

## De Nord-Belge

**Oprichting:** 1854

**Overname door NMBS:** 10 mei 1940

**Oprichter:** James de Rothschild en zijn vennoten

**Specificaties:** Belgische bestuurlijke tak van de Compagnie du Chemin de Fer du Nord (Frankrijk)

**Afkorting:** Nord-Belge

**Lijnen:** L 130A Charleroi – Erquelinnes  
L 96 Bergen - Quévy –(Haumont)  
L 125 Namen - Luik  
L 154 Namen - Givet

**In enkele woorden:** De naam 'Nord-Belge' verwijst niet naar een verleende concessie, maar is in feite de afgesproken benaming voor vier lijnen in België die tussen 28 juni 1854 en 10 mei 1940 geëxploiteerd werden door de Franse Compagnie du Chemin de fer du Nord. De eerste twee baanvakken van dit net, *Charleroi - Erquelinnes* en *Namen - Luik*, werden in mei en juni 1845 in concessie gegeven en gerealiseerd met Engels kapitaal. Daarna volgde in 1857 de lijn *Bergen - Quévy - Haumont*. Met de lijn *Namen - Givet* werd het net in 1863 voltooid



'Vallée de la Meuse Dinant & environs' (Belgische Staatsspoorwegen / Chemin de fer du Nord) (Ref. 12462)

### Historiek

De eerste spoorwegconcessies voor de lijnen die het toekomstige net Nord-Belge zouden vormen, werden eerst aan andere ondernemingen gegund:

- Een concessie die op 20 juni 1845 bij koninklijk besluit (KB) werd toegekend aan de *Société des Chemins de fer de Liège à Namur et de Manage à Mons avec leurs extensions* die ook de lijn Bergen - Manage - Bascoup omvatte,
- Een concessie die op 28 mei 1845 werd toegekend aan de *Compagnie du chemin de fer de Charleroi à la frontière de France* voor een spoorweg van Charleroi naar de Franse grens (Erquelinnes), langs de Sambre.

## Context van de concessies

Zodra het besluit werd genomen om in België een spoorwegnet uit te bouwen, rees de vraag naar de financiering ervan. In Engeland en Frankrijk had de Staat al concessies verleend aan privébedrijven. Wanneer Engelse investeerders in 1845-'46 lijnconcessies aanvroegen in België, had de Belgische staat al 559 kilometer spoor aangelegd.

Een eerste concessie werd al in 1842 toegekend aan een Belg, De Ridder<sup>1</sup>, voor de lijn van Antwerpen naar Gent via het Waasland.

Het jaar 1845 markeerde het begin van de Engelse periode.

In 13 jaar tijd kwamen er door negen concessies bijna 855 kilometer extra spoorlijnen bij, waarmee het net van de staat kleiner was dan het totaal van de privélijnen. Onder die concessies bevond zich de Nord-Belge, een Belgische bestuurlijke tak van de *Compagnie du Chemin de Fer du Nord* (Frankrijk) die vanaf 1854 verschillende Belgische spoorwegmaatschappijen in Wallonië zou uitbaten.

Om de geschiedenis van de Nord-Belge te begrijpen, moeten we dus eerst even terugkeren naar het ontstaan van het Franse spoorwegnet.

## Historische context van Compagnie du Chemin de fer du Nord

### Het ontstaan van de Franse Spoorwegen

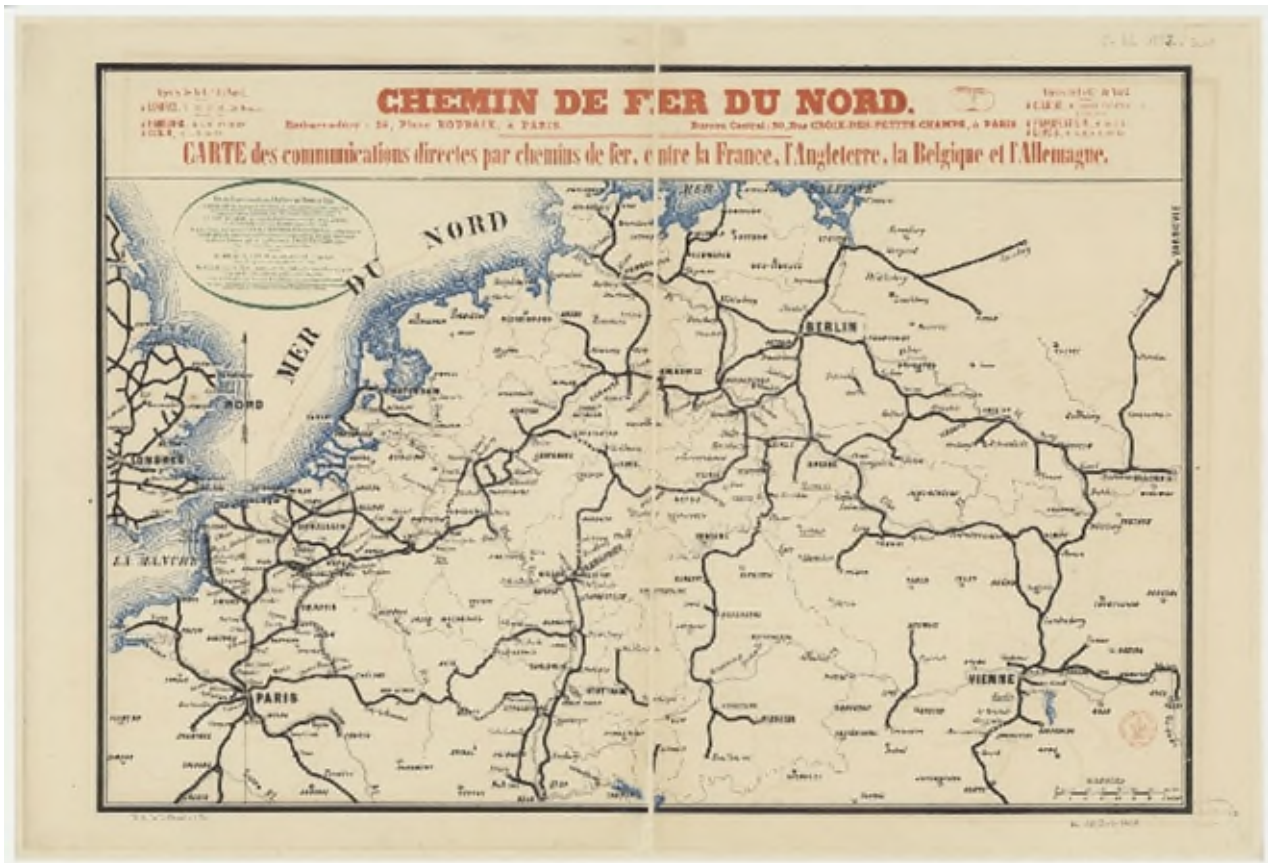
Op 11 juni 1842 vaardigde François Guizot, minister onder koning Lodewijk-Filips, een spoorwegwet uit die het toekomstige Franse spoorwegnet vorm zou geven. Met deze wet beloofde de staat monopolies met langetermijnconcessies aan privébedrijven die zich in het avontuur wilden storten. De wet stelde ook zeven netten voorop die samen een stervormig net zouden vormen met Parijs als centrum. Vanuit Parijs vertrokken vijf hoofdspoorlijnen naar het Kanaal, de Atlantische Oceaan, de Pyreneeën, de Middellandse Zee en de Rijn. Daarnaast waren er ook twee transversale netten van de Middellandse Zee naar de Rijn en van de Atlantische Oceaan naar de Middellandse Zee. Elk net werd bewust losgekoppeld van de andere netten, zodat de privébedrijven niet konden fuseren om zo een monopolie te vormen. Maar de implementering van deze wet liep vertraging op door economische en politieke crisissen en zou pas later echt van start gaan.

Op 10 september 1845 zou de Franse Staat de exploitatie van de lijnen van Parijs naar de Belgische grens via Rijsel en Valenciennes, met bijkomende vertakkingen, goed voor 500 km aan lijnen, in concessie geven aan de *Compagnie du chemin de fer du Nord*, een Franse maatschappij die op 20 september 1845 werd opgericht door de bankier James de Rothschild en zijn vennoten.

---

<sup>1</sup> De Ridder is de ingenieur die, samen met zijn collega Simons, aan de basis ligt van de oprichting van de Belgische spoorwegen.

## La Compagnie du Chemin de fer du Nord



De Chemin de fer du Nord, 1852 (Ref : gallica.bnf.fr/BnF)

De machtige Compagnie du Chemin de fer du Nord zou proberen haar activiteiten uit te breiden over de Franse grenzen heen. In Frankrijk werd het net al snel uitgebreid met de overname van andere in de regio aanwezige maatschappijen (waaronder de *Compagnie du chemin de fer de Creil à Saint Quentin* - met spoorlijnen richting Belgisch grondgebied - die op 19 februari 1852 werd overgenomen).

De *Compagnie du Nord* zag het belang in van een spoorverbinding tussen Parijs en Pruisen en de verbinding Parijs - Saint-Quentin vormde de eerste schakel in een toekomstige verbinding tussen Parijs en Keulen.

### De uitbreiding richting België en de overname van de maatschappijen die de concessies in België exploiteerden

Vervolgens bouwde de Compagnie, baanvak per baanvak, aan haar Belgische net richting Pruisen. Daarbij ging ze verschillende verbintenissen aan met Belgische maatschappijen om hun lijnen te exploiteren. De verbinding Parijs - Keulen zag er dan als volgt uit:

- Een Franse lijn van Parijs tot aan de Belgische grens, in Erquelinnes
- Van Erquelinnes naar Charleroi nam de *Compagnie du Nord* een Belgische lijn in pacht
- Van Charleroi naar Namen gebruikte ze de lijn van de Belgische Staat
- Van Namen naar Luik werd de lijn geëxploiteerd door de *Compagnie du Nord*
- Van Luik tot Welkenraedt, aan de Pruisische grens, maakt de *Compagnie du Nord* opnieuw gebruik van een door de Belgische Staat geëxploiteerd baanvak
- Van Welkenraedt tot Keulen tot slot werd samengewerkt met de *Chemin de fer Belge-Rhénan*

Nog steeds met het doel haar net uit te breiden naar financieel interessante regio's, sloot de *Compagnie du Nord* een andere overeenkomst met de *Compagnie de Namur à Liège et ses extensions* om in België een spoorverbinding uit te bouwen van Namen naar Givet. Het doel was om in het Noorden een tweede dienst naar Duitsland te creëren en om massagoederen naar Frankrijk te vervoeren die in overvloed aanwezig waren in de heuvelachtige gebieden die deze lijnen doorkruisten.

In 1854 werd een andere concessie verleend aan de gebroeders Rothschild voor een internationale spoorweg van Bergen naar Hautmont.

We gaan hier later dieper op in.

## Het net van de Compagnie du Nord in België

### Lijn van Namen naar Luik

Zoals hierboven al werd aangehaald, markeerde het jaar 1845 het begin van de periode van Engelse concessies in België.

Bij koninklijk besluit van 20 juni 1845<sup>2</sup> werd een dubbelspoorlijn van Luik naar Namen en van Manage naar Bergen in concessie gegeven aan Britse financiers, voor een periode van 90 jaar. Zij richtten de *Société des Chemins de fer de Liège à Namur et de Manage à Mons avec leurs extensions* op.

Twee vertakkingen vanuit Luik zouden samenkomen tussen Ougrée en Flémalle om vanaf daar nog één enkele tak te vormen naar Namen via Hoei, langs de linkeroever van de Maas.

De regering legde een verplichting op

om de spoorlijn via Dinant te verlengen tot aan de grens, indien binnen de eerste tien jaar van de concessie een spoorweg zou worden aangelegd in Frankrijk met Vireux of een andere brug in de Maasvallei als eindpunt. De toestemming om deze verlenging aan te leggen was sowieso verworven, zelfs als de Franse regering zou beslissen niet aan te sluiten op dit net.

Door de wet van 4 juni 1850 werd de Maatschappij vrijgesteld van de bouw van eigen gebouwen in Luik en Namen en kreeg zij toestemming om aan te sluiten op de staatsstations en die te gebruiken, wat resulteert in de gezamenlijke exploitatie van de stations Luik en Namen.

De werken werden aangevat in januari 1846 en voltooid op 19 november 1850 voor de hoofdlijnen en op 1 juli 1851 voor het bijspoor. In mei 1850 moest de staat de Maatschappij financieel te hulp schieten, maar dat zou niet volstaan.

Een wijziging van de statuten bij koninklijk besluit van 28 oktober 1854 veranderde de naam in *Société des Chemins de fer de Namur à Liège et de Mons à Manage avec leurs extensions*.

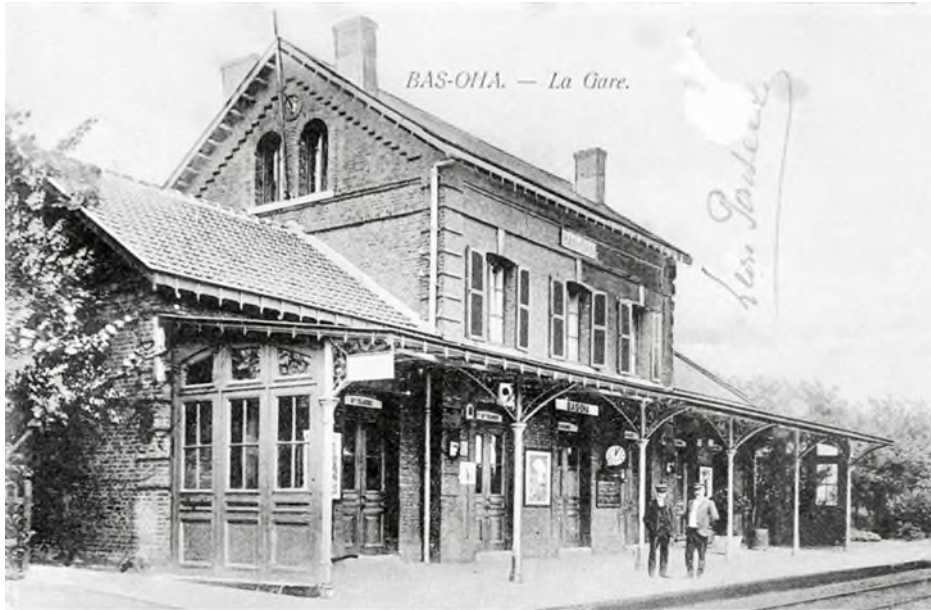


Postkaart van het vormingstation Kinkempois. Het station Kinkempois werd in 1883 geopend door de Compagnie du Nord-Belge. (Ref. Z00305)

<sup>2</sup> Gepubliceerd op 2 augustus 1845 en volgend op de voorlopige overeenkomst, gesloten op 19 juni 1845.

Maar de lijn tussen Luik en Namen interesseerde de Rothschilds en in 1853 startte de *Compagnie du chemin de fer du Nord* onderhandelingen met de Engelse eigenaars voor een huurcontract.

Een voorlopige overeenkomst werd ondertekend op 28 juni 1854<sup>3</sup>.



Postkaart van het station Bas-Oha Coll. P. Pastiels (Ref Z00326A)

De maatschappij nam de plaats in van de *Chemins de fer de Namur à Liège* voor de duur van de concessie minus één dag.

Na de verwerving van de lijn van Luik naar Namen zou de *Compagnie du chemin de fer du Nord* in 1856 ook vragen om het baanvak van Bergen naar Manage via Nimy, Obourg, Havré, Bracquagnies, enz. te verwerven, maar de Belgische regering verzette zich formeel tegen deze overdracht. De exploitatie werd overgenomen door de Staat op 1 augustus 1858.

Met de overname erfde de *Compagnie du chemin de fer du Nord* rollend materieel in goede staat, verschillende stations en tal van overwegen en kunstwerken. Ze moest echter ook een flink aantal gebouwen zelf optrekken en zou de stations in Luik en Namen gemeenschappelijk blijven gebruiken met de Belgische staat.

De concessie hield veel voordelen in voor de *Compagnie du Nord*. De maatschappij profiteerde van het verkeer afkomstig van de nabijgelegen industriële ondernemingen.

Het profiel van deze dubbelspoorlijn van bijna 74 km lang langs de Maas, maakte het mogelijk om kolen, ijzererts, zink, lood en kalksteen aan te voeren met zware treinen.

Anderzijds lag de lijn in het verlengde van de lijn Erquelinnes - Charleroi, maar bleef ze ervan afgescheiden door het baanvak Charleroi - Namen, dat de Belgische Staat weigerde op te geven.

**De stations langs deze lijn waren:** Luik, Tilleur, Jemeppe, Flémalle-Grande, Flémalle, Engis, Hermalle, Amay, Ampsin, Hoei, Bas-Oha, Andenne, Sclaigneaux, Namèche, Marche-les-Dames en Namen.

### Overeenkomst Charleroi-Erquelinnes

**Context:** Tot 1852 beschikte de *Chemin de fer du Nord* als enige over een snelle spoorverbinding tussen Frankrijk en Duitsland. Maar met de opening van de spoorweg van Parijs naar Straatsburg<sup>4</sup> verkortte de afstand tot de Rijn. De afstand tussen Parijs en Keulen bedroeg 585 km, terwijl het via Erquelinnes -

<sup>3</sup> De overeenkomst is vastgelegd in een akte op 22 december 1854. De huurovereenkomst werd bij KB van 31 januari 1855 gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad van 31 januari 1855 met ingang vanaf 1 januari 1855.

<sup>4</sup> De *Compagnie du chemin de fer de Paris à Strasbourg* was een anonieme vennootschap, opgericht in 1845 voor de concessie op de lijn van Parijs naar Straatsburg.

Namen slechts 507 km zou zijn! Er moest dus actie worden ondernomen om de voorsprong van de Compagnie te handhaven en een snellere reisroute dan die van de concurrentie aan te kunnen bieden.

**De concessie:** Ten tijde van het concessiebesluit van 28 mei 1845<sup>5</sup> dat Koning Leopold I ondertekende

ten gunste van de *société anonyme pour la construction d'un chemin de fer d'Erquennes à Marchienne-au-Pont, près Charleroi, par la vallée de la Sambre*, was de raad van bestuur van deze maatschappij samengesteld uit onder meer Franse en Engelse bankiers<sup>6</sup> maar had ze haar maatschappelijke zetel in Brussel.<sup>7</sup> Het doel was een lijn aan te leggen van de grens tot Marchienne-au-Pont, en daar aan te sluiten op de staatsspoorweg bij Charleroi. De concessiehouders mochten onder bepaalde voorwaarden het station van Charleroi gezamenlijk exploiteren.



Postkaart van het station Erquennes ( Ref. Z11849)

De werken werden meerdere malen opgeschort en uitgesteld vanwege de financiële crisissen die elkaar opvolgden vanaf 1846. De maatschappij zou de Staat dan ook meermaals om uitstel vragen. De economisch verzwakte *Société du chemin de fer de Charleroi à la frontière de France* ging gesprekken aan met de *Compagnie du Chemin de fer du Nord*.

Uiteindelijk werd de spoorlijn van Charleroi naar Erquennes opengesteld voor exploitatie op 6 november 1852. Het betrof een dubbelspoorlijn van 31 kilometer lang.

Pas op 3 november 1854 ondertekende de *Compagnie du Chemin de fer du Nord* het definitieve verdrag en nam het de exploitatie van deze lijn over voor de duur van de concessie (90 jaar) minus één dag.

**De stations langs deze lijn waren:** Charleroi, Marchienne, Landelies, Thuin, Lobbes, La Buisserie, Soire-sur-Sambre, Erquennes.

De spoorweg van Charleroi naar Erquennes maakte dan integraal deel uit van de grote internationale lijn van Parijs naar Keulen. Vanaf dat moment kreeg de *Compagnie du chemin de fer du Nord* vaste voet aan de grond op het Belgisch grondgebied, met James de Rothschild als onbaatzuchtige redder die in de plaats van de Staat een maatschappij in moeilijkheden uit het slop wist te halen. James de Rothschild en de *Compagnie du Nord* legaliseerden de aanwezigheid van de Franse Nord op Belgisch grondgebied.

<sup>5</sup> Wet van 21 mei.

<sup>6</sup> Deze concessie was een van de eerste die in 1845 werd toegekend aan Engels kapitaal.

<sup>7</sup> Hierdoor kon de Belgische wet omzeild worden die verbood om een lijn op nationaal grondgebied in concessie te geven aan een buitenlandse maatschappij die niet in België was gevestigd.

## Overeenkomst van Bergen tot Hautmont (F)



Postkaart van het station Frameries. Coll. P. Pastiels (Réf. Z06628)

De wet van 15 juni 1853 stond de concessie van een spoorweg van Bergen naar Quévy, aan de Franse grens, toe aan de Generale Maatschappij en aan Baron James de Rothschild. Bij koninklijk besluit van 15 januari 1854<sup>8</sup> verkreeg hij dus de concessie die deels op Belgisch grondgebied (17 km) en deels op Frans grondgebied (10 km) lag.

Dit spoorwegnet verbond een deel van de steenkoolmijnen van het 'Bassin du Couchant de Mons' met de Samber en met de oevers van het kanaal Bergen-Condé.

De lijn van Bergen naar Hautmont (F) vormde daarnaast ook het verlengde van de vertakking van de Chemin de fer du Nord, de meest rechtstreekse verbinding tussen Parijs en Brussel.

De werken moesten twee jaar na de publicatie van het koninklijk besluit voltooid zijn, maar de termijn voor de voltooiing werd verlengd tot 1 mei 1858.

De lijn werd uiteindelijk op 1 januari 1858 in gebruik genomen. De concessie zou eindigen op 1 mei 1948.

Op 9 februari 1856 werd de *Compagnie des chemins de fer de Mons à Hautmont et de Saint-Ghislain* opgericht<sup>9</sup>. Zij nam twee concessies met zeer verre datum over: de eerste, van de chemin de fer de Saint-Ghislain, die van openbaar nut was verklaard en in 1836 werd toegekend, en de tweede, de Mons à Hautmont, die pas in 1854 was toegekend.

De *Compagnie du chemin de fer du Nord* tekende op 4 juni 1858<sup>10</sup> een verdrag met de *Compagnie des chemins de fer de Mons à Hautmont et de Saint-Ghislain* voor haar overname vanaf 1 juli 1858.

Volgens het bestek kwam deze lijn samen met de staatslijn naar Quiévrain, vanaf het station van Bergen tot aan de grens bij Aulnoye.

Ten slotte verschaftte het verdrag met de *Compagnie du chemin de fer de Mons à Hautmont et de Saint-Ghislain* aan de Nord de middelen om Flénu-kolen op economische wijze naar Parijs te vervoeren via de verschillende vertakkingen van de gehuurde spoorweg. Bovendien gaf de lijn van Bergen naar Hautmont de *Compagnie du Nord* een extra link met het Belgische net en vormde die een van de meest rechtstreekse baanvakken van Parijs naar Brussel.

**De stations langs deze lijn waren::** Mons, Cuesmes, Frameries , Quévy, Feiguiés , Hautmont .

<sup>8</sup> BS van 18 januari 1854.

<sup>9</sup> KB van 2 maart 1856 gepubliceerd in het BS van 7 maart 1856.

<sup>10</sup> Verdrag van 04 juni 1858 en KB van 13 maart 1859.

## Overeenkomst van Namen tot Givet <sup>11</sup>

Ter herinnering: de *Compagnie du Chemin de fer du Nord* nam op 1 januari 1855 de huur over van de *Compagnie de Namur à Liège et de Mons à Manage avec leurs extensions*.

De overeenkomst die werd gesloten over Luik - Namen bevatte een clause die de concessiehouder verplichtte om het spoor via Dinant door te trekken tot aan de grens, als er in de eerste 10 jaar van de concessie in Frankrijk een spoorweg zou worden aangelegd waarop die verlengde spoorlijn zou kunnen worden aangesloten.

De verlenging werd gerealiseerd door het keizerlijk decreet van 10 juni 1857 dat een spoorlijn toestond van Charleville naar de Belgische grens, via Givet.



Postkaart van het station Marche-les-Dames. Coll. P. Pastiels (Réf. Z00343)

Op 11 november 1862 werd het enkelsporig baanvak Namen - Dinant officieel opengesteld voor het reizigersvervoer. De goederentreinen zouden pas vanaf 5 februari 1863 over deze lijn rijden, de dag na de indienststelling van het baanvak Dinant - Givet. Dit baanvak Dinant - Givet ligt 18,946 km op Belgisch grondgebied en 3,229 km op Frans grondgebied en is in totaal dus 22,175 km lang. De grensverbinding werd niet gebruikt voor internationale langeafstandsreizigerstreinen.

De verlenging van Namen naar Givet, waardoor de lijn van Namen naar Luik een rechtstreekse verbinding kreeg met het oosten van Frankrijk, had tot gevolg dat de producten van de steenkoolmijnen en de talrijke metallurgische fabrieken in de Maasvallei een nieuwe afzetmarkt kregen.

**De stations langs deze lijn waren:** Namur, Jambes , Dave , Lustin , Godinne , Yvoir , Dinant, Hastière , Agimont , Givet .

## De overname door NMBS

Volgens de voorwaarden in de contracten zouden de concessies na 90 jaar terug naar de Belgische staat gaan.

Naar aanleiding van de invasie van België door het Duitse leger nam de Belgische regering echter de controle over van de *Nord-Belge*.<sup>12</sup>

Na de bevrijding vonden lange onderhandelingen plaats met de bestuurders en financiers van de *Nord-Belge* over de terugkoop van het materieel en de installaties van de maatschappij. De effectieve terugkoop vond plaats rond 1948. De retroactieve terugkoopdatum wordt vastgesteld op 10 mei 1940.

<sup>11</sup> Voir la fiche historique sur la ligne 154 : Namur-Dinant – frontière française-Givet

<sup>12</sup> Wanneer de Tweede Wereldoorlog uitbrak, waren er in België nog drie particuliere spoorwegmaatschappijen: Mechelen-Terneuzen, de Compagnie de Chimay en de Nord-Belge.



## Rollend materieel

Om de behoeften te dekken van de verschillende maatschappijen die de *Nord-Belge* vormden, zou de *Compagnie du chemin de fer du Nord*, die deze lijnen exploiteerde, grote bestellingen plaatsen bij de Belgische industrie voor in totaal meer dan honderd locomotieven. Bovendien verbeterde ze het tractiematerieel van de voormalige maatschappijen en leende ze locomotieven van haar Franse net.

Wanneer het Duitse leger België binnenviel in augustus 1914, werden de locomotieven verplaatst naar



Stoomlocomotief nr. 653 van Nord-Belge. Quanjer (Ref. Q1219)

het Franse net en bleven enkel een aantal rangeerlocomotieven en locomotieven die stilstonden voor reparatie in de werkplaatsen in België.

Na de oorlog keerden alle naar Frankrijk geëvacueerde locomotieven, op twee na, terug. De verliezen van de maatschappij *Nord-Belge* waren vrij beperkt, maar de hele vloot was redelijk oud. De Maatschappij ontving een aantal wapen-

stilstandslocomotieven als herstelbelasting, die aan de vloot werden toegevoegd.

*Nord-Belge* investeerde vervolgens tussen 1927 en 1931 in de bouw van 55 nieuwe locomotieven.

Het materieel van de maatschappij werd in oktober 1941 overgenomen met terugwerkende kracht op 10 mei 1940.

## Stations en gebouwen

Ons land telt nog steeds een aantal door de *Nord-Belge* gebouwde stations.

Volgens De Bot<sup>13</sup> is de informatie over de bouw van deze stations voornamelijk afkomstig uit verslagen. Verbeteringen en renovaties door de particuliere maatschappijen worden hier pas vanaf 1876 in opgenomen. Stations die niet vermeld worden in de verslagen, zijn dus vóór 1876 vervangen.

<sup>13</sup> Zie boek van De Bot. Stationsarchitectuur in België. Deel I. 1835-1914. Turnhout: Brepols, 2002, 240 p. ill. A24858.

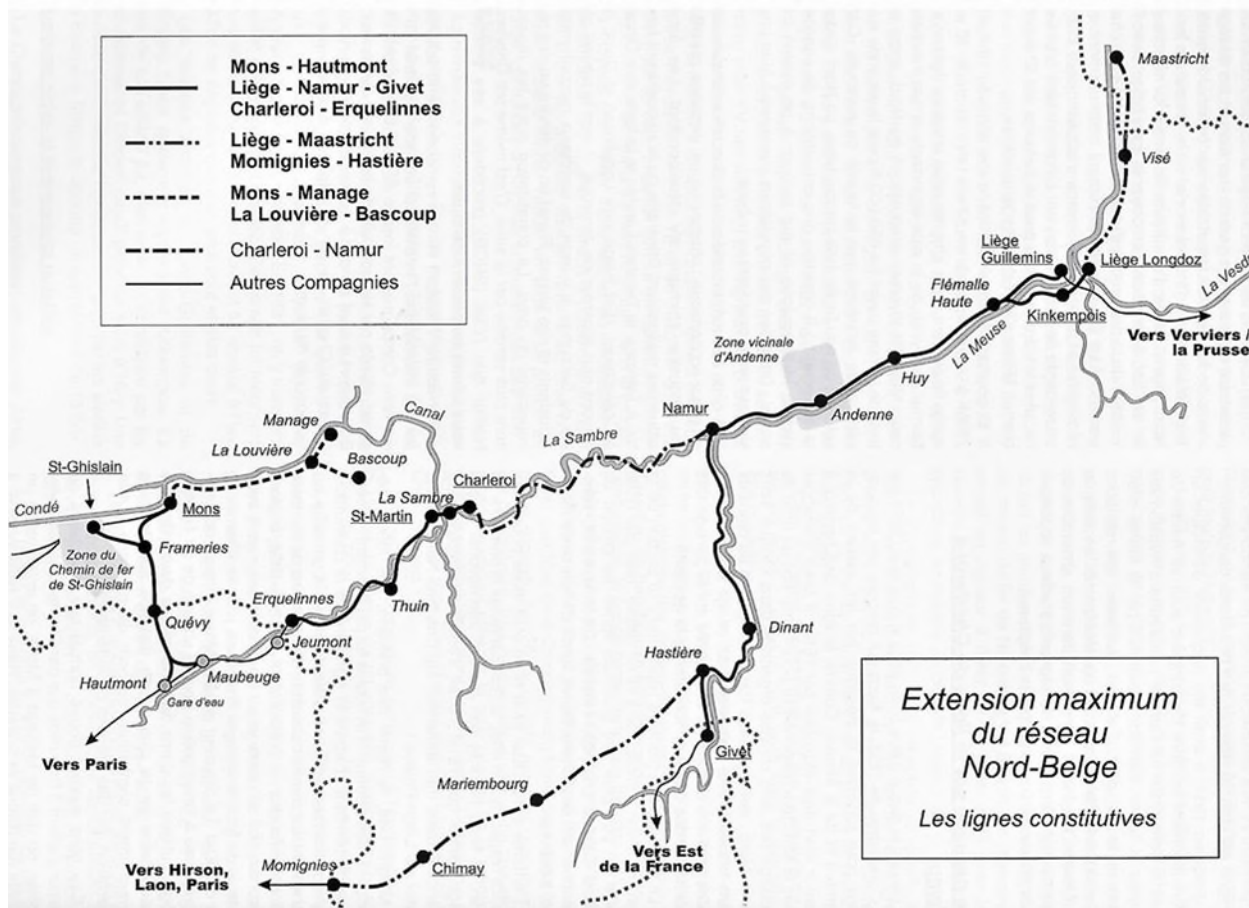
De Bot stelt verder: 'De hele sfeer rond de Nord-Belge zoals de stations, de seinen, de overwegen, de loco- motieven, de rijtuigen en wagens waren typisch Frans. Zelfs het taalgebruik bij de Nord- Belge verschilde met dat van de Staat. Bij de Nord-Belge sprak men over *un bâtiment voyageur* en bij de Staat over *un bâtiment de recettes*. De stationstypes van de Nord-Belge waren ook in gebruik bij de *Compagnie du Nord*. De architectuur van de grotere stations was overduidelijk door voorbeelden in Frankrijk geïnspireerd. .../...

De plannen van de kleinere stations kwamen gewoonweg uit Frankrijk, waar de *Compagnie du Nord* dezelfde types gebruikte. Tussen 1862, met de bouw van de eerste *Nord-Belge*- stations tussen Namen en Dinant, en 1890, met de bouw van Sclaigheaux, bleef het concept ongewijzigd.'



Postkaart van het oude station Kinkempois, gebouwd in in Franse stijl door de 'Compagnie du Nord-Belge'. (Ref. Z00788)

Catherine Walravens  
April 2023



Extract uit het boek van A. Dagant : La Compagnie du Nord-Belge et ses locomotives. 2009. C317158

## Beknopte bibliografie

**Artikels:** Inauguration du Chemin de fer du Nord, *l' Illustration, journal universel* , n° 172, 13-06-1846, p.227-, K711548

Les premières locomotives des lignes Nord Belges. *Tampon (Le)*, n° 184, 15-06-1928, 2 pages non numérotées, K713994

Demeur, R. Chemins de fer du Nord, dans *Les chemins de fer français en 1860 : Statuts des compagnies, notices historiques-situations financières avec une introduction*, 1860 p. 23

DAMBLY P. Nos inoubliables "vapeur". Onzième période, 1940-1946 Reprise de Nord belge et 2ème guerre mondiale (18), *Rail (Le) - Revue mensuelle des oeuvres sociales de la SNCB*, n° 135, 01-11-1967, p.18-21, K560304

DAMBLY P. Nos inoubliables "vapeur". Onzième période, 1940-1946 Reprise de Nord belge et 2ème guerre mondiale (suite) (19), *Rail (Le) - Revue mensuelle des oeuvres sociales de la SNCB*, n° 136, 01-12-1967, p.18-21, K560306

DAMBLY P. Onze onvergetelijke "stomers". Elfde periode, 1940-1946. Overname van de Nord Belge en 2de wereldoorlog (18), *Spoor (Het) - Maandblad van de sociale werken van de NMBS*, n° 135, 01-11-1967, p.18-21, K560530

DAMBLY P. Onze onvergetelijke "stomers". Elfde periode, 1940-1946. Overname van de Nord Belge en 2de wereldoorlog (vervolg ) (19), *Spoor (Het) - Maandblad van de sociale werken van de NMBS*, n° 136, 01-12-1967, p.18-21, K560532

**Boeken:** Chez nous au Nord-Belge!. *Les dialogues de Jean-Jacques ou les mystères de l'exploitation commerciale*. Kinkempois-Liège : Syndicat des agents de la Cie. du chemin de fer du nord-lignes belges, 1929, 319 p. A700101

*Un siècle et demi de rail dans la vallée de la Meuse (1850 - 2000)*. Bruxelles : SNCB, 2000, 16 p. C4916

CASSART Y. *Le Nord-belge 1850-1940*. CASSART, 2003, 19 p., C6711

DAGANT A. *La compagnie du Nord-Belge et ses locomotives*. PFT - TSP. Patrimoine Ferroviaire et Tourisme -Toerisme en Spoorpatrimonium, 2009, 312 p. ill. C317158

DE LAVELEYE A. Histoire des vingt-cinq premières années des chemins de fer belges. Bruxelles-Paris : A. Decq - E. Lacroix, 1862, 228 p. B8938

LINTERS A., DE LAVELEYE A., BOGAERD K. *Spoorwegen in België. Chemins de fer en Belgique. Railroads in Belgium. Histoire des vingt-cinq premières années des chemins de fer en Belgique (reprint). De Yzeren Wegen in België (reprint)*. Gent : VVIA, 1985, 240 p. B00090

LOISEL F. *Annuaire spécial des Chemins de Fer belges, période de 1835 à 1865 inclus, publié sous la direction de la Conférence des chemins de fer belges par son secrétaire, 1867 Volume 1*. Bruxelles : Comptoir univ. d'imprimerie et de librairie, Victor Devaux et Cie, Propriétaires-Editeurs, 1897, 829 p. C574686

PONDEVEAUX L. *Le Nord. Etude historique et technique d'un grand réseau français*. Lille : V. Bresle, 1931. - 280 p. : ill. ; B + carte, B00039

VANDENBERGHEN J. *VII. Le Nord belge 1845-1940*. Bruxelles : SNCB, 1988, 300 p. C3486

**Internet :**

[https://www.tassignon.be/trains/Nord\\_Belge/Nord\\_Belge.htm#\\_%3CH2%3ELIGNE\\_DE\\_MONS](https://www.tassignon.be/trains/Nord_Belge/Nord_Belge.htm#_%3CH2%3ELIGNE_DE_MONS)

***Voor een grondiger zoekopdracht kunt u onze database raadplegen met de volgende trefwoorden:***

***Bibliotheekcatalogus: Compagnie du Nord-Belge***

***Museumcollectie: Nord-Belge***