in mindere mate ook Liège - Charleroi. Ook vanuit Mons zijn er diensten naar Ath, Geraardsbergen en Edingen. Maar zelfs de stoptreindienst wordt door deze reeks gereden.

Vooruitzichten voor 1995 :

Ondanks het feit dat deze lokomotieven tegen 1998 volledig uit de effectieven moeten gaan, zijn er geen concrete plannen, enkel zwaarder beschadigde lokomotieven worden voortijdig afgevoerd.

Afwijkende uitvoeringen :

De 2202 heeft een extra ventilatierooster tussen de ronde vensters bovenaan. Een kleiner deel van de reeks 22 heeft nog steeds de overwegend gele kleurstelling.

Reeks 23 :

Technische gegevens :

Bouwer :	La Brugeoise / Nivelles	Vermogen :	1 885 kW
Bouwjaar :	1955	Massa :	90 300 kg
Asindeling :	B°B°	Snelheid :	130 km/h
Aantal gebouwd	83		
aantal op 01-01-94	83		
aantal op 31-12-94	83		

Stelplaatsindeling :

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

Inzet :

Ronet : 2301 - 2383

Tijdens de eerste weken van 1994 werden de 23-ers nog ingezet vanuit Ronet, doch eind januari werden de machines naar Merelbeke en Oostende getransfereerd en sloot Ronet haar poorten definitief.

Merelbeke 2301 - 2350

Een eerste reeks omvat de piekurdiensten en over het algemeen worden vooral treinen gereden vanuit Namur, Ottignies, Namur, Mons en Liège naar Brussel. Verder zijn er ook enkele treinen vanuit Liers naar Jemelle. De resterende tijd wordt ingenomen door goederendiensten tussen Schaarbeek, Kinkempois, Ronet en Monceau. Slechts éénmaal bereiken ze tijdens hun normale diensten de onderhoudswerkplaats Merelbeke.

De hoofdinzet gebeurt nog steeds in goederendienst en ten opzichte van de periode te Ronet, is hier de grootste wijziging opgetreden. In 1995 veranderden de verkeerstromen geleidelijk aan : de zwaarste verkeerstroom bleef gelijk, nl. vanuit de Antwerpse haven naar Luxembourg en Duitsland. Hier zouden de 2"-ers een deel van de diensten overnemen, maar ook de treinen vanuit Zeebrugge worden vermeerderd door de reeks 23 gereden. Nochtans worden ook meer treinen vanuit Merelbeke naar Noord-Frankrijk en kanaaltunnel in de verkeersafwikkeling opgenomen. Hiervoor dienen de treinen eerst naar Merelbeke gereden te worden en deze diensten worden voor het grootste gedeelte door de reeks 23 uitgevoerd. Hier gaan ze dan over op de reeks 12.

Verder zijn er nog een groot aantal diensten op de Waalse as, vanuit Zeebrugge en Merelbeke wordt er doorgereden naar Monceau, Ronet en Kinkempois. Ook de treinen tussen deze vormingsstations onderling worden door de reeks 23 gesleept.

Oostende : 2351 - 2382

Oostende gebruikt deze lokomotieven vooral in de goederendienst van en naar Zeebrugge en rijdt hiermee naar Schaarbeek, Monceau, Ronet en Kinkempois. Enkele malen wordt zelfs doorgereden tot in Montzen. Verder zijn er ook enkele lokale diensten naar Kortrijk en Moeskroen. De inzetreeks wordt aangevuld door een aantal piekurtreinen.

Kinkempois : 2383

De enige lokomotief die vanuit Oostende naar Kinkempois overgebracht werd, is de 2383. Deze verzekert - al sinds geruime tijd - het grootste deel van de lichte diensten op de hellende vlakken. Hiervoor werd trouwens deze lokomotief omgebouwd met zwaardere hydraulische buffers en een meetsysteem.

Veranderingen in 1995 :

Deze lokomotieven zullen waarschijnlijk weinig variaties kennen, er is echter wel een mogelijkheid dat een deel van deze reeks naar Monceau verhuist voor de diensten op de Waalse as. Deze transfert hangt echter af van de ombouw van deze stelplaats.

Afwijkende vormen :

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

De 2302 is nog steeds omgebouwd met de vensters aan de onderzijde van de kast en de nieuwe doorgaande roosters in het bovendeel ervan;

Een steeds kleiner wordend gedeelte rijdt nog steeds rond in de geel-blauwe kleurstelling.

Reeks 25

Technische gegevens :

Bouwer :	La Brugeoise / Nivelles	Vermogen :	1 885 kW
Bouwjaar :	1960 - 61		
Asindeling :	B°B°	Massa :	83 850 kg
Aantal gebouwd :	22	Snelheid :	130 km/h
aantal op 01-01-94	14		
aantal op 31-12-94	14		

Stelplaatsindeling :

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		

Schaarbeek : 2501 - 2514

Deze lokomotieven worden vanuit Antwerpen ingezet in de piekdiensdienst : in trek/duwdienst met M2-rijtuigen bereiken ze bestemmingen als Turnhout, Gent-St-Pieters, Lokeren, Mechelen, Aarschot en Leuven. De overige tijd verzekeren ze lichtere goederendiensten naar Leuven, Schaarbeek en Merelbeke. 's Nachts gaat het ook verder naar Monceau, Ronet en zelfs Montzen en Kinkempois.

Vooruitzichten voor 1995 :

Waarschijnlijk zullen deze lokomotieven voor de zomerregeling naar Antwerpen-Dam overgebracht worden, zonder dat er iets aan de effectieve dienst verandert.

Reeks 25.5

Technische gegevens :

Bouwer :	La Brugeoise / Nivelles	Vermogen :	1 885 kW
Bouwjaar :	1960 - 61		
Ombouw :	CW Mechelen	Massa :	85 000 kg
Ombouwjaar :	1973	Snelheid :	130 km/h
Asindeling :	B°B°		
Aantal gebouwd :	--	Spanningen	1500 V / 3000 V=
aantal op 01-01-94	8		
aantal op 31-12-94	8		

Stelplaatsindeling :

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

Inzet :

Nog steeds worden deze twee-spanningslokomotieven gebruikt in de Benelux-dienst en vooral voor de internationale treinen en de bijzondere diensten van en naar Nederland. Meer dan 75 % van de treinen rijden dan ook op de verbinding Brussel - Antwerpen - Amsterdam. Vooral voor de bloementreinen naar Lisse worden ze veelvuldig gebruikt.

Naast deze diensten heeft men ook nog enkele reizigerstreinen in binnenlandse dienst en worden de lokomotieven ook gebruikt in de goederendienst tussen Antwerpen en Roosendaal. Verder rijden naar Rotterdam (kijkuit) komt praktisch niet voor.

Vooruitzichten voor 1995 :

Zolang de hoge snelheidstreinen niet doorgetrokken worden naar Amsterdam (verwachting hiervoor is 1997/1998) blijven deze machines voor de diensten met Nederland onvervangbaar, daar ze de enige machines zijn - samen met de reeks 11 - die de Nederlandse ATB-beveiliging ingebouwd hebben en zonder deze inrichting mag geen enkele lokomotief nog in Nederland rijden.

Reeks 26

Technische gegevens :

Bouwer :	La Brugeoise / Nivelles	Vermogen :	2 575 kW
Bouwjaar :	1964 / 1968 - 1971		
Asindeling :	B°B°	Massa :	82 400 kg
Aantal gebouwd :	35	Snelheid :	130 km/h
aantal op 01-01-94	34		
aantal op 31-12-94	34		

Stelplaatsindeling :

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

Inzet :

Monceau 2601 - 2615 / 2617 - 2635

Sinds de transfert van de reeks 26 naar Monceau is ook het programma geleidelijk aan aangepast : deze machines verzekerden nog steeds praktisch volledig goederendiensten, het hoogtepunt in de inzet bevindt zich op de Waalse as en zo worden zeer veel treinen gereden tussen Kinkempois - Ronet - Monceau en Erquelinnes / Jeumont. Verder worden ze nog frekwent ingezet voor ertstreinen en treinen met metaalprodukten tussen de Antwerpse haven en de metaalnijverheid rondom Charleroi (bestemmingen Monceau en Clabecq), maar verder zijn ze nog te vinden op de Luxemburg-lijn tot in Stockem.

Verwachtingen voor 1995 :

Opmerkelijk bij deze reeks zijn de vele defekten aan de draaistellen (scheuren, kromtrekken, ...) en het moeilijke onderhoud. Hierdoor zouden deze lokomotieven mogelijk zelfs als eerste de weg van het

oude ijzer kunnen gaan. Maar zover is het nog niet en de machines blijven voorlopig deze (lichtere) taken opnemen.

Afwijkende versies :

Thans zijn alle lokomotieven in de standaard-schildering, waarbij toch enkele verschillen te merken zijn bij de schildering van de gele lijnen op de kopwanden.

Reeks 27

Technische gegevens :

Bouwer :	La Brugeoise / Nivelles	Vermogen :	4 150 kW
Bouwjaar :	1981 - 1982		
Asindeling :	B°B°	Massa :	84 000 kg
Aantal gebouwd :	60	Snelheid :	160 km/h
aantal op 01-01-94	60		
aantal op 31-12-94	60		

Stelplaatsindeling :

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

Inzet :

Oostende : 2701 - 2720

De inzet van deze lokomotieven gebeurt voor het grootste gedeelte op de verbinding Oostende - Brussel - Liège - Aachen-Hbf/ Eupen. Behalve 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 de enige éénspanningslokomotief die nog te Aachen komt. Verdere treinen voor de reeks 27 zijn enkele toeristische treinen, maar vooral bepaalde goederentreinen tussen Zeebrugge en Merelbeke en Antwerpen of Schaarbeek. De dienst zullen waarschijnlijk uitgebreid worden met de elektrifikatie van de verbinding Gent - Adinkerke en het toenemende verkeer met Frankrijk.

Kinkempois : 2721 - 2760

Net zoals de machines van Oostende, worden ook de lokomotieven van Kinkempois ingezet op de verbinding tussen Brussel en Duitsland via Aachen-Hbf. Maar ook de enige internationale trein naar Maastricht wordt door een reeks 27 gereden. Ook de autoslaaptreinen vormen thans een inzetgebied voor deze machines, maar hier rijden ze door tot in Jemelle via de pas geëlektrificeerde verbinding.

De tweede inzetreeks omvat praktisch enkel goederentreinen : hier rijden de lokomotieven verschillende treinen naar Antwerpen-noord, Hasselt, Leuven, Schaarbeek, Ronet en Monceau. Ook de goederendiensten naar Maastricht staan op het programma en een groot deel van de treinen naar Montzen.

Verdere diensten worden verzekerd op of naar de lijn naar Luxemburg : verschillende treinen worden thans rechtstreeks gereden via de verbinding naar Jemelle. Eindpunten hierbij zijn vooral Marloie, maar ook Stockem.

Vooruitzichten voor 1995 :

Gezien de situatie zal in 1995 geen echte veranderingen met zich mee brengen, enkel de invoering van de TGV-dienst naar Köln in 1997/1998 zou voor de eerste wijzigingen zorgen.

Reeks 28

Technische gegevens :

Bouwer :	Baume / Marpent	Vermogen :	1 990 kW
Bouwjaar :	1949		
Asindeling :	B°B°	Massa :	84 920 kg
Aantal gebouwd :	3	Snelheid :	130 km/h
aantal op 01-01-94	2		
aantal op 31-12-94	2		

Stelplaatsindeling :

2801	FSR				
2802	FSR				

Inzet :

Eén lokomotief wordt vanuit Brussel-zuid ingezet voor het afstellen van lege reizigersstellen tussen Brussel-zuid en Vorst-zuid. De tweede lokomotief wordt gebruikt voor de verbinding tussen Brussel-zuid, Schaarbeek en de CW Mechelen, dit met wagens met te reviseren of gerreviseerde onderdelen. Sporadisch gaat de rit ook naar de CW Salzannes of Leuven. Deze dienst kan echter steeds uitvallen.

Verwachtingen voor 1995 :

Deze dienst kabbelt op een laag pitje voort en zal lijven bestaan tot één van beide lokomotieven zware schade kent. Maar daar de elektrische uitrusting volledig identiek is met de reeks 22 is een revisie minder problematisch. Eén van beide lokomotieven blijft na afstelling behouden in het museumpatrimonium.

Museummaterieel : elektrische lokomotieven

Reeks 29 (type 101)

Technische gegevens :

Bouwer :	Baume / Marpent	Vermogen :	1 450 kW
Bouwjaar :	1949		
Asindeling :	B°B°	Massa :	81 500 kg
Aantal gebouwd :	20	Snelheid :	100 km/h
aantal op 01-01-94	2		
aantal op 31-12-94	2		

Stelplaatsindeling :

101.012	FEO				
2920	CW FM				

De 101.012 werd door de diensten van Ronet volledig (in de oorspronkelijke vorm) gerestaureerd en is ritvaardig. Maar door de zwakke belangstelling voor deze ritten heeft deze lokomotief in 1994 geen enkele inzet gekend. Door de sluiting van de stelplaats Ronet, zal de 101.012 waarschijnlijk naar Monceau overgebracht worden.

Op de binnenplaats van de CW Mechelen staat de - gemoderniseerde - 2920 opgesteld voor een bloktreinrijtuig. Deze lokomotief werd niet gerestaureerd en zijn toestand is vrij verwaarloosd. De lokomotief is enkel toegankelijk als het museum van de mijlpaal open is.

Eurostar-motorwagens

Reeks 31

Technische gegevens :

Bouwer :	Bombardier / GEC	Aantal plaatsen :	
Bouwjaar :	1994	Motor :	Brush VH3T 2151B
Asindeling :	B°B°	Transmissie :	elektrisch
Aantal gebouwd :	8	Vermogen :	14 MW
aantal op 01-01-94	0	Massa :	780 300 kg
aantal op 31-12-94	8	Snelheid :	300 km/h

Stelplaatsindeling :

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

Inzet :

De nieuwe Eurostar-stellen werden al gedeeltelijk in 1993 geleverd, de vier laatste kwamen begin 1994 op de sporen en werden dadelijk opgenomen in de pool. Vanaf mei 1994 reden de stellen praktisch dagelijkse testritten tussen Paris en Fréthun (tunnel) en iets later ook tussen Brussel en Lille. Er werden ook diverse testritten uitgevoerd o.a. tussen Gent en Brugge en tussen Denderleeuw en Kortrijk. Vanaf de zomer werden de testen nog geïntensifieerd.

Op 13 oktober 1994 werd de officiële Eurostar-trein met de koning en koningin vanuit Brussel-zuid gereden door de 3105 en 3106. Vanaf november zijn deze stellen - samen met de Franse en Britse Eurostars dan in de effectieve dienst gegaan en geleidelijk aan wordt deze dienst verder uitgebreid. De stellen rijden dan ook de verbindingen Brussel - London en Paris - London, het onderhoud wordt verzekerd in de nieuwe werkplaatsen te Brussel-zuid.

Dieselmotorwagens

Reeks 44

Technische gegevens :

Bouwer :	Germain	Aantal plaatsen :	99 plaatsen
Bouwjaar :	1954	Motor :	GM 12 cil. in lijn
Asindeling :	B'2'	Transmissie :	hydraulisch
Aantal gebouwd :	10	Vermogen :	260 kW
aantal op 01-01-94	9	Massa :	53 000 kg
aantal op 31-12-94	9	Snelheid :	100 km/h

Stelplaatsindeling :

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

Inzet :

Merelbeke : 4401 - 4406

Gedurende de week worden nog twee stellen vanuit Aalst ingezet op de lokale verbinding naar Burst, bij non-aktiviteit staan ze te Aalst afgesteld.

Tweede inzet is deze tussen Eeklo - Gent - Ronse : tijdens het weekend worden alle diensten door motorwagens gereden, tijdens de week komen ze - in treinschakeling - voor enkele treinen tot inzet. Verder worden ze nog voor enkele speciale ritten gebruikt.

Vooruitzichten voor 1995 :

Door de elektrifikatie van de lijn Gent - Adinkerke komen er een aantal lokomotieven reeks 62 vrij en deze zouden de diensten tussen Eeklo en Ronse terug overnemen. Hierdoor komen een drietal stellen vrij.

Stockem : 4407 - 4408 / 4410

Inzet samen met de motorwagens reeks 45

Reeks 45

Technische gegevens :

Bouwer :	Germain	Aantal plaatsen :	99 plaatsen
Bouwjaar :	1955	Motor	GM 2 x 6 cil. in lijn
Asindeling :	1A'AI'	Transmissie :	hydraulisch
Aantal gebouwd :	10	Vermogen :	2 x 130 kW
aantal op 01-01-94	10	Massa :	54 200 kg
aantal op 31-12-94	10	Snelheid :	100 km/h

Stelplaatsindeling :

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

Inzet :

Stockem : 4407 - 4408 / 4410
 4501 - 4510

Deze stellen rijden nog steeds de verbindingen tussen Bertrix en Virton, Bertrix - Dinant en Bertrix - Libramont. Er is een beperkte reeks met 6 inzetdagen opgesteld. Voor sommige zomertreinen tussen Houyet en Dinant worden de laatste aanhangrijtuigen gebruikt. Deze hebben Bertrix als standplaats.

Vooruitzichten voor 1995 :

Door het steeds verminderende verkeer zal de reeks nog verder uitgehold worden en mogelijk worden de eerste stellen reeks 44 of 45 afgesteld worden. Er is wel sprake voor nieuwe inzetlijnen (bv. Hasselt - Mol) maar ook hier komt geen schot in.

Afwijkende versies :

Ongeveer de helft van deze motorwagens rijden nog rond in de geel-rode kleurstelling. De overige zijn reeds blauw - wit

Reeks 49

Technische gegevens :

Bouwer :	Germain	Aantal plaatsen :	77 plaatsen
Bouwjaar :	1942	Motor	Brossel 8 cil. in lijn
Asindeling :	1A'AI'	Transmissie :	mechanisch
Aantal gebouwd :	56	Vermogen :	125 kW
aantal op 01-01-94	1	Massa :	33 300 kg
aantal op 31-12-94	1	Snelheid :	66 km/h

Stelplaatsindeling :

4903	FNDM
------	------

Inzet :

Dit stel werd in 1994 nog steeds - wel in mindere mate - ingezet voor lijnstudie en opleiding van de bestuurders, het inzetgebied wordt beperkt tot het Antwerpse havengebied. Studieritten op de gewone lijnen komen praktisch niet meer voor. Ook het aantal speciale ritten met dit stel is drastisch achteruitgegaan.

Vooruitzichten voor 1995 :

Door het feit dat er nieuwe reglementeringen zijn voor het traktiematerieel, mag dit stel niet meer ingezet worden zonder ombouw. Deze heeft echter nog niet plaatsgevonden.

<p><i>Museummaterieel :</i></p> <p><i>dieselmotorwagens</i></p>

<p><i>Type 551</i></p>

Technische gegevens :

Bouwer :	Brossel / CW Mechelen	Aantal plaatsen :	
Bouwjaar :	1939	Motor :	Brossen (6 in lijn)
Asindeling :	B	Transmissie :	Mechanisch
Aantal gebouwd :	56	Vermogen :	95 kW (127 pk)
aantal op 01-01-94	2	Massa :	22 400 kg
aantal op 31-12-94	2	Snelheid :	58 km/h

Stelplaatsindeling :

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

Inzet :

De 551.48 van de N.M.B.S. is gerestaureerd in zijn blauw/creme kleurstelling en is ritvaardig, maar werd in 1994 slechts gebruikt bij de opendeurdagen te Leuven.

De 551.26 van de T.S.P. is wel ritvaardig maar nog niet gerestaureerd. Deze motorwagen bevindt zich te Schaarbeek.

Type 553

Technische gegevens :

Bouwer :	At. Germain	Aantal plaatsen :	
Bouwjaar :	1942	Motor :	Brossel (8 in lijn)
Asindeling :	1A' A1'	Transmissie :	Mechanisch
Aantal gebouwd :	50	Vermogen :	125 kW (166 pk)
aantal op 01-01-94	1 id + 1 museum	Massa :	33 300 kg
aantal op 31-12-94	1 id + 1 museum	Snelheid :	66 km/ h

Stelplaatsindeling :

4906 LMG

Inzet :

De 4906 - gerestaureerd in zijn tweekleurige schildering als type 553 - bevindt zich in het museum van Treignes bij de CFV3V en wordt er zeer zelden nog ingezet.

Type 608

Technische gegevens :

Bouwer :	FUF	Aantal plaatsen :	
Bouwjaar :	1939	Motor :	Carels
Asindeling :	B'2' / 1A' 2 (ombouw)	Transmissie :	Mechanisch
Aantal gebouwd :		Vermogen :	275 kW (370 pk)
aantal op 01-01-94	1	Massa :	55 400 kg
aantal op 31-12-94	1	Snelheid :	126 km/h

Stelplaatsindeling :

608.05 FNDM

Inzet :

De 608.05 - als één van de oudste bewaarde dieselmotorwagens - is thans te Antwerpen-dam in restauratie. De kast is reeds volledig in orde, nu tracht het personeel van deze stelplaats de motorwagen ritvaardig te maken. Voor het afsluiten van de restauratie is - omwille van de vele problemen - nog geen datum bepaald.

Type 654

Technische gegevens :

Bouwer :	Baume & Marpent	Aantal plaatsen :	
Bouwjaar :	1936	Motor :	Carels (8 in lijn)
Asindeling :	2'B'B'2'	Transmissie :	Elektrisch
Aantal gebouwd :		Vermogen :	2 * 270 kW
aantal op 01-01-94	1	Massa :	159 000 kg
aantal op 31-12-94	1	Snelheid :	135 km/h

Stelplaatsindeling :

654.02	FLV
--------	-----

Inzet :

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

Type 554

Reeks 46

Technische gegevens :

Bouwer :	Ragheno	Aantal plaatsen :	
Bouwjaar :	1952 - 1953	Motor :	Brossen (6 in lijn)
Asindeling :	1A'A1'	Transmissie :	Mechanisch
Aantal gebouwd :	20	Vermogen :	95 kW (127 pk)
aantal op 01-01-94	9	Massa :	22 400 kg
aantal op 31-12-94	9	Snelheid :	58 km/h

Stelplaatsindeling :

4601	GMN	4605	FSR	4611	FHA	4616	LMG	4620	Maldeg.
4602	FSR	4610	>AFSA	4614	LHC	4618	FSR		

Inzet :

Van deze stellen werd een groot gedeelte behouden voor museumdoeleinden : in 1994 gingen de vier laatste stellen van de N.M.B.S. uit de geschriften en werd de 4601 in het museumpatrimonium opgenomen. Het stel is thans te Kinkempois afgesteld.

Van de stellen die door de privé-museumlijnen aangekocht werden, is enkel de 554.14 (4614) bij de L.S.V. te As en de 554.18 (4618) van de T.S.P. te Schaarbeek in een oorspronkelijke uitvoering teruggebracht. De 554.14 heeft de oorspronkelijk kleurstelling met enkele koplamp en grote gele veiligheidsschildering, de 554.18 is eenkleurig groen met twee koplampen. Al de overige stellen zijn nog rood/geel. Eén stel - de 4610 - bevindt zich bij de Noordfranse vereniging AFSA te Maubeuge en komt gewoonlijk met het stoomfestival te Mariembourg naar België over.

Reeks 40

Technische gegevens :

Bouwer :	CW Mechelen	Aantal plaatsen :	274 pl
Bouwjaar :	1961	Motor :	SEM (6 in lijn)
Asindeling :	B'B' + 2'2' + 2'2'	Transmissie :	Hydraulisch
Aantal gebouwd :	7	Vermogen :	2 * 295 kW
aantal op 01-01-94	2	Massa :	127 900 kg
aantal op 31-12-94	2	Snelheid :	100 km/h

Stelplaatsindeling :

4001	LMG	4006	GT
------	-----	------	----

Inzet :

De 4001 van de CFV3V reed in 1994 voor een gedeelte personeelstreinen voor de kanaaltunnel en was te Calais (Fréthun) gestationeerd. Hiermee was het één van de eerste spoorvoertuigen die het Britse grondgebied bereikte. Na de openstelling kwam het stel terug naar de CFV3V en wordt te Heer-Agimont gestationeerd en tussen Dinant en Givet gebruikt.

De 4006 - gestationeerd te Haine-St-Pierre wordt gebruikt voor speciale ritten, maar werd in 1994 praktisch niet ingezet.

Reeks 43

Technische gegevens :

Bouwer :	AM Nivelles	Aantal plaatsen :	99
Bouwjaar :	1954 - 1955	Motor :	Carels (6 in lijn)
Asindeling :	1A'2'	Transmissie :	Hydraulisch
Aantal gebouwd :	30 + 6	Vermogen :	275 kW
aantal op 01-01-94	2	Massa :	52 700 kg
aantal op 31-12-94	2	Snelheid :	90 km/h

Stelplaatsindeling :

4302	SPD	4333	FSR			
------	-----	------	-----	--	--	--

Inzet :

De 4302 van de stoomtrein Puurs-Dendermonde wordt ingezet op de ganse lijn van de vereniging en komt tot in Dendermonde, de 4333 van de T.S.P. is ritvaardig, maar werd in 1994 niet gebruikt. Het stel staat te Schaarbeek afgesteld.

Lijndiesellokomotieven

Reeks 51

Technische gegevens :

Bouwer :	Cockerill	Motor :	Cockerill (8 in lijn)
Bouwjaar :	1961 - 1963	Transmissie :	Diesel-elektrisch
Asindeling :	C°C°	Vermogen :	1 300 kW
Aantal gebouwd :	93	Massa :	117 000 kg
aantal op 01-01-94	87	Snelheid :	120 km/h
aantal op 31-12-94	87		

Stelplaatsindeling :

5101	FSR	5119	FKR	5137	FHS	5155	FNDM	5177	FNDM
5102	FSR	5120	FKR	5138	FHS	5156	FNDM	5178	FNDM
5103	FSR	5121	LNC	5139	LNC	5157	FNDM	5179	FNDM
5104	FSR	5122	FSR	5140	LNC	5158	FNDM	5180	FNDM
5105	FSR	5123	LNC	5141	FHS	5159	FNDM	5181	FNDM
5106	FSR	5124	FKR	5142	FHS	5160	FNDM	5182	FNDM
5107	FSR	5125	FKR	5143	FHS	5162	FNDM	5183	FNDM
5108	FKR	5126	LNC	5144	FHS	5163	FNDM	5184	FNDM
5109	FKR	5127	FHS	5145	FHS	5164	FNDM	5185	FNDM
5110	FKR	5128	FKR	5146	LNC	5166	FNDM	5186	FNDM
5111	FKR	5129	FHS	5147	LNC	5167	FNDM	5187	FHS
5112	FKR	5130	FHS	5148	LNC	5168	FNDM	5188	FHS
5113	FKR	5131	LNC	5149	LNC	5170	FNDM	5189	FNDM
5114	FKR	5132	FKR	5150	LNC	5171	FNDM	5192	FHS
5115	FKR	5133	FHS	5151	FHS	5172	FNDM	5193	FHS
5116	FKR	5134	FKR	5152	FHS	5173	FNDM		
5117	LNC	5135	LNC	5153	FHS	5174	FNDM		
5118	FKR	5136	FKR	5154	FNDM	5175	FNDM		

Inzet :

Schaarboek : 5101 - 5106 / 5122 (7 lokomotieven)

De reizigersdienst is volledig weggefallen in de beperkte inzetreeks van deze stelplaats en de 51-ers worden vooral gebruikt in de lokale goederendienst met vooral zware treinen naar de steengroeve van Quenast en de metaalnijverheid van Tubize. Verder bereiken ze ook Muizen en Antwerpen. Tweede inzet is de lokale goederendienst binnen de Brusselse agglomeratie.

Twee lokomotieven worden gebruikt voor het vervoer van langgelaste spoorstaven tussen de werkplaats dienst Infrastructuur en de werven over het ganse net.

Vooruitzichten voor 1995 :

De diensttreinen werden al overgedragen aan de lokomotieven reeks 62 die afgestaan werden aan de dienst infrastructuur. Ook de goederentreinen zullen in de loop van 1995 door Monceau gereden worden en zodoende verliest Schaarbeek zijn laatste lijndiesels.

Merelbeke : 5108 - 5116 / 5118 - 5120 / 5124 - 5125 / 5128 / 5132 / 5134

Transfert : 5107 > naar Schaarbeek

De machines van Merelbeke worden enkel nog in de doorgaande goederendienst ingezet : het hoofdaandeel ligt hierbij in Oost- en West-Vlaanderen met als belangrijkste bestemmingen : Antwerpen - haven, Zeebrugge, Kortrijk/Moeskroen en vooral de elektriciteitscentrale van Ruien. Verder zijn er ook enkele doorgaande diensten vanuit Merelbeke naar Adinkerke, waarbij de 51ër éénmaal doorrijdt tot in Dunkercque. Ook Tourcoing wordt éénmaal bereikt.

Het tweede deel van de inzet speelt zich af voor de lokalere diensten tussen Merelbeke en Gent-Zeehaven en in de Gentse kanaalzone. Verder zijn er bedieningstreinen naar Ronse, Deinze, Lokeren, Roeslare en Izegem. Tijdens het bietenseizoen worden twee lokomotieven gebruikt voor de zware treinen tussen Poperinge, Menen en Ieper naar Moerbeke-Waas.

Vooruitzichten voor 1995 :

Met het veranderen van de goederenstromen en het ontbreken van geschikte elektrische tweespanningslokomotieven, zal de reeks 51 waarschijnlijk enkele goederentreinen naar Lille-Délivrance gaan opnemen, dit via Tourcoing. De lokale goederentreinen zullen anderzijds waarschijnlijk vermeerderd aan de reeks 62 toekomen, dit door de elektrifikatie van de lijn naar De Panne.

Monceau : 5117 / 5121 / 5123 / 5126 / 5131 / 5135 / 5139 - 5140 / 5146 - 5150

Geen wijzigingen in de inzet van de machines van Monceau : in goederendienst rijden ze doorgaande treinen vanuit Monceau en Châtelineau naar Schaarbeek, Tournai, Mons, Erquelinnes/Jeumont en La Louvière. Verder zijn er diverse treinen tussen de vormingsstations rondom Charleroi.

In lokale diensten rijden ze o.m. naar Mariembourg, Tamines en Nivelles. Verder ook enkele diensten rondom La Louvière en St-Ghislain. In de reizigersdienst slechts één dienst : de toeristische verbinding vanuit St-Ghislain naar Blankenberge.

Vooruitzichten voor 1995 :

Men verwacht de aankomst van de lokomotieven van Schaarbeek en de samenvoeging aan de beide reeksen. Vooral in de aanvoer naar de TGV-werven zullen diensten bijkomen tussen Quenast en Antoing.

Hasselt : 5127 / 5129 - 5130 / 5133 / 5137 - 5138 / 5141 - 5145 / 5151 - 5153 / 5187 - 5188 / 5192 - 5193

*Transferts : 5136 > Merelbeke
5185 > Antwerpen-Dam*

Door de verdere uitbreiding van de industriële bedrijvigheid rondom Genk (Ford, ALZ) worden de 51ërs opnieuw volledig belast en startpunt is praktisch steeds Genk-goederen (Winterslag). Van hieruit rijden ze naar Montzen, Kinkempois, Antwerpen-noord, Schaarbeek en Muizen.

Naast de doorgaande diensten, worden ook enkele lokalere treinen gereden : hier gaat het vooral richting Diest en Tessenderlo, maar ook Mol wordt nog aangereden. Twee lokomotieven staan reserve te Hasselt en Winterslag voor bijkomende diensten, hier horen vooral de transporten van te slopen wagens naar een sloper te Zutendaal.

Vooruitzichten voor 1995 :

Daar de transporten vrij gelijk blijven, zal in 1995 waarschijnlijk geen echte wijzigingen met zich meebrengen.

Antwerpen-Dam 5154 - 5186 / 5189

Opmerkelijk genoeg wordt de inzet nog uitgebreid, dit ondanks het feit dat meer dan een derde van de diensten volledig onder draad gereden worden. Deze diensten gaan vooral naar Schaarbeek, Merelbeke en Leuven, maar verdere bestemmingen zijn ook Zeebrugge, maar meer nog Kinkempois en Montzen. In deze dienst zouden ze steeds kunnen vervangen worden door elektrische lokomotieven, dit bij vermindering van de diensten.

Tweede deel van de diensten vindt plaats in de noorderkempen met als bestemmingen Herentals, Turnhout en Mol. Opmerkelijk zijn de beide zinkertstreinen naar het Nederlandse bedrijf te Budel. Derde inzetlijn is de verbinding met Boom, hier worden vooral de kolentreinen naar de elektriciteitscentrale van Schelle gesleept.

Vooruitzichten voor 1995 :

Daar de stationering van lokomotieven reeks 23 te Antwerpen niet doorging, bleven de doorgaande diensten behouden. Nochtans kan een transfert van elektrische machines op elk ogenblik plaatsvinden en dan wordt de inzetreeks ingekort.

Afwijkende versies :

Alle lokomotieven zijn thans geel, enkel verschil vormen nu enkel nog de bufferbalken bij de twee bouwschijven. Verder werden alle verwarmingsketels stilgelegd en komen de 51-ers niet meer in de reizigersdienst voor.

Reeks 52, 53, 54 :

Technische gegevens :

Bouwer :	Anglo-Franco-Belge	Motor :	GM (16 cilinders in V)
Bouwjaar :	1955	Transmissie :	Diesel-elektrisch
Asindeling :	C°C°	Vermogen :	1 035 kW
Aantal gebouwd :	40	Massa :	108 000 kg
aantal op 01-01-94	31	Snelheid :	120 km/h
aantal op 31-12-94	31		

Stelplaatsindeling :

5201	MKM	5206	> r53	5209	MKM	5212	MKM	5215	MKM
5202	MKM	5207	> r53	5210	> r53	5213	MKM	5216	MKM
5203	> r53	5208	> r53	5211	MKM	5214	MKM	5217	MKM
5205	MKM								
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

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

Inzet :

Monceau : 5201 ... 5217
 5301 ... 5320
 5401 ... 5407

Vorig jaar is de inzet van deze lokomotieven nauwelijks veranderd : hoofdaandeel van de dienst vormen de zware doorgaande goederentreinen : oorsprong zijn hierbij Stockem (voor de gemengde transporten) en Athus (voor het ertsvervoer). Vooral dit laatste transport is nogal seizoens- en economisch gebonden, zodat ook de inzet nogal sterk schommelt. Verder worden sommige treinen - indien de mogelijkheid bestaat - elektrisch gereden over de Luxembourg-lijn. De meeste van deze treinen worden in treinschakeling gereden. Voor de ertstreinen worden ze vanuit Athus tot in Belval (Lux) gebruikt als lichterlokomotief, met elektrische voorspan door de CFL-reeks 3600.

In de lokale dienst zijn er treinen naar Libramont en Dinant, vanuit Ronet wordt de reserve-lokomotieven soms nog op de maaslijn gebruikt tot in Marches-les-Dames en Andenne. Vanuit Signeux wordt het staalbedrijf van Gorcy (in Frankrijk) bereikt.

De diensten naar Jemelle en verder Kinkempois zijn volledig weggevallen door de elektrifikatie van de verbinding van deze lijn. In de zomerperiode slepen ze ook de drukke reizigerstreinen met kayakvaarders tussen Dinant en Houyet.

Vooruitzichten voor 1995 :

Door een verhoogde inzet van CFL-diesels op deze lijn, kan de inzet beperkt worden. Dit is ook nodig door het ongeval op 5 oktober te Halanzy, waarbij de 5202, 5213, 5310 en 5317 zwaar beschadigd werden. Deze lokomotieven zullen waarschijnlijk niet meer heropgebouwd worden.

Verder nieuwheid is de bocht vanuit Halanzy naar Rodange : hierdoor moeten de treinen niet meer kopmaken te Athus en kunnen de ertstreinen - in treinschakeling - rechtstreeks doorrijden tot in Belval en valt de lokomotiefwisseling weg. Dit gaat de inzet dan weer iets uitbreiden. Ook vrijgekomen 55-ers zouden een deel van de taken kunnen overnemen.

Afwijkende versies :

De 5404 (soms als 204.004 genummerd) is de enige die nog de ronde neuzen heeft en wordt bewaard voor het museum. Deze lokomotief wordt zo weinig mogelijk gebruikt en staat te Stockem.

Bij de reeksen 52 en 53 zijn alle verwarmingsketels stilgelegd, bij de reeks 54 blijven ze in dienst voor bijzondere reizigerstreinen.

Reeks 55

Technische gegevens :

Bouwer :	BN	Motor :	GM (16 in V)
Bouwjaar :	1961	Transmissie :	Diesel-elektrisch
Asindeling :	C°C°	Vermogen :	1 175 kW
Aantal gebouwd :	42	Massa :	110 000 kg
aantal op 01-01-94	40	Snelheid :	120 km/h
aantal op 31-12-94	40		

Stelplaatsindeling :

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

Inzet :

Gewone versie : 5501 - 5504 / 5506 - 5509 / 5511 - 5514 / 5517 - 5521 / 5524 - 5528 / 5530 / 5532 - 5539 / 5541

De reeksen werden opnieuw aangepast : na de elektrifikatie van de verbinding naar Jemelle, kwam in 1994 het Luxemburgse deel van de Noordlijn onder draad. Dit hield in dat vooral in de goederendienst enkele treinen gesplitst te Gouvy. Hier nemen de elektrische lokomotieven de tractie over. Hierdoor verminderde de inzet opnieuw met twee inzetdagen. Hoofdinzet in deze dienst is op te merken tussen Kinkempois en Montzen / Aachen-west. De diensten naar Luxembourg verminderden en beperkten zich vooral tot Gouvy. In het begin gingen slechts twee treinparen verloren, maar thans is dit al uitgegroeid tot 4 treinparen in de zware goederendienst.

Andere bestemmingen - in mindere mate - zijn Genk / Hasselt, Antwerpen-noord en Leuven. Verder zijn er diverse diensten tussen de Luikse vormingsstations en enkele piekurtreinen naar Rivage en Gouvy.

Nieuwe inzet - na het ongeval te Halanzy - is de Athus-Meuse lijnen en hier staan gewoonlijk 3 à 4 lokomotieven in de reeks van de 52/53/54-ers. Waarschijnlijk zullen de vier eerste machines dan ook effectief naar Stockem gaan.

Vooruitzichten voor 1995 :

Men streekt nog steeds van de ombouw van een viertal machines - met luchtdroger - om ze in te zetten op de hoge-snelheidslijnen voor het afslepen van defekte Eurostar of TGV-stellen. Doch zolang deze lijn nog niet in dienst is, kan de depannage nog steeds gebeuren door elektrische lokomotieven. In een later stadium heeft men echter diesellokomotieven nodig om snel te kunnen ingrijpen.

Versie met elektrische verwarming (blauwe lokomotieven)

5505, 5510, 5515, 5523, 5529, 5531, 5540, 5542

De elektrifikatie van de noordlijn had geen invloed op de inzet van deze machines en ze verzekeren nog steeds alle doorgaande reizigerstreinen tussen Liège en Luxembourg - dit met de M4-rijtuigen. De autoslaaptreinen en speciale verlofgangerstreinen naar Italië daarentegen worden praktisch systematisch over Jemelle omgeleid en verzekerd door elektrische lokomotieven. Dit bracht wel een duidelijke ontspanning in de inzetreeks et zich mee en zo komen de "blauwe" machines ook sporadisch in de goederenreeks tot inzet.

Vooruitzichten voor 1995 :

Pas met de elektrifikatie van de lijn Rivage - Gouvy in 1998 en de levering (en inzet) van de tweespanningsstellen zal een einde maken aan de inzet van deze machines op deze verbinding.

Reeks 59

Technische gegevens :

Bouwer :	Cockerill	Motor :	Cockerill (8 in lijn)
Bouwjaar :	1954	Transmissie :	Diesel-elektrisch
Asindeling :	B°B°	Vermogen :	1 265 kW
Aantal gebouwd :	55	Massa :	87 200 kg
aantal op 01-01-94	10	Snelheid :	120 km/h
aantal op 31-12-94	10		

Stelplaatsindeling :

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

Inzet :

Merelbeke

Door de vertraging bij de bouw van de hoge snelheidslijnen, bleven de 10 lokomotieven reeks 59 in actieve dienst en twee lokomotieven worden dagelijks (op weekdays) ingezet voor een treinpaar tussen Merelbeke en de elektriciteitscentrale van Ruij. Deze lokomotieven worden regelmatig gewisseld om elke machine actief te houden.

Vooruitzichten voor 1995 :

Vanaf het einde van de zomerregeling zouden de 10 machines dan effectief in de aangewezen dienst treden, nl. de aanvoer van ballast op de nieuwe lijn zelf. Hierbij worden de ballasttreinen vanuit Antoing gereden, met steeds een lokomotief aan elk uiteinde.

Voor de museumlokomotieven verwijzen we naar het gedeelte aan het einde van het hoofdstuk lijndiesellokomotieven. Dit geldt ook voor de machine die aan Italië verkocht werd voor baantreinen in dit gewest.

Reeks 62

Technische gegevens :

Bouwer :	BN	Motor :	GM (12 in lijn)
Bouwjaar :	1961 - 1966	Transmissie :	Diesel-elektrisch
Asindeling :	B°B°	Vermogen :	860 kW
Aantal gebouwd :	136	Massa :	78 000 kg
aantal op 01-01-94	125	Snelheid :	120 km/h
aantal op 31-12-94	111		

Bij deze lokomotieven werden 14 machines afgestaan aan de dienst infrastructuur en voor deze nummers verwijzen we naar het bijzonder hoofdstuk.

Stelplaatsindeling :

6201	FKR	6230	FKR	6255	FHS	6285	LNC	6315	FKR
6202	FKR	6231	LNC	6256	FKR	6288	LNC	6316	FHS
6204	FKR	6233	FKR	6257	LNC	6289	NK	6317	FHS
6205	LNC	6234	LNC	6258	LNC	6290	LNC	6318	FHS
6206	FKR	6235	FKR	6260	NK	6291	FHS	6319	NK
6207	FKR	6236	FKR	6261	FHS	6292	FKR	6320	LNC
6210	FKR	6237	FKR	6262	LNC	6293	FKR	6321	NK
6211	FKR	6238	FHS	6264	FKR	6294	FHS	6322	FKR
6212	FKR	6240	FHS	6267	FHS	6295	FHS	6323	NK
6213	FKR	6241	LNC	6268	FHS	9296	FHS	6324	NK
6214	FKR	6242	LNC	6269	LNC	6297	FHS	6325	NK
6216	FKR	6243	LNC	6270	LNC	6298	FHS	6326	FHS
6218	LNC	6244	LNC	6271	LNC	6299	FHS	6327	FHS
6219	FKR	6245	FHS	6272	LNC	6300	FKR	6328	NK
6220	FKR	6246	FHS	6274	NK	6301	FKR	6331	NK
6221	FKR	6247	FKR	6276	LNC	6302	NK	6333	FKR
6222	FKR	6248	LNC	6277	LNC	6304	FKR	6391	FKR
6223	FKR	6249	LNC	6278	LNC	6305	LNC	6392	FKR
6224	LNC	6250	LNC	6279	FHS	6306	FKR	6393	FKR
6225	FKR	6251	FHS	6281	FHS	6307	FKR		
6227	FKR	6252	FHS	6282	LNC	6311	FKR		
6228	FKR	6253	FHS	6283	FHS	6313	FKR		
6229	FKR	6254	LNC	6284	LNC	6314	FGH		

Inzet :

Merelbeke : 6201 - 6202 / 6204 / 6206 - 6207 / 6209 - 6214 / 6216 / 6219 - 6223 / 6225 / 6227 -
6230 / 6233 / 6235 - 6237 / 6256 / 6264 / 6300 - 6301 / 6304 / 6307 / 6311 / 6313
6315 / 6322 / 6333 / 6391 - 6393

Transfert : 6205 en 6305 > Monceau
6260, 6321, 6331 > Merelbeke

De inzet vermindert steeds verder : in reizigersdienst rijden ze nog (voorlopig) de treinen tussen Geraardsbergen via Gent naar De Panne. In de zomer - bij grote drukte - worden ze echter regelmatig vervangen door de zwaardere machines reeks 51. Tweede dienst is deze tussen Ronse via Gent naar Eeklo (dit echter enkel in de week).

De goederendienst is uitgebreider maar minder hoogstaand : eerst en vooral zijn er de verbindingstreinen tussen Merelbeke en Gent-Zeehaven en verder de Gentse kanaalzone. Hierbij komen ze op de rechteroever tot in Moerbeke, op de linkeroever is Zelzate en het Nederlandse Sas - van - Gent de bestemming. Verder zijn er bedieningstreinen naar St-Niklaas, Dendermonde en zelfs De Panne. Maar ook hier vallen de treinen - door te weinig lading - regelmatig weg.

Bij de lokale verbindingen zijn er treinen naar Lokeren, Dendermonde en Eeklo.

Ook Kortrijk - als vroegere inzetplaats - zet nog een aantal machines in : ze bedienen het zuidelijke deel van West-Vlaanderen met bestemmingen als Moeskroen, Roeselare, Izegem, Ieper / Poperinge maar ook hier wordt de betekenis vrij beperkt.

Laatste inzet zijn de talrijke verlofgangerstreinen en bedevaarttreinen naar Frankrijk en een gedeelte wordt door 62-ers in treinschakeling gereden. Eindpunt hierbij is gewoonlijk Tourcoing. Vermelden we nog dat de 62-ers tijdens de zomermaanden vanuit De Panne doorreden tot in Dunkercque.

Monceau : 6205 / 6218 / 6224 / 6231 / 6234 / 6241 - 6244 / 6248 - 6250 / 6254 / 6257 - 6258
6262 / 6269 - 6272 / 6276 - 6278 / 6282 / 6284 - 6285 / 6288 / 6290 / 6305 / 6320

Transferts : 6205 / 6305 : > Monceau

De 62-ers worden ingezet vanuit Charleroi en Mons. Voor de verbinding (Châtelet) - Charleroi - Couvin worden 5 lokomotieven gebruikt, dit alles in trek/duwdienst.

Mons heeft een uitgebreide inzet : ze reden tot voor de elektrifikatie de dienst Mons - Quéivrain, maar deze is thans weggefallen. De goederendienst vormt nu de hoofdtoon : vanuit St-Ghislain bereiken ze Quévy en zelfs het Franse Feignies, Tournai, La Louvière, Havinnes en Lessines. Ook Schaarbeek en Monceau staat op het programma. In deze laatste plaats is er een omwisseling van machine bij onderhoud. Voor bijzondere goederentreinen gaan ze naar Merelbeke en Moeskroen.

Vooruitzichten voor 1995 :

Ondanks de verschillende sluitingen van bedrijven, zal de inzet praktisch konstant blijven en zullen slechts minieme wijzigingen optreden.

Hasselt : 6238 - 6240 / 6245- 6246 / 6251 - 6253 / 6255 / 6261 / 6267 - 6268 / 6279 - 6280 /
6283 / 6291 / 6294 - 6299 / 6316 - 6318 / 6326 - 6327

Transferts : 6260 / 6321 / 6331 : > Kinkempois

In Hasselt zijn er nog vier inzetreeksen : de twee in reizigersdienst voorzien de reizigerstreinen tussen Antwerpen en Neerpelt enerzijds (12 inzetdagen) en Hasselt en Mol (3 inzetdagen). Deze diensten zijn trouwens typisch voor de Hasseltse machines.

De goederendiensten zijn beperkter en werden trouwens in de loop van 1994 nog verder ingekort, ten gunste van de reeks 51. Vanuit Hasselt worden de 62-ers vooral gebruikt in de lokale dienst naar Tessenderlo via Diest. Twee andere machines worden gebruikt in het Genkse met treinen vanuit Winterslag naar Genk-zuid en Bilzen. Verder ook nog een trein naar Beringen en Leopoldsburg.

Vanuit Leuven worden twee machines gebruikt in de lokale dienst naar Muizen, Aarschot en Tienen en de bediening van St-Joris-Weert.

Kinkempois : 6260 / 6274 / 6289 / 6302 / 6319 / 6321 / 6323 - 6325 / 6328 / 6331

Transferts : 6260 / 6321 / 6331 > Kinkempois

Vooraf te Kinkempois worden de 62-ers intensief ingezet in de verbindingen tussen de Luikse vormingsstations. : drie diensten voorzien diensten voor de mengervagentreinen tussen Seraing (Cockerill) en het staalbedrijf te Chertal. In deze dienst staat een vierde lokomotief reserve. De resterende diensten zijn verbindingstreinen tussen Kinkempois, Bressoux, Voroux en verder rijden ze door naar Waremmes en Statte. Uitzonderlijk zijn er ook afstelstreinen met leeg reizigersmaterieel tussen Liège-Guillemins en Liers.

Afwijkende versies :

Na de ombouw van de 6215 en de verdere grote revisie, zijn praktisch alle lokomotieven thans in de eenheidsschildering in de gele livree.

Museummaterieel : *Lijndiesellokomotieven*

Reeks 59 *Type 201*

Technische gegevens :

Bouwer :	Cockerill	Motor :	Cockerill (8 in lijn)
Bouwjaar :	1955	Transmissie :	Diesel-elektrisch
Asindeling :	B°B°	Vermogen :	1 265 kW
Aantal gebouwd :	55	Massa :	87 200 kg
aantal op 01-01-94	4	Snelheid :	120 km/h
aantal op 31-12-94	4		

Stelplaatsindeling :

201.010 FNDM	201.001 Vennb.	5927	FSR		
	5922 Vennb.				

Inzet :

Voorlopig werden vier lokomotieven van dit type bewaard :

De 201.010 - bewaard door de N.M.B.S. - is in de oorspronkelijke schildering met ster gerestaureerd en is ritvaardig. Deze machine wordt te Antwerpen-dam gestald en regelmatig voor speciale treinen, maar ook voor diensttreinen gebruikt.

De Vennbahn te Raeren heeft twee machines : de 201.001 (ex 5930) kreeg de "Expo"-schildering, de 5922 is uitgerust met de gele kleurstelling. Beide machines zijn ritvaardig en worden ingezet op de museumlijn tussen Eupen en Büllingen of Trois-Ponts.

De 5927 is in groen-gele kleurstelling en wordt door de T.S.P. beheerd. Deze machine wordt sporadisch ingezet.

Reeks 60

Type 210

Technische gegevens :

Bouwer :	Cockerill	Motor :	Cockerill (8 in lijn)
Bouwjaar :	1961 - 1966	Transmissie :	Diesel-elektrisch
Asindeling :	B°B°	Vermogen :	1 145 kW
Aantal gebouwd :	106	Massa :	78 000 kg
aantal op 01-01-94	4	Snelheid :	120 km/h
aantal op 31-12-94	4		

Stelplaatsindeling :

6034	LMG	6041	NK	210.077	FSR		
				6106	FSR		

Inzet :

De 6034 van de firma Temca is niet echt een museumlokomotief, maar wordt gebruikt voor de bediening van de goederenlijn Mariembourg - Chimay - Momignies. Maar ook de CFV3V gebruikt deze machine, die de oorspronkelijk groene schildering heeft.

Het personeel van de stelplaats Kinkempois hebben de 6041 in de kleurstelling van 1971 gerestaureerd en ritvaardig gemaakt. Deze lokomotief wordt nog voor bijzondere charterritten gebruikt.

De T.S.P. heeft twee machines : de 210.077 van de stelplaats Hasselt is in de oorspronkelijke uitvoering teruggebracht en is ritvaardig. Deze machine wordt sporadisch gebruikt. De 6106 in zijn gele uitvoering wordt thans gerestaureerd en terug ritvaardig gemaakt.

Reeks 64

Type 211

Technische gegevens :

Bouwer :	ABR	Motor :	Cockerill (6 in lijn)
Bouwjaar :	1962	Transmissie :	Diesel-hydraulisch
Asindeling :	BB	Vermogen :	1100 kW
Aantal gebouwd :	6	Massa :	82 000 kg
aantal op 01-01-94	1	Snelheid :	120 km/h
aantal op 31-12-94	1		

Stelplaatsindeling :

211.006	FLV				
---------	-----	--	--	--	--

Inzet :

De 211.006 werd in 1992 herschilderd in de oorspronkelijke kleurstelling, maar is niet ritvaardig.

Rangeerlokomotieven

Reeks 70

Technische gegevens :

Bouwer :	Baume & Marpent	Motor :	ABR (8 in lijn)
Bouwjaar :	1954	Transmissie :	Diesel-elektrisch
Asindeling :	BB	Vermogen :	420 kW
Aantal gebouwd :	6	Massa :	84 640 kg
aantal op 01-01-94	6	Snelheid :	50 km/h
aantal op 31-12-94	6		

Stelplaatsindeling :

7001	FNDM	7003	FNDM	7004	FNDM	7005	FNDM	7006	FNDM
7002	FNDM								

Inzet :

Antwerpen-dam 7001 - 7006

Zoals reeds jaren , blijft de inzetreeks van deze (oudste) machines ongewijzigd : 4 lokomotieven worden gebruikt in de lokale goederendienst Voornaamste bestemming is Herentals. Van hieruit wordt het metaalverwerkend bedrijf te Olen bediend, worden de rangeringen te Turnhout uitgevoerd en bedienen de lokomotieven ook de lijn langs het albertkanaal richting Geel en Laakdal. Verder zijn er ook rangeringen te Lier.

De derde lokomotief bedient - vanuit Antwerpen-Kiel - de lijn naar Boom, met rangeringen te Hoboken, Schelle, Hemiksem en Boom. Deze lokomotief verzekert ook enkele treinen tussen Antwerpen-noord, Antwerpen-Schijnpoort en Antwerpen-Kiel.

De laatste lokomotief verzekert de treinen naar de Linkeroever : beginpunt is Zwijndrecht en gedurende een gane dag worden de bedrijven op deze havenuitbreidingszone bedient. Ook rijdt deze lokomotief sporadisch door naar Beveren-Waas.

Vooruitzichten voor 1995 :

En de inzetreeks zal ook in 1995 - praktisch onopgemerkt - blijven verderlopen.

Afwijkende versies :

De zes lokomotieven wijken licht van elkaar af in de plaatsen van de koplampen en de plaatsing van het nummer. Ook technisch zijn er een aantal verschilpunten tussen de lokomotieven onderling.

Reeks 71 : ex reeks 66

Technische gegevens :

Bouwer :	ABR	Motor :	ABR (6 in lijn)
Bouwjaar :	1962 ombouw : 1980	Transmissie :	Diesel-hydraulisch
Asindeling :	BB	Vermogen :	575 kW
Aantal gebouwd :	3	Massa :	74 000 kg
aantal op 01-01-94	3	Snelheid :	80 km/h
aantal op 31-12-94	3		

Stelplaatsindeling :

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

Inzet :

Door het overnemen van de heuveldiensten te Antwerpen-noord door de reeks 74, staan de drie lokomotieven reeks 71 er nogal werkloos bij : ze worden nog wild ingezet in de sleepdiensten binnen de Antwerpse haven, maar ook in de rangeerdienst te Antwerpen-noord. Nochtans staat één lokomotief thans al langere tijd afgesteld, bij gebrek aan reserve-onderdelen.

Vooruitzichten voor 1995 :

Ondanks het feit dat deze machines zeer betrouwbaar zijn met hun nieuwe motoren, is hun toekomst vrij onzeker en - als er geen echt nieuw inzetgebied gevonden wordt, is een afstelling niet uitgesloten.

Reeks 73

Technische gegevens :

Bouwer :	BN / ABR	Motor :	Cockerill (6 in lijn)
Bouwjaar :	1965 - 1974	Transmissie :	Diesel-hydraulisch
Asindeling :	C	Vermogen :	550 kW
Aantal gebouwd :	95	Massa :	56 000 kg
aantal op 01-01-94	95	Snelheid :	60 km/h
aantal op 31-12-94	95		

Stelplaatsindeling :

7301	LNC	7321	LNC	7341	MKM	7361	LNC	7381	NK
7302	LNC	7322	LNC	7342	MKM	7362	LNC	7382	NK
7303	LNC	7323	LNC	7343	LNC	7363	LNC	7383	NK
7304	LNC	7324	LNC	7344	LNC	7364	LNC	7384	NK
7305	LNC	7325	LNC	7345	LNC	7365	FHS	7385	NK
7306	LNC	7326	LNC	7346	LNC	7366	FHS	7386	FKR
7307	LNC	7327	LNC	7347	LNC	7367	LNC	7387	FKR
7308	LNC	7328	LNC	7348	LNC	7368	LNC	7388	FKR
7309	LNC	7329	LNC	7349	LNC	7369	LNC	7389	FKR
7310	LNC	7330	LNC	7350	FKR	7370	FHS	7390	FKR
7311	LNC	7331	LNC	7351	FKR	7371	FHS	7391	FKR
7312	LNC	7332	LNC	7352	FKR	7372	FHS	7392	FKR
7313	LNC	7333	LNC	7353	FKR	7373	FHS	7293	FKR
7314	LNC	7334	LNC	7354	FKR	7374	FHS	7394	FKR
7315	LNC	7335	LNC	7355	FKR	7375	FHS	7395	FKR
7316	LNC	7336	FHS	7356	FKR	7376	FKR		
7317	LNC	7337	FKR	7357	FKR	7377	FKR		
7318	LNC	7338	MKM	7358	FKR	7378	FKR		
7319	LNC	7339	MKM	7359	FKR	7379	FKR		
7320	LNC	7340	MKM	7360	LNC	7380	FKR		

Inzet :

Monceau : 7301 - 7335 / 7343 - 7349 / 7360 - 7364 / 7367 - 7369

Transfers : 7343 - 7349 > Monceau
7361 - 7364 > Monceau
7360 / 7367 - 7369 > Monceau

De inzet van deze reeks is terug in overeenstemming gebracht met het aantal machines : in 1994 nam deze reeks de (laatste) diensten over van de buiten dienst gestelde machines reeks 83, terwijl ook een deel van de diensten van de 82-ers van St-Ghislain naar de reeks 73 overging.

Te Monceau worden 28 machines in de zware rangeerdienst gebruikt : er zijn twee hoofdinzetgebieden : Chatelineau en Monceau. Vanuit Châtelineau uit gaat het naar Tamines, Charleroi-sud, Charleroi-Quai en de bedieningstreinen rondom Châtelineau.

Te Monceau zijn er een 15-tal diensten, o.m. naar Luttre, Nivelles en het noorden van Charleroi. Ook Marchienne, en de havenzone staat hierin.

Verdere inzet kennen de 73-ers naar Erquelines (met de bediening van Thuillies en Lobbes) en Mariembourg (met de bediening van Walcourt en Couvin). Ten westen van Charleroi namen 5 machines de diensten van de reeks 83 over en rijden ze naar Piéton, Trazegnies en Courcelles. Ook zijn er nog diverse zware verbindingstreinen tussen de Karolingische vormingsstations en deze treinen worden gewoonlijk in dubbel traktie gevoerd.

De laatste inzet kennen de 73-ers thans ook in de zware heuveldienst te St-Ghislain, ze rijden ook de treinen naar Tertre en Jemappes. Verder zijn er nog lokale rangeringen te Quévy (met de bediening van Feignies, te Soignies en te Clabecq. Vanuit deze plaats bedienen ze Tubize en Quenast. Verdere inzetplaatsen zijn Lessines, Ath en twee machines worden gebruikt vanuit La Louvière / Haine-St-Pierre

Stockem : 7338 - 7342

De vijf machines worden hier intens gebruikt : twee machines worden nog steeds te Ronet ingezet in het vormingsstation, waarbij één lokomotief regelmatig de verbinding verzekert met de CW Salzannes en ook Namur.

Te Stockem worden ook twee machines gebruikt, waarbij bij onderhoud bij een machine de volledige dienst voor de wielen komt van één enkele lokomotief. De laatste dienst wordt te Athus gereden, doch hier is de bedrijvigheid zeer sterk achteruit gegaan.

Vooruitzichten voor 1995 :

Door de krappe situatie zal het bestand waarschijnlijk lichtjes uitgebreid worden, anderzijds zal de dienst te Athus waarschijnlijk volledig wegvallen en zal ook één dienst te Ronet verloren gaan.

Merelbeke : 7337 / 7350 - 7356 / 7358 - 7359 / 7376 - 7380 / 7386 - 7395

Transferts : 7360 / 7367 - 7369 > Monceau
7361 - 7364 > Monceau
7386 - 7395 > Merelbeke

Door de uitbreiding van de havenactiviteit in het Gentse, kreeg Merelbeke een uitbreiding van het aantal lokomotieven. Niet minder dan 10 machines kwamen te Merelbeke aan, acht machines werden aan Monceau afgestaan.

De inzet bleef konstant : zo zijn er alle rangeerdiensten te Merelbeke en Gent-Zeehaven en de overgaveritten in de kanaalzone. Hier werden trouwens een viertal inzetdagen afgesnoept van de lijndiesellokomotieven reeks 62. Vanuit Merelbeke zijn er drie bedieningstreinen nl. naar Deinze, Moerbeke-Waas en Wetteren.

Er zijn anderzijds nog twee verdere inzetplaatsen : één lokomotief staat te St-Niklaas en bedient hierbij Zwijndrecht, Beveren, Lokeren en Temse. Ook Dendermonde heeft één lokomotief, dit met diensten naar Londerzeel, Sauvagarde en Opwijk.

Hasselt : 7336 / 7357 / 7365 - 7366 / 7371 - 7375

Transferts : 7387 / 7392 - 7395 > Merelbeke

In de Limburgse hoofdplaats werd het bestand aangepast aan de verminderde behoeften en konden vijf lokomotieven afgestaan worden. De inzet verminderde tot nog vijf inzetdagen : twee machines rangeren te Hasselt vorming, één lokomotief is bedrijvig aan de stelplaats zelf en de wagenwerkplaats. Twee machines zijn verder gehuisvest : één lokomotief rangeert te Winterslag en bedient hierbij Genk-zuid en de kanaalzone langs het Albertkanaal. De laatste lokomotief is te Mol gestationeerd en bedient hierbij Balen-Wezel, Gompel, Leopoldsburg en Olen.

Kinkempois : 7381 - 7385

Transferts : 7343 - 7349 > Monceau
7386 / 7388 - 7391 > Merelbeke

Ook te Kinkempois werd de inzet aangepast en konden vijf lokomotieven aan Merelbeke afgestaan worden, terwijl - in ruil voor 82-ers - 7 lokomotieven naar Monceau gingen. De dienst bleef echter praktisch ongewijzigd en wordt - samen met de reeks 82 - georganiseerd. Alhoewel de diensten door elkaar lopen worden de 73-ers vooral gebruikt vanuit Kinkempois, met vooral de bedieningstreinen. Zo rijden de 73-ers naar Waremmes, Huy/Statte maar zelfs verder tot in Aywaille. Ook de dienst naar Verviers en Spa wordt regelmatig door een 73-er gereden.

Twee lokomotieven worden vanuit Liers ingezet : één lokomotief rangeert de ganse dag aan de wasinstallatie. De twee lokomotief verzekert de rangeringen naar Herstal en bedient de stukgoeddienst te Liège-Guillemins.

Reeks 74

Technische gegevens :

Bouwer :	BN	Motor :	ABC (6 in lijn)
Bouwjaar :	1977	Transmissie :	Diesel-hydraulisch
Asindeling :	C	Vermogen :	550 kW
Aantal gebouwd :	10	Massa :	60 000 kg
aantal op 01-01-94	10	Snelheid :	60 km/h
aantal op 31-12-94	10		

Stelplaatsindeling :

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

Inzet :

Antwerpen-Dam : 7401 - 7410

De 74-ers worden steeds in vaste paartjes ingezet in de zware heuveldienst te Antwerpen-noord : in het totaal worden acht machines gebruikt verdeeld over de twee rangeerheuvelds.

Deze machines werden omgebouwd zodat ze via de radio kunnen bediend worden. Hierbij is één lokomotief steeds de master-eenheid, de tweede is de (onbemande) slaaf. De even nummers zijn de masters, de oneven machines de slaves

Reeks 75

Technische gegevens :

Bouwer :	BN	Motor :	GM (12 in V)
Bouwjaar :	1965	Transmissie :	Diesel-hydraulisch
Asindeling :	BB	Vermogen :	860 kW
Aantal gebouwd :	6	Massa :	79 000 kg
aantal op 01-01-94	6	Snelheid :	82 km/h
aantal op 31-12-94	6		

Stelplaatsindeling :

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

Inzet :

Deze zes - ex-lijnlokomotieven - worden nog steeds ingezet voor de zware sleepdienst vanuit Antwerpen-noord naar de diverse havensekties en komt hierbij vooral in de oude haven en de petroleumhaven. Maar omdat er steeds meer en meer rechtstreekse treinen vanuit de havensekties vertrekken, is de sleepdienst duidelijk verminderd en volstaan de 75-ers praktisch volledig voor deze dienst. Hierdoor komen de overige reeksen slechts sporadisch in deze dienst tot inzet.

Reeks 80

Technische gegevens :

Bouwer :	BN / ABR	Motor :	Maybach (6 in V)
Bouwjaar :	1960 - 1963	Transmissie :	Diesel-hydraulisch
Asindeling :	C	Vermogen :	480 kW
Aantal gebouwd :	69	Massa :	52 100 kg
aantal op 01-01-94	37	Snelheid :	60 km/h
aantal op 31-12-94	37		

Stelplaatsindeling :

8001	FSR	8018	FSR	8035	FSR	805	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		

Inzet :

Schaarbeek : 8001 ... 8069

De lokomotieven reeks 80 worden enkel in de Brusselse agglomeratie gebruikt, waarbij ze vanuit twee inzetpunten vooral stationsrangeringen uitvoeren. Schaarbeek zet 5 lokomotieven in te Schaarbeek vorming, Brussel-noord en de afstelbundels tussen beide stations. Ze verzekeren ook de treinen naar Jette en in mindere mate naar Asse. 's Nachts wordt ook Muizen bereikt.

Brussel-zuid zet 4 lokomotieven in te Brussel-zuid zelf en in de naburige afstelbundels. Drie verdere lokomotieven worden vanuit Vorst-zuid ingezet en bedienen de lijn 96 tot in Halle met de tussenliggende stations Lot en Buizingen en de VW-werkplaatsen.

Twee verdere machines bedienen - vanuit Etterbeek - de stations en de ES-werkplaatsen te Etterbeek zelf.

Vijf machines - de 8001, 8002, 8020, 8032, 8033 - zijn uitgerust met een luchtdroger in de pneumatische leidingen en worden gebruikt voor het aanbrengen en afvoeren van de Eurostar-treinstellen en later de TGV-stellen tussen Brussel-zuid en de nieuwe werkplaats.

Vooruitzichten voor 1995 :

Door de werken aan de TGV-lijn zullen er een aantal werktreinen op lokaal vlak zijn, waarbij de 80-ers moeten bijspringen, de overige diensten blijven ongewijzigd.

Reeks 82

Technische gegevens :

Bouwer :	BN / ABR	Motor :	ABC (6 in V)
Bouwjaar :	1965 - 1973	Transmissie :	Diesel-hydraulisch
Asindeling :	C	Vermogen :	480 kW
Aantal gebouwd :	75	Massa :	57 000 kg
aantal op 01-01-94	75	Snelheid :	60 km/h
aantal op 31-12-94	75		

Stelplaatsindeling :

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

Inzet :

St-Ghislain : geen lokomotieven meer

*Transferts : 8212/8217 - 8219/8221 - 8223/8227 - 8231 // 8254 > Kinkempois
8214/8241 > Oostende*

Tot bij de zomerregeling werden de 82-ers te St-Ghislain nog intens gebruikt : twee machines ran.geerden te St-Ghislain-vorming, twee machines deden de overgaveritten naar Tertre, Warquignies en Jemappes en bedienden sporadisch Quéivrain. En ook verder van de werkplaats werden de rangeer-diesels ingezet : hoofdaandeel vormde de inzet vanuit Clabecq : hier werden de ertstreinen uitgerangeerd, maar verder stond de bediening van Tubize (papiernijverheid) en sporadisch ook Quenast (steengroeve) op het programma. Tweede inzetplaats was Soignies met de rangeringen in de buurt en o.m. de bediening van Obourg. Ook Manage kende de activiteit van de reeks 82, dit met diensten naar Ecaussines. Vanaf juli werden deze diensten integraal overgenomen door de reeks 73, waarbij wel Soignies en Manage ingebonden werden in de overige inzetdagen.

*Oostende : 8201 - 8202 / 8204 / 8206 - 8211 / 8214 / 8232 - 8233 / 8236 / 8241 - 8244 /
8246 - 8247 / 8249 - 8251*

*8214 / 8241 / 8251 : > Oostende
8232 / 8236 / 8246 / 8247 > Oostende :*

Vanaf de zomerregeling verloor Oostende zijn laatste lokomotieven reeks 84 en dit werd gekompenseerd door de aankomst van 7 bijkomende machines reeks 82 vanuit St-Ghislain en Antwerpen-dam.

Voor deze machines - die officieel te Brugge ondergebracht zijn - bestaan drie inzetplaatsen : te Oostende verzekeren ze de rangeringen in het reizigersstation (2 machines), in de vismijn en de haven (1 lokomotief) en verder in de werkplaats en de werkplaatsen van de CIWL. Deze beide diensten werden trouwens van de reeks 84 overgenomen.

Te Zeebrugge worden 5 lokomotieven ingezet : twee in het vormingsstation, één aan de Ferry-boats, de beide andere machines rangeren in de haven en aan de vismijn en verzekeren de treinen tussen de haven en het vormingsstation.

De derde inzetplaats - Brugge - heeft twee machines nodig, terwijl een derde lokomotief regelmatig pendelt tussen Brugge en Zeebrugge. Deze lokomotief verzekert ook de trein naar Zedelgem en rijdt sporadisch ook naar Blankenberge.

Kinkempois : 8205 / 8212 - 8213 / 8215 - 8219 / 8221 - 8231 / 8234 - 8235 / 8237 - 8240 /
8245 / 8248 / 8252 - 8255

Transferts : 8212 / 8217 - 8219 / 8221 - 8223 / 8227 - 8231 / 8254 > Kinkempois

Tijdens de eerste maanden was de inzet vrij beperkt en werden de 82-ers gebruikt voor de stationsrangeringen te Liège-Guillemins, Kinkempois en Bressoux. Met de aankomst van de machines uit Monceau en de afgifte van de reeks 73 groeide de inzet steeds verder uit en komen de machines over de ganse Luikse agglomeratie tot inzet. Naast de bovengenoemde diensten, worden de 82-ers gebruikt naar Chênee, Flémalle, Fexhe-le-haut-Clocher, Waremme en Voroux. Verder uit Liège staan de 82-ers te Visé (met de bediening van de CBR-cementindustrie en Bassenge), Statte (met de bediening van Marchin), Poulseur (met de bediening van Aywaille) en Pepinster (met bediening van Spa).

Gouvy : 8203 / 8220

De beide machines van Gouvy - onderhouden door Kinkempois - verzekeren de rangeringen te Gouvy, Vielsalm en Trois-Ponts. De tweede inzetdag voorziet enkele lichterdiensten op de zware helling vanuit Gouvy naar de Luxemburgse grens te Bellain. De elektrifikatie van de lijn heeft trouwens deze diensten wel verminderd, maar nog niet helemaal opgeheven. Voor onderhoud worden de lokomotieven uitgewisseld met machines van Kinkempois.

Antwerpen-dam : 8256 - 8275

Transferts : 8232 / 8236 / 8246 / 8247 > Oostende

De inzet te Antwerpen kende een belangrijke verandering : met intrede van de zomerregeling werden vier lokomotieven reeks 82 afgestaan en werden de 84-ers uit de eerste en tweede bouwschijf afgesteld. Hierdoor werd het bestand vrij krap en is er een nieuwe onderlinge verdeling gekomen tussen de reeksen 82, 84 en 85.

De reeks 82 heeft twee typische inzetbereiken : eerst heeft men de stationsrangeringen te Antwerpen-centraal en Berchem, waarvoor drie lokomotieven nodig zijn. Deze diensten werden wel korte tijd door de reeks 85 gereden maar vanaf half juli waren de 82-ers terug present.

De overige diensten worden vooral in de Antwerpse noorderhaven gereden : vanaf Antwerpen-noord gaat het meestal in treinschakeling (alle Antwerpse machines hebben thans deze inrichting) naar de nieuwe havensekties erichting Berendrecht en nieuwe Stocatra. De rangeringen aan de dokken en havensekties zijn beperkt tot nog slechts drie machines. Verder zijn er thans ook diensten naar Kapellen en zelfs sporadisch naar Essen.

Afwijkende versie :

De 8275 rijdt - ook na zijn grote herziening - nog steeds rond zonder bestuurderskabine en is vooral aan te treffen in de noordelijke havensekties.

Reeks 83

Technische gegevens :

Bouwer :	Cockerill	Motor :	Cockerill (6 in lijn)
Bouwjaar :	1955	Transmissie :	Diesel-hydraulisch
Asindeling :	C	Vermogen :	400 kW
Aantal gebouwd :	25	Massa :	57 000 kg
aantal op 01-01-94	18	Snelheid :	50 km/h
aantal op 31-12-94	0		

Stelplaatsindeling :

Toestand voor zomerregeling 1994

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		

Inzet :

Monceau *alle lokomotieven afgevoerd in 1994*

Tot voor de zomerregeling werden deze lokomotieven nog gebruikt vanuit twee welbepaalde inzetpunten : eerst heeft men de diensten ten westen van Charleroi, dit met de bediening van Courcellésd, Trazegnies, Luttre, Piéton en de CW Bascoup, doch deze diensten gingen in de loop van februari al over naar de reeks 73.

Laatste en voornaamste inzetpunt bleef Châtelineau met de rangeringen in dit vormingsstation en de bedieningstreinen naar de diverse industrieën in de buurt (Couillet/Sambre, Carlam, ...) en ook nog steeds Acoz. Geleidelijk aan werd ook hier de inzet ingekrompen en vanaf 20 juni 1994 moesten ook deze diensten overgenomen worden door de reeks 73 overgekomen vanuit Kinkempois. Nochtans bleven nog drie lokomotieven - de 8304, 8313 en 8320 - nog tot 30 juni effectief in dienst, maar op deze datum was ook hier de inzet een voldongen feit. Over de inzetgeschiedenis van deze lokomotieven vindt men in een afzonderlijk hoofdstuk bij de schrappingen een uitgebreider hoofdstuk. Twee lokomotieven bleven voorlopig ook bewaard.

Reeks 84

Technische gegevens :

Bouwer :	Cockerill / ABR	Motor :	ABR (6 in lijn)
Bouwjaar :	1955 / 1962	Transmissie :	Diesel-hydraulisch
Asindeling :	C	Vermogen :	400 kW
Aantal gebouwd :	70	Massa :	54 200 kg / 55 800
aantal op 01-01-94	56	Snelheid :	kg
aantal op 31-12-94	10		50 km/h

Stelplaatsindeling :

Voor de lokomotieven 8401 - 8459 geeft de tabel de stelplaatsindeling aan bij schrapping.

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

Inzet :

Montzen : 8405 / 8406 / 8408 / 8412 / 8414 / 8424
8433

Van deze lokomotieven werden slechts drie machines nog gebruikt : één lokomotief rangeerde te Montzen-vorming, de tweede te Welkenraedt met bediening van Dolhain en Verviers. Verder kwam deze lokomotief ook regelmatig te Aachen-Hbf met bijzondere vrachten. De derde lokomotief rangeerde te Verviers en bediende ook Pepinster. Vanaf 20 juni werden deze diensten overgenomen door twee machines reeks 82 van Kinkempois.

Stockem : 8407 / 8415 / 8418 / 8419 / 8421 / 8422
8427 / 8428 / 8447

Te Stockem werden nog vier machines gebruikt : twee machines rangeerden te Stockem-vorming en bediende Marbehan, één lokomotief verzekerde de diensten in de werkplaats en reed regelmatig naar Arlon, de vier lokomotief rangeerde te Athus. Deze diensten werden vervangen door drie lokomotieven reeks 73 en de uitbreiding van de diensten van de reeks 91. Thans zijn twee machines reeks 73 te Stockem, één machine verzekerde tot eind 1994 de rangeringen te Athus. De 84-ers werden al tijdens de eerste helft van juni vervangen.

Monceau : 8410 / 8425

Beide machines werden vanuit Haine-St-Pierre / La Louvière ingezet en rangeerden te Haine-St-Pierre zelf en te La Louvière Gare industrielle. Deze diensten werden door één lokomotief reeks 73 van Monceau overgenomen.

Antwerpen-dam : 8417
8442 / 8451 - 8460
8461 - 8470

Antwerpen-dam bleef de enige stelplaats waar de reeks 84 ingezet bleef. Hier gaat het echter enkel om de derde bouwschijf. Tijdens de eerste maanden werden de 84-ers vooral gebruikt in de diverse havensekties van de oude haven. Verder waren er diensten te Antwerpen-Kiel en Schijnpoort.

Praktisch al deze diensten gingen verloren en worden thans door machines reeks 85 gereden. De tien overblijvende machines worden thans vooral ingezet vanuit Mechelen (één te Muizen en één in de CW Mechelen), te Antwerpen-Kiel (met de bediening van Hoboken) en te Essen. Hierbij rijdt deze lokomotief ook regelmatig naar Roosendaal.

Merelbeke : —
8435 / 8439 / 8440 / 8443 / 8444

Deze machines werden ingezet vanuit Kortrijk : er waren nog vier diensten voorzien. Twee lokomotieven rangeerden te Kortrijk (vorming), één machine werd ingezet in het nieuwe overslagbedrijf LAR te Lauwe, een vierde lokomotief werd vanuit Moeskroen gebruikt. Vanaf juni werden alle deze diensten overgenomen door één lokomotief reeks 73 van Merelbeke (te Kortrijk en Lauwe) en een uitbreiding van de inzetreeks van de lokotraktoren reeks 91.

Oostende : —
8426 / 8429 - 8432 / 8434 / 8437 / 8441

Deze machines hadden nog steeds twee inzetplaatsen : drie machines werden te Oostende zelf ingezet, twee verdere machines rangeerden vooral in de havensekties van Zeebrugge. Deze vijf inzetdagen werden thans overgenomen door drie machines reeks 82 (twee te Oostende en één te Zeebrugge) en door de optimalisering van de overige inzetdagen.

Reeks 85

Technische gegevens :

Bouwer :	FUF	Motor :	SEM (6 in lijn)
Bouwjaar :	1956 - 1957	Transmissie :	Diesel-hydraulisch
Asindeling :	C	Vermogen :	400 kW
Aantal gebouwd :	25	Massa :	57 300 kg
aantal op 01-01-94	25	Snelheid :	50 km/h
aantal op 31-12-94	25		

Stelplaatsindeling :

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

Inzet :

Antwerpen-Dam : 8501 - 8525

Na de afgifte van de machines reeks 82 en de afstelling van een groot aantal 84-ers, is de inzet sterk uitgebreid tot niet minder dan 20 inzetdagen. Thans worden 12 lokomotieven gebruikt in de diverse havensekties in de oude haven en de middenhaven (petroleumsektie, fruitoverslag). Niet minder dan vier lokomotieven rangeren te Antwerpen-schijnpoort en bedienen de omliggende loskoeren. De vier overige machines worden gebruikt te Antwerpen-zuid, in de verbinding van Antwerpen-noord naar Ekeren en de lijn 12 en verder te Lier (met de bediening van Kontich en Duffel).

Gedurende korte tijd werden nogmaals drie machines gebruikt te Antwerpen-centraal en Berchem, doch hier werden ze vlug terug vervangen door de reeks 82. Verder worden ze sporadisch ook gebruikt op de verbinding naar Boom en Herentals.

Reeks 91

Technische gegevens :

Bouwer :	Cockerill, ABR, BN	Motor :	GM (16 in V)
Bouwjaar :	1961-1964	Transmissie :	Diesel-hydraulisch
Asindeling :	B	Vermogen :	240 kW
Aantal gebouwd :	60	Massa :	35 000 kg
aantal op 01-01-94	40	Snelheid :	40 km / h
aantal op 31-12-94	36		

Stelplaatsindeling :

9107	FNDM	9115	LNC	9130	LNC	9139	FNDM	9152	FKR
9109	FKR	9117	MKM	9131	LNC	9143	NK	9153	MKM
9110	FKR	9118	MKM	9132	FKR	9144	LNC	9155	NK
9111	LNC	9120	LNC	9133	LNC	9146	NK	9156	NK
9112	LNC	9126	LNC	9135	MKM	9147	NK	9157	FNDM
9113	LNC	9129	FNDM	9136	FKR	9148	MKM	9158	NK
9114	LNC			9137	MKM	9151	NK	9159	MKM
								9160	FKR

Inzet :

Merelbeke : 9109 / 9110 / 9123 / 9132 / 9136 / 9152 / 9160

De overblijvende lokotraktoren worden in twee regio's ingezet : vanuit Merelbeke worden ze gebruikt voor de rangeringen in de CW Gentbrugge, maar ze verzekeren ook de stationsrangeringen te Aalst (met bediening van Denderleeuw) en te Merelbeke zelf.

Ook Kortrijk zet nog 91-ers in : er worden thans drie machines ingezet : één te Kortrijk zelf, één te Ieper (met de bediening van Poperinge, Menen en Komen) en één te Moeskroen. De inzet te Roeselare viel daarentegen weg.

Antwerpen-Dam : 9107 / 9129 / 9139 / 9157

Hier worden drie lokotraktoren ingezet : één machine rangeert in de stelplaats zelf en bedient ook de CW Antwerpen, een tweede rangeert in de bundel Kongo en bedient ook Berchem. Voor een derde is een planning opgesteld : deze voorziet de stationsrangeringen te Lier en de bediening van Kontich.

Monceau : 9111 - 9115 / 9117 - 9118 / 9120 / 9126 / 9130 / 9131 / 9133 / 9144

De inzet van deze lokotraktoren gebeurt voor het grootste gedeelte vanuit St-Ghislain : hier worden twee traktoren gebruikt te Mons, twee te St-Ghislain (met de bediening van Tertre en Jemappes), één te Tournai, één te Lessines (met de bediening van Ollignies) en de laatste te Ath (met de bediening van Ghisenghien).

Maar ook te Charleroi worden ze thans gebruikt : twee lokotraktoren rangeren te Charleroi zelf, één wordt vanuit Manage gebruikt (en bedient Ecaussines) en twee traktoren staat te La Louvière (en rijden o.a. naar Binche). In de loop van 1995 zullen nog andere kleinere stations hun eigen rangeermachine krijgen en hierdoor kunnen opnieuw lokomotieven reeks 73 uitgespaard worden.

Kinkempois : 9143 / 9146 / 9147 / 9151 / 9155 / 9156 / 9158

Daar waar de lokotraktoren eerst te Stockem gestationeerd werden, gingen ze praktisch ongemerkt in het bestand van Kinkempois over. De inzet bleef echter ongewijzigd : in het totaal worden vijf traktoren gebruikt. Twee zijn bedrijvig te Ronet en Namur en voeren er de kleine rangeringen uit. Te Andenne zorgt de 91-er voor de bediening van Namêche en Marches-les-Dames. Jemelle gebruikt zijn traktor voor rangeringen te Jemelle en Marloie. Verder is er nog Ciney met een erg beperkte inzet. Verder zijn er plannen om een dergelijke traktor ook te Statte te stationeren, terwijl ook Verviers in aanmerking zou komen.

Stockem : 9135 / 9137 / 9148 / 9153 / 9159.

In de loop van 1994 is de inzet sterk verminderd en van de vijf ingezette traktoren blijven er slechts drie over : Arlon beschikt over één 91-er voor stationsrangeringen. Ook Libramont heeft nog steeds zijn eigen machine. Deze bedient ook Bertrix. De dere 91-er is te Virton gestationeerd en zorgt voor de stationsrangeringen. Hier wordt ook Signeulx bereikt en van hier uit gaat het regelmatig naar het Franse Gorcy. Thans zijn er ook plannen om een vierde 91-er in te zetten te Athus, dit met de bediening van Halanzy en Aubange.

Rangeerdiesellokomotieven : ***museummaterieel***

Reeks 71

Type 271

Technische gegevens :

Bouwer :	Baume / Marpent	Motor :	SEM (6 in lijn)
Bouwjaar :	1956 / 57	Transmissie :	Diesel-hydraulisch
Asindeling :	D	Vermogen :	500 kW
Aantal gebouwd :	6	Massa :	82 500 kg
aantal op 01-01-94	1	Snelheid :	50 km / h
aantal op 31-12-94	1		

Stelplaatsindeling :

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

Inzet :

De 7103 (ex 271.006) is in zijn laatste toestand bewaard en niet gerestaureerd. Deze machine staat thans te Leuven.

Reeks 72

Type 272

Technische gegevens :

Bouwer :	Brugeoise / Nivelles	Motor :	SEM (6 in lijn)
Bouwjaar :	1956 / 57	Transmissie :	Diesel-hydraulisch
Asindeling :	D	Vermogen :	500 kW
Aantal gebouwd :	15	Massa :	78 650 kg
aantal op 01-01-94	1	Snelheid :	50 km / h
aantal op 31-12-94	1		

Stelplaatsindeling :

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

Inzet :

De 7209 (ex 272.009) staat thans te Antwerpen-dam in zijn laatste uitvoering. De restauratie werd wel aangevat, maar werd stilgelegd bij gebrek aan voldoende middelen en mankracht.

Reeks 83

Type 253

Technische gegevens :

Bouwer :	Cockerill	Motor :	Cockerill (6 in lijn)
Bouwjaar :	1956 / 57	Transmissie :	Diesel-hydraulisch
Asindeling :	C	Vermogen :	400 kW
Aantal gebouwd :	25	Massa :	57 000 kg
aantal op 01-01-94	2	Snelheid :	50 km/h
aantal op 31-12-94	2		

Stelplaatsindeling :

8309	LMG	8319	LNC		
------	-----	------	-----	--	--

Inzet :

De 8309 werd door de Temca aangekocht voor de (privé)goederendienst tussen Mariembourg en Chimay - Momignies en wordt te Mariembourg afgesteld. Voor rangeringen wordt deze lokomotief ook door de CFV3V gebruikt.

Na de afstelling van de laatste lokomotieven van deze reeks voor de zomerregeling, werd de 8319 (voorlopig ?) uitgekozen voor het museumpatrimonium. Deze machine staat voorlopig nog te Monceau afgesteld en wacht op een mogelijke transfert of restauratie.

Dienst infrastructuur :

Reeks 59

Technische gegevens :

Bouwer :	Cockerill	Motor :	Cockerill
Bouwjaar :	1955 / 1956	Transmissie :	Diesel-elektrisch
Asindeling :	B°B°	Vermogen :	1 265 kW
Aantal gebouwd :	55	Massa :	87 200 kg
aantal op 01-01-94	(10)	Snelheid :	120 km/h
aantal op 31-12-94	(10)		

Stelplaatsindeling :

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

Inzet :

Door de aanleg van de "Hoge-Snelheidslijnen" enerzijds en door de verschillende uitgebreide werven voor de aanpassing van de sporen en de elektrifikaties, heeft de dienst infrastructuur een groot aantal werktreinen. Hiervoor moeten de nodige lokomotieven aanwezig zijn.

Voorheen leverde de dienst "Transport" de machines, maar - door het invoeren van een eigen structuur - staat de dienst zelf in voor het vervoer en hiervoor kreeg men een groter aantal (afgestelde) lokomotieven ter beschikking. Dit zijn zowel lijndiesellokomotieven als rangeerdiesels.

Inzet :

Thans worden de 59-ers nog reserve gehouden en rijden een dienst tussen Merelbeke en Ruien. Vanaf de zomerregeling worden de 10 machines gestationeerd op de basis St-Druon bij Antoing. Hier worden ze dan gebruikt op de hoge-snelheidslijn zelf voor het aanbrengen van de ballast op de pas aangelegde sporen. De treinen bestaan uit een aantal ballastwagons met aan weerszijden een lokomotief reeks 59. Normaal worden 4 paren gebruikt en staan de twee overige machines reserve.

Reeks 62

Technische gegevens :

Bouwer :	Brugeoise / Nivelles	Motor :	GM
Bouwjaar :	1961 - 1966	Transmissie :	Diesel-elektrisch
Asindeling :	B°B°	Vermogen :	1 200 kW
Aantal gebouwd :	136	Massa :	78 000 kg
aantal op 01-01-94	0	Snelheid :	120 km/h
aantal op 31-12-94	14		

Stelplaatsindeling :

6203	Centrum	FSR	6286	Centrum	FSR
6215	Centrum	FSR	6287	Centrum	FSR
6217	Centrum	FSR	6303	Centrum	FSR
6263	Centrum	FSR	6309	Centrum	FSR
6266	Centrum	FSR	6312	Centrum	FSR
6273	Centrum	FSR	6329	Centrum	FSR
6275	Centrum	FSR	6330	Centrum	FSR

Inzet :

Op dit ogenblik worden de 62-ers nog slechts gebruikt voor grotere spoorwerven : samen met de spoorvernieuwingstrein worden steeds 3 lokomotieven reeks 62 meegestuurd voor het slepen van de ballasttreinen en het aanbrengen van de spoorstaven en de dwarsliggers.

Vanaf september 1995 worden deze lokomotieven gebruikt voor het aanvoeren van de ballasttreinen vanaf de diverse steengroeven naar de centrale verzamelplaats St-Druon, dit voor het baanvak Antoing - Franse grens. Vanaf juli zouden ze reeds gebruikt worden voor de aanvoer van de materialen voor de aanleg van het spoor.

Het onderhoud van deze machines wordt verzekerd door Merelbeke en Monceau.

Reeks 84

(tweede bouwschijf)

Technische gegevens :

Bouwer :	Baume / Marpent	Motor :	ABR (6 in lijn)
Bouwjaar :	1962	Transmissie :	Diesel-hydraulisch
Asindeling :	C	Vermogen :	400 kW
Aantal gebouwd :	35	Massa :	55 800 kg
aantal op 01-01-94	0	Snelheid :	50 km/h
aantal op 31-12-94	30		

Stelplaatsindeling :

8426	Noord-west	Merelbeke	8444	Zuid-oost	Namur
8427*	Zuid-oost	Angleur	8447	Zuid-oost	Namur
8428*	Zuid-oost	Angleur	8448	Zuid-oost	Namur
8429	Noord-west	Merelbeke	8449	Zuid-west	Monceau
8430	Noord-west	Merelbeke	8450	Zuid-west	Monceau
8431	Noord-west	Merelbeke	8451	Noord-oost	Antwerpen
8432*	Noord-west	Merelbeke	8452	Noord-oost	Antwerpen
8433	Noord-oost	Antwerpen	8453*	Noord-oost	Antwerpen
8434	Noord-west	Merelbeke	8454*	Noord-oost	Leuven
8435	Zuid-west	St-Ghislain	8455	Noord-oost	Hasselt
8437*	Noord-west	Merelbeke	8456*	Noord-oost	Hasselt
8439	Zuid-west	St-Ghislain	8457	Centrum	Schaarbeek
8440	Zuid-west	St-Ghislain	8458	Centrum	Schaarbeek
8441	Zuid-west	St-Ghislain	8459*	Centrum	Schaarbeek
8442*	Noord-oost	Antwerpen	8460*	Centrum	Schaarbeek
8443	Zuid-west	Monceau			

Inzet :

Alle lokomotieven worden thans ingezet voor de gewone werktreinen over het ganse net en in boven afgedrukte tabel vindt men de werkelijke standplaatsen van deze lokomotieven. Bij de machines van het distrikt Noord-west zijn twee machines ondergebracht te Kortrijk, één machine te Deinze, doch deze nummers variëren regelmatig. Vanaf de winterregeling vervangen deze lokomotieven langzaam aan de machines reeks 92, die te licht waren voor de steeds zwaarder wordende werktreinen.

Vanaf het einde van het jaar worden de met een (*) aangeduide lokomotieven aan de dienst die zich bezig houdt met de aanleg van de TGV-lijnen uitgeleend. Na de aanleg van de sporen worden deze machines vanaf december 1995 gebruikt voor de elektrifikatiewerkzaamheden en voor de afwerking van deze lijnen. In eerste instantie worden ze ingezet vanuit de uitvalsbasis St-Druon.

Reeks 91

Technische gegevens :

Bouwer :	Cockerill / ABR / BN	Motor :	GM
Bouwjaar :	1961 / 64	Transmissie :	Diesel-hydraulisch
Asindeling :	B	Vermogen :	240 kW
Aantal gebouwd :	60	Massa :	35 000 kg
aantal op 01-01-94	21	Snelheid :	40 km/h
aantal op 31-12-94	26		

Stelplaatsindeling :

9101	Noord-west	Deinze	9127	Zuid-west	Charleroi
9102	Noord-west	Deinze	9128	Zuid-west	Mons
9103	Noord-west	Deinze	9134	Zuid-west	Charleroi
9104	Noord-west	Deinze	9138	Noord-west	Deinze
9105	Zuid-west	Mons	9140	Zuid-west	CWI Bascoup
9106	Zuid-west	Mons	9141	Zuid-west	Charleroi
9108	Centrum	Schaarbeek	9142	Zuid-oost	Namur
9116	Centrum	CWI Schaarb.	9145	Zuid-west	Charleroi
9119	Centrum	CWI Schaarb.	9149	Zuid-west	Charleroi
9121	Centrum	CWI Schaarb.	9150	Noord-West	CWI Wondelg
9122	Zuid-west	Mons	9154	Zuid-oost	Namur
9123	Zuid-oost	Arlon			
9124	Zuid-west	Mons			
9125	Zuid-west	Charleroi			

Inzet :

De lokotraktoren reeks 91 worden vooral gebruikt voor lichte werktreinen in de onmiddellijke omgeving van de standplaats en in de stations.

Vijf machines rangeren binnen de eigen installaties van de werkplaats van de dienst infrastructuur : de 9116 / 9119 en 9121 zijn in de centrale stapelplaats van de dienst baan te Schaarbeek in bedrijf; de 9140 rangeert in de speciale werf voor spoortoestellen te Bascoup en de 9150 wordt op de creosoteerwerf voor houten dwarsliggers gebruikt te Wondelgem bij Gent.

Reeks 92**Technische gegevens :**

Bouwer :	Brugeoise / Nivelles	Motor :	SEM (6 in lijn)
Bouwjaar :	1960	Transmissie :	Diesel-hydraulisch
Asindeling :	C	Vermogen :	250 kW
Aantal gebouwd :	25	Massa :	50 550 kg
aantal op 01-01-94	18	Snelheid :	45 km/h
aantal op 31-12-94	10?		

Stelplaatsindeling :

9201	Noord-oost	Antwerpen (+)	9214	Zuid-oost	Namur
9202	Centrum	Vorst	9215	Zuid-oost	Angleur
9204	Noord-oost	Antwerpen (+)	9216	Zuid-oost	Angleur
9205	Noord-oost	Leuven (+)	9217	Zuid-oost	Namur
9206	Zuid-oost	CW Salzannes	9218	Noord-west	Deinze (+)
9207	Zuid-oost	Namur	9221	Centrum	Vorst
9208	Centrum	Vorst	9222	Noord-oost	Hasselt (+)
9209	Noord-west	Deinze (+)	9225	Noord-west	Deinze
9210	Zuid-oost	Angleur (+)			
9212	Noord-oost	Antwerpen (+)			
9213	Zuid-oost	Angleur			

Inzet :

Voor het grootste gedeelte werden de lokomotieven reeks 92 vervangen door de overgekomen machines reeks 84 en op de meeste plaatsen werden de 92-ers afgesteld. Enkel in Namur, Angleur en Vorst worden deze lokomotieven thans nog ingezet. Over een officiële schrapping is echter niets bekend, doch deze gaat buiten de normale procedures te werk.

Een speciale situatie heeft men bij de 9206, die de interne rangeringen in de CW Salzannes verzekert en eigenlijk niet afhangt van de dienst infrastructuur.

Dienst E.S. :

Reeks ES 101

Technische gegevens :

Bouwer :	Brugeoise / Nivelles	Motor :	GM (6 in lijn)
Bouwjaar :	1948	Transmissie :	Diesel-hydraulisch
Asindeling :	1A	Vermogen :	150 kW
Aantal gebouwd :	6	Massa :	33 000 kg
aantal op 01-01-94	6	Snelheid :	45 km/h
aantal op 31-12-94	4		

Stelplaatsindeling :

ES 101	Schaarbeek	ES 104	Schaarbeek
ES 102	Schaarbeek	ES 105	Kinkempois
ES 103	Antwerpen-o	ES 106	Gent-St-P

Inzet :

De oudste bovenleidingswagens worden nog slechts zelden ingezet en deze worden nog dit jaar alle afgesteld. In 1994 werden de rijtuigen van Antwerpen en Gent-St-Pierre nog sporadisch gebruikt.

Reeks ES 200

Technische gegevens :

Bouwer :	Brugeoise / Nivelles	Motor :	GM (6 in lijn)
Bouwjaar :	1972	Transmissie :	Diesel-hydraulisch
Asindeling :	B	Vermogen :	200kW
Aantal gebouwd :	12	Massa :	38 000 kg
aantal op 01-01-94	12	Snelheid :	60 km/h
aantal op 31-12-94	12		

Stelplaatsindeling :

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

Inzet :

Deze bovenleidingswagens nemen nu het grootste gedeelte van de diensttreinen voor hun rekening en worden over het grootste gedeelte van het net gebruikt.

Reeks ES 400**Technische gegevens :**

Bouwer :	AM Nivelles	Motor :	SEM (6 in lijn)
Bouwjaar :	1955	Transmissie :	Diesel-hydraulisch
Asindeling :	1A'2'	Vermogen :	250 kW
Aantal gebouwd :	6	Massa :	50 000 kg
aantal op 01-01-94	5	Snelheid :	90 km/h
aantal op 31-12-94	6		

Stelplaatsindeling :

ES 401	Schaarbeek	ex 4307	ES 404	Charleroi	ex 4324
ES 402	Mons	ex 4325	ES 405	Gent-St-P	ex 4315
ES 403	Namur	ex 4319	ES 406	Leuven	ex 4320

Inzet :

De motorwagens reeks ES 400 werden verkregen door de uitbouw van de stellen reeks 43. De ombouw werd eerst door de CW Mechelen uitgevoerd, vanaf de ES 403 door de eigen werkplaatsen van de N.M.B.S. Door het gebrek aan financiële middelen en het ontbreken van onderdelen is de ombouw sterk uitgelopen. Mogelijk worden nog verdere stellen omgebouwd.

Door de hogere maximale snelheid worden deze stellen vooral op de hoofdlijnen van het net gebruikt en komen vooral bij averijen en zware beschadigingen tot inzet. De stellen vertonen verschillende uitrustingen en kleurstellingen?

Reeks ES 500

Technische gegevens :

Bouwer :		Motor :	
Bouwjaar :	1996 / 1997	Transmissie :	Diesel-hydraulisch
Asindeling :	B'2'	Vermogen :	ca. 400 kW
Aantal gebouwd :	11	Massa :	
aantal op 01-01-94	0	Snelheid :	120 km/h
aantal op 31-12-94	0		

Stelplaatsindeling :

ES 501	Brussel-zuid	HST-lijn	ES 502
			ES 503
			ES 504
			ES 505
			ES 506
			ES 507
			ES 508
			ES 509
			ES 510
			ES 511

Inzet :

Begin 1995 worden 10 nieuwe bovenleidingswagens besteld voor de hoofdlijnen van het net, ze worden gestationeerd te Schaarbeek, Gent, Kortrijk, Mons, Charleroi, Namur, Arlon, Liège, Leuven en Antwerpen en vervangen de oudste bovenleidingswagens. Verder wordt voorlopig één analoge bovenleidingswagen - geschikt voor de 25 000 V besteld voor de diensten op de HSL. Twee verdere motorwagens van dit type zijn in optie. Al deze motorwagens moeten eind 1997 in dienst komen.

Reeks ES 46..

Technische gegevens :

Bouwer :	Raghenò	Motor :	GM (6 in lijn)
Bouwjaar :	1952	Transmissie :	Diesel-hydraulisch
Asindeling :	1A'A1'	Vermogen :	125 kW
Aantal gebouwd :	1	Massa :	33 000 kg
aantal op 01-01-94	1	Snelheid :	80 km/h
aantal op 31-12-94	1		

Stelplaatsindeling :

ES 4612	Visé	ex 4612	
---------	------	---------	--

Inzet :

Dit omgebouwde stel wordt vooral gebruikt tussen Visé en Bressoux en Visé en Montzen.

Infrastructuur :

Hoge snelheidslijn Brussel - Antoing - grens

In 1994 startten de werken voor de HSL effectief : na de bouw van de werkplaats te Brussel-zuid in eerste instantie en de ombouw van het station Brussel-zuid anderzijds , werden de werken op twee plaatsen aangevangen : dit gebeurde tussen Brussel-zuid en Lembeek enerzijds en aan de onderdoorgang van de autosnelweg Brussel-Liège te Bierbeek anderzijds.

Tussen Brussel en Halle zijn er werven te Vorst, Ruisbroek, Lot, Halle en Buizingen. Over het ganse traject lopen de HSL-sporen tussen de sporen van de lijn 96 en te Lembeek kruisen ze deze lijn door middel van een viadukt.

In Bierbeek zijn enkel de werken om de HSL onder de autosnelweg te voeren gestart en reeds voor het grootste gedeelte afgewerkt.

In het eerste semester begonnen de grondwerken op het baanvak tussen de verbinding met de lijn 78 te Antoing en de Franse grens en deze grondwerken moeten voor het grootste gedeelte tegen september 1995 afgewerkt zijn.

Planning baanvak Franse grens - Brussel-zuid :

Dit baanvak is in vier sekties onderverdeeld, waarvoor de werken in september 1994 uitbesteed werden. Voor de verschillende werven worden drie uitvalsbasissen gekreëerd , deze zijn :

St-Druon	te Antoing	(met aansluiting op de lijn 78)
Coucou	te Ath	(met aansluiting op de lijn 94)
Lembeek	te Lembeek	(op lijn 94/96)

Vanuit deze stations wordt alle verkeer naar de werven geregeld. De traktie wordt op de werven verzekerd door de lokomotieven reeks 59 (voor de ballasttreinen) en de reeks 84 (voor de werken aan de bovenleiding). Naast de N.M.B.S.-lokomotieven komen ook verschillende machines van de privé-firma's tot inzet, terwijl ook een aantal lokomotieven van de SNCF (vb. BB 63000 en BB 66000) of van de NS (reeks 2200) gehuurd kunnen worden.

De planning geeft het volgende beeld :

Baanvak	Leggen sporen	Bovenleiding	In dienst
<i>Franse-Grens - Antoing</i>	09 / 1995 -- 12 / 1995	12 / 1995 -- 04 / 1996	06 / 1996
<i>Antoing - Ath</i>	03 / 1996 -- 06 / 1996	08 / 1996 -- 12 / 1996	05 / 1997
<i>Ath - Lembeek</i>	01 / 1996 -- 06 / 1996	05 / 1996 -- 09 / 1996	05 / 1997
<i>Lembeek - Brussel</i>	10 / 1995 -- 03 / 1996		06 / 1996

Planning baanvak Brussel-zuid Liège :

Hier is de planning nog niet zo rigoreus opgevat en zijn de werkbasissen nog niet gekend. Wel is bekend dat te Leuven en te Waremmes de werken gestart zullen worden en dat te Landen een verdere uitvalsbasis dient voorzien te worden. De werken zijn op dit ogenblik slechts gestart te Bierbeek en gedeeltelijk tussen Brussel en Zaventem. De voorlopige planning voorziet dat de werken tegen 1998 tot in Waremmes uitgevoerd zijn.

Baanvak	Leggen sporen	Bovenleiding	In dienst
<i>Brussel - Leuven</i>	03 / 1996 -- 12 / 1996	12 / 1996 -- 04 / 1997	06 / 1997
<i>Leuven - Tienen</i>	09 / 1997 -- 12 / 1997	03 / 1998 -- 06 / 1998	05 / 1998
<i>Tienen - Waremmes</i>	03 / 1997 -- 06 / 1997	08 / 1997 -- 01 / 1998	05 / 1998
<i>Waremmes - Liège</i>	03 / 1996 -- 09 / 1996		06 / 1997

Planning baanvak Liège - Duitse grens:

Voor dit baanvak is nog geen enkele planning uitgetekend, dit baanvak zal zeker niet voor 2000 in dienst

Elektrifikaties

Lijn Gent - Lichtervelde - De Panne

Stand 01/1995

De werken aan deze lijn vorderen aan de vertraagd tempo waarbij op verschillende plaatsen de bovenleidingsdraad al aangebracht is. Ook de grondwerken voor het opvoeren van de snelheid gaan verder en ook de traktiestations zijn in ruwbouw klaar.

Ondanks de vooruitgang zal de indienststelling van deze verbinding pas in mei 1996 een feit zijn en zal een doorgaande IC-dienst ingevoerd kunnen worden.

Lijn Liège - Rivage - Gouvy :

In december 1993 kwam de noordlijn tussen Luxembourg en Gouvy in dienst en rijden de elektrische lokomotieven reeks 3 600 van de CFL door tot in Gouvy om er twee goederentreinparen te komen oppikken.

In 1994 startten de voorbereidende werken voor de elektrifikatie van het Belgische deel : dit omvat vooral het op enkelspoor brengen van het traject en de aanpassingen van de talrijke tunnels en onderbruggingen aan het elektrische vrije-ruimte-profiel. De planning is er om de lijn te elektrificeren in 25 000 V / 50 Hz gevoed door een traktieonderstation te Trois-Ponts.

De werkelijke elektrifikatiewerken zijn echter nog niet gestart en de indienststelling zal waarschijnlijk wel uitlopen tot in 1998, ondanks het feit dat de oorspronkelijke planning 1996 voorzag.

Centrale werkplaatsen :

Na de reorganisatie in 1994 zijn er geen echte wijzigingen te noteren bij de werkplaatsen voor het materieel, als overzicht hebben we de volgende situatie.

CW Salzannes :

De werkplaats van Namur staat in voor het onderhoud van alle traktiematerieel, gaande van de elektrische lokomotieven, over de lijndiesellokomotieven en de rangeerdiesels. Verder is het de enige werkplaats die instaat voor de dieselmotoren en de overbrengingen. Ook het elektronisch gedeelte van de traktievoertuigen wordt er hersteld en onderhouden en verder is er een uitgebreide smederij voor thermische behandelingen.

Indrukwekkend is ook de testbank voor de dieselmotoren. Bij gelegenheden worden ook herstellingen aan privé-materieel en stoomlokomotieven van de CFV3V uitgevoerd. Op het buitenterrein staan diverse afgevoerde lokomotieven te wachten op hun verkoop of afbraak. Ook zwaar beschadigde lokomotieven wachten hier op hun herstelling. De rangering wordt gedaan door de eigen 9206.

CW Mechelen :

Deze grootste werkplaats van het net verzorgt het onderhoud van alle elektrische treinstellen, dieselmotorwagens en alle getrokken rijtuigen. De werkplaatsen voorzien ook in de herstelling van traktiemotoren en pneumatische uitrustingen. Verder is er een uitgebreide houtbewerkingsafdeling en een moderne schilderwerkplaats. De CW wordt uitgebreid met een centraal magazijn. Op het buitenterrein is een museum van de mijlpaal ingericht en in één van de zalen is het geschiedkundig deel gehuisvest. Men ziet er o.m. de lokomotief 2920, enkele oude rijtuigen van de trein voor de seinrichting, de ketel van een type 25, de replica van de "Belge" en de "Eléphant". Verder een aantal seinen en onderdelen. Achter de werkplaats - op het lokomotiefkerkhof een groot aantal buiten dienst gestelde motorwagens en stellen.

De rangering wordt uitgevoerd door een lokomotief reeks 84 (meestal 8461 of 8462) van Antwerpen-dam

CW Cuesmes :

Deze werkplaats ten zuiden van Mons was eens een uitgebreide werkplaats voor het onderhoud van rijtuigen, maar is nu sterk in belangrijkheid verminderd. Ze staat thans nog in voor kleinere herstellingen aan rijtuigen, maar ook bij de sloping van afgesteld materieel. De rangering wordt verricht door een lokotractor van Mons.

CW Gentbrugge :

De CW Gentbrugge - gelegen tussen Merelbeke en Gent-St-Pieters is de enige werkplaats die nog zorgt voor het grote onderhoud aan de goederenwagens, maar verder ook voor de ombouw van bestaande wagens of de nieuwbouw van bepaalde speciale wagens. Ook de dienstwagens worden te Gentbrugge onderhouden. Het gewone onderhoud wordt nog uitgevoerd in een tiental kleinere wagenwerkplaatsen verspreid over het net. De rangeringen worden verricht door twee lokotrackoren reeks 91 van Merelbeke.

CW Antwerpen-dam :

Deze kleinere werkplaats staat in voor het tussentijdse onderhoud van de rangeerdiesellokomotieven uit Antwerpen-dam, de bedrijvigheid staat echter op een zeer laag pitje.

CW Luttre :

De werkplaats staat in voor bepaalde kleinere herstellingen aan rollend materieel en verzekert het onderhoud van remsystemen en pneumatische uitrusting. Verder worden sommige lokotrackoren reeks 91 hier onderhouden.

Werkplaatsen / stelplaatsen :

Het aantal werkplaatsen (oudere stelplaatsen) voor het rollend materieel vermindert met het jaar. In 1994 gingen opnieuw twee dergelijke werkplaatsen dicht, met name Ronet en de inzetstelplaats Montzen. Het aantal dergelijke werkplaatsen is thans verminderd tot 10 eenheden, nl. Schaarbeek, Antwerpen-dam, Merelbeke, Oostende (Brugge voor de rangeerdiesels), Kortrijk, Hasselt in het Vlaamse gedeelte, Kinkempois, Monceau, St-Ghislain, Stockem aan Waalse kant. Hierbij komt de nieuwe werkplaats Brussel-zuid voor Eurostar- en TGV-stellen en de inzetplaats Gouvy.

Ronet :

Deze nieuwe stelplaats Ronet - gelegen even buiten Namur aan de Samber - nam in 1922 de taak van de stelplaats Namur in. Men begon zijn dienst met een uitgebreid contingent stoomlokomotieven, de voornaamste waren de typen 25, 29, 31, 38 en 81. Even later werden ook een aantal zware typen 36 aan Ronet toevertrouwd.

Tot in 1930 bleef deze toestand behouden, maar op dat ogenblik zouden de typen 8 de zware reizigersdienst overnemen en zouden de lichte typen 41 de stoptreindienst gaan rijden. Ook het type 7 kwam enige tijd later naar Ronet.

Tijdens de oorlog werden de reizigersdiensten gereden door het type 10, de stoptreinen werden verzekerd door de typen 41 en 44, de doorgaande goederendienst lag in handen van de typen 36, tot bij hun afgifte werd het lokale verkeer gesleept door de typen 81.

Na de bevrijding werd Ronet de hoofdinzetplaats van de moderne typen 29 en dit bleef tot bij de levering van de zware zesassige diesellokomotieven typen 202/203 en later ook type 204. Deze lokomotieven zouden gedurende lange tijd de ruggegraat vormen van de diensten, vanaf 1963 bijgestaan door de lichtere diesellokomotieven type 210. De rangeringen gingen van het type 53 over op de diesels type 250.

De elektrische traktie werd in eerste instantie geleverd door de lokomotieven type 101, later gevolgd door tal van andere elektrische lokomotieven en stellen. Gedurende jaren bleef de traktie ongewijzigd : de machines 202/204 werden wel voor korte tijd bijgesprongen door het type 205, het type 210 verzekerde de lichtere diensten, de rangeringen waren voor het type 250 en 230.

De elektrifikatie van de lijn naar Dinant was het einde voor de stelplaats : Ronet zou lange tijd de lokomotieven reeks 26 en nadien de reeks 20 huisvesten, doch de ondergang werd steeds verder voorbereid : bij de sluiting waren enkel nog de elektrische lokomotieven reeks 23, de rangeerdiesels reeks 73 en 91 in depot. Op 15 januari 1994 werden de deuren definitief gesloten.

Montzen :

Na de eerste wereldoorlog werd Montzen opgericht voor het lokale verkeer in deze uithoek van het net : in eerste instantie werd de dienst verzekerd door enkele typen 81 en dit bleef tot bij de tweede wereldoorlog doorlopen. Na de bevrijding kwamen de typen 26 naar Montzen, de rangeringen werden verricht door de typen 53 en later door de zwaardere typen 98.

Pas in 1963 kwam de verdieseling : wel waren de motorwagen type 553 te Montzen ondergebracht, maar in deze periode kwamen ook de eerste diesellokomotieven type 205 naar deze grensstelplaats. Voor de rangeringen waren de typen 250 aanwezig. Deze toestand bleef gedurende jaren onveranderd : de "Brossels" werden wel vervangen door de reeks 43 en korte tijd later door de reeks 46. Beide stellen kenden nog een opflakking door het rijden van de lokale treinen tussen Welkenraedt en Aachen-Hbf, maar nadien werden het weer de vertrouwde personeelstreinen.

De elektrifikatie van de lijn Tongeren - Visé - Montzen leidde tot de afgifte van de reeks 55, nadien werd ook het onderhoud van de rangeerders reeks 84 aan Kinkempois toevertrouwd. De motorwagens reeks 46 hielden het nog uit tot in mei 1994, maar met de afstelling van deze reeks viel ook het doek van deze kleine en typische werkplaats.

Rijtuigen N.M.B.S.

Overzichtstabel : toestand mei 1994

Type	Klas	Bouw	Tot	1994	Zitpl	Leng.	Omschrijving	Massa	V
TEE	A	1964	17	17	46	25500	TEE-rijtuigen	47000	160
T2		1974	6	6	36	26400	Slaaprijtuig	61000	160
I3	Bc	1960	40	12	72	23334	Ligrijtuig	45000	160
I4	A	1966	22	5	54	24042	Internationaal	44000	160
	B	1966	15	15	54	24042			
	AB	1966	20	12	60	23437			
	ABk	1966		8	60	23437			
I5	Bc	1967	45	45	60	25062	Ligrijtuig	48000	160
I6	A	1977	20	20	54	26400	Internationaal	43000	160
	B	1977	60	43	66	26400			
	Bc	1988	15	15	46	26400			
I10	A	1988	15	15	66	26400	Internationaal	43000	160
	B	1987	80	79	86	26400			
	WR	1991	1	1	---	26400			
I	D	1935	5	3	---	15600	Bagagerijtuig	34000	140
I	Dms	1978	34	27	---	25100	Bagagerijtuig	39000	160
K1	A	1933	122	13	64	23320	Rijtuig binnenverkeer	43000	140
	AD	1934	35	7	50	23320			
	ADR	1933	15	10	36	23320			
K3	B	1956	98	61	108	23320	Rijtuig binnenverkeer	36000	140
M1	Bx	1934		5	70	20040	Rijtuig binnenverkeer > museumpatrimonium	43000	120
	ABx	1937	31	2	38	22756			
	BDx	1935	33	1	50	19500			
M2	A	1959	34	34	68	24000	Rijtuig binnenverkeer	35000	140
	B	1958	347	301	106	24000			
	Bx	1979	Omb	45	106	24000			
	AB	1959	103	81	83	24000			
	ABx	1974	Omb	22	83	24000			
	BD	1958	101	93	74	24000			
	BDx	1959	22	22		24000			
	BDR	1958	15	15	64	24000			
M4	A	1979	50	33	72	24260	Rijtuig binnenverkeer	38000	160
	Ax	1984		17	72	24260			
	B	1980	430	246	104	24260			
	Bx	1984		183	104	24260		39000	
	AD	1981	33	33	56	24260			
	ADx	1984	32	32	48	24260			
	BD	1981	35	12	64	24260		40000	
	BDk	1984		13	64	24260			
	BDkx	1984		10	64	24260			

M5	Ax	1985	15	15	140	24000	Dubbeldekrijtuig		160
	Bx	1985	97	97	200	24000			
	BDx	1985	18	18		24000			

Overzicht speciale rijtuigen

Expo		1973		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	22300	Expo : ex K1-B	34000	140
Expo		1985	4	4	0	15600	Expo-shop	34000	120
Expo		1993	1	1	0	25100	Generator-wagen	39000	160
Cine		1975	1	1	48	22955	Bioskooprijtuig	44000	120
Meet		1981	1	1	0	25100	Meetrijtuig 13	54000	160
Meet		1968	1	1	0	23460	Meetrijtuig 60& bovenleiding	47000	170
Meet		1980	1	1	0	22300	Meetrijtuig radioverbinding	43000	140
Med		1973	2	2	0	46120	Medisch stel	93000	140
Hulp		1979	5	5	0	22300	Rijtuig hulptrein ex I1	57000	120
Sch		1984	5	5	0	22290	Schooltrein ES	40000	120
Auto		1969	50	50	0	26400	Autotransportwagen	26000	160

Inzet : internationale rijtuigen

T.E.E.-rijtuigen :

Deze 17 rijtuigen worden voorlopig nog steeds gebruikt in de T.E.E.-treinen Paris - Brussel - Amsterdam, doch vanaf januari gingen twee van de drie inzetdiensten verloren en werden deze rijtuigen afgesteld. Waarschijnlijk zal de S.N.C.F. deze rijtuigen terug overnemen voor sommige binnenlandse diensten. Eind 1995 zullen alle rijtuigen afgevoerd zijn.

T2 -rijtuigen :

Deze ligrijtuigen worden vooral gebruikt in de nachtverbindingen naar Wien en Italië, verder in de autoslaaptreinen.

I3.-rijtuigen :

Ook deze ligrijtuigen hebben dezelfde inzet, in de internationale nachttreinen rijden ze vooral naar zuid-Europa.

I4.-rijtuigen :

De effectieve diensten zijn praktisch volledig verdwenen en deze rijtuigen staan reserve voor piekperiodes. Meestal worden ze dan gebruikt richting Zwitserland, Oostenrijk en Italië. In 1997 worden ze vervangen door de nieuwe I11-rijtuigen.

I5.-rijtuigen :

De inzet blijft praktisch ongewijzigd : ze rijden mee vanuit Brussel-zuid naar Zwitserland, Italië en Zuid-Frankrijk, verder zijn er diensten bij de autoslaaptreinen in de verschillende bestemmingen.

I6.-rijtuigen (Eurofima):

De zitrijtuigen type I6 worden vooral gebruikt in de EC-treinen naar Duitsland en Zwitserland. De rijtuigen die heringericht werden voor de Memling - rijden enkel in deze verbinding. Een tweede stel wordt in 1994 omgebouwd en herschilderd en komt in 1995 tot inzet.

De ligrijtuigen worden gebruikt in de belangrijkste nachttreinen met verschillende bestemmingen.

I10.-rijtuigen :

De rijtuigen worden hoofdzakelijk gebruikt in de verbinding Oostende - Brussel - Köln, één rijtuig werd omgevormd in Bistro-rijtuig en wordt gebruikt als Memling tussen Oostende en Dortmund. In 1995 wordt een tweede rijtuig omgevormd.

I11.-rijtuigen :

In 1993 werden 163 nieuwe rijtuigen besteld voor het internationale verkeer : de rijtuigen type I11 zal alle diensten van de oude rijtuigen overnemen. De eerste rijtuigen worden eind 1995 afgeleverd. Bouwer is hierbij Bombardier.

Inzet : binnenlandse rijtuigen

K1/ K 3 - rijtuigen :

Deze oudste rijtuigen hebben praktisch geen diensten meer : ze staan op verschillende plaatsen reserve voor versterkingstreinen en als piekurreserve. Deze rijtuigen komen praktisch niet meer in dienst en worden in 1995 definitief afgevoerd.

M1.-rijtuigen :

Deze rijtuigen vormen - als laatste ritvaardige stel - het enige museumstel dat nog ingezet kan worden bij speciale ritten.

M2.-rijtuigen :

De M2-rijtuigen worden nog gebruikt in minder directe diensten : meestal worden ze als piekurtrein of als stoptreinen gebruikt. Inzetplaatsen zijn Brussel-Zuid, Antwerpen, Liège, Gent, Aalst, Chatelet en Schaarbeek.

De elektrische trek/duwtreinen worden gebruikt vanuit Antwerpen naar Turnhout, Leuven en St-Niklaas, de M2-trek/duwstellen in dieseltraktie rijden nog tussen Antwerpen en Neerpelt en tussen Hasselt en Mol.

M4.-rijtuigen :

Deze rijtuigen kennen een uitgebreide inzet op de meeste hoofdlijnen van het net. Inzetplaatsen zijn Oostende, Kortrijk, Schaarbeek, Brussel-zuid, Liège en Namur. Naast de gewone gesleepte stellen (bijzondere dienst Liège - Luxembourg), komen ook de trek/duwstellen tot inzet.

M5.-rijtuigen :

De dubbeldekrijtuigen worden enkel gebruikt in piekurtreinen vanuit Schaarbeek en Brussel-zuid. Bestemmingen zijn Tournai, Hasselt/Genk, Namur -Huy / Jemelle en Tournai.

M6-rijtuigen :

Om de oudere K1/K3 volledig te vervangen en ook de M2§rijtuigen - waarvan het comfort duidelijk als te weinig aangeduid wordt - koopt de N.M.B.S. bij de S.N.C.F. in het totaal 84 rijtuigen type USI gebouwd in 1969/1970. Het gaat hier om 70 tweede-klasserijtuigen en 14 eerste klasse-rijtuigen. Van de B-rijtuigen worden er 15 omgebouwd tot een bagagerijtuig met een compartiment voor de hoofdwachter. Deze vrij comfortabele rijtuigen zullen in 14 stellen bestaande uit 5 rijtuigen (3 B , 1 A en 1 BD) gebruikt worden. Vanaf eind 1995 / begin 1996 zullen deze rijtuigen in de piekurdienst ingezet worden en laten ze de afstelling van de K1/K3-rijtuigen , maar ook de schrapping van alle klassieke stellen reeks 00 (tot nr 128)

Vanaf midden 1995 - na de verbouwing van de laatste drieledige stellen reeks 03 - zal de CW Mechelen deze rijtuigen ombouwen naar Belgische normen : hier zijn er vooral wijzigingen aan de elektrische installatie, de remming en vooral het aanbrengen van een nieuwe kleurstelling.

Omstreeks 2000 zullen deze rijtuigen opnieuw vervangen worden door nieuwe binnenlandse rijtuigen en vooral de nieuwe elektrische stellen.

Vanaf september 1994 is een dergelijk rijtuig voor testen in België aanwezig en rijtuig - leeg - mee in sommige treinen Oostende - Eupen. Vanaf mei 1995 komen 65 rijtuigen naar ons land, de resterende rijtuigen komen in september naar België

Wagens N.M.B.S.

Nummer	Type	Bouw	Verb	As	Lengte	Omschrijving	1994
1000 E4	Fcs	1968		2	9640	Zelflosser (regelbaar)	150
1000 E5	Fcs	1968		2	9640		449
1000 F2	Fals	1975		4	11040	Zelflosser (ertsvervoer)	122
1000 F3	Fals	1967		4	13450		100
1000 F4	Fals	1967		4	13450		50
1000 F5	Fals	1975		4	12540		348
1000 F6	Fals	1975		4	14640		150
1000 F7	Fals	1977		4	12540		300
1000 F8	Fals	1986		4	12540		100
1000 F9	Fals	1981		4	12540		500
1000 H0	F			4			200
1235 A1	Fcs	1963		2	9640		390
1245 A1	Fbl	1944	1977	2	9640		74
1245 A2	Fbl	1957	1978	2	10000		300
1000 D1	Tds	1964		2	9640	Zelflosser met zwenkdak	99
1000 D3	Tds	1968		2	9640		97
1000 D4	Tds	1969		2	9640		148
1000 D6	Tds	1971		2	9640		107
1000 D7	Tds	1971		2	9640		211
1000 D8	Tds	1973		2	9640		63
1000 H1	Fals			4		>> In huur	85
1000 H8	Fals			4		>> In huur	50
1448 H0	Taoos					>> In huur	27
2000 H2	Zas-Zaes	1969		4	13460	>> In huur	316
1004 D0	Tads	1976		4	17570	Opengaand dak met bougies	498
1004 D1	Tads	1983		4	17570		400
1416 A0	Tacms	1972		4	14040		32
1416 B1	Tacms	1975		4	14040		349
1215 B3	Tms	1969		2	10500	Opengaand dak met assen	164
1215 B4	Thms	1969		2	10500		12
1215 C1	Tms	1971		2	10500		60
1238 A1	Tds	1963	1974	2	9640		98
1415 A0	Eas	1972		4	14040	Open wagen met bougies	757
1415 A1	Eas	1975		2	10000		669
1415 A2	Eoas	1972		4	14040		479
1415 A3	Eoas	1983		4	14040		749
1415 G3	Eoas	1993		4	14040		1
1213 B1	Elo	1958	1976	2	10000	Open wagen met assen	55

1215 A1	Es	1975		2	10000		128
1215 A4	E	1956	1971	2	10000		948
1215 A5	E	1956	1973	2	10000		793
1215 A6	Elo	1956	1974	2	10000		75
1215 G4	Eo						35
1215 A1							108
2000 D3		1992				Platte wagen	40
2000 D5		1992					10
2000 G2	Ucs	1963		2	8890	Wagen	43
2000 G3	Ucs	1963		2	9240		91
2000 G4	Ucs	1966		2	10240		3
2000 G5	Ucs	1968		2	10240		39
2000 G6	Ucs	1970		2	10240		93
2000 K1	Zaes					Ketelwagen	60
2000 K2	Zaes	1972		4	14690		5
2213 A1	Hbis	1976		2	14220	Wagen met schuifwanden	513
2213 A2	Habbis	1976		4	28440		24
2213 A3	Hbikks	1984		2	14220		490
2213 A4	Hbikks	1985		2	14220		250
2213 A5	Hbikks	1993		2	14220		10
2216 A2	Gbs	1972		2	14020	Gesloten goederenwagen	284
2216 A3	Gbs	1973		2	14020		604
2216 A4	Gbs	1973		2	14020		120
2216 A5	Gbs	1974		2	14020		99
2216 A6	Gbs	1975		2	14020		185
2216 A7	Gbs	1908	1975	2	14020		296
2216 A8	Gbs	1975		2	14020		448
2216 B0	Habbs	1972		4	28040	Dubbele wagen Gbs	50
2231 A0	Glms	1946		2	9520		34
2233 A1	Hbikks	1983		2		Wagen met schuifwanden	19
3000 G4	Shhmms	1971		2	10000	Platte wagen (speciaal)	50
3000 G5	Shhmms	1969		2	14040		25
3000 S1	Uis	1965		4	15640	Spaciale transporten	5
3000 B7	Slp	1970		4	21440	Schraagwagen	17
3000 B8	Slp	1970		4	21440		3
3000 D6	Loackss	1993		4		Autotransportwagen	10
3210 A2	Ks	1982		2	13880	Platte wagen (standaard)	201
3212 A2	Ks	1961		2	13880		470
3212 A3	Ks	1961		2	13880		601
3212 B0	Ks	1973		2	13880		853
3212 B1	Ks	1974		2	13880		150
3212 B3	Ks	1984		2	13880		168
3212 B4	Kps	1984		2	13880		30
3410 A1	Rbps	1980		4	26240	Platte wagen voor containervervoer	125
3410 A2	Sgs	1982		4	26240		25
3410 A3	Sgs	1980		4	26240		50
3514 C0	Remms	1969		4	14040	Platte wagen met draaistellen	625
3514 C2	Remms	1970		4	14040		445
3514 C3	Remms	1974		4	14040		448
3514 C4	Remms	1969		4	14040		289
3514 C5	Remms	1969		4	14040		40
3514 C6	Remms	1969		4	14040		41
3514 C8	Remms	1969		4	14040		30
3514 C9	Remms	1974		4	14040		40

3514 B0	Rs	1966		4	19900	Platte wagen met draaistellen	68	
3514 B1	Rs	1967		4	19900		221	
3514 B2	Rs	1968		4	19900		285	
3514 B3	Rs	1969		4	19900		239	
3514 B4	Rs	1970		4	19900		98	
3514 B5	Rs	1970		4	19900		207	
3514 B6	Rs	1970		4	19900		235	
3514 B9	Kgps	1968		4	19900		201	
3514 D0	Res	1971	1985	4	19900		1220	
3514 D1	Res	1972	1986	4	19900		457	
3514 D3	Res	1971	1987	4	19900		100	
3514 D4	Res	1972	1990	4	19900		30	
3514 E4	Roos	1966		4	19900		Platte wagen voor speciaal vervoer	25
3514 E5	Rils	1991		4	19900		Wagen met dekzeil	100
3514 G1	Rmms	1974		4	14040	Platte wagen (vierassige)	82	
3514 C7	Rmms	1969	1987	4	14040		26	
3514 F0	Shimms	1969	1992	4	14040	Platte wagen voor containervervoer	50	
3514 F2	Shimms	1969	1992	4	14040		50	
3514 F3	Shimms	1969	1993	4	14040		150	
3514 D2	Ss	1972	1977	4	19900		42	
3514 E1	Ss	1967	1978	4	19900		110	
3514 E2	Ss	1968		4	19900		100	
3610 A0	Sammp	1977		4	15740		Platte wagen	53
3610 A1	Sammp	1977		4	15740		2	
3614 A0	Shmms	1966		4	12390	Wagen voor vervoer van staalrollen	193	
3614 A2	Shmms	1968		4	12040		199	
3614 A3	Tahms	1969		4	12040		99	
3614 A4	Tahms	1970		4	12040		99	
3614 A5	Tahms	1971		4	12040		99	
3614 A6	Shmms	1972		4	12040		2	
3614 A7	Tahms	1972		4	12040		1	
3614 A8	Shmms	1972		4	12040		199	
3614 A9	Tahms	1978		4	12040		269	
3614 B0	Shimms	1977		4	12040		350	
3614 B1	Shimms	1986		4	12040		200	
3614 B2	Shimms	1987		4	12040		75	
3614 C0	Shimms	1992		4	12040		1	
3614 D0	Shimms	1969		4	12040		221	
3614 D2	Shimms	1993		4	12040		200	
3614 H0	Shimms	1993		4	12040		15	
3714 A0	Sgjs	1971		4	20640		platte wagen voor containervervoer	134
3714 A3	Sgs	1971		4	19840			66
3714 A5	Sgss	1992		4	19840			100
3714 B0	Sgss	1982		4	19840	1		
3714 B1	Sgss	1987		4	20040	99		
3714 H0	Sgss	1991		4	20040	300		
5030 B2	Fls	1971		2	10000	Zelflosser	20	
5030 A7	Hbfs	1973		2	14020	Wagen met schuifwanden / Ferry Boats	144	
5030 D0	Tbfis	1977		2	14020	Wagen met opengaand dak / Ferry Boats	50	
5030 C3	Lfs	1963		2	13860	Platte wagen / Ferry Boats	14	

Leveringen :

In 1994 werden enkel de autotransportwagens - gebouwd door Skoda - verder geleverd en zijn alle 200 wagens aan de N.M.B.S. afgeleverd.

Schrappingen :

Eerst en vooral heeft de N.M.B.S. ervoor gezorgd om alle wagens - die al uit de effectieven geschrapt werden - voor sloping te verkopen. Hierdoor konden de deficieten gedeeltelijk verminderd worden en konden diverse afstelstations leeg gemaakt worden en het sporenplan vereenvoudigd. Deze massale verkoop leidde er ook toe dat verschillende oude wagens - die al enkele jaren afgesteld waren - definitief verdwenen en dat de kans om een behoorlijk historisch park op te bouwen verloren ging.

Voor 1994 hebben we tot nog toe geen exakte cijfers kunnen krijgen over de schrappingen, uit de tendens van de vorige jaren komen de volgende schrappingen naar voren :

1000 H0	Fdl	zelfflosser (tweeassig)	
1000 D6	Tds	zelfflosser met zwenkdak	
1215 C1	Tms	Goederenwagen met opengaand dak	volledige reeks
1235 A1	Fcs	zelfflosser (tweeassig)	
1245 A1	Fbl	zelfflosser (tweeassig)	volledige reeks
2216 A2	Gbs	gesloten goederenwagen (grote capacite)	
2231 A0	Glms	gesloten goederenwagen	volledige reeks
3212 A2	Ks	Platte wagen (tweeassig)	
3212 A3	Ks	Platte wagen (tweeassig)	
4031 A0	U	goederenpakwagen (omgebouwd)	laatste wagen

Grensovergangen - Buitenland .

Door de opening van de Europese grenzen is ook het internationale verkeer sterk verhoogd en komen de "vreemde" lokomotieven steeds verder in ons land, terwijl ook het N.M.B.S.-materieel verder doordringt in het buitenland. Het aantal grensovergangen wordt echter afgebouwd, doch opmerkelijk is wel dat niet minder dan drie overgangen privé-overgangen zijn van museumvernigingen.

Nederland (N.S.)

Nederland kent in feit nog slechts twee (internationale) overgangen, nl. te Essen/Roosendaal en Visé/Maastricht. Verder zijn er twee zeer lokale grenstrajekten.

Zelzate - Sas-van-Gent

"Zeeuws-Vlaanderen" kent een eilandbedrijf binnen het Nederlandse bestel en kan - op spoorweggebied - enkel over België bereikt worden. Voor het verkeer tussen Zelzate en Terneuzen heeft en vier lokomotieven reeks 2200, die voor hun onderhoud steeds via het N.M.B.S.-net moeten uitgewisseld worden.

Het (lokale) buurtlandverkeer wordt vooral door de N.M.B.S. afgewikkeld waarbij de treinen door lokomotieven reeks 62 en in mindere mate door de 73-ers tot in Sas-van-Gent gevoerd worden.

Sporadisch komen de N.S.-lokomotieven reeks 2200 ook met hun trein naar Zelzate over. Voor de Gentse Feesten is er gewoonlijk een speciale reizigerstrein gevormd door motorwagens reeks 44 van Merelbeke.

Essen - Roosendaal

Dit is de belangrijkste grensovergang tussen België en Nederland : het reizigersverkeer wordt hier praktisch volledig door de N.M.B.S. afgewikkeld : voor de doorgaande treinen komen vooral de Benelux-trek/duwcombinaties tot inzet, gesleept door de machines reeks 11. Voor de internationale reizigersdiensten worden - naast de reeks 11 - ook de machines reeks 25.5 veelvuldig gebruikt.

In de buurlandverkeer wordt de IC-dienst naar Oostende - via Antwerpen - volledig gereden door de vieriedige stellen reeks 08 (dit tot in Roosendaal), het lokale verkeer daarentegen is in handen van de klassieke stellen reeksen 00 en 06 van Schaarbeek.

In goederendienst worden de doorgaande treinen tot in Roosendaal gesleept door de elektrische lokomotieven reeksen 21 en 23. Bij speciale gelegenheden wordt een reeks 25.5 ook sporadisch tot in het Rotterdamse vormingsstation gebruikt, doch een algemene regel is hier nog niet gemaakt.

Voor de lokalere treinen is het meestal een N.S. diesellokomotief reeks 6400 die de trein tot in Essen brengt. Regelmatig komen hier al de rood geschilderde machines van de dochteronderneming N.S.-cargo tot inzet.

Hamont - Budel

Van deze grensovergang kan men moeilijk nog spreken, daar deze enkel nog gebruikt wordt voor de bediening van het in Budel gelegen zinkfabriek. Hierbij worden de twee volledige ertstreinen vanuit Antwerpen door een reeks 51 van deze stelplaats tot in het bedrijf zelf gereden. De Belgische machine verzekert ook de rangeringen voor het lossen van de zelflossers.

Nederlands verkeer is er op deze lijn niet meer, enkel komen diensttreinen voor de controle en het onderhoud van het spoor vanuit Weert nog tot in Neerpelt, dit omdat er op de lijn zelf geen mogelijkheid bestaat voor kopmaken van de lokomotief. Hiervoor worden thans de diesellokomotieven reeks 6400 gebruikt.

Visé - Maastricht

Deze overgang is van mindere betekenis, daar er slechts één enkele internationale trein tussen Amsterdam en Genua over rijdt. Deze trein - die in 1996 zal verdwijnen - wordt thans gesleept door een elektrische lokomotief reeks 27.

Het gewone reizigersverkeer wordt volledig gereden door de drieledige treinstellen reeks 03, die de verbinding Maastricht - Liège - Brussel - Knokke verzekeren. Voor deze uurdienst volstaat één stel, dat ook de stopplaats Maastricht-randwijk bedient. Deze trein is ook berucht omwille van de drugsmokkel tussen beide landen.

In de goederendienst worden de meeste treinen rechtstreeks vanuit Kinkempois naar Maastricht gereden : traktiemiddelen zijn hier vooral de elektrische lokomotieven reeks 27 en in mindere mate de diesellokomotieven reeks 55. De lokale dienst wordt door N.S.-diesels reeks 6400 tot in Visé gereden, ook hier komt al regelmatig de rode versie tot inzet. Zeer sporadisch wordt een speciale lading door de rangeermachine reeks 82 tot in Maastricht gebracht.

In de zomer zijn er enkele speciale treinen vanuit Luxembourg en uitzonderlijk wordt ook in deze verbinding een lokomotief reeks 1 800 van de CFL gebruikt.

Duitsland (D.B / privé.)

Daar waar met Nederland nog geen echt akkoord afgesloten werd, is dit voor Duitsland wel het geval en komt men meer en meer tot samenwerking en gaan de lokomotieven van beide land verder in het nabuurland.

Montzen - Aachen-west / Aachen-sud

Deze goederenovergang is de belangrijkste in de verbinding met Duitsland en geheel Noord- en Oost-Europa : alle verkeer vanuit de Antwerpse haven maar ook verder Merelbeke wordt langs deze lijn gevoerd en na de aanpassing van de grenstunnel van Gemmenich zijn ook bijzondere wagenladingen langs deze lijn mogelijk.

Het grensoverschrijdend verkeer blijft echter meestal beperkt tot Montzen of Aachen-west, dit door het feit dat het grensbaanvak nog niet onder draad gebracht werd. Meestal rijden de Belgische machines voor doorgaande treinen door tot in Aachen-west. Ingezet worden hierbij machines reeks 51 van Hasselt of Antwerpen-dam en verder nog de lokomotieven reeks 55 van Kinkempois. Twee machines van deze reeks pendelen trouwens praktisch permanent tussen beide grensstations. Door de zware helling vanuit Aachen-west worden alle zwaardere goederentreinen opgeduwd door Duitse elektrische lokomotieven : de helling is trouwens tot aan de ingang van de tunnel te Gemmenich geëlektrificeerd. Meestal wordt als opdruklokomotief een reeks 140 of een zesassige zware lokomotief reeks 151 gebruikt.

Ook Duitse machines reeks 215 komen regelmatig over de grens en twee machines staan te Montzen reserve en worden door Belgische bestuurders gebruikt. Verder worden twee verdere machines ook in binnenlandse dienst gebruikt : verste bestemming is Antwerpen-schijnpoort over Hasselt en Aarschot voor de Huckepack-trein naar Antwerpen en Zeebrugge. Maar andere bestemmingen van de Duitse machines zijn Kinkempois, Hasselt, Winterslag / Ford-Genk en zelfs Hermalle sous Huy. Voor bijzondere treinen komen de Duitse machines ook naar Welkenraedt en Eupen. Verder komen ook de zware rangerlokomotieven reeks 290 tot in Montzen.

Bij omleidingen en treinen naar Zuid-Duitsland gaan de goederentreinen via Welkenraedt naar Aachen-sud en verder Aachen Rote Erde. Hier komen vooral machines reeks 55 van Kinkempois tot inzet, enkel bestuurders van Montzen kennen deze verbinding.

Welkenraedt - Aachen - Hbf

Het reizigersverkeer maakt volledig gebruik van de verbinding Welkenraedt - Aachen-Hbf. Dit laatste staat heeft een aantal omschakelbare sporen en daarom worden alle ritten met Belgisch materieel verzekerd. Er zijn twee soorten treinen : de rechtstreekse verbinding Oostende - Liège - Köln worden gereden door de lokomotieven reeks 16 en 18. Hierbij komt de reeks 18 - voor de Memling trouwens tot in Dortmund.

De overige internationale treinen - met lokomotiefwissel te Aachen - worden gereden door de reeks 27. Vermelden we nog dat in de richting België lichterlokomotieven nodig zijn om de zware helling te overwinnen. Deze diensten worden verzekerd door de diesellokomotieven reeks 215 tot in Aachen-süd. Het gebruik van elektrische lokomotieven is hier onmogelijk daar de bovenleiding op de Belgische spanning ingeschakeld is.

Deze overgang wordt ook vrij regelmatig genomen door Duitse museumlokomotieven of stellen die naar ons land komen : naast de stoomlokomotief reeks 41, die eens per jaar de Vennbahn berijdt, komt het oude T.E.E.-stel reeks 601 regelmatig met chartertrenten naar Oostende.

Stolberg / Walheim - Raeren

Deze kleine grensovergang is thans volledig in privé-gebruik en wordt gebruikt door de (Duitse) museumvereniging Vennbahn . Deze club verbindt Stolberg met de Belgische Vennbahn te Raeren door middel van een ex-Oostenrijkse motorwagen met stuurstandrijtuig reeks 6081. Enkele keren per jaar wordt deze overgang ook gebruikt door chartertrenten met toeristische inslag voor het berijden van de Vennbahn. In 1994 kwam hier o.a. de Duitse diesellokomotief reeks V 200 naar Raeren.

Losheimergraben - Losheim

Deze overgang wordt in principe enkel gebruikt als militaire verbindingbaan naar het kamp van Elsenborn (station Sourbrodt). Maar omdat de legeroefeningen in het NAVO-kader slechts uitzonderlijk plaatsvinden, is hier bijna geen verkeer meer. Gewoonlijk wordt de traktie dan verzekerd door een reeks 55 vanuit Losheim.

Deze overgang wordt sporadisch gebruikt bij speciale rondritten over de Vennbahn . De lijn zelf wordt elk weekend nog tot in Büllingen gebruikt door de Vennbahn zelf, die in dit station haar eindbestemming aan het gelijknamige meer heeft.

Luxembourg (C.F.L.)

Luxembourg speelt meer en meer als doorvoerland voor alle verkeer naar Zwitserland, Oostenrijk en geheel Zuid-Europa. Verder heeft de C.F.L. uitgebreide sommen uitgetrokken voor het moderniseren van zijn net en thans is praktisch het gehele spoorwegnet onder draad. Hiervoor werden wel een aantal nieuwe elektrische stellingen aangekocht, maar voor nieuwe elektrische lokomotieven wacht men op de N.M.B.S. om tot een gezamenlijke pool te komen.

Gouvy - Trois - Vierges

Door de elektrifikatie eind 1993 en door de reorganisatie van de diensten op de noordlijn, hebben we in 1994 een veranderende situatie gekregen.

De rechtstreekse reizigersdienst tussen Liège en Luxembourg wordt volledig uitgevoerd door de (blauwe) diesellokomotieven reeks 55 met elektrische verwarming. De lokale reizigerstreinen tot het grensplaatsje Bellain worden doorgetrokken tot Gouvy en worden gereden door de nieuwe elektrische stellingen van de C.F.L.

In de goederendienst wordt ongeveer 50 % van de trein nu al elektrisch gereden door machines reeks 3600 vanuit Gouvy. De overige diensten worden gereden door klassieke Belgische machines reeks 55, in mindere mate ook door de C.F.L. zusters van de reeks 1 800. Het uiterste punt van deze lokomotieven is nu echter Kinkempois.

De autoslaaptreinen daarentegen worden voor het grootste gedeelte omgeleid via Jemelle en Arlon en worden volledig elektrisch gereden. De overgebleven diensten via Gouvy worden door de 55-ers met elektrische verwarming gesleept.

Anderzijds is er nog de lichterdienst door de reeks 82 tot net op Luxemburgs grondgebied te Bellain.

Arlon - Kleinbettingen / Luxembourg

Deze lijn is volledig geëlektrificeerd in 3 000 V en wordt derhalve voor 80 % bediend door de N.M.B.S. : de internationale treinen op deze verbindingen worden meestal gereden door de krachtige lokomotieven reeks 20 tot in Luxembourg, maar ook de reeksen 26 en 27 komen hier. Voor de IC-dienst

worden de drieledige stellen reeks 03 gebruikt, sinds 1 oktober heeft de CFL trouwens twee dergelijke stellen aangekocht en rijden nu mee in de gewone reeks en bereiken Brussel. Voor de lokale diensten worden de klassieke stellen reeks 00 gebruikt. Deze rijden ook enkele binnenlandse diensten voor de CFL tussen Luxembourg en Kleinbettingen.

Ook het goederenverkeer voor voor een gedeelte in handen van de N.M.B.S. en de doorgaande treinen worden door de elektrische lokomotieven reeksen 20 en 27 tot in Luxembourg vorming gereden. Maar ook de diesellokomotieven reeksen 52/53/54 worden in deze verbinding ingezet en bereiken sporadisch Bettembourg. Maar ongeveer 75 % wordt echter door de CFL gereden en zodoende bereiken de Luxemburgse lokomotieven reeks 1 800 zeer frekwent Stockem. Verder is er één treinpaar dat een doorgaande dienst tussen het Franse Haggondange en Stockem rijdt, deze wordt gesleept door een Franse diesellokomotief reeks CC 72 000.

Athus - Rodange

Deze grensovergang vermindert steeds verder in belangrijkheid : in reizigersverkeer wordt Athus - dat net zoals Gouvy door de CFL geëlektrificeerd werd - bereikt door de elektrische stellen van de CFL. Hierdoor heeft Athus een buitenlandse reizigersverbinding en kunnen reizigers enkel via Luxembourg het Belgische net bereiken.

Het goederenverkeer is tweeledig : lokaal zijn er enkele treinen die door de CFL gereden worden door de lokomotieven reeks 3 600 (elektrisch) of reeks 1 800 (diesel). Het doorgaande verkeer omvat gemiddeld 6 treinparen. Voor de erstreinen naar Belval komt de elektrische 3 600 achteraan aankoppelen, maar blijft de reeks 52/53 van de N.M.B.S. achteraan aan de trein en fungeert tot in Belval als lichterlokomotief. De lege ertstrein wordt door de diesellokomotief alleen terug naar België gebracht. In de loop van 1995 komt de bocht tussen de lijn vanuit Virton en Rodange klaar en kunnen de treinen - zonder kopmaken te Athus - doorrijden en dan blijven de Belgische machines aan de trein. Deze situatie leidt ertoe dat enkele elektrische lokomotieven van de CFL vrijkomen en voor goederentreinen op de noordlijn naar Gouvy gebruikt worden.

In het lokale verkeer komt de rangeerlokomotief van Athus - de reeks 73 - soms te Rodange.

Frankrijk (S.N.C.F. / privé)

Door de opening van de kanaaltunnel en de invoering van de Eurostar-treinen is de belangrijkheid van deze overgangen sterk vergroot en zijn er tal van nieuwe verkeersstromen ontstaan, die voor de overgangen tussen Tournai en Moeskroen met Lille aanbelangen. Hierdoor verminderen andere grensovergangen (bv Erquelinnes) in belangrijkheid.

Athus - Longwy

Deze lijn werd in 1993 al opgegeven en de treinen werden over Bettembourg en Stockem omgeleid. Wel blijft de direkte verbinding tussen Longwy - Rodange en Luxembourg bestaan, zodat sommige treinen - mits kopmaken te Rodange wel nog België kunnen bereiken. Door deze maatregel komen geen Franse lokomotieven meer te Athus.

Signeulx - Gorcy

Deze verbinding heeft een speciaal karakter : het Franse staalbedrijf te Gorcy - nabij de Belgische grens - werd te Signeulx aangesloten op de lijn Athus - Virton. Er vertrekt nog één treinpaar per dag, de diesellokomotieven reeks 52/53 gaan deze trein in het bedrijf zelf halen. Eventuele afzonderlijke wagens worden gebracht door de reeks 73 van Athus.

Heer-Agimont - Givet

Deze verbinding maakt deel uit van de museumvereniging CFV3V en wordt in principe bereden door de dieselmotorwagen 4001, of het motorstel reeks 46 van de vereniging. Op drukke dagen en bij manifestaties komt er stoomtractie in de plaats. Eén van de beide stoomlokomotieven - de reeks 52 of de Elna-lokomotief - komt dan tot inzet.

Momignies - Anor

Ook deze grensovergang wordt beheerd door de CFV3V te Mariembourg. In principe wordt deze overgang niet meer gebruikt, enkele keren per jaar zijn er speciale ritten vanuit Frankrijk naar Mariembourg (bv. bij het festival.) Op dat ogenblik komt gewoonlijk de 4610 van de AFSA te Maubeuge naar Mariembourg.

Ook enkele goederenritten van de Temca hebben al het Franse Anor bereikt. Hierbij komen dan de lokomotieven van deze vennootschap tot inzet. Dit is vooral de lijnlokomotief reeks 60 die gebruikt wordt.

Erquelinnes - Jeumont / Aulnoye

Voorlopig blijft deze overgang nog de voornaamste in de verbinding tussen Liège en Paris. De internationale treinen worden hier vooral gereden door de meerspanningslokomotieven reeks 18 van de N.M.B.S. en de CC 40 100 van de S.N.C.F. Enkele (nacht)treinen hebben een lokomotiefwissel te Jeumont, hierbij komen de gewone elektrische lokomotieven tot inzet. Lokaal verkeer is er hier niet tussen Frankrijk en België.

Het goederenverkeer is echter hier het uitgebreidste : alle goederentreinen rijden tot in het Franse grensstation Jeumont, slechts enkele honderden meters over de grens. Hierbij komen ook weer alle elektrische lokomotieven tot inzet. Maar ook de diesellokomotieven reeks 51 van Monceau gebruiken deze overgang, hierbij worden twee treinparen tot in Aulnoye gereden. Het overgaveverkeer tussen beide naburige stations wordt verzekerd door de ranggerlokomotief reeks 73, gestationeerd te Erquelinnes.

De goederentreinen worden vanuit Jeumont door tal van lokomotiefreeksen van de S.N.C.F. verder gevoerd. Hieronder is ook nog de oude Franse krokodil reeks CC 14 100.

Mons / Quévy - Feignies / Aulnoye

Ook deze overgang is voorloig nog belangrijk in de internationale reizigersverkeer naar Frankrijk : de doorgaande treinen worden gereden door de N.M.B.S. lokomotieven reeks 16 of de Franse machines reeks CC 40 100. De treinen met een lokomotiefwissel te Quévy worden gesleept door alle klassieke elektrische lokomotieven van de N.M.B.S., te Quévy worden ze afgelost door de Franse machines. Hier is het voor het grootste gedeelte de reeks BB 22 200 die de traktie overneemt, maar verder worden ook de reeksen BB 15 000 en BB 16 000 gebruikt. Recent worden ook de nieuwe Sybic-lokomotieven reeks BB 26 000 gebruikt.

Voor het goederenverkeer krijgt men dezelfde situatie, waarbij voor de S.N.C.F. dezelfde lokomotiefreeksen gebruikt worden. Voor de Belgische zijde zijn er ook verschillende treinen gesleept door de machines reeks 51 van Monceau, waarbij men hier dan regelmatig doorrijdt tot in het Franse Feignies. Verder is ook een rangeerlokomotief verschillende uren per dag te Quévy aanwezig : tot mei was dit een reeks 82, nadien werd deze lokomotief vervangen door de reeks 73. Deze machines rijden verschillende korte overgaveritten naar Feignies. Verder worden sommige goederentreinen - o.m. naar Havinnes - door Franse diesellokomotieven reeks BB 66 000 (maar ook de zwaardere BB 67 400) tot in Mons of zelfs Havinnes gereden. Verder komen er rangeerdiesels van de S.N.C.F. (BB 63 000) sporadisch tot in Quévy.

Vanaf begin 1995 zijn sommige diensten al weggefallen : de twee T.E.E.-treinparen wordt vanaf 23 januari door de nieuwe TGV-stellen type Réseau gereden en worden via Lille en Tournai omgeleid. Vanaf 1996 wordt deze grensovergang waarschijnlijk gesloten : het reizigersverkeer gaat dan via de HSL, het goederenverkeer wordt dan via Erquelines omgeleid.

Tournai - Blandain / Lille

Door de openstelling van de "Chunnel" is het verkeer hier sterk uitgebreid : eerst en vooral heeft men natuurlijk de beide treinparen tussen Brussel en London, deze worden gereden door de Belgische, Franse en Britse Eurostar-treinstellen. Gedurende het ganse jaar waren er de testritten en de voorbereidingsritten.

Vanaf januari 1995 wordt deze overgang ook bediend door de S.N.C.F. stellen type TGV / Réseau. Deze rijden de twee T.E.E. treinparen tussen Brussel en Paris, in de plaats van de gesleepte treinen.

In normale reizigersdienst zijn er de treinen Brussel - Lille : een tweeuurdienst die gereden wordt door de trek/duweenheden met de tweespanningslokomotieven reeks 12. Deze treinen verdwijnen echter in de loop van 1995, dit op het ogenblik dat de Eurostar-diensten verder uitgebreid worden. Verder zijn er de treinen tussen Mons en Lille, die gesleept worden door de reeks 15, maar ook - bij beschikbaarheid - door de modernere reeks 12. Deze treinen worden in een volgende periode ook vervangen door TGV-verbindingen tot in Namur.

Bij de lokale reizigersdienst komen enkel Franse treinen in België : afwisselend heeft men hier gesleepte treinstellen type "Nord / Pas de Calais" bediend in trek/duwsamenstelling door de machines reeks BB 66 000 of door tweeledige dieselmotorwagens.

De goederendiensten zijn vrij beperkt en worden tot in Tournai gereden door machines reeks BB 66 000 of BB 67 400. van de S.N.C.F.

Moeskroen - Tourcoing / Lille

Deze overgang is vooral in de doorgaande goederendienst belangrijker geworden : de reizigersdienst wordt volledig beheerst door de lokomotieven reeks 12 die tussen Antwerpen en Lille rijden. Verder heeft men tijdens de zomerperiode nogal wat bedevaarttreinen met bestemming Lourdes. Deze worden gereden door machines reeks 62 van Merelbeke tot in Tourcoing.

De lokale reizigersdienst bestaat uit trek/duweenheden met de elektrische lokomotieven reeks BB 16 500 of BB 17 000. Hiervoor is Moeskroen trouwens uitgerust met een dood spoor op 25 000 V.

Het doorgaande goederenverkeer wordt voor het grootste gedeelte afgehandeld door de elektrische lokomotieven reeks 12 van de N.M.B.S. Deze rijden thans door tot in Lille-Délivrance. één nachtelijke verbinding rijdt echter door tot in Calais-Fréthun, dit met een bestuurder van de S.N.C.F. Op het ogenblik dat de reeks 12 vrijkomt van de dienst Brussel - Lille worden verdere goederentreinen tot aan de kanaaltunnel gereden. Door het gebrek aan tweespanningslokomotieven worden goederentreinen frekwent door Franse diesellokomotieven reeks BB 67 400 tot in Merelbeke gesleept.

Ook bij de lokale goederendienst komen deze zelfde lokomotieven gebruikt tot in Moeskroen, maar hier komen ook de lichtere machines reeks BB 66 000 tot inzet.

De Panne - Bray-Dunes / Dunkercque

De laatste overgang is enkel de laatste jaren iets belangrijker geworden : elk jaar wordt in de zomermaanden één treinpaar 's morgens en één 's avonds doorgetrokken tot in het Franse Dunkercque, dit via de kustlijn en Bray-Dunnes. De traktie hierbij wordt normaal gesproken verzekerd door een lokomotief reeks 62 van Merelbeke. Bij grote drukte tijdens de weekends kan ook een 51ser gebruikt worden.

Het goederen verkeer is miniem en het ene treinpaar wordt door een Franse diesellokomotief reeks BB 66 000 tot in De Panne gesleept. Hier wordt de trein door een 62-er overgenomen.

Verkochte lokomotieven en stellen

Elektrische stellen

Twee Italiaanse privé-maatschappijen - met een net op 3 000 V - hebben Belgische stellen aangekocht voor de vervanging van hunoudere stellen.

ATCM : Modena - Sassaolo

Deze lijn ligt in het noorden van Italië tussen Parma en Bologna (ten zuiden van Milano) Met een lengte van ca. 10 km was men aan vervanging van de oude stellen toe. In 1992 werden vier stellen bij de N.M.B.S. aangekocht, het gaat hier om de stellen 056, 072, 064 en 101. In de eigen werkplaatsen werden deze stellen gemoderniseerd en herschilderd en kregen terug hun oude nummer ALe 228 ... Begin 1993 werden deze stellen dan officieel in dienst gesteld.

Nummer	Nummer ATCM	In dienst	Opmerking
056	ALe 228 056	01/03/93	
064	ALe 228 064	01/01/93	i.d. 26/02/93
072	ALe 228 072	01/01/93	i.d. 26/02/93
101	---		reserveonderdelen.

SATTI : Torino - Ceres

Gesterkt met de goede ervaringen van de ATCM kocht eind 1993 ook de SATTI vier stellen (met een optie op twee bijkomende) bij de N.M.B.S. voor zijn voorstadslijn tussen de noordelijke industriestad Torino en de voorstad Ceres. Eind 1993 gingen de 099 en de 529 al naar Italië, enige maanden later gingen nog twee van de vier voorbehouden stellen - 062 ; 073 ; 075 ; 078 - naar het zuiden. Over de huidige toestand is ons op dit ogenblik niets bekend.

Lijndiesellokomotieven

Reeks 59 :

Eén lokomotief - de 5933 - werd verkocht aan Gleismac Italië - voor de aanleg van de nieuwe Hoge Snelheidslijnen. De transfert gebeurt in december 1986 en de lokomotief werd in een geel-oranje kleurstelling gebracht.

Reeks 60 :

Van deze reeks werden een groter aantal lokomotieven afgestaan aan verschillende privé-firma's voor de aanleg en het onderhoud van de Italiaanse lijnen. De lijst voorziet volgende lokomotieven :

6012	Gleismac	eind 1988
6027	?	1988
6039	?	1988
6042	Ventura	
6045	?	1988
6047	?	1988
6048	Ventura	
6060	Gleismac	1988
6067	Gleismac	1988
6070	Gleismac	1990

Daar deze lokomotieven meestal - zonder veel onderhoud - reden tot een zwaar defekt optrad, zullen wel al verschillende lokomotieven afgesteld zijn. Graag zouden we verdere informatie over deze lokomotieven willen ontvangen.

Rangeerdiesellokomotieven

Reeks 80 :

Bij de schrapping van deze reeks lokomotieven, was er veel belangstelling voor dergelijke machines : enerzijds waren deze machines gekend bij de Duitse spoorwegen en door de goede prijzen

waren diverse Duitse verkopers geïnteresseerd. Ook Italië had in Duitsland al dergelijke machines gekocht en door de gunstiger voorwaarden ging een deel van de markt zich op de N.M.B.S. richten. In het totaal werden 10 machines in het buitenland verkocht. Konkreet gaat het over de volgende lokomotieven :

8003	Layritz (München)	1989	mogelijk verderverkocht
8013	Gleismac (Italië)	1989	
8014	Gleismac (Italië)	1987	
8021	Gleismac (Italië)	1988	
8022	Gleismac (Italië)	1988	
8023	Gleismac (Italië)	1988	
8029	Gleismac (Italië)	1987	
8030	Layritz (München)		koop niet doorgedaan
8038	Gleismac (Italië)	1987	
8042	Gleismac (Italië)	1987	
8048	Layritz (München)		

Reeks 84 :

Ook voor deze lokomotieven was er in 1989 belangstelling vanuit Duitsland en werden 5 machines aangeduid. Of de koop effectief doorgedaan is , hebben we geen echt bericht.

Hierbij ging het om de lokomotieven 8411, 8436, 8438, 8445 en 8446 die door de Zuidduitse firma Layritz te München zouden opgekocht zijn.

Industrielokomotieven :

Ondanks de verbeterde economie, is 1994 voor de industrielokomotieven een zeer slecht jaar geworden. Tal van grote nijverheden verminderden hun activiteiten op spoorweggebied en verminderde hun lokomotiefpark. De oude lokomotieven - die meestal nog in dienst waren - werden niet meer vervangen en worden afgevoerd. Vooral bij de steenkoolmijnen en de metaalnijverheid rondom Charleroi kende een grote teruggang, maar ook diverse kleinere bedrijven eindigden hun eigen traktie. Voor zover we weten zijn er geen nieuwe industrielokomotieven in dienst gesteld.

Limburg

Vooral in Limburg kende de industriële spoorweggebeuren een flinke knauw : te Beringen (K.S.) werden praktisch alle *Brissoneau & Lotz* machines verkocht en slechts twee machines zijn nog actief voor het weinige verkeer binnen de zetel. Ook te Balen (*Vieille Montagne*) werden de drie oude lokomotieven vervangen door een tweedehandse machine en werden ze verschroot. Ook *Stevens* gaf de eigen inzet op en de - te slopen - wagens worden door een machine van de kolenhaven binnengebracht. Te Tessenderlo werden de beide oude *Fauvet-Girel* machines afgesteld en vervangen door een tweede *Cockerill*-diesel.

Kempense Steenkoolmijnen (K.S.) -- Beringen				
4	Brissoneau 018	BB	1959	D.E.
10	Brissoneau 067	BB	1959	D.E.
Kolenhaven Genk				
5	Cockerill 3659	B	1958	D.H.
6	Cockerill 3658	B	1958	D.H.
7	Cockerill 3660	B	1958	D.H.
8	Vollert	B	1982	Robot
Ford Genk				
1	Orenstein & Koppel 26231	B	1963	D.H.
2	Orenstein & Koppel 26247	B	1963	D.H.
3	Orenstein & Koppel 26551	B	1963	D.H.
4	Orenstein & Koppel 26702	B	1971	D.H.
A.L. Z. Genk				
	Cockerill	B	1960	D.H.
	Cockerill	B	1960	D.H.
	Cockerill	B	?	D.H.
	Cockerill	B	?	D.H.
Maasland Genk				
1	A.B.R. (ex KS Winterslag)	B	1962	D.H.

Tessengerlo-Chemie				
Elie	Cockerill	B	1973	D.H.
Theo	Cockerill	B	?	D.H.
--	Fauvet-Girel (afgesteld)	B	1958	D.E.
--	Fauvet-Giral (afgesteld)	B	1962	D.E.
Dow - Chemie -- Tessenderlo				
	Orenstein & Koppel	B		D.E.
	Henschel	B		D.H.
Floam-glass (Pittsburg Corning Europe) -- Tessenderlo				
1	Dutz 57963	B	195.	D.H.

Verdere lokomotieven - konstrukteur onbekend - te Lommel (zandgroeve), Lommel (Metalim - unimog-trekker) en Balen (Vieille Montagne)

Antwerpen

Te Antwerpen heeft men drie regio's waar een aantal nijverheden hun eigen lokomotieven bezitten, nl. de Antwerpse haven, de Scheldekaaien ten zuiden van Antwerpen, de Kempen (met zijn zware metaalnijverheid en de Rupelstreek.

Hessenatie - Antwerpen haven				
1	Hunslet (radiobestuurd)	B		D.H.
2	Hunslet (radiobestuurd)	B		D.H.
Esso Antwerpen-haven				
1	Baume & Marpent	BB	1957	D.E.
BASF Antwerpen-noorderhaven				
1	Henschel	C		D.H.
2	Henschel	C		D.H.
3	Henschel	C		D.H.
4	Henschel	C		D.H.
Belgisch leger Brasschaat				
	Orenstein & Koppel 21141	C	1940	D.H.
Prayon Sauvegarde				
1	Cockerill	B		D.H.
Métallurgie d' Hoboken -- Olen				
1	A.B.R.	B	198.	D.H.
Glaverbel -- Mol-Gompel				
1	Cockerill	B		D.H.
2	Cockerill	B		D.H.

Verdere lokomotieven - konstrukteur onbekend - te Hemiksem, Hoboken, Merksem (?), Schelle en Bayer (Antwerpen-haven)

Brabant

Te Brabant is de industriële activiteit verminderd : vooral bij de Forges de Clabecq werden een aantal lokomotieven afgevoerd. De industriële kernen liggen in de Brusselse kanaalzone en rond Tubize.

Chemin de fer industriel -- 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				
1	Orenstein & Koppel	B	1957	D.E.
Forges de Clabecq -- Clabecq				
11	Cockerill	B		D.H.
15	Cockerill	B		D.H.
--	+ ca. 8 Cockerill-diesels	B		D.H.
Carrieres de Quenast -- Quenast				
	Cockerill	B		D.H.
	Cockerill	B		D.H.
	Cockerill	B		D.H.
Bates - papierfabriek -- Tubize				
1	Orenstein & Koppel	B		D.H.

Verdere machines mogelijk te Lot (sloopbedrijf), Brussel-west (sloopbedrijf)

Liège

Door de oudere industrieën, die steeds verder gesaneerd worden, wordt de inzet van eigen lokomotieven steeds verder beperkt. Verder is er te Sclessin - langs de lijn 125 - een handelaar in lokomotieven - Locorem - die verschillende industrielokomotieven in zijn bedrijf staan heeft en ze aan verschillende bedrijven verhuurt, dit bij onderhoud van hun eigen lokomotief, of verkoopt.

Petroleum haven -- Bressoux				
1	Deutz	B	1939	D.H.
Chertal - Herstal				
1	Cockerill	B		D.H.
2	Cockerill	B		D.H.
3	Cockerill	B		D.H.
4	Cockerill	B		D.H.
5	Cockerill	B		D.H.
6	Cockerill	B		D.H.
7	Cockerill	B		D.H.
8	Cockerill	B		D.H.
Cockerill / Seraing - Ourgée				
	Cockerill (7 stuks)	B		D.H.
	General-Electric (6 stuks)	B		D.E.
	Fauvet-Girel (4 stuks)	B		D.H.
Prayon -- Engis				
	Cockerill	B		D.H.
	Cockerill	B		D.H.
Carriere Wautier : Hermalle - sous - Huy				
1	Cockerill 4774	B	1968	D.H.
2	Cockerill	B		D.H.
Kalk - cement-verwerkend bedrijf Neuville				
1	Cockerill	B		D.H.
C.B.R. -- Haccourt / Visé				
1	Cockerill	B		D.H.

Luxembourg

Geen industrielokomotieven bekend, behalve bij de kalkgroeve te Jemelle .

Kalkgroeve 'l Hoëst - Jemelle				
1	Henschel	B		DM.
2	Henschel	B		D.M.

Namur

De provincie Namur - met vooral zijn kleinere steen- en kalkgroeves - heeft nog steeds de oudste industrielokomotieven in dienst, nochtans zijn er in de vorige jaren enkele zeer typische machines afgevoerd en gesloopt. Dit was vooral het geval voor de steengroeven van Tailfer (oudste D.E. industrielok) en van Andenne.

Suikerfabriek Wanze - Statte				
1	Cockerill	B		D.H.
Carrière Dolomeuse - Marches-les-Dames				
--	Cockerill 3573	B	1969	D.H.
Carrière Dolomies - Namêche / Marches-les-Dames				
	Moyse	B	1951	D.M.
Carrière -- Namêche				
	Cockerill	B		D.H.
	Deutz	B	1948	D.M.
Carrière -- Andenne				
	Hunslet	C		D.H.
Carrière - Lustin / Tailfer				
1	Cockerill	B		D.H.
Solvay -- Jemeppe - sur - Sambre				
1	Cockerill	B		D.H.
	Cockerill	B		D.H.
	Cockerill	B		D.H.
	Cockerill	B		D.H.
Suikerfabriek Genval				
	Cockerill	B		D.H.

Verdere lokomotieven zijn (of waren) aanwezig te Franière,

Hainaut

De provincie Hainaut was eens de provincie et het grootste aantal bedrijven en dus ook industriële lokomotieven. Door de fusies en de sluitingen is deze bedrijvigheid vrij miniem geworden, er zijn nog de metaalverwerkende bedrijven (Couillet/Sambre, Boël) en de steengroeven.

Couillet - Sambre : Vestiging Couillet				
	Cockerill (ca. 40 lokomotieven)	B		D.H.
Couillet - Sambre : Vestiging Marchienne				
--	Cockerill (ca. 5 lokomotieven)	B		D.H.
	Withcomb	B		
	ASEA	BB		D.E.
	UHM Couillet	BB		D.M.
Couillet - Sambre : Vestiging Monceau				
	Cockerill (ca. 10 lokomotieven)	B		D.H.
Disteel - Acoz				
	Cockerill	B		D.H.
Carlam - Châtelet				
	Cockerill (ca. 5 lokomotieven)	B		D.H.

Carrière - Deux-Acres				
	Cockerill (3 lokomotieven)	B		D.H.
Georges & Cie : Marchienne				
	Hundswell 2005	C		D.M.
Acec / Cableries - Marchienne				
	Cockerill	B		D.H.
Carrière : Lessines				
	Cockerill (3 lokomotieven)	B		D.H.
CCB - cementindustrie : Havinnes				
1	Cockerill 4202	B	1966	D.H.
A.L.C. - Clercq				
	Moës	B		D.M.
Boël - metaalbedrijf : La Louvière				
	Cockerill (ca. 5 lokomotieven)	B		D.H.
Carrière de Wallers- Momignies				
	Cockerill (ex NMBS 6019)	BB	1962	D.E.

Naast de boven genoemde lokomotieven, zijn er nog verdere machines in de omgeving van Charleroi, de streek van Piéton / La Louvière en de streek rondom Mons / St-Ghislain (Tertre, Jemappes, ...) De gegevens ontbreken echter.

Oost - Vlaanderen :

De provincie heeft slechts één enkele concentratie van zware industrie, nl. de kanaalzone tussen Gent en Terneuzen. Verder zijn er te Aalst en St-Niklaas nog bedrijven met eigen traktiemiddelen.

Havenbedrijven van Gent				
1	Renault	B		D.H.
2	Renault	B		D.H.
3	Renault	B		D.H.
4	Renault	B		D.H.
Sidmar - Gent-noord				
--	Cockerill (ca. 5 lokomotieven)	B		D.H.
Suikerfabriek - Moerbeke-Waas				
	Cockerill	B		D.H.
S.V.K. - St-Niklaas				
	Cockerill	B		D.H.
Amylium - Aalst				
	Henningdorf (ex DR 346.11966)	D	1964	D.H.
	Henningdorf (ex DR 346.12374)	D	1964	D.H.

Mogelijk zijn er nog verdere industrielokomotieven bedrijvig in de Gents kanaalzone. de gegevens hiervan ontbreken ons echter.

Te Maldegem verhuurt de firma Sobemai (De Lille) nog diesellokomotieven aan diverse bedrijven. Verder staan hier nog een aantal stoomlokomotieven in een hall en op het buitenterrein.

West - Vlaanderen :

Deze provincie heeft de minste grotere bedrijven, enkel te Zeebrugge zijn er industrielokomotieven aanwezig, terwijl ook te Brugge (Bombardier) een eigen lokomotief bedrijf is.

Glaverbel - Zeebrugge				
	Cockerill (2 lokomotieven)	B		D.H.
Carcoke - Zeebrugge				
1	Cockerill 4220	B	1970	D.H.
	Couillet	B		D.H.
Bombardier -- BN - Brugge				
	?	B		D.H.
C.I.W.L. - Oostende				
	Moyse (eigenbouw)	B		D.M.
Schroothandelaar -- Deerlijk				
	?			

Museummaterieel N.M.B.S.

1. Algemeen :

De N.M.B.S. bewaart zelf een belangrijk patrimonium aan spoorwegmaterieel en diverse bijkomende onderdelen van het bedrijf zelf. Normaal gesproken zijn er twee bewaarplaatsen voor het gerestaureerde materieel namelijk Brussel-noord als officieel museum en Leuven als bewaarplaats.

Gedurende een bepaalde periode werden bepaalde lokomotieven in de stelplaats zelf gerestaureerd en ritvaardig behouden door een beperkt aantal mensen uit deze werkplaats. Maar door de sluiting van bepaalde stelplaatsen (bv. Ronet) en door de weinige interesse van andere werkplaatsen (bv. Hasselt) is deze politiek moeilijk aan te houden. Anderzijds werd ook een stel een diesellokomotief ter beschikking gesteld van privéverenigingen van spoorwegpersoneel.

Het niet gerestaureerde materieel werd anderzijds - onder dak - ondergebracht te Haine-St-Pierre. Ook werd de intentie uitgesproken om van elke lokomotief of rijtuig een exemplaar te bewaren.

Negatief punt is echter het ritvaardig houden van het materieel : de beperkte budgetten enerzijds en de hoge vraagprijzen zorgen ervoor dat dit materieel nog weinig naar buiten treedt en hierdoor opnieuw verkommert. Thans is enkel nog het type 29 ritvaardig bij de stoomlokomotieven, bij de diesellokomotieven wordt enkel nog de 201.010 regelmatig gebruikt.

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

2. Het behouden traktiematerieel :

Num.	Bouwer	fabr.	Bj	Afkomst	Asind.	toest	Plaats
1.002	Consortium. Belge	1716	1935	N.M.B.S.	2'C1'	Ritv	Leuven
7.039	FUF Haine-St-Pierre	1326	1922	N.M.B.S.	2'C	Gerest	Leuven
10.018	Cockerill	2819	1912	N.M.B.S.	2'C1'	Gerest	Leuven
12.004	Consortium Belge		1939	N.M.B.S.	2'B1'	Ritv	Leuven
16.042	Tubize	1594	1905	N.M.B.S.	2'B1't	Gerest	Leuven
18.051	St-Léonard	1405	1905	N.M.B.S.	2'B	Gerest	Treignes
29.013	Montreal	74510	1945	N.M.B.S.	1'D	Ritv	Leuven
44.225	Cockerill	2663	1908	N.M.B.S.	C	Gerest	Leuven
53.320	Boussu	178	1904	N.M.B.S.	Dt	Gerest	Leuven
64.045	Henschel	13885	1912	N.M.B.S.	2'C	Gerest	Leuven
72	Cockerill	509	1859	N.B. > Monceau-Font	Dt	--	Leuven
1152	Evrard	316	1880	N.M.B.S. > Tertre	Ct	Gerest	Leuven
A 12	At. de la Dyle		1935	N.M.B.S.	--	Ritv.	Leuven
228.002	At. de la Dyle		1939	N.M.B.S.		--	Leuven
228.5..	Brugeoise		1955	N.M.B.S.		--	Schaarb
220.901	Werkspoor		1956	N.M.B.S.		--	Leuven
101.012	Baume / Marpent		1949	N.M.B.S.	B°B°	Ritv.	Ronet?
2920	Baume / Marpent		1949	N.M.B.S.	B°B°	Mon.	CW FM
(2802)	Baume / Marpent		1949	N.M.B.S.	B°B°	In d	i.d.

Nummer	Bouwer	Fabr	Bj	Afkomst	Asind	toest	Plaats
2	Stephenson (Replica)		1835	Etat Belge	1A1	repl	
6	Cockerill		1836	Etat Belge	1B	repl	
2	De Ridder			Co Anvers/Gand	1A1	gerest	Brussel-N CW FM
ketel t25							
201.010	Cockerill		1955	N.M.B.S.	B°B°	ritv.	Antwerp.
204.004	Anglo-Franco-Belge		1957	N.M.B.S.	C°C°	i.d.	Stockem
6041	Cockerill		1961	N.M.B.S.	B°B°	ritv.	Kinkemp
211.006	A.B.R.		1962	N.M.B.S.	B'B'	gerest	Leuven
253.0..	Cockerill		1956	N.M.B.S.	C	--	Monceau
7103	Baume / Marpent		1957	N.M.B.S.	D	gerest	Leuven
272.009	Brugeoise / Nivelles		1956	N.M.B.S.	D	--	Antwerp.
551.48	CW Mechelen		1939	N.M.B.S.	B	ritv.	Leuven
4006	CW Mechelen		1956	N.M.B.S.	B'B'	ritv.	Kortrijk
4601	Ragheno		1952	N.M.B.S.	1AA1	ritv.	Montzen
4903	Germain		1942	N.M.B.S.	1AA1	ritv.	Antwerp.
608.05	FUF Haine-St-Pierre		1939	N.M.B.S.	B'2'	in rest	Antwerp.
654.02	Baume / Marpent		1936	N.M.B.S.	2'B'	--	Leuven
1	Cockerill	3145	1926	Darsen Gent	Btv	gerest	Leuven
2	Cockerill	2435	1904	De Nayer Willebroek	Btv	gerest	Leuven
4	Henschel	3541	1916	B.A.S.F. Antwerpen	Btf	gerest	Leuven
4	La Hestre	39	1923	Darsen Gent	Bt	gerest	Leuven
12	La Meuse	5265	1954	K.S. Beringen	Dtf	gerest	Leuven
D1	Deutz		1953	Rémy Wijchmaal	B	--	Leuven

Naast dit materieel heeft men nog tal van rijtuigen, wagens en enkele stoomkranen afgesteld te Leuven, Haine-St-Pierre en Aalst (dit voor het ritvaardige materieel)

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

De bewaarplaats van Haine-St-Pierre is niet toegankelijk voor het publiek.

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

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

Bij de museumverenigingen zijn de volgende reeksen / typen behouden :

Type 551	Schaarbeek (TSP)
Type 553 / Reeks 49	Mariembourg (T.S.P.)
Type 554 / Reeks 46	Schaarbeek (T.S.P.), Maldegem (SCM), As (LSV), Mariembourg (CFV3V)
Type 603 / Reeks 43	Baasrode (SPD), Schaarbeek (T.S.P.)
Type 201 / Reeks 59	Raeren (Vennbahn), Schaarbeek (T.S.P.)
Type 210 / Reeks 60	Schaarbeek (T.S.P.), Mariembourg (Temca)
Type 253 / Reeks 83	Mariembourg (Temca)

2. Het museummaterieel :

Numm	Bouwer	Fabnr.	Bj	Herkomst	Asind	Toest.
1	Cockerill		1877	Beaujonc / Patience	Btv	--
2	Haine-St-Pierre	1071	1911	Tessengerlo-chemie	Bt	--
3	La Hestre	46	1925	Tessengerlo-Chemie	Bt	in rest.
4	Cockerill	975	1875	Beaujonc/ Patience	Btv	ritv.
5	La Meuse	3223	1926	Charbonn. Wérister	Ct	in rest
19	Biesme (stoomkraan)			K.S. Winterslag	Btv	in rest
20	Deutz		1951	Metaalbedr. Düsseldorf	B	--
21	Moës		1948	Beaujonc / Patience	B	in rest
22	Montmirail		1955	K.S. Zolder	B'B'	ritv
23	Franco-Belge		1923	Beaujonc / Patience	C	ritv
31	F.U.F. Haine-St-Pierre	2185	1957	K.S. Winterslag	B	in rest
32	F.U.F. Haine-St-Pierre	2186	1957	K.S. Winterslag	B	--
33	A.B.R.	2200	1962	K.S. Winterslag	B	--
34	A.B.R.	2243	1963	K.S. Winterslag	B	--
35	A.B.R.	2244	1963	K.S. Winterslag	B	--
36	A.B.R.	2245	1963	K.S. Winterslag	B	ritv
41	Cockerill	3588	1957	K.S. Waterschei	B	--
230012	Cockerill	3589	1957	K.S. Waterschei	B	ritv
43	Cockerill	3590	1957	K.S. Waterschei	B	--
44	Cockerill	3829	1961	K.S. Beringen	B	--
554.14	Ragheno		1952	N.M.B.S. 554.14	IAA1	ritv
5.11	Alfa-Klinkhamers		1948	N.M.B.S. 5.11	B	--
Smalspoorlokomotieven						
5.01	Schöma		1957	K.S. Eisdien	B	in rest
5.02	Moës		1948	K.S. Zolder	B	ritv
5.03	Deutz		1948	K.S. Waterschei	B	in rest
5.04	Deutz		1950	K.S. Waterschei	B	in rest
5.05	Ruhrthaler		1955	K.S. Zolder	B	--
5.07	Oxygenium		1932	K.S. Beringen	B	--
5.08	Acec		1938	K.S. Winterslag	B	gerest
5.09	Acec		1948	K.S. Beringen	B	--

Verder :
 3 rijtuigen type L
 3 rijtuigen type R
 2 rijtuigen type K1
 1 rijtuig type X
 8 goederenwagens

3 personeelwagens smalspoor
 31 mijnwagens

Vennbahn

Raeren

1. Algemeen :

Lijn :

Eupen - Raeren - Sourbrodt - Weywertz - Büllingen / Trois-Ponts	62 km	1 435 mm
Raeren - Stolberg (Duitsland)	12 km	1 435 mm

Stelplaats :

Raeren (voor de lokomotieven in de werkplaats, de rijtuigen op het emplacement)
Stolberg (voor de motorwagens)

Te Bereiken :

Het startpunt is in de normale exploitatie het N.M.B.S.-station Eupen.

Raeren kan bereikt worden langs de weg Eupen - Aachen, dit tot in Raeren, dan rechts richting centrum en vanaf hier de wegwijzers "Vennbahn" volgen.

Veranderingen in 1994 :

Hier kende men een uitbreiding van de dienst vanuit Weywertz naar Trois-Ponts. Hierdoor wordt om de veertien dagen naar Büllingen en Trois-Ponts gereden. Het materieel bleef ongewijzigd, wel werden de rijtuigen als eerste bij een museumvereniging geïmmatrikuleerd bij de N.M.B.S.

De Duitse vereniging Vennbahn e.V. - gevestigd te Stolberg - exploiteert dit deel van de lijn tussen Stolberg en Raeren door middel van Oostenrijkse motorwagens.

Zowel de Vennbahn zelf organiseert talrijke speciale ritten naar verdere bestemmingen, maar ook verschillende Duitse museumvoertuigen bereden de Vennbahn in de loop van 1994.

Vooruitzichten voor 1995 :

Het museumbedrijf wordt verder uitgebouwd, waarbij wel de benodigde structuur aanwezig is en blijft. Men houdt het hier trouwens op een typische "vervoers"vereniging en op dit ogenblik is er geen belangstelling in een uitgebreidere museale werking.

Anderzijds wordt ook het aantal speciale ritten verhoogd en probeert men vooral op de Duitse markt verder binnen te dringen. Dit is mogelijk door de uitbreiding van de dienst tussen Stolberg en Raeren.

2. Het museummaterieel :

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

Verder heeft de Vennbahn nog het volgend materieel :

9 rijtuigen	type K1
1 rijtuig	type L
1 buffetrijtuig	Mitropa ex-DR
2 restauratierijtuigen	Mitropa ex-DR
1 bagagewagen	type D ex-N.M.B.S.
9 goederenwagens	
1 sneeuwploug	ex DB

De Vennbahn e.V. bezit nog :

2 aanhangwagens voor de motorwagens ex-OBB
2 goederenwagens

Informatie :

Station Raeren
Tel : 087 / 85 24 87

A.T.F.

Kinkempois

1. Algemeen :

De spoorwegmensen van de stelplaats Kinkempois hebben in het dienstgebouw van deze werkplaats een museum uitgebouwd over de geschiedenis van de spoorwegen te Liège, de seinen, ...

Het museum is op sommige zaterdagen in zondagen open. Verder houden ze lokomotief 6041 (zie N.M.B.S.-materieel) ritvaardig en verzekeren er sommige speciale gelegenheidsritten mee. Waarschijnlijk zullen ze ook dieselstel 4601 gaan onderhouden.

Informatie :

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

Chemins de fer à vapeur des 3 vallées

Mariembourg / Heer-Agimont

I. Algemeen :

Lijn :

Mariembourg - Treignes	14 km	1 435 mm
Mariembourg - Chimay - Momignies	21 km	1 435 mm
Dinant - Givet (Frankrijk)	24 km	1 435 mm
Momignies - Anor (Frankrijk)	8 km	1 435 mm

Stelplaatsen :

Mariembourg
Treignes
Heer-Agimont

Te bereiken :

Mariembourg : de vierbaansweg Charleroi - Philippeville - Couvin volgen tot in Mariembourg, hier linksaf richting Mariembourg-centrum. Vanaf dit punt is de weg bewegwijzerd.

Heer-Agimont : ligt langs de weg Dinant-Givet, juist voor de Franse grens.

Veranderingen in 1994 :

Grootste nieuwigheid is de inhuldiging van de museumloods te Treignes en de permanente tentoonstelling van traktiematerieel en spoorwegonderdelen in deze loods. Hierdoor is de museumwerking dan ook uitgebreid over het ganse jaar.

Verder zijn er de indienststelling van de zware tenderlokomotief reeks 064 (dit na een restauratieduur van bijna 10 jaar en de aankoop van een tweede Oostduitse stoomlokomotief reeks 50 voor de diensten tussen Givet en Dinant

Vooruitzichten voor 1995 :

In 1995 is er geen echt hoogtepunt voorzien : de werken rondom het museum moeten afgewerkt worden en het emplacement te Mariembourg wordt aangepast naar de nieuwe mogelijkheden. Verder zijn er de diverse aanpassingen aan het materieel voor de nieuwe N.M.B.S.-reglementering. Hierdoor blijft niet meer veel tijd over voor echte nieuwigheden.

informatie :

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

2. Het museummaterieel :

Nummer	Bouwer	Fabrnr	Bj	Herkomst	Asind.	Toest
SA 01	Anglo-Franco-Belge	2596	1945	S.A.F.E.A. Houdeng	Ct	
SA 02	Anglo-Franco-Belge	2590	1945	S.A.F.E.A. Houdeng	Ct	
SA 03	Tubize	2002	1929	S.A.F.E.A. Houdeng	Ct	
CA 04	Anglo-Franco-Belge	2681	1951	Cockerics d'Anderlues	Ct	
AD 05	Tubize	2007	1926	Mijn "Andre-Dumont"	Ct	
AD 07	La Meuse	4123	1942	Mijn "Andre-Dumont"	Dt	
AD 08	La Meuse	4480	1950	Mijn "Andre-Dumont"	Dt	
AD 09	La Meuse	4672	1951	Mijn "Andre-Dumont"	Dt	
SG 11	La Meuse	3235	1928	St.-Gobain Franiere	Bt	
MF 32	Haine-St.-Pierre	792	1904	Mijn "Monceau-Font."	Bt	
MF 33	Haine-St.-Pierre	1204	1911	Mijn "Monceau-Font."	Bt	
GV 59	Tubize	2259	1941	Glaverbel Lodelinsart	Bt	
MF 62	Baldwin	44 883	1948	Mijn "Monceau-Font."	Bt	
MF 73	U.M.H. Couillet	1756	1922	Mijn "Monceau-Font."	Ct	
MF 83	La Meuse	2292	1916	Mijn "Monceau-Font."	Ct	
MF 91	U.M.H. Couillet	1834	1930	Mijn "Monceau-Font."	Dt	
DG 21	Cockerill	1423	1884	Mijn "Adhemar Demanet"	Btv	
DG 22	Cockerill	2851	1913	Ets. Heuze-Malevez et S.	Btv	
808	St.-Leonard	981	1894	N.M.B.V.	Bt	
92.061	S.A.C.M. Graffenstaden	717	1952	Neunkircher Hütte	D	
064 25			1930	D.B.	1C1t	
50 3696-7	Krupp		1939	D.R.	1E	
52 331	Jung		1944	O.B.B.	1E	
ELNA	Henschel	24 917	1940	Teutoburger Waldbahn	1C	
GV 69	A.B.R.	2274	1964	Glaverbel Houdeng	B	
Y 6563	Moyse			S.N.C.F.	B	
6034	Cockerill		1961	N.M.B.S.	Bo'Bo'	
8309	Cockerill		1956	N.M.B.S.	C	
9008	Cockerill	4175	1968	Mijn "Monceau-Fontaine"	B	
VT2	Holmag Kiel	598	1925	Lijn Aas-Bergen (NL)	A1	
VT5	Wismar	20225	1934	N. Nederl. Museumspoorb.	A1	
VT9	Talbot		1951	N. Nederl. Museumspoorb.	A1	
4001	CW Mechelen		1957	N.M.B.S.	BB	
4611	Ragheno		1952	N.M.B.S.	1AA1	
4616	Ragheno		1952	N.M.B.S.	1AA1	
551.662	Uerdingen		1955	D.B.	A1	
551.669	Uerdingen		1955	D.B.	A1	
X3998	Blanc-Misseron		1957	S.N.C.F.	B2	
5.13	Alfa		1946	N.M.B.S.	B	
5.40 - 1	Moyse		1924	N.M.B.S.	B	
5.40 - 2	Moyse		1924	N.M.B.S.	B	
T1	Billard		1928	N.M.B.S.	A1	
Irena	Pelerin		1929	St.-Truiden	B	

Toeristisch Spoor Patrimonium

Schaarbeek

1. Algemeen :

Lijn :

De T.S.P. wil tot een uitbating komen op de lijn Ciney - Spontin - Yvoir komen maar stuit op dezelfde problemen als de L.S.V. voor het bekomen van een concessie. Anderzijds zijn er plannen om de oude N.M.B.S. stelplaats Braine-Le-Comte uit te bouwen tot museumstelplaats. Voorlopig worden nog steeds enkele sporen afgehuurd te Schaarbeek en Haine-St-Pierre.

Verder organiseert de T.S.P. ook diverse speciale ritten op het N.M.B.S.-net zowel met eigen materieel, als met N.M.B.S. lokomotieven en rijtuigen.

Te bereiken :

Het traktiematerieel van de T.S.P. is niet te bezoeken, ook niet voor groepen, doch wordt regelmatig voorgesteld tijdens open-deur-dagen van de N.M.B.S.. Dit gebeurt o.a. tijdens de opendeurdagen te Mons op 29 april ek.

Veranderingen in 1994 :

Grootste verandering was de indienststelling van de omgebouwde Poolse lokomotief Ty 2. Hieruit werd een exakte kopie gemaakt van een Belgische lokomotief type 26 - nummer 26.101. Deze machine reed verschillende testritten en werd in september officieel voorgesteld.

Verder zijn er de werken aan de overige machines en motorwagens, om deze na een grondige restauratie in een oorspronkelijke uitvoering te krijgen.

Vooruitzichten voor 1995 :

Voor het volgend jaar zijn geen echte vooruitzichten gepland : wel hoopt men een van de ex-V 36 lokomotieven van de CBR te Havannes in de N.M.B.S. schildering als type 231 gereed te krijgen.

Verder zijn er de normale extra-ritten en hierbij gaat de voorkeur naar lokomotiefreeksen die definitief verdwijnen. Waarschijnlijk zijn dit nu de klassieke stellen.

Informatie :

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

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

2. Behouden materieel :

Nummer	Bouwer	Fabrnr	Bj	Herkomst	Asind	Toest.
26.101				Poolse spoorw. Ty2	1'E	Ritv
231.02	Henschel		1942	CBR Havinnes 215	C	in rest
216	Henschel		1942	CBR Havinnes	C	--
5204	Anglo-Franco-Belge		1955	N.M.B.S.	C°C°	--
5927	Cockerill / Baume Marp		1955	N.M.B.S.	B°B°	ritv
210.077	Cockerill		1965	N.M.B.S.	B°B°	ritv
6106	Cockerill		1965	N.M.B.S.	B°B°	in rest
551.26	Germain		1939	N.M.B.S.	A1	--
553.53	Germain		1942	N.M.B.S.	1AA1	afgest
554.18	Ragheno		1952	N.M.B.S.	1AA1	ritv
4602	Ragheno		1952	N.M.B.S.	1AA1	--
4605	Ragheno		1952	N.M.B.S.	1AA1	ritv
4333	AM Nivelles		1955	N.M.B.S.	B'2'	in rest

Verder materieel :

K1 en M1-rijtuigen
diverse goederenwagens

Het type 553 staat thans nog steeds in het museum te Treignes. Bij de 5204 handelt het om een (lege) kast van deze lokomotief, dus niet ritvaardig.

Stoomtrein Puurs - Dendermonde

Baasrode

1. Algemeen :

Lijn :

Puurs - Baasrode - Dendermonde

11 km

1 435 mm

Stelplaats :

Baasrode : in 1994 werd een werkplaatsloods opgesteld. Hierin is het traktiematerieel afgesteld. De rijtuigen en motorwagens staan afgesteld in het station Baasrode zelf.

Te Bereiken :

Beginpunt van de verbinding is in feit Dendermonde (N.M.B.S.). Baasrode zelf ligt langs de hoofdweg Mechelen - Breendonk (linksaf naar Dendermonde). Te Buggenhout rechtsaf naar Baasrode-centrum en dadelijk komt men aan het station.

Veranderingen in 1994 :

Dit jaar was een belangrijk jaar voor de S.D.P. : na de afgifte van het privé-materieel, kwam de lokomotief "Duvel", afkomstig van het Duitse cokes-bedrijf Anna te Alsdorf in dienst. Deze lokomotief verzekerde - samen met motorwagen 4302 - het ganse verkeer op de museumlijn.

Verder werd ook de loods op de loskoer gebouwd en afgewerkt en staat hierdoor het materieel beschut voor de weersomstandigheden. Verder werd er gewerkt aan het rijtuigenpark.

Vooruitzichten voor 1995 :

Door het lage reizigersaantal, is men genoodzaakt een deel van de ritten in stoomtraktie te schrappen : in 1995 wordt er nog slechts om de twee weken met stoom gereden, de overige diensten worden met de 4302 uitgevoerd.

Informatie :

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

2. Het museummaterieel :

Nummer	Bouwer	Fabnr	Bj	Herkomst	Asind	Toest
1	Cockerill			Sobemai	Btv	gerest
3	Haine-St-Pierre			S.K.V. St-Niklaas	Bt	--
4	Couillet			Carr. Aisemont	Bt	--
5	Haine-St-Pierre			Carr. Aisemont	Bt	--
6	Henschel			Anna Alsdorf	Dt	ritv
	? (stoomkraan)			N.M.B.S.	Bt	--
D1	Deutz		1957	Ideal Standard	B	--
D2	Deutz		1952	Gevaert	B	ritv
4302	AM Nivelles		1955	N.M.B.S.	B'2'	ritv.

+++++

Stoomcentrum Maldegem

1. Algemeen :

Lijn :

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

Stelplaats :

Maldegem : hier staat zowel de oude afstellloods voor het normaalspoor alsook het smalspoor, maar recent werd ook de nieuwe werkplaatsloods gebouwd. Hierin vinden de bedrijfsklare stoomloks plaats en worden er het onderhoud en de restauraties doorgevoerd.

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

Te Bereiken :

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

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

Veranderingen in 1994 :

Nieuwigheid is de authentieke werkplaatsloods die op het stationemplacement opgericht werd en plaats biedt aan het werkplaatsgereedschap overgenomen van de M.S.T.B. Verder werden diverse restauratiewerken uitgevoerd aan verschillende lokomotieven. Hierdoor zijn er opnieuw drie stomers ritvaardig.

Ook het tentoonstellingsgedeelte werd uitgebreid door de renovatie van een aantal lokalen in het station.

Overzicht materieel

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

Nummer	Bouwer	Fabrnr	Bj	Herkomst	Asind	Toest
	Tubize	1627	1910	Focquet ex MSTB	Bt	ritv
	La Meuse	3432	1932	ex MSTB	Bt	--
	La Meuse	3398	1932	Ch. Wérister MSTB	Bt	--
	St-Léonard	947	1893	Focquet ex MSTB	Bt	--
	Hunslet			Sobemai	Ct	ritv
	Tubize		1923	Focquet	Ct	--
	--- ex PKP		1955		Dt	ritv
	La Meuse	3462	1932	Marly / Vilvoorde	B	--
	Deutz	56415	1955	Devis	B	ritv
	Hunslet			Carcoke Zeebrugge	C	ritv
	Hunslet			Carcoke Zeebrugge	C	--
	Renault		1957	Renault Vilvoorde	B	--
	Renault		1951		B	--
4620	Ragheno		1952	N.M.B.S.	1A'AI	ritv.

Smalspoor : 600 mm

Nummer	Bouwer	Fabrnr	Bj	Herkomst	Asind	Toest
	Chrzonow		1954	PKP Polen	Ct	--
	Orenstein & Koppel		1924	Focquet	Bt	Ritv
	La Meuse (760 mm)				Bt	--
	Moës				B	--
	Jung				B	Ritv

Verder heeft het Stoomcentrum nog verschillende vaste stoomketels, een stoomwals en diverse onderdelen tentoonstellingsmateriaal. Dit is in de boogloods opgesteld en is voor het publiek toegankelijk.

Op het emplacement is ook een omloop voor Live Steam opgebouwd.

Op normaalspoor wordt de trein gevormd door K1-rijtuigen, de gastronomische treinen gebruiken het M1-rijtuig afkomstig van de MSTB.

Info :

Stoomcentrum Maldegem
Stationsplein 8
9990 Maldegem

Tel 050 / 71 68 52

Rail Rebecq - Rognon (R.R.R.)

1. Algemeen :

Lijn :

Rebcq - Rognon 4 km 600 mm

Te Bereiken :

Het vertrekpunt - tegen het station van Rebecq - ligt in het centrum van deze gemeente en is aangegeven. De afstelplaats - een eenvoudige loods - ligt aan het eindpunt van de lijn.

Gebruikt materieel :

Smalspoor : 600 mm

Nummer	Bouwer	Fabrnr	Bj	Herkomst	Asind	Toest
1	Orenstein & Koppel		1911	Focquet	Bt	Ritv
2	Orenstein & Koppel		1974	Focquet	Bt	Ritv

Info :

Maison Communale de Rebecq

Tel : 067 / 63 69 95

Chemin de Fer de Sprimont (CFS)

Lijn :

Sprimont - Damre 4,0 km 600 mm

Te bereiken :

Te Sprimont (weg Liège - Marche en Famenne) - komende vanuit Liège - slaat men linksaf richting Spa en volgt deze weg gedurende een 5-tal km. De stelplaats ligt te Damre - naast het vertrekpunt.

In 1994 zijn er geen wijzigingen in het bestand opgetreden, als zuivere hobby-club worden deze lokomotieven goed onderhouden en ingezet.

Smalspoor : 600 mm

Nummer	Bouwer	Fabrnr	Bj	Herkomst	Asind	Toest
	Moës DLM1			Ch. Hazard Cheratte	B	
	Moës DLM1			Ch. Hazard Cheratte	B	
	Moës DLM2			Ch. Blegny Tembleur	B	
	Moës BL1			Briquett. Rome	B	
	Deutz 1L517			Briquett. Rome	B	
	Orenstein & Koppel			Briquett. Rome	B	
	Austo-Daimler			Galère Chauхе	B	

Bakkersmolen Wildert

Te Bereiken :

Wildert ligt langs de hoofdweg tussen Antwerpen over Kapellen naar Essen. De "Bakkersmolen" ligt in het centrum van de gemeente.

Omschrijving :

In de authentieke windmolen wordt het graan gemalen, in de bakkerij wordt het dan op ambachtelijke wijze verwerkt zoals 100 jaar geleden. De aandrijving van de machines gebeurt door een stationaire stoomketel in de bakkerij.

Rondom de molen is een smalspoorcircuit op 600 mm aangelegd, waarop twee stoomlokomotieven (een Orenstein en Koppel en een ex-Poolse lokomotief) rondrijden op zon- en feestdagen.

Toeristisch kompleks Blegny

Te Bereiken :

De oude mijn van Blegny is vanuit Visé te bereiken (richting Verviers) en dan de wegwijzers volgen. Het kompleks is het ganse jaar opengesteld. Op het mijnterein staan diverse mijnlokomotieven opgesteld.

Aan de ingang staat een draagwagen op meterspoor, hiermee werden de normaalspoorwagens van de N.M.B.S. vanuit Warsage naar de mijn vervoerd.

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

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

Mijnmuseum Beringen

Te Bereiken :

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

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

Verdere opgestelde lokomotieven.

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

Spoor	Gemeente	Omschrijving	Opmerkingen
1 435	Namur Charleroi Beaumont	stoomlokomotief Glaverbel stoomlokomotief ex t 41 stoomlokomotief (tweeassig)	in station in station voor dancing
750	Halle	stoomlokomotief (tweeassig)	aan bedrijf
600	Genk Zolder Maasmech. Halanzy Athus Etterbeek Averbode	diesellok Deutz A4M persluchtlok Oxygenium diesellocs A4M en A6M trolleylok Acec diesellok stoomlok O & K diesellok Moës	kerk Zwartberg dorpsplein home Fabiola dorpsplein rijksweg voor station in park "Vijvers"

tuinsp	Houthalen Turnhout Lichtaart De Panne Bierges	stoomlok / diesellok r 55 live steam stoomlok (nagebootst) stoomlok (nagebootst) stoomlok (nagebootst)	Hengelhoef stadspark Bobbejaanland Melipark Walibi
--------	---	--	--

Trammusea

Afk.	Gemeente	Omschrijving	Opmerkingen
TTO	Oostende	historisch stel	charterritten.
ATAM	Antwerpen	trammuseum	
Schepd.	Schepdaal	trammuseum	
MTUB	St-Pieters-W	trammuseum / lijn	> Tervuren
Asvi	Lobbes	museumlijn	> Thuin
Han	Han-ser-Lesse	toerist. lijn	> grotten
TTA	Erézée	museumlijn	> Dochamps
Liège	Liège	trammuseum	

Afgestelde lokomotieven .

Spoor	Reeks	Omschrijving	Opmerkingen
NMBS	00	Leuven, Muizen, CW Mechelen	sloping
	43	Ronet	slechte staat
	46	Montzen, Kinkempois	verkoop
	59	Ronet	alleen kast
	60	Ronet, CW Salzannes	alleen kast
	83	Monceau	verkoop
	84	Montzen, Merelbeke, La Louvière	verkoop
	92	Kinkempois	afgesteld
Privé	Stoom/dies.	Sobemai / Maldegem	--
	Diesel	A. Lowie / Maasmechelen	--
	Stoom/dies	D. Jans / Kuringen	verzamelaar
	Stoom/dies	Focquet / Vilvoorde	--
	Stoom/Trek	TTMM/ Florennes	ex-museum
	Stoom	Metaalbedr Halle	--
	Lokomobiel	Houthandel Haine-St-P	--

● Wildert (Bakkersmolen)

● Maldegem (S.C.M.)

● Oostende (T.T.O.)

● Baasrode (S.D.P.)

As (L.S.V.)

Brussel (M.T.U.B.)

Rebecq (RRR)

● Raeren (Vennbahn)

Ciney (TSP)

Thuin (ASVI)

Sprimont (CFS)

Dinant (C.F.V.3.V.)

Han

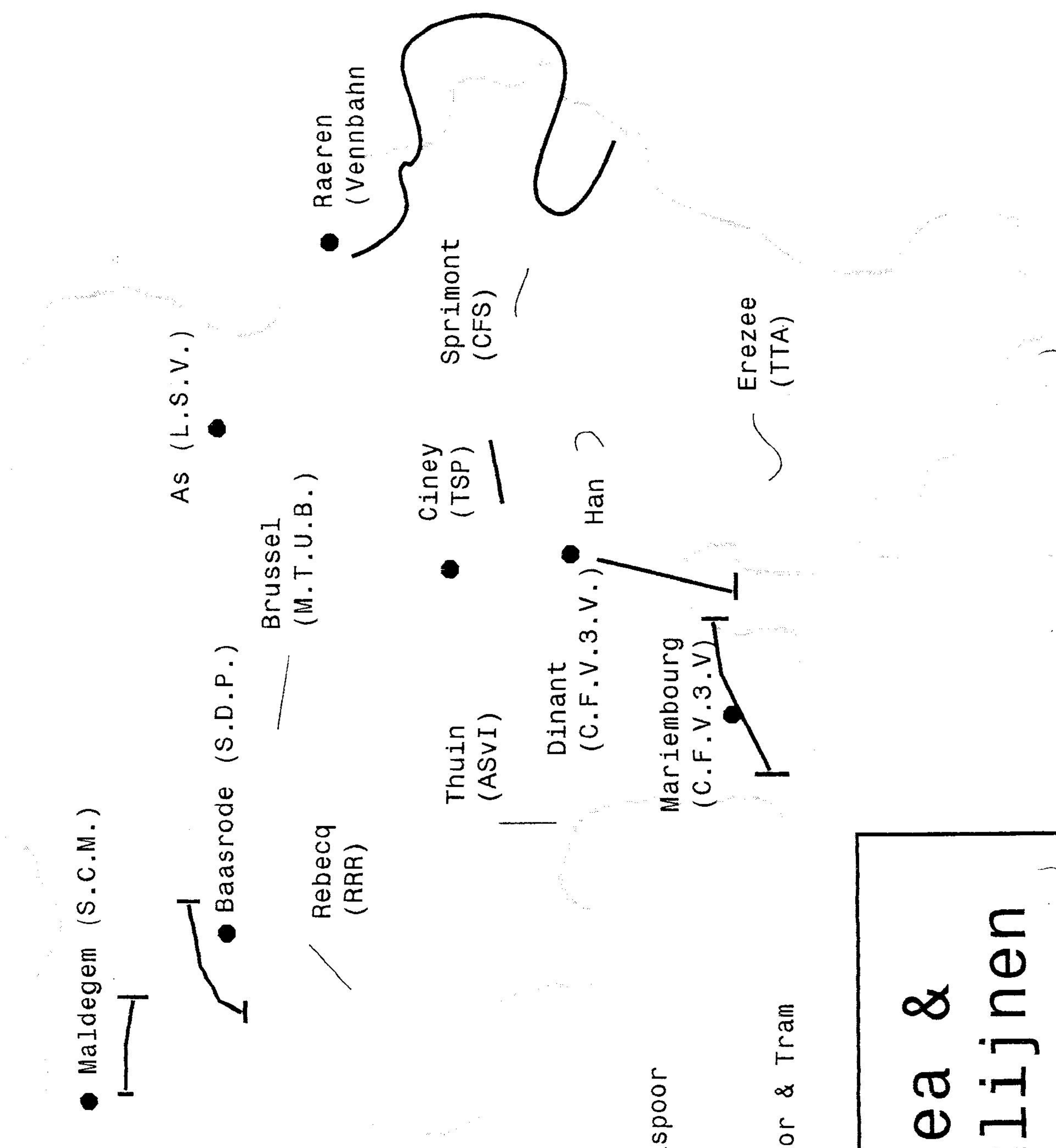
Normaalspoor

Mariembourg (C.F.V.3.V.)

Erezee (TTA)

Smalspoor & Tram

Spoormusea & museumlijnen



Overzicht materieel

Bestellingen :

Door de financiële problemen en de voorrang voor het Hoge Snelheidslijnen, zijn de bestellingen op een laag pitje geplaatst en meer en meer verspreid over de tijd. Zodoende konden geen echte bestellingen in de loop van 1994 opgetekend worden. Daarom gaan we iets verder in op de diverse plannings voor het materieel voor de komende jaren.

Elektrische stellen reeks 05

Eind 1993 werd de bestelling van deze nieuwe stellen doorgevoerd : voor de laatste maal kon het hier gaan om beperkte aanbesteding. De bestelling werd toevertrouwd aan de firma's Bombardier (BN) voor de kast en de samenbouw en Acec voor het elektrische gedeelte.

In het totaal werden 120 stellen besteld : 70 elektrische stellen zijn enkel geschikt voor de 3 000 V en vormen de ruggegraat van het nieuwe IC-net dat in 1996 van start gaat. Volgens de laatste plannings worden ze ingezet op de volgende IC-lijnen.

IC D	Vlaamse As Genk - Hasselt - Leuven - Brussel - Gent - Kortrijk - Poperinge
IC E	Brussel - Mons - Quéivrain
IC G	Roosendaal - Antwerpen - Gent - Oostende
IC H	Hasselt - Antwerpen

Deze stellen zullen waarschijnlijk te Hasselt gestationeerd worden en vervangen er de thans gehuisveste drieledige "Breaks" reeks 03

Naast de éénspanningsstellen, zullen ook 50 tweespanningsstellen geleverd worden. Deze zijn geschikt voor de 3 000 V, maar ook voor de nieuwe "Belgische" spanning nl. 25 000 V / 50 Hz. Deze stellen verzekeren het verkeer op drie grensoverschrijdende assen :

IC F	Waalse As Liège - Namur - Charleroi - Mons - Tournai - Lille
IC I	Antwerpen - Gent - Kortrijk - Moeskroen - Lille
IC J	Oostende - Brugge - Kortrijk - Moeskroen - Lille

Begin 1994 werd het lastenboek dan op punt gesteld : deze stellen worden drieledige stellen en - ondanks het feit dat de vorm nog niet vrijgegeven werd - gaat het waarschijnlijk om stellen met een doorloopkop, geïnspireerd door de moderne Deense IC-stellen.

In dezelfde periode werden de eerste bestellingen aan onderaannemers doorgegeven en worden de nodige werken voor het opstarten van de band gestart. De levering van de laatste tussenwagens voor de drieledige "Breaks" eindigde tegen juli 1994 bij BN, in september werden de eerste drieledige stellen voor de Marokkaanse spoorwegen gebouwd en tegen het einde van het jaar wordt ook het vervangingsstel voor de 343 gebouwd.

Begin 1995 begint dan de effectieve bouw van de eerste "nieuwe" stellen in Brugge. De levering van het eerste stel wordt thans voorzien voor oktober 1995. Na de diverse testen wordt de serielevering begin 1996 verwacht.

Elektrische lokomotieven reeks 13

Ondanks de verwachtingen is de bestelling van de nieuwe tweespanningslokomotief nog niet doorgevoerd. Hiervoor zijn er diverse redenen : het financiële probleem speelt hierbij natuurlijk een grote rol, maar ook het feit dat Acec er niet geslaagd is om de 2130 - die als test omgebouwd wordt - op de afgesproken termijn klaar te hebben.

Om op tijd te zijn voor de nieuwe elektrifikaties en de indienststelling van de HSL heeft men nog de tijd tot 1998, dit houdt echter wel in dat de offerte tijdens de eerste helft van 1995 doorgevoerd wordt. Hiervoor komen opnieuw vijf klassieke konstruktors in aanmerking :

Siemens	de Spaanse AVE-lokomotief onderging de nodige testen en heeft ook reeds de nodige afstand afgelegd. Inmiddels is ook de "Europrinter" in Duitsland zijn testen aan het doorlopen. De kinderziekten werden grotendeels opgelost.
A.E.G.	de nieuwe (modulaire) lokomotief reeks 12 X ondergaat thans zijn laatste testen en wordt binnenkort als reeks 128 aan de DB aangeboden. De testen lopen eind 1995 af.
A.B.B.	deze firma bouwde reeds een groot aantal lokomotieven reeks Re 460 voor de Zwitserse spoorwegen en heeft al bestellingen voor de BLS, Noorwegen en Finland binnen en is een ernstige kandidaat
Asthom	de bouw van de "Sybic"-lokomotieven viel niet in de smaak van de NMBS en de resultaten zijn minder. Nochtans kan door de nodige druk van bv. de CFL deze lokomotief nog in aanmerking komen.
Bombardier	de ombouw van de 2130 loopt steeds meer vertraging op. Hierdoor wordt de kans voor de "Belgische" konstrukteur steeds minder. De uiterste datum voor de testen is nu midden 1995

Volgens de laatste gegevens zouden een 80-tal lokomotieven voor de N.M.B.S. nodig zijn, de CFL zou 20 bijkomende machines bestellen. Er zouden twee bouwschijven komen van 40 machines, waarbij nadien nog een derde bouwschijf van 40 machines mogelijk blijft.

Vierspanningsstellen type ICE

In tegenstelling met de vroegere afspraken, komt er voor de verbinding tussen (Oostende ?) - Brussel - Liège en Duitsland een aangepaste versie van de ICE 2 stellen van de Duitse, spoorwegen. Thans worden deze stellen verder ontwikkeld door de Duitse industrie en vanaf midden 1995 geleverd. Het worden kortere stellen met slechts 8 rijtuigen en één motorwagen en een stuurstandrijtuig. Uit deze reeks worden dan de vierspanningsstellen afgeleid en van deze vorm neemt de N.M.B.S. waarschijnlijk twee stellen in eigendom.

TGV-stellen type P B K A

Ook deze ontwikkeling werd gewoon verdergezet en thans is het lastenboek volledig opgesteld en zijn de eerste maquettes klaar.

Voor deze stellen koos men voor het grootste gedeelte voor de vorm en kenmerken van de Eurostar-treinstellen en ontwikkelde men de elektrische uitrusting in functie van de behoeften. Voorlopig worden hiervan maar 20 stellen gebouwd door de Franse industrie. De verdeling van deze stellen over de verschillende netten is als volgt : S.N.C.F. : 10 stellen, N.M.B.S. : 4 stellen, D.B. : 2 stellen en N.S. : 4 stellen.

Deze stellen worden gebruikt op de verbindingen Paris - Brussel - Amsterdam en Paris - Brussel - Köln. Ze moeten in 1998 in dienst komen op deze verbinding.

Leveringen :

Naast de laatste tussenrijtuigen voor de ombouw van de "Breaks" kunnen we voor 1994 enkel de opname van de Eurostar-treinstellen in het bestand opmerken.

Eurostar-treinstellen reeks 31

Alhoewel deze stellen reeds in de loop van 1993 afgeleverd werden en hun eerste statische testen verzorgden, zouden ze pas vanaf mei 1994 officieel (en ten voorlopige titel) in het N.M.B.S.-bestand opgenomen worden.

Technische fiche :

Bouwers	Bombardier /Mel Alstom/Dietric	Motoren :	Brush VH3T
Bouwjaar	1992 / 1993	type	
Aantal		aantal	12
N.M.B.S.	4 stellen	vermogen	1 000 000 W
S.N.C.F.	15 stellen	Ophanging	vast aan kast
B.R.	12 stellen	Aandrijving	2 elektronisch ge- stuurde common- blocks met een spanning van elk 1 800 V
Spanningen	25 000 V / 50 Hz 3 000 V DC 750 V DC		Gestuurde gelijk- richters
Nummering NMBS	3101 - 3108	Overbrenging	Met cardanassen
Snelheid :	300 km/h	Massa : leeg	710 700 kg
Versnelling :	40 cm/s ²	ritv.	780 300 kg
		Vermogen	14 000 000 W
		Bochten :	
		in lijn	125 m
		in S-bocht	140 m

De eerste maanden van het jaar werd ingenomen door statische tests in Frankrijk en vanaf februari werden de eerste testritten op de lijn in Frankrijk georganiseerd. In dezelfde periode kwamen de eerste stellen naar België voor de statische tests te Brussel-zuid en voor homologatie.

De eerste dynamische tests vonden in de loop van april plaats te Tournai en tergelijktijd werden de nodige testritten georganiseerd om de stoorsignalen voor de seininrichting te dedekteren. Deze ging door tussen Ath en Tournai. Begin mei werden dan testritten tegen hogere snelheid (200 km/h) uitgevoerd tussen Gent en Brugge, dit gedurende verschillende opeenvolgende nachten.

Op 6 mei 1994 werd de kanaaltunnel opengesteld, maar omdat de Eurostarstreinstellen nog geen toelating hadden om effectief in België te rijden, werd de openingstrein door een TGV-stel type Réseau - nummer 4501 - tussen Brussel-zuid en Lille gebruikt, hier werd overgestapt op een "Eurostar" om naar London te sporen.

Eind mei werd dan de definitieve toelating voor het Belgische net gegeven en werden deze stellen aan een uitgebreid programma onderworpen dat eerst één en nadien twee treinparen tussen Brussel en Lille voorzag

Deze testen liepen door, waarbij vanaf augustus regelmatig doorgereden werd tot in Calais en even later ook tot in London. In september werden de eerste testritten met reizigers - in casu spoorwegpersoneel van de N.M.B.S. - doorgevoerd en op 13 oktober was het zover : de rechtstreekse verbinding met London werd - in aanwezigheid van de Koning en Koningin - ingehuldigd. De officiële trein werd gevormd door de Belgische stellen 3105 / 3106, de reservetrein die de officiële trein op blokaftand volgde werd gevormd door het stel met motorwagens 3213 en 3214.

Vanaf november werd dan de dienst effectief opgenomen met twee treinparen per dag tussen Brussel en London.

Verbouwingen :

Treinstellen reeks 03 (drieledig)

De verbouwingen van materieel bleven in 1994 zeer beperkt : enkel de CW Mechelen zou zijn programma voor de verbouwing van de "Breaks" naar drieledige stellen verderzetten met één stel om de twee weken.

In 1994 werden dan ook 29 stellen omgebouwd : het zijn de nummers 365, 266, 368, 370, 371, 372, 374, 375, 378, 379, 380, 382, 383, 384, 385, 386, 387, 388, 389, 390, 393, 394, 395, 396, 397, 402, 403, 410, 412 alle van de stelplaats Merelbeke. De ombouw van de laatste treinstellen is voorzien voor juni 1995.

Elektrische lokomotief reeks 21 > 19

De ombouw van de 2130 door Acec gaat op een zeer lang tempo verder in de CW Salzennes. Bij de eerste statische tests bleken een grootaantal fouten en defekten op te treden, zodat de ombouw opnieuw sterk vertraagd werd. Eind november werd de ombouw dan toch met gunstig gevolg afgesloten en werden de eerste tests op de lijn uitgevoerd. Met een meettrein werden tussen Ath en Silly - op een buiten dienst gesteld spoor in volle nacht - de nodige testritten uitgevoerd om de storingen op de seinen na te gaan. Op 25 januari 1995 werd de lokomotief - die nog het nummer 2130 droeg - officieel in het bestand opgenomen. Dezelfde dag werd de 2130 omgenummerd in 1901 en aan de stelplaats Brussel-zuid toegewezen. Hierdoor is het opnieuw de enige lokomotief van deze werkplaats.

Stelplaatswijzigingen :

In de loop van 1994 werden tal van stelplaatswijzigingen doorgevoerd, waarbij de reorganisatie van de rangerlokomotieven voor de grootste wijzigingen zorgde.

Elektrische treinstellen :

226	Hasselt	St-Ghislain	01/07/1994
227	Hasselt	St-Ghislain	01/07/1994
326	Stockem	Hasselt	01/07/1994
363	Hasselt	Merelbeke	01/07/1994
364	Hasselt	Merelbeke	01/07/1994
420	Kinkempois	Merelbeke	01/07/1994
421	Kinkempois	Merelbeke	01/07/1994
422	Kinkempois	Merelbeke	01/07/1994
423	Kinkempois	Merelbeke	01/07/1994
424	Kinkempois	Merelbeke	01/07/1994
425	Kinkempois	Merelbeke	01/07/1994

De mutaties bleven hier vrij beperkt en hadden tot enig doel om de stelplaats Merelbeke voldoende driedelige treinstellen reeks 03 te geven om vanaf de zomerregeling de volledige dienst tussen Gent - Brussel - Dendermonde en Lokeren met de gemoderniseerde treinstellen te kunnen uitvoeren.

Elektrische lokomotieven

2301 - 2350	Ronet	Merelbeke	15/01/1994
2351 - 2383	Ronet	Oostende	15/01/1994
2383	Oostende	Kinkempois	01/06/1994

Zoals reeds in 1993 aangekondigd, verloor de stelplaats Ronet op 15 januari 1994 zijn laatste lokomotieven : de machines reeks 23 werden op dat ogenblik verdeeld over de werkplaatsen Merelbeke en Oostende, zonder dat de inzet hiermee veranderd werd.

In juni werd de 2383 - die steeds ingezet wordt voor de lichterdiensten te Liège-Guillemins - dan ook effectief voor onderhoud ondergebracht te Kinkempois. Al de overige elektrische machines bleven in hun eigen werkplaatsen staan.

Lijndiesellokomotieven

5107	Merelbeke	Schaarbeek	01/07/1994
5114	Merelbeke	Schaarbeek	01/07/1994
6205	Merelbeke	Kinkempois	01/07/1994
6260	Hasselt	Kinkempois	01/07/1994
6305	Merelbeke	Kinkempois	01/07/1994
6321	Hasselt	Kinkempois	01/07/1994
6329	Hasselt	Kinkempois	01/07/1994

Ook hier beperken de transferts zich tot enkele eenheden : de twee machines van Merelbeke waren al langere tijd te Schaarbeek in gebruik en gingen nu definitief in het bestand over. De transferts van 62-ers gaan gepaard bij de overdracht van 14 dergelijke lijnlokomotieven naar de dienst infrastructuur en de daarmee gepaard gaande verschuivingen.

Rangeerdiesellokomotieven

7343	Kinkempois	Monceau	01/07/1994
7344	Kinkempois	Monceau	"
7345	Kinkempois	Monceau	"
7346	Kinkempois	Monceau	"
7347	Kinkempois	Monceau	"
7348	Kinkempois	Monceau	"
7349	Kinkempois	Monceau	"
7360	Merelbeke	Monceau	"
7361	Merelbeke	Monceau	"
7362	Merelbeke	Monceau	"
7363	Merelbeke	Monceau	"
7364	Merelbeke	Monceau	"
7367	Merelbeke	Monceau	"
7368	Merelbeke	Monceau	"
7369	Merelbeke	Monceau	"
7370	Merelbeke	Hasselt	"
7372	Merelbeke	Hasselt	"
7386	Kinkempois	Merelbeke	"
7387	Hasselt	Merelbeke	"
7388	Kinkempois	Merelbeke	"
7389	Kinkempois	Merelbeke	"
7390	Kinkempois	Merelbeke	"
7391	Kinkempois	Merelbeke	"
7392	Hasselt	Merelbeke	"
7393	Hasselt	Merelbeke	"
7394	Hasselt	Merelbeke	"
7395	Hasselt	Merelbeke	"

8212	Monceau	Kinkempois	01/07/1994
8214	Monceau	Kinkempois	"
8217	Monceau	Kinkempois	"
8218	Monceau	Kinkempois	"
8219	Monceau	Kinkempois	"
8221	Monceau	Kinkempois	"
8222	Monceau	Kinkempois	"
8223	Monceau	Kinkempois	"
8227	Monceau	Kinkempois	"
8228	Monceau	Kinkempois	"
8229	Monceau	Kinkempois	"
8230	Monceau	Kinkempois	"
8231	Monceau	Kinkempois	"
8232	Antwerpen-Dam	Oostende	"
8236	Antwerpen-Dam	Oostende	"
8241	Monceau	Oostende	"
8246	Antwerpen-Dam	Oostende	"
8247	Antwerpen-Dam	Oostende	"
8251	Monceau	Oostende	"
8254	Monceau	Kinkempois	"

Met ingang van de zomerregeling kwam men tot een reorganisatie van de rangeerdiensten en een concentratie van een aantal reeksen in een beperkt aantal werkplaatsen.

Konkreet leidde deze reorganisatie tot :

- afstelling of transfert naar de dienst Infrastructuur van de oudste rangeerdiesels :

Zo kon men de schrapping van de laatste lokomotieven reeks 83 en 84 eerste bouwschijf optekenen, terwijl alle lokomotieven reeks 84 (tweede bouwschijf) aan de dienst Infrastructuur afgestaan werden. Zodoende blijven voorlopig nog enkel de 10 lokomotieven reeks 84 (derde bouwschijf) over en de reeks 85. Al deze oudere machines met de stuurpost aan het uiteinde van de kast zijn te Antwerpen gekoncentreerd.

- reorganisatie van de moderne rangeerdiesels :

Alle diesellokomotieven van de tweede generatie met centrale stuurpost vormden het onderwerp van de transactie : dit leidde tot een enorme transfertgolf eind april tussen de betrokken werkplaatsen. Doel van deze verplaatsing was het feit dat men de machines in een beperkt aantal stelplaatsen wou onderbrengen en dat hierdoor het onderhoud gemakkelijker wordt. Dit is nog niet volledig mogelijk geweest en een tweede - kleinere - overdracht wordt in 1995 verwacht.

In detail heeft men :

Reeks 73 :

koncentratie van de machines te Monceau en Merelbeke, met beperkte reeksen te Hasselt, Stockem en Kinkempois. Deze laatste reeks wordt in de volgende periode nog verder afgebouwd. Door deze ingreep heeft Monceau en Merelbeke enkel nog maar de reeks 73 in depot.

Reeks 74 :

blijft volledig in Antwerpen voor de heuveldienst te Antwerpen-noord

Reeks 80 :

de concentratie te Schaarbeek was reeds verschillende jaren een feit.

Reeks 82 :

hier krijgt men een concentratie van de 75 machines te Kinkempois en Oostende, terwijl de enkel de koppelbare machines van de tweede bouwschijf te Antwerpen blijven. Te Kinkempois is de reeks 82 - samen met enkele 73-ers - de rangeerreeks, terwijl Oostende nog enkel 82-ers in onderhoud heeft. Officiële standplaats in de geschriften is hier echter Brugge.

Reeks 84 "" / Reeks 85 :

Deze oudste rangeermachines blijven te Antwerpen-dam, de vervanging door bijkomende machines reeks 82 is voor 1998 voorzien.

Vermelden we nog dat alle transferts van rangeermachines effectief op 1 mei doorgevoerd werden, de papieren vermelden echter meestal 1 juli.

Overdracht naar dienst infrastructuur :

Lijndiesellokomotieven reeks 62

6203	Merelbeke	Centrum	01/07/1994
6215	Kinkempois	Centrum	"
6217	Monceau	Centrum	"
6263	Monceau	Centrum	"
6266	Monceau	Centrum	"
6273	Monceau	Centrum	"
6275	Monceau	Centrum	"
6286	Monceau	Centrum	"
6287	Monceau	Centrum	"
6303	Merelbeke	Centrum	"
6309	Kinkempois	Centrum	"
6312	Merelbeke	Centrum	"
6329	Kinkempois	Centrum	"
6330	Hasselt	Centrum	"

Voor de zware (ballast)treinen bij de spoorvernieuwingstreinen op het net werden de overtollige machines reeks 62 aan de dienst Infrastructuur / distrikt Centrum overgedragen. Alle machines worden vanuit Schaarbeek beheerd, het onderhoud wordt echter door Monceau en Merelbeke uitgevoerd.

Vanaf september wordt een aantal 62-ers echter overdragen aan de dienst TUC voor de aanleg van de lijn Brussel - Franse grens. Hier zorgen ze voor de aanvoer van de nodige materialen en de ballast voor deze werven.

Rangeerdiesellokomotieven reeks 84''

8426	Oostende	NW Merelbeke	01/07/1994
8427	Stockem	ZO Angleur	"
8428	Stockem	ZO Angleur	"
8429	Oostende	NW Merelbeke	"
8430	Oostende	NW Merelbeke	"
8431	Oostende	NW Merelbeke	"
8432	Oostende	NW Merelbeke	"
8433	Montzen	NO Antwerpen	"
8434	Oostende	NW Merelbeke	"
8435	Merelbeke	ZW St-Ghislain	"
8437	Oostende	NW Merelbeke	"
8439	Merelbeke	ZW St-Ghislain	"
8440	Merelbeke	ZW St-Ghislain	"
8441	Oostende	ZW St-Ghislain	"
8442	Antwerpen-dam	NO Antwerpen	"
8443	Merelbeke	ZW Monceau	"
8444	Merelbeke	ZO Namur	"
8447	Stockem	ZO Namur	"
8448	Montzen	ZO Namur	"
8449	Oostende	ZW Monceau	"
8450	Oostende	ZW Monceau	"
8451	Antwerpen-dam	NO Antwerpen	"
8452	Antwerpen-dam	NO Antwerpen	"
8453	Antwerpen-dam	NO Antwerpen	"
8454	Antwerpen-dam	NO Leuven	"
8455	Antwerpen-dam	NO Hasselt	"
8456	Antwerpen-dam	NO Hasselt	"
8457	Antwerpen-dam	Ce Schaarbeek	"
8458	Antwerpen-dam	Ce Schaarbeek	"
8459	Antwerpen-dam	Ce Schaarbeek	"
8460	Antwerpen-dam	Ce Schaarbeek	"

De reeks 84 neemt op dit ogenblik vooral de diensten voor de werktreinen van de reeks 92 over en komt zeer uitgebreid tot inzet. Vanaf het ind van het jaar 1995 zullen deze machines ook deel nemen aan de elektrifikatiewerken bij de HSL-lijn.

Lokotraktoren reeks 91

9108	Schaarbeek	Ce Schaarbeek	
9116	Kinkempois	Ce Schaarbeek	
9123	Stockem	ZO Arlon	
9134	Monceau	ZW Charleroi	

Bij deze lokotraktoren is een lichte uitbreiding, waarbij vooral de Centrale Stapelplaats te Schaarbeek twee machines bijkreeg om het vermeerderde werk beter te kunnen verwezenlijken.

Schrappingen :

Elektrische treinstellen

017	Schaarbeek	01/07/1994
025	Schaarbeek	01/07/1994
038	Schaarbeek	01/07/1994
042	Schaarbeek	01/07/1994
044	Schaarbeek	01/07/1994
053	St-Ghislain	01/07/1994
063	St-Ghislain	01/07/1994
102	St-Ghislain	01/07/1994
106	St-Ghislain	01/07/1994
122	St-Ghislain	01/07/1994
173	Kortrijk	01/06/1994

Door de ombouw van de reeks 03 tot drieledige stellen, kwamen er op verschillende plaatsen stellen reeks 06 en 08 vrij. Deze vervingen dan ook de klassieke stellen. Hierdoor kon een kleiner gedeelte effectief afgevoerd worden te Schaarbeek (vervangen door reeks 08) en St-Ghislain (door reeks 06). In 1995 zullen waarschijnlijk alle stellen tot 128 definitief afgesteld worden.

Het stel 173 werd na de zware brand te Bellem op 22 september 1993 afgesteld en daar de kostprijs voor de herstelling te hoog opliep werd ook dit stel richting sloper afgevoerd.

Elektrische lokomotieven

1607	Oostende	01/05/1994
------	----------	------------

De 1607 had in februari 1994 een zwaar rangeerongeval te Oostende en werd zo zwaar beschadigd dat een heropbouw voor de resterende vier jaar van hun loopbaan niet meer doorgevoerd werd. Dit ongeval had wel tot gevolg dat het aantal beschikbare machines voor hun inzet zeer krap bemeten was.

Dieselmotorwagens :

4601	Montzen	01/04/1994
4603	Montzen	01/04/1994
4608	Montzen	01/04/1994
4609	Montzen	01/04/1994

In 1994 verliet opnieuw een volledige reeks motorwagens het strijdtoneel : de vier laatste stellen reeks 46 werden op 1 april afgevoerd. Deze stellen reden begin van het jaar de laatste diensten als personeelstreinen tussen Montzen en Welkenraedt / Verviers. De 4601 werd in het museumpatrimonium van de N.M.B.S. opgenomen en te Kinkempois afgesteld. Een uitgebreide schets over de loopbaan vindt U achter dit hoofdstuk.

Lijndiesellokomotieven

Geen		
------	--	--

In 1994 werden geen lijndiesellokomotieven uit het effectief afgevoerd. Wel zullen waarschijnlijk de vier lokomotieven - 5202, 5213, 5310 en 5317 die bij de frontale botsing te Halanzy op 5 oktober 1994 betrokken waren, afgevoerd worden.

Rangeerdiesellokomotieven

8301	Monceau	01/05/1994
8302	Monceau	01/05/1994
8303	Monceau	01/05/1994
8304	Monceau	01/07/1994
8305	Monceau	01/05/1994
8310	Monceau	01/05/1994
8311	Monceau	01/05/1994
8312	Monceau	01/05/1994
8313	Monceau	01/07/1994
8314	Monceau	01/05/1994
8315	Monceau	01/05/1994
8316	Monceau	01/05/1994
8317	Monceau	01/05/1994
8319	Monceau	01/05/1994
8320	Monceau	01/07/1994

8322	Monceau	01/05/1994
8323	Monceau	"
8325	Monceau	"
		01/05/1994
8405	Montzen	"
8406	Montzen	"
8407	Stockem	"
8408	Montzen	"
8410	Monceau	"
8412	Montzen	"
8414	Montzen	"
8415	Stockem	"
8417	Antwerpen-dam	"
8418	Stockem	"
8419	Stockem	"
8421	Stockem	"
8422	Stockem	"
8424	Montzen	"
8425	Monceau	"

Door de reorganisatie van de rangeerdiensten konden ca. 50 inzetdagen uitgespaard worden. Dit hield dan ook in dat alle oudere rangeerdiesels op zeer korte termijn afgesteld konden worden. Hier gaat het om de reeksen 83 en 84 (eerste bouwschijf).

Van beide reeksen vindt U aansluitend een korte historische schets, waar ingegaan wordt op de levensloop van deze machines.

Verkoop :

Elektrische treinstellen reeks 03

325	Stockem	CFL	01/10/1994
326	Hasselt	CFL	01/10/1994

Door de elektrifikatie van de noordlijn bij de CFL, ontstond er een groot verschil in aantal kilometers : de elektrifikatie leidde er trouwens toe dat de Luxemburgse diesels reeks 1 800 praktisch niet meer doorrijden naar Liège. Dit werd wel gekompenseerd door één treinpaar tussen Rodange en Ronet, maar de N.M.B.S. verzekert alle reizigersverkeer tussen Liège en Luxembourg (reeks 55 met elektrische verwarming) en tussen Arlon en Luxembourg (elektrische traktie). Om terug tot een evenwicht te komen werden twee drieledige stellen reeks 03 verkocht. Op papier staan deze stellen te Luxembourg in depot, maar de inzet (vanuit Stockem) en het onderhoud (te CW Mechelen) wordt nog steeds volledig door de N.M.B.S. verzekerd. Deze beide stellen onderscheiden zich enkel door het feit dat de "B" vervangen is door het CFL-monogram.

Stelplaatsindeling op 01/01/1995

Reeks	Eff	FHS	FSD	FVY	FNDM	FKR	NK	LNC	MKM	FSR	LK	FGH	FBMZ
Reeks 00	186	19							15	27	65	59	
Reeks 03	137	36				62	15		24	6			
Reeks 05.9	8									38	25		
Reeks 06	180	60					58			44			
Reeks 08	44									7			
Reeks 09	52	52					15						
Reeks 09.5	15									12			
Reeks 11	12												
Reeks 12	12		12										
Reeks 15	5		5										
Reeks 16	7		7										
Reeks 18	6						6						
Reeks 19	(1)												(1)
Reeks 20	24								24				
Reeks 21	59		49		10							49	
Reeks 22	49												
Reeks 23	83						1			14			
Reeks 25	14												
Reeks 25.5	8												
Reeks 26	34							34					
Reeks 27	60		20				40						
Reeks 28	2												
Reeks 31	8												8
Reeks 44	9								3				
Reeks 45	10					6			10				
Reeks 49	1				1								

Reeks	Eff	FHS	FSD	FVY	FNDM	FKR	NK	LNC	MKM	FSR	LK	FGH	FBMZ
Reeks 51	86	20			28	16		14		8			
Reeks 52	11								11				
Reeks 53	20								20				
Reeks 54	4								4				
Reeks 55	40						40						
Reeks 59	10					10							
Reeks 62	116	30				46	10	30					
Reeks 70	6				6								
Reeks 71	3				3								
Reeks 73	95	10				25	5	50	5				
Reeks 74	10				10								
Reeks 76	6				6								
Reeks 80	39									39			
Reeks 82	75		22	2	20		31						
Reeks 84	10				10								
Reeks 85	25				25								
Reeks 91	36				4	7	7	13	5				

Laatste berichten

Schrappingen :

In december gingen nog drie bijkomende stellen reeks 00 definitief uit het bestand : het zijn de stellen 023, 030 en 034 van Schaarbeek. De officiële schrapping gebeurde op 01/01/1995

De overige stellen van deze reeks 010 - 128 worden voor de zomerregeling effectief afgesteld.

Verbouwingen

Eind december verliet de 139 als eerste "Budd" de werkplaatsen van de CW Mechelen na een modernisering en verjongingskuur van het interieur. De overige stellen zullen om de 14 dagen volgen.

De verbouwing bestaat in het vernieuwen van de vensters en een aanpassing van het interieur van de tweede-klasseafdeling.

Verkoop :

Na de vorige elektrische stellen, werden eind december opnieuw vier bijkomende elektrische stellen reeks 00 aan Italië verkocht. Het betreft de stellen 057, 073, 078 en 098 die aan de privé-maatschappij SATTI gingen. Ze werden door St-Ghislain gereedgemaakt voor de reis naar het zuiden en vertrokken eind november en half december naar zonniger oorden.

FOTO 1 : De 1607 te Liège-Guillemins. Deze lok werd afgevoerd in 1994 na een ongeval

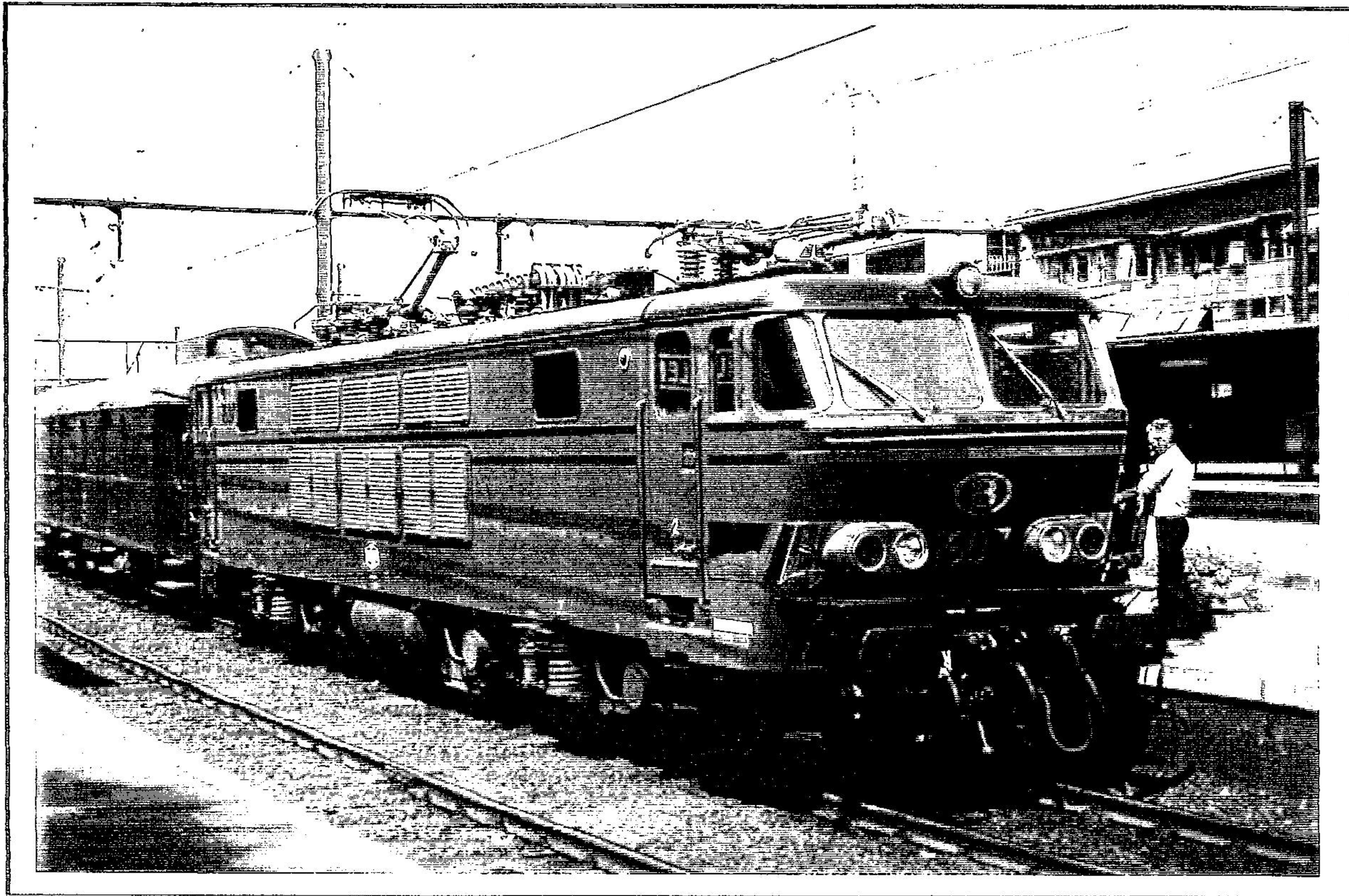


FOTO 2 : De 8431 verhuisde van de dienst materieel naar de dienst Infrastructuur. Hier rangeerd hij in de Ferry-boathaven van Zeebrugge

