

RAILEXPO

2010



LE MATERIEL ROULANT

HET ROLLEND MATERIEEL



Saint-Ghislain
26/27-06-2010



Bienvenue sur le site de la gare de Saint-Ghislain où se tient l'exposition RAILEXPO 2010, organisée dans le cadre des 175 ans de rail en Belgique. Jamais autant de matériel ferroviaire n'a pu être présenté au public en un seul lieu dans notre pays !

Grâce à la collaboration du Groupe SNCB – B-Holding, SNCB et Infrabel – , des diverses associations d'amateurs et des chemins de fer touristiques du pays, le PFT réalise ici le plus grand rassemblement de matériel moteur et trac-té ayant circulé ces quarante dernières années.

Le fil conducteur de l'exposition est l'année 1971.

En effet, le 1er septembre de cette année-là, la numérotation du matériel moteur a été revue, et les engins sont, depuis, répartis en « séries » et non plus en « types ». Chaque engin porte un numéro à quatre chiffres : les deux premiers sont ceux de la série, et les deux suivants le numéro d'ordre dans cette série.

Comme il y a au maximum deux chiffres pour une série et deux autres pour le numéro d'ordre, il y a donc au maximum 99 séries d'engins et 99 engins dans chaque série... Mais certaines séries comportent plus de 99 engins: par exemple les 170 locomotives de la série 77 ; elles sont donc réparties sur deux séries continues : dans notre cas, 77 et 78. Il ya aussi certaines séries d'engins qui ont été radiées et dont le numéro a été repris par des engins plus récents. Vous pourrez ainsi voir deux séries de locomotives 18, 28 ou 29...

Bien sûr, certaines séries d'engins n'ont jamais existé, comme 35, 47, 56, 93, 97 par exemple.

La numérotation des séries d'engins moteurs est la suivante :

- 00 à 09 : automotrices électriques ; le premier 0 n'est pas inscrit sur les véhicules ;
- 10 à 19 : locomotives électriques multitension ;
- 20 à 29 : locomotives électriques monotension 3 kV ;
- 40 à 49 : autorails Diesel et rames Thalys ;
- 50 à 59 : locomotives Diesel de grande puissance ;
- 60 à 69 : locomotives Diesel de moyenne puissance ;
- 70 à 79 : locomotives de manœuvres de grande puissance ;
- 80 à 89 : locomotives de manœuvres ;
- 90 à 99 : locotracteurs Diesel.

Nous avons rassemblé sur le site tout ce qui existe encore aujourd'hui et qu'il était matériellement possible de déplacer. De nombreux véhicules ne sont plus utilisés en service commercial, mais au moins un exemplaire a été conservé soit par le PFT, soit par la SNCB-Holding (Patrimoine historique), soit par les associations, ou encore par des firmes privées qui les utilisent sur leurs raccordements.

Outre les engins moteurs, il y a aussi les voitures à voyageurs, qui sont répertoriées en « types », grâce à une lettre. Nous avons aussi voulu rassembler le maximum de types de voitures en service aujourd'hui ou en 1971.

Les différents types de voitures sont :

- I : voiture internationale ;
- K et L : voitures du service intérieur avec portes manuelles ;
- M : voiture du service intérieur avec portes automatiques ;
- N : voiture de l'ex Nord-Belge ;
- R : voiture construite sur base d'une remorque d'autorail.

D'un point de vue pratique, il n'a pas été possible d'aligner les différents engins par ordre croissant. Vous trouverez donc apposé sur chacun de ceux-ci un numéro qui se rapporte à la description faite dans ce dépliant.

Cet opuscule vous informe sur chaque type d'engin, avec notamment leur nombre, l'indication du propriétaire actuel et une description sommaire. Tout le matériel roulant «anno 1970», même celui qui n'existe plus, y est repris.

La puissance indiquée est la puissance continue, c'est-à-dire celle qui est disponible pour la traction.

Deux sites accueillent le matériel : les voies de la gare de formation de Saint-Ghislain d'une part, et le Musée du rail de l'autre. Au Musée du Rail, vous ne manquerez pas de visiter la section réservée aux modèles réduits (à l'étage), la boutique PFT où vous trouverez toute la littérature ferroviaire, l'incontournable buvette et de quoi sustenter votre appétit.

Cette exposition a pu se concrétiser grâce à la collaboration de nombreux partenaires :

- la SNCB-Holding ;
- la SNCB (exploitant ferroviaire) et ses divisions B-Mobility, B-Logistics, B-Technics ;
- Infrabel ;
- la Ville de Saint-Ghislain ;
- le Stoomcentrum Maldegem ;
- les chemins de fer touristiques et les associations belges de modélistes ferroviaires et amateurs de chemins de fer.

Pour votre sécurité, nous vous demandons de ne pas monter à bord des engins qui ne sont pas ouverts au public. Les responsables sont identifiés par un badge ou un uniforme. N'hésitez pas à vous adresser à eux pour tout renseignement. Bonne visite !

Welkom op de terreinen van het station van Saint-Ghislain, waar RAILEXPO 2010 wordt georganiseerd in het kader van 175 jaar spoorwegen in België. Nooit eerder kon op één plaats zoveel materieel worden getoond aan het publiek !

Dank zij de medewerking van de NMBS-groep - B-Holding, NMBS en Infrabel -, verschillende amateurverenigingen en toeristische spoorwegverenigingen van het land, brengt het TSP hier de grootste verzameling van aangedreven en gesleept materieel dat op onze sporen reed gedurende de laatste veertig jaar.

De leidraad van de tentoonstelling is het jaar 1971.

Inderdaad, op 1 september van dat jaar werd de nummering van het aangedreven materieel gewijzigd en de locomotieven werden sedertdien ingedeeld in "series" in plaats van in "types". Elke loc draagt een nummer van 4 cijfers : de eerste twee zijn deze van de serie. De twee laatste duiden op de nummering binnen deze serie.

Daar er maximum 2 cijfers werden voorzien voor de serie en twee voor het volgnummer, konden maximum 99 series en 99 volgnummers worden voorzien. Maar sommige series hadden meer dan 99 machines : bijvoorbeeld de 170 locomotieven van serie 77. Zij werden dus ingedeeld in twee opeenvolgende series : in ons geval: 77 en 78. Er zijn ook series van vroegere machines die geschrapt werden en waarvan het nummer opnieuw gebruikt werd door meer recente machines. Je kunt dus twee series van locomotieven 18, 28 of 29 vinden.

Uiteraard hebben sommige series van machines nooit bestaan, zoals 35, 47, 56, 93, 97 bijvoorbeeld.

De nummering van de series van de aangedreven machines is de volgende:

- 00 tot 09 : elektrische motorstellen ; de eerste 0 wordt niet vermeld op de rijtuigen ;
- 10 tot 19 : elektrische meerspanningslocomotieven ;
- 20 tot 29 : elektrische éénspanningslocomotieven 3 kV ;
- 40 tot 49 : dieselmotorwagens en Thalys-stellen ;
- 50 tot 59 : diesel locomotieven met groot vermogen ;
- 60 tot 69 : diesel locomotieven met gemiddeld vermogen ;
- 70 tot 79 : rangeer locomotieven met groot vermogen ;
- 80 tot 89 : rangeer locomotieven met gemiddeld vermogen ;
- 90 tot 99 : dieseltractoren.

We hebben hier vandaag alles verzameld wat nog bestaat en wat nog kon verplaatst worden. Vele voertuigen worden niet meer gebruikt in commerciële diensten, maar ten minste één exemplaar werd bewaard, hetzij door het TSP, hetzij door de B-Holding (Historisch Patrimonium), hetzij door verenigingen, of door privéfirma's die ze gebruiken op hun aansluitingen.

Afgezien van de aangedreven machines zij er ook de reizigersvoertuigen, die zijn ingedeeld in "types" door een letter. Wij hebben ook zo veel mogelijk types rijtuigen willen verzamelen die in dienst waren in 1971 of tot op heden in dienst zijn.

De verschillende types rijtuigen zijn :

- I : internationaal rijtuig ;
- K en L : binnenlandse rijtuigen met manueel bediende deuren ;
- M : binnenlandse rijtuigen met automatische deuren ;
- N : rijtuigen ex-Nord-Belge ;
- R : rijtuigen op basis van een bijwagen van de autorail.

Om praktische redenen was het niet mogelijk een bepaalde volgorde aan te houden bij de opstelling van de verschillende machines. Daarom vindt u op voor elk voertuig een nummer dat verwijst naar de beschrijving in deze folder.

Dit boekje behandelt elk type voertuig met onder andere hun aantal, hun huidige eigenaar en een korte beschrijving. Al het materieel dat reed in 1970, zelfs als het niet meer bestaat, wordt erin vermeld.

Het vermelde vermogen is het continuvermogen, d.w.z het vermogen dat beschikbaar is voor de tractie.

U vindt dit materieel op twee plaatsen : op de sporen van het vormingsstation van Saint-Ghislain enerzijds en in het "Espace Train - Le Musée du Rail" anderzijds. Breng ook een bezoek aan de afdeling "Modelbouw" in het "Musée du rail", waar u ook de boetiek van het TSP, met alle spoorwegliteratuur vindt en ook de kantine voor een natje en een droogje.

Deze tentoonstelling kon gerealiseerd worden dank zij de samenwerking van :

- de B-Holding ;
- de NMBS (spoorweguitbating) en haar afdelingen B-Mobility, B-Logistics, B-Technics ;
- Infrabel ;
- De stad Saint-Ghislain ;
- Stoomcentrum Maldegem ;
- Toeristische spoorwegverenigingen en alle Belgische modelbouwverenigingen en spoorwegamateurs.

Voor uw eigen veiligheid vragen wij de voertuigen, die niet geopend zijn voor het publiek, niet te betreden.

Onze medewerkers kunnen herkend worden aan hun badge of hun uniform. Aarzel niet ze aan te spreken om inlichtingen in te winnen. Wij wensen u een aangenaam bezoek !

52

5201-5213 (5214-5217)
(ex-type 202.001-013)

Constructeur / Constructeur : AFB
 Motorisation / Motorisering : General Motors
 Mise en service / Indienststelling : 1955
 Effectif / Aantal : 13
 Propriétaire / Eigenaar : SNCB / NMBS
 Puissance / Vermogen : 1265 kW
 Transmission / Overbrenging : électrique / elektrisch
 Poids / Gewicht : 108 t
 Vitesse / Snelheid : 120 km/h
 Effectif / Aantal 01-06-2010 : 8
 (en parc / in park)



53

5301-5319 (5320)
(ex-type 203.001-019)

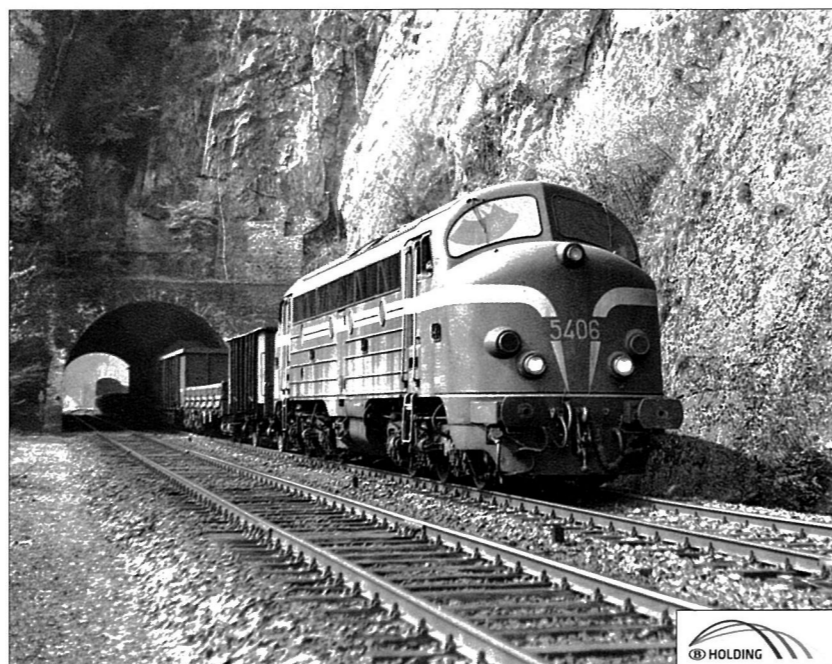
Constructeur / Constructeur : AFB
 Motorisation / Motorisering : General Motors
 Mise en service / Indienststelling : 1955
 Effectif / Aantal : 19
 Propriétaire / Eigenaar : SNCB / NMBS
 Puissance / Vermogen : 1265 kW
 Transmission / Overbrenging : électrique / elektrisch
 Poids / Gewicht : 106,6 t
 Vitesse / Snelheid : 120 km/h
 Effectif / Aantal 01-06-2010 : 14
 (en parc / in park)



54

5401-5408
(ex-type 204.001-008)

Constructeur / Constructeur : AFB
 Motorisation / Motorisering : General Motors
 Mise en service / Indienststelling : 1955-1957
 Effectif / Aantal : 8
 Propriétaire / Eigenaar : SNCB / NMBS
 Puissance / Vermogen : 1265 kW
 Transmission / Overbrenging : électrique / elektrisch
 Poids / Gewicht : 108 t
 Vitesse / Snelheid : 120 km/h
 Effectif / Aantal 01-06-2010 : 3
 (en parc / in park)
 Musée / Museum : 5408 B-Holding



Les locomotives des séries 52, 53 et 54 sont identiques extérieurement, avec le « nez » typique des locomotives américaines dessinées par Lévi, célèbre designer américain au service notamment de Coca-Cola (il est l'auteur de la célèbre bouteille !) et de Nohab, constructeur suédois. Ces locomotives sont d'ailleurs connues sous le sobriquet de « Gros Nez ».

44 machines ont été construites à partir de 1955 par Anglo-Franco-Belge à La Croyère, sous licence Nohab, réparties en trois types pour la SNCB (types 202, 203 et 204) et un type pour les CFL (Chemins de fer luxembourgeois).

Les locomotives type 202 (future série 52) possédaient un système de chauffage leur permettant de remorquer des trains de voyageurs et un frein rhéostatique, tandis que celles du type 203 (future série 53) en étaient dépourvues et ne pouvaient donc remorquer que des trains de marchandises. Les locomotives type 204 (future série 54) étaient légèrement plus puissantes afin de remorquer les trains express internationaux, et filaient à 140 km/h au lieu de 120 pour les deux autres types.

En finalité, le type 202 comporta treize unités, le type 203 en comptait dix-neuf, le type 204 huit et les quatre engins CFL reçurent les numéros 1601 à 1604.

A la fin des années 1970, leur nez caractéristique fut remplacé par des « cabines flottantes » afin d'augmenter le confort du conducteur.

Elles ont terminé leur longue carrière à la remorque de trains de travaux pour TUC-Rail, filiale d'Infrabel chargée de la réalisation de travaux d'infrastructure.

La 204.004 est préservée par B-Holding, tandis que le PFT préserve la 1604 CFL (rebaptisée 202.020) et la 1603 CFL, encore en livrée brune. Toutes trois sont en version « Gros Nez ». A ce jour, aucune « cabine flottante » n'est préservée.

De locomotieven van de serie 52, 53 en 54 zijn uiterlijk praktisch identiek, met een neus die eigen is aan Amerikaanse locomotieven. Deze werd ontworpen door Lévi, een beroemde Amerikaanse ontwerper die onder meer voor Coca-Cola (hij ontwierp het beroemde flesje !) en de Zweedse constructeur Nohab werkte. Zij staan trouwens bekend als "Bolle Neus".

44 machines werden gebouwd door Anglo-Franco-Belge te La Croyère vanaf 1955 onder licentie van Nohab : drie reeksen voor de NMBS (types 202, 203 en 204) en een reeks voor de Luxemburgse spoorwegen (CFL).

De locomotieven type 202 (de latere reeks 52) hadden een verwarmingssysteem om personenrijtuigen te kunnen verwarmen en een reostatische rem waardoor ze in de reizigersdienst konden worden ingezet. Het type 203 (latere reeks 53) was hier niet mee uitgerust en kon dus enkel goederentreinen slepen. Beide reeksen hadden een maximumsnelheid van 120 km/h. De locomotieven van het type 204 (latere reeks 54) waren iets krachtiger en hun maximumsnelheid bedroeg 140 km/h voor het slepen van internationale treinen.

Er werden uiteindelijk 13 exemplaren van het type 202 gebouwd, 19 van het type 203 en 8 van het type 204. De CFL bezat 4 locomotieven met de nummers 1601 t/m 1604.

Vanaf het einde van de jaren '70 werden de stuurposten vervangen door zogenaamde "vlottende cabines" om het comfort van de bestuurders te verbeteren.

Ze eindigden hun carrière met het slepen van werktreinen voor TUC-Rail, een filiaal van Infrabel dat de infrastructuurwerken organiseert.

De 204.004 wordt bewaard door de B-Holding, terwijl het TSP de 1604 (herdoopt tot 202.020) en de 1603 (nog steeds in bruine livree) van de CFL bezit. Al deze locomotieven hebben nog hun "Bolle Neus". Heden wordt er geen "vlottende cabine" bewaard.

55

5501-5542 (ex-type 205)

Constructeur / Constructeur : La Brugeoise et Nivelles
 Motorisation / Motorisering : General Motors
 Partie électrique / Elektrisch gedeelte : ACEC
 Mise en service / Indienststelling : 1961-1962
 Effectif / Aantal : 42
 Propriétaire / Eigenaar : SNCB / NMBS
 Puissance / Vermogen : 1435 kW
 Transmission / Overbrenging : électrique / elektrisch
 Poids / Gewicht : 110 t
 Vitesse / Snelheid : 120 km/h
 Effectif / Aantal 01-06-2010 : 25



TUC RAIL
BELGIAN RAIL ENGINEERING

57

5701-5705 (G2000)

Constructeur / Constructeur : Vossloh
 Motorisation / Motorisering : Caterpillar
 Propriétaire / Eigenaar : Vossloh
 Locataire / Huurder : SNCB / NMBS
 Mise en service / Indienststelling : 2008
 Effectif / Aantal : 5
 Puissance / Vermogen : 2240 kW
 Transmission / Overbrenging : hydr. Voith
 Poids / Gewicht : 90 t
 Vitesse / Snelheid : 120 km/h
 Effectif / Aantal 01-06-2010 : 5



(B)

59

5901-5955 (ex-type 201)

Constructeur / Constructeur : Cockerill, Baume&Merpent
 Motorisation / Motorisering : Baldwin
 Partie électrique / Elektrisch gedeelte : ACEC
 Mise en service / Indienststelling : 1954-1955
 Effectif / Aantal : 55
 Mise hors service / Buitendienststelling : 2002
 Puissance / Vermogen : 1280 kW
 Transmission / Overbrenging : électrique / elektrisch
 Poids / Gewicht : 87,2 t
 Vitesse / Snelheid : 120 km/h
 Musée / Museum : 5927, 5941 PFT-TSP; 5910 B-Holding



PFT - TSP

Un peu d'histoire ...

Pour assurer le trafic sur les lignes secondaires et remplacer les dernières locomotives à vapeur, la SNCB voulut tester les moteurs *Cockerill* et *General Motors*, avec une transmission électrique mais aussi hydraulique. Quatre séries de prototypes furent construites :

- six machines à transmission électrique construites par **Cockerill** en 1961 : les 210.001 à 210.006, futures 6001 à 6006. Les essais montrèrent rapidement que cette version était plus fiable que celle à transmission hydraulique, et 100 machines furent commandées : le type 210.0. Les premières locomotives livrées prirent les numéros à la suite des prototypes, dans la série 210.0. Alors que la livraison des machines était en cours, la SNCB demanda à tester un régulateur électronique de la puissance sur une machine. Les essais s'étant avérés concluants, les 15 dernières locomotives de la série ont été munies de cet équipement, et numérotées en tant que type 210.2. En 1971, les prototypes devinrent les 6001 à 6006, les machines de série les 6007 à 6091; celles à régulateur électronique furent classées dans la série 6101 à 6115. Beaucoup de locomotives de la série 60, sauf les prototypes, ont été, après douze ans de service seulement pour les premières, revendues à diverses sociétés, notamment en Italie. Elles y circulent toujours aujourd'hui, si bien qu'elles ont passé à l'étranger une carrière bien plus longue qu'en Belgique...
- six machines à transmission électrique construites par **BN** en 1961; les trois premières étaient équipées de bogies *Flexicoil* (type 212.0) et les trois autres de bogies BN (type 212.1). Rapidement, la fiabilité du modèle fut prouvée, si bien que la SNCB commanda 130 machines de ce type, dans la version avec bogies BN. Elles furent livrées entre 1962 et 1966. Lors de la renumérotation de 1971, les machines 212.101 à 212.233 reçurent les numéros 6201 à 6333, tandis que les trois prototypes à bogies *Flexicoil* furent numérotés 6391 à 6393. Dans les années 1980, les bogies de ces trois machines furent remplacés par des bogies BN classiques provenant de locomotives accidentées, mais leur numéro ne fut pas modifié pour autant, ce qui explique le "trou" dans la numérotation de la série 62/63. Aujourd'hui, *Infrabel* est propriétaire de 63 machines; deux sont préservées à titre historique (6289 par le PFT, 6306 par B-Holding) ;
- six locomotives construites par **ABR** à Familleureux en 1962, avec moteur *Cockerill* et transmission hydraulique *Voith* : le type 211 (future série 64). Rapidement, il s'avéra que ces motrices présentaient plusieurs défauts, notamment au point de vue de leur fiabilité. La série se limita donc aux six prototypes ;
- six locomotives construites par **BN** en 1965 avec moteur GM et transmission hydraulique : le type 213. Malgré leur efficacité, la SNCB n'en construisit jamais d'autres. En 1971, elles furent renumérotées dans la série 65. En 1982, elles remplacèrent les locomotives de la série 72 affectées aux manoeuvres dans le port d'Antwerpen et furent dès lors renumérotées dans la série 75. Elles disparurent des rails anversois au début de 2001; la 7501 fut radiée suite à un accident tandis que les 4 machines ont été revendues en Italie en 2001. Elles y circulent toujours, affectées à la traction de trains de travaux pour le compte de firmes privées.

Een woordje geschiedenis...

Om het vervoer op secundaire lijnen te blijven verzekeren en om de laatste stoomlocomotieven te vervangen, wou de NMBS de motoren van *Cockerill* en *General Motors*, met elektrische maar ook met hydraulische transmissie uittesten. Vier series van prototypes werden gebouwd :

- zes machines met elektrische transmissie gebouwd door **Cockerill** in 1961 : de 210.001 t/m 210.006, de latere 6001 t/m 6006. De testen wezen uit dat deze versie meer betrouwbaar was dan deze met hydraulische transmissie, en 100 machines werden besteld : het type 210.0. Tijdens de levering van de machines, vroeg de NMBS een elektrische vermogensregelaar op een machine te testen. De testen waren bevredigend en de laatste 15 locs van de serie werden ermee uitgerust, en genummerd type 210.2. De eerste locomotieven kregen de nummers volgens de prototypes : serie 210.0. In 1971 werden de prototypes hernummerd van 6001 t/m 6006; de seriemachines 6007 t/m 6091. Deze met elektronische regelaar werden geklasseerd 6101 t/m 6115. Vele locomotieven van de serie 60, uitgezonderd de prototypes, werden na slechts 20 jaar dienst verkocht aan diverse organisaties, voornamelijk in Italië. Zij rijden vandaag nog steeds zo goed, dat zij in het buitenland reeds langer dienst doen dan in België...
- zes machines met elektrische transmissie gebouwd door **BN** in 1961; de eerste drie werden uitgerust met *Flexicoil*-bogies : type 212.0 en de drie andere met *BN*-bogies : type 212.1. Reeds vlug werd de betrouwbaarheid van dit model bewezen en de NMBS bestelde 130 machines van dit type met *BN*-bogies. Ze werden geleverd tussen 1962 en 1966. Tengevolge van de vernummering in 1971 kregen de machines 212.101 t/m 212.233 de nummers 6201 t/m 6333, terwijl de drie prototypes met *Flexicoil*-bogies de nummers 6391 t/m 6393 kregen. In de jaren 1980 werden de bogies van deze drie machines vervangen door klassieke *BN*-bogies van geaccidenteerde machines, maar hun nummers werden desondanks niet aangepast, wat het "gat" in de nummering van de serie 62/63 verklaart. Heden is *Infrabel* eigenaar van 63 machines; twee ervan worden bewaard ;
- zes locomotieven gebouwd door **ABR** te Familleureux in 1962, met *Cockerill*-motor en hydraulische transmissie van *Voith* : type 211 (toekomstige serie 64). Reeds snel kon men vaststellen dat deze stellen verschillende gebreken vertoonden, meer bepaald op het gebied van betrouwbaarheid. De serie werd dus beperkt tot zes prototypes ;
- zes locomotieven gebouwd door **BN** in 1965 met *Cockerill*-motor en hydraulische transmissie : het type 213. Ondanks hun betrouwbaarheid, bouwde de NMBS nooit méér exemplaren. In 1971 werden ze vernummerd in de serie 65. In 1982 vervingen ze de locomotieven van serie 72 in de haven van Antwerpen en werden vernummerd tot serie 75. Begin 2001 verdwenen ze van de Antwerpse rails. De 7501 werd geschrapt ten gevolge van een ongeval, terwijl de 4 overblijvende machines werden doorverkocht aan Italië in 2001. Ze rijden er nog steeds voor rekening van privéfirma's bij het slepen van werktreinen.

AUTOMOTRICES ELECTRIQUES POSTALES ELEKTRISCHE POSTMOTORSTELLEN

En 1967, huit automotrices AM35, construites en 1935 et retirées du service voyageur en 1964, furent transformées en fourgons postaux ambulants : les 221.801 à 808. Seules les deux caisses d'extrémité avaient été conservées. Le 1er janvier 1971, elles furent numérotées 801 à 808 et, en 1974, 951 à 958. Enfin, elles reçurent en 1986 les numéros 001 à 008. Elles furent retirées du service en 1988, avec l'arrivée des nouveaux éléments. Ceux-ci, au nombre de 15, ont été construits à partir des AM 54 et peints en rouge, couleur de La Poste.

Suite à la décision de La Poste de transférer le transport de courrier du rail vers la route, ces automotrices se sont retrouvées sans utilisation et la dernière a circulé le 13 octobre 2003, avec mise hors exploitation le 1er mars 2004. Trois automotrices ont été revendues à la firme italienne *Visali*, qui les a retransformées pour le service voyageurs ! L'automotrice postale 002 est conservée comme élément historique par B-Holding.

In 1967 werden acht elektrische motorstellen type 1935, gebouwd in 1935 en uit dienst genomen in 1964 omgebouwd tot ambulante postwagens : de 221.801 t/m 808. Slechts de uiterste kasten werden bewaard.

Op 1 januari 1971 werden zij vernummerd tot 801 t/m 808 en in 1974 werden zij de 951 t/m 958. Tenslotte ontvingen zij in 1986 de nummers 001 t/m 008. Ze werden buiten dienst gesteld in 1988 met de komst van de nieuwe stellen. Deze 15 stuks werden gebouwd op basis van type 1954 en geschilderd in rood, de kleur van De Post.

Ten gevolge van de beslissing van de postdiensten om het vervoer van de post langs de weg te doen, hadden deze elektrische stellen geen zin meer en de laatste reed op 13 oktober 2003, met buitendienststelling op 1 maart 2004. Drie stellen werden verkocht aan de Italiaanse firma VISALI, die ze ombouwde voor de reizigersdienst !

Het elektrisch motorstel 002 wordt bewaard als historisch stel door B-Holding.

001-008



961-975



LES AUTOMOTRICES BENELUX DE BENELUXMOTORSTELLEN

901-904 « Benelux »

En 1957 était inaugurée la traction électrique entre Bruxelles et Amsterdam. Le service des trains avait prévu une liaison «Benelux» reliant les trois capitales : Amsterdam, Bruxelles et Luxembourg. Suite à de nombreux problèmes, il fut décidé de scinder la relation originale en deux relations distinctes.

Pour assurer le service entre Bruxelles et Amsterdam, on opta pour un train qui, à l'époque, était le plus moderne des Pays-Bas (matériel '54) . Les NS l'appelèrent "mat '57" et la Belgique 'Bénélux type 57'. Au total, 12 unités furent construites : 8 pour les NS et 4 pour la SNCB. Contrairement à leur appellation, elles ne circulèrent jamais entre Bruxelles et Luxembourg, mais le nom - ainsi que celui des rames tractées qui leur succédèrent - resta...

En 1987, les AM Benelux - aussi appelées « Nez de chien », furent remplacées par des rames tractées; elles furent alors utilisées aux Pays-Bas sur de courtes relations et pour assurer des services postaux.

Sur papier, ces AM Benelux portèrent, au 1er janvier 1971, les numéros 901 à 904.

La 220.902 est conservée par B-Holding.

In 1957 werd de elektrische lijn tussen Brussel en Amsterdam ingehuldigd. De treindiensten hadden een "Benelux"-verbinding voorzien tussen drie hoofdsteden : Amsterdam, Brussel en Luxemburg. Door een reeks problemen werd besloten de originele route te splitsen in twee afzonderlijke routes.

Om de diensten tussen Brussel en Amsterdam te rijden, opteerde men voor een trein die voor zijn tijd de modernste was van Nederland : materiaal '54. NS noemde hem "mat '57" en België "Benelux type 57". In totaal werden 12 eenheden gebouwd : 8 voor NS en 4 voor NMBS. In tegenspraak met hun benaming, reden ze nooit tussen Brussel en Luxemburg, maar hun naam en die van de stellen die erop volgden, bleef...

In 1987 werden de deze Benelux-stellen, ook Hondekoppen genoemd, vervangen door getrokken rijkuitgen. Zij werden verder gebruikt op korte Nederlandse verbindingen en door de postdiensten.

Op papier droegen deze AM Benelux sedert 1 januari 1971 de nummers 901 t/m 904.

De 220.902 wordt bewaard door B-Holding.



Les voitures à voyageurs sont classées par type, chaque type portant une lettre.

En 1971, année de référence, on notait les types suivants :

- I : voiture pour le service international ;
- K : voiture pour le service intérieur à plates-formes d'about et portières à commande manuelle ;
- L : voiture pour le service intérieur avec une portière par compartiment ;
- M : voitures à plates-formes centrales et portes à commande automatique ;
- N : voiture ex. Nord-Belge ;
- R : voiture légère.

Il peut exister divers aménagements par type de voiture.

Les différentes catégories de confort sont repertoriées par une lettre, parfois suivie d'un chiffre, qui correspond au nombre de compartiments: Lorsque les sièges sont disposés dans une seule «salle» non compartimentée, on prend, par défaut, le nombre de fenêtres ou de double rangée de sièges.

A : voiture de 1e classe; B : voiture de 2e classe; c : couchettes; D : fourgon à bagages; x : voiture-pilote assurant la réversibilité des rames ou voiture pourvue d'un équipement spécial.

Différentes classes peuvent se combiner. Exemple : A4B4 pour voiture à 4 compartiments de 1e classe et 4 compartiments de 2e classe.

De rijtuigen voor reizigers werden geklasseerd per type; elk type droeg een letter.

In 1971, het referentiejaar, noteerde men volgende types :

- I : internationaal rijtuig ;
- K : rijtuig voor de binnenlandse dienst met platform en manueel bediende deuren ;
- L : rijtuig voor de binnenlandse dienst met een deur per compartiment ;
- M : rijtuig met platform met automatische deuren ;
- N : rijtuigen ex-Nord-Belge ;
- R : lichte rijtuigen

Per rijtuig type bestaan er verschillende versies.

De verschillende comfortcategorieën worden ingedeeld door een letter, soms gevolgd door een cijfer, dat overeenkomt met het aantal compartimenten. Indien er slechts één compartiment is, wordt er geen cijfer vermeld. Indien de zitbanken in één enkele ruimte zonder compartimenten staan, wordt het aantal vensters of het aantal dubbele zitbanken gebruikt.

A: rijtuig 1ste klas; B: rijtuig 2de klas; c : slaapafdelingen; D : bagagewagen; x : stuurstandrijtuig of rijtuig met bijzondere kenmerken.

Verskillende klassen kunnen gecombineerd worden. Bijvoorbeeld: A4B4 voor een rijtuig met vier compartimenten 1ste klas en vier compartimenten 2de klas.

I1 (A4B4 - B11)

Constructeurs / Constructeurs : AMN, La Brugeoise, Baume & Merpent, Ateliers Germain, Ragheno, Familleureux

Nombre / Aantal : 120 + 120

Places assises / Zitplaatsen : 48/88

Mise en service / Indienststelling :

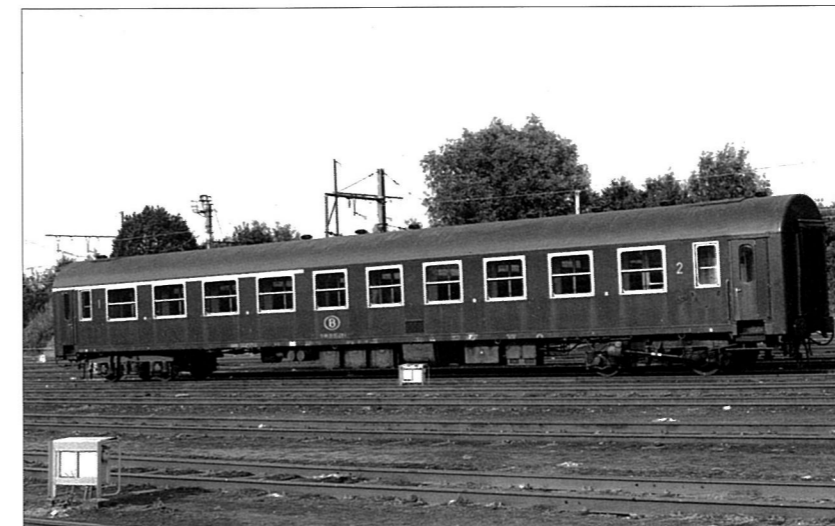
1931-1933, 1939

Mise hors service / Buitendienststelling : 1988

Poids / Gewicht : 45 à 49 t

Particularité : portières manuelles

Bijzonderheid : niet-automatische deuren



I2 (A4B4 - B11)

Constructeur / Constructeur : Ragheno

Nombre / Aantal : 38 + 12

Places assises / Zitplaatsen : 48/88

Mise en service / Indienststelling : 1952

Mise hors service / Buitendienststelling : 1988

Poids / Gewicht : 32/33 t

Particularité : 12 voitures à 8 compartiments ont été transformées en voitures-buffets en 1963.

Bijzonderheid : 12 rijtuigen met 8 compartimenten werden in 1963 omgebouwd tot buffetrijtuig.

Musée : 2 voitures-buffets préservées par PFT
Museum : 2 buffetrijtuigen bewaard door TSP

I3 (Bc9)

Constructeur / Constructeur : BN

Nombre / Aantal : 40

Bogies / Draaistellen : Schlieren

Places couchées / Ligplaatsen : 54

Mise en service / Indienststelling : 1960

Mise hors service / Buitendienststelling : 1995

Poids / Gewicht : 45 t

Particularité : voiture-couchettes

Bijzonderheid : ligrijtuig

I4 (A9 - A4B6)

Constructeurs / Constructeurs :

ABR, Ragheno, BN

Nombre / Aantal : 2 prototypes + 20 + 20

Places assises / Zitplaatsen : 54/54/60

Bogies / Draaistellen : Schlieren

Mise en service / Indienststelling :

1961, 1966-1967

Mise hors service / Buitendienststelling : 1998

Poids / Gewicht : 44 à 47 t

Particularité : portières manuelles

Bijzonderheid : niet-automatische deuren

DE RIJTUIGEN



TRAINS A GRANDE VITESSE

HOGE SNELHEIDSTREIN

Les trains à grande vitesse *Thalys* dits «PBKA» (pour Paris - Bruxelles - Köln - Amsterdam) sont composés de huit remorques encadrées par deux motrices. Ces rames sont munies des systèmes de signalisation pour circuler sur les réseaux français, belge, allemand et néerlandais. Elles sont quadricourant : 15 + 25 kV~, 1,5 + 3 kV =. La série compte 30 rames appartenant à quatre réseaux : 2 rames à la DB (Allemagne), 2 rames aux NS (Pays-Bas), 4 rames à la SNCF (France) et 11 rames à la SNCB, numérotées de 4301 à 4309, 4321 et 4322.

De Thalysstellen "PBKA": Paris - Brussel - Köln - Amsterdam bestaan uit acht rijtuigen ingesloten tussen twee motoreenheden. Zijn voorzien van de Franse, Belgische, Nederlandse en Duitse veiligheidsinrichting en ze zijn vierspanning : 15 + 25 kV~, en 1,5 + 3 kV =.

De reeks bestaat uit 30 stellen : 2 van de DB (Duitsland), 2 van de NS (Nederland), 4 van de SNCF (Frankrijk) en 11 van de NMBS : 4301 - 4309, 4321 en 4322.



Eurostar est la marque de trains à grande vitesse qui relie Paris et Bruxelles à London. Le parc total comprend 30 rames composées de 2 motrices encadrant 18 remorques. Chaque rame est sécable en son milieu et chaque demi-rame porte un numéro. La SNCB possède 4 rames: soit 8 demi-rames numérotées de 3101 à 3108. Les rames sont quadricourant : 25kV~, 1,5 + 3 kV= et 750V= alimenté par troisième rail latéral en Grande-Bretagne.

Eurostar is de merknaam voor de hoge snelheidstreinen die rijden tussen Paris/Brussel en London. Het park telt 30 stellen die bestaan uit 18 rijtuigen ingesloten tussen twee motorstellen. Elk stel kan in het midden worden opgesplitst en elk "half-stel" heeft een eigen nummer. De NMBS beschikt over vier stellen : dus acht "halve stellen", genummerd 3101 - 3108. Ze zijn vierspanning: 25 kV, 1,5 + 3 kV = en 750 V = gevoed via een derde rail in Groot-Brittannië.

732

Type 732 (B)

Constructeur / Constructeur : AMN
 Nombre / Aantal : 20
 Places assises / Zitplaatsen : 78
 Mise en service / Indienststelling : 1955
 Mise hors service / Buitendienststelling : 19??
 Poids / Gewicht : 20 t
 Particularités : 2e classe uniquement; pas d'intercirculation.
 Details : enkel 2de klasse; Geen overgang tussen de rijtuigen
 Musée / Museum : 732.10 PFT-TSP



Type 734 (B8 - A6D)

Constructeur / Constructeur : CW Mechelen
 Nombre / Aantal : 16 + 4
 Places assises / Zitplaatsen : 78/45
 Mise en service / Indienststelling : 1955
 Mise hors service / Buitendienststelling : 1981
 Poids / Gewicht : 20 t
 Particularités : 2e classe uniquement; pas d'intercirculation.
 Details : enkel 2de klasse; geen overgang tussen de rijtuigen
 Musée / Museum : 734.05 B-Holding
 734.10 SCM



Ont permis la réalisation de ce fascicule :

Met dank aan :

www.belrail.be; Michel THIRY (B-Holding); Sven DE BOECK (B-Holding); Jean-Claude CHEVALIER (B-Holding); Geert MAENHOUT (B-Holding); Jean-Luc VANDERHAEGEN; Walter PINET; Roeland DESAEGER; Ghislain SMOUT; Wim DE RIDDER; Philippe HOMBROECKX, Eric VAN HOECK, Pierre HERBIET.

L'exposition a pu être réalisée grâce à la participation active de :
 De tentoostelling is gerealiseerd dank zij de medewerking van:



Les constructeurs de matériel ferroviaire belges
De Belgische constructeurs van spoorwagematerieel

Histoire de / Geschiedenis van La Brugeoise – BN - CFM - Bombardier :

1905 : **La Brugeoise** = Ateliers J. De Jaeger + Usines Ferdinand Feldhaus (siège d'exploitation à / exploitatiezetel te Brugge)

1913 : **La Brugeoise, Nicaise et Delcuve** (BND) = La Brugeoise + « Parmentier, Nicaise et Delcuve » (siège d'exploitation à / exploitatiezetel te Brugge et/en La Louvière)

1956 : **La Brugeoise et Nivelles** (BN) = La Brugeoise, Nicaise et Delcuve + Ateliers Métallurgiques de Nivelles (AMN) (sièges d'exploitation à / exploitatiezetels te Brugge et/en Nivelles)

1977 : **Constructions Ferroviaires et Métalliques – BN** (CFM-BN) = La Brugeoise et Nivelles + Constructions ferroviaires du Centre (CFC)(1) (sièges d'exploitation à / exploitatiezetels te Brugge, Nivelles, Manage)(1)

(1) **Constructions ferroviaires du Centre** : constitué en 1971 des seuls sièges de Familleureux et Manage des / opgericht in 1971 door de exploitatiezetels te Familleureux en Manage van **ABR** (Ateliers Belges Réunis) + **Enghien-St-Eloi** + **Ateliers de Familleureux** + **Forges, Usines et Fonderies** + **Ateliers de Tirlemont** + **Ateliers de la Dyle** (sièges d'exploitation / exploitatiezetels te Familleureux, Manage).

1986 : **Bombardier** (siège d'exploitation à / exploitatiezetel te Brugge).

Autres constructeurs / Andere constructeurs

ABR : Ateliers Belges Réunis, Familleureux

Ateliers de et à Braine-le-Comte

Baume & Marpent : siège d'exploitation à / **exploitatiezetels te** Haine-St-Pierre, Morlanwelz

ACEC : Ateliers de construction électrique de Charleroi, aujourd'hui / **vandaag Alstom**

Anglo-Franco-Belge (AFB), La Croyère

Ateliers d'Enghien-St. Eloi, Enghien + Manage

Ateliers de la Dyle, Leuven

Ateliers Germain, Monceau

Ateliers de Godarville, Godarville

Ateliers de La Hestre, La Hestre

Ateliers de Manage, Manage

Ateliers de Seneffe, Seneffe

L'Energie, Marcinelle

CCC : Compagnie Centrale de Construction, Haine-St-Pierre

Cockerill, Seraing

Forges, Usines et Fonderies (FUF), Haine-St-Pierre

Raghenon, Mechelen

SEM : Société d'Electromécanique, Gent

CW Mechelen : atelier Central de Mechelen / Centrale Werkplaats Mechelen (B-Technics)

Aujourd'hui, seul Bombardier (Brugge) construit encore du matériel ferroviaire.

Vandaag bouwt enkel Bombardier in Brugge nog spoorwagematerieel.

Constructeurs français / Franse constructeurs : Alstom (ensuite / *daarna* Alstom), Carel & Fouché, MTE

Constructeurs d'autres pays / Buitenlandse constructeurs : Nohab (Suède / *Zweden*), Siemens, Vossloh (Allemagne / *Duitsland*); Allan-Schneider (Pays-Bas / *Nederland*)