

Jaarboek 1995



Reeks 00
Buiten dienst

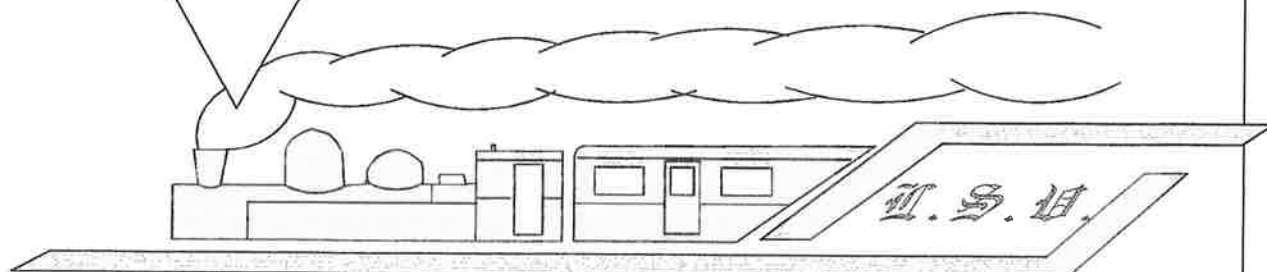
Inhoud

75

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

A.K. : 3665 AS 1

I / 96



Limburgse Stoom Vereniging

Inleiding :

Na het succes van de vorige jaren , blijft de L.S.V. op de ingeslagen weg doorgaan en wordt opnieuw een jaarboek uitgegeven voor het jaar 1995. Nochtans heeft opnieuw de uitgifte als tijdschrift enkele nadelen, de beperktheid van de inhoud en korte voorbereidingsduur spelen hierbij parten. Anderzijds is het moeilijk om dit geheel tot in de details te kunnen uitwerken en - door de verschillende veranderingen zowel bij de N.M.B.S., als bij de museumvereniging en de industrie - kunnen er steeds onvolkomendheden optreden. Door een latere uitgave konden deze gedeeltelijk weggewerkt worden, doch lezers kunnen ons steeds helpen om de informatie te aktualiseren.

Het jaarboek omvat weer de volgende onderdelen :

Overzicht 1995	Leveringen Verbouwingen Stelplaatswijzigingen Transferts naar diensten TUC-rail / infrastructuur Schrappingen Aankoop Ombouw van materieel
Inzetgegevens :	per reeks traktiematerieel hebben we : stelplaatsindeling inzet prognose voor 1996 materieel van TUC-rail en dienst infrastructuur materieel dienst ES
Infrastructuur :	nieuwe lijnen elektrifikaties schrappingen
Grensoverschrijdend verkeer	
Museummaterieel	N.M.B.S. museumverenigingen
Industriële spoorwegen	

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, maar ook de verschillende zusterverenigingen die gezorgd hebben voor exacte gegevens.

Nochtans willen we ierbij vooral de T.S.P. danken voor het ter beschikking stellen van de actuele foto's die de uitgebreide versie van het jaarboek opluisteren, maar ook geholpen hebben met de vele gegevens, die we uit hun uiterst verzorgde tijdschrift mochten overnemen. We raden aan onze lezers dit tijdschrift aan voor de informatie over het hedendaagse spoorweggebeuren, daar deze publikatie heel duidelijk ons tijdschrift - dat meer op het historische afgestemd is - aanvult. Voor verdere gegevens hierover kan men steeds terecht bij de TSP, Eglantierlaan 15, 1150 Brussel.

Ons jaarboek behandelt enkel de spoorwegen op normaalspoor en op smalspoor, wil echter verdere informatie wil hebben over de buurtspoorwegen, trams en bussen kan terecht bij onze kollega's van Tram 2000, die een uitgebreid jaarboek met dit thema uitgegeven hebben. Inlichtingen over dit jaarboek vindt men bij Tram 2000, R. De Coster, 26 avenue de l'Opale , 1030 Bruxelles.

Verder willen we de lezers nogmaals oproepen om ons verder te steunen met gegevens over de verschillende takken van de spoorwegen, waardoor de mogelijke fouten in de volgende jaargangen kunnen vermeden worden en waardoor de inhoud en de gegevens uitgebreid kunnen worden.

Naens de redactie,

Overzicht materieel :

Op gebied van het materieel is 1995 een heel tegenstrijdig, maar uitermate boeiend jaar geworden : de TGV- en Eurostar-diensten kwamen werkelijk van de grond en werden uitgebreid, zodanig dat ook het binnenlands verkeer al de eerste aanpassingen ondervond.

In 1995 werden tal van elektrische stellingen, elektrische lokomotieven, dieselmotorwagens en diesellokomotieven in bouw gegeven of effectief besteld, maar - buiten de rijkstrijken - was er geen enkele levering van traktiematerieel. Ondanks dit feit werd 1995 het jaar met een rekord aan schrappingen of transfers naar de diensten infrastructuur.

Ondanks de massale bestellingen en de daarmee gaande modernisering binnen de volgende jaren, zou de N.M.B.S. voor het eerst een betrekkelijk aantal lokomotieven en rijkstrijken tweede-hands aankopen om de noden op korte termijn te dekken en werd gestart met een groots programma van modernisering van het oude, bestaande materieel. Denken we hierbij aan de klassieke stellingen en de M4-rijktuigen die een (beperkte) modernisering ondergaan en tal van individuele rijkstrijken die aangepast werden aan de nieuwe eisen.

Bestellingen :

In 1995 waren er niet minder dan 7 verschillende bestellingen van traktiematerieel die lopende zijn, of die in de startblokken zijn en praktisch elk gedeelte van het spoorwegpatrimonium krijgt binnen de vijf volgende jaren af te rekenen met een modernisering van zijn effectief.

Elektrische stellingen reeks 04.4

In 1994 werd de bestelling gedaan voor de nieuwe drieledige elektrische stellingen van de N.M.B.S. en er zouden 50 stellingen gebouwd worden geschikt voor twee spanningen, 3000 V DC en 25 000 V/ 50 Hz AC en 70 stellingen voor 3 000 V DC.

In eerste instantie werden de plannen opgesteld voor de nieuwe rijkstrijken type I 11 en uitgaande van deze plannen ontwikkelden de studie-diensten van de N.M.B.S. samen met Bombardier de plannen voor de nieuwe stellingen. Gedurende de ontwikkelingsfase die begin 1995 doorgevoerd werd, kwamen er tal van oplossingen naar voren, doch vrij laat koos men dan voor stellingen met een volledige mogelijkheid om doorheen de stellingen te lopen en hiervoor werd de Deense versie van de nieuwe IC-stellingen gekozen met de grote rubberen koppen en de wegdraaiende stuurpost.

Nadien kon voor de detailplannen gezorgd worden, hier waren er enkel moeilijkheden bij het uittekenen van de nieuwe stuurposten en het kopgedeelte. Daar de constructie-band voor de I 11-rijtuigen al eind 1994 opgestart werd, was de bouw van de nieuwe stellen ook geen probleem, toch zou de samenbouw pas na de valkantieperiode van 1995 starten en eerst zouden 5 tweespanningsstellen gebouwd worden, die vanaf november 1995 de nodige testritten zouden ondergaan.

Nochtans onstond er - door tal van kleinere problemen - een vertraging van twee maanden en zou het eerste stel - de 441 - pas in de tweede helft van december klaarkomen en werden de eerste statische tests te Brugge uitgevoerd. Pas begin februari 1996 werd de 441 voorgesteld en reed zijn eerste meters op het N.M.B.S.-net. Op de latere testen komen we in het volgend jaarboek uitvoeriger terug.

De 5 prototypestellen worden eerst getest op de verbinding tussen Ath en Tournai en zouden vanaf juni 1996 de nieuwe treinen tussen Mons en Aulnoye gaan verzekeren om zo een verbinding te krijgen met de nieuwe TGV-'s naar Brussel.

Na de testen wordt vanaf mei de serielevering aangevangen en a rato van 3 stellen per twee maanden worden eerst de tweespanningsstellen geleverd. Deze worden vanaf de winterregeling dan vooreerst ingezet tussen Mons en Lille, nadien komen geleidelijk aan ook de verbinding Antwerpen - Lille en Brussel - Tournai - Lille in aanmerking voor modernisering. Bij deze laatste verbinding is de inzet nog niet dadelijk mogelijk daar de spoorstroomkringen nog moeten aangepast worden voor het berijden van materieel met asynchrone motoren. Eind 1995 waren enkel de lijnen 75, 75A, 78, 94, 96 en 97 aangepast voor dergelijke tractie. Op langere termijn worden deze stellen ook gebruikt tussen Liège en Luxembourg, dit na de elektrifikatie van het baanvak Rivage - Gouvy. Hierdoor komen de elektrische lokomotieven reeks 12 vrij om bij te springen in de goederendiensten naar Frankrijk en de kanaaltunnel.

Op de volgende bladzijde worden de tekeningen afgedrukt van deze nieuwe stellen van de N.M.B.S.

Elektrische stellen reeks 05 :

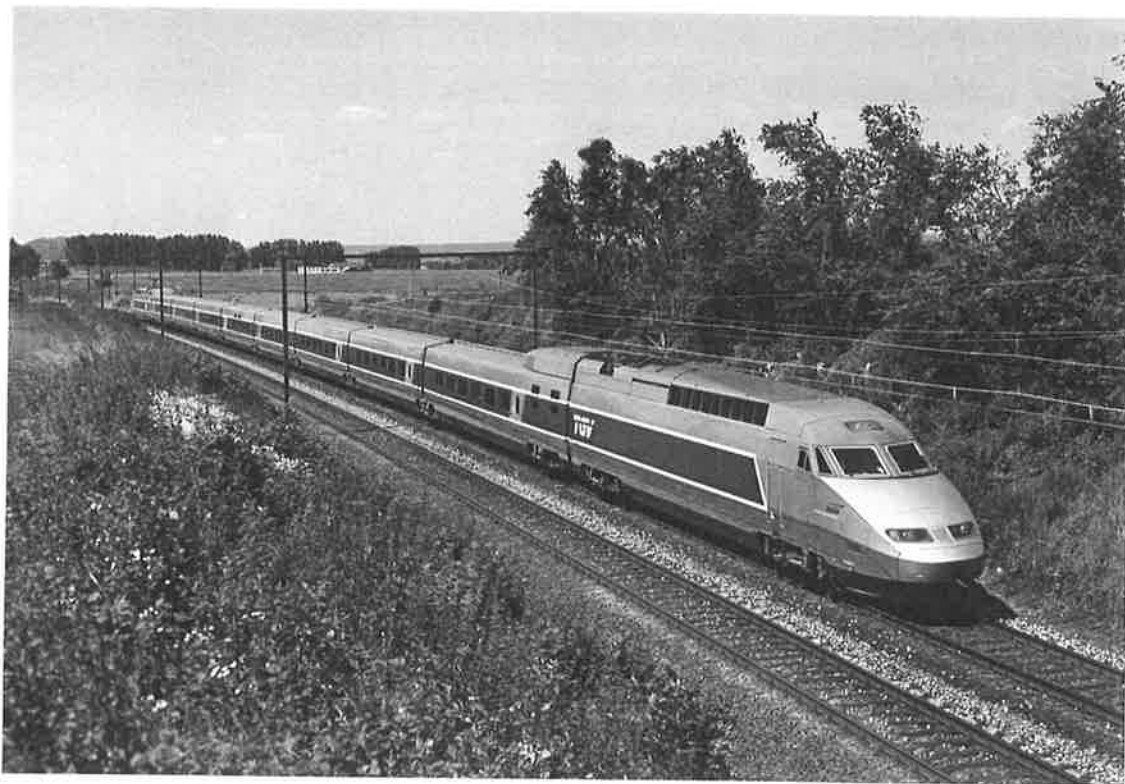
Volledig identiek aan de tweespanningsstellen, worden in aansluiting van ten minste 30 stellen, ook de eenspanningsstellen gebouwd. Deze 70 stellen krijgen de nummers 501 - 570. Deze nieuwe stellen zullen de ruggegraat vormen van het vernieuwde IC-net. Daar waar vorig jaar al duidelijke plannen waren voor de nieuwe inzetlijnen, bestaat er thans ernstige twijfel voor de inzet van deze reeks 05. Reden hiervan is de inkrimping van de financiële middelen, waardoor het aanpassingsprogramma voor de lijnen slechts vertraagd uitgevoerd kan worden. Ook voor deze stellen moeten de spoorstroomkringen aangepast worden.

Volgens de laatste plannen, zouden de eerste stellen in dienst komen op de verbinding Brussel - Mons, gekoppeld met de tweespanningsstellen. Hierbij zou de reeks 04.4 dan doorrijden via Tournai naar Lille, terwijl de 05 Quéivrain als eindbestemming heeft. Hier zouden ze de klassieke Breaks reeks 03 vanaf de zomerregeling 1997 verdringen.

Tweede inzetlijn zijn de verbinding Antwerpen - Oostende worden, waarbij ze tot Gent gekoppeld rijden met de stellen richting Lille en vanaf de Oostvlaamse hoofdplaats richting kust kiezen. Verdere inzetlijnen voor de nieuwe stellen zijn de treinen Genk - Hasselt - Leuven - Brussel - Kortrijk - Poperinge (nieuwe basisdienst op de Vlaamse as) en Liège - Hasselt - Antwerpen.

Tijdens hun rodage-periode worden de nieuwe stellen onderhouden te Schaarbeek, nadien zouden de tweespanningsstellen of naar St-Ghislain, of naar Merelbeke overgaan, de eenspanningsstellen zouden te Hasselt hun onderhoud krijgen in plaats van de reeks 03, die op dat ogenblik overgaat naar Kinkempois (dienst Maastricht - Knokke / Blankenberge) en Merelbeke. Vermelden we dat deze verdeling in een planning-stadium staat en dat de inzet nog steeds aangepast kan worden.

Nieuw

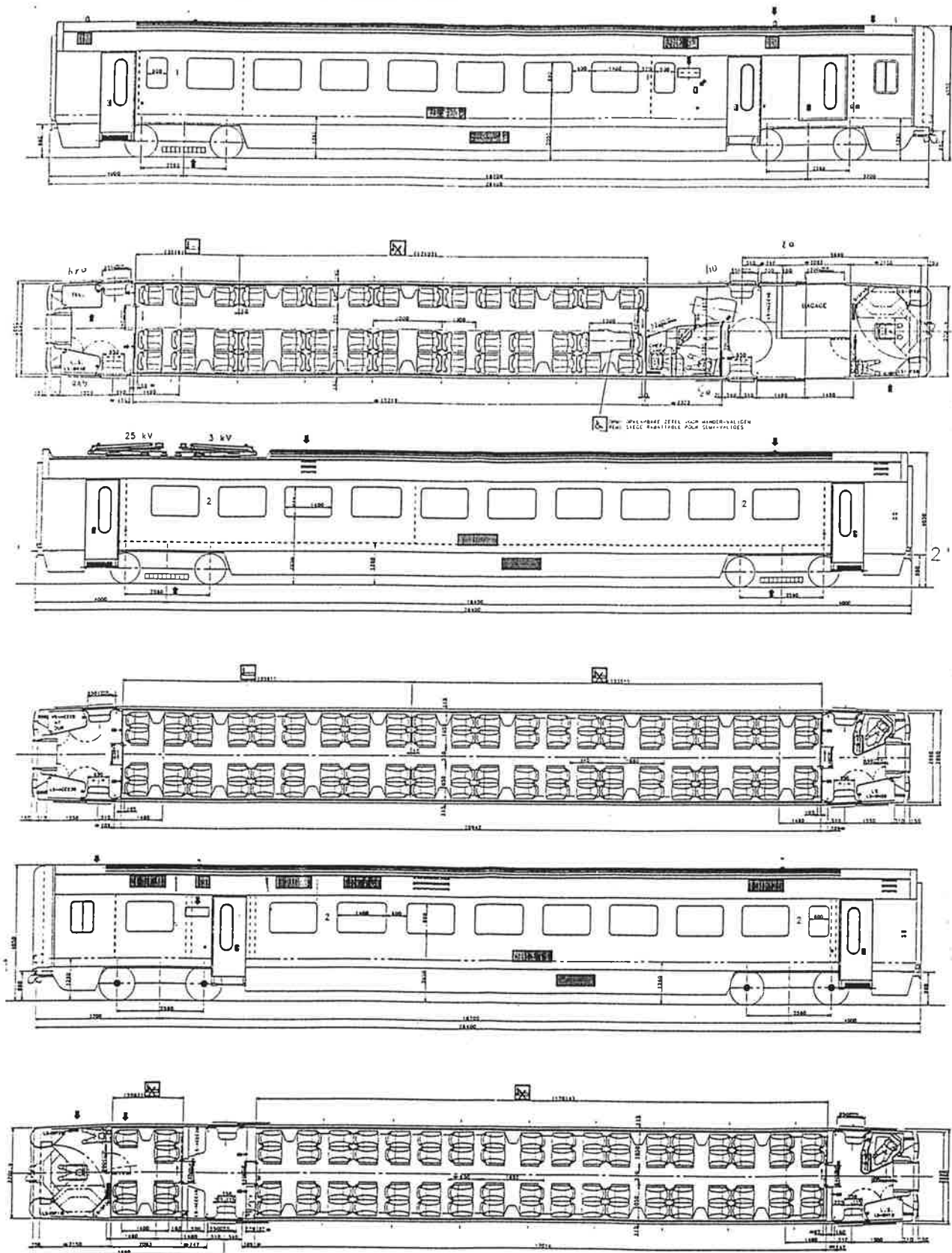


In 1995 werden de T.E.E. -treinen vervangen door de TGV-stellen type Réseau
TGV-stel in de buurt van Quévy 28/06/1995 (Foto Martin © T.S.P.)



De voorstelling van de I 11-rijtuigen met de 2128
Braine-l'Alleud 30/08/1995 (Foto Vanderhaegen © T.S.P.)

Overzichtstekening stellen reeks 04.4



Elektrische lokomotief reeks 13 :

Ongeveer twee jaar na het uitschrijven van een eerste prijsofferte voor 70 elektrische lokomotieven, met asynchrone motoren en geschikt voor twee spanningen, werd in oktober 1995 de beslissing tot de aankoop. Ondanks de proefritten van de lokomotieven gebouwd door Siemens, werd in extremis gekozen voor de lokomotief aangeboden door de Franse firma Alstom.

Reden van deze beslissing ligt in het feit dat deze lokomotieven recent gebouwd werden voor de S.N.C.F. als reeks BB 36 000 (een verbeterde versie van de Sybic-machines). Alstom kon als aanvullende bestelling de prijzen vrij laag houden en bood voldoende compensatie-maatregelen aan : zowel Bombardier Brugge alsook Acec Charleroi worden bij de bouw betrokken, waarbij de traktiemotoren trouwens ontwikkeld werden door Acec voor de lokomotief 1901. Verder gunstig punt is het feit dat de nieuwe lokomotieven - samen met de Franse lokomotieven in één pool kunnen gebruikt worden in het Frans - Belgische grensverkeer.

Op 22 december 1995 werd de bestelling van 60 dergelijke lokomotieven door de Raad van Beheer van de N.M.B.S. genomen, tergelijktijd reserveerde de C.F.L. 20 lokomotieven van hetzelfde type. De eerste 10 lokomotieven worden door Alstom zelf te Belfort gebouwd en zijn bestemd voor de C.F.L. Al de andere lokomotieven worden bij Bombardier te Brugge op mechanisch gebied gebouwd en geassembleerd, de draaistellen zijn afkomstig van Alstom, de elektrische uitrusting wordt gedeeltelijk door GEC Alstom, gedeeltelijk door Acec geleverd.

Bij de C.F.L. worden de twintig lokomotieven genummerd als 3001 tot 3020 en worden geleverd vanaf eind 1997, ze lossen hier op korte termijn de verouderde elektrische lokomotieven reeks 3 600 af. Nadien worden de 60 machines voor de N.M.B.S. geleverd als 1301 tot 1360. Er zijn drie inzetgebieden voorzien voor deze lokomotieven : eerst en vooral is er het goederenverkeer tussen België en Luxemburg, eerst over de noordlijn tussen Liège en Luxemburg, nadien ook over de geëlektrificeerde Athus-Meuse-lijn.

Tweede inzetgebied wordt gevormd door alle verbindingen tussen België en Frankrijk, waarbij alle goederentreinen tussen Merelbeke en Lille-délivrance en verder Fréthun zowel door de N.M.B.S.-lokomotieven alsook door de Franse BB 36 000 gereden worden. De Belgische lokomotieven worden vanaf half 1998 afgeleverd a rato van 2 lokomotieven per maand.

Thalys- hoge-snelheidsstellen reeks

In 1995 werd de kleurstelling en het interieur van de nieuwe TGV-stellen voor de verbinding Paris - Brussel - Amsterdam / Köln bepaald : ze kregen de nieuwe naam "Thalys" en worden rood-grijs, met een hoofd-zakelijk rood interieur. Nochtans zou de planning van de nieuwe stellen een sterke vertraging oplopen en de eerste stellen - die uiterlijk zeer sterk op de Eurostar-stellen lijken - worden pas vanaf 1998 afgeleverd. Vermelden we nog dat Frankrijk 10 dergelijke stellen, België vier stellen, Nederland vier stellen en Duitsland twee stellen aankoopt en ze in pool gebruikt. Er is een verdere optie voor 10 bijkomende stellen.

De vertraging is vooral te wijten aan de beslissing welk land zou instaan voor de bouw en nu zou de assemblage door de Alstom-bedrijven gebeuren, terwijl de elektrische uitrusting vooral uit Duitsland stamt. Vooral deze samenwerking vlotte in het begin niet goed.

Om deze vertraging op te vangen, heeft men beslist om de laatste 10 driespanningsstellen type TGV réseau voorlopig uit te voeren als Thalys-stellen : zo werd de kleurstelling aangepast, werd het interieur van de toekomstige Thalys-stellen reeds ingebouwd, maar anderzijds werd ook het Nederlandse ATB-beveiliging aangebracht. Deze stellen reden tussen 27 november en 8 november 1995 proef in Nederland en op 9 januari werd dit stel ook in België voorgesteld.

ICE-2 stellen voor de verbinding Brussel - Köln

Ook deze vierspanningsstellen, ontwikkeld volgens de principes van de Duitse ICE-stellen, werden vorig jaar voor het eerst in bouw gegeven : eerst wordt de éénspanningsversie (15 000 V / 16 2/3 Hz) voor het binnenlands verkeer in Duitsland afgeleverd, nadien komt een versie aangepast voor het rijden onder 1 500 V DC voor de verbinding tussen Köln en Amsterdam.

Pas in de derde fase wordt de vierspanningsversie verder ontwikkeld en in bouw gegeven. Ook de N.M.B.S. zal enkele van deze stellen in eigendom krijgen en deze stellen zullen waarschijnlijk vanaf 2000 de verbinding tussen Köln - Brussel en mogelijk Oostende gaan verzekeren.

Dieselmotorwagens reeks 47 ?

In november werd de prijsofferte aangevraagd voor de aankoop van 80 tweeledige, diesel-hydraulische motorwagens : het lastenboek is zo opgesteld dat de nieuwste Duitse stellen reeks 628 het meest voor deze offerte zullen voldoen, maar ook andere Duitse fabrikanten (Talbot/ Bombardier en Duwag/Uerdingen) en Franse bouwers in aanmerking komen.

Deze stellen moeten vanaf begin 1998 afgeleverd worden a rato van 3 à 4 stellen per maand : deze stellen worden vanaf dat ogenblik ingezet op alle niet geëlektrificeerde baanvakken van het net en kunnen met hun 160 km/h en hun ca. 180 zitplaatsen de meeste inzetlijnen aan. De inzet wordt voorzien op de verbindingen :

Antwerpen - Neerpelt (- Weert)	10 stellen
Mol - Hasselt	3 stellen
Ronse - Gent - Eeklo	6 stellen
Gent - Geraardsbergen / Oudenaarde	6 stellen
Aalst - Burst	3 stellen
Charleroi - Mariembourg - Couvin	8 stellen

Maar ook op de (geëlektrificeerde) Athus-Meuse-lijn wordt de inzet van deze stellen voorzien, hier met doorlopende verbinding naar Namur

Namur - Bertrix - Libramont / Virton	ca. 15 stellen
--------------------------------------	----------------

Voor de bijkomende 25 stellen is ons nog geen echte bestemming bekend, doch er zijn o.m. geruchten om sommige bijkomende lijnen (bv. Hasselt - Fenix, ringlijnen rond Charleroi, ...) met dieselmotorwagens te exploiteren.

Diesellokomotieven / rangeerdiesels :

Voor het slepen van lokale goederentreinen en voor de zwaardere rangeringen, werd een prijsofferte gevraagd voor 80 nieuwe diesel-hydraulische machines met centrale stuurpost. De machines moeten een gemiddeld vermogen bezitten en opgebouwd zijn op vier assen. Voor deze machines wordt vooral ingeslept op de klassieke diesellokomotief in module-bouwvorm, zoals de recente NS reeks 6400. Het is dan ook waarschijnlijk dat de Duitse firma Mak ook deze levering in de wacht sleept, daar er voorlopig geen andere firma's zijn die concurrentieel en op deze korte termijn analoge machines kunnen aanbieden

Deze machines moeten vanaf 1998 geleverd worden voor de boven genoemde diensten : hiermee vervangen ze gedeeltelijk de lokomotieven reeks 62 in de lichte lijndienst, maar vooral de oudere rangeerlokomotieven reeksen 70, 71 en 80. Verder moeten ze in treinschakeling - met maximaal 4 dergelijke machines - ook de zwaardere lokomotieven reeks 51 kunnen vervangen. Zodoende hebben we in 2000 nog de volgende diesellokomotieven in dienst :

reizigersdienst :	10	lokomotieven reeks 55 met elektrische verwarming
zware goederendienst :	40	lokomotieven reeks 55 / reeks 52/53 / reeks 51
reserve / diensttreinen	20	lokomotieven reeks 51
bedieningstreinen :	80	nieuwe lokomotieven reeks ? (op ca. 50 loks in optie)
lichte rangeringen	120	rangeerlokomotieven reeksen 73 / 74 / 82

De resterende reizigersdiensten op niet-geëlektrificeerde lijnen worden dan gereden door de nieuwe tweeledige dieselmotorwagens.

Leveringen in 1995 :

Vorig jaar werd geen nieuw traktiematerieel geleverd, enkel de nieuwe I 11-rijtuigen werden gedeeltelijk geleverd (zie rijtuigen), de laatste tussenrijtuigen voor de driedelige "Breaks" verlieten de fabriekspoorten (zie verbouwingen) en men had de aankoop van 25 tweedehandse lokomotieven reeks 76 bij de N.S. (zie dienst infrastructuur)

Voor de volgende jaren is er wel een uitgebreide leveringsgolf te voorzien, waarbij deze voor de tweespansingsstellen reeks 04.4 reeds begonnen is begin 1996

Elektrische stellen reeks 03 "Break"

In 1995 werd de modernisering en de ombouw van de tweeledige "Breaks" tot drieledige eenheden afgesloten en werden de 8 laatste stellen in dienst gesteld. De ombouw gaat al terug tot in 1992 tot op 27 maart de eerste twee stellen - de 311 en de 328 officieel voorgesteld werden. Met één stel per week duurde het programma dan ook ongeveer 3 jaar. Onderstaand worden alle ombouwdata van de stellen vermeld en krijgt men een overzicht van deze transformatie.

301	05/10/1993	336	09/12/1992	371	20/06/1994	406	18/11/1994
302	26/08/1993	337	23/12/1992	372	08/06/1994	407	14/12/1994
303	24/03/1993	338	22/04/1993	373	11/04/1994	408	08/12/1994
304	28/04/1993	339	31/03/1993	374	23/06/1994	409	11/10/1994
305	30/04/1992	340	07/04/1993	375	16/02/1994	410	29/09/1994
306	02/10/1992	341	14/04/1993	376	26/10/1993	411	05/11/1994
307	17/09/1992	342	17/03/1993	377	25/04/1994	412	26/08/1994
308	04/06/1992	343	nieuwb	378	28/02/1994	413	23/01/1995
309	22/04/1992	344	29/07/1993	379	09/02/1994	414	18/01/1995
310	10/06/1992	345	06/07/1993	380	07/04/1994	415	08/01/1995
311	27/03/1992	346	20/07/1993	381	08/06/1994	416	09/03/1995
312	24/09/1992	347	12/05/1993	382	22/06/1994	417	21/12/1994
313	19/09/1992	348	24/12/1992	383	07/07/1994	418	09/05/1994
314	05/06/1992	349	18/05/1993	384	08/03/1994	419	17/05/1994
315	10/07/1992	350	01/06/1993	385	15/03/1994	420	06/02/1995
316	03/04/1992	351	08/06/1993	386	18/04/1994	421	30/01/1995
317	02/06/1992	352	14/07/1993	387	01/05/1994	422	14/02/1995
318	04/09/1992	353	10/09/1993	388	15/07/1994	423	29/03/1995
319	13/08/1992	354	05/01/1993	389	25/07/1994	424	16/04/1994
320	12/05/1992	355	20/11/1992	390	18/03/1994	425	31/08/1993
321	26/06/1992	356	11/12/1992	391	02/02/1994	426	24/04/1993
322	06/07/1992	357	27/01/1993	392	02/05/1994	427	10/08/1993
323	13/04/1992	358	03/02/1993	393	26/09/1994	428	28/10/1993
324	29/07/1992	359	11/02/1993	394	22/09/1994	429	29/06/1993
325	06/08/1992	360	17/02/1993	395	05/09/1994	430	09/12/1993
326	22/07/1992	361	20/01/1993	396	29/07/1994	431	19/11/1993
327	30/04/1992	362	24/02/1993	397	08/08/1994	432	06/12/1993
328	27/03/1992	363	03/03/1993	398	01/12/1994	433	22/06/1993
329	25/08/1992	364	09/03/1993	399	24/11/1994	434	04/05/1993
330	08/10/1992	365	26/01/1994	400	21/10/1994	435	15/06/1993
331	15/10/1992	366	01/03/1994	401	09/11/1994	436	20/12/1993
332	22/10/1992	367	22/10/1993	402	14/09/1994	437	29/12/1993
333	16/11/1992	368	28/03/1994	403	12/09/1994	438	14/01/1994
334	30/10/1992	369	08/10/1993	404	18/10/1994	439	09/11/1993
335	27/11/1992	370	29/12/1993	405	03/11/1994	440	09/12/1993

Voor de inzet van deze stellen verwijzen we naar de bladzijden over het N.M.B.S.-materieel.

Elektrische stellen reeks 00 / type '56 "Budd"

Na de ombouw van de "Breaks" werd ook gestart met de modernisering van de oudste, klassieke stellen, nl. de motorwagen type '56 "Budd". De - betrekkelijk geringe - modernisering werd op punt gesteld door het studie bureau van de N.M.B.S. en werd als proef uitgevoerd door de CW Luttre op de 139. Deze modernisering omvat het aanbrengen van nieuwe vensters, de aanpassing van de elektrische bedrading en kleinere modernisering bij het interieur. Vooral in de tweede klasse werd een nieuw interieur uitgewerkt waarbij de sobere basiskleur grijs gekozen werd.

Na de eerste ombouw werd de band gestart in de CW Mechelen en gemiddeld wordt één stel per twee maanden aangepast. In 1995 hebben we de volgende verbouwde stellen :

139	29/12/1995	137	25/04/1995	130	10/07/1995	132	17/10/1995
146	03/01/1995	135	12/06/1995	134	29/09/1995	150	22/12/1995

Elektrische stellen reeks 00 / nrs 151 - 270

Ook voor deze stellen wordt thans een moderniseringsprogramma opgesteld, dat in grote trekken hetzelfde is als bij de "Budds", doch waarbij het interieur een zwaardere modernisering ondergaat. Thans zijn er verschillende studies bezig, midden 1996 wordt het eerste stel als proef omgebouwd en na de afwerking van de "Budds" komt de modernisering van de overige stellen a Rato van één stel per maand bij de CW Mechelen op gang.

Elektrische lokomotief reeks 19

Na een ombouwtijd van meer dan 2 jaar is de 2130 eind november 1994 op de N.M.B.S.-sporen verschenen : de ombouw bestond in grote mate uit het aanbrengen van de gebruiksvriendelijke asynchrone motoren. Het voordeel van deze wisselspanningsmotoren, is het feit dat ze geen collectoren (en dus geen koolborstels) heeft. Hierdoor wordt de sleet tot een minimum beperkt, terwijl de kans op een flash (of rondvuur) dat de motor zwaar beschadigt, volledig wegvalt. Nadeel van de asynchrone motoren is het feit dat de snelheid moeilijker te regelen is.

Doch met de nieuwe elektronische componenten is een regeling in deze vermogens zonder meer mogelijk en daarom vroeg Acec of ze op eigen kosten de 2130 konden ombouwen. Naast de motoren en de elektronische snelheidsregeling, is ook een transformator ingebouwd. Hierdoor ontstaat dan ook een echte tweespanningslokomotief voor 3000 V DC en 25 000 V / 50 Hz AC. Dit was mogelijk daar een gedeelte van de inrichting bij asynchrone motoren wegvalt en op deze plaats gemakkelijk de transformator ingebouwd kan worden.

Modernisering



De modernisering van de stelen '56 (Budd) ging in 1995 effectief van start
Stel 139 op 19/01/1995 te St-Ghislain (Foto Martin © T.S.P.)



De 1602 werd als eerste in de Memling -kleuren geschilderd
De 1602 bij zijn doortocht te Anderlecht op 22/07/1995 (Foto Vanderhaegen © T.S.P.)

In december 1994 werden de testritten georganiseerd tussen Silly en Ath, nog onder zijn oud nummer en korte tijd later werd de machine gehomologeerd voor het Belgische net en kreeg men het nummer 1901. Voor de inzet van deze lokomotief verwijzen we naar het hoofdstuk N.M.B.S.

Stelplaatswijzigingen :

Door de schrapping van de alleroudste klassieke stellen, had men in 1995 vooral wijzigingen in het bereik van de elektrische stellen, doch deze bleven nog binnen de perken.

Bij de elektrische lokomotieven gaan de stelplaatswijzigingen terug naar het begin van het jaar, anderzijds voor de zomerregeling zou Brussel-zuid al zijn elektrische lokomotieven afstaan en worden enkel nog de Eurostar-stellen hier onderhouden.

Bij de diesellokomotieven heeft men enkele wijzigingen, te wijten aan het feit dat een groter aantal diesels afgestaan werden aan de dienst TUC voor de aanleg van de TGV-lijnen.

Elektrische stellen :

Bij de elektrische stellen hebben we bij de klassieke stellen vooral de mutaties tussen St-Ghislain en Kortrijk, te wijten aan de afstelling van de stellen 051 - 127. Hierdoor gaf Kortrijk 20 stellen in twee fasen af aan de stelplaats van Mons. Hierdoor moest de inzetreeks van de Westvlaamse stelplaats duidelijk ingekort worden en werden verschillende treinen overgedragen aan de elektrische lokomotieven reeks 21 en 22.

Bij de reeks 03 had men een transfert, daar de 326 aan de CFL verkocht was, werd de toestand geregulariseerd en ging dit stellen van Hasselt naar Stockem. Bij de zomerregeling - na de ombouw van de laatste stellen - werden 17 stellen van Merelbeke naar Kinkempois gemuteerd en werden ze ingezet op de nieuwe verbinding Brussel - Quéivrain.

Bij de reeks 06 werden de stellen gekoncentreerd te Schaarbeek, terwijl vooral de reeks van Kinkempois uitgebreid werd.

Nummers	Van	Naar	Op datum van
167	Kortrijk	Stockem	27/05/1995
226 - 228	St-Ghislain	Kortrijk	27/05/1995
247 - 250	Kortrijk	St-Ghislain	27/05/1995
251 - 259	Kortrijk	St-Ghislain	24/08/1995
260 - 270	Kortrijk	St-Ghislain	24/09/1995
326	Hasselt	Stockem > CFL	01/01/1995
363	Merelbeke	Hasselt	01/01/1995
409 - 425	Merelbeke	Kinkempois	27/05/1995

Nummers	Van	Naar	Op datum van
641 - 654	Oostende	Schaarbeek	27/05/1995
656 - 664	Kortrijk	Schaarbeek	27/05/1995
690 - 710	Kinkempois	Schaarbeek	27/05/1995
711 - 723	Kinkempois	Hasselt	27/05/1995
735 - 745	Hasselt	Oostende	27/05/1995

Elektrische lokomotieven :

In het begin van 1995 werd vooral de stelplaats Antwerpen-Dam verder uitgebouwd met de komst van de lokomotieven reeks 23 en 25. De reeks 23 wordt vanaf dat ogenblik vooral ingezet in het zware ertsverkeer vanuit de Antwerpse haven, de reeks 25 blijft voor zijn vertrouwde taken in de piekuriendienst.

Met de zomerregeling verloor Brussel-zuid het onderhoud van de elektrische lokomotieven ten gunste van Merelbeke. Alleen de 1901 blijft thans nog te Brussel-zuid.

Nummers	Van	Naar	Op datum van
1182 - 1192	Brussel-zuid	Merelbeke	19/06/1995
1901	Oostende	Brussel-zuid	22/01/1995
2301 - 2320	Merelbeke	Antwerpen-Dam	01/01/1995
2501 - 2514	Brussel-zuid	Antwerpen-Dam	01/01/1995
2801 - 2802	Brussel-zuid	Merelbeke	19/06/1995

Lijndiesellokomotieven

Ook hier blijven de mutaties binnen de perken : ze zijn vooral te wijten aan de overdracht van machines reeks 55 en 62 aan TUC-rail, maar meer nog door de schrapping van een aantal lokomotieven reeks 51 en reeks 62 omwille van de zware fouten aan de dieselmotor (reeks 51) of de algemene toestand (reeks 62).

Nummers	Van	Naar	Op datum van
5130	Hasselt	Merelbeke	01/06/1995
5133	Hasselt	Merelbeke	01/06/1995
5183	Antwerpen-Dam	Hasselt	01/06/1995
5184	Antwerpen-Dam	Hasselt	01/06/1995
6205	Monceau	Merelbeke	01/01/1995
6205	Merelbeke	Monceau	01/09/1995
6207	Merelbeke	Hasselt	01/09/1995
6210	Merelbeke	Kinkempois	01/09/1995
6221	Merelbeke	Monceau	01/01/1995
6223	Merelbeke	Monceau	01/01/1995
6227	Merelbeke	Kinkempois	01/09/1995

Rangeerdiesellokomotieven :

Na de grote reorganisatie van 1994, werden er in 1995 enkel veranderingen aangebracht bij de reeks 73. Dit is te wijten aan de afgifte van de laatste lokomotieven reeks 84 vanuit Antwerpen-dam naar TUC-rail en hierdoor kreeg de Antwerpse stelplaats - via een doorgeeftransfert - voor het eerst machines reeks 73 in depot. Anderzijds werd het te grote bestand van Monceau op zijn normale proporties gebracht.

Nummers	Van	Naar	Op datum van
7362	Monceau	Merelbeke	01/06/1995
7363	Monceau	Merelbeke	01/06/1995
7364	Monceau	Merelbeke	01/06/1995
7367	Monceau	Merelbeke	01/09/1995
7368	Monceau	Merelbeke	01/09/1995
7369	Monceau	Merelbeke	01/09/1995
7376	Merelbeke	Antwerpen-Dam	01/09/1995
7377	Merelbeke	Antwerpen-Dam	01/09/1995
7378	Merelbeke	Antwerpen-Dam	01/09/1995
7379	Merelbeke	Antwerpen-Dam	01/09/1995
7380	Merelbeke	Antwerpen-Dam	01/09/1995
7386	Merelbeke	Antwerpen-Dam	01/09/1995
7387	Merelbeke	Antwerpen-Dam	01/09/1995
7388	Merelbeke	Antwerpen-Dam	01/09/1995
7389	Merelbeke	Antwerpen-Dam	01/09/1995
7390	Merelbeke	Antwerpen-Dam	01/09/1995

Overdracht naar : *dienst infrastructuur :* *TUC-rail :*

Na de eerste overdracht van een groot aantal lokomotieven naar de diensten Infrastructuur in 1994, werd vanaf 1 september 1995 effectief begonnen met de meeste spoorwerken aan de toekomstige hogesnelheidslijnen, meer bepaald het baanvak vanaf de Franse grens tot in Antoing. Hiervoor werden alle voorziene lokomotieven, nl. de reeks 55, 59, 62 en 84 overgedragen aan de stelplaats Monceau. Het onderhoud van deze machines gebeurt of in deze laatste stelplaats, of in de stelplaats St-Ghislain. De inzetplaats voor al deze machines is echter de werfbasis St-Druon bij Antoing.

Naast de N.M.B.S.-lokomotieven werden op 1 september ook de van de N.S. aangekochte 25 lokomotieven reeks 76 (ex NS 2200) naar St-Druon overgeplaatst.

Vermelden we nog dat in 1995 verschillende mutaties doorgevoerd werden bij de verschillende distrikten : reden hiervan was de schrapping van het grootste gedeelte van de lokomotieven reeks 92 en de vermindering van de diensten van de reeks 91. Voor deze wijzigingen verwijzen we naar het hoofdstuk infrastructuur.

Nummers	Van	Naar	Op datum van
5501	Kinkempois	Schaarbeek	01/09/1995
5506	Kinkempois	Schaarbeek	01/09/1995
5509	Kinkempois	Schaarbeek	01/09/1995
5511	Kinkempois	Schaarbeek	01/09/1995
5512	Kinkempois	Schaarbeek	01/09/1995
5514	Kinkempois	Schaarbeek	01/09/1995
		(alle dienst Infra)	
5905	Merelbeke	Monceau (TUC)	01/06/1995
5916	Merelbeke	Monceau (TUC)	01/06/1995
5917	Merelbeke	Monceau (TUC)	01/06/1995
5926	Merelbeke	Monceau (TUC)	01/06/1995
5936	Merelbeke	Monceau (TUC)	01/06/1995
5939	Merelbeke	Monceau (TUC)	01/06/1995
5941	Merelbeke	Monceau (TUC)	01/06/1995
5946	Merelbeke	Monceau (TUC)	01/06/1995
5947	Merelbeke	Monceau (TUC)	01/06/1995
5950	Merelbeke	Monceau (TUC)	01/06/1995
6205	Merelbeke	Monceau (TUC)	01/09/1995
6246	Hasselt	Monceau (TUC)	01/09/1995
6250	Monceau	Monceau (TUC)	01/09/1995
6251	Hasselt	Monceau (TUC)	01/09/1995
6255	Hasselt	Monceau (TUC)	01/09/1995
6257	Monceau	Monceau (TUC)	01/09/1995
6262	Monceau	Monceau (TUC)	01/09/1995
6269	Monceau	Monceau (TUC)	01/09/1995
6283	Hasselt	Monceau (TUC)	01/09/1995
6305	Merelbeke	Monceau (TUC)	01/09/1995
6314	Monceau	Monceau (TUC)	01/09/1995
6316	Hasselt	Monceau (TUC)	01/09/1995
6320	Monceau	Monceau (TUC)	01/09/1995
7601 - 7625	Schaarbeek	Monceau (TUC)	01/09/1995
8461 - 8470	Antwerpen-Dam	Monceau (TUC)	01/09/1995

Vermelden we nog dat de reeks 59 op 1 juni 1995 officieel overgedragen werden aan de stelplaats Monceau voor de personeelsopleiding en de voorbereidende werkzaamheden, maar pas op 1 september naar de "nieuwe" dienst TUC-rail gingen. Deze onafhankelijke dienst houdt zich bezig met de aanleg van alle hogesnelheidslijnen in België en de aanpassingen aan het gewone spoorwagennet in functie van de nieuwe lijnen.

Bij de reeks 55 werden de zes bovengenoemde lokomotieven reeks 55 overgedragen aan de dienst infrastructuur en verzekeren over het algemeen de zware ballasttreinen vanuit Lessines en Quenast naar de werf. Alle lokomotieven zijn voorzien (of worden voorzien) van het nieuwe signalisatie-systeem TVM 430. Deze lokomotieven worden nadien gebruikt als reserve voor de nieuwe lijnen. Verder stelt Kinkempois nogmaals de 5504, 5507, 5517 en 5524 ter beschikking van TUC-rail, maar ze blijven officieel in de Luikse stelplaats. Ter vervanging staan de machines 5527, 5530, 5532, 5534 en 5539 ter beschikking. Vermelden we nog dat de overdracht naar de onafhankelijk dienst TUC-rail steeds gebeurt met verhuurcontracten aan deze firma en dat de lokomotieven ingeschreven blijven bij de N.M.B.S., dienst materieel. Dit is niet het geval voor de machines van dienst infrastructuur, die officieel "eigenaar" worden van deze machines.

Aankopen :

Zoals al in de loop van 1994 beslist werd, kocht de N.M.B.S. voor de werken aan de TGV-lijnen bij de N.S. 25 afgestelde lokomotieven reeks 2200. Midden 1994 werden de - vooral te Amsterdam afgestelde - lokomotieven gekeurd. Vanaf begin 1995 voerde de Centrale Werkplaats van Tilburg een revisie uit bij deze lokomotieven en werden enkele eisen van de N.M.B.S. - o.m. in verband met de remming - verbeterd.

De eerste lokomotieven werden begin april gereviseerd en na een testrit naar Breda, kwamen deze vier lokomotieven vooreerst over naar Antwerpen en even later naar Schaarbeek. Hier werden de eerste opleidingsritten georganiseerd en kreeg men ook de immatrikulatie voor het N.M.B.S.-net.

Tot eind augustus werden de 25 Nederlandse lokomotieven afgeleverd. De volgende tabel geeft de afnamedata en de oude N.S.-nummer voor elke lokomotief.

NMBS-nr	NS nr	Aankomst	NMBS-nr	NS-nr	Aankomst
7601	2277	26/06/1995	7614	2285	26/04/1995
7602	2263	26/06/1995	7615	2283	26/04/1995
7603	2327	02/06/1995	7616	2261	03/07/1995
7604	2309	02/06/1995	7617	2219	03/05/1995
7605	2308	03/07/1995	7618	2205	02/06/1995
7606	2305	03/07/1995	7619	2213	26/06/1995
7607	2292	20/07/1995	7620	2214	02/06/1995
7608	2275	02/06/1995	7621	2274	26/04/1995
7609	2273	24/08/1995	7622	2238	02/06/1995
7610	2266	03/07/1995	7623	2258	26/04/1995
7611	2244	03/07/1995	7624	2362	24/08/1995
7612	2247	24/08/1995	7625	2311	24/08/1995
7613	2318	24/08/1995			

Het onderhoud van deze machines gebeurt te Schaarbeek, door personeel van de N.S., werkplaats Tilburg. Ook na de overdracht naar TUC-rail komen de lokomotieven nog steeds naar de Brusselse stelplaats voor onderhoud.

Schrappingen :

Daar waar verwacht werd dat de eerste afstellingsgolf pas vanaf 1998 zou plaatsvinden, zou 1995 het jaar worden dat toch nog een groot aantal stellen en lokomotieven het N.M.B.S.-net zouden verlaten. Konkreet heeft men :

25	elektrische stellen reeks 00	(type '50 / 53)
21	elektrische stellen reeks 00	(type 54)
7	diesellokomotieven reeks 51	
1	diesellokomotief reeks 52	
1	diesellokomotief reeks 53	
1	diesellokomotief reeks 55	
6	diesellokomotieven reeks 62	
11	rangeerdiesellokomotieven reeks 92	

Elektrische stellen :

Bij de elektrische stellen werden vooral de oudste klassieke stellen - tot nr 125 - definitief uit het bestand afgevoerd. Reden voor deze massale afstelling is de zeer slechte algemene toestand (roestvorming) van deze stellen en het gebrek aan comfort. Volgens planning zouden deze stellen tot ca. 1998 in dienst gehouden worden, doch veel stellen moesten hiervoor een grote herziening ondergaan. Om dit te vermijden heeft men een reorganisatie doorgevoerd : door de modernisering van de "Breaks" kon de verbinding Brussel - Mons op deze stellen overgaan. Hierdoor kwamen een aantal stellen reeks 06 vrij die de oude stellen konden vervangen. Verder werd het reserve-bestand verkleind en werden enkele diensten in het Kortrijkse door gesleepte treinen vervangen. Door al deze maatregelen konden dan niet minder dan 47 stellen geschrapt worden. DE volgende tabel geeft een overzicht van de schrappingsdata. Van al het buitendienst gestelde materieel zijn binnenkort fiches met de volledige loopbaan ter beschikking.

Nummer	Stelplaats	Schrapping	Nummer	Stelplaats	Schrapping
010	Schaarbeek	24/03/1995	029	Schaarbeek	10/04/1995
011	Schaarbeek	13/04/1995	030	Schaarbeek	01/01/1995
013	Schaarbeek	01/02/1995	031	Schaarbeek	24/03/1995
014	Schaarbeek	16/03/1995	032	Schaarbeek	24/03/1995
015	Schaarbeek	19/04/1995	033	Schaarbeek	15/04/1995
016	Schaarbeek	24/03/1995	034	Schaarbeek	01/01/1995
018	Schaarbeek	15/04/1995	035	Schaarbeek	23/03/1995
019	Schaarbeek	17/03/1995	036	Schaarbeek	01/02/1995
020	Schaarbeek	15/04/1995	037	Schaarbeek	01/02/1995
022	Schaarbeek	17/03/1995	039	Schaarbeek	18/04/1995
023	Schaarbeek	01/01/1995	040	Schaarbeek	17/03/1995
024	Schaarbeek	11/04/1995	041	Schaarbeek	18/04/1995
027	Schaarbeek	24/03/1995	043	Schaarbeek	19/04/1995

Nummer	Stelplaats	Schrapping	Nummer	Stelplaats	Schrapping
060	St-Ghislain	24/09/1995	100	St-Ghislain	01/08/1995
067	St-Ghislain	24/09/1995	104	St-Ghislain	01/07/1995
077	St-Ghislain	24/09/1995	107	St-Ghislain	24/09/1995
081	St-Ghislain	24/09/1995	108	St-Ghislain	01/08/1995
082	St-Ghislain	24/09/1995	113	St-Ghislain	24/09/1995
083	St-Ghislain	24/09/1995	114	St-Ghislain	01/08/1995
090	St-Ghislain	24/09/1995	119	St-Ghislain	01/07/1995
092	St-Ghislain	01/08/1995	121	St-Ghislain	01/08/1995
094	St-Ghislain	24/09/1995	124	St-Ghislain	01/08/1995
095	St-Ghislain	24/09/1995	125	St-Ghislain	01/08/1995
096	St-Ghislain	24/09/1995			

Diesellokomotieven :

Bij de diesellokomotieven gaan de schrappingen vooral om verongelukte lokomotieven (reeks 52, 53 en de 5137), of om lokomotieven waarbij vooral zware motorschade opgetreden is (reeks 51 en 55). Enkel bij de reeks 62 worden lokomotieven geschrapt die in feite overtollig waren en waarvan de algemene toestand vrij zwak geworden was en een grote herziening niet meer loonde. De tabel geeft een overzicht over de schrappingen.

Nummer	Stelplaats	Schrapping	Reden
5106	Schaarbeek	01/06/1995	zware motorschade
5119	Merelbeke	01/06/1995	zware motorschade
5137	Hasselt	01/11/1995	ongeval te Montzen op 29/07/1995
5151	Hasselt	01/06/1995	zware motorschade
5153	Hasselt	01/06/1995	zware motorschade
5184	Antwerpen-Dam	01/06/1995	zware motorschade
5187	Hasselt	01/06/1995	zware motorschade
5202	Stockem	01/06/1995	ongeval te Halanzy op 05/10/1994
5310	Stockem	01/06/1995	ongeval te Halanzy op 05/10/1994
5542	Kinkempois	01/08/1995	trillingen en scheuren in kast
6258	Monceau	01/06/1995	algemene toestand
6270	Monceau	01/06/1995	kabelbrand
6272	Monceau	01/06/1995	kabelbrand
6276	Monceau	01/06/1995	botsing
6318	Kortrijk	01/06/1995	botsing
6327	Hasselt	01/06/1995	botsing

Rangeerdiesellokomotieven dienst infrastructuur:

Bij de rangeerdiesels is het grootste gedeelte van de lichte machines reeks 92 uit het bestand geschrapt. Deze machines waren in dienst bij infrastructuur, doch door de mutaties in de loop van 1994, konden deze loks geleidelijk aan afgesteld worden, werden ze overgedragen aan de dienst materieel die ze prompt uit het bestand schrapte.

Vermelden we nog dat de meeste lokomotieven al meer dan een jaar niet meer gebruikt werden. Een groot aantal machines werd te Kinkempois gekoncentreerd voor verkoop en sloping.

De volgende tabel geeft het overzicht :

Nummer	Stelplaats	Schrapping
9201	Infra Antwerpen	18/04/1995
9204	Infra Antwerpen	02/01/1995
9205	Infra Hasselt (Leuven)	02/01/1995
9207	Infra Namur	18/04/1995
9209	Infra Gent (Deinze)	18/04/1995
9210	Infra Liège	18/04/1995
9212	Infra Antwerpen	02/01/1995
9214	Infra Namur	18/04/1995
9215	Infra Liège	18/04/1995
9216	Infra Charleroi	18/04/1995
9218	Infra Gent (Deinze)	18/04/1995
9221	Infra Brussel-zuid	02/01/1995

Verkoop :

Net zoals verschillende voorgaande stellen, werden bij de laatste schrapping nogmaals drie stellen verkocht aan de Noorditaliaanse privé-maatschappijen. Het handelt hier om de stellen 092, 104 en 108 die te St-Ghislain gereed gemaakt werden voor het vervoer naar Italië en die op 22 augustus 1995 België verlieten richting zuiden.

Het einde



Ook voor de CC 40 100 van de S.N.C.F. was 1995 het laatste effectieve inzetjaar
Braine-le-Comte / 1982 (Foto Casier © L.S.V.)



Te Ronet werden de laatste 43-ers - samen met de reeks 40 - gesloopt
De 4334 juist voor zijn einde op 09/03/1995 (Foto Vanderhaegen © T.S.P.)

Stelplaatsindeling

op 31/12/1995

Reeks	1994	1995	FHS	FSD	FVY	FND	FKR	NK	LNC	MKM	FSR	LK	FGH	FBM
00	186	138								15		60	63	
03	137	137	35				47	32		24				
05.9	6	6									6			
06	181	181	21	48				25			87			
08	44	44									44			
09	52	52	52											
09.5	15	15						15						
11	12	12					12							
12	12	12		12										
15	5	5		5										
16	7	7		7										
18	6	6						6						
19	-	1												1
20	24	24								24				
21	60	59		49		10								
22	49	49											49	
23	83	83		32		20		1						
25	14	14				14								
25.5	8	8				8								
26	34	34							34					
27	60	60		20				40						
28	2	2					2							
31	8	8												8
44	9	9					6			3				
45	10	10								10				
49	1	1				1								
51	86	79	16			25			14		7			
52	11	10								10				
53	20	19								19				
54	4	4								4				
55	40	33						33						
59	10	--												
62	116		13				37	13	21					
70	6	6				6								
71	3	3				3								
73	95	95	10			10	21	5	44	5				
74	10	10				10								
75	6	6				6								
80	39	39									39			
82	75	75		22	2	20		31						
84	10	--												
85	25	25				25								
91	36	36				4	7	7	13	5				
99	--	10							10					
62	--	13							13					
76	--	25									25			
84	--	10							10					
55	--	6									6			
62	14	15					3	5	3		1		3	
84	30	31	3			4	6	2	3		4		3	
91	26	24					10		6		3		1	
92	18	7				1	1	1			4			

* : voor de stelplaatsindeling van de lokomotieven dienst infrastructuur, zie in desbetreffende hoofdstuk, daar sommige indelingen niet in de tabel voorkomen.

voor de lokomotieven van de dienst TUC-rail is de inzetbasis op 31/12/1995 St-Druon.

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	26	Massa : leeg	93 000 kg
aantal op 31-12-	0	ritvaardig	117 000 kg
		Snelheid :	130 km/h

Stelplaatsindeling op 31-12-95

010	+ 24/03	016	+ 24/03	023	+ 01/01	031	+ 24/03	036	+ 01/02
011	+ 13/04	018	+ 15/04	024	+ 11/04	032	+ 24/03	037	+ 01/02
013	+ 01/02	019	+ 17/03	027	+ 24/03	033	+ 15/04	039	+ 14/04
014	+ 16/03	020	+ 15/04	029	+ 10/04	034	+ 01/01	040	+ 17/03
015	+ 19/04	022	+ 17/03	030	+ 01/01	035	+ 23/03	041	+ 18/04
								043	+ 19/04

Inzet :

Deze oudste van de klassieke stellingen werden - omwille van hun hoge treeplanken - enkel ingezet op de verbinding Charleroi - Brussel - Antwerpen - Essen - Roosendaal. Op deze verbinding is elk station trouwens uitgerust met hoge perrons. Men had een gemengde reeks MQ met stellingen reeks 06, maar nog tijdens het eerste kwartaal van het jaar werden ze geleidelijk aan vervangen door de vrijgekomen vierledige stellingen reeks 08. De eerste drie stellingen werden al op 01 januari 1995 afgesteld. De overige werden vanaf begin maart geleidelijk aan afgesteld het zou tot 19 april duren eer het laatste stel zijn grens van onderhoud overschreed en meteen op een zijspoor geplaatst werd. Voor verdere gegevens verwijzen we naar de rubriek schrappingen.

Reeks 00 : Stellen 051 - 128

Technische gegevens :

Bouwer :	La Brugeoise, Ragheno Germain	Aantal plaatsen :	
Bouwjaar :	1954	eerste klasse	28 plaatsen
Aantal gebouwd :	78	tweede klasse	143 plaatsen
aantal op 01-01	21	Massa : leeg	79 500 kg
aantal op 31-12	0	ritvaardig	101 500 kg
		Snelheid	130 km/h

Stelplaatsindeling op 31-12-95 :

060	+ 24/09	090	+ 24/09	104	+ 01/07	119	+ 24/09	
067	+ 24/09	092	+ 01/08	107	+ 24/09	124	+ 24/09	
077	+ 24/09	094	+ 24/09	108	+ 01/08	125	+ 24/09	
081	+ 24/09	095	+ 24/09	112	+ 01/08			
082	+ 24/09	096	+ 24/09	113	+ 24/09			
083	+ 24/09	100	+ 01/08	114	+ 24/09			

Inzet :

De inzet vanuit St-Ghislain werd tot na de zomerregeling verder uitgevoerd samen met de stellen reeks 06 en gebeurde vooral in de driehoek gevormd door de stations Brussel, Mons en Namur. Zo verzekerden 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 Erquennes, 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.

Doch tijdens de zomerregeling werden al vele stellen definitief afgesteld en zo werden op 1 juli één stel en op 1 augustus vier stellen officieel geschrapt. De overige stellen gingen in blok bij het begin van de winterregeling voor de bijl. Maar op dat ogenblik had de N.M.B.S. te kampen met een ongevoen grote uitval van elektrische stellen en de reeks 00 moest noodgedwongen in bedrijf gehouden worden. Naargelang de onderhoudsperiodes verstreken moesten ook de laatste stellen het nootlot tarten. De allerlaatste diensten werden eind oktober opgetekend.

Reeks 00 : Stellen 129 - 150

Technische gegevens :

Bouwer :	La Brugeoise, Ragheno Germain	Aantal plaatsen :	
Bouwjaar :	1956	eerste klasse	28 plaatsen
Aantal gebouwd :	22	tweede klasse	143 plaatsen
aantal op 01-01	22	Massa : leeg	79 500 kg
aantal op 31-12	22	ritvaardig	101 500 kg
		Snelheid	130 km/h

Stelplaatsindeling op 31-12-95 :

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

Inzet :

Deze is dezelfde als vermeld bij de vorige stellen. Vermelden we nog dat de inzet verder uitgebreid door de afstelling van de klassieke stellen en dat - door de modernisering gemiddeld een vijftal stellen onbeschikbaar zijn voor de normale inzet.

Reeks 00 : Stellen 151 - 270

Technische gegevens :

Bouwer :	La Brugeoise, Raghneo, Germain, CW Mechelen.	Aantal plaatsen :	
	ABR	eerste klasse	28 plaatsen
Bouwjaar :	1962 - 1965	tweede klasse	152 plaatsen
Aantal gebouwd :	120	Massa : leeg	101 000 kg
aantal op 01-01-:	117	ritvaardig	124 000 kg
aantal op 31-12-:	117	Snelheid :	130 km/h

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

Inzet :

St-Ghislain : 229 > 270

Aankomst van 246 - 270

Door de afstelling van de stellen 051 - 128 - bij bijna alle te St-Ghislain stonden - moest het bestand duidelijk uitgebouwd worden en kreeg deze stelplaats in drie stappen de stellen 246 tot 270 vanuit Kortrijk in onderhoud. Hierdoor kon de vooropgestelde inzetreeks gehandhaafd blijven. Samen met de stellen 128 - 150 (Budd) hebben ze - in stoptreindienst - een uitgebreide inzetreeks. In dit inzetgebied zijn Mons, Charleroi en Brussel de voornaamste bestemmingen en in deze driehoek ligt ook de hoofdinzet. Andere bestemmingen hierbij zijn Binche, Wavre, Erquelinnes/Jeumont. In de piekurdienst zijn er nog bijkomende diensten naar Liège/Liers, Ciney en Leuven.

De beschikbare stellen worden wild in andere inzetreeksen gebruikt en komen zodoende over het ganse net tot inzet.

Stockem : 153 - 167

Deze zuidelijke stelplaats Stockem gebruikt de stellen reeks 00 in de inzetreeks MV : hier worden ze vooral gebruikt worden in de stoptreindienst Arlon - Jemelle. Verder komen ze ook regelmatig te Luxembourg. De binnenlandse treinen van de CFL tussen Luxembourg en Kleinbettingen - een dienst van deze stellen - is overgegaan op de motorstellen reeks 03.

In piekurdienst daarenboven rijden de stellen door tot in Namur en zelfs enkele keren tot in Brussel. Vanuit Namur zijn er ook enkele diensten naar Huy en Liège.

Kortrijk : 168 - 228

Het bestand van Kortrijk kende in 1995 een belangrijke wisseling : zo kreeg Kortrijk de stellen van Brussel in onderhoud, maar moest anderzijds de stellen 246 tot 270 aan St-Ghislain afstaan. De inzet bleef nochtans ongewijzigd.

Ook hier worden deze klassieke stellen ingezet in de stoptreindienst met een uitgebreid inzetgebied : grote delen van Oost- en West-Vlaanderen worden bediend. Niet minder dan 53 stellen worden gebruikt op de verbindingen 50, 51, 53, 60, 89 en 90 en bereiken hierdoor de bestemmingen Brugge, Oostende, Zeebrugge, Gent, Kortrijk, Poperinge en natuurlijk Brussel. Op deze laatste verbinding gingen echter enkele piekurtreinen over op de lokomotieven reeks 21 in trek-duwdienst.

Vanuit Gent rijden ze dan nog naar Mechelen en Leuven. Tweede dienst zijn de piekurtreinen en naast Brussel is hier ook Mons een bestemming. Verder ook diverse treinen vanuit Moeskroen en Tournai, doch een gedeelte werd hierbij overgenomen door stellen van St-Ghislain.

Vooruitzichten voor 1996 :

Daar de regroepering reeds in de loop van 1995 doorgevoerd werd, zullen er weinig verschuivingen te noteren vallen. Wel zal de elektrificatie van de verbinding Gent - De Panne een uitbreiding van de reeks tot gevolg hebben, doch deze zal waarschijnlijk opgevangen worden door een verandering in de diensten van de reeks 06 enerzijds en door de levering en de inzet van de stellen reeks 04/05. Deze zouden dan verschillende diensten van de stellen van St-Ghislain overnemen, waardoor enkele van deze stellen terug naar Kortrijk zouden overgeplaatst worden. Een juiste indeling hangt af van de indiensttreding van deze stellen.

Afwijkende kenmerken :

De stellen 251 - 270 hebben dubbele koplampen, die horizontaal geplaatst zijn

Steeds meer en meer stellen ondergaan thans een grote herziening en komen in bordeau-kleurstelling terug op de sporen. Anderzijds wordt mogelijk al in 1996 een eerste stel - als proef - gemoderniseerd zodat ook hier mogelijk een afwijkende schildering toegepast wordt.

Reeks 03 (Breaks)

Technische gegevens :

Bouwer :	BN / Bombardier	Aantal plaatsen :	
Ombouw :	CW Mechelen	eerste klasse	41 plaatsen
Bouwjaar :	1986 - 1988	tweede klasse	296 plaatsen
Ombouwjaar :	1991 - 1995	Massa : leeg	150 000 kg
Aantal gebouwd :	(140)	ritvaardig	180 000 kg
aantal op 01-01-95	(132)	Snelheid :	160 km/h
aantal op 31-12-95	140		

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. De ombouw van deze 140 stellingen werd in de loop van het eerste kwartaal van 1995 afgesloten.

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

Inzet :

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

De inzetreeks MC voorziet alle doorgaande diensten (IC-treinen) op de verbinding Brussel-zuid - Namur - Arlon - Luxembourg. Deze inzet bleef steeds ongewijzigd doorlopen : enige verschil is het feit dat de binnenlandse treinen op het CFL-net nu door de drieledige breaks gereden worden i.p.v. de klassieke stellen. De Luxemburgse stellen 325 en 326 rijden echter gewoon in de volledige reeks mee en orden te Stockem onderhouden.

b. Hasselt : 327 - 361

De inzet beperkt zich volledig tot de belangrijke verbinding tussen Genk / Maastricht - Liège via Brussel naar Knokke en Blankenberge. De reserve-stellen van Hasselt worden sporadisch ook gebruikt voor de piekurtreinen tussen Hasselt en Genk. Verder worden de drieledige stellen in het voor- en naseizoen ook gebruikt voor de toeristische trein tussen Tongeren en Blankenberge.

c. Merelbeke : 363 - 408

Na de ombouw van de laatste tweeledige stellen begin 1996 werd de toestand geregeld : Merelbeke heeft sindsdien twee inzetlijnen : voornaamste is de verbinding tussen Gent via Brussel naar Dinant. Op deze verbinding worden ook de toeristische zometreinen naar de kust gereden.

Tweede inzetlijn worden gevormd door de verbinding Gent - Brussel - Dendermonde - Lokeren. Op deze verbinding wordt ongeveer één derde van de stellen gebruikt.

d. Kinkempois 408 - 440

In 1995 werd de inzet te Kinkempois sterk uitgebreid en dit kon gerealiseerd worden door de aangroei van zijn bestand. Ook nu heeft de Luikse stelplaats twee inzetlijnen : de belangrijkste hierbij is de inzet op de Waalse as tussen (Liers) - Liège - Namur - Charleroi - Mons - Moeskroen.

De tweede (nieuwe) inzet werd deze tussen Schaarbeek en Mons / St-Ghislain. Door de elektrifikatie van de verbinding van Quéirvain werd deze met ingang van de zomerregeling trouwens verlengd tot in deze grensplaats. Verder zijn er ook enkele piekurtreinen tussen Brussel en Mons.

Vooruitzichten voor 1996 :

De levering van de nieuwe stellen reeks 04 zullen in eerste instantie nog geen invloed hebben op de inzet van de oudere drieledige stellen. Pas tegen het einde van het jaar worden de eerste éénspanningsstellen van deze nieuwe reeks geleverd en deze zullen waarschijnlijk pas in de loop van 1997 effectief hun dienst opnemen. In de streek van Mons / Tournai kunnen door de inzet van de tweespanningsstellen wel enige kleinere verschuivingen optreden.

Twee stellen werden in 1995 zwaar beschadigd bij ongevallen : op 3 juli botste de 390 op een overweg te Lebbeke op een vrachtwagen geladen met zware staalprofielen en hierbij werd de beplating van het koprijtuig volledig opengereten.

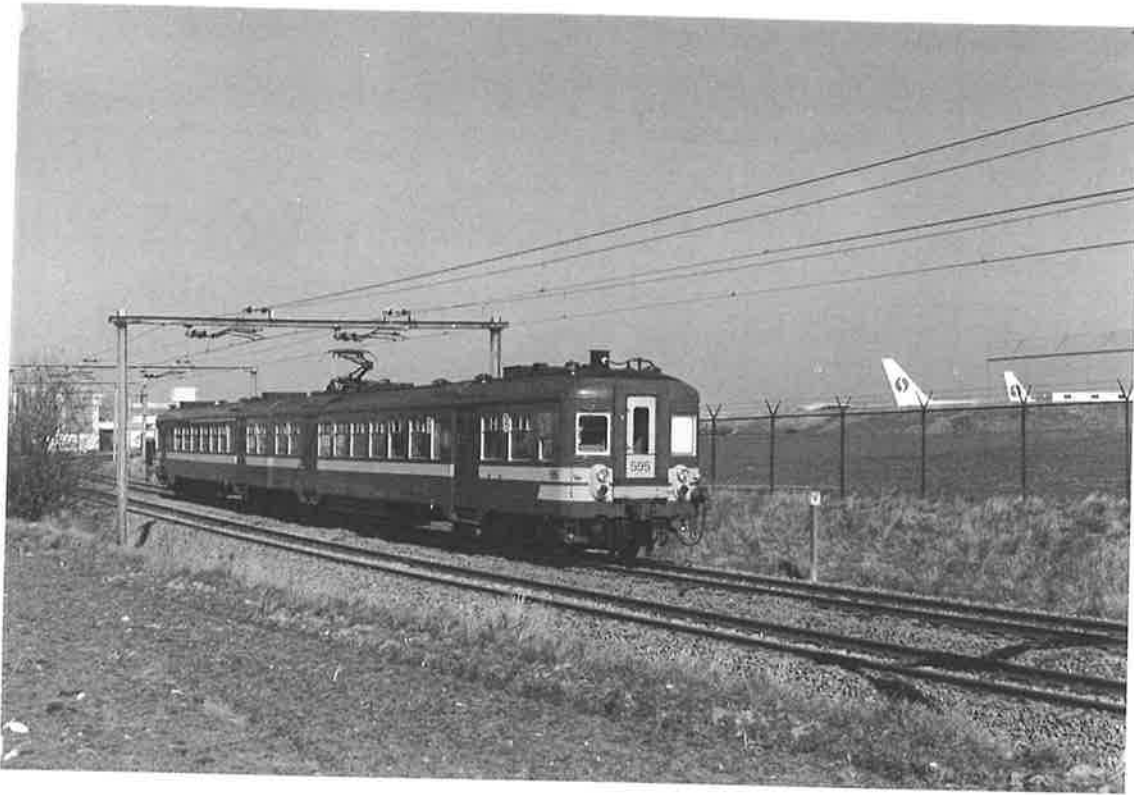
Op 24 augustus reed de 338 op de splitsing Hasselt-noord in de flank van een goederentrein. Hierbij werd het stel zwaar beschadigd. Uit beide verongelukte stellen werd een nieuw stel samengesteld.

Afwijkende kenmerken :

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

De volledig herbouwde 343 heeft ook in de beide koprijtuigen een 2+2 zitplaatsindeling. (stelplaats Hasselt)

Schaarbeek in 1995



Alle Sabena stellen zijn in bordeau herschilderd en reden tot de zomerregeling nog naar Zaventem
De 595 op 13 maart 1995 te Zaventem (Foto Vanderhaeghen © T.S.P.)



De reeks 76 werd tijdens de eerste maanden te Schaarbeek ondergebracht
De 7623 naast de 8006 op 01/05/1995 (Foto Vanderhaeghen © T.S.P.)

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 01-01-95	6	Massa : leeg	104 000 kg
aantal op 31-12-95	6	rijvaardig :	127 000 kg
		Snelheid :	140 km/h

Stelplaatsindeling :

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

Inzet :

Tot met ingang van de zomerregeling werden deze stellen nog steeds ingezet op hun oorspronkelijke stamlijn tussen Brussel-centraal en de luchthaven. Doch op dat ogenblik werd de dienst overgenomen door de stellen reeks 09.

Na juni werden deze stellen - die uiterlijk niet meer afwijken van de klassieke stellen met bordeau kleurstelling - vooral gebruikt op de ringlijnen rondom Brussel, meestal op de lijn 26. Verwacht wordt dat deze 6 stellen vanaf 1996 gewoon gaan meelopen in de klassieke reeks van de 06 van Schaarbeek en dat er geen onderscheid meer gemaakt zal worden tussen beide reeksen.

Een omnummering (en gelijkschakeling) met de reeks 06 is dan ook zeer waarschijnlijk.

Reeks 06

Technische gegevens :

Bouwer :	BN / Ragheno / 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 01-01-95	181	rijvaardig :	127 000 kg
aantal op 31-12-95	181	Snelheid :	140 km/h

De stellen reeks 06 zijn onderverdeeld in de 63 stellen type 1967 met klassieke elektro-mechanische sturing door middel van JH nokkenschakelaars (alle ondergebracht te Schaarbeek) en de overige 118 stellen gebouwd vanaf 1970. Deze hebben alle een elektronische thyristor-sturing voor de tractie. Beide reeksen zijn qua uiterlijk en inrichting volledig indientiek.

Stelplaatsindeling :

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

Inzet :

Bij de reeks 06 traden in 1995 de grootste verschuivingen op : Schaarbeek werd verder uitgebouwd ten koste van de reeds aanwezige bestanden van vooral Kinkempois en Oostende (inzet Kortrijk).

a. Schaarbeek : *601 - 655 / 656 - 664 (JH-regeling)*
 690 - 710

Ondanks hun standplaats in Schaarbeek worden deze stellen vooral gebruikt in het ganse Waalse gedeelte van het land en bereiken ze verafgelegen bestemmingen. Sinds de zomerregeling van 1995 werd de inzet gerationaliseerd door het samenvoegen van verschillende inzetreeksen van Schaarbeek, Kinkempois en St-Ghislain. Zo worden deze stellen op drie verschillende hoofdsteden gebruikt : ze rijden doorgaande treinen op de verbinding tussen Liège en Namur, Namur en Charleroi-Mons, maar ook vele piekuurtreinen vanuit Brussel naar Charleroi, Namur, Mons en Binche.

Verder werden er door de schrapping van de klassieke stellen reeks 00 van st-Ghislain werden er in de uitgebreide reeks ook een aantal stoptreinen in de omgeving van Ath - Tournai - Mons opgenomen.

b. Oostende : 735 - 782

De stellen van Oostende worden - net zoals de vorige jaren - ingezet in Oost- en West-Vlaanderen : de inzetplaats Kortrijk verzekert vooral de IR-dienst tussen Poperinge en Turnhout via Gent en Mechelen. Vanuit Oostende worden deze stellen vooral gebruikt in de stoptreindienst en als piekurtreinen vanuit Gent en Brussel naar diverse bestemmingen op de verbinding naar Kortrijk en Oostende. In de zomer worden ze ook gebruikt voor pendelritten tussen Brugge en de kustplaatsen.

c. Kinkempois : 665 - 689

De inzetreeks van Kinkempois werd duidelijk vanaf de zomerregeling ingekrompen : vooral de diensten die vanuit Namur gereden werden, zijn thans overgegaan op de stelplaats Schaarbeek. Nu worden vooral nog treinen gereden op de lijnen vanuit Liège-Guillemins naar Eupen/Welkenraedt en naar Statte. De stoptreindiensten naar Waremme gingen over op de reeks 09. Verder worden nog enkele treinen in de IR-dienst naar Namur en Charleroi uitgevoerd.

d. Hasselt : 710 - 733

Ook Hasselt zag een vermindering in zijn diensten optreden : hoofdinzet vormen nog steeds de treinen tussen Liège-Guillemins via Hasselt naar Antwerpen. Vanuit deze laatste plaats zijn er nog de IR-diensten naar Brussel en verder afwisselend naar Geraardsbergen en Tournai. Nochtans zouden deze diensten waarschijnlijk overgaan op de stellen van Schaarbeek met nog een grotere concentratie van deze stellen.

Vooruitzichten voor 1996 :

Al in 1995 kwam het tot een concentratie van deze tweeledige stellen in Schaarbeek en de levering van de nieuwe elektrische stellen reeks 04 enerzijds en de verdere reorganisatie van de inzetreeksen zal tot gevolg hebben dat tijdens de volgende jaren de stellen reeks 06 steeds meer en meer in de stoptreindienst en vooral in de piekurdienst zullen gebruikt worden. Doch pas vanaf de zomerregeling van 1997 zullen de eerste echte verminderingen in de IC en IR-diensten optreden, daar er dan een verschuiving zal optreden tussen de stellen 05, 03 en 06.

Thans ondergaan alle stellen in versneld tempo een grote herziening, waardoor de oude groene kleur in de loop van 1995 meer en meer een zeldzaamheid zal worden. Er wordt echter geen verdere modernisering doorgevoerd.

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 01-01-95	44	Massa : leeg	217 400 kg
aantal op 31-12-95	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

De verschuivingen die in de loop van 1994 begonnen waren, werden nu doorgetrokken en zodoende werd een uitgebreidere inzetreeks opgesteld. De reeks 08 heeft nu vier inzetlijnen: de klassieke diensten bleven: de IR-diensten tussen Antwerpen en Charleroi, die wel uitgebreid werden en de verbinding tussen Antwerpen en Oostende.

De dienst naar St-Ghislain werd opgegeven, maar anderzijds werden de treinen tussen Brussel en Binche overgenomen. Deze dienst werd trouwens doorgetrokken via Ottignies naar Louvain-la-Neuve, maar ook Wavre wordt bereikt.

Laatste diensten zijn de stoptreinen tussen Antwerpen en Essen en de verschillende toeristische treinen naar de kust.

Afwijkende uitvoeringen :

In 1995 werd ook het laatste stel in afwijkende stel - de 808 in VTM-kleuren - in de standaardkleurstelling gebracht en hiermee zijn nu alle stellen in bordeaux

Vooruitzichten voor 1996 :

De levering van de stellen reeks 04 / 05 zal tot gevolg hebben dat de dienst Roosendaal - Antwerpen - Oostende door deze nieuwe stellen overgenomen wordt. Hierdoor gaan de vierledige stellen steeds verdere diensten van Antwerpen - o.m. deze naar Geraardsbergen / Tournai overnemen.

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 01-01-95	52	Massa : leeg :	105 000 kg
aantal op 31-12-95	52	ritvaardig	124 000 kg
		Snelheid :	120 km/h

Stelplaatsindeling :

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

Inzet :*Hasselt : 901 - 952*

In de loop van 1995 werd de inzet van de "Sprinters" verder uitgebreid : de klassieke diensten op de ringlijnen rondom Brussel en de stoptreinen vanuit Antwerpen naar Mechelen, Boom, St-Niklaas en Turnhout bleven. Ook de dienst vanuit Antwerpen naar Leuven en de IR-dienst Hasselt - Diest - Aarschot - Leuven - Landen bleef behouden.

Nochtans zijn er twee bijkomende inzetlijnen bijgekomen : vanaf de zomerregeling werd de dienst tussen Brussel-centraal en de luchthaven aan de reeks 09 toevertrouwd en na enige testritten tussen Liège en Rivage - Jemelle, werden ook de stoptreindiensten tussen Liège en Waremme nadien gereden. Hiervoor werden de eerste en de laatste trein tussen Liège en Hasselt aan de reeks 09 gegeven. Andere verbindinglijn die voor dit eilandbedrijf gebruikt wordt is de stoptrein Landen - Waremme. Nieuw zijn ook de diensten voor de "vernieuwde" stoptreinen tussen Antwerpen en Essen, waarbij de reeks 09 ook regelmatig doorstoot tot in het Nederlandse Roosendaal.

Verwachtingen voor 1996 :

Als het stadsnet vanuit Brussel uitgebouwd wordt zullen de diensten op dit net uitgebreid worden en waarschijnlijk zullen er diensten naar Ottignies en Louvain-la-Neuve en ook op de verbinding met Denderleeuw komen.

Ook in het Antwerpse bestaat de mogelijkheid dat er nog bijkomende stoptreinen op deze stellen overgaan, doch ook hier zijn nog geen beslissingen genomen.

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 01-01-95	15	Snelheid	130 km/h
aantal op 31-12-95	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.

Door deze verdoorgevoerde automatisering worden de poststellen nog slechts gebruikt op de twee verbindingen, nl. tussen Mons - Brussel - Berchem enerzijds en Oostende - Gent - Brussel - Liège anderzijds. Hiervoor zijn er 6 poststellen nodig die allen te samen te Brussel-zuid (klein eiland) samenkomen. Ze rijden vier treinparen per dag op elke lijn.

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

Ongeval :

De 963 werd op 8 november 1995 zwaar aangereden op de vertakking Welle (Denderleeuw) en ondervond zware schade. Daar er niet minder dan 8 reserve-stellen ter beschikking staan voor de reeks, wordt dit stel - dat als eerste omgebouwd werd - niet meer hersteld worden.

Vooruitzichten voor 1996 :

De dienst zal waarschijnlijk geen wijzigingen ondergaan.

Elektrische stellen : museummaterieel

Stel type '35

Technische gegevens :

Bouwer :	Ateliers de la Dyle	Aantal plaatsen :	
Bouwjaar :	1935	eerste klasse	76 plaatsen
Nummer	A 12	tweede klasse	278 plaatsen
Toestand :	ritvaardig	Massa : leeg	241 000 kg
	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 Ateliers de la Dyle	Aantal plaatsen :	
Bouwjaar	1939	eerste klasse	30 plaatsen
Nummer	002 (228.002)	tweede klasse	113 plaatsen
Toestand :	afgesteld	Massa : leeg :	111 800 kg
		ritvaardig :	133 800 kg
		Snelheid :	120 km/h

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

Stel reeks 00 (type '50 / 53)

Technische gegevens

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

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

Reeks 00 - Post

Technische gegevens :

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

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.

Het stel 002 (ex 221.802) werd behouden door de post zelf en is thans ondergebracht te Schaarbeek. Over het toekomstige lot van dit stel is niets bekend.

Reeks 05

Technische gegevens :

Bouwer :	Brugeoise / Nivelles	Aantal plaatsen :	
	ABR / Haine-St-Pierre	eerste klasse	44
Bouwjaar :	1955	tweede klasse	129
Nummer :	502 (228.502)	Massa : leeg	85 500 kg
		ritvaardig	105 000 kg
Toestand :	in restauratie	Snelheid :	130 km/h

Deze stellen werden in 1955 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 door de N.M.B.S. aan de privé-vereniging T.S.P. in onderhoud gegeven. Met het vele werk aan het overige materieel is de restauratie nog niet begonnen. 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 de schrapping werd de 901 vooreerst te Leuven afgesteld, maar werd later naar de "nieuwe" museumloods te Haine-St-Pierre gebracht. Het stel is 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	Spanningen :	1500 V = / 3000 V =
aantal op 01-01-95	12		
aantal op 31-12-95	12		

Stelplaatsindeling :

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

a. Inzet :

Ondanks de invoering van de TGV-treinen, bleef de klassieke inzet voor de Benelux-treinen behouden en pendelen deze lokomotieven tussen Brussel-zuid en Amsterdam. De reserve-lokomotieven worden anderzijds gebruikt voor de bijkomende internationale treinen en bereiken hierbij ook Quévy, waar ze de trein oppikken en tot in Amsterdam voeren. Verder ook de verschillende speciale overbrengingen van o.a. de TGV- en Thalys-stellen die te Nederland gingen proefrijden. De transfert van deze lokomotieven naar de onderhoudswerkplaats Merelbeke leidde ertoe dat er dagelijks een verbinding tussen Brussel en Merelbeke doorgevoerd wordt voor onderhoud. De terugrit gebeurt 's nachts voor een goederentrein naar Schaarbeek.

Voorzichten voor 1996.

De indienststelling van de Thalys-treinen naar Amsterdam zal slechts een klein gevolg hebben op de reeks 11, daar de Benelux-treinen behouden blijven. Slechts enkele treinen vallen weg. Over een uitgebreidere dienst voor goederentreinen is nog niets beslist.

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		3000 V = /
aantal op 01-01-95	12	Spanningen :	25000 V / 50 Hz
aantal op 31-12-95	12		

Stelplaatsindeling :

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

Inzet :

De inzet bleef ook in 1995 vrij kritisch, door een tekort aan tweespanningslokomotieven : eerste inzet bleven de reizigerstreinen tussen Antwerpen en Lille via Gent, de overige diensten worden verzekerd voor goederentreinen tussen Merelbeke en Lille-Délivrance, waarbij één nachtelijke trein doorrijdt tot in Fréthun aan de ingang van de "Chunnel". Voor deze diensten zijn negen machines nodig. De reserve-loks worden anderzijds ingezet tussen Mons en Lille en voor verlofgangerstreinen.

Vooruitzichten voor 1996 :

Door de steeds verdere inzet van de TGV-stellen enerzijds en door de aflevering van de tweespanningsstellen, zullen de reizigersdiensten geleidelijk verdwijnen : in eerste instantie worden de treinen vanuit Mons overgenomen door de reeks 04.4, tegen het einde van 1996 zullen waarschijnlijk de eerste ritten tussen Antwerpen en Lille op de nieuwe stellen overgaan. Op dat ogenblik wordt de goederendienst verder versterkt en zullen de lokomotieven waarschijnlijk vaker tot in Fréthun doorrijden.

Reeks 15 :

Technische gegevens :

Bouwer :	La Brugeoise et Nivelles	Vermogen :	2 770 kW
Bouwjaar :	1962	Massa :	77 700 kg
Asindeling :	B°B°	Snelheid :	160 km/h
Aantal gebouwd :	5	Spanningen :	1500 V / 3000 V =
aantal op 01-01-95	5		25000 V / 50 Hz
aantal op 31-12-95	5		

Stelplaatsindeling :

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

Inzet :

Door het gebruik van de TGV-stellen tussen Brussel en Paris, werd het inzetgebied steeds verder verkleind. En ondanks het feit dat de reeks 15 te Oostende onderhouden wordt, kregen ze hun nieuw inzetgebied voor de internationale treinen tussen Liège en Paris. Oostende wordt anderzijds bereikt voor een binnenlandse trein op de rechtstreekse verbinding. In het totaal worden nog drie machines gebruikt. Verder springen deze lokomotieven regelmatig in tussen Mons en Lille.

Vooruitzichten voor 1996 :

Door het feit dat één verbinding tussen Paris en Liège vanaf de zomerregeling op de nieuwe Thalys-stellen overgaat wordt de inzetreeks met één dag ingekort en kan de schrapping van deze machines beginnen. Wel zouden ze nog gedeeltelijk de diensten van de reeks 18 gedurende een paar jaar overnemen.

Reeks 16

Technische gegevens :

Bouwer :	La Brugeoise et Nivelles	Vermogen :	2 790 kW
Bouwjaar :	1966	Massa :	82 600 kg
Asindeling :	B°B°	Snelheid :	160 km/g
Aantal gebouwd :	8	Spanningen	1500 V / 3000 V =
aantal op 01-01-95	7		25000 V / 50 Hz
aantal op 31-12-95	7		15000 V / 16 2/3 Hz

Stelplaatsindeling :

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

Inzet :

De inzet van deze vierspanningslokomotieven bleef praktisch ongewijzigd en ze rijden praktisch alle doorgaande treinen tussen Oostende / Brussel en Köln. Ook de Memling tot in Dortmund zit in deze reeks en hiervoor komen de twee - in 1995 - herschilderde lokomotieven reeks 16 tot inzet. Verder zijn er nog enkele diensten naar Paris voor bijzondere treinen.

Vooruitzichten voor 1996 :

Ondanks de indienststelling van de TGV zal dit geen invloed hebben op de verbindingen van de reeks 16. Wel zal de Memling vanaf de zomerregeling terug ingekort worden tot Köln en beter aansluiten op de nieuwe ICE-treinen van de DB AG. Pas vanaf 1998 zal de inzet van deze machines sterk verminderen.

Afwijkende vormen :

In 1995 verschenen twee lokomotieven in de nieuwe Memling-kleuren op de Belgische sporen. Deze kleurstelling werd ontworpen en gesponsord door de modelbouwfabrikant Märklin. De 1602 verscheen als eerste op 5 juli 1995 op de N.M.B.S.-sporen, doch door defecten werd deze lokomotief pas in augustus effectief gebruikt. Op 20 november 1995 was het de beurt aan de 1601 die in een gewijzigde uitvoering de CW Salzannes verliet.

Reeks 18

Technische gegevens :

Bouwer :	La Brugeoise et Nivelles	Vermogen :	4 460 kW
Bouwjaar :	1973	Massa :	113 000 kg
Asindeling :	C'C'	Snelheid :	180 km/h
Aantal gebouwd	6	Spanningen :	1500 V / 3000 V =
aantal op 01-01-95	6		25000 V / 50 Hz
aantal op 31-12-95	6		15000 V / 16 2/3 Hz

Stelplaatsindeling :

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

Inzet :

Voor de reeks 18 is het een kalm jaar geworden : door de nieuwe verbindingen, vielen alle treinen tussen Paris en Brussel weg en zodoende werden deze machines steeds minder en minder gebruikt. Wel sprongen ze regelmatig in de inzetreeksen van de reeksen 15 en 16 en waren er nog enkele treinen voorzien voor deze reeks.

Vooruitzichten voor 1996 :

Door de overname van verdere treinen, blijft er voor de reeks 18 nog slechts een bestaan als reserve over. Mogelijk worden de eerste lokomotieven al in 1996 officieel afgevoerd.

Reeks 19 :

Technische gegevens :

Bouwer :	Brugeoise et Nivelles	Vermogen :	3 250 kW
Bouwjaar :	1984 - 1985	Massa :	82 000 kg
Ombouw	1995	Snelheid :	160 km/h
Asindeling :	B°B°	Spanningen :	300 V DC
Aantal gebouwd :	(60)		25 000 V 50 Hz AC
aantal op 01-01-95	0		
aantal op 31-12-95	1		

Stelplaatsindeling :

1901	FBMZ				
------	------	--	--	--	--

Inzet :

Na de ombouw die in november 1994 afgesloten werd, werd de nog niet omgenummerde 2130 onderworpen aan een aantal testritten op de lijn 94 tussen Ath en Silly. Op 25 januari kreeg de machines zijn nieuw nummer 1901. Vanaf februari startte een ganse reeks testritten tussen Monsen Tournai, waarbij de lokomotief Mons als thuisbasis had. Deze testen verliepen zeer gunstig en er traden slechts enkele technische mankmenten op.

Vanaf begin oktober werd de 1901 dan vrijgegeven voor de normale dienst en reed vooral reizigerstreinen tussen Mons en Tournai - Moeskroen. Verder was er ook een trein naar Brussel.

Doch ook deze dienst bleef slechts enkele wekenbehouden en in november kwam de 1901 voor de IC-trein Moeskroen - Schaarbeek tot inzet.

Vooruitzichten voor 1996 :

Voor deze eenling zal waarschijnlijk geen eigen reeks opgesteld worden, mogelijk kan de 1901 gebruikt worden op de verbinding Mons - Aulnoye, doch een goedkeuring voor het Franse net is er echter nog niet gegeven. Daar de 1901 slechts op de lijnen waarvoor de stroomspooreringen aangepast werden voor de 25 000 V mag rijden is de inzet beperkt tot de driehoek Moeskroen - Mons - Brussel.

Reeks 20 :

Technische gegevens :

Bouwer :	Brugeoise et Nivelles	Vermogen :	5 150 kW
Bouwjaar :	1975 - 1978	Massa :	111 000 kg
Asindeling :	C°C°	Snelheid :	160 km/h
Aantal gebouwd :	25		
aantal op 01-01-95	24		
aantal op 31-12-95	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 reeks 20 kent nog altijd de klassieke inzet : in reizigersdienst verzekeren ze de voornaamste internationale treinen tussen Luxembourg / Arlon en Brussel en rijden nog steeds door tot in Oostende. De goederendienst verloopt voor het grootste gedeelte op dezelfde Luxembourg-lijn, maar hier zijn de eindpunten Schaarbeek, Antwerpen-noord en via Jemelle ook Kinkempois. Verder zijn er ook nog enkele trinen op de Maaslijnen.

Vooruitzichten voor 1996 :

Deze lokomotieven blijven hun zware diensten doen, doch de inzet is nog steeds - wegens de vele defecten - niet optimaal.

Reeks 21 :

Technische gegevens :

Bouwer :	Brugeoise et Nivelles	Vermogen :	3 250 kW
Bouwjaar :	1984 - 1985	Massa :	82 000 kg
Asindeling :	B°B°	Snelheid :	160 km/h
Aantal gebouwd :	60		
aantal op 01-01-95	60		
aantal op 31-12-95	59		

Stelplaatsindeling :

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

Inzet :

a. Oostende : 2101 - 2150

Oostende heeft het uitgebreidste inzetgebied met bijna alle diensten in de beide provincies Vlaanderen en op diverse IC / IR - verbindingen : nl. de treinen tussen Oostende en Kortrijk en verder tussen Kortrijk en Brussel. Ook de verbinding tussen Moeskroen en Schaarbeek en Brussel en Tournai komen in deze inzetreeks voor. In de piekdienst verzekeren ze diensten vanuit Brussel naar Oostende / Gent, Kortrijk, Roeselare, Zottegem en Oudenaarde.

In de goederendienst slepen ze de meeste treinen vanuit de zeehaven Zeebrugge naar diverse plaatsen in België : bestemmingen hierbij zijn Merelbeke, Schaarbeek, Leuven en Antwerpen-noord. Verder zijn er ook enkele rechtstreekse treinen tussen Zeebrugge en Montzen.

b. Antwerpen-dam 2151 - 2160

Antwerpen zet de 21-ers vooral in de goederendienst in vanuit de Antwerpse haven naar Leuven, Hasselt, Montzen, maar ook o.a. naar La Louvière en Monceau.

Afwijkende versies :

De 2130 - omgebouwd tot tweespanningslokomotieven met asynchrone motoren - reed nog enkele dagen in 1995 rond als reeks 21, maar werd dan hernummerd in 1901. De overige machines hebben opnieuw een standaard-uitrusting, daar de proeven met de lichte Brcknell-stroomafnemers afgesloten werden.

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 01-01-95	49		
aantal op 31-12-95	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

Nog steeds vormt de reeks 22 het stiefkind van de elektrische lokomotieven : deze machines worden officieel gebruikt voor de vele piekurtreinen vanuit Brussel naar diverse plaatsen van het net : bestemmingen zijn hierbij Kortrijk, Gent / Zottegem maar vooral de treinen naar Tournai, Mons, Charleroi en Namur. Door het eigen karakter van deze diensten, met slechts één trein 's morgens en één 's avonds ligt het daggemiddelde zeer laag.

Nochtans wordt ook veelvuldig teruggegrepen op de reeks 22 voor diverse bijkomende en vervangdiensten en in deze functie rijden ze - zonder inzetreeks - over het ganse N.M.B.S.-net, zowel in reizigers- als goederendienst. Zo zijn er treinen tussen Monceau / La Louvière en Antwerpen, maar ook Merelbeke en Leuven worden bereikt.

Derde taak wisselt het meest : bij de afstelling van de stellen 00 in de loop van 1995, werden 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 de hoge leeftijd, wordt voorlopig nog niet gedacht aan de afstelling van deze machines, wel zal de levering van de nieuwe reeks 13 een gedeelte van de reeks 22 vanaf 1998 op non-actief zetten, doch een beslissing hieromtrent werd nog niet genomen.

Afwijkende uitvoeringen :

De 2202 heeft een extra ventilatierooster tussen de ronde vensters bovenaan. Verder zijn de 2202, 2207, 2209, 2220 en 2222 nog in de gele kleur. Alle machines - uitgezonderd de 2220 - ondergaan in 1996 een grote herziening en worden dan ook blauw.

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 01-01-95	83		
aantal op 31-12-95	83		

Stelplaatsindeling :

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

Inzet :

Antwerpen-Dam 2301 - 2320

Op 1 januari 1995 kreeg Antwerpen-Dam 20 lokomotieven reeks 23 toegewezen : ze worden vooral in de zware ertstrafiek gebruikt tussen de Antwerpse haven en het industriegebied rondom Charleroi, anderzijds komen de 23-ers ook op de verbinding naar Leuven en naar Montzen / Kinkempois. Reizigersdiensten zijn niet in deze reeks opgenomen.

Merelbeke 2320 - 2350

Een eerste beperkte reeks speelt zich in de pickurdiensdienst af met vooral diensten vanuit Gent naar Kortrijk en Brussel.

De hoofdinzet vinden de 23-ers nochtans in de goederendienst en hier zijn de machines van Merelbeke over het ganse net bedrijvig : hoofdtak vormt echter de metaalindustrie rondom Charleroi die vanuit de ertsoverslaghaven te Gent bevoorrad wordt. Verder zijn er nog tal van doorgaande en lokalere goederentreinen vanuit Merelbeke en Zeebrugge naar Leuven, Kinkempois en Ronet. Inzet op de Luxembourg-lijn is praktisch volledig verdwenen.

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 lokalere diensten naar Kortrijk en Moeskroen. De inzetreeks wordt aangevuld door een aantal piekurtreinen .

Kinkempois : 2383

De 2383 verzekert de lichterdiensten vanuit Liège-Guillemins naar Ans en is hiervoor uitgerust met speciale, hydraulische buffers en een meetsysteem om de opdrukkraft af te lezen.

Veranderingen in 1996 :

Daar er in 1995 een reorganisatie doorgevoerd werd, zal de toestand en de inzet in 1996 slechts zeer weinig veranderingen kennen. Ook op middellange termijn is de toekomst van de reeks 23 verzekerd.

Afwijkende vormen :

Verschillende lokomotieven hebben gewijzigde patroon bij de ventilatieroosters : ze zijn uitgerust met 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 bovendeele ervan;

Alle lokomotieven reeks 23 rijden in de blauwe eenheidskleurstelling rond, er zijn wel enkele kleinere verschillen bij de plaatsing van de kabels voor het rijden in treinschakeling.

Reeks 25

Technische gegevens :

Bouwer :	La Brugeoise / Nivelles	Vermogen :	1 885 kW
Bouwjaar :	1960 - 61	Massa :	83 850 kg
Asindeling :	B°B°	Snelheid :	130 km/h
Aantal gebouwd :	22		
aantal op 01-01-95	14		
aantal op 31-12-95	14		

Stelplaatsindeling :

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

Antwerpen-Dam : 2501 - 2514

Inzet :

De reeks 25 kwam op 1 januari 1995 - zoals verwacht - naar Antwerpen-Dam over en hier verzekeren ze vooral de piekurtreinen in trek-duwdienst met M2-rijtuigen vanuit Antwerpen naar Lokeren / St-Niklaas, Turnhout, Aarschot / Leuven en Brussel. De resterende tijd worden ze in de lokale goederendienst gebruikt met bestemmingen als Muizen, Leuven, Dendermonde.

Afwijkende versie :

Van de 14 machines zijn er nog drie in de gele kleurstelling - de 2501, 2509 en 2511. De beide eerste lokomotieven ondergaan in 1996 een grote herziening en krijgen dan hun blauwe huisstijl.

<h2>Reeks 25.5</h2>

Technische gegevens :

Bouwer :	La Brugeoise / Nivelles	Vermogen :	1 885 kW
Bouwjaar :	1960 - 61	Massa :	85 000 kg
Ombouw :	CW Mechelen	Snelheid :	130 km/h
Ombouwjaar :	1973	Spanningen	1500 V / 3000 V=
Asindeling :	B°B°		
Aantal gebouwd :	--		
aantal op 01-01-95	8		
aantal op 31-12-95	8		

Stelplaatsindeling :

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

Inzet :

Antwerpen-dam 2551 - 2558

Drie lokomotieven van deze reeks sleepten de internationale treinen afkomstig vanuit Frankrijk naar Nederland. Hierbij reden de machines tussen Brussel-zuid en Amsterdam. Een vierde lokomotief staat reserve te Brussel-zuid.

Vooruitzichten voor 1996 :

Daar vanaf de zomerregeling van 1996 de Thalys-stellen doorgetrokken worden tot in Amsterdam, blijft enkel nog de klassieke Benelux-dienst bestaan. Voor de eventuele inzet van de reeks 25.5 bestaan twee mogelijkheden : als eerste heeft de N.S. een directe verbinding gevraagd tussen Roosendaal en Brussel, met aansluiting op de Eurostar-treinen naar London. Deze dienst zou uitgevoerd kunnen worden. Anderzijds is er nog altijd de wens om de goederentreinen tussen Antwerpen-noord en Rotterdam Kijkuit rechtstreeks te voeren en ook hier zouden deze tweespanningslokomotieven gebruikt kunnen worden.

Reeks 26

Technische gegevens :

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

Net zoals het vorig jaar, speelt de inzet van deze lokomotieven zich vooral af in de goederendienst, meestal in de verbindingen vanuit Monceau naar Antwerpen enerzijds en naar Kinkempois en Montzen anderzijds. Rondom Charleroi worden de vele bedrijven - te Clabecq, La Louvière en St-Ghislain - als bestemming aangedaan. Verder zijn er nog enkele diensten naar Stockem en Jemelle. Verder zijn er sporadisch ook reizigersdiensten, vooral pickuurtreinen tussen Liers en Jemelle en Liers en Namur - Charleroi. De eventuele reserve-lokomotieven worden buiten reeks over het ganse net gebruikt, meestal echter in de verbindingen tussen Ronet / Monceau en Jeumont.

Daar er in 1995 nogal wat defecten optraden die een langere immobilisatie nodig maakte, werd de inzetreeks regelmatig uitgedund en werden er diensten aan de reeks 23 overgedragen.

Verwachtingen voor 1996 :

Ook voor 1996 worden geen echte wijzigingen doorgevoerd en blijven de machines vanuit Monceau een vrij onopvallend bestaan leiden.

Afwijkende versies :

Enkel de 2627 rijdt thans nog rond in zijn oude gele kleurstelling. Bij de blauwe lokomotieven zijn er enkele varianten door een verschil bij de gele lijnen.

Reeks 27

Technische gegevens :

Bouwer :	La Brugeoise / Nivelles	Vermogen :	4 150 kW
Bouwjaar :	1981 - 1982	Massa :	84 000 kg
Asindeling :	B°B°	Snelheid :	160 km/h
Aantal gebouwd :	60		
aantal op 01-01-95	60		
aantal op 31-12-95	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 Oostende gebruikt Kinkempois - een kleiner - aantal lokomotief reeks 27 op de verbinding tussen Oostende en Aachen-Hbf en hier werden ze vanaf het tweede gedeelte van het jaar in contact gebracht met de nieuwe I 11-rijtuigen.

Nochtans is de goederenreeks veel uitgebreider : hoofdinzetgebied vormt hier de verbinding tussen Liège - Jemelle - Stockem en Ronet - Stockem, waar het grootste gedeelte van de doorgaande ertstreinen door twee 27-ers in treinschakeling gereden worden. Anderzijds zijn er ook diverse diensten naar Montzen, Hasselt, Antwerpen-noord, Leuven en Schaarbeek. Ook Maastricht wordt in goederendienst aangereden.

Vooruitzichten voor 1996 :

De invoering van de nieuwe TGV-verbindingen naar Liège-Guillemins zullen slechts een zeer geringe weerslag hebben op de diensten op de oost-west-as en hierdoor zal de inzetreeks van de reeks 27 praktisch volledig gehandhaafd blijven.

Reeks 28

Technische gegevens :

Bouwer :	Baume / Marpent	Vermogen :	1 990 kW
Bouwjaar :	1949	Massa :	84 920 kg
Asindeling :	B°B°	Snelheid :	130 km/h
Aantal gebouwd :	3		
aantal op 01-01-95	2		
aantal op 31-12-95	2		

Stelplaatsindeling :

2801	FKR				
2802	FKR				

Inzet :

De overbrenging van deze twee overblijvende machines vanuit Brussel-zuid naar Merelbeke had een gunstig gevolg : de reeds lang afgestelde 2801 werd - met behulp van reserve-onderdelen uit de 2803 - te Merelbeke zelf terug rijvaardig gemaakt. Eén machine verzekert nog altijd de rangeringen en het afstellen van leeg reizigersmaterieel tussen Brussel-zuid en Vorst. De tweede machine wordt gebruikt voor dienstreinen tussen Schaarbeek / Brussel-zuid en de CW Mechelen en Salzannes.

Verwachtingen voor 1995 :

Ook in 1996 zal de inzet - bij het uitblijven van zwaardere defecten - wel behouden blijven en zullen de oudste machines nog te Brussel-zuid operationeel blijven. Eén machine is voorzien voor het museumpatrimonium van de N.M.B.S.

Museummaterieel : *elektrische lokomotieven*

Reeks 29 (type 101)

Technische gegevens :

Bouwer :	Baume / Marpent	Vermogen :	1 450 kW
Bouwjaar :	1949	Massa :	81 500 kg
Asindeling :	B°B°	Snelheid :	100 km/h
Aantal gebouwd :	20		
aantal op 01-01-95	2		
aantal op 31-12-95	2		

Stelplaatsindeling :

101.012	FEO	2920	CW FM			
---------	-----	------	-------	--	--	--

De 101.012 (2912) werd door de diensten van Ronet in de loop van 1993 volledig in de oorspronkelijke uitvoering teruggebracht en volledig ritvaardig gerestaureerd. Na enkele ritten voor speciale treinen, verdween deze lokomotief in de motteballen en werd niet meer ingezet. Waarschijnlijk bevindt de 101.012 zich nu te Monceau of Haine-St-Pierre, wachtend op een nieuwe toekomst.

De 2920 staat in de CW Mechelen opgesteld als monument, dit op een kort stuk spoor en gekoppeld aan een rijtuig van de oude ES-trein van de signalisatie. Deze machine heeft de modernisering ondergaan en is in deze toestand (eenkleurig groen, dubbele koplampen) opgesteld en door de weersomstandigheden biedt deze lok een nogal troosteloze indruk. De machine is enkel te bezichtigen bij de opening van het museum van de mijlpaal.

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 01-01-95	8	Massa :	780 300 kg
aantal op 31-12-95	8	Snelheid :	300 km/h

Stelplaatsindeling :

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

Inzet :

Na de indienststelling in oktober 1994, werd de Eurostar-dienst steeds verder uitgebreid met meerdere verbindingen per dag. De Belgische, Britse en Franse stellen worden in pool gebruikt op de beide Eurostar-verbindingen tussen Brussel en London en Paris en London.

Het onderhoud van de stellen wordt zowel in de nieuwe werkplaats Brussel-zuid, maar ook in Paris en London uitgevoerd, zonder onderscheid van de eigenaarsmaatschappij.

Vooruitzichten voor 1996 :

Gezien de te geringe belangstelling voor deze verbindingen, is er voor 1996 geen bijkomende uitbreiding voorzien, mogelijk brengen de nieuwe Thalys-treinen een nieuw cliënteel met zich mee, zodat de dienst verder aangepast moet worden.

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 01-01-95	9	Massa :	53 000 kg
aantal op 31-12-95	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

Door de uitbreiding van de diensten tussen Aalst en Burst, worden thans 3 stellen op deze verbinding gebruikt. Ook de tweede inzetlijn blijft konstant, nl. de weekend-dienst tussen Eeklo - Gent en Ronse. Om het aantal lokomotieven met verwarmingsketel te verminderen, is het zelfs de bedoeling om ook tijdens de week deze dienst met gekoppelde stellen te rijden. Hiervoor worden de motorwagens dan ook systematisch terug in orde gebracht.

Stockem : 4407 - 4408 / 4410

De inzet gebeurt vanuit Bertrix in een gemeenschappelijke reeks gebruikt met de motorwagens reeks 45. De inzet gebeurt tussen Libramont en Virton en tussen Bertrix en Dinant. Nochtans staan de stellen reeks 44 meestal reserve te Virton.

Vooruitzichten voor 1996 :

Daar de veiligheidsvoorschriften op de stoomketels in diesellokomotieven vanaf 1998 duidelijk verscherpt worden, poogt men om zoveel mogelijk reizigersdiensten over te dragen op de motorwagens. Hiervoor worden de afgestelde motorwagens in een versneld tempo terug opgeknapt en mogelijk gaat vanaf de zomerregeling 1996 de dienst Hasselt - Mol over de drie motorwagens (4407, 4408, 4410) van Stockem, die op dat ogenblik naar Hasselt overgebracht worden. Ook de diensten naar Ronse zouden - zoals reeds aangehaald - voor het grootste gedeelte op deze motorwagens overgaan.

Reeks 45

Technische gegevens :

Bouwer :	Germain	Aantal plaatsen :	99 plaatsen
Bouwjaar :	1955	Motor	GM 2 x 6 cil. in lijn
Asindeling :	1A'A1'	Transmissie :	hydraulisch
Aantal gebouwd :	10	Vermogen :	2 x 130 kW
aantal op 01-01-95	10	Massa :	54 200 kg
aantal op 31-12-95	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

In een steeds beperkter wordende reeks met slechts 6 inzetdagen worden vanuit Bertrix de lokaaltreinen gereden naar Virton-St-Mard, Libramont en Dinant. Verder zijn er enkele diensttreinen naar Latour, terwijl voor onderhoud via Athus doorgereden wordt naar Stockem.

In de zomerregeling zijn er uitgebreidere treinen met twee gekoppelde motorwagens tussen Dinant en Houyet, voor de kayak-vaarders op de Lesse.

Vooruitzichten voor 1995 :

Ook voor de resterende niet gebruikte motorwagens, wordt een nieuw inzetgebied gezocht : vanaf de zomerregeling zouden twee stellen naar Monceau overgeplaatst worden voor enkele daluurtreinen tussen Charleroi-sud en Couvin. De volledige dienst op deze verbinding kan niet gereden worden, daar er hier 5 motorwagens nodig zijn. Deze inzet is echter slechts te voorzien als er voldoende motorwagens een tussentijdse herziening doorlopen hebben.

Afwijkende versies :

Door de sneller doorgevoerde herzieningen, wordt het aantal rood-gele motorwagens steeds geringer en waarschijnlijk komen tegen het einde van het jaar enkel nog blauw-witte stellen tot inzet.

Reeks 49

Technische gegevens :

Bouwer :	Germain	Aantal plaatsen :	77 plaatsen
Bouwjaar :	1942	Motor	Brossel 8 cil. in lijn
Asindeling :	1A'A1'	Transmissie :	mechanisch
Aantal gebouwd :	56	Vermogen :	125 kW
aantal op 01-01-95	1	Massa :	33 300 kg
aantal op 31-12-95	1	Snelheid :	66 km/h

Stelplaatsindeling :

4903 FNDM

Inzet :

Het anachronisme van de N.M.B.S. , nl. het stel 4903, is nog steeds ingeschreven in het effectief van de dienst transport, maar door de nieuwe reglementering in verband met de remming kon het in 1995 niet meer ingezet worden en werd er gewerkt aan de aanpassing van de remkranen. Doch door het omvangrijke werk, is dit nog niet afgesloten.

Vooruitzichten voor 1996 :

Waarschijnlijk wordt dit stel in 1996 opnieuw ingezet voor bepaalde speciale, historische ritten op het net, doch de belangstelling is voorlopig gering.

Museummaterieel : **dieselmotorwagens**

Type 551

Technische gegevens :

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

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 1995 omwille van de nieuwe reglementering niet effectief gebruikt.

De 551.26 van de T.S.P. is wel voorlopig ritvaardig maar op dit ogenblik wordt aan de restauratie gewerkt. Daar het volledige interieur gereconstrueerd moet worden is dit een werk van lange adem. 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 01-01-95	1 id + 1 museum	Massa :	33 300 kg
aantal op 31-12-95	1 id + 1 museum	Snelheid :	66 km/ h

Stelplaatsindeling :

553.29	Treignes
--------	----------

Inzet :

De 553.29 (ex 4906) is omsteeks 1985 gerestaureerd in zijn tweekleurige schildering als type 553 en bevindt zich in het museum van Treignes bij de CFV3V en wordt er - omdat het stel niet past in de vervoersstrategie van de museumvereniging - 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 :	6	Vermogen :	275 kW (370 pk)
aantal op 01-01-95	1	Massa :	55 400 kg
aantal op 31-12-95	1	Snelheid :	126 km/h

Stelplaatsindeling :

608.05 FNDM

Inzet :

De restauratie van de 608.05 was begin 1995 zover gevorderd dat dit stel tijdens de opendeurdagen te Leuven op 13 en 14 mei voor het eerst voorgesteld kon worden. Nadien moest nog het eerste klasse-kompartiment - samen met enkele kleinere werken - afgewerkt worden en moest de remming aangepast worden aan de nieuwe reglementering. Waarschijnlijk kan de 608.05 vanaf de zomer 1996 effectief voor historische ritten gebruikt worden. Hiermee werd een prachtig werk geleverd door de restauratie-ploeg van Antwerpen-Dam.

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 :	3	Vermogen :	2 * 270 kW
aantal op 01-01-95	1	Massa :	159 000 kg
aantal op 31-12-95	1	Snelheid :	135 km/h

Stelplaatsindeling :

654.02 FLV

Inzet :

Het kopdeel van dit vooroorlogse drieledige stel staat - zoals het al jaren het geval is - in Leuven afgesteld en is niet gerestaureerd.

Type 554**Reeks 46****Technische gegevens :**

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

Stelplaatsindeling :

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

Inzet :

Niet minder dan 9 stellen van de 20 gebouwde bleven behouden : de N.M.B.S. behield de 4601 en gebruikt de 4603 als magazijn voor reserve-onderdelen. Het onderhoud gebeurt te Kinkempois.

De T.S.P. heeft drie dergelijke stellen : de 4618 werd recent opnieuw gerestaureerd in twee kleuren-groen als 554.18 en is volledig ritvaardig. Ook de 4602 en 4605 zijn thans in restauratie, maar behouden hun rood-gele kleurstelling.

De CFV3V heeft twee stellen, waarvan één motorwagen in bouw-beige livrei omgeschilderd werd en gebruikt wordt tussen Dinant en Heer-Agiment. Het tweede stel is nog niet gerestaureerd, maar is ritvaardig. Dit stel is ritvaardig.

De L.S.V. heeft de 554.14 in twee-kleurengroen, grote veiligheidssnor en enkele koplamp. Het is thans opnieuw in volledige restauratie, maar wordt nog gebruikt voor demonstratie-ritten.

De 4620 van het stoomcentrum Maldegem is gerestaureerd in zijn laatste (rood-gele) vorm en rijdt alle dieseldiensten naar Eeklo.

De Franse vereniging AFSA heeft haar hoofdkwartier te Maubeuge en onderneemt enkele ritten op het S.N.C.F.-net en bereikt via Monignies en Chimay soms Mariembourg.

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 01-01-95	2	Massa :	127 900 kg
aantal op 31-12-95	2	Snelheid :	100 km/h

Stelplaatsindeling :

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

Inzet :

Na de terugkeer uit Frankrijk, wordt de 4001 opnieuw gebruikt op de verbinding tussen Dinant en Givet, het stel is nog niet gerestaureerd

De 4006 - behouden door de N.M.B.S. - wordt onderhouden te Kortrijk en kwam enkele keren in 1995 tot inzet

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 01-01-95	2	Massa :	52 700 kg
aantal op 31-12-95	2	Snelheid :	90 km/h

Stelplaatsindeling :

4302	SPD (Baasr)	4333	TSP (FSR)			
------	----------------	------	--------------	--	--	--

Inzet :

De 4302 van de stoomtrein Puurs-Dendermonde onderging een gedeeltelijke restauratie en wordt tijdens elke ritdag ingezet op de ganse lijn van de vereniging en komt tot in Dendermonde.

De 4333 onderging in 1995 een volledige restauratie en is thans in zijn laatste rood-gele uitvoering op de sporen. Tijdens de laatste maanden van 1995 verzekerde deze motorwagen verschillende speciale uitstappen op het N.M.B.S.-net.

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 01-01-95	86	Snelheid :	120 km/h
aantal op 31-12-95	79		

Stelplaatsindeling :

5101	FSR	5119	+	5137	+	5155	FNDM	5177	FNDM
5102	FSR	5120	LNC	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	+	5124	FKR	5142	FHS	5160	FNDM	5182	FNDM
5107	FKR	5125	FKR	5143	FHS	5162	FNDM	5183	FHS
5108	FKR	5126	LNC	5144	FHS	5163	FNDM	5184	+
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	+
5112	FKR	5130	FKR	5148	LNC	5168	FNDM	5189	FHS
5113	FKR	5131	LNC	5149	LNC	5170	FNDM	5192	FHS
5114	FSR	5132	FKR	5150	LNC	5171	FNDM	5193	FHS
5115	FKR	5133	FKR	5151	+	5172	FNDM		
5116	FKR	5134	FKR	5152	FHS	5173	FNDM		
5117	LNC	5135	LNC	5153	+	5174	FNDM		
5118	FKR	5136	FHS	5154	FNDM	5175	FNDM		

Inzet :

Schaarboek : 5101 - 5105 / 5114 / 5122 (7 lokomotieven)

De lokomotieven worden hier vooral in de bijzondere dienst gebruikt : in de normale goederendienst zijn er enkele treinen naar Clabecq en Quenast enerzijds en naar Leuven en Muizen anderzijds. De machines worden echter wel veelvuldig gebruikt bij de aanleg van de TGV-lijn tussen Brussel en Halle en zo zorgen ze voor het aanbrengen van de voorgevormde betonelementen voor de verschillende viadukten, de aanvoer van ballast voor deze sectie en voor de belastingsproeven voor de nieuwe bruggen.

Drie machines verzekeren de afvoer van de langgelaste spoorstaven naar de werven van de TGV te St-Druon, maar ook naar andere vernieuwingspunten op het net.

Vooruitzichten voor 1996 :

Ook in 1996 - maar tot in 1998 - zullen de machines reeks 51 ingezet worden voor de diverse werktreinen voor de TGV-lijn naar Halle en later naar Leuven.

Merelbeke : 5107 - 5116 / 5118 / 5124 - 5125 / 5128 / 5130 / 5132 - 5134

De 51_ers van Merelbeke ondergingen in 1995 een lichte wijzigingen door een aantal transferts tussen Schaarbeek en de Gentse stelplaats. Ze worden nog steeds voornamelijk in de doorgaande goederendienst ingezet met als voornaamste vertrekpunten Zeebrugge en Merelbeke zelf en bestemmingen als Kortrijk / Moeskroen, Antwerpen, maar vooral de elektriciteitscentrale van Ruien. Ook een aantal bedieningstreinen o.m. naar Oudenaarde, Aalst en Adinkerke. Vanuit Kortrijk wordt ook éénmaal naar Tourcoing doorgereden.

Het tweede deel van de inzet speelt zich af voor de lokale diensten tussen Merelbeke en Gent-Zeehaven en bestemmingen in de Gentse kanaalzone. Verder zijn er lokale bedieningstreinen naar Ronse, Deinze, Lokeren, Roeslare en Izegem. Deze diensten worden ook door de reeks 62 gereden. Tijdens het bietenseizoen worden twee lokomotieven gebruikt voor de zware treinen tussen Poperinge, Menen en Ieper naar Moerbeke-Waas.

Vooruitzichten voor 1996 :

Door de vergroting van het aantal diensten naar Frankrijk zal vooral deze dienst uitgebreid worden en hier zullen de 51-ers vooral gebruikt worden bij de aanbrenghdiensten van deze doorgaande goederentreinen. Hier zullen ze vooral treinen die nu elektrisch gesleept worden, gaan overnemen.

Monceau : 5117 / 5120 / 5121 / 5123 / 5126 / 5131 / 5135 / 5139 - 5140 / 5146 - 5150

Ook in 1995 bleef de inzet te Monceau gekoncentreerd in de doorgaande goederendienst en zo rijden ze vanuit de diverse vormingsstations naar Schaarbeek, St-Ghislain, Mons maar vooral naar Jeumont / Aulnoye en La Louvière. Oostelijk gaat het enkele malen naar Ronet en Kinkempois. Verder werd de lokale dienst ingekrompen, maar er kwamen nieuwe treinen voor de aanleg van de TGV-lijn tussen de Franse grens en Antoing. Hier worden enkele diensttreinen vanuit Monceau gereden.

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 1996 :

Daar de werken om de TGV-lijn zich verplaatsen, zal de inzet ook verder ingekrompen worden en geleidelijk aan zullen enkele lokomotieven afgesteld worden. Vanaf 1998 is echter een concentratie van 51-ers in Monceau te verwachten. Deze machines verzekeren dan de diensten van Schaarbeek en Monceau.

Hasselt : 5127 / 5129 / 5138 / 5141 - 5145 / 5152 / 5179 / 5183 / 5185 / 5189 / 5192 - 5193

In 1995 werd het bestand van Hasselt verder afgebouwd, ten gunste van de elektrische tractie die een vaste stek gevonden heeft te Antwerpen-Dam. Daarom werden verschillende doorgaande treinen van en naar de Antwerpse haven afgegeven. Nochtans bleef de inzet nog vrij gunstig : dit was vooral het gevolg door de verdere stijging van het industriële knooppunt rondom Genk. Hierdoor zijn er verschillende goederentreinen naar Montzen op de reeks 51 overgegaan en slepen ze ook de nieuwe auto-treinen vanuit de Ford-fabrieken naar Groot-Brittannië. Deze worden tot in Merelbeke gevoerd.

Verder zijn er tal van plaatselijke diensten, rondom Hasselt, maar vooral in het Genkse industriegebied. Anderzijds treinen naar Tessenderlo en Mol

Vooruitzichten voor 1996 :

De neergaande tendens zal zich waarschijnlijk in 1996 verder zetten en zullen er nog verdere doorgaande diensten verloren gaan. Enkel de diensten op niet geëlektrificeerde lijnen zullen waarschijnlijk blijven bestaan. Men spreekt nog steeds over een concentratie van de 51-ers te Antwerpen.

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

Door de aankomst van de elektrische lokomotieven te Antwerpen, werden de diensten van de reeks 51 geleidelijk aan afgebouwd en gingen verschillende doorgaande treinen tussen de Antwerpse haven en Kinkempois / Montzen over op de elektrische loks. Enkel rechtstreekse treinen uit nog niet geëlektrificeerde havensekties blijven het domein van de reeks 51. Verder zijn er de diensten naar de elektriciteitscentrale van Schelle en alle treinen op de lijn naar Mol en verder naar Budel.

In de doorgaande dienst worden vooral de kortere bestemmingen - zoals Merelbeke, Schaarbeek en Leuven aangereden.

Vooruitzichten voor 1996 :

In 1996 wordt geen echte verandering voorzien, wel zullen nog enkele treinen elektrisch gaan rijden, anderzijds zullen lokale treinen, mogelijk van de reeks 70, overgenomen worden.

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.

Algemene vooruitzichten voor 1996 :

De reeks 51 heeft vooral te lijden aan scheuren en breuken aan het chassis van de dieselmotor en hierdoor moesten 6 machines in 1995 afgesteld worden. De zevende - de 5137 - werd zwaar beschadigd door een aanrijding te Montzen. Om dit te verhelpen werden nog 6 motor-onderstellen besteld bij Cockerill om voorlopig nog de nodige 51-ers in dienst te kunnen houden. Nochtans mag men zich verwachten aan een afstelling van een vijftal machines per jaar.

Vanaf 1998 wordt de schrapping versneld en in 2000 zouden slechts een dertigtal machines in dienst blijven. Reden is de overname van de treinen door elektrische lokomotieven door de levering van de reeks 13 en nadien door de indienststelling van de nieuwe diesellokomotieven in de meer lokale dienst.

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 01-01-95	35	Snelheid :	120 km/h
aantal op 31-12-95	33		

Stelplaatsindeling :

5201	MKM	5209	MKM	5213	MKM	5216	MKM		
5202	+	5211	MKM	5214	MKM	5217	MKM		
5205	MKM	5212	MKM	5215	MKM				
5301	MKM	5305	MKM	5309	MKM	5313	MKM	5317	MKM
5302	MKM	5306	MKM	5310	+	5314	MKM	5318	MKM
5303	MKM	5307	MKM	5311	MKM	5315	MKM	5319	MKM
5304	MKM	5308	MKM	5312	MKM	5316	MKM	5320	MKM
5401	MKM	5402	MKM	5404	MKM	5407	MKM		

5404 (204.004) : niet omgebouwd, heeft zijn "ronde neus" behouden

Inzet :

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

Door de vermindering van het aantal treinen enerzijds en door de overname van enkele diensten door de CFL-machines reeks 1800, is er een duidelijke terugval. De inzet gebeurt nog steeds op de Athus-Meuse lijn waarbij de meeste treinen in treinschakeling rijden tussen Ronet en Belval in het Groothertogdom Luxembourg. Door de aanleg van de verbidingsbocht rijden alle treinen nu rechtstreeks door. Vanuit Virton zijn er enkele lokale diensten o.m. naar Florenville. Vanuit Bertrix wordt doorgereden naar Libramont en zelfs verder naar Jemelle / Marloie. Diensten naar Kinkempois komen praktisch niet meer voor.

Vanuit Stockem rijden er enkele doorgaande goederentreinen tot in Luxembourg-triage, maar ook via Athus naar de zuidelijke industriestreek. Vanuit Athus wordt o.m. Halanzy bediend. Verder zijn er lokale goederendiensten naar Marbehan.

Vooruitzichten voor 1996 :

Daar waar twee lokomotieven - de 5202 en de 5310 - uit het ongeluk te Halanzy effectief afgevoerd werden, werden de 5213 en 5317 hersteld. Deze zullen tot ca. 2000 nog alle verkeer op de Athus-Meuse-lijn verzekeren, waarbij er extra werk komt door de - reeds begonnen - elektrifikatie. Bijna alle werktreinen zullen aan deze reeksen toevertrouwd worden.

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 01-01-95	40	Snelheid :	120 km/h
aantal op 31-12-95	39 (+ 10)		

Stelplaatsindeling :

5502	NK	5515	NK	5525	NK	5531	NK	5537	NK
5503	NK	5518	NK	5526	NK	5532	NK	5538	NK
5505	NK	5519	NK	5527	NK	5533	NK	5539	NK
5508	NK	5520	NK	5528	NK	5534	NK	5540	NK
5510	NK	5521	NK	5529	NK	5535	NK	5541	NK
5513	NK	5523	NK	5530	NK	5536	NK	5542	+

Inzet :

Gewone versie : 5502 / 5504 / 5508 / 5513 / 5518 / 5520 / 5521 / 5525 - 5528 / 5530 / 5532 - 5539 / 5541

Tijdens de zomerregeling werden tien lokomotieven (de 5501, 5504, 5506, 5507, 5509, 5511, 5512, 5514, 5517 en 5524) aan TUC-rail afgestaan voor de werken aan de TGV-lijn, doch dit had geen invloed op de inzet van deze machines: reeds verschillende jaren was de reeks zodanig ingekrompen dat al deze lokomotieven reserve stonden. De resterende 55-ers worden nog in de doorgaande goederendienst ingezet en bereiken hierbij vooral Montzen, Ronet, Genk en in mindere mate Leuven en Antwerpen-noord. Vanuit Montzen worden twee lokomotieven gebruikt voor de overgave-ritten naar Aachen-West. Verder verzekeren ze nog de lokale bedieningen in de Luikse agglomeratie.

Op de verbinding naar Luxembourg worden nog slechts vier machines gebruikt en meestal zijn de treinen beperkt tot Gouvy, waar een elektrische CFL-lokomotief reeks 3600 de trein overneemt. Verder is er nog een trein naar Jemelle.

Anderzijds zijn de diensten op de Athus-Meuse-lijn volledig weggefallen, ten gunste van de CFL-zusterlokomotieven reeks 1800.

Vooruitzichten voor 1996 :

Voor 1996 worden er geen echte wijzigingen verwacht, door het verminderende goederenverkeer zal de inzet nog wel verder tanen, doch tot de elektrifikatie van de verbinding naar Gouvy blijft hun inzet gehandhaafd.

Versie met elektrische verwarming (blauwe lokomotieven)

5505, 5510, 5515, 5519, 5523, 5529, 5531, 5540, (5542 +)

De machines met elektrische verwarming blijven vol in gebruik en ondanks het afvoeren van de autoslaaptreinen uit hun dienstplan, blijven ze volledig benut op de verbinding Liège-Guillemins - Luxembourg en zelfs gedeeltelijk ook tussen Arlon en Luxembourg-triage. De uitval van de 5542 kon zelfs niet opgevangen worden en ter vervanging moest de gewone 5519 de elektrische uitrusting van de 5542 ingebouwd krijgen om over voldoende reserve-lokomotieven te beschikken.

Vooruitzichten voor 1996 :

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. Doch op dat ogenblik worden deze machines nog gebruikt voor verlofgangerstreinen en als reserve bij het uitvallen van elektrische lokomotieven.

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 01-01-95	10	Snelheid :	120 km/h
aantal op 31-12-95	0		

Stelplaatsindeling :

5905	>TUC	5916	> TUC	5924	> TUC	5936	> TUC	5946	> TUC
5909	> TUC	5917	> TUC	5926	> TUC	5941	> TUC	5950	> TUC

Inzet :

Merelbeke

Tijdens de eerste helft van het jaar werden de 10 machines reeks 59 nog ingezet in de goederendienst tussen Merelbeke en de elektriciteitscentrale van Ruien, dit in dubbeltractie, op 1 september werden de lokomotieven overgedragen aan de dienst TUC voor de aanleg van de TGV-lijnen. Nieuwe stelplaats werd Monceau, inzetplaats de werkbasis St-Druon (bij Antoing)

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 01-01-95	110 (+ 15)	Snelheid :	120 km/h
aantal op 31-12-95	91 (+ 28)		

Bij deze reeks moeten nog 13 lokomotieven geteld worden die afgestaan werden aan de dienst TUC voor de aanleg van de TGV-lijnen en verder nog 15 machines, afgestaan aan de dienst infrastructuur en verdeeld over de verschillende distrikten. Hier worden ze gebruikt voor diverse werfreinen over het ganse land. Deze lokomotieven worden afzonderlijk beschreven in de hoofdstukken gewijd aan deze diensten.

Stelplaatsindeling :

6201	FKR	6229	FKR	6255	> TUC	6285	LNC	6315	FKR
6202	FKR	6230	FKR	6256	FKR	6288	LNC	6316	LNC
6204	FKR	6231	LNC	6257	> TUC	6289	NK	6317	FHS
6205	> TUC	6233	FKR	6258	+	6290	LNC	6318	+
6206	FKR	6234	LNC	6260	NK	6291	FHS	6319	NK
6207	FHS	6235	FKR	6261	FHS	6292	FKR	6320	> TUC
6210	NK	6236	FKR	6262	> TUC	6293	FKR	6321	NK
6211	FKR	6237	FKR	6264	FKR	6294	FHS	6322	FKR
6212	FKR	6238	FHS	6267	FHS	6295	FHS	6323	NK
6213	FKR	6240	FHS	6268	FHS	9296	FHS	6324	NK
6214	FKR	6241	LNC	6269	> TUC	6297	FHS	6325	NK
6216	FKR	6243	LNC	6270	+	6298	FHS	6326	FHS
6217	LNC	6244	LNC	6271	LNC	6299	FHS	6327	+
6218	LNC	6245	FHS	6272	+	6301	FKR	6328	NK
6219	FKR	6246	> TUC	6274	NK	6302	NK	6331	NK
6220	FKR	6247	FKR	6276	+	6304	FKR	6333	FKR
6221	LNC	6248	LNC	6277	LNC	6305	> TUC	6391	FKR
6222	FKR	6249	LNC	6278	LNC	6306	FKR	6392	FKR
6223	LNC	6250	> TUC	6279	FHS	6307	FKR	6393	FKR
6224	LNC	6251	> TUC	6281	FHS	6311	FKR		
6225	FKR	6252	FHS	6282	LNC	6313	FKR		
6227	NK	6253	FHS	6283	> TUC	6314	> TUC		
6228	FKR	6254	> TUC	6284	LNC				

Inzet :

Merelbeke : 6201 / 6202 / 6204 / 6206 / 6211 - 6214 / 6216 / 6219 / 6220 / 6222 / 6225 / 6228 - 6230 / 6233 / 6235 - 6237 / 6247 / 6256 / 6264 / 6292 / 6293 / 6301 / 6304 / 6306 / 6307 / 6311 / 6313 / 6315 / 6322 / 6333 / 6391 - 6393

De inzet van de reeks 62 van Merelbeke gebeurt vanuit twee plaatsen, namelijk Merelbeke zelf en Kortrijk. Te Merelbeke is de voornaamste inzet nog te noteren in de reizigersdienst, met twee inzetlijnen : tussen Geraardsbergen en De Panne via Gent en (op weekdays) tussen Ronse en Eeklo. De eerste dienst wordt door de elektrifikatie van de lijn Gent - De Panne in mei 1996 gehalveerd en hierdoor komen een vijftal machines vrij.

In de goederendienst worden de lokomotieven vooral gebruikt in de lokale bedieningen : zo zijn er gemiddeld 3 machines onderweg in de Gentse kanaalzone en bereiken op de kinker kanaaloever Zelzate en Sas van Gent , op de rechter oever rijden ze vooral op het zuidelijke gedeelte. Verder zijn er bedieningstreinen naar St-Niklaas, Dendermonde en De Panne. Ook Eeklo wordt nog driemaal per week in de goederendienst bediend.

Tweede inzetpunt Kortrijk heeft een vijftal lokomotieven in gebruik, enkel in de lokale goederendienst en hier rijden ze vooral treinen naar Moeskroen, Roeselare, Ieper / Poperinge maar ook geleidelijk aan wordt hier de dienst verder beperkt.

Laatste inzet - buiten reeks - zijn de verschillende verlofgangerstreinen en bedevaarttreinen waarbij de trein meestal in treinschakeling gesleept worden tot in Moeskroen of zelfs het Franse Tourcoing.

Monceau: 6217 / 6218 / 6221 / 6223 / 6224 / 6231 / 6234 / 6241 / 6243 / 6244 / 6248 / 6249 / 6271 / 6277 / 6278 / 6282 / 6284 / 6285 / 6288 / 6290 / 6305 / 6316

Na de elektrifikatie van de verbinding St-Ghislain - Quéivrain, is de inzet beperkt tot de reizigerstreinen tussen (Châtelet) - Charleroi - Walcourt - Courvin waar vijf lokomotieven gebruikt worden in de trek/duwdienst met M2-rijtuigen. Maar ook hier zouden al in 1996 enkele diensten kunnen overgaan op de motorwagens reeks 45.

In de goederendienst worden ze vooral vanuit St-Ghislain gebruikt en in de onmiddellijke omgeving verzekeren ze lokale treinen naar Tertre, Blaton, Tournai maar ook via Mons naar Quévy en het Franse Aulnoye. Nieuwe en uitgebreide taak zijn de aanvoertreinen vanuit St-Ghislain naar de werkbasis St-Druon voor de aanleg van de TGV-lijn. Hier komen gemiddeld drie machines per dag tot inzet. Daar deze dienst begin 1996 wegvalt zal het bestand van Monceau steeds verder uitgedund worden.

Hasselt : 6238 / 6240 / 6245 / 6252 / 6253 / 6261 / 6267 / 6268 / 6279 / 6281 / 6291 / 6294 /
6295 / 6296 / 6297 / 6298 / 6299 / 6316 / 6317 / 6326

De belangrijkste inzetreeks van Hasselt is nog steeds de reizigersdienst tussen Antwerpen en Neerpelt, waarbij de machines vanuit Mol gebruikt worden. Hiervoor zijn 12 machines nodig. Tweede reizigerslijn is de lokale dienst tussen Hasselt en Mol en hiervoor worden nog 3 lokomotieven gebruikt. Deze dienst zou nog in 1996 opgenomen kunnen worden door de drie vrijgekomen motorwagens reeks 44.

In goederendienst zijn de diensten zeer beperkt en hier worden vooral de bedieningstreinen gereden naar Diest en Tessenderlo, naar Leopoldsburg en Mol. Vanuit Mol wordt dan doorgereden naar Balen-wezel en Neerpelt. Verder bereiken de machines ook nog Tongeren en Winterslag.

Een zeer beperkte reeks wordt ingezet vanuit Leuven, met de bediening van o.m. Kortenberg, Tienen, Aarschot en St-Joris-Weert.

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

Vooraf te Kinkempois worden de 62-ers intensief ingezet in de verbindingen tussen de Luikse vormingsstations. : drie diensten voorzien diensten voor de mengewagentreinen 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 Waremme en Statte. Uitzonderlijk zijn er ook afstelreinen met leeg reizigersmaterieel tussen Liège-Guillemins en Liers.

Afwijkende versies :

Nog slechts enkele lokomotieven rijden thans nog rond in de oude groene schildering, doch ook hier vermindert dit gestaag. Alleen blijft de 6244 van Monceau - als pseudo-museum-lokomotief ook nog na zijn grote herziening in zijn oorspronkelijke groene uitrusting rondrijden.

Voorzichten voor de reeks

In 1995 werden 6 machines - wegens zwaardere defecten uit het bestand geschrapt en verder gingen er 13 machines over naar de dienst TUC. Ook voor de volgende jaren zal het aantal benodigde 62-ers verder dalen, in 1996 door de elektrifikatie van de lijn Gent - De Panne. Hierdoor zullen er jaarlijks waarschijnlijk een tiental machines afgesteld worden.

Vanaf 2000 worden ze dan massaal vervangen door de nieuwe te leveren diesellokomotieven, die de lokale diensten zullen overnemen en door de tweeledige dieselmotorwagens, die gebruikt zullen worden op de nog niet geëlektrificeerde lijnen. Een twintigtal machines blijft dan nog behouden voor tal van reserve-diensten.

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 01-01-95	4	Snelheid :	120 km/h
aantal op 31-12-95	4		

Stelplaatsindeling :

201.010	FNDM	201.001	Vennb.	5927	TSP		
		5922	Vennb.		(FSR)		

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. In 1995 werd deze machine praktisch niet ingezet, enkel met de dagen van het patrimonium werd ze te Haine-St-Pierre aan het publiek voorgesteld.

De Vennbahn te Raeren heeft twee machines : de 201.001 (ex 5930) kreeg de "Expo"-schildering, de 5922 is uitgerust met de gele kleurstelling. De 5922 onderging in 1994 een grote herziening en kwam als nieuw, maar in de gele kleurstelling terug op de sporen. 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 lokomotief is thans afgesteld en wacht op een restauratie en een vernieuwing van het elektrische gedeelte. Ze komt waarschijnlijk pas in 1997 terug in dienst.

Mogelijk worden nog verdere lokomotieven - na hun inzet voor de aanleg van TGV-lijnen door andere museumverenigingen behouden, doch dit hangt ook af van de algemene toestand van deze laatste machines.

Reeks 52

Type 202

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 01-01-95	1	Snelheid :	120 km/h
aantal op 31-12-95	1		

Stelplaatsindeling :

5205	TSP (FSR)				
------	--------------	--	--	--	--

Inzet :

De T.S.P. heeft de 5205 zonder motor aangekocht en voorlopig afgesteld te Schaarbeek. Deze lokomotief - nog uitgerust met ronde neuzen - wordt op een langere termijn , na de schrapping van de gewone lokomotieven , terug uitgerust met een dieselmotor en volledig, ritvaardig gerestaureerd.

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 01-01-95	4	Snelheid :	120 km/h
aantal op 31-12-95	5		

Stelplaatsindeling :

6041	ATF (NK)	6003 (6052) 6077 6106	TSP (FSR)			
------	-------------	--------------------------------	--------------	--	--	--

Voor de lokomotieven reeks 60, zie ook in de hoofdstukken "lokomotieven in het buitenland" en "industrie"

Inzet :

De ATF heeft de 6041 volledig, ritvaardig gerestaureerd in de schildering type '71, ze maakt er speciale ritten mee op het N.M.B.S.-net . De 6010 - afgesteld te Kinkempois - wordt gebruikt als pluklokomotief.

De T.S.P. heeft nu reeds vier lokomotieven reeks 60 : de 210.077 (ex 6077) en de 6106 zijn volledig, ritvaardig gerestaureerd in resp. de oorspronkelijke en de gele schildering. Beide lokomotieven rijden speciale treinen op het N.M.B.S.-net. Eind 1995 werden in extremis, voor de slooping, de 6003 (prototype-lokomotief) en de 6052 aangekocht. Beide machines werden volledige ontruimd en bezitten geen motor meer. Voor de 6003 wordt wel gedacht aan een ritvaardige restauratie op lange termijn, de 6052 wordt enkel gebruikt als pluklokomotief en wordt mogelijk uiterlijk gerestaureerd.

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 01-01-95	1	Snelheid :	120 km/h
aantal op 31-12-95	1		

Stelplaatsindeling :

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

Inzet :

De lokomotief werd te Leuven uiterlijk in zijn oorspronkelijk uitvoering gebracht en staat - niet ritvaardig - afgesteld.

Rangeerlokomotieven

Reeks 70

Technische gegevens :

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

Stelplaatsindeling :

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

Inzet :

Vanaf 1995 is de inzet van de oudste diesellokomotieven van de N.M.B.S. gedeeltelijk veranderd en thans worden 3 machines ingezet op de Linkeroever voor de rangeringen in deze zone. Ook 's nachts blijven ze daar afgesteld. Twee andere machines rijden thans de lokale diensten naar Herentals en Turnhout, ze bedienen ook de industrielyn langs het Albertkanaal en het zinkfabriek te Olen.

Vooruitzichten voor 1996 :

De 7001 wordt in 1996 - net zoals de 7004 - uitgerust met een gerecupereerde motor van de reeks 60 ingebouwd en wordt gemoderniseerd. Anderzijds zullen de diensten op de linkeroever nog verder uitgebreid worden en gaan de treinen in de Kempen over op de reeks 71 of 76. Op middellange termijn (ca. 2002) worden ze vervangen door de nieuw te bouwen diesellokomotieven.

Reeks 71 : ex reeks 66

Technische gegevens :

Bouwer :	ABR	Motor :	ABR (6 in lijn)
Bouwjaar :	1962 ombouw : 1980		Diesel-hydraulisch
Asindeling :	BB	Transmissie :	575 kW
Aantal gebouwd :	3	Vermogen :	74 000 kg
aantal op 01-01-95	3	Massa :	80 km/h
aantal op 31-12-95	3	Snelheid :	

Stelplaatsindeling :

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

Inzet :

Na het wegvallen van de rangeerdiensten te Antwerpen-noord, worden de drie lokomotieven reeks 71 wild ingezet, meestal worden ze gebruikt voor sleepdiensten vanuit Antwerpen-noord naar de verschillende havensekties, doch ook lokale goederentreinen worden gesleept.

Vooruitzichten voor 1996 :

De drie lokomotieven ondergaan in 1996 een grote herziening, er wordt ook gezocht naar nieuwe inzetgebieden : hier zouden de diensten vanuit Antwerpen naar de Kempen - d.w.z. Herentals, Turnhout, Olen en Mol de meeste kans maken. Deze diensten worden van de reeks 70 overgenomen. Doch ook de inzet in de noorderhaven - via de nieuwe lijn 11 - is nog steeds ter sprake. Hier zouden ze de diensten van de reeks 82 in treinschakeling gaan rijden.

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 01-01-95	95	Snelheid :	60 km/h
aantal op 31-12-95	95		

Stelplaatsindeling :

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

Inzet :

Monceau : 7301 - 7335 / 7344 - 7349 / 7360 - 7361

Opnieuw moest Monceau zes lokomotieven reeks 73 afstaan : dit was mogelijk door het feit dat er steeds meer en meer aansluitingen in de streek verloren gaan en dat de inzetreeks in dezelfde mate afgeslankt wordt. Nochtans blijft Monceau met zijn 44 lokomotieven nog steeds het grootste bestand hebben. De inzet wordt verdeeld over drie inzetpunten : Monceau heeft nog een 13-tal inzetlokomotieven en deze verzekeren de rangeerdiensten te Monceau zelf en in het noorden en oosten van Charleroi en bereiken hierbij Luttre, Nivelles en Piéton / Manage.

Châtelineau is de tweede inzetplaats met een 10-tal machines en de bediening van Charleroi-Quai en charleroi-sud. Als losse inzet kunnen we de rangeerdiensten vermelden te Erquelines (met bediening van Lobbes en Jeumont). De diensten te Mariembourg en Manage vielen echter in 1995 weg.

Vanuit St-Ghislain worden een 10 machines gebruikt, te St-ghislain vorming zelf, maar ook te Mons, Jemappes, Terre en Quévy. Als verdere inzet kunnen we de rangeerdiensten aanhalen te Soignies en te Clabecq. Vanuit deze plaats wordt doorgereden naar Tubize en Quenast.

Stockem : 7338 - 7342

Van de vijf machines worden er drie gebruikt : één lokomotief rangeert te Stockem, een tweede pendelt tussen Stockem, de stelplaats en Arlon. De derde lokomotief rangeert te Athus en bedient hier Halanzy en Petange. Door de aanleg van de verbindingsbocht is het rangeerwerk in deze laatste plaats praktisch weggevallen.

Merelbeke : 7337 / 7350 - 7359 / 7362 - 7364 / 7367 - 7370 / 7391 - 7395

Het bestand te Merelbeke bleef konstant, ondanks de afgifte van 5 machines naar Antwerpen, doch deze werden gekompenseerd door de aankomst van zes loks uit Monceau. Ook de inzet bleef ongewijzigd : zo zijn er alle rangeerdiensten te Merelbeke-vorming en Gent-Zeehaven maar ook praktisch alle korte overgaveritten in de kanaalzone. Hier bereiken ze zowel Zelzate / Sas van Gent als Moerbeke-Waas. Ook de rangeringen in Gent-St-Pieters wordt door één 73-er uitgevoerd. Verder zijn er vanuit Merelbeke drie bedieningstreinen : één naar Deinze, de tweede naar Wetteren en de derde naar Moerbeke.

Verder zijn er twee verder afgelegen inzetplaatsen : St-Niklaas bezit één lokomotief en deze bedient Zwijndrecht, Beveren, Lokeren en Temse. Ook Dendermonde heeft nog zijn eigen rangeerder met diensten naar Londerzeel, Sauvegarde (Prayon) en Opwijk.

Hasselt : 7336 / 7357 / 7365 - 7366 / 7371 / 7373- 7375

Te Hasselt worden de 73-ers nog slechts zeer weinig gebruikt : te Hasselt-vorming is nog maar één lokomotief bedrijvig. Door de sluiting van de wagenwerkplaats viel hier één dienst weg. Genk-Goederen (Winterslag) heeft twee machines : één voor de rangeringen te Winterslag zelf, een tweede voor de lokale bedieningstreinen naar Genk-zuid en in de kanaalzone naast het albertkanaal. Een laatste lokomotief wordt vanuit Mol ingezet en deze bedient - naast Mol-zelf - ook Balen-Wezel, Leopoldsburg en Olen.

Kinkempois : 7381 - 7385

Dit kleine bestand bleef in 1995 behouden en wordt samen met de uitgebreidere reeks 82 ingezet. Meestal worden de 73-ers gebruikt te Kinkempois zelf en voor de zware ertstreinen in de omgeving. Verder worden de 73-ers ook nogal vaak vanuit Liers ingezet met o.m. de bediening van het militaire arsenaal te Roccourt.

Vanaf 1 juni 1995 kreeg Antwerpen-Dam enkele lokomotieven reeks 73 vanuit Merelbeke in leen en op 1 september werd een bestand met tien lokomotieven opgebouwd. Dit was nodig door de afgifte van de 10 lokomotieven reeks 84 aan TUC-rail. De 73-ers nemen de diensten van de oudere lokomotieven over, doch rijden meestal de zwaardere diensten in de noorderhaven, daar waar de reeks 82 vooral de rangeringen aan de dokken uitvoeren. Ook in 1996 wordt nog een verdere aangroei van het aantal 73-ers in de Antwerpse haven verwacht.

Vooruitzichten voor 1996 :

Het bestand zal nog slechts weinig variaties ondergaan daar elke stelplaats thans het benodigde aantal machines bezit en dat de reserve vrij klein geworden is.

Waarschijnlijk worden enkele lokomotieven van Hasselt en Monceau nog in de loop van 1996 afgestaan aan Antwerpen-Dam, Ook Kinkempois kan zijn bestand op langere termijn zien dalen, doch door de geplande werken aan de TGV-lijn zullen ze nog wel enkele jaren blijven.

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 01-01-95	10	Snelheid :	60 km/h
aantal op 31-12-95	10		

Stelplaatsindeling :

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

Inzet :

De 74-ers blijven hun rangeerdiensten te Antwerpen-noord in paartjes uitvoeren. Ze gaan de treinen in de ontvangstbundels halen met manuele bediening door de bestuurder maar op de rangeerheuvel wordt zijn taak overgenomen door de radio-verbinding vanuit de seinpost. Hierbij gedragen de eenheden zich als Master-Slave-units waarbij de even nummers de masters zijn, de oneven nummers de slaves.

Vooruitzichten voor 1996 :

Tot bij de levering van de nieuwe diesellokomotieven vanaf 1998 blijven de 74-ers deze diensten verzekeren, waarbij steeds 8 lokomotieven in dienst zijn.

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 01-01-95	6	Snelheid :	82 km/h
aantal op 31-12-95	6		

Stelplaatsindeling :

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

Inzet :

Deze zes diesel-hydraulische lokomotieven worden nog steeds in de sleepdienst vanuit Antwerpen-noord naar de verschillende havensekties gebruikt, maar door het steeds groter aantal rechtstreekse treinen, vermindert de sleepdienst geleidelijk aan.

Verder hebben de 65-ers af te rekenen met problemen bij de overbrenging en hebben verschillende asbruggen te grote sleet. Daarom is een studie gedaan of een herstelling zich nog loont, volgens de laatste berichten zouden de afgestelde machines toch nog hersteld worden en nieuwe asbruggen krijgen. Deze lokomotieven worden vanaf 1998 door de nieuwe diesellokomotieven vervangen.

Reeks 76 (ex N.S. Reeks 2200)

Voor de beschrijving, zie onder rubriek lokomotieven verhuurd aan TUC-rail aan het einde van dit hoofdstuk.

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 01-01-95	37	Snelheid :	60 km/h
aantal op 31-12-95	37		

Stelplaatsindeling :

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

Inzet :

Schaarbeek : 8001 - ... - 8069 (39 machines)

De rangeerlokomotieven reeks 80 worden enkel in de Brusselse agglomeratie gebruikt, waarbij ze zowel vanuit Schaarbeek als vanuit Vorst ingezet worden. Schaarbeek gebruikt 8 lokomotieven voor rangeringen te Schaarbeek-vorming, Josaphat, Brussel-noord en de afstelbundels. Ze verzekeren ook de bedieningstreinen naar Asse en Muizen.

Brussel-zuid zet in twee reeksen 12 lokomotieven in : 4 machines rangeren te Brussel-zuid en de afstelbundels. Drie machines zijn te Vorst-zuid bedrijvig , 5 machines worden vooral gebruikt voor bedieningstreinen naar Halle, Etterbeek, Lot en de VW-fabrieken te Vorst.

Voor de TGV-werken tussen Brussel en Lembeek staan gemiddeld 3 tot 5 machines ter beschikking. Verder zijn er vijf machines - de 8001, 8002, 8020, 8032 en 8033 - uitgerust met een luchtdroger en deze worden gebruikt in en om de nieuwe stelplaats Brussel-zuid voor het aan- en afslepen van de Eurostar en TGV-stellen. Hiervoor hebben ze ook een automatische koppeling.

Vooruitzichten voor 1996 :

Geleidelijk aan mag men zich verwachten aan een verdere afstelling van lokomotieven : de machines zijn nogal storingsgevoelig en de reserve-onderdelen voor de motoren ontbreken gedeeltelijk. Nochtans is er nog een vrij grote behoefte aan dieselrangeermachines, vooral daar de werken voor de TGV-lijnen zich vanaf 1996 ook gaan uitstrekken ten oosten (richting Leuven) en ten noorden (aanpassing lijn 25), wat een meerbehoefte van ca. 5 machines met zich meebrengt.

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 01-01-95	75	Snelheid :	60 km/h
aantal op 31-12-95	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	NK	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 :

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

Na de reorganisatie van 1994 bleef de toestand in 1995 ongewijzigd. Wel werd Brugge thans de officiële benaming van de stelplaats, doch het onderhoud werd al gedurende langere tijd in de kleine Brugse werkplaats uitgevoerd. Voor de 82-ers zijn er drie inzetplaatsen : de meeste machines worden in Zeebrugge gebruikt voor de rangeringen in de vorming en in de zeehaven. Ook de bedrijven in de achterhaven worden door deze machines bediend.

Tweede inzet kennen de machines te Oostende, hier rangeren ze tussen het reizigersstation en de afstelbundels, in de werkplaats van de N.M.B.S. en de Wagons Lits, maar ook in de haven (vismijn). Derde kleinere inzet kennen de 82-ers te Brugge zelf, met diensten in de vorming, maar ook naar Zedelgem en de Bombardier / BN.

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

Na de uitbreiding van het bestand van Kinkempois in 1994, verzekeren de lokomotieven reeks 82 praktisch 90 % van alle rangeerdiensten binnen de Luikse agglomeratie : ze voeren de rangeringen uit te Kinkempois-vorming, te Liège-Guillemins, te Bressoux en Voroux en nemen de bedieningstreinen naar Chenée, Fexhe-le-Haut-Clocher, en Waremme voor hun rekening. Anderzijds zijn er nog verder afgelegen inzetplaatsen : Visé (met bediening van CBR-cementindustrie), Statte (bediening van Marchin), Poulseur (bediening van Aywaille) en Pépinster (bediening van Spa) voor hun rekening. Laatste taak zijn verschillende goederentreinen tussen de inzetplaatsen onderling en naar de diverse bedrijven, vooral in de Maasvallei.

Gouvy : 8203 / 8220

Deze stelplaats heeft enkel nog dez twee machines in depot : ze worden gebruikt voor lokale rangeringen te Gouvy, voor bedieningstreinen naar Vielsalm en Trois-Ponts en voor enkele lichterdiensten op de verbinding naar Trois-Vierges, tot in het grensplaatsje Bellain. Voor onderhoud gaan de machines naar Kinkempois. Tijdens de volgende jaren zullen ze waarschijnlijk veelvuldiger gebruikt worden bij de elektrifikatie van het baanvak Rivage - Gouvy.

De 82-ers bleven tijdens de eerste helft van 1995 hun gewone taken uitvoeren : eerst en vooral heeft men de stationsrangeringen tussen Antwerpen-centraal, Berchem en de afstelbundels. Hier worden drie lokomotieven gebruikt. De andere diensten worden vooral in de haven gereden : twee specifieke inzetgebieden zijn er te noteren. De helft van de machines verzekeren de rangeringen in de havendokken zelf en zijn vooral langs de kade te vinden. De andere helft sleept de bedieningstreinen in de noorderhaven, met bestemmingen de grote chemische bedrijven, de nieuwe ertsoverslaghaven te Zandvliet en de nieuwe havenaansluitingen. Meestal worden deze in treinschakeling gereden.

Vanaf de opening van de nieuwe havenlijn 11, worden vele treinen rechtstreeks gereden en vermindert de taak van de 82-ers in de noorderhaven tot gewone rangeerwerkzaamheden. De aankomst van de reeks 73 leidde tot het wegvallen van deze laatste diensten en meer en meer worden de machines gebruikt te Schijnpoort, de stelplaats zelf en ook al in de zuidelijke haven vanuit Kiel. Verder zijn er de lokale goederentreinen naar Lier, Kapellen en Essen, doch ook hier kan een 73-er of zelf een reeks 71 gebruikt worden.

Afwijkende versie :

De 8275 "Het Kalf" rijdt nog steeds rond zonder bedieningspost en is vooral aan te treffen in de noorderhaven voor de bediening van de noordelijke bedrijven. Doch of deze inzet gehandhaafd blijft is zeer twijfelachtig. Een nieuw inzetgebied is echter nog niet gevonden.

Reeks 84

Technische gegevens :

Bouwer :	ABR	Motor :	ABR (6 in lijn)
Bouwjaar :	1962	Transmissie :	Diesel-hydraulisch
Asindeling :	C	Vermogen :	400 kW
Aantal gebouwd :	70	Massa :	55 800 kg
aantal op 01-01-95	10	Snelheid :	50 km/h
aantal op 31-12-95	0		

Stelplaatsindeling :

8461	> TUC	8464	> TUC	8467	> TUC	8470	> TUC	
8462	> TUC	8465	> TUC	8468	> TUC			
8463	> TUC	8466	> TUC	8469	> TUC			

Inzet :

Antwerpen-Dam 8461 - 8470 (op 01/09/1995 naar TUC-rail)

Tot bij de zomerregeling reden de 84-ers vooral in de oude haven, voor rangeringen in de dokken, drie machines waren bedrijvig vanuit Muizen in de vorming zelf, maar ook te Mechelen en in de CW Mechelen.

Vanaf juni werden al drie lokomotieven aan Monceau afgestaan voor personeelopleiding en de eerste rangeerdiensten voor de TGV-lijnen, de diensten werden op dat ogenblik vooral door de reeks 85 overgenomen, even later door de vrijgekomen machines reeks 82. Met ingang van de winterregeling verdwenen de laatste 84-ers zowel uit Antwerpen alsook uit de gewone lijndienst.

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 01-01-95	25	Snelheid :	50 km/h
aantal op 31-12-95	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

Te Antwerpen is er gedurende 1995 een wijziging opgetreden door de afgifte van de reeks 84 : tot de zomerregeling werden een 15 lokomotieven gebruikt, vooral in de oude havendokken en vooral te Antwerpen-zuid en Antwerpen-Kiel. Van hieruit wordt ook Hoboken en Hemiksem bediend. Vier lokomotieven worden gebruikt te Antwerpen-Schijnpoot. Overige diensten zijn de verbindingstreinen tussen de vormingsstations van het Kiel , Schijnpoot en Antwerpen-noord. Verder bedienen ze ook Duffel, Kontich en Lier.

Vanaf de zomerregeling werden al enkele diensten van de reeks 84 overgenomen en met de winterregeling worden 21 van de 25 machines gebruikt : zo zijn de diensten in de oude haven uitgebreid en zijn er ook rangeerdiensten in de nieuwere delen van de haven. Korte tijd werden ze ook gebruikt te Muizen, doch hier komen ook de 73-ers en 82-ers tot inzet. De bedieningstreinen zijn echter praktisch volledig weggevallen en overgenomen door de 82-ers. Geleidelijk aan worden de havendiensten gereorganiseerd en tegen het einde van het jaar werd de inzet terug verminderd, daar verschillende havensekties samengevoegd werden. We mogen ook voor 1996 verdere verminderingen verwachten en kunnen de eerste lokomotieven afgesteld worden. Tegen 1998 wordt de schrapping verwacht.

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 01-01-95	40	Snelheid :	40 km / h
aantal op 31-12-95	36		

Stelplaatsindeling :

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

Inzet :

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

De lokotraktoren van Merelbeke worden nog vrij veel ingezet : twee machines worden gebruikt bij rangeringen in de CW Gentbrugge, en te Merelbeke stelplaats. Twee machines staan verder reserve te Gent-Zeehaven voor lichte rangeringen in de kanaalzone. Verder zijn er telkens één lokomotief te Aalst, te Denderleeuw en te Gent.

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

Antwerpen-Dam : 9107 / 9129 / 9139 / 9157

De lokotraktoren van Antwerpen worden zeer lokaal gebruikt : een machine rangeert in de stelplaats zelf, een tweede in de CW Antwerpen en in de bevoorradingspost, de derde staat te Berchem en verzekert de rangeringen in de afstelbundels voor het reizigersmaterieel.

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

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

Charleroi heeft vijf machines in dienst : twee te Charleroi zelf, één te Manage (met bediening van Ecaussines) en twee machines te La Louvière / Haine-St-Pierre. Verdere mogelijkheden liggen o.m. te Marchienne, Piéton en Châtelineau, dit ter vervanging van zwaardere rangeerdiesels.

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

Onderhouden te Kinkempois, komen deze machines praktisch niet in het Luikse, maar worden vooral op de Luxembourg-lijn gebruikt, dit vanuit de vroegere stelplaats Ronet. Twee machines zijn trouwens bedrijvig te Ronet / Namur en verzekeren de stationsrangeringen. Te Namèche wordt één 91-er gebruikt voor de bediening van Marches-les-Dames. Verder heeft Jemelle en Ciney ook zijn eigen stationsrangeerder. De overige machines staan te Ronet en Kinkempois en worden slechts zelden gebruikt.

Stockem : 9135 / 9137 / 9148 / 9153 / 9159

Steeds verder wordt de inzet van de zuidelijke lokotraktoren ingekrompen : nog slechts vier machines worden gebruikt : één, 91-er staat te Stockem voor rangeringen in de stelplaats, de tweede rangeert te Arlon, een derde machine staan te Libramont, maar bedienen hierbij ook Bertrix. De laatste lokotraktor rangeert te Athus en bereikt Aubange en Petange. De laatste 91-er staat reserve te Virton en wordt slechts sporadisch gebruikt.

Rangeerdiesellokomotieven museum

Reeks 71

Type 271

Technische gegevens :

Bouwer :	Baume & Merpent	Motor :	SEM (6 in lijn)
Bouwjaar :	1956 / 1957	Transmissie :	Diesel-hydraulisch
Asindeling :	D	Vermogen :	500 kW
Aantal gebouwd :	6	Massa :	82 500 kg
aantal op 01-01-95	1	Snelheid :	50 km/h
aantal op 31-12-95	1		

Stelplaatsindeling :

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

Inzet :

De 7103 (ex 271.006) staat in zijn laatste (gemoderniseerde versie) in de museumloods te Leuven. De lokomotief is niet gerestaureerd en niet ritvaardig.

Reeks 72

Type 272

Technische gegevens :

Bouwer :	Brugeoise / Nivelles	Motor :	SEM (6 in lijn)
Bouwjaar :	1956 / 1957	Transmissie :	Diesel-hydraulisch
Asindeling :	D	Vermogen :	500 kW
Aantal gebouwd :	15	Massa :	78 650 kg
aantal op 01-01-95	1	Snelheid :	50 km/h
aantal op 31-12-95	1		

Stelplaatsindeling :

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

Inzet :

De 7209 (ex 272.009) staat te Antwerpen-Dam, waar de restauratie aangevat werd, doch in 1994 ging de restauratie van de 608 voor en daarom viel de restauratie van de reeks 72 stil. Doch na de afwerking van de dieselmotorwagen zal nu ook de 272.009 in zijn oorspronkelijke vorm teruggebracht worden.

Reeks 83

Type 253

Technische gegevens :

Bouwer :	Cockerill	Motor :	Cockerill
Bouwjaar :	1956 / 1957		(6 in lijn)
Asindeling :	C	Transmissie :	Diesel-hydraulisch
Aantal gebouwd :	25	Vermogen :	400 kW
aantal op 01-01-95	2	Massa :	57 000 kg
aantal op 31-12-95	2	Snelheid :	50 km/h

Stelplaatsindeling :

8309	LMG CFV3V	8319	GT NMBS			
------	--------------	------	------------	--	--	--

Inzet :

Na de verkoop van de lokomotieven reeks 60, huurde de Temca een lokomotief reeks 83 - de 8309 - voor de bediening van de industrie-bedrijven rondom Mariembourg. Doch door het wegvallen van deze diensten wordt deze lokomotief niet meer gebruikt.

De N.M.B.S. behield één lokomotief reeks 83 voor zijn eigen useumpatrimonium : na een afstelling te Monceau werd de 8319 naar Haine-St-Pierre afgevoerd. De lokomotief is in zijn laatste versie bewaard en is niet ritvaardig.

Dienst infrastructuur

TUC-rail

Reeks 55

Technische gegevens :

Bouwer :	BN	Motor :	GM
Bouwjaar :	1961		(16 in V)
Asindeling :	C°C°	Transmissie :	Diesel-elektrisch
Aantal gebouwd :	42	Vermogen :	1 175 kW
aantal op 01-01-95	0	Massa :	110 000 kg
aantal op 31-12-95	10	Snelheid :	120 km/h

Stelplaatsindeling :

5501	FSR	5506	FSR	5509	FSR	5512	FSR	5517	NK
5504	NK	5507	NK	5511	FSR	5514	FSR	5524	NK

Inzet :

Met ingang van 1 september werden 6 lokomotieven reeks 55 getransfereerd naar de dienst infrastructuur, waarbij het onderhoud uitgevoerd wordt door de werkplaats Schaarbeek. Al deze lokomotieven zijn (of worden) uitgerust met het beveiligingssysteem van de TGV-lijnen type TVM 430. Naast deze machines die vast ingedeeld zijn bij de dienst infra, worden nogmaals 4 lokomotieven uitgeleend aan deze dienst. Het onderhoud van deze vier machines - de 5504, de 5507, de 5517 en 5524 - gebeurt nog steeds te Kinkempois. Als bijkomende lokomotieven bij een grotere noodzaak of vervanglokomotieven houdt Kinkempois de machines 5527, 5530, 5532, 5534 en 5539 reserve.

Vanaf augustus werden al drie machines overgebracht naar de stelplaats Monceau en hier werd de personeelsopleiding doorgevoerd. Vanaf midden september werden de lokomotieven reeks 55 - in treinschakeling - gebruikt voor het aanvoeren van de ballasttreinen vanuit Quenast en in mindere mate Lessines naar de werfbasis St-Druon. Na de massale aanvoer van steenslag in oktober werden de 55-ers ook enkele malen gebruikt voor de treinen met langgelaste spoorstaven tussen Schaarbeek dienst Baan en St-Druon.

In december - na de aanleg van het eerste baanvak tot in Antoing - viel de inzet voor enkele maanden stil en konden de uitgeleende machines terug naar Kinkempois. De 6 overige machines zullen vanaf januari gebruikt worden voor het uittesten en roderen van het nieuwe baanvak, nadien zullen ze dezelfde taak vervullen tussen Antoing en Ath.

De aanleg van de TGV-lijn



De personeelsopleiding voor de werktreinen werd vanuit Haine-St-Pierre gegeven
Lokomotieven reeksen 76 en 59 te Haine-St-Pierre op 29/05/1950 (Foto Martin © T.S.P.)



De testrit van de reeks 76 te Marcienne-au-Pont
Drie 76's op 28/06/1995 (Foto Herbiet © T.S.P.)

Reeks 59

Technische gegevens :

Bouwer :	Cockerill	Motor :	Cockerill
Bouwjaar :	1954 / 1955		(8 in lijn)
Asindeling :	B°B°	Transmissie :	Diesel-elektrisch
Aantal gebouwd :	55	Vermogen :	1 265 kW
aantal op 01-01-95	0	Massa :	87 200 kg
aantal op 31-12-95	10	Snelheid :	120 km/h

Stelplaatsindeling :

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

Inzet :

De 10 lokomotieven reeks 59 werden al voor begin van de zomerregeling naar Monceau - voor de diensten van TUC-rail - overgeplaatst. Nochtans zou het verschillende weken duren eer alle machines ter beschikking stonden. Na de personeelsopleiding en de nodige testritten, werden de 59-ers vanaf de tweede helft van juli geleidelijk aan gebruikt voor de voorbereidende werken, o.m. bij de aanleg van de werf St-Druon.

Vanaf de tweede helft van september konden de eerste ritten op de nieuwe lijn doorgevoerd worden. De 59-ers werden vooral gebruikt voor de zware ballasttreinen, waarbij steeds twee lokomotieven voor en twee achter gekoppeld werden. Deze werken duurden tot eind november, nadien viel de inzet voor het grootste gedeelte weg en staan de meeste machines afgesteld wachtend op het begin van de werken voor het tweede baanvak naar Ath. Vermelden we nog dat begin januari 1996 drie lokomotieven betrokken waren bij een botsing, die waarschijnlijk het einde zal betekenen voor deze machines.

Reeks 62

Technische gegevens :

Bouwer :	BN	Motor :	GM
Bouwjaar :	1961 - 1966		
Asindeling :	B°B°	Transmissie :	Diesel-elektrisch
Aantal gebouwd :	136	Vermogen :	1 200 kW
aantal op 01-01-95	14	Massa :	78 000 kg
aantal op 31-12-95	27	Snelheid :	120 km/h

Stelplaatsindeling :

6203	N-W	6251	TUC	6266	Z-O	6287	Z-W	6314	TUC
6205	TUC	6254	TUC	6269	TUC	6300	N-W	6320	TUC
6215	Z-O	6255	TUC	6273	N-W	6303	N-W	6329	Z-O
6242	Centr	6257	TUC	6275	Z-W	6305	TUC	6330	N-W
6246	TUC	6262	TUC	6283	TUC	6309	Z-O		
6250	TUC	6263	Z-O	6286	Z-W	6312	N-W		

Inzet :

De lokomotieven van de dienst infrastructuur zijn thans verdeeld over de verschillende distrikten en verzekeren vooral de zwaardere werktreinen bij belangrijke spoorvernieuwingswerken, meestal worden ze gebruikt voor ballasttreinen en voor het verdelen van langgelaste sporen. Het onderhoud wordt verzekerd door Merelbeke (N-W), Schaarbeek (centrum), Monceau (Z-W) en Kinkempois (Z-O).

Vanaf 1 september kreeg Monceau de 13 lokomotieven van TUC-rail in onderhoud. Vanuit St-Druon verzekeren de 62-ers vooral de lichtere treinen met diverse onderdelen, maar aze rangeren ook de binnenkomende treinen te St-Druon en soms slepen ze ook de treinen met materialen tussen St-Ghislain en St-Druon. Vanaf december worden de 62-ers ook veelvuldig gebruikt bij de elektrifikatie-werkzaamheden op de TGV-lijn.

Reeks 76**Technische gegevens :**

Bouwer :	Allan / Schneider	Motor :	Stork / Schneider
Bouwjaar :	1955 / 1958		(8 cil in lijn)
Asindeling :	B°B°	Transmissie :	Diesel-elektrisch
Aantal gebouwd :	150	Vermogen :	800 kW
aantal op 01-01-95	0	Massa :	72 000 kg
aantal op 31-12-95	25	Snelheid :	100 km/h

Stelplaatsindeling :

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

Inzet :

Na de revisie te Tilburg kwamen deze NS-lokomotieven tussen mei en augustus naar de stelplaats Schaarbeek over en hier werden ze aan testritten onderworpen om de kenmerken te kunnen opstellen. Zo werden de 76-ers al midden juni naar Haine-St-Pierre overgebracht voor personeelsopleiding rondom de stelplaats en op 28 juni werd een eerste zware testrit voorzien tussen Marchienne-au-Pont en Piétin met een zware ballasttrein op een helling van 20 /duizend tegen zeer lage snelheid om de opwarming van de traktiemotoren na te gaan. Hierbij werden ook de machines reeks 55 betrokken. Vanaf eind juli werd de dagelijkse trein tussen St-Ghislain en St-Druon door een 76-er gesleept.

Op 29 augustus werd met de 7617 en de 7604 een ultieme test uitgevoerd vanuit Antwerpen-noord voor een kolentrein naar Boom (Schelle) en korte tijd later werden alle lokomotieven vanuit Schaarbeek naar St-Druon overgebracht. Hier slepen ze vooral - net zoals de reeks 59 - de ballasttreinen op de nieuwe lijn. Per trein worden vier lokomotieven gebruikt. Verder worden de 76-ers ook regelmatig gebruikt voor de speciale reizigerstreinen van verschillende verenigingen. Na de elektrifikatie-werken worden de 76-ers als eerste naar de nieuwe uitvalsbasis Coucou bij Ath overgebracht.

Vermelden we nog dat het onderhoud te Schaarbeek gebeurt en uitgevoerd wordt door personeel van de NS-werkplaats Tilburg.

Afwijkende versie :

Van de lokomotieven zijn er 23 machines in de laatste standaard schildering van de N.S., nl. geel / grijs. Anderzijds bleef de 7608 - de ex-N.S. 2275 - in zijn oorspronkelijke bruine kleur en werd hierdoor een eenling. Een andere uitschieter is de 7617 : voor de officiële voorstelling werd deze lokomotief herschilderd, alle grijze vlakken werden nu in het N.M.B.S.-groen geschilderd, terwijl de bufferbalken rood werden. Hierdoor kreeg deze lokomotief een pseudo-N.M.B.S. kleurstelling.

Reeks 84

Technische gegevens :

Bouwer :	Baume / Marpent	Motor :	ABR
Bouwjaar :	1956 / 1962	Transmissie :	(6 in lijn)
Asindeling :	C	Vermogen :	Diesel-hydraulisch
Aantal gebouwd :	70	Massa :	400 kW
aantal op 01-01-95	31	Snelheid :	55 800 kg
aantal op 31-12-95	41		50 km/h

Stelplaatsindeling :

8426	FKR	8435	FGH	8448	FNDM	8457	FSR	8465	LNC
8427	Angleur	8437	FKR	8449	LNC	8458	FSR	8466	LNC
8428	Angleur	8439	FGH	8450	LNC	8459	FSR	8467	LNC
8429	FKR	8440	FGH	8451	FNR	8460	FSR	8468	LNC
8430	FKR	8441	FGH	8452	FNR			8469	LNC
8431	FKR	8442	FNR	8453	FNR	8461	LNC	8470	LNC
8432	FKR	8443	LNC	8454	FLV	8462	LNC		
8433	FNDM	8444	FNDM	8455	FHS	8463	LNC		
8434	FKR	8447	FNDM	8456	FHS	8464	LNC		

Inzet :

De 31 lokomotieven van de tweede bouwschijf zijn ondergebracht bij de dienst infrastructuur en de bovenstaande tabel geeft een overzicht over de standplaatsen van deze machines. Vermelden we nog dat de meeste lokomotieven gebruikt worden bij diverse werven en daarom ook niet altijd in de standplaats aanwezig zijn. Zo zijn er steeds lokomotieven van Merelbeke gestationeerd te Kortrijk en gans het zuidelijke deel van West-Vlaanderen bestrijken, terwijl de machines van Liège (Angleur) ook gebruikt worden vanuit Rivage, Gouvy en Jemelle. Voor de machines van Namur zijn er regelmatige standplaatsen te Ottignies en Ciney.

De 10 lokomotieven reeks 84 voor TUC-rail werden vanaf begin juli geleidelijk aan door Antwerpen-Dam afgestaan aan de stelplaats Monceau. Vanaf half juli werden de eerste machines gebruikt voor de aanleg van de werkbasis St-Druon en voor de aansluiting op de lijn 78 te Antoing. Pas begin september zouden ze hun werkelijke werk - het uitrangeren van de materiaaltreinen en het gereedzetten van de verschillende werktreinen - effectief opnemen. Verder verzekeren ze ook de rangeringen voor de brandstofaanvoer, de herstellingen aan de lokomotieven te St-Druon zelf. Deze taak voeren ze begin 1996 nog steeds uit, doch de eerste machines werden ook getransfereerd naar de tweede werkbasis Coucou te Ath.

Reeks 91

Technische gegevens :

Bouwer :	Cockerill / BN	Motor :	GM
Bouwjaar :	1961 / 1964		
Asindeling :	B	Transmissie :	Diesel-hydraulisch
Aantal gebouwd :	60	Vermogen :	240 kW
aantal op 01-01-95	24	Massa :	35 000 kg
aantal op 31-12-95	24	Snelheid :	40 km/h

Stelplaatsindeling :

9101	Deinze	9106	Deinze	9122	FMS	9134	FCR	9145	FCR
9102	Deinze	9108	FSR	9124	FMS	9138	FMS	9149	FCR
9103	Deinze	9116	FSR	9125	FCR	9140	CW Bas	9150	Wond.
9104	Deinze	9119	CWI FSR	9127	FCR	9141	FCR	9154	FNR
9105	Deinze	9121	CWI FSR	9128	FMS	9142	FNR		

Inzet :

De lokotraktoren reeks 91 worden vooral gebruikt voor lichte, lokale werktreinen in de onmiddellijke omgeving van de standplaats en in de nabijgelegen stations. Tijdens het vorige jaar zijn er vrij veel mutaties opgetreden door de aankomst van de zwaardere rangeerlokomotieven reeks 84 en vooral Charleroi en Mons kenden een uitbreiding van hun bestand.

Vijf machines verzekeren daarentegen de rangeringen binnen de installaties van de dienst infrastructuur, namelijk bij de Centrale Werkplaats Infrastructuur te Schaarbeek (de 9119, 9121 en 9116 als reserve), bij de creosoteerwerf te Wondelgem bij Gent (9150) en bij de Centrale Werkplaats te Bascoup (9140)

Daar de lokotraktoren voor de meeste diensten te zwak uitvallen, worden verschillende machines al gedurende geruime tijd niet meer gebruikt en in 1995 werden de 9101, 9102, 9103, 9104 en de 9138 (alle standplaats Deinze) teruggegeven aan de dienst transport en te koop aangeboden. Mogelijk volgen nog verdere machines dit lot.

Reeks 92

Technische gegevens :

Bouwer :	BN	Motor :	SEM
Bouwjaar :	1960		(6 in lijn)
Asindeling :	C	Transmissie :	Diesel-hydraulisch
Aantal gebouwd :	25	Vermogen :	250 kW
aantal op 01-01-95	18 + 1	Massa :	50 550 kg
aantal op 31-12-95	7 + 1	Snelheid :	45 km/h

Stelplaatsindeling :

9202	FSR	9208	FSR	9217	FNR	9222	FSR	
9206	FAZ	9213	Angleur	9220	FSR	9225	Deinze	

Inzet :

Na de aankomst van de lokomotieven reeks 84, worden de te zwakke machines reeks 92 praktisch niet meer gebruikt : enkel in het distrikt centrum worden ze nog enigszins reserve gehouden te Brussel-zuid / Vorst en te Brussel-noord / Schaarbeek. De machines van Angleur, Namur en Deinze staan reeds langere tijd reserve.

Vermelden we nog dat in 1995 niet minder dan 11 machines - die al geruime tijd niet meer gebruikt werden - afgevoerd werden. Ze werden begin 1995 aan de dienst transport teruggegeven en dadelijk uit het bestand geschrapt. Een deel van deze machines staat te Kinkempois uitgeweken.

Verder is er nog de 9206, die niet meer in enig effectief opgenomen is, maar als werktoestel in de CW Salzannes voor de interne rangeringen zorgt en zeer goed onderhouden wordt.

Dienst E.S. :

Reeks 00

Technische gegevens :

Bouwer :	La Brugeoise / Ragheno	Motor :	—
Bouwjaar :	1955	Transmissie :	<i>Elektrisch</i>
Asindeling :	101	Vermogen :	
Aantal gebouwd :		Massa :	80 000 kg
aantal op 01-01-95	0	Snelheid :	130 km/h
aantal op 31-12-95	1		

Stelplaatsindeling :

ES 106	FSR			
--------	-----	--	--	--

Elektrisch stel 106 - buiten dienst gesteld in juli 1994 - wordt omgebouwd tot meetrijtuig voor de nieuwe beveiligingsystemen type TBL met magnetische bakens. In één rijtuig wordt het meetgedeelte geïnstalleerd, hier wordt de functie en de frekwenties voor de beveiliging nagemeten, in het tweede gedeelte komt het verblijfsgedeelte voor het personeel. Het stel zal waarschijnlijk in de eerste helft van 1996 effectief ingezet worden voor deze metingen over het ganse net.

Reeks ES 100

Technische gegevens :

Bouwer :	Brugeoise / nivelles	Motor :	GM
Bouwjaar :	1948		(6 in lijn)
Asindeling :	1A	Transmissie :	Diesel-hydraulisch
Aantal gebouwd :	6	Vermogen :	150 kW
aantal op 01-01-95	6	Massa :	33 000 kg
aantal op 31-12-95	6	Snelheid :	45 km/h

Stelplaatsindeling :

ES 101	FSR	ES 103	FHS	ES 105	NK		
ES 102	FSR	ES 104	FSR	ES 106	FGSP		

Inzet :

Door de zeer geringe snelheid worden deze oudste stellen praktisch niet meer ingezet, enkel bij zwaardere storingen (bv. na een ongeval) komen ze nog sporadisch in dienst. Bij de meeste stellen is de motor trouwens defekt en worden ze meestal geslept. De officiële schrapping wordt voor 1996 voorzien.

Reeks ES 200

Technische gegevens :

Bouwer :	Brugoise / Nivelles	Motor :	GM
Bouwjaar :	1972		(6 in lijn)
Asindeling :	B	Transmissie :	Diesel-hydraulisch
Aantal gebouwd :	12	Vermogen :	200 kW
aantal op 01-01-95	12	Massa :	38 000 kg
aantal op 31-12-95	12	Snelheid :	60 km/h

Stelplaatsindeling :

ES 201	FCR	ES 204	FGSP	ES 207	FMS	ES 210	FR	
ES 202	FSR	ES 205	LL	ES 208	FLV	ES 211	FNR	
ES 203	LJ	ES 206	FN	ES 209	NK	ES 212	FSR	

Inzet :

Deze speciaal ontwikkelde stellen worden nog steeds - in beperkte mate - gebruikt voor herstellingen en onderhoud aan de bovenleidingen, doch worden zoveel mogelijk vervangen door de reeks ES 400. Met de levering van de nieuwe stellen reeks ES 500 in 1996, worden deze 12 stellen afgevoerd.

Reeks ES 300

Technische gegevens :

Bouwer :	Brossel	Motor :	Brossel
Bouwjaar :	1939 / omb 1960		(6 in lijn)
Asindeling :	A1	Transmissie :	Mechanisch
Aantal gebouwd :	12	Vermogen :	95 kW
aantal op 01-01-95	1	Massa :	22 000 kg
aantal op 31-12-95	0	Snelheid :	58 km/h

Stelplaatsindeling :

ES 301	FR > +			
--------	--------	--	--	--

Inzet :

Het laatste stel - de ES 301 - was nog te Brugge afgesteld, door een defect aan de transmissie. Op 1 juni werd deze tweeassige Brossel definitief afgevoerd en aan het museumpatrimonium toegevoegd. Het stel staat thans te Merelbeke voor de herstelling. De ES 301 wordt in zijn laatste toestand behouden. De ES 303 - sinds lang afgevoerd, staat nog steeds te Arlon.

Reeks ES 400

Technische gegevens :

Bouwer :	AM Nivelles	Motor :	SEM (6 in lijn)
Bouwjaar :	1955 / omb 1990		MTU/ Mercedes
Asindeling :	1A' 2'	Transmissie :	Diesel-hydraulisch
Aantal gebouwd :	11	Vermogen :	250 kW
aantal op 01-01-95	9	Massa :	50 000 kg
aantal op 31-12-95	9	Snelheid :	90 km/h

Stelplaatsindeling :

ES 401	FSR	ES 404	LL	ES 407	FLV	ES 410	FVS	
ES 402	FMS	ES 405	FN	ES 408	(FHS)	ES 411	(FCR)	
ES 403	FNR	ES 406	FG	ES 409	FR			

Inzet :

Deze stellen ondervinden zware problemen, hierdoor worden de omgebouwde stellen nu systematisch uitgerust met een nieuwe MTU/Mercedes motor en sleept de ombouw verder aan. Ook diverse defecten laat een rationele inzet niet toe en zodoende worden sommige stellen gesleept door een rangeerdiesel ingezet. Verder is de ombouw van de ES 408 en ES 411 - bij gebrek aan reserve-stukken - nog niet beslist. De omgebouwde stellen bezitten anderzijds een afwijkende schildering. De volgende tabel geeft de omgegevens en de huidige schildering :

ES 401	ex 4307	Schaarbeek	donkergroen met gele veiligheidsstrepen
ES 402	ex 4325	Mons	rood met gele veiligheidsbanden
ES 403	ex 4328	Namur	rood met gele veiligheidsbanden
ES 404	ex 4319	Arlon	memling kleuren
ES 405	ex 4326	Antwerpen-oost	geel met zwarte veiligheidsstrepen
ES 406	ex 4306	Gent-St-Pieters	rood met witte band
ES 407	ex 4320	Leuven	geel met zwarte veiligheidsstrepen
ES 408	ex 4305	(Hasselt)	ombouw uitgesteld
ES 409	ex 4309	Brugge	rood met witte band / gele lijnen
ES 410	ex 4315	Visé	memling kleuren
ES 411	ex 4324	(Charleroi)	ombouw uitgesteld

Verder werd beslist om de stellen, die nog niet uitgerust werden met een nieuwe motor , in 1996 opnieuw te moderniseren en uit te rusten met de MTU-motor. Tergelijkertijd wordt de standaard schildering in de Memling-kleuren - ook voor deze motorwagens ingevoerd. Mogelijk worden echter nog een 3-tal verdere motorwagens ES 400 uit het bestand afgevoerd en vervangen door de nieuwe ES-bovenleidingswagens reeks ES 500.

Reeks ES 46

Technische gegevens :

Bouwer :	Ragheno	Motor :	GM
Bouwjaar :	1952		(6 in lijn)
Asindeling :	1A'A1'	Transmissie :	Diesel-hydraulisch
Aantal gebouwd :	1	Vermogen :	125 kW
aantal op 01-01-95	1	Massa :	33 000 kg
aantal op 31-12-95	1	Snelheid :	80 km/h

Stelplaatsindeling :

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

Inzet :

Dit stel wordt vanuit Visé ingezet op de lijnen tot Tongeren, Bressoux en Montzen.

Reeks ES 500

Technische gegevens :

Bouwer :	Matisa	Motor :	MTU/Mercedes
Bouwjaar :	1996		(6 in lijn)
Asindeling :	B'2'	Transmissie :	Diesel-hydraulisch
Aantal gebouwd :	11	Vermogen :	250 kW
aantal op 01-01-95	0	Massa :	
aantal op 31-12-95	0	Snelheid :	120 km/h

Stelplaatsindeling :

ES 501	ES 504	ES 507	ES 510	
ES 502	ES 505	ES 508		
ES 503	ES 506	ES 509	ES 511 FBMZ	

Inzet :

Deze nieuwe stellen - met uiterst moderne uitrusting - worden per twee in elk distrikt gestationeerd en vervangen de oude stellen ES 100, ES 200 en de ES 4612. Elk distrikt krijgt dan nog één stel reeks ES 400 toegewezen en met deze stellen moet het onderhoud kunnen uitgevoerd worden.

De ES 511 wordt uitgerust met de beveiliging TVM 430 en wordt vanuit Brussel-zuid op de TGV-lijnen gebruikt voor onderhoud.

Rijtuigen N.M.B.S.

Overzicht Rijtuigen :

Type	Klasse	Bouwj	Tot	12/1995	Zitpl	Lengte	Opm	Snelh
TEE	A	1964	17	0	46	25 500	> S.N.C.F	160
T2		1974	6	6	36	26 400		160
I3	Bc	1960	40	0	72	23 334	+	160
I4	A	1966	22	0	54	24 042	+	160
	B	1966	15	15	54	24 042		160
	AB	1966	20	12	60	24 042		160
	ABk	1966		8	60	24 042	omb AB	160
I5	Bc	1967	45	45	60	25 062		160
I6	A	1977	20	20	54	26 400		160
	B	1977	60	43	66	26 400		160
	Bc	1988		15	46	26 400	omb B	160
I10	A	1988	15	15	66	26 400		160
	B	1987	80	79	86	26 400		160
	WR	1991		1	80	26 400	omb B	160
I11	A	1996	36		60	26 400		200
	B	1995	106		80	26 400		200
	BDx	1996	21	--	32	26 400		200
I	Dms	1978	34	27	0	25 100	bagager	160
K1	A	1933	122	0	64	23 320	+	120
	AD	1934	35	0	50	23 320	+	120
	ADR	1933	15	0	36	23 320	+	120
K3	B	1956	98	0	108	23 320	+	140
K4	A	(1994)	0	14	54	25 588	> S.N.C.F	140
	B	(1994)	0	55	80	25 588	> S.N.C.F	140
	BD	(1994)	0	15	72	25 588	> S.N.C.F	140
M2	A	1958	34	34	68	24 000		140
	B	1958	347	301	106	24 000		140
	Bx	1979		45	106	24 000	omb TD	140
	AB	1959	103	81	83	24 000		140
	ABx	1979		22	83	24 000	omb TD	140
	BD	1958	101	93	74	24 000		140
	BDx	1979		22	74	24 000	omb TD	140
	BDR	1958	15	15	64	24 000		140

Type	Klasse	Bouwj	Tot	12/1995	Zitpl	Lengte	Opm	Snelh
M4	A	1979	50	33	72	24 260		160
	Ax	1984		17	72	24 260	omb TD	160
	B	1980	430	246	104	24 260		160
	Bx	1984		183	104	24 260	omb. TD	160
	AD	1981	33	33	56	24 260		160
	ADx	1984	32	32	48	24 260	TD	160
	BD	1981	35	12	64	24 260		160
	BDx	1984		13	64	24 260	omb. TD	160
	BDk	1984		10	64	24 260	omb	160
M5	Ax	1985	15	15	140	24 000		160
	Bx	1985	97	97	200	24 000		160
	BDx	1985	18	18	200	24 000		160
M6	Ax	1998	tot. 340				dubbeldek	200
	Bx	1998						
	BDx	1998						
Expo		1973		4	0	22 300	ex II-B	140
Expo		1985	6	6	0	22 300	ex II-AB	140
Expo		1982	1	1	0	22 300	ex K1-B	140
Cine		1975	1	1	48	22 955		160
Meet		1981	1	1	0	25 100	ex I3	140
Meet		1968	1	1	0	23 460	bovenl.	120
Meet		1980	1	1	0	22 300	radioverb	120
Medisch		1973	2	2	0	46 120		140
Hulp		1979	5	5	0	22 300	ex I1	120
Schooltr		1984	5	5	0	22 290	ES	120
Werktr		1990	8	8	0	22 290	o.m. ex I3	140
Autotr.		1969	50	50	0	26 400		160

Leveringen :

Rijtuigen I 11 :

Voor de snelle binnenlandse verbindingen werden in 1993 nieuwe, comfortabele rijtuigen besteld en deze werden door Bombardier / BN ontworpen. Voor het eerst werd de zitplaatsindeling van 2+2 voor de tweede klasse aangehouden en werden de comfortseisen van de internationale rijtuigen aangehouden. Hierdoor werden ze dan ook als I 11 aangeduid en kunnen ze in het buurlandverkeer gebruikt worden. In het totaal werden 163 rijtuigen besteld: 106 exemplaren tweede klasse met 80 zitplaatsen, 36 rijtuigen eerste klasse met 60 zitplaatsen en 21 rijtuigen tweede klasse met bagageafdeling en uitgerust met een stuurstand voor trek-duwtreinen. Deze rijtuigen hebben 64 zitplaatsen.

De tabel op volgende bladzijde geeft een overzicht van de nieuwe nummering.

Type	Klasse	Nummering NMBS	Nummering UIC
I11	A	11 801 - 11 836	61 88 10 90 001 - 61 88 10 90 036
	B	12 801 - 12 906	61 88 20 90 001 - 61 88 20 90 106
	BDx	19 801 - 19 821	61 88 80 90 001 - 61 88 80 90 021

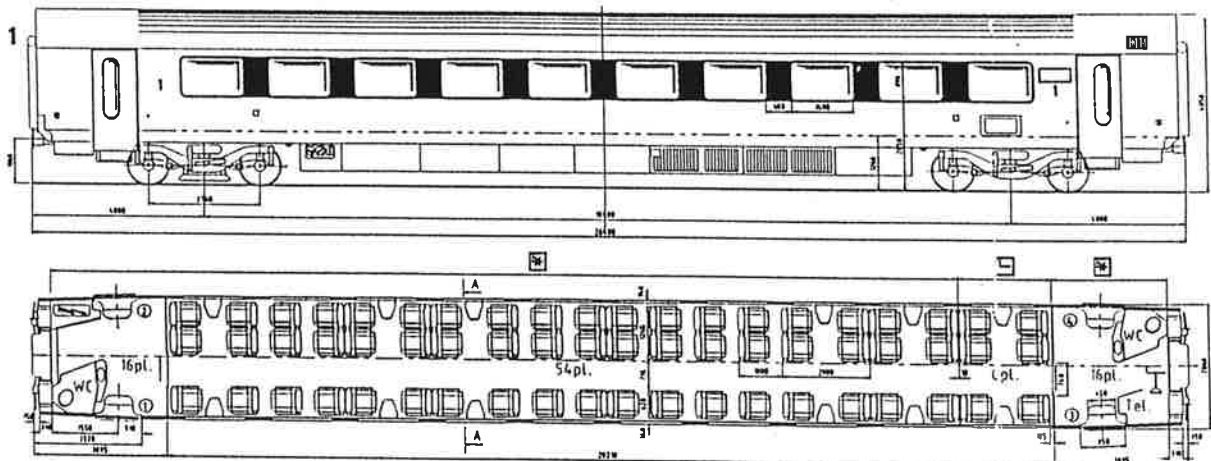
Het eerste rijtuig - de latere 12 801 - werd op 26 april door BN afgeleverd en onderging een aantal statische en dynamische proeven met het oog op de homologatie en de immatrikulatie van dit rijtuig. Na de aanneming werd het rijtuig gebruikt op de verbinding Oostende - Eupen voor zijn duurzaamheidsproeven.

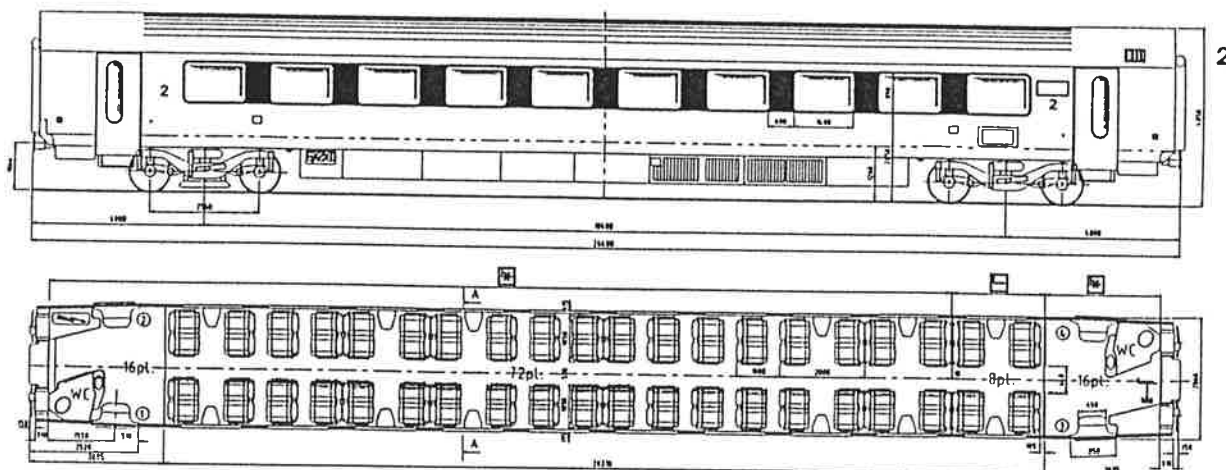
Midden augustus werd de beide volgende rijtuigen - een tweede en een eerste klasse rijtuig - geleverd en op 30 augustus werden de drie geleverde rijtuigen officieel aan de pers voorgesteld tijdens een rondrit Brussel-zuid - Mechelen - Braine-l'Alleud - Brussel-zuid. Op 4 september werden deze drie rijtuigen dan effectief in de reizigersdienst ingezet voor treinen Oostende - Liège - Welkenraedt - Oostende. Vanaf eind september zou de levering van deze nieuwe I 11 rijtuigen op gang komen en bij de jaarwisseling werden ca. 10 B-rijtuigen en 3 A-rijtuigen geleverd. Pas op 8 januari 1996 werd de eerste volledige trein uit I 11-rijtuigen samengesteld.

De eerste inzet wordt voorzien voor alle (binnenlandse) treinen op de verbinding tussen Oostende - Brussel en Liège - Welkenraedt/Eupen. Een toelating voor het berijden van het Duitse net (tot in Aachen) werd nog niet gevraagd. Na de aflevering van voldoende rijtuigen is de inzet voorzien voor de doorgaande treinen tussen Antwerpen en Charleroi. Voorlopig werden nog geen plannen opgesteld voor een inzet in een verdere toekomst.

Vermelden we nog dat de 21 stuurpost (identiek aan deze van de lokomotieven reeks 13 die deze treinen trouwens nadien gaan slepen) samen met de lokomotieven besteld werden.

Onderstaand worden de technische tekeningen van de eerste- en tweede-klasse-rijtuigen afgedrukt.





Rijtuigen K 4 :

Om de laatste oude rijtuigen typen K1 en K3 op korte termijn af te kunnen stellen, zocht de N.M.B.S. bij de buurlanden naar comfortabele rijtuigen, die in België nog een tiental jaar konden rijden. De keuze viel op de Franse rijtuigen type USI en een proefrijtuig werd in 1994 onderworpen aan een aantal tests tussen Ath en Silly. Begin 1995 werd het aankoopcontract gesloten voor in het totaal 84 rijtuigen en de tabel geeft een verdeling van deze rijtuigen en de nummering.

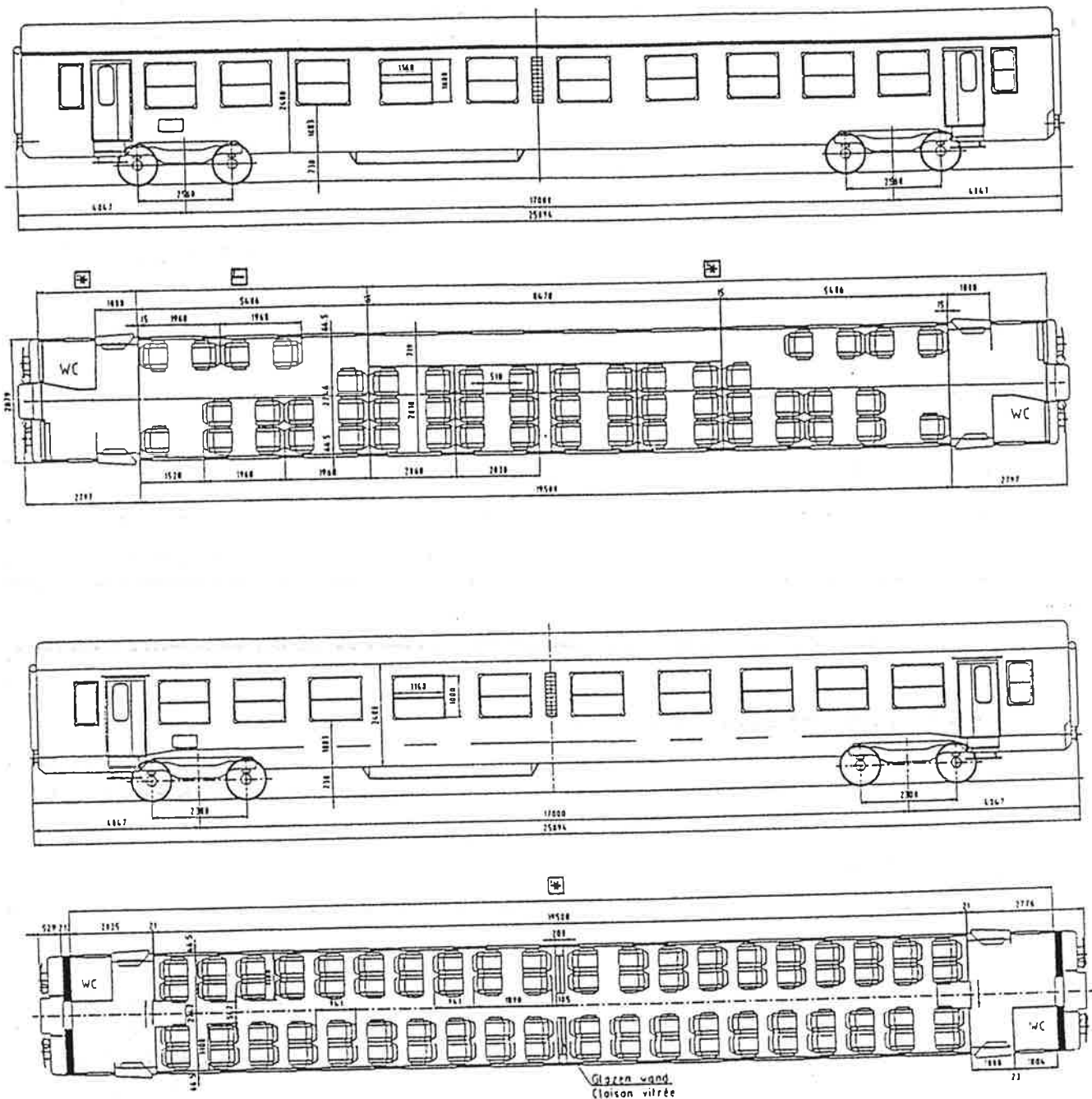
Type	Klasse	Aant	Nummer NMBS	UIC-nummer
K4	B	55	22 501 - 22 555	50 88 20 38 401 - 50 88 20 38 455
	A	14	21 501 - 21 514	50 88 18 38 401 - 50 88 18 38 414
	BD	15	29 501 - 29 515	50 88 82 38 401 - 50 88 82 38 415

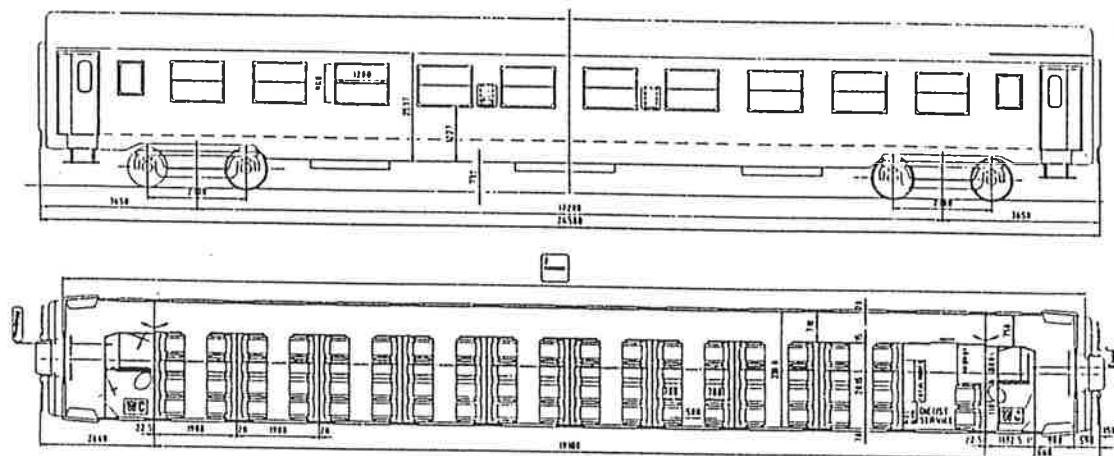
De rijtuigen worden door de Franse werkplaats van Saintes in orde gebracht en aangepast aan de Belgische normen. Zo wordt de schildering veranderd in de N.M.B.S. bordeaux/witte kleuren, worden aanpassingen doorgevoerd aan de deuren en bij 15 rijtuigen wordt één compartiment verwijderd en omgebouwd tot kleine bagageruimte. De eerste 10 rijtuigen zijn op 10 april vanuit Frankrijk te Schaarbeek aangekomen en ondergingen een aantal bijkomende tests.

Zo snel mogelijk werden de rijtuigen gebruikt in de piekurtreinen en als versterkingsrijtuigen en op 29 mei - met ingang van de zomerregeling waren al 3 volledige stellingen inzetbaar : zo werden ze gebruikt in de piekurtreinen tussen Brussel en Charleroi, Brussel - Oostende en Brussel - Zottegem. Geleidelijk aan worden ook de nieuwe bestemmingen Kortrijk, Gent en Mons aangedaan. Op 31 december waren 54 van de 84 voorziene rijtuigen in België aangekomen en konden al de voorziene diensten gereden worden. Tegen de volgende dienstregeling zullen alle rijtuigen in België aangekomen zijn. Vermelden we nog met ingang van de zomerregeling - en mits een zeer krappe reserve - alle rijtuigen type K1 en K3 afgesteld werden.

Overzichtstekening K4-rijtuigen :

- Eerste klasse (boven)
- Tweede klasse (midden)
- Tweede klasse / bagage (onder)





Bestellingen :

In de loop van 1996 wordt de bestelling uitgeschreven voor 340 nieuwe dubbeldekkertuigen type M6. Deze rijtuigen, die in trek-duwdienst ingezet zullen worden, zullen vanaf 1998 de verouderde M2-rijtuigen gaan vervangen.

Modernisering en :

M4 - rijtuigen :

Om de M4-rijtuigen aan de moderne comfortnormen aan te passen, werd door de CW Mechelen een grootscheeps moderniseringsprogramma voorzien en hiervoor werden in de loop van 1995 al drie rijtuigen - als prototype - omgebouwd. Begin oktober was dit het geval voor twee rijtuigen - het tweede klasse-rijtuig 52 417 en het eerste klasse-rijtuig 51 049. De modernisering omvat hier vooral de bekleding van de zetels, de vloerbedekking, het aanbrengen van nieuwe toiletten, de verandering van de bediening van de deuren en het meest in het oog springende, het aanbrengen van de nieuwe kleurstelling in de Memling-kleuren. Anderzijds werden de bagagerekken bij de 51 049 in de langsrichting aangebracht, wat tot een verbouwing had echter geen echte verbetering van het comfort tot gevolg.

In december werd een derde rijtuig gemoderniseerd en hier was de verbouwing ingrijpender : als proef werd enkel het middenkompartiment van het tweede klasse-rijtuig 52 437 aangepast : nieuw is ook hier het aanbrengen van een nieuwe kleurstelling en het aanbrengen van de bagarekken in de langsrichting, doch anderzijds werd ook de luchtverwarming aangepast waardoor de luchtstroom beter afgeleid werd. Het rijtuig bleef voorlopig in Bordeaux-kleurstelling. Begin wordt de beslissing voor een definitieve ombouw genomen.

DMS-bagagerijtuigen :

Om tot homogene stellen met de nieuwe I 11-rijtuigen te komen, worden de bagagerijtuigen van het type Eurofima thans in dezelfde kleurstelling gebracht als de rijtuigen. Hierbij was de 17 119 het eerste rijtuig dat in december 1995 door de CW Mechelen herschilderd werd. Naarmate er meer stellen in dienst komen, worden ook de bagagerijtuigen aangepast.

Schrappingen :

Door de overname van de Franse K4-rijtuigen enerzijds en door de levering van de eerste rijtuigen type I 11 konden de oudste rijtuigen nu definitief afgesteld worden.

Zo werden met ingang van de zomerregeling de laatste rijtuigen K1 (eerste klasse en bagage) samen met de K3-rijtuigen (tweede klasse) onmiddellijk afgesteld worden. Deze rijtuigen verzekerden nog een aantal piekurtreinen en werden vanuit Chatelet en Gent ingezet. De K4-rijtuigen namen de diensten over en slechts twee stellen rijtuigen bleven nog reserve voor speciale treinen en versterkingen, ze werden echter niet meer gebruikt. Deze stellen worden nog enkele jaren reserve gehouden voor speciale, historische treinen.

Een gelijkaardig lot werd voorzien voor de verouderde ligrijtuigen type I3 : deze rijtuigen werden reeds vanaf 1990 geleidelijk aan afgesteld, doch door de vermindering van het aantal nachttreinen werden ze in 1995 nutteloos. Ze waren reeds afgesteld en met ingang van de winterregeling werd ook deze laatste reserve definitief uit het effectief afgevoerd. Zes rijtuigen worden omgebouwd tot dienstwagons en dienen als slaappleghenheid bij de beide spoorvernieuwingstreinen van de N.M.B.S.

Door de uitbreiding van de TGV-diensten en de schrapping van de laatste T.E.E.-treinen werden de § oorspronkelijk Franse - rijtuigen terug verkocht aan de S.N.C.F. Hier worden ze nog ingezet voor enkele langeafstandstreinen.

Inzet :

T2- rijtuigen :

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

I4 - rijtuigen :

De effectieve inzet van deze oudere rijtuigen is al enkele jaren opgeheven, doch tijdens de zomerperiode worden deze rijtuigen nog zeer frequent gebruikt in de diverse internationale treinen, zowel als versterkingsrijtuigen, maar ook in de vele speciale bedevaart- en verlofsgangerstreinen. Met de levering van de I 11-rijtuigen en het vrijkomen van de I 6 en I 10-rijtuigen (bij de invoering van de Thalys-stellen) worden deze rijtuigen vanaf 1998 afgesteld. Thans ondergaan ze geen grote herzieningen meer en is een afstelling van enkele rijtuigen per jaar mogelijk.

I5 - rijtuigen :

De inzet van deze internationale ligrijtuigen gebeurt voornamelijk in de regelmatige treinen naar Zwitserland, Zuid-Frankrijk en Italië, verder als tweede klasse-rijtuigen in de autoslaaptreinen in de verschillende richtingen.

I6 - rijtuigen :

De Eurofima zitrijtuigen worden vooral gebruikt in de EC-treinen naar Duitsland (tussen Oostende en Köln), maar ook naar Zwitserland. Een aantal rijtuigen werden voorzien van de Memling-kleuren en rijden in deze verbinding naar Dortmund, maar ook in de EC-trein Vauban. Deze treinen hebben ook het omgebouwde Bistro-rijtuig in hun samenstelling.

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

I 10-rijtuigen :

De rijtuigen worden voor het grootste gedeelte gebruikt in de verbinding Oosten - Liège - Köln, waarbij een aantal rijtuigen de Memling-kleuren kregen en in deze trein meelopen. De reserve-rijtuigen worden als versterkingsrijtuigen in verschillende zomertreinen gebruikt.

M 2 - rijtuigen :

De M2-rijtuigen worden nog zeer intens gebruikt in minder belangrijke verbindingen en in piekurtreinen. Ze komen nog over het ganse net voor. De trek-duwtreinen in dieseltraktie worden thans gebruikt tussen Antwerpen en Neerpelt, tussen Hasselt en Mol enerzijds en tussen Charleroi en Couvin anderzijds. De elektrische trek-duwstellen worden in het Antwerpse gebruikt naar Turnhout, Leuven, St-Niklaas en Mechelen, in combinatie met de elektrische lokomotieven reeks 25. De M 2 - rijtuigen worden vanaf 1998 vervangen door de nieuwe dubbeldek-rijtuigen type M6

M 4 - rijtuigen :

Deze modernere rijtuigen komen over het ganse net voor in alle soorten treinen, meestal in elektrische traktie. Enkel tussen Liège en Luxemburg worden ze gebruikt in dieseltraktie met de reeks 55 uitgerust met elektrische verwarming. Tijdens de volgende jaren krijgen deze rijtuigen een verjongingskuur.

M 5 - rijtuigen :

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

Infrastructuur :

Voor het eerst in tientallen jaren is het spoorweginet in België terug aangegroeid : in eerste plaats is dit natuurlijk te danken door de aanleg van het eerste deel van de TGV-verbinding tussen de Franse grens en de aftakking te Antoing, maar ook door de opening van de nieuwe havenlijn, die het noordelijke gedeelte van de haven rechtstreeks verbindt met de lijn 27. Anderzijds werden geen lijnen - op enkele kortere industrietrajecten na - uit het bestand geschrapt. Op gebied van de elektrifikaties werd enkel het korte traject tussen St-Ghislain en Quéivrain onder draad gebracht.

Nieuwe lijnen :

lijn 01 - Franse grens - Antoing :

In 1995 werd het eerste deel van de TGV-verbinding praktisch afgewerkt. Voor dit deel werden de werken gestart in de loop van 1994 met de oprichting van de eerste werven voor de kunstwerken , begin 1995 begonnen de grootscheepse grondwerken voor de aanleg van deze lijnen en in mei werden de verbindingsswissels gelegd voor de aftakking vanaf de lijn 78 naar de nieuwe lijn. Gelijktijdig werd gestart met de grondwerken en de aanleg van de werkbasis te St-Druon. Dagelijks werden de materialen vanuit St-Ghislain aangevoerd.

Daar de S.N.C.F. al in mei 1995 zijn baanvak tot aan de Franse grens afgewerkt had en om de werken te bevorderen, werd het eerste deel op Belgische grondgebied vanuit Frankrijk gelegd : de lijn werd immers in juni ongeveer 200 m in België doorgetrokken en hiervoor moesten de "Belgische" materialen via Moeskroen aangevoerd worden.

Gedurende de ganse zomer zouden de ex-N.S.-lokomotieven instaan voor de aanleg van de werkbasis St-Druon en midden augustus was ook deze basis voor het grootste gedeelte klaar om het eigenlijke werk op de TGV-lijn te kunnen opvangen. Op 19 september werd de basis officieel in gebruik genomen en kon de effectieve aanleg van de nieuwe lijn van start gaan. Voor deze werken werden de nodige lokomotieven vanuit Monceau naar St-Druon getransfereerd, konkreet gaat het om 10 lokomotieven reeks 59 (voor ballastreinen), 13 lokomotieven reeks 62 (voor gemengde treinen met allerhande materialen), 25 lokomotieven reeks 75 (ballastreinen en treinen met spoorstaven) en 10 rangeerlokomotieven reeks 84 (interne rangeringen).

Eind september begon men met het leggen van de sporen van de TGV-lijn en deze werf vorderde ongeveer met ongeveer 1 500 m per dag. Hierbij werd een speciale procedure uitgevoerd waarbij eerst een voorlopig spoor aangelegd werd en waarbij men - door middel van een portiek - de gereedgemaakte stukken spoor op de bedding aanbracht. Dan werden de definitieve sporen gelost en werden deze in de plaats van het voorlopige spoor gelegd. Het tweede spoor werd op de gewone wijze aangelegd waarbij de materialen via het eerste spoor aangevoerd werden. Nadien werden de ballast aangebracht, meestal met treinen met een massa tussen de 1 200 en 1 600 ton. Hiervoor zijn er 5 tot 7 treinen per dag nodig.

Na ongeveer drie maanden was de aanleg van de sporen afgelopen en tussen 15 en 22 december werden de meet- en rodage-ritten georganiseerd. Gelijktijdig werd de lijn al door verschillende spoorwegverenigingen met speciale treinen bereiden. Vanaf januari begint men met de elektrificatie- en seinwerken. De lijn wordt in mei overgedragen voor de nodige testritten en vanaf juni officieel in gebruik genomen.

Baanvak Antoing - Arbre (Ath)

Vanaf april 1995 werden de grondwerken op dit traject gestart, al vroeger werd begonnen aan de kunstwerken, waarbij het viadukt te Attre hierbij met zijn 2 200 m het grootste van de lijn wordt. Tegen het einde van 1995 was de bedding voor de toekomstige - ca. 30 km lange - lijn in volle uitvoering, terwijl de meeste kunstwerken afgewerkt waren. Men verwacht dat de spoorwerken op dit deel van de lijn een aanvang kunnen nemen in de loop van augustus 1996.

Anderzijds is de werkbasis - waarvan het grootste gedeelte ook na de werken blijft bestaan als uitvalsbasis voor de de TGV-lijn - Coucou (bij Ath) praktisch volledig afgewerkt en kan ze in het eerste semester van 1996 in dienst genomen worden.

Arbre - Halle :

Vanaf Ath tot in Edingen zijn alle kunstwerken volledig afgewerkt, voor het gedeelte tussen Edingen en Halle - dat naast de autosnelweg A8 verloopt, is men volop bezig om alle op- en afritten, samen met de verdere bruggen aan te passen aan het nieuwe tracé, de afwerking van deze kunstwerken verwacht men tegen juli 1996. Dan kan begonnen worden met de omvangrijke grondwerken voor de aanleg van de bedding.

Halle - Brussel-zuid :

Hier gaan de ingewikkelde spoorwerken volgens de planning vooruit : omwille van de verschillende lijnen die in dienst moeten blijven, worden de werken in verschillende fasen uitgevoerd. Vooral te Halle vergen de werkzaamheden nog verschillende jaren tot de afwerking bereikt is, op het overige gedeelte zijn de kunstwerken aangepast of vernieuwd en praktisch overal ligt de bedding van de nieuwe lijn. Deze komt trouwens midden tussen de sporen van de binnenlandse verbinding lijn 96 Brussel - Mons / Tournai

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

Voor deze lijn zijn de werken nog steeds beperkt tot de tunnel onder de autosnelweg te Bierbeek (werken gereed) en het verlenen van de bouwvergunningen. Pas in juni 1996 starten de volgende werken met de aanpassing van het vormingsstation te Voroux tot werkbasis en de aanpassing van de lijn 36 voor de vertakking naar de nieuwe TGV-lijn.

lijn 11 - havenlijn :

Om de nieuwe industriën in het noorden van de haven te ontlasten werden in de beginjaren negentig beslist om een omleidingslijn aan te leggen tussen de industriële lijn 223 en de lijn 12 ten noorden van het vormingsstation. In 1993 werd het eerste gedeelte van deze lijn tussen de verbinding met de lijn 27 A en de nieuwe ertsoverslaghaven te Zandvliet opengesteld en korte tijd later werd deze dubbelsporige lijn geëlektrificeerd. Deze lijn loopt vanaf de ertsoverslaghaven via een verbindingsbocht naar het gebied ten noorden van het vormingsstation Antwerpen-noord en komt bij de inrit op de bestaande lijnen. Door deze eerste verbinding was het mogelijk om de volledige ertstreinen elektrisch vanuit Zandvliet naar de verschillende bestemmingen te voeren.

Het tweede deel werd vanaf 1994 aangelegd en takt bij de verbinding Stabroek af van het vorige baanvak en gaat dan via de middenberm van de autosnelweg A 12 naar Bergen op Zoom naar de noordelijke haven bij Berendrecht. Net voor de Nederlandse grens takt de lijn terug af en verbindt dan de industriële lijn 223 (vertakking Noordland). De lijn is enkelsporig en niet geëlektrificeerd. Deze lijn maakt het mogelijk om de treinen met chemische produkten afkomstig van BASF, Monsanto of Degussa rechtstreeks af te voeren, ofwel naar Antwerpen-schijnpoort ofwel naar Antwerpen-noord.

Vermeldenwe nog dat het de bedoeling is deze havenlijn verder te trekken tot in Lier en daar aan te sluiten op de verbinding naar Aarschot. Voor dit baanvak zijn er nog twee tracés ter studie, maar beide oplossingen stuiten op hevige kritiek van de bewoners uit de streek.

De nieuwe lijn 11 werd op 2 juli ingehuldigd met een speciale trein gesleept door de 6267 van Hasselt en bestond uit twee M4-rijtuigen en een generator-pakwagen. Op deze nieuwe verbinding komen zowel de lokomotieven reeks 51 (voor de doorgaande treinen) als de rangerlokomotieven reeksen 82/73 en 75 tot inzet.

Elektrifikaties :

lijn 97 - St-Ghislain - Quéivrain

Nadat de beslissing voor de elektrifikatie van dit korte baanvak in 1985 genomen werden, begonnen de werken in de loop van 1993, doch omwille van financiële problemen zouden de elektrifikatie- en moderniseringswerken meer dan twee jaar aanslepen en begin 1995 waren de werken zo ver gevorderd dat de spanning ingeschakeld kon worden. Op 12 mei 1995 werd de nieuwe verbinding ingehuldigd, waarbij de 424 de ministriële trein reed. Vanaf het begin van de zomerregeling op 28 mei werden de oude treinen met de reeks 62 in trek- en duwtreinen met de rijtuigen type M2 vervangen door de driedelige breaks die de verbinding Brussel - Quéivrain voor hun rekening nemen.

lijn Gent - Lichtervelde - De Panne :

Net zoals de lijn 97, zou de verbinding naar De Panne af te rekenen krijgen met ernstige vertragingen door de financiële moeilijkheden, doch eind 1995 waren de werken zover gevorderd dat praktisch overal de bovenleidingsdraad aanwezig was, wel moeten nog werken uitgevoerd worden aan de voedingsleidingen en de traktie-onderstations, terwijl ook in de stations nog enkele zijsporen onder draad moeten gebracht worden. De moderniseringswerken aan de lijn - o.a. het afschaffen van enkele overwegen - is nog niet afgesloten.

De elektrische traktie wordt nu definitief ingevoerd met ingang van de zomerregeling van 1996, waarbij de bestaande treinen praktisch niet aangepast worden en er enkel een overschakeling gebeurt naar de stellen reeks 06 van Oostende. De ritduur wordt met ca. 5 minuten ingekort. Deze elektrifikatie werd voor het eerst uitgevoerd in een lichter systeem en zal waarschijnlijk de laatste langere lijn worden die nog in 3 000 V uitgevoerd wordt.

overige lijnen :

Lijn Rivage - Gouvy :

De voorbereidende werken gaan in een traag tempo verder en zo werd over het grootste gedeelte het tweede spoor verwijderd en werd de signalisatie aangepast aan de elektrische traktie. Dit houdt een verregaande modernisering en centralisatie in, maar ook de vermindering van het aantal blokken. Naar de laatste planning zou de effectieve elektrifikatie starten in het tweede semester van 1996, de indienstname is nog steeds voorzien voor 1998.

Lijn Dinant - Bertrix - Virton - Athus :

Ook hier gaan de voorbereidende werken verder en zo zijn er in 1995 al belangrijke moderniseringswerken uitgevoerd : zo verdween de mechanische seinrichting thans volledig van de Athus-Meuse-lijn en werden de nieuwe lichtseinen zo geplaatst dat ze voldoen ook na de modernisering. Verder zijn er op talrijke plaatsen al werken uitgevoerd om het vrije ruimte-profiel aan te passen voor de bovenleiding en werden in diverse stations de sporenplannen aangepast, meestal drastisch ingekrompen.

Verder werden ook de eerste bovenleidingspalen op de lijn aangebracht, niet om de rijdraad op te nemen, maar om de nieuwe optische kabel voor de signalisatie en de telefoonverbindingen aan op te hangen. Deze plaatsing werd in januari 1995 uitbesteed en eind september werden de eerste palen geplaatst. De werkelijke elektrifikatie begint in 1998 en wordt in 2000 afgesloten. Vermelden we nog dat de reizigerstreinen verder in dieseltraktie, met de nieuwe stellen reeks +1 blijven rijden, terwijl de volledige goederentraktie over de Athus-Meuse-lijn gevoerd zal worden en hiervoor worden de lokomotieven reeks 13 gebruikt.

Lijn Puurs - Boom :

Ook de vernieuwing van de brug wordt nu terug in het investeringsplan opgenomen en dit korte stuk zou in 1998 terug opengesteld worden, ditmaal met elektrische traktie.

Modernisering / investeringen :

Lijn 36 A : Brussel-zuid - Luchthaven :

In 1995 begonnen de vernieuwingswerken aan de lijn naar de luchthaven : samen met de openstelling van het nieuwe luchthavengebouw wordt ook de uitbouw van het nieuwe station uitgevoerd. Dit komt haaks te staan op het huidige station en kan treinen tot 8 rytuigen ontvangen. Ook de lijn moet verlegd worden en gaat in de toekomst onder de landingsbaan door en het is voorzien dat deze lijn doorgetrokken wordt tot in Mechelen, dit langs de autosnelweg.

Werkplaatsen en stelplaatsen :

In het vijfjarenplan van de N.M.B.S. wordt grote nadruk gelegd op de modernisering van de werkplaatsen en voorziet de volgende investeringen :

CW Salzannes wordt verder gemoderniseerd : na de proefstand voor de dieselmotoren en de nieuwe simulator voor de opleiding van de bestuurders, wordt vooral de grote loods voor de herstellingen grondig gemoderniseerd. Anderzijds worden vele diensten gekoncentreerd en kunnen verschillende oude werkplaatsen verdwijnen. Waarschijnlijk zal de oppervlakte met ongeveer 30 % verminderen. **CW Mechelen** wordt vanaf 1996 op dezelfde wijze gemoderniseerd en krijgt een nieuwe band voor de herstelling van de rytuigen en een simulator.

Bij de stelplaatsen wordt gestart met de bouw van de nieuwe stelplaats van **Charleroi** (gelegen te Charleroi-sud-Quai). Hiervoor werden de sporen in dit vormingsstation al opgebroken en werden de terreinen bouwrijp gemaakt. De bouw van de nieuwe stelplaats Antwerpen-noord werd echter nog niet opgenomen in het moderniseringsprogramma.

Bij de lokale onderhoudsposten zijn er investeringskredieten voorzien voor de werkplaats voor rytuigen te Oostende en de modernisering van de uitrusting van de onderhoudsplaatsen voor rytuigen te Châtelet en Liers.

Infrastructuur :

Bij de modernisering van de lijn zullen er vooral werken uitgevoerd worden om de referentie-snelheid te verhogen op de assen Oostende - Brussel, Liège - Welkenraedt, Essen - Antwerpen, Brussel - Charleroi en vooral de modernisering van de as Brussel - Luxembourg. Hiervoor wordt 3,7 miljard uitgetrokken.

Verder wordt ook de modernisering van de reizigersstation verder gezet en met 1,3 miljard zijn er werken te Antwerpen-centraal (aanpassing voor tunnel naar Antwerpen-Dam) , Brussel-zuid (afwerking van Eurostar-terminal) , Brussel-Leopoldswijk en kleinere werken te Arlon, Brugge, Charleroi-sud, Veurne (door elektrifikatie) La Louvière-sud, Leuven, Mechelen, Ottignies, Roeselare, Tournai, Verviers en Welkenraedt (nieuw station).

Voor het voorstadsnet van Brussel en voor de uitbouw van de bestaande lijnen zijn er echter zeer weinig kredieten voorzien en moet er nog onderhandeld worden met de gewesten. Deze zouden moeten tussenkomen bij de modernisering van de regionale lijnen, mogelijk worden sommige lijnen trouwens door de regionale overheid volledig overgenomen.

Schrappingen :

Tijdens 1995 zijn geen effectieve lijnen uit het N.M.B.S.-bestand buiten dienst gesteld. Wel werden op verschillende plaatsen de stationemplacements aangepast en vooral vereenvoudigd. Dit werd zowel uitgevoerd naar aanleiding van de elektrifikaties (Athus-Meuse, Rivage - Gouvy en Gent - De Panne) maar ook door de sluiting van diverse bedrijven (vooral in de streek van Charleroi). Verder zijn er verschillende industriële aansluitingen dicht gegaan, en werden de loskoeren van St-Niklaas, Lokeren, St-Ghislain, Mariembourg en Marloie gesloten.

In de goederendienst werden de installaties uitgebreid in de Antwerpse haven, te St-Ghislain, Quenast, Lessines en Ath (voor de aanleg van de TGV) en in het Genkse.

Grensovergangen :

Hoge-Snelheids-Lijn :

Een nieuwe dienst werd in de loop van 1995 in het leven geroepen, nl. de TGV-diensten. Hiervoor werd eigen materieel ontworpen door de Franse (en Belgische) spoorwegen en vanaf begin 1996 was ook de nieuwe grensovergang op de TGV-lijn een feit. Voor dit verkeer zijn thans al twee verschillende treinstellen in dienst en worden twee nieuwe treinen verwacht voor 1996/ 1997.

- De Eurostar-treinen :

Deze treinstellen waren de eerste die effectief in dienst kwamen : vanaf november 1994 werd de dienst tussen Brussel en London (en ook tussen Paris en London) opgenomen door deze treinstellen die eigendom zijn van de Franse, Britse en Belgische spoorwegen. Het aantal diensten groeide in de loop van 1995 steeds verder aan. Het parcours verloopt nog steeds vanuit Brussel-zuid via de lijn 94 (Ath - Tournai) naar Lille om hier de TGV-lijn naar de kanaaltunnel te nemen.

Vanaf 2 juni 1996 wordt de nieuwe verbinding tussen Antoing en Lille in gebruik genomen en rijden de Eurostar-treinen dan via de lijn 96 (langs Mons) naar de kanaaltunnel en dit levert reeds een duidelijke rit-tijdverkortung op.

De treinstellen worden in pool ingezet, waarbij het onderhoud in België in de nieuwe werkplaats Brussel-zuid gebeurt.

- TGV-stellen type Réseau :

Na de overname van de eerste T.E.E.-treinen tussen Paris en Brussel in maart 1995, werd met ingang van de zomerregeling een derde treinpaar van deze verbinding met de nieuwe stellen gereden. Meteen was dit het einde van de beroemde T.E.E.-verbinding tussen de beide hoofdsteden, maar ook het einde voor de inox-T.E.E.-rijtuigen van de Franse en Belgische spoorwegen. De Belgische rijtuigen werden terug aan de S.N.C.F. overgedragen. Voor de lokomotieven - nl. de reeksen 18 en CC 40 100 - was er nog enig respijt.

Nieuw in deze verbinding was ook dat de TGV-stellen type Réseau (nrs 4501 - 4530) in grijs / blauwe kleurstelling nu via de lijn 94 en via Tournai reden. Vanaf de zomerregeling werd ook een bijkomende langeafstandsverbinding tussen Brussel en Nice ingehuldigd. Hierbij voldoen de driespanningsstellen volledig. Bij de indienstname van de Thalys-stellen in juni 1996, blijft het type Réseau ook nog België aandoen, zowel voor de dienst naar Nice, maar ook om de nieuwe dienstregeling - die 14 treinparen voorziet - te kunnen rijden.

- Thalys-stellen type PBA :

Tijdens de tweede helft van 1995 werden de 10 laatste stellen type Réseau in een gewijzigde vorm uitgebracht. De nrs 4531 tot 4540 kregen een nieuwe outfit in rood - lichtgrijs, een nieuw interieur, maar ook de verplichte treinbeïnvloeding ATB, noodzakelijk voor het verkeer in Nederland.

Op 27 november werd het eerste stel - de 4533 - naar Nederland overgebracht voor testen en opleiding van het personeel en reed ondermeer tussen Utrecht en Amsterdam. Voor België waren geen extra-testen voorzien en vanaf begin 1996 werden de eerste stellen op proef in ons land ingezet. Op 9 januari was de officiële voorstelling te Utrecht (4533) en Brussel-zuid (4531) en korte tijd later werden de eerste ritten in commerciële dienst opgetekend.

Vanaf 29 januari werd de eerste dienstregeling voorzien voor het treinpaar TGV 81 / TGV 84 en vanaf 2 juni worden gelcidelijk alle diensten op deze verbinding overgenomen. Tergelijkertijd worden vier treinen doorgetrokken tot in Amsterdam . één trein heeft Antwerpen-centraal als eindpunt, twee treinen rijden door tot in Liège-Guillemins. In eerste instantie is er een gemengde dienst met de stellen type Réseau, waarbij de treinen naar Nederland met de Thalys-stellen gereden wordt.

- Thalys-stellen type PBKA :

Eind 1995 werd het eerste vierspanningsstel type PBKA (Paris-Brussel-Köln-Amsterdam) door Alstom afgeleverd en na testen op het Franse net, werden in december ook de eerste testen onder de 15 000 V doorgevoerd. Naar alle waarschijnlijkheid zullen de eerste testen in België en Nederland in de loop van april 1996 doorgang vinden.

De definitieve Thalys-stellen wijken duidelijk af van de typen PBA door het feit dat de motorwagens dezelfde neus bezitten als de Eurostar-treinstellen, de tussenrijtuigen zijn echter identiek met deze van het type PBA. Vermelden we nog dat de N.M.B.S. 10 dergelijke stellen aankoopt voor het verkeer naar Amsterdam en Köln.

- ICE-stellen type 2 :

Ook de Duitse spoorwegen (DBAG) is bezig aan de ontwikkeling van vierspanningsstellen type ICE en hiervoor werden twee tussenrijtuigen tussen 16 en 18 mei 1995 onderworpen aan testritten op het Belgisch net, tussen Ath en Silly. De testen werden uitgevoerd door een Duitse diesellokomotief reeks 218 en een Duits meetrijtuig. De overbrenging van de ganse trein gebeurde echter door een Belgische lokomotief reeks 27.

Deze diensten zouden vanaf 2001 in dienst gaan met vertekpunt Oostende, via Brussel naar verschillende Duitse bestemmingen in het ICE-net.

Grensoverschrijdend materieel :

Naast de TGV-verbindingen is het grensoverschrijdend verkeer in 1995 nog verder doorgevoerd, doch het aantal gebruikte lokomotieven daalde hierbij duidelijk en werd een rationalisatie doorgevoerd. In de volgende jaren zal dit (reizigers)verkeer echter gedomineerd worden door de nieuwe stellen.

Nederland (N.S.) :

Zelzate - Sas-van-Gent

Deze enige overgang naar Zeeuws-Vlaanderen wordt uitsluitend bereden door machines reeks 62 van Merelbeke, eventueel worden bijkomende treinen ook door de machines reeks 73 en in mindere mate ook de reeks 51 gesleept. Uiterste plaats voor de Belgische lokomotieven is het grensplaatsje Sas-van-Gent

De Nederlandse lokomotieven reeks 2200 komen sporadisch tot in Zelzate. Voor onderhoud moeten ze wel over Belgisch grondgebied (via Antwerpen) naar de Nederlandse werkplaats Tilburg. Er zijn gemiddeld een vijftal treinparen per dag op de grensovergang, meestal naar de petro-chemische bedrijven rondom Terneuzen.

Essen - Roosendael

Dit is de belangrijkste grensovergang tussen België en Nederland en de reizigersdienst wordt vooral gereden met de reeksen 11 (Benelux-treinen) en 25.5 (internationale treinen). Vanaf 2 juni vallen deze echter weg en worden ze gereden door de nieuwe Thalys-stellen. Voor de reeks 25.5 houdt de inzet dan ook waarschijnlijk op. In de lokale dienst werd de stoptrein naar Essen doorgetrokken tot in Roosendael en hier worden thans uitsluitend stellen reeks 09.5 gebruikt.

In de goederendienst heeft men vooral lokomotieven reeks 21 en 27 voor deze treinen. Eindpunt is hier Roosendael, vanaf eind 1995 werden de machines reeks 23 ook terug toegelaten op dit baanvak. De inzet van de machines reeks 25.5 tot in Rotterdam werd door de N.S. verworpen. In de lokale dienst komen de Nederlandse machines reeks 6400 tot in Essen, doch rijden ook sporadisch door tot in Antwerpen-noord.

Hamont - Budel

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

Thans is er een studie om deze lijn - de befaamde "Ijzeren Rijn" - terug open te stellen voor de goederendienst. Vanaf 1998 zouden de nieuwe Belgische tweeledige stellen reeks 41 dan doorrijden tot in Weert, een niet geëlektrificeerde goederenlijn zal echter maar een gering succes kennen.

Visé - Maastricht

In het reizigersverkeer worden hier de driedelige Breaks reeks 03 ingezet tot in Maastricht, dit in de verbinding tussen Blankenberge via Brussel en Liège naar de Nederlandse maasstad. De autoslaaptreinen op deze verbinding worden gesleept door machines reeks 27 en in mindere mate de reeks 55.

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

Duitsland (DB AG) :

Het grensoverschrijdend verkeer is weer iets teruggelopen en dit heeft een weerslag op de gebruikte lokomotieven.

Montzen - Aachen-west

Deze belangrijke goederenovergang kent nog steeds een indrukwekkend verkeer met een 25 grensoverschrijdende treinen per dag. Hier is de dienst goed verdeeld : de N.M.B.S. rijdt een gedeelte van de internationale treinen door tot in Aachen-west, hierbij komen nog steeds de machines reeks 51 (Hasselt en Antwerpen-Dam) en 55 (Kinkempois) in het Duitse vormingsstation.

De lokalere diensten worden gereden door de Duitse diesels reeks 215 van Krefeld : deze machines doen alle verbindingsritten tussen Montzen en Aachen-West, maar - om het km-overschot van de Belgische loks naar Köln te compenseren - staan er nog steeds 3 à 4 lokomotieven reeks 215 ter beschikking van de Belgische spoorwegen : met bestuurders van Montzen rijden ze door tot in Antwerpen-schijnpoort (met de Huckepack-treinen) maar ook tot in Kinkempois, Welkenraedt, Hasselt en Winterslag / Ford Genk. Deze diensten zijn echter in 1995 verminderd.

Welkenraedt - Aachen-Hbf

Deze reizigersovergang kent nog steeds hetzelfde stramien : in de doorgaande diensten rijden de meerspanningslokomotieven reeks 16 (en in mindere mate ook de reeks 18) tot in Köln. Om de inzetreeksen te ontspannen werden enkele treinen uit de reeks weggetrokken. Vermelden we nog dat de "Memling" bij voorkeur door de herschilderde lokomotieven 1601 of 1602 gesleept worden.

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

Deze overgang wordt ook regelmatig gebruikt voor speciale (historische) treinen naar ons land en in 1995 was dit het geval voor de diesellokomotief reeks V 200, maar vooral door de ex-T.E.E.-stellen reeks VT 11.5, die ondermeer naar Oostende en Spa reden. Ook de oudere stellen reeks T 08 kwamen in 1995 speciale ritten uitvoeren.

Losheimergraben - Losheim

Deze grensovergang wordt enkel nog gebruikt voor militaire transporten vanuit Duitsland naar Sourbrodt (Elsenborn). Enkele keren per jaar worden hier machines reeks 55 of Duitse lokomotieven reeks 215 ingezet. Verder zijn er soms speciale ritten van de Vennbahn, die trouwens te Bütgenbach zijn eindpunt heeft.

Luxembourg (C.F.L.) :

Het grensoverschrijdend verkeer werd volledig aangepast, dit door de elektrifikatie van de noordlijn te Gouvy enerzijds en de aanleg van de verbindingsbocht te Athus / Rodange. Dit heeft zijn invloed gehad op de gebruikte lokomotieven.

Gouvy - Trois-Vierges

In het reizigersverkeer is weinig veranderd en domineren de (blauwe) 55-ers met elektrische verwarming de dienst : ze rijden alle treinen tussen Liège en Luxembourg. Verder komen de elektrische stellen reeks 1000 van de C.F.L. tot in Gouvy voor de enkele lokale verbindingstreinen. Zelfs een Frans stel reeks Z2 rijdt in deze reeks mee en komt sporadisch naar Gouvy.

In de goederendienst is de toestand gewijzigd : hier zijn de zware ertstreinen weggefallen en werden praktisch alle treinen te Gouvy gesplitst : hier geven de N.M.B.S. machines reeks 55 over aan de elektrische lokomotieven reeks 3600 van de C.F.L. Slechts sporadisch rijdt een 55-er nog door tot in Luxembourg. Ook de inzet van de reeks 1800 is praktisch volledig weggefallen en beperkt tot enkele speciale, bijkomende goederentreinen.

Vermelden we nog dat de 82-ers de lichtdienst voor zware goederentreinen uitvoeren en hierbij tot in het Luxemburgse Bellain komen.

Arlon - Kleinbettingen (- Luxembourg)

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

In de goederendienst is de tractie sterk gevarieerd : aan Belgische zijde worden zowel elektrische lokomotieven reeksen 20, 26 en 27 gebruikt maar ook de diesellokomotieven reeksen 52, 53 en 54. Eindpunt is hierbij Luxembourg-triage. Anderzijds zijn er de Luxemburgse machines reeks 1800 die tot in Stokem komen. Eénmaal per dag wordt een goederendienst rechtstreeks doorgereden door een Franse lokomotief reeks CC 72000 tot in het vormingsstation van Stockem.

Athus / Aubange - Rodange

Na de opening van de rechtstreekse lijn tussen de Athus-Meuse-lijn en Rodange, is er in deze grensovergang veel veranderd : in de reizigersdienst komen de Luxemburgse stellen nog steeds frekwent naar Athus, maar in goederendienst is er praktisch geen verkeer meer : de ertstreinen rijden nu rechtstreeks over de verbindingsbocht, waarbij de Belgische machines tot in Belval doorrijden, anderzijds zijn er drie treinparen die over de volledige lengte tot in Ronet door een dubbeltraktie met de reeks 1800 gereden worden. Lokaal komen de reeksen 1800 en 3600 nog enkele malen tot in Athus, anderzijds is de inzet van Franse lokomotieven volledig verdwenen.

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

Door de steeds drukker wordende verkeer met de kanaaltunnel is er in 1995 een verdere verschuiving van de verkeersstromen, anderzijds werd het aantal grensovergangen verder afgebouwd ten gunste van enkele verbindingen.

Erquelines - Jeumont

In de verbinding tussen Liège en Paris blijft deze grensovergang nog een bepaalde prioriteit genieten, doch vanaf 1998 wordt deze in het grensoverschrijdend reizigersverkeer gesloten : thans worden de internationale treinen gesleept door de Belgische lokomotieven reeks 15 en in 1995 ook nog door de Franse machines reeks CC 40 100. Geleidelijk aan worden deze verbindingen overgedragen aan de TGV, die het traject via Mons en Charleroi gaan rijden. Dit is al het geval in beperkte mate vanaf 2 juni, waarbij de Thalys-stellen of de TGV-stellen type Réseau tot inzet komen.

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

Quévy - Feignies / Aulnoye

Door de invoering van de TGV-diensten is deze overgang sterk teruggedaan : in reizigersverkeer zijn er praktisch geen diensten meer, de overgebleven (nacht)treinen worden nog gereden door de reeksen 16 / 18 en de Franse machines reeks CC 40 100. Bij een lokomotiefwissel komen de Franse lokomotieven de treinen ophalen te Quévy. In de toeristische treindienst rijdt een 51-er van Monceau tijdens de zomer een trein vanuit Maubeuge naar Blankenberge.

De goederendienst is belangrijker : hier komen de Franse lokomotieven tot in Quévy : zo komen de reeksen BB 15 000, BB 16 000 maar vooral de reeks BB 22 200 naar ons land. Verder zijn er ook sporadisch diensten voor de - met schrapping bedreigde - lokomotieven reeks BB 12 000, maar ook voor de moderne machines reeks BB 26 000 (Sybic).

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

Voor de volgende zomerregeling - in 1996 - is er een nieuwe dienst voorzien tussen Mons en Aulnoye. Normaal komen de nieuwe tweespanningsstellen reeks 04.4 hier tot inzet, doch mogelijk kan in een overgangsfase gereden worden met een lokomotief reeks 12 in trek-duwdienst, waarbij ze doorstoten tot in Maubege.

Tournai - Lille

In 1995 kende deze overgang een sterke uitbreiding door zowel de Eurostar-treinen alsook de TGV-stellen die voorlopig deze grensovergang gebruikten. Vanaf de zomerregeling van 1996 vallen deze diensten weg, daar dan de nieuwe TGV-lijn gebruikt wordt.

In de reizigersdienst zijn er de treinen tussen Brussel en Lille enerzijds en tussen Mons en Lille : deze worden in beide gevallen gereden door de elektrische lokomotieven reeks 12. Vermelden we nog dat deze treinen eind 1996 vervangen worden door de nieuwe tweespanningsstellen reeks 04.4. Voor de enkele nog reseterende lokale diensten worden zowel Franse dieselmotorwagens alsook de trek-duwstellen type Nord - Pas de Calais tot inzet, de tractie wordt dan verzekerd door de reeks BB 66 000.

De zeer beperkte goederendienst wordt door dezelfde lokomotieven, samen met de sterkere loks reeks BB 67 400 afgehandeld. Eindpunt is hier Tournai.

Moeskroen - Tourcoing / Lille

Ook hier is de reizigersdienst volledig in handen van de elektrische lokomotieven reeks 12, die de verbinding tussen Antwerpen en Lille rijden. In de loop van 1997 worden deze treinen vervangen door de nieuwe elektrische stellen reeks 04.4, die in Kortrijk gesplitst worden en resp. naar Antwerpen en Oostende rijden. De lokalere treinen worden gereden door de trek/duwtreinen treinen met de elektrische lokomotieven reeks BB 16500 of BB 17000.

De opening van de "Chunnel", leidde tot een belangrijke verhoging van het aantal grensoverschrijdende goederentreinen : deze worden oor het grootste gedeelte gereden door de lokomotieven reeks 12, die de treinen tot in het vorminstation Lille-Délivrance brengen. Eén nachttrein rijdt trouwens nog steeds door tot in Fréthun (Calais) bij de kanaaltunnel. Naarmate de nieuwe stellen de diensten naar Lille overnemen, worden de reeks 12 meer en meer voor de goederendiensten gebruikt en gaan ze frekwenter tot in Fréthun rijden. Bij onbeschikbaarheid van elektrische lokomotieven rijden de Franse diesellokomotieven door tot in Merelbeke. Voor de lokale goederentreinen komen de Franse reeksen BB 63000 en BB 66000 tot in Moeskroen.

De Panne - Bray-Dunes / Dunkercque

In 1995 werden de laatste reizigerstreinen in de zomerperiode doorgetrokken tot in Dunkercque, maar de slechte ligging van de lijn leidt tot een beëindiging van deze dienst. De lokale goederentreinen worden nog gereden door de lichte rangeerlokomotieven reeks BB 63 000. Waarschijnlijk wordt deze overgang in de loop van 1996 definitief gesloten.

Privé-grensovergangen :

Naast de officiële overgangen zijn er in België al drie overgangen die enkel door privé-maatschappijen gebruikt worden :

Tussen Raeren en het Duitse Walheim (Stolberg) rijden de toeristische (museum)treinen van de Duitse tegenhanger van de Vennbahn, die op deze verbinding de ex-Oostenrijkse stellen reeks 5081 inzet.

Op de verbinding tussen Dinant en Givet heeft de CFV3V zijn museumverbinding en hier worden overwegend de N.M.B.S.-stellen reeks 40 en 46 ingezet. Bij speciale gelegenheden wordt ook met stoomtractie gereden.

De laatste verbinding is deze tussen Momignies en Anor. Hier zet de Franse steengroeve van Wallers twee ex-N.M.B.S.-diesellokomotieven reeks 60 in voor de afvoer van de ballast naar het Franse Anor.

Verkochten lokomotieven en stellen :

Elektrische stellen :

Tijdens de vorige jaren werden een aantal oude stellen aan Italiaanse privé-maatschappijen verkocht en in 1996 werden nogmaals vier stellen verkocht, nl. de 097, 073, 078 en 098.

ATCM : Modena - Sassaolo :

Deze Noord-Italiaanse privé-lijn verloopt tussen Parma en Bologna over een lengte van 10 km. Deze aangekochte stellen werden ter plaatse gemoderniseerd en hebben een wit-blauwe kleurstelling. De 101 staat reserve voor onderdelen. Hiervoor kocht deze maatschappijen vier stellen in 1992 nl.

Nummer	Nummer ATCM	In dienst	Opmerking
056	ALe 228 056	01/03/1993	
084	ALe 228 064	01/01/1993	i.d. 26/02/1993
072	ALe 228 072	01/01/1993	i.d. 26/02/1993
101	--		reserveonderdelen

SATTI : Torino - Ceres

Deze voorstadlijn in het industriële Torino kocht in 1993 ook vijf stellen aan bij de N.M.B.S. en voor de uitbreiding van het aantal diensten werden in 1995 nogmaals 4 bijkomende stellen verworven. Ze werden door de eigen werkplaatsen gemoderniseerd en hebben een oranje-grijze kleurstelling. Het gaat om :

Nummer	Nummer SATTI	In dienst	Opmerking
057	ALe 054 00	1996	
058	ALe 054 001	1994	
061	ALe 054 002	1994	
073	---		reserve-onderdelen
078	ALe 054 00	1996	
098	ALe 054 00	1996	
099	ALe 054 003	1994	
529	ALe 054 004	1994	

Diesellokomotieven :

Ook bij de diesellokomotieven werden een aantal machines verkocht en doen dienst bij bedrijven voor de aanleg van spoorlijnen of grote industriële complexen.

Reeks 59:

De 5933 werd verkocht aan de Italiaanse firma Gleismac en wordt gebruikt voor de spooraanleg van de hoge-snelheidslijnen. De machine werd in geel-oranje kleurstelling gebracht.

Reeks 60 :

Bij de schrapping van deze lokomotieven werden verschillende machines aan Italië verkocht, de onderstaande tabel geeft een overzicht van de machines die verkocht werden en waarschijnlijk nog steeds in dienst zijn.

Nummer	Verkoopsdatum	Aan	Opmerking
6012	1988	Gleismac	buiten dienst
6016	1992	Ventura	
6027	1988	Contship	metaalkonstruktiebedrijf
6034	1991		
6036	1988	Ventura	ververkocht aan Vasafer
6039	1988	TVA	industrie te Torino
6042	1988	LAFSED	industrie te Sardagne
6045	1988	Gleismac	buiten dienst
6047	1988	Ventura	spoorwerken
6048	1988	Ventura	spoorwerken
6060	1988	Abibes	industrie te Cremona
6067	1988	Ventura	spoorwerken
6070	1988	Ventura	spoorwerken
6073	1990		
6089	1992		

Reeks 80 :

Van deze reeks werden acht lokomotieven verkocht aan de Italiaanse firma Gleismac, die deze machines terug ritvaardig maakt en verder verkoopt aan Italiaanse bedrijven. De huidige verblijfplaats van deze machines en de inzet zijn niet gekend. De volgende tabel geeft een overzicht van de verkochte lokomotieven :

Nummer	Verkocht op	Aan	Opmerking
8013	1989	Gleismac	
8014	1987	Gleismac	
8021	1988	Gleismac	
8022	1988	Gleismac	
8023	1988	Gleismac	
8029	1987	Gleismac	
8038	1987	Gleismac	
8042	1987	Gleismac	
8048	1987	Gleismac	

Museummaterieel N.M.B.S.

1. Algemeen :

Binnen de N.M.B.S. werd een dienst opgericht die zich bezig houdt met het opzoeken en bewaren van het historische patrimonium van de maatschappij. In principe zal van elke lokomotief of elk stel één exemplaar behouden blijven en veel lokomotieven werden al aangeduid voor het museumpatrimonium. Anderzijds is het minder goed gesteld met de rijtuigen en de wagens. Bij de rijtuigen is het bewaren niet zo vanzelfsprekend. Wel werden twee museumstellen - met M1-rijtuigen en één met L-rijtuigen - bewaard en ook oudere rijtuigen zijn in het patrimonium opgenomen. Nochtans werden ze nog niet gerestaureerd en sommige rijtuigen staan nog steeds buiten in weer en wind. Bij de goederenwagens is de toestand nog minder rooskleurig daar er hier praktisch geen wagens behouden blijven.

Vanaf 1985 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. Om dit verval tegen te gaan werden in sommige werkplaatsen groepen van spoormannen opgericht om bepaalde lokomotieven te restaureren. Hierin is Antwerpen-Dam de bedrijvigste.

Het gerestaureerde materieel staat thans in de museumbewaarplaats te Leuven, verder is er het spoorwegmuseum te Brussel-noord. Het niet gerestaureerde materieel werd anderzijds - onder dak - ondergebracht te Haine-St-Pierre.

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 verkommt. 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 :

Stoomlokomotieven :

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

* De 18.051 werd voorlopig uitgeleend aan de CFV3V en staat in het museum te Treignes, deze lokomotief kan steeds vervangen worden door ander materieel.

Elektrisch materieel :

Numm	Bouwer	Fabr	Bj	Afkomst	Asind	Toest	Plaats
A 12	At. de la Dyle		1935	N.M.B.S.	--	Ritv.	Leuven
228.002	At. de la Dyle		1939	N.M.B.S.		--	Haine-S-P
228.027	Brugeoise		1953	N.M.B.S.		--	Haine-S-P
228.502	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.

* de 502 (ex 228.502 werd afgestaan aan de T.S.P. die zorgt voor het onderhoud

Oorspronkelijke stoomlokomotieven

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

Diesellokomotieven / dieselmotorwagens

Numm	Bouwer	Fabr	Bj	Afkomst	Asind	toest	Plaats
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	--	Haine-S-P
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

Industrie-lokomotieven

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

Naast dit materieel heeft men nog tal van rijtuigen, 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 opzoeken.

Vermelden we nog dat het postmuseum - gevestigd te Brussel-klein eiland - het oude poststel 002 (gebouwd door At. de la Dyle in 1935 en omgebouwd door de CW Mechelen) 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 (CFV3V)
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 202 / Reeks 52	Schaarbeek (T.S.P.)
Type 210 / Reeks 60	Schaarbeek (T.S.P.), Mariembourg (Temca)
Type 253 / Reeks 83	Mariembourg (Temca)

Limburgse Stoomvereniging

Asch .

1. Algemeen :

Ligging :

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

Te bereiken :

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

De lijn :

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

Veranderingen in 1995 :

Grootste nieuwigheid in 1995 was de aankoop van 4 lokomotieven met een spoorbreedte van 600 mm in decauville-spoor en de aanleg van ca. 500 m smalspoor. Al voor het begin van het seizoen konden de eerste ritten reeds uitgevoerd worden.

Nadeel was het feit dat de concessie voor de verbinding naar Eisden en Waterschei nog niet toegekend werd en dat noodgedwongen moest overgestapt worden tot demonstratieritten te As zelf. Ondanks deze beperking waren er gemiddeld 4 normaalspoorlokomotieven in bedrijf, terwijl twee smalspoortrajecten bereden werden. Anderzijds werd een extra inspanning gedaan voor de uitbouw van de hoofdloods en het museum en de aanpassing van het emplacement.

Vooruitzichten voor 1996 :

In 1996 wordt gepoogd om de concessie voor de lijn te verwerven, doch anderzijds wordt de museumfunctie steeds verder uitgebouwd. Het basisconcept blijft met demonstratieritten op het emplacement en de afwerking van de gebouwen.

Anders zijn er ook de voorbereidende besprekingen met o.m. Fenix om tot een uitgebreide en professionele uitbating te komen vanaf 1998. Verder staan er nog enkele aankopen van materieel voorzien, zodat een uitgebreid beeld ontstaat aangaande de industriële stoom- en dieseltraktie.

Museumlokomotieven



Cockerill 4 "Jojo uit 1875 was de vedette te As in 1995
(Foto Casier © L.S.V.)



De 26.101 van de T.S.P. werd gebruikt voor verschillende speciale ritten
De 26.101 en de 204.004 te Paliseul op 19/08/95 (Foto Martin © T.S.P.)

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	afgest
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'	onderh
23	Franco-Belge		1923	Beaujonc / Patience	C	ritv
31	F.U.F. Haine-St-Pierre	2185	1957	K.S. Winterslag	B	in rest
32	F.U.F. Haine-St-Pierre	2186	1957	K.S. Winterslag	B	--
33	A.B.R.	2200	1962	K.S. Winterslag	B	--
34	A.B.R.	2243	1963	K.S. Winterslag	B	--
35	A.B.R.	2244	1963	K.S. Winterslag	B	--
36	A.B.R.	2245	1963	K.S. Winterslag	B	ritv
41	Cockerill	3588	1957	K.S. Waterschei	B	--
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	1AA1	ritv
5.11	Alfa-Klinkhamers		1948	N.M.B.S. 5.11	B	--
Smalspoorlokomotieven						
5.01	Schöma		1957	K.S. Eisden	B	in rest
5.02	Moës		1948	K.S. Zolder	B	ritv
5.03	Deutz		1948	K.S. Waterschei	B	museum
5.04	Deutz		1950	K.S. Waterschei	B	in rest
5.05	Ruhrthaler		1955	K.S. Zolder	B	--
5.07	Oxygenium		1932	K.S. Beringen	B	--
5.08	Acec		1938	K.S. Winterslag	B	gerest
5.09	Acec		1948	K.S. Beringen	B	--
Decauville-lokomotieven						
6.01	Moës type BL I		1935	Bellefroid Leuven	B	in rest.
6.02	Moës type BL I		1935	Bellefroid Leuven	B	---
6.03	Moës type BL II		1948	Bellefroid Leuven	B	ritv.
6.04	Moës type BL III		1957	Bellefroid Leuven	B	---

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

3 personeelswagens smalspoor
 31 mijnwagens

Vennbahn

Raeren

1. Algemeen :

Lijn :

Eupen - Raeren - Sourbrodt - Weywertz - Büllingen	62 km	1 435 mm
Weywertz - Malmédy - Trois-Ponts	30 km	1 435 mm
Raeren - Stolberg (Duitsland) (Vennbahn öv)	12 km	1 435 mm

Stelplaats :

Raeren (voor de 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 1995 :

De Vennbahn werd in 1995 verder uitgebouwd : naast de immatriculatie van de stoomlokomotief en de rijtuigen, werd de dienstverlening sterk verbeterd. Door dit standpunt konden verschillende ritten op het N.M.B.S. doorgevoerd worden en zo waren er speciale treinen naar Givet en Mariembourg (in stoomtraktie).

Op de Vennbahn bleef de toestand ongewijzigd, wel werden de ritten naar Trois-Ponts in de dienstregeling opgenomen. De Duitse zustervereniging Vennbahn organiseert anderzijds een regelmatige dienst tussen Stolberg en Raeren, in aansluiting op de treinen van de Belgische Vennbahn.

Vooruitzichten voor 1996 :

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 in 1996 het aantal speciale ritten verhoogd en wordt op 14 juli een spoorwegfestival georganiseerd te Trois-Ponts, waarbij stoomlokomotieven 29.013 (N.M.B.S.) en 26.101 (T.S.P.) aanwezig zullen zijn. Verder zijn er nog de vele speciale ritten met museummaterieel vanuit Duitsland..

2. Het museummaterieel :

Nummer	Bouwer	Fabrrr	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 :

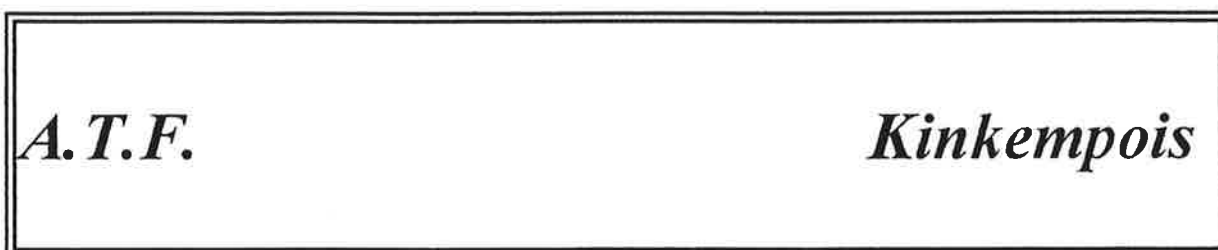
9 rijtuigen	type K1
1 rijtuig	type L
1 buffetrijtuig	Mitropa ex-DR
2 restauratierijtuigen	Mitropa ex-DR
1 bagagewagen	type D ex-N.M.B.S.
9 goederenwagens	
1 sneeuwploug	ex DB

De Vennbahn e.V. bezit nog :

2 aanhangwagens voor de motorwagen ex-OBB
2 goederenwagens

Informatie :

Station Raeren
Tel : 087 / 85 24 87



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, ... Dit museum werd in de loop van 1995 volledig gerenoveerd en opnieuw ingericht met tal van nieuwe onderdelen.

Het museum is op bepaalde weekends en op aanvraag open. Verder houdt de A.T.F. lokomotief 6041 (zie N.M.B.S.-materieel) ritvaardig en verzekeren er sommige speciale gelegenheidsritten mee. Waarschijnlijk zullen ze ook dieselstel 4601 gaan onderhouden. Verder zorgen ze voor de bestuurders bij de Vennbahn.

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

1. 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 1995 :

De CFV3V was in 1995 gekenmerkt door een verdere uitbouw van het museumbedrijf tussen Mariembourg en Treignes en tussen Dinant en Heer-Agimont. Door de beperkingen van de N.M.B.S. is het verkeer naar Chimay beperkt tot dieseltractie.

Verder is er de aankoop van verdere Poolse lokomotieven - o.m. een tenderlokomotief type Tkt 48 -, het verwerven van de CFL lokomotief reeks 1600 (gift Märklin) en het dieselstel reeks Z 200 en de regelmatige uitbating met de zware Duitse machines op beide inzetlijnen.

Vooruitzichten voor 1996 :

De museumbedrijvigheid is in zo verre gevorderd dat de meeste inspanningen gaan naar het onderhoud en de restauraties van de zwaardere stoomlokomotieven en de verschillende baanvakken. Verder wordt gewerkt aan de uitbouw van het museumcomplex te Treignes.

informatie :

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

2. Het museummaterieel :

Nummer	Bouwer	Fabnr	Bj	Herkomst	Asind.	Toest
SA 01	Anglo-Franco-Belge	2596	1945	S.A.F.E.A. Houdeng	Ct	
SA 02	Anglo-Franco-Belge	2590	1945	S.A.F.E.A. Houdeng	Ct	
SA 03	Tubize	2002	1929	S.A.F.E.A. Houdeng	Ct	
CA 04	Anglo-Franco-Belge	2681	1951	Cockerries 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	
TKt 48			1946	ex PKP	1'D1't	
GV 69	A.B.R.	2274	1964	Glaverbel Houdeng	B	
Y 6563	Moyse			S.N.C.F.	B	
6034	Cockerill		1961	N.M.B.S.	Bo'Bo'	
8309	Cockerill		1956	N.M.B.S.	C	
9008	Cockerill	4175	1968	Mijn "Monceau-Fontaine"	B	
CFL 1602	Anglo-Franco-Belge		1955	ex CFL reeks 1600	C°C°	
CFL 201	Westwaggon		1956	ex CFL reeks 200	tweel	
VT2	Holmag Kiel	598	1925	Lijn Aas-Bergen (NL)	A1	
VT5	Wismar	20225	1934	N. Nederl. Museumspoorb.	A1	
VT9	Talbot		1951	N. Nederl. Museumspoorb.	A1	
4001	CW Mechelen		1957	N.M.B.S.	BB	
4611	Ragheno		1952	N.M.B.S.	1AA1	
4616	Ragheno		1952	N.M.B.S.	1AA1	
551.662	Uerdingen		1955	D.B.	A1	
551.669	Uerdingen		1955	D.B.	A1	
X3998	Blanc-Misseron		1957	S.N.C.F.	B2	
5.13	Alfa		1946	N.M.B.S.	B	
5.40 - 1	Moyse		1924	N.M.B.S.	B	
5.40 - 2	Moyse		1924	N.M.B.S.	B	
T1	Billard		1928	N.M.B.S.	A1	
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 heeft de T.S.P. moeilijkheden om zijn materieel aan het publiek voor te stellen : zowel te Braine-le-Comte als te Tour & Taxis werden de plannen om een museum uit te bouwen op de lange baan geschoven. 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. Verder waren er in 1995 diverse ritten met de stoomlokomotief 26.101 en de lokomotieven reeks 60 en de motorwagens.

Veranderingen in 1995 :

In 1995 werd de restauratie van de 4333 afgesloten en nam deze motorwagen deel aan enkele speciale ritten. Verder werd de prototypelocomotief 6003 aangekocht.

Vooruitzichten voor 1996 :

In 1996 worden het onderhoud en de restauraties verder gezet waarbij de tweessige Brossel 551 en de beide lokomotieven van de CCB onder handen genomen worden.

Verder zijn er de normale extra-ritten en hierbij gaat de voorkeur naar lokomotiefreeksen die definitief verdwijnen. Dit gebeurt in juni met de reeks 28 die op dat ogenblik definitief afgevoerd wordt.

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	Fabnr	Bj	Herkomst	Asind	Toest.
26.101				Poolse spoorw. Ty2	l'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°	in rest.
6003	Cockerill		1961	N.M.B.S.	B°B°	--
6052	Cockerill		1965	N.M.B.S.	B°B°	pluklok
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	--
554.18	Raghenò		1952	N.M.B.S.	1AA1	ritv
4602	Raghenò		1952	N.M.B.S.	1AA1	--
4605	Raghenò		1952	N.M.B.S.	1AA1	ritv
4333	AM Nivelles		1955	N.M.B.S.	B'2'	ritv.

Verder materieel :

- K1 en M1-rijtuigen
- buffetrijtuig type I2
- bagagerijtuig type D
- diverse goederenwagens

Het type 553 werd terug opgenomen in het bestand van de CFV3V. Bij de 5204 handelt het om een (lege) kast van deze lokomotief, dus niet ritvaardig. Dit is ook het geval voor de 6003 en de 6052. Op lange termijn wil de T.S.P. wel de 5204 en de 6003 terug volledig maken en ritvaardig restaureren.

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 1995 :

1995 werd voor de SDP een kalm jaar waar vooral gewerkt werd aan de exploitatie en waarbij geen nieuwigheden op te tekenen waren.

Vooruitzichten voor 1996 :

Ook 1996 zal een bedrijfsjaar zijn waarbij men de bedrijfsresultaten wil verhogen zonder bijkomende kosten. In dit jaar zal waarschijnlijk de Cooerill met verticale ketel terug in dienst komen.

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 afstelloods voor het normaalspoor alsook het smalspoor, verder wordt er gewerkt aan de nieuwe werkplaats voor het rollend materieel.

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 1995 :

Grote nieuwigheid is de aankoop van niet minder van 4 lokomotieven bij de Poolse spoorwegen , dit door een lid van de vereniging. Verder werd nu ook duchtig doorgewerkt aan de restauratie van het aanwezige materieel. Zodoende is nu praktisch het volledige (oude) materieelpark gerestaureerd.

Vooruitzichten voor 1996 :

Het stoomcentrum is thans uitgegroeid tot één van de voornaamste van Vlaanderen met een indrukwekkend park aan materieel. Ondanks dat zijn er problemen bij het binnenrijden van Eeklo, zodat het eindpunt waarschijnlijk verplaatst zal moeten worden.

2. Het museummaterieel :

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	--
	Tkp 1--- ex PKP		1955	PKP	Dt	ritv
	Tkp 2--- ex PKP		1955	PKP	Dt	--
	Tkp 3--- ex PKP		1955	PKP	Dt	--
	Tkh --- ex PKP		1955	PKP	Ct	--
	OI 49 --- ex PKP			PKP	2C	--
	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'A1	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

Station Embourg (bij Montzen)

Een privé-verzamelaar heeft op een stuk spoor van ca. 300 m aan het oude station van Embourg (lijn Chenée - Battice - Montzen) een verzameling spoorwagematerieel bij elkaar gebracht : deze bestaat uit drie kleine industrie-diesellokomotieven (Deutz, MKD), maar een zeer omvangrijke en belangrijke kollektie goederenmaterieel. Hierin vindt men verschillende gesloten goederenwagens, koelwagens (ook van het Belgische leger), platte wagens en bagagewagens. Verder ook enkele handdraisines. Het materieel is niet gerestaureerd.

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
uitbreiding van de lijn op 1 september tot Damré Captage (ca. 1 500 m)

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	Fabnr	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	
	Moës			K.S. Zolder	B	
	Deutz			Bakst. Westerlo	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. 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 complex Blegny

Te Bereiken :

De oude mijn van Blegny is vanuit Visé te bereiken (richting Verviers) en dan de wegwijzers volgen. Het complex is het ganse jaar opengesteld. Op het 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	Fabrnr	Bj	Herkomst	Asind	Toest
	Moës DLM1			Ch. Hazard Cheratte	B	
	Moës DLM2			Ch. Hazard Cheratte	B	
	Oxygenium (perslucht)			KS Beringen	B	
	Acec (trolleylok)			KS Winterslag	B	

Mijnmuseum Beringen

Te Bereiken :

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

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

Verdere opgestelde 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 Rumst	stoomlokomotief (tweeassig) dieselokomotief Moës BL	aan bedrijf baksteenmuseum
600	Genk Zolder Maasmech. Halanzy Athus Etterbeek Averbode	dieselok Deutz A4M persluchtlok Oxygenium dieseloks A4M en A6M trolleylok Acec dieselok stoomlok O & K dieselok Moës	kerk Zwartberg dorpsplein home Fabiola dorpsplein rijksweg voor station in park "Vijvers"
tuinsp	Houthalen Turnhout Lichtaart De Panne Bierges	stoomlok / dieselok r 55 live steam stoomlok (nagebootst) stoomlok (nagebootst) stoomlok (nagebootst)	Hengelhoef stadspark Bobbejaanland Melipark Walibi

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

Trammusea

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

Voor uitgebreide informatie over de buurtspoorwegen, de stadstrams en het museummaterieel verwijzen we naar het tijdschrift "Tram 2000" van onze zustervereniging.

Afgestelde lokomotieven .

Bij de afgestelde lokomotieven heeft men vooral bij de N.M.B.S. schoon schip gemaakt en in de loop van 1995 werden vele lokomotieven en stellen gesloopt : de stellen reeks 00 - die in 1995 massaal uit het bestand geschrapt werden - werden zeer snel verkocht en al tijdens de zomer naar de Noord-Franse sloper te Baroncourt (nabij Longwy) afgevoerd en daar gesloopt.

De stellen reeks 43 en 40 werden eind 1994 te Ronet verzameld en in maart / april 1995 door een sloper ter plaatse afgebroken. Na de vakantie was het de beurt aan de - reeds sinds lange tijd te Ronet afgestelde - lokomotieven reeksen 59, 60 en 61. Tussen september en november werden twee machines reeks 59 en 12 machines reeks 60/61 naar de hoogovens teruggestuurd. Te Monceau werden ook enkele rangeerlokomotieven reeks 83 door privé-slopers afgebroken, machines reeks 84 blijven daarentegen op verschillende plaatsen achter. Ook in de Centrale Werkplaatsen werden diverse afgestelde lokomotieven in stukken gebrand. Nochtans zijn er nog op verschillende plaatsen machines afgesteld, zowel bij de N.M.B.S. als bij slopers.

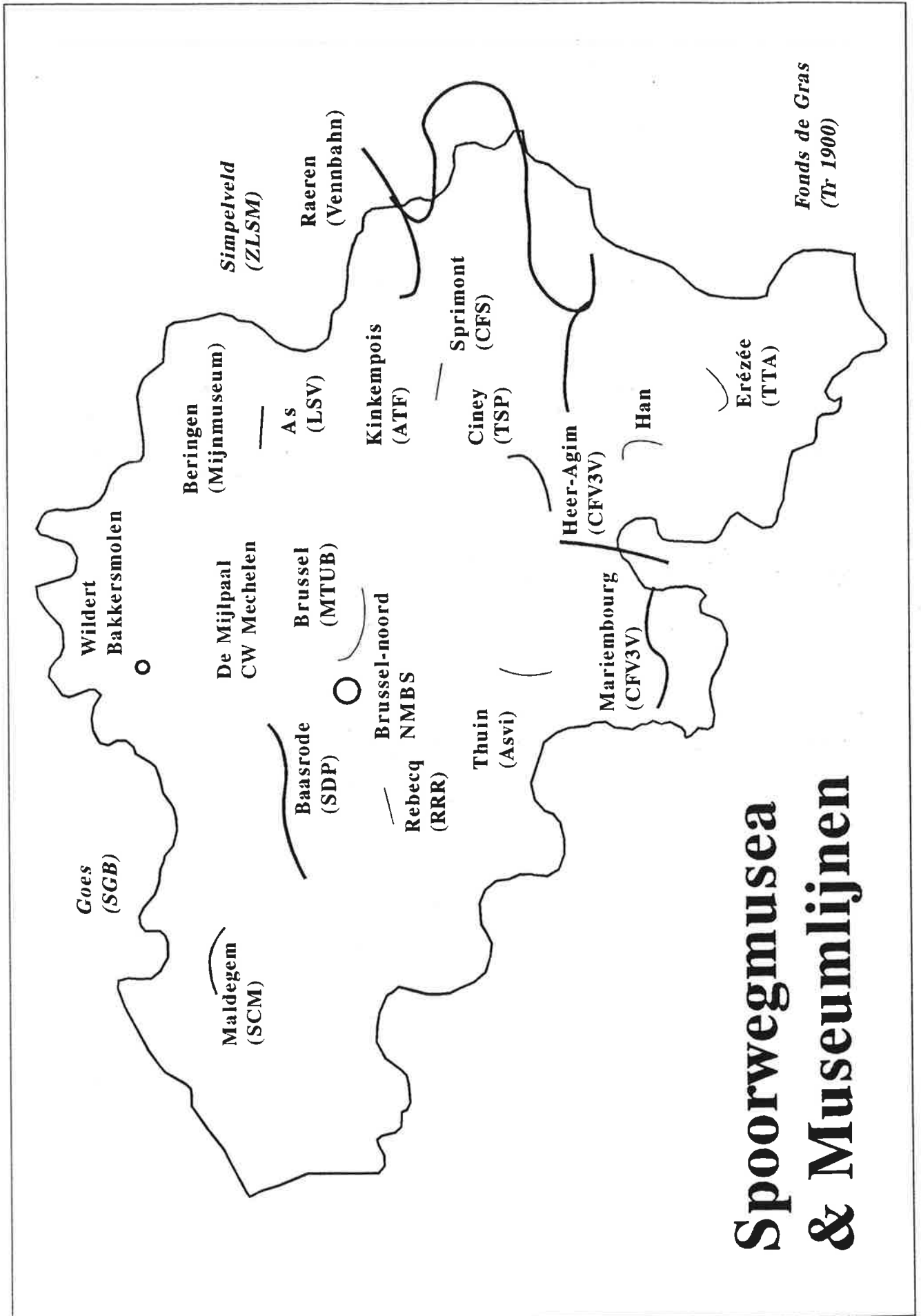
Spoor	Reeks	Omschrijving	Opmerkingen
NMBS	00	Leuven, Muizen, CW Mechelen	sloping
	43	Ronet	+ 1995
	46	Montzen, Kinkempois	verkoop
	59	Ronet	+ 1995
	60	Ronet, CW Salzannes	+ 1995
	83	Monceau	+ 1995
	84	Montzen, Merelbeke, La Louvière	afgesteld
	92	Kinkempois	afgesteld
Privé	Stoom/dies.	Sobemai / Maldegem	sloper / verhuur
	Diesel	Locorem / Sclessin	verhuur loks
	Diesel	A. Lowie / Maasmechelen	sloper
	Stoom/dies	D. Jans / Kuringen	verzamelaar
	Stoom/dies	Focquet / Vilvoorde	sloper
	Dies/smalsp	Frateur / Boom	sloper
	Stoom	Metaalbedr.Halle	sloper
	Lokomobiel	Houthandel Haine-St-P	demonstratie

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

Locorem verhuurt diesellokomotieven en heeft diverse lokomotieven (Brissonneau & Lotz van de Limburgse mijnen) aangekocht. Heeft nog een N.M.B.S.-lok reeks 60 afgesteld staan.

A. Lowie heeft vooral industrielokomotieven (Werkspoor ex DSM, ABR ex Ressaix, ...) staan

Focquet heeft nog steeds enkele lokomotieven in zeer slechte staat staan. Ook Frateur te Boom heeft enkele diesellokomotieven (normaalspoor), maar vooral smalspoormaterieel staan.



Spoorwegmusea & Museumlijnen

Industrielokomotieven :

Net zoals in 1994 zou ook 1995 een duidelijke vermindering van het aantal industrielokomotieven met zich meebrengen en overall werden oudere machines afgesteld en werd de spoorbedrijvigheid of door de N.M.B.S., of door verschillende verhuuringsbedrijven overgenomen en zodoende komt de inzet en het onderhoud van deze machines ten laste van deze firma's, de grootste verhuurders zijn hierbij Sobemai te Maldegem en Locorem te Sclessin.

Limburg :

In Limburg viel het industriële spoorverkeer volledig weg bij de mijnen en de laatste Brissonneau & Lotz machines werden verkocht aan locorem, die ze vooral in het buitenland inzet. Verder werden verschillende oudere machines afgesteld en meestal gesloopt.

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	1960	D.H.
	Cockerill	B	1965	D.H.
Maasland Genk				
1	A.B.R. (ex KS Winterslag)	B	1962	D.H.
Tessenderlo-Chemie				
Elie	Cockerill	B	1973	D.H.
Theo	Cockerill	B	19..	D.H.
	Fauvet-Girel	B	1958	D.E.
	Fauvet-Girel	B	1962	D.E.
Dow - chemie Tessenderlo : Beringen				
	Orenstein & Koppel	B		E.E.
	Henschel	B		D.H.
Floam-Glass - Tessenderlo				
1	Deutz 57963	B	195.	D.H.

Verder zijn er nog industrielokomotieven te Lommel (zandgroeve - Cockerill), Lommel (Metallim - unimog trekker) en Balen (Vieille-Montagne)

Antwerpen

Te Antwerpen is er vooral industrie bedrijvigheid in de haven, de Kempen (zware metaalnijverheid) en de Rupelstreek (baksteenbedrijven)

Hassenatie - Antwerpen-haven				
1	Hunslet	B		D.H.
2	Hunslet	B		D.H.
BASF Antwerpen haven				
1	Henschel	C		D.H.
2	Henschel	C		D.H.
3	Henschel	C		D.H.
4	Henschel	C		D.H.
Belgisch leger - Brasschaat				
	Orenstein & Koppel 21141 ex V 36 van Wehrmacht	C	1940	D.H.
Prayon Sauvagarde				
	Cockerill	B	D.H.	
Métallurgie d'Hoboken - Olen				
1	A.B.R.	B	1986	D.H.
Glaverbel - Mol (Gompel)				
1	Cockerill	B		D.H.
2	Cockerill	B		D.H.

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

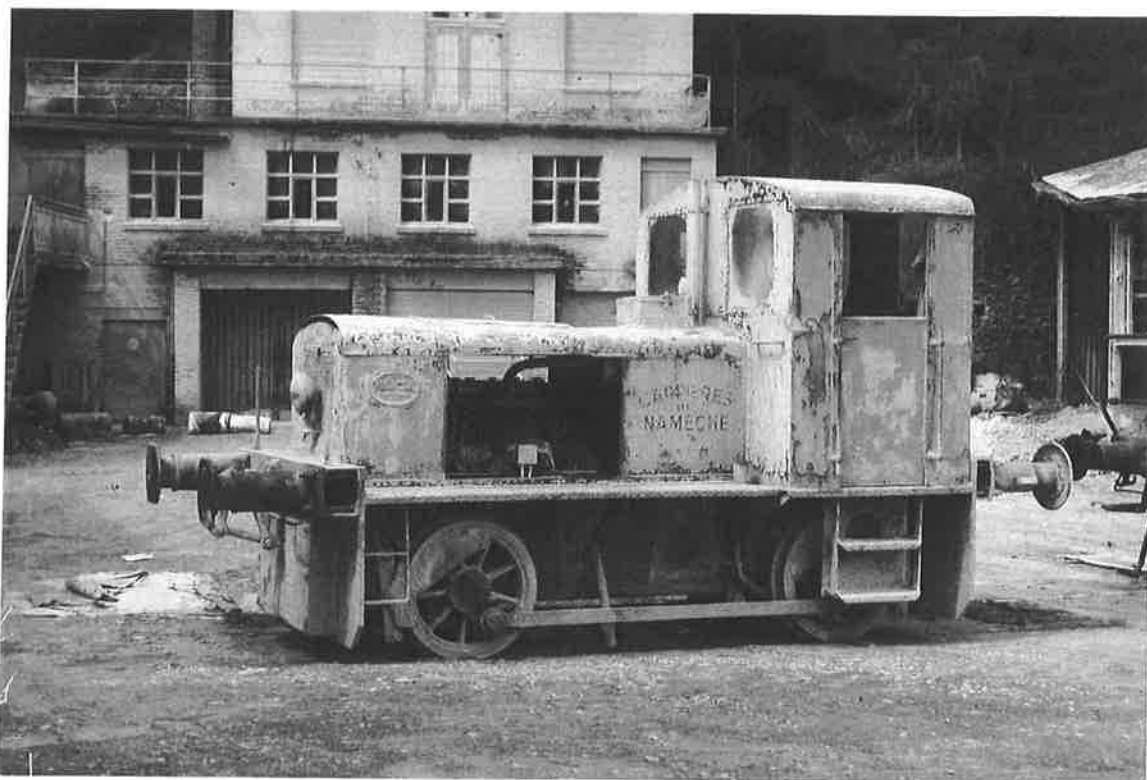
Brabant

In Brabant is de industriële bedrijvigheid vrij beperkt waarbij ze zich voorbij concentreert in de Brusselse kanaalzone en de streek rond Tubize. Tijdens de volgende jaren zal het grote bestand van de Forges de Clabecq echter afgebouwd worden.

Chemin de fer industriel - Vilvoorde				
1	Cockerill 3461	B	1955	D.H.
2	Cockerill 3515	B	1956	D.H.
3	Cockerill 3558	B	1955	D.H.
5	Cockerill 3843	B	1963	D.H.
7	Cockerill 3943	B	1980	D.H.
8	Cockerill 4271	B	1980	D.H.
9	Cockerill 4333	B		D.H.
Charlemetal - Vilvoorde				
1	Orenstein & Koppel	B	1957	D.E.
Forges de Clabecq				
	een 10-tal Cockerill diesels waaronder ook zonder stuurkabine	B		D.H.
Carrières de Quenast				
	3 Cockerill-lokomotieven	B	D.H.	
Bates - papierfabriek - Tubize				
1	Orenstein & Koppel	B	1983	D.H.

Verdere lokomotieven mogelijk in de zuidelijke industriezone tussen Vorst en Halle (sloopbedrijf, VW, metaalverwerking) en te Brussel-west

Oude industrielokomotieven



Een lokomotief gebouwd door Deutz staat afgesteld te Namêche
(Foto Casier © L.S.V.)



De Fauvet-Girel "Elie" verzekert zijn laatste diensten te Tessenderlo-chemie
(Foto Casier © L.S.V.)

Liège :

Liège - als oude industrieprovincie, heeft thans nog slechts zeer weinig industriële lokomotieven en is de bedrijvigheid beperkt tot het Luikse bekken en de bedrijven langs de Maas.

Chertal - Herstal				
1	Cockerill	B		D.H.
2	Cockerill	B		D.H.
3	Cockerill	B		D.H.
4	Cockerill	B		D.H.
5	Cockerill	B		D.H.
6	Cockerill	B		D.H.
7	Cockerill	B		D.H.
8	Cockerill	B		D.H.
Cockerill / Seraing - Ougrée				
1	Cockerill (7 stuks)	B		D.H.
	General Electric (6 stuks)	BB		D.E.
	Fauvet - Girel (4 stuks)	B		D.H.
Prayon - Engis				
	Cockerill (2 stuks)	B		D.H.
Carrières Wautiers - Hermalle - sous - Huy				
	Cockerill 4774	B	1968	D.H.
	Cockerill	B		D.H.
Usine de Chaux - Neuvill				
1	Cockerill	B		D.H.
C.B.R. - Haccourt / Visé				
	Cockerill	B		D.H.

Namur :

Namur kent nog een industriële bedrijvigheid, met spooransluiting, langs de Maas bij de vele steen- en kalkgroeves en de chemische nijverheid.

Suikerfabriek Wanze - Statte (Huy)				
	Cockerill	B		D.H.
Carrières Dolomeuse - Marches les Dames				
1	Cockerill 3573	B	1969	D.E.
Carrières Dolomies - Namêche				
	Couillet	B	195.	D.H.
Carrières de Namêche				
	Cockerill	B		D.H.
	Deutz (afgesteld)	B	1948	D.M.
Carrières d' Andenne				
	Hunslet	C		D.H.
Carrières de Lustin / Tailfer				
	Cockerill	B		D.H.
Solvay - Jemeppe - sur - Sambre				
	Cockerill (4 à 6 stuks)	B		D.H.
Sucrierie de Genval				
	Cockerill	B		D.H.

Mogelijk zijn er nog verdere industriële lokomotieven in de streek tussen Namur en Auvélais en langs de lijn 161 naar Brussel.

Hainaut :

Hainaut is nog de provincie met de meeste industrielokomotieven in dienst, deze situeren zich voor in de streek rondom Charleroi en in de Borinage met de talrijke metaalverwerkende bedrijven. Speciaal zijn ook de steengroeves van Wallers in Frankrijk, die twee ex-N.M.B.S.-lokomotieven reeks 60 inzet.

Couillet - Sambre / Couillet				
	Cockerill (ca. 40 stuks)	B		D.H.
Couillet - Sambre / Marchienne				
1	Cockerill (ca 5 lokomotieven)	B		D.H.
	Withcomb	B		
	ASEA	BB		D.E.
	UHM Couillet	BB		D.M.
Couillet - Sambre / Monceau				
	Cockerill (ca. 10 lokomotieven)	B		D.H.
Distreel - Acoz				
	Cockerill	B		D.H.
Carlam - Châtelet				
	Cockerill (ca. 5 lokomotieven)	B		D.H.
	Cockerill ex DSB (2 lokomotieven in test)	B	1994	D.H.
Carrières de Deux-Acres				
	Cockerill (3 lokomotieven)	B		D.H.
Georges & Cie Marcienne				
	Hundswell 2005	C		D.M.
Carrières de Lessines				
	Cockerill (3 lokomotieven)	B		D.H.
CCB cement-industrie - Havinnes				
	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.
Carrières de Wallers - Momignies				
6019	Cockerill ex N.M.B.S. 6019	B°B°	1962	D.E.
6086	Cockerill ex N.M.B.S. 6086 /ex TEMCA	B°B°	1962	D.E.

Verdere industrielokomotieven zijn mogelijk in deze provincie, vooral in het industriebekken rondom Charleroi, rondom Mons / St-Ghislain en omheen La Louvière.

Oost-Vlaanderen :

De provincie kent geen echte industriezone, behalve de kanaalzone ten noorden van Gent, verder zijn er enkele vestigingen rondom Aalst en St-Niklaas

Havenbedrijven van Gent				
	Renault (4 stuks)	B		D.H.
Sidmar - Gent-noord				
	Cockerill (ca 5 lokomotieven)	B		D.H.
Suikerfabriek van Moerbeke-Waas				
	Cockerill	B		D.H.
S.V.K. St-Niklaas				
	Cockerill	B		D.H.
Amylium - Aalst				
	Henningsdorf (ex DR 346 11 966)	D	1964	D.H.
	Henningsdorf (ex DR 346 12 374)	D	1964	D.H.

Mogelijk zijn er nog verdere lokomotieven in de Gentse kanaalzone, maar hier ontbreken de gegevens, anderzijds verhuurt de firma Sobemai te Maldegem een aantal diesellokomotieven aan bedrijven.

West-Vlaanderen :

Ook hier is de bedrijvigheid vooral gekoncentreerd in de zone rondom Zeebrugge / Oostende, met verdere vestigingen te Brugge (Bombardier) en Kortrijk

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

Luxembourg :

Zeer weinig bedrijven met eigen lokomotieven, enkel te Jemelle en mogelijk in de streek van Athus / Aubange

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

