

SPOORWEGEN IN BELGIË



NMBS
Prive
Museum

JAARBOEK

*1
9
9
7*

LSV TIJDSCHRIFT NR. 80 – Voorjaar 1997
= JAARBOEK 1996 !



Een uitgave van de Limburgse Stoom Vereniging vzw



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

L.S.V.-Tijdschrift verschijnt 5 * per jaar

Inleiding :

Ook in 1997 willen we een overzicht geven over wat er op spoorweggebeuren in 1996 over de sporen kwam. Uitgaande van de actuele berichten uit het L.S.V. tijdschrift hebben we geprobeerd een beeld te geven over het veranderende spoorweglandschap.

Nochtans werd 1996 een vrij vlak, onbewogen jaar : een tussenjaar tussen de vele vernieingen die vanaf 1998 op het getouw staan en de diverse afstellingen die een begin krijgen in 1997. Enkel de aanvang van de TGV-diensten zal 1996 karakterizeren als een geschiedkundig evenement.

Ondanks het weinige nieuws , werd ook dit jaarboek vrij dik en werd dieper ingegaan op een aantal onderwerpen. Nochtans blijft het zeer moeilijk om een goed overzicht te geven over de stand van zaken. Vooral bij het dienstmaterieel is de toestand vrij verward, daar vele bovenleidingswagens en trekkers gedurende lange tijd afgesteld staan en nog sporadisch gebruikt worden. Hierdoor is het praktisch onmogelijk te bepalen welk materieel nog effectief in dienst is. Ook bij de industrie vormt zich dit probleem. In 1996 gingen een aantal bedrijven over op wegvervoer, of gaven de exploitatie en het onderhoud uit aan enkele firma's die locomotieven, verhuurden of leasden. Hierdoor treden er sterke wijzigingen op in het materieelpark en wordt het ook hier moeilijk om nog na te gaan hoe de situatie zich voordoet.

De inhoud :

Overzicht :	Leveringen Verbouwingen , moderniseringen Stelplaatswijzigingen Schrappingen Hoge snelheidstreinen Overzicht inzet vanaf 1998 Slopingen
Inzetgegevens :	per reeks tractiematerieel hebben we : Stelplaatsindeling Inzet Veranderingen in 1996 Vooruitzichten Dienstmaterieel Rijtuigen
Infrastructuur :	Nieuwe lijnen Elektrificaties Vooruitzichten / werken Schrappingen / opbreken van lijnen
Grensoverschrijdend verkeer	
Museummaterieel :	N.M.B.S. Museumverenigingen
Industriële spoorwegen	

Verder houden we eraan om iedereen te danken, die ons gesteund heeft met dit overzicht : vooral dan de verschillende diensten van de N.M.B.S., die instonden voor de gegevens, maar ook verschillende zusterverenigingen die gezorgd hebben voor exactere gegevens.

Ons jaarboek behandelt enkel de spoorwegen op normaalspoor en sommige museumlijnen op smalspoor (600 mm). Wie echter verdere gegevens wil hebben over de buurtspoorwegen (trams, stadsverkeer, bussen) kan steeds terecht bij onze collega's van Tram 2000, die ook een uitgebreid jaarboek uitgeven . inlichtingen kan men bekomen bij Tram 2000, R. De Coster, 26 Rue de l'Opale, 1000 Brussel.

Verder willen we onze leden en lezers danken voor de ondersteuning van zowel ons tijdschrift alsook de museumactiviteiten. Verder willen we toch nog oproepen om eventuele verbeteringen en aanvullingen aan ons door te geven om volgend jaar een nog uitgebreider jaarboek te kunnen samenstellen.

Overzicht materieel

Na de vrij grote veranderingen die in 1995 opgetreden zijn, werd 1996 een tussenjaar. Al het nieuwe , bestelde materieel werd nog niet geleverd, de stellen reeks 04 zijn anderzijds nog niet in effectieve dienst ingetreden.

Dit houdt ook in dat het oude materieel in dienst gehouden werd, enerzijds wegens een tekort aan rollend materieel, anderzijds voor de werken aan de hoge snelheidslijnen. Enige nieuw punt is het opstarten van de modernisering van de klassieke stellen en van de verouderde M4-rijtuigen. De schrappingen beperkten zich tot de op de draad versleten locotractoren reeksen 91 en 92 en enkele locomotieven die zwaar beschadigd werden tijdens ongevallen.

Grootste verandering in het spoorwegbeeld is het opduiken van de hoge-snelheidstreinen in België : naast het openen van een eerste nieuwe lijn is het materieelpark sterk uitgebreid en deinde de inzet zich verder uit naar Nederland via Antwerpen en naar Liège. Ook de levering van de eerste vierspanningsstellen PBKA is een belangrijke stap in het Europese netwerk.

Bestellingen

Ook in 1996 werden de bestellingen verder gespecificeerd : gedurende de volgende 10 jaar zou ongeveer de helft van het tractiematerieel en één derde van het gesleept materieel vervangen moeten worden. Enkel de levering van de driedelige stellen reeks 04.4 is reeds in uitvoering. De overige bestellingen werden reeds geplaatst of wordt de aanbesteding afgewacht.

Elektrische stellen reeks 05

Na de levering van de tweespanningsstellen reeks 04.4 volgt vanaf de tweede helft van 1997 ook de levering van de identieke éénspanningsstellen reeks 05. In totaal werden 70 stellen (501 – 570) bij Eurorail (BN) besteld.

Na de nodige testritten – die waarschijnlijk tot een minimum beperkt zullen blijven – zullen deze stellen eerst op de verbinding kust – Brussel - Genk / Liège – Maastricht tot inzet komen. Voor de definitieve indeling verwijzen we naar de nieuwe indeling vanaf 1998 op het einde van dit hoofdstuk.

Elektrische locomotief reeks 13

Na de effectieve bestelling bij Alstom en Acec werden de lastenboeken voor de elektrische locomotieven reeks 13 in de loop van 1996 verder uitgewerkt. Voor het grootste gedeelte bleven de kenmerken van de Franse Astrytit machines reeks BB 36 000 behouden , enkel het uiterlijk werd aangepast en zo zijn er nieuwe stuurposten ontwikkeld met een betere aero-dynamica. Ook het eigenlijke stuurbord wordt aangepast aan de Belgische geplogenheden en eisen.

Vanaf september werden dan de verschillende onderdelen in onderaanneming uitgegeven en kan de constructie van de eerste tien locomotieven voor de C.F.L. bij Alstom beginnen. Deze machines worden in het tweede deel van 1997 afgeleverd als reeks 3000.

De bouw van de machines bij Eurorail (Bombardier BN) te Brugge gaat pas in de tweede helft van 1997 effectief van start en de eerste machines worden vanaf midden 1998 aan de N.M.B.S. afgeleverd.

De eerste diensten van deze nieuwe locomotieven zijn de diensten tussen Oostende en Welkenraedt / Eupen en Antwerpen – Charleroi met de I 11-rijtuigen. Verder worden ook al dadelijk een aantal goederentreinen met bestemming kanaaltunnel tot in Fréthun. Pas vanaf 1999 komen ze ook in de goederendienst op de Athus-Meuse lijn tot inzet.

Dieselmotorwagens reeks 41

Na de oppuntstelling van het lastenboek werd in 1996 de openbare aanbesteding doorgevoerd voor 80 dieselmotorwagens. Het lastenboek voorzag de volgende kenmerken :

- tweeledige stellen met een capaciteit van ca. 150 reizigers
- 2 + 2 zitplaatsindeling
- uitgerust met twee motoren met elk een vermogen van ca. 500 kW
- een hydraulische transmissie
- koppelbaar en afstandsbediening tot 4 stellen.
- De motorwagens moeten geleverd worden vanaf eind 1988 , 20 motorwagens per jaar.

Op deze aanbesteding tekende 8 firma's in : Siemens, Bombardier (BN), Jenbacher werke, Fiat, Breda (beide Italië) , CAF (Spanje) en Alstom. Uit deze offertes werden er vier behouden. GEC Alstom, Jenbacher Werke, Bombardier (die een dieserversie van de reeks 04 voorstelt) en AdTranz (voorheen Siemens).

De toewijzing gebeurt begin 1997, de levering zal echter vertragd worden tot begin 1999. De stellen zullen na hun levering in eerste instantie de dieselgesleepte treinen (62 + M2) gaan vervangen.

Diesellocomotieven reeks 77

Ook hier werd in de loop van het jaar de aanbesteding gedaan voor twee bouwschijven middelzware diesellocomotieven : tussen 1999 en 2002 zouden 90 machines geleverd worden, vanaf 2004 zouden dan nogmaals 82 bijkomende locomotieven op de sporen komen.

Het lastenboek voorziet :

- vierassige locomotieven met enkele stuurpost
- liefst diesel-hydraulisch
- een motorvermogen van ca. 1 500 kW
- maximale snelheid ca. 100 km/h , rangeersnelheid 40 km/h

Deze locomotieven zouden in eerste instantie de machines die nu nog bedieningsopdrachten in de goederendienst (reeksen 62, 51) vervangen, maar vooral in en om de Antwerpse haven tot inzet komen (vervanging van reeksen 85, 70, 71, 75 en 74 in de heuveldienst). De tweede bouwschijf wordt dan vooral in de rangediensten gebruikt en vervangt de reeks 80 en gedeeltelijk ook de reeksen 82 en 73).

ICE 2 - stellen

De levering van deze driespanningsstellen voor de verbindingen Brussel – Köln – (Berlin) en Amsterdam – Duitsland gebeurt samen met de levering van de Duitse stellen. De éénspanningsstellen zijn thans in bouw en de levering wordt voor 1997 verwacht. Pas vanaf ca. 2000 worden de tweespanningsstellen geleverd. Hiervan worden 4 stellen eigendom van de N.M.B.S., die ze in pool met de Duitse en Nederlandse stellen gebruikt.

Leveringen in 1996

In tegenstelling tot de vele bestellingen, bleven de leveringen voor 1996 beperkt tot slechts 9 elektrische stellen reeks 04.4, 1 thalys-stel en twee bovenleidingswagens reeks ES 500.

Bij de rijkstuijen waren de leveringen uitgebreider, daar hier vooral de I 11-rijtstuijen afgeleverd werden en dat de laatste ex S.N.C.F.-rijtstuijen type K4 in ons land aankwamen.

Elektrische stellen reeks 04

441	Eurorail (Bombardier)	Oostende	12/02/1996
442		Oostende	29/03/1996
443		Oostende	04/06/1996
444		Oostende	09/07/1996
445		Oostende	30/09/1996
446		Oostende	22/11/1996
447		Oostende	17/12/1996
448		Oostende	17/12/1996
449		Oostende	30/12/1996

Voor de inzet verwijzen we naar het N.M.B.S.-materieel reeks 04, wel moet vermeld worden dat de stellen in 1996 vooral testritten ondergingen. Deze gingen regelmatig gepaard met diverse defecten en afstellingen. De laattijdige homologatie door de S.N.C.F. leidde verder tot het feit dat de stellen in 1996 nog geen effectieve diensten verzekerden.

Vanaf september kwam de serielevering op gang en men verwachtten dat begin 1997 de diensten werkelijk opgenomen wordt.

- | | |
|-------------------|--|
| - februari 1997 | beperkte diens Mons – Aulnoye |
| - maart 1997 | diensten Mons – Tournai |
| - vanaf mei 1997 | diensten Antwerpen – Gent – Kortrijk – Lille |
| - vanaf juni 1997 | diensten Oostende – Kortrijk – Lille |

Thalys stellen reeks 43

4301	GEC – Alsthom	Brussel-zuid	31-12-1996
------	---------------	--------------	------------

Nadat het Nederlandse stel gedurende verschillende weken getritten ook in België uitgevoerd had, werd het eerste Belgische stel – de 4301 – op de symbolische datum van 31 december in het bestand ingeschreven.

De nieuwe vierspanningsstellen worden in de volgende maanden in de gewone Thalys-dienst tussen Paris en Liège gebruikt, vanaf de winterregeling rijden ze door naar Köln.

Verbouwingen

Ook op dit gebied was de bedrijvigheid gering : de grootste inspanningen werden gedaan bij het geslept materieel, daar hier de eerste M4 – rijtuigen als test omgebouwd werden en dat nadien de effectieve band voor deze ombouw opgestart werd.

Voor het tractiematerieel hadden we enkele kleinere verbouwingen :

- de voortzetting van de modernisering van de klassieke roestvrije stellen reeks 00 « Budd »
- de ombouw als test van de te Roeselare verongelukte 171. Deze verbouwing van één kastdeel moet als test opgevat worden voor de ombouw van de stellen reeks 06. Deze grootschalige modernisering start trouwens in de loop van 1997.
- de verderzetten van de ombouw van een aantal locomotieven reeks 55 met o.a ; de signalisatie van de seinen in de cabine, type TVM 430. Hierdoor kunnen deze locomotieven gebruikt worden op de hoge snelheidslijnen.
- de ombouw van een stel ex reeks 43 tot bovenleidingswagen reeks ES 400.

Stelplaatswijzigingen :

Zelfs op dit vlak werd 1996 een vrij vlak, tussenjaar en beperken de mutaties zich vooral bij de elektrische stellen (door de sluiting van de werkplaats Kortrijk) en enkele stelplaatswijzigingen te wijten aan de werken aan de TGV-lijn.

Elektrische stellen :

166 – 167	Stockem	Merelbeke	01/06/1996
168 – 172	Kortrijk	Merelbeke	01/06/1996
174 – 228	Kortrijk	Merelbeke	01/06/1996
229 – 240	St-Ghislain	Merelbeke	01/06/1996
261 – 270	St-Ghislain	Kinkempois	01/06/1996
362	Stockem	Hasselt	01/06/1996
409 – 411	Kinkempois	Merelbeke	01/06/1996
601 – 627	Schaarbeek	St-Ghislain	01/06/1996
682 – 689	Kinkempois	Schaarbeek	01/06/1996

Bij de reeks 00 hebben we vooral een regroepering van een groter aantal stellen te Merelbeke, eenmaal door de sluiting van Kortrijk, anderzijds door een ruil van stellen reeks 06 met St-Ghislain. Merelbeke kreeg deze stellen daar de stelplaats nog vrij veel lokale en piekdiensdiensten heeft in de provincies Oost- en West-Vlaanderen met bestemming Brussel.

St-Ghislain nam een deel van de diensten van Schaarbeek over en kreeg hiervoor 27 stellen reeks 06, dit echter in een gecombineerde ruil met St-Ghislain en Kinkempois.

Bij de reeks 03 hebben we vooral de mutatie van drie stellen vanuit Kinkempois naar Merelbeke voor de nieuwe dienst naar De Panne.

Elektrische locomotieven

1501 – 1505	Oostende	Kinkempois	01/06/1996
2801 – 2802	Merelbeke	(Monceau)	25/11/1996

Bij de reeks 15 gaat het om een logische mutatie, daar deze machines enkel nog vanuit Liège in de verbinding naar Paris gebruikt worden.

De afgestelde machines reeks 28 verhuisden naar Monceau, dit om de voorverwarming van de rijtuigen te Châtelineau te verzekeren.

Lijndiesel locomotieven

5501	Kinkempois	Schaarbeek	22/07/1996
5506	Kinkempois	Schaarbeek	12/04/1996
5509	Kinkempois	Schaarbeek	28/05/1996
5511	Kinkempois	Schaarbeek	23/09/1996
5512	Kinkempois	Schaarbeek	04/10/1996
5514	Kinkempois	Schaarbeek	23/09/1996
6213	Merelbeke	Monceau	29/05/1996
6214	Merelbeke	Monceau	29/05/1996
6263	Infrastructuur	Kinkempois	29/05/1996
6289	Kinkempois	Infrastructuur	29/05/1996

Bij de reeks 55 gaat het volledig om de machines uitgerust met TVM, de twee 62-ers van Merelbeke kwamen vrij door de elektrificatie van de lijn naar De Panne. De omwisseling van de machines tussen Kinkempois en Infrastructuur was te wijten aan de grote herziening die de 6263 moest ondergaan.

Rangeerlocomotieven

8461 – 8464	TUC Monceau	Antwerpen-Dam	01/08/1996
8465	TUC Monceau	Infra Charleroi	01/08/1996
8466 – 8470	TUC Monceau	Antwerpen-Dam	01/08/1996
9101	Infrastructuur	Monceau	01/07/1996
9106	Infrastructuur	Monceau	01/07/1996
9131	Monceau	CW Salzinnes	01/07/1996
9134	Infrastructuur	Monceau	01/07/1996

De terugkeer van de 84-ers naar Antwerpen had als reden dat er voor deze machines geen echte inzet gevonden kon worden bij de TGV-werken. De 8465 vervangt de buiten dienst gestelde 8449.

De mutaties bij de reeks 91 had te maken met de schrappingen van deze locotactoren.

Schrappingen

Het refrein wordt afgezaagd, maar ook op dit gebied was 1996 een kalm jaar en kende men enkel de afstelling van verongelukt materieel en de schrapping van een aantal locotactoren. Concreet hebben we hier :

963	Kinkempois	01/02/1996	Ongeval te Welle
8449	Infrastr. Monceau	01/05/1996	Zware motorschade
9102	Merelbeke	01/05/1996	Destandardisatie (algemene toestand)
9103	Merelbeke	01/05/1996	
9104	Merelbeke	01/05/1996	
9113	Monceau	01/05/1996	
9114	Monceau	01/05/1996	
9120	Monceau	01/05/1996	
9129	Antwerpen-Dam	01/05/1996	
9133	Monceau	01/05/1996	
9139	Antwerpen-Dam	01/05/1996	
9143	Kinkempois	01/05/1996	
9206	CW Salzinnes	31/12/1990*	Destandardisatie (laatste locotractor)

Vooruitzichten 1997 - 2000

Daar er nu meer zich komt op de nieuwe dienstregeling vanaf 1998, willen we nu een overzicht gegeven over de inzet van het huidige en toekomstige materieel tijdens de volgende 5 tot 10 jaar. De tabel op de volgende bladzijde geeft voor elke reeks de diensten in reizigers- en goederendienst.

Reeks	Soort	Opmerkingen / diensten	
00	Reizigers	Stoptreinen : (stelpl Merelbeke) Brugge – Gent Zeebrugge – Brugge – Kortrijk Gent – Mechelen Kortrijk – Oudenaarde Oudenaarde – Dendermonde Aalst – Geraardsbergen Brussel – Aalst Braine-l'Alleud – Aalst	(Stelplaats Antwerpen ?) Antwerpen – Essen St-Niklaas – Leuven Brussel – Antwerpen
03 Break	Reizigers IC	Schaarbeek – Tournai – Moeskroen Brussel – Namur – Liège / Dinant Antwerpen – Mechelen – Leuven Antwerpen – Brussel – Charleroi – Namur Antwerpen – Hasselt – Liège-Guillemins Gent – Brussel – Luchthaven De Panne – Gent – Brussel – Luchthaven Quéivrain – Mons – Brussel – Luchthaven Charleroi – Mons – Tournai	
04.4	Reizigers IC	Lille – Kortrijk – Gent – Antwerpen / Brugge – Oostende Herstal – Liège – Charleroi – Tournai – Lille Liège – Gouvy – Luxembourg <i>Mons – Aulnoye – Maubeuge</i>	
05	Reizigers IC	Genk – Hasselt – Aarschot – Leuven – Brussel – Knokke / Blankenberge Hasselt – Landen – Brussel – Gent Brussel – Namur – Luxembourg	
06	Reizigers	Stelplaats Monceau Mons – Soignies Mons – Ath Charleroi – Jeumont Charleroi – Namur Namur – Libramont Libramont – Arlon Namur – Ottignies Ottignies – Leuven Ottignies – Louvain-la-Neuve	Stelplaats Kinkempois Liège Waremme Liège – Maastricht Liège – Verviers Spa – Verviers – Welkenraedt Liège – Rivage – Jemelle Liège – Namur Stelplaats Schaarbeek Leuven – Geraardsbergen Geraardsbergen – Edingen – Ath
08	Reizigers	Oostende – Gent – Antwerpen Antwerpen – Brussel – Nivelles Binche – Brussel – Louvain-la-Neuve <i>Brussel – Louvain-la-Neuve</i> <i>Antwerpen – Puurs</i>	
09	Reizigers	Stelplaats Monceau Manage – Brussel – Turnhout Charleroi – La Louvière Luttre – Manage Charleroi – Wavre	Stelplaats Schaarbeek Antwerpen – St-Niklaas Antwerpen – Leuven Antwerpen – Lier – Herentals Ringlijnen rond Brussel
09.6	Post	Antwerpen – Brussel – Charleroi Oostende – Gent – Brussel – Liège	
11	Benelux	Brussel – Antwerpen – Amsterdam	
12	Goederen	Merelbeke – Lille – Fréthun	
13	Reizigers Goederen	Oostende – Brussel – Liège – Eupen / Aachen Antwerpen – Brussel – Charleroi Antwerpen – Leuven – Ronet – Bertrix – Athus – Belval Montzen – Kinkempois – Gouvy – Luxembourg (Merelbeke – Lille-Délivrance)	

Reeks	Soort	Opmerkingen / diensten
15	Reizigers	Tot 1998 / 1999 : Liège – Paris > Schrapping
16	Reizigers	Oostende – Brussel – Welkenraedt – Köln + ca. 2000
18	Reizigers	Reserve + 1998
20	Reizigers Goederen	Luxembourg – Brussel (Antwerpen) – Leuven – Ronet – Stockem Charleroi – Ronet – Stockem
21	Reizigers Goederen	Quévy – Mons – Brussel – Liège (+ M4) Poperinge – Kortrijk – Denderleeuw – Brussel – Dendermonde – St-Niklaas Diverse goederentreinen vanuit Zeebrugge / Merelbeke / Mons
22	Reizigers Goederen	Piekuurtreinen schrapping : 2000 – 2005 Lokale goederentreinen tussen vormingsstations
23	Goederen	Goederentreinen over ganse net schrapping : 2005 – 2010 Vanuit Antwerpen / Kinkempois
25	Reizigers	Piekuurtreinen rondom Antwerpen naar St-Niklaas, Leuven, Puurs en Turnhout
25.5	Goederen	Antwerpen – Rotterdam Schrapping : ca. 2000
26	Goederen	Over ganse net, vooral verbindingen Montzen, Kinkempois, Monceau, St-Ghislain
28	Reserve	Verwarming Châtelineau Schrapping : 1997 – 1998
31	Eurostar	Brussel – London
43	Thalys PBKA	Paris – Brussel – Amsterdam / Köln
--	Thalys PBA	Paris – Brussel – Amsterdam (SNCF-stellen)
--	Réseau	Brussel – Zuid-Frankrijk (SNCF stellen)
--	ICE 2	Brussel – Köln – Frankfurt / Berlin (DB AG stellen)
41	Reizigers Vanaf 1998/ 1999	Stelplaats Hasselt : Antwerpen – Neerpelt – (Weert) Hasselt – Mol Stelplaats Monceau Charleroi – Couvin Stelplaats Merelbeke : Gent – Eeklo Ronse – Gent – Geraardsbergen Aalst - Burst Stelplaats Stockem : Dinant – Bertrix Virton – Bertrix - Libramont
44	Reizigers	Aalst – Burst schrapping : 1997 – 1999 Virton – Bertrix – Libramont / Dinant – Bertrix
45	Reizigers	Virton – Bertrix – Libramont schrapping : 1999 – 2000 Dinant – Bertrix
51	Goederen	Stelplaatsen Monceau, Merelbeke en Hasselt/Antwerpen schrapping : vanaf 1998
52 / 53 / 54	Goederen	Stelplaats Stockem Schrapping : vanaf 1999
55	Reizigers Goederen TVM	Liège – Luxembourg (vanaf 1999 : reserve) Goederentreinen rondom Montzen – Kinkempois Reserve en onderhoudsdiensten op hoge snelheidslijnen
59	Werktreinen	Werktreinen vanuit St-Druon > Voroux Schrapping : 1997 – 1999
62	Reizigers	Antwerpen – Neerpelt, Hasselt – Mol (tot 1998) Gent – Ronse, Gent – Geraardsbergen (tot 1999) Diverse lokale diensten Schrapping : 1999 – 2005 Werktreinen TUC-rail / infrastructuur
70	Goederen	Lokale bedieningstreinen (tot 1999) Schrapping : 1997 – 1999
71	Sleepdienst	Sleepdienst, lokale goederentr. Schrapping : 1999 – 2000
73	Rangeer	Rangeerdiensten Schrapping : gedeeltelijk vanaf 2002
74	Heuvel	Heuveldiensten tot 1999 > rangeerdienst
75	Sleepdienst	Sleepdienst te Antwerpen Schrapping : 1999 – 2000
76	Werktreinen	Werktreinen TGV-lijnen Schrapping : 2002 – 2003

Reeks	Soort	Opmerkingen / diensten
77 lev 1999 > 2003	Goederen	Lokale goederentreinen over ganse net (vervanging reeksen 51 – 62) Sleepdiensten te Antwerpen (vervanging reeksen 70, 71, 75) Rangeerdiensten over ganse net (vervanging reeksen 80, 84, 85)
80	Rangeer	Rangeerdiensten te Brussel Schrapping : 1999
82	Rangeer	Rangeerdiensten Schrapping : gedeeltelijk vanaf 2002
84	Rangeer Werktreinen	Rangeerdienst Antwerpen Werktreinen Infrastructuur Schrapping : 2002 – 2004
85	Rangeer	Rangeerdienst Antwerpen Schrapping : 1999 – 2000
91	Stationsrang	Schrapping : 1996 – 2001
Rijtuigen		
I6		Op verbinding Oostende – Köln worden ze vervangen door I 11 > gebruik in internationale treinen ter vervanging van oudere rijtuigen
I10		Op verbinding Oostende – Köln worden ze vervangen door I 11 > gebruik in internationale treinen en op verbinding Liège – Luxembourg
I 11	In levering	Gebruik : Oostende – Brussel – Eupen / Köln Antwerpen – Brussel – Charleroi
M2		Voor pickuurtreinen > vervangen door M4 en elektrische stellen Schrapping : 1996 – 1999
M4	In ombouw	IC-dienst : Liège – Brussel – Mons – Quévy St-Niklaas – Brussel – Kortrijk – Poperinge Overige : stoptreinen en pickuurtreinen
M5	Dubbeldek	Pickuurtreinen
M6	Dubbeldek	Pickuurtreinen (340 rijtuigen in bestellingen)

Schrappingen :

- Bij de reeksen **22, 23, 25 en 26** worden wel nog grote herzieningen doorgevoerd, maar bij zware schade of bij ongevallen worden ze niet meer hersteld en uit de geschriften geschrapt. Een effectieve schrapping van de ganse reeks is echter nog niet beslist.
- Voor de reeks **25.5** is de toestand ongewis : als de machines voldoen in de goederendienst naar Rotterdam blijven ze nog geruime tijd in dienst. Voldoen ze niet worden ze nog in 1997 afgesteld.
- Voor de motorwagens reeksen **44 en 45** geldt dat ze voorlopig in dienst gehouden worden, tot bij de levering van de nieuwe stellen reeks 41 in 1999.
- Bij de zware diesellocomotieven is er nog twijfel : de diensten van de reeksen **52, 53, 54** worden na de elektrificatie overgenomen door de nieuwe elektrische locomotieven reeks 13. Sommige diensten van de reeks **51** worden opgeslorpt door de nieuwe machines reeks 77. Maar dan is het ongewis. Ofwel worden al deze reeksen gedeeltelijk afgesteld en de beste machines alsnog behouden. Nochtans gaat ook de vraag om alle ex-« ronde neuzen » te behouden en ze te gebruiken in de overgebleven diensten van de reeks 51 en deze machines volledig te schrappen.
- Bij de reeks **62** wordt geleidelijk aan de reeks sterk uitgedund : de beste machines gaan naar de dienst infrastructuur, de minder goede locomotieven verdwijnen definitief. Ze worden vervangen door de dieselmotorwagens reeks 41 (Merelbeke, Hasselt, Monceau) , door de nieuwe locomotieven reeks 77 (Kinkempois en Merelbeke). Andere machines verdwijnen door het wegvallen van de diensten.
- Zware verminderingen komen er bij de reeksen **70, 71 en 75**. Ze worden als eerste vervangen door de nieuwe locomotieven reeks 77. Ze ondergaan thans al geen grote herzieningen meer en worden bij zware schade dadelijk afgesteld. Dit is al het geval voor de 7006 en mogelijk ook de 7102 die te Salzannes wacht op een grote herziening.

- Anderzijds worden op korte termijn de rangeerdiesels reeksen 84 en 85 afgesteld en vervangen door vrijgekomen machines reeksen 73 (en in ook 82).

Stelplaatsoverzicht op 31/12/1996

Reeks	1994	1995	1996	FHS	FSD	FNDM	FKR	NK	LNC	MKM	FSR	FGH	FBM
00	186	138	138				84	10		13		41	
03	137	137	137	35			50	29		23			
04.4	-	-	9		9								
05.9	6	6	6								6		
06	181	181	181	21	48			16			69	27	
08	44	44	44								44		
09	52	52	52	52									
09.5	15	15	14					14					
11	12	12	12				12						
12	12	12	12		12								
15	5	5	5					5					
16	7	7	7		7								
18	6	6	6					6					
19	-	1	1										1
20	24	24	24							24			
21	60	59	59		49	10							
22	49	49	49									49	
23	83	83	83		32	20							
25	14	14	14			14							
25.5	8	8	8			8		1					
26	34	34	34						34				
27	60	60	60		20			40					
28	2	2	(2)						2				
31	8	8	8										8
43	-	-	1										1
44	9	9	9				6			3			
45	10	10	10							10			
49	1	1	1			1							
51	86	79	79	16		25			14		7		
52	11	10	10							10			
53	20	19	19							19			
54	4	4	4							4			
55	40	39	39					33			6		
59	10	10	10						10				
62	125	119	119	20			35	13	23				
62TUC				4					9				
70	6	6	6			6							
71	3	3	3			3							
73	95	95	95	10		10	21	5	44	5			
74	10	10	10			10							
75	6	6	6			6							
76	-	25	25										
80	39	39	39								39		
81	-	-	2					2					
82	75	75	75		22	20		33					
84	10	10	9			9							
85	25	25	25			25							
91	36	36	32			2	7	6	12	5			
Infrastructuur													
62			15			2	3	3	3		1	3	
84			31	3		5	7	5	4		4	3	
91*			22				8		6		3	1	

Hoge snelheidslijnen

Het jaar 1996 werd het jaar van de effectieve ontwikkeling van een hoge snelheidsnet in België : niet alleen werd de eerste sectie waar de treinen 300 km/h kunnen rijden, geopend, maar er zijn ook de nieuwe thalys-verbindingen naar Liège en Antwerpen / Amsterdam. Opmerkelijk is echter wel op een klein grondgebied niet minder dan vijf verschillende typen hoge snelheidstreinen rijden en dat deze nog met één à twee typen zal uitgebreid worden.

Eurostar - stellen

Deze treinstellen waren de eerste die in november 1994 in dienst gingen tussen Brussel en London. De dienst werden in 1995 steeds verder verhoogd en deze bleven ook in 1996 behouden. Ondanks de opening van de hoge snelheidslijn tussen Antoing en de Franse grens, bleven de Eurostars steeds verder via de lijn 94 rijden.

Een grote tegenslag kreeg Eurotunnel te verwerken bij de brand en hierdoor bleven de Eurostars gedurende een drietal weken werkloos. Maar omdat de vertrektijden en de duur van de ritten moesten gewijzigd worden, paste deze dienstregeling niet meer en zo werden de Eurostars nu via Mons en de nieuwe lijn gevoerd. De huidige dienstregeling blijft ook in 1997 behouden.

TGV – thalys type PBA

De 10 herschilderde en aangepaste TGV-stellen type réseau, zouden vanaf eind 1995 een groot deel van de diensten tussen Paris en Brussel voor hun rekening nemen. Na de testen en de personeelsopleiding bij de NS, zou de dienst vanaf de zomerregeling van 1996 doorgetrokken worden tot Amsterdam via Antwerpen. Anderzijds werden ook twee treinen doorgetrokken vanuit Brussel tot in Liège-Guillemins. Alle treinen werden op dat ogenblik via Mons en de nieuwe lijn gevoerd en moeten hierdoor niet meer kop maken te Lille-Europe. Hierdoor is de reisduur weer verminderd.

Ook deze dienst wordt in 1997 behouden, alleen worden de treinen naar Liège doorgetrokken tot in Köln en gereden worden door de nieuwe stellen type PBKA.

De dienst naar Nederland wordt uitgebreid tot praktisch een tweeuurdienst gedurende de dag.

TGV – thalys type Réseau

Ook bij deze blauw – zilveren treinstellen is er in 1996 een verandering opgetreden : door de indienststelling van de Thalys-stellen kwamen deze stellen vrij. Op de verbinding naar Paris worden ze enkel nog gebruikt tussen Brussel en Paris als versterkingsstellen. Nieuw zijn de rechtstreekse treinen vanuit Brussel naar het zuiden van Frankrijk. De bestemmingen zijn Bordeaux, Marseille, Grenoble. Vanaf 1997 zullen nog bijkomende vakantiebestemmingen bediend worden : nl. Quimper en Nice. De klassieke nachttreinen naar Ventimiglia en Bourg St Maurice worden mogelijk ook door TGV-stellen gereden worden.

TGV – thalys type PBKA

In 1996 werden de eerste vierspanningsstellen geleverd. Na testritten in Frankrijk en Duitsland, zouden ze tijdens de zomermaanden testen uitvoeren te Nederland en nadien in België

Eind 1996 werd het eerste Belgische stel geleverd. Na voorstellingsritten in tal van station, worden deze stellen geleidelijk aan meer en meer gebruikt in de klassieke Thalys-dienst. Hier zullen ze hun duurzaamheid bewijzen. Vanaf september 1997 worden de diensten doorgetrokken tot in Köln, eerst vier treinparen, vanaf december 7 treinparen.

De onderstaande tabel geeft een schematisch overzicht van het ingezette materieel en het aantal gereden treinen. Voor de diensten Paris – Amsterdam kunnen vanaf eind 1996 zowel de driespanningsstellen PBA (bij voorkeur), maar ook de vierspanningsstellen PBKA gebruikt worden.

Type stel	Parcours	Winter 95/96	Zomer 96	Winter 96/97	Zomer 97	Winter 97/98
Eurostar	Brussel – London via lijn 94 Brussel - London via TGV	9	11	11 (9)	11	11
Réseau	Brussel – Paris via lijn 94 Brussel – Paris via TGV Brussel – Zuid-Frankrijk	7	Versterking (4)	Versterking (5)	(6)	(6)
Thalys PBA	Paris – Brussel via lijn 94 Paris – Brussel via TGV Brussel – Liège Brussel – Amsterdam	-	- 6 2 4	- 8 2 4	- 8 2 4	- 8 - 6
Thalys PBKA	Pazris – Brussel via TGV Brussel – Köln Brussel – Amsterdam				2	4 > 7 4 > 7 -

Slopingen

Ondanks het feit dat in 1996 weinig locomotieven buiten dienst gingen, staan er op tal van plaatsen nog oud, buiten dienst gesteld materieel te roesten. Dit is o.m. het geval te Muizen / CW Mechelen, Leuven en Schaarbeek (elektrische stellen) en CW Salzannes / Ronet (diesel locomotieven). In 1996 werden – zover bekend het volgend materieel gesloopt (of verkocht).

00 :	020, 026	elektrisch stel type '50	te Baroncourt
00 :	089, 116	elektrisch stel type '54	te Baroncourt
	113, 114, 119		te Baroncourt
	060, 065, 081		te Brugge
	083, 095		> verkocht Vasafer Italië
05 :	533	elektrisch stel type '55	te Baroncourt
	519, 532		te Brugge
51 :	5137		te Ronet
59 :	5918, 5921, 5924		te Ronet
62 :	6258, 6318		te Ronet
84 :	8406, 8417, 8418		te Ronet
92 :	9220		te Ronet

Museummaterieel : Elektrische locomotieven :

Reeks 29 :

Type 101 :

Technische gegevens :

Bouwer :	Baume / Marpent	Vermogen :	1 450 kW
Bouwjaar :	1949		
Asindeling :	B°B°	Massa :	81 500 kg
Aantal gebouwd :	20	Snelheid :	100 km/h
Aantal op 01-01-96	2		
Aantal op 31-12-96	2		

Stelplaatsindeling :

101.012	FEO
2920	CW FM

De 101.012 werd door de diensten van Ronet volledig (in de oorspronkelijke vorm) gerestaureerd en is ritvaardig. van de stelplaats Ronet, zal de 101.012 waarschijnlijk naar Monceau overgebracht Sinds 1994 werd deze machine echter niet meer ingezet, noch voor speciale ritten, noch bij tentoonstellingen.

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

Motorwagens voor hoge-snelheids-treinen :

Reeks 31 :

Eurostar

Technische gegevens :

Bouwer :	Bombardier / GEC	Aantal plaatsen :	
Bouwjaar :	1994	Motoren :	Brush VH3T 2151B
Aantal gebouwd :	8	Transmissie :	Elektrisch
Aantal op 01-01-96	8	Vermogen :	14 MW
Aantal op 31-12-96	8	Massa :	780 000 kg
		Snelheid :	300 km/h

Stelplaatsindeling :

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

Inzet :

Brussel-zuid

3101 - 3103

De Eurostar- stellen verzekeren de diensten tussen Brussel en London en Paris – London , waarbij deze stellen nog steeds de oude lijn via Tournai en Lille namen. Door de verhoging van het aantal reizigers , had men ook steeds meer en meer stellen tot inzet.

Door de tunnelbrand, zouden gedurende een drietal weken de Eurostar-stellen afgesteld worden , na gedeeltelijke herstelling werd het verkeer terug opgenomen , maar nu werden een aantal verbindingen via Mons en de nieuwe lijn gevoerd.

Reeks 43 :

Thalys

Technische gegevens :

Bouwer :	Bombardier / GEC	Aantal plaatsen :	377
Bouwjaar :	1996	Motoren :	
Aantal gebouwd :	9	Transmissie :	elektrisch
Aantal op 01-01-96	0	Vermogen :	8800 kW
Aantal op 31-12-96	1	Massa :	
		Snelheid :	300 km/h

Stelplaatsindeling :

4301	FBMZ	4303	4305	4307	4321
4302		4304	4306		4322

Inzet :

Brussel-zuid

4301 -

De eigenlijke Thalys-stellen voor de verbindingen naar Amsterdam en Köln werden in het begin van het jaar – meer bepaald op 8 maart - geleverd en werden eerst getest op de verbinding vanuit Pontarlier naar Les Verrières, dit vanaf 10 maart. Nadien onderging het stel zijn statische testen bij de SNCF. Adien waren er testen in Duitsland en Nederland. Als laatste kwam België aan bod, daar op 20 augustus een rit tussen Roosendaal en Moeskroen op het programma stond. Na terugkeer naar Brussel-zuid, werd de volgende dag een rit naar Roosendaal en terug gereden. Op 22 augustus was er een rit naar Liège en terug.

Nadien verliepen de meeste testen opnieuw in Frankrijk. Het eerst Belgische stel – de 4301 – werd half december afgeleverd en werd officieel in het bestand opgenomen op 30 december 1996.

Vooruitzichten voor 1997 :

Tijdens de eerste helft van 1997 wordt de levering van de stellen voortgezet en volgen de duurzaamheidstesten. Vanaf juli zouden de stellen dan in dienst komen op de verbinding naar Amsterdam en Brussel. Eind september – met ingang van de winterregeling – zouden de eerste Thalys-stellen dan voor twee of drie treinparen hun dienst naar Köln of zelfs Dortmund aanvatten.

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 01-01-96	9	Massa :	53 000 kg
aantal op 31-12-96	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 :

a. Merelbeke 4401 - 4406

De stellen reeks 44 rijden voorlopig enkel nog de verbinding Aalst – Burst. Hiervoor zijn er twee stellen nodig in treinschakeling. Een derde staat reserve te Aalst. De 4406 werd aan Stockem uitgeleend.

b. Stockem 4407 – 4408 , 4410

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

Vooruitzichten voor 1997:

Door het feit dat de bestelling van de nieuwe stellen reeks 41 vertraging opliep en daar deze stellen in eerste instantie de gesleepte treinen vervangen, moeten de stellen reeks 44 (en 45) tot in 2001 in dienst blijven. Om dit mogelijk te maken werd beslist om de grote herzieningen opnieuw door te voeren. In 1997 worden vier stellen door de CW Mechelen onder handen genomen.

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 01-01-96	10	Massa :	54 200 kg
Aantal op 31-12-96	10	Snelheid :	100 km/h

Stelplaatsindeling :

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

Inzet :

a. Stockem	4501 - 4510
------------	-------------

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

Verschillende stellen wachten op nieuwe asbruggen, die trouwens besteld zijn, om de dienst terug op te nemen.

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 01-01-96	1	Massa :	33 300 kg
Aantal op 31-12-96	1	Snelheid :	66 km/h

Stelplaatsindeling :

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

Inzet :

De 4903 wordt in principe niet meer gebruikt, maar is wel de museummotorwagen van Antwerpen-Dam. Het stel werd trouwens tijdens de plechtigheden naar aanleiding van het feit dat de stoomtractie 30 jaar geleden uitstierf te Ath tentoongesteld op 21 en 22 december 1996.

Museummaterieel:

Dieselmotorwagens

Opmerking :

Cursief : bij museumvereniging bewaard

Type 551

Technische gegevens :

Bouwer :	Brossel / CW Mechelen	Aantal plaatsen :	56
Bouwjaar :	1939	Motor	Brossel
Asindeling :	B	Transmissie :	Mechanisch
Aantal gebouwd :	56	Vermogen :	95 kW
Aantal op 01-01-96	2	Massa :	22 400 kg
Aantal op 31-12-96	2	Snelheid :	58 km/h

Stelplaatsindeling :

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

De 551.48 van de N.M.B.S. is gerestaureerd in zijn originele blauw/beige kleurstelling en is ritvaardig. Het stel werd in 1996 enkele keren gebruikt tijdens tentoonstellingen.

De 551.26 van de T.S.P. is ritvaardig, maar wordt op dit ogenblik volledig gerestaureerd in een schildering met twee kleuren groen. Het volledige interieur moet gereconstrueerd worden en hierdoor kan de restauratie nog enkele jaren duren.

De ES 301 van Brugge is ook een omgebouwd stel type 551 en werd in 1996 bewaard, echter als bovenleidingswagen. Het stel bevindt zich te Merelbeke.

Type 553 / ES 300

Technische gegevens :

Bouwer :	Ateliers Germain	Aantal plaatsen :	77
Bouwjaar :	1942	Motor	Brossel
Asindeling :	1A'A1'	Transmissie :	Mechanisch
Aantal gebouwd :	50	Vermogen :	125 kW
Aantal op 01-01-96	1 + 1	Massa :	33 300 kg
Aantal op 31-12-96	1 + 1	Snelheid :	66 km/h

Stelplaatsindeling :

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

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

Type 608

Technische gegevens :

Bouwer :	FUF Haine-St-Pierre	Aantal plaatsen :	75
Bouwjaar :	1939	Motor	Carels
Asindeling :	B'2' / 1A'2'	Transmissie :	Mechanisch
Aantal gebouwd :	6	Vermogen :	275 kW
Aantal op 01-01-96	1	Massa :	55 400 kg
Aantal op 31-12-96	1	Snelheid :	126 km/h

Stelplaatsindeling :

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

De restauratie van de 608.05 was in 1995 praktisch afgesloten, nochtans verdween het stel – dat op dat ogenblik voorgesteld werd – terug in de vergetelheid en staat het te Antwerpen-Dam afgesteld. Reden zijn de te beperkte middelen om de restauratie af te sluiten.

Type 654 (kopdeel)

Technische gegevens :

Bouwer :	Baume & Merpent	Aantal plaatsen :	
Bouwjaar :	1936	Motor	Carels
Asindeling :	2'B'B'2'	Transmissie :	Elektrisch
Aantal gebouwd :	3	Vermogen :	2 x 270 kW
Aantal op 01-01-96	1	Massa :	159 000 kg
Aantal op 31-12-96	1	Snelheid :	135 km/h

Stelplaatsindeling :

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

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

Type 554 / Reeks 46

Technische gegevens :

Bouwer :	Ragheno	Aantal plaatsen :	71
Bouwjaar :	1952	Motor	Brossel > GM
Asindeling :	1A' A1'	Transmissie :	Mechanisch > hydraul.
Aantal gebouwd :	20	Vermogen :	95 kW
Aantal op 01-01-96	9	Massa :	22 400
Aantal op 31-12-96	9	Snelheid :	58 km/h

Stelplaatsindeling :

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

De N.M.B.S. behoeld voor zijn eigen speciale ritten de 4601, de 4603 wordt gebruikt voor reserve- onderdelen. Beide stellen staan te Montzen, het onderhoud wordt verzekerd door Kinkempois. De 4601 werd gebruikt voor enkele speciale ritten in 1996.

De T.S.P. heeft drie stellen : de 4602 en 4605 behielden hun rood- gele kleurstelling en zijn beide ritvaardig. De 4618 wordt thans gerestaureerd in een oude huisstijl met twee kleuren groen en twee witten koplampen.

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

De L.S.V. heeft zijn stel is een twee kleuren groene schildering met centrale koplamp. Het stel ondergaat op dit ogenblik een grote herstelling, maar blijft ritvaardig voor de demonstratieritten.

De 4620 van het stoomcentrum Maldegem is rood – geel en verzekert de diensten tussen Maldegem en Eeklo.

Reeks 40

Technische gegevens :

Bouwer :	CW Mechelen	Aantal plaatsen :	274
Bouwjaar :	1961	Motor	SEM
Asindeling :	B'B' + 2'2' + 2'2'	Transmissie :	Hydraulisch
Aantal gebouwd :	7	Vermogen :	2 x 295 kW
Aantal op 01-01-96	2	Massa :	127 900 kg
Aantal op 31-12-96	2	Snelheid :	100 km/h

Stelplaatsindeling :

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

De 4006 wordt behouden door de N.M.B.S. en stond in Kortrijk, maar wordt thans onderhouden door Haine-St-Pierre. Het stel werd in 1996 niet ingezet.

De 4001 is een prototype stel. Verworven door de CFV3V wordt deze motorwagen gebruikt tussen Dinant en Givet. Standplaats in Heer-Agimont.

Reeks 43

Technische gegevens :

Bouwer :	AM Nivelles	Aantal plaatsen :	99
Bouwjaar :	1954 – 1955	Motor	Carels
Asindeling :	1A' 2'	Transmissie :	Hydraulisch
Aantal gebouwd :	30 + 6	Vermogen :	275 kW
Aantal op 01-01-96	3	Massa :	52 700 kg
Aantal op 31-12-96	3	Snelheid :	90 km/h

Stelplaatsindeling :

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

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

De 4333 werd in 1996 gerestaureerd en voorgesteld tijdens verschillende speciale ritten op het NMBS- net, o.m. te Visé en op industriële lijnen in de regio Mons – Charleroi.

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

Lijndiesellocomotieven

Reeks 51

Technische gegevens :

Bouwer :	Cockerill	Motor :	Cockerill (8 in lijn)
Bouwjaar :	1961 - 1963	Transmissie :	Dieselektrisch
Asindeling :	C°C°	Vermogen :	1 300 kW
Aantal gebouwd :	93	Massa :	117 000 kg
aantal op 01-01-96	79	Snelheid :	120 km/h
aantal op 31-12-96	79		

Stelplaatsindeling :

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

Inzet :

Schaarbeek 5101 – 5105 / 5114 / 5122

7 locomotieven

De machines van Schaarbeek hebben in feite geen echte reeks meer, maar door de TGV-werken is de inzet uitgebreid : eerste dienst is het vervoer van langgewalste spoorstaven vanuit Schaarbeek naar de verschillende werven van het land, nu meer bepaald naar de TGV-lijnen en naar de Athus-Meuse lijn. Verder zijn er diverse ballasttransporten vanuit Quenast naar Schaarbeek.

De verdere inzet gebeurt meestal voor werktreinen in de agglomeratie Brussel en treinen tussen de verschillende vormingsstations onderling.

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

17 locomotieven

Merelbeke heeft nog een uitgebreide reeks met 12 ingezette machines: hoofdaandeel vormen de zware ertstreinen vanuit de Gentse zeehaven naar Monceau. Tweede taak zijn diverse treinen tussen Zeebrugge en Merelbeke en Schaarbeek.

Door de uitbreiding van de diensten door de kanaaltunnel en de aanduiding van Merelbeke als verzamelstation, gaan de 51-ers ook deze treinen ophalen o.a. te Antwerpen-noord. Verdere, beperktere diensten worden gereden naar Kortrijk, Tourcoing, Antwerpen en Muizen. Ook éénmaal wordt er doorgereden naar Kinkempois.

De derde dienst wordt vooral in de lokale goederendienst afgehandeld : treinen tussen Merelbeke en de Gentse kanaalzone en bedieningstreinen naar Oudenaarde, Lokeren, Roeselare en Ronse. Tijdens het najaar worden de bietentreinen tussen Ieper en Moerbeke gereden.

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

14 locomotieven

De inzet vanuit Charleroi is vrij gelijklopend met deze van Merelbeke : een deel van de ertstreinen tussen Monceau en Gent en doorgaande goederentreinen naar Schaarbeek, St-Ghislain, Haine-St-Pierre, maar vooral treinen naar Jeumont en Aulnoye. In de lokale diensten rijden ze naar Mariembourg, Tamines, Nivelles en Ronet. Vanuit St-Ghislain zijn er diensten naar Tertre en Haine-St-Pierre.

Door het onbeschikbaar zijn van elektrische locomotieven werden de 51-ers ook regelmatig ingezet op de verbinding Mons – Aulnoye / Maubeuge in reizigersdiensten. Verder is er de toeristentreinen vanuit Mons naar Blankenberge.

Buiten reeks zijn er diverse treinen naar de TGV-werven St-Druon en Coucou.

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

16 locomotieven

Door de belangrijke uitbreiding van het industriegebouwen rondom Genk (Winterslag) zijn de diensten weer uitgebreid : steunpunt blijft Winterslag (Genk-Goederen) en vanuit deze plaats rijden ze treinen naar Antwerpen, Schaarbeek, Muizen, maar vooral richting Kinkempois en Montzen. Ze gaan ook de volledige treinen ophalen bij het Ford-bedrijf en bij ALZ.

Verder zijn er tal van plaatselijke diensten rondom Hasselt, namelijk naar Tessenderlo / Diest, Mol en verder Neerpelt.

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

25 locomotieven

Antwerpen heeft nog het grootste bestand aan 51-ers : er worden gemiddeld 18 machines ingezet in de doorgaande goederendiensten : zo rijden ze vooral op de verbinding naar Hasselt / Genk, Kinkempois en Montzen. Verder zijn er alle goederentreinen op de verbinding in de Kempen, naar Mol, Neerpelt / Budel en naar Turnhout. Verder zijn er ook enkele diensten westwaarts naar Merelbeke en zelfs Zeebrugge.

Vooruitzichten voor 1997 :

De toestand voor dit jaar is nogal verwarrend : de meeste stelplaatsen kampen voorlopig met een tekort aan machines omwille van de belangrijke werken op het net. Nochtans zullen door de levering van de nieuwe stellen reeks 04 een aantal elektrische locomotieven vrijkomen en deze zullen dan weer enkele doorgaande diensten overnemen. Toch zullen er in 1997 weinig verschillen optreden. Enkel te Monceau (wegvallen van diensten naar St-Druon en naar Aulnoye) en Antwerpen (overname van de diensten naar Monceau en Montzen) zal de inzet verminderen. Door de verplaatsing van de werken zal vooral Schaarbeek en in mindere mate Hasselt (inzetplaats Leuven) een groter aandeel krijgen. Hierdoor zijn een aantal verschuivingen waarschijnlijk.

Schrappingen zijn niet te voorzien. Nochtans blijven de dieselmotoren de zwakste schakel en bij zware schade worden deze machines afgevoerd. Slechts door de levering van de reeksen 13 en 77 zal een definitieve schrapping doorgevoerd worden.

Reeks 52, 53, 54

Technische gegevens :

Bouwer :	Anglo-Franco-Belge	Motor :	GM (16 cilinders in V)
Bouwjaar :	1955	Transmissie :	Dieselektrisch
Asindeling :	C°C°	Vermogen :	1 035 kW
Aantal gebouwd :	40	Massa :	108 000 kg
aantal op 01-01-96	33	Snelheid :	120 km/h
aantal op 31-12-96	33		

Stelplaatsindeling :

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

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

Inzet :

De inzet van deze reeksen blijft ongewijzigd : hoofdaandeel verzekeren deze machines op de Athus-Maaslijn tussen Belval en Ronet. Hiervoor zijn er 10 machines nodig. Verder zijn er nog treinen naar Jemelle / Marloie en sporadisch worden deze doorgetrokken tot in Kinkempois en zelfs Montzen. Vanuit Stockem worden de reeksen 52/53/54 gebruikt naar het vormingsstation van Luxembourg en zelfs Bettembourg.

Ook de lokale goederendienst is voor deze machines weggelegd : zo rijden ze naar Athus / Aubange, Libramont en Marbehan. Vanuit Ronet worden ze nog gebruikt op de maaslijn naar Marche-les-Dames en Namêche en naar Monceau.

Een nieuwe inzet kenden de machines voor werktreinen bij de modernisering van de Athus-Maaslijn.

Vooruitzichten voor 1997 :

Ook in 1997 blijft de inzet gehandhaafd en mogelijk nog uitgebreid : door de sluiting van de lijn bij de vervanging van de brug te Anseremme, komen ze waarschijnlijk ook in dienst op de lijn naar Luxembour. Ook vanuit Ronet zal de inzet waarschijnlijk ook nog uitgebreid worden, dit door de verdere afgifte van 55-ers uit Kinkempois en zo worden ze waarschijnlijk terug op de Maaslijn tot inzet.

Reeks 55

Technische gegevens :

Bouwer :	BN	Motor :	GM (16 in V)
Bouwjaar :	1961	Transmissie :	Dieselektrisch
Asindeling :	C°C°	Vermogen :	1 175 kW
Aantal gebouwd :	42	Massa :	110 000 kg
aantal op 01-01-96	39	Snelheid :	120 km/h
aantal op 31-12-96	39		

Stelplaatsindeling :

5503 NK	5520 * NK	5526 * NK	5536 NK	
5508 * NK	5521 * NK	5528 * NK	5537 * NK	
5513 NK	5524 NK	5533 * NK	5541 * NK	
5518 * NK	5525 NK	5535 * NK		

* nog met verwarmingsketel

Inzet :

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

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

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

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

Stelplaatsindeling :

**** Machines met elektrische verwarming :**

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

Deze machines verzekeren voor het grootste gedeelte alle rechtstreekse treinen tussen Liège en Luxembour via Gouvy, maar ook enkele binnenlandse verbindingen tot in Gouvy zelf. De reserve-locomotieven worden gebruikt voor de vele bijkomende treinen tijdens de zomerperiode, maar ook in de goederendienst.

Stelplaatsindeling :

Locomotieven met TVM

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

Transferts en ombouw

Nummer	Van	Naar	Op datum van
5501	Kinkempois	Schaarbeek	22-07-1996
5506	Kinkempois	Schaarbeek	12-04-1996
5509	Kinkempois	Schaarbeek	28-05-1996
5511	Kinkempois	Schaarbeek	23-09-1996
5512	Kinkempois	Schaarbeek	04-10-1996
5514	Kinkempois	Schaarbeek	23-09-1996

De ombouw van deze locomotieven van Kinkempois omvatte – naast een grote herziening – de inbouw van de veiligheidsvoorziening TVM 430 voor de hoge snelheidslijnen. De machines worden gebruikt voor hulptreinen voor het afslepen van defecte Eurostar- of Thalysstellen, maar ook voor onderhoudstreinen voor de TGV-lijn.

Inzet :

De machines worden steeds per twee gebruikt en voorlopig worden deze paartjes gestationeerd te Mons (en St-Druon), te Ath en te Schaarbeek. Ze ondergingen hun homologatie in het Franse Longueuil-St-Marie. De machines staan meestal reserve maar werden al gebruikt voor enkele speciale ritten. Voor effectieve werktreinen komen ze praktisch niet tot inzet.

Vooruitzichten voor 1997 :

In 1997 zal de inzet weinig veranderen, doch bij de verdere indienststelling van lijnen worden er steeds twee machines gestationeerd te Ath (Coucou- voor de lijn Franse-grens – Brussel), Schaarbeek (voor Brussel – Nederlandse grens) en Liège (Brussel – Duitse grens).

Reeks 59

Technische gegevens :

Bouwer :	Cockerill	Motor :	Cockerill (8 in lijn)
Bouwjaar :	1954	Transmissie :	Dieselelektrisch
Asindeling :	B°B°	Vermogen :	1 265 kW
Aantal gebouwd :	55	Massa :	87 200 kg
Aantal op 01-01-96	10	Snelheid :	120 km/h
Aantal op 31-12-96	10		

Stelplaatsindeling :

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

Inzet :

De 10 machines uitgeleend aan TUC-rail worden in eerste instantie gebruikt voor de aanvoer van de zware ballasttreinen vanuit Lessines en Quenast naar de basissen van St-Druon en Coucou en verder de verdeling van de ballasttreinen op de TGV-lijn zelf. Anderzijds werden de machines ook gebruikt voor tal van andere werktreinen op deze lijn.

Vooruitzichten voor 1997 :

Voorlopig worden de machines nog gebruikt vanuit de basis St-Druon voor de afwerking van de lijn tussen Antoing tussen Brussel. Nadien zullen de machines overgeplaatst worden naar de lijn Brussel – Duitsland en worden waarschijnlijk ook vanuit Antwerpen.

Reeks 62

Technische gegevens :

Bouwer :	BN	Motor :	GM (12 in lijn)
Bouwjaar :	1961 - 1966	Transmissie :	Dieselelektrisch
Asindeling :	B°B°	Vermogen :	860 kW
Aantal gebouwd :	136	Massa :	78 000 kg
Aantal op 01-01-96	125	Snelheid :	120 km/h
aantal op 31-12-96	125		

Stelplaatsindeling :

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

Inzet :

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

Nog steeds gebeurt de inzet vanuit Merelbeke en Kortrijk : te Merelbeke is de voornaamste inzet nog steeds in de reizigersdienst. Tot bij de zomerregeling waren er de treinen naar Geraardsbergen, Ronse, Eeklo en De Panne. Door de elektrificatie viel deze laatste dienst met ingang van de zomerregeling weg en hierdoor konden twee machines aan Monceau afgestaan worden.

In de goederendienst daarentegen werd de inzet uitgebreid : ze verzekeren nog steeds voor het grootste gedeelte de lokale dienstznen in de Gentse agglomeratie en de kanaalzone. Zo rijden ze regelmatig naar Zelzate en Sas van Gent. Verder zijn er bedieningstreinen in de hele regio, naar St-Niklaas, Eeklo, Dendermonde en Deinze. Verder rijden ze door naar Zeebrugge en De Panne.

Vanuit Kortrijk is de inzet vrij beperkt geworden : ze rijden hier vooral in lokale goederendienst naar Ieper/Poperinge, Roeselare, Oudenaarde en Moeskroen. Verder gaan ze verschillende treinen te Merelbeke afhalen.

Verder is er nog een sporadische (zomer)inzet voor Lourdes-treinen en verlofgangerstreinen tot in Moeskroen of Tourcoing.

Monceau	6213, 6214, 6217, 6218, 6221, 6223, 6224, 6231, 6234, 6241, 6243, 6244, 6248, 6249, 6271, 6277, 6278, 6282, 6284, 6285, 6288, 6290
	23 locomotieven

Ondanks de verdere teruggang van de diensten, kreeg Monceau toch nog twee machines vanuit Merelbeke over. Hoofdinzet wordt nog verzekerd in de reizigersdienst tussen Charleroi en Walcourt – Couvin. Verder zijn er de afsteltreinen naar Châtelet.

In de goederendienst zijn er vooral lokale diensten binnen de regio met als voornaamste bestemmingen St-Ghislain, Nivelles, Quévy en Ronet. Vanuit St-Ghislain rijden ze nog treinen naar Tertre, Blaton en Tournai. Verder zijn er rangeringen te Quévy en lokale verbindingen naar Aulnoye.

In 1996 waren er tal van verbindingstreinen tussen St-Ghislain en St-Druon voor de TGV-werken, maar deze treinen vallen in 1997 volledig weg. Twee machines werden anderzijds gedurende geruime tijd te Ath gedetacheerd voor de bediening van de werfbasis Coucou.

Hasselt	6207, 6238, 6240, 6245, 6252, 6253, 6261, 6267, 6268, 6279, 6281, 6291, 6294, 6295
	6296, 6297, 6298, 6299, 6317, 6326
	20 locomotieven

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

In de goederendiensten komen nogmaals 4 machines tot inzet : hier zijn er enkele doorgaande treinen tussen Hasselt / Genk en Montzen, maar vooral lokale bedieningstreinen naar Diest, Tessenderlo, Leopoldsburg, Mol en Tongeren. Eén enkele machine wordt nog vanuit Leuven gebruikt in de lokale dienst naar Kortenberg , Tienen en St-Joris-Weert.

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

De Luikse machines worden enkel in de goederendienst gebruikt : drie diensten omvatten alle treinen met vloeibaar gietijzer tussen Seraing en Chertal. De resterende machines worden in de lokale goederendienst gebruikt binnen de Luikse agglomeratie : zo zijn er diensten tussen de vormingsstations onderling, maar ook naar verschillende bedrijven in de Maasvallei (Hermalle, Statte, ...), maar ook naar Visé en zelfs Montzen.

Een nieuwe dienst zijn de werktreinen voor de aanleg van de TGV en hiervoor is één machine in dienst rond de toekomstige basis Voroux.

Reeks 62 voor TUC-rail

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

Deze locomotieven worden bij de werken aan de TGV-lijnen vooral gebruikt bij de afwerking : ze slepen gemengde treinen vanuit St-Ghislain naar St-Druon en Coucou en komen tot inzet voor treinen bij werken aan de bovenleiding en de signalisatie. Het onderhoud gebeurt te Monceau en voor een klein gedeelte te Hasselt. Deze laatste machines worden in de loop van 1997 trouwens overgeplaatst voor de aanleg van de lijn naar Liège en de Duitse grens en worden ingezet vanuit Leuven en Voroux.

Reeks 62 voor dienst infrastructuur

6203	NW	6266	Centr	6286	ZW	6300	NW	6312	NO
6215	ZO	6273	Centr	6287	ZO	6303	NW	6329	ZO
6242	Centr	6275	ZW	6289	ZO	6309	ZO	6330	NO

Deze 62-ers worden gebruikt bij grotere infrastructuurwerken in de boven aangeduide districten, meestal bij de spoorvernieuwingswerken en bij de bouw van grote kunstwerken. Het onderhoud gebeurt te Merelbeke (NW), Hasselt (NO), Schaarbeek (centrum), Monceau (ZW) en Kinkempois (ZO)

Veranderingen in 1997 :

In 1997 zullen de 62-ers waarschijnlijk geen grotere wijzigingen krijgen, slechts met de levering van de nieuwe tweeledige motorwagens zullen ze vanaf 1998 versterkt uit de reizigersdienst afgevoerd worden en naar de goederendienst overgeheveld worden. Op dat ogenblik zullen een 25 machines uit het bestand afgevoerd worden.

Afwijkingen :

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

Museummaterieel

Lijndiesellocomotieven

Reeks 59 / Type 201

Technische gegevens :

Bouwer :	Cockerill	Motor :	Cockerill
Bouwjaar :	1955	Transmissie :	Diesel-elektrisch
Asindeling :	B°B°°	Vermogen :	1 265 kW
Aantal gebouwd :	55	Massa :	87 200 kg
Aantal op 01-01-96	4	Snelheid :	120 km/h
Aantal op 31-12-96	4		

Stelplaatsindeling :

201.010	NMBS	201.001	Vennb	5927	TSP		
	FNDM	5922	Raeren		FSR		

Inzet :

De N.M.B.S. bewaart de 201.010 in zijn oorspronkelijke kleurstelling. Deze locomotief is ritvaardig en wordt onderhouden door het personeel van Antwerpen-Dam. De machine wordt regelmatig gebruikt voor speciale treinen of bij bijzondere gelegenheden (vb. 30 jaar einde van stoomtractie). Daarnaast wordt de locomotief ook gebruikt voor bijzondere taken vanuit Antwerpen – Dam (vb afslepen van museummaterieel, ...)

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

De T.S.P. bezit de 5927, die thans een grote herziening ondergaat te Schaarbeek en dit in 1997 waarschijnlijk opnieuw in dienst komt voor bijzondere treinen.

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

Reeks 52 - 54 / Type 202 - 204

Technische gegevens :

Bouwer :	Anglo-Franco-Belge	Motor :	GM
Bouwjaar :	1955	Transmissie :	Diesel-elektrisch
Asindeling :	C°C°°	Vermogen :	1 035 kW
Aantal gebouwd :	40	Massa :	108 000 kg
Aantal op 01-01-96	2	Snelheid :	120 km/h
Aantal op 31-12-96	2		

Stelplaatsindeling :

5404	NMBS	5205	TSP			
	<i>MKM</i>		<i>FSR</i>			

Inzet :

De N.M.B.S. heeft de 5404 (204.004) als enige met ronde neus bewaard en deze machine rijdt nog steeds in de gewone dienst mee, de inzet wordt echter zoveel mogelijk beperkt.

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

Reeks 60 / Type 210

Technische gegevens :

Bouwer :	Cockerill	Motor :	Cockerill
Bouwjaar :	1961 - 1966	Transmissie :	Diesel-elektrisch
Asindeling :	B°B°	Vermogen :	1 145 kW
Aantal gebouwd :	106	Massa :	78 000 kg
Aantal op 01-01-96	4	Snelheid :	120 km/h
Aantal op 31-12-96	4		

Stelplaatsindeling :

6041	ATF	6003	TSP			
	NK	6077	FSR			
		6106				

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

De T.S.P. heeft drie dergelijke locomotieven de prototypelocomotief 6003 (zonder motor), de locomotief 6077 in oorspronkelijke kleurstelling en de gele 6106. De beide laatste machines zijn ritvaardig en door de N.M.B.S. geïmmatriculeerd. Zodoende worden ze over het ganse net voor speciale treinen gebruikt.

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

Reeks 64 / Type 211

Technische gegevens :

Bouwer :	ABR	Motor :	Cockerill
Bouwjaar :	1962	Transmissie :	Diesel-hydraulisch
Asindeling :	B'B'	Vermogen :	1 100 kW
Aantal gebouwd :	6	Massa :	82 000 kg
Aantal op 01-01-96	1	Snelheid :	120 km/h
Aantal op 31-12-96	1		

Stelplaatsindeling :

211.006	NMBS				
	FLV				

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

Rangeerlocomotieven

Reeks 70

Technische gegevens :

Bouwer :	Baume & Merpent	Motor :	Cockerill / ABC
Bouwjaar :	1954		ABR (8 in lijn)
Asindeling :	B°B°	Transmissie :	Dieselektrisch
Aantal gebouwd :	6	Vermogen :	420 kW
aantal op 01-01-96	6	Massa :	84 640 kg
aantal op 31-12-96	6	Snelheid :	50 km/h

Stelplaatsindeling :

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

Inzet :

De oudste diesellocomotieven van de N.M.B.S. worden nog druk gebruikt : twee machines verzorgen de rangeringen en de aanvoer in de nieuwe haven op de linkeroever. Deze machines blijven trouwens hier tijdens de week overnachten. Twee verdere machines worden nog steeds gebruikt voor lokale goederentreinen binnen de Antwerpse agglomeratie en naar Lier, Herentals, Olen en Turnhout. Eventueel wordt een vijfde machine gebruikt te Antwerpen-Kiel en naar Schelle en Boom.

Afwijkingen :

Tijdens hun grote herzieningen werden diverse motoren ingebouwd :

7001, 7002	ABC-motor type 6 DXC
7003, 7005, 7006	ABC-motor type 8 DUS
7004	Cockerill CO 240 afkomstig uit reeks 60 prototype

Vooruitzichten :

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

Reeks 71 (ex reeks 66)

Technische gegevens :

Bouwer :	ABR			
Bouwjaar :	1962	ombouw : 1980	Motor :	ABR (6 in lijn)
Asindeling :		BB	Transmissie :	Diesel-hydraulisch
Aantal gebouwd :		3	Vermogen :	575 kW
aantal op 01-01-96		3	Massa :	74 000 kg
aantal op 31-12-96		3	Snelheid :	80 km/h

Stelplaatsindeling :

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

Inzet :

De drie machines verloren gedeeltelijk hun inzet, maar worden nu wild gebruikt, vooral voor bedieningstreinen vanuit Antwerpen-noord naar de Noorderhaven en verder voor sleepdiensten in de haven. In 1996 ondergingen twee machines alsnog een grote herziening, de derde locomotief volgt in 1997.

Nochtans is de toekomst vrij onzeker, daar de diensten eindigen met de levering van de locomotieven reeks 77.

Reeks 73

Technische gegevens :

Bouwer :	BN / ABR			
Bouwjaar :	1965 - 1974	Motor :	Cockerill (6 in lijn)	
Asindeling :		C	Transmissie :	Diesel-hydraulisch
Aantal gebouwd :		95	Vermogen :	550 kW
aantal op 01-01-96		95	Massa :	56 000 kg
aantal op 31-12-96		95	Snelheid :	60 km/h

Stelplaatsindeling :

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

Inzet :

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

44 locomotieven

Monceau heeft thans het grootste bestand aan locomotieven reeks 73, maar heeft anderzijds ook geen andere machines in depot. De inzet gaat vrij ver. Men heeft in feite drie inzetpunten. De streek van Charleroi zet een kleine 20 machines in vanuit twee plaatsen : Monceau en Châtelineau. Vanuit beide vormingsstations worden de omliggende bedrijven en loskoeren bediend en hier komen ze in een groot deel van de agglomeratie. Uiterste punten zijn Tamines, Acoz, Luttre, Nivelles en Manage.

St-Ghislain is de tweede inzetplaats : hier zijn er diensten te St-Ghislain zelf, maar ook te Tertre, Quévy, Jemappes, Mons en Soignies. Hier zijn er tal van bedieningstreinen in de omgeving.

Derde, kleinere, inzet gebeurt vanuit Haine-St-Pierre met rangeerdiensten te La Louvière , Piéton en Manage. Ook hier enkele diensten naar Binche en Ecaussines.

Verder zijn er nog verschillende inzetplaatsen voor steeds één machine : het zijn Tournai, Erquelinnes, Walcourt/Mariembourg, Clabecq / Tubize / Quenast en Quévy / Feignies. In het totaal worden thans een 38 locomotieven volgens plan gebruikt. Om dit mogelijk te maken zijn trouwens regelmatig machines van andere stelplaatsen uitgeleend. Dit is onder meer het geval voor de machines 7368 en 7369 van Merelbeke.

Stockem 7338 - 7342

5 locomotieven

Dit beperkte bestand is nogmaals onderverdeeld in twee inzetplaatsen : te Stockem zijn er twee machines bedrijvig. Beide machines rangeren te Stockem en verzekeren ook de bedieningstrein naar Athus / Aubange.

Twee machines zijn te Ronet ondergebracht en hier verzekeren ze de beperkte rangeerdiensten te Ronet, Namur en op de verschillende industriesporen in de streek. Nochtans worden voor deze diensten ook regelmatig machines van Monceau gebruikt.

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

Te Merelbeke worden de 73-ers gebruikt in de Gentse agglomeratie, met als steunpunten Merelbeke- vorming en Gent-Zeehaven. Vanuit deze plaats worden een tiental machines in de kanaalzone gebruikt. Ook te Gent-St-Pieters wordt één machine gebruikt. Vanuit Merelbeke zijn er twee bedieningstreinen, één naar Deinze een tweede naar Wetteren.

Anderzijds is er steeds één locomotief te Dendermonde (met diensten naar Londerzeel, Sauvagarde en Opwijk) en te St-Niklaas (naar Beveren en Temse).

Twee machines – de 7368 en 7369 – zijn reeds lange tijd uitgeleend aan Monceau.

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

Voor de Limburgse machines zijn er drie inzetplaatsen : te Hasselt worden twee machines gebruikt in het vormingsstation en de stelplaats. Te Genk-goederen (Winterslag) worden 4 à 5 machines gebruikt voor de rangeringen en de bediening van de verschillende industriegebieden. Verder is er één machine te Mol, met de bediening van Balen en Leopoldsburg.

Kinkempois	7381 - 7385
5 locomotieven	

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

Antwerpen-Dam	7376 - 7390
10 locomotieven	

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

Vooruitzichten voor 1997 :

In 1997 zal het bestand waarschijnlijk niet meer veranderen : mogelijk is er nog een kleine reorganisatie waarbij de machines van Kinkempois ingewisseld zullen worden. Pas met de levering van de nieuwe locomotieven reeks 77 zal de reeks 73 een belangrijke verandering ondergaan, waarbij ze de rangeringen in kleinere plaatsen zullen opnemen.

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 01-01-96	10	Snelheid :	60 km/h
Aantal op 31-12-96	10		

Stelplaatsindeling :

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

Inzet :

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

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

Reeks 75

Technische gegevens :

Bouwer :	BN	Motor :	GM (12 in V)
Bouwjaar :	1965	Transmissie :	Diesel-hydraulisch
Asindeling :	BB	Vermogen :	860 kW
Aantal gebouwd :	6	Massa :	79 000 kg
aantal op 01-01-96	6	Snelheid :	82 km/h
aantal op 31-12-96	6		

Stelplaatsindeling :

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

Inzet :

Deze zes machines worden nog steeds in de sleepdienst tussen Antwerpen-noord en de verschillende havensecties gebruikt. Maar omdat veel treinen nu doorrijden tot in deze secties, is het verkeer sterk verminderd. Door het feit dat deze machines prototype-locomotieven zijn, is het bekomen van reserve-onderdelen een probleem en bij defect staan de machines meestal voor lange tijd op non-actief.

Vooruitzichten voor 1997

Daar de levering van de reeks 77 in het vooruitzicht gesteld wordt, ging men na of een herstelling van de machines nog lonend is. Bij zware schade worden de machines afgesteld, doch er is ook nog de mogelijkheid dat de machines reeks 75 of de reeks 70 gaan vervangen, of gebruikt worden ter vervanging van de reeks 59 bij de TGV-werken. Een beslissing is echter nog niet genomen.

Reeks 76

Technische gegevens :

Bouwer :	Allan / Schneider	Motor :	Stork / Schneider
Bouwjaar :	1955 / 1958	Transmissie :	Diesel-elektrisch
Asindeling :	B°B°	Vermogen :	800 kW
Aantal gebouwd :	150 (NS)	Massa :	72 000 kg
aantal op 01-01-96	25	Snelheid :	100 km/h
aantal op 31-12-96	25		

Stelplaatsindeling :

7501	FSR	7606	FSR	7611	FSR	7616	FSR	7621	FSR
7602	FSR	7607	FSR	7612	FSR	7617	FSR	7622	FSR
7603	FSR	7608	FSR	7613	FSR	7618	FSR	7623	FSR
7604	FSR	7609	FSR	7614	FSR	7619	FSR	7624	FSR
7605	FSR	7610	FSR	7615	FSR	7620	FSR	7625	FSR

Inzet :

De reeks 76 werd tijdens de eerste maanden van het jaar nog gebruikt vanuit de uitvalsbasis St-Druon voor o.m. de treinen voor de elektrificatie en de signalisatie. Na het afsluiten van deze werken verhuisde deze reeks naar Coucou en hier verrichtten ze de voorbereidende werken. Bij de eigenlijke plaatsing van het spoor werden ze enkele maanden werkloos en werden gebruikt voor gewone goederentreinen tussen Tournai, St-Ghislain en Quévy. Deze taken zouden ervoor zorgen dat de locomotieven weer langere afstanden tegen hogere snelheid konden afleggen.

Na het afwerken van het viaduct van Attre worden de machines opnieuw vanuit St-Druon gebruikt voor de afwerking van de lijn tussen Antoing en Brussel. Vermelden we nog dat het onderhoud te Schaarbeek plaats vindt en gedaan wordt door mensen van de NS.

Afwijkende vormen :

Loc 7608 : bruine kleurstelling

Loc 7617: groen gele kleurstelling

De overige machines zijn grijs – geel.

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 01-01-96	39	Snelheid :	60 km/h
aantal op 31-12-96	39		

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 :

De rangeerlocomotieven hebben het monopolie in de hoofdstad : er zijn drie verschillende bedrijvigheden op te tekenen. Eerst is er de gewone rangeerdienst in de stations (Brussel-noord, Brussel-zuid) de afstelbundels en de vormingsstations (Vorst en Schaarbeek). Verder zijn er de treinen binnen de agglomeratie naar de overige inzetpunten en de omliggende industrie.

Voor bedieningstreinen rijden ze ook iets verder, bv Asse, Muizen, Halle en Etterbeek. De werktreinen voor de aanleg van de TGV-lijnen was in 1996 vrij uitgebreid, met vele diensten tot in Halle en Lembeek. Deze dienst zal zich geleidelijk aan verplaatsen naar de lijnen naar Antwerpen en Leuven.

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

Reeks 81

Technische gegevens :

Bouwer :	Cockerill	Motor :	Caterpillar
Bouwjaar :	1996	Transmissie :	Sauer Sund Strand
Asindeling :	B	Vermogen :	300 kW
Aantal gebouwd :	(20)	Massa :	42 000 kg
Aantal op 01-01-96	0	Snelheid :	65 km/h
aantal op 31-12-96	2		



Dienstmaterieel TGV-werken

Foto 1 : 5512 TVM te Salzinnes na ombouw (03-97) Foto 2 : De 5941 en de 6205 te St.-Druon (03-97)

Foto 3 : De 7608 te St.-Druon (03-97)

Stelplaatsindeling :

8101	NK	8102	NK			
------	----	------	----	--	--	--

Inzet :

Op 31 mei 1996 ging een contract in tussen Cockerill en de N.M.B.S. om twee rangeerlocomotieven voor zes maanden te testen. Het betrof 2 van de 20 gebouwde machines voor de Deense spoorwegen. Deze machines werden echter nooit afgenomen en stonden bij Cockerill zelf afgesteld.

Ze werden te Kinkempois ondergebracht. Maar door hun kleine actieradius en geringe trekkracht konden de machines niet in de inzetreeks van de 82-ers ingezet worden en daarom bleven deze beide locomotieven praktisch konstant afgesteld. Ze reden enkele diensten in de stelplaats zelf en ook naar de port de Reory. Er werden ook enkele testen uitgevoerd om ze te gebruiken te Liège-Guillemins, maar ook dit mislukte. Tegen het einde van het jaar waren ze nog steeds in het N.M.B.S.-bestand opgenomen.

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 01-01-96	75	Snelheid :	60 km/h
Aantal op 31-12-96	75		

Stelplaatsindeling :

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

Inzet :

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

Met ingang van de zomerregeling werden de 22 machines van Brugge (Oostende) op papier naar Merelbeke getransfereerd. De inzet en het gewone onderhoud veranderde niet en gebeurt nog steeds te Brugge. Er blijven nog steeds drie inzetplaatsen die evenwel door elkaar lopen. De grootste inzet kennen de machines te Zeebrugge, waar ze alle havenactiviteiten voor hun rekening nemen. Hiervoor zijn er acht machines nodig. Eén verdere locomotief verzekert de bedieningstreinen naar Knokke.

Te Oostende worden vijf machines nodig : twee machines rangeren in het reizigersstation en de afstelbundels, één locomotief verzekert de rangeringen in de vismijn en de oude haven, een verdere machine rangeert in de nieuwe industriegebieden langs de verbinding naar Brugge. In deze stad zijn er vier machines bedrijvig : twee verzekeren pendelritten tussen Brugge-vorming en Zeebrugge, één machine rangeert te Brugge en bedient o.m. BN/ Bombardier, de laatste locomotief wordt gebruikt voor bedieningstreinen naar Blankenberge en Zedelgem.

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

Door de reorganisatie kent Kinkempois nog steeds de grootste inzet van deze machines. In een reeks met de locomotieven reeks 73, verzekeren ze de rangeringen in de Luikse agglomeratie en zelfs ver erbuiten. Hoofdonderdeel zijn de rangeringen in de vormingsstations Kinkempois en Bressoux en de overgavetreinen tussen deze beide plaatsen en naar de verschillende bedrijven. Twee machines zijn anderzijds bedrijvig te Liège- Guillemins en de afstelbundels in de buurt.

Opmerkelijk zijn ook de verschillende inzetpunten : hier hebben we Liers (bediening van Roccourt), Visé (bediening van CBR), Chenée, Waremme (met Fexhe le haut Clocher en Voroux), Statte (Marchin en Wanze), Poulseur (en Aywaille) en Pepinster (en Spa).

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

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

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

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

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

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

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

Reeks 84 (2^{de} schijf)

Technische gegevens :

Bouwer :	Baume & Merpent	Motor :	ABR (6 in lijn)
Bouwjaar :	1962	Transmissie :	Diesel-hydraulisch
Asindeling :	C	Vermogen :	400 kW
Aantal gebouwd :	35	Massa :	54 200 kg
Aantal op 01-01-96	31	Snelheid :	50 km/h
Aantal op 31-12-96	30		

Stelplaatsindeling :

8426	NW	8433	NO	8442	NO	8451	NO	8458	Centr
8427	ZO	8434	NW	8443	ZW	8452	NO	8459	Centr
8428	ZO	8435	ZW	8444	ZO	8453	NO	8460	Centr
8429	NW	8437	NO	8447	ZO	8454	NO		
8430	NW	8439	ZW	8448	ZO	8455	NO		
8431	NW	8440	ZW	8449	ZW	8456	NO		
8432	NW	8441	ZW	8450	ZW	8457	Centr		

Inzet :

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

De machines worden ingezet over het ganse district voor werktreinen, waarbij de machines van Merelbeke meestal te Deinze afgesteld worden.

Noord Oost	Antwerpen-dam	8433, 8442, 8451, 8452, 8453
	Leuven	8454
	Hasselt	8455, 8456
		8 locomotieven

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

Zuid west	St-Ghislain	8435, 8439, 8440, 8441
	Monceau	8443, 8449, 8450, 8465
		7 locomotieven

Zuid Oost	Namur / Ronet	8447, 8448
	Angleur	8427, 8428
	Bertrix	8444
		5 locomotieven

Tijdens het vorige jaar waren er verschillende wisselingen in de standplaatsen voor de 84-ers. Verder viel de 8449 van Monceau uit door een zware motorschade en deze werd op dat ogenblik vervangen door de 8465 van de derde bouwreeks.

Reeks 84 (3^{de} schijf)

Technische gegevens :

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

Stelplaatsindeling :

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

Transferts :

Alle op 01-08-1996

Nummer	Van	Naar
8461	Monceau (TUC-rail)	Antwerpen-Dam
8462	Monceau (TUC-rail)	Antwerpen-Dam
8463	Monceau (TUC-rail)	Antwerpen-Dam
8464	Monceau (TUC-rail)	Antwerpen-Dam
8465	Monceau (TUC-rail)	Monceau (Infrastructuur)
8466	Monceau (TUC-rail)	Antwerpen-Dam
8467	Monceau (TUC-rail)	Antwerpen-Dam
8468	Monceau (TUC-rail)	Antwerpen-Dam
8469	Monceau (TUC-rail)	Antwerpen-Dam
8470	Monceau (TUC-rail)	Antwerpen-Dam

Inzet :

Monceau	8461 – 8470	tot 01-08-1997
TUC-rail	10 locomotieven	

Tijdens het eerste deel van het jaar waren de 10 locomotieven ingezet bij TUC-rail, op de basis St-Druon. Maar naast enkele rangeringen op de basis zelf waren er geen treinen geschikt voor deze langzame en zwakke rangeerdiesels. Meestal stonden ze dan ook afgesteld te Monceau of te St-Druon. Begin augustus gingen de 10 machines dan terug naar Antwerpen-Dam

Antwerpen-Dam	8461 – 8464 / 8466 – 8470	vanaf 01-08-1997
	9 locomotieven	

Vanaf begin augustus kwamen 9 machines terug naar Antwerpen en ze werden in hun vroegere diensten ingezet. Zo verrichtten ze opnieuw rangeringen in de oude haven te Antwerpen, maar ook de rangeringen te Muizen, met ook de diensten te CW Mechelen.

Monceau	8465	vanaf 01-08-1997
	1 locomotief	

Om de defecte en afgestelde 8449 te Monceau te vervangen werd de 8465 van TUC-rail aan de dienst infrastructuur doorgegeven. De machine wordt ingezet voor allerlei werktreinen

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 01-01-96	25	Snelheid :	50 km/h
aantal op 31-12-96	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
	25 locomotieven

Net zoals de locomotieven reeks 84, worden ook deze oudere locomotieven bij voorkeur gebruik in de lichte havendiensten. Zo zijn ze vooral te zien in de oude dokken en te Antwerpen-Kiel. Verder rangeren ze ook regelmatig te Antwerpen-Schijnpoort , maar tot in augustus in het Mechelse.

Sporadisch worden de machines ook gebruikt voor lichte bedieningstreinen op de lijn naar Boom, maar ook naar Lier, Duffel en Kontich.

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 01-01-96	40	Snelheid :	40 km / h
aantal op 31-12-96	32		

Stelplaatsindeling :

Dienst transport

9101	LNC	9115	LNC	9132	FKR	9146	NK	9158	NK
9106	LNC	9117	LNC	9133	(LNC)	9147	NK	9159	MKM
9107	FNDM	9118	LNC	9134	LNC	9148	MKM	9160	FKR
9109	FKR	9120	(LNC)	9135	MKM	9151	NK		
9110	FKR	9123	FKR	9136	FKR	9152	FKR		
9111	LNC	9126	LNC	9137	MKM	9153	MKM		
9112	LNC	9129	(FNDM)	9138	LNC	9155	NK		
9113	(LNC)	9130	LNC	9139	(FNDM)	9156	NK		
9114	(LNC)	9131	>FAZ	9143	(NK)	9157	FNDM		

Transferts :

Alle op 01-07-1996

Nummer

Van

Naar

9101	Infrastructuur	Monceau
9106	Infrastructuur	Monceau
9134	Infrastructuur	Monceau

Schrappingen :

Alle op 01-05-1996

9113	Monceau	
9114	Monceau	
9120	Monceau	
9129	Antwerpen-Dam	
9139	Antwerpen-Dam	
9143	Kinkempois	
9131	Monceau	naar CW Salzennes

Inzet :

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

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

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

Om deze diensten verder uit te kunnen voeren, werden de 9101 en 9106 van dienst infrastructuur terug in het bestand opgenomen maar dadelijk doorgegeven aan Monceau

Antwerpen-Dam	9107, 9157
	2 locomotieven

De lokotractoren 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. In 1996 werden twee machines – de 9129 en 9139 uit het bestand geschrapt en hierdoor viel de inzet te Berchem weg.

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

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

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

In 1996 werden vijf locotractoren van Monceau – de 9113, 9114, 9120, 9131 en 9133 - definitief uit het bestand geschrapt, ze werden echter vervangen door drie machines van de dienst infrastructuur, nl. De 9101 en 9106 vanuit Deinze, de 9134 vanuit Monceau.

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

Onderhouden te Kinkempois, komen deze machines praktisch niet in het Luikse, maar worden vooral op de Luxembourg-lijn gebruikt, dit vanuit de vroegere stelplaats Ronet. Ze worden in deze buurt gebruikt, nl. Twee machines te Namur en Ronet, 1 machine te Ciney, één te Jemelle / Marloie en één te Ottignies / Gembloux. De diensten langs de Maas te Namêche en Marches-les-Dames viekden echter volledig weg. Hierdoor kon de 9143 afgevoerd worden.

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

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

Vooruitzichten voor 1997 :

Door de vele defecten en door de inkrimping van het aantal stationsrangeringen (door elektrificaties, doorgaande treinen en trek-duwcombinaties) valt de inzet steeds verder weg en daarom zullen ook in 1997 een aantal 91-ers afgevoerd worden.

Dienst infrastructuur

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

Transferts :

Alle op 01-07-1996

Nummer	Van	Naar
9101	Infrastructuur	Monceau
9106	Infrastructuur	Monceau
9134	Infrastructuur	Monceau

Schrappingen :

Alle op 01-05-1996

9102	Deinze (Merelbeke)	
9103	Deinze (Merelbeke)	
9104	Deinze (Merelbeke)	
9131	Monceau	naar CW Salzannes

Inzet :

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

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

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

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

Reeks 92

Technische gegevens :

Bouwer :	BN	Motor :	SEM
Bouwjaar :	1960	Transmissie :	Diesel-hydraulisch
Asindeling :	C	Vermogen :	250 kW
Aantal gebouwd :	25	Massa :	50 550 kg
Aantal op 01-01-96	2	Snelheid :	45 km/h
aantal op 31-12-96	0		

Stelplaatsindeling :

Dienst infrastructuur

9206	FAZ				
------	-----	--	--	--	--

Schrappingen :	Alle op 01-07-1996
9206	CW Salzannes

De laatste locomotief reeks 92 die in 1996 in dienst was, nl de 9206 van de CW Salzannes, werd op 01-07-1996 officieel geschrapt en vervangen door de 9131.

Nochtans bleef de 9206 nog steeds in de CW achter en wordt waarschijnlijk hier bewaard en als monument opgesteld.

Museumlocomotieven

Rangeerlocomotieven

Reeks 71 / Type 271

Technische gegevens :

Bouwer :	Baume & Merpent	Motor :	SEM
Bouwjaar :	1956 / 1957	Transmissie :	Diesel-hydraulisch
Asindeling :	D	Vermogen :	500 kW
Aantal gebouwd :	6	Massa :	82 500 kg
Aantal op 01-01-96	1	Snelheid :	50 km/h
aantal op 31-12-96	1		

Stelplaatsindeling

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

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

Reeks 72 / Type 272

Technische gegevens :

Bouwer :	BN	Motor :	SEM
Bouwjaar :	1956 / 1957	Transmissie :	Diesel-hydraulisch
Asindeling :	D	Vermogen :	500 kW
Aantal gebouwd :	15	Massa :	78 650 kg
Aantal op 01-01-96	1	Snelheid :	50 km/h
aantal op 31-12-96	1		

Stelplaatsindeling :

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

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

Reeks 83 / Type 253

Technische gegevens :

Bouwer :	Cockerill	Motor :	Cockerill
Bouwjaar :	1956 / 1957	Transmissie :	Diesel-hydraulisch
Asindeling :	C	Vermogen :	400 kW
Aantal gebouwd :	25	Massa :	57 000 kg
Aantal op 01-01-96	1	Snelheid :	50 km/h
aantal op 31-12-96	1		

Stelplaatsindeling

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

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

Dienst Elektriciteit en Seinrichting (ES)

Reeks 00

Technische gegevens :

Bouwer :	La Brugeoise / Ragheno	Motor :	
Bouwjaar :	1955	Transmissie :	Elektrisch
Asindeling :		Vermogen :	600 kW
Aantal gebouwd :	101	Massa :	80 000 kg
Aantal op 01-01-96	1	Snelheid :	130 km/h
Aantal op 31-12-96	1		

Stelplaatsindeling :

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

Het stel voor het nameten van de communicatie tussen trein en vaste installaties TBL2, werd omgebouwd door de werkplaats Kinkempois en werd in juni 1996 afgesloten. Het stel bestaat uit een rijtuig ingericht als meetlabo, het tweede rijtuig kreeg een salon voor het personeel en de nodige eet- en kleedruimte. De kleurstelling werd volledig groen met oranje versieringen (rand van kopdeuren, lampen) en aanduidingen (o.a. een grote "2").

Tussen 17 en 21 juni werden de eerste testen uitgevoerd vanuit Ath. na deze testen werd de decoratie verder uitgebreid en werden de nodige afregelingen doorgevoerd.

Vanaf september is de 106 operationeel en berijdt regelmatig alle lijnen uitgerust met dit systeem TBL2. Tegen het einde van 1996 werden dan nog enkele aanpassingen door Kinkempois doorgevoerd.

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 01-01-96	6	Massa :	33 000 kg
Aantal op 31-12-96	0	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 verdere ombouw van de stellen ES 400 en de levering van de eerste stellen reeks ES 500, werden de oudste bovenleidingswagens op non-actief gezet. Bij de dienst ES heeft men geen strakke structuur van schrappingen, doch alle stellen staan afgesteld en hebben waarschijnlijk geen diensten meer verzekerd in 1996. Meestal blijft materieel van de dienst ES gedurende lange tijd op een zijspoor wegroesten.

Reeks ES 200

Technische gegevens :

Bouwer :	Brugeoise / Nivelles	Motor :	GM
Bouwjaar :	1972		(6 in lijn)
Asindeling :	B	Transmissie :	Diesel-hydraulisch
Aantal gebouwd :	12	Vermogen :	200 kW
aantal op 01-01-96	12	Massa :	38 000 kg
aantal op 31-12-96	ca. 6	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 400 (ex reeks 43)

Technische gegevens :

Bouwer :	AM Nivelles	Motor :	SEM (6 in lijn)
Bouwjaar :	1955 / omb 1990		MTU/ Mercedes
Asindeling :	1A' 2'	Transmissie :	Diesel-hydraulisch
Aantal gebouwd :	8	Vermogen :	250 kW
Aantal op 01-01-96	8	Massa :	50 000 kg
Aantal op 31-12-96	9	Snelheid :	90 km/h

Stelplaatsindeling :

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

Inzet :

Deze stellen ondervinden zware problemen, hierdoor worden de omgebouwde stellen nu systematisch uitgerust met een nieuwe MTU/Mercedes motor en sleept de ombouw verder aan. Ook diverse defecten laat een rationele inzet niet toe en zodoende worden sommige stellen gesleept door een rangeerdiesel ingezet. Mogelijk worden de stellen die nog een klassieke SEM- motor hebben alsnog uitgerust met een MTU-motor. In mei kwam nu ook de ES 410 klaar en werd te Visé gestationeerd. Deze motorwagen brengt het aantal kleurstellingen nu op zeven. :

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

Reeks ES 46

Technische gegevens :

Bouwer :	Ragheno	Motor :	GM
Bouwjaar :	1952		(6 in lijn)
Asindeling :	1A'A1'	Transmissie :	Diesel-hydraulisch
Aantal gebouwd :	1	Vermogen :	125 kW
Aantal op 01-01-96	1	Massa :	33 000 kg
aantal op 31-12-96	0	Snelheid :	80 km/h

Stelplaatsindeling :

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

Inzet :

Door de levering van de ES 410, werd dit unieke stel – ontstaan door de ombouw van de 4612 – nu definitief terzijde geschoven.

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 01-01-96	0	Massa :	55 000 kg
aantal op 31-12-96	4	Snelheid :	120 km/h

Stelplaatsindeling :

ES 501 FSR	ES 504	ES 507	ES 510	
ES 502 FN	ES 505	ES 508	ES 511	
ES 503 ?	ES 506	ES 509		

Inzet :

Nadat deze motorwagens voor de bovenleiding in januari 1995 bij Matisa besteld werden, kwam het stel ES 502 als eerste midden juni in België aan. Dit stel werd aan Antwerpen-oost toevertrouwd en werd gedurende de zomermaanden aan diverse tests onderworpen. Eerst gekoppeld aan de ES 405 werd het stel later alleen gebruikt.

Na de verdere afregelingen en enkele verbeteringen werd de ES 502 in de loop van september definitief overgenomen. De serielevering gebeurde vanaf december met 1 stel om de maand.

De ES 501 wordt uitgerust met de beveiliging TVM 430 en wordt vanuit Brussel-zuid op de TGV-lijnen gebruikt voor onderhoud. Reden voor de latere levering was het feit dat deze motorwagen voorgesteld werd tijdens de vakbeurs te Hannover in juni 1996

Museummaterieel ES

Reeks ES 300

Technische gegevens :

Bouwer :	Brossel	Motor :	Brossel
Bouwjaar :	1939 / ombouw 1960	Transmissie :	Mechanisch
Asindeling :	A1	Vermogen :	95 kW
Aantal gebouwd :	12	Massa :	22 000 kg
Aantal op 01-01-96	1	Snelheid :	58 km/h
Aantal op 31-12-96	1		

Stelplaatsindeling :

ES 301	FKR				
--------	-----	--	--	--	--

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

Reeks ES 49

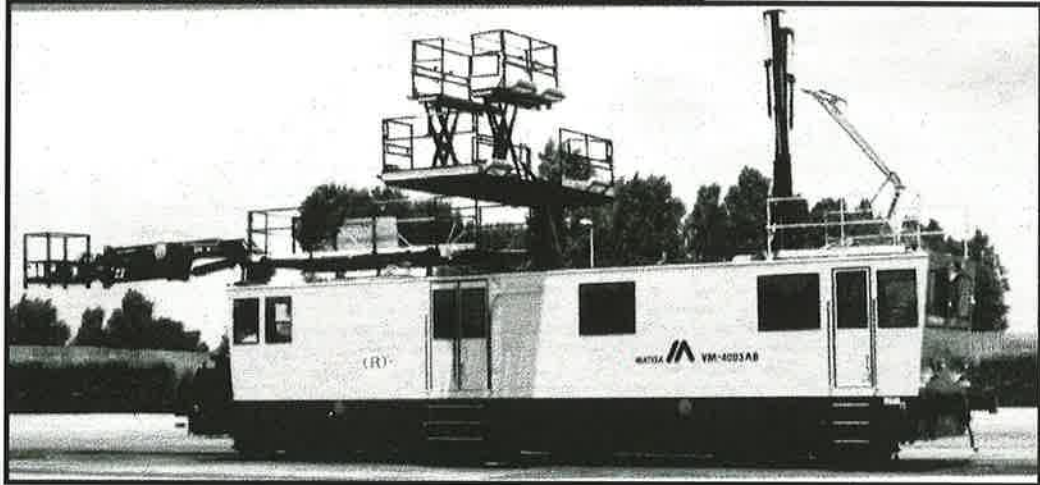
Technische gegevens :

Bouwer :	Atel. Germain	Motor :	Brossel
Bouwjaar :	1941 / ombouw 1970	Transmissie :	Mechanisch
Asindeling :	1A' A1'	Vermogen :	125 kW
Aantal gebouwd :	4	Massa :	33 400 kg
Aantal op 01-01-96	1	Snelheid :	65 km/h
Aantal op 31-12-96	1		

Stelplaatsindeling :

ES 4907	FNDM				
---------	------	--	--	--	--

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



Dienstmaterieel

Foto 1 : ES 211 te Namur wordt in 1997 vervangen door

Foto 3 : Vernieuwingstrein P93

Foto 2 : de Matissa (ES 500)

Grensoverschrijdend materieel :

Nederland (N.S.) :

Zelzate - Sas-van-Gent

Deze grensovergang is de kleinste tussen België en Nederland, maar wordt wel door een vijftal treinen per dag bediend. Meestal worden de treinen voor Terneuzen door Belgische machines van de reeksen 51 en 62 van Merelbeke tot in de grensplaats Sas-van-Gent gevoerd.

De NS-machines reeks 2200 die instaan voor de treinbewegingen in dit Nederlands "eiland" komen soms tot in Zelzate. In de toekomst zouden deze machines voor enkele verzameltreinen doorrijden tot in Gent-zeehaven.

Essen - Roosendaal

De belangrijkste overgang tussen België en Nederland kende in 1996 een belangrijke wijziging : een deel van de doorgaande treinen wordt vanaf de zomerregeling gereden met de Thalys-stellen type PBA. Hierdoor vielen verschillende diensten weg voor de reeks 25.5.

Verder zijn er de benelux-diensten, die gereden worden door machines reeks 11 in trek-duwdiensten. Voor de stoptreinen rijden de N.M.B.S.-stellen reeks 09 tot in Roosendaal.

In de goederendienst komen de locomotieven reeksen 21 en 27 tot in Roosendaal, maar ook 23-ers worden in deze verbinding gebruikt. Anderzijds worden lokale treinen met NS – diesels reeks 6400 tot in Essen gesleept.

Bij het einde van de TEE-verbinding werden verschillende speciale ritten georganiseerd, hierbij zijn de NMBS machines reeksen 15 en 54 en de Franse CC 40100 tot in Amsterdam doorgereden.

Vanaf 1997 zouden alle doorgaande goederendiensten tussen Antwerpen-noord en Rotterdam-kijfhoek doorgaand gesleept worden door de machines reeks 25.5, de lokale diensten zouden anderzijds met de Nederlandse machines doorrijden tot in Antwerpen-noord of Antwerpen-schijnpoort.

Hamont – Budel

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

Thans is er een stdie om deze lijn - de befaamde "Ijzeren Rijn" - terug open te stellen voor de goederdienst. Vanaf 1998 zouden de nieuwe Belgische tweeledige stellen reeks 41 dan doorrijden tot in Weert.

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.

Vanaf 1998 is er geen doorgaande verbinding meer in reizigersdienst tussen Liège en Maastricht en wordt de lijn ingeschakeld in een lokaal netwerk. Over de tractie is nog niets beslist.

Duitsland (DB AG) :

Door de daling van de goederendienst, is ook hier een duidelijke achteruitgang in de diensten waar te nemen.

Montzen - Aachen-west

Deze belangrijkste goederenovergang tussen België en zowel Noord als Zuid-Duitsland kent nog steeds een uitgebreide dienst met een 30 grensoverschrijdende treinen per dag. Hier is de dienst goed verdeeld : de N.M.B.S. rijdt een gedeelte van de internationale treinen door tot in Aachen-west, hierbij komen nog steeds de machines reeks 51 (Hasselt en Antwerpen-Dam) en 55 (Kinkempois) in het Duitse vormingsstation. Vooral door het ontbreken van de bovenleidingsdraad tussen Montzen en Aachen rijden nog vrij veel diesellocomotieven op deze lijn. De elektrische treinen veranderen te Montzen van locomotief, waarbij ze zowel door de reeks 55 als door de reeks 215 overgenomen worden.

De 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 1996 verminderd.

Door de inzet van de Thalysstellen zal het km-overschot vanaf eind 1997 sterk verminderen en zullen ook de diensten van Duitse locomotieven verder afnemen.

Welkenraedt - Aachen-Hbf

Deze reizigersovergang kent voorlopig (tot in september 1997) nog steeds hetzelfde stramien : in de doorgaande diensten rijden de meerspanningslokomotieven reeks 16 (en in mindere mate ook de reeks 18) tot in Köln. Vermelden we nog dat de "Memling" bij voorkeur door de herschilderde lokomotieven 1601 of 1602 gesleept worden. Vanaf november rijden enkele treinen tot in Köln met de nieuwe I 11-rijtuigen.

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.

Vanaf september 1997 worden vier treinparen tussen Köln en Paris door de nieuwe Thalys-stellen gereden, in december wordt dit aantal opgetrokken tot 7 treinparen. Dit heeft tot gevolg dat een vier treinparen in de verbinding Oostende – Köln verdwijnen en dat de inzet van de reeks 16 minder gespannen wordt. De reeks 18 verdwijnt dan volledig van deze verbinding.

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.) :

Daar waar in 1995 door de openstelling van de verbindingsbocht te Athus en de elektrificatie van de noordlijn belangrijke wijzigingen optraden, is dit niet meer het geval voor 1996.

Gouvy - Trois-Vierges

Net zoals vorig jaar wordt de hoofdinzet verzekerd door de blauwe locomotieven reeks 55 (met elektrische verwarming) die de diensten Liège – Luxembourg rijden. Voor de lokale treinen komen de elektrische stellen van de CFL-reeks 1000 tot in Gouvy. In deze reeks rijden ook enkele Franse stellen type Z2 mee, die ook op de verbinding tot inzet komen.

In het goederenverkeer zijn er praktisch geen doorgaande treinen meer : de CFL brengt deze treinen nu tot in Gouvy, meestal met de elektrische locomotieven reeks 3600. Ook de diesellocomotieven reeks 1800 worden nog sporadisch gebruikt. Vanaf Gouvy worden ze overgenomen door de Belgische 55-ers.

Daar de elektrificatie vertraagd is, komen er in 1997 geen wijzigingen, mogelijk worden de M4 wel vervangen door vrijgekomen rijtuigen type I 10.

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.

De goederentractie werd in 1996 gedeeltelijk gewijzigd, daar de meeste goederentreinen thans te Stockem overgedragen worden. Hier komen de locomotieven reeksen 20, 23, 26 en 27 met de goederentreinen aan en deze worden door de CFL locomotieven reeks 1800 overgenomen. Twee treinparen worden door de zware Franse diesellocomotieven reeks CC 72 000 vanuit Stockem tot in Thionville gesleept. Slechts een klein gedeelte wordt tot in Luxembourg triage gesleept door Belgische machines, zowel de reeks 20 alsook de diesellocomotieven reeksen 52/53. Sporadisch komen er lokale goederentreinen en werktreinen met de lichtere CFL locomotieven reeks 850 tot in Arlon.

Athus / Aubange - Rodange

Sinds 1996 zijn er geen veranderingen geweest : er is nog steeds reizigersverkeer vanuit Luxemburg en Rodange en hiervoor worden uitsluitend de nieuwe elektrische stellingen reeks 1000 van de CFL gebruikt.

Het goederenverkeer verloopt voor het grootste gedeelte met doorgaande treinen : twee derde van de goederendienst wordt verzekerd met locomotieven reeksen 52 / 53 / 54 van Stockem tot in het Luxemburgse Belval. Twee treinenparen worden door Luxemburgse diesellocomotieven reeks 1800 tot in Ronet gesleept. Verder is er nog lokaal verkeer vanuit Stockem naar het industriegebied en hier komen meestal Luxemburgse diesels tot inzet.

Door de modernisering van de Athus-Meuse-lijn worden in 1997 een aantal treinen over de lijn 162 geleid en vermindert het verkeer voor de periode tot bij de elektrificatie.

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

Opnieuw werd het verkeer vanuit België naar Frankrijk geconcentreerd op enkele overgangen : zo verminderde de inzet tussen Mons en Quévy tot de nieuwe (lokale) treinen Mons – Aulnoye en werd de TGV-lijn nu effectief gebruikt.

Erquelinnes – Jeumont

De grensovergang verloor hier duidelijk in belang : door de Thalys-verbindingen werd een aantal internationale reizigerstreinen geschrapt. Op dit ogenblik zijn er enkel nog drie treinenparen tussen Liège en Paris en deze worden alle door de reeks 15 gesleept. In de lokale dienst gaan de NMBS-stellen enkele malen tot in Jeumont. Tot bij de zomerregeling was deze lijn de inzetlijn voor de laatste Franse elektrische locomotieven reeks CC 40 100.

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

Op deze verbinding zijn er nog slechts twee doorgaande treinen naar Frankrijk en hier gebeurt steeds een locomotiefwissel te Quévy. Nieuw zijn echter de treinen tussen Mons en Aulnoye en Maubeuge. Officieel moesten hier de nieuwe stellingen reeks 04 tot inzet komen, doch de goedkeuring bleef uit. Op deze korte verbinding kwamen zeer veel combinaties tot inzet. Naast de reeks 12, die voorzien was, waren er treinen met locomotieven reeks 15, 18 en de diesels 51, 62 en zelfs 55 TVM.

De goederendienst is belangrijker maar daalde ook ten gunste van de overgang naar Lille : hier komen de Franse lokomotieven tot in Quévy : zo komen de reeksen BB 15 000, BB 16 000 maar vooral de reeks BB 22 200 naar ons land. Verder zijn er ook sporadisch diensten voor de - met schrapping bedreigde - lokomotieven reeks BB 12 000, 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.

In 1997 wordt deze verbinding nu toch officieel de eerste dienst van de stellen reeks 04. Vanaf februari werden de eerste ritten op deze korte lijn gerealiseerd.

Tournai - Lille

Deze grensovergang was in het begin van 1996 zeer druk, daar men hier alle Eurostar en Thalys-diensten zag voorbijrijden. Hiernaast waren er nog de treinen Mons – Lille en de lokale treinen Tournai – Lille.

Met de opening van de TGV-lijn zouden de hoge-snelheidstreinen van en naar Paris over Mons en de nieuwe lijn geleid worden. De grensovergang werd wel nog gebruikt voor de Eurostar-treinen en de TGV-verbindingen naar het zuiden van Frankrijk.

Maar ook deze treinen zouden geleidelijk aan van deze lijn verdwijnen en over de nieuwe lijn gevoerd worden. Bij de jaarswisseling waren praktisch alle hoge-snelheidstreinen gebannen.

De diensten tussen Mons en Lille werden in principe gereden door de machines reeks 12, maar ook de prototype-locomotief 1901 werd enkel op deze verbinding ingezet. Doch door de vele defecten is de inzet zeer wisselvallig.

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

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

In 1997 wordt de dienst eenduidiger, daar de treinen geleidelijk aan door de nieuwe stellen reeks 04 gereden zullen worden.

Moeskroen - Tourcoing / Lille

De reizigersdiensten – afkomstig van Antwerpen en Oostende is volledig in handen van de locomotieven reeks 12 in trek- duwdienst. Eén enkele lokale trein tot in Moeskroen wordt gereden door Franse stellen.

De opening van de "Chunnel", leidde tot een belangrijke verhoging van het aantal grensoverschrijdende goederentreinen : deze worden oor het grootste gedeelte gereden door de lokomotieven reeks 12, die de treinen tot in het vormingsstation 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 locomotieven – wat zeer regelmatig gebeurt - rijden de Franse diesellocomotieven **BB 67 400** door tot in Merelbeke. Voor de lokale goederentreinen komen de Franse reeksen **BB 63000** en **BB 66000** tot in Moeskroen.

De reizigersdienst wordt in de tweede helft van 1997 geleidelijk aan overgenomen door de nieuwe stellen reeks 04. Deze omschakeling zal tot bij de zomerregeling van 1998 aanslepen. Op dat ogenblik worden steeds meer en meer goederentreinen en ook de nachttreinen vanuit Engeland door de reeks 12 gesleept worden.

De Panne – Bray-Dunes / Dunkercque

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

Privé-grensovergangen :

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

Raeren - Walheim – Stolberg

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.

Over deze overgang komen ook de Duitse historische combinaties die de Vennbahn bezoeken.

Dinant – Heer-Agimont – Givet

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.

Gesleepte treinen werden vanaf 1996 door een gehuurde Franse diesellocomotief BB 63 000 naar Givet gesleept. Bij speciale gelegenheden wordt ook met stoomtraktie (Elna – loc) gereden.

Momignies – Anor

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

Deze grensovergang kan ook nog gebruikt worden door speciale treinen naar Mariembourg, maar dit kwam in 1996 niet meer voor.

Rijtuigen N.M.B.S.

Overzicht Rijtuigen :

Type	Klasse	Bouwj	Tot	1/96	12/96	Zitpl	Lengte	Opm	Snelh
TEE	A	1964	17	0	0	46	25 500	> S.N.C.F	160
T2		1974	6	6	6	36	26 400		160
I3	Bc	1960	40	0	0	72	23 334	+ 1995 afgest/omb	160
I4	A	1966	22	0	0	54	24 042	+ 1995 afgesteld	160
	B	1966	15	15	15	54	24 042		160
	AB	1966	20	12	12	60	24 042		160
	ABk	1966		8	8	60	24 042	omb AB	160
I5	Bc	1967	45	45	45	60	25 062		160
I6	A	1977	20	20	20	54	26 400		160
	B	1977	60	43	43	66	26 400		160
	Bc	1988		15	15	46	26 400	omb B	160
I10	A	1988	15	15	15	66	26 400		160
	B	1987	80	79	78	86	26 400		160
	WR	1991		1	2	80	26 400	omb B	160
I11	A	1996	36	1	10	60	26 400	In levering	200
	B	1995	106	2	50	80	26 400		200
	BDx	1996	21	--	--	32	26 400		200
I	Dms	1978	34	27	27	0	25 100	Bagage	160
K1	A	1933	122	0	0	64	23 320	+ 1995 /afgesteld	120
	AD	1934	35	0	0	50	23 320	+ 1995 / afgesteld	120
	ADR	1933	15	0	0	36	23 320	+ 1995 / afgesteld	120
K3	B	1956	98	0	0	108	23 320	+ 1995 / afgesteld	140
K4	A	(1994)	0	8	14	54	25 588	Van S.N.C.F	140
	B	(1994)	0	30	55	80	25 588	Van S.N.C.F	140
	BD	(1994)	0	19	15	72	25 588	Van S.N.C.F	140
M2	A	1958	34	34	29	68	24 000	Verkocht Lovers R	140
	B	1958	347	301	Ca. 250	106	24 000	+	140
	Bx	1979		45	45	106	24 000	omb TD	140
	AB	1959	103	81	Ca. 90	83	24 000	+	140
	ABx	1979		22	22	83	24 000	omb TD	140
	BD	1958	101	93	Ca. 85	74	24 000	+	140
	BDx	1979		22	22	74	24 000	omb TD	140
	BDR	1958	15	15	15	64	24 000		140

Type	Klasse	Bouwj	Tot	01/1996	12/1996	Zitpl	Lengte	Opm	Snelh
M4 In Ombouw	A	1979	50	33	33	72	24 260		160
	Ax	1984		17	17	72	24 260	omb TD	160
	B	1980	430	246	246	104	24 260		160
	Bx	1984		183	183	104	24 260	omb. TD	160
	AD	1981	33	33	33	56	24 260		160
	ADx	1984	32	32	32	48	24 260	TD	160
	BD	1981	35	12	12	64	24 260		160
	BDkx	1984		13	13	64	24 260	omb. TD	160
	BDk	1984		10	10	64	24 260	omb	160
M5	Ax	1985	15	15	15	140	24 000		160
	Bx	1985	97	97	97	200	24 000		160
	BDx	1985	18	18	18	200	24 000		160
M6	Ax	1998	tot. 340					dubbeldek Levering van 1998	200
	Bx	1998							
	BDx	1998							
Expo		1973		4		0	22 300	ex I1-B	140
Expo		1985	6	6		0	22 300	ex I1-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 :

Na de levering van de eerste exemplaren in 1995, kwam de band voor deze rijtuigen pas in 1996 effectief op gang en werden deze rijtuigen in een cadans van ca. 5 rijtuigen per maand afgeleverd. Nadat in 1995 de meeste testen afgelopen waren, kwam op 8 januari een eerste beperkte stam tot inzet op de verbinding Oostende – Welkenraedt / Eupen. Ze werden gebruikt als versterking in sommige treinen. Eind januari werd dan de eerste volledige stam ingezet en hierdoor verdwenen de problemen die optraden in de gemengde treinen (sonorisatie, bediening deuren).

Geleidelijk aan werden alle binnenlandse diensten op deze verbinding door de nieuwe rijtuigen gereden en werden de testen gedaan om ook deze rijtuigen op de verbinding Antwerpen – Charleroi te gebruiken. Maar hier voldeden ze niet volledig. Reden is het niet beschikbaar zijn van een stuurstandrijtuig op deze betrekkelijk korte verbinding.. Hierdoor werd het aantal diensten op deze verbinding beperkt en daarom werd en – na homologatie – vanaf 1 december deze rijtuigen ook gebruikt op de verbinding Oostende – Köln en kwamen – naast de locomotieven reeks 27 ook de machines reeks 16 tot inzet. Omdat het stuurstandrijtuig

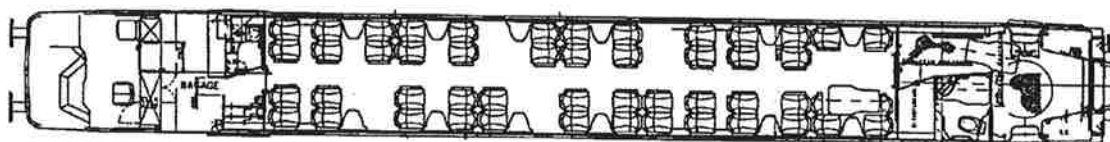
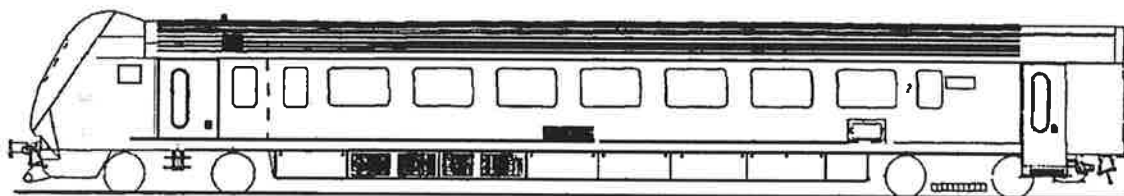
(met bagageafdeling) nog niet geleverd werd , worden er steeds bagagerijtuigen type Dms gebruikt. Deze werden voor deze diensten trouwens herschilderd.

De tabel geeft een overzicht van de nieuwe nummering.

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

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 wordt de technische tekening van stuurstandrijtuig afgedrukt. Dit krijgt nu de kopvorm, die ook voor de locomotieven reeks 13 aangenomen werd. De rijtuigen worden in de toekomst trouwens gebruikt samen met deze machines.



Rijtuigen K 4 :

In 1996 werden tijdens de eerste maanden van het jaar de 30 nog ontbrekende – ex S.N.C.F.-rijtuigen – aan de N.M.B.S. afgeleverd en thans worden 7 rijtuigstellen gebruikt in de piekdienst. Ze rijden vooral op de verbindingen vanuit Brussel naar Charleroi en Mons enerzijds en naar Zottegem, Gent en Oostende anderzijds.

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

Bestellingen :

M6 - rijtuigen :

In de eerste maanden werd het lastenboek voor de 340 nieuwe dubbeldekrijtuigen opgesteld en kon de Europese prijsofferte ingewacht worden. Het worden rijtuigen met 134 zitplaatsen in tweede klasse en – ondanks het gebruik in piekurtreinen, toch een 2 + 2 opstelling.

Na de afsluiting van de termijn voor de bestellingen kwam de Duitse firma DWA Görlitz als goedkoopste uit de bus: deze firma stelt een rijtuig voor dat ook al aan de DB AG geleverd werd en voor de Belgische markt licht aangepast werd. In de loop van 1997 wordt de bestelling officieel doorgevoerd en de levering zal gebeuren vanaf 1999 tot in 2003. De eerste (prototype)rijtuigen zijn echter voorzien voor midden 1998.

Modernisering en :

M4 - rijtuigen :

Na de eerste ombouwontwerpen van 1995, werden in 1996 nog verdere rijtuigen van dit type M4 omgebouwd en hieruit werd de keuze gemaakt voor de definitieve ombouw.

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.. Zo werd voor deze laatste verbouwing met de 3 + 2 opstelling uitgekozen en bleef de modernisering van deze rijtuigen vrij beperkt.

Vanaf april werd de band voor deze ombouw opgestart en gemiddeld worden 2 à 3 rijtuigen per maand gemoderniseerd. In de loop van de herfst werd een eerste volledige trein (dit met het stuurstandrijtuig) in dienst gesteld op de verbinding Antwerpen – Brussel – Charleroi.

Anderzijds werd vier rijtuigen met bagageafdeling (BD) herschilderd in de kleuren van de I11 rijtuigen en deze rijtuigen nu mee in deze stellen op de verbinding Antwerpen – Brussel – Charleroi.

DMS-bagagerijtuigen :

Ook in 1996 werden nog een aantal Dms-bagagewagens omgeschilderd om tot homogene treinen met de I11 – rijtuigen te komen.

Schrappingen :

M2 - rijtuigen :

In 1996 is het vrij rustig gebleven bij de schrappingen. Enkel door de levering van de I 11-rijtuigen kon men een aantal oudere rijtuigen uitsparen, de verhoging van het aantal reizigers leidde dan weer tot een grotere behoefte.

Slechts een beperkt aantal M2-rijtuigen werd in 1996 effectief buiten dienst gesteld : de 1^{ste} klasse-rijtuigen werden voor het grootste gedeelte aan de Nederlandse privé-maatschappij Loovers-Rail verkocht. De overige rijtuigen staan op verschillende plaatsen afgesteld. Slechts tegen het einde van het jaar gingen deze dan ook effectief uit de geschriften, hiervan hebben we echter nog niet de aantallen.

Verder werd ook de herstelling in de CW Mechelen opgeschort en enkele rijtuigen die op dat ogenblik een groot onderhoud ondergingen werden rechtstreeks afgevoerd.

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 :

Door de invoering van de Thalys-treinen verminderde het aantal gesleepte internationale drastisch en hierdoor staan de I4- rijtuigen als uiterste reserve voor het grootste gedeelte afgesteld en worden ze enkele nog gebruikt op de enkele piekdagen in het toeristisch jaar (skivakanties, begin van zomervakantie, ...) Waarschijnlijk zullen de meeste rijtuigen tijdens de volgende jaren definitief afgevoerd.

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 :

Vooralsnog worden de I6 – rijtuigen nog voor het grootste gedeelte gebruikt in de dienst Oostende – Köln, doch door de vermindering van het aantal diensten enerzijds, door de aankomst van de I 11- rijtuigen op deze verbinding, zullen een aantal rijtuigen in de loop van 1997 voorlopig werkloos worden. Waarschijnlijk vervangen ze op dat ogenblik de I4- rijtuigen.

De diensten van de zitrijtuigen naar Zwitserland blijven echter bestaan. Een aantal rijtuigen werden voorzien van de Memling-kleuren en rijden in deze verbinding naar Köln en deze trein blijft waarschijnlijk in het Thalys-tijdperk bestaan, 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.

Door de aankomst van de nieuwe rijtuigen type I 11 en de Thalys-stellen, worden vooral deze rijtuigen uit de oorspronkelijke dienst teruggetrokken. Waarschijnlijk worden de vrijgekomen rijtuigen vanaf de zomerregeling op de verbinding Liège – Luxembourg met de reeks 55 gebruikt. Het hoge stroomverbruik zou echter nog voor problemen kunnen zorgen.

M 2 - rijtuigen :

De M2-rijtuigen worden nog zeer intens gebruikt in minder belangrijke verbindingen en in piekuurtreinen. 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

Door de vrijgekomen M4-rijtuigen konden op verschillende verbindingen een aantal M2-rijtuigen vrijgemaakt worden en deze werden dan ook dadelijk reserve gesteld en zelfs definitief afgevoerd. Dit was vooral het geval voor een aantal verbindingen naar Mons, Tournai en Kortrijk. De trek-duweenheden worden voorlopig nog niet bedreigd, enkel de levering van de nieuwe motorwagens zal tot een massale afstelling zorgen.

M 4 - rijtuigen :

Door de levering van de I 11-rijtuigen verdwenen de M4's van de diensten Oostende – Eupen en gedeeltelijk Antwerpen – Charleroi en vervingen de laatste regelmatige treinen met M2- rijtuigen op de verbindingen naar Mons en Kortrijk. Ook in de piekuurtreinen worden nu al gebruikt.

Anderzijds kwamen de omgebouwde en gemoderniseerde rijtuigen in dienst op de verbinding Antwerpen - Charleroi.

M 5 - rijtuigen :

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

Infrastructuur :

Nieuwe lijnen :

lijn 01 - Franse grens – Antoing :

Nadat in de loop van 1995 dit baanvak al voor het grootste gedeelte afgewerkt was, zouden de werken aan de bovenleiding tijdens de eerste maanden van 1996 afgesloten worden. Nadien werd de lijn verder afgewerkt (signalisatie, waterafvoeren, dienstpaden, ...) en gereed gemaakt voor de testen.

Tussen 9 en 19 april werden de testen doorgevoerd met de TGV-stellen en steeds werd de snelheid opgedreven en werden de meetresultaten geëvalueerd. Op 2 mei werd de lijn dan definitief aan de dienst transport overgedragen en kon de exploitatie starten.

Vanaf de zomerregeling ging deze lijn dan effectief in dienst met 13 treinparen – alle TGV-treinen naar Paris of zuid-Frankrijk. Pas tegen het einde van 1996 werd dan ook een gedeelte van de Eurostar-treinen naar London over deze lijn geleid.

Baanvak Antoing - Arbre (Ath)

Al voor de volledige afwerking van het baanvak naar de Franse grens, werd een aanvang gemaakt met de werken voor de aanleg van het tweede deel, nl. Het baanvak tussen Antoing en het viaduct te Arbre. Dit laatste was nog niet afgewerkt en hierdoor kon een rationele inzet niet plaatsvinden. De aanleg van dit baanvak gebeurde volledig vanuit St-Druon. Eind januari was de bedding volledig in orde en konden de eerste sporen gelegd worden. Gedurende een achttal maanden werden de werken geconcentreerd op dit baanvak.

Gedurende de ganse periode zouden de ex-N.S.-lokomotieven instaan voor de aanleg van de de lijn vanaf de werkbasis St-Druon en midden augustus was ook deze basis voor het grootste gedeelte uitgewerkt om het eigenlijke werk op de TGV-lijn tot in Arbre te kunnen opvangen. Voor deze werken werden de nodige lokomotieven vanuit Monceau naar St-Druon getransfereerd, konkreet gaat het om 10 lokomotieven reeks 59 (voor ballasttreinen), 13 lokomotieven reeks 62 (voor gemengde treinen met allerhande materialen), 25 lokomotieven reeks 75 (ballasttreinen en treinen met spoorstaven) en 10 rangeerlokomotieven reeks 84 (interne rangeringen). Ook waren er regelmatig locomotieven reeks 55 van Kinkempois in leen aanwezig en deze werden gebruikt voor de zware ballasttreinen vanuit Quenast en Lessines.

In de loop van juni werden de spoorwerken voor het grootste gedeelte afgesloten en verhuisde de inzet voor het grootste gedeelte naar de werkbasis Coucou en beperkte de inzet zich tot enkele treinen voor de afwerking en de elektrificatie. Pas vanaf november werd St-Druon opnieuw de uitvalsbasis voor de afwerking van de lijn. In tussentijd was het viaduct van Arbres wel afgewerkt en kon de aanleg van de ganse lijn vanuit deze basis afgewerkt worden.

Arbres - 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 was een feit in de loop van mei 1996 (uitgezonderd het viaduct te Arbres). De grondwerken zelf werd al eerder afgesloten.

Vanaf juni werd dan gestart met de eigenlijke spoorwerken en volgens hetzelfde principe – vanuit Coucou – werden eerst de voorlopige en nadien de definitieve sporen geplaatst. Deze werken eindigden in de loop van oktober 1996. Op 27 november werd het viaduct van Arbres door minister Darden van verkeerswezen opengesteld . De lijn zelf werd op 6 december aangesloten op het gewone net te Lembeek en kon een doorgaande verbinding over de nieuwe lijn geschapen worden. Tijdens de eerste helft van 1997 wordt er gewerkt aan de bovenleiding en aan de volledige afwerking van de lijn.

Halle - Brussel-zuid :

Ook op dit baanvak zijn de werken voor het grootste gedeelte doorgevoerd : de verplaatsing van de huidige lijn 96 en de nieuwbouw van het station van Halle zijn in hun definitieve fase en de TGV-lijn – tussen de lijn 96 in – bereikt zijn voltooiing. De ingewikkelde werken zorgden voor een grote hinder op de lijnen, doch vanaf de winterregeling waren de vertragingen op de verbindingen naar Mons en Tournai al sterk afgezwakt en kon het normale treinverkeer terug zijn plaats innemen. Vanaf december is dan ook een voorlopige aansluiting van de hoge-snelheidslijn doorgevoerd.

lijn 02 – Brussel - Liège :

lijn 03 - Liège – Aachen

Nadat de werken op de Franse tak verminderden, werden de werken dan ook verplaatst naar de de Duitse tak van de lijn : eerste werken startten te Voroux. Hier word de lijn 36 verplaatst en wordt de scherpe bocht rechtgetrokken om de snelheid te verhogen. Hierdoor komt de nieuwe lijn praktisch in het midden van het vormingsstation te liggen en daarommoesten tal van sporen wijken. Deze aanpassing is thans voor het grootste deel doorgevoerd.

Tijdens de eerste maanden van 1997 wordt de werkbasis Voroux ingericht en kunnen de werken vanuit deze plaats starten.

Anderzijds werden ook de aanpassingswerken in het station Ans gestart : de lijn 36 B werd gesloten en het sporenplan van Ans werd sterk verminderd en aangepast aan het nieuwe verkeer. Deze werken duren nog tot in het tweede gedeelte van 1997. Tegen het einde van het jaar startten ook de grondwerken in de buurt van Waremme, plaats waar de TGV terug aansluit op de lijn 36. Verder zijn de voorbereidende werken gestart op het baanvak Schaarbeek – Leuven. Hier moeten de TGV-sporen tussen de sporen van de lijn 36 geplaatst worden en moet het vormingsstation van Schaarbeek grondige wijzigingen ondergaan. Ergelijkertijd wordt dit vormingsstation tot ongeveer de helft verminderd en wordt de oude stelplaats elektrische tractie afgebroken.

lijn 04 : Brussel – Nederland

Hier zijn de werken beperkt gebleven tot de onderhouds- en aanpassingswerken aan de lijn 25 en de studies voor de aanpassing van Schaarbeek en de nieuwe ondergrondse verbinding tussen Antwerpen-Centraal en Antwerpen-Dam. Verder werd de beslissing genomen om de TGV-lijn ten noorden van Antwerpen te laten verlopen langs de autosnelweg E 19 naar Breda. De indienststelling van bepaalde baanvakken gebeurt tussen 2002 en 2005, de werkelijke afwerking gebeurt slechts na 2010.

Elektrificaties :

lijn 73: Gent - Lichtervelde - De Panne :

Na verschillende jaren voorbereiding en werken, werd met ingang van de zomerregeling de lijn 73 tussen Gent en De Panne elektrisch opengesteld. Deze laatste verbinding met de kust wordt thans bereiden door driedelige Breaks reeks 03, ze vervangen de oude dieseltreinen gevormd door de reeks 62/63 van Merelbeke met M2 – rijtuigen.

De elektrificatie leidde ook tot verschillende moderniseringswerken, nl :

- afschaffing van 33 overwegen door bouw van bruggen of onderdoorgangen
- verhoging van de referentiesnelheid
- plaatsing van nieuwe enkele bovenleidingspalen type R3
- rechtekken van de bocht te Kaaskerke en aanleg van 3 km nieuwe lijn
- bouw van nieuwe tractie-onderstations te Deinze en Tielt.
- Modernisering en aanpassing van stationemplacements nl
- Tielt : vernieuwing perron en aanleg onderdoorgang
- Kortemark : aanleg onderdoorgang naar perrons
- Diksmuide : aanleg onderdoorgang naar perrons en nieuwe perrons
- Veurne : aanpassing van perrons en sporenplan
- De Panne : aanleg onderdoorgang en nieuwe perrons

Op dit ogenblik wordt ook de tramlijn verlengd tot aan het station van de Panne met een rechtstreeks overgang vanaf het NMBS-perrons naar de kusttram.

lijn 260 : Monceau – bassin Ouest

Deze industriële lijn met een lengte van 5,3 km enkelspoor verbindt het vormingsstation van Monceau met Charleroi-Ouest en de staalnijverheid in de omgeving. Hierdoor kunnen de treinen met ijzererts afkomstig vanuit de Antwerpse haven rechtstreeks doorrijden tot aan de poorten van de voornaamste bedrijven, zonder van locomotief te moeten wisselen te Monceau.

overige lijnen :

Lijn Rivage - Gouvy :

De werken aan deze verbinding worden verder vertraagd uitgevoerd en de datum van indienststelling werd steeds verder naar achter geschoven. Voorlopig worden enkel spoor- en signalisatiewerken uitgevoerd en de kunstwerken worden aangepast aan de nieuwe vrije ruimteprofiel.

Vanaf maart 1997 starten de elektrificatiewerken dan effectief te Vielsalm, nadien worden de palen geplaatst tussen Rivage en Aywaille. De indienststelling wordt nu voorzien voor de zomerregeling van 1999, samen met de levering van de locomotieven reeks 13.

Lijn Dinant - Bertrix - Virton - Athus :

In tegenstelling met de verbinding naar Gouvy, gaan de elektrificatiewerken op de Athus-Meuse lijn goed vooruit en zo zijn er tal van voorbereidende werken uitgevoerd. In 1996 werden de volgende werken uitgevoerd of waren in planning :

- aanpassing van diverse bruggen en vervanging door nieuwe standaard-bruggen in beton.
- aanpassing van verschillende tunnels door het op enkelspoor brengen van de lijn in de tunnel (bv. Houyet, Gedinne, Lahage)
- vergroten van tunnel van Furfooz (460 m)
- vereenvoudigen van stationsemplacementen te Houyet, Vonêche, Paliseul, Bertrix, Halanzy.
- Plaatsen van de bovenleidingspalen, met de signalisatiekabel (werkend met optische vezels)
- Vervangen van de mechanische seininrichting door lichtseinen (volledig gebeurd)

Het grootste werk is echter het vervangen van de brug van Anseremme. Hier wordt de eigenlijke brug – met een lengte van 84 m – vervangen en de bruggen die de vallei overspannen worden gerenoveerd. Het vervangen gebeurt tussen 25 april en 18 mei 1997 en hiervoor wordt alle treinverkeer in deze periode over de lijn 162 geleid.

Lijn 52 : Puurs - Boom :

In 1996 besliste de Vlaamse regering tot de financiering van een nieuwe brug te Boom en daarop werden door de N.M.B.S. de studies ondernomen voor de elektrificatie van het 4,5 km lange baanvak tussen Boom en Puurs. In de laatste maanden werd gestart met de sanering van de lijn. Deze werken, samen met de elektrificatie zullen 190 miljoen kosten aan de spoorwegen. De heropening van de lijn zal nu – na 17 jaar – met ingang van de zomerregeling plaats vinden.

Modernisering / investeringen :

Infrastructuur :

Lijn 36B : Brussel – Zaventem - Luchthaven

Ook bij de modernisering van de luchthavenlijn, zijn de werken vrij goed opgeschoten en kwam de ruwbouw van de tunnel onder de startbaan en van het nieuwe station klaar en werd gestart met de inrichtingswerken. De nieuwe (korte) lijn wordt in de loop van 1997 in bedrijf gesteld

Lijn 208 : Floreffe – Port de Malonne.

Vanaf het station van Floreffe werd de industriële lijn naar de oevers van de Sambre gesaneerd en heropend. Deze lijn van 2,9 km verzekert de verbinding naar enkele nieuwe bedrijven en wordt bediend door locomotieven reeks 73 van Monceau.

Lijn 155 : Marbehan – aansluiting Valvert.

De nieuwe vestiging van Valvert wordt thans aangesloten op de buiten dienst gestelde lijn 155 die Marbehan met Virton verbond. De nieuwe aansluiting omvat voorlopig 4 sporen en wordt bediend door middel van de locotractor reeks 91 van Marbehan, maar ook door machines reeks 52/53 vanuit Stockem.

Lijn 147 : Fleurus – Tamines.

Om het goederenverkeer vanaf de Antwerpse haven naar de Athus-Meuse lijn mogelijk te maken, wordt in de volgende jaren de korte verbindinglijn 147 tussen Fleurus en Tamines heraangelegd en hierdoor is het mogelijk om de doorgaande treinen rechtstreeks te voeren zonder locomotiefwissel. De werken omvatten de heraanleg van een enkel spoor en de elektrificatie ervan. Dit spoor geeft een verbinding vanuit Leuven en Ottignies en dan vanuit Fleurus wordt de oude lijn 147 (buiten dienst vanaf 1979) herbruikt tot aan de inrit Tamines waar een verbindingsocht richting Auvélais aangelegd. De werken starten in 1997 en worden afgesloten in 2001.

Stations :

In 1996 werd een duidelijke nadruk gelegd op de modernisering van de stations en stopplaatsen en werd de vroegere politiek van sluiting en verloedering opgegeven. Zo gingen drie stopplaatsen terug open : Olen (lijn 15), Chapois en Leignon (lijn 162), maar werden ook tal van stations gerenoveerd. Dit was het geval voor de stations langs de lijn 73 (naar aanleiding van de elektrificatie) en langs de Athus-Meuse-lijn. Verder werd Halle en Vorst gemoderniseerd (TGV-werken) en kregen Brussel-leopoldswijk en Braine l'Alleud een nieuw ingericht station. Er zijn echter ook vier grotere werken voorzien, waarbij twee grotere stations een volledig nieuwe structuur krijgen.

Namur.

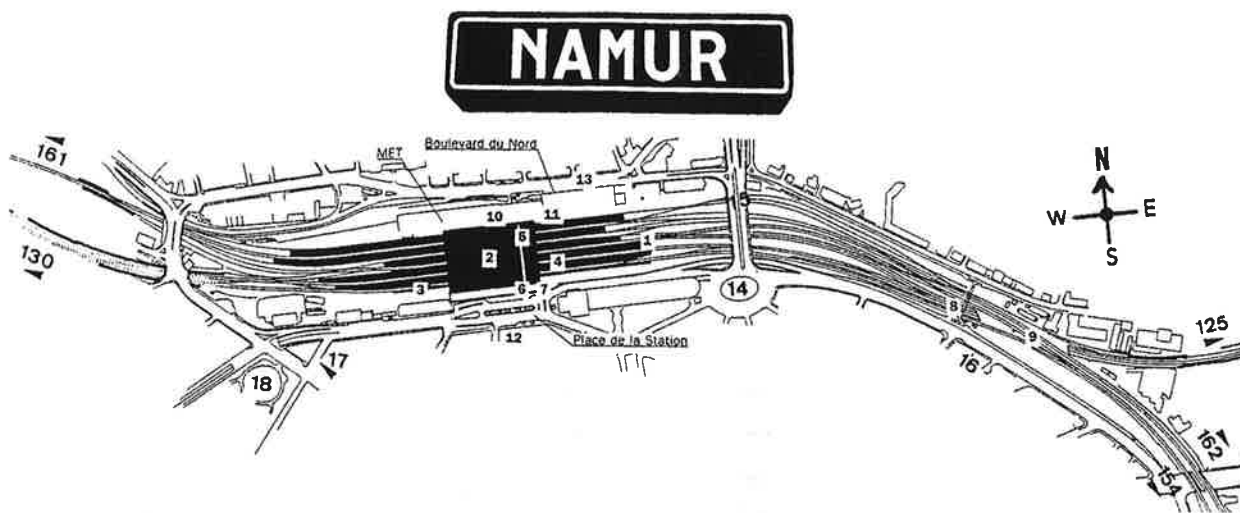
Het knooppunt Namur krijgt een volledig nieuw station waarbij het zich bevindt op een betonnen dek boven de sporen. Naast het geklasseerde hoofdgebouw, zullen alle diensten, samen met burelen en een winkelgalerij zich op dit niveau bevinden. Het dient ook als verbinding tussen de beide stadsdelen.

De werken voorzien echter nog meer :

- een kruisingsvrij sporenplan voor de treinen Liège – Charleroi (Waalse as) en Brussel – Luxembourg.

- Verhoging van het aantal perronsporen tot 11 doorgaande sporen.
- Een eigen geluidsdichte doorgang voor de vele goederentreinen die het station kruisen.
- Een nieuwe elektronisch seinhuis voor de ganse streek
- Een verplaatsing van de afstelbundels voor de reizigersrijtuigen (Ronet) en dienstmaterieel
- Een belangrijke uitbreiding van de parkings .

Onderstaand wordt een schets afgedrukt van het toekomstig station.



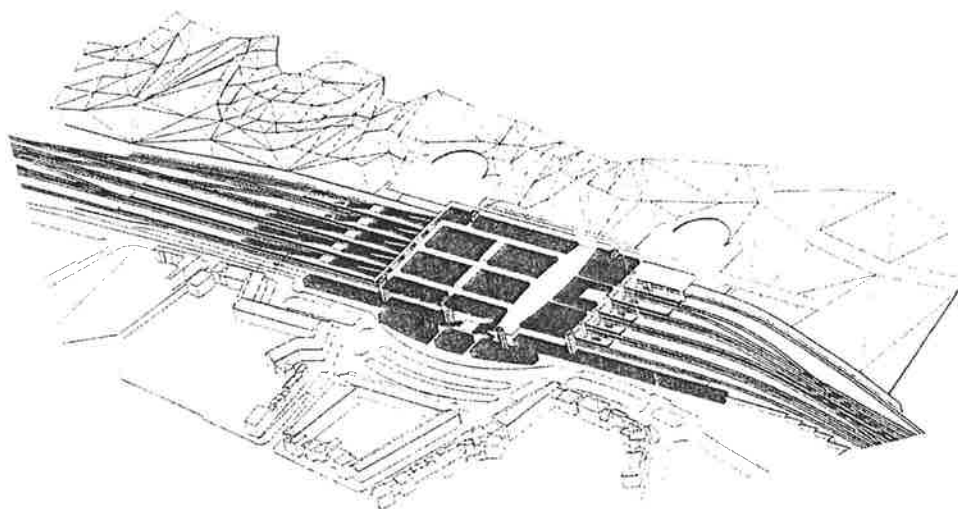
De werken startten reeds in de eerste helft van 1996 , aan de noordzijde en de beide eerste treinkokers voor het verkeer Brussel-Luxembourg zijn in ruwbouw klaar. Verder zijn alle afstelbundels kant Dinant opgebroken en werd gestart met de grondwerken voor de kruising van de lijnen 125 en 162.

Liège - Guillemins.

Door het feit dat Liège-Guillemins stopplaats wordt voor de Thalys en door de sterke veroudering van de stationsomgeving wordt ook te Liège een volledig nieuw station gebouwd. Net zoals te Namur wordt ook hier een betonnen dek gegoten boven de sporen. Deze zal alle diensten en een winkelgalerij bevatten. In tegenstelling met Namur, zal te Liège ook het stationsgebouw afgebroken worden en vervangen door een nieuw gebouw , dat een 200 m verder plaats zal vinden. Te Liège worden tijdens de volgende jaren de volgende werken uitgevoerd :

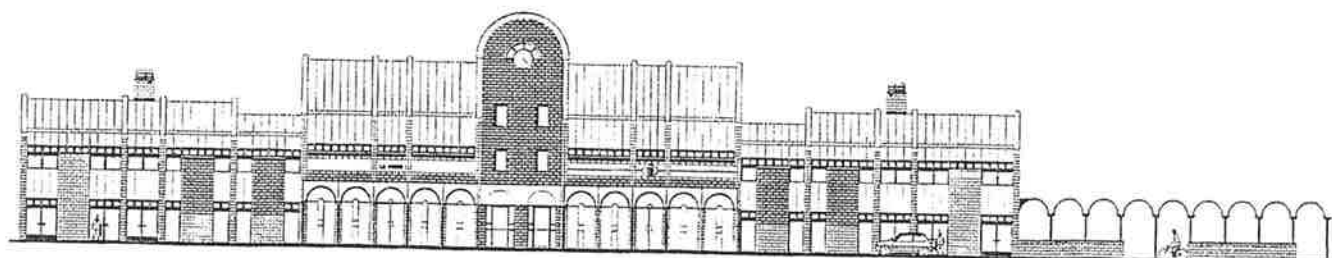
- bouw van een betonnen dek en een nieuw stationsgebouw
- aanpassing van het stationsplein en het busstation
- kruisingsvrije overgang van de verbindingen Liers – Charleroi (Waalse as) en Brussel – Duitsland)
- verplaatsing van hoofdsporen richting Duitsland naast station (spoor 1 / 3 voor Thalys)
- verhoging van het aantal doorgaande perronsporen tot 10 en rechtekken ervan.
- verhoging van de maximale snelheid op in- en uitritten tot 100 km/h
- rechtstreekse aansluiting op het autowegennetwerk te Liège-Guillemins zelf

Onderstaand is er de overzichtstekening van het toekomstige station Liège-Guillemins. De voorbereidende werken zijn in 1996 gestart, ze zullen tot omstreeks 2002 duren.



Ottignies – Welkenraedt .

Verder worden nog twee grotere stations vervangen, nl. te Ottignies, waar het oude station in de loop van december gesloopt werd en te Welkenraedt, waar het voorlopige station uit 1965 nu eindelijk door een definitief gebouw (onderstaande tekening) vervangen wordt.



Schrappingen / opbreken :

Lijn 85 : Oudenaarde – Ruien

Door het ombouwen van de elektriciteitscentrale van Ruien van steenkool op aardgas zijn de steenkooltransporten voor het grootste gedeelte weggevalen en vanaf 1997 zal de lijn definitief buiten dienst gaan. Hierdoor verdwijnt een van de laatste en beroemdste lijnen met vereenvoudigde exploitatie. Op deze lijn reden trouwens de machines reeks 59 hun laatste diensten voor de overdracht naar de dienst infrastructuur en kenden de machines reeks 51 van Merelbeke hun zware taken.

Lijn 88A : Tournai – Allain :

Deze lijn kende al enige tijd geen verkeer meer en de lokaallijn werd op 15 mei 1996 definitief uit het bestand geschrapt.

Lijn 18 : Neerpelt - Eksel

Door de sluiting van de militaire aansluiting te Eksel werd dit korte baanvak op 26 augustus 1996 geschrapt.

Lijn 150 : Tamines – Aisémont

Door het verplaatsen van het kalkvervoer van de Fours de Aisémont naar het wegvervoer op 31 december 1996, zal ook deze lijn vanaf deze datum definitief buiten dienst gaan.

Opbreken van lijnen

In 1996 werden volgende baanvakken of opgebroken of aangeduid voor afbouw.

Lijn 20 :	Bilzen – Lanaken	(voorlopig uitgesteld tot uitspraak rechtbank)
Lijn 98 :	Dour – Warquignies – Cuesmes – St-Ghislain	
Lijn 98 C :	Flénu – Frameries	
Lijn 127:	Moha – Landen	
Lijn 206 :	Waregem – industriegebied Gaverbeek.	

Spoorwegmusea & lijnen

Museummaterieel N.M.B.S.



1. Algemeen :

Enkele jaren geleden werd binnen de N.M.B.S. een duidelijk plan opgevat om van de belangrijkste reeksen locomotieven een exemplaar te behouden, doch ook om belangrijke attributen en rijtuigen te behouden. Dit plan heeft voor een gedeelte gewerkt, doch door de hoge vraagprijs, de niet meer te verantwoorden kosten en het gebrek aan belangstelling zou het museumbeleid steeds in gebreke blijven.

Vanaf 1985 werden bepaalde locomotieven in de stelplaats zelf gerestaureerd en ritvaardig behouden door een beperkt aantal mensen uit deze werkplaats. Maar ook hier rezen er problemen : 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 locomotieven te restaureren. Hierin is Antwerpen-Dam de bedrijvigste.

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

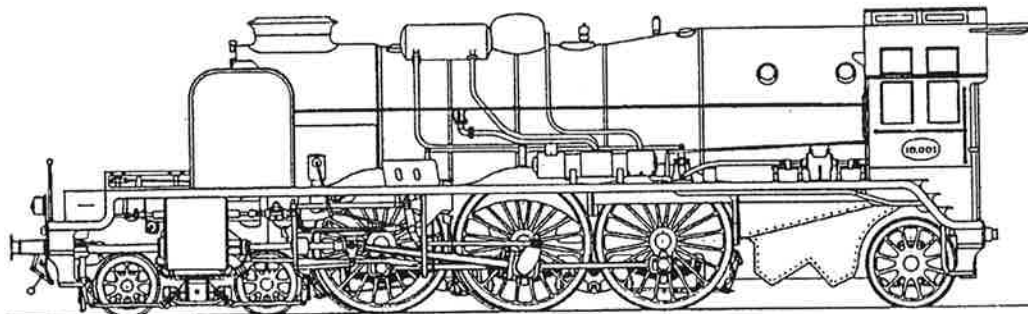
Negatief punt is echter het ritvaardig houden van het materieel door de N.M.B.S. : de beperkte budgetten enerzijds en de hoge vraagprijzen zorgen ervoor dat dit materieel nog weinig naar buiten treedt en hierdoor opnieuw verkommert. Thans zijn enkel nog het typen 1 (met veel moeilijkheden) en de 29 ritvaardig bij de stoomlocomotieven, bij de diesellocomotieven wordt enkel nog de 201.010 sporadisch gebruikt.

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

2. Het behouden tractiematerieel :

De oorspronkelijke stoomlocomotieven (en de nabouw) :

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



Type 10 (10.018 te Leuven)

Stoomlocomotieven :

Num.	Bouwer	fabr.	Type	Bj	Afkomst	Asind	toest	Plaats
1.002	Consortium. Belge	1716	1	1935	N.M.B.S.	2'C1'	Ritv	Leuven
7.039	FUF Haine-St-Pierre	1326	7	1922	N.M.B.S.	2'C	Gerest	Leuven
10.018	Cockerill	2819	10	1912	N.M.B.S.	2'C1'	Gerest	Leuven
12.004	Consortium Belge		12	1939	N.M.B.S.	2'B1'	Afgest	Leuven
16.042	Tubize	1594	16	1905	N.M.B.S.	2'B1't	Gerest	Leuven
18.051	St-Léonard	1405	18	1905	N.M.B.S.	2'B	Gerest	Treignes
29.013	Montreal	74510	29	1945	N.M.B.S.	1'D	Afgest	Leuven
44.225	Cockerill	2663	44	1908	N.M.B.S.	C	Gerest	Leuven
1152	Evrard	316	51	1880	NMBS > Tertre	Ct	Gerest	Leuven
53.320	Boussu	178	53	1904	N.M.B.S.	Dt	Gerest	Leuven
64.045	Henschel	13885	64	1912	N.M.B.S.	2'C	Gerest	Leuven
72	Cockerill	509	88	1859	N.B. > Monceau-Font	Dt	--	Leuven

Tijdens 1996 kreeg de 29.013 af te rekenen met zware schade aan de vuurhaard en hiervoor werd de 1.002 op korte termijn terug ritvaardig gemaakt. Bij het type 29 moet de vuurhaard vervangen worden. Hiervoor worden thans plannen opgesteld.

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

Elektrisch materieel:

Nieuw is hier de aankomst van de 2802 (ex 120.002) te Haine-St-Pierre en de effectieve opname in het museumbestand, de 2801 blijft behouden als pluklocomotief

Numm	Reeks	Bouwer	Bj	Afkomst	Asind	Toest	Plaats
A 12		At. De la Dyle	1935	N.M.B.S.	--	Ritv.	Leuven
228.002	00	At. De la Dyle	1939	N.M.B.S.		--	Haine-S-P
228.027	00	Brugeoise	1953	N.M.B.S.		--	Haine-S-P
228.502	05	Brugeoise	1955	N.M.B.S.		--	Schaarb
220.901	09	Werkspoor	1956	N.M.B.S.		--	Leuven
101.012	29	Baume / Marpent	1949	N.M.B.S.	B°B°	Ritv.	Ronet?
2920	29	Baume / Marpent	1949	N.M.B.S.	B°B°	Mon.	CW FM
2802	28	Baume / Marpent	1949	N.M.B.S.	B°B°	Ritv	Haine-St-P

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

Diesellokomotieven / dieselmotorwagens

Numm	Fabr	Bouwer	Bj	Afkomst	Asind	toest	Plaats
201.010	59	Cockerill	1955	N.M.B.S.	B°B°	ritv.	Antwerp.
204.004	54	Anglo-Franco-Belge	1957	N.M.B.S.	C°C°	i.d.	Stockem
6041	60	Cockerill	1961	N.M.B.S.	B°B°	ritv.	Kinkemp
211.006	64	A.B.R.	1962	N.M.B.S.	B'B'	gerest	Leuven
253.019	83	Cockerill	1956	N.M.B.S.	C	--	Haine-S-P
7103	71	Baume / Marpent	1957	N.M.B.S.	D	gerest	Leuven
272.009	72	Brugeoise / Nivelles	1956	N.M.B.S.	D	--	Antwerp.
551.48		Brossel	1939	N.M.B.S.	B	ritv.	Leuven
4006	40	CW Mechelen	1956	N.M.B.S.	B'B'	Ritv.	Kortrijk
4601	46	Ragheno	1952	N.M.B.S.	1AA1	Ritv.	Montzen
4903	49	Germain	1942	N.M.B.S.	1AA1	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
ES 301	551	CW Mechelen/ Brossel	1939	N.M.B.S. dienst ES	B	--	Merelbeke

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

Industrie-locomotieven

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

Naast dit materieel heeft men nog tal van rijtuigen, dienstvoertuigen (trekkers, ...), 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 stoomlocomotieven. Deze bewaarplaats is enkele open tijdens de open monumentendagen en na aanvraag voor groepen.

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

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

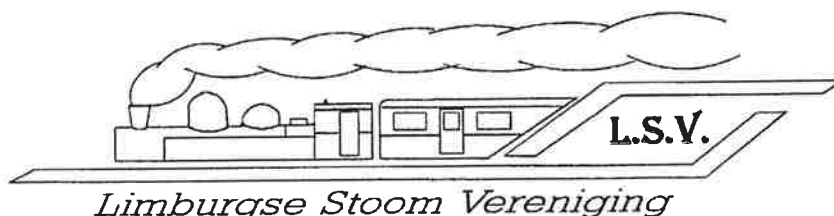
Bij de museumverenigingen zijn de volgende reeksen / typen behouden :

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 prototype	Schaarbeek (T.S.P.)
Type 210 / Reeks 60	Schaarbeek (T.S.P.)
Type 210.2 / Reeks 61	Schaarbeek (T.S.P.)
Type 230 / Reeks 90	Mariembourg (CFV3V) / As (LSV)
Type 231	Schaarbeek (T.S.P.)

beide laatste typen omschildering van industrie-locomotieven

Limburgse Stoom Vereniging vzw

As



Algemeen :

Ligging :

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

Te bereiken :

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



Dienstmaterieel

Foto 1 : De O&K van Rail Rebecq Rognon Foto 2 : Werkzaamheden aan het mijnspoor te As
Foto 3 : De twee diesellocs afgesteld te Hombourg

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	1,0 km	600 mm (Limburgse mijnen)
	1,0 km	600 mm (Decauville-spoor)

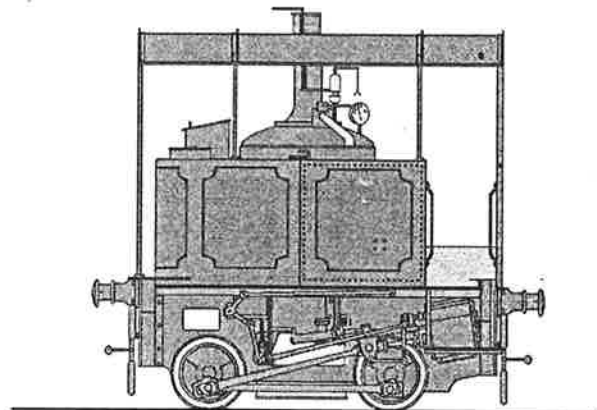
Veranderingen in 1996 :

In 1996 werd vooral gewerkt aan de instandhouding van het materieel en het ontsluiten van het emplacement. Door de voortdurende weigering van de N.M.B.S. waren nog steeds geen ritten mogelijk naar Eisden.

In juni werd het volledige emplacement, met het stationsgebouw en de signalisatie als beschermd dorpsgezicht aanvaard. Verder werd gestart met de haalbaarheidsstudie om een "Kolenspoor" uit te bouwen als toeristische verbinding tussen de verschillende initiatieven uit de streek.

Vooruitzichten voor 1997 :

De volledige toekomst van de L.S.V. hangt thans af van de bovengenoemde studie en de politieke wil om een degelijke toeristische infrastructuur uit te bouwen. Bij een negatief advies blijft de exploitatie beperkt tot de bediening van het emplacement en de uitbouw van een museum, anders wordt gestart met een groter project waar een aantal aspecten verwezenlijkt moeten worden.



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	rity.
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	Beujonc / Patience	B	in rest
22	Montmirail		1955	K.S. Zolder	B'B'	onderh
23	Franco-Belge		1923	Beujonc / 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	--
Smalspoorlocomotieven						
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-locomotieven						
6.01	Moës type BL I		1935	Bellefroid Leuven	B	in rest.
6.02	Moës type BL I		1935	Bellefroid Leuven	B	---
6.03	Moës type BL II		1948	Bellefroid Leuven	B	ritv.
6.04	Moës type BL III		1957	Bellefroid Leuven	B	---

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

Vennbahn

Raeren



Algemeen :

Lijn :

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

Stelplaats :

Raeren (voor de locomotieven in de werkplaats, de rijtuigen op het emplacement)

Stolberg (voor de motorwagens)

Te Bereiken :

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

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

Veranderingen in 1996

Na de sterke uitbreiding van de vereniging, is thans de tijd aangebroken voor het in stand houden van het materieel en de wezenlijke uitbouw van de exploitatie. Deze werd trouwens groots uitgebouwd tijdens een stoomdag te Trois-Ponts, waarbij vijf locomotieven van verschillende museum- en spoorwegmaatschappijen aanwezig waren.

De museumlijn vanuit Stolberg naar Raeren daarentegen kent weinig succes en is daarom nog niet verder uitgebouwd.

Vooruitzichten voor 1997

Ook voor 1997 zijn er geen bijzondere plannen voor een verdere aankoop van materieel en wordt de exploitatie steviger uitgebouwd en wordt ook gewerkt aan de museale uitbouw van het vertrekpunt Raeren.

* 09-03-1997 Karnavalsrit Eupen - Malmédy

Het museummaterieel :

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

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

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

De Vennbahn e.V. bezit nog te Stolberg:

2 aanhangwagens voor de motorwagen ex-OBB
2 goederenwagens

Informatie :

Station Raeren
Tel : 087 / 85 24 87

A.T.F.

Kinkempois

Algemeen :

Het museum te Kinkempois werd volledig omgebouwd en vergroot en tevens wordt het onderhoud aan de 6041 verdergezet. Anderzijds wordt er gewerkt aan eigen publicaties.

Anderzijds verminderde de inzet van dit materieel - door een gebrek aan interesse en het uitblijven van opendeurdagen - in 1996 zeer sterk.

Informatie :

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

C.F.V.3.V.

Mariembourg / Heer-Agimont



Algemeen :

Lijn :

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

Stelplaatsen :

Mariembourg
Treignes
Heer-Agimont

Te bereiken :

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

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

Veranderingen in 1996

Ook te Mariembourg zijn er geen belangrijke wijzigingen op te tekenen : wel wordt de nadruk gelegd op de grotere machines en worden de zwakkere machines meer en meer afgestoten. Ze blijven meestal afgesteld te Ronet en Haine-St-Pierre.

De exploitatie wordt ook ingekrompen door de vermindering van de dienst naar Chimay en een versterking van de dienst naar Treignes. Verder wordt het museumcomplex te Treignes verder afgewerkt en werd het emplacement te Mariembourg herschikt.

Vooruitzichten voor 1997

De uitbreiding van de exploitatie wordt niet voorzien, de bestaande museumbedrijvigheid wordt verder uitgebouwd. Hierbij wordt een extra-inspanning gedaan op de verbinding tussen Dinant en Givet, die nog steeds niet aan de verwachtingen voldoet.

- 01-06-1997 Festival van de dieselmotorwagens te Mariembourg
- 15-06-1997 Fête du Rail tussen Dinant en Givet
- 27/28-09-1997 Stoomfestival te Mariembourg

informatie :

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

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.	717	1952	Neunkircher Hütte	D	
064 25	Graffenstaden		1930	D.B.	1C1t	
50 3696-7			1939	D.R.	1E	
52 331	Krupp		1944	O.B.B.	1E	
ELNA	Jung	24 917	1940	Teutoburger Waldbahn	1C	
TKt 48	Henschel		1946	ex PKP	1'D1't	
GV 69	A.B.R.	2274	1964	Glaverbel Houdeng	B	
Y 6563	Moyse			S.N.C.F.	B	
6034	Cockerill		1961	N.M.B.S.	Bo'Bo	
8309	Cockerill		1956	N.M.B.S.		
9008	Cockerill	4175	1968	Mijn "Monceau-Fontaine"	C	
CFL 1602	Anglo-Franco-Belge		1955	ex CFL reeks 1600	B	
					C°C°	



Museummaterieel

Foto 1 : Vennbahn : De V180 van de DR

Foto 2 : CFV3V : De MF 91 voor de loods te Treignes

Foto 3 : CFV3V : De 4001 in restauratie te Olloy

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	

Over het lot van verschillende machines is echter niets meer bekend, motortrekker Irena werd afgevoerd naar schroothandelaar A. Lowie te Maasmechelen, de AD 05 staat volledig ontmanteld in de vorming van Ronet.

T.S.P.

Schaarbeek



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-Compte 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. locomotieven en rijtuigen.

Te bereiken :

Het tractiematerieel van de T.S.P. is niet te bezoeken, ook niet voor groepen, doch wordt regelmatig voorgesteld tijdens open-deur-dagen van de N.M.B.S. Verder waren er in 1995 diverse ritten met de stoomlocomotief 26.101 en de locomotieven reeks 60 en de motorwagens.

Veranderingen in 1996

Naast het verder zetten van de restauraties en de aanpassing van het materieel aan de nieuwe normen, zijn er geen wijzigingen geweest, ook het aantal speciale ritten is beperkter geweest en de bediening van de lijn Ciney - Spontin werd praktisch volledig afgestoten. Wel waren er verschillende bijzondere ritten in 1996 :

23 - 30 maart	fotorit met 4333 rondom Piéton
12 mei	ritten met 4333 tussen Statte en Moha
17 - 18 mei	ritten met 26.101 tussen Huy en Marchin
1 juni	afscheid van reeks 28
22 - 23 juni	opendeurdagen te Visé (ritten met 4333 naar Tongeren en Montzen)
14 juli	deelname aan stoomfestival te Trois-Ponts met 26.101
10 augustus	afscheid van reeks 92
6 september	filmopnamen met 26.101 te Ronse

Vooruitzichten voor 1997

Geen bepaalde projecten voorzien, wel verschillende speciale ritten en verder restauraties en onderhoud aan het aanwezige materieel.

- 24-05-1997 Met de 26.101 naar Bastogne
- 28-06-1997 Met de 26.101 op de Athus-Maas-lijn tussen Bertrix en Athus
- 09-08-1997 Met dieseltrein naar Junkerath
- 13-09-1997 Havenrondrit te Antwerpen met 4333

Informatie :

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

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

Behouden materieel :

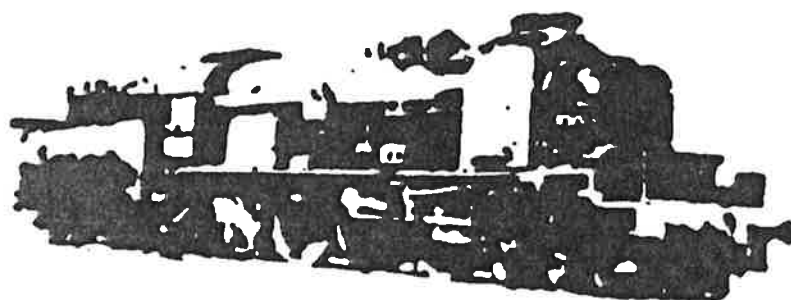
Nummer	Bouwer	Fabrnr	Bj	Herkomst	Asind	Toest.
26.101				Poolse spoorw. Ty2	1'E	Ritv
231.02	Henschel		1942	CBR Havinnes 215	C	in rest
216	Henschel		1942	CBR Havinnes	C	--
5204	Anglo-Franco-Belge		1955	N.M.B.S.	C°C°	--
5927	Cockerill / Baume		1955	N.M.B.S.	B°B°	in rest.
6003	Marp		1961	N.M.B.S.	B°B°	--
6052	Cockerill		1965	N.M.B.S.	B°B°	pluklo
210.077	Cockerill		1965	N.M.B.S.	B°B°	k
6106	Cockerill		1965	N.M.B.S.	B°B°	ritv
	Cockerill					in rest
551.26	Germain		1939	N.M.B.S.	A1	--
554.18	Ragheno		1952	N.M.B.S.	1AA1	ritv
4602	Ragheno		1952	N.M.B.S.	1AA1	--
4605	Ragheno		1952	N.M.B.S.	1AA1	ritv
4333	AM Nivelles		1955	N.M.B.S.	B'2'	ritv.

Verder materieel :

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

Stoomtrein Puurs - Dendermonde

Baasrode .



1. Algemeen :

Lijn :

Puurs - Baasrode - Dendermonde

11 km

1 435 mm

Stelplaats :

Baasrode : in 1994 werd een werkplaatsloods opgesteld. Hierin is het tractiematerieel 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 1996 :

Tijdens 1996 werd de Cockerill met verticale ketel terug in dienst en wordt gebruikt voor rangeringen. Verder werd ook gewerkt aan de (langdurige) restauratie van de GCI-rijtuigen

Vooruitzichten voor 1997 :

In 1997 blijft de dienst vrij beperkt gedurende enkele zondagen, waarbij de motorwagen 4302 de dienst Dendermonde - Baasrode, rijdt terwijl de stoomlocomotief "Duvel" de dienst naar Puurs verzekert. De 4302 wordt ook gebruikt voor enkele charterritten op het NMBS-net, o.m. naar de stoomdagen te Maldegem.

Informatie :

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

2. Het museummaterieel :

Numm	Bouwer	Fabrnr	Bj	Herkomst	Asin	Toest
1	Cockerill			Sobemai	Btv	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

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

Te Bereiken :

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

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

Veranderingen in 1996 :

Ondanks de aankomst en indienststelling van de Poolse locomotieven, is door de houding van de NMBS de activiteit achteruit gegaan en werd enkel een succes geboekt bij de traditionele stoomdagen en bij groepen. Ook het tienjarig bestaan op 12 en 13 oktober bracht een groot aantal bezoekers naar Maldegem.

Vooruitzichten voor 1997 :

In 1997 wordt zoveel mogelijk geprobeerd om het aanwezige materieelpark in orde te houden of te brengen en ligt weer de nadruk op het stoomfestival, dat doorgaat op 3 en 4 mei. Hierop zijn er 5 eigen stoomlocomotieven onder druk en is de komst voorzien van de 26.101 (TSP), 1.002 (NMBS) en de 4302 (SDP).

Verder wordt voor 1997 de aankoop van een Poolse tenderlocomotief reeks Tkt 48 aangekondigd.

2. Het museummaterieel :

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

Nummer	Bouwer	Fabnr	Bj	Herkomst	Asin	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	Fabnr	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 Hombourg (bij Montzen)

1. Algemeen :

Lijn :

Hombourg-station ca 300km 1 435 mm

Stelplaats :

Hombourg

Te Bereiken :

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

Aard :

Een privé-verzamelaar heeft op een stuk spoor van ca. 300 m aan het oude station van Hombourg (lijn Chenée - Battice - Montzen) een verzameling spoorwegmaterieel bij elkaar gebracht : deze bestaat uit drie kleine industriediesellokomotieven (Deutz, MKD), maar een zeer omvangrijke en belangrijke collectie goederenmaterieel. Hierin vindt men verschillende gesloten goederenwagens, koelwagens (ook van het Belgische leger), platte wagens en bagagewagens. Verder ook enkele handdrainsines. Het materieel is niet gerestaureerd. Verder zouden nog een aantal rijtuigen te Montzen vorming afsteld staan, wachtend op transport

De lijn wordt steeds verder uitgebouwd en men probeert de verbinding met Montzen terug aangelegd te krijgen. In deze laatste plaats, staan nog verschillende rijtuigen en pakwagens van deze verzamelaar afgesteld.

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

1. Algemeen :

Lijn :

Rebecq - Rognon 4 km 600 mm

Te Bereiken :

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

De ritten gaan door op bepaalde zondagen tussen mei en september. Een spoorfeest wordt gepland op 17 en 18 mei, waarbij waarschijnlijk locomotieven van andere (ook Britse) lijnen op bezoek komen.

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
 G. Tyteca
 6 Rue des Prés
 7090 Steenkerque
 Tel : 067 / 67 02 46

Chemin de Fer de Sprimont (C.F.S.)

Lijn :

Sprimont - Damre - Captage 5,5 km 600 mm

Te bereiken :

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

Veranderingen in 1996 :

In september - tijdens het spoorfeest, werd de inhuldiging van het verlengde baanvak tot Damre-Captage verricht. Hierdoor is de lijn met 1 500 m verlengd. Ook werd een belangrijke inspanning voor de restauratie van het materieel gedaan.

Smalspoor : 600 mm

Nummer	Bouwer	Fabrnr	Bj	Herkomst	Asind	Toest
	Moës DLM1			Ch. Hazard Cheratte	B	
	Moës DLM1			Ch. Hazard Cheratte	B	
	Moës DLM2			Ch. Blegny Tembleur	B	
	Moës BL1			Briquett. Rome	B	
	Deutz 1L517			Briquett. Rome	B	
	Orenstein & Koppel			Briquett. Rome	B	
	Austo-Daimler			Galére Chauxhe	B	
	Moës			K.S. Zolder	B	
	Deutz			Bakst. Westerlo	B	

Verder hebben verschillende leden van de C.F.S. ook nog privé - bij hun thuis of in een of andere loods - nog smalspoormaterieel staan. Deze locomotieven zijn niet opgenomen in bovengenoemde lijst.

Bakkersmolen Wildert

Te Bereiken :

Wildert ligt langs de hoofdweg tussen Antwerpen over Kapellen naar Essen. De "Bakkersmolen" ligt in het centrum van de gemeente. In de authentieke windmolen wordt het graan gemalen, in de bakkerij wordt het dan op ambachtelijke wijze verwerkt zoals 100 jaar geleden. De aandrijving van de machines gebeurt door een stationaire stoomketel in de bakkerij.

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

Toeristisch complex Blegny

Te Bereiken :

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

Aan de ingang staat een draagwagen op meterspoor, hiermee werden de normaalspoorwagens van de N.M.B.S. vanuit Warsage naar de mijn vervoerd. Verder staat er ook nog een Cockerill-stoomlocomotief op meterspoor met enkele wagens in zeer slechte staat afgesteld.

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

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

Mijnmuseum Beringen

Te Bereiken :

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

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

Verdere opgestelde locomotieven

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

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

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

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

Trammusea

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

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

Afgestelde locomotieven

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

Spoor	Reeks	Omschrijving	Opmerkingen
NMBS	00	Leuven, Muizen, CW	+ 1995
	18	Mechelen	+ 1996 -97
	51	Kinkempois	pluklocs
	52-53	Ronet, CW Salzennes	ongeval Halanzy
	59	Ronet	
	60-61	Ronet	
	62	Ronet, CW Salzennes	pluklocs
	84	Merelbeke, CW Salzennes	+ 1995 -96
	91	Ronet, CW Salzennes, Stockem	voor verkoop
	92	Gent, Deinze Kinkempois, CW Salzennes	+ 1995
Privé	Stoom/dies.	Sobemai / Maldegem	sloper / verhuur
	Diesel	Locorem / Sclessin	verhuur locs
	Diesel	A. Lowie / Maasmechelen	sloper
	Stoom/dies	D. Jans / Kuringen	verzamelaar
	Stoom/dies	Focquet / Vilvoorde	sloper
	Dies/smalsp	Fratureur / Boom	sloper
	Stoom	Metaalbedr.Halle	sloper
Locomobiel	Houthandel Haine-St-P	demonstratie	

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

Locorem verhuurt diesellocomotieven en heeft diverse locomotieven (Brissoneau & Lotz van de Limburgse mijnen) aangekocht. Heeft nog een N.M.B.S.-lok reeks 60 afgesteld staan. Deze firma - een onderdeel van de franse locomotiefbouwer Montmirail - verzorgt verder nog het intern verkeer bij het staalbedrijf ALZ in Genk

A. Lowie heeft vooral industriellocomotieven (Werkspoor ex DSM, ABR ex Ressaix, ...) afgesteld staan op zijn terreinen in Maasmechelen.

Focquet heeft nog steeds enkele locomotieven in zeer slechte staat staan. Ook Fratureur te Boom heeft enkele diesellocomotieven (normaalspoor), maar vooral smalspoormaterieel staan.

Industrie- locomotieven :

Ook in 1996 zou de industriële bedrijvigheid steeds verder afnemen en meer en meer bedrijven doen thans een beroep op verhuur- en zelfs transportfirma's, die hun eigen machines inzetten. Hier zijn vooral de firma's Sobemai (Maldegem), Locorem (Sclessin) en een bedrijf in Deinze bedrijvig. Hierdoor zijn dan ook frequente wisselingen mogelijk en is het moeilijker geworden om een overzicht te geven over de industriemachines. Wel zijn er enkele (langere) industrielijnen terug in dienst gegaan.

Nieuw op de industrie-markt is de verkoop en de verhuring van de ex- Deense rangeermachines aan Carlam te Charleroi en ALZ te Genk, anderzijds worden er geen nieuwe machines gebouwd en gaat men over op tweewegvoertuigen.

Door de hoge schrootprijs hebben verschillende bedrijven hun oude, afgestelde machines van de hand gedaan en vervangen door modernere locomotieven. Zo is de klassieke Cockerill-diesel praktisch alom vertegenwoordigd en verliest ook het industrielandchap een groot deel van zijn charme.

Limburg :

In Limburg viel het industriële spoorverkeer volledig weg bij de mijnen en de laatste Brissoneau & Lotz machines werden verkocht aan locorem, die ze vooral in het buitenland inzet. Verder werden verschillende oudere machines afgesteld en meestal gesloopt. In enkele bedrijven stopte de inzet van eigen machines, alleen ALZ te Genk kende een sterke uitbreiding.

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.

ALZ Genk

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

Maasland Genk

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

Tessenderlo-Chemie

Elie	Cockerill	B	1973	D.H.
Theo	Cockerill	B	19..	D.H.
	Fauvet-Girel	B	1958	D.E.
	Fauvet-Girel	B	1962	D.E.

Dow-chemie Tessenderlo : Beringen

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

Foam-Glass - Tessenderlo

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

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

Antwerpen

Te Antwerpen is er vooral industrie bedrijvigheid in de haven, de Kempen (zware metaalnijverheid) en de Rupelstreek (baksteenbedrijven). In de baksteenbakkerijen rondom Boom staan nog een aantal smalspoorlocomotieven werkloos afgesteld.

Hessenatie - Antwerpen-Haven

1	Hunslet	B		D.H.
2	Hunslet	B		D.H.

BASF Antwerpen-Haven

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

Belgisch leger - Brasschaat

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

Prayon Sauvegarde

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

Brabant

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, dit door de waarschijnlijk nakende sluiting van het bedrijf. Hier is echter nog de enige drieassige Cockerill-diesel (als prototype) in dienst.

Door de aanleg van de TGV-lijn zijn de machines van de carrières de Quenast overbelast en regelmatig worden hier leenlocomotieven gebruikt.

Als grootste industrieel net, ging ook de Chemin de fer Industriel (CFI) van Vilvoorde definitief dicht, de 7 Cockerill-diesels staan er afgesteld, mogelijk zijn er al enkele verkocht.

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.

Forges de Clabecq

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

Carrières de Quenast

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

Bates - papierfabriek - Tubize

1	Orenstein & Koppel	B	1983	D.H.
---	--------------------	---	------	------

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

Liège

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

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.
---	-----------	---	--	------

CBR - Haccourt / Visé

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

Namur

Namur kent nog een industriële bedrijvigheid, met spoor aansluiting, langs de Maas bij de vele steen- en kalkgroeves en de chemische nijverheid. In Namêche werd de oude Deutz locomotief verkocht voor sloping en vervangen door een Cockerill-machine.

Suikerfabriek Wanze - Statte (Huy)

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

Carrières Dolomeuse - Marches les Dames

1	Cockerill 3573	B	1969	D.E.
---	----------------	---	------	------

Carrières Dolomies - Namêche

	Couillet	B	195.	D.H.
--	----------	---	------	------

Carrières de Namêche

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

Carrières d'Andenne

	Hunslet	C		D.H.
--	---------	---	--	------

Carrières de Lustin / Tailfer

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

Solvay - Jemeppe-sur-Sambre

	Cockerill (4 à 6 stuks)	B		D.H.
--	-------------------------	---	--	------

Sucrierie de Genval

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

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

Hainaut

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

Couillet - Sambre

Couillet

	Cockerill (ca. 40 stuks)	B		D.H.
--	--------------------------	---	--	------

Marchienne

1	Cockerill (ca 5 locomotieven)	B		D.H.
	Withcomb	B		
	ASEA	BB		D.E.
	UHM Couillet	BB		D.M.

Monceau

	Cockerill (ca. 10 locomotieven)	B		D.H.
--	---------------------------------	---	--	------

Distreel - Acoz

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

Carlam - Châtelet

	Cockerill (ca. 5 locomotieven)	B		D.H.
	Cockerill ex DSB (2 locomotieven in test)	B	1994	D.H.

Carrières de Deux-Acren

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

Georges & Cie - Marchienne

	Hundswell 2005	C		D.M.
--	----------------	---	--	------

Carrières de Lessines

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

CCB cement-industrie - Havinnes

	Cockerill 4202	B	1966	D.H.
--	----------------	---	------	------

ALC - Clerq

	Moës	B		D.M.
--	------	---	--	------

Boël metaalbedrijf - La Louvière

	Cockerill (ca. 5 locomotieven)	B		D.H.
	Baume & Merpent	BB		D.E.

Carrières de Wallers - Momignies

6019	Cockerill ex N.M.B.S. 6019	B°B°	1962	D.E.
6086	Cockerill ex N.M.B.S. 6086 /ex TEMCA	B°B°	1962	D.E.

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

Oost-Vlaanderen :

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

Havenbedrijven van Gent

	Renault (4 stuks)	B		D.H.
--	-------------------	---	--	------

Sidmar - Gent-noord

	Cockerill (ca 5 locomotieven)	B		D.H.
--	-------------------------------	---	--	------

Suikerfabriek van Moerbeke-Waas

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

SVK St.-Niklaas

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

Amylium - Aalst

	Henningsdorf (ex DR 346 11 966)	D	1964	D.H.
	Henningsdorf (ex DR 346 12 374)	D	1964	D.H.

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

West-Vlaanderen

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

Glaverbel - Zeebrugge

	Cockerill (2 locomotieven)	B		D.H.
--	----------------------------	---	--	------

Carcoke - Zeebrugge

	Cockerill 4220	B		D.H.
	Couillet	B		D.H.

Bombardier - Brugge

	?	B		D.H.
--	---	---	--	------

CIWL - Oostende

	Moyse (eigenbouw)	B		D.M.
--	-------------------	---	--	------

Schroothandelaar - Deerlijk

	?			
--	---	--	--	--

Luxembourg

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

Carrières l'Hoëst - Jemelle

1	Henschel	B		D.M.
2	Henschel	B		D.M.

