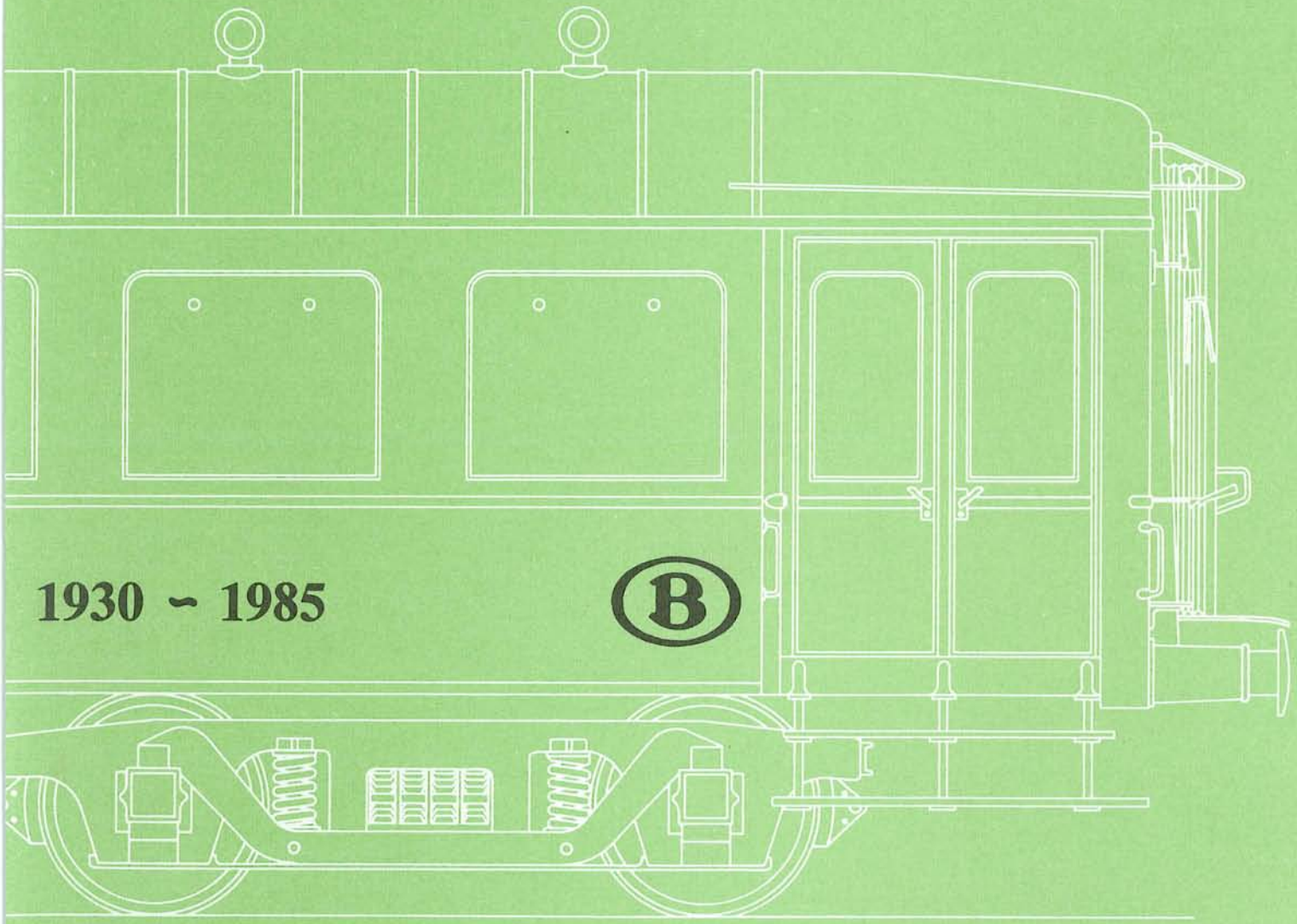
g. close

vol
deel
2

m. thiry

50 ANS DE TRANSPORT VOYAGEURS



50 JAAR REIZIGERSVERVOER

GTF asbl

g. close

vol
deel
2

m. thiry

50 ANS DE TRANSPORT VOYAGEURS

50 JAAR REIZIGERSVERVOER

Préface de Monsieur
Voorwoord door

J. NERUEZ, directeur

du Matériel de la SNCB
van het NMBS-Materieel

Edition du
Uitgave van GTF, asbl

Coordination et graphisme de la couverture : G. CLOSE

Dessins : D. DERMAGNE et SNCB

Traduction néerlandaise de J. DEMOL
Th. DE GRANDE
P. PAUNUS
J. VAN DE ROY
et M. AMERICA

Edité par le Uitgegeven door

Groupement belge pour la promotion et l'exploitation touristique du transport ferroviaire

vzw GTF asbl BP 191 B-4000 LIEGE 1 BELGIQUE

© COPYRIGHT GT asbl
No part of this book may be reproduced in any form, by print, photoprint, microfilm or any other means without written permission from the publisher.

D / 1985 / 2269 / 01 - *Imprimé en Belgique*

SOCIÉTÉ NATIONALE
DES
CHEMINS DE FER BELGES

DIRECTION DU MATÉRIEL

CABINET DU DIRECTEUR

Au moment de la création de la Société Nationale des Chemins de Fer belges, l'effectif du matériel à voyageurs s'élevait à 9 319 voitures et 1 602 fourgons (inventaire du mois de septembre 1926). Ce parc était exclusivement composé de voitures à caisse en bois et extrêmement disparate par suite de la présence, à côté du matériel "Etat belge", de véhicules allemands de types obsolètes qui furent remis en application du traité de Versailles.

En 1922, Monsieur BRIAND, Président de la Commission du matériel à voyageurs au Congrès de Rome de cette même année, concluait déjà ses travaux en mettant en exergue que tous les réseaux s'orientaient résolument vers la construction de voitures métalliques.

Grâce à une garantie de l'Etat, d'un montant de 665 millions, la S.N.C.B. passa dès 1931 des commandes pour faire construire 1 000 véhicules par l'industrie privée.

Le présent ouvrage a pour objet de retracer la tranche de l'histoire du matériel remorqué à voyageurs qui débute en 1929.

La première partie en est consacrée au marquage des véhicules. Telle la pierre de Rosette, qui permit à Champollion de décripter les hiéroglyphes, elle permettra au non-initié de comprendre la signification des multiples indications qui émaillent les parois des véhicules.

Dans la deuxième partie, les auteurs décrivent successivement les voitures internationales, les voitures de la Compagnie des wagons-lits, le matériel du service intérieur et finalement le matériel spécial.

Une fiche technique donne, pour chaque type de voiture, une vue en élévation et en plan, ainsi qu'une ou plusieurs photographies représentatives de la série. Cette même fiche donne les caractéristiques essentielles : effectif, nombre de places assises, vitesse de circulation autorisée, tare, mode de chauffage, type de bogie et année de construction de la voiture.

Ces diverses données sont groupées sous forme d'un code conventionnel dont la signification est explicitée au début de cette partie du livre.

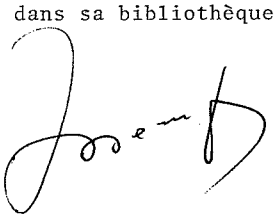
Après la description de chaque type de véhicule, le lecteur trouvera un tableau synoptique reprenant la date de sortie d'usine de chaque voiture, les modifications de sa numérotation au fil des années, ainsi que les diverses transformations dont elle a fait l'objet.

Ce foisonnement de détails n'a pu être collecté que par un patient et minutieux travail de recherche, qui est tout à l'honneur de l'équipe qui a conçu l'ouvrage.

La dernière partie donne une représentation schématique des divers types de bogies, leurs caractéristiques essentielles, ainsi que les types de voitures qui en ont été équipées.

Un index général en fin d'ouvrage répertorie chaque numéro de voiture et permet d'en retrouver les caractéristiques dans le livre.

Le présent recueil des voitures métalliques des Chemins de Fer belges est un document que chaque fervent de matériel de Chemin de Fer et en particulier de matériel tracté aura à coeur d'avoir à portée de main dans sa bibliothèque.



J. NERUEZ.

NATIONALE MAATSCHAPPIJ
DER
BELGISCHE SPOORWEGEN

DIRECTIE VAN HET MATERIEEL

KABINET VAN DE DIRECTEUR

Bij de oprichting van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen omvatte het reizigersmaterieel 9 319 rijtuigen en 1 602 pakwagens (telling van september 1926). Het park bestond uitsluitend uit rijtuigen met houten kasten en was verder zeer ongelijksoortig samengesteld doordat er behalve materieel van de "Belgische Staatsspoorwegen" ook verouderde Duitse rijtuigen deel van uitmaakten die in uitvoering van het Verdrag van Versailles aan België waren afgestaan.

De Hr BRIAND, Voorzitter van de Commissie voor het reizigersmaterieel op het Congres van Rome van 1922, kon uit de werkzaamheden toen al de gevolgtrekking maken dat alle netten vastberaden voor de bouw van metalen rijtuigen gekozen hadden.

Dank zij een staatswaarborg van 665 miljoen frank kon de NMBS vanaf 1931 bij de particuliere nijverheid bestellingen plaatsen voor de bouw van 1000 rijtuigen.

Deze verhandeling schetst de geschiedenis van het getrokken reizigers materieel, die in 1929 aanvangt.

Het eerste deel behandelt de merktekens op de rijtuigen. Zoals de egyptoloog Champollion aan de hand van de steen van Rosette de hiërogliefen kon ontcijferen, zo zal de belangstellende leek, na het lezen van dit hoofdstuk een goed begrip hebben van de talrijke tekens die op de rijtuigwanden voorkomen.

In het tweede deel beschrijven de auteurs achtereenvolgens de internationale rijtuigen, de slaaprijtuigen van de Compagnie Internationale des Wagons-Lits, het binnenlands en ten slotte het speciaal materieel.

Een technische steekkaart geeft van elk rijtuigtype het grondplan en het vooraanzicht alsmede een of meer foto's, zodat men zich een algemeen beeld van de reeks kan vormen.

Op deze kaart staan ook de belangrijkste kenmerken : effectief, aantal zitplaatsen, toegestane snelheid, tarra, wijze van verwarmen, draaisteltype en bouwjaar van het rijtuig.

Die gegevens zijn voorgesteld in een overeengekomen code waarvan de betekenis in het begin van het hoofdstuk uiteengezet wordt.

Na de beschrijving van elk rijtuigtype volgt een synoptische tabel met de datum waarop elk rijtuig de fabriek heeft verlaten, de wijzigingen die het rijtuignummer in de loop der jaren heeft ondergaan en de eventuele verbouwingen.

Die overvloed van bijzonderheden kon maar bijeengebracht worden door geduldig en zorgvuldig onderzoekswerk, dat de ploeg, die dit boek schreef, alle eer aandoet.

In het laatste deel zijn de verschillende draaistelsoorten schematisch voorgesteld met vermelding van hun bijzonderste kenmerken en van de rijtuigtypen die ermee uitgerust werden.

Ten slotte staat achteraan in het boek een register van de rijtuignummers, die het mogelijk maakt alle kenmerken gemakkelijk terug te vinden.

Elke liefhebber van spoorwegmaterieel zal dit boek over de metalen rijtuigen van de Belgische Spoorwegen binnen handbereik willen houden en zal het zonder enige twijfel een ereplaats in zijn bibliotheek toekennen.

J. NERUEZ

a. s. b. l.

INTRODUCTION.

ARBAC

Après la locomotive, la voiture à voyageurs est à coup sûr l'élément le plus représentatif de toute exploitation ferroviaire. Elle constitue en tout cas le terrain privilégié du dialogue entre l'exploitant et le public. Il suffit pour s'en convaincre de se pencher sur la tendre naïveté des dessins d'enfants, pour lesquels le rêve se concrétise généralement dans la représentation fort symbolique de véhicules multicolores, flanqués de petites fenêtres où apparaissent des visages heureux.

Il est vrai que le public a toujours été intéressé et sensible à toute évolution du matériel, particulièrement lorsqu'elle se mesure en termes de confort et de sécurité. Les exploitants, de leur côté, n'ont négligé aucun effort, face à l'impitoyable concurrence de la route, pour offrir à une clientèle exigeante un matériel attrayant. Il en devient impossible, pour l'utilisateur de la seconde moitié du XX^{e} siècle, d'imaginer la formidable évolution qui a marqué la voiture de chemin de fer, depuis qu'en 1835 les premiers «remorqueurs» emmenaient, sur notre sol, leurs chars à bancs et autres diligences.

Les premiers véhicules à voyageurs unifiés de l'époque sont à deux essieux, et offrent de 40 à 50 places assises pour un poids à vide de l'ordre de 10 tonnes. Le garde-convoi procède au contrôle des voyageurs en circulant pendant la marche sur les marchepieds extérieurs, du côté opposé à l'entre-voies.

L'année 1890 marque la première étape importante dans l'évolution du matériel. Nées à la fois de la recherche d'une meilleure rentabilité et d'un confort accru, les premières voitures à trois essieux, dites à grande capacité, deviennent familières. Lorsqu'en 1901 on leur adjoint un WC, un couloir latéral et une intercirculation, les chemins de fer de l'Etat belge possèdent un matériel à ce point rationnel qu'il sera exploité pendant plus de 60 ans sur toutes les lignes du réseau. La voiture GCI (1) - puisque c'est bien d'elle qu'il s'agit - mesure 15 mètres, pèse 21 tonnes et offre 64 places assises. Ses portières étriquées, verrouillées de l'extérieur par des loquets souvent récalcitrants, sont encore dans bien des mémoires.

Bien que depuis 1888 des voitures à bogies soient utilisées en trafic international, le train-bloc Bruxelles-Anvers de 1907 consacre la première utilisation du bogie sur le matériel belge du service intérieur. Mais cette réalisation va faire mesurer le coût du confort. En 1858, le matériel de troisième classe à deux essieux représentait en moyenne 169 kg de poids à vide par place offerte. Avec le matériel du train-bloc, on atteint 305 kg !

Les développements ultérieurs du matériel allaient largement considérer cet élément. Pourtant, en 1929, les premières voitures entièrement métalliques, développées dans le but d'accroître la sécurité des voyageurs, sont encore des voitures lourdes. Lourdes parce que métalliques, lourdes car montées sur bogies. Néanmoins, la valeur de 385 kg par place offerte ainsi atteinte pouvait être considérée comme raisonnable, compte tenu de ces sujétions.

1929 marque donc la dernière évolution structurelle du matériel à voyageurs. L'ensemble du parc roulant actuel s'inspire largement de la technique développée dès cette époque. Bien plus, de très nombreuses voitures construites au début de cette ère sont toujours en service aujourd'hui. Considérées comme modernes hier encore, elles sont condamnées. Déjà les «L» ont disparu du service commercial tandis que d'autres séries vivent un dernier sursis.

(1) Grande capacité et intercirculation.

Gageons que les dernières nées, avec leurs couleurs attrayantes et leur incomparable confort, sauront étouffer un sentimentalisme qui s'accomode mal du souci commercial du client-voyageur !
Les Belges de tous âges vivant aujourd'hui ont, à des degrés divers, utilisé ce matériel, ou l'ont vu défiler devant leurs yeux. Parmi eux, les simples curieux, ou les passionnés de la chose ferroviaire, ont sans aucun doute cherché à comprendre la répartition des types de véhicules, leur immatriculation, leur conception, etc...
Ils n'ont pu trouver une réponse exhaustive à leurs questions. Et pour cause : aucune étude du matériel roulant n'existait sur le marché. Cette lacune se devait d'être comblée. C'est ce que se sont dit, chacun de leur côté, des amateurs soucieux de compléter leur documentation. Ils ont, à leur manière, établi une étude du matériel métallique de la SNCB.
L'un contacte l'ARBAC, les autres le G.T.F., en vue de transformer leurs manuscrits en des ouvrages mis à la disposition des membres de ces associations.
Un heureux hasard permet une rencontre fortuite entre les auteurs : un double emploi regrettable et surtout inutile est ainsi évité.
Pour la première fois en Belgique, deux associations décident d'unir leurs efforts et de présenter une seule encyclopédie réellement exhaustive de la voiture à voyageurs belge de l'ère moderne. Une forme bien particulière de coopération est adoptée : chaque association édite et assume la responsabilité d'un tome. Un comité de concertation et de nombreux contacts permettent d'harmoniser les deux travaux.
C'est le résultat de ces efforts conjugués et concertés, les fruits de plusieurs années de compilation d'archives et de documents techniques, que nous présentons aujourd'hui.
Tant il est vrai que dans tous les domaines : « L'union fait la force ».
La complémentarité des matières traitées dans chacun des deux volumes les rend indissociables.
Le tome 1 est réalisé en deux versions : française et néerlandaise. Le tome 2 est entièrement bilingue français-néerlandais.
La situation des effectifs du matériel roulant est arrêtée au 30 juin 1985.

G. Nève
Président de l'ARBAC, asbl

J.H. Renard
Président du G.T.F., asbl

INLEIDING.

Het reizigersrijtuig is, na de lokomotief, zeker het meest representatieve element van elke spoorwegexploitatie. Het vormt alleszins het bevoorrechte onderwerp voor een dialoog tussen de uitbater en het publiek. Om zich hiervan te overtuigen volstaat het te kijken naar de tedere en ongekunstelde kindertekeningen waarin zich de kinderdromen meestal concretiseren bij het zeer symbolisch tekenen van veelkleurige rijtuigen met kleine venstertjes waarin gelukkige gezichten prijken.

Het is ook waar dat het publiek steeds belangstelling had voor en begaan was met elke evolutie van het materieel en wel voornamelijk wanneer het komfort en veiligheid betrof.
Om hun veeleisend klienteel aantrekkelijk materieel aan te bieden hebben de uitbaters dan ook op geen enkele inspanning gekeken om de onverbiddelijke concurrentie van het wegverkeer het hoofd te bieden. De spoorweggebruiker uit de tweede helft van de 20ste eeuw kan zich werkelijk niet meer inbeelden welke fantastische evolutie de spoorwegrijtuigen hebben doorgemaakt sedert 1935, toen de eerste «stoomslepers» (1) hun «chars à bancs» en andere «diligences» door ons land sleepten.

De eerste gestandaardiseerde rijtuigen van die tijd hadden twee assen en boden 40 à 50 zitplaatsen voor een tarra van 10 ton. Voor de controle van de reizigers verplaatste de treinwachter zich over de treeplank aan de buitenzijde van de rijtuigen aan de linkerzijde van het spoor.

Het jaar 1890 betekent een mijlpaal in de evolutie van het materieel. Als resultaat van de opzoekingen naar een betere rentabiliteit en een toenemend comfort worden de eerste drie-assige GC-rijtuigen (2) weldra goede bekenden. Wanneer er in 1901 nog een WC, een zijgang en een doorgangsmogelijkheid wordt aan toegevoegd, beschikken de Belgische Staatsspoorwegen over een zeer rationeel rijtuig; het zal trouwens gedurende meer dan 60 jaren dienst doen op al de lijnen van het net.
Het GCI-rijtuig (3) - want daarover gaat het - heeft een lengte van 15 meter, weegt 21 ton en biedt plaats aan 64 zittende reizigers. Menigeen herinnert zich nog de smalle portieren met hun meestal stugge grendel die langs de buitenzijde moest worden bediend.

Alhoewel sedert 1888 rijtuigen op draaistellen op het internationaal verkeer worden gebruikt, wordt bij de bloktrein Brussel-Antwerpen van 1907 voor het eerst gebruik gemaakt van de bogies op het Belgisch materieel van het binnenlands verkeer. Maar deze realisatie toont echter duidelijk aan welke de prijs is die voor het confort moet worden betaald.
In 1858 bedroeg de tarra van het 2-assig 3de klasse materieel gemiddeld 169 kg per aangeboden plaats. Met het bloktreinmaterieel bereikt met 305 kg.

Bij de latere ontwikkeling van het materieel zal met dit element terdege worden rekening gehouden. De rijtuigen van 1929, ontwikkeld om de veiligheid van de reizigers te verbeteren, blijven echter zwaar, niet alleen omdat ze volledig uit metaal zijn maar tevens omdat ze op bogies lopen. Niettemin kan een tarra van 385 kg per aangeboden plaats nog als aanvaardbaar worden beschouwd wanneer men met deze vooropgestelde eisen rekening houdt.

1929 betekent dus de laatste structurele evolutie van het reizigersmaterieel. Het huidige rijtuigenpark steunt nog steeds op de technieken die rond die tijd werden ontwikkeld. Meer nog, tal van rijtuigen die in het begin van de dertiger jaren werden gebouwd, zijn nog steeds in dienst. Wat gisteren nog als modern werd beschouwd is heden verouderd. De L-rijtuigen zijn reeds uit dienst genomen en voor andere reeksen is het nog slechts een kwestie van enkele maanden.

(1) Eerste benaming van de locomotief; in het Frans «remorqueur».
(2) GC = Grande Capacité; in het Nederlands: Groot Vermogen rijtuig.
(3) GCI = Grande Capacité à Intercirculation; in het Nederlands: Groot Vermogen doorgangsrijtuig.

Wedden nochtans dat de recentste rijtuigen met hun aantrekkelijke kleuren en hun onvergelijkbaar uitzonderlijk comfort het sentimentalisme zullen weten te onderdrukken dat moeilijk te verenigen is met de commerciële bekommernissen van de reiziger!
De Belgen van elke leeftijd hebben, in min of meerdere mate allen gebruik gemaakt van dit materieel of hebben het zien voorbijrijden. Gewone nieuwsgierigen of echte spoorwegfans, ze hebben zonder twijfel allen getracht de onderscheiden types uit elkaar te houden, hun immatriculatie en hun conceptie te begrijpen. Maar ze hebben geen afdoend antwoord op al hun vragen gevonden, en met reden: geen enkele studie over het rollend materieel was in de handel voorhanden.
Deze leemte moest worden weggewerkt. Dat was hetgeen enkele spoorwegliefhebbers zich hadden voorgenomen. Bezorgd om hun dokumentatie aan te vullen hebben ze elk, langs hun kant, een studie over het metalen reizigersmaterieel van de NMBS aangevat.
De ene neemt contact op met de KBVVS, de anderen met de GTF opdat hun manuscripten zouden worden uitgegeven ten behoeve van de leden van deze verenigingen.
Een gelukkige samenloop van omstandigheden brengt de auteurs tezamen: op die manier kan een overbodig en ongelukkig dubbel gebruik worden vermeden.
Voor het eerst in de geschiedenis zetten twee Belgische verenigingen zich gezamelijk in om een werkelijk volledig naslagwerk over de moderne Belgische rijtuigen uit te geven. Een bijzondere vorm van samenwerking komt tot stand: elke vereniging is verantwoordelijk voor de redactie en de uitgave van een boekdeel. Een overlegcomité en talloze contacten hebben het mogelijk gemaakt de twee delen tot een harmonisch geheel uit te bouwen.
Vandaag kunnen wij U het resultaat aanbieden van deze samenbundeling van krachten, van jarenlange opzoekingen in archieven en technische dokumentatie.
«Eendracht maakt macht» werd eens te meer bewaarheid.
Het aanvullend karakter van de materie, die in elk van de twee boekdelen wordt behandeld, maakt dat deze één geheel vormen.

Deel 1 wordt uitgegeven in het Nederlands en in het Frans, deel 2 is tweetalig Nederlands-Frans.
De gegevens omtrent het rollend materieel geven, tenzij anders vermeld, de toestand weer op 30 juni 1985.

G. Nève
Voorzitter KBVVS, vzw.

J.H. Renard
Voorzitter GTF, vzw.

G. Close

a. s. b. l.

M. Thiry

Dit tweede boekdeel is het resultaat van langdurige en moeilijke opzoekingen waarin verschillende tekortkomingen, onnauwkeurigheden en tegenstrijdigheden werden opgeheven.
Deze omvangrijke taak heeft de medewerking van talrijke NMBS diensten gevergd. Deze laatsten hebben ruim hun archieven geopend en inzage in verschillende dokumenten toegestaan. Meer speciaal hebben de verantwoordelijken van de burelen 12-13 (Direktie Exploitatie) 23-01 en 25-24 (Direktie Materiaal) ons verschillende malen ontvangen en geantwoord op onze talrijke vragen om inlichtingen, zonder enige blijk van ongeduld of wrijving.
Om talrijke andere bijdragen werd verzocht, in verschillende middens, zowel in België als in het buitenland. Telkens werd welwillend en spontaan geantwoord.
Aan allen die bijgedragen en meegewerkt hebben aan het verwezenlijken van dit tweede boekdeel onze blijken van diepe erkentelijkheid. Meer speciaal willen wij vermelden:

Ce volume 2 est le fruit de recherches longues et difficiles au cours desquelles nombre de lacunes, imprécisions et contradictions durent être levées. Une tâche d'une telle ampleur a nécessité le concours de nombreux services de la SNCB. Ceux-ci ont largement ouvert leurs archives et aimablement autorisé la consultation de très nombreux documents. Plus spécialement, les responsables des bureaux 12-13 (Direction de l'Exploitation), 23-01 et 25-24 (Direction du matériel) nous ont reçus à maintes reprises, et ont répondu à nos très nombreuses demandes de renseignements sans faire preuve d'impatience ou de contrariété. De nombreuses autres collaborations ont été sollicitées dans divers milieux, tant en Belgique qu'à l'étranger. A chaque fois, il nous a été répondu avec bienveillance et spontanéité.
Que tous ceux qui de près ou de loin ont contribué à l'élaboration du tome 2, trouvent ici l'expression de notre très vive gratitude. Nous leur rendons à tous un vibrant hommage. Nous souhaitons cependant distinguer plus particulièrement:

NMBS / *SNCB:*

Mr/Dhr Andries, Bauffe, Cacheux, Carette, De Grande, Demarest, De Schepper, Everaerts, Falize, Faveur, Feron, Garain
Me/Mevr Geenens

Mr/Dhr Genette, Gotemans, Herssens, Hubert, Huybens, Huysman, Libois, Malengreau, Naessens, Noël, Pickart, Poncelet, Samson

Mr/Dhr Schelstraete, Schmit, Servaes, Taminiaux, Tonsenst, Uytterhoeven, Vandenberghen, Van Gestel, Van Thillo, Van Ussel, Verbeeck, Verbiest, Vervaeck

SNCF: La direction du matériel remorqué à Paris (France/Frankrijk).

DB: Dr K. Gaertner, algemeen vertegenwoordiger voor België.
représentant général pour la Belgique.

CIWL: Melle Bonnet, Paris.
Mr/Dhr *Mawet, Bruxelles*/Brussel, *du service des relations publiques* / dienst openbare betrekkingen.
Het personeel van het station Oostende en de bundel van Vorst-Rijtuigen.
Le personnel de la gare d'Oostende en du faisceau Forest-Voitures.

Régie des Postes / Regie der Posterijen:
Mr/Dhr *Van den Haute, Bruxelles-Midi* / Brussel-Zuid.

vzw *GTF asbl: MM P. Auguste*
F. Beckers
R. Goemé
R. Marganne
M. Radelet
G. Radelet

LE MATERIEL REMORQUÉ.

D'instinct, le lecteur devine que le vocable «matériel remorqué du service des voyageurs» s'applique à l'ensemble des voitures affectées au transport des personnes. Le domaine est cependant quelque peu plus vaste.

Le Règlement général de l'Exploitation (RGE) de la Société Nationale des Chemins de fer belges (SNCB) précise: «Sont considérés comme véhicules appartenant au matériel remorqué pour trains de voyageurs:

- *les voitures ordinaires, voitures-couchettes, voitures avec compartiment restaurant, buffet ou bar, les voitures avec compartiment à bagages et les fourgons à bagages;*
- *les voitures-lits et voitures-restaurant, éventuellement avec compartiment à bagages;*
- *les voitures-pilote dans lesquelles est installée une cabine de conduite pour le service en rames réversibles;*
- *les voitures spéciales, telles que les voitures-poste (bureaux ambulants), voitures-ambulances, voitures-salon, voitures-dancing, voitures-cinéma, etc...;*
- *les fourgons équipés d'un dispositif générateur pour le chauffage des trains;*
- *les véhicules porte-autos à deux étages immatriculés comme matériel à voyageurs».*

Le même règlement précise en outre que ne sont plus admis dans les trains de voyageurs du service intérieur, que les véhicules métalliques.

En ce qui concerne le service international, seuls les véhicules portant la marque RIC (1), c'est-à-dire conformes aux prescriptions techniques du «Règlement pour l'emploi réciproque des voitures et fourgons en service international», sont admis. Des accords particuliers entre réseaux peuvent néanmoins déroger à ces dispositions. Des exemples seront évoqués au chapitre «Marquage».

Ce sont ces réglementations qui ont défini les limites du présent ouvrage. On y adjoindra cependant quelques véhicules spéciaux qui s'apparentent ou sont dérivés du matériel à voyageurs tel qu'il vient d'être défini.

(1) Regolamento internazionale Carozze. Ce règlement précise les conditions techniques auxquelles doivent satisfaire les véhicules pour être admis à circuler en trafic international, notamment en matière de gabarit, organes de roulement, choc et traction, dispositifs d'intercommunication entre voitures, freins, éclairage, chauffage, etc...

HET GESLEEPT MATERIEEL.

Onwillekeurig denkt de lezer dat de term «gesleept materieel van de reizigersdienst» betrekking heeft op het geheel van de rijtuigen bestemd voor het vervoer van de personen. Het bestreken gebied is echter iets uitgebreider.

Het Algemeen Exploitatie Reglement (ARE) van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (NMBS) geeft een nauwkeurige omschrijving: «Worden beschouwd als rijtuig behorende tot het gesleept materieel voor reizigerstreinen»:

- het gewoon rijtuig, het rijtuig met slaapbanken, het restauratierijtuig, het rijtuig met buffet of bar, de rijtuigen met laadruimte en de bagagerijtuigen;
- de slaap- en restauratiewagens, eventueel met laadruimte;
- de stuurrijtuigen met bestuurderscabine voor trek- en duwstellen;
- de bijzondere rijtuigen zoals de postwagens (reizend bureel), ziekenrijtuigen, salon-, dans-, bioscooprijtuigen;
- de rijtuigen voorzien van een generator voor de treinverwarming;
- de rijtuigen met twee verdiepingen voor autotransport en ingeschreven als reizigersmaterieel».

Hetzelfde reglement vermeldt bovendien heel nauwkeurig dat slechts metalen rijtuigen in de reizigerstreinen voor de binnenlandse dienst worden toegelaten.

Wat de internationale dienst betreft worden enkel de rijtuigen toegelaten voorzien van het kenmerk RIC (1), 't is te zeggen deze die voldoen aan de technische voorschriften van het «Reglement voor het onderling gebruik der wagens en rijtuigen in internationale dienst». Van deze bepalingen kan slechts afgeweken worden door bijzondere overeenkomsten tussen de spoorwegnetten. Voorbeelden hiervan zullen ter sprake gebracht worden in het hoofdstuk «Het merken der rijtuigen».

Deze uiteenzetting houdt zich binnen de grenzen van deze verordeningen. We zullen er echter enkele bijzondere rijtuigen aan toevoegen die verwant zijn of afstammen van het pas beschreven reizigersmaterieel.

(1) Regolamenta Internazionale Carroze. Dit reglement beschrijft de technische kenmerken aan dewelke de rijtuigen moeten voldoen om toegelaten te worden in internationaal verkeer, meer bepaald wat betreft het gabarit, rol-, trek- en schokorganen, uitrustingen voor intercommunicatie tussen de rijtuigen, remmen, verlichting, verwarming, enz...

LE

MARQUAGE

(M. Thiry)

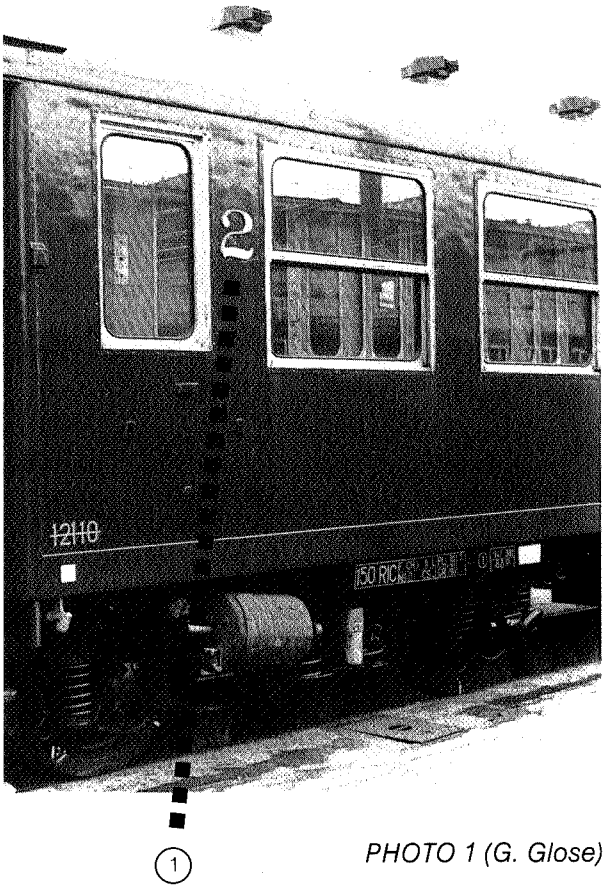
Les marques, sigles et inscriptions apposés sur le matériel ferroviaire à voyageurs sont nombreux et dispersés. Certains, généralement les plus apparents, intéressent le public. Mais la plupart sont des marques techniques assez mystérieuses, réservées au personnel qualifié.

Bon nombre d'informations sont en effet indispensables pour l'utilisation correcte et rationnelle du matériel. En service international tout particulièrement, le personnel d'une administration de chemins de fer se trouve confronté avec les problèmes que pose l'intégration d'un véhicule étranger au sein d'une rame composite regroupant des matériels aux caractères techniques notablement diversifiés. C'est pourquoi l'UIC (1) s'est attachée à standardiser le marquage des véhicules, tant en ce qui concerne l'unification des sigles et symboles, que l'emplacement qu'ils doivent occuper. L'article 34 du Règlement d'échange précise d'ailleurs que l'absence de certaines marques peut justifier le refus de la voiture en service international.

Pour le marquage du matériel du service intérieur, des règles similaires sont appliquées, avec toutefois certaines variantes justifiées notamment par les dispositions constructives particulières à ce matériel.

Les marques sont appliquées dans le même ordre sur les faces réciproques de la voiture, sauf évidemment lorsqu'elles servent au repérage d'organes ou d'éléments positionnés par nature. Sur le matériel belge, les textes s'expriment au minimum dans les deux langues nationales. Par convention, la priorité est donnée au français sur la face côté couloir et au néerlandais sur celle côté compartiments.

La teinte généralement employée par la SNCB pour le marquage des véhicules à voyageurs est le jaune ou le jaune-ivoire, parfois le blanc ou le gris très clair (voitures I6 et M4 notamment). Dans l'énumération qui va suivre, les teintes ne seront spécifiées que lorsqu'une signification particulière est attribuée à une couleur donnée.



① *PHOTO 1 (G. Glose)*

---

(1) L'Union internationale des Chemins de fer (UIC) a été fondée le 3 mai 1922 à l'initiative de la Commission des Transports de la Société des Nations. Son siège fut fixé à Paris. Parmi ses objectifs, il faut mentionner entre-autres l'étude scientifique des questions ferroviaires et l'unification des conditions d'établissement et d'exploitation du trafic international.

MARQUES A L'ADRESSE DU PUBLIC.

① *Indication de la classe. Les chiffres de classe sont peints de manière apparente sur chaque long-pan, à proximité des accès. Ils ont une hauteur de 250 mm. Ceux en relief, tels qu'il en existe encore à la SNCB, notamment sur certaines voitures I2 (photo 1), sont exceptionnellement admis par l'UIC.*

② *Bande de repérage des compartiments de 1e classe. Il s'agit d'une bande de 10 cm de largeur, de couleur jaune, peinte à la partie supérieure de la caisse, sous la corniche de toiture (photo 4). Pour certains véhicules dont la teinte ne contraste pas suffisamment avec le jaune, l'UIC admet que la bande puisse être d'une autre couleur.*

Les voitures TEE, qui sont reconnaissables à leur aspect particulier, ainsi qu'aux inscriptions « Trans Europ Express » ou « TEE », ne portent pas la bande de repérage caractéristique.

③ *Indications « Fumeurs » - « Non fumeurs ».*
Couleurs imposées par l'UIC :
- *Non fumeurs : noir sur fond ivoire.*
- *Fumeurs : ivoire sur fond rouge.*

En Belgique, les compartiments « Fumeurs » ne portent aucune indication. Les compartiments « Non fumeurs » en portent extérieurement la mention sur la paroi, peinte en ivoire dans les deux langues nationales, ou, tendance nouvelle, le pictogramme international sur fond blanc (photo 9).

④ *Plaques d'itinéraire amovibles (photo 2).*
Dans les trains internationaux, tous les véhicules du service régulier, y compris les voitures-restaurant et les voitures-lits, doivent être munis de plaques d'itinéraire.
Font seuls exception à cette règle, les fourgons à bagages, les voitures-poste et le matériel spécial. Notons un cas particulier cependant : celui des voitures TEE qui sont pourvues de tambours à film éclairé par transparence ou de plaques spéciales (voir photo de la page 108).

Les plaques sont disposées sur chacune des parois latérales, à proximité de la porte de droite au moins. Les éventuelles voitures de renfort doivent également être munies des mêmes plaques, ou exceptionnellement d'affichettes reprenant en caractères d'imprimerie bien lisibles les noms des gares d'origine et de destination.

Les indications sont peintes en couleur foncée sur fond blanc. Il s'agit de la gare de départ, celle de destination, ainsi que l'itinéraire tel qu'il figure à l'EWP (tableau européen des services directs). Le cas échéant, le nom du train figure en tête.

Les deux faces de la plaque sont utilisées : au recto l'itinéraire aller, au verso celui du retour.

PHOTO 2 (P. Auguste)

En service intérieur, sont munis de plaques d'itinéraire les véhicules :

- *ayant leur terminus dans une ville étrangère proche de la frontière (Lille, Luxembourg, ...).*
- *qui ne font pas le parcours complet jusqu'à la gare de destination (voitures limitées à Namur, attelées au départ de Bruxelles en queue d'un train à destination d'Arlon).*
- *ou dont la gare de destination n'est pas située sur le trajet du train (fractionnement à Bruges d'un train Bruxelles-Knokke comportant des voitures à destination de Blankenberge).*

Dans ces deux derniers cas, le nom de la gare de départ et celui de la gare de destination sont mentionnés en lettres noires sur fond blanc, avec éventuellement la catégorie du train dans lequel circulent les voitures et le trajet qui s'y rapporte. Généralement une seule face de la plaque est utilisée, l'autre étant peinte en blanc.

Les plaques d'itinéraire portent encore, en petites lettres, le sigle du réseau propriétaire et le nom, éventuellement en code, de la gare d'attache. A la SNCB, cette gare est la gare-dépôt de la voiture à laquelle la plaque est destinée. Ces mentions accessoires sont apposées sur le bord supérieur, en caractères inversés par rapport au texte.

Les plaques suivent en principe le même roulement que la voiture.

(5) *Plaques de numérotage amovibles (photo 2).*
Pour permettre au voyageur de trouver la voiture dans laquelle sa place est réservée, toute voiture circulant en service international, à l'exception des voitures-restaurant, doit porter à l'extérieur, à proximité de chaque porte d'accès, une plaque portant en chiffres rouges sur fond ivoire son numéro d'ordre tel qu'il figure à l'EWP.

Toutefois les voitures circulant dans les trains Benelux, de même que celles des trains numérotés comme trains du service intérieur mais ayant leur terminus dans un centre étranger proche de la frontière, ne portent pas de plaques de numérotage. Le régime de la réservation préalable n'est d'ailleurs pas applicable à ces trains.

Comme pour les plaques d'itinéraire, les plaques de numérotage portent le nom du réseau propriétaire et le nom ou le code de la gare d'attache.

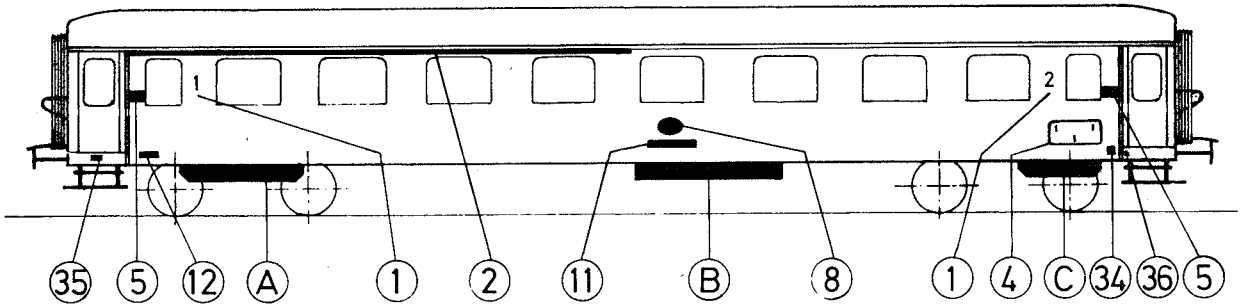
Le numéro des voitures supplémentaires éventuelles de renfort est formé du numéro de la voiture régulière auquel on ajoute 400 unités pour la première voiture supplémentaire, puis encore 100 unités pour chacune des suivantes. Par exemple, les renforts de la voiture n° 141 seraient numérotés successivement 541, 641, etc... .
Sur les photos 3 et 5, on distingue les glissières servant au maintien des plaques de numérotage.

(6) *Sigles particuliers à certaines voitures :*

- *voitures-couchettes I3 et I5 (photo 15). Le sigle unifié suggérant la fonction est complété par le numéro de réservation des couchettes. Dans le cas des voitures I3, le chiffre de classe est en outre souligné par la mention «Couchettes», dans les deux langues nationales.*

- *voitures-buffet I2-AR (photo 16). le sigle est suffisamment significatif; il n'appelle aucun commentaire. Il est apposé en lieu et place du chiffre de classe.*

- *voitures-bar SR (photo 17). Le verre stylisé est disposé selon les mêmes règles.*



VOITURE DU SERVICE INTERNATIONAL

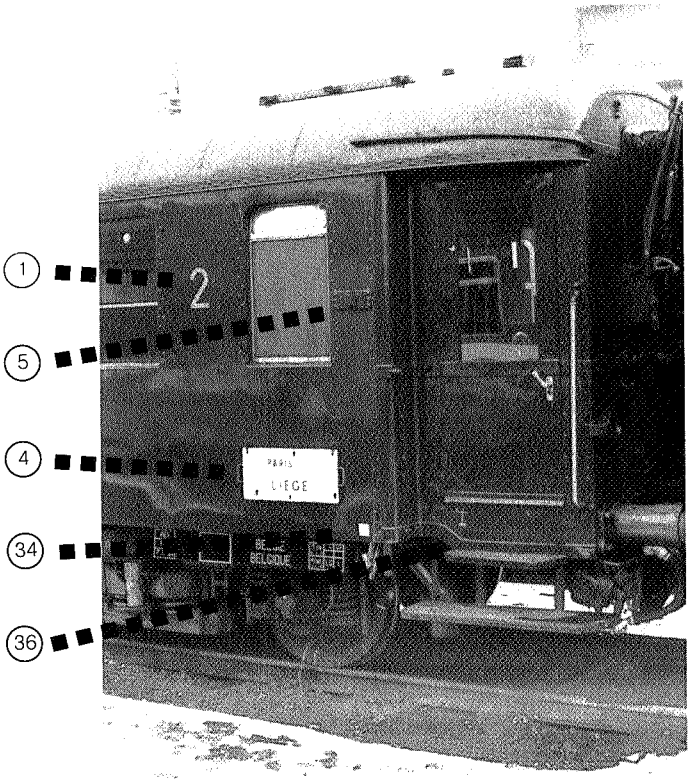


PHOTO 3 (G. Close)

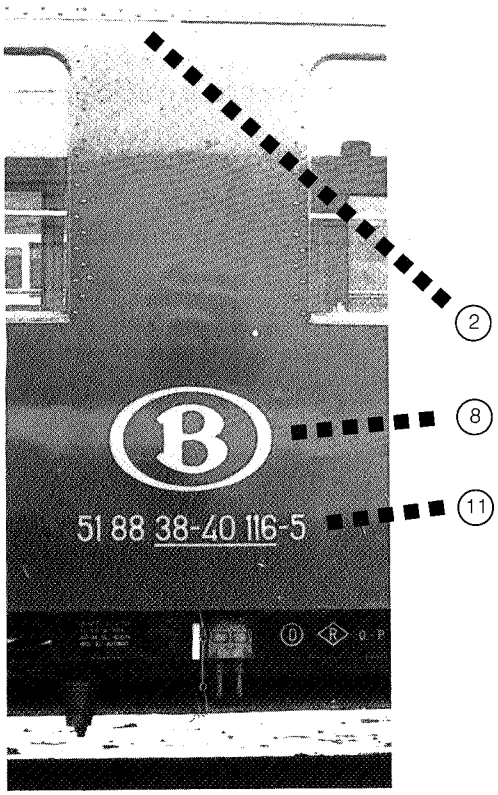


PHOTO 4 (G. Close)

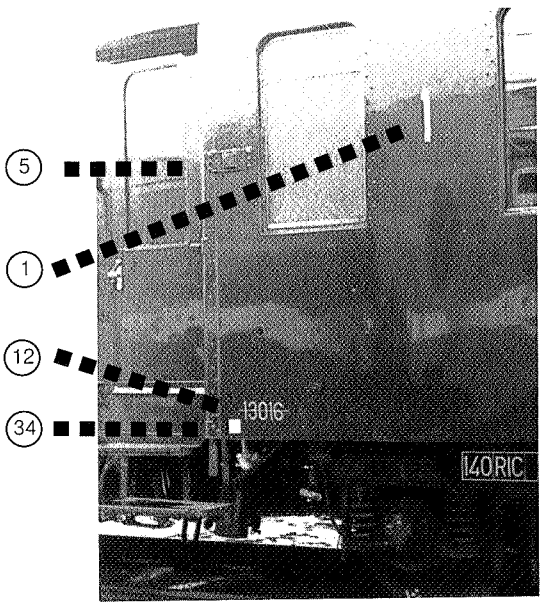


PHOTO 5 (G. Close)

PHOTO 6 (G. Close)

CARTOUCHE A

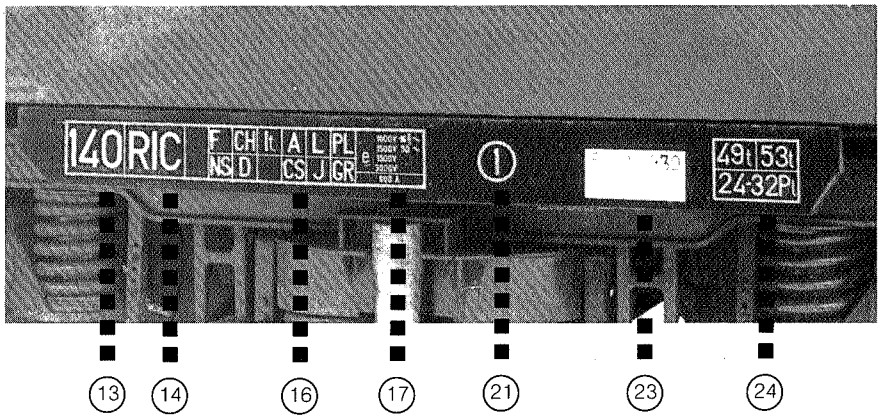


PHOTO 7 (G. Close)

CARTOUCHE B

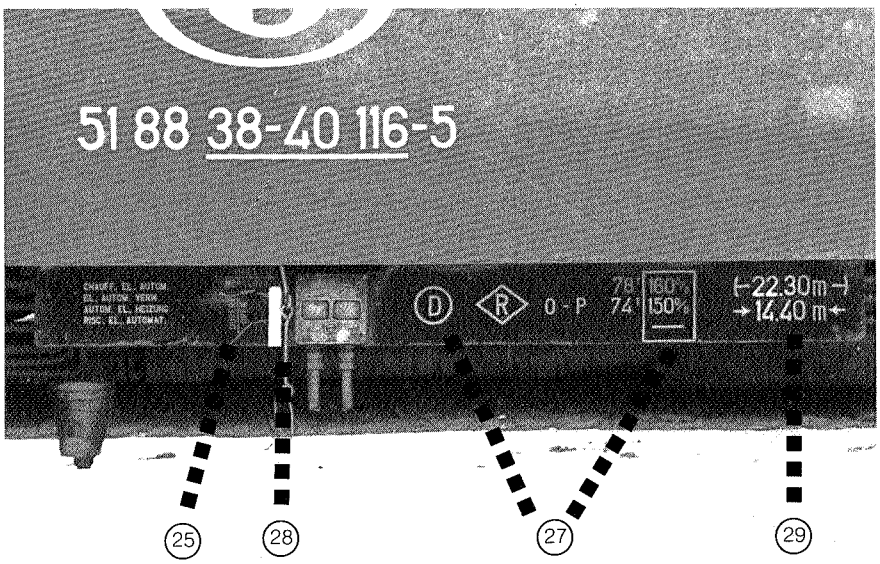
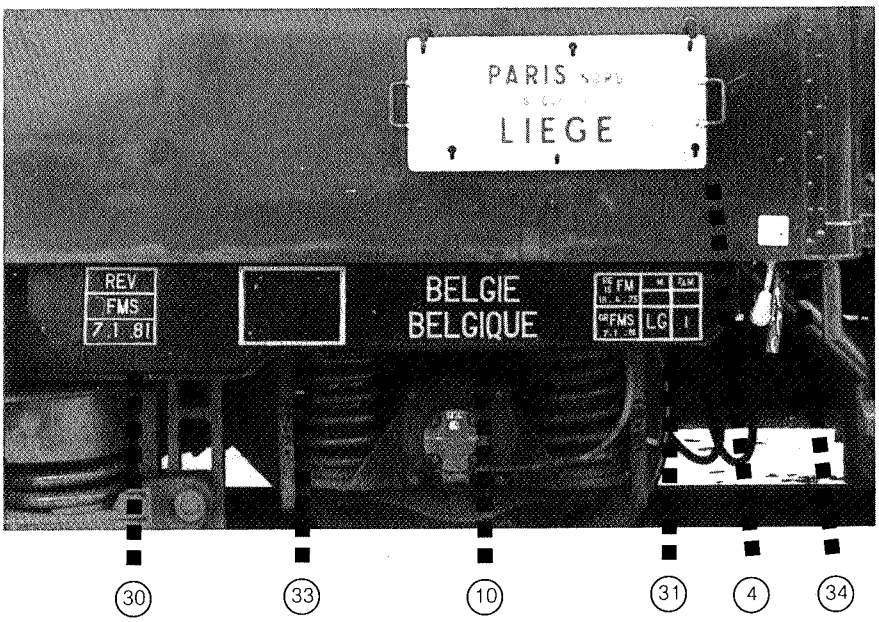


PHOTO 8 (G. Close)

CARTOUCHE C



⑦ *Pour certains matériels, repère de l'organe permettant, de l'extérieur, l'ouverture des portes d'accès (photos 9 et 14).*

⑧ *Sigle de la société de chemins de fer ou de la compagnie exploitante (photo 4). En Belgique, le sigle B bien connu (2) figure sur tout le matériel RIC. On le trouve également sur quelques voitures K1, ainsi que sur le nouveau matériel M4.*

⑨ *Lorsqu'il ne figure pas sur les longs-pans (cas général des voitures à voyageurs du service intérieur), le sigle B est apposé en petit format du côté droit des parois d'about (photo 10).*

MARQUES TECHNIQUES DE SERVICE

⑩ *Sur les voitures RIC et le nouveau matériel M4, identification en clair de l'administration propriétaire (photos 8 et 14).*

⑪ *Numéro à douze chiffres du véhicule. Cette numérotation a été conçue au sein de l'UIC et imposée à l'ensemble des réseaux en 1968 (photos 4 et 13).*

⑫ *Numéro barré à cinq chiffres de la numérotation belge. Il est apposé soit à l'extrémité gauche des longs-pans (photos 5 et 11), soit sur le côté droit des parois d'about (photo 18).*

⑬ *Vitesse maximale autorisée pour le véhicule considéré, exprimée en km/h (photos 6 et 12).*

⑭ *Conditions d'emploi du véhicule :*
- *soit en service intérieur exclusivement (sigle B de la photo 12 ou case barrée d'une croix de la photo 19). C'est le cas des voitures qui ne satisfont pas au règlement de l'UIC.*
- *soit aptes au service international (sigle RIC de la photo 6).*

⑮ *Symbole représentant une ancre marine, précisant que le véhicule en question est muni d'anneaux d'amarrage le rendant apte à être embarqué sur les ferry-boats (photo 20). Parfois ceux-ci sont spécifiés (voitures T2 et MU notamment), au moyen d'abréviations disposées dans un cadre supplémentaire :*

GW Gedser-Warnemunde
HH Helsingör-Helsingborg
KM Köbenhavn-Malmö
KN Korsör-Nyborg

⑯ *Ces indications complètent les précédentes. Elles peuvent étendre, ou au contraire restreindre, l'indication apposée en 14 . Dans le cas d'un véhicule RIC (photo 6), il peut être précisé les réseaux sur lesquels la circulation est autorisée.*

Dans le cas d'un véhicule non RIC (photos 12 et 19), des accords préalables peuvent autoriser la circulation sur certaines lignes d'administrations étrangères. Ainsi par exemple :

---

(2) *Peu de temps après sa création, la SNCB, première entreprise industrielle nationale, s'assurait le collaboration d'un conseiller artistique. Henry van de Velde, peintre, architecte, créateur, devait pendant cinq années imprimer à toutes les réalisations de la nouvelle société son souci du beau et du fonctionnel. Le sigle B naquit de sa main en 1930. Cinquante ans plus tard, notre B conserve toujours intactes les qualités esthétiques que son créateur lui a confiées.*

F : SNCF ensemble du réseau, moyennant autorisation*

F1 : SNCF région Est uniquement

F2 : SNCF région Nord uniquement

*F2*LILLE : SNCF uniquement entre Mouscron ou Blandain et Lille (photo 12)*

NS : réseau hollandais, uniquement sur les lignes :*
Essen-Roosendaal-Rotterdam-La Haye-Amsterdam
Hamont-Weert
Lanaken-Maastricht
Visé-Maastricht

L : réseau luxembourgeois, uniquement sur la section Kleinbettingen-Luxembourg (photo 12)*

*L** : réseau luxembourgeois, sections Kleinbettingen-Luxembourg et Trois-Vierges-Luxembourg*

AACHEN : certaines voitures postales sont autorisées à circuler sur le réseau allemand de la Deutsches Bundesbahn, entre Welkenraedt et Aachen Hbf (photo 19)

D'une manière générale, l'astérisque signifie que le véhicule ne peut être utilisé que moyennant un accord préalable de la Direction de l'Exploitation (Dir. E). Cette autorisation peut éventuellement figurer au livret de roulement des rames. Elle vaut également pour les voitures de réserve du même type.

(17) *Indications relatives au chauffage électrique (photos 6-12-20-22).*
Les tensions reconnues par le RIC sont :
- *1000 V 16 2/3 Hz*
- *1000 V 50 Hz (en voie de disparition)*
- *1500 V 50 Hz (tension de remplacement)*
- *1500 V =*
- *3000 V =*

Les indications relatives aux tensions non utilisables sont remplacées par un trait horizontal (photo 19).

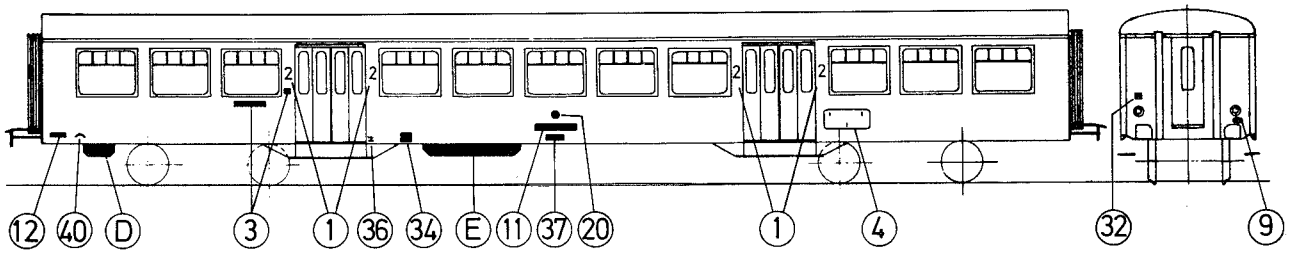
Ces indications sont précédées de l'un des symboles :
- *e : installation de chauffage électrique prévue pour fonctionner sous diverses tensions et formes de courant.*
- *ee : idem. L'alimentation se fait exclusivement par la canalisation principale (3).*

(18) *L'intensité que peut normalement supporter la canalisation principale est de 800 ampères. Si tel est bien le cas, la mention 800 A doit figurer (photos 6 et 20).*

(19) *Véhicules munis seulement d'une canalisation principale (photos 21 et 22).*

---

(3) Canalisation principale : ensemble des conducteurs distribuant, au long du train, l'énergie électrique nécessaire aux voitures, pour quelqu'usage que ce soit (chauffage notamment), à l'exception des télécommandes et de la sonorisation. Des connexions souples amovibles assurent la continuité entre voitures (voir aussi photo 18).



VOITURE DU SERVICE INTERIEUR

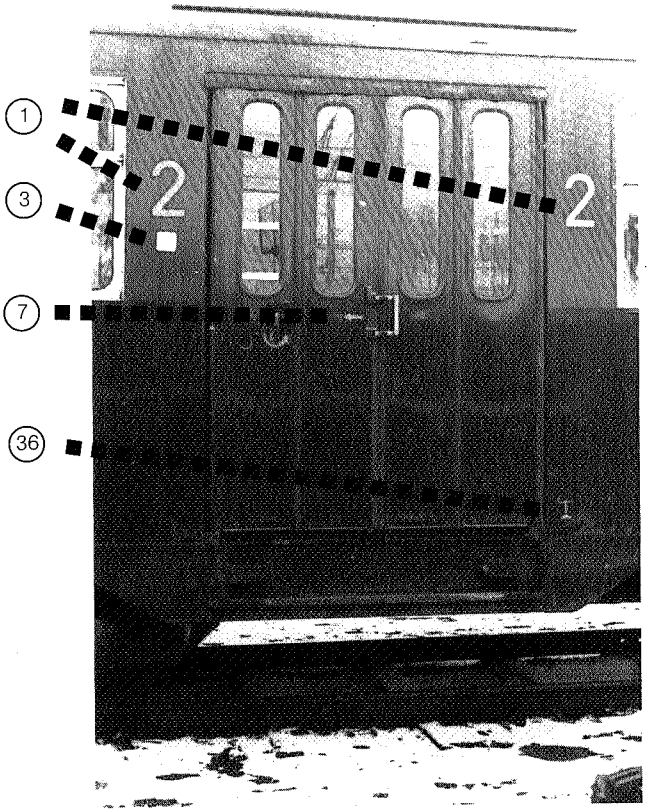


PHOTO 9 (G. Close)

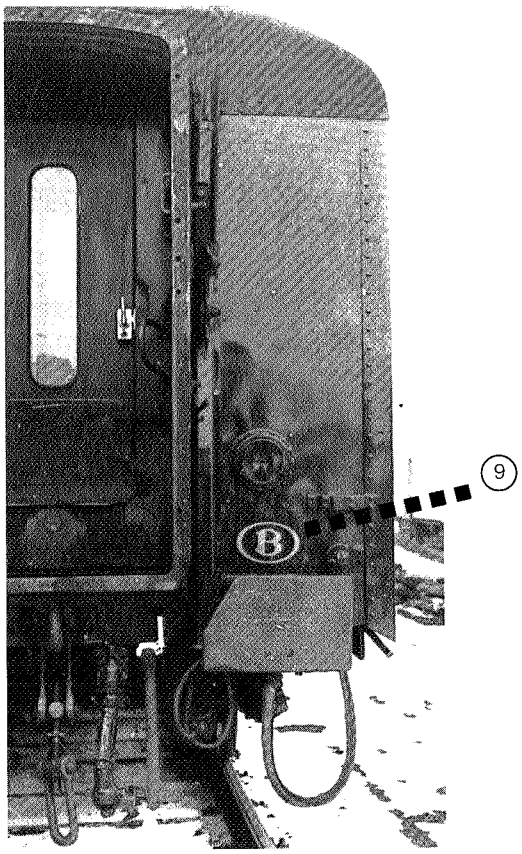


PHOTO 10 (G. Close)

PHOTO 11 (G. Close)

PHOTO 12 (G. Close)

CARTOUCHE D

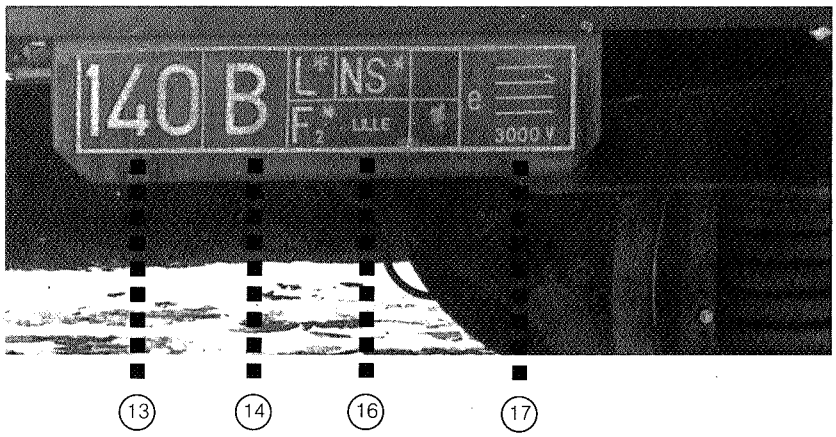
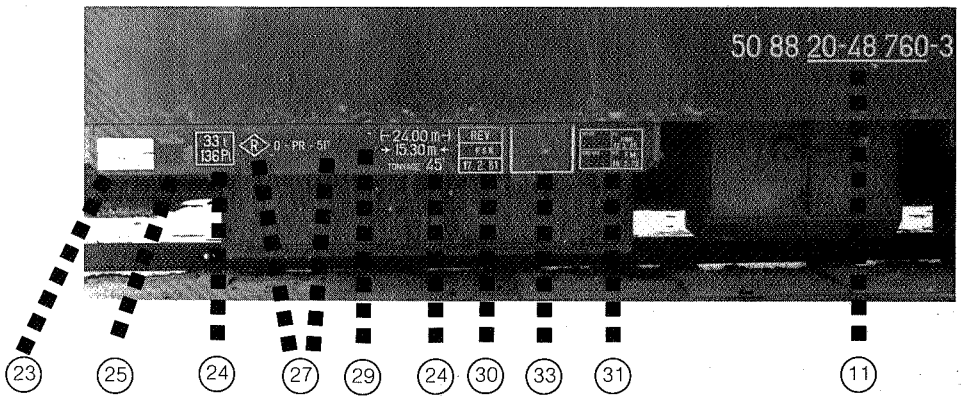


PHOTO 13 (G. Close)

CARTOUCHE E



(20) *Dans une série homogène de véhicules à chauffage mixte (vapeur et électricité), les exceptions éventuelles sont repèrées par un sigle apposé à proximité du numéro UIC de la voiture (photos 23 et 24).*

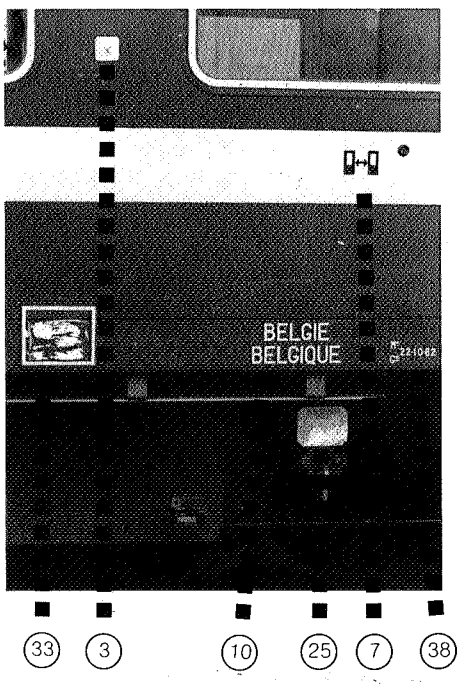


PHOTO 14 (G. Close)

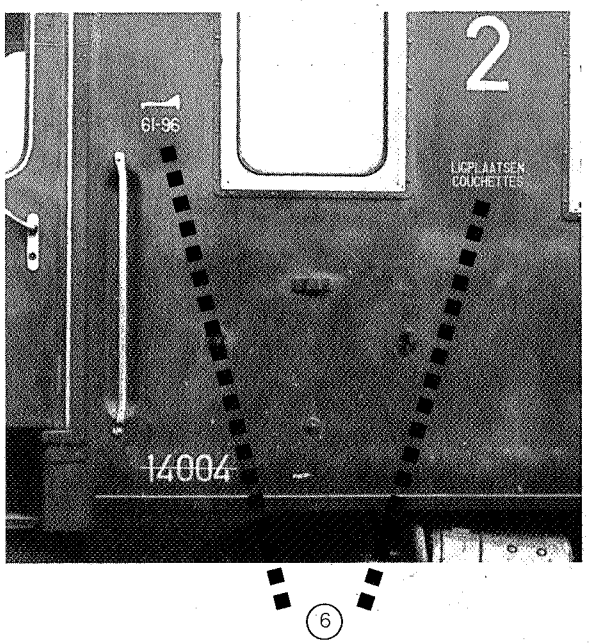


PHOTO 15 (G. Close)

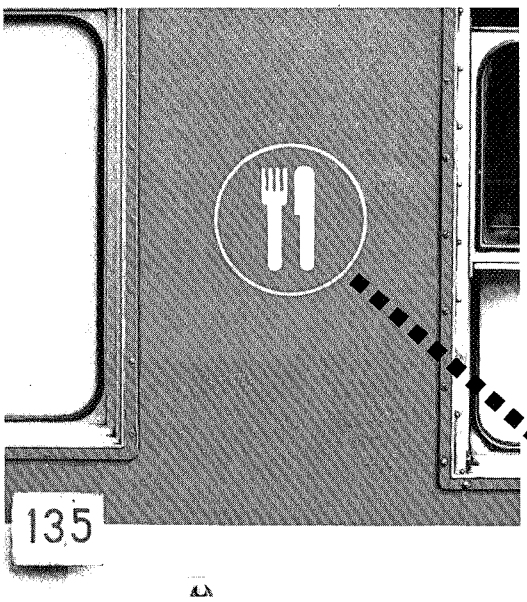


PHOTO 16 (G. Close)

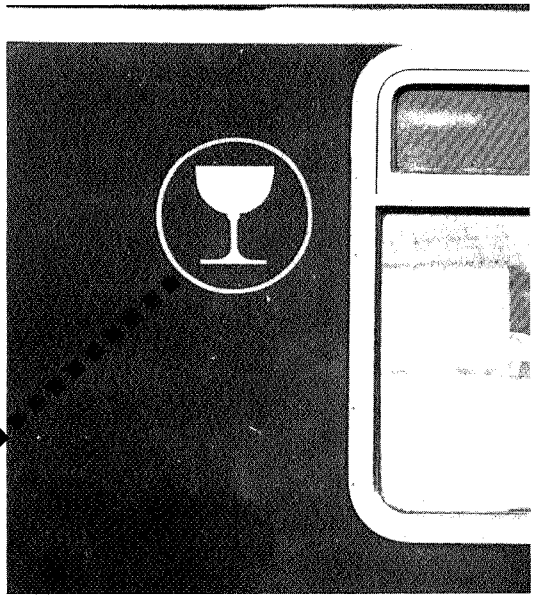


PHOTO 17 (G. Close)

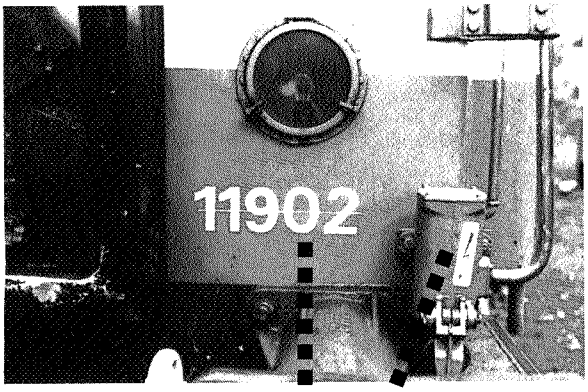


PHOTO 18 (M. Thiry)

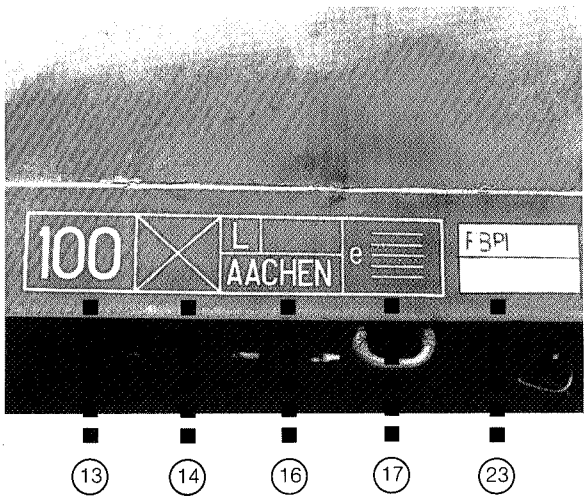


PHOTO 19 (M. Thiry)

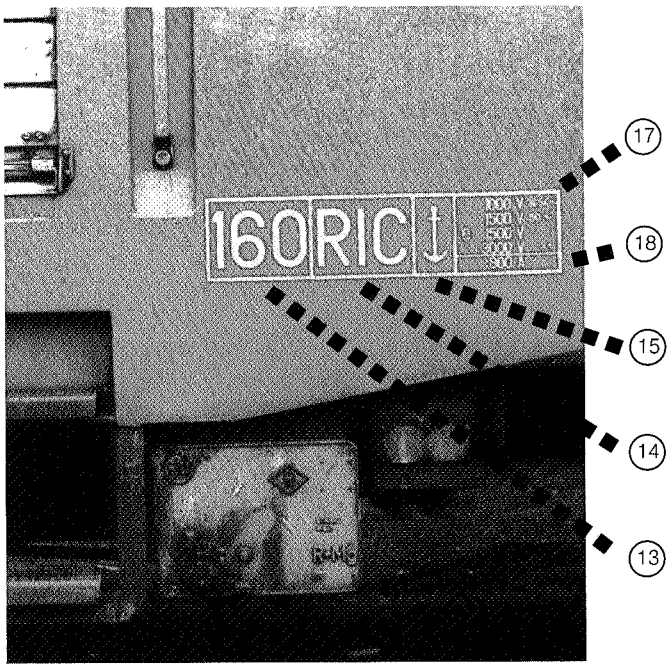


PHOTO 20 (G. Close)

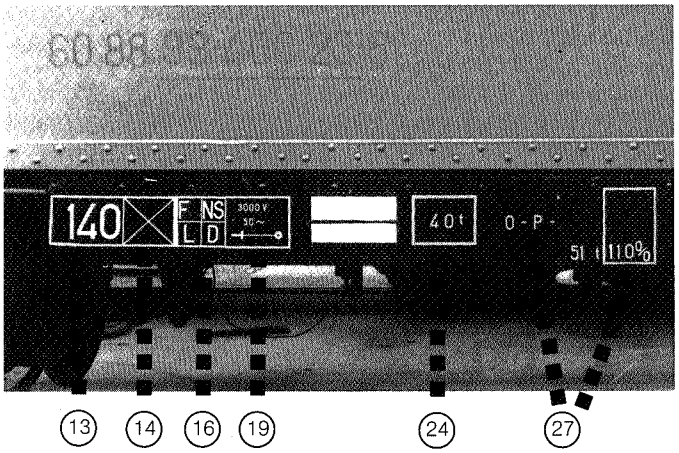


PHOTO 21 (G. Close)

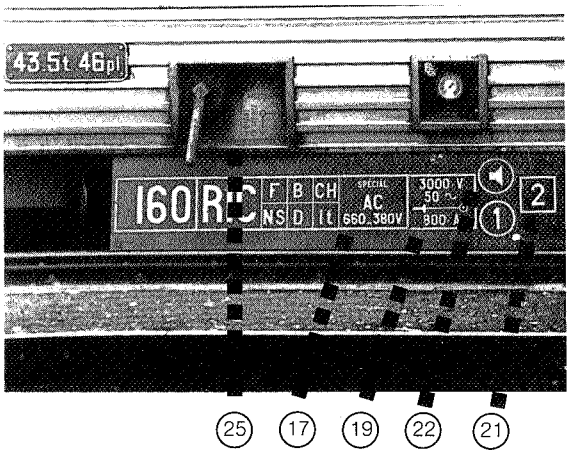


PHOTO 22 (M. Thiry)

(21) *Signes et inscriptions relatifs aux installations de télécommande.*

① *véhicules équipés de la 2e conduite pneumatique à haute pression (4) et de la canalisation à 12 conducteurs (photos 6 et 25).*

2 *véhicules équipés du dispositif électropneumatique de fermeture des portes et de la télécommande de l'éclairage (photos 26 et 27).*

(22) *Signes et inscriptions relatifs aux installations de sonorisation.*

véhicules non sonorisés, mais équipés de la canalisation à 12 conducteurs (photo 25).

véhicules sonorisés, sans amplificateur (5) et sans possibilité de branchement pour l'équipement mobile d'annonces et de musique.

véhicules sonorisés, sans amplificateur, mais avec possibilité de branchement pour l'équipement mobile d'annonces et de musique (photo 27).

véhicules sonorisés, avec amplificateur, mais sans possibilité de branchement pour l'équipement mobile d'annonces et de musique.

véhicules sonorisés, avec amplificateur et possibilité de branchement pour l'équipement mobile d'annonces et de musique (photo 26).

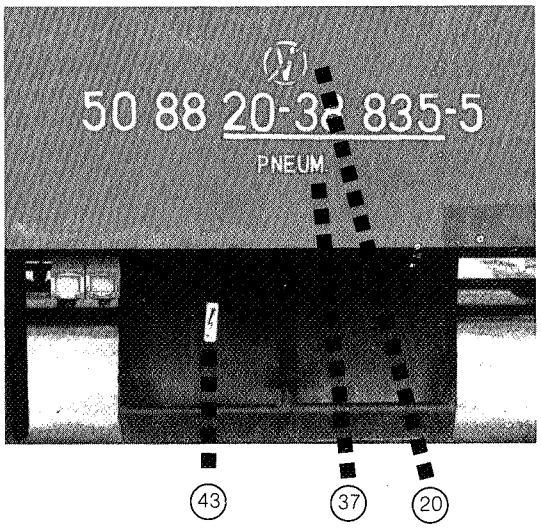


PHOTO 23 (G. Close)

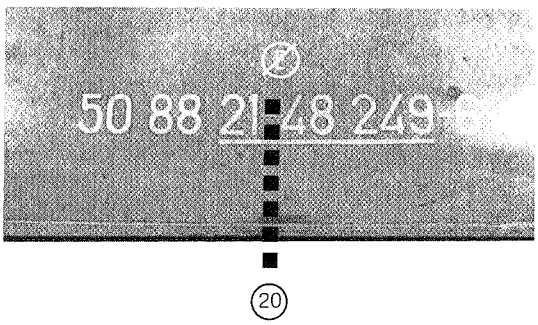


PHOTO 24 (M. Thiry)

(4) *La conduite haute pression (8 bars) permet une réalimentation plus rapide du réservoir auxiliaire de l'installation de freinage ainsi que l'alimentation des dispositifs de suspension pneumatique des voitures qui en sont munies.*

(5) *Dans ce cas, l'émission doit être amplifiée au moyen de l'amplificateur de la voiture suivante.*

(23) *Marques d'affectation et de roulement du véhicule (photos 6-13-19-26).*
Tout véhicule en bon état d'exploitation possède une affectation bien précise à un service déterminé. L'indication comporte le nom de la gare-dépôt, le type de matériel et le numéro du service à effectuer.

La gare-dépôt est le point d'attache de la voiture. C'est elle qui assure les opérations courantes d'entretien. Elle est identifiée par son abréviation télégraphique (par exemple, FL: Liège-Guillemins, FBMZ: Bruxelles-Midi, etc...).

Le matériel est repéré par la lettre capitale définissant son type:
I : matériel RIC du service international;
K : voitures à plates-formes d'extrémité pour le service intérieur;
L : voitures à portières latérales; etc...

Le service que le matériel doit assurer est codifié comme suit:
100 à 129: rames composées de voitures adaptées au chauffage à la vapeur.
130 à 179: rames composées de voitures adaptées au chauffage à la vapeur et électrique.
180 à 199: rames composées de voitures adaptées au chauffage électrique.
500 à 529: navettes adaptées au chauffage à la vapeur.
530 à 579: navettes adaptées au chauffa- à la vapeur et électrique.
580 à 599: navettes adaptées au chauffage électrique.
900 : réserve de gare adaptée au chauffage à la vapeur.
930 : réserve de gare adaptée au chauffage à la vapeur et électrique.
980 : réserve de gare adaptée au chauffage électrique.
995 : réserve réseau en bon état.
996 : réserve réseau hors service à long terme.

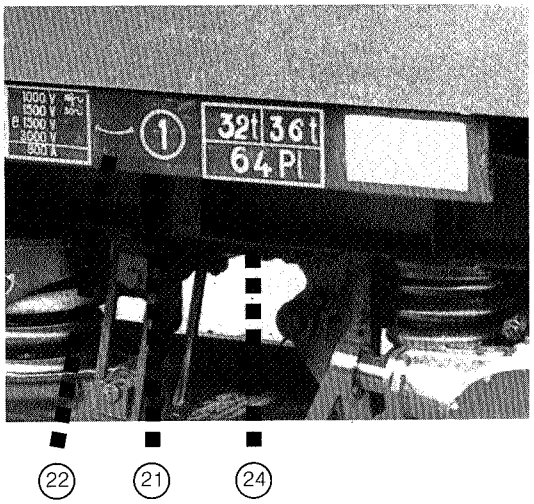


PHOTO 25 (G. Close)

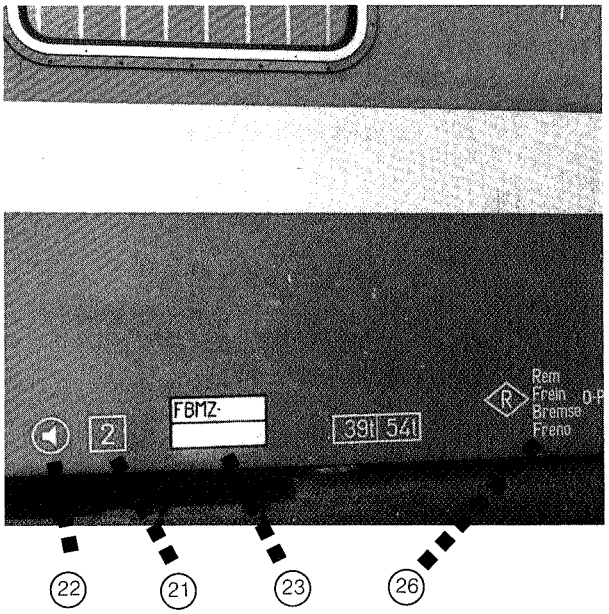


PHOTO 26 (G. Close)

Le Règlement général d'exploitation de la SNCB précise la terminologie employée:
- *une rame de voitures se compose d'un ou de plusieurs véhicules qui assurent au cours d'une journée un ou plusieurs trains de voyageurs.*
- *une navette de voitures est formée d'un ou de plusieurs véhicules à voyageurs; elle sert au renfort, tous les jours ou certains jours de la semaine, sur tout ou partie de leur parcours, de certains trains assurés par une rame de voitures.*
- *la réserve active constitue le dédoublement d'une rame du service régulier avec laquelle elle alterne, lorsque les conditions d'exploitation ne permettent pas de disposer d'intervalles de temps suffisants pour assurer l'entretien.*
- *la réserve ordinaire d'une gare-dépôt est l'ensemble des véhicules dont elle dispose pour remplacer dans les rames et navettes les véhicules absents, avariés et en réparation, et pour assurer les renforts exceptionnels des trains.*

- *la réserve réseau est constituée de matériels de tous types sans affectation. Ce matériel est destiné à faire face aux besoins spéciaux. Il est à la disposition de la Direction de l'Exploitation.*

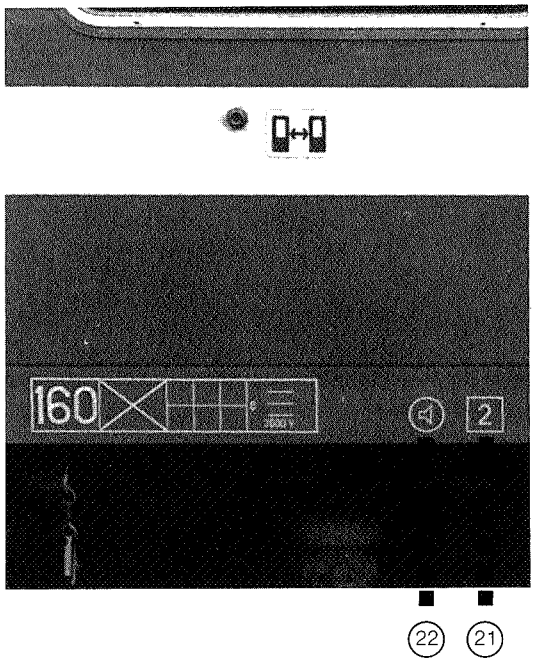


PHOTO 27 (G. Close)

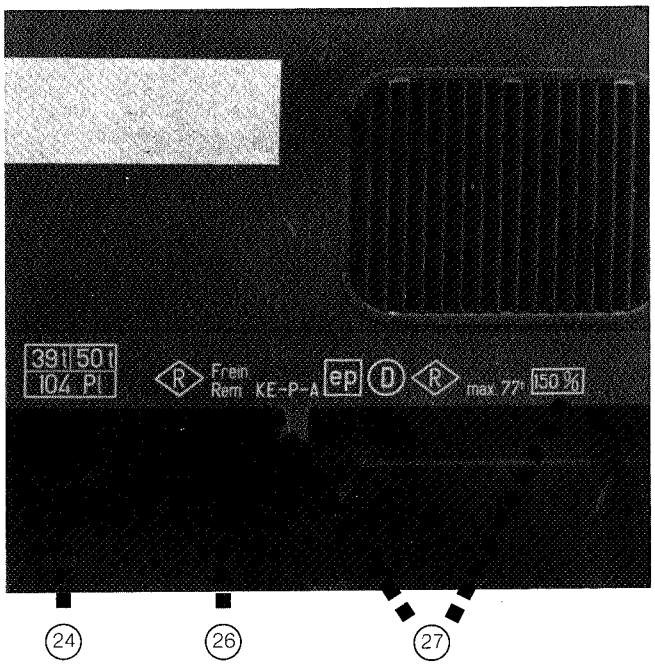


PHOTO 28 (G. Close)

(24) *Tare, poids total et nombre de places assises. A la SNCB, le poids total est dénommé «tonnage». Il correspond à la tare augmentée d'une valeur forfaitaire pour les voyageurs et les bagages (photos 6-13-21-25).*

Le nombre de places assises des voitures mixtes (AB) est indiqué par deux chiffres (photo 6) : celui de gauche correspond aux places en 1e classe, celui de droite à celles en 2e classe.

De même, pour les voitures-couchettes (I3 par exemple), le nombre de gauche indique le nombre de places assises et celui de droite le nombre de couchettes.

(25) *Repérage, en rouge, du positionnement du robinet du frein automatique, permettant la mise hors service des équipements de freinage lors d'avaries (photos 7-13-14-22).*

(26) *Localisation des inscriptions relatives à l'équipement de freinage. L'indication «Frein» est apposée dans les deux langues nationales sur le matériel du service intérieur (photo 28), et en quatre langues (français, néerlandais, allemand, italien) sur le matériel RIC (photo 26).*

(27) *Inscriptions relatives à l'équipement de freinage (photos 7-13-21-28). Elles permettent d'identifier :*
- *le régime de freinage : P : régime voyageurs (6)*
  G-P : régime mixte voyageurs-marchandises.
- *le type d'équipement.*
- *les caractéristiques d'efficacité du freinage.*

Le type de frein est repéré par les initiales de la marque de construction. On distingue deux catégories :

1. - *Freins automatiques non modérables au désserrage :*

W	*Westinghouse*
K	*Knorr*

2. - *Freins automatiques modérables au serrage et au désserrage :*

K-K	*Kunze-Knorr*
Dr	*Drolshammer*
Bo	*Bozic*
Hik	*Hildebrand-Knorr*
Bd	*Breda*
K-RL	*Knorr avec valve Rihoseck-Leuchter*
W-RL	*Westinghouse avec valve Rihoseck-Leuchter*
Ch	*Charmille*
O	*Oerlikon*
KE	*Knorr type KE*
WE	*Westinghouse type E2A ou E3*
DK	*Dako*
WU	*Westinghouse type U*
WA	*Westinghouse type P4a*

Les caractéristiques d'efficacité sont repérées par les symboles suivants :

néant			*frein « Voyageurs ». Poids-frein (7) compris entre 105 et 120 %.*
R	*(jaune)*	*(6)*	*frein rapide. Poids-frein compris entre 121 et 149 %.*
◇R◇	*(jaune)*	*(6)*	*frein rapide. Poids-frein compris entre 150 et 160 %.*
◇R◇	*(rouge)*	*(6)*	*frein rapide. Poids-frein supérieur à 160 % et accélérateur de vidange.*
Mg	*(rouge)*		*frein magnétique sur rail.*
A	*(jaune)*		*frein autovariable (8).*
ep	*(jaune)*		*frein à commande électropneumatique.*
ep	*(rouge)*		*conduite blanche pour frein électropneumatique.*
Ⓓ	*(jaune)*		*frein à disques.*
RR	*(jaune)*	*(9)*	*frein à disques à deux étages de pression.*
Ⓚ	*(jaune)*	*(10)*	*semelles de frein en matière synthétique au lieu de la fonte habituelle. N'est pas appliqué sur les véhicules équipés de freins à disques.*

---

(6) La lettre R seule, ou en combinaison telle que R + Mg, suffit à identifier un frein du régime « voyageurs », même si la lettre P ne figure pas dans le groupe de lettres.

(7) Le poids-frein caractérise la puissance de freinage d'un véhicule. Par définition, il est égal au poids propre du véhicule (100 %) lorsque, lancé à 100 km/h sur une voie en palier et en alignement droit, celui-ci est capable de s'arrêter sur une distance de 530 mètres. Le poids-frein peut donc être supérieur au poids propre si la distance de freinage est inférieure à 530 m et inversement. Le poids-frein s'exprime en tonnes-frein et en % du poids du véhicule.

(8) Le frein autovariable possède la propriété de modifier automatiquement la pression de freinage en fonction de la vitesse. On sait en effet que le coefficient de frottement du bloc en fonte sur la roue diminue lorsque la vitesse augmente, d'où un freinage moins efficace à grande vitesse pour une même pression appliquée.

(9) Uniquement sur certains véhicules étrangers.

(10) ou © sur certains matériels étrangers.

(28) *Petite bande blanche verticale, de 25 mm de large, indiquant l'emplacement de la valve de purge permettant le désserrage du frein (photo 7).*

(29) *Deux cotes superposées, respectivement longueur hors tampons du véhicule et distance entre pivots de bogies (photos 7 et 13). Le dernier signe, apposé sur le bogie lui-même (photo 29) ou sur un véhicule à deux essieux, indique alors l'empattement des essieux.*

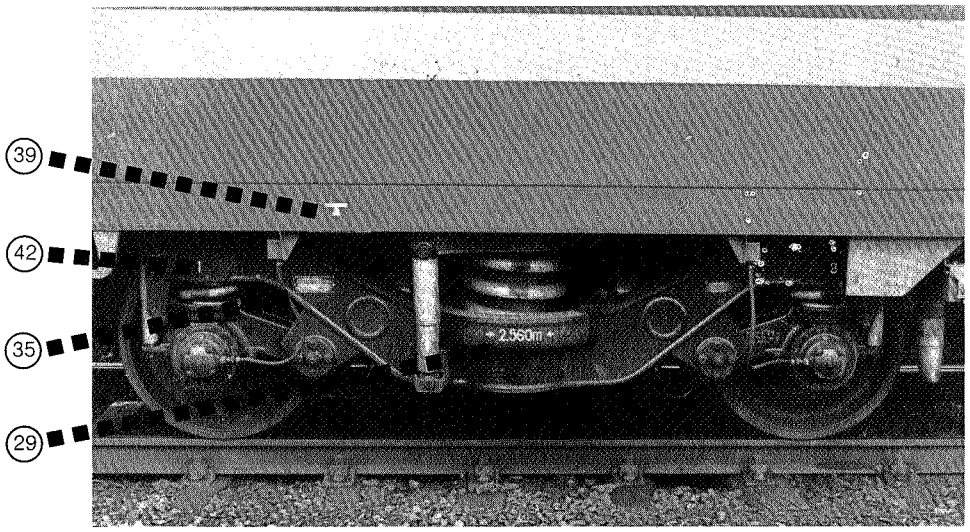


PHOTO 29
(G. Close)

(30) *Date du dernier passage en atelier et indicatif de celui-ci (photos 8 et 13). Le RIC admet deux formes pour ces indications, soit les trois cases disposées en hauteur (forme adoptée par la SNCB), soit disposées en longueur.*

(31) *Ce cadre comporte les indications complémentaires relatives à l'entretien du véhicule. Deux régimes sont en vigueur à la SNCB. L'ancien régime, est illustré par la photo 8. Le cadre comporte les renseignements ci-après :*

- *date de la dernière remise en état (RE/IS) et indicatif de l'atelier qui y a procédé;*
- *date de la dernière grande revision (GR) et indicatif de l'atelier;*
- *périodicité du graissage en gare;*
- *date du dernier graissage;*
- *périodicité du graissage par le godet;*
- *marque ou date de celui-ci;*
- *indicatif du poste d'entretien en gare (PE);*
- *catégorie d'entretien déterminée par le kilométrage journalier moyen de la voiture.*

Quant au nouveau régime, il est applicable aux voitures types I4 - I5 - I6 - M2 - M4 - Dms, ainsi que, progressivement, au fur et à mesure de leur modernisation, aux voitures K2 et K3 (photo 13). Le cadre (31) donne alors les renseignements suivants :

- *date de la dernière visite complète (VC/VS), et indicatif du poste d'entretien qui l'a effectuée;*
- *date de la dernière grande visite générale (GVG/VAS) et indicatif de l'atelier;*
- *date du dernier grand entretien (R2) et indicatif de l'atelier;*
- *date de la dernière réparation (R3-R4) et indicatif de l'atelier.*

(32) *Date de la dernière peinture complète de la caisse, apposée sur les parois d'about (photo 30).*

(33) *Case pour étiquette (case noire avec cadre ivoire). Endroit où les visiteurs (12) de matériel collent les étiquettes signalant les avaries constatées au matériel (photos 8-13-14).*

(34) *Particularités des réservoirs à eau pour les WC et lavabos (photos 3-5-8).*

- *carré blanc avec anneau vert : véhicule à chauffage à vapeur, construit avant 1939. Par grand froid, même lorsque la voiture est chauffée, il peut y avoir congélation dans les réservoirs.*
- *carré blanc avec anneau jaune : il ne peut y avoir congélation lorsque le véhicule est chauffé.*
- *carré blanc avec disque jaune : le véhicule peut stationner à l'air libre jusque 12 heures après l'interruption du chauffage sans qu'il y ait risque de congélation, et ce, jusqu'à une température extérieure de – 10° C.*
- *rectangle blanc, anneau jaune et lettre «e» : ce signe accompagne le carré blanc avec anneau vert. Il s'applique à certaines voitures I1 à chauffage mixte. Il signifie qu'il n'y a pas de danger de gel lorsque le chauffage électrique est en service.*

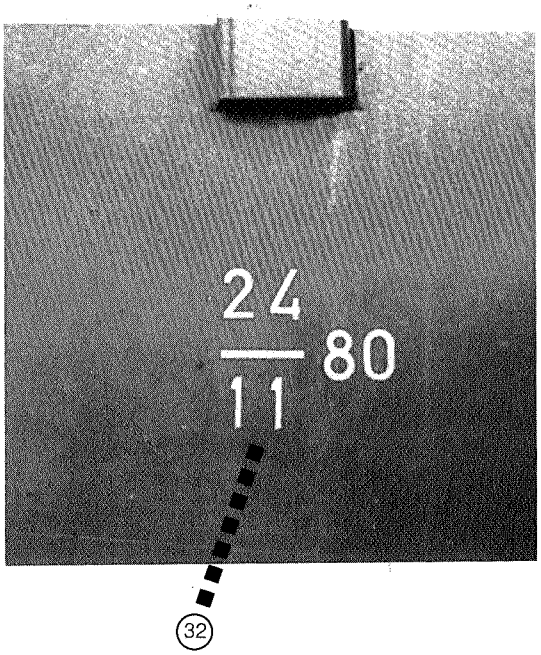


PHOTO 30 (M. Thiry)

Lorsque les réservoirs contiennent de l'eau potable, les embouts de remplissage sont peints en bleu clair. A proximité immédiate est apposée l'inscription «Eau potable» dans les quatre langues déjà mentionnées.

(35) *Plaque du constructeur. Porte généralement le nom ou le sigle du constructeur du véhicule, ainsi que l'année de sa construction. Une plaque similaire est apposée sur les bogies (photo 29).*

(36) *Repérage de l'accès le plus proche au dispositif de commande du frein à main, ou de ce dispositif lui-même (photos 3 et 9).*

(37) *La marque PNEUM figurant à proximité du numéro UIC repère les voitures équipées de bogies à suspension pneumatique (photo 23).*

(38) *Pour les voitures neuves, date de la fin de la garantie. Lorsque le délai de garantie est écoulé, cette indication devient sans objet et n'est plus répétée lors des passages du véhicule en atelier pour travaux de peinture (photos 14 et 31).*

(39) *Repérage des points d'appui pour levage de la caisse (photo 29).*

PHOTO 31 (G. Close)

(12) *Visiteur : agent en service dans les gares importantes du réseau, chargé de la visite du matériel, des essais de frein prescrits et des menus travaux d'entretien et de dépannage.*

(40) *Symbole d'interdiction ou de restriction au passage sur les bosses de triage (photo 31). Cette marque est appliquée aux voitures dont la distance entre pivots de bogies peut devenir la cause de dommages aux appareils de voie ou aux organes de la voiture elle-même, ou encore lorsque celle-ci est équipée d'appareillages spéciaux qui interdisent le triage à la bosse. Cette disposition a été généralisée à l'ensemble du parc du matériel à voyageurs.*

(41) *Limite de charge des fourgons à bagages, ou de la partie fourgon d'une voiture mixte (photo 32).*

(42) *Numérotage des organes de roulement, sur le chassis de bogie, au droit de chaque roue (photo 29).*

(43) *Signe de danger, apposé notamment sur le corps des boîtes de repos des fiches d'accouplement de la conduite de chauffage électrique (canalisation principale) (photo 18), sur les caisses de batteries d'accumulateurs (photo 23), ainsi que, sur certains matériels, au droit des moyens d'accès aux parties hautes (danger de contact avec les caténaires).*

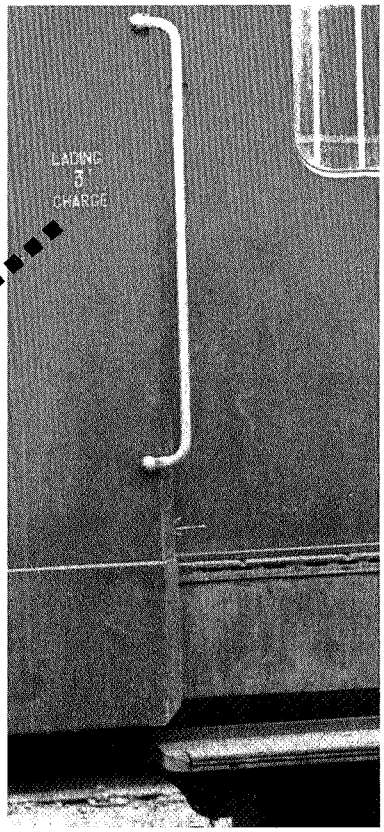


PHOTO 32 (G. Close)

o
o o

Mettons ici un terme à cette évocation des marquages des véhicules à voyageurs, laquelle ne prétend par ailleurs nullement être exhaustive. Il est évident que certains véhicules particuliers portent des marques bien spécifiques. Citons encore :

- *le cor de poste, apposé sur les voitures postales. Rappelons que ce matériel est propriété de la Régie des Postes. La SNCB en assure l'entretien aux termes de conventions particulières;*
- *le sigle symbolisant une lettre fermée, repérant la boîte postale de ces mêmes voitures. Tout voyageur peut, depuis le quai d'embarquement de la gare, poster son courrier dans cette boîte, si toutefois le hasard le met en présence d'une telle voiture;*
- *pour les voitures dont la dynamo est encore entraînée par courroies, longueur de celles-ci;*
- *numéro des bogies;*
- *système de calage des roulements d'essieux;*

etc...

L'observateur attentif ne manquera pas de relever, particulièrement sur les matériels étrangers, des marques et inscriptions dont il n'aura pas été fait mention dans le cadre du présent chapitre. En ce qui concerne le matériel belge, objet de cet ouvrage, les auteurs espèrent avoir néanmoins aidé efficacement le lecteur à atteindre à une meilleure identification de nos voitures.

HET MERKEN

DER RIJTUIGEN

(M. Thiry)

De merktekens, beginletters en andere opschriften op het spoorwegmaterieel voor reizigersvervoer zijn talrijk en uiteenlopend.
Sommige, meestal de meest in het oog vallende wekken de belangstelling van het publiek. Doch de meeste ervan zijn technische merktekens, nogal raadselachtig en enkel bestemd voor het bevoegd personeel.

Een groot aantal van deze inlichtingen zijn in feite onontbeerlijk voor het degelijk en rationeel gebruik van het materieel. Meer bepaald bij de internationale dienst krijgt het spoorwegpersoneel te doen met problemen die ontstaan wanneer een vreemd rijtuig moet ingeschakeld worden in een treinstel bestaande uit rijtuigen in gemengde orde en met zeer afwisselende technische eigenschappen.
Daarom juist heeft de Internationale Unie der Spoorwegen (1) ernaar gestreefd het merken der rijtuigen eenvormig te maken, zowel wat betreft het gebruik der beginletters en symbolen als de plaats waar ze moeten aangebracht worden.
Artikel 34 van het uitwisselingsreglement voorziet trouwens dat het gebruik van een rijtuig in internationale dienst kan geweigerd worden bij het ontbreken van sommige merktekens.

Voor het merken van het materieel van de binnenlandse dienst worden gelijkaardige regels toegepast, met evenwel zekere afwijkingen omwille van de bijzondere bouwvoorschriften eigen aan dit materieel.

De merktekens worden aangebracht in dezelfde orde op beide zijden van het rijtuig, behalve natuurlijk wanneer ze dienen voor het opsporen van organen of andere elementen die alleen daar kunnen voorkomen. Op het Belgisch materieel worden de teksten tenminste in twee van de landstalen aangebracht. Bij overeenkomst geeft men de voorkeur aan de Franse taal op de voorzijde langs de kant van de gang en aan de Nederlandse taal, op de voorzijde langs de kant van de coupés.

De kleur die door de NMBS meestal wordt gebruikt voor het merken der rijtuigen voor reizigers is geel of ivoorgeel, soms wit of zeer helder grijs (namelijk rijtuig I6 en M4).
In de hiernavolgende opsomming zullen de kleuren enkel opgegeven worden wanneer een bijzondere betekenis aan een bepaalde kleur wordt gegeven.

FOTO 1 (G. Glose)

(1) Op intiatief van de «Vervoercommissie van de Vereniging der Naties» werd op 3 mei 1922 de «Internationale Unie van de Spoorwegen» gesticht (UIC). Haar zetel is gevestigd te Parijs. Onder haar doelstellingen vallen onder andere de technische studie van de spoorwegproblemen en de eenmaking van de exploitatievoorwaarden van het internationaal vervoer.

MERKTEKENS BESTEMD VOOR HET PUBLIEK.

① Aanduiding van de klasse. De klassecijfers zijn op duidelijke wijze geschilderd op elke zijflank, dichtbij de ingang. Ze zijn 250 mm hoog. Deze in reliëf, zoals er nog enkele voorkomen bij de NMBS, namelijk op sommige rijtuigen type I2 (foto 1) worden nog uitzonderlijk door de UIC toegelaten.

② Herkenningsstrook van de 1ste klas coupés. Het gaat hier om een gele strook van 10 cm breed geschilderd op het bovenste deel van de kast juist onder de dakgoot (foto 4). De internationale unie der spoorwegen laat toe dat een andere kleur wordt gebruikt voor sommige rijtuigen wier kleur niet genoeg contrasteert met het geel.

De TEE rijtuigen, die men kan herkennen aan hun bijzonder uitzicht alsook aan het opschrift «Trans Europ Express» hebben geen typische herkenningsstrook.

③ Aanduiding «Rokers» - «Niet Rokers».
Kleuren voorgeschreven door de UIC:
- Niet Rokers: zwart op ivoren achtergrond.
- Rokers: ivoor op zwarte achtergrond.

In België komt er op de coupés voor rokers geen enkel opschrift voor. De coupés voor «Niet Rokers» worden langs de buitenkant in ivoorkleur gesignaleerd in de twee landstalen of naar de nieuwe strekking bij middel van het internationaal beeldschrift op witte achtergrond (foto 9).

④ Afneembare reisrouteplaten.
De internationale: bij de internationale treinen moeten alle rijtuigen uit de regelmatige dienst, daarbij inbegrepen de restauratie- en slaapwagens, van reisrouteplaten zijn voorzien.
Alleen de bagagewagens, de postwagens en het bijzonder materieel maken hierop een uitzondering.
Er is echter wel een speciaal geval, namelijk de TEE rijtuigen die voorzien zijn van doorlichtende filmkasten of van speciale platen (zie foto van blz. 108).

De platen moeten aangebracht worden op elk van de zijwanden in de onmiddellijke nabijheid van de rechter deur. De eventueel ter versterking ingezette rijtuigen moeten eveneens voorzien zijn van dezelfde platen of uitzonderlijk van plakbrieven waarop duidelijk in drukletters de opgave der namen van de stations van herkomst en van bestemming vermeld staan.

De aanduidingen zijn met donkere verf geschilderd op witte achtergrond. Het betreft het station van vertrek en van aankomst, alsmede de reisweg zoals die voorkomt op de Europese tabel van de direkte verbindingen. In voorkomend geval staat de naam van de trein vooraan vermeld.

De twee zijden van de plaat worden gebruikt. Op de voorzijde de heenweg, op de achterzijde de terugweg.

FOTO 2 (P. Auguste)

Voor de binnenlandse dienst worden volgende rijtuigen van een reisrouteplaat voorzien:

- deze met een eindstation in een vreemde stad dichtbij de grens (Lille, Luxemburg ...).
- deze die geen volledige reisroute afleggen tot het bestemmingsstation (voertuigen enkel voor Namen bij vertrek uit Brussel, achter aangehangen bij een trein met bestemming Aarlen).
- op deze waarvoor het station van bestemming niet op het door de trein gevolgde trajekt ligt (te Brugge splitsing van een trein Brussel-Knokke met rijtuigen bestemd voor Blankenberge).

In deze twee laatste gevallen wordt de naam van het vertrekstation en van het bestemmingsstation in zwarte letters op witte achtergrond aangebracht met eventueel de treincategorie waarbinnen de voertuigen rijden en het erop betrekking hebbende trajekt. Meestal wordt slechts één zijde van de plaat gebruikt, de andere zijde is wit geverfd.

De reisrouteplaten vermelden ook nog, in kleine letters het kenteken van het eigenaarsnet en de naam van het eigenaarsstation, eventueel in codeschrift. Bij de NMBS is dit station het loodsstation voor het voertuig waarop de plaat betrekking heeft. Deze bijkomstige gegevens worden op de bovenboord aangebracht in letters in omgekeerde volgorde met betrekking tot de tekst.

De rijtuigen en de platen krijgen in principe dezelfde rolbeurt.

(5) Afneembare nummeringsplaten (foto 2).
Ten einde de reiziger toe te laten het rijtuig te vinden waarin hij een voorbehouden plaats heeft moet elk rijtuig van de internationale dienst, behalve de restauratiewagen, langs de buitenzijde, dicht bij elke ingangsdeur voorzien zijn van een plaat waarop in rode cijfers op ivoren achtergrond het volgnummer, zoals het vermeld staat op EWP.

De rijtuigen van de Beneluxtreinen, evenals deze genummerd als treinen van de binnenlandse dienst maar met hun eindpunt in een vreemd centrum dicht bij de grens, hebben evenwel geen nummeringsplaat. Vooraf reserveren kan trouwens niet bij deze treinen.

Zoals de reisrouteplaten vermelden ook de nummeringsplaten de naam van het eigenaarsnet en de naam of de codenaam van het eigenaarsstation.

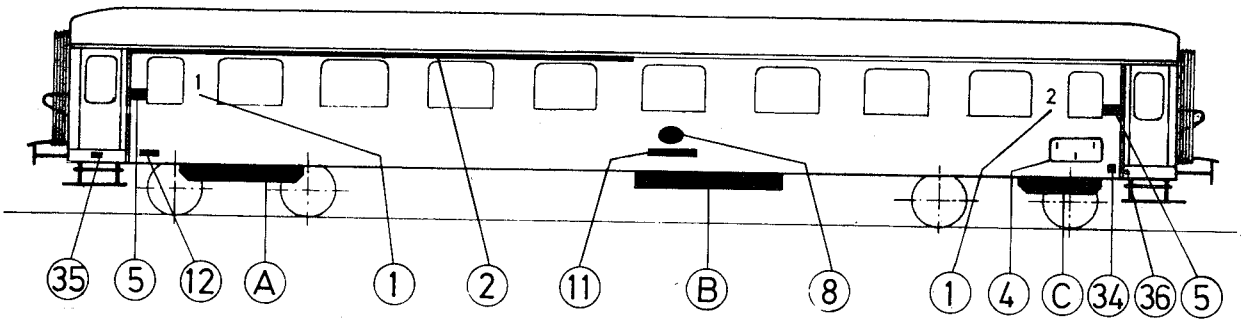
Het nummer van de eventueel als versterking bijgevoegde rijtuigen is dit van de regelmatige wagens waarbij dan nog 400 eenheden voor de eerste extrawagen, en vervolgens nog 100 eenheden voor elk der volgende rijtuigen. Bijvoorbeeld, de versterkingen van het rijtuig 141 zullen opeenvolgend 541, 641, enz... genummerd zijn.
Op de foto's 3 en 5 ziet men de geleiders voor het bevestigen van de nummeringsplaten.

(6) Bijzondere tekens voor sommige rijtuigen:

- slaapwagens I3 en I5 (foto 15). Bij het eenheidskenmerk dat de funktie voorstelt, werd het reserveringsnummer toegevoegd. Bij de rijtuigen I3 wordt daarenboven onder het klassenummer de vermelding «ligplaatsen» in de twee landstalen aangebracht.

- restauratiewagens I2-AR (foto 16): het kenteken is duidelijk op zichzelf en vereist geen enkele toelichting. Het wordt aangebracht op en in de plaats van het klassecijfer.

- barrijtuig SR (foto 17). Het gestyleerd glas wordt volgens dezelfde regels aangebracht.



RIJTUIG VOOR INTERNATIONALE DIENST

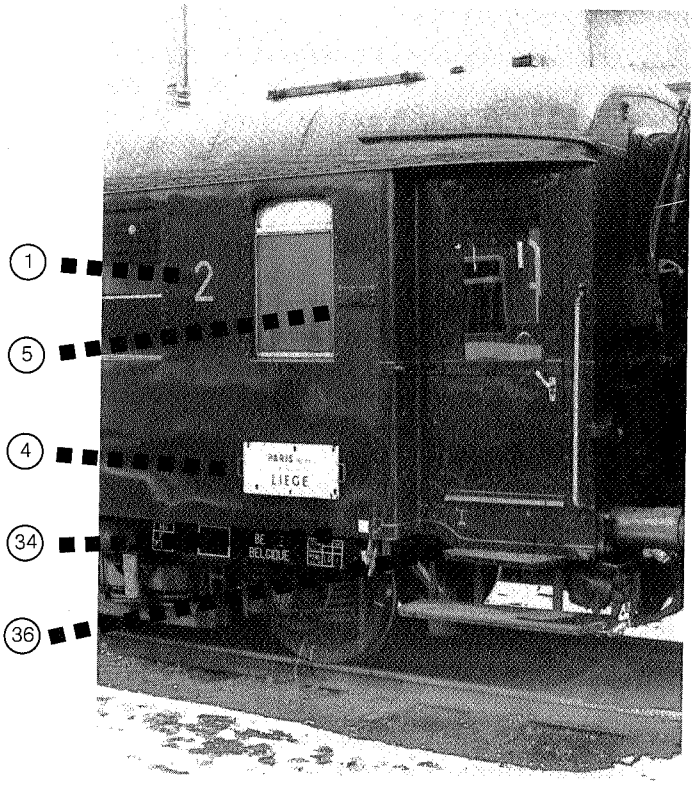


FOTO 3 (G. Close)

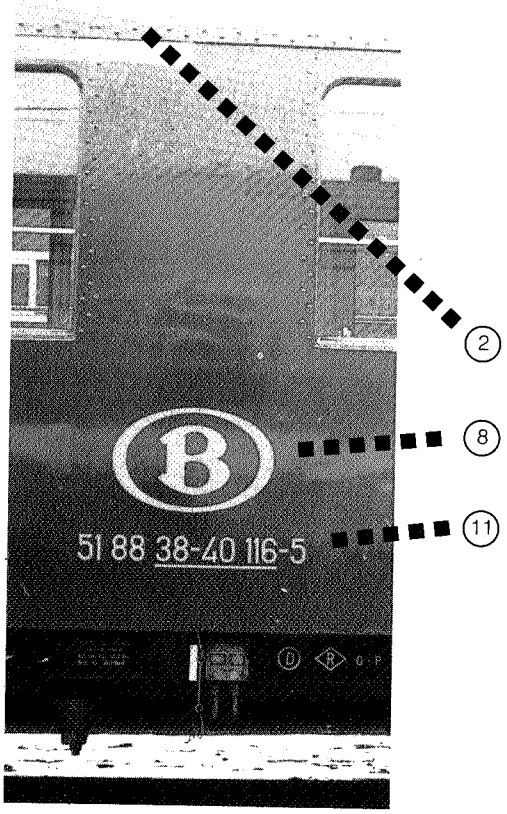


FOTO 4 (G. Close)

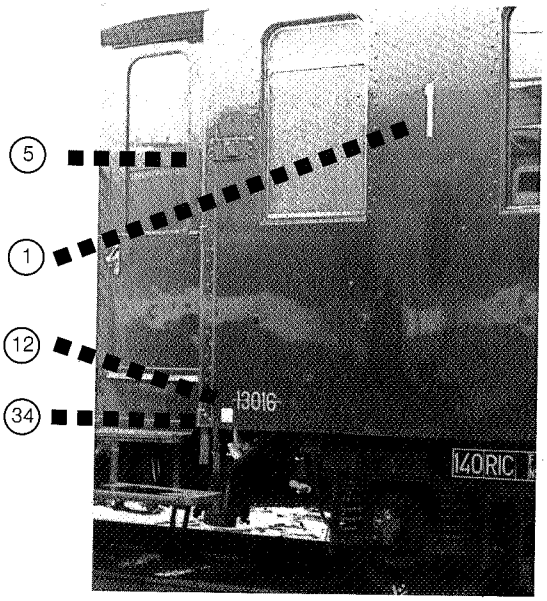


FOTO 5 (G. Close)

FOTO 6 (G. Close)

HERKENNINGSPLAAT A

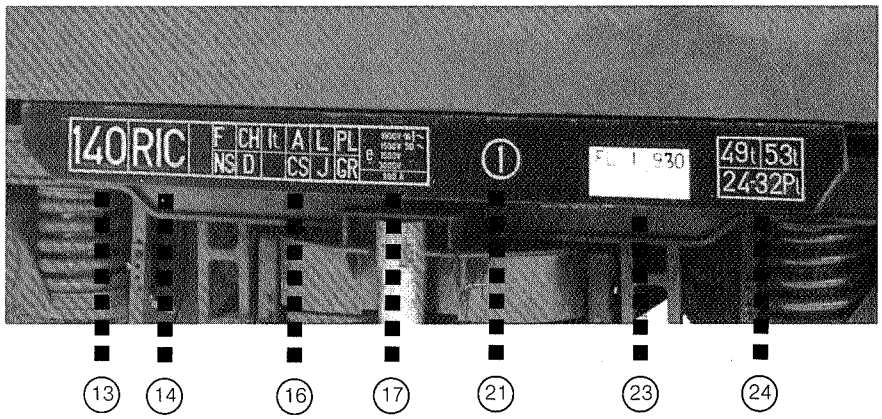


FOTO 7 (G. Close)

HERKENNINGSPLAAT B

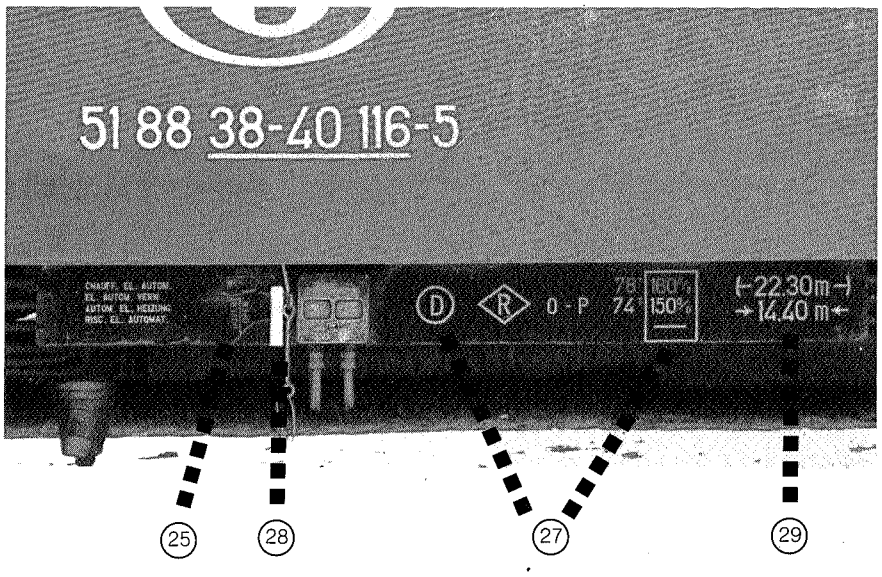
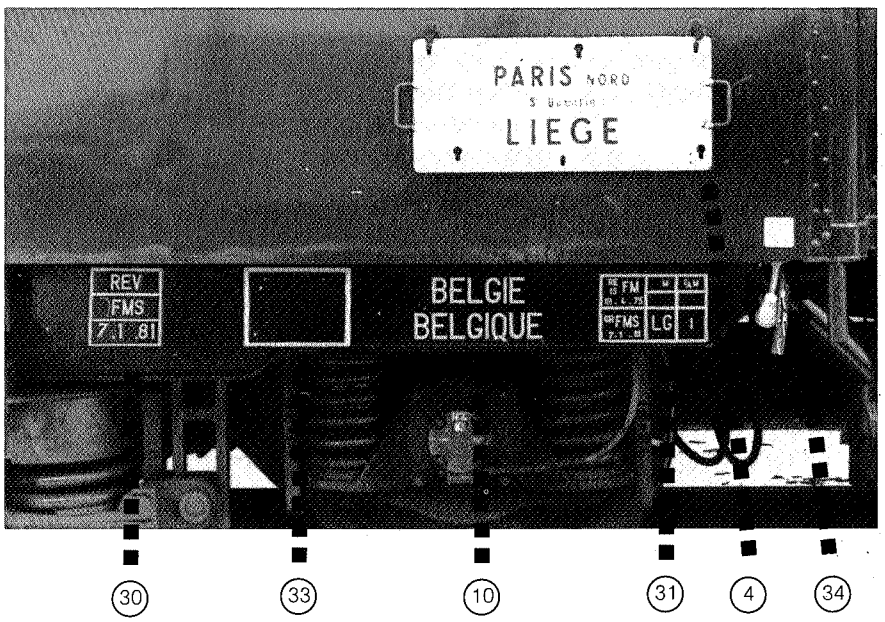


FOTO 8 (G. Close)

HERKENNINGSPLAAT C



⑦ Op sommige rijtuigen, een herkenningsteken voor het openen van buitenuit van de toegangsdeuren. (foto's 9 en 14).

⑧ Beginletter van de spoorwegmaatschappij of van de uitbatingsmaatschappij (foto 4). In België prijkt het welbekende kenteken «B»(2) op al het RIC materiaal. Men vindt het ook op sommige K1 rijtuigen, alsook op de nieuwe rijtuigen M4.

⑨ Indien het zich niet op de zijwanden bevindt, zoals meestal het geval is voor de reizigersrijtuigen van de binnenlandse dienst, wordt de beginletter «R» in het klein aangebracht rechts op de kopwanden (foto 10).

TECHNISCHE DIENSTMERKTEKENS

⑩ Duidelijke identificatie van de administratieve eigenaar op de RIC rijtuigen en de nieuwe rijtuigen M4. (foto's 8 en 14)

⑪ Nummer van het rijtuig in 12 cijfers: deze nummering werd ontworpen in de schoot van de Internationale Unie der Spoorwegen en werd in 1968 opgelegd voor heel het spoorwegnet (foto's 4 en 13).

⑫ Doorgehaald nummer van 5 cijfers van de Belgische nummering: is aangebracht hetzij op de uiterst linkse zijde van de zijwand (foto's 5 en 11) hetzij op de rechterkant van de kopwand (foto 18).

⑬ Maximum toegelaten snelheid van het bewuste rijtuig uitgedrukt in km/u. (foto's 6 en 12).

⑭ Gebruiksvoorwaarden van het rijtuig:
- hetzij uitsluitend in de binnenlandse dienst (beginletter «B» van foto 12 op doorkruisd vakje van foto 19).
  Dit is het geval voor rijtuigen die niet voldoen aan de voorschriften van de UIC.
- hetzij geschikt voor de internationale dienst (letterwoord RIC van foto 6).

⑮ Het symbool van een marineanker betekent dat het voertuig in kwestie uitgerust is met verankeringshaken die het geschikt maken om ingescheept te worden op de ferry-boats (foto 20). Soms worden deze nader omschreven (meer bepaald rijtuigen T2 en MU), door afkortingen in een bijkomend vakje aangebracht:

GW	Gedser-Warnemunde
HH	Helsingör-Helsinborg
KM	København-Malmö
KN	Korsör-Nyborg

⑯ Deze gegevens vullen de voorgaande aan. Ze kunnen de aanduidingen aangebracht in 14 uitbreiden ofwel integendeel beperken.
Gaat het om een RIC rijtuig (foto 6) dan kunnen de netten waarop het verkeer toegelaten is nader aangeduid worden.

Gaat het niet om een RIC rijtuig (foto's 12 en 19) dan kan het verkeer op sommige vreemde dienstlijnen bij voorafgaande akkoorden worden toegelaten. Aldus bijvoorbeeld:

---

(2) Korte tijd na de oprichting van de NMBS, eerste nationale industriële onderneming, liet ze zich bijstaan door een kunstadviseur. Henry van de Velde, schilder, architect, ontwerper, drukte gedurende 5 jaar zijn stempel op al de verwezenlijkingen van de nieuwe maatschappij. Hij bekeek al deze verwezenlijkingen met zijn zin voor esthetica en het functionele. In 1930 ontwierp hij het logo B met de esthetische kwaliteiten die zijn ontwerper het toevertrouwde.

F* : SNCF geheel het net mits toelating

F1 : SNCF enkel Oostnet

F2 : SNCF uitsluitend Noordnet

F2*LILLE : SNCF uitsluitend tussen Moeskroen of Blandain en Rijsel (photo 12)

NS* : Nederlands net, enkel op de lijnen:
Essen-Roosendaal-Rotterdam-Den Haag-Amsterdam
Hamont-Weert
Lanaken-Maastricht
Visé-Maastricht

L* : Luxemburgs net, enkel op de sectie Kleinbettingen-Luxemburg (foto 12)

L** : Luxemburgs net, secties Kleinbettingen-Luxemburg en Trois-Vierges-Luxemburg

AACHEN : sommige postwagens mogen op het net van de Duitse Bundesbahn rijden tussen Welkenrath en Aken Hbf (foto 19).

In het algemeen duidt het sterretje aan dat het rijtuig slechts mits een voorafgaand akkoord van de Directie van de Exploitatie mag gebruikt worden. Deze toelating mag eventueel vermeld zijn in het beurtboekje der treinstellen. Het geldt eveneens voor de reserverijtuigen van het zelfde type.

(17) Aanduidingen met betrekking op de elektrische verwarming: (foto's 6-12-20-22).
De spanningen die door de RIC worden erkend zijn:

- 1000 V 16 2/3 Hz
- 1000 V 50 Hz (is aan het verdwijnen)
- 1500 V 50 Hz (vervangingsspanning)
- 1500 V =
- 3000 V =

De aanduiding van de spanningen die niet kunnen gebruikt worden zijn vervangen door een horizontale streep (foto 19).

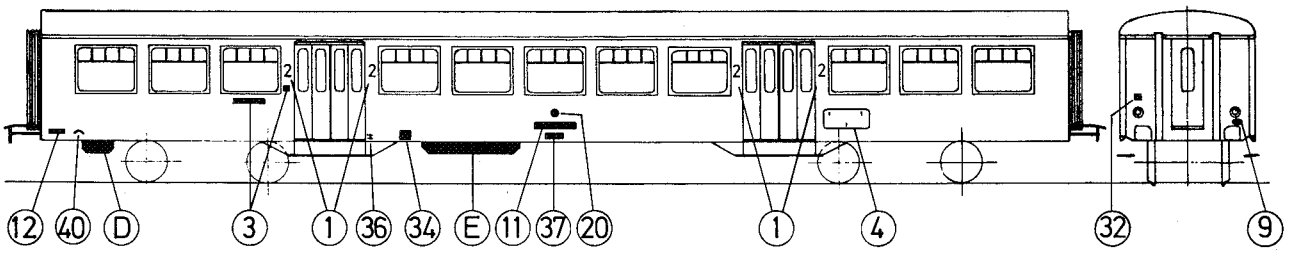
Deze aanduidingen worden voorafgegaan door een van de volgende symbolen:

- e : elektrische verwarmingsinstallatie voorzien voor verschillende spanningen en stroomvormen.
- ee : idem. De stroomlevering gebeurt uitsluitend langs de hoofdleiding (3).

(18) De normaal draagbare stroomsterkte van de hoofdleiding bedraagt 800 ampères. Zo dit wel het geval is moet de aanduiding 800A aangebracht zijn (foto's 6 en 20).

(19) Rijtuigen enkel voorzien van een hoofdleiding (foto's 21 en 22).

(3) Hoofdleiding: het geheel van de geleiders die aan de rijtuigen, over geheel de trein, de vereiste elektrische energie bezorgen voor om het even welk gebruik (inzonderheid de verwarming) met uitzondering van de afstandsbediening en de geluidsinstallatie. Soepele en verplaatsbare verbindingen verzekeren de continuïteit tussen de rijtuigen (zie eveneens foto 18).



RIJTUIG VAN DE BINNENLANDSE DIENST

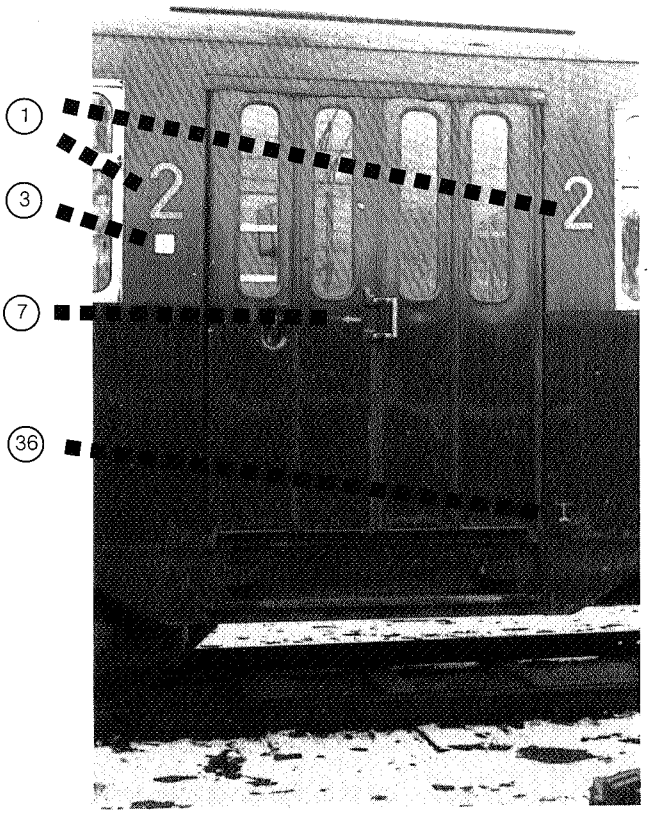


FOTO 9 (G. Close)

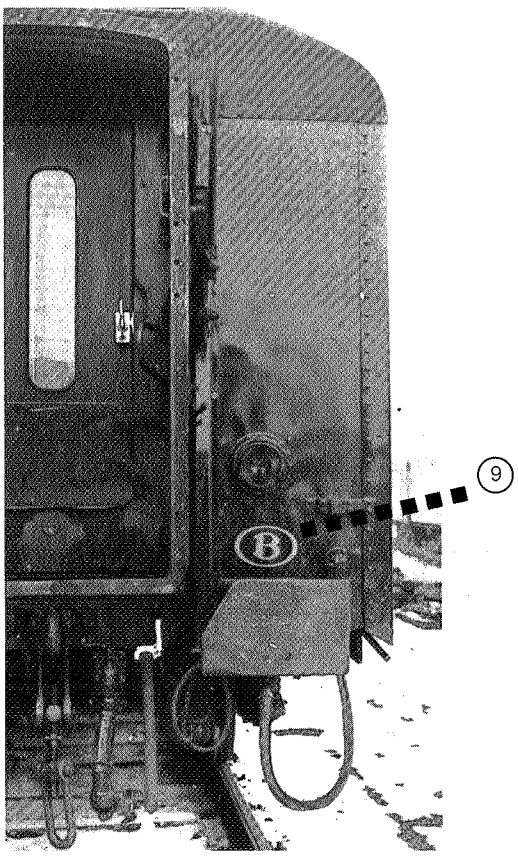


FOTO 10 (G. Close)

FOTO 11 (G. Close)

FOTO 12 (G. Close)

HERKENNINGSPLAAT D

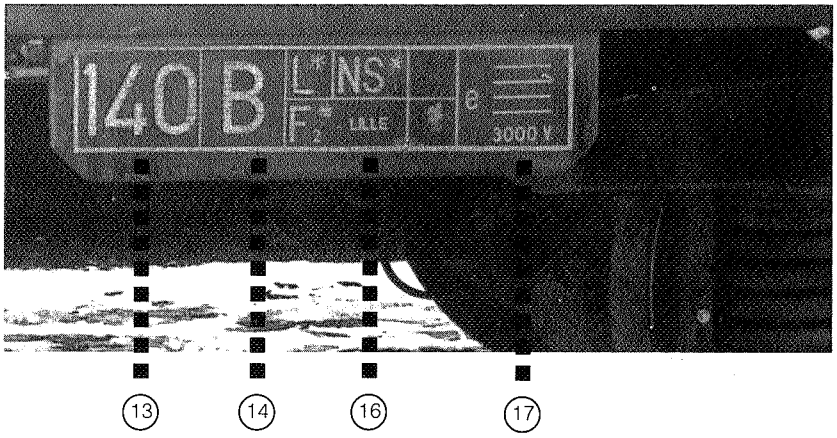
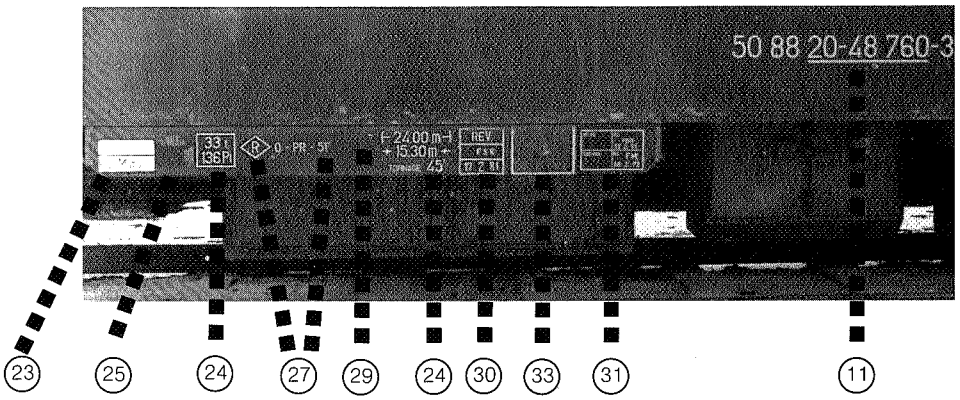


FOTO 13 (G. Close)

HERKENNINGSPLAAT E



(20) In een gelijksoortige reeks van rijtuigen met gemengde verwarmingsinstallatie (stoom en elektriciteit) worden de eventuele uitzonderingen aangeduid door een teken dat zich in de onmiddellijke omgeving van het UIC-nummer van het rijtuig bevindt (foto's 23 en 24)

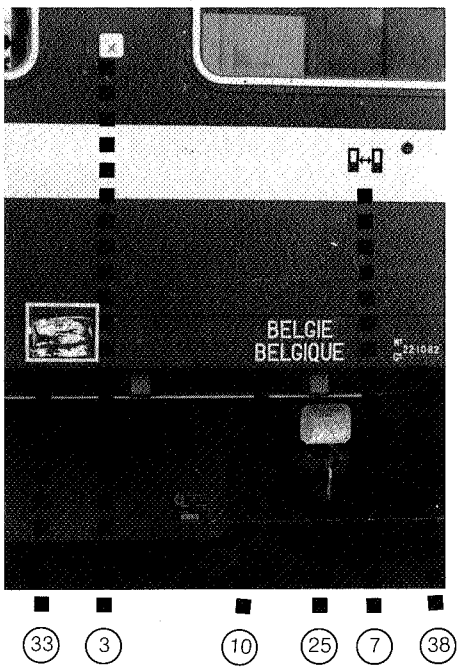


FOTO 14 (G. Close)

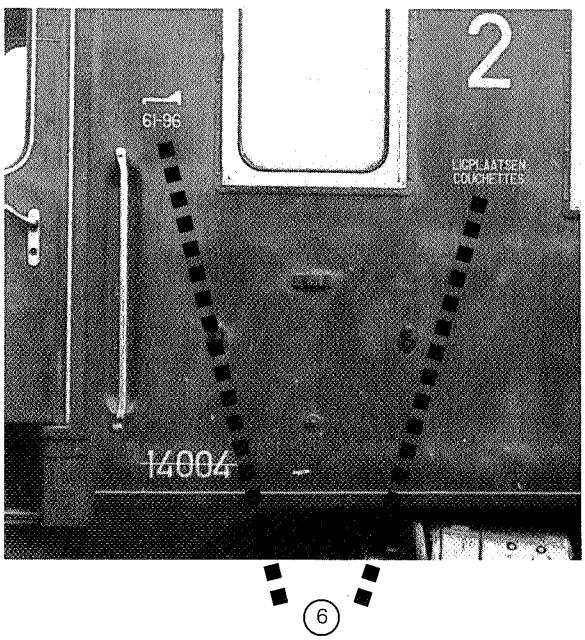


FOTO 15 (G. Close)

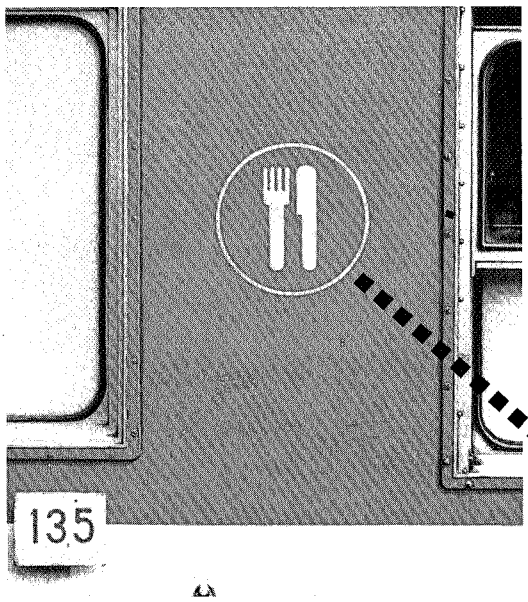


FOTO 16 (G. Close)

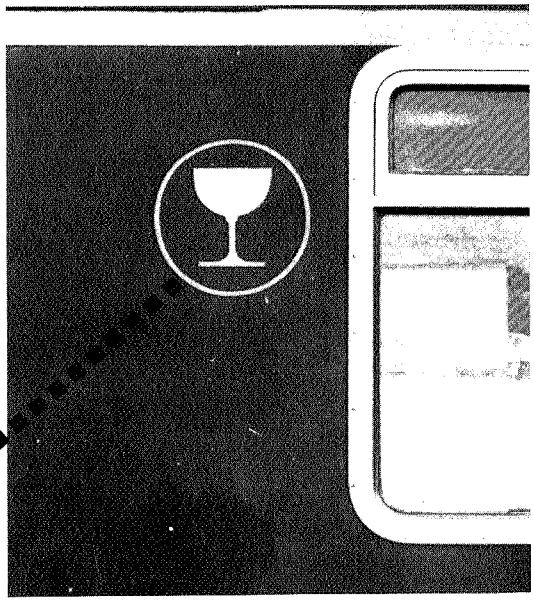


FOTO 17 (G. Close)

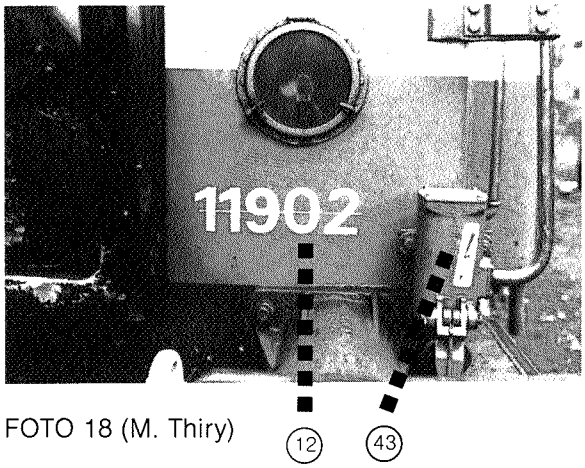


FOTO 18 (M. Thiry)

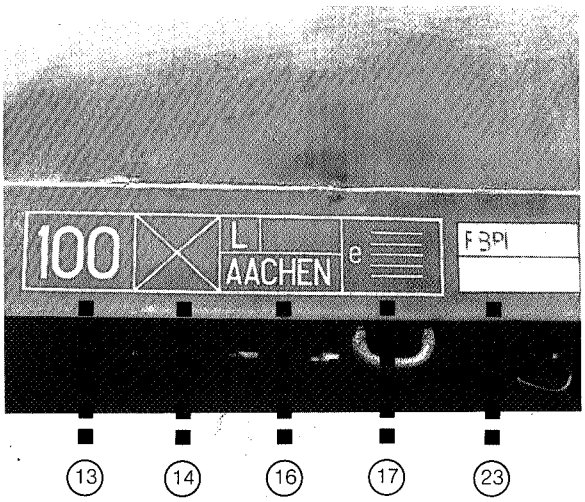


FOTO 19 (M. Thiry)

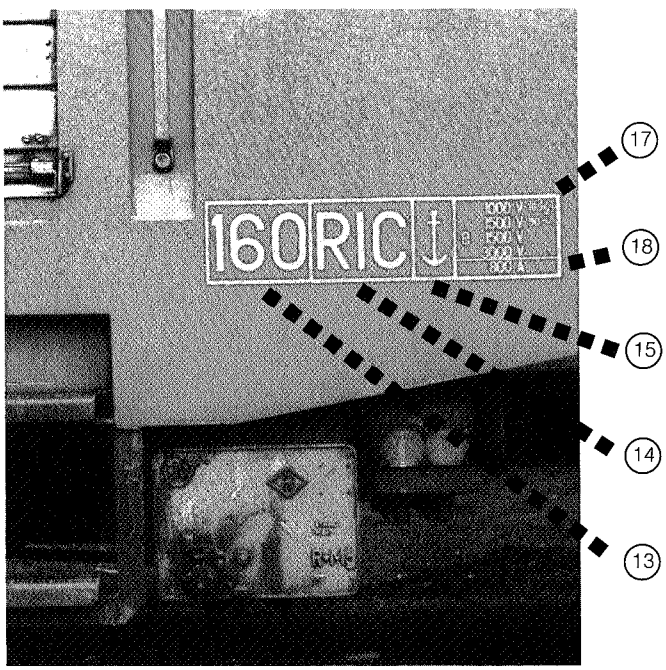


FOTO 20 (G. Close)

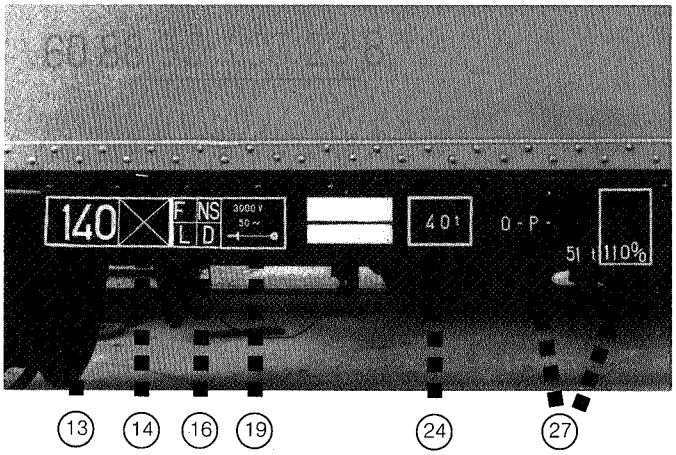


FOTO 21 (G. Close)

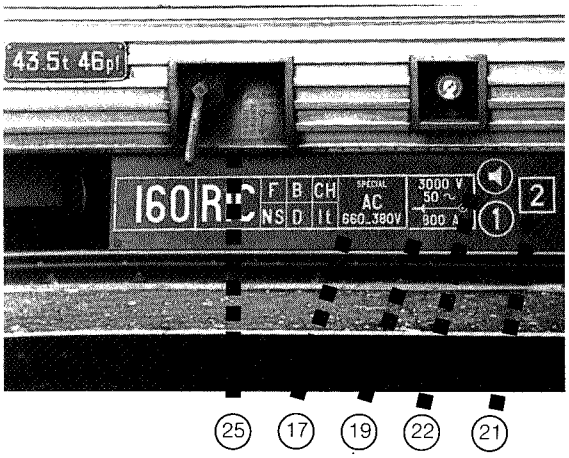


FOTO 22 (M. Thiry)

(21) Tekens en opschriften betreffende de afstandsbediening.

(1) rijtuigen uitgerust met een 2de pneumatische leiding onder hoge druk (4) en een kanalisatie met 12 geleiders (foto's 6 en 25).

[2] rijtuigen voorzien van een elektropneumatische uitrusting voor het sluiten van de deuren, en van een afstandsbediening voor de verlichting (foto's 26 en 27).

(22) Tekens en opschriften betreffende de geluidsinstallatie.

rijtuigen zonder geluidsinstallatie, maar uitgerust met een buizennet met 12 geleiders (foto 25)

rijtuigen met geluidsinstallatie, zonder versterker (5) en zonder aansluitingsmogelijkheid voor de verplaatsbare inrichting voor aankondigingen en muziek.

rijtuigen met geluidsinstallatie, zonder versterker, maar met mogelijkheid een verplaatsbare inrichting voor muziek en aankondigingen aan te sluiten (foto 27).

rijtuigen met geluidsinstallatie met versterker, doch zonder de mogelijkheid van verplaatsbare inrichting voor aankondigingen en muziek.

rijtuigen met geluidsinstallatie met versterker en de mogelijkheid een verplaatsbare inrichting voor aankondigingen en muziek aan te brengen (foto 26).

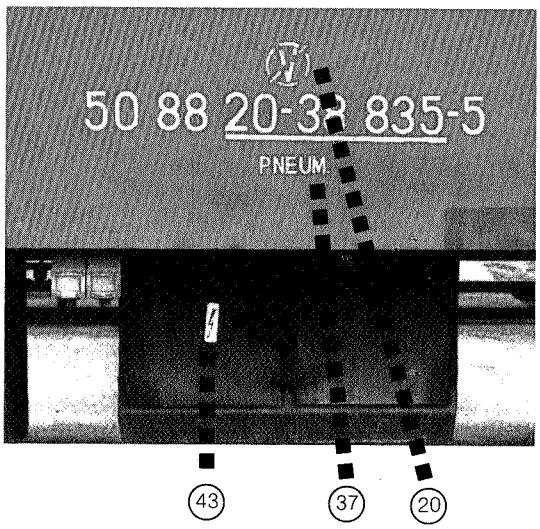


FOTO 23 (G. Close)

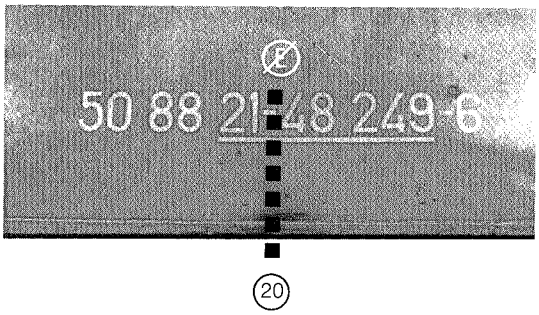


FOTO 24 (M. Thiry)

(4) De hogedrukleiding (8 bar) laat een snelle hervoeding toe van de hulpreservoirs van de remuitrusting.
(5) In dat geval moet het signaal versterkt worden door middel van de versterker van het volgend rijtuig.

(23) Merktekens betreffende de bestemming en beurtrol van het rijtuig (foto's 6-13-19-26).
Elk rijtuig in goede staat voor het verkeer heeft een nauwkeurig omschreven bestemming voor een wel bepaalde dienst.
De aanduiding vermeldt de naam van het eigenaarsstation, het type van rijtuig en het nummer van de uit te voeren dienst.

Het eigenaarsstation is de standplaats van het rijtuig. Dit station staat in voor de gewone onderhoudsbeurten. Het wordt herkend door zijn telegrafische afkorting (bvb FL = Luik-Guillemins, FBMZ = Brussel-Zuid, enz... .)

Men kan de rijtuigen herkennen aan de hoofdletter die het type aanduidt:
I : RIC-rijtuigen van de internationale dienst;
K : rijtuigen met eindbalkon voor de binnenlandse dienst;
L : rijtuigen met zijportieren; enz... .

De door de rijtuigen te verzekeren dienst wordt als volgt gecodificeerd:
100 tot 129: treinstellen met rijtuigen uitgerust met stoomverwarming.
130 tot 179: treinstellen met rijtuigen uitgerust met stoom en elektrische verwarming.
180 tot 199: treinstellen met rijtuigen uitgerust met elektrische verwarming.
500 tot 529: pendelrijtuigen uitgerust met stoomverwarming.
530 tot 579: pendelrijtuigen uitgerust met stoom- en elektrische verwarming.
580 tot 599: pendelrijtuigen uitgerust met elektrische verwarming.
900 : stationreserverijtuig aangepast voor stoomverwarming
930 : stationreserverijtuig aangepast voor stoom en elektrische verwarming.
980 : stationreserverijtuig aangepast voor elektrische verwarming.
995 : netreserverijtuig in goede staat.
996 : netreserverijtuig buiten dienst op lange termijn.

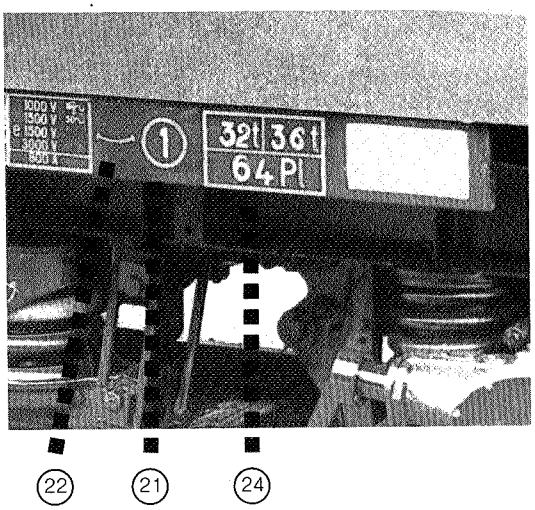


FOTO 25 (G. Close)

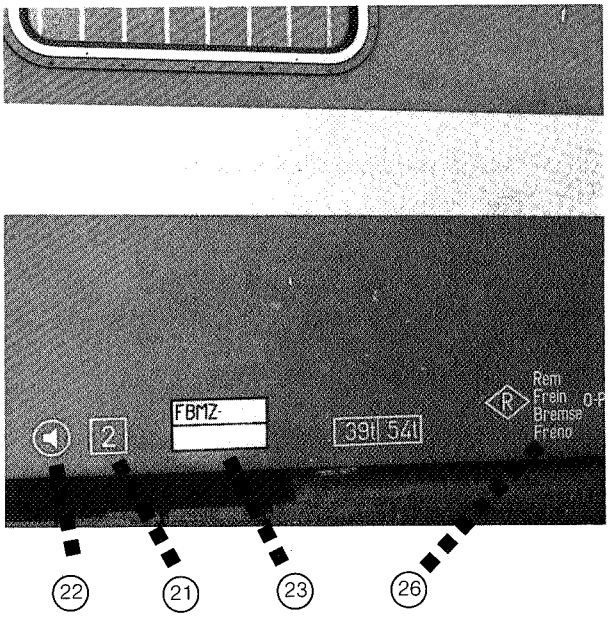


FOTO 26 (G. Close)

Het algemeen exploitatiereglement van NMBS verduidelijkt de gebruikte terminologie:
- een treinstel bestaat uit één of meerdere rijtuigen die tijdens de dag één of meerdere reizigerstreinen verzekeren;
- een pendelrijtuig bestaat uit één of meerdere reizigersrijtuigen. Het dient als versterking, alle dagen of sommige werkdagen, op de gehele of gedeeltelijke reisweg van sommige treinen bestaande uit een stel rijtuigen;
- de actieve reserve is samengesteld uit de ontdubbeling van een stel uit de regelmatige dienst waarmee het van beurt wisselt, wanneer de uitbatingsvoorwaarden geen voldoende tijdsruimte laten voor de onderhoudsbeurten;
- de gewone reserve van een eigenaarsstation bestaat uit het geheel der rijtuigen waarover men kan beschikken om in de treinstellen en pendeltreinen de ontbrekende, beschadigde of in herstelling zijnde rijtuigen te vervangen, en om de uitzonderlijke treinversterkingen te verzekeren.

- de reserve van het net bestaat uit rijtuigen van allerlei soort zonder bestemming. Dit materiaal staat in voor speciale behoeften. Het is ter beschikking van de Direktie van de Exploitatie.

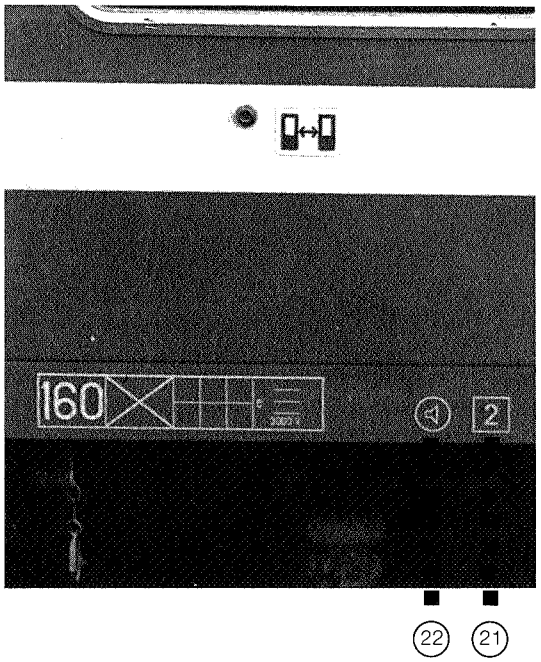


FOTO 27 (G. Close)

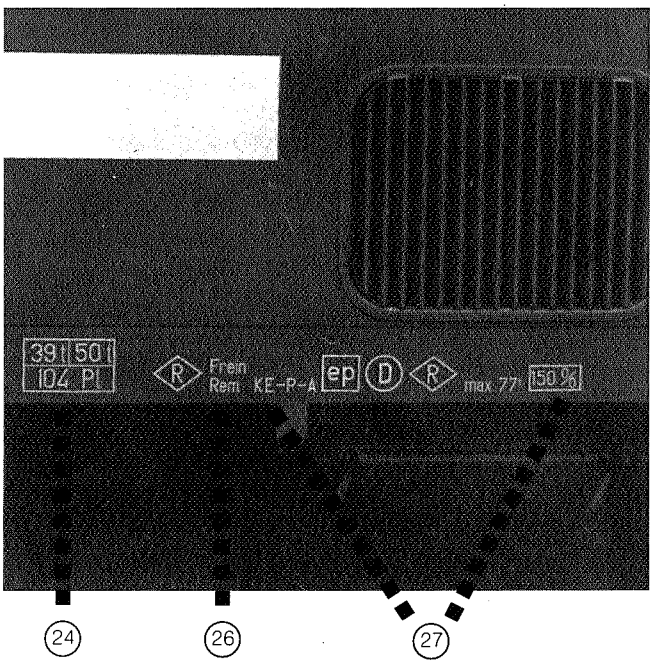


FOTO 28 (G. Close)

(24) Tarra, totaal gewicht en aantal zitplaatsen. Bij de NMBS wordt het totaal gewicht tonnemaat genoemd. Die tonnemaat stemt overeen met de tarra waarbij een forfaitair gewicht voor reizigers en bagage wordt gevoegd (foto's 6-13-21-25).

Het aantal zitplaatsen der rijtuigen met verschillende klassen wordt door 2 cijfers aangeduid (foto 6). Dit van links stemt overeen met de zitplaatsen van de 1ste klasse, dit van rechts de plaatsen van de 2de klasse.

Evenzo voor de rijtuigen met ligplaatsen (bvb I3), duidt het getal links het aantal zitplaatsen en dit rechts het aantal ligplaatsen aan.

(25) Aanduiding in rode kleur van de plaats waar zich de afzonderingskraan van de automatische rem bevindt waarmee de remvoorzieningen bij toevallige schade buiten gebruik kunnen gesteld worden (foto's 7-13-14-22).

(26) Plaatsaanduiding der remopschriften: Het opschrift «REM» wordt in de twee landstalen aangebracht op het materiaal van de binnenlandse dienst (foto 28) en in 4 talen (Frans, Nederlands, Duits en Italiaans) op de RIC-rijtuigen (foto 26).

(27) Opschriften met betrekking tot de reminrichting (foto's 7-13-21-28). Zij maken de identificatie mogelijk van:
- het remregime: P: reizigersregime (6)
  G-P: gemengd regime reizigers-goederen.
- het type van de uitrusting.
- de efficiënte kenmerken van de remuitrusting.

Het remtype kan afgelezen worden van de beginletters van het fabrieksmerk. Men onderscheidt 2 categorieën:

1. - Automatische rem niet regelbaar bij de remlossing:

W	Westinghouse
K	Knorr

2. - Automatische rem, regelbaar bij het aansluiten en het lossen van de rem:

K-K	Kunze-Knorr
Dr	Drolshammer
Bo	Bozic
Hik	Hildebrand-Knorr
Bd	Breda
K-RL	Knorr met klep Rihoseck-Leuchter
W-RL	Westinghouse met klep Rihoseck-Leuchter
Ch	Charmille
O	Oerlikon
KE	Knorr type KE
WE	Westinghouse type E2A of E3
DK	Dako
WU	Westinghouse type U
WA	Westinghouse type P4a

De doeltreffendheidseigenschappen kan men aflezen van volgende symbolen:

geen			Rem «Reizigers». Rem-gewicht (7) begrepen tussen 105 % en 120 %.
R	(geel)	(6)	Snelle rem. Rem-gewicht begrepen tussen 121 % en 149 %.
◇R◇	(geel)	(6)	Snelle rem. Rem-gewicht begrepen tussen 150 % en 160 %.
◇R◇	(rood)	(6)	Snelle rem. Rem-gewicht hoger dan 160 % en remversneller.
Mg	(rood)		Magnetische rem op spoor.
A	(geel)		Automatisch-veranderlijke rem (autovariable) (8).
ep	(geel)		Rem met elektro-pneumatische bediening.
ep	(rood)		Loze leiding voor elektro-pneumatische rem.
Ⓓ	(geel)		Schijfrem.
RR	(geel)	(9)	Schijfrem met twee druktrappen.
Ⓚ	(geel)	(10)	Remschoenen in synthetisch materiaal i.p.v. het gebruikelijk gietijzer, wordt niet toegepast op de rijtuigen uitgerust met schijfremmen.

(6) De letter «R» alleenstaande of in samenhang R + Mg, is voldoende om een rem van het reizigersregime te herkennen, zelfs indien de letter P niet in de lettergroep voorkomt.

(7) Het rem-gewicht kenmerkt de remkracht van een rijtuig. Bij definitie is het gelijk aan het eigen gewicht van het rijtuig (100 %) wanneer het rijdend aan een snelheid van 100 km/uur tot stand kan komen op een afstand van 530 meter in rechte en vlakke lijn. Het rem-gewicht kan dus meer bedragen dan het eigen gewicht indien de remafstand lager is dan 530 meter en omgekeerd.
Het rem-gewicht wordt uitgedrukt in remtonnen en in % van het gewicht van het rijtuig.

(8) De automatisch-veranderlijke rem heeft de eigenschap automatisch de druk te wijzigen in funktie van de snelheid. Men weet inderdaad dat de wrijvingscoëfficiënt van een gietijzeren remblok op het wiel afneemt, wanneer de snelheid toeneemt, vandaar een minder afdoende remkracht bij hoge snelheid voor een zelfde uitgeoefende druk.

(9) Uitsluitend op sommige buitenlandse rijtuigen.

(10) Of © op sommige buitenlandse rijtuigen.

(28) Kleine witte vertikale band, 25 mm breed die de plaats aangeeft van de spuier voor het lossen van de rem (foto 7).

(29) Twee boven elkaar staande cijferwaarden, respektievelijk de lengte van het rijtuigen buiten buffer en de afstand tussen de bogiespillen (foto's 7 en 13). Het laatste teken op de bogie zelf aangebracht (foto 29) of op een rijtuig met twee assen, duidt dan de afstand aan tussen de assen.

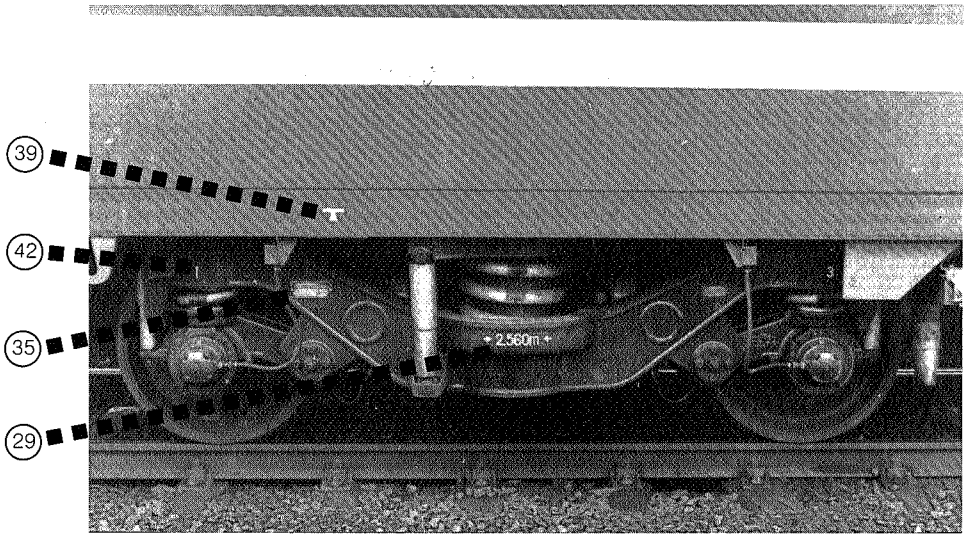


FOTO 29
(G. Close)

(30) Datum van het laatste bezoek aan de werkplaats en de opgave hiervan (foto's 8 en 13). De RIC laat twee vormen van aanduidingen toe, hetzij de drie vakjes geschikt in de hoogte (vorm aangenomen door de NMBS), hetzij geschikt in de lengte.

(31) Aanvullende aanduidingen betreffende het onderhoud van het rijtuig. Twee regimes zijn in voege bij de NMBS. Het oud regime, is afgebeeld op foto 8. Het kader behelst de hiernavolgende inlichtingen:

- datum van de laatste herstelling (RE/IS) en naam van de werkplaats die de herstelling uitvoerde;
- datum van het laatste groot nazicht en vermelding van de werkplaats;
- smeringsperiodiciteit in station;
- datum van de laatste smering;
- periodiciteit van de smering langs de smeerpot;
- merk of datum ervan;
- aanduiding van de onderhoudspost in station;
- onderhoudscategorie bepaald door de dagelijks door het rijtuig gemiddeld afgelegde kilometers.

Wat betreft het nieuwe regime, dit wordt toegepast op de rijtuigentypes I4 - I5 - I6 - M2 - M4 - Dms, alsook geleidelijk, naar gelang hun modernisering op de rijtuigen K2 en K3 (foto 13). Het kader 31 geeft alsdan volgende inlichtingen:

- datum van de laatstge volledige schouwing (VC/VS) en aanduiding van de onderhoudspost die het heeft uitgevoerd;
- datum van de laatste volledige algemene schouwing (GVG/VAS) en aanduiding van de werkplaats;
- datum van het laatste groot onderhoud (R2) en aanduiding van de werkplaats;
- datum van de laatste herstelling (R3-R4) en aanduiding van de werkplaats.

(32) Datum van de laatste volledige herschildering van de kast, aangebracht op de kopwanden (zie foto 30).

(33) Vakje voor etiket (zwart vakje met ivoren kader). Plaats waar de materieelschouwers (12) de etiketten kleven waarop de vastgestelde schade wordt vermeld (foto's 8-13-19).

(34) Bijzondere kenmerken van de waterreservoirs voor de WC's en wastafels (foto's 3-5-8).

- Wit vierkant met groene ring: rijtuig met stoomverwarming gebouwd vóór 1939. Bij zeer koud weer kunnen de reservoirs bevriezen, zelfs wanneer het rijtuig verwarmd wordt.
- Wit vierkant met gele ring: bevriezen is onmogelijk
- Wit vierkant met gele schijf: het voertuig mag in de open lucht blijven staan tot 12 uur na het stopzetten van de verwarming zonder bevriezingsgevaar en dit tot een buitentemperatuur van −10° C.
- Witte rechthoek, gele ring en letter «e»: dit teken gaat samen met het wit vierkant met groene ring. Het wordt toegepast op sommige rijtuigen I1 met gemengde verwarming. Het betekent dat er geen bevriezingsgevaar is wanneer de elektrische verwarming ingeschakeld is.

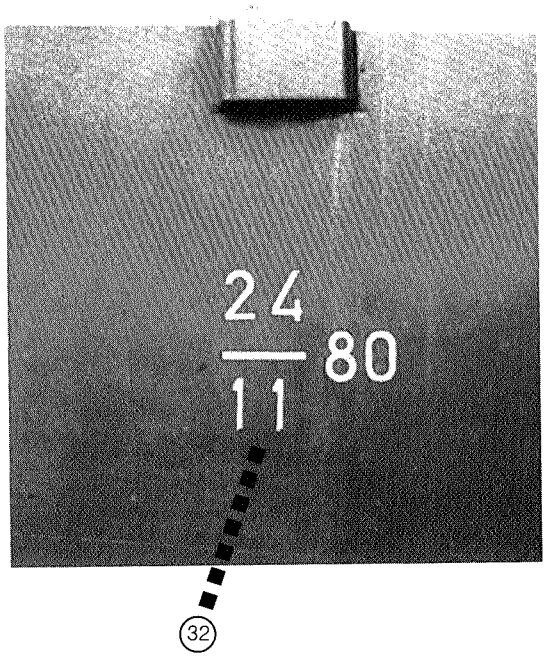


FOTO 30 (M. Thiry)

Wanneer de reservoirs drinkbaar water bevatten worden de vullingsdopjes in licht blauwe kleur geverfd. In de onmiddellijke nabijheid wordt de vermelding «drinkbaar water» in de vier reeds vermelde talen aangebracht.

(35) Plaat van de bouwer. Vermeldt meestal de naam of het kenwoord van de bouwer van het rijtuig, alsook het bouwjaar. Een gelijksoortige plaat wordt op de bogies aangebracht (foto 29).

(36) Aanduiding van de dichtstbijgelegen toegang tot de handrembediening of tot het toestel zelf (foto's 3 en 9).

(37) Het teken «PNEUM» voorkomend in de nabijheid van het UIC nummer duidt de rijtuigen aan voorzien van bogies met pneumatische ophanging (foto 23).

(38) Voor de nieuwe rijtuigen: einddatum van de waarborg. Wanneer de waarborgtermijn verstreken is, wordt deze aantekening nutteloos en wordt ze niet meer herhaald, wanneer het rijtuig naar de werkplaats moet voor schilderwerken (foto's 14 en 31).

(39) Aanduiding van de steunpunten voor lichting van de kast (foto 29).

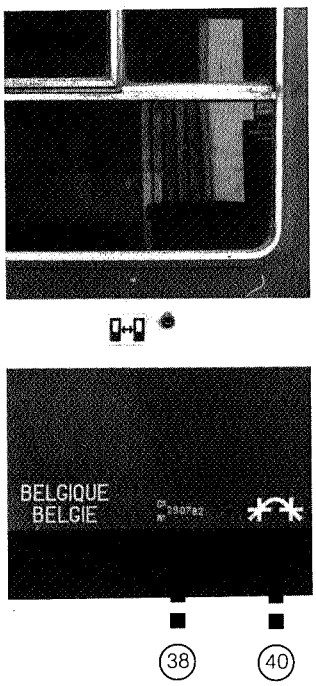


FOTO 31 (G. Close)

(12) Schouwer: agent met dienst in de voorname stations van het net, belast met het schouwen van het materiaal, met de voorgeschreven remproeven en met de kleine onderhouds- en herstelwerken.

(40) Verbods- of beperkingsteken tot het overrijden van de rangeerheuvels (foto 31). Dit teken wordt aangebracht op de rijtuigen waarvan de afstand tussen de bogiespillen de oorzaak kan worden van schade aan de spoortoestellen of aan het rijtuig zelf, of nog wanneer het rijtuig is uitgerust met speciale apparaten die het rangeren door heuvelen verbieden.
Deze beschikking is veralgemeend geworden voor het geheel van het reizigersmaterieel.

(41) Draagvermogen van de bagagewagens of van de bagageafdeling bij de gemengde rijtuigen (foto 32).

(42) Nummering van de assen op het onderstel van de bogies ter hoogte van elk wiel (foto 29).

(43) Gevaarsteken, aangebracht op de rustdoos van de elektrische verwarmingskoppelaar (foto 18), op de koffers van accumulatoren (foto 23), alsook op zeker materieel ter hoogte van de toegangen naar de hoger gelegen plaatsen (aanrakingsgevaar met de bovenleiding).

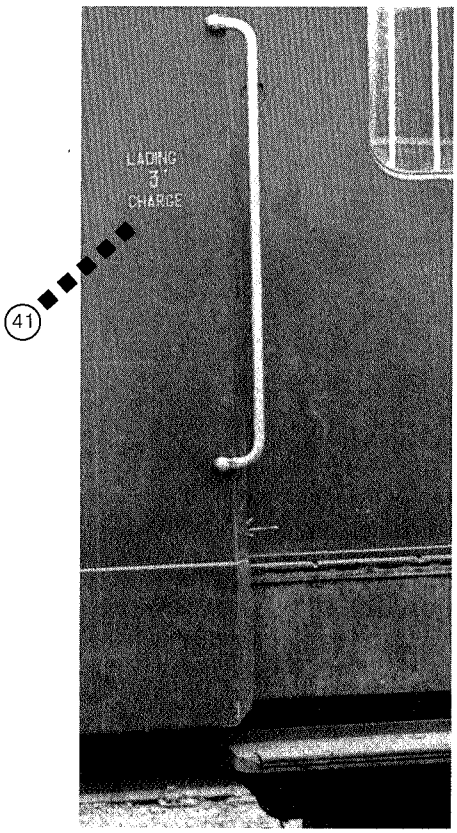


FOTO 32 (G. Close)

o
o o

Laten we het hier houden bij deze zeker niet volledige opsomming van merktekens voor reizigersrijtuigen.
Het is vanzelfsprekend dat sommige speciale rijtuigen heel specifieke kentekens dragen. Vermelden we hier nog:

- de posthoorn aangebracht op de postwagens. We herinneren eraan dat die wagens eigendom zijn van de Regie der Posterijen. De NMBS verzekert het onderhoud ervan volgens de bepalingen van bijzondere overeenkomsten;
- het symbool van een gesloten briefomslag voor aanduiding van de postbus van diezelfde wagens. Elke reiziger kan vanaf het perron zijn briefwisseling in deze bus stoppen, indien hij toevallig zo'n wagen tegenkomt;
- voor de rijtuigen wier dynamo nog steeds met een drijfriem wordt aangedreven, de lengte ervan;
- het nummer van de bogies;
- soort vastzetting van de rollagers van de rijassen;

enz...

Iemand die aandachtig toekijkt zal zeker, en dan vooral op vreemd materieel, kentekens en opschriften waarnemen, die in dit hoofdstuk niet werden vermeld. Wat het Belgisch materieel, onderwerp van deze uiteenzetting, betreft, durven de auteurs nochtans hopen de lezer te hebben geholpen tot een betere identificering van onze rijtuigen.

LE

MATERIEL

AVERTISSEMENT - CONVENTIONS.

La deuxième partie de l'ouvrage s'attache à la description technique du matériel. Chaque type de voiture y est évoqué, sous ses différents aménagements. Pour chacun d'eux figurent un schéma, une fiche des caractéristiques principales et des photos. Les tableaux de numérotation qui font suite à la description de chaque type de véhicule donnent davantage d'informations quant aux effectifs originaux, à l'évolution des aménagements et aux numérotations successives.

Sous peine de se voir confronté avec d'apparentes contradictions, le lecteur doit garder en mémoire un certain nombre de conventions que les auteurs ont arbitrairement établies.

Chaque fois que cette façon de faire était logique et compréhensible, les auteurs ont adopté la terminologie et les abréviations en usage à la SNCB. Dans les cas contraires, le symbole ✡ attirera l'attention du lecteur.

A de multiples égards, il est nécessaire de distinguer l'ancien régime des trois classes, qui est resté en vigueur jusqu'en 1956. Pour ce, les aménagements de ce régime sont caractérisés par des lettres minuscules, accompagnées éventuellement du nombre de compartiments.
Ainsi :

- ✡ a4b5 *voiture mixte à 4 compartiments de 1e et 5 de 2e classe*
- ✡ c11 *voiture de 3e classe à 11 compartiments*
- ✡ c5p *voiture mixte à 5 compartiments de 3e classe et fourgon à bagages*

Le régime actuel des deux classes est identifié en utilisant le code des lettres majuscules en vigueur à la SNCB. Si besoin, le nombre de compartiments est encore indiqué comme ci-avant. Par exemple :

- A *voiture de 1e classe*
- B *voiture de 2e classe*
- A8D *voiture mixte à 8 compartiments de 1e classe avec fourgon*

Il convient de noter que le nombre de compartiments pris en considération est bien le nombre total, toute partie de compartiment étant comptée pour un entier. ✡

La date de mise en service figurant dans les tableaux de numérotation est celle d'entrée en exploitation du véhicule. Il ne s'agit donc pas de la date de sortie d'usine. Un véhicule soumis aux essais de réception peut en conséquence être aperçu sur le réseau avant la date de sa mise en service officielle. Un exemple en est illustré à la page 263.

Les dates de mise hors service sont celles des procès-verbaux actant les décisions de la Commission de Réforme de la SNCB. Cette commission ne siégeant pas en permanence, le retrait officiel du service est parfois notablement postérieur à la suspension du roulement du véhicule considéré. Un véhicule réformé de sa fontion principale connaît parfois un second souffle dans une autre fonction, après transformation plus ou moins importante effectuée généralement dans les ateliers de la SNCB. C'est le cas de la plupart des unités classées dans la rubrique «Matériel spécial». La colonne «Remarques» des tableaux de numérotation indique succinctement la fonction nouvelle de ces voitures réformées, la date de mise hors service ne s'appliquant qu'à la fonction première.

Les effectifs mentionnés aux fiches de caractéristiques sont donnés au 30-6-85. Lorsqu'un matériel n'existe plus à cette date, soit qu'il ait été définitivement amorti, soit qu'il ait subi des modifications fondamentales le classant dans une autre rubrique, la mention «effectif» est alors barrée d'un trait.

La numérotation SNCB est la plus récente attribuée au matériel en question. Elle caractérise l'extension maximale de la série de voitures considérée. Il se peut donc que le chiffre de l'effectif soit inférieur à celui que le lecteur pourrait être amené à déduire de l'étendue de la numérotation.

Dans un but d'allègement, les numéros UIC à douze chiffres figurant aux fiches de caractéristiques sont amputés du chiffre d'auto-contrôle, celui-ci ne comportant en soi aucune signification particulière. Le lecteur curieux de cet élément pourra toujours se référer aux tableaux de numérotation.

Les impressions en caractères italiques se rapportent à des situations anciennes qui ont cessé d'être. Souvent aussi on utilisera le préfixe «ex» pour rappeler l'origine d'un matériel qui a évolué, ou d'un aménagement qui a subi des modifications.

Les schémas sont publiés sans souci particulier de l'échelle de réduction, celle-ci étant néanmoins sensiblement constante tout au long de l'ouvrage.

Lorsque plusieurs schémas figurent les états successifs d'un même matériel, les caractéristiques données à la fiche se rapportent toujours à l'état le plus récent.

Le matériel dont la Compagnie Internationale des Wagons-Lits est propriétaire subit fréquemment des mutations entre réseaux exploitants. Seules sont reprises dans le présent ouvrage les voitures qui, au 31-12-82, étaient immatriculées en Belgique (numéro UIC 88).

Le nombre de places assises des voitures mixtes est double . Le premier nombre se rapporte aux compartiments de 1e classe, le second à ceux de 2e classe. Une convention similaire est appliquée aux voitures-couchettes, où les deux nombres désignent respectivement les places assises (position de jour) et les couchettes (position de nuit). Lorsqu'il en existe, le nombre de strapontins est indiqué sous forme d'addition (places assises + strapontins).

Il sera souvent fait mention d'une sonorisation dite «partielle». Ce vocable s'applique à des véhicules équipés d'une infrastructure complète au niveau du câblage et des interconnexions, mais dépourvus de haut-parleurs, amplificateurs, atténuateurs, etc... La SNCB en prévoit néanmoins l'installation ultérieure.

Les bogies constituent l'élément ayant subi, au cours de la vie d'un véhicule, les modifications les plus nombreuses, ceci généralement dans le double but d'accroître le confort et la vitesse. Le type de bogie mentionné à la fiche de caractéristiques est le plus récent équipant ou ayant équipé le matériel. A la fin de l'ouvrage, le lecteur découvrira un «catalogue» des principaux types de bogies, ainsi que les types de voitures qui en sont ou en ont été munis.

Les photos représentent en général le matériel sous son aspect le plus courant. Des particularités non mentionnées peuvent être observées sur certaines unités ou à certaines époques.

Les noms de lieux sont orthographiés dans la langue locale. En ce qui concerne les gares bruxelloises, les conventions suivantes sont appliquées :

Bru M/Z	*Bruxelles-Midi*
Bru N	*Bruxelles-Nord*
Bru Pl/KE	*Bruxelles-Petite-Ile*
Scha'rbeek	*Schaerbeek*
Forest V	*Forest voitures*

LE MATERIEL D'ORIGINE ALLEMANDE.

A l'issue du conflit mondial de 1940-45, le matériel allemand abandonné sur notre territoire par l'occupant, fut considéré comme prise de guerre et incorporé au parc national. Mais contrairement à la situation de 1919, il s'agissait cette fois de véhicules assez disparates, dont certains furent d'ailleurs restitués à l'Allemagne au début des années '50.

L'état précaire des archives de la SNCB, que les auteurs ont eu le privilège de pouvoir consulter, traduit assez le caractère trouble des années qui suivirent l'occupation. Il convient d'admettre que notre société est loin de disposer de tous les renseignements de nature à dresser, dans le cadre du présent ouvrage, une situation précise des effectifs, origine et utilisation du matériel acquis.

Aussi, les tableaux relatifs au matériel de l'ancienne DRG n'ont-ils d'autre prétention que de recenser la majorité connue des voitures et fourgons incorporés dans le parc commercial de la SNCB, dans le but de mettre à la disposition des amateurs les seuls renseignements encore disponibles. C'est pourquoi les véhicules à caisse de bois y sont évoqués au même titre que ceux entièrement métalliques. Les premiers étaient en principe immatriculés dans la série 88000, les autres l'étant dans la série 87000.

Les auteurs seraient heureux de recevoir tout renseignement complémentaire de nature à lever les lacunes nombreuses que comporte l'état de leurs connaissances en matière de voitures allemandes à bogies.

ABREVIATIONS ET SYMBOLES.

AC	:	*Atelier Central (Cuesmes)*
AM	:	*automotrice*
CFV3V	:	*Chemin de Fer à Vapeur des 3 Vallées (Mariembourg-Treignes)*
CHV	:	*atelier de réparation des voitures (Schaerbeek par ex.)*
CP	:	*fourgon affectué au transport de colis postaux*
CW	:	*Atelier Central (Mechelen)*
DB	:	*chemins de fer de la République fédérale d'Allemagne*
DRG	:	*chemins de fer allemands du Reich*
GV	:	*fourgon affecté au transport de colis à grande vitesse*
HV	:	*voiture à voyageurs*
KPEV	:	*chemins de fer de l'Etat prussien*
MAV	:	*chemins de fer de l'Etat hongrois*
MSTB	:	*«Museum Stroomtrein der Twee Bruggen» (Vilvoorde)*
NR/V	:	*véhicule non recensé en 1945, considéré comme disparu*
RAW	:	*remorque d'autorail*
RRD/TDD	:	*voiture adaptée à l'utilisation en rames réversibles à traction diesel*
RRE/TDE	:	*voiture adaptée à l'utilisation en rames réversibles à traction électrique*
RRD/TDD M2	:	*voiture M1 pour rames réversibles diesel, en composition mixte avec des voitures M2*
RRE/TDE M1	:	*voiture M2 pour rames réversibles, soit électriques en composition homogène M2, soit diesel en composition mixte M1 + M2*
~~RRD/TDD~~	:	*voiture qui n'est plus adaptée au service des rames réversibles*
PW	:	*fourgon (appellation générale)*

TES : *Train-Ecole de la signalisation*
TTZ : *«Toeristische Trein Zolder»*
WL : *Wagon-Lits (CIWL)*
WR : *Wagon-Restaurant (CIWL)*
? : *absence de renseignements*
→ : *lire «jusqu'à»*
• : *renvoi aux tableaux de numérotation*
✡ : *terminologie, abréviation ou convention non officielle*

Les systèmes de chauffage sont définis aux fiches de caractéristiques au moyen des symboles ci-après:

A : *chauffage autonome*
C : *climatisation*
E : *chauffage électrique pour toutes tensions*
E3 : *chauffage électrique à 3000 V courant continu uniquement*
P : *air pulsé*
R : *radiateurs*
V : *vapeur*

Divers autres équipements de moindre importance sont également mentionnés:

: *sonorisation partielle*
: *sonorisation complète*
: *éclairage à commande centralisée*
: *portes automatiques à commande centralisée*
: *freins à disques*

Les tableaux de numérotation précisent, en abrégé, les noms des constructeurs de matériel. On en trouvera ci-après les dénominations complètes:

ABR : *Ateliers Belges Réunis (Familleureux)*
AFB : *SA Anglo-Franco-Belge des Ateliers de la Croyère, Seneffe et Godarville (La Croyère)*
Baume et Marpent : *SA Baume et Marpent (Morlanwelz)*
BN : *SA La Brugeoise et Nivelles (Brugge et Nivelles)*
Braine-le-Comte : *SA Usines de Braine-le-Comte*
Brugeoise : *SA La Brugeoise et Nicaise & Delcuve (Brugge)*
SA Constructions Ferroviaires et Métalliques (Brugge)
CCC : *SA Compagnie Centrale de Construction (Haine St.-Pierre)*
CFC : *SA Constructions Ferroviaires du Centre (Familleureux)*
CW Mechelen : *Atelier Central SNCB (Mechelen)*
Energie : *SA Energie (Marcinelle)*
Enghien : *SA Société Métallurgique d'Enghien-S.-Eloi (Enghien et Manage)*
Familleureux : *SA des Ateliers de Construction de Familleureux*
Germain : *SA Ateliers Germain (Monceau-sur-Sambre)*
Godarville : *SA des Ateliers de Godarville*
La Dyle : *SA des Ateliers de la Dyle (Leuven)*
La Hestre : *SA Grosses Forges et Usines de la Hestre (Haine-S.-Pierre)*
Le Roeulx : *SA Usines et Fonderies du Roeulx*
Nivelles : *SA Les Ateliers Métallurgiques (Nivelles)*
Ragheno : *SA Usines Ragheno (Mechelen)*
Seneffe : *SA des Ateliers de Seneffe*

HET

MATERIEEL

WAARSCHUWING - OVEREENKOMSTEN.

Het tweede deel van dit werk handelt over de technische beschrijving van het materieel. Elk rijtuigtype wordt er beschreven met zijn diverse inrichtingen. Voor elk rijtuig is er een schema, een fiche met de voornaamste kenmerken en foto's. De nummeringstabellen die volgen op de beschrijving van elk rijtuig, geven nog meer inlichtingen aangaande de oorsprong, de evolutie van de inrichtingen en de opeenvolgende nummeringen.

Om niet geconfronteerd te worden met in het oog springende tegenstellingen, is het nodig dat de lezer voor ogen houdt dat de auteurs vooraf een zeker aantal conventies arbitrair hebben vastgelegd.

Telkens deze handelswijze logisch en verstaanbaar leek, hebben de auteurs de terminologie en de afkortingen in gebruik bij de NMBS overgenomen. In de andere gevallen zal de aandacht van de lezer getrokken worden door het sterretjesymbool ✡.

In vele opzichten is het nodig het oude regime van de 3 klassen, in voege tot in 1956, te onderscheiden. Daarom worden de inrichtingen van dit regime aangegeven door heel kleine letters met eventueel daarbij het aantal afdelingen of coupés.
Aldus:

✡ a4b5 gemengd rijtuig met 4 afdelingen van 1ste en 5 van 2de klasse
✡ c11 rijtuig van 3de klasse met 11 afdelingen
✡ c5p gemengd rijtuig met 5 afdelingen van 3de klasse en bagagewagen

Het huidig 2 klassenregime wordt aangeduid door de hoofdlettercodes in gebruik bij de NMBS. Zo nodig wordt daarbij nog het aantal afdelingen aangegeven, zoals hiervoor aangeduid.
bijvoorbeeld:

A rijtuig 1ste klasse
B rijtuig 2e klasse
A8D gemengd rijtuig met 8 afdelingen 1ste klasse met bagagewagen

Er dient te worden opgemerkt dat het aantal in aanmerking genomen afdelingen, het totaal aantal afdelingen is, daar elk deel van een compartiment als één geheel wordt geteld. ✡

De datum van indienststelling, voorkomend op de nummeringstabel, is deze van ingebruikneming van het rijtuig. Het is dus niet de datum waarop het rijtuig de bouwplaats verliet.

Een rijtuig, dat proefritten moet afleggen vooraleer het wordt aangenomen kan men dus op het spoor zien rijden vóór de datum van zijn officiële indienstneming. Een voorbeeld hiervan is afgebeeld op blz.

De datum van buitengebruikstelling is deze voorkomend op de proces-verbaal waarin de beslissingen van de hervormingscommissie van de NMBS voorkomen. Daar deze commissie niet permanent vergadert is de officiële datum van buitengebruikstelling soms veel later dan deze van de afkeuring van het bewuste rijtuig. Een rijtuig, afgekeurd voor wat betreft zijn hoofdfunktie kent soms een nieuwe opbloei in een andere funktie, na een min of meer belangrijke omvorming in de werkplaatsen van de NMBS. Dit is het geval voor het merendeel der rijtuigen geklasseerd in de rubriek «speciaal materieel». De kolom «opmerkingen» van de nummeringstabel duidt in het kort de nieuwe funktie van deze hervormde rijtuigen aan, terwijl de datum van buitengebruikstelling enkel betrekking heeft op de vroegere funktie.

Het aantal effektieven op de fiches met kenmerken worden gegeven op datum van 30/06/1985. Indien een rijtuig op die datum niet meer bestaat, hetzij dat het definitief werd afgeschreven, hetzij dat het fundamentele wijzigingen heeft ondergaan, waarbij het in een andere funktie wordt geklasseerd, wordt de vermelding «werkelijk aantal eenheden» doorstreept.
De nummering van de NMBS is de meest recente welke aan het bewust materieel wordt gegeven. Zij vermeldt duidelijk de maximale uitbreiding van de beschouwde rijtuigenserie. Het kan dus voorkomen dat het cijfer van het werkelijk aantal eenheden kleiner is dan dit dat de lezer zou kunnen afleiden uit de uitgebreide nummering.

Om het minder zwaar te maken worden de UIC nummers met 12 cijfers die op de fiches met kenmerken voorkomen ontdaan van het cijfer voor auto-controle dat op zichzelf geen enkel speciale betekenis heeft. De nieuwsgierige lezer die hierin interesse zou hebben, kan dit element steeds terugvinden in de nummeringstabellen.

De afdrukken in cursiefschrift hebben betrekking op vroegere nu niet meer bestaande toestanden. Dikwijls wordt ook het voorzetsel «ex» gebruikt om de oorsprong van een geëvolueerd rijtuig aan te duiden, of van een inrichting die wijzigingen heeft ondergaan.

De schema's worden gepubliceerd zonder speciale aandacht voor de reductieschaal, die niettemin vrijwel konstant blijft in de opeenvolgende bladzijden.

Wanneer verscheidene schema's van een zelfde rijtuig de opeenvolgende staten weergeven dan hebben de op de fiche voorkomende kenmerken steeds betrekking op de meest recente toestand.

Het materieel, eigendom van de «Compagnie Internationale des Wagons-Lits» wordt dikwijls tussen de uitbatende maatschappijen uitgewisseld. In dit werk worden alleen de rijtuigen in België ingeschreven op 31/12/82 opgenomen (nummer UIC 88).

Het getal van de zitplaatsen in de gemengde rijtuigen bestaat uit 2 cijfers. Het eerste heeft betrekking op de afdeling van de 1ste klasse, het 2de op deze van 2de klasse. Er bestaat een zelfde overeenkomst voor de rijtuigen met ligplaatsen, waar de 2 getallen respektievelijk de zitplaatsen (dagopstelling) en de ligplaatsen (nachtopstelling) aanduiden. Wanneer er klapstoelen zijn wordt hun aantal onder de vorm van een optelling weergegeven (zitplaatsen + klapstoelen).

Er zal dikwijls melding gemaakt worden van een zogenoemde «gedeeltelijke» sonorisatie. Deze omschrijving is van toepassing op de rijtuigen met een complete infrastructuur op het niveau van kablering, en tussen verbindingen, maar niet voorzien van luidsprekers, versterkers, verzwakkers, enz... De NMBS voorziet niettemin de opstelling van deze uitrusting op latere datum.

De bogies zijn de elementen die tijdens de levensloop van de rijtuigen de meeste wijzigingen hebben ondergaan meestal met het dubbel doel het komfort en de snelheid te verhogen.
Het bogietype, weergegeven in de fiche met kenmerken, is het meest recente type thans gebruikt of laatst in gebruik op het materieel.
Op het einde van dit werk vindt de lezer een catalogus bogietypes, en de rijtuigentypes die ermee uitgerust zijn of uitgerust werden.

De foto's tonen in het algemeen het materieel in zijn meest voorkomend aspekt. Niet vermelde bijzonderheden zijn soms te zien op sommige eenheden of op sommige tijdstippen.

De plaatsnamen worden in de lokale taal geschreven. Voor de stations van het Brusselse worden volgende overeenkomsten nagekomen:

Bru M/Z	Brussel-Zuid
Bru N	Brussel-Noord
Bru PI/KE	Brussel-Klein-Eiland
Scha'rbeek	Schaarbeek
Vorst R	Vorst rijtuigen

HET MATERIEEL VAN DUITSE OORSPRONG.

Op het einde van de wereldoorlog 1940/1945, zoals dit ook het geval was voor ons net in 1919, werd er aan de NMBS, ten titel van oorlogsschade een dotatie rijtuigen van de «Deutsche Reichsbahn» toegekend. Deze keer ging het om een nogal grote verscheidenheid van rijtuigen waarvan sommige trouwens in het begin van de jaren 1950 aan Duitsland werden teruggegeven.

De hachelijke staat van het NMBS-archief, dat door de auteurs van dit werk mocht worden ingekeken, geeft een nogal duidelijk beeld van de verwarde toestand gedurende de jaren volgend op de wapenstilstand van 1945.

We moeten vaststellen dat onze maatschappij niet over alle inlichtingen beschikt die van aard zijn om binnen het kader van dit werk, een juiste toestand te geven betreffende het werkelijk aantal, de oorsprong en het gebruik van het verworven materieel.
De tabellen betreffende het materieel van de vroegere DRG hebben dan ook enkel tot doel de meeste rijtuigen en bagagewagens, opgenomen in het commercieel park van de NMBS op te tellen, dit om de enkel nog voorhanden zijnde inlichtingen ter beschikking te stellen van de geïnteresseerden. Daarom ook worden de rijtuigen met houten geraamte op dezelfde wijze als deze met volledig metalen geraamte beschreven.
De eerste zijn principieel ingeschreven in de serie 88000, de andere in de serie 87000.

De auteurs zouden het erg op prijs stellen alle bijkomende inlichtingen te mogen ontvangen ten einde de talrijke leemten in hun kennis op het gebied van de Duitse bogierijtuigen aan te vullen.

AFKORTINGEN EN SYMBOLEN.

AC	:	centrale werkplaats (Cuesmes)
AM	:	motorstel
CFV3V	:	«Chemin de Fer à Vapeur des 3 Vallées» (Mariembourg-Treignes)
CHV	:	werkplaats voor herstelling der rijtuigen (bv. Schaarbeek)
CP	:	bagagewagen voor het transport van postpakketten
CW	:	centrale werkplaats (Mechelen)
DB	:	spoorwegen van de Duitse Bondsrepubliek
DRG	:	spoorwegen van het «Reich» (Rijk)
GV	:	bagagewagen voor het vervoer tegen grote snelheid van paketten
HV	:	reizigersrijtuig
KPEV	:	spoorwegen van de Pruisische staat
MAV	:	spoorwegen van de Hongaarse staat
MSTB	:	Museum Stroomtrein der Twee Bruggen (Vilvoorde)
NR/V	:	in 1945 niet geteld en als verdwenen beschouwd rijtuig
RAW	:	gesleept door autorail
RRD/TDD	:	rijtuig voor gebruik in trek - duwstellen met dieseltraktie
RRE/TDE	:	rijtuig voor gebruik in trek - duwstellen met elektrische traktie
RRD/TDD M2	:	rijtuig M1 voor diesel trek - duwstellen, in gemengde samenstelling met M2 rijtuigen
RRE/TDE M1	:	rijtuig M2 voor trek - duwstellen, ofwel elektrische met homogene samenstelling M2, ofwel diesel in gemengde samenstelling M1 + M2
~~RRD/TDD~~	:	rijtuig dat niet meer aangepast is voor trek - duwstellen
PW	:	bagagewagen (algemene aanduiding)

TES : schooltrein ES
TTZ : «Toeristische Trein Zolder»
WL : slaapwagen (CIWL)
WR : restauratiewagen (CIWL)
? : inlichtingen ontbreken
→ : betekent «tot»
• : verwijzing naar de nummeringstabel
✡ : niet officiële terminologie of afkortingen

De verwarmingssystemen worden beschreven in elke fiche met kenmerken bij middel van volgende symbolen:

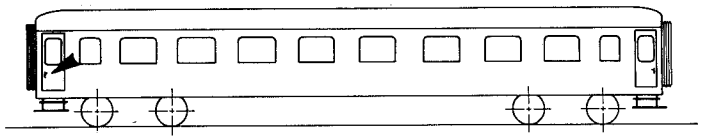
A : autonome verwarming
C : voorziening airconditioning
E : elektrische verwarming, alle spanningen
E3 : elektrische verwarming, enkel 3000V gelijkstroom
P : vewarming met gestuwde lucht
R : verwarming met radiatoren
V : verwarming met stoom

Verscheidene andere uitrustingen van minder belang zijn eveneens vermeld:

: gedeeltelijke sonorisatie
: volledige sonorisatie
: verlichting met gecentraliseerde bediening
: automatische deuren met gecentraliseerde bediening
: schijfremmen

De genummerde tabellen bepalen, in afkorting, de namen van de bouwers van het materieel. Hierna vindt men de volledige omschrijving:

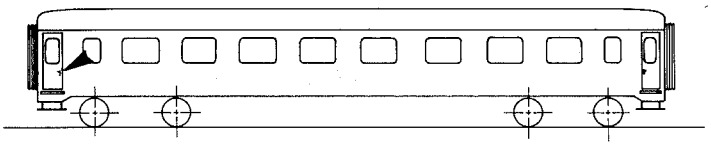
ABR : Ateliers Belges Réunis (Famillleureux)
AFB : SA Anglo-Franco-Belge des Ateliers de la Croyère, Seneffe et Godarville (La Croyère)
Baume et Marpent : SA Baume et Marpent (Morlanwelz)
BN : SA La Brugeoise et Nivelles (Brugge en Nivelles)
Braine-le-Comte : SA Usines de Braine-le-Comte
Brugeoise : SA La Brugeoise et Nicaise & Delcuve (Brugge)
NV Spoorwegmateriaal en Metaalconstructies (Brugge)
CCC : SA Compagnie Centrale de Construction (Haine St.-Pierre)
CFC : SA Constructions Ferroviaires du Centre (Famillleureux)
CW Mechelen : Centrale werkplaats (Mechelen)
Energie : SA Energie (Marcinelle)
Enghien : SA Société Métallurgique d'Enghien-S.-Eloi (Enghien en Manage)
Famillleureux : SA des Ateliers de Construction de Famillleureux
Germain : SA Ateliers Germain (Monceau-sur-Sambre)
Godarville : SA des Ateliers de Godarville
La Dyle : SA des Ateliers de la Dyle (Leuven)
La Hestre : SA Grosses Forges et Usines de la Hestre (Haine-S.-Pierre)
Le Roeulx : SA Usines et Fonderies du Roeulx
Nivelles : SA Les Ateliers Métallurgiques (Nivelles)
Ragheno : SA Usines Ragheno (Mechelen)
Seneffe : SA des Ateliers de Seneffe



I1

- *portes s'ouvrant vers l'extérieur*/deuren die naar buiten openen.
- *poignées des portes vers les extrémités de la voiture*/deurklink gericht naar het uiteinde van het rijtuig.

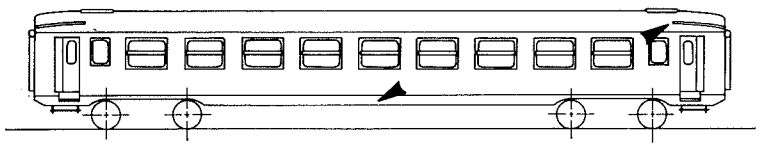
p./blz. 59



I2

- *portes s'ouvrant vers l'intérieur*/deuren die naar binnen openen.
- *poignées des portes vers le centre de la voiture*/deurklink gericht naar het midden van het rijtuig.

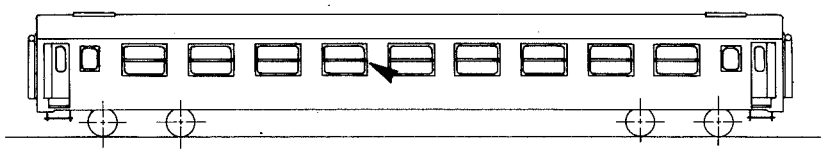
p./blz. 74



I3

- *jupes de bas de caisse*/rokken van de onderkast.
- *larmiers de toiture*/dakdruipgoten.

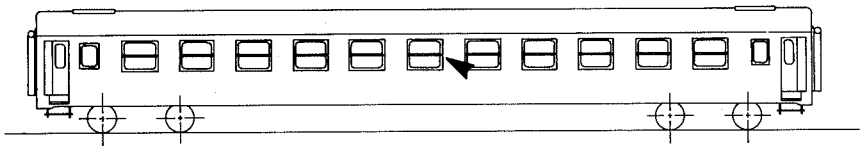
p./blz. 84



I4

- *9 ou 10 baies de fenêtres)*/ 9 of 10 vensteropeningen).

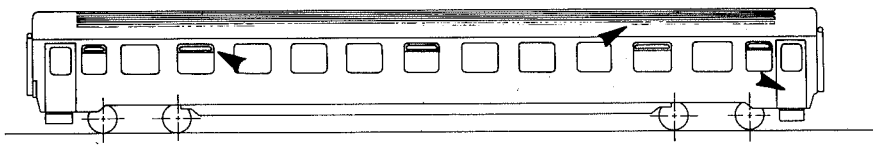
p./blz. 88



I5

- *uniquement 2e cl.-couchettes (11 baies de fenêtres)*/ uitsluitend 1de kl.-ligplaatsen (11 vensteropeningen).

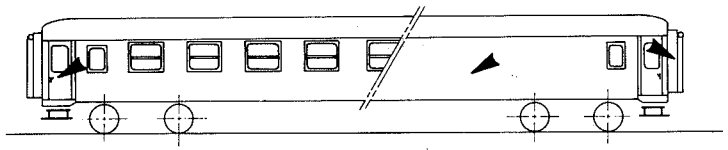
p./blz. 98



I6

- *toiture nervurée*/geribd dak.
- *fenêtres à imposte*/vensters met uitstekende rand.
- *portes louvoyantes à un seul panneau*/zwenkdeuren met één enkel paneel.

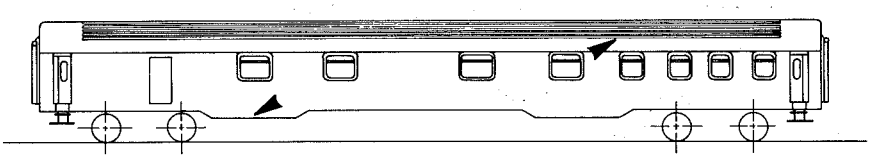
p./blz. 102



SR1

- *portières comme I1*/deuren zoals I1.
- *tunnel d'intercommunication*/tussenverbindingstunnel.
- *un long-pan aveugle*/een lange blinde zijwand.

p./blz. 358



SR2

- *renforts de bas de caisse*/ versterkte bagagewagenkast.
- *toiture nervurée*/geribd dak.

p./blz. 360

POUR LES IDENTIFIER ...

OM ZE TE INDENTIFICEREN ...

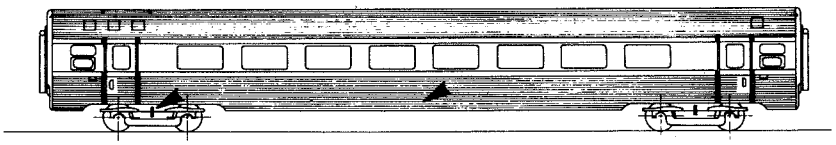
L'éventail des voitures utilisées sur les lignes du réseau belge est relativement vaste. De plus, certains modèles, issus souvent d'un même «moule», sont à ce point semblables qu'il devient malaisé, pour le non-initié, d'en identifier le type exact du premier coup d'oeil. Les silhouettes évoquées ici devraient permettre à l'amateur de repérer sûrement le véhicule qu'il a sous les yeux. En regard de chaque grande famille de voitures sont repérés succinctement ses caractères particuliers, ainsi que la page à partir de laquelle elle est évoquée.

De verschillende types van rijtuigen in gebruik op het Belgische net zijn nogal uitgebreid. Daarenboven zijn sommige modellen, dikwijls uit éénzelfde gietvorm zodanig op elkaar gelijkend, dat het voor de niet ingewijden moeilijk is het juiste type te identificeren bij de eerste oogopslag.
De hiernavolgende afbeeldingen moeten het de liefhebber toelaten met zekerheid het rijtuig dat hij onder ogen heeft te herkennen.
Ten overstaan van elke grote rijtuigensoort werden zijn voornaamste karakteristieken op bondige wijze vermeld. Het nummer van de bladzijde waarop dit rijtuig werd afgebeeld komt er ook op voor.

TEE 1964

- *caisse inox nervurée*/geribde romp in inox
- *bogies Y24*

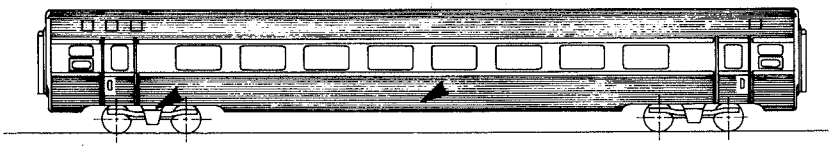
p./blz. 110



TEE 1974

- *caisse inox nervurée*/geribde romp in inox
- *bogies Y28E2*

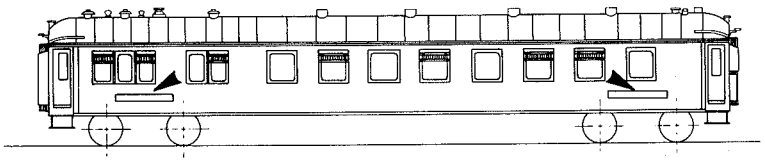
p./blz. 112



WR

- *inscription «VOITURE-RESTAURANT» en 4 langues*/opschrift «RESTAURATIE-RIJTUIG» in 4 talen.

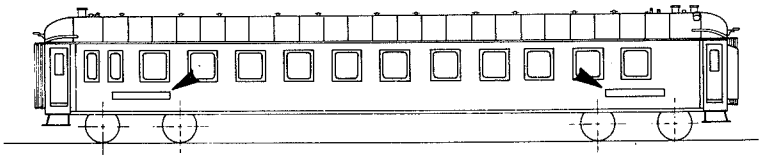
p./blz. 120



WL-U

- *inscription «VOITURE-LITS» en 4 langues*/opschrift «SLAAPWAGEN» in 4 talen.

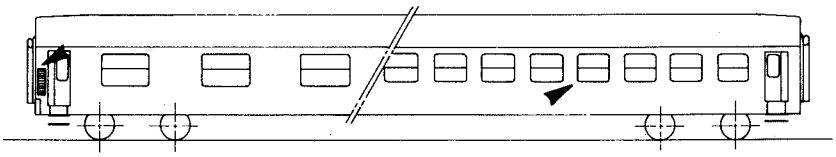
p./blz. 136



WL-MU

- *côté couloir: une grille à l'extrémité gauche de la caisse*/kant gang: een rooster op het linkeruiteinde van de kast.
- *côté compartiments: fenêtres en alignement*/kant afdelingen: vensters op één lijn.

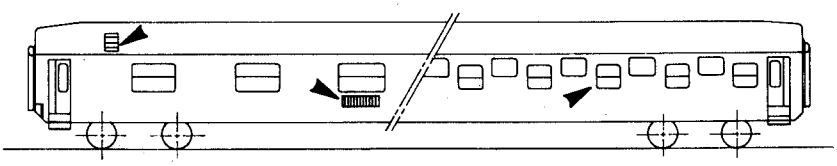
p./blz. 138

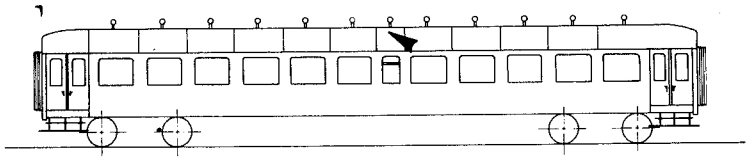


WL-T2

- *côté couloir: deux grilles, dont l'une en toiture et l'autre dans le long-pan*/kant gang: 2 roosters, het ene in het dak, het andere in de lange onderzijde.
- *côté compartiments: petites fenêtres en quinconce*/kant coupés: vensters in groepen geplaatst.

p./blz. 142

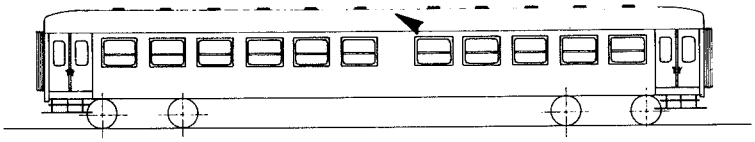




K1

- *toiture à goussets rivés avec aérateurs Torpedo*/dak met zichtbaar gespijkerde platen en «Torpedo» verluchters.

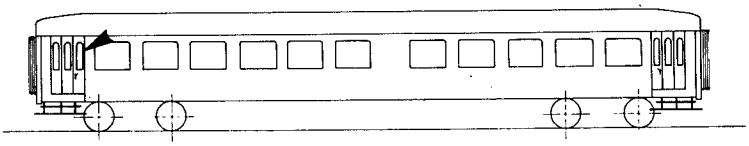
p./blz. 148



K3

- *toiture lisse avec aérateurs Schepens*/effen dak met «Schepens» verluchters.
- *uniquement 2e cl.*/uitsluitend 2de kl.

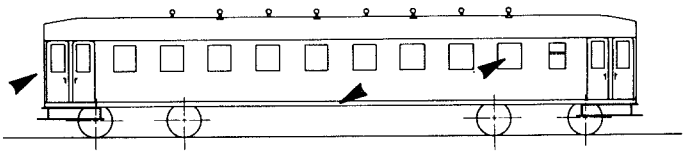
p./blz. 186



K2

- *portes pliantes à 3 vantaux*/plooideuren met 3 deurvleugels.
- *uniquement 2e cl. et mixte 2e cl.-fourgon* uitsluitend 2de kl. en gemengde 2de kl.-bagagewagen.

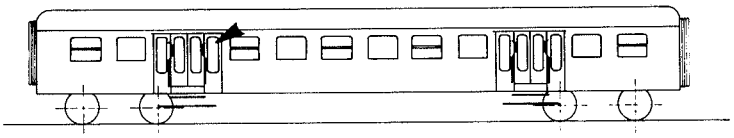
p./blz. 180



Ex DRG

- *chassis apparent*/zichtbaar onderstel.
- *baies de fenêtres anguleuses*/hoekige vensteropeningen.
- *pas de soufflets d'intercommunication*/geen vouwbalg voor tussenverbinding.

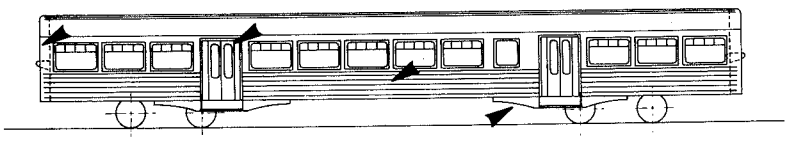
p./blz. 306



M1

- *portes en retrait à 2 vantaux coulissants*/inspringende schuifportieren met 2 deurvleugels.

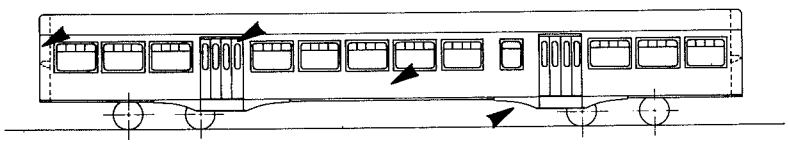
p./blz. 212



M2 proto

- *caisse nervurée*/geribde kast.
- *boucliers d'extrémités*/eindslotplaten.
- *deux vantaux de portes vitrés*/twee met ruiten voorziene deurvleugels.
- *renforts longs et courbes*/lange en gebogen versterkingen.

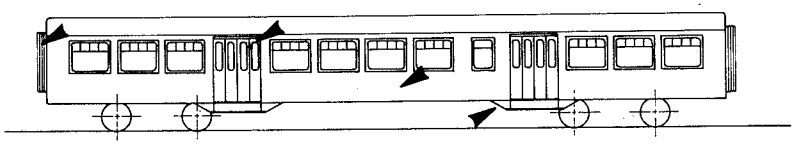
p./blz. 232



M3

- *caisse lisse*/effen kast.
- *boucliers d'extrémités*/eindslotplaten.
- *quatre vantaux de portes vitrés*/lange en gebogen versterkingen.
- *renforts longs et courbes*/lange en gebogen versterkingen.

p./blz. 256



M2

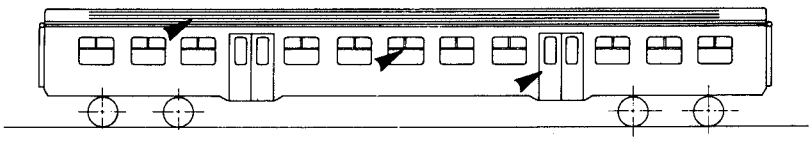
- *caisse lisse*/effen kast.
- *soufflets apparents*/zichtbare opplooibare vouwbalgen.
- *quatre vantaux de portes vitrés*/vier met ruiten voorziene deurvleugels.
- *renforts courts et droits*/korte en rechte versterkingen.

p./blz. 234

M4

- *toiture nervurée*/geribd dak.
- *portes à 2 vantaux*/deuren met 2 vleugels.
- *dessin particulier des fenêtres*/ speciale tekening der vensters.

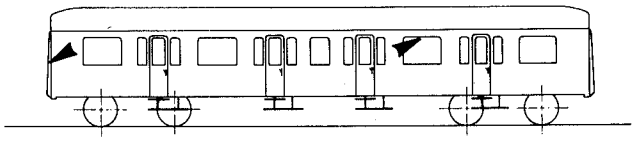
p./blz. 262



L

- *baies de fenêtres rectangulaires*/rechthoekige vensteropeningen.
- *pas de soufflets d'intercommunication*/geen vouwbalgen voor tussenverbinding.

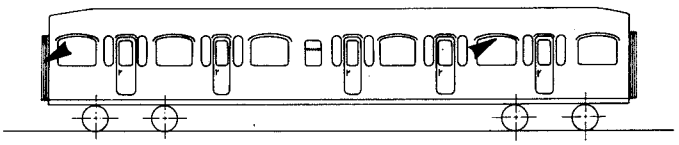
p./blz. 191



N

- *baies de fenêtres arrondies*/afgeronde vensteropeningen.
- *soufflets d'intercommunication*/vouwbalgen voor tussenverbinding.

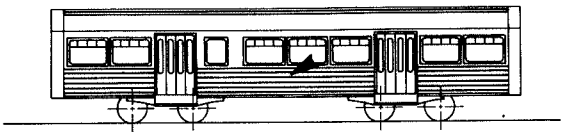
p./blz. 284



R

- *véhicule court à bogies*/kort rijtuig met bogies.
- *caisse nervurée*/geribde kast.
- *livrée verte*/groene kleur.

p./blz. 294



RAW 734 ✡

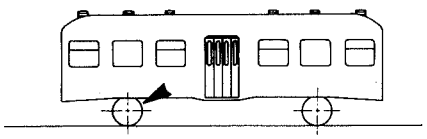
- *comme voiture R, mais livrée rouge et jaune*/ zoals rijtuig R, maar rode en gele kleur.

p./blz. 300

RAW 732 ✡

- *véhicule court à deux essieux*/kort rijtuig met 2 assen.
- *livrée rouge et jaune*/rode en gele kleur.

p./blz. 302

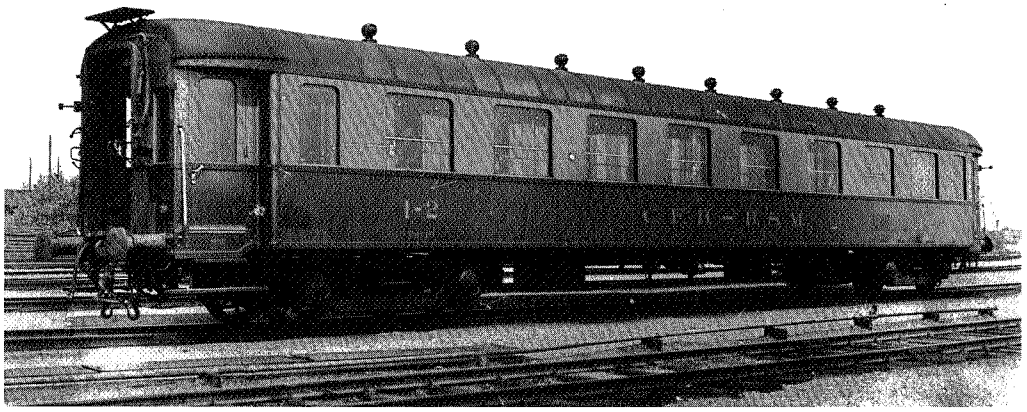


Dave-Nord 16-6-81
(M. Thiry)

LES INTERNATIONALES

—

DE INTERNATIONALE RIJTUIGEN



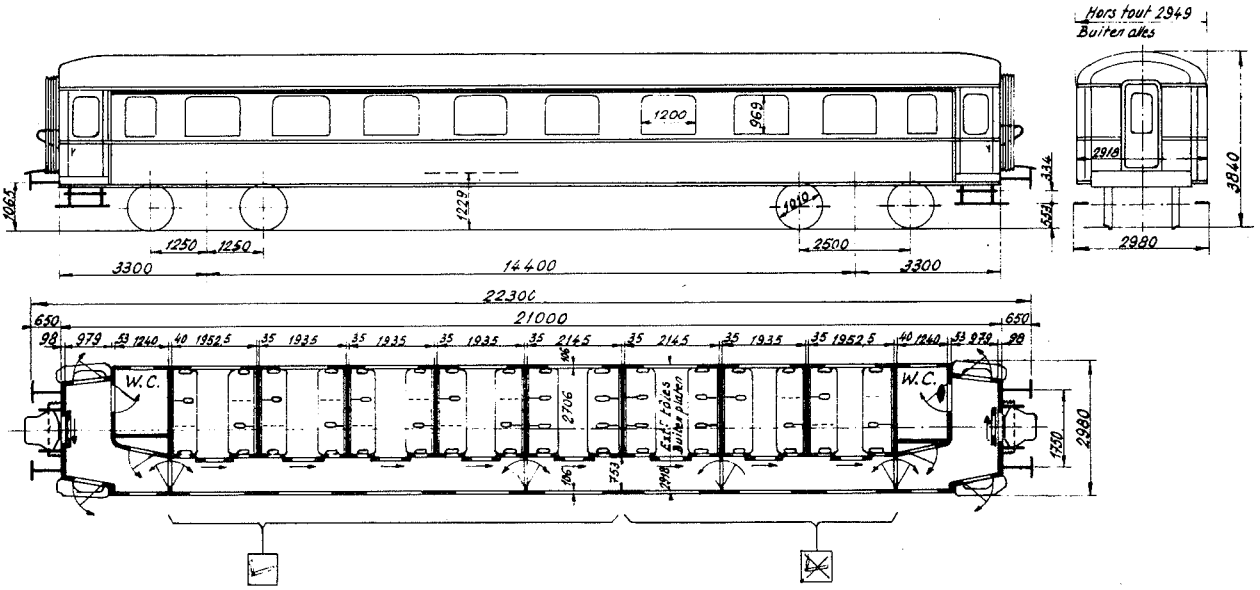
(*SNCB*/NMBS)

Dans son état d'origine, voiture I1 10102, unique exemplaire à caisse métallique entièrement soudée. Elle sera successivement immatriculée : 10002 en 1932
13301 en 1954
12201 en 1957

In zijn oorspronkelijke toestand prototype I1 10102, enig exemplaar met metalen kast volledig gelast. Het werd achtereenvolgens ingeschreven onder nummer : 10002 in 1932
13301 in 1954
12201 in 1957

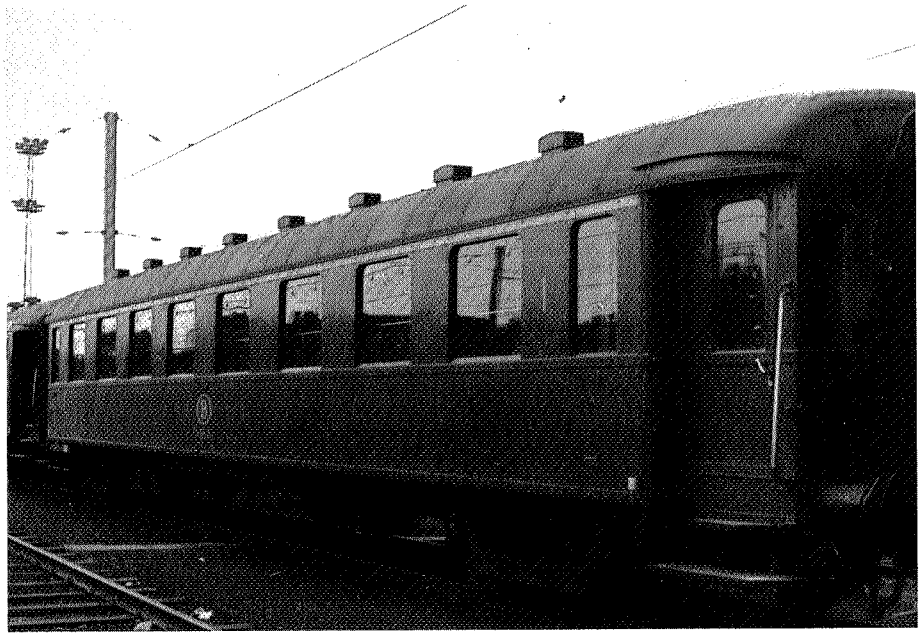
(*SNCB*/NMBS)

I1 - A8 ex a2b6



Scha'rbeek 10-6-72
(P. Auguste)

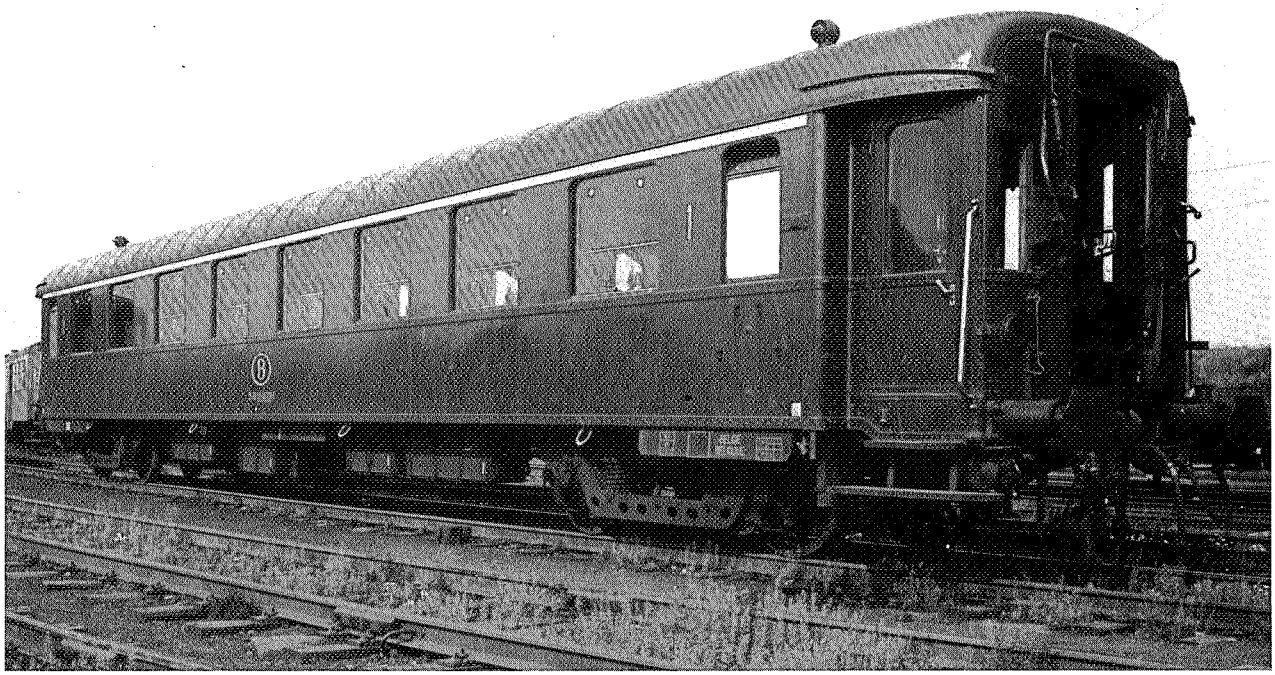
I1-A 11004



11001 → 11035	*N° SNCB* NMBS Nr	*N° UIC* UIC Nr	51 88 18 - 40 101 → 104 (1)
—	*EFFECTIF* EFFECTIEF	*VITESSE AUTOR.* TOEGEL. SNELHEID	140
49/54	*TARE/TONNAGE* TARRA/TONNENMAAT	*PL. ASSISES* ZITPLAATSEN	48
E R	*CHAUFFAGE* VERWARMING	*EQUIPEMENT* UITRUSTING	
8bis	*BOGIES TYPE* BOGIES TYPE	*ANNEE* BOUWJAAR	(2)•

(1) 11001 → 11004, ex 11001 - 11007 - 11009 - 11010•
4 unités encore en service lors de l'application de la numérotation UIC.
4 eenheden nog in dienst bij de toepassing van de UIC-nummering.

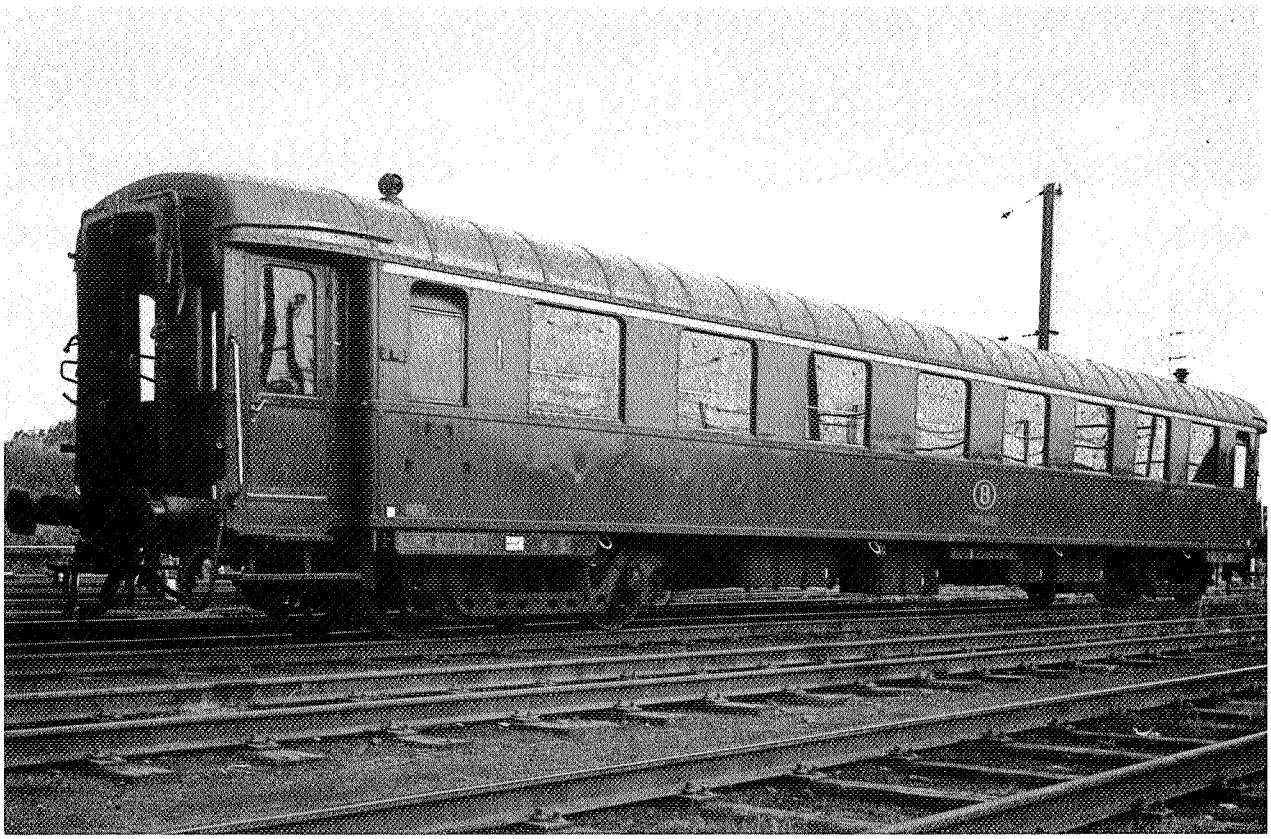
(2) 11001 → 11016 : 1939
11017 → 11035 : 1933



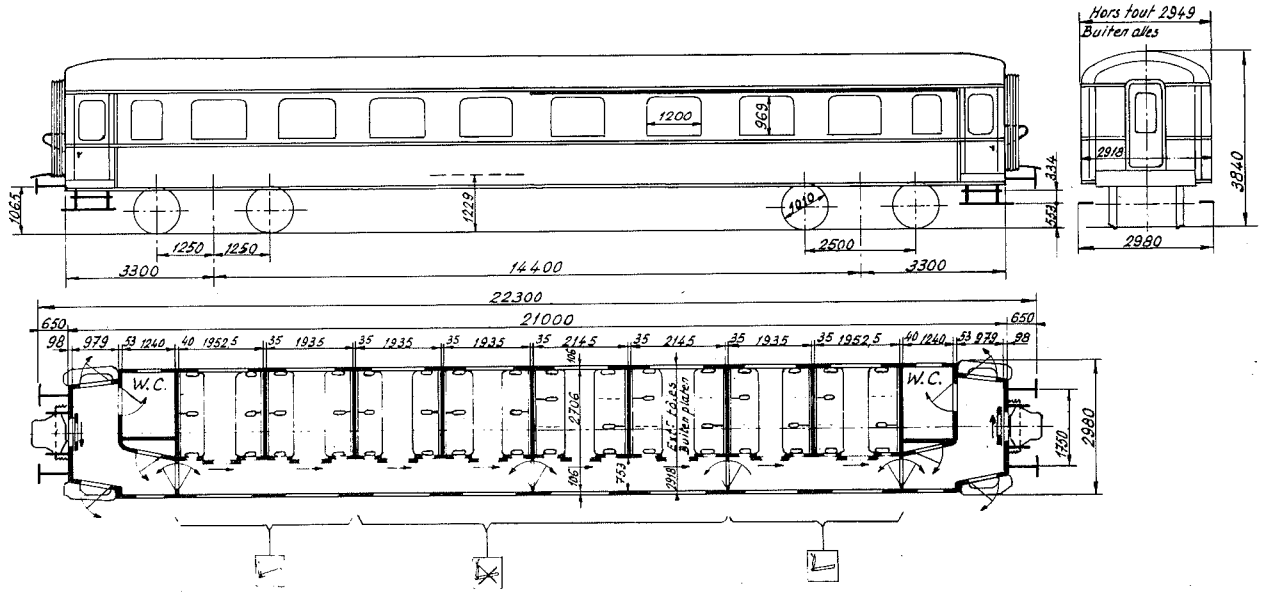
Deux vues de la voiture I1-A 11001.

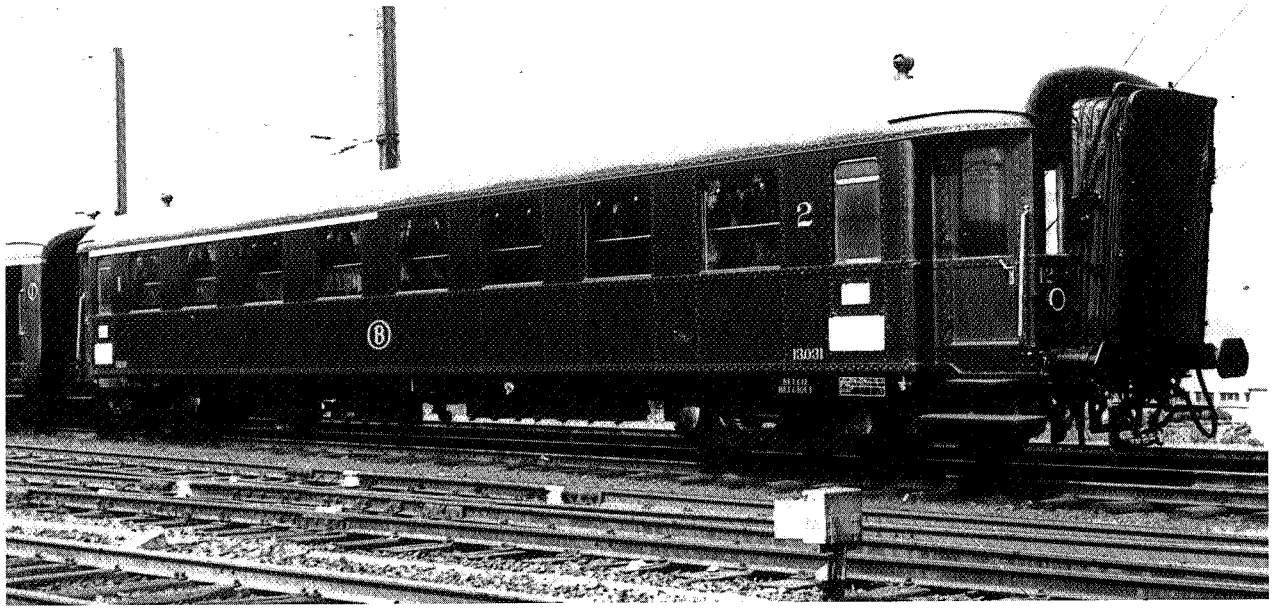
(*SNCB*/NMBS)

Twee afbeeldingen van het rijtuig I1-A 11001.



I1 - A4B4 ex a2b6



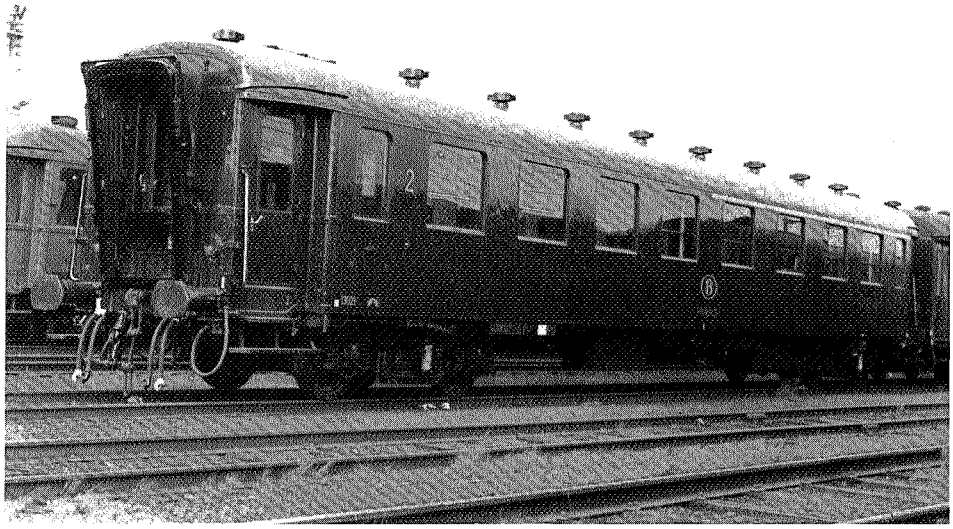


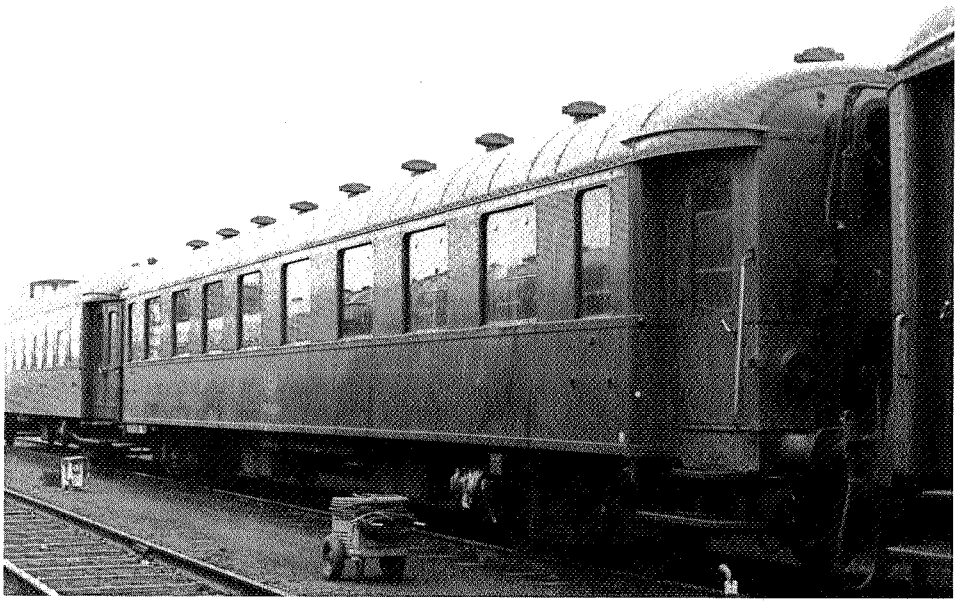
I1-AB 13031 (*SNCB*/NMBS)

13001 → 13040	*N° SNCB* NMBS Nr	*N° UIC* UIC Nr	51 88 38 - 40 101 → 125 (1)
9	*EFFECTIF* EFFECTIEF	*VITESSE AUTOR.* TOEGEL. SNELHEID	140
48/53	*TARE/TONNAGE* TARRA/TONNENMAAT	*PL. ASSISES* ZITPLAATSEN	24/32
V+E R	*CHAUFFAGE* VERWARMING	*EQUIPEMENT* UITRUSTING	
27	*BOGIES TYPE* BOGIES TYPE	*ANNEE* BOUWJAAR	•

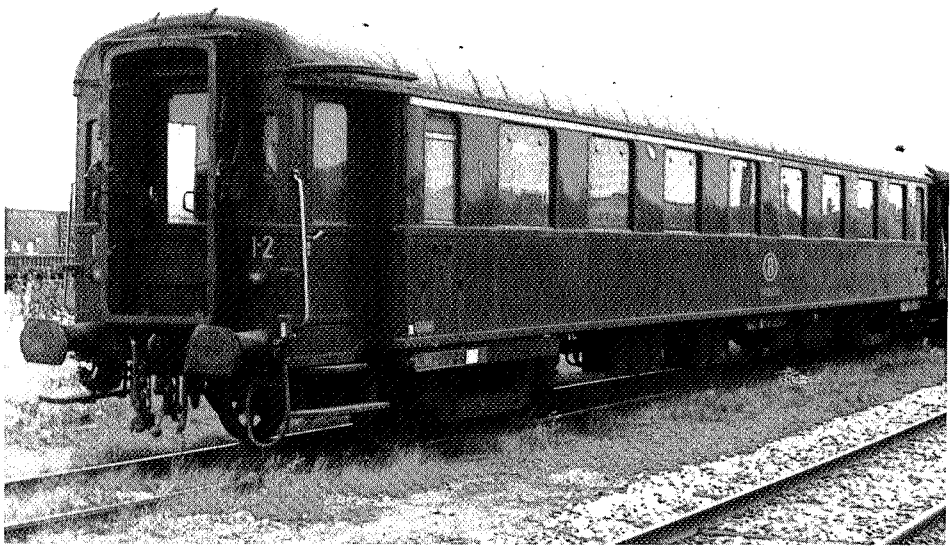
(1) *25 unités étaient encore en service lors de l'application de la numérotation UIC (13001 → 13025).*
25 eenheden bleven nog in dienst bij de toepassing van de UIC-nummering (13001 → 13025).

Mons 4-10-81
I1 13021
(M. Thiry)





Scha'rbeek 4-10-81
I1 13014
(M. Thiry)

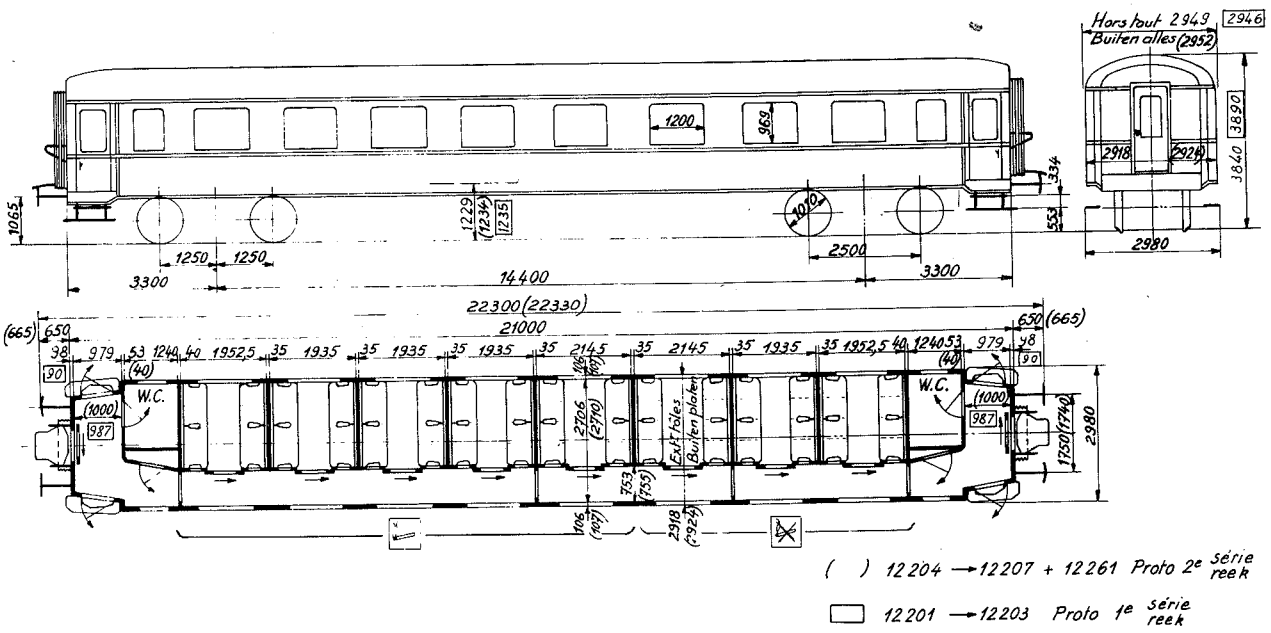


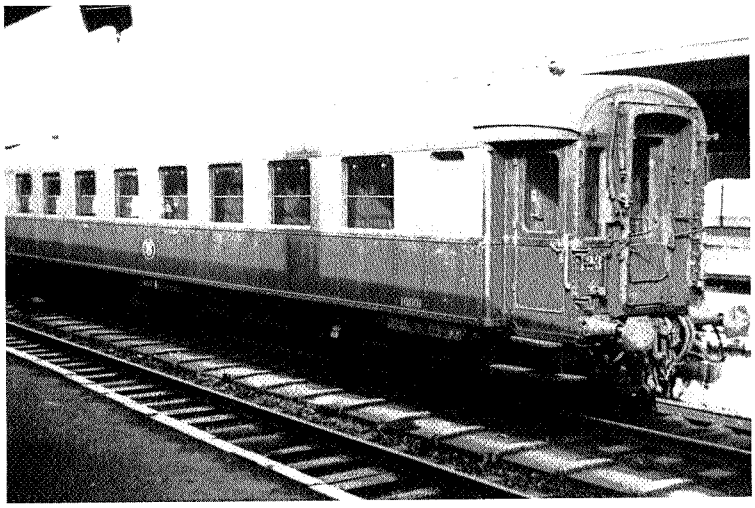
Scha'rbeek 21-7-71
I1 13008
(P. Auguste)

Deviendra 2e classe
n° 12268.

Zal 2de klasse worden
met nr 12268.

1 - B8 ex a2b6





Bru M/Z 18-7-53
(B. Dedoncker)

Les péripéties d'un matériel ...

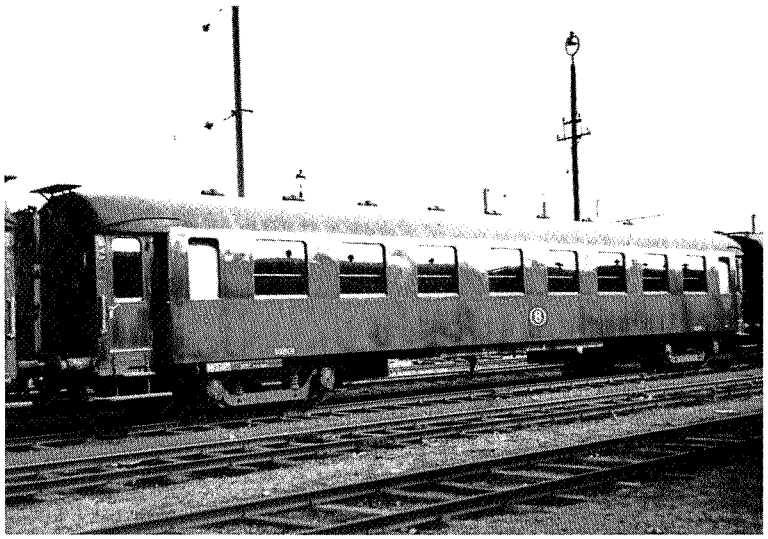
Construite en 1931 en tant que voiture mixte 1e/2e classe sous le n° 10009, un aménagement en fit en 1952 une voiture mixte à 3 classes (a1b3c4) immatriculée 16001 (photo)•.
Numérotée 18001 en 1954, elle devint 13001 en 1957 (régime des 2 classes A4B4), puis enfin 12261 dans son aménagement actuel de 2e classe (B8).

De wisselvalligheden van een rijtuig ...

In 1931 als gemengd rijtuig 1ste/2de klasse gebouwd en geclassificeerd onder nummer 10009, werd het na aanpassing in 1952 een gemengd rijtuig met 3 klassen (a1b3c4) ingeschreven 16001 (foto)•.
Genummerd 18001 in 1954 wordt het 13001 in 1957 (regime van de 2 klassen A4B4) en vervolgens uiteindelijk 12261 in zijn huidige 2de klasse inrichting (B8).

12201 → 12270	*N° SNCB* NMBS Nr	*N° UIC* UIC Nr	51 88 28 - 40 101 → 170 (1)
63	*EFFECTIF* EFFECTIEF	*VITESSE AUTOR.* TOEGEL. SNELHEID	140
47/52(1)	*TARE/TONNAGE* TARRA/TONNENMAAT	*PL. ASSISES* ZITPLAATSEN	64
V+E R	*CHAUFFAGE* VERWARMING	*EQUIPEMENT* UITRUSTING	
27	*BOGIES TYPE* BOGIES TYPE	*ANNEE* BOUWJAAR	•

(1) 48/54: 12261 → 12270.



Scha'rbeek 21-4-56
(B. Dedoncker)

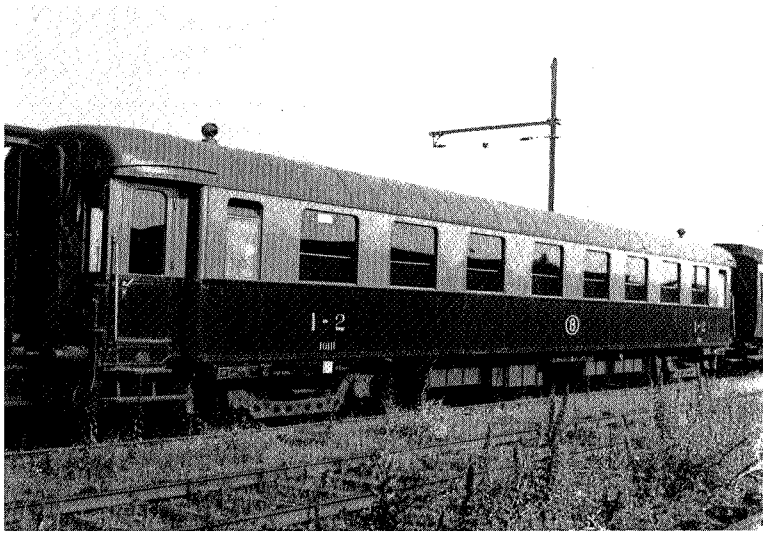
Voiture de 3e classe 13301.
Il s'agit du prototype à caisse soudée déjà illustré page 59.
Sera numérotée 12201 en 1957.

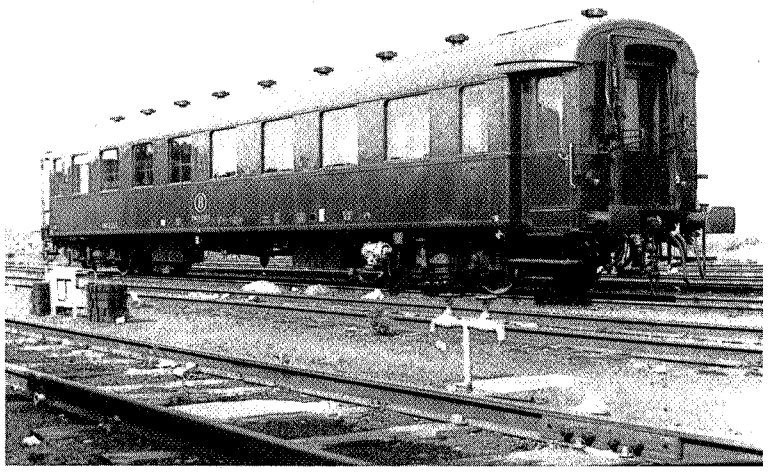
Rijtuig van de 3de klasse 13301.
Het betreft het reeds op blz. 59 afgebeelde prototype met volledig gelaste kast.
Zal in 1957 12201 als nummer krijgen.

Scha'rbeek 8-51
(ARBAC)

Voiture mixte 1e-2e classe, n° 10011, première unité de la série de construction de 1933•.
En 1954, elle sera convertie en 3e classe et immatriculée 13308.
Depuis 1957, elle porte le n° 12208 (2e classe).

Gemengd rijtuig 1ste-2de klasse, nr 10011 eerste eenheid van de reeks van het bouwjaar 1933•.
In 1954, wordt het omgebouwd voor 3de klasse en krijgt het nummer 13308.
Sinds 1957, draagt het het nummer 12208 (2de klasse).



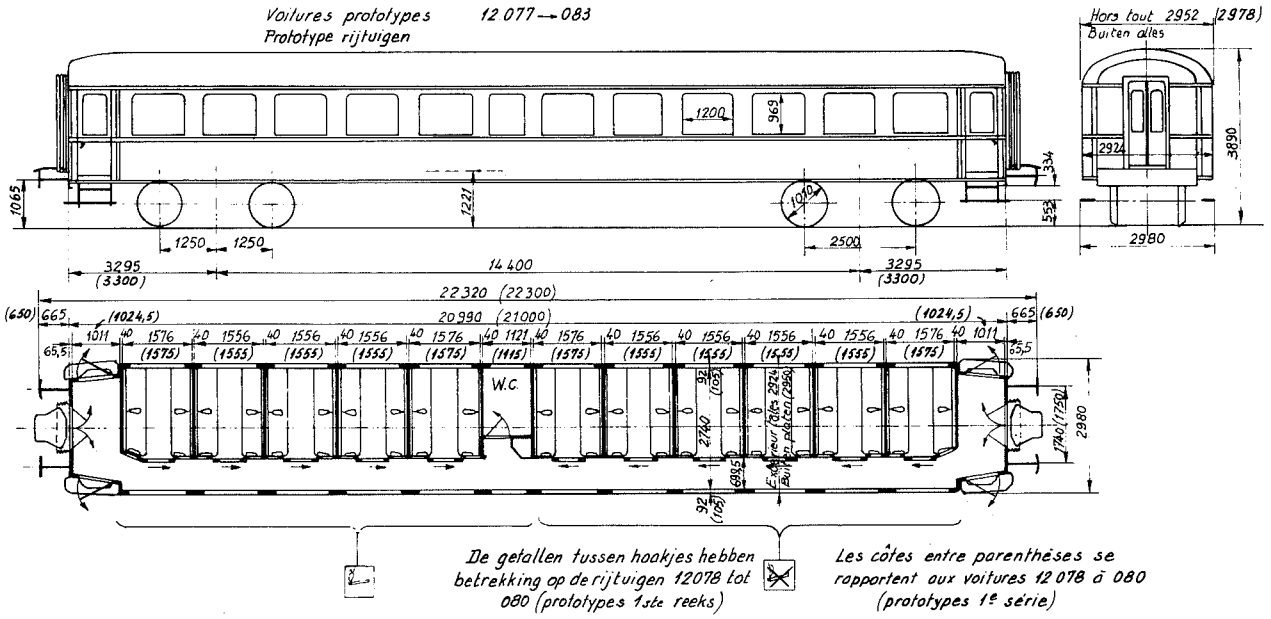


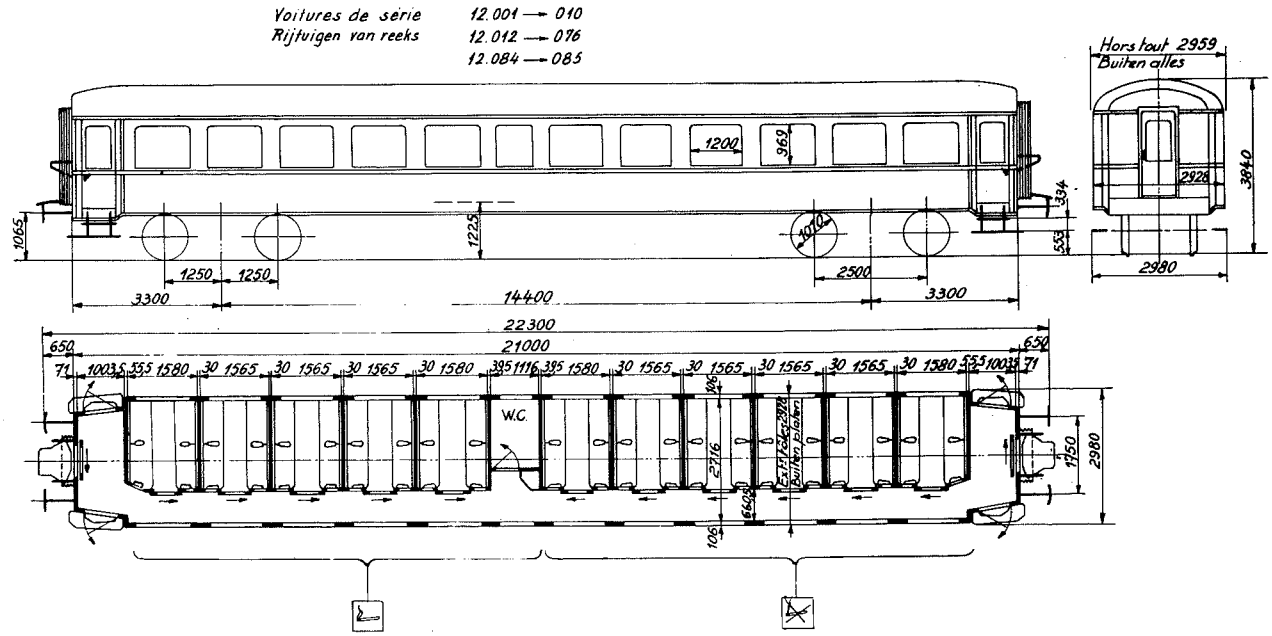
Scha'rbeek 22-7-84
(M. Thiry)

Etat actuel n° 12207 - 2e classe B8 d'un prototype de la 2e série.

Huidige toestand nr 12207 2de klasse B8 van een prototype van de 2de serie.

1 - B11 ex c11

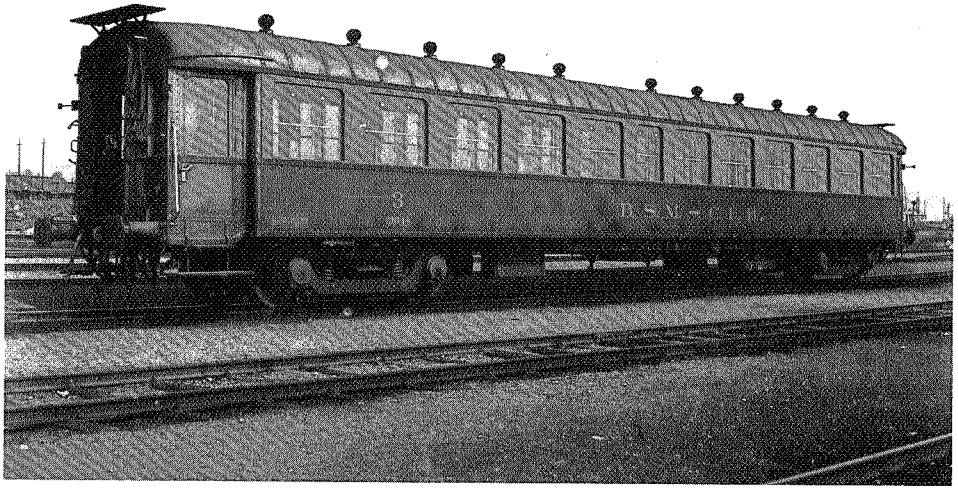




12001 → 12085 (1)	*N° SNCB* NMBS Nr	*N° UIC* UIC Nr	51 88 21 - 40 101 → 164 51 88 21 - 48 101 → 113 51 88 21 - 65 101 → 108 (2)
—	*EFFECTIF* EFFECTIEF	*VITESSE AUTOR.* TOEGEL. SNELHEID	140
45-48/50-53	*TARE/TONNAGE* TARRA/TONNENMAAT	*PL. ASSISES* ZITPLAATSEN	88
V + E (2) R	*CHAUFFAGE* VERWARMING	*EQUIPEMENT* UITRUSTING	
5 - 8 -8bis	*BOGIES TYPE* BOGIES TYPE	*ANNEE* BOUWJAAR	•

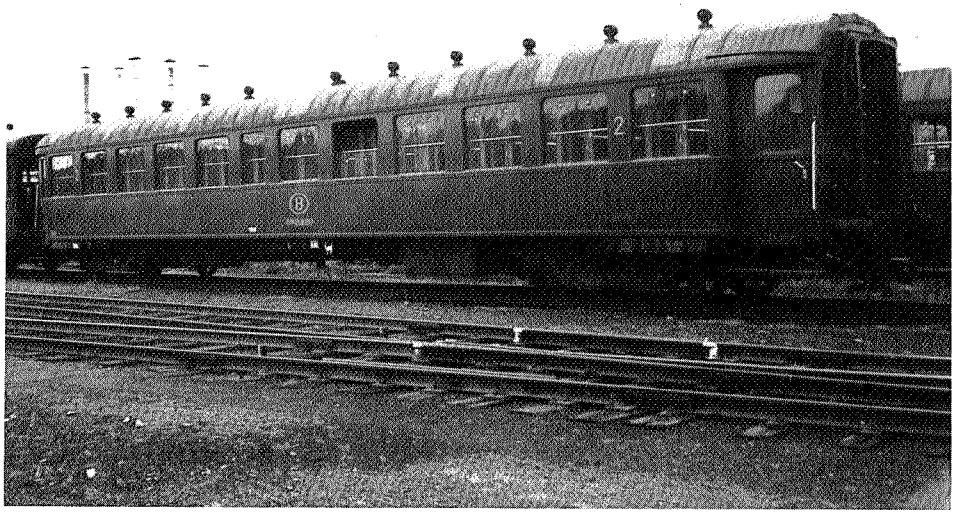
(1) 12011 = *aménagement particulier (voir page 68).*
speciale inrichting (zie bladzijde 68).

(2) *Lors de l'application de la numérotation UIC, il subsistait 8 unités non encore équipées du chauffage électrique.*
Bij de toepassing van de UIC nummering, bestonden nog 8 eenheden die nog niet uitgerust waren met elektrische verwarming.



I1 13048 de 3e classe, dans son état d'origine. Construite par les Usines Ragheno à Mechelen en 1934, cette voiture sera victime du conflit de 1940-45.
(*SNCB*/NMBS)

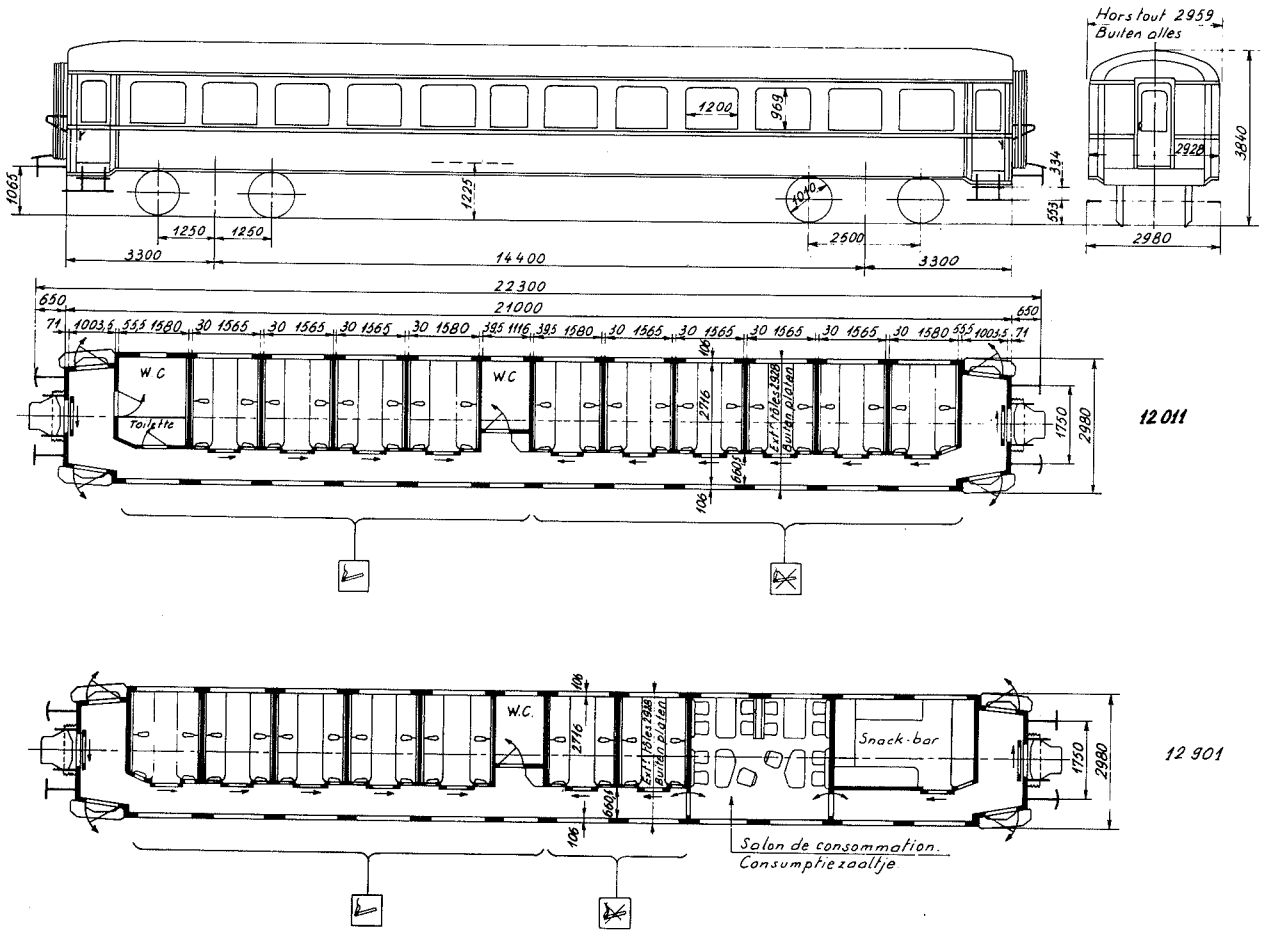
I1 13048 van de 3de klasse in zijn oorspronkelijke toestand.
Gebouwd door Usines Ragheno te Mechelen in 1934, wordt dit rijtuig één van de slachtoffers van wereldoorlog 1940-45.



Scha'rbeek 4-10-75
I1 12012
(M. Thiry)

I1-B11 12020
(*SNCB*/NMBS)

I1 - B10 - B7R ex c11

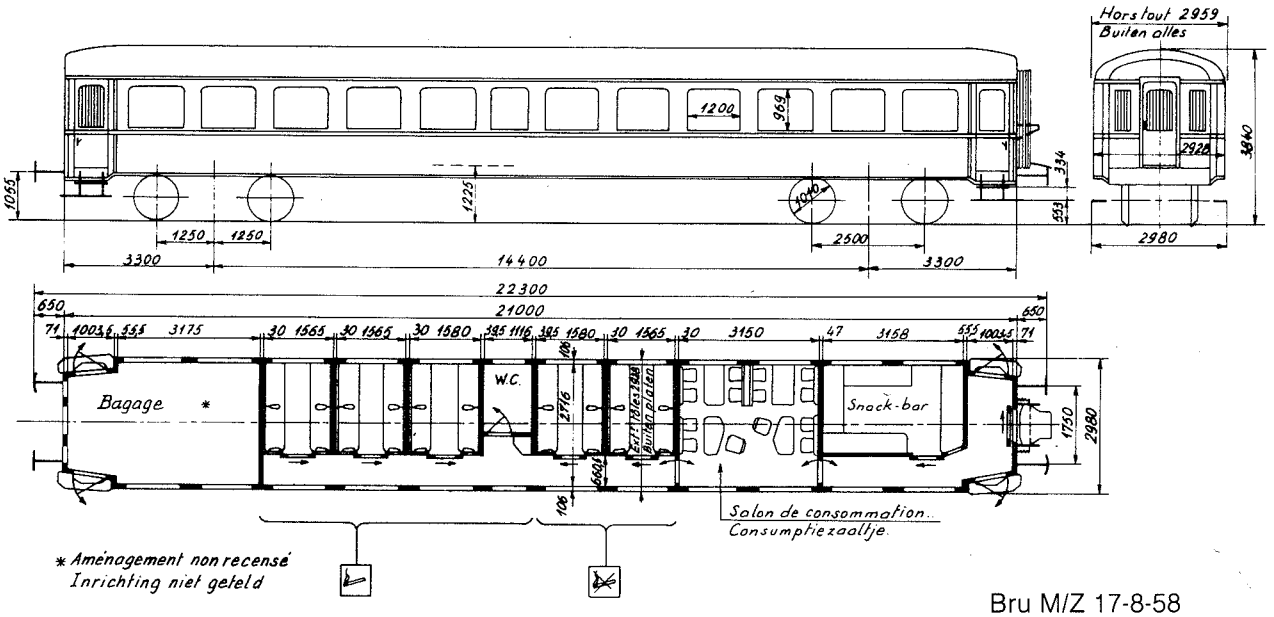


12011	*N° SNCB* NMBS Nr	*N° UIC* UIC Nr	51 88 20 - 40 103
—	*EFFECTIF* EFFECTIEF	*VITESSE AUTOR.* TOEGEL. SNELHEID	140
47/52	*TARE/TONNAGE* TARRA/TONNENMAAT	*PL. ASSISES* ZITPLAATSEN	80
E R	*CHAUFFAGE* VERWARMING	*EQUIPEMENT* UITRUSTING	
5	*BOGIES TYPE* BOGIES TYPE	*ANNEE* BOUWJAAR	1933 (1)

12901	*N° SNCB* NMBS Nr	*N° UIC* UIC Nr	51 88 85 - 65 101
—	*EFFECTIF* EFFECTIEF	*VITESSE AUTOR.* TOEGEL. SNELHEID	140
44/49	*TARE/TONNAGE* TARRA/TONNENMAAT	*PL. ASSISES* ZITPLAATSEN	56
V	*CHAUFFAGE* VERWARMING	*EQUIPEMENT* UITRUSTING	
5	*BOGIES TYPE* BOGIES TYPE	*ANNEE* BOUWJAAR	1933 (2)

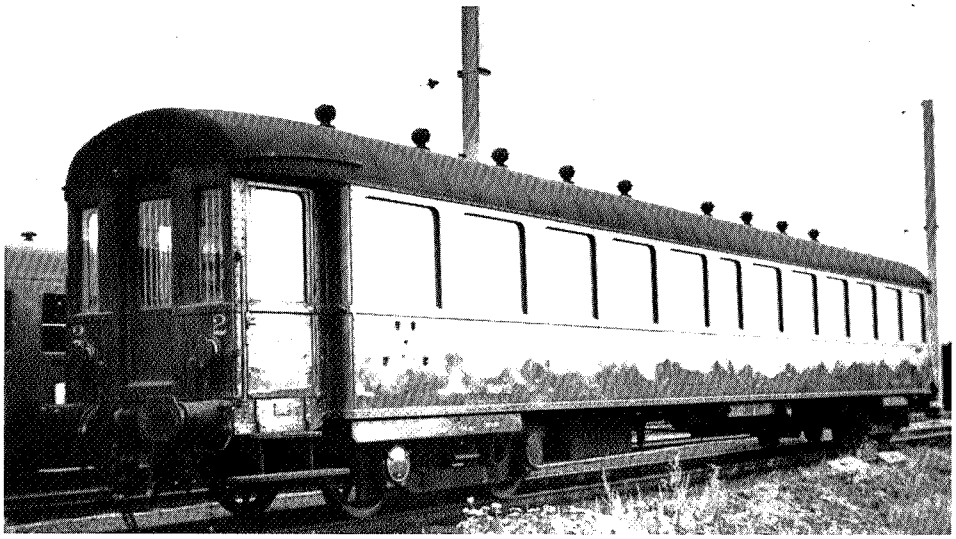
(1) *Aménagement en 1972 sans changement d'immatriculation (second WC).*
Inrichting in 1972 zonder inschrijvingswijziging (2de WC).

(2) *Aménagement en 1965 de l'ex B5DR 19903 (voir page de droite).*
Inrichting in 1965 van ex B5DR 19903 (zie volgende bladzijde).



Bru M/Z 17-8-58
(B. Dedoncker)

I1-B5DR 19902



Les 3 unités de la série furent prélevées dans le parc des voitures de 3e classe. Deux des onze compartiments furent soustraits et aménagés en compartiment à bagages, et quatre autres en snack-bar avec salon de consommation.
Après bien des vicissitudes, ces voitures font actuellement une nouvelle carrière en tant que voitures Expo.

De drie eenheden van de reeks werden weggenomen uit het wagenpark van de 3de klasse.
Twee van de elf afdelingen werden omgevormd tot en ingericht in bagageafdelingen en vier andere tot snackbar met verbruikerssalon.
Na heel wat wedervaren krijgen deze rijtuigen voor het ogenblik een nieuwe funktie als tentoonstellingsrijtuig.

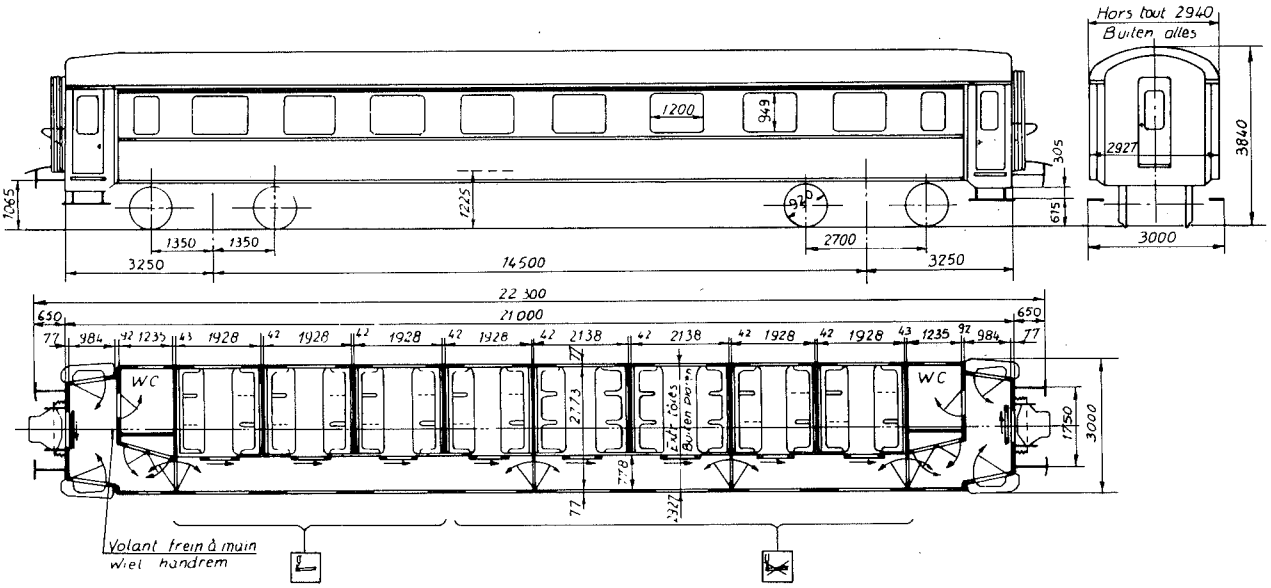
19901 → 19903	*N° SNCB* NMBS Nr	*N° UIC* UIC Nr	—
—	*EFFECTIF* EFFECTIEF	*VITESSE AUTOR.* TOEGEL. SNELHEID	
	TARE/TONNAGE TARRA/TONNENMAAT	*PL. ASSISES* ZITPLAATSEN	40
V	*CHAUFFAGE* VERWARMING	*EQUIPEMENT* UITRUSTING	
5	*BOGIES TYPE* BOGIES TYPE	*ANNEE* BOUWJAAR	1933

CONSTRUCTEUR — BOUWER	MISE EN SERVICE — INDIENST-STELLING	N° — Nr	MODIFICATIONS — WIJZIGINGEN		AMENAGEMENT 1956 et n° 1957 — INRICHTING 1956 en nr 1957	MODIFICATIONS — WIJZIGINGEN	N° UIC — Nr UIC	MISE HORS SERVICE — BUITEN-DIENST-STELLING	REMARQUES — OPMERKINGEN
1	2	3	4		5	6	7	8	9
I1-a2b6									
⊤	1931-1932	10001			—		—	NR/V	10101 → fin/einde 1932 ⊤
	1931-1932	10002		c8 13301 (1954)	B8 12201		51 88 28 - 40 101-9	26- 3-81	10102 → fin/einde 1932 Protos 1e série
Nivelles	1931-1932	10003		c8 13302 (1954)	B8 12202		102-7	5- 4-82	10103 → fin/einde 1932
⊥	1931-1932	10004			—		—	6- 8-45	10104 → fin/einde 1932 ⊥
	1931-1932	10005		c8 13303 (1954)	B8 12203		103-5		10105 → fin/einde 1932
⊤	1931-1932	10006		c8 13304 (1954)	B8 12204		104-3		10001 → fin/einde 1932 ⊤
	1931-1932	10007		c8 13305 (1954)	B8 12205		105-0		10002 → fin/einde 1932 Protos 2e série
Brugeoise (Brugge)	1931-1932	10008		c8 13306 (1954)	B8 12206		106-8		10003 → fin/einde 1932
	1931-1932	10009	a1b3c4 16001 (1952)	a1b3c4 18001 (1954)	A4B4 13001	B8 12261 (1973)	161-3		10004 → fin/einde 1932
—	1931-1932	10010		c8 13307 (1954)	B8 12207		107-6		10005 → fin/einde 1932 ⊥
	25- 4-33	10011		c8 13308 (1954)	B8 12208		108-4		
	2- 5-33	10012		c8 13309 (1954)	B8 12209		109-2		
	2- 5-33	10013		c8 13310 (1954)	B8 12210		110-0		
	2- 5-33	10014	a1b3c4 16002 (1952)	a1b3c4 18002 (1954)	A4B4 13002	B8 12262 (1973)	162-1		
	9- 5-33	10015			A8 11026	B8 12211 (1959)	111-8		Roy./Kon. n° 5 (14-11-45 → 3-50)
	9- 5-33	10016			A8 11027	B8 12212 (1959)	112-6		
	9- 5-33	10017			—		—	NR/V	
	9- 5-33	10018			A8 11028	B8 12213 (1959)	113-4		
	16- 5-33	10019			A8 11029	B8 12214 (1959)	114-2		
	16- 5-33	10020			—		—	NR/V	
	16- 5-33	10021			A8 11030	B8 12215 (1959)	115-9		
	2- 6-33	10022			A8 11031	B8 12216 (1959)	116-7		
	23- 5-33	10023			—		—	NR/V	
	2- 6-33	10024			—		—	15-12-44	
	30- 5-33	10025	a1b3c4 16003 (1952)	a1b3c4 18003 (1954)	A4B4 13003	B8 12263 (1973)	163-9		
	30- 5-33	10026			A8 11032	B8 12217 (1959)	117-5		
	2- 6-33	10027			—		—	17-10-44	
	2- 6-33	10028			A8 11033	B8 12218 (1959)	118-3		
	13- 6-33	10029			—		—	NR/V	
	13- 6-33	10030			—		—	NR/V	
	20- 6-33	10031			A8 11034	B8 12219 (1959)	119-1		
	20- 6-33	10032	a1b3c4 16004 (1952)	a1b3c4 18004 (1954)	A4B4 13004	B8 12264 (1973)	164-7	29- 6-84	
	27- 6-33	10033			—		—	17-10-44	
	27- 6-33	10034			—		—	NR/V	
	27- 6-33	10035	a1b3c4 16005 (1952)	a1b3c4 18005 (1954)	A4B4 13005	B8 12265 (1973)	165-4	6-12-84	
	4- 7-33	10036			A8 11035	B8 12220 (1959)	120-9		Roy./Kon. n° 6 (14-11-45 → 7-53)
	4- 7-33	10037			—		—	NR/V	
	4- 7-33	10038			—		—	NR/V	
	11- 7-33	10039			—		—	NR/V	
	11- 7-33	10040	a1b3c4 16006 (1952)	a1b3c4 18006 (1954)	A4B4 13006	B8 12266 (1973)	166-2		
	25- 7-33	10041	a1b3c4 16007 (1952)	a1b3c4 18007 (1954)	A4B4 13007	B8 12267 (1973)	167-0		
	18- 7-33	10042	a1b3c4 16008 (1952)	a1b3c4 18008 (1954)	A4B4 13008	B8 12268 (1973)	168-8		
	25- 7-33	10043	a1b3c4 16009 (1952)	a1b3c4 18009 (1954)	A4B4 13009	B8 12269 (1973)	169-6		
	25- 7-33	10044			—		—	3-44	
	25- 7-33	10045	a1b3c4 16010 (1952)	a1b3c4 18010 (1954)	A4B4 13010	B8 12270 (1973)	170-4		
Brugeoise (Brugge)	25- 7-33	10046			—		—	NR/V	
	1- 8-33	10047	a1b3c4 16011 (1952)	a1b3c4 18011 (1954)	A4B4 13011		51 88 38 - 40 111-6		
	1- 8-33	10048	a1b3c4 16012 (1952)	a1b3c4 18012 (1954)	A4B4 13012		112-4	22- 5-84	Expo 17810
	14-11-33	10049	a1b3c4 16013 (1953)	a1b3c4 18013 (1954)	A4B4 13013		113-2		
	14-11-33	10050			—		—	NR/V	
	5-12-33	10051			A8 11017	B8 12233 (1968)	51 88 28 - 40 133-2		
	10-10-33	10052			A8 11018	B8 12234 (1968)	134-0		
	12- 9-33	10053			A8 11019	B8 12235 (1969)	135-7		
	12- 9-33	10054			A8 11020	B8 12236 (1968)	136-5		
	19- 9-33	10055			A8 11021	B8 12237 (1968)	137-3		
	19- 9-33	10056			A8 11022	B8 12238 (1968)	138-1		
	19- 9-33	10057			A8 11023	B8 12239 (1968)	139-9		
	10-10-33	10058			A8 11024	B8 12240 (1968)	140-7		
	10-10-33	10059			A8 11025	B8 12241 (1968)	141-5		
	10-10-33	10060		Roy./Kon. n°4 (4-1939)					
	1939	10061			—		—	NR/V	
	1939	10062			—		—	NR/V	
	1939	10063			—		—	NR/V	
	1939	10064			—		—	NR/V	
	1939	10065			—		—	NR/V	
	1939	10066	a1b3c4 16014 (1952)	a1b3c4 18014 (1954)	A4B4 13014		51 88 38 - 40 114-0		
	1939	10067	a1b3c4 16015 (1952)	a1b3c4 18015 (1954)	A4B4 13015		115-7		
	1939	10068			—		—	12-43	
	1939	10069	a1b3c4 16016 (1952)	a1b3c4 18016 (1954)	A4B4 13016		116-5	22- 5-84	Expo 17807
	1939	10070			—		—	6- 8-45	
	1939	10071	a1b3c4 16017 (1952)	a1b3c4 18017 (1954)	A4B4 13017		117-3	22- 5-84	Expo 17806
	1939	10072	a1b3c4 16018 (1952)	a1b3c4 18018 (1954)	A4B4 13018		118-1		
	1939	10073	a1b3c4 16019 (1952)	a1b3c4 18019 (1954)	A4B4 13019		119-9		
	1939	10074	a1b3c4 16020 (1952)	a1b3c4 18020 (1954)	A4B4 13020		120-7	22- 5-84	Expo 17808
	1939	10075		a1b3c4 18021 (1954)	A4B4 13021		121-5	22- 5-84	Expo 17805
	1939	10076		a1b3c4 18022 (1954)	A4B4 13022		122-3		
	1939	10077		a1b3c4 18023 (1954)	A4B4 13023		123-1		
	1939	10078			—		—	NR/V	
	1939	10079		a1b3c4 18024 (1954)	A4B4 13024		124-9	22- 5-84	Expo 17809
	1939	10080		a1b3c4 18025 (1954)	A4B4 13025		125-6		
	1939	10081		Insp. n° 10 (4-11-1945)					
⊥	1939	10082		a1b3c4 18026 (1954)	A4B4 13026	B8 12242 (1965)	51 88 28 - 40 142-3		

CONSTRUCTEUR — BOUWER	MISE EN SERVICE — INDIENST-STELLING	N° — Nr	MODIFICATIONS — WIJZIGINGEN	AMENAGEMENT 1956 et n° 1957 — INRICHTING 1956 en nr 1957	MODIFICATIONS — WIJZIGINGEN	N° UIC — Nr UIC	MISE HORS SERVICE — BUITEN-DIENST-STELLING	REMARQUES — OPMERKINGEN
1	2	3	4	5	6	7	8	9
	1939	10083	a1b3c4 18027 (1954)	A4B4 13027	B8 12243 (1964)	51 88 28 - 40 143-1		
	1939	10084	a1b3c4 18028 (1954)	A4B4 13028	B8 12244 (1965)	144-9		
	1939	10085	a1b3c4 18029 (1954)	A4B4 13029	B8 12245 (1965)	145-6		
	1939	10086	a1b3c4 18030 (1954)	A4B4 13030	B8 12246 (1965)	146-4		
	1939	10087	a1b3c4 18031 (1956)	A4B4 13031	B8 12247 (1965)	147-2		
	1939	10088		—		—	12-43	
	1939	10089	a1b3c4 18032 (1956)	A4B4 13032	B8 12248 (1964)	148-0	→	SR1 17901 (1974)
	1939	10090	a1b3c4 18033 (1956)	A4B4 13033	B8 12249 (1965)	149-8		
	1939	10091	a1b3c4 18034 (1956)	A4B4 13034	B8 12250 (1964)	150-6		
	1939	10092	a1b3c4 18035 (1956)	A4B4 13035	B8 12251 (1965)	151-4		
	1939	10093	a1b3c4 18036 (1956)	A4B4 13036	B8 12252 (1964)	152-2		
	1939	10094		—		—	NR/V	
	1939	10095	a1b3c4 18037 (1956)	A4B4 13037	B8 12253 (1965)	153-0		
	1939	10096	a1b3c4 18038 (1956)	A4B4 13038	B8 12254 (1965)	154-8		
	1939	10097	a1b3c4 18039 (1956)	A4B4 13039	B8 12255 (1965)	155-5		
	1939	10098		—		—	12-43	
	1939	10099	a1b3c4 18040 (1956)	A4B4 13040	B8 12256 (1964)	156-3	12- 8-81	
	1939	10100		A8 11001	B8 12257 (1973)	157-1		
Brugeoise (Brugge)	1939	10101		A8 11002	B8 12221 (1964)	121-7		
	1939	10102		A8 11003	B8 12222 (1964)	122-5		
	1939	10103		A8 11004	B8 12223 (1964)	123-3	28-10-82	
	1939	10104		—		—	NR/V	
	1939	10105		—		—	NR/V	
	1939	10106		A8 11005	B8 12224 (1964)	124-1		
	1939	10107		A8 11006	B8 12225 (1964)	125-8		
	1939	10108		—		—	NR/V	
	1939	10109		A8 11007	B8 12258 (1973)	158-9		11002 (1964 → 1973)
	1939	10110		A8 11008	B8 12226 (1964)	126-6		
	1939	10111		A8 11009	B8 12259 (1973)	159-7		11003 (1965 → 1973)
	1939	10112		—		—	NR/V	
	1939	10113		—		—	NR/V	
	1939	10114		A8 11010	B8 12260 (1973)	160-5		11004 (1965 → 1973)
	1939	10115		A8 11011	B8 12227 (1965)	127-4		
	1939	10116		A8 11012	B8 12228 (1965)	128-2		
	1939	10117		A8 11013	B8 12229 (1965)	129-0		
	1939	10118		A8 11014	B8 12230 (1965)	130-8		
	1939	10119		A8 11015	B8 12231 (1964)	131-6		
	1939	10120		A8 11016	B8 12232 (1965)	132-4		Roy./Kon. n°5 (09-39 → 14-11-45) n°7 (14-11-45 → 13-01-49)
I1-c11								
	1931-1932	13001		—		—	12/43	12901 → fin/einde 1932
	1931-1932	13002		—		—	NR/V	12902 → fin/einde 1932
Baume & Marpent (Morlanwelz)	1931-1932	13003		B11 12078		51 88 21 - 65 101-6	21- 1-76	12903 → fin/einde 1932 - TES 64
	1931-1932	13004		B11 12079		102-4	21- 1-76	12904 → fin/einde 1932 - TES 65
	1931-1932	13005		B11 12080		103-2	21- 1-76	12905 → fin/einde 1932
	1931-1932	13006		B11 12077		51 88 21 - 40 164-4	12- 5-80	12401 → fin/einde 1932
	1931-1932	13007		—		—	NR/V	12402 → fin/einde 1932
Germain	1931-1932	13008		B11 12081		51 88 21 - 65 104-0	21- 1-76	12403 → fin/einde 1932
	1931-1932	13009		B11 12082		105-7	21- 1-76	12404 → fin/einde 1932
	1931-1932	13010		B11 12083		106-5	→	12405 → fin/einde 1932 - Expo 17804
	8- 8-33	13011		B5DR 19901	B11 12084 (1967)	107-3	→	Expo 17802
	8- 8-33	13012		—		—	30- 8-44	
	22- 8-33	13013		B5DR 19902	B11 12085 (1965)	108-1	→	Expo 17803
	22- 8-33	13014		B5DR 19903	B7R 12901 (22-3-65)	51 88 85 - 65 101-9	→	Expo 17801
	5- 9-33	13015		B11 12001		51 88 21 - 48 101-8	12-12-77	
	5- 9-33	13016		—		—	NR/V	
	27- 9-33	13017		—		—	NR/V	
	5- 9-33	13018		B11 12002		102-6	12-12-77	
	3-10-33	13019		B11 12003		103-4	12-12-77	
	5-10-33	13020		—		—	NR/V	
	5-10-33	13021		—		—	NR/V	
	27- 9-33	13022		B11 12004		104-2	22- 2-78	Sec./Hulp 51
Ragheno	27- 9-33	13023		B11 12005		105-9	28- 4-77	Sec./Hulp 52
	4-10-33	13024		B11 12006		106-7	12-12-77	
	10-10-33	13025		—		—	15-12-44	
	4-10-33	13026		B11 12007		51 88 21 - 40 101-6	12- 5-80	
	11-10-33	13027		B11 12008		51 88 21 - 48 107-5	22- 2-78	Sec./Hulp 53
	28-11-33	13028		B11 12009		108-3	28- 4-77	Sec./Hulp 54
	29-11-33	13029		—		—	NR/V	
	31-10-33	13030		B11 12010		51 88 21 - 40 102-4	14- 7-78	Sec./Hulp (réserve/voorbehoud)
	31-10-33	13031		B11 12011	B10 12011 (31-3-72)	51 88 20 - 40 103-3	21- 1-76	TES 61
	31-10-33	13032		B11 12012		51 88 21 - 48 109-1	12-12-77	
	31-10-33	13033		—		—	NR/V	
	14-11-33	13034		B11 12013		51 88 21 - 48 110-9	22- 2-78	Sec./Hulp 55
	21-11-33	13035		B11 12014		51 88 21 - 40 104-0	12- 5-80	
	5-12-33	13036		—		—	NR/V	

CONSTRUCTEUR — BOUWER	MISE EN SERVICE — INDIENST-STELLING	N° — Nr	MODIFICATIONS — WIJZIGINGEN	AMENAGEMENT 1956 et n° 1957 — INRICHTING 1956 en nr 1957	MODIFICATIONS — WIJZIGINGEN	N° UIC — Nr UIC	MISE HORS SERVICE — BUITEN-DIENST-STELLING	REMARQUES — OPMERKINGEN
1	2	3	4	5	6	7	8	9
	5-12-33	13037		—		—	NR/V	
	11-12-33	13038		B11 12015		51 88 21 - 48 111-7	22- 2-78	
	4- 1-34	13039		B11 12016		112-5	22- 2-78	
	18-12-33	13040		—		—	NR/V	
	28-12-33	13041		B11 12017		51 88 21 - 40 105-7	22- 2-78	
	28-12-33	13042		B11 12018		106-5	22- 2-78	
	23- 1-34	13043		B11 12019		107-3	22- 2-78	
	4- 1-34	13044		—		—	NR/V	
	23- 1-34	13045		B11 12020		108-1	14- 7-78	
	19- 1-34	13046		B11 12021		109-9	12- 5-80	
	19- 1-34	13047		B11 12022		110-7	14- 7-78	Sec./Hulp (réserve/voorbehoud)
	31- 1-34	13048		—		—	NR/V	
Ragheno	3- 2-34	13049		B11 12023		111-5	14- 7-78	Sec./Hulp (réserve/voorbehoud)
	19- 2-34	13050		B11 12024		112-3	12- 5-80	Musée/Museum
	19- 2-34	13051		B11 12025		113-1	12- 5-80	
	19- 2-34	13052		B11 12026		114-9	14- 7-78	
	5- 3-34	13053		B11 12027		115-6	20-11-69	
	5- 3-34	13054		B11 12028		116-4	14- 7-78	
	5- 3-34	13055		—		—	NR/V	
	5- 3-34	13056		B11 12029		117-2	12- 5-80	
	5- 3-34	13057		B11 12030		118-0	14- 7-78	Mesure/Meet ES 12030
	23- 3-34	13058		B11 12031		119-8	12- 5-80	
	23- 3-34	13059		—		—	NR/V	
	16- 5-34	13060		B11 12032		120-6	14- 7-78	
	1939	13061		—		—	17-10-44	
	1939	13062		—		—	NR/V	
	1939	13063		—		—	NR/V	
	1939	13064		B11 12033		121-4	14- 7-78	
	1939	13065		—		—	NR/V	
	1939	13066		B11 12034		122-2	12- 5-80	
	1939	13067		B11 12035		123-0	12- 5-80	
	1939	13068		B11 12036		124-8	14- 7-78	
	1939	13069		B11 12037		125-5	14- 7-78	
	1939	13070		B11 12038		126-3	12- 5-80	
	1939	13071		B11 12039		127-1	14- 7-78	
	1939	13072		B11 12040		128-9	14- 7-78	Sec./Hulp (réserve/voorbehoud)
	1939	13073		B11 12041		129-7	14- 7-78	
	1939	13074		—		—	NR/V	
	1939	13075		B11 12042		130-5	14- 7-78	
	1939	13076		—		—	NR/V	
	1939	13077		—		—	NR/V	
	1939	13078		—		—	NR/V	
	1939	13079		B11 12043		131-3	14- 7-78	
	1939	13080		—		—	17-10-44	
	1939	13081		B11 12044		132-1	14- 7-78	
	1939	13082		B11 12045		133-9	14- 7-78	
	1939	13083		B11 12046		134-7	14- 7-78	
	1939	13084		B11 12047		135-4	14- 7-78	
	1939	13085		B11 12048		136-2	14- 7-78	
	1939	13086		—		—	NR/V	
	1939	13087		B11 12049		137-0	12- 5-80	
	1939	13088		—		—	NR/V	
	1939	13089		—		—	NR/V	
Familleureux	1939	13090		B11 12050		138-8	14- 7-78	TES 62
	1939	13091		B11 12051		139-6	14- 7-78	
	1939	13092		B11 12052		140-4	12- 5-80	
	1939	13093		B11 12053		141-2	14- 7-78	
	1939	13094		B11 12054		142-0	14- 7-78	
	1939	13095		B11 12055		143-8	12- 5-80	
	1939	13096		B11 12056		144-6	14- 7-78	
	1939	13097		—		—	NR/V	
	1939	13098		B11 12057		145-3	12- 5-80	
	1939	13099		B11 12058		146-1	14- 7-78	TES 63
	1939	13100		B11 12059		147-9	14- 7-78	
	1939	13101		—		—	NR/V	
	1939	13102		—		—	NR/V	
	1939	13103		B11 12060		148-7	14- 7-78	
	1939	13104		B11 12061		149-5	12- 5-80	
	1939	13105		B11 12062		51 88 21 - 48 113-3	22- 2-78	
	1939	13106		B11 12063		51 88 21 - 40 150-3	12- 5-80	
	1939	13107		B11 12064		151-1	12- 5-80	
	1939	13108		B11 12065		152-9	14- 7-78	
	1939	13109		B11 12066		153-7	12- 5-80	
	1939	13110		B11 12067		154-5	14- 7-78	
	1939	13111		B11 12068		155-2	12- 5-80	
	1939	13112		—		—	NR/V	
	1939	13113		B11 12069		156-0	12- 5-80	
	1939	13114		B11 12070		157-8	12- 5-80	
	1939	13115		B11 12071		158-6	12- 5-80	Musée/Museum
	1939	13116		B11 12072		159-4	14- 7-78	
	1939	13117		B11 12073		160-2	12- 5-80	
	1939	13118		B11 12074		161-0	14- 7-78	
	1939	13119		B11 12075		162-8	12- 5-80	
	1939	13120		B11 12076		163-6	14- 7-78	

2 - A8 ex a2b6



I2-A 11102 (*SNCB*/NMBS)

11101 → 11138	*N° SNCB* NMBS Nr	*N° UIC* UIC Nr	51 88 18 - 80 201 → 226 (1)
—	*EFFECTIF* EFFECTIEF	*VITESSE AUTOR.* TOEGEL. SNELHEID	150
32/37	*TARE/TONNAGE* TARRA/TONNENMAAT	*PL. ASSISES* ZITPLAATSEN	48
V+E R	*CHAUFFAGE* VERWARMING	*EQUIPEMENT* UITRUSTING	
22	*BOGIES TYPE* BOGIES TYPE	*ANNEE* BOUWJAAR	1951 → 1952

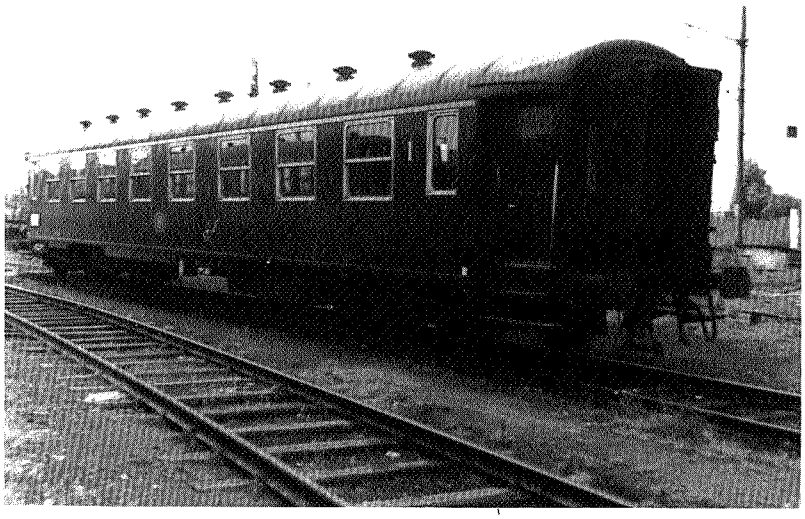
(1) *26 unités A8 encore en service lors de l'application de la numérotation UIC (11101 → 11126).*
26 eenheden A8 bleven nog in dienst bij de toepassing van de UIC-nummering (11101 → 11126).

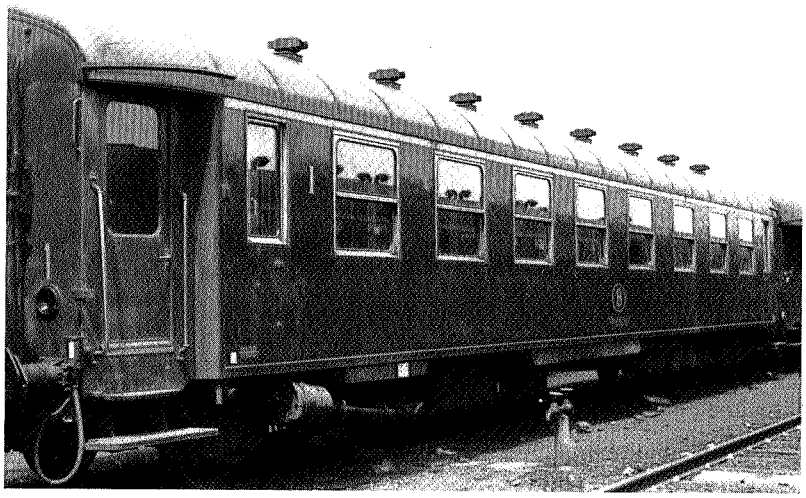
Scha'rbeek 7-8-65
(G. Radelet)

I2-A8 11118

Jusqu'à fin des années '70, ces voitures étaient immatriculées en 1e classe.

Tot op het einde van de jaren '70 werden deze I2 rijtuigen in de 1ste klasse ingeschreven.





Scha'rbeek 28-5-72
(P. Auguste)

11108, future 12158

11108, latere 12158

La série des 50 voitures internationales mise en chantier peu après la seconde guerre, baptisée I2, est venue combler les vides importants résultant des pertes et destructions qui avaient particulièrement affecté les rangs des I1.

Par rapport à celles-ci, la série I2 se distingue par la mise en place d'un second WC dans les voitures de 2e classe (ex. 3e cl.), mais surtout par un allègement considérable, grâce à l'utilisation de matériaux légers et par une conception entièrement repensée de tous les organes. Ainsi le poids à vide qui était de plus de 45 t. pour l'ancien matériel, fut ramené à quelque 30 t. pour le nouveau.

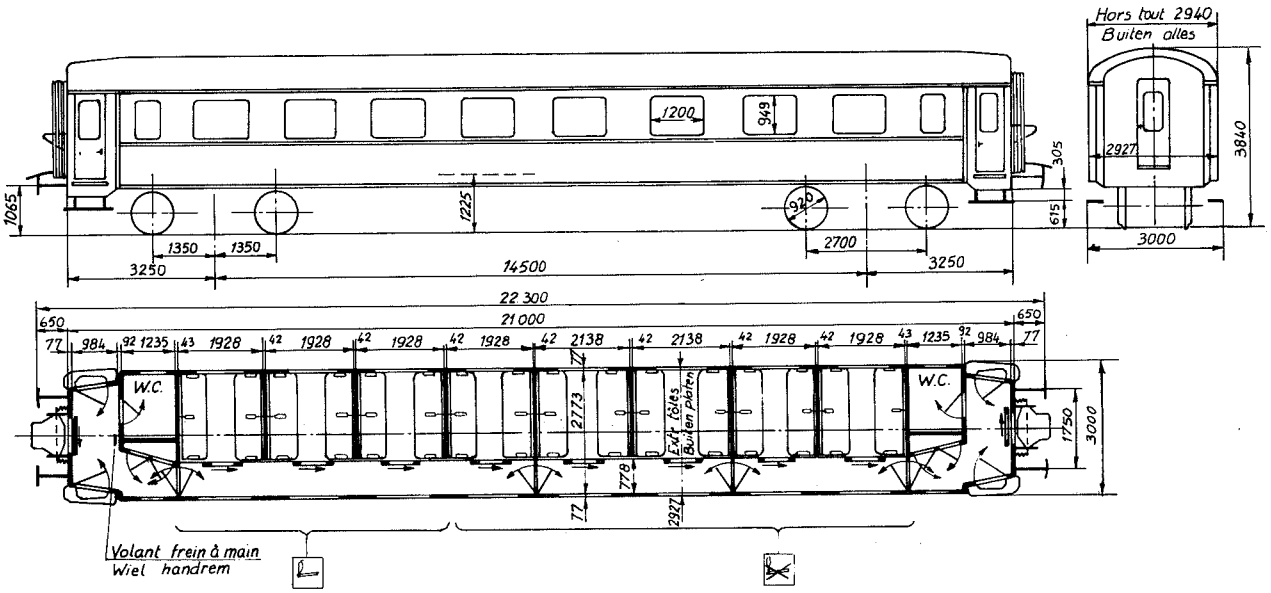
Extérieurement, l'aspect des deux séries est très semblable. Il faut être attentif à quelques détails pour les différencier à coup sûr, notamment au sens d'ouverture des portes. Actuellement, la modernisation généralisée des baies de fenêtres des voitures I2 rend cette distinction plus aisée.

De serie van 50 internationale rijtuigen waarvan de bouw van start ging even na de tweede wereldoorlog en I2 gedoopt werd, kwam de leemte, ontstaan door de verliezen en de vernielingen in de rangen van de I1 rijtuigen, opvullen.

Ten opzichte van deze laatste kenmerkt de I2 serie zich door de inrichting van een 2de WC in de 2de klasse (ex 3de klasse), maar voornamelijk door een aanzienlijke vermindering van het gewicht dankzij het gebruik van minder zware materialen en een totaal herdachte conceptie van al de organen. Aldus werd het gewicht van meer dan 45 ton van het vroegere rijtuig op 30 ton teruggebracht.

Uiterlijk gelijken beide series erg op elkaar. Men moet op enkele details letten om ze met zekerheid uit elkaar te kunnen onderscheiden, namelijk de openingsrichting der deuren. De veralgemeende modernisering van de vensteropeningen van de rijtuigen I2 maakt dit onderscheid eenvoudiger.

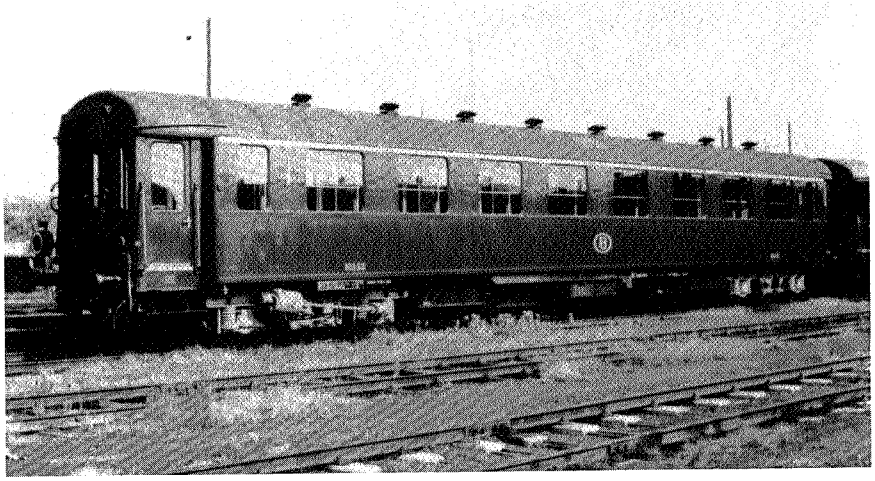
2 - B8 ex a2b6



Scha'rbeek 19-7-58
(B. Dedoncker)

Voiture 10142 portant encore son immatriculation d'origine, alors que la restructuration de 1957 lui avait alloué le n° 11122.
En 1978, elle deviendra 2e classe n° 12172.

Rijtuig 10142 dat nog zijn oorspronkelijk inschrijvingsnummer draagt, terwijl de herstrukturering van 1957 het het nummer 11122 toegekend had.
In 1978, wordt het 2de klasse onder het nummer 12172.

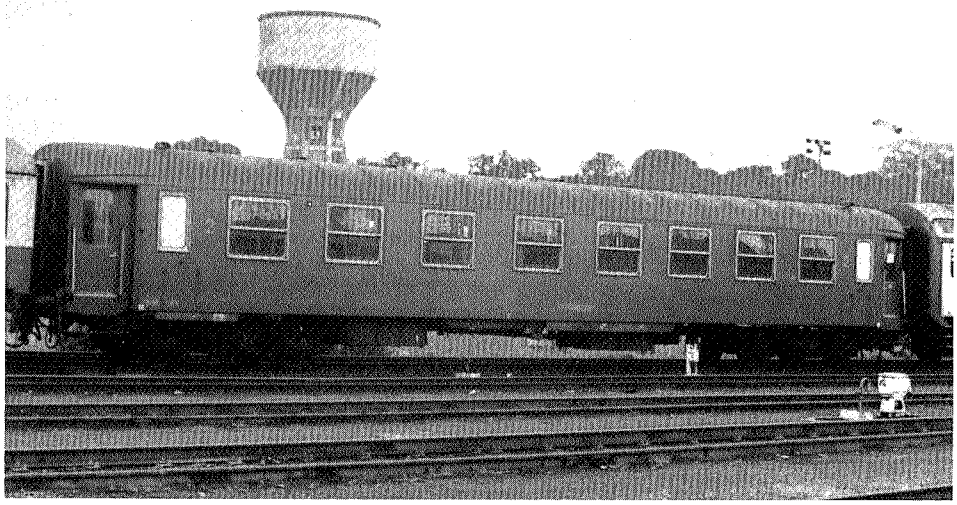


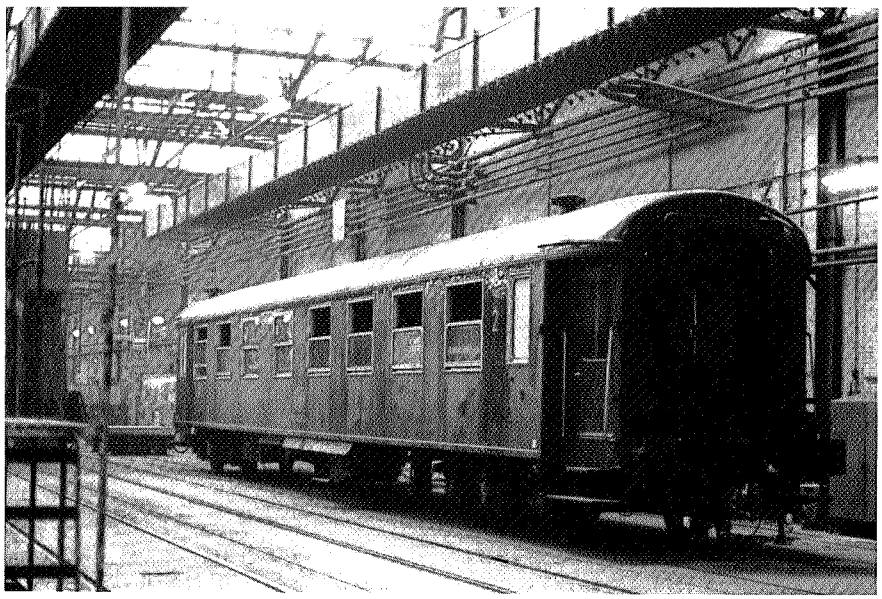
12151 → 12176	*N° SNCB* NMBS Nr	*N° UIC* UIC Nr	51 88 28 - 80 201 → 226
25	*EFFECTIF* EFFECTIEF	*VITESSE AUTOR.* TOEGEL. SNELHEID	150
32/36	*TARE/TONNAGE* TARRA/TONNENMAAT	*PL. ASSISES* ZITPLAATSEN	64
V+E R	*CHAUFFAGE* VERWARMING	*EQUIPEMENT* UITRUSTING	
22	*BOGIES TYPE* BOGIES TYPE	*ANNEE* BOUWJAAR	1951 → 1952 (1)

(1) *Déclassement en 1976 → 1979 de la série 11101 → 11126*•
Geschrapt in 1976 → 1979 uit de reeks 11101 → 11126•

Oostende 25-9-82
(F. Beckers)

I2-B 12156





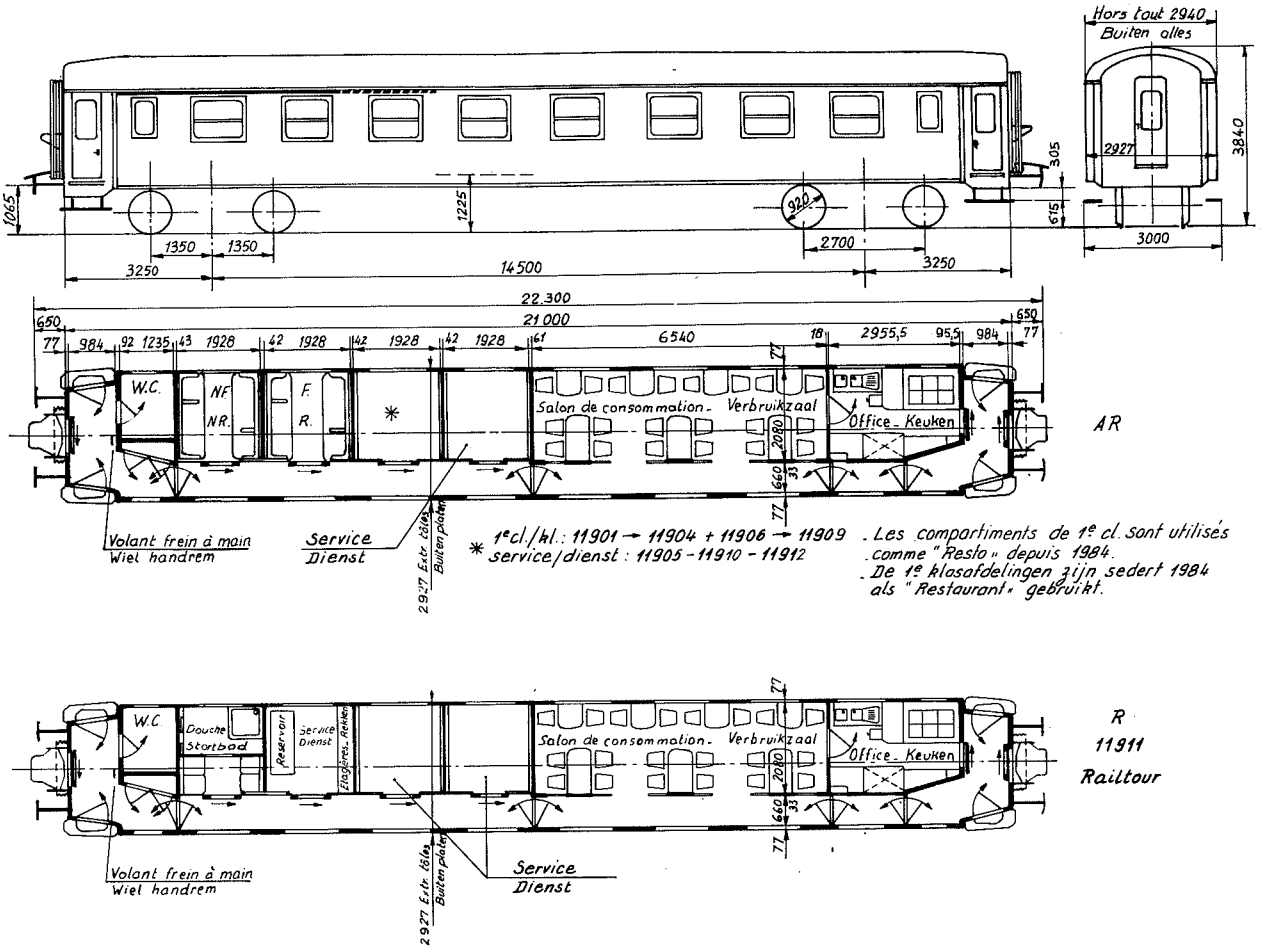
Mechelen
Atelier Central
Centrale Werkplaats
28-9-78
(M. Thiry)

I2 12172

Liège-Guillemins
27-6-84
(G. Close)

I2 12163

I2 - AR - R ex a2b6



1e cl./kl. : 11901 → 11904 + 11906 → 11909

11901 → 11910 11912	*N° SNCB* NMBS Nr	*N° UIC* UIC Nr	51 88 84 - 80 201 → 210 51 88 84 - 80 212
10	*EFFECTIF* EFFECTIEF	*VITESSE AUTOR.* TOEGEL. SNELHEID	160
32/36	*TARE/TONNAGE* TARRA/TONNENMAAT	*PL. ASSISES* ZITPLAATSEN	18 (2) ou/of 12 (3) + 20 (5)
V + E (1)	*CHAUFFAGE* VERWARMING	*EQUIPEMENT* UITRUSTING	☼
22	*BOGIES TYPE* BOGIES TYPE	*ANNEE* BOUWJAAR	1952 (6)

11911 Railtour	*N° SNCB* NMBS Nr	*N° UIC* UIC Nr	51 88 84 - 80 211
1	*EFFECTIF* EFFECTIEF	*VITESSE AUTOR.* TOEGEL. SNELHEID	160
34/37	*TARE/TONNAGE* TARRA/TONNENMAAT	*PL. ASSISES* ZITPLAATSEN	2 (4) + 20 (5)
V + E P	*CHAUFFAGE* VERWARMING	*EQUIPEMENT* UITRUSTING	☼
22	*BOGIES TYPE* BOGIES TYPE	*ANNEE* BOUWJAAR	1952 (7)

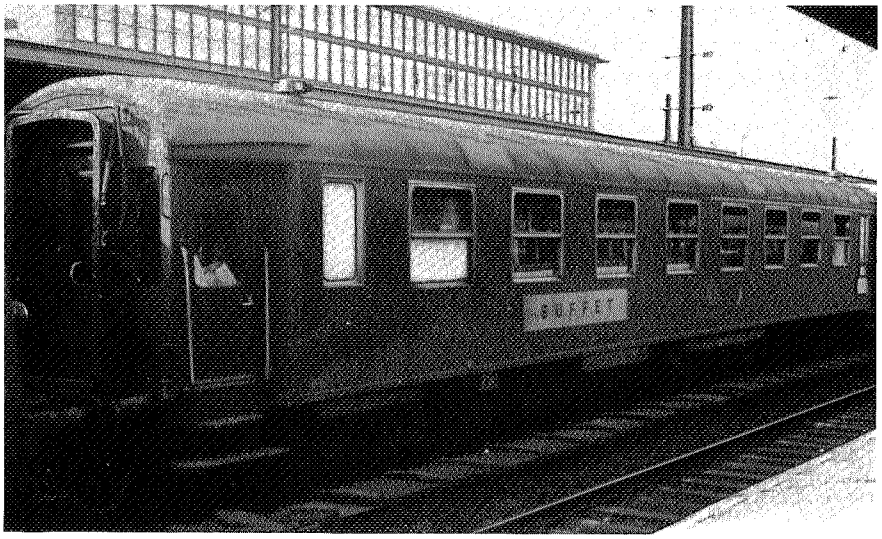
(1) *Buffet : P* *Compartiments* / afdelingen : R
(2) 11901 → 11904 + 11906 → 11909
(3) 11905 - 11910 - 11912
(4) *Places de service*/dienstplaatsen
(5) *Buffet*
(6) *Aménagement de la série 11127 → 11138 en 1963, par les Usines Ragheno à Mechelen.*
Inrichting van de reeks 11127 → 11138 in 1963 door Usines Ragheno te Mechelen.
(7) *Aménagement comme en (6), puis Railtour en 1974* / inrichting zoals (6), vervolgens Railtour in 1974.

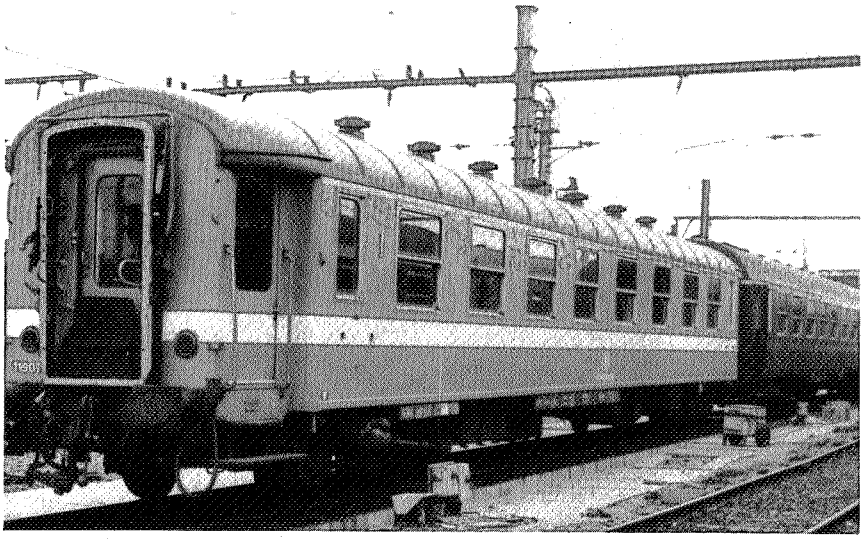
Bru M/Z 26-6-69
(P. Auguste)

11907

Livrée verte. Indication BUFFET dans un large cadre jaune-orangé.

Groene kleur. Aanduiding BUFFET op een brede geel-oranje achtergrond.





La même en livrée orange avec ceinture blanche.

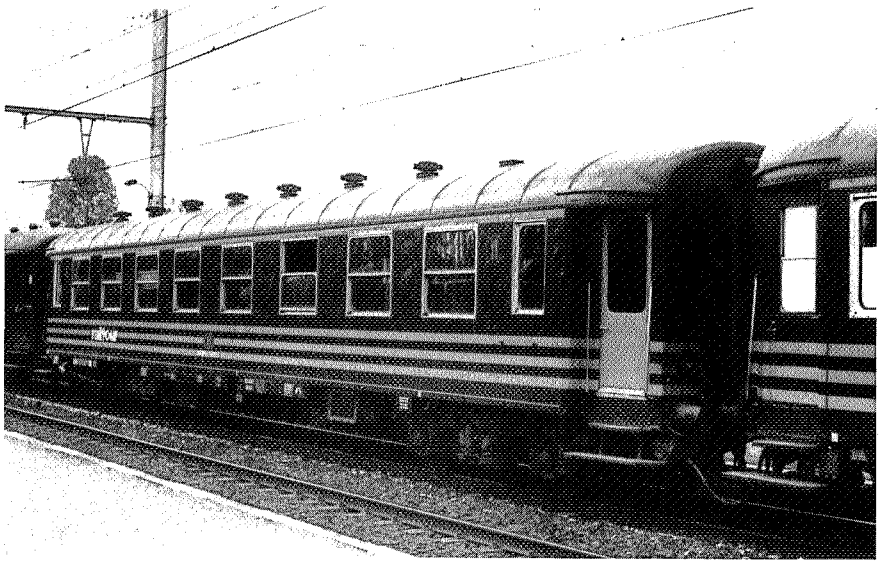
Forest V/Vorst R
19-6-81
(M. Thiry)

Hetzelfde in oranje kleur met witte band.

Ecaussinnes-Carrières
9-5-81
(M. Thiry)

Voiture 11911 en livrée Railtour brun-chaud agrémentée de bandes oranges.

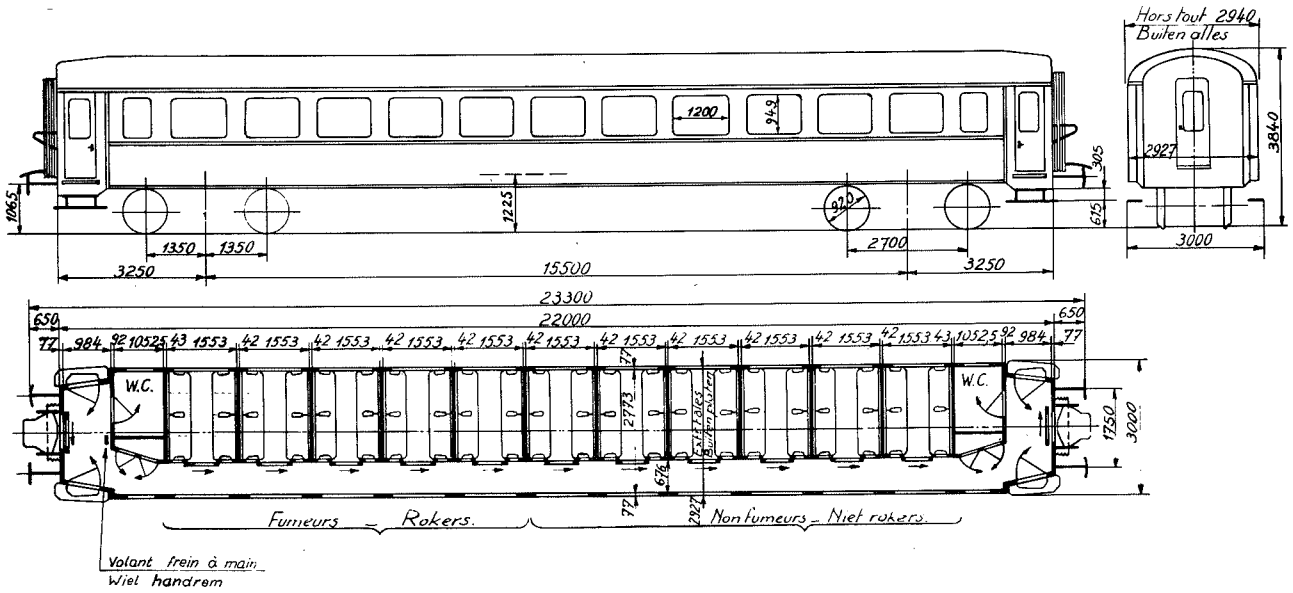
Railtour - S.A. belge du tourisme par rail - a été fondée en 1957 par 4 agences de voyages.
Elle vise la promotion, l'organisation et la vente de forfaits touristiques par rail, «tout compris».
La SNCB en est actionnaire depuis 1970.

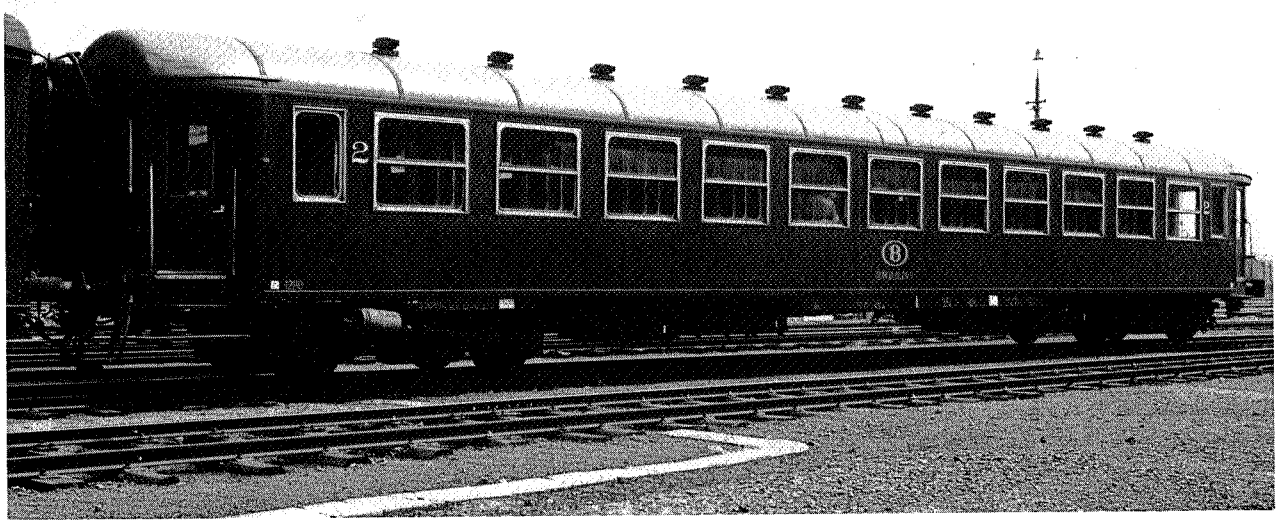


Rijtuig 11911 met warm-bruine RAILTOUR-kleuren versierd met oranje banden.

Railtour - Belgische Naamloze Vennootschap voor Spoorwegtoerisme - werd in 1957 door 4 reisagentschappen opgericht. Zij beoogt de bevordering, de organisatie en de verkoop van «forfaitspoorreizen - alles inbegrepen».
De NMBS is aandeelhoudster sedert 1970.

I2 - B11 ex c11

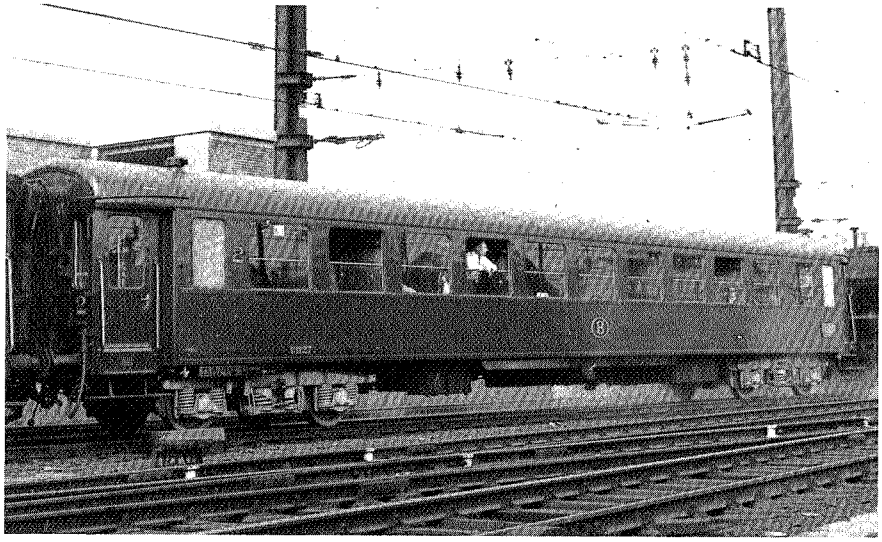




I2 12110 (*SNCB*/NMBS)

12101 → 12112	*N° SNCB* NMBS Nr	*N° UIC* UIC Nr	51 88 21 - 80 201 → 212
11	*EFFECTIF* EFFECTIEF	*VITESSE AUTOR.* TOEGEL. SNELHEID	150
33/38 (1)	*TARE/TONNAGE* TARRA/TONNENMAAT	*PL. ASSISES* ZITPLAATSEN	88
V+E R	*CHAUFFAGE* VERWARMING	*EQUIPEMENT* UITRUSTING	
22	*BOGIES TYPE* BOGIES TYPE	*ANNEE* BOUWJAAR	1952

(1) 35/39 : 12101 - 12102 - 12107
34/38 : 12105 - 12110 - 12112

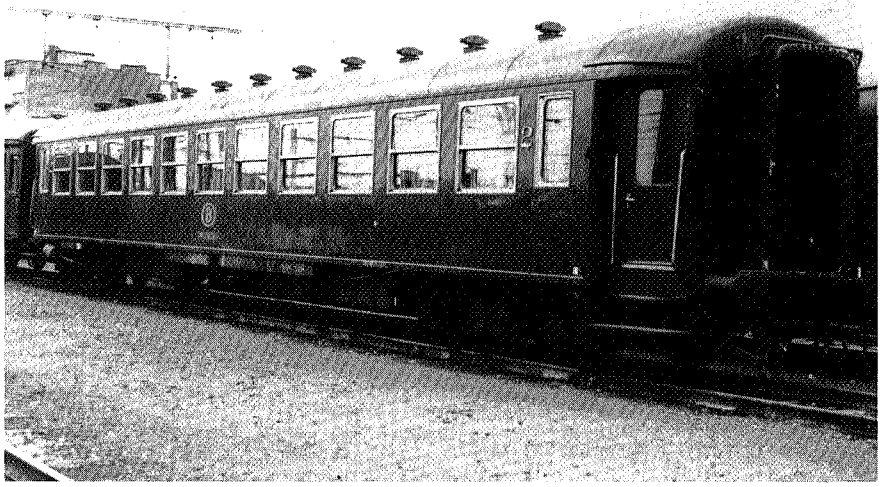


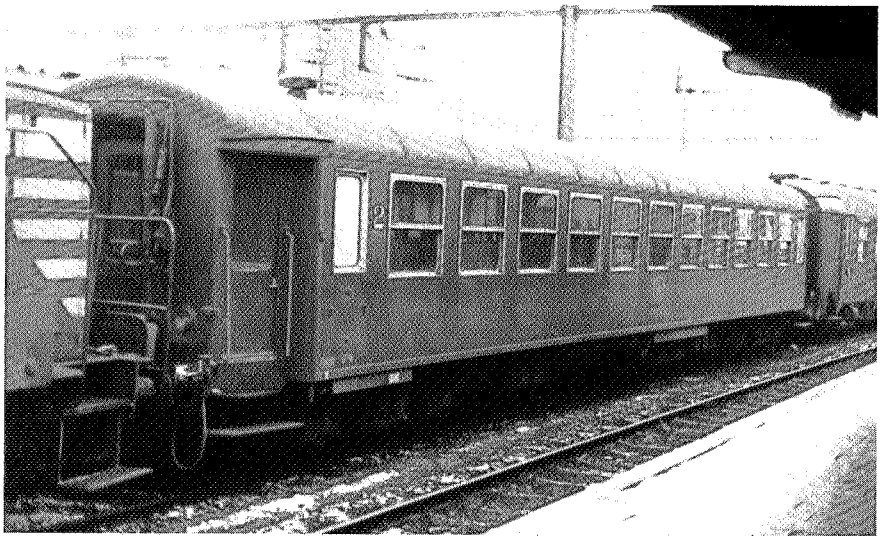
Une curiosité: photographiée vers 1956, cette voiture I2 est répertoriée 2e classe en application des toutes récentes dispositions prises par l'UIC en matière de réduction à deux du nombre de classes.
Elle porte toutefois encore l'immatriculation 13127,gage de son appartenance à la défunte 3e classe, et non le n° 12107 qu'elle devrait arborer.
(F. Drugmand).

Een merkwaardigheid: dit rijtuig I2 gefotografeerd omstreeks 1956, is ondergebracht in de 2de klasse overeenkomstig de allerlaatste onderrichtingen van de UIC in verband met het op 2 terugbrengen van het aantal klassen.
Niettemin draagt het nog altijd het nummer 13127 als bewijs dat het deel uitmaakte van de niet meer bestaande 3de klasse, en niet het nummer 12107 dat het zou moeten dragen.

Liège-Guillemins 17-6-79
(P. Auguste)

12106





Liège-Guillemins 10-2-83
(M. Thiry)

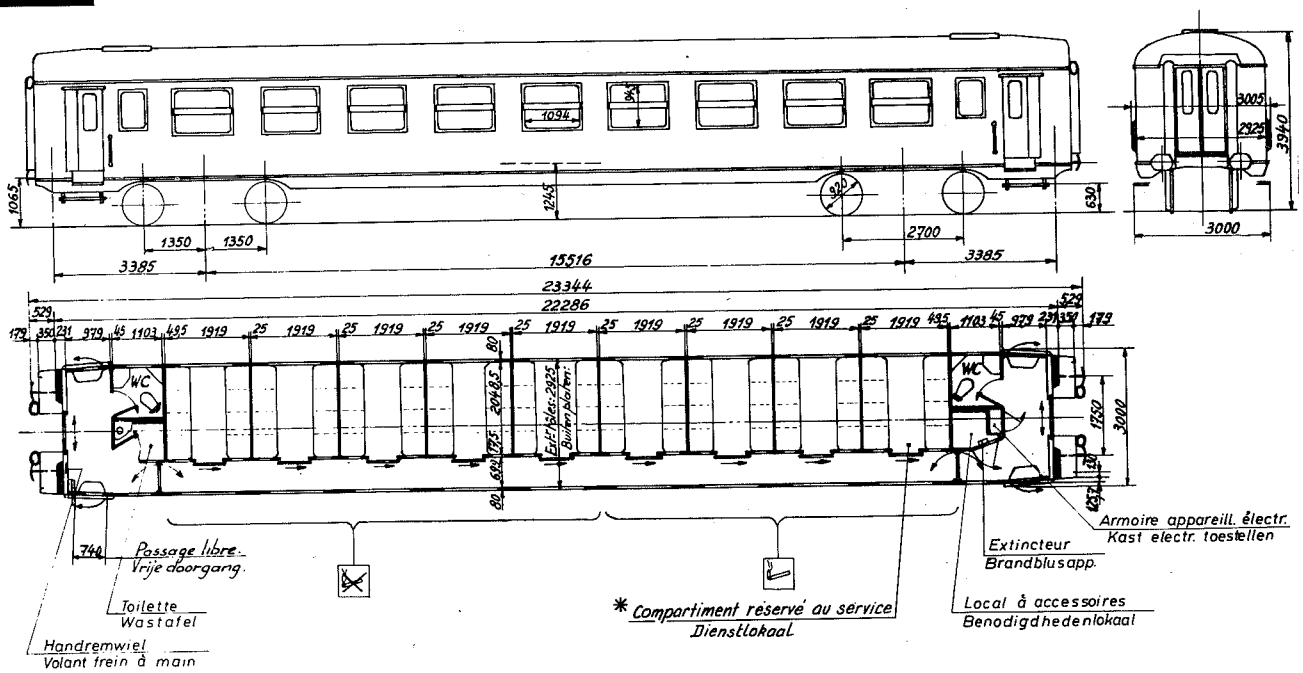
I2-B11 12103

Les chiffres de classe appliqués sur cette voiture sont en acier inoxydable. Ils sont exceptionnellement admis par l'UIC.

De cijfers van de klasseaanduiding op dit rijtuig zijn in onroestbaar staal. Zij zijn uitzonderlijk toegelaten door de UIC.

CONSTRUCTEUR — BOUWER	MISE EN SERVICE — INDIENST-STELLING	N° — Nr	MODIFICATIONS — WIJZIGINGEN	AMENAGEMENT 1956 et n° 1957 — INRICHTING 1956 en nr 1957	MODIFICATIONS — WIJZIGINGEN	N° UIC — Nr UIC	MISE HORS SERVICE — BUITEN-DIENST-STELLING	REMARQUES — OPMERKINGEN
1	2	3	4	5	6	7	8	9
I2-a2b6								
	11-12-51	10121		A8 11101	B8 12151 (1977)	51 88 28 - 80 201-8		
	12-12-51	10122		A8 11102	B8 12152 (1978)	202-6		
	14-12-51	10123		A8 11103	B8 12153 (1978)	203-4		
	4- 1-52	10124		A8 11104	B8 12154 (1978)	204-2		
	15-12-51	10125		A8 11105	B8 12155 (1978)	205-9		
	4- 1-52	10126		A8 11106	B8 12156 (1979)	206-7		
	4- 1-52	10127		A8 11107	B8 12157 (1978)	207-5		
	4- 1-52	10128		A8 11108	B8 12158 (1978)	208-3		
	9- 2-52	10129		A8 11109	B8 12159 (1977)	209-1		
	4- 1-52	10130		A8 11110	B8 12160 (1978)	210-9		
	14- 1-52	10131		A8 11111	B8 12161 (1978)	211-7		
	14- 1-52	10132		A8 11112	B8 12162 (1978)	212-5		
	24- 1-52	10133		A8 11113	B8 12163 (1977)	213-3		
	16- 2-52	10134		A8 11114	B8 12164 (1977)	214-1		
	19- 1-52	10135		A8 11115	B8 12165 (1977)	215-8	17- 6-85	
	24- 1-52	10136		A8 11116	B8 12166 (1978)	216-6		
	29- 3-52	10137		A8 11117	B8 12167 (1976)	217-4		
Ragheno	31- 1-52	10138		A8 11118	B8 12168 (1978)	218-2		
	15- 4-52	10139		A8 11119	B8 12169 (1978)	219-0		
	1- 2-52	10140		A8 11120	B8 12170 (1979)	220-8		
	2- 2-52	10141		A8 11121	B8 12171 (1978)	221-6		
	7- 2-52	10142		A8 11122	B8 12172 (1978)	222-4		
	19- 2-52	10143		A8 11123	B8 12173 (1979)	223-2		
	21- 2-52	10144		A8 11124	B8 12174 (1979)	224-0		
	22- 2-52	10145		A8 11125	B8 12175 (1977)	225-7		
	11- 3-52	10146		A8 11126	B8 12176 (1977)	226-5		
	11- 3-52	10147		A8 11127	A4R 11901 (1963)	51 88 84 - 80 201-9		A3R
	12- 3-52	10148		A8 11128	A4R 11902 (1963)	202-7		A3R
	11- 3-52	10149		A8 11129	A4R 11903 (1963)	203-5		A3R
	12- 3-52	10150		A8 11130	A4R 11904 (1963)	204-3	30- 9-83	A3R
	2- 4-52	10151		A8 11131	A4R 11905 (1963)	205-0		A2R
	1- 4-52	10152		A8 11132	A4R 11906 (1963)	206-8		A3R
	28- 3-52	10153		A8 11133	A4R 11907 (1963)	207-6		A3R
	31- 3-52	10154		A8 11134	A4R 11908 (1963)	208-4		A3R
	29- 3-52	10155		A8 11135	A4R 11909 (1963)	209-2		A3R
	3- 4-52	10156		A8 11136	A4R 11910 (1963)	210-0		A2R
	5- 4-52	10157		A8 11137	A4R 11911 (1963)	211-8		R Railtour (1974)
	4- 4-52	10158		A8 11138	A4R 11912 (1963)	212-6		A2R
I2-c11								
	9- 4-52	13121		B11 12101		51 88 21 - 80 201-5		
	5- 4-52	13122		B11 12102		202-3	14- 2-85	
	8- 4-52	13123		B11 12103		203-1		
	7- 4-52	13124		B11 12104		204-9		
	3- 4-52	13125		B11 12105		205-6		
Ragheno	16- 4-52	13126		B11 12106		206-4		
	10- 4-52	13127		B11 12107		207-2		
	12- 4-52	13128		B11 12108		208-0		
	11- 4-52	13129		B11 12109		209-8		
	19- 4-52	13130		B11 12110		210-6		
	23- 4-52	13131		B11 12111		211-4		
	24- 4-52	13132		B11 12112		212-2		

I3 - Bc9 (1)

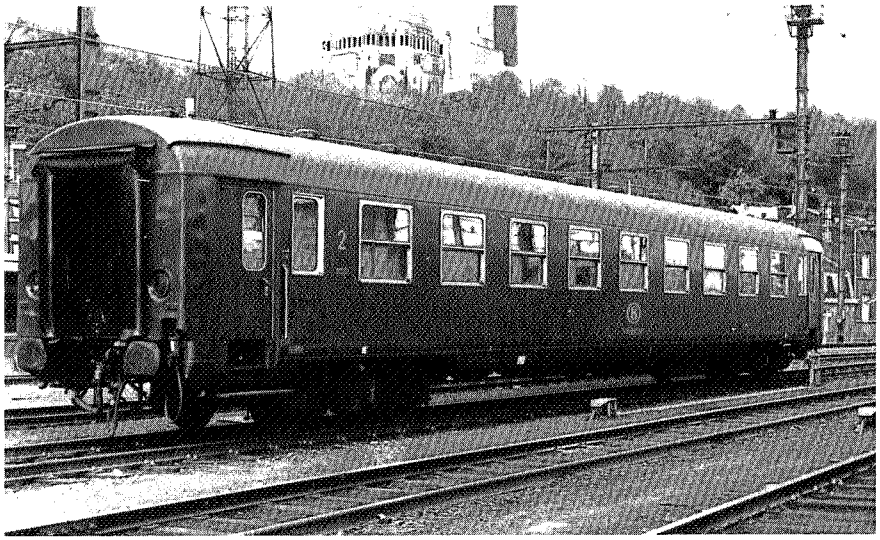


Scha'rbeek 29-5-60
(G. Nève)

I3-Bc 14003

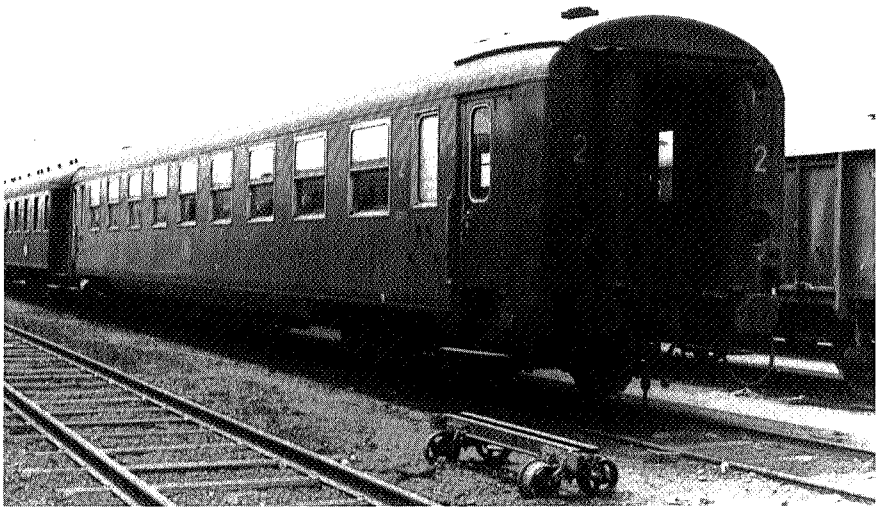
14001 → 14040	*N° SNCB* NMBS Nr	*N° UIC* UIC Nr	51 88 59 - 80 301 → 340
40	*EFFECTIF* EFFECTIEF	*VITESSE AUTOR.* TOEGEL. SNELHEID	160
45/49	*TARE/TONNAGE* TARRA/TONNENMAAT	*PL. ASSISES* ZITPLAATSEN	72/54 (1)
V+E P	*CHAUFFAGE* VERWARMING	*EQUIPEMENT* UITRUSTING	(2) ☼
24	*BOGIES TYPE* BOGIES TYPE	*ANNEE* BOUWJAAR	1960

(1) *Considérée comme Bc8 pour la réservation des places (64/48).*
Beschouwd als Bc8 voor wat betreft de plaatsreservering (64/48).
(2) *Uniquement 14023* / alleen 14023.



Liège-Guillemins 2-5-82
(G. Close)

I3-Bc 14004



Scha'rbeek 28-5-72
(P. Auguste)

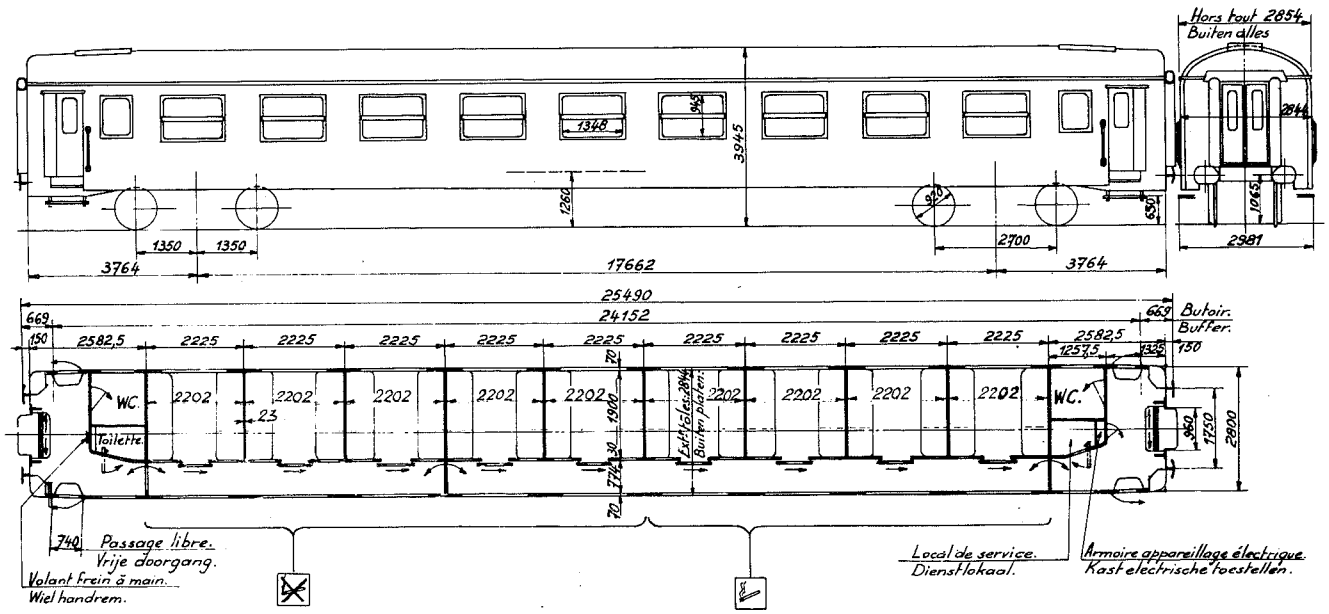
I3-Bc 14031

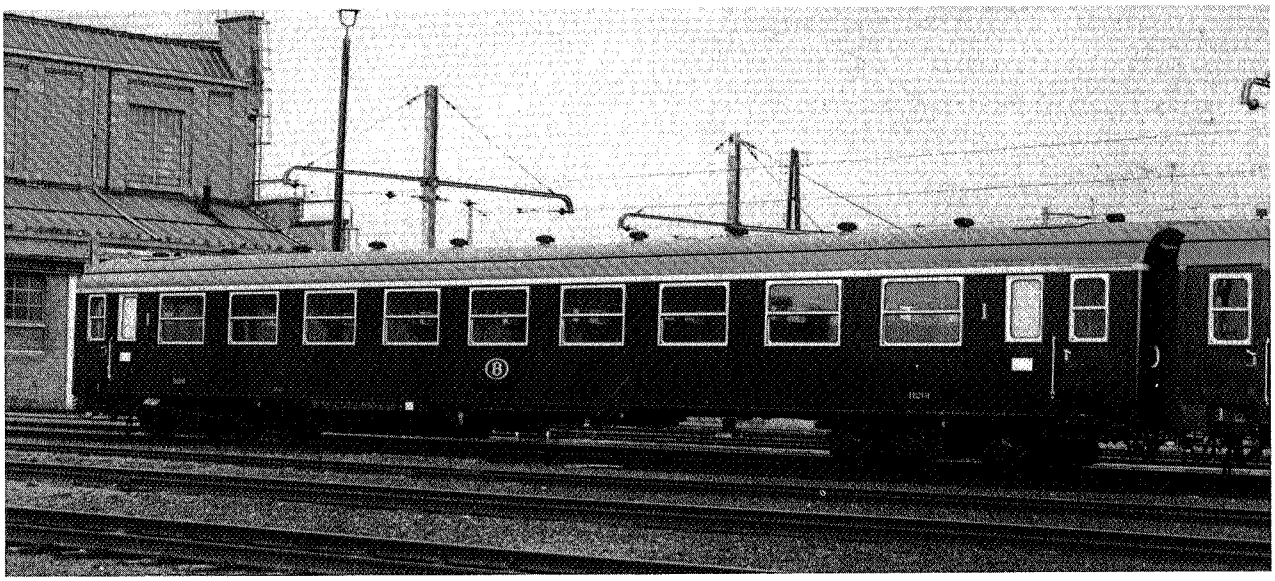
Scha'rbeek 4-10-81
(M. Thiry)

14021

CONSTRUCTEUR — BOUWER	MISE EN SERVICE — INDIENST-STELLING	N° — Nr	MODIFICATIONS — WIJZIGINGEN	AMENAGEMENT 1956 et n° 1957 — INRICHTING 1956 en nr 1957	MODIFICATIONS — WIJZIGINGEN	N° UIC — Nr UIC	MISE HORS SERVICE — BUITEN-DIENST-STELLING	REMARQUES — OPMERKINGEN
1	2	3	4	5	6	7	8	9
I3-Bc9								
BN (Brugge)	2- 6-60	14001				51 88 59 - 80 301-8		
	17- 6-60	14002				302-6		
	18- 6-60	14003				303-4		
	17- 6-60	14004				304-2		
	26- 6-60	14005				305-9		
	26- 6-60	14006				306-7		
	2- 7-60	14007				307-5		
	2- 7-60	14008				308-3		
	9- 7-60	14009				309-1		
	9- 7-60	14010				310-9		
	10- 7-60	14011				311-7		
	16- 7-60	14012				312-5		
	16- 7-60	14013				313-3		
	16- 7-60	14014				314-1		
	31- 7-60	14015				315-8		
	31- 7-60	14016				316-6		
	7- 8-60	14017				317-4		
	13- 8-60	14018				318-2		
	20- 8-60	14019				319-0		
	13- 9-60	14020				320-8		
	8-12-60	14021				321-6		
	8-12-60	14022				322-4		
	8-12-60	14023				323-2		
	8-12-60	14024				324-0		
	8-12-60	14025				325-7		
	8-12-60	14026				326-5		
	8-12-60	14027				327-3		
	8-12-60	14028				328-1		
	8-12-60	14029				329-9		
	8-12-60	14030				330-7		
	3-12-60	14031				331-5		
	8-12-60	14032				332-3		
	8-12-60	14033				331-1		
	3-12-60	14034				334-9		
	3-12-60	14035				335-6		
	3-12-60	14036				336-4		
	3-12-60	14037				337-2		
	3-12-60	14038				338-0		
	3-12-60	14039				339-8		
	3-12-60	14040				340-6		

I4 - B9 Proto ex A9

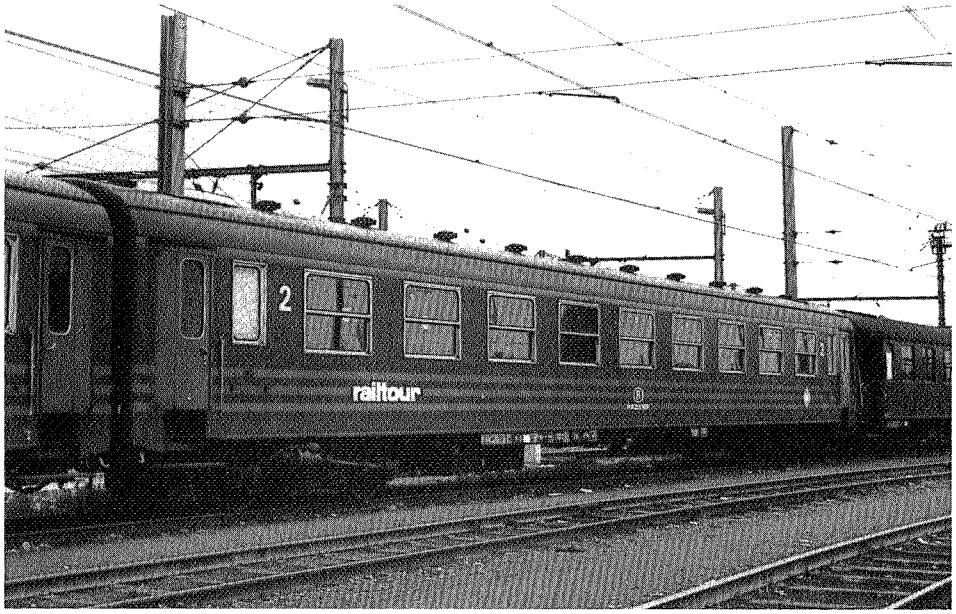




Prototype de la voiture I4 de 1e classe, n° 11201, état original. (*SNCB*/NMBS)
Prototype van het rijtuig I4 van 1ste klasse, nr 11201, oorspronkelijke staat.

12301 Railtour	*N° SNCB* NMBS Nr	*N° UIC* UIC Nr	51 88 29 - 70 401
1	*EFFECTIF* EFFECTIEF	*VITESSE AUTOR.* TOEGEL. SNELHEID	160
47/53	*TARE/TONNAGE* TARRA/TONNENMAAT	*PL. ASSISES* ZITPLAATSEN	54
E R (1)	*CHAUFFAGE* VERWARMING	*EQUIPEMENT* UITRUSTING	
24	*BOGIES TYPE* BOGIES TYPE	*ANNEE* BOUWJAAR	1961

(1) *Chauffage vapeur déposé.*
Stoomverwarming verwijderd.

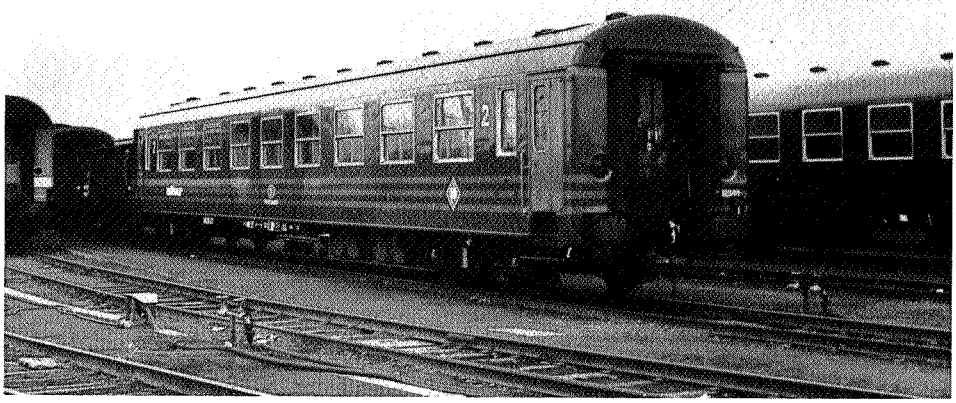


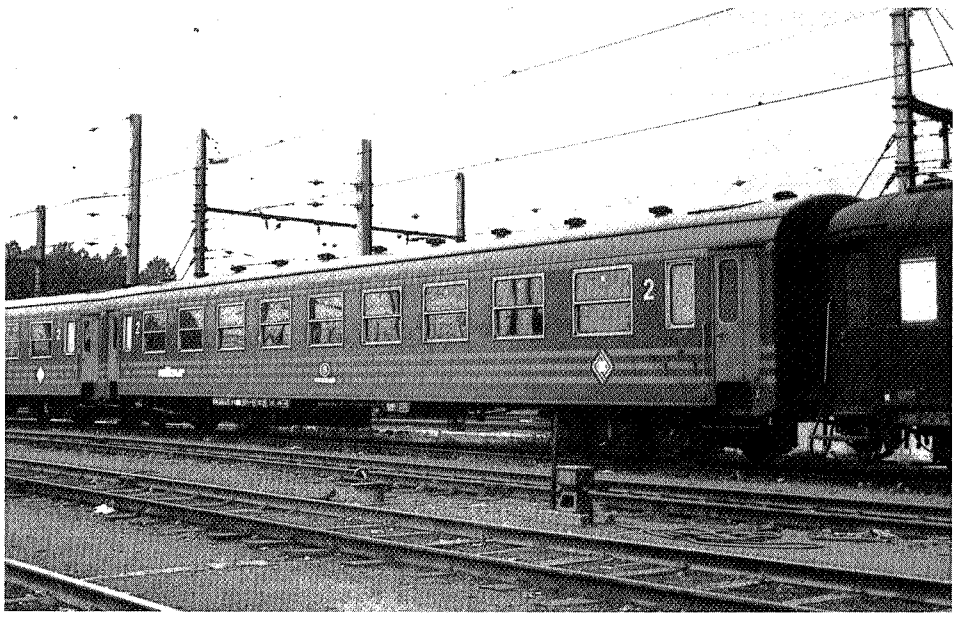
Forest V/Vorst R
10-5-81
(M. Thiry)

La décoration respecte la disposition habituelle aux voitures Railtour. Ici les portes et les 3 bandes sont découpées en vert clair sur fond de caisse vert foncé.

Scha'rbeek 23-11-79
(M. Thiry)

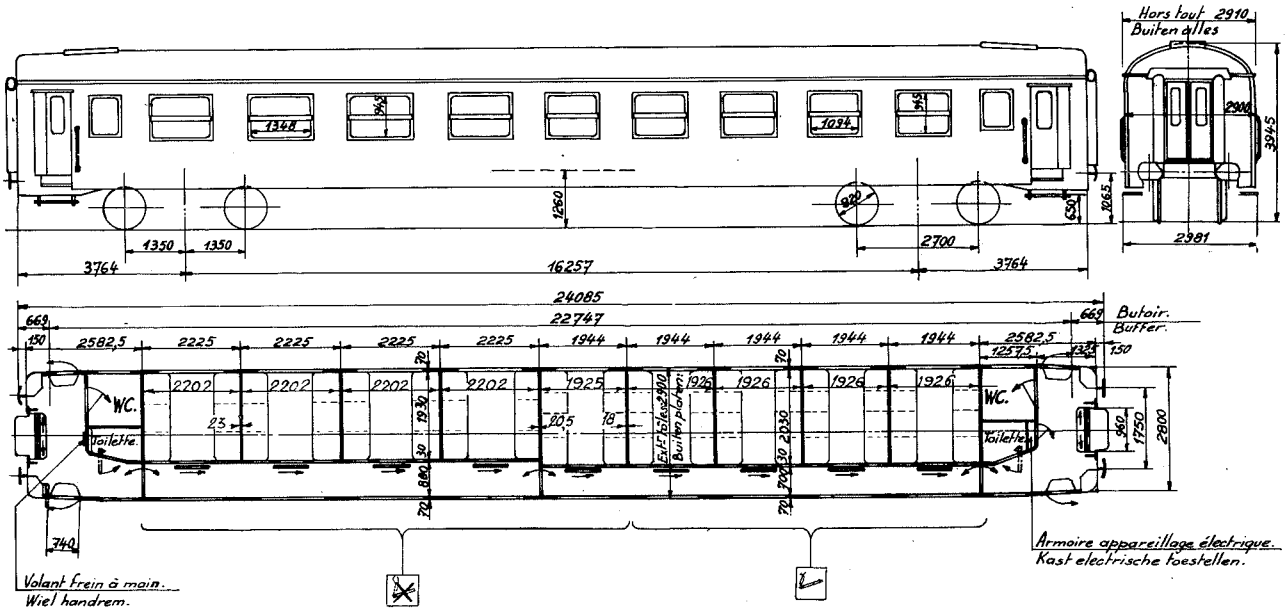
De versiering eerbiedigt de normale schikkingen der Railtour rijtuigen. Hier zijn de deuren en de 3 banden uitgetekend in bleekgroen op de donkergroene ondergrond van de kas.





Forest V/Vorst R
10-5-81
(M. Thiry)

I4 - B9 Proto ex A4B5

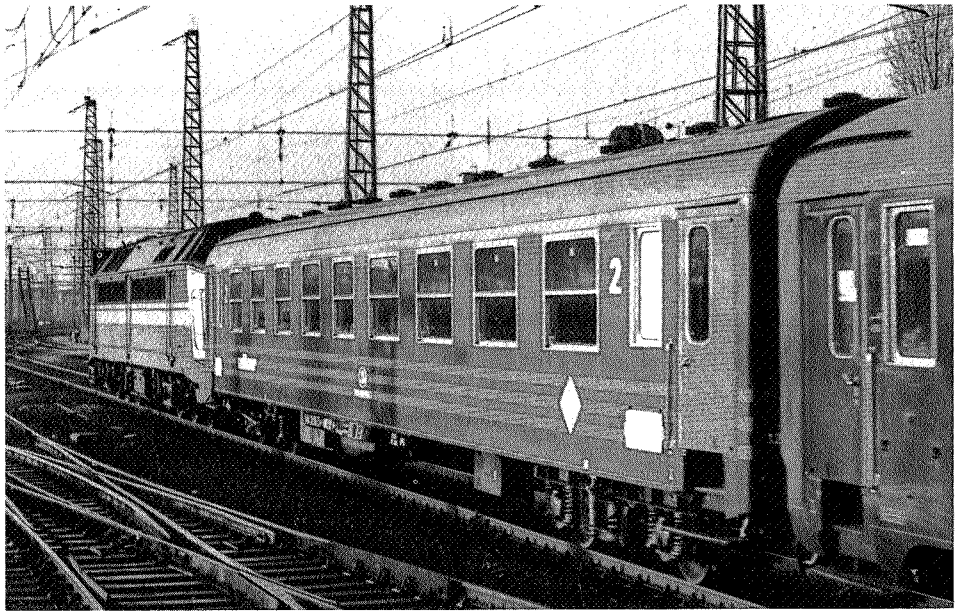


Second prototype I4, mixte 1e/2e classe, n° 13101, état original. (*SNCB*/NMBS)
Tweede prototype I4, gemengd 1ste/2de klasse, nr 13101, oorspronkelijke staat.

12302 Railtour	*N° SNCB* NMBS Nr	*N° UIC* UIC Nr	51 88 29 - 70 402
1	*EFFECTIF* EFFECTIEF	*VITESSE AUTOR.* TOEGEL. SNELHEID	160
46/51	*TARE/TONNAGE* TARRA/TONNENMAAT	*PL. ASSISES* ZITPLAATSEN	54
E P	*CHAUFFAGE* VERWARMING	*EQUIPEMENT* UITRUSTING	
24	*BOGIES TYPE* BOGIES TYPE	*ANNEE* BOUWJAAR	1961

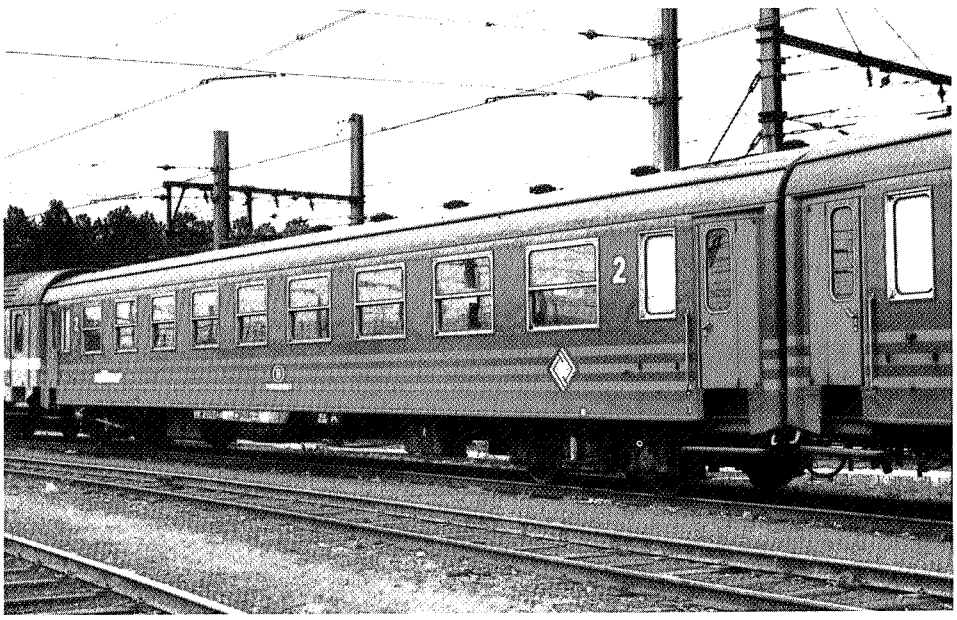
Bru M/Z 12-12-79
(M. Thiry)

Livrée Railtour à deux composantes de vert.

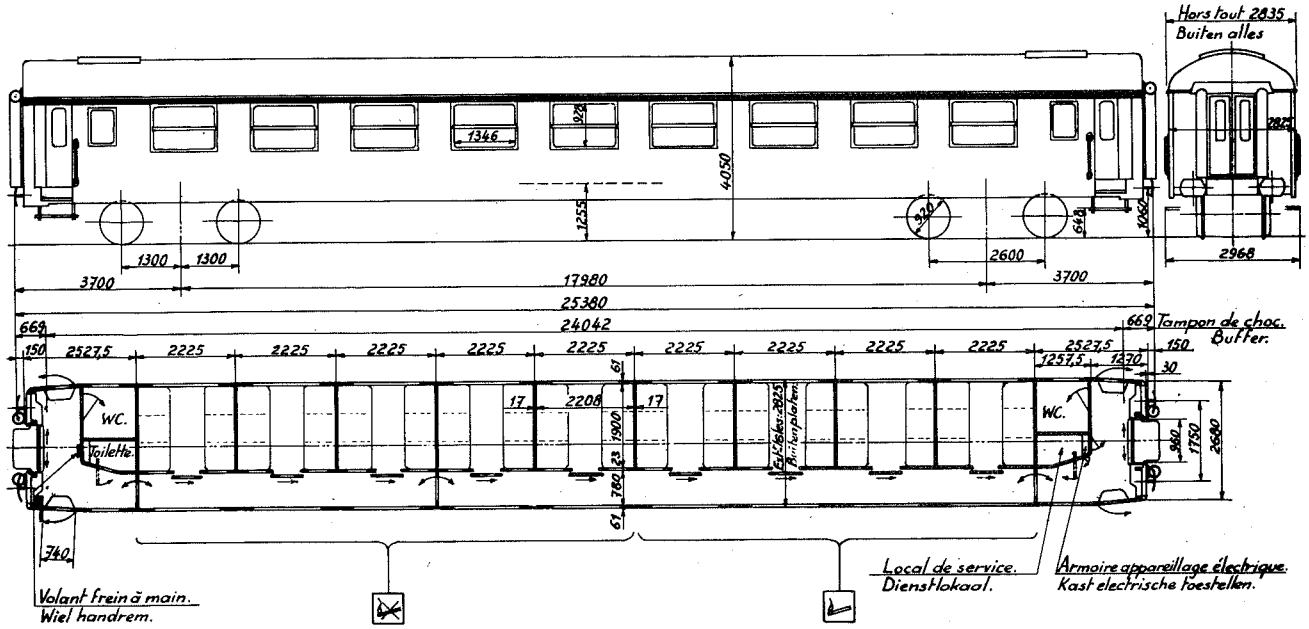


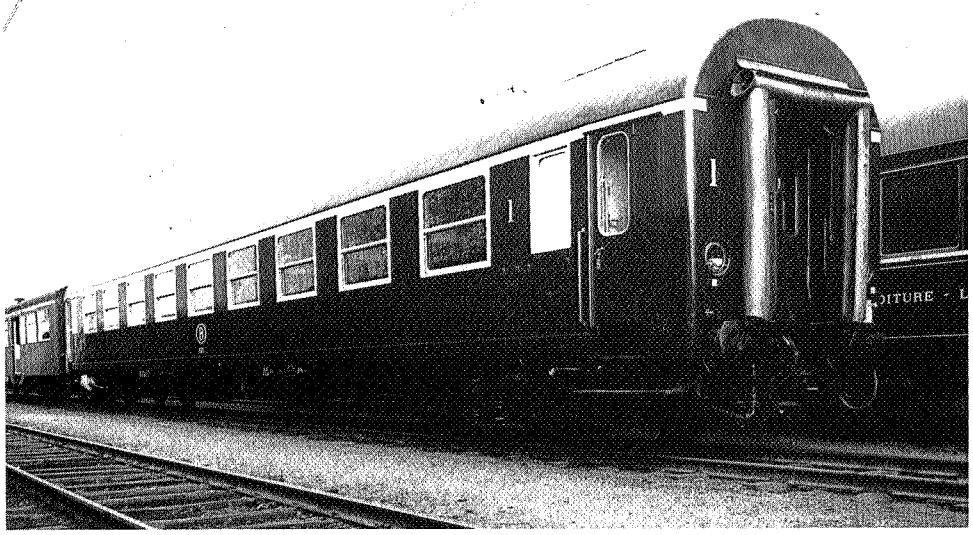
Forest V/Vorst R
10-5-81
(M. Thiry)

Uitzicht Railtour met twee komponenten groen.



Forst V/Vorst R
10-5-81
(M. Thiry)



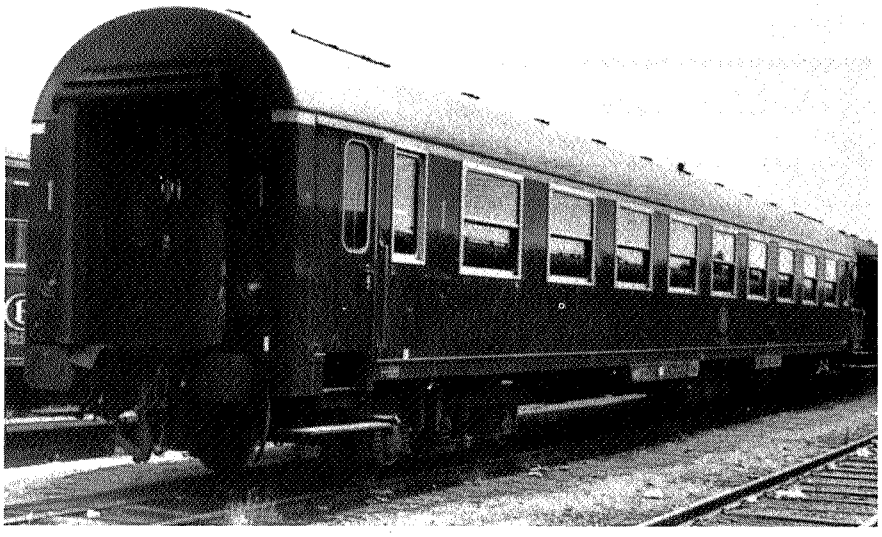


I4 de 1e classe, 11302. Sera adaptée au service des rames réversibles Benelux en 1973. (*SNCB*/NMBS)
I4, 1ste klasse, 11302. Werd aangepast voor trek- en duwdienst Benelux in 1973.

11301 → 11308 (1) 11309 → 11320 (2)	*N° SNCB* NMBS Nr	*N° UIC* UIC Nr	51 88 19 - 70 402 → 409 (1) 51 88 19 - 80 410 → 421
18 (2)	*EFFECTIF* EFFECTIEF	*VITESSE AUTOR.* TOEGEL. SNELHEID	160
44/51	*TARE/TONNAGE* TARRA/TONNENMAAT	*PL. ASSISES* ZITPLAATSEN	54
V + E (1) P	*CHAUFFAGE* VERWARMING	*EQUIPEMENT* UITRUSTING	
25	*BOGIES TYPE* BOGIES TYPE	*ANNEE* BOUWJAAR	1966 → 1967

(1) 11301 → 11308 : *rames réversibles Benelux - Chauffage vapeur déposé - 8 unités.*
trek- en duw stellen Benelux - Stoomverwarming verwijderd - 8 eenheden.
(2) 11319 *devenue* / geworden Railtour - Rail Budget I4-B9 12303•.
11320 *devenue* / geworden Railtour - Rail Budget I4-B9 12304•.
(*p.*/blz. 96)

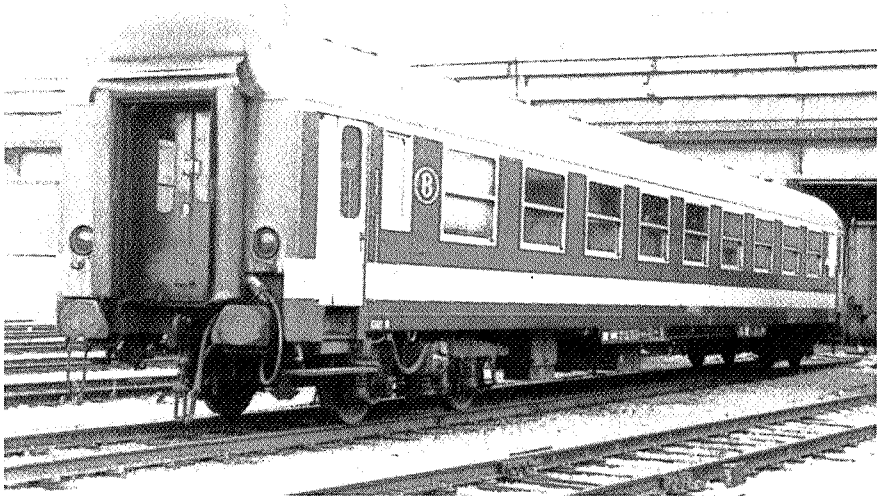
Les relations Bruxelles-Amsterdam sont partiellement assurées par rames réversibles depuis le 26 mai 1974. Ces rames sont composées à la fois de matériel hollandais (voitures de 2e cl. et pilote) et belge (voitures de 1e cl. et mixte 1e/2e cl.) prélevées au sein du parc des voitures I4 (A et AB). La SNCB fournit également les locomotives électriques bicourant (1,5-3kv).
Les voitures I4 destinées à ce service ont été spécialement aménagées et ont reçu une livrée bleu acier avec large bande jaune chrome. Elles sont communément appelées «Benelux».



Scha'rbeek 17-7-71 I4-A 11320 (P. Auguste)

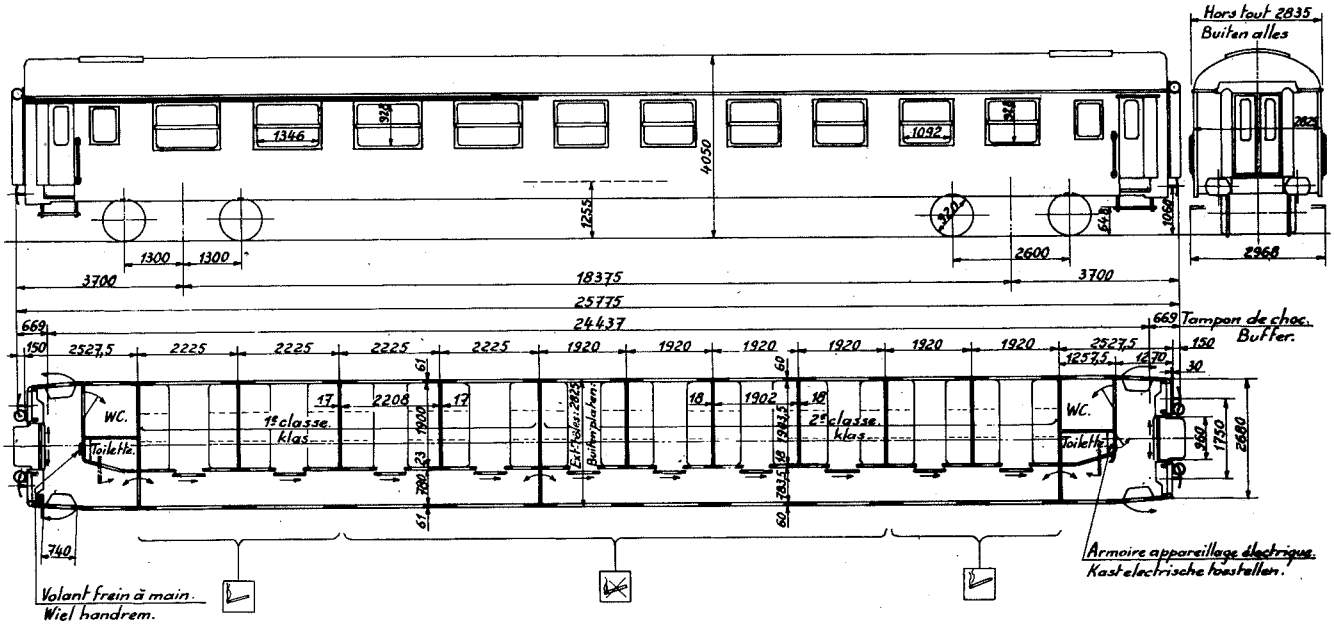
Bru M/Z 18-9-81 I4-A 11305 (M. Thiry)

De verbinding Brussel-Amsterdam wordt sedert 26/5/1974 verzekerd door trek- en duwstellen. Deze stellen zijn tegelijkertijd uitgerust met Nederlands materieel (rijtuigen van de 2de klasse en stuurrijtuig) en Belgisch materieel (rijtuigen van de 1ste klas en gemengd 1ste/2de klas), afgenomen van het rijtuigenpark I4 (A en AB).
De NMBS levert eveneens de elektrische locomotieven voor dubbele spanning (1,5-3kv).
De rijtuigen I4, bestemd voor deze dienst werden speciaal ingericht en kregen een ijzerblauwkleurige kleur met een brede chroom-gele band. Ze worden doorgaans «Benelux» genoemd.



Scha'rbeek 19-6-81 I4-A 11303 Benelux (M. Thiry)

I4 - A4B6



Une rame réversible Benelux, composée notamment de voitures I4-A et I4-AB, traverse la gare de Schaerbeek, le 16 mai 1982.

Een trek- en duwstel Benelux namelijk samengesteld uit I4-A en I4-AB rijtuigen rijdt door het station van Schaarbeek op 16-5-1982.
(M. Thiry).

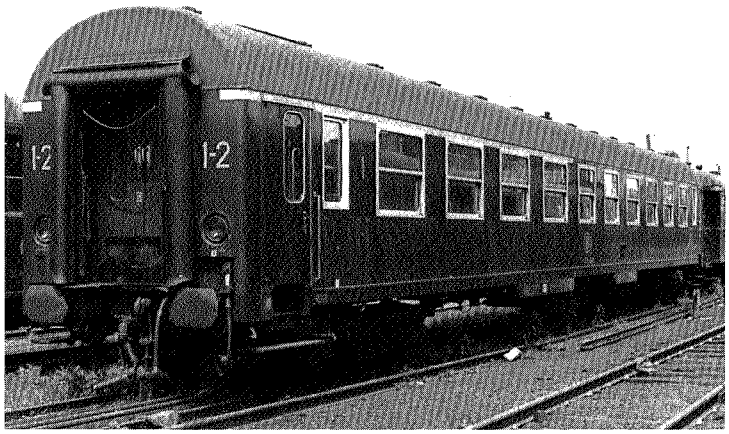
13201 → 13220 (1)	*N° SNCB* NMBS Nr	*N° UIC* UIC Nr	51 88 30 - 70 402 → 421
20	*EFFECTIF* EFFECTIEF	*VITESSE AUTOR.* TOEGEL. SNELHEID	160
44/51	*TARE/TONNAGE* TARRA/TONNENMAAT	*PL. ASSISES* ZITPLAATSEN	24/36
E (2) P	*CHAUFFAGE* VERWARMING	*EQUIPEMENT* UITRUSTING	
25	*BOGIES TYPE* BOGIES TYPE	*ANNEE* BOUWJAAR	1966

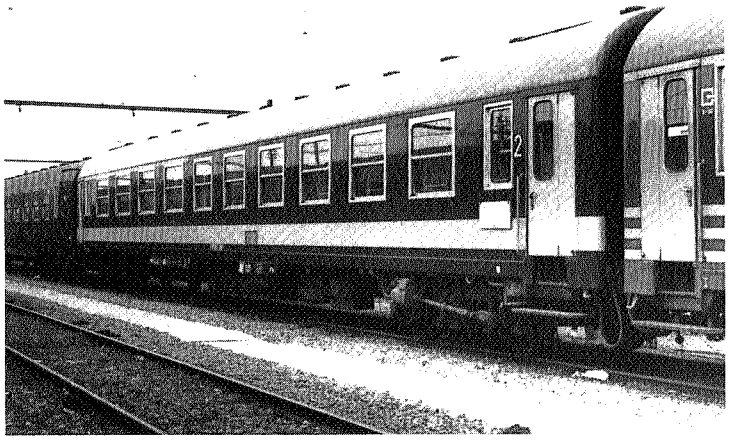
(1) 13201 → 13208 : *rames réversibles Benelux* / trek- en duwstellen Benelux.
(2) *Chauffage vapeur déposé* / stoomverwarming verwijderd.

Scha'rbeek 28-5-72
(P. Auguste)

I4-AB 13201 dans la livrée verte classique des véhicules de la série, avant sa conversion en voiture Benelux.

I4-AB 13201 in klassieke groene kleur eigen aan deze serie, voor het ombouwen naar Benelux rijtuig.





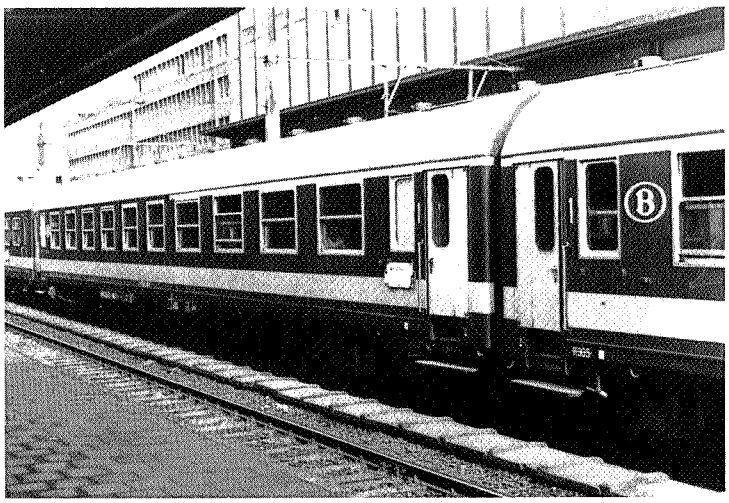
Forest V/Vorst R 19-6-81
(M. Thiry)

Voiture n° 13205 affectée aux services par rames réversibles dites Benelux (Bruxelles-Amsterdam).
Livrée bleu acier avec bandeau jaune-chrome.

Rijtuig nr 13205 ingedeeld bij de dienst der trek- en duwstellen Benelux genoemd. IJzerblauwe kleur met chroomgele banden.

Le service est normalement assuré par le roulement de 6 rames dont la composition a varié au cours du temps.
Actuellement, la composition-type est la suivante :
- *1 voiture-pilote avec restaurant et compartiment à bagages (NS)*
- *3 voitures de 2e classe (NS)*
- *1 voiture mixte 1e/2e classe (SNCB)*
- *1 voiture de 1e classe (SNCB)*
- *la locomotive série 25.5 (SNCB)*

L'effectif des voitures I4 «Benelux» comprend en outre les composantes de deux rames supplémentaires, à titre de réserve et pour remplacements.

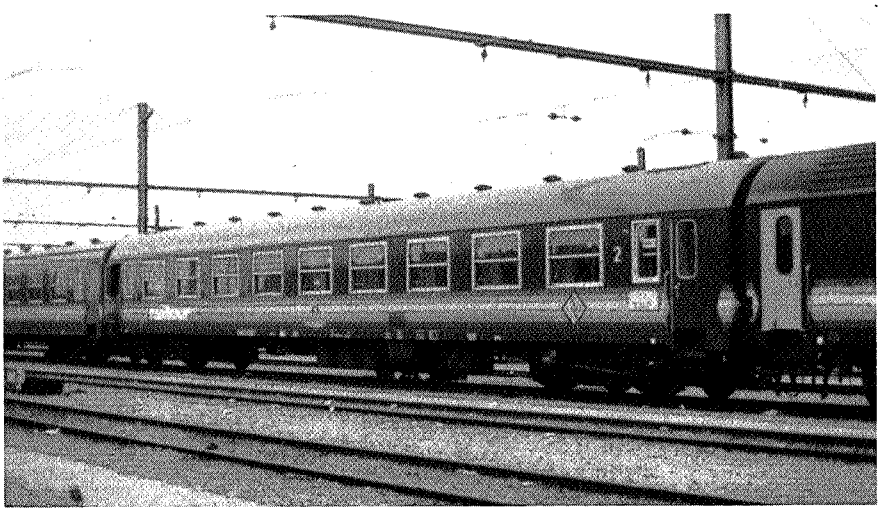


Bru M/Z 3-9-77 I4 «Benelux» 13205 (P. Auguste).

De dienst wordt normaal verzekerd door 6 stellen waarvan de samenstelling in de loop der jaren is veranderd. Voor het ogenblik is de typesamenstelling de volgende :
- 1 stuurrijtuig met restaurant en bagageafdeling (NS)
- 3 rijtuigen 2de klasse (NS)
- 1 gemengd rijtuig 1ste/2de klasse (NMBS)
- 1 rijtuig 1ste klasse (NMBS)
- 1 lokomotief reeks 25.5 (NMBS)

Het effektief van de rijtuigen I4 «Benelux» omvat onder andere de elementen voor twee bijkomende stellen, ten titel van reserve en voor vervangingen.

CONSTRUCTEUR — BOUWER	MISE EN SERVICE — INDIENST-STELLING	N° — Nr	N° UIC — Nr UIC		MODIFICATIONS — WIJZIGINGEN	N° UIC — Nr UIC	MISE HORS SERVICE — BUITEN-DIENST-STELLING	REMARQUES — OPMERKINGEN
1	2	3	7		6	7bis	8	9
I4-A9								
BN (Brugge)	16-11-61	11201	51 88 19 - 80 401-5		B9 12301 (1979)	51 88 29 - 70 401-5		Proto - Railtour - Rail Budget
	22-12-66	11301	51 88 19 - 80 402-3	51 88 19 - 70 402-5				RRE/TDE Benelux (1973)
	17- 5-66	11302	403-1	403-3				RRE/TDE Benelux (1973)
	17- 5-66	11303	404-9	404-1				RRE/TDE Benelux (1973)
	17- 5-66	11304	405-6	405-8				RRE/TDE Benelux (1973)
	17- 5-66	11305	406-4	406-6				RRE/TDE Benelux (1973)
	14- 6-66	11306	407-2	407-4				RRE/TDE Benelux (1973)
ABR	6- 7-66	11307	408-0	408-2				RRE/TDE Benelux (1973)
(Famille-reux)	18- 7-66	11308	409-8	409-0				RRE/TDE Benelux (1973)
	21-11-66	11309	410-6					
	21-11-66	11310	411-4					
	21-11-66	11311	412-2					
	21-11-66	11312	413-0					
	21-11-66	11313	414-8					
	21-11-66	11314	415-5					
	21-11-66	11315	416-3					
	17- 1-67	11316	417-1					
	19- 1-67	11317	418-9					
Ragheno	1- 3-67	11318	419-7					
	6- 2-67	11319	420-5		B9 12303 (28-11-84)	51 88 29 - 80 403-9		Railtour - Rail Budget
	25- 4-67	11320	421-3		B9 12304 (22-10-84)	404-7		Railtour - Rail Budget
I4-A4B6								
ABR (Famille-reux)	16-10-61	13101	51 88 39 - 80 401-1	51 88 39 - 70 401-3	B9 12302 (1979)	51 88 29 - 70 402-3		Proto A4B5 - Railtour - Rail Budget
	1- 7-66	13201	51 88 30 - 80 402-8	51 88 30 - 70 402-0				RRE/TDE Benelux (1973)
	8- 7-66	13202	403-6	403-3				RRE/TDE Benelux (1973)
	8- 7-66	13203	404-4	404-6				RRE/TDE Benelux (1973)
	15- 7-66	13204	405-1	405-3				RRE/TDE Benelux (1973)
	23-11-66	13205	406-9	406-1				RRE/TDE Benelux (1973)
	16-11-66	13206	407-7	407-9				RRE/TDE Benelux (1973)
	16-11-66	13207	408-5	408-7				RRE/TDE Benelux (1973)
BN	23-11-66	13208	409-3	409-5				RRE/TDE Benelux (1973)
(Brugge)	16-11-66	13209	410-1	410-3				
	17-11-66	13210	411-9	411-1				
	16-11-66	13211	412-7	412-9				
	29-11-66	13212	413-5	413-7				
	23-11-66	13213	414-3	414-5				
	16-11-66	13214	415-0	415-2				
	16-11-66	13215	416-8	416-0				
	18-11-66	13216	417-6	417-8				
	18-11-66	13217	418-4	418-6				
	18-11-66	13218	419-2	419-4				
	16-12-66	13219	420-0	420-2				
	22-12-66	13220	421-8	421-0				

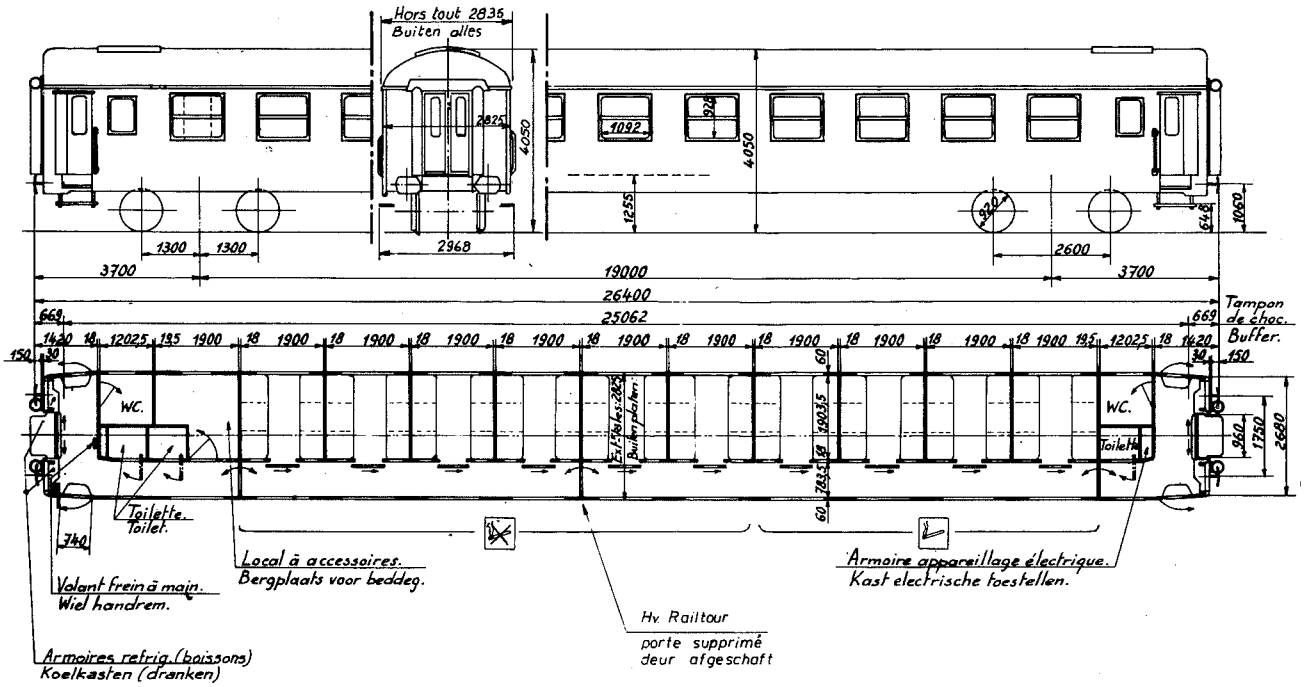


*Forest V/*Vorst R 15-4-85
I4-B9 12304 (ex A9 11320) (M. Thiry)

L'une des 2 voitures I4 de 1e classe, récemment déclassée au profit des services Railtour. Le traditionnel vert SNCB a fait place au vert Railtour.
Les sièges ont bénéficié d'une nouvelle garniture de tissus écossais.
(44/49 t. - 54 pl.)

Op de twee 14 1e klas rijtuigen, recentelijk van klas verlaagd ten voordele van de Railtourdiensten, werd het klassieke NMBS-groen vervangen door het RAILTOUR-groen, terwijl de zetels met een geruite stof werden gestoffeerd.
(44/49 t. - 54 pl).

5 - Bc10



Scha'rbeek 28-5-72
(P. Auguste)

Voiture-couchettes I5 14136

A l'origine, les véhicules affectés aux relations de la société Railtour se distinguaient par les seules inscriptions en grandes lettres blanches apposées sur les flancs. Comme tous les autres véhicules du parc, les voitures I5 arboraient alors le vert traditionnel de la SNCB.

Ligplaatsenrijtuig I5 14136

Aanvankelijk kon men de rijtuigen ingezet voor de maatschappij Railtour van de andere onderscheiden, alleen maar bij het zien van de op de flanken in grote witte letters aangebrachte opschriften.
Zoals al de andere rijtuigen van het rijtuigenpark zijn de rijtuigen van de serie 15 geschilderd in de traditionele groene kleur van de NMBS.

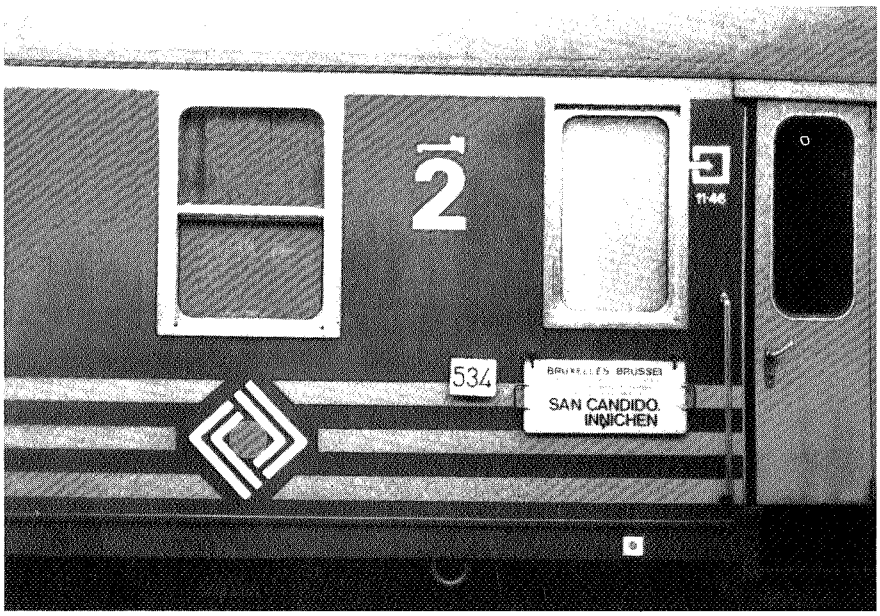
14101 → 14145 (1)	*N° SNCB* NMBS Nr	*N° UIC* UIC Nr	51 88 50 - 80 501 → 545
45	*EFFECTIF* EFFECTIEF	*VITESSE AUTOR.* TOEGEL. SNELHEID	160
48/53	*TARE/TONNAGE* TARRA/TONNENMAAT	*PL. ASSISES* ZITPLAATSEN	60/60
V+E P	*CHAUFFAGE* VERWARMING	*EQUIPEMENT* UITRUSTING	
25	*BOGIES TYPE* BOGIES TYPE	*ANNEE* BOUWJAAR	1967

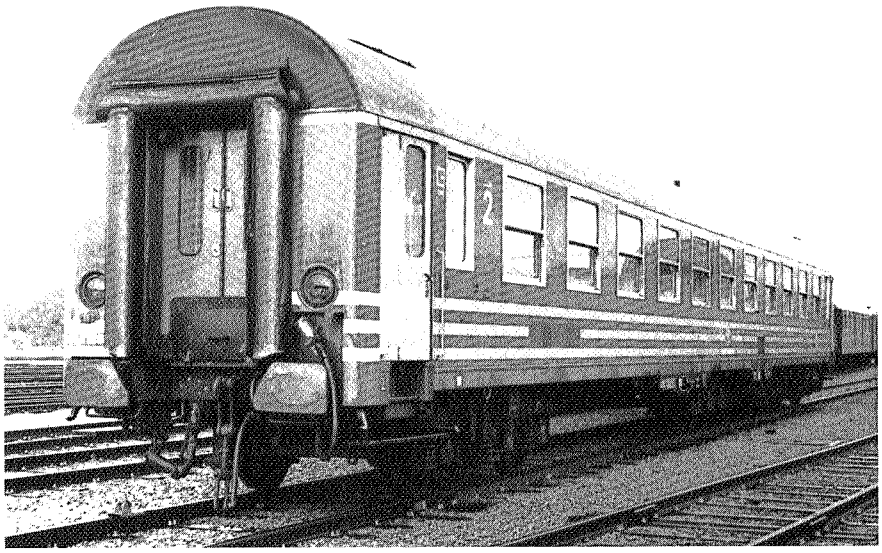
(1) 14101 → 14116: Railtour.

Bru M/Z 12-3-82
(M. Thiry)

Par la suite, la robe des voitures I5 s'est personnalisée : fond bleu foncé, portes et rubans bleu clair. Les voitures Railtour, outre leur marquage en clair, arborent le sigle blanc en forme de losange, avec centre jaune orangé.

Nadien kregen de 15 rijtuigen een meer gepersonaliseerd kleedje: donkerblauwe achtergrond, klaarblauwe deuren en banden. De Railtourrijtuigen dragen benevens hun klare aanduidingen een wit ruitvormig kenteken met een geeloranje middendeel.





Scha'rbeek 29-9-78
(M. Thiry)

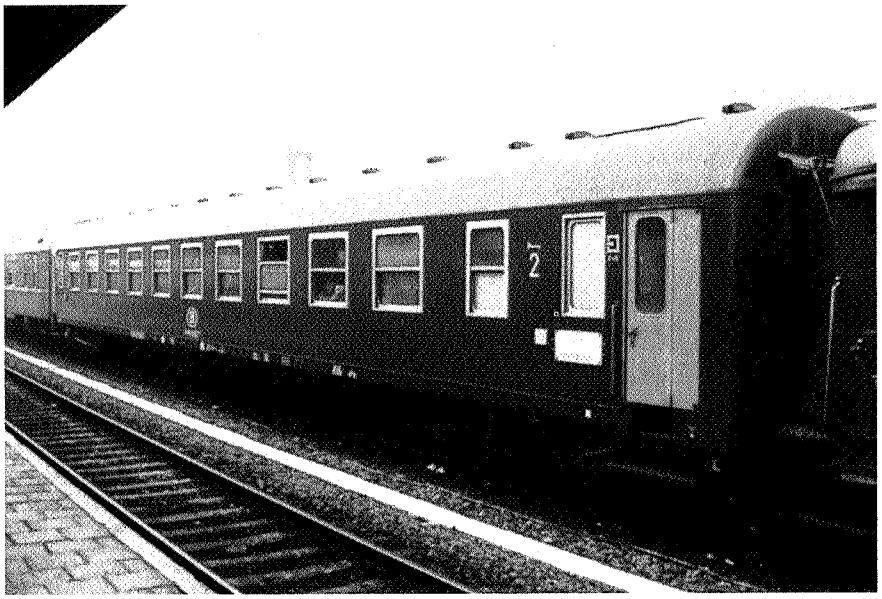
I5-Bc 14136

Liège-Guillemins 18-9-84
(P. Auguste)

Dernière en date des livrées Railtour, celle dite «arc-en-ciel», dont les rubans bigarrés ont remplacé les 3 bandes bleu clair.

Jongste Railtour, zogenaamde «regenboog», waar de bonte strepen de 3 helblauwe banden hebben vervangen.

CONSTRUCTEUR — BOUWER	MISE EN SERVICE — INDIENST-STELLING	N° — Nr	N° UIC — Nr UIC	MODIFICATIONS — WIJZIGINGEN	N° UIC — Nr UIC	MISE HORS SERVICE — BUITEN-DIENST-STELLING	REMARQUES — OPMERKINGEN
1	2	3	7	6	7bis	8	9
I5-Bc10							
BN (Brugge)	10- 1-67	14101	51 88 50 - 80 501-2				Railtour
	9- 3-67	14102	502-0				Railtour
	8- 3-67	14103	503-8				Railtour
	9- 2-67	14104	504-6				Railtour
	7- 3-67	14105	505-3				Railtour
	3- 3-67	14106	506-1				Railtour
	3- 3-67	14107	507-9				Railtour
	3- 3-67	14108	508-7				Railtour
	18- 2-67	14109	509-5				Railtour
	24- 3-67	14110	510-3				Railtour
	17- 3-67	14111	511-1				Railtour
	17- 3-67	14112	512-9				Railtour
	17- 3-67	14113	513-7				Railtour
	17- 3-67	14114	514-5				Railtour
	9- 3-67	14115	515-2				Railtour
	5- 4-67	14116	516-0	14129 (1980)	51 88 50 - 80 529-3		⚓ Livrée bleue uniforme / eenvormig blauw geschilderd (10-84)
	3- 4-67	14117	517-8				
	18- 4-67	14118	518-6				
	3- 4-67	14119	519-4				⚓ Livrée bleue uniforme / eenvormig blauw geschilderd (1-85)
	3- 4-67	14120	520-2				
	3- 4-67	14121	521-0				
	18- 4-67	14122	522-8				Livrée bleue uniforme / eenvormig blauw geschilderd (11-84)
	18- 4-67	14123	523-6				
	18- 4-67	14124	524-4				
	19- 5-67	14125	525-1				Livrée bleue uniforme / eenvormig blauw geschilderd (3-85)
	20- 4-67	14126	526-9				
	19- 5-67	14127	527-7				Livrée bleue uniforme / eenvormig blauw geschilderd (12-84)
	20- 4-67	14128	528-5				
	19- 5-67	14129	529-3	14116 (1980)	51 88 50 - 80 516-0		Railtour
	19- 5-67	14130	530-1				Livrée bleue uniforme / eenvormig blauw geschilderd (5-85)
	19- 5-67	14131	531-9				
	19- 5-67	14132	532-7				
	19- 5-67	14133	533-5				Livrée bleue uniforme / eenvormig blauw geschilderd (11-84)
	24- 5-67	14134	534-3				Livrée bleue uniforme / eenvormig blauw geschilderd (2-85)
	24- 5-67	14135	535-0				⚓ Livrée bleue uniforme / eenvormig blauw geschilderd (1-85)
	24- 5-67	14136	536-8				
	7- 6-67	14137	537-6				
	7- 6-67	14138	538-4				
	7- 6-67	14139	539-2				
	12- 6-67	14140	540-0				
	7- 6-67	14141	541-8				
	18- 7-67	14142	542-6				
	17- 7-67	14143	543-4				⚓ Livrée bleue uniforme / eenvormig blauw geschilderd (6-84)
	17- 7-67	14144	544-2				⚓
	18- 7-67	14145	545-9				Livrée bleue uniforme / eenvormig blauw geschilderd (11-84)

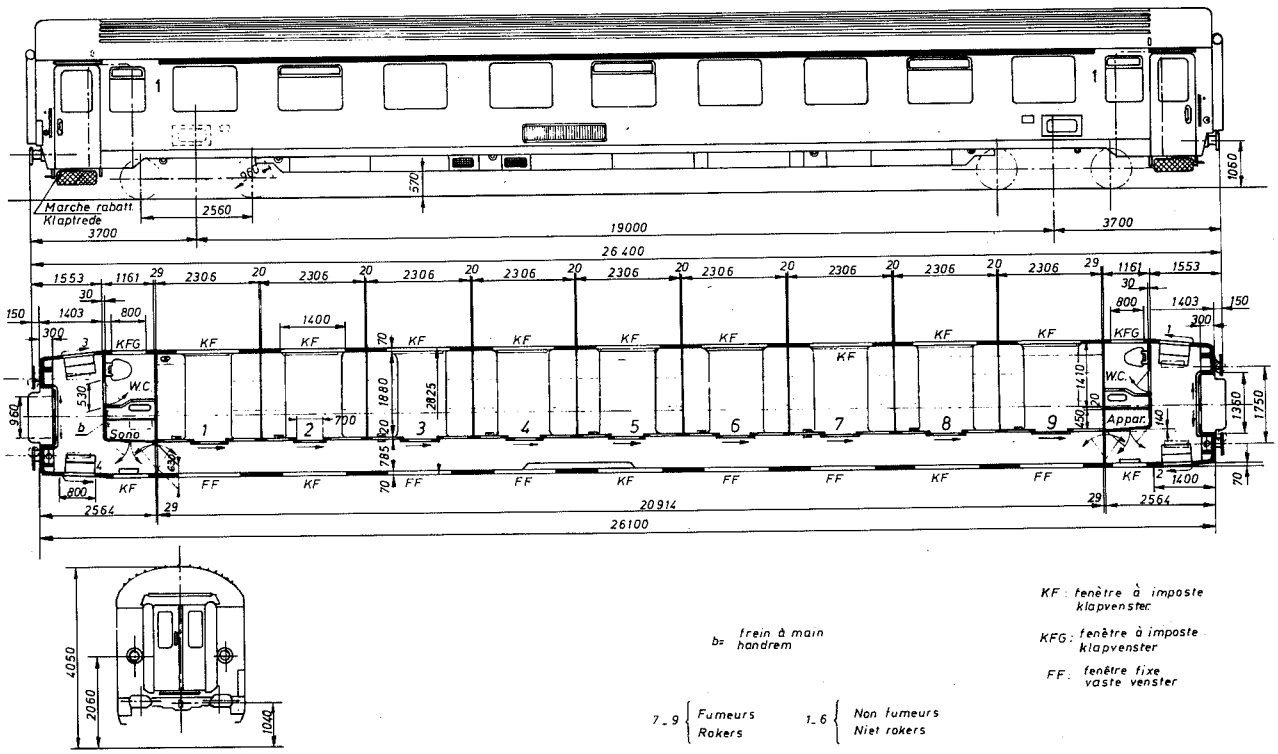


Bru M/Z 13-3-85
(M. Thiry)

I5-Bc 14127

Livrée bleue uniforme /
eenvormig blauw geschilderd

I6 - A9



KF : fenêtre à imposte
klapvenster

KFG : fenêtre à imposte
klapvenster

FF : fenêtre fixe
vaste venster

b= frein à main
handrem

7 - 9 { Fumeurs / Rokers

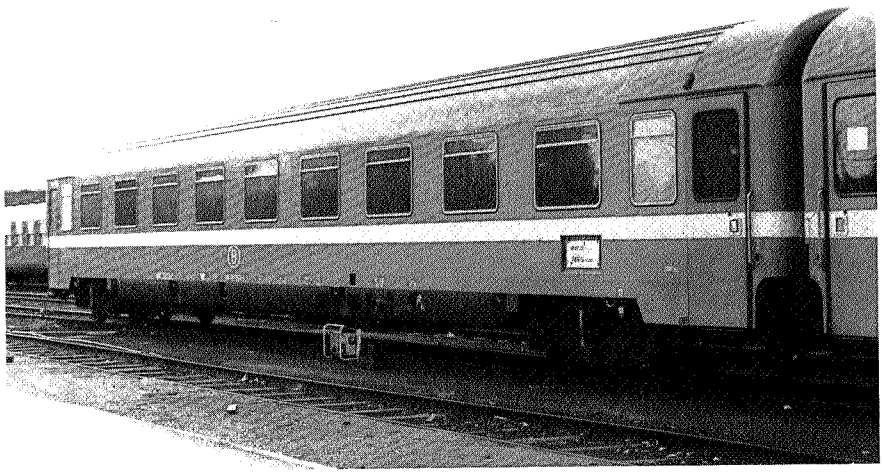
1 - 6 { Non fumeurs / Niet rokers

Scha'rbeek 4-10-81
(M. Thiry)

I6-A 11602

Dernières nées de notre parc de véhicules du service international, les voitures I6 arborent une flamboyante livrée orange ceinturée de gris très clair.

De I6 rijtuigen, laatstgeborenen uit ons rijtuigenpark, zijn getooid met een schitterende oranje kleur voorzien van een gordel van zeer lichtgrijze kleur.



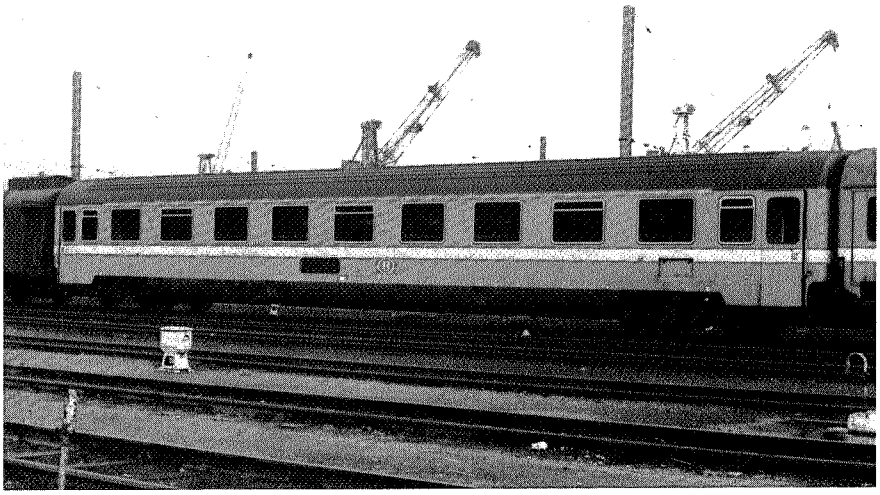
11601 → 11620	*N° SNCB* NMBS Nr	*N° UIC* UIC Nr	61 88 19 - 70 601 → 620
20	*EFFECTIF* EFFECTIEF	*VITESSE AUTOR.* TOEGEL. SNELHEID	160
43/47	*TARE/TONNAGE* TARRA/TONNENMAAT	*PL. ASSISES* ZITPLAATSEN	54
E C	*CHAUFFAGE* VERWARMING	*EQUIPEMENT* UITRUSTING	
30	*BOGIES TYPE* BOGIES TYPE	*ANNEE* BOUWJAAR	1977

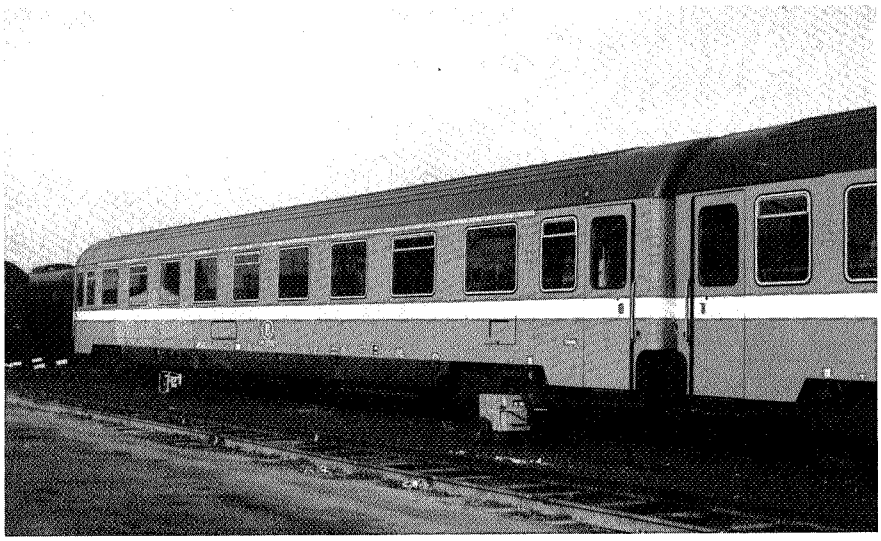
Marche escamotable / intrekbare trede.

Oostende 25-9-82
(F. Beckers)

I6-A 11616

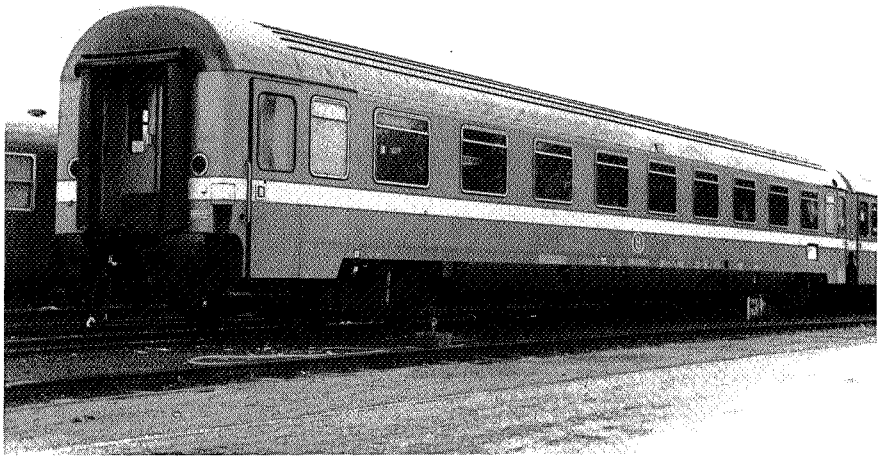
Les voitures I6 répondent à une standardisation UIC. Plusieurs sociétés européennes de chemins de fer en possèdent. Elles ont été construites sous l'égide d'Eurofima - Société européenne pour le financement de matériel ferroviaire - qui est une société anonyme de droit suisse, fondée à Bâle le 20-11-56 pour une durée de 50 ans, par 14 réseaux européens qui en sont les actionnaires. Elle a pour objet de procurer, aux meilleures conditions possible, des matériels unifiés ou à performances unifiées, fournis aux réseaux sous contrat de location-vente, conclu pour une durée de 10 ans.





Scha'rbeek 28-3-78
(M. Thiry)

I6-A 11618

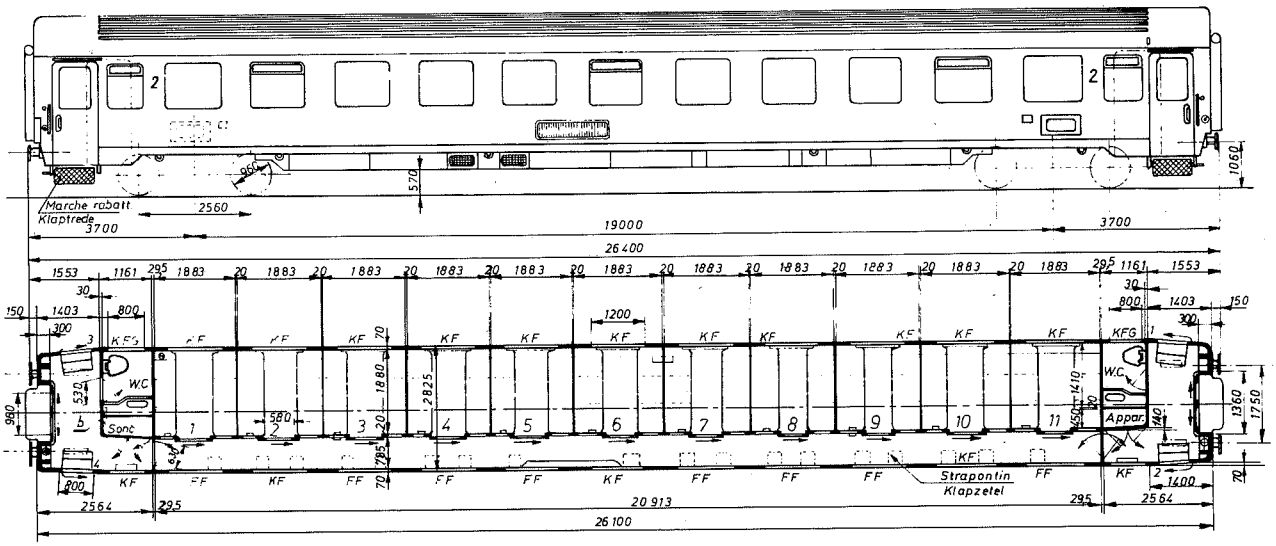


Scha'rbeek 4-10-81
(M. Thiry)

I6-A 11602

De I6 rijtuigen beantwoorden aan de UIC standaardisatie. Meerdere Europese spoorwegmaatschappijen beschikken over zulke rijtuigen. Zij werden gebouwd door het toedoen van Eurofima (Europese Maatschappij voor het Financieren van Spoorwegmaterieel), naamloze maatschappij van Zwitsers recht, opgericht te Bazel op 20.11.1956 voor 50 jaar door 14 Europese spoorwegnetten die ook aandeelhouders zijn.
Ze heeft tot doel, in de best mogelijke voorwaarden, eenheid te brengen in het materieel of in de prestaties, geleverd aan de netten onder verhuur-verkoopskontrakt, afgesloten voor een duur van 10 jaar.

6 - B11



KF : fenêtre à imposte / klapvenster

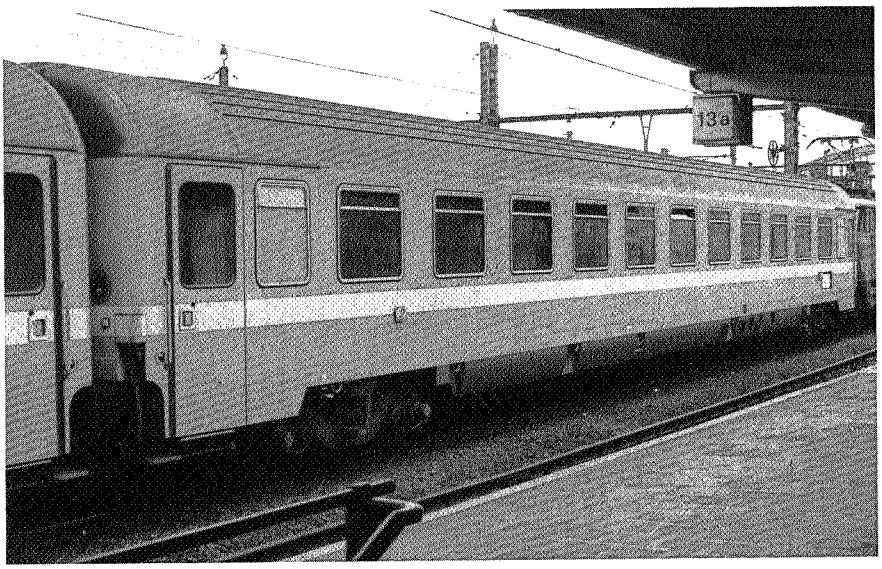
KFG : fenêtre à imposte + grill / klapvenster + tralie

FF : fenêtre fixe / vast venster

b= frein à main / handrem

7 _ 11 { Fumeurs / Rokers

1 _ 6 { Non fumeurs / Niet rokers



Liège-Guillemins 27-6-84
(G. Close)

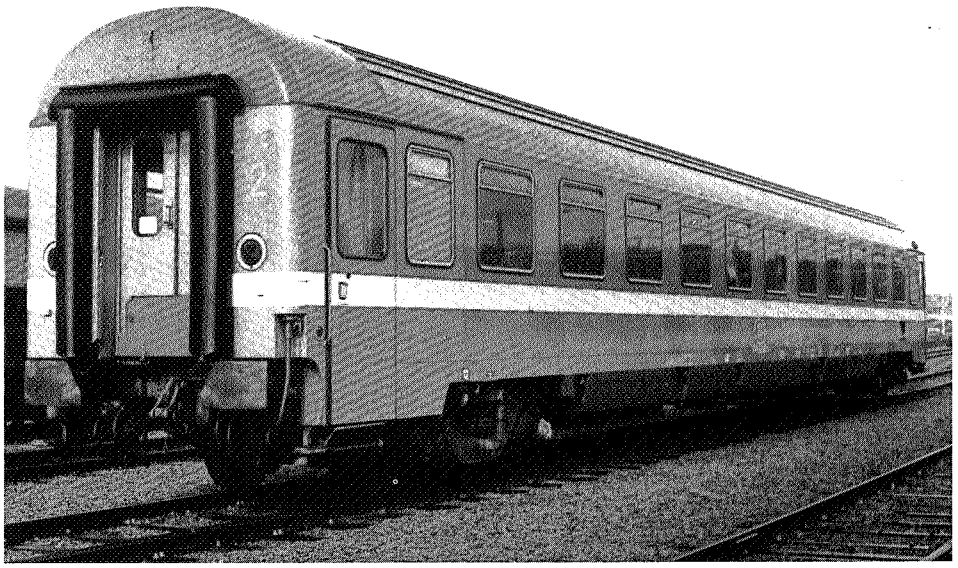
I6-B 12657

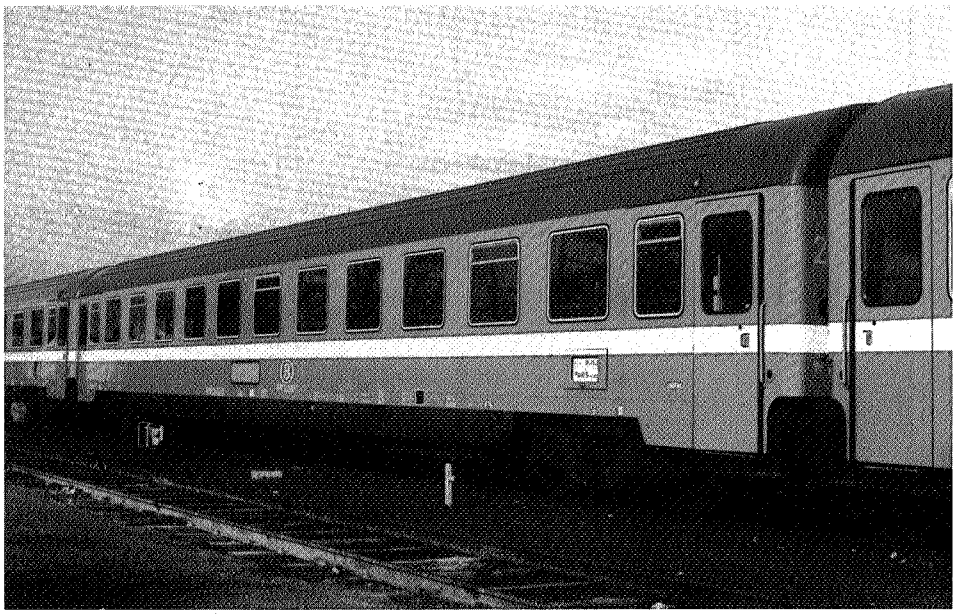
12601 → 12660	*N° SNCB* NMBS Nr	*N° UIC* UIC Nr	61 88 21 - 70 601 → 660
59	*EFFECTIF* EFFECTIEF	*VITESSE AUTOR.* TOEGEL. SNELHEID	160
43/48	*TARE/TONNAGE* TARRA/TONNENMAAT	*PL. ASSISES* ZITPLAATSEN	66 + 18
E C	*CHAUFFAGE* VERWARMING	*EQUIPEMENT* UITRUSTING	
30	*BOGIES TYPE* BOGIES TYPE	*ANNEE* BOUWJAAR	1977 → 1978

Marche escamotable / intrekbare trede.

Scha'rbeek 29-9-78
(M. Thiry)

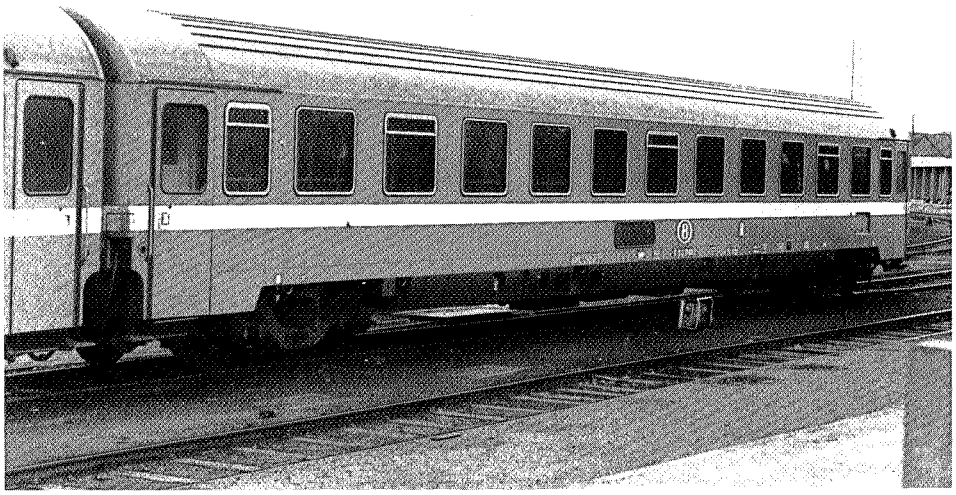
I6-B 12607





Scha'rbeek 28-3-78
(M. Thiry)

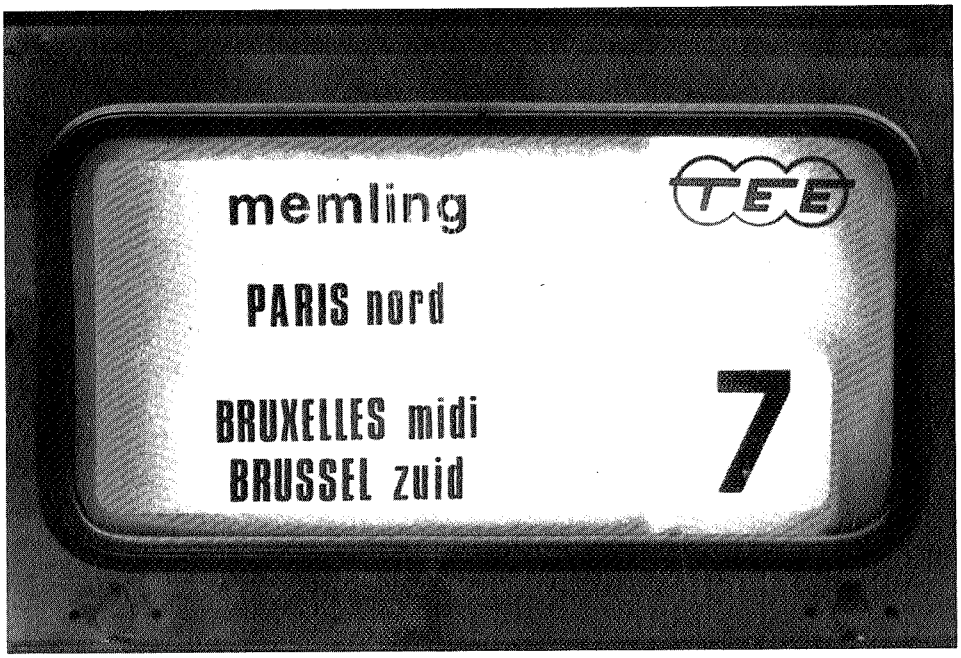
I6-B 12605



Scha'rbeek 4-10-81
(M. Thiry)

I6-B 12603

CONSTRUCTEUR — BOUWER	MISE EN SERVICE — INDIENST-STELLING	N° — Nr	MODIFICATIONS — WIJZIGINGEN	AMENAGEMENT 1956 et n° 1957 — INRICHTING 1956 en nr 1957	MODIFICATIONS — WIJZIGINGEN	N° UIC — Nr UIC	MISE HORS SERVICE — BUITEN-DIENST-STELLING	REMARQUES — OPMERKINGEN
1	2	3	4	5	6	7	8	9
I6-A9								
BN (Brugge)	24- 9-77	11601				61 88 19 - 70 601-0		
	24- 9-77	11602				602-8		
	24- 9-77	11603				603-6		
	5-10-77	11604				604-4		
	5-10-77	11605				605-1		
	12-10-77	11606				606-9		
	12-10-77	11607				607-7		
	12-10-77	11608				608-5		
	20-10-77	11609				609-3		
	20-10-77	11610				610-1		
	27-10-77	11611				611-9		
	27-10-77	11612				612-5		
	27-10-77	11613				613-7		
	5-11-77	11614				614-3		
	15-11-77	11615				615-0		
	5-11-77	11616				616-8		
	17-11-77	11617				617-6		
	15-11-77	11618				618-4		
	23-11-77	11619				619-2		
	9-12-77	11620				620-0		
I6-B11								
BN (Brugge)	9-12-77	12601				61 88 21 - 70 601-6		
	9-12-77	12602				602-4		
	9-12-77	12603				603-2		
	9-12-77	12604				604-0		
	9-12-77	12605				605-7		
	9-12-77	12606				606-5		
	9-12-77	12607				607-3		
	22-12-77	12608				608-1		
	22-12-77	12609				609-9		
	22-12-77	12610				610-7		
	22-12-77	12611				611-5		
	12- 1-78	12612				612-3		
	12- 1-78	12613				613-1		
	12- 1-78	12614				614-9		
	19- 1-78	12615				615-6		
	19- 1-78	12616				616-4		
	20- 1-78	12617				617-2		
	25- 1-78	12618				618-0		
	25- 1-78	12619				619-8		
	25- 1-78	12620				620-6		
	25- 1-78	12621				621-4		
	1- 2-78	12622				622-2		
	1- 2-78	12623				623-0		
	8- 2-78	12624				624-8		
	10- 2-78	12625				625-5		
	10- 2-78	12626				626-3		
	10- 2-78	12627				627-1		
	23- 2-78	12628				628-9		
	23- 2-78	12629				629-7		
	23- 2-78	12630				630-5		
	8- 3-78	12631				631-3		
	3- 3-78	12632				632-1		
	3- 3-78	12633				633-9		
	3- 3-78	12634				634-7		
	17- 3-78	12635				635-4		
	17- 3-78	12636				636-2		
	17- 3-78	12637				637-0		
	17- 3-78	12638				638-8		
	29- 3-78	12639				639-6	30- 9-83	
	24- 3-78	12640				640-4		
	24- 3-78	12641				641-2		
	6- 4-78	12642				642-0		
	6- 4-78	12643				643-8		
	6- 4-78	12644				644-6		
	6- 4-78	12645				645-3		
	17- 4-78	12646				646-1		
	20- 4-78	12647				647-9		
	17- 4-78	12648				648-7		
	26- 4-78	12649				649-5		
	26- 4-78	12650				650-3		
	26- 4-78	12651				651-1		
	26- 4-78	12652				652-9		
	12- 5-78	12653				653-7		
	12- 5-78	12654				654-5		
	12- 5-78	12655				655-2		
	7- 6-78	12656				656-0		
	29- 5-78	12657				657-8		
	9- 6-78	12658				658-6		
	9- 6-78	12659				659-4		
	27- 6-78	12660				660-2		



(M. Thiry)

Le groupement TEE a été créé en 1954 à l'initiative de sept administrations de chemins de fer, afin de doter l'Europe d'un réseau de trains rapides de luxe.

Les premiers services TEE furent assurés par des rames automotrices à traction diesel. Face au succès rencontré, nécessitant un accroissement de capacité des trains, et afin de pouvoir adapter celle-ci de manière souple et rapide, les chemins de fer français, belges et néerlandais décidèrent d'utiliser des rames tractées de voitures pour assurer la liaison Paris - Bruxelles - Amsterdam.

De vereniging TEE werd in 1954 in het leven geroepen op initiatief van 7 spoorwegbesturen, teneinde in Europa een net met luxe sneltreinen uit te bouwen.

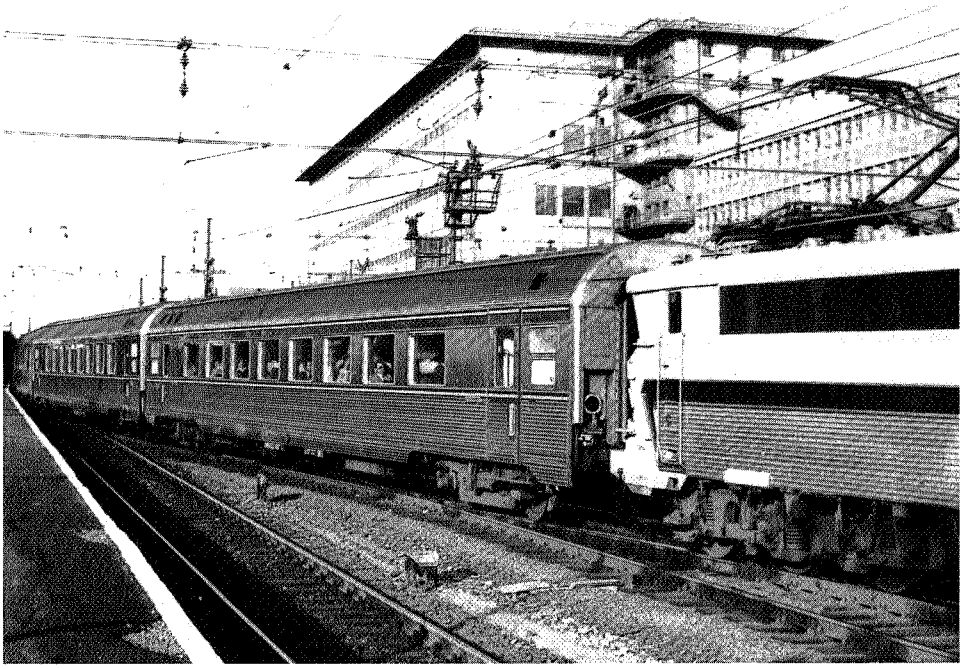
De eerste TEE diensten werden verzekerd door dieselmotorwagens. Wegens de grote bijval diende de capaciteit verhoogd en ten einde deze snel en soepel te kunnen aanpassen, besloten de Franse, Belgische en Nederlandse spoorwegen gesleepte rijtuigstellen te gaan gebruiken voor de verbinding Parijs - Brussel - Amsterdam.

(M. Thiry)

LES VOITURES TEE

—

DE TEE RIJTUIGEN



Bru M/Z 27-3-81 (M. Thiry)

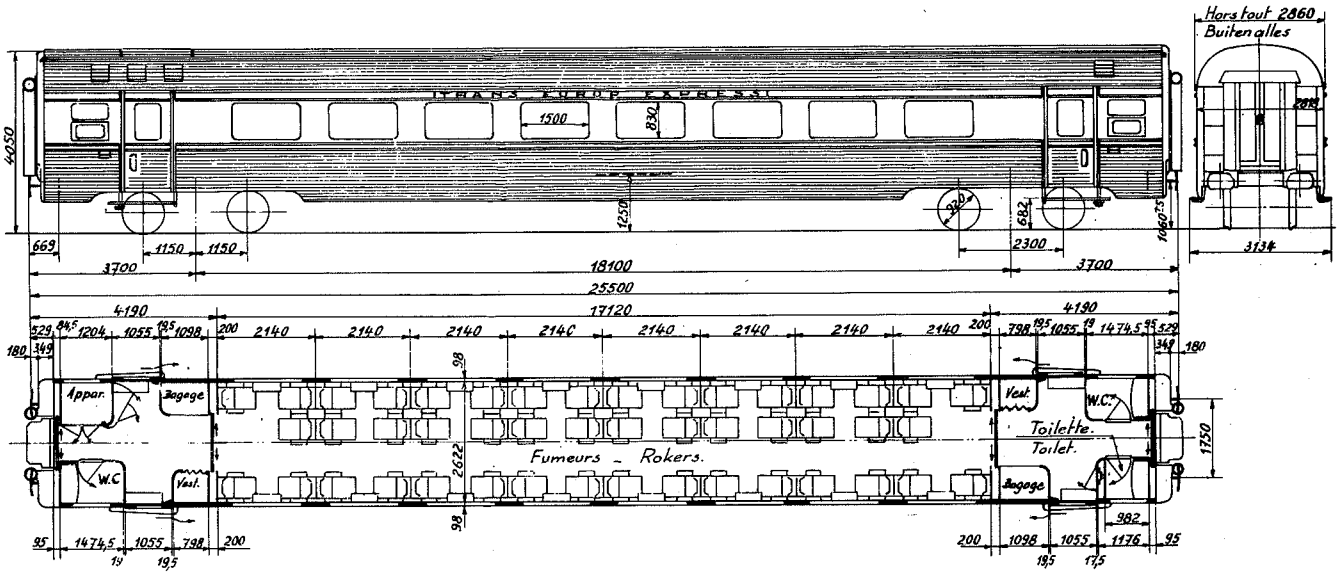
Les voitures spécialement conçues pour ce service ont tenté de rompre avec le rigorisme qui avait jusque là présidé aux projets de matériels ferroviaires. Un confort étudié, des sièges réglables, l'harmonie de couleurs nouvelles, et une décoration faisant appel à des artistes contemporains de renommée mondiale (1), ont d'emblée classé les voitures TEE parmi les réussites ferroviaires du siècle.
Quelque vingt ans après, elle conservent encore intacte une indéniable jeunesse.

De speciaal voor deze dienst ontworpen rijtuigen poogden te breken met de overdreven strengheid in de tot dusver gevolgde spoorwegmaterieelprojekten.
De gerieflijkheid, gelijkend op deze in de vliegtuigen, de regelbare zetels, de harmonie in de nieuwe kleuren en de versiering waarvoor een beroep werd gedaan op hedendaagse kunstenaars met wereldfaam (1) hebben deze TEE-rijtuigen dadelijk geklasseerd bij de meest geslaagde verwezenlijkingen van de eeuw.
Twintig jaar later hebben deze rijtuigen nog altijd hun jeugdige aantrekkelijkheid ongeschonden bewaard.

---

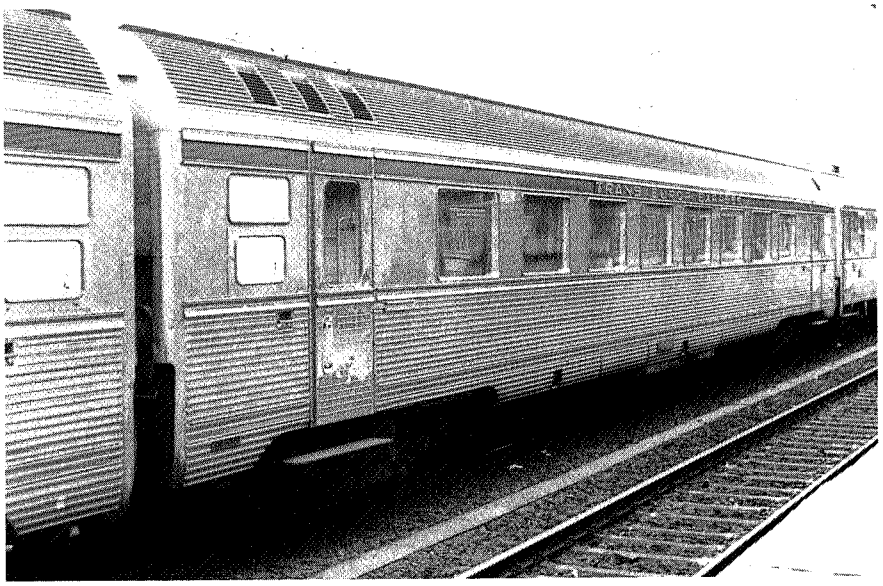
(1) dont le peintre belge Paul Delvaux.
(1) onder wie de Belgische schilder Paul Delvaux.

TEE - A8tu «Paris - Bruxelles - Amsterdam»



Bru M/Z 18-9-81
TEE 45
(M. Thiry)

L'étude des voitures TEE résulte d'une collaboration entre les sociétés de chemins de fer belge et française.
L'industrie belge a participé à la réalisation du programme à raison de 30%, en construisant les voitures à couloir central.



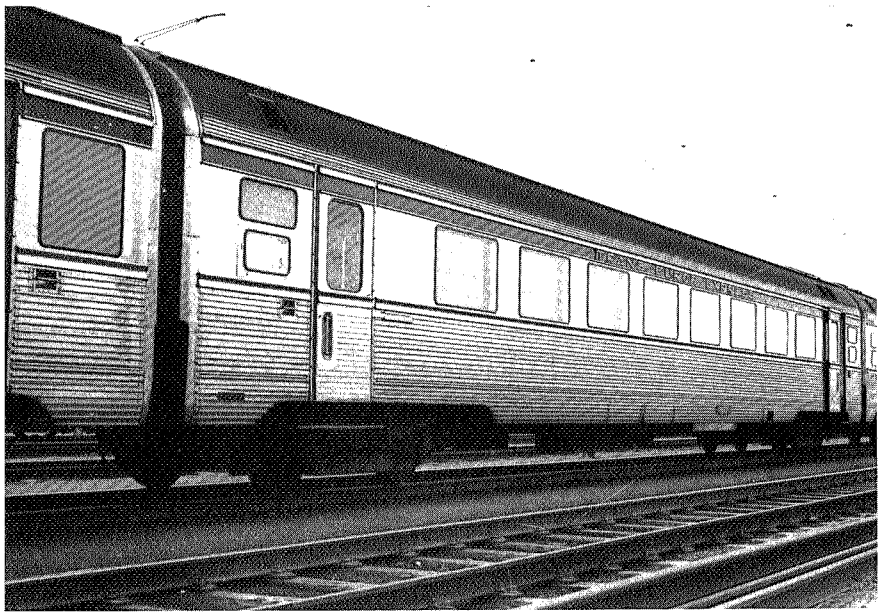
41 → 51	*N° SNCB* NMBS Nr	*N° UIC* UIC Nr	61 88 18 - 89 980 → 990
—	*EFFECTIF* EFFECTIEF	*VITESSE AUTOR.* TOEGEL. SNELHEID	160
47/52	*TARE/TONNAGE* TARRA/TONNENMAAT	*PL. ASSISES* ZITPLAATSEN	46
E (1) C	*CHAUFFAGE* VERWARMING	*EQUIPEMENT* UITRUSTING	
Y24	*BOGIES TYPE* BOGIES TYPE	*ANNEE* BOUWJAAR	1964

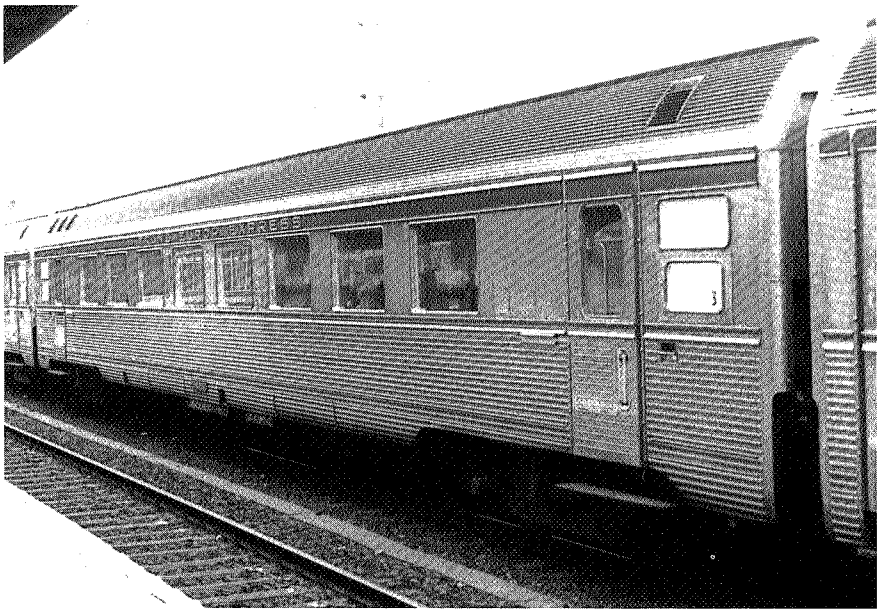
Entretien par SNCF / onderhoud door SNCF.
(1) *Chauffage électrique 660V-50Hz, fourni par un groupe électrogène installé dans la voiture-fourgon (ADx SNCF).*
Elektrische verwarming 660V-50Hz, geleverd door een stroomopwekkende groep die in de pakwagen geplaatst is (ADx SNCF).

Bru PI/KE 10-5-81
(M. Thiry)

TEE 48

De studie van de TEE rijtuigen is het resultaat van de samenwerking tussen de NMBS en de SNCF.
De Belgische nijverheid heeft voor 30 % meegewerkt aan de verwezenlijking van het programma, door het vervaardigen van de rijtuigen met middengang.



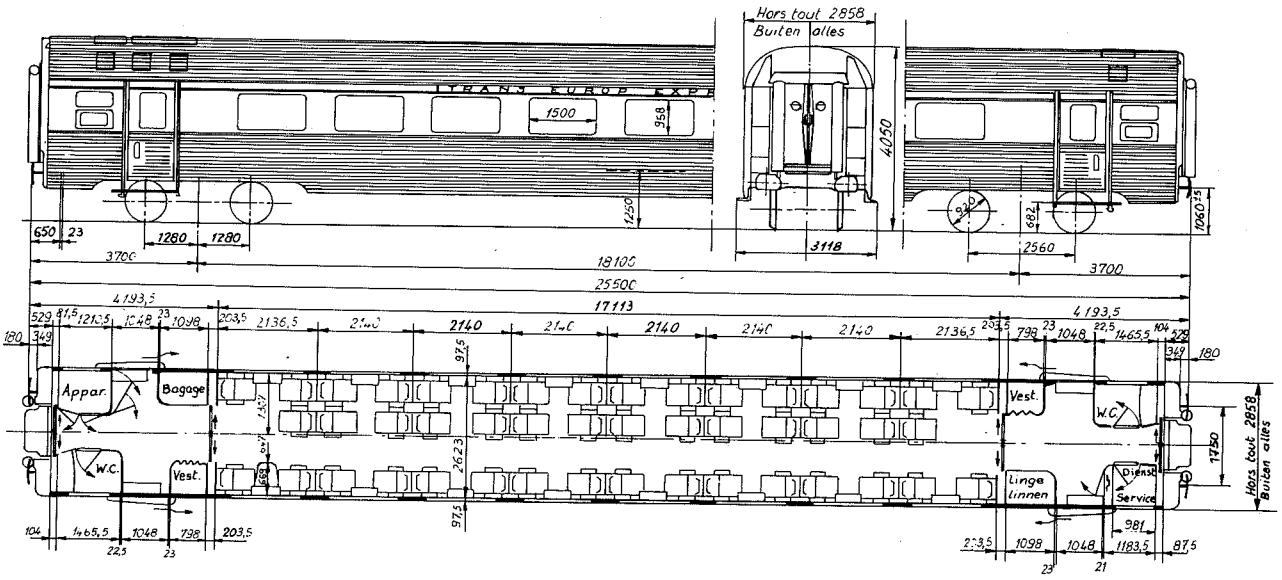


Bru M/Z 18-9-81
TEE 45
(M. Thiry)

Bru M/Z 18-9-81
(M. Thiry)

TEE 45

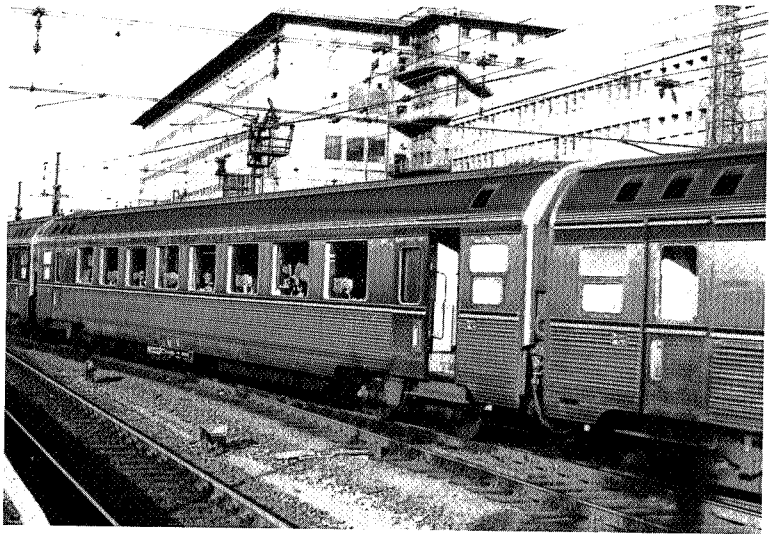
TEE - A8tu «Mistral II»



Bru M/Z 27-3-81
(M. Thiry)

Les deux tranches de construction des voitures TEE se distinguent aisément par les bogies, qui sont les uns et les autres de conception française. En outre, la hauteur des baies de fenêtre étant différente, le bandeau sous toiture l'est lui-même. Cette particularité apparaît nettement sur la photo ci-contre.

De twee constructieschijven van de TEE-rijtuigen zijn gemakkelijk te onderscheiden door de bogies, die elk van Franse makelij zijn. Daarenboven, gezien de hoogte van de vensteropening verschillend is, is de band onder het dak eveneens verschillend. Deze particulariteit is duidelijk zichtbaar op nevenstaande foto.



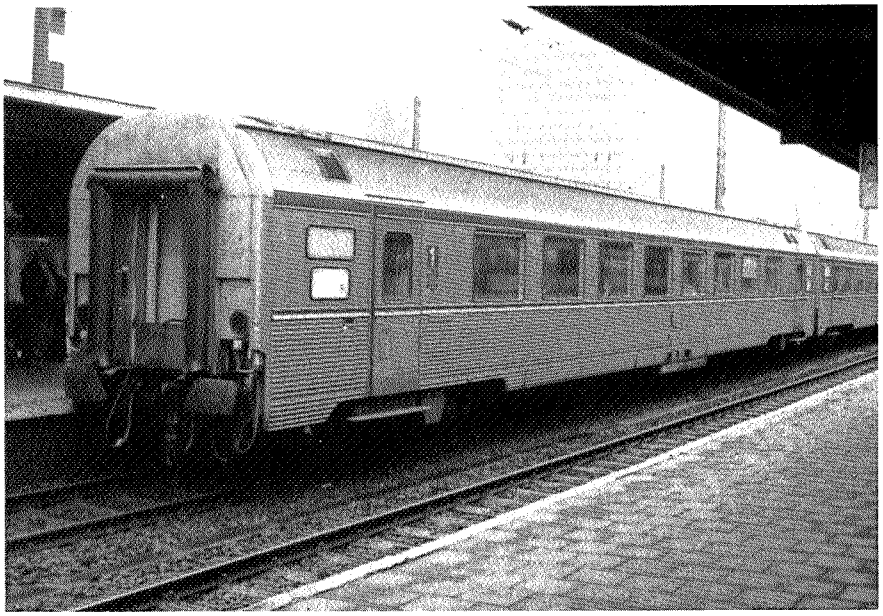
141 → 147 (1) 131 → 136 (2)	*N° SNCB* NMBS Nr	*N° UIC* UIC Nr	61 88 18 - 89 926 → 932 (1) 61 88 18 - 89 991 → 996 (2)
13	*EFFECTIF* EFFECTIEF	*VITESSE AUTOR.* TOEGEL. SNELHEID	160
44/49	*TARE/TONNAGE* TARRA/TONNENMAAT	*PL. ASSISES* ZITPLAATSEN	46
E (3) C	*CHAUFFAGE* VERWARMING	*EQUIPEMENT* UITRUSTING	
Y28-E2	*BOGIES TYPE* BOGIES TYPE	*ANNEE* BOUWJAAR	(1) (2)

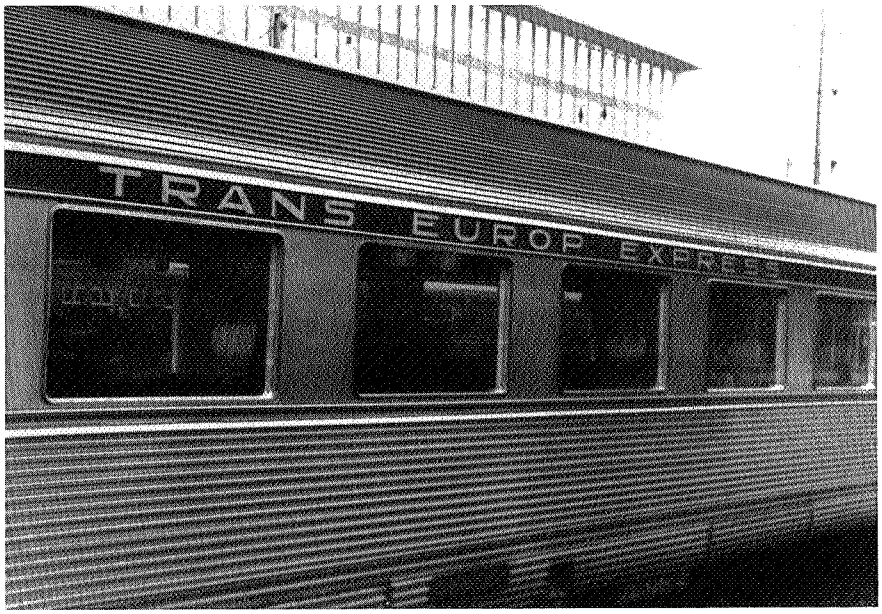
Entretien par SNCF / onderhoud door SNCF.
(1) *ex SNCF «Cisalpin» - Construction* / bouwjaar: 1968 → 1970.
(2) *2e tranche SNCB* / 2de schijf NMBS - *Construction* / bouwjaar: 1974.
(3) *Chauffage électrique 660V-50Hz, fourni par un groupe électrogène installé dans la voiture-fourgon (ADx SNCF).*
Elektrische verwarming 660V-50Hz, geleverd door een stroomopwekkende groep die in de pakwagen geplaatst is (ADx SNCF).

Bru M/Z 1-10-81
(M. Thiry)

TEE A8tu n° 144 ex SNCF

De geribde rompen in 18/8 inoxstaal gelast volgens het Buddprocedé, de mooi geronde zijrokken, de vaste vensterramen, de brede karmijnrode band als een juweelkastje omheen de massief aangebrachte letters. Dit alles draagt ertoe bij om van de TEE-rijtuigen iets buitengewoons te maken.



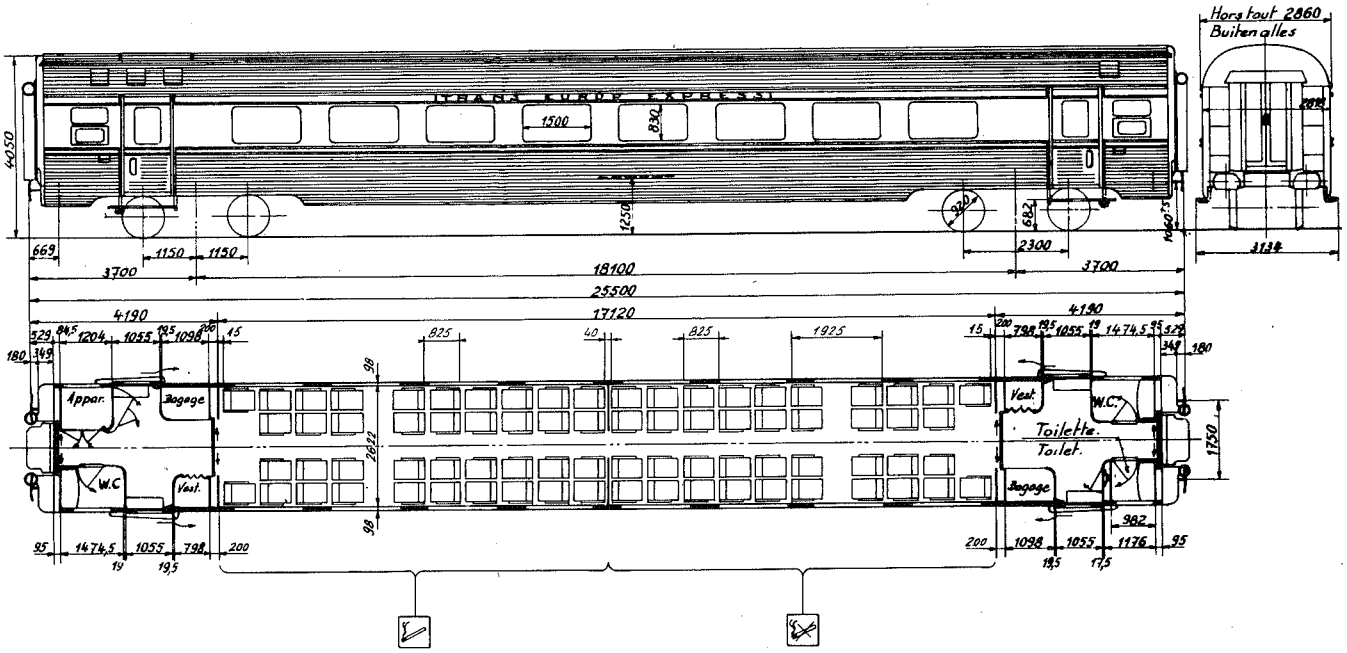


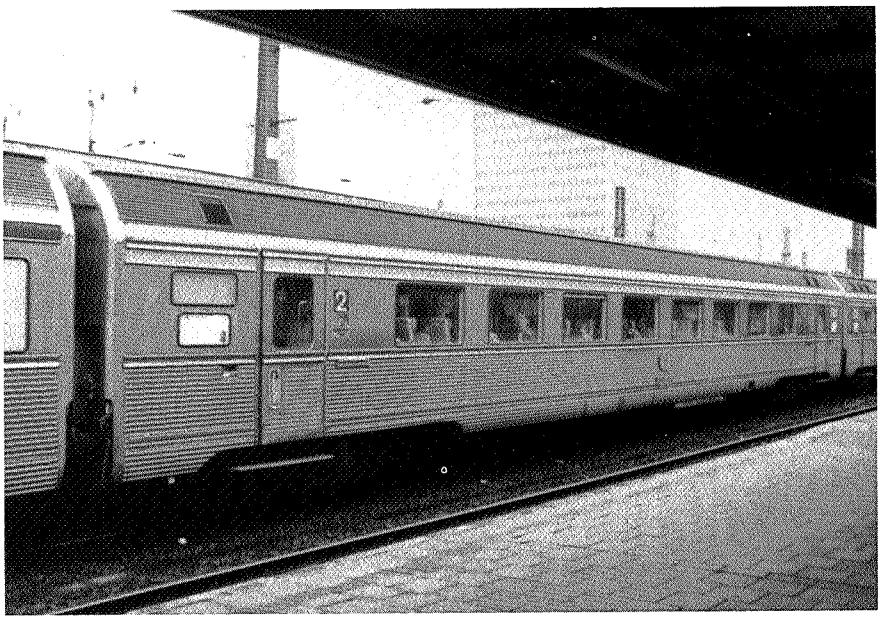
Les caisses nervurées en acier inoxydable 18/8 soudé par le procédé Budd, les jupes galbées, les baies de fenêtres fixes, le large bandeau carmin servant d'écrin aux lettres massives appliquées, tout contribue à faire des voitures TEE un matériel hors du commun.
(M. Thiry)

La plupart des inscriptions de service font appel au relief, sur plaques rapportées.

De meeste dienstvermeldingen zijn in reliëf op aangezette platen.
(M. Thiry)

TEE - B9½tu ex A8tu «PBA»





Bru M/Z 1-10-84
(M. Thiry)

Voiture/rijtuig B9½ tu n° 153
(ex TEE A8tu PBA n° 45).

151 → 154	*N° SNCB* NMBS Nr	*N° UIC* UIC Nr	61 88 29 - 89 980 → 983
4	*EFFECTIF* EFFECTIEF	*VITESSE AUTOR.* TOEGEL. SNELHEID	160
49/54	*TARE/TONNAGE* TARRA/TONNENMAAT	*PL. ASSISES* ZITPLAATSEN	76
E (1) C	*CHAUFFAGE* VERWARMING	*EQUIPEMENT* UITRUSTING	
Y24	*BOGIES TYPE* BOGIES TYPE	*ANNEE* BOUWJAAR	1964 (2)

Entretien par SNCF / onderhoud door SNCF.

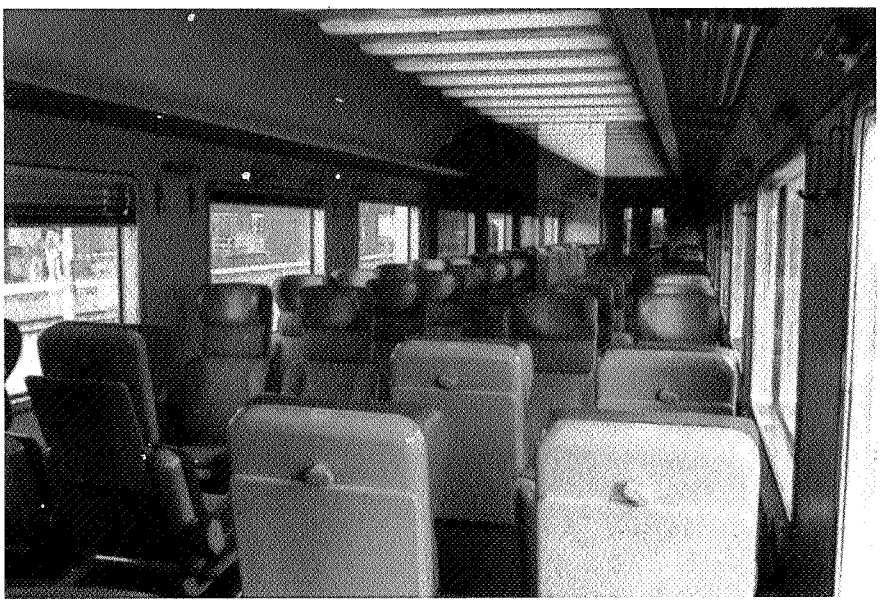
(1) *Chauffage électrique 660V-50Hz fourni par un groupe électrogène installé dans la voiture-fourgon (ADx SNCF).*
Elektrische verwarming 660V-50Hz, geleverd door een stroomopwekkende groep die in de pakwagen geplaatst is (ADx SNCF).

(2) *Aménagement en 1984 par SNCF.*
Inrichting in 1984 door SNCF.

Bru M/Z 1-10-84
(M. Thiry)

B9$^{1}/_{2}$ tu n° 153

Bru M/Z 2-10-84
(M. Thiry)



Bru M/Z 2-10-84
(M. Thiry)

	CONSTRUCTEUR — BOUWER	MISE EN SERVICE — INDIENST-STELLING	N° — Nr	N° UIC — Nr UIC	MODIFICATIONS — WIJZIGINGEN (1984)	REMARQUES — OPMERKINGEN
	1	2	3		6	9
TEE - A8tu					**B9 1/2tu**	
1e tranche, dite «Paris - Bruxelles - Amsterdam» (PBA) 1e schijf, genoemd «Parijs - Brussel - Amsterdam»	BN (Brugge)	1964	41	61 88 18 - 89 980-8	61 88 29 - 89 980-5	n° 151
			42	981-6	981-3	n° 152
			43	982-4	→	SNCF 61 87 29 - 89 984-8
			44	983-2	→	SNCF 989-7
			45	984-0	982-1	n° 153
			46	985-7	→	SNCF 61 87 29 - 89 985-5
			47	986-5	→	SNCF 986-3
			48	987-3	→	SNCF 987-1
			49	988-1	→	SNCF 988-9
			50	989-9	983-9	n° 154
			51	990-7	→	SNCF 61 87 29 - 89 990-5
2e tranche, dite «Mistral II» 2e schijf, genoemd «Mistral II»	Franco-Rail	1974	131	61 88 18 - 89 991-5		
			132	992-3		
			133	993-1		
			134	994-9		
			135	995-6		
			136	996-4		
«Mistral II» ex SNCF	Carel-Fouché	1970	141	61 88 18 - 89 926-1		ex SNCF 61 87 18 - 89 926-2 (→ 5-84)
		1970	142	927-9		927-0 (→ 6-84)
		1969	143	928-7		928-8 (→ 5-84)
		1969	144	929-5		929-6 (→ 5-84)
		1968	145	930-3		930-4 (→ 5-84)
		1968	146	931-1		931-2 (→ 6-84)
		1968	147	932-9		932-0 (→ 6-84)

Alors que l'Europe avait donné naissance aux chemins de fer, le Nouveau Monde y associait très tôt les notions de luxe et de confort. Il est vrai que les distances énormes à parcourir, la potentialité d'une économie gigantesque et l'engouement d'un public essentiellement progressiste, devaient amener les Etats-Unis à conférer une dimension nouvelle à l'exploitation ferroviaire.

Au milieu du siècle dernier, le nom de Pullman, père des palaces du rail et du wagon-lits, éclate partout. Georges Nagelmackers veut connaître son oeuvre. Né à Liège le 24 juin 1845, fils d'une famille d'industriels, il s'embarque pour l'Amérique en 1867 avec l'intention de parcourir ce vaste pays et connaître les trains fameux dont le monde parle.

Son retour en Europe en 1869 va lui permettre de mesurer l'ampleur du travail à accomplir chez nous. Car nos trains, inconfortables et bruyants, n'assurent que des liaisons courtes, mais combien épuisantes.

Homme entreprenant, Nagelmackers va prouver qu'une excellente invention peut toujours être améliorée. Empruntant les idées de Pullman, ce dont il n'aura pas honte, il applique le principe de la transformation des banquettes de jour en lits pour la nuit. Mais à l'encontre du système américain, il instaure les chambrettes individuelles desservies par un couloir latéral, et prévoit un service de voiture par un employé spécialisé.

Le 20 avril 1870, dans une plaquette intitulée « Projet d'installation de wagons-lits sur les chemins de fer du continent », il fait la synthèse de ses idées et publie même les plans de trois types de voitures.

Le 1er octobre 1872, Georges Nagelmackers fonde à Bruxelles la première société pour l'exploitation de wagons-lits sur les chemins de fer de l'Europe, qu'il intitule « Compagnie Internationale de Wagons-Lits ». Et après quatre ans d'efforts considérables, recherche de capitaux, de partenaires et de contrats, la compagnie devient société anonyme de droit belge, dont les statuts portent la date du 4 décembre 1876. C'est cette date qui sera retenue comme date de naissance officielle d'une compagnie prestigieuse, dont notre pays peut s'enorgueillir d'avoir été le berceau : la « Compagnie Internationale des Wagons-Lits ».

Alhoewel de spoorweg in Europa ontstond was het nochtans de nieuwe wereld die hem heel vroeg het besef van luxe en komfort ging bijbrengen. Het is ook zo dat de zeer grote af te leggen afstanden, de reuzengrote ekonomische macht en de bevlieging van een essentieel vooruitstrevend publiek, de Verenigde Staten ertoe hebben aangezet de spoorweguitbating een nieuwe dimensie te bezorgen.

In de helft van de vorige eeuw vindt men de naam Pullman, vader van de spoorpaleizen en slaapwagens, overal terug. Georges Nagelmaeckers, wil zijn werk leren kennen. Geboren te Luik op 24 juni 1845, zoon van een industriële familie, scheept hij in voor Amerika in 1867 met als doel dit zeer groot land te doorkruisen en de treinen waarover iedereen spreekt, te leren kennen.

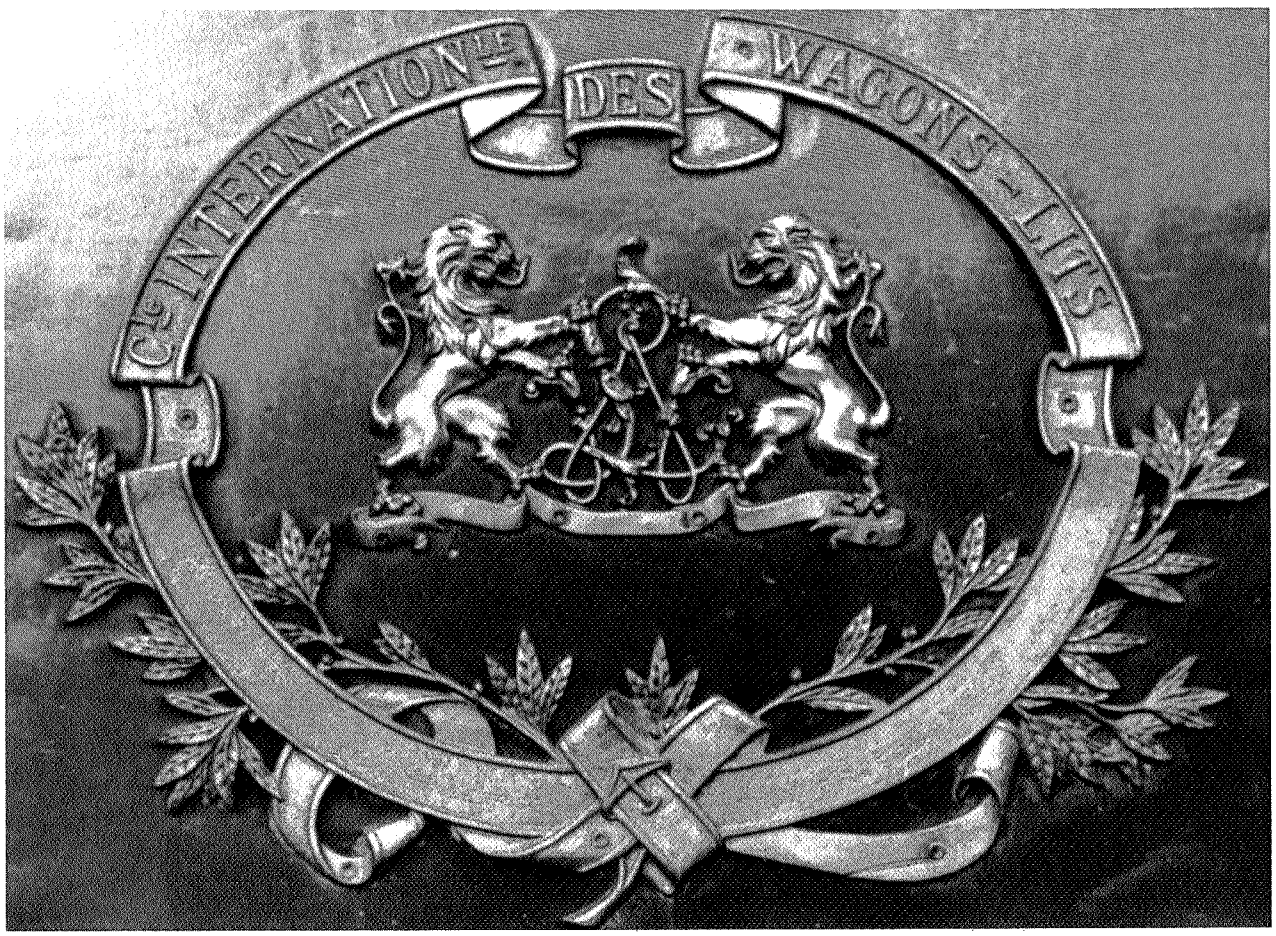
Bij zijn terugkeer in Europa in 1869, beseft hij de omvang van het nog bij ons te verwezenlijken werk. Want onze ongerieflijke en luidruchtige treinen verzekeren slechts korte, maar toch zeer vermoeiende verbindingen.

Geboren ondernemer, gaat Nagelmaeckers het bewijs leveren dat een buitengewone uitvinding steeds kan verbeterd worden. Zonder blozen de ideeën van Pullman gebruikend, voert hij de omvorming door van de dagzitplaatsen in nachtligplaatsen. Maar in tegenstelling met het Amerikaans systeem, voert hij individuele kamertjes in, bediend door een centrale gang, en voorziet hij een rijtuigdienst verzekerd door een gespecialiseerde bediende.

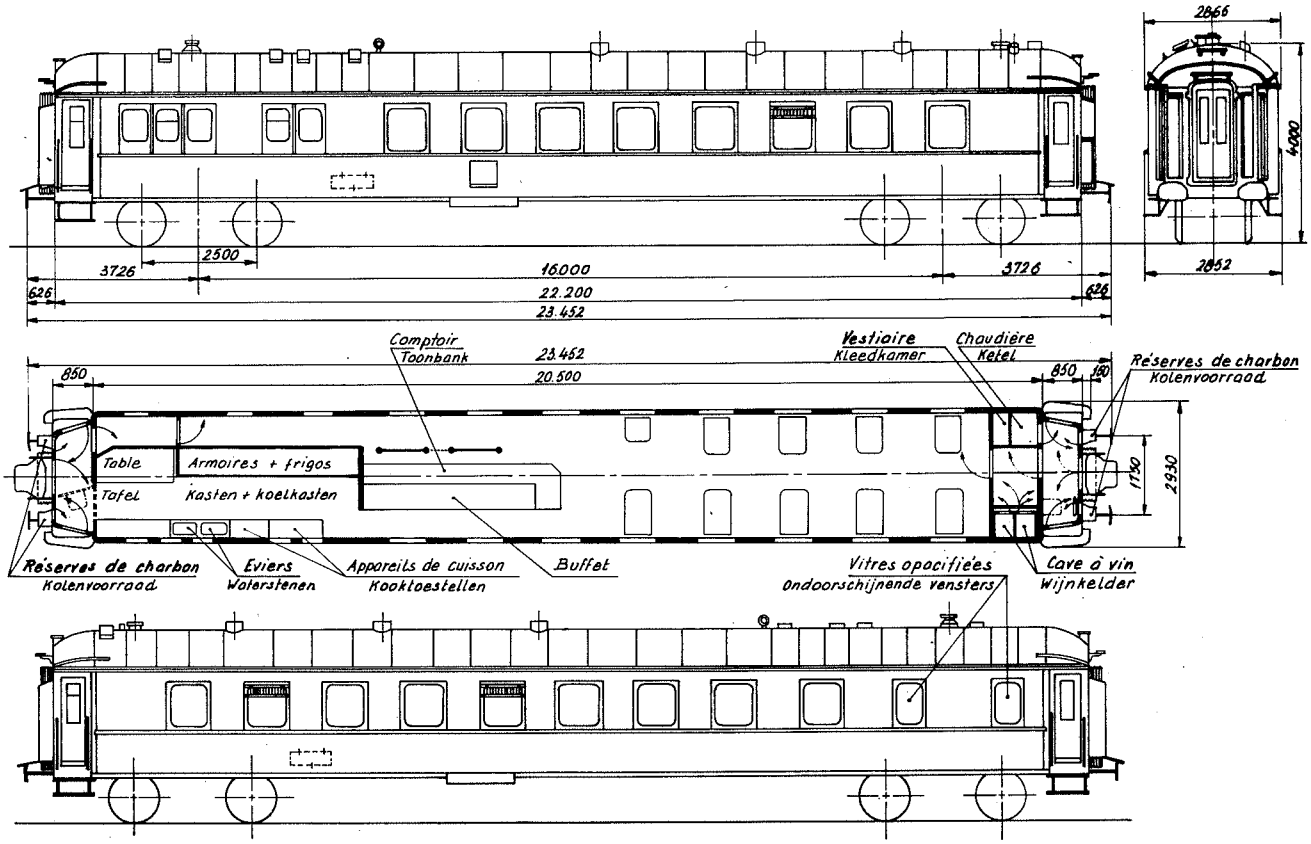
Op 20 april 1870, in een boekdeeltje, met als titel «Ontwerp tot inrichting van slaapwagens op de spoorwegen van het Continent» maakte hij de synthese van zijn ideeën en publiceert hij zelfs de plannen van 3 types van rijtuigen.

Op 1 oktober 1872 sticht Georges Nagelmaeckers te Brussel, de eerste maatschappij voor de uitbating van slaapwagens op de Europese spoorwegen en noemt ze «Compagnie Internationale de Wagons-Lits». En na 4 jaar aanzienlijke inspanningen, opsporen van kapitalen, van partners en van kontrakten, wordt de maatschappij een naamloze vennootschap van Belgisch recht waarvan de statuten gedateerd zijn van 4 december 1876. Het is deze datum die als officiële geboortedatum zal weerhouden worden van een prestigevolle maatschappij waarover ons land fier mag gaan als bakermat van de «Compagnie Internationale des Wagons-Lits».

LA COMPAGNIE INTERNATIONALE DES WAGONS-LITS



(F. Beckers)

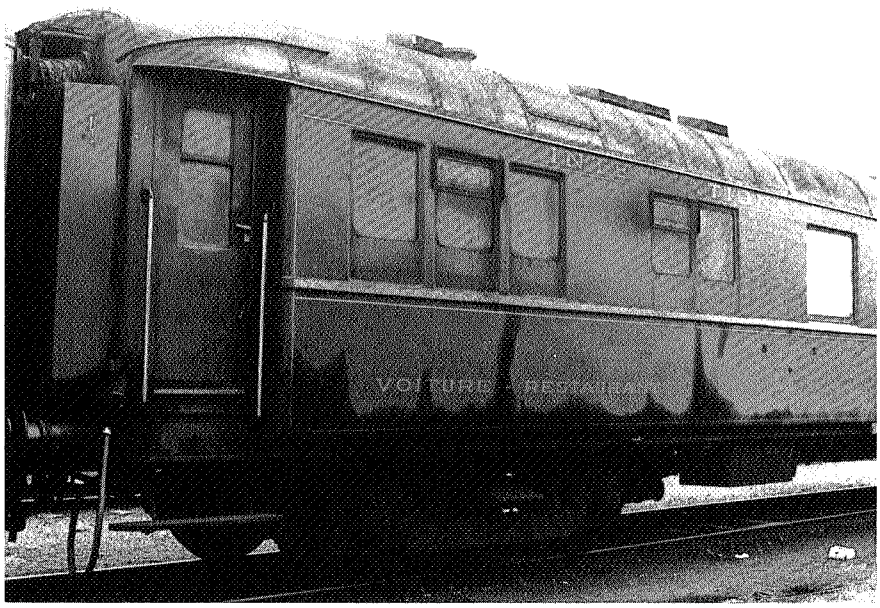


Liège-Guillemins 7-81
(F. Beckers)

4203 (1)	*N° SNCB* NMBS Nr	*N° UIC* UIC Nr	51 88 88 - 50 007-2
1	*EFFECTIF* EFFECTIEF	*VITESSE AUTOR.* TOEGEL. SNELHEID	140
53/57	*TARE/TONNAGE* TARRA/TONNENMAAT	*PL. ASSISES* ZITPLAATSEN	38 (4)
A (2)	*CHAUFFAGE* VERWARMING	*EQUIPEMENT* UITRUSTING	
(3)	*BOGIES TYPE* BOGIES TYPE	*ANNEE* BOUWJAAR	1-1940

Constructeur / bouwer : *Ateliers Métallurgiques de Nivelles.*
(1) *Numérotation particulière à la CIWL* / bijzondere nummering van de CIWL.
(2) *Chaudière chauffée au charbon* / ketel verwarmd met steenkool.
(3) *Bogies Pennsylvania non classés SNCB* / niet geklasseerd door de NMBS.
(4) *46 places avant l'aménagement en libre-service en 1976.*
46 plaatsen vóór zelfbediening ingericht in 1976.

Liège-Guillemins 7-81
(F. Beckers)



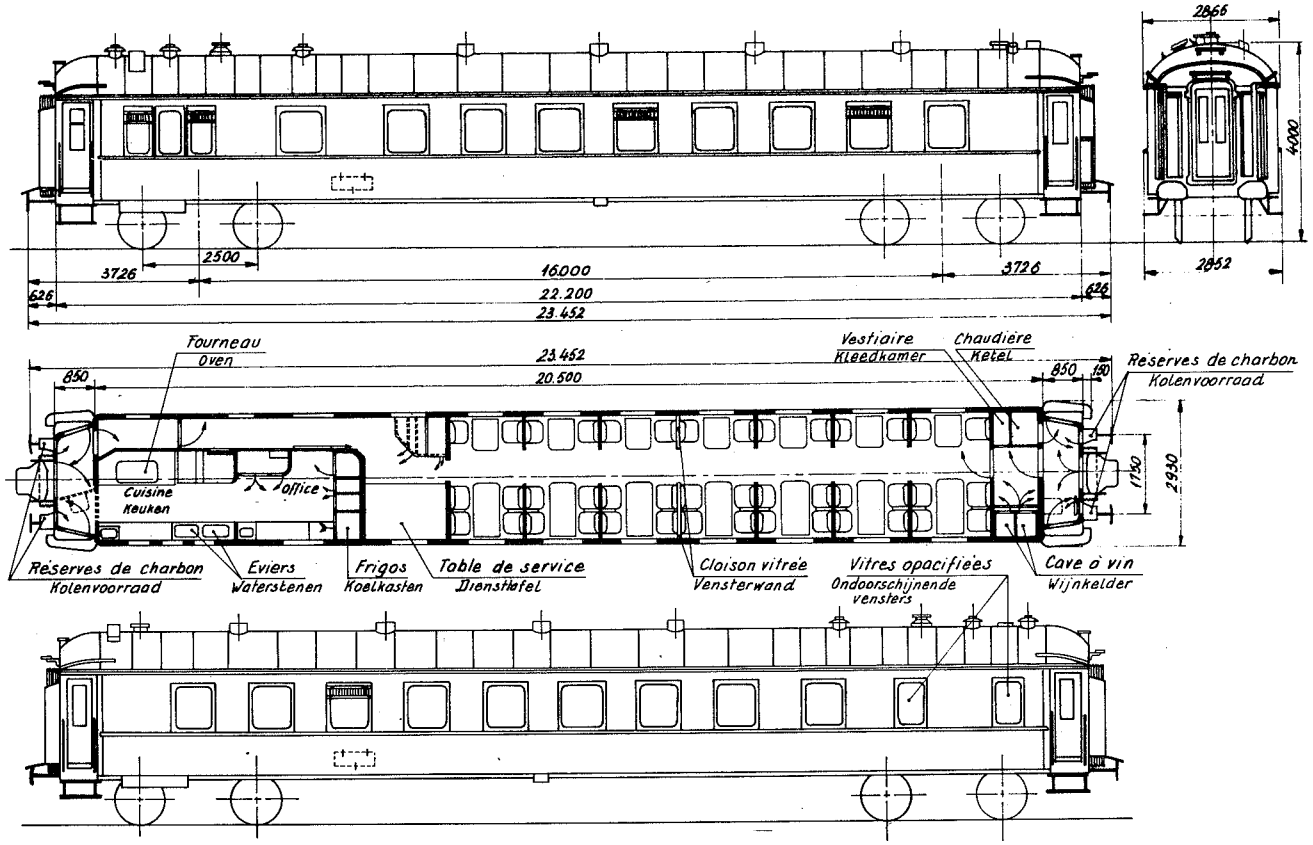
Oostende 17-11-81
(F. Beckers)

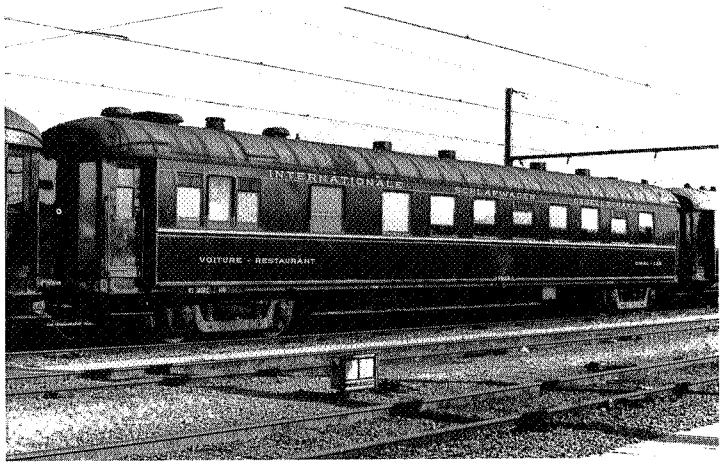
L'extrémité «cuisine» de la voiture 4203.

De keukenafdeling op het einde van het rijtuig 4203.

La voiture 4203 a été pourvue d'une trappe de chargement, située au niveau du buffet, qui facilite les approvisionnements.
(F. Beckers)

Het rijtuig 4203 werd voorzien van een laadschuif ter hoogte van het buffet gelegen hetgeen de bevoorrading vergemakkelijkt.



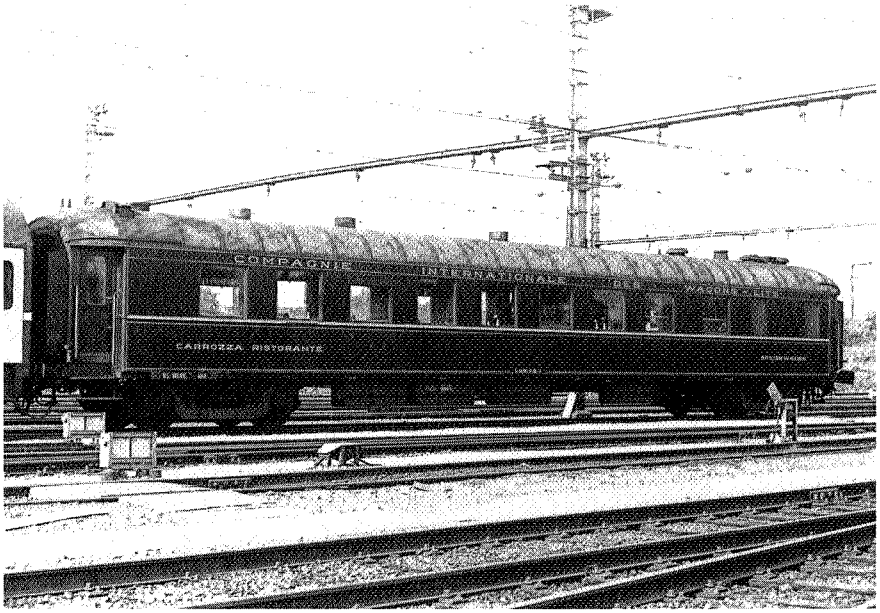


Forest V/Vorst R 27-5-81
(F. Beckers)

4212 (1)	*N° SNCB* NMBS Nr	*N° UIC* UIC Nr	51 88 88 - 50 011-4
1	*EFFECTIF* EFFECTIEF	*VITESSE AUTOR.* TOEGEL. SNELHEID	140
53/57	*TARE/TONNAGE* TARRA/TONNENMAAT	*PL. ASSISES* ZITPLAATSEN	42 (4)
A (2)	*CHAUFFAGE* VERWARMING	*EQUIPEMENT* UITRUSTING	
(3)	*BOGIES TYPE* BOGIES TYPE	*ANNEE* BOUWJAAR	1940

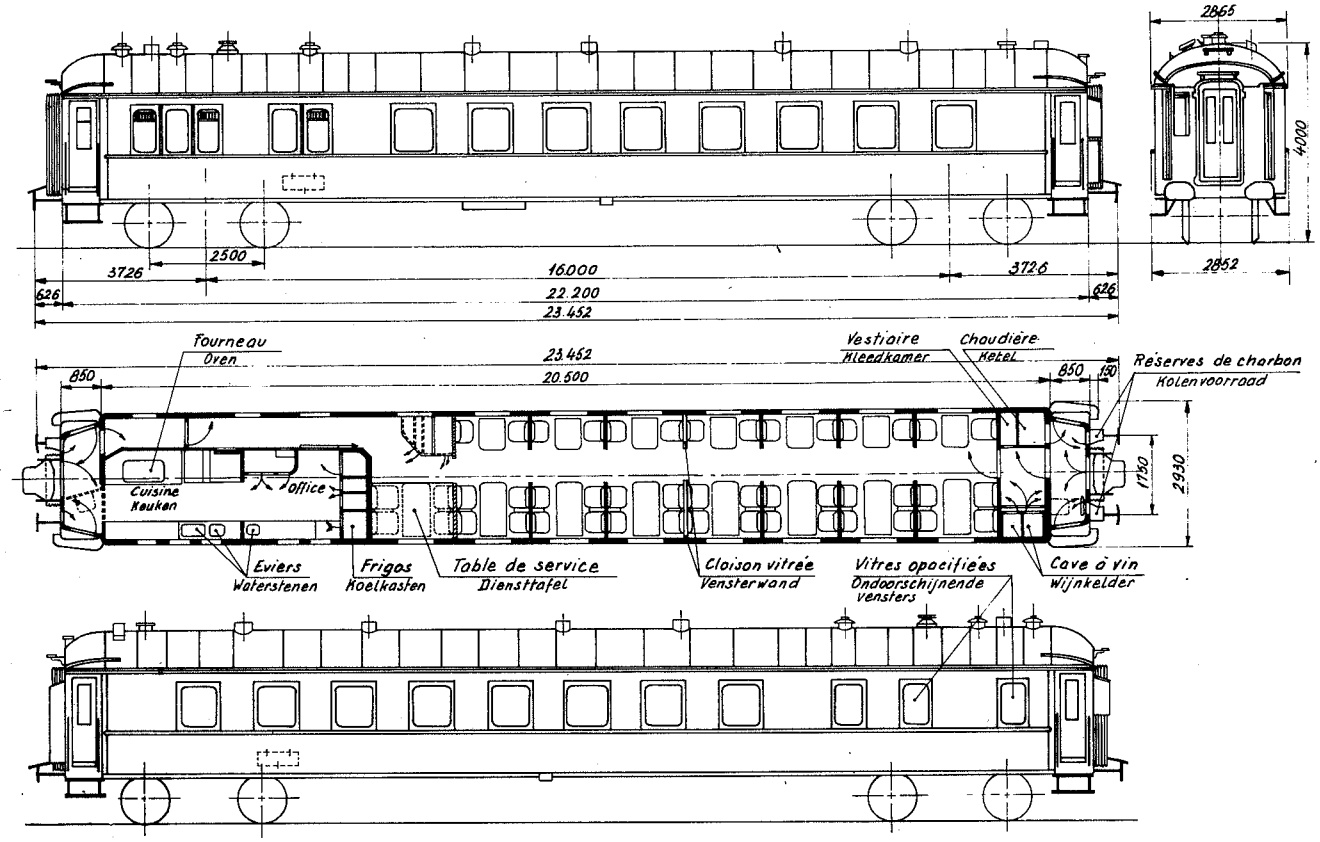
Constructeur / bouwer : *Ateliers Métallurgiques de Nivelles.*
(1) *Numérotation particulière à la CIWL* / CIWL-nummering.
(2) *Chaudière chauffée au charbon* / ketel gestookt met kolen.
(3) *Bogies Pennsylvania non classés SNCB* / niet geklasseerd door de NMBS.
(4) *A l'origine : 46 places* / oorspronkelijk : 46 plaatsen.

Bru M/Z 13-11-81
(F. Beckers)



Forest V/Vorst R 10-10-80
(F. Beckers)

Bru M/Z 13-11-81
(F. Beckers)

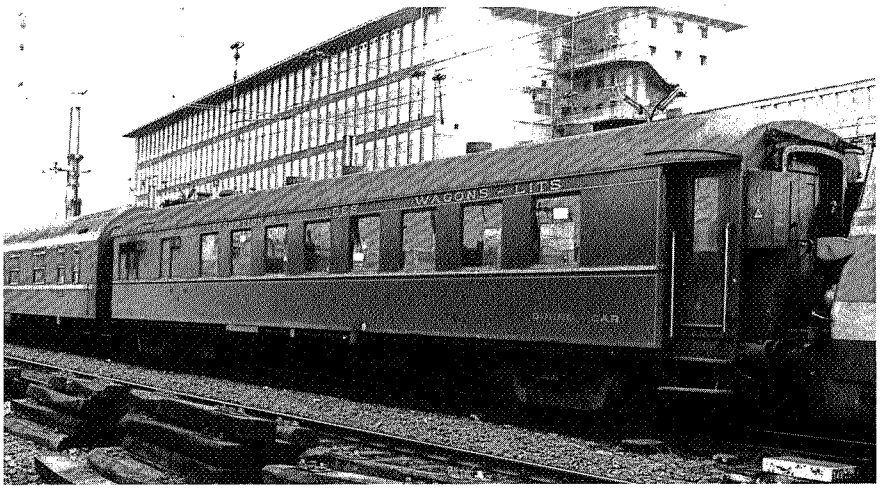


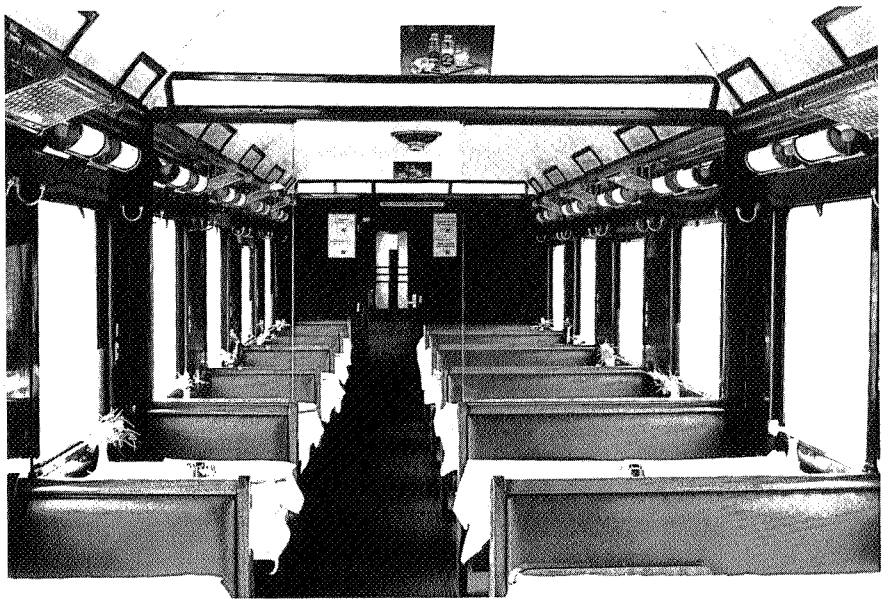
Liège-Guillemins 30-10-80
(F. Beckers)

4213 (1)	*N° SNCB* NMBS Nr	*N° UIC* UIC Nr	51 88 88 - 50 012-2
1	*EFFECTIF* EFFECTIEF	*VITESSE AUTOR.* TOEGEL. SNELHEID	140
53/57	*TARE/TONNAGE* TARRA/TONNENMAAT	*PL. ASSISES* ZITPLAATSEN	42 (4)
A (2)	*CHAUFFAGE* VERWARMING	*EQUIPEMENT* UITRUSTING	
(3)	*BOGIES TYPE* BOGIES TYPE	*ANNEE* BOUWJAAR	1940

Constructeur / bouwer : *Ateliers Métallurgiques de Nivelles.*
(1) *Numérotation particulière à la CIWL* / CIWL-nummering.
(2) *Chaudière chauffée au charbon* / ketel gestookt met kolen.
(3) *Bogies Pennsylvania non classés SNCB* / niet geklasseerd door de NMBS.
(4) + *4 places subsistant sous la table de service.*
+ 4 plaatsen onder de diensttafel.

Bru M/Z 13-11-81
(F. Beckers)



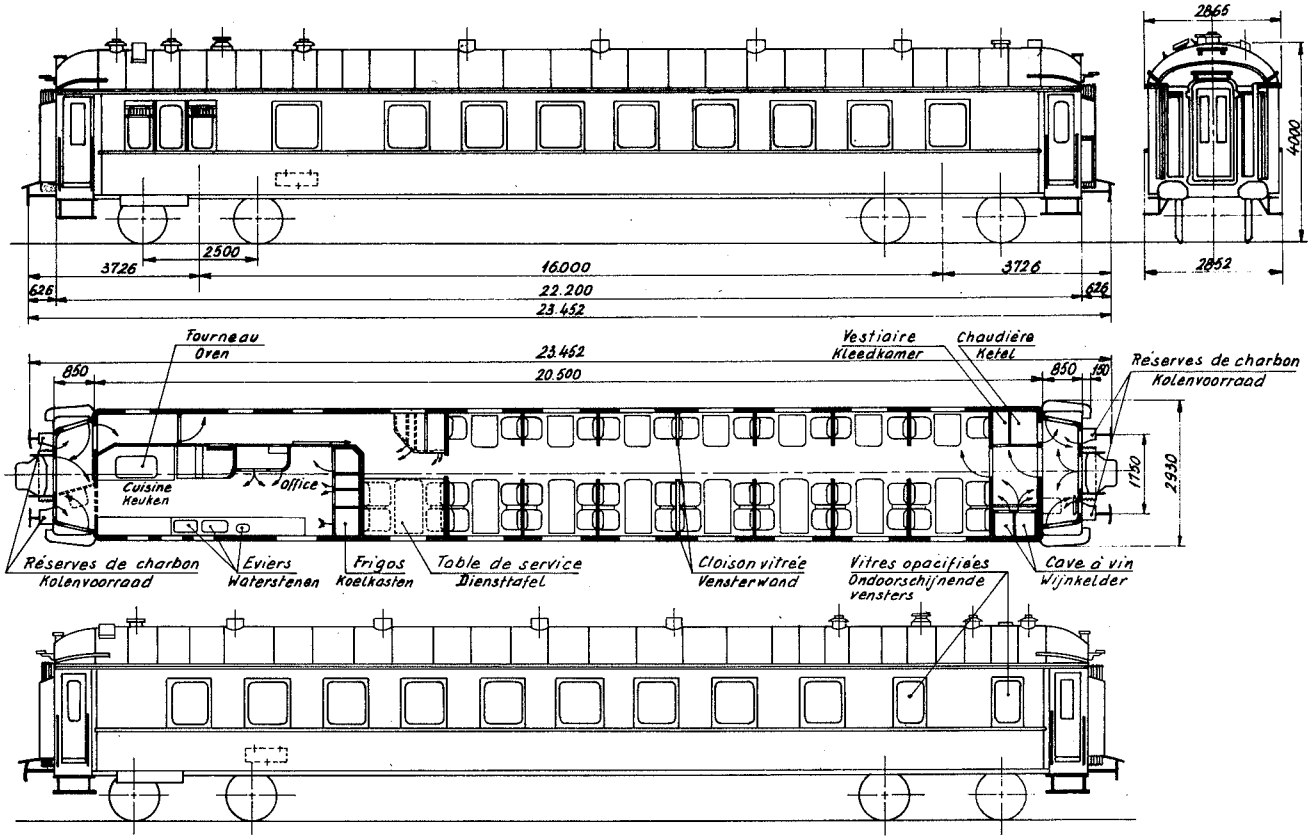


13-11-81
(F. Beckers)

12-11-80
(F. Beckers)

Un coin cuisine qui accuse bien son âge ...

Een keukenhoek die zijn ouderdom niet kan verdoezelen.

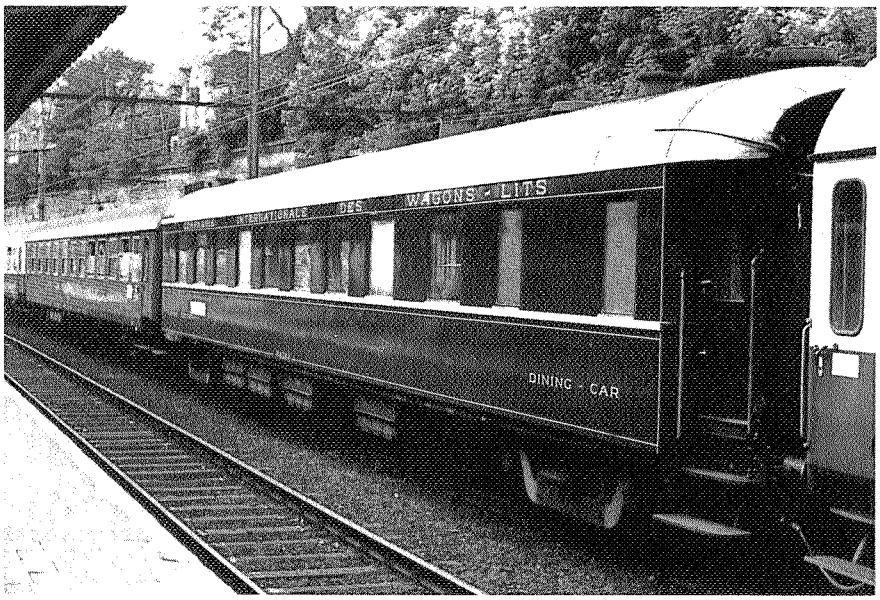


25-2-82
(F. Beckers)

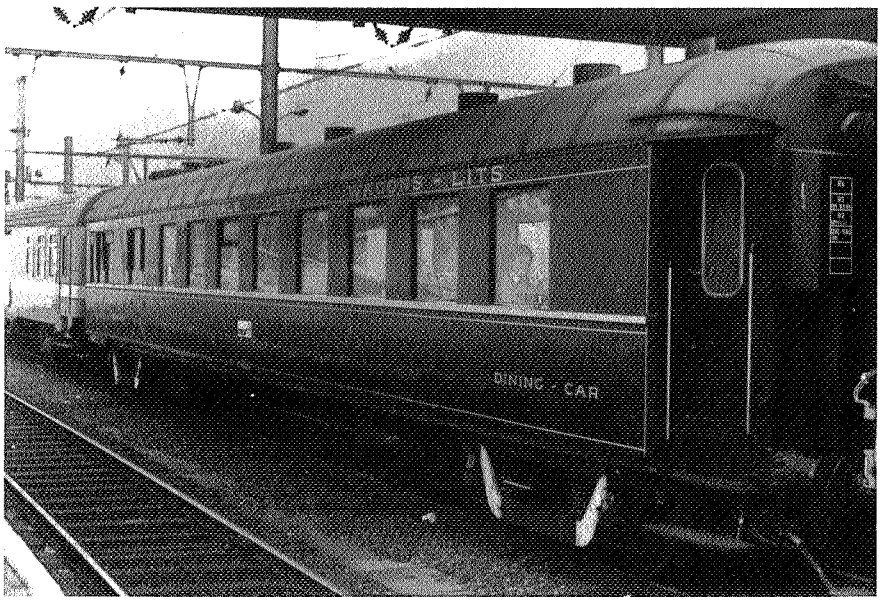
4215 (1)	*N° SNCB* NMBS Nr	*N° UIC* UIC Nr	51 88 88 - 50 013-0
1	*EFFECTIF* EFFECTIEF	*VITESSE AUTOR.* TOEGEL. SNELHEID	140
53/57	*TARE/TONNAGE* TARRA/TONNENMAAT	*PL. ASSISES* ZITPLAATSEN	42 (4)
V + A (2)	*CHAUFFAGE* VERWARMING	*EQUIPEMENT* UITRUSTING	
(3)	*BOGIES TYPE* BOGIES TYPE	*ANNEE* BOUWJAAR	1940

Constructeur / bouwer : *Ateliers Métallurgiques de Nivelles.*
(1) *Numérotation particulière à la CIWL* / CIWL-nummering.
(2) *Chauffage autonome par chaudière à charbon. Les 2 modes ne sont pas complémentaires.*
Zelfstandige verwarming door kolenketel. De 2 verwarmingsinrichtingen zijn niet aanvullend.
(3) *Bogies Pennsylvania non classés SNCB* / niet geklasseerd door de NMBS.
(4) *+ 4 places subsistant sous la table de service.*
+ 4 plaatsen onder de diensttafel.

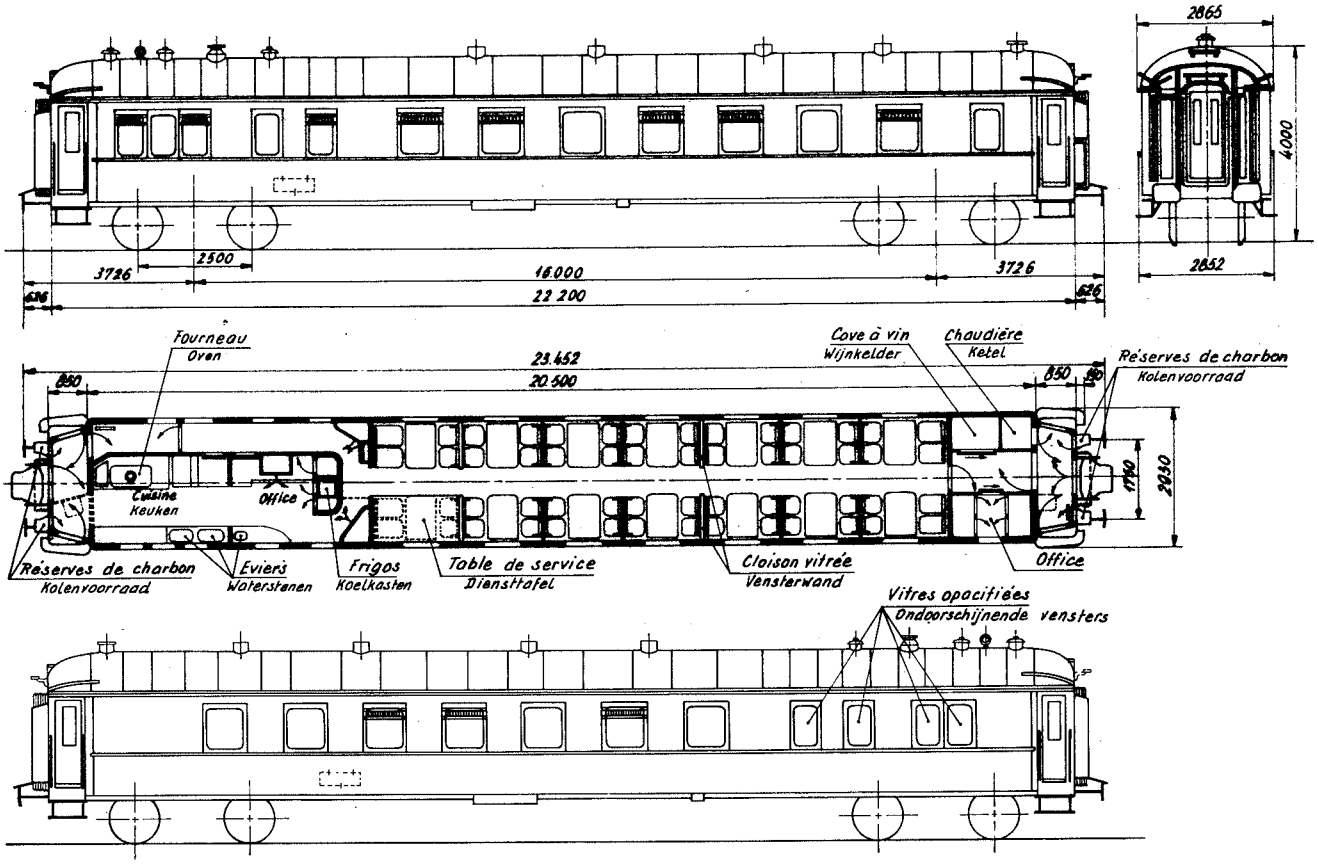
Liège-Guillemins 7-6-80
(F. Beckers)



Liège-Guillemins 7-6-80
(F. Beckers)



Liège-Guillemins 25-2-82
(F. Beckers)



Sièges rabattables et tablettes exiguës caractérisent le confort relatif d'un matériel déjà ancien.

26-1-82
(F. Beckers)

Bekrompen opklapbare zitplaatsen en tabletten kenmerken het relatief komfort van een reeds verouderd materieel.

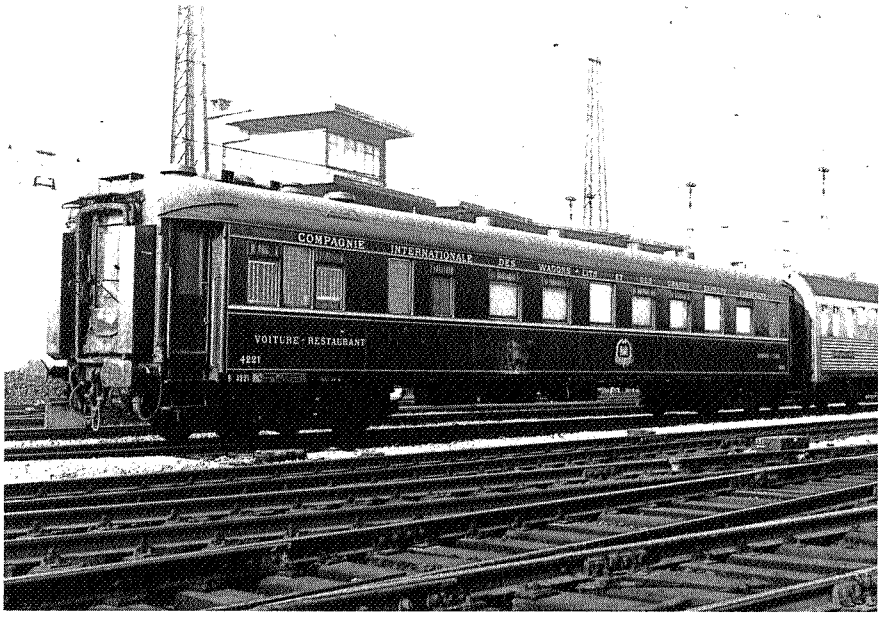
4221 (1)	*N° SNCB* NMBS Nr	*N° UIC* UIC Nr	51 88 88 - 50 070-0
1	*EFFECTIF* EFFECTIEF	*VITESSE AUTOR.* TOEGEL. SNELHEID	140
	TARE/TONNAGE TARRA/TONNENMAAT	*PL. ASSISES* ZITPLAATSEN	52 (4)
A (2)	*CHAUFFAGE* VERWARMING	*EQUIPEMENT* UITRUSTING	
(3)	*BOGIES TYPE* BOGIES TYPE	*ANNEE* BOUWJAAR	1939

Constructeur / bouwer : *CEGIELSKI GP - AKC POZNAN (Pologne).*
(1) *Numérotation particulière à la CIWL* / CIWL-nummering.
(2) *Chaudière chauffée au charbon* / ketel gestookt met kolen.
(3) *Bogies Pennsylvania non classés SNCB* / niet geklasseerd door de NMBS.
(4) + *4 places subsistant sous la table de service.*
+ 4 plaatsen onder de diensttafel.

L'extrémité cuisine de la voiture-restaurant 4221.

Het keukeneinde van de restauratiewagen 4221.

(*SNCB*/NMBS)

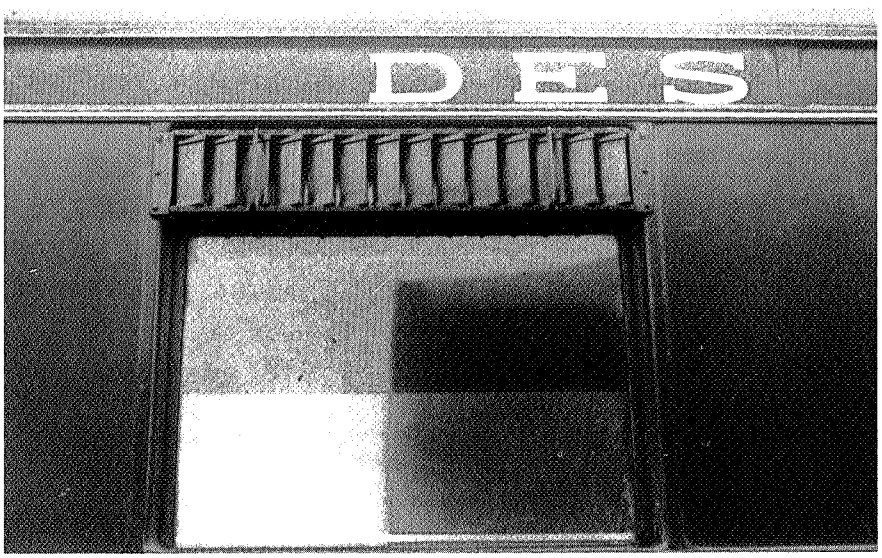


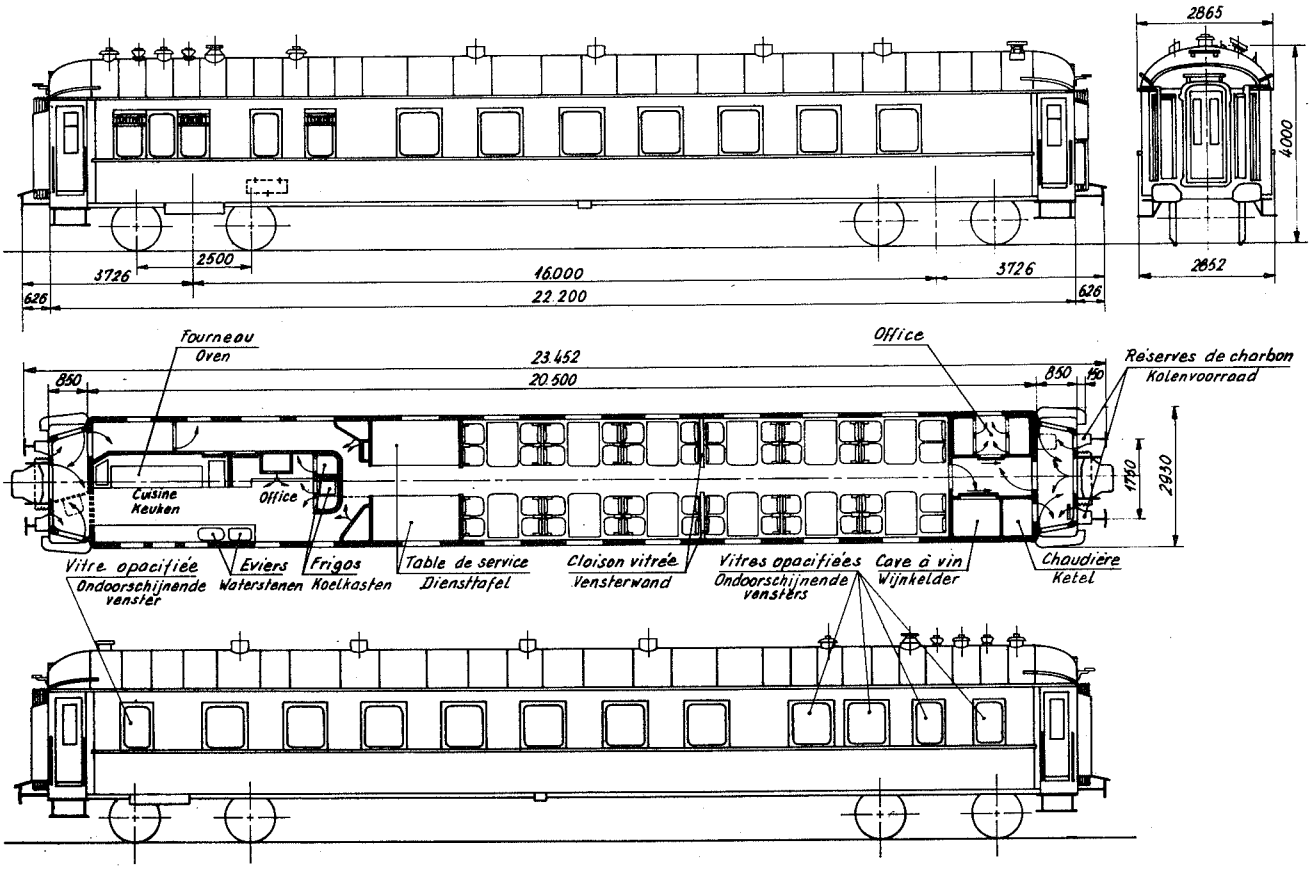
Oostende 26-1-82
(F. Beckers)

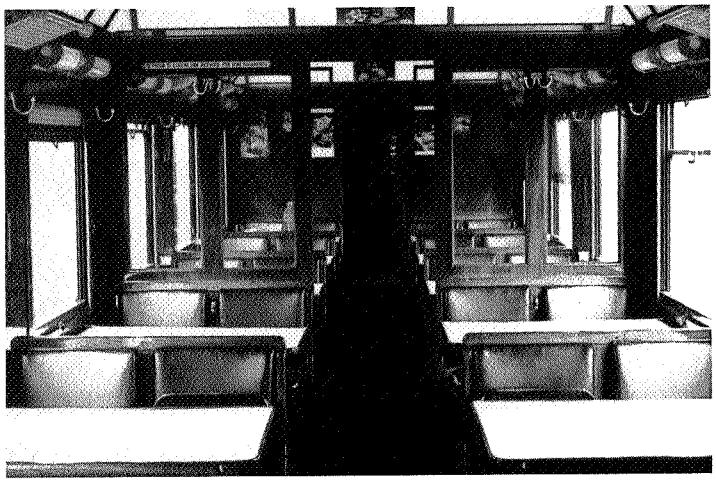
Détail typique des voitures-restaurant de la CIWL: les aérateurs orientables disposés à la partie supérieure de certaines baies de fenêtre.

Oostende 26-1-82
(F. Beckers)

Typisch detail van de restauratiewagen van de CIWL: de zichtbare luchtverversers aangebracht op het bovengedeelte van sommige vensteropeningen.







20-4-82
(F. Beckers)

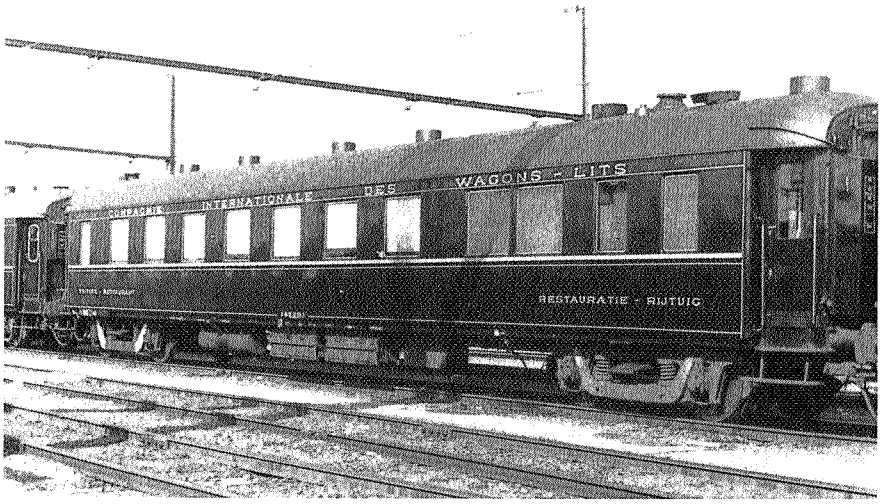
La salle à manger vue en direction de la plate-forme.

De eetzaal gezien in de richting van het balkon.

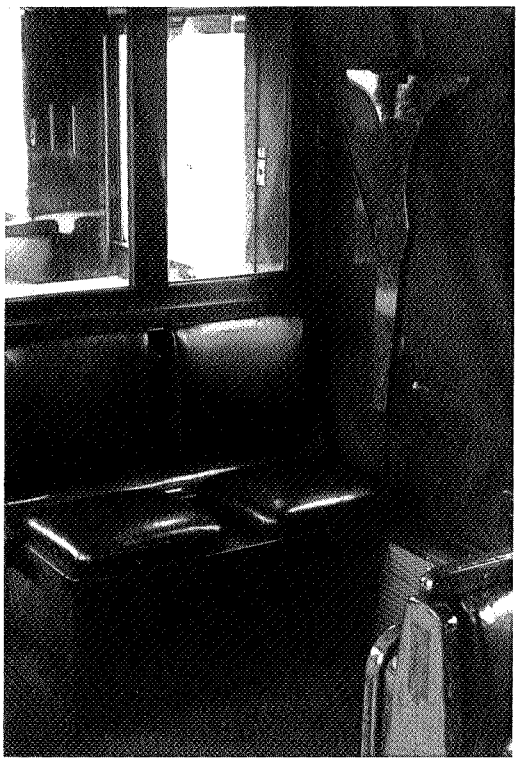
4230 (1)	*N° SNCB* NMBS Nr	*N° UIC* UIC Nr	51 88 88 - 50 074-2
1	*EFFECTIF* EFFECTIEF	*VITESSE AUTOR.* TOEGEL. SNELHEID	140
52/56	*TARE/TONNAGE* TARRA/TONNENMAAT	*PL. ASSISES* ZITPLAATSEN	48 (4)
A (2)	*CHAUFFAGE* VERWARMING	*EQUIPEMENT* UITRUSTING	
(3)	*BOGIES TYPE* BOGIES TYPE	*ANNEE* BOUWJAAR	10-1940

Constructeur / bouwer: *Officine Meccaniche Italiane - Reggio (Italie).*
(1) *Numérotation particulière à la CIWL* / CIWL-nummering.
(2) *Chaudière chauffée au charbon* / ketel gestookt met kolen.
(3) *Bogies Pennsylvania non classés SNCB* / niet geklasseerd door de NMBS.
(4) *A l'origine: 56 places* / oorspronkelijk: 56 plaatsen.

Forest V/Vorst R 27-5-81
(F. Beckers)



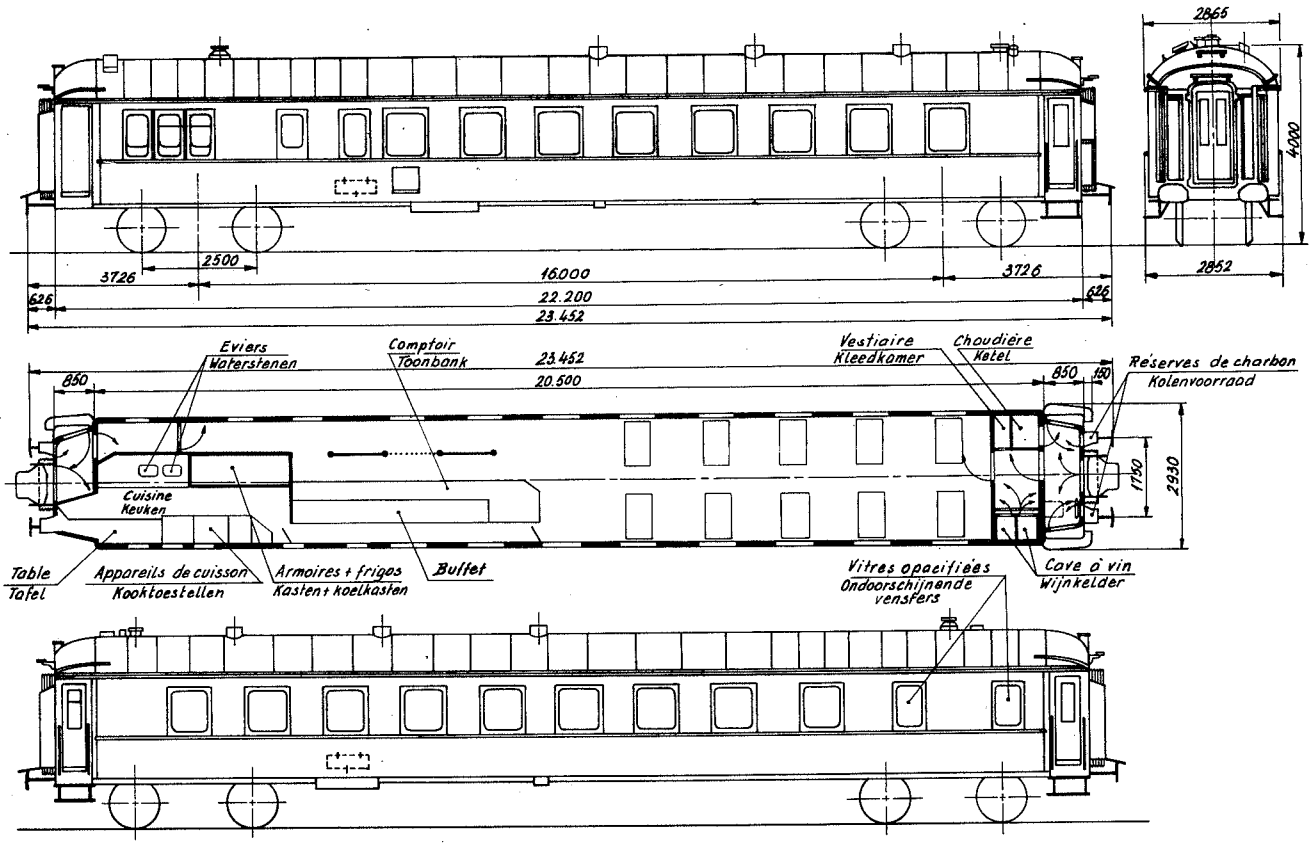
Scha'rbeek 20-4-82
(F. Beckers)



20-4-82
(F. Beckers)

Détail d'une table en position relevée. On en distingue le pied articulé. Sous les sièges, un coffre accessible pour le rangement d'accessoires. La cloison vitrée était jadis complétée d'une porte, qui séparait le restaurant en deux compartiments.

Detail van een tafel in opgeheven stand. Men kan de gelede voet zien. Onder de stoelen, een handige koffer voor het wegbergen van onderdelen. Het glazen schutsel was weleer van een deur voorzien die het restaurant in twee afdelingen scheidde.



4-82
(F. Beckers)

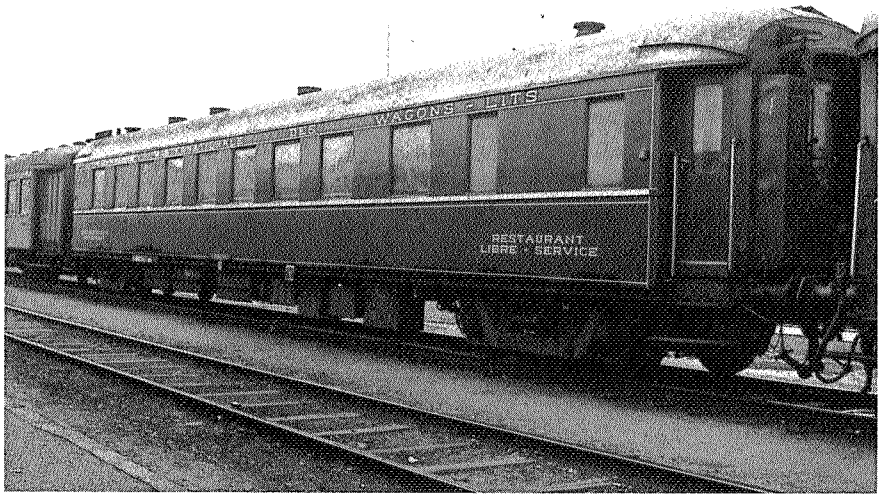
A remarquer le mobilier, composé de tables et de sièges d'un modèle courant, non fixés au plancher. Vue vers la plate-forme.

Op te merken is de meubilering bestaande uit stoelen en tafels van gewoon model niet aan de vloer vastgehecht. Zicht naar het balkon.

4243 (1)	*N° SNCB* NMBS Nr	*N° UIC* UIC Nr	51 88 88 - 50 085-8
1	*EFFECTIF* EFFECTIEF	*VITESSE AUTOR.* TOEGEL. SNELHEID	140
55*l*	*TARE/TONNAGE* TARRA/TONNENMAAT	*PL. ASSISES* ZITPLAATSEN	40 (4)
A (2)	*CHAUFFAGE* VERWARMING	*EQUIPEMENT* UITRUSTING	
(3)	*BOGIES TYPE* BOGIES TYPE	*ANNEE* BOUWJAAR	8-1943

Constructeur / bouwer : *Astra-Arad (Roumanie).*
(1) *Numérotation particulière à la CIWL Anciennement 4249* / CIWL-nummering. Voorheen 4249.
(2) *Chaudière chauffée au charbon* / ketel gestookt met kolen.
(3) *Bogies Pennsylvania non classés SNCB* / niet geklasseerd door de NMBS.
(4) *46 places avant l'aménagement en libre-service.*
46 plaatsen vóór de zelfbediening inrichting.

Oostende 17-11-81
(F. Beckers)



Oostende 17-11-81
(F. Beckers)

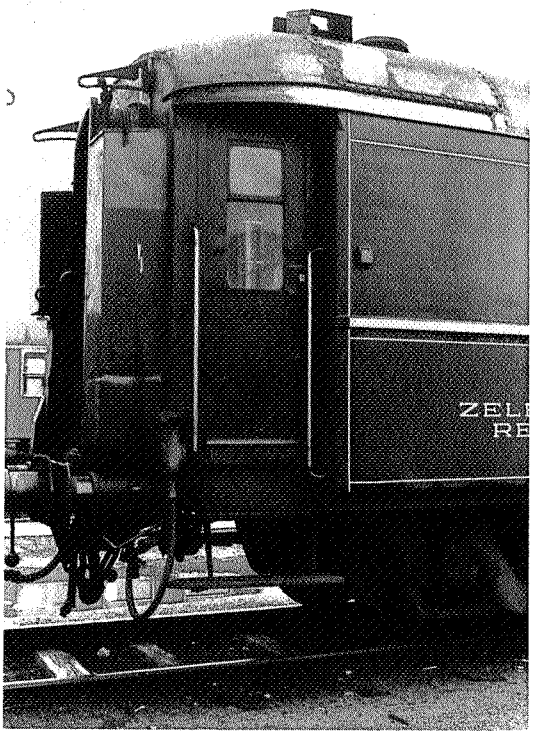
Le côté cuisine et la porte d'accès, condamnée sur cette voiture.

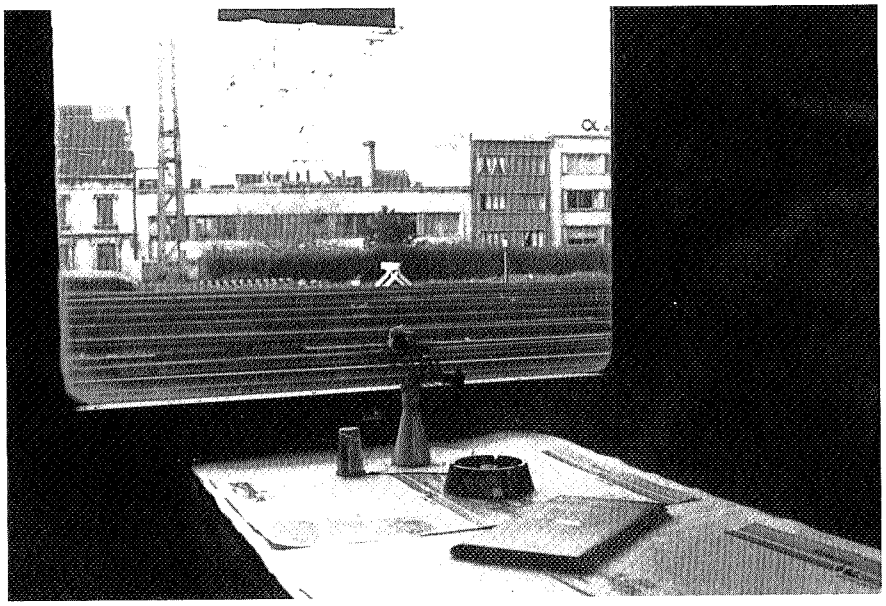
De keukenkant en, bij dit rijtuig, de ongebruikt gelaten toegangsdeur.

Oostende 17-11-81
(F. Beckers)

Gros plan sur une des réserves à charbon.

Afbeelding van een der steenkoolvoorraden.

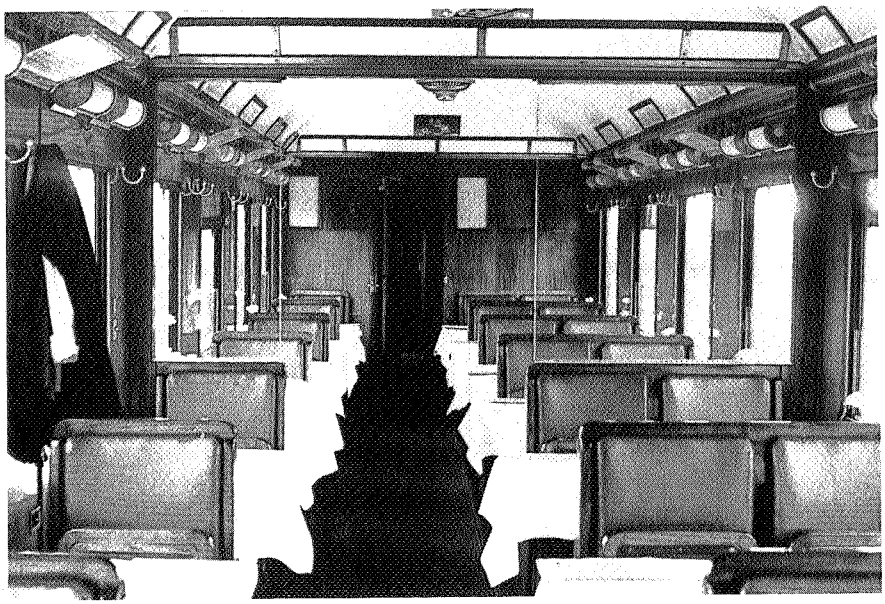




13-11-81
(F. Beckers)

Voiture-restaurant 4213. On ne peut rester insensible devant la décoration florale des tables ...

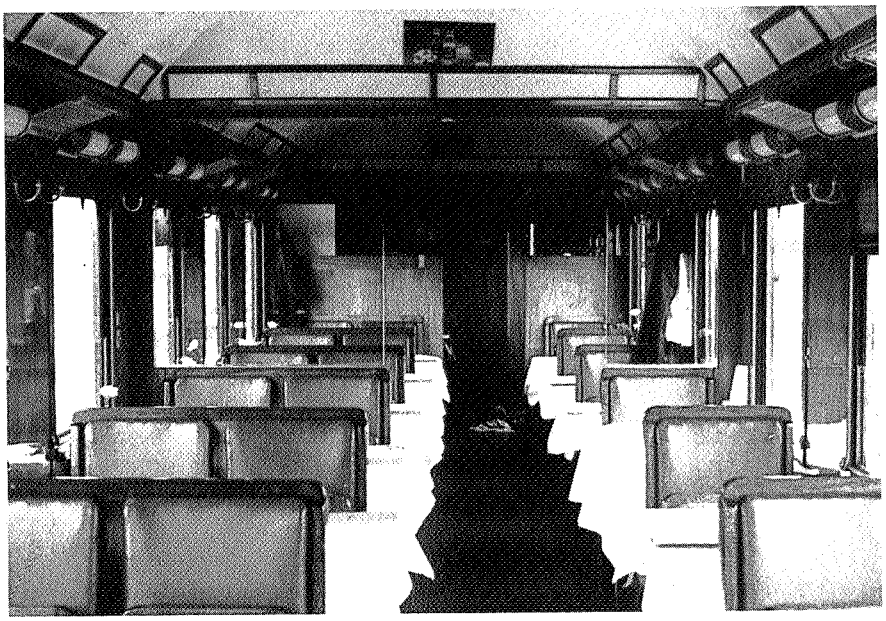
Restauratiewagen 4213. Men kan niet ongevoelig blijven bij de bloemenversiering van de tafels ...



10-10-80
(F. Beckers)

Voiture-restaurant 4212. La salle à manger vue côté plate-forme. Remarquez la cloison vitrée partielle.

Restauratiewagen 4212. De eetzaal, zicht naar de kant balkon. Merkwaardig is het tussenschot, gedeeltelijk in glas.



10-10-80
(F. Beckers)

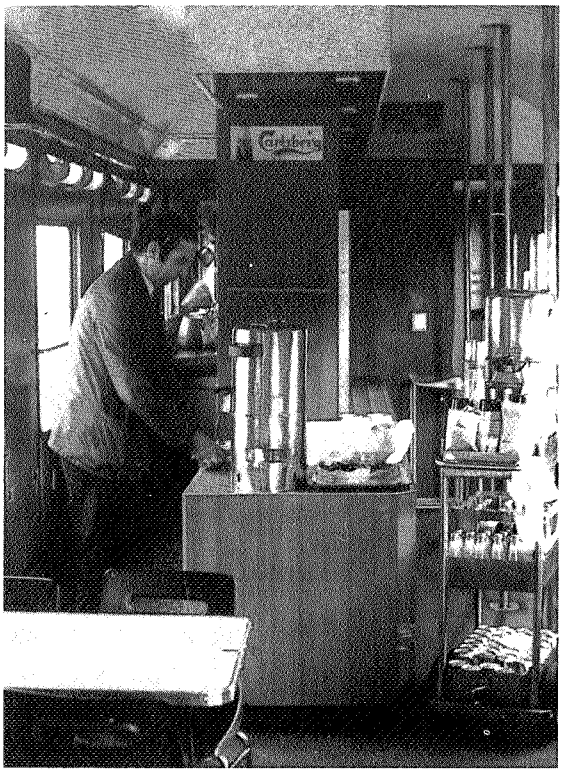
Voiture 4212. La salle vue en direction de la cuisine.

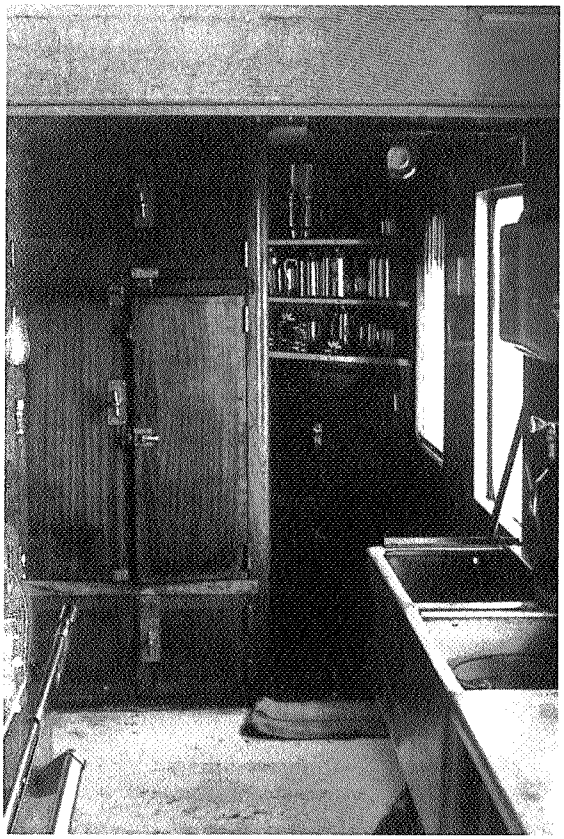
Rijtuig 4212. De eetzaal gezien in de richting keuken.

7-2-82
(F. Beckers)

Le buffet libre-service de la voiture-restaurant 4203.

Het zelfbedieningsbuffet van de restauratiewagen 4203.





20-4-82
(F. Beckers)

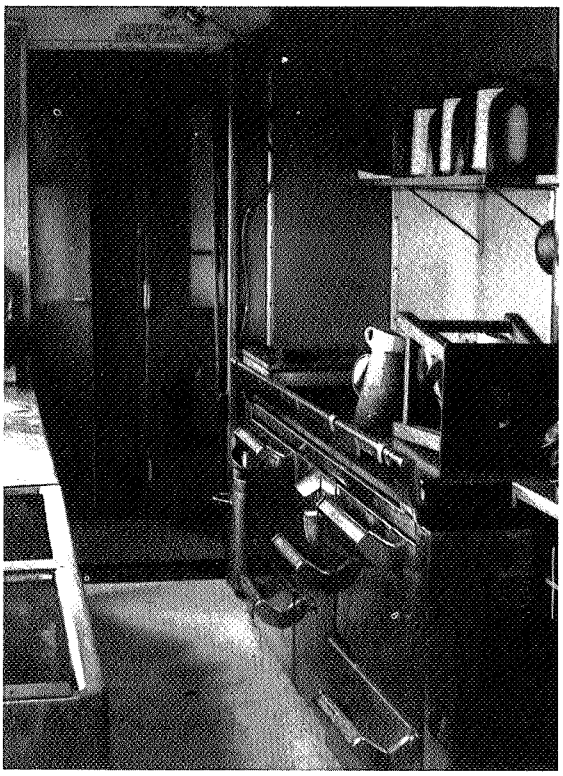
Le coin cuisine de la voiture 4230, vu en direction du restaurant.

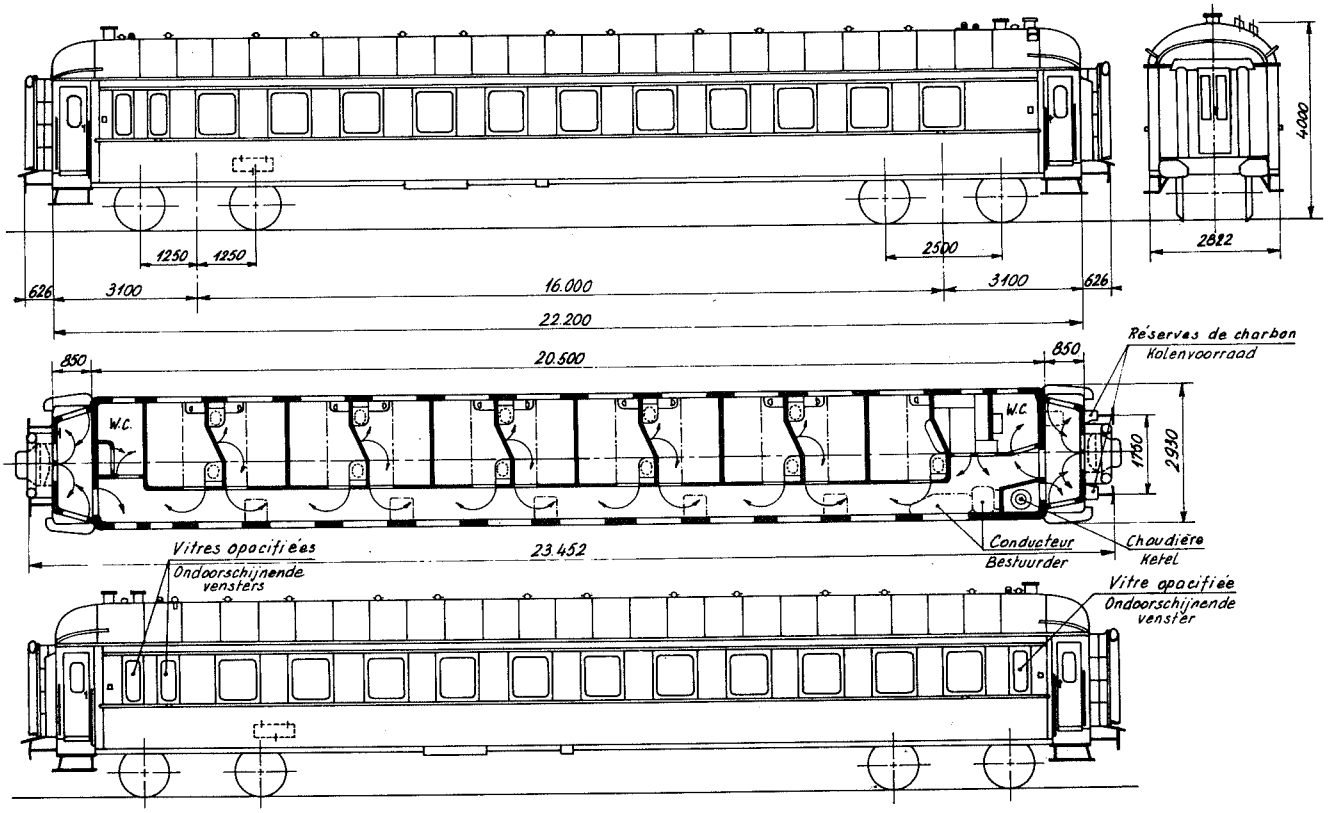
De keukenhoek van het rijtuig 4230 gezien richting restaurant.

20-4-82
(F. Beckers)

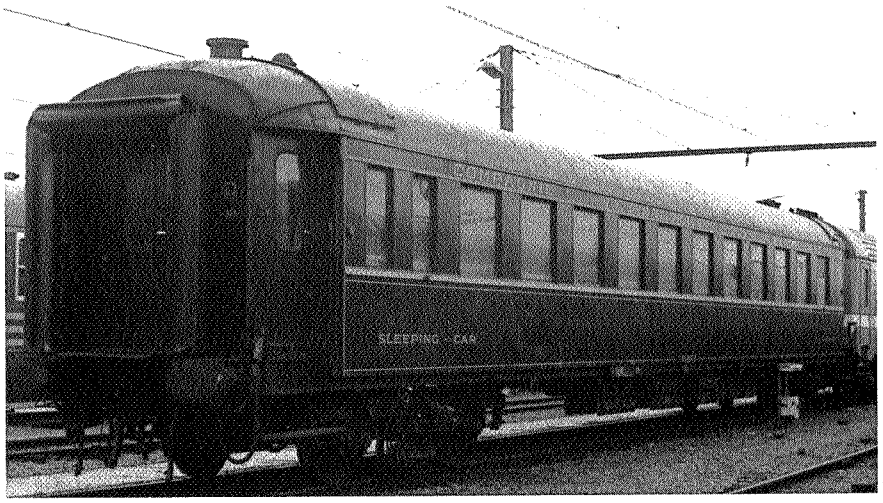
Le même, vu vers l'extrémité de la voiture. On distingue le fourneau alimenté au gasoil.

Dezelfde hoek gezien naar de uiterste kant van het rijtuig. Men bemerkt de oven gestookt met gasolie.





Forest V/Vorst R
24-6-82
(F..Beckers)

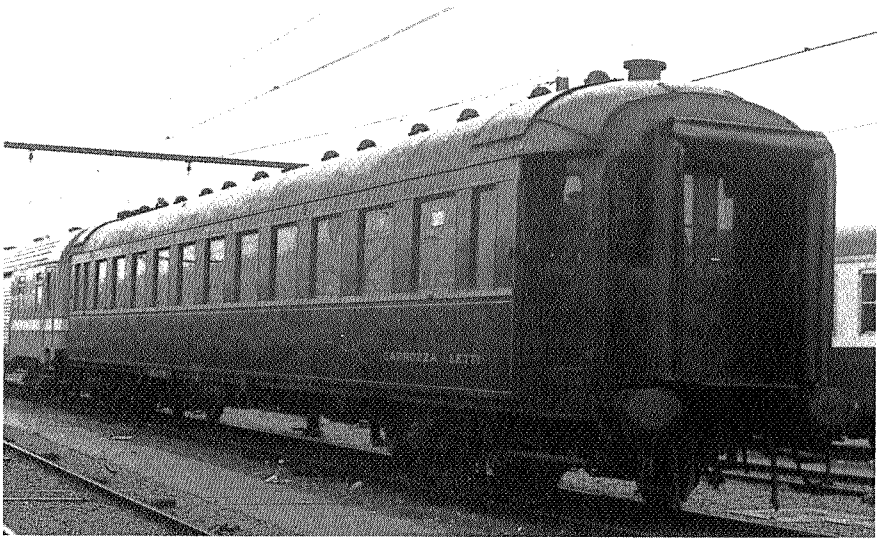


3703 (1)	*N° SNCB* NMBS Nr	*N° UIC* UIC Nr	71 88 71 - 40 652-3
1	*EFFECTIF* EFFECTIEF	*VITESSE AUTOR.* TOEGEL. SNELHEID	140
50/	*TARE/TONNAGE* TARRA/TONNENMAAT	*PL. ASSISES* ZITPLAATSEN	33 (5)
A (2)	*CHAUFFAGE* VERWARMING	*EQUIPEMENT* UITRUSTING	
(3)	*BOGIES TYPE* BOGIES TYPE	*ANNEE* BOUWJAAR	1931 (4)

Constructeur / bouwer : *Gebrüder Crede Niederzwehren - Cassel (Allemagne).*
(1) *Numérotation particulière à la CIWL* / CIWL-nummering.
(2) *Chaudière chauffée au charbon* / ketel gestookt met kolen.
(3) *Bogies Minden-Deutz M2 non classés SNCB* / niet bij NMBS ingeschreven.
(4) *Construction comme type Y, modernisée par la suite et devenue type U.*
Zoals type Y gebouwd, daarna vernieuwd in type U.
(5) *Nombre de lits* / aantal bedden.

La voiture-lits 3703 résulte de la modernisation d'un type Y de 1931. Entre autres, les bogies Pennsylvania ont été remplacés par des Minden-Deutz ...

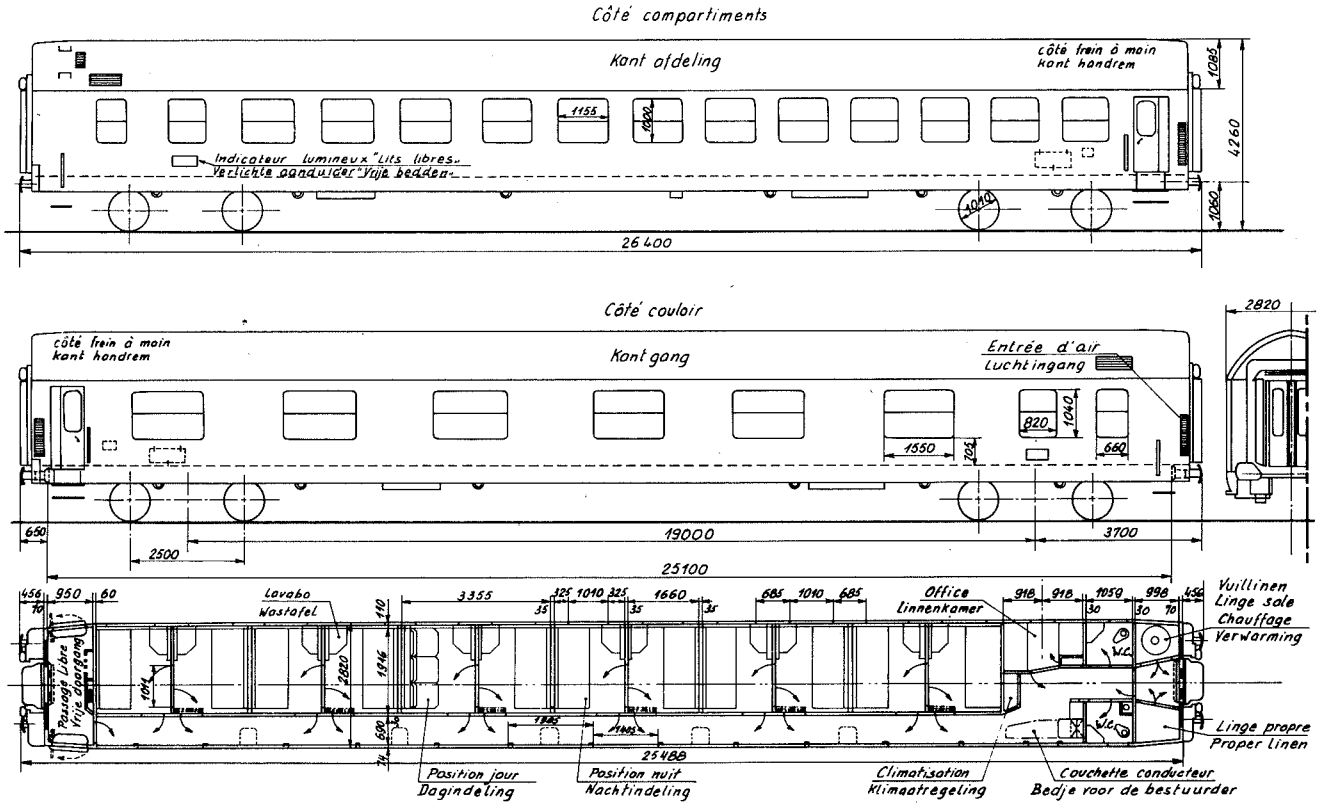
Het slaaprijtuig 3703 komt uit de vernieuwing van een rijtuig type Y van 1931. Onder andere werden de bogies Pennsylvania door bogies Minden-Deutz vervangen ...

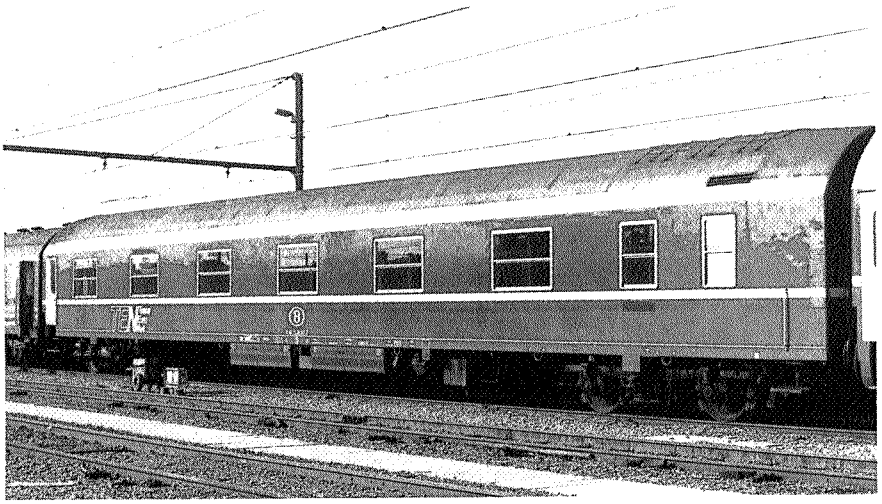


... tandis que les soufflets traditionnels faisaient place à un tunnel d'intercommunication muni de bourrelets de caoutchouc.

... terwijl de gewone vouwbalgen vervangen werden door een tussenverbindingstunnel met rubberen ringgezwellen.

Forest V/Vorst R 24-6-82
(F. Beckers)





Forest V/Vorst R 10-10-80
(F. Beckers)

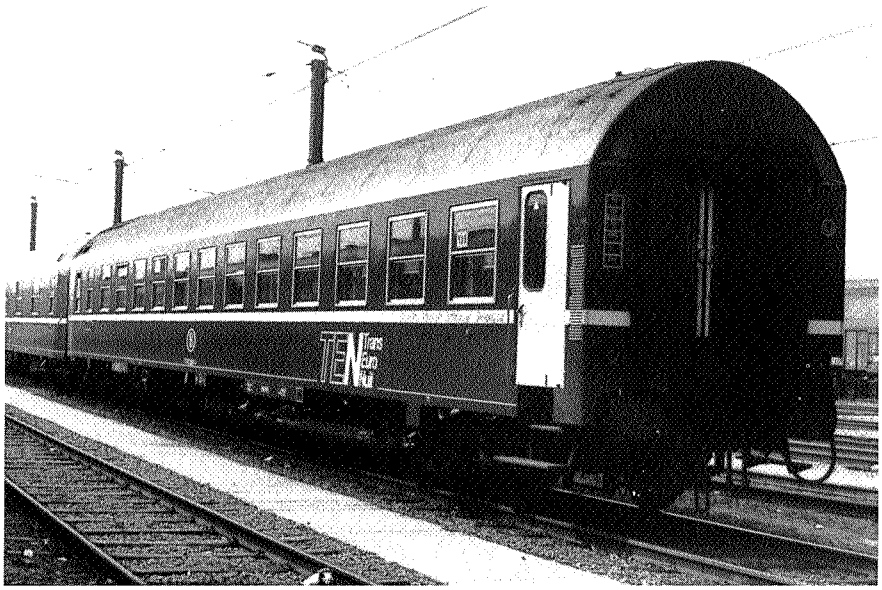
MU 4794

4792 → 4796 (1)	*N° SNCB* NMBS Nr	*N° UIC* UIC Nr	71 88 72 - 80 615 → 619
5	*EFFECTIF* EFFECTIEF	*VITESSE AUTOR.* TOEGEL. SNELHEID	160
52/55	*TARE/TONNAGE* TARRA/TONNENMAAT	*PL. ASSISES* ZITPLAATSEN	36 (3)
A	*CHAUFFAGE* VERWARMING	*EQUIPEMENT* UITRUSTING	
(2)	*BOGIES TYPE* BOGIES TYPE	*ANNEE* BOUWJAAR	1967

Constructeur / bouwer : *Messerschmitt - Donauwörth (Allemagne).*
(1) *Numérotation particulière à la CIWL* / CIWL-nummering.
(2) *Bogies Minden-Deutz M4 non classés SNCB* / zonder NMBS-klassering.
(3) *Nombre de lits* / aantal bedden.

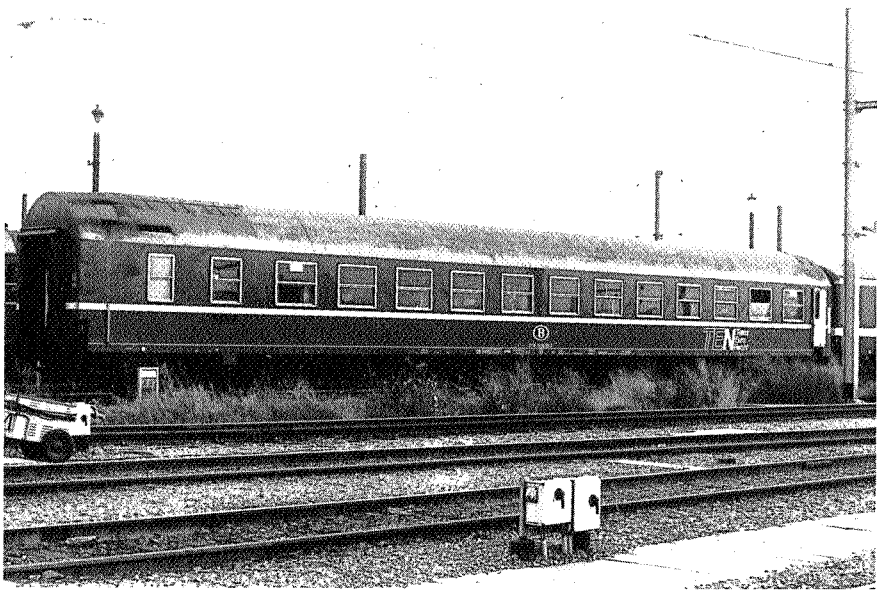
Liège-Guillemins 7-6-80
(F. Beckers)

MU 4795



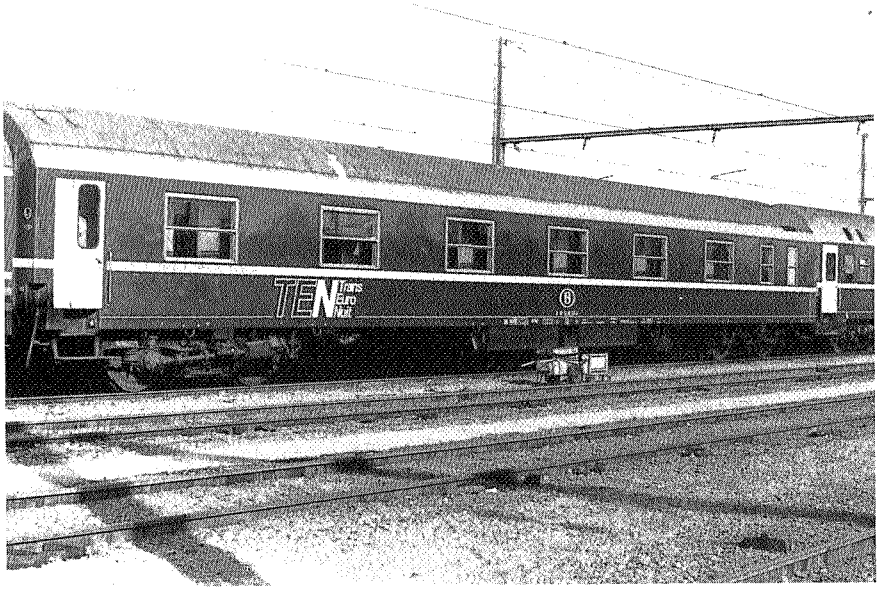
Scha'rbeek 20-4-82
(F. Beckers)

MU 4795



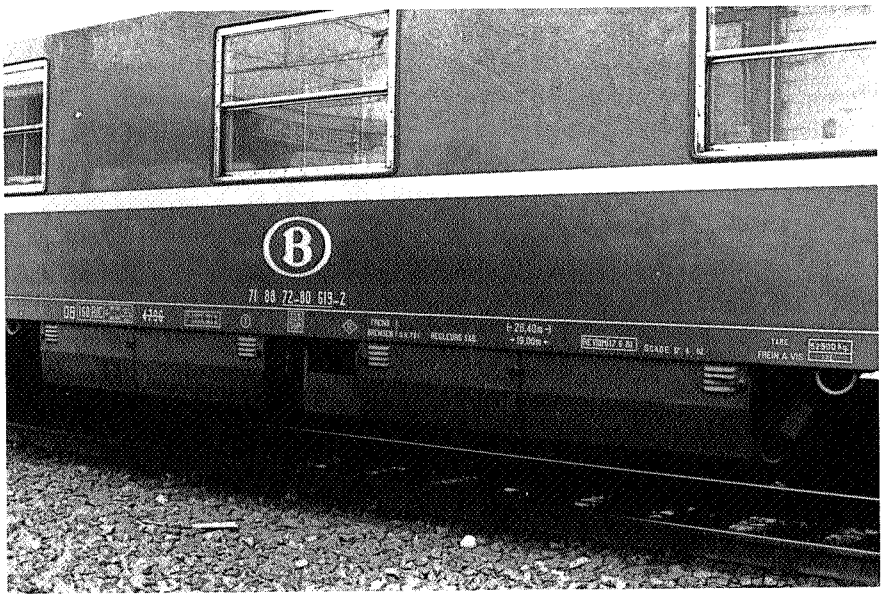
Forest V/Vorst R 10-10-80
(F. Beckers)

MU 4796



Forest V/Vorst R 10-10-80
(F. Beckers)

MU 4794



13-11-81
(F. Beckers)

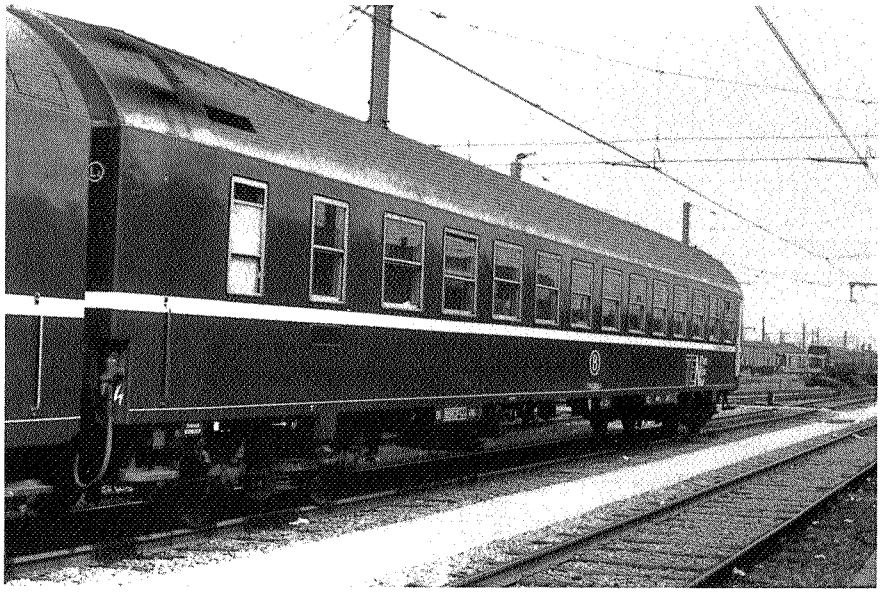
MU 4796

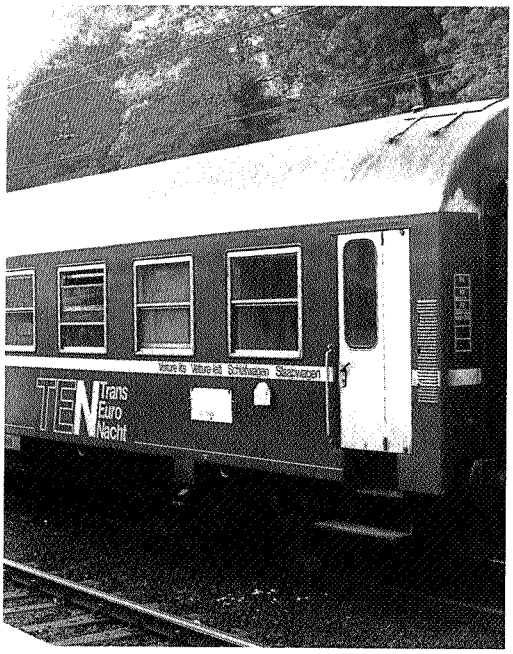
Liège-Guillemins 12-81
(F. Beckers)

MU 4796

Scha'rbeek 20-4-82
(F. Beckers)

MU 4795





Liège-Guillemins 30-10-80
(F. Beckers)

MU 4792

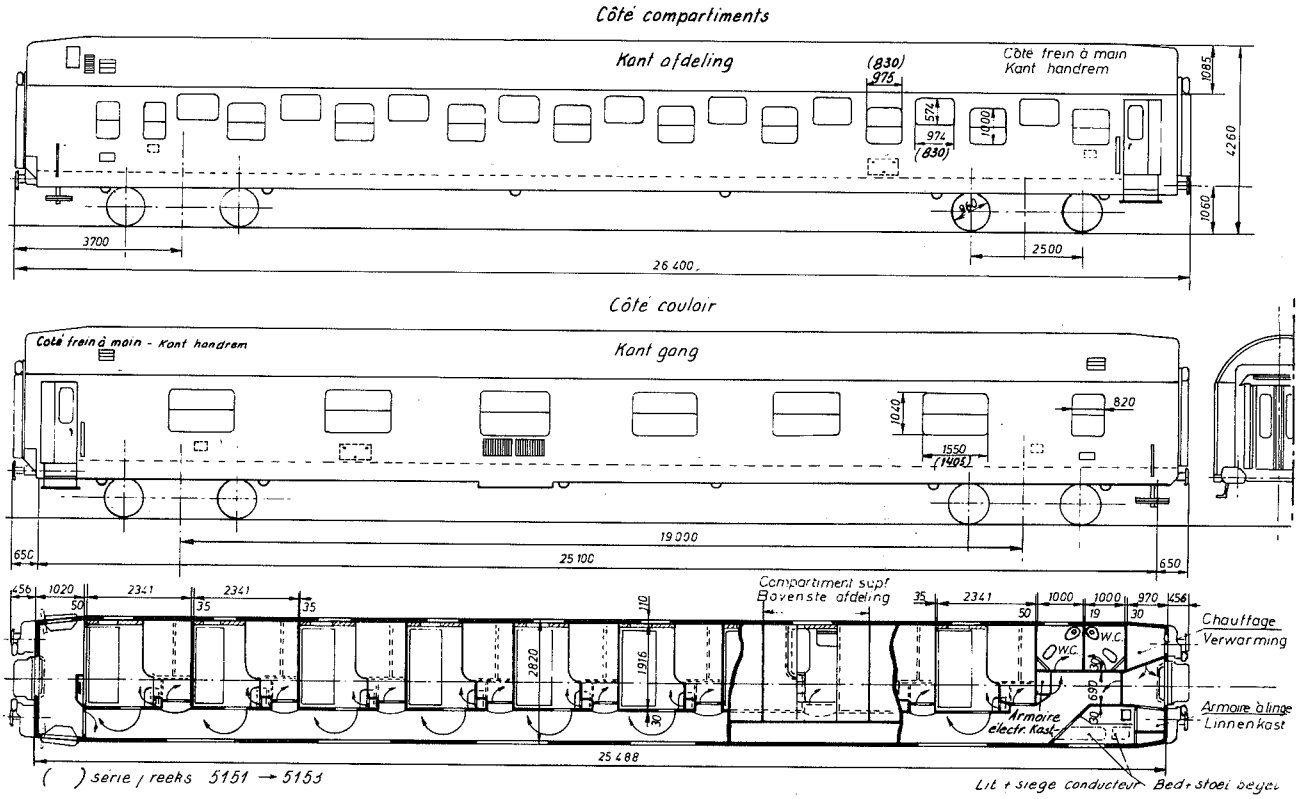
Liège-Guillemins 23-1-82
(F. Beckers)

MU 4793

Détail de l'indication «Lits libres», éclairée par transparence.

Afbeelding van de aanduiding «bedden vrij» doorverlicht.

WL - T2



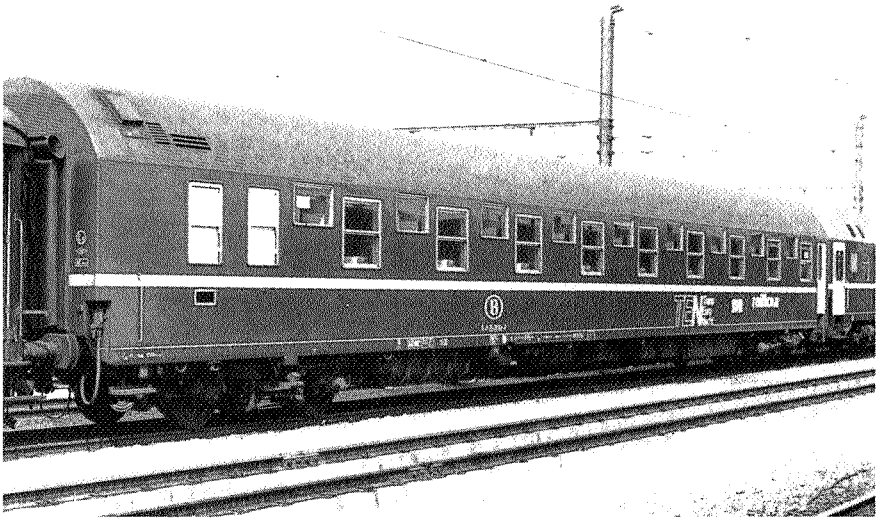
5108 → 5110 (1)	N° SNCB NMBS Nr	N° UIC UIC Nr	71 88 75 - 70 156 → 158
3	EFFECTIF EFFECTIEF	VITESSE AUTOR. TOEGEL. SNELHEID	160
61/64	TARE/TONNAGE TARRA/TONNENMAAT	PL. ASSISES ZITPLAATSEN	36 (3)
A+E C	CHAUFFAGE VERWARMING	EQUIPEMENT UITRUSTING	⫴
29	BOGIES TYPE BOGIES TYPE	ANNEE BOUWJAAR	1973

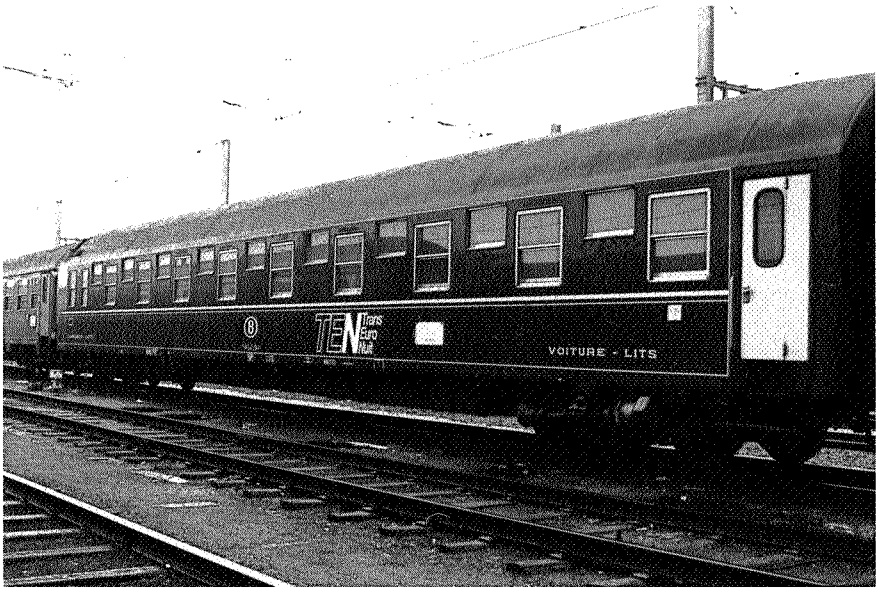
5151 → 5153 (1) (2)	N° SNCB NMBS Nr	N° UIC UIC Nr	71 88 75 - 70 159 → 161
3	EFFECTIF EFFECTIEF	VITESSE AUTOR. TOEGEL. SNELHEID	160
61/64	TARE/TONNAGE TARRA/TONNENMAAT	PL. ASSISES ZITPLAATSEN	36 (3)
A+E C	CHAUFFAGE VERWARMING	EQUIPEMENT UITRUSTING	⫴ ☼ ◉
29	BOGIES TYPE BOGIES TYPE	ANNEE BOUWJAAR	1974

Constructeur / bouwer : *Carel-Fouché - Languepin (France).*
(1) *Numérotation particulière à la CIWL* / CIWL-nummering.
(2) *Série dite «Eurofima»* / reeks genoemd «Eurofima».
(3) *Nombre de lits* / aantal bedden.

Scha'rbeek 20-4-82
(F. Beckers)

T2 5152





Oostende 17-11-81
(F. Beckers)

T2 5108

Forest V/Vorst R 10-10-80
(F. Beckers)

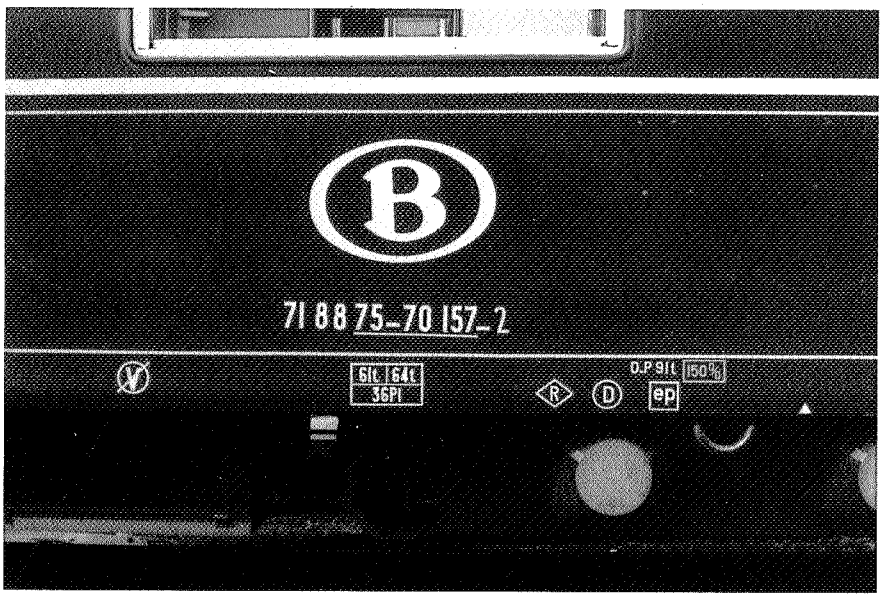
T2 5151

Bru M/Z 10-10-80
(F. Beckers)

T2 5109

Oostende 17-11-81
(F. Beckers)

T2 5108

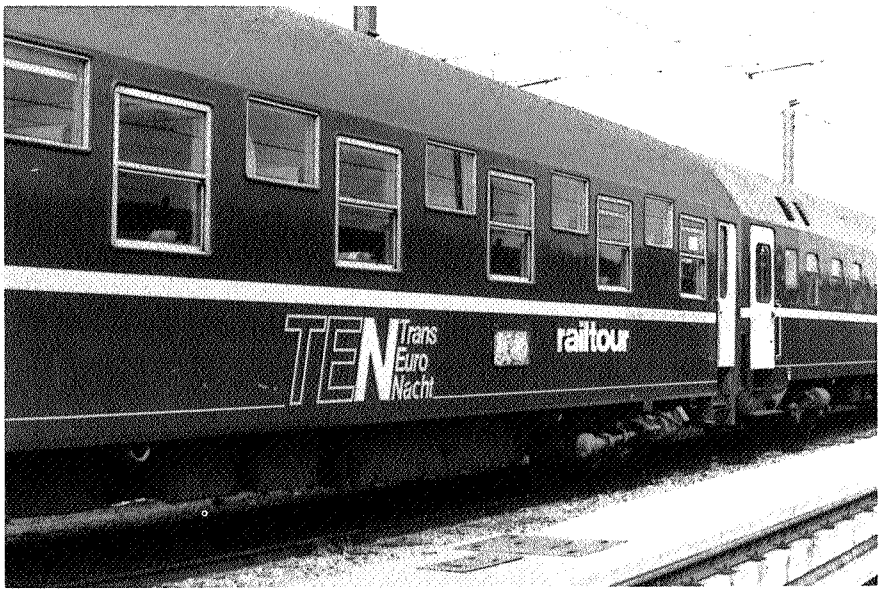


Scha'rbeek 20-4-82
(F. Beckers)

T2 5109

Scha'rbeek 20-4-82
(F. Beckers)

T2 5109



Scha'rbeek 20-4-82
(F. Beckers)

T2 5152

Scha'rbeek 20-4-82
(F. Beckers)

T2 5152

HET MATERIEEL VAN DE BINNENLANDSE DIENST

Dendermonde 18-2-80 (M. Thiry)

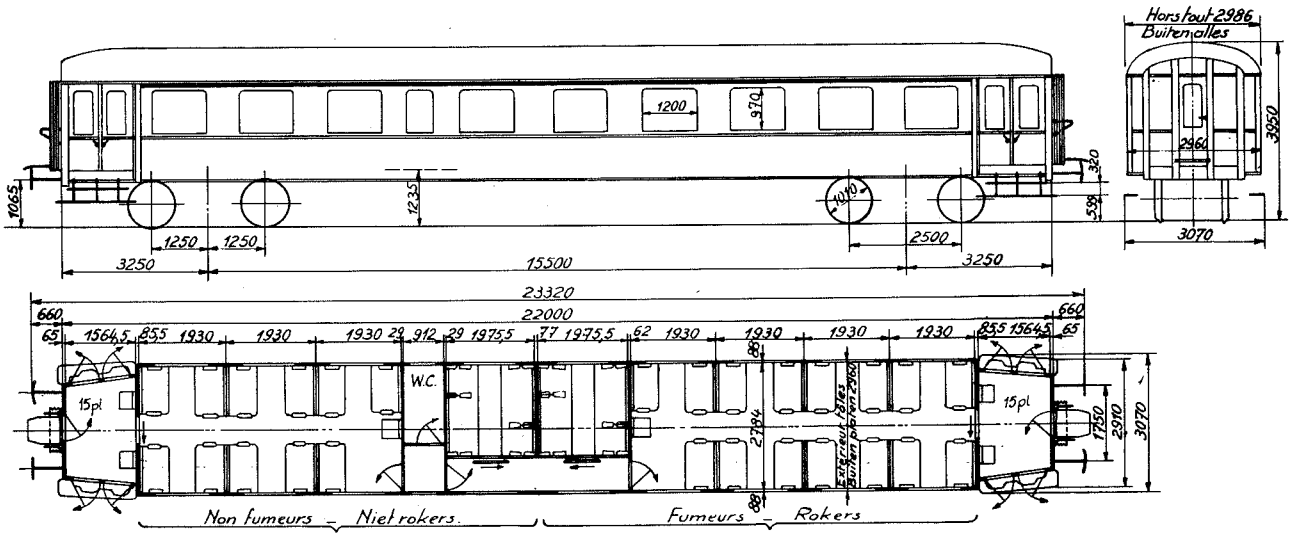
Haine-S.-Pierre 21-4-81 (M. Thiry)

LE MATERIEL DU SERVICE INTERIEUR

Houyet-Ardenne 10-9-77 (M. Thiry)

Esneux 8-81 (G. Close)

K1 - A9 ex a2b7



K1-a2b7 20016 in het tijdperk van het regime met 3 klassen. Bij de herstructurering van 1956 wordt dat rijtuig een 1ste klasse nr 21010. Er valt op te merken dat ten tijde van hun bouw de rijtuigen K1 niet uitgerust waren met vouwbalgen zodat de overgang van het ene rijtuig naar het andere niet mogelijk was.

K1-a2b7 20016 sous le régime des 3 classes. Lors de la restructuration de 1956, elle deviendra 1e classe n° 21010. Il faut remarquer qu'à l'époque de leur construction, les voitures K1 n'étaient pas munies de soufflets et ne permettaient pas l'intercommunication.

(*SNCB*/NMBS)

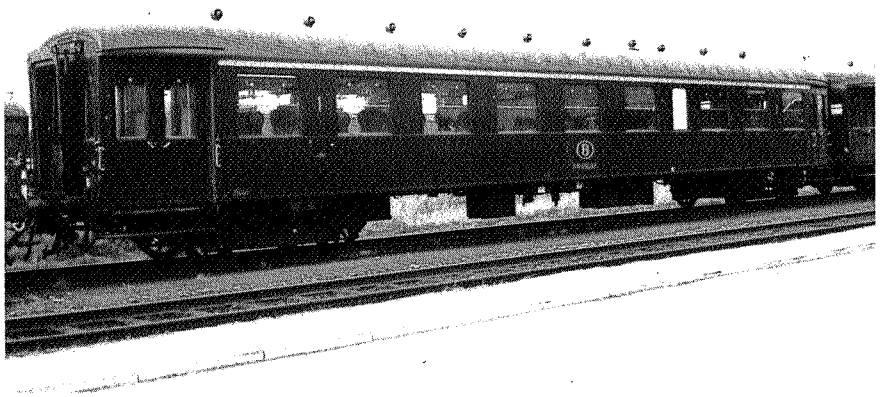
21001 → 21056 (1)•	*N° SNCB* NMBS Nr	*N° UIC* UIC Nr	50 88 18 - 40 001 → 040 (2) 50 88 18 - 66 001 → 004 (3)
43	*EFFECTIF* EFFECTIEF	*VITESSE AUTOR.* TOEGEL. SNELHEID	140
43/48 (4)	*TARE/TONNAGE* TARRA/TONNENMAAT	*PL. ASSISES* ZITPLAATSEN	64 + 6
V + E (3) P	*CHAUFFAGE* VERWARMING	*EQUIPEMENT* UITRUSTING	
5	*BOGIES TYPE* BOGIES TYPE	*ANNEE* BOUWJAAR	1933 → 1934

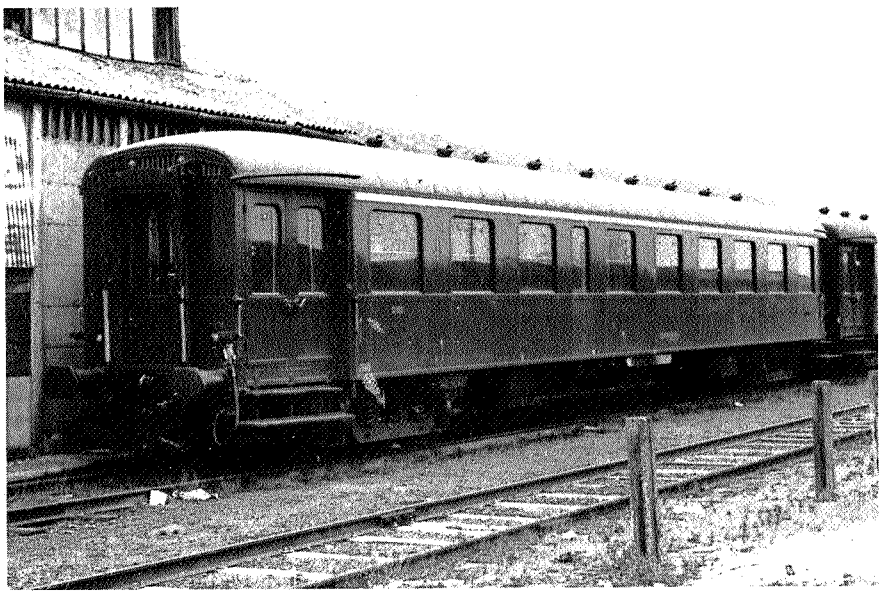
(1) *Certains numéros ont été attribués deux fois entre 1957 et 1965*•.
Zekere nummers werden tussen 1957 en 1965 tweemaal toegekend•.
(2) *Ex voitures RIC (21001 → 21040)*• / oude RIC rijtuigen (21001 → 21040)•.
(3) *4 unités à chauffage vapeur exclusivement au 31-12-82 (21041 → 21044).*
4 eenheden enkel met stoomverwarming op 31-12-82 (21041 → 21044).
(4) 43/51: 21041 → 21044.

Scha'rbeek 4-10-75
(M. Thiry)

K1-A 21040

Jusqu'en 1978, les voitures K1 21001 à 21040 étaient admises en régime international.
Leur immatriculation UIC portait en l'occurrence le préfixe 51.
Elle furent affrétées par les Mutualités pour l'organisation de voyages - vacances à l'étranger dès 1963.





Bru PI/KE 15-3-80
(M. Thiry)

K1-A 21015

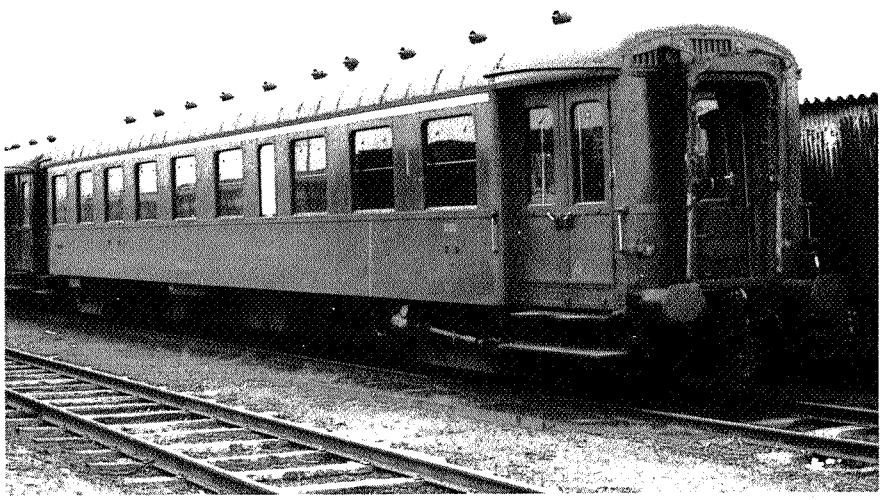
Tot in 1978 werden de rijtuigen K1 21001 tot 21040 toegelaten in het internationaal regime.
Hun UIC inschrijving droeg bijgevolg het voorvoegsel 51.
Zij werden afgehuurd door de mutualiteiten voor de organisatie van vakantiereizen naar het buitenland vanaf 1963.

Bru PI/KE 15-3-80
(M. Thiry)

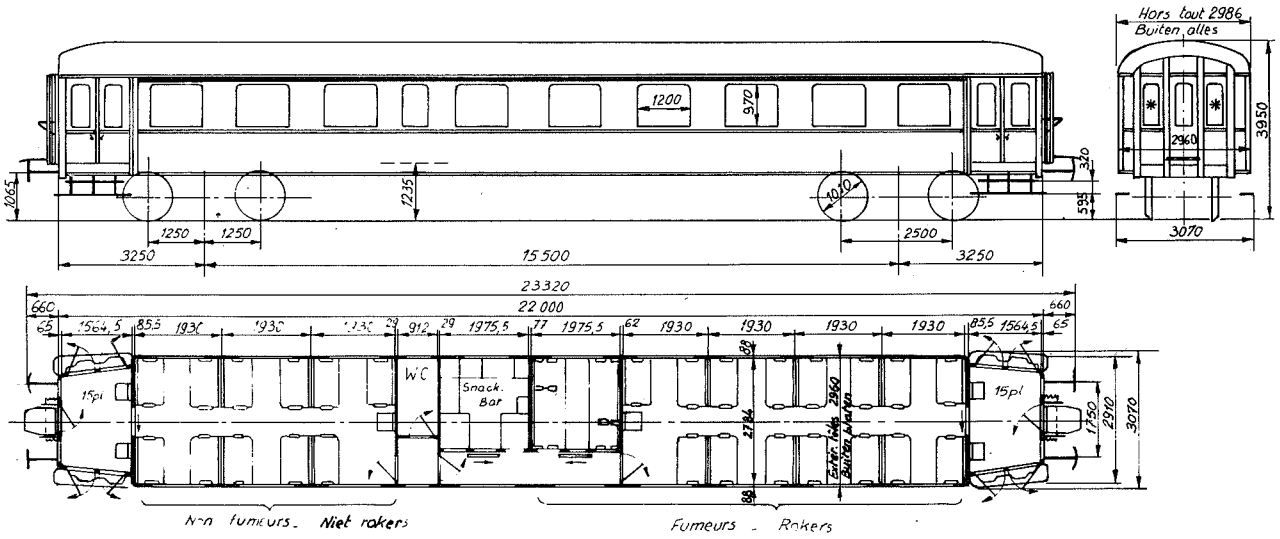
K1-A 21040

La modernisation des 40 voitures RIC concernait principalement l'éclairage (1964) et le chauffage (1967-1968).

De modernisering van 40 RIC rijtuigen, betrof voornamelijk de verlichting (1964) en de verwarming (1967-1968).



K1 - A8R ex a2b7

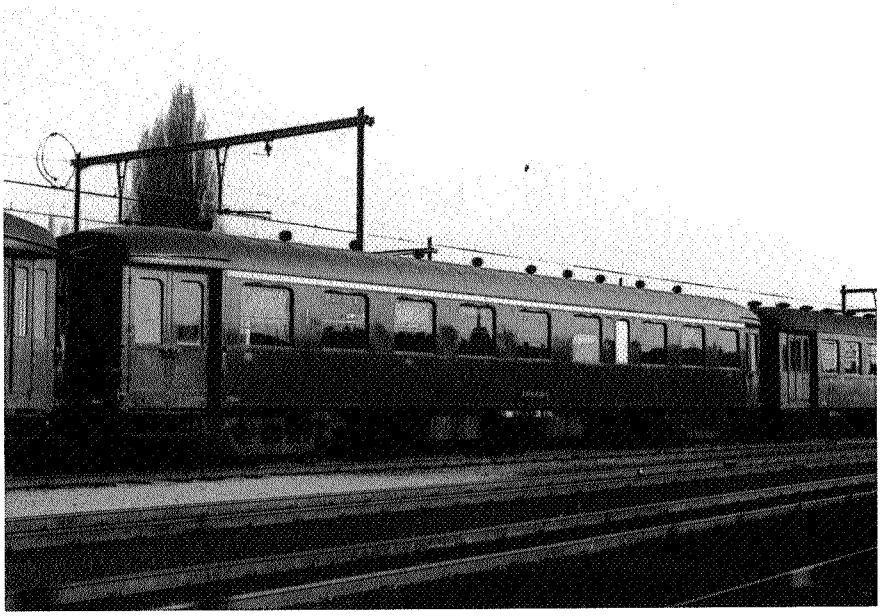


* *sur certaines voitures seulement*
enkel op zekere rijtuigen

Mons 13-4-80
(M. Thiry)

K1-A8R 21904

Cette série de voitures, forte à l'origine de 12 unités, résulte de l'aménagement d'un compartiment central ex 1e classe en compartiment snack-bar•.



21901 → 21912	*N° SNCB* NMBS Nr	*N° UIC* UIC Nr	50 88 84 - 48 001 → 004 (1)
3	*EFFECTIF* EFFECTIEF	*VITESSE AUTOR.* TOEGEL. SNELHEID	140
44/51	*TARE/TONNAGE* TARRA/TONNENMAAT	*PL. ASSISES* ZITPLAATSEN	58 + 6
V + E3 R	*CHAUFFAGE* VERWARMING	*EQUIPEMENT* UITRUSTING	
5	*BOGIES TYPE* BOGIES TYPE	*ANNEE* BOUWJAAR	1933 → 1934

(1) *4 unités restaient en service lors de l'application de la numérotation UIC (21901 → 21904).*
4 eenheden bleven in dienst bij de toepassing van de UIC-nummering (21901 → 21904).

Dès 1933, la SNCB mettait en chantier une importante série de voitures métalliques à bogies, destinées aux grandes relations intérieures. Ce fut le baptême de la série dite K1.
Entre-autres, 122 voitures mixtes 1e/2e classe furent construites. Elles comportaient deux compartiments centraux de 1e classe à 6 places chacuns, flanqués de part et d'autre de ceux de 2e classe, respectivement «Fumeurs» (30 places) et «Non fumeurs» (22 places). Elles étaient immatriculées 20001 à 20122.
Au cours du temps, la SNCB procéda à de multiples aménagements afin de faire face à des besoins nouveaux. Ainsi, les séries évoquées aux pages 148 à 159 sont toutes issues de cette série des 122 voitures en question : •

A9	*1e classe*	*21001 à 21056*
A8R	*1e cl./snack-bar*	*21901 à 21912*
A4B5	*mixte 1e/2e cl.*	*23001 à 23010*
B9	*2e classe*	*22601 à 22610*
A5DR	*2e cl./fourgon/snack*	*28901 à 28915*
A9	*1e classe*	*21113 à 21115 et 21131 à 21136 (compartiments centraux entièrement réaménagés).*

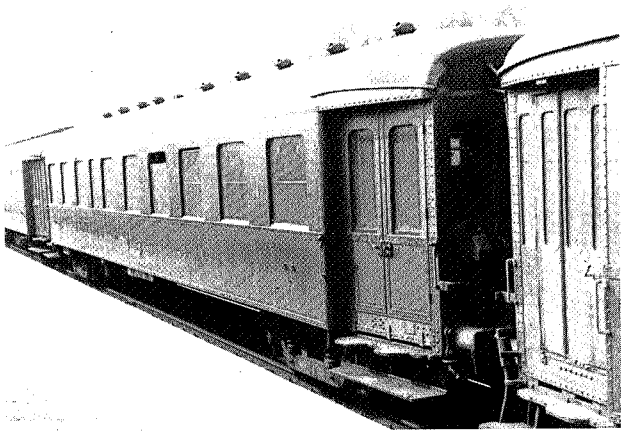
Vanaf 1933 begon de NMBS met de bouw van een belangrijke reeks metalen rijtuigen met bogies; bestemd voor de grote binnenlandse verbindingen. Het was de start van een reeks genoemd K1.
Er werden onder andere 122 gemengde rijtuigen 1ste/2de klasse gebouwd. Ze hadden 2 centrale afdelingen 1ste klasse met elk 6 zitplaatsen langs weerskanten geflankeerd door deze van 2de klasse respectievelijk «Rokers» (30 plaatsen) en «Niet Rokers» (22 plaatsen).
Ze waren ingeschreven onder het nummer 20001 tot 20122.
In de loop der jaren ging de maatschappij over tot menigvuldige wijzigingen, ten einde het hoofd te bieden aan de nieuwe behoeften. Aldus zijn de reeksen, afgebeeld op de bladzijden 148 tot 159 van dit boek, ontstaan uit deze reeks van 122 rijtuigen:

A9	1ste klasse	21001 tot 21056
A8R	1ste klasse/snack-bar	21901 tot 21912
A4B5	gemengd 1ste/2de klasse	23001 tot 23010
B9	2de klasse	22601 tot 22610
A5DR	2de klasse/bagage afdeling/snack	28901 tot 28915
A9	1ste klasse	21113 tot 21115 en 21131 tot 21136 (volledig heringerichte centrale afdeling).

Gent-St.-Pieters 13-2-83
(M. Thiry)

K1-AR 21902

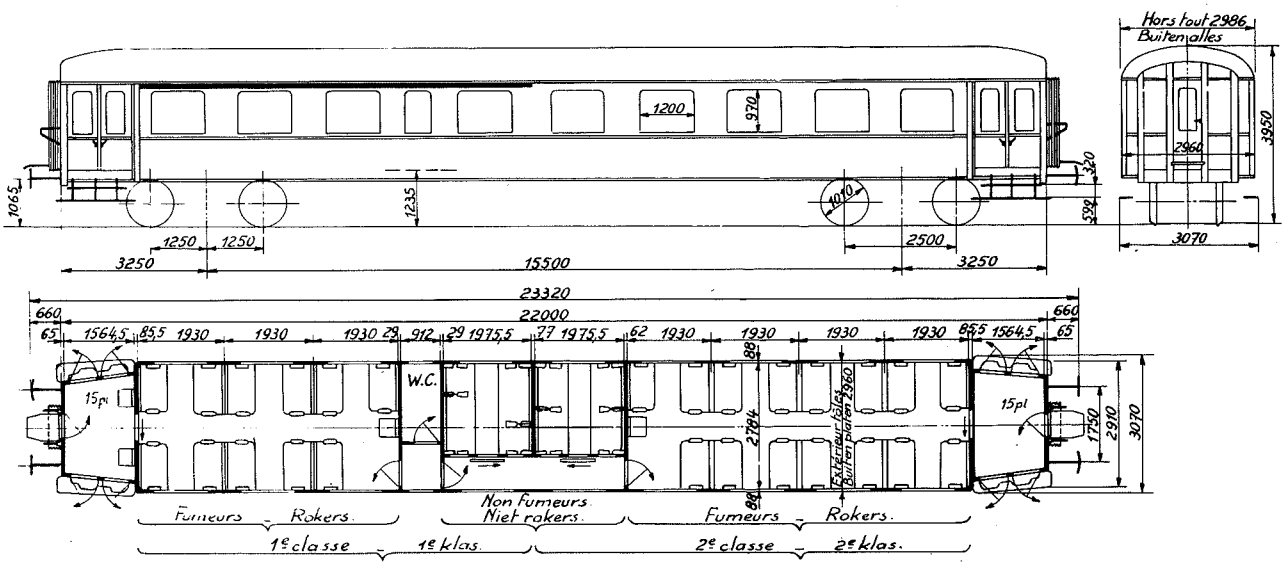
Deze reeks rijtuigen, in het begin 12 eenheden sterk, volgt uit het inrichten van een centrale afdeling, vroegere 1ste klasse, in een afdeling snack-bar•.

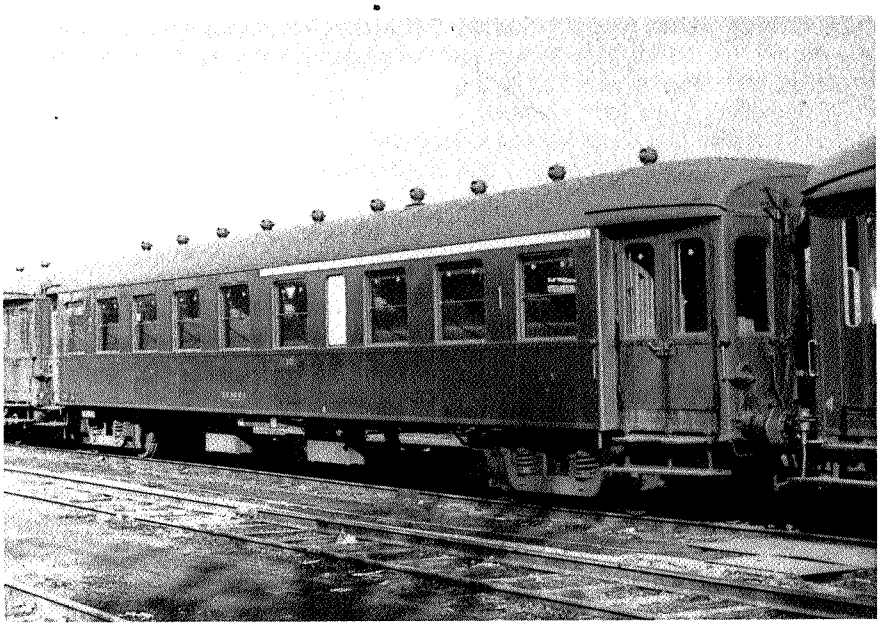


Renaix/Ronse 18-9-82
(M. Thiry)

K1-AR 21901

K1 - A4B5 ex a2b7





Scha'rbeek 21-2-82
(M. Thiry)

K1-AB 23003

Les 10 unités AB résultent du déclassement, en 1964, de voitures type A prélevées dans la série 21001 → 21056•.

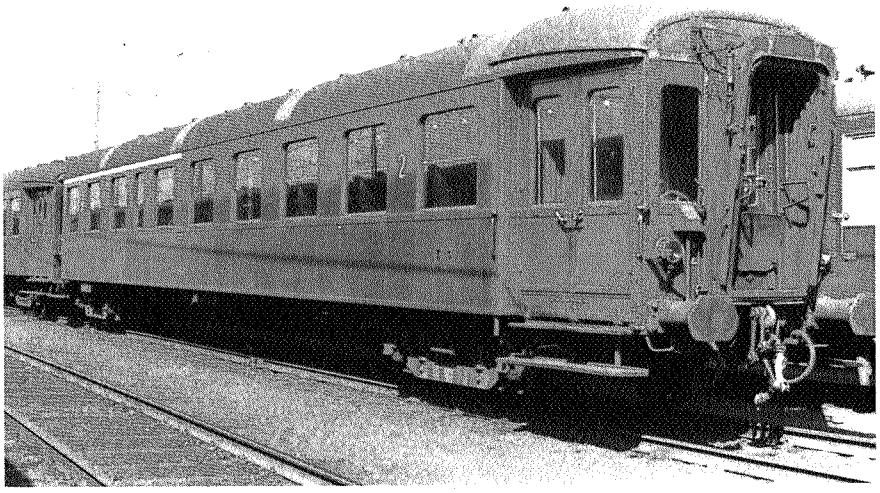
23001 → 23010	*N° SNCB* NMBS Nr	*N° UIC* UIC Nr	50 88 39 - 48 001 → 004 50 88 39 - 66 001 → 006 (1)
10	*EFFECTIF* EFFECTIEF	*VITESSE AUTOR.* TOEGEL. SNELHEID	140
42/49	*TARE/TONNAGE* TARRA/TONNENMAAT	*PL. ASSISES* ZITPLAATSEN	28 + 3 / 38 + 1
V + E3(1) P	*CHAUFFAGE* VERWARMING	*EQUIPEMENT* UITRUSTING	
5	*BOGIES TYPE* BOGIES TYPE	*ANNEE* BOUWJAAR	1934

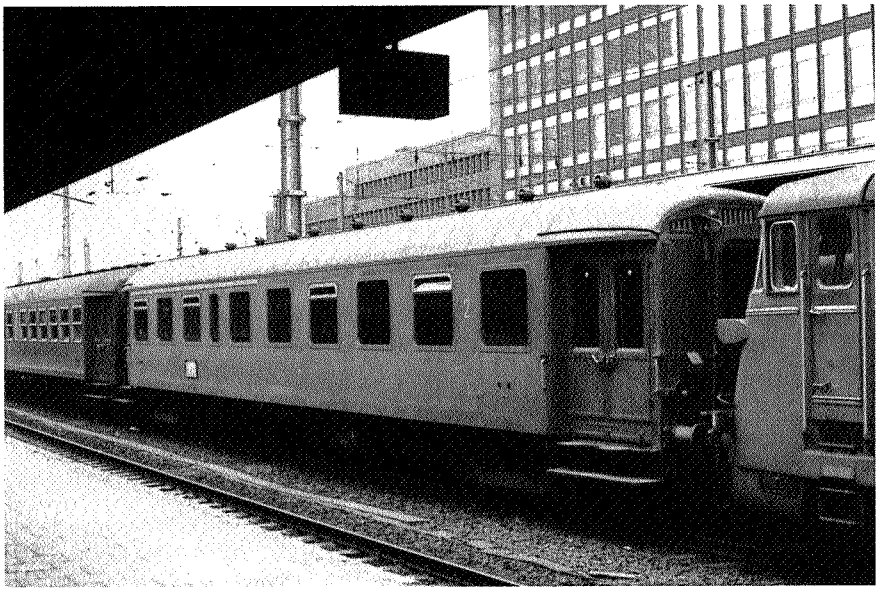
(1) *6 unités à chauffage vapeur exclusivement au 31-12-82.*
6 eenheden met uitsluitend stoomverwarming op 31-12-82.

Scha'rbeek 30-5-72
(P. Auguste)

K1-AB 23010

De 10 eenheden AB komen uit de deklassering in 1964 van de rijtuigen type A in de reeks 21001 tot 21056•.





Bru M/Z 27-7-78
(M. Thiry)

K1-AB 23002

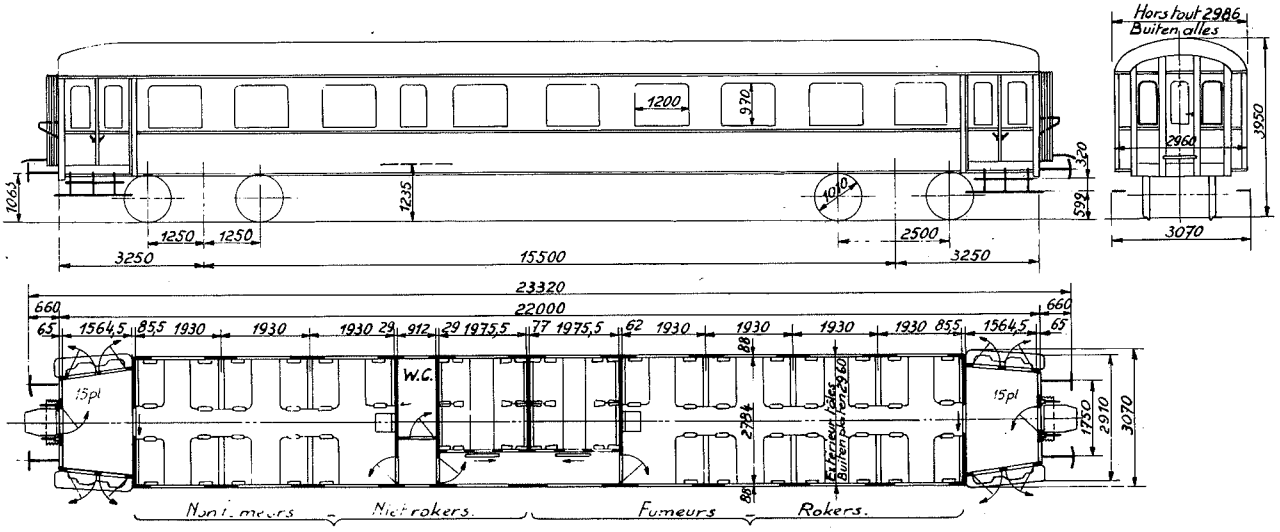
Remarquez la modernisation des baies de fenêtres.

Namur 8-7-79
(M. Thiry)

K1-AB 23002

Opvallend is de modernisering van de vensteropeningen.

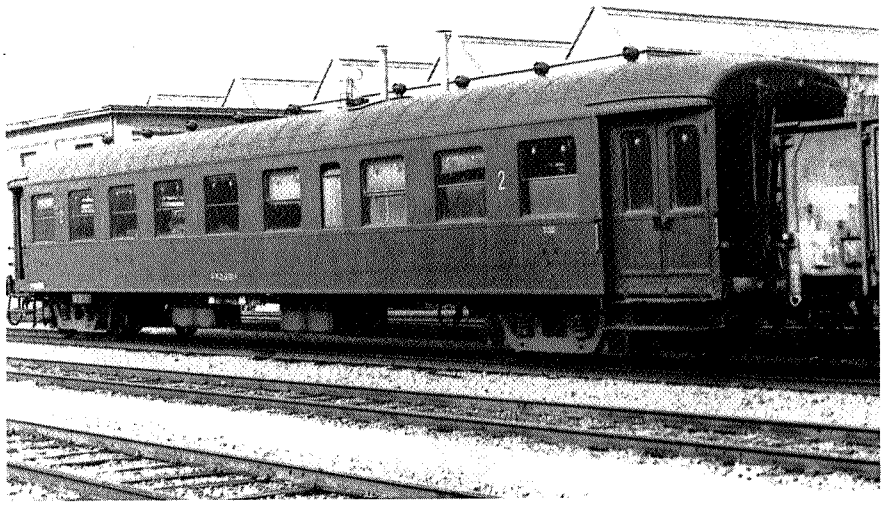
K1 - B9 ex a2b7



Scha'rbeek 23-3-82
(M. Thiry)

K1-B 22607

La série 22600 est née, entre 1964 et 1966, du déclassement de voitures A et AR•.



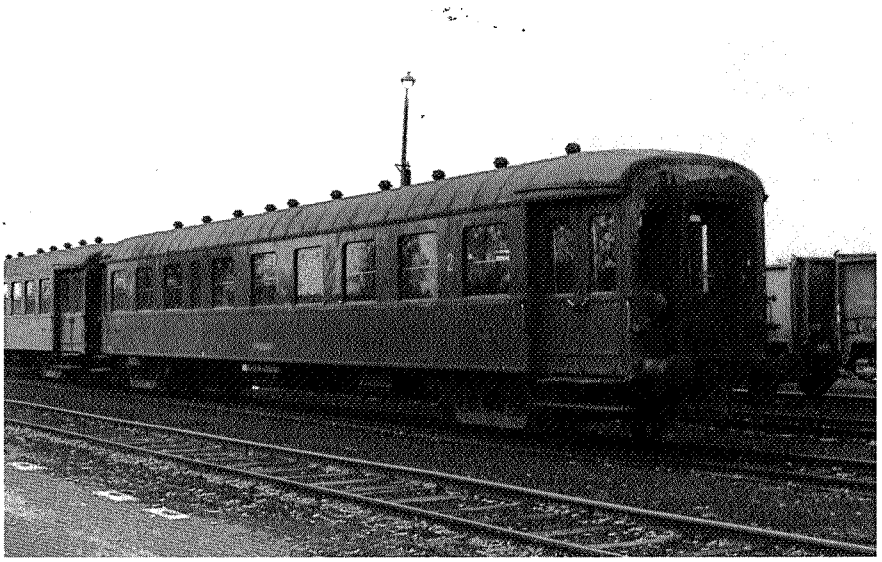
22601 → 22610	*N° SNCB* NMBS Nr	*N° UIC* UIC Nr	50 88 29 - 48 001 → 008 50 88 29 - 66 001 → 002 (1)
—	*EFFECTIF* EFFECTIEF	*VITESSE AUTOR.* TOEGEL. SNELHEID	140
43/51	*TARE/TONNAGE* TARRA/TONNENMAAT	*PL. ASSISES* ZITPLAATSEN	68 + 2
V + E3(1) R	*CHAUFFAGE* VERWARMING	*EQUIPEMENT* UITRUSTING	
5	*BOGIES TYPE* BOGIES TYPE	*ANNEE* BOUWJAAR	1934

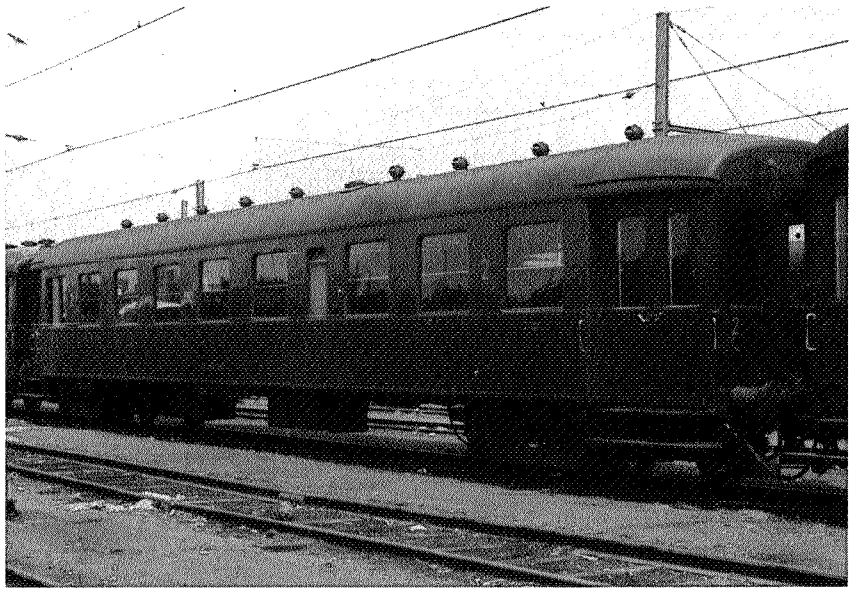
(1) *En 1978, 2 unités à chauffage vapeur exclusivement.*
In 1978, 2 eenheden uitsluitend uitgerust met stoomverwarming.

Muizen 11-11-79
(M. Thiry)

K1-B 22602

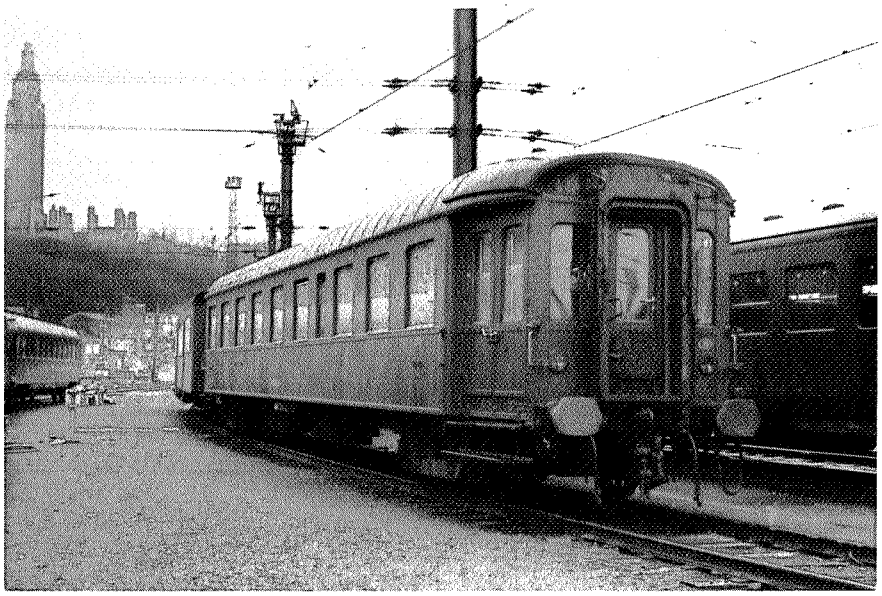
De serie 22600 is ontstaan tussen 1964 en 1966 uit de deklassering van rijtuigen A en AR•.





Scha'rbeek 10-6-72
(P. Auguste)

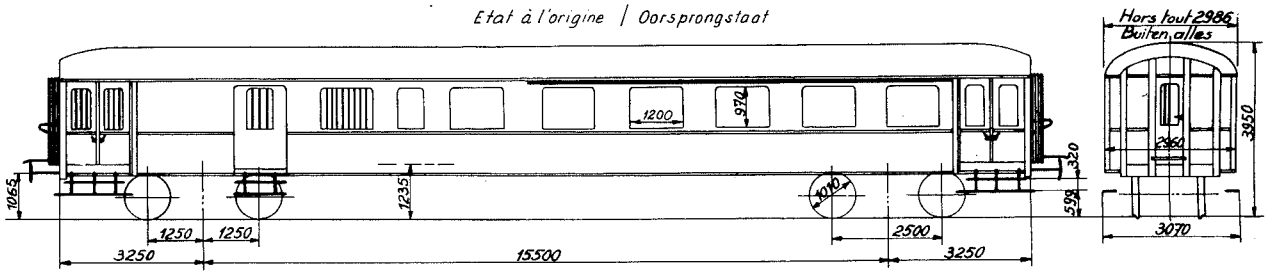
K1-B 22607

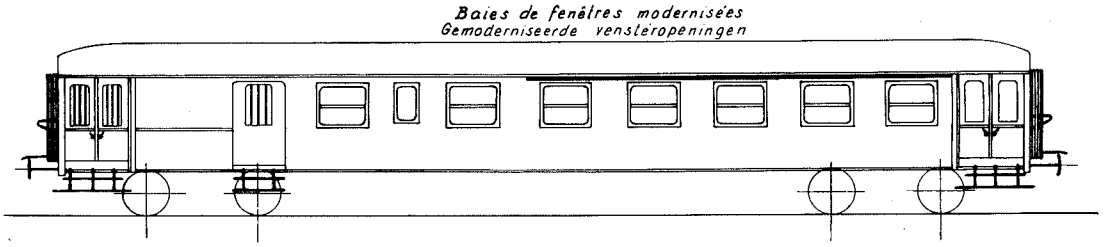


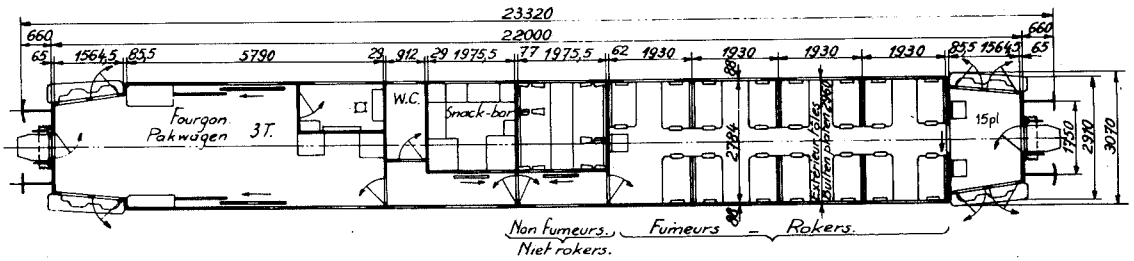
Liège-Guillemins 30-12-78
(M.Thiry)

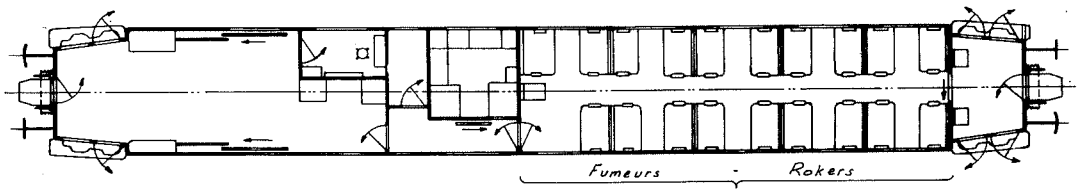
K1-B 22605

K1 - A5DR ex a2b7









28903
28905
28910

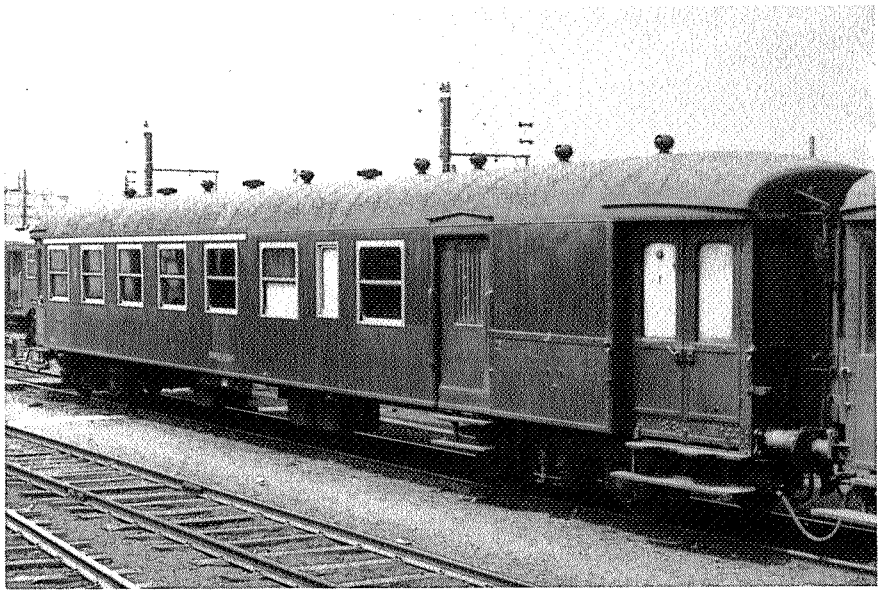
28901 → 28915	*N° SNCB* NMBS Nr	*N° UIC* UIC Nr	50 88 87 - 48 001 → 015
15	*EFFECTIF* EFFECTIEF	*VITESSE AUTOR.* TOEGEL. SNELHEID	140
43/52	*TARE/TONNAGE* TARRA/TONNENMAAT	*PL. ASSISES* ZITPLAATSEN	36 + 3 (1)
V + E3 P	*CHAUFFAGE* VERWARMING	*EQUIPEMENT* UITRUSTING	
25	*BOGIES TYPE* BOGIES TYPE	*ANNEE* BOUWJAAR	1933 → 1935

(1) 38 + 3 : 28903 - 28905 - 28910.

Bru N 7-8-68
(P. Auguste)

K1-ADR 28908
Encore équipée de bogies Pennsylvania type 5.

Nog uitgerust met Pennsylvania type 5 bogies.



Bru N 24-6-71
(P. Auguste)

K1-ADR 28904

Cette série de 15 voitures résulte elle aussi de la modification, en 1952-53, de voitures mixtes ab•.
De nouvelles fenêtres, comportant un cadre d'aluminium appliqué, ont été installées à partir de 1957.

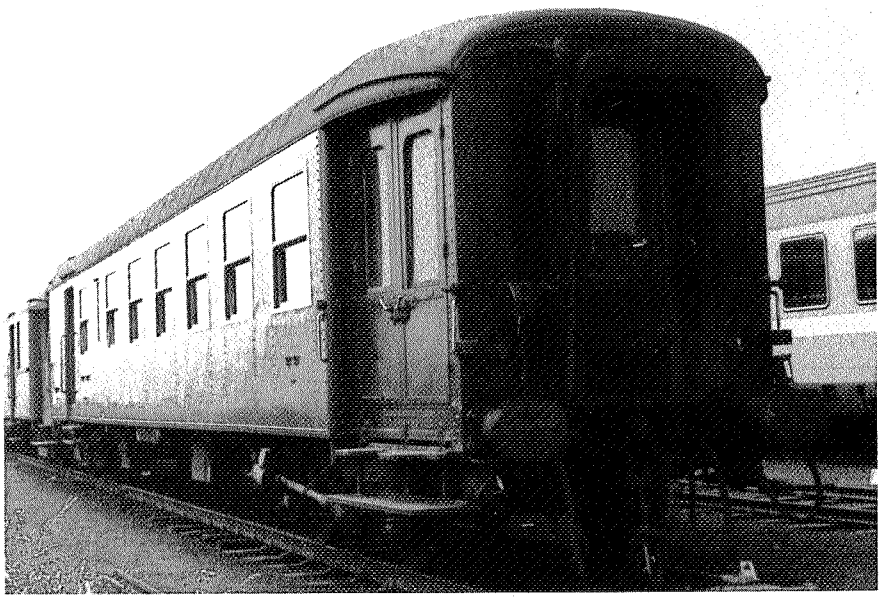
Deze reeks van 15 rijtuigen stamt eveneens uit de wijziging in 1952-53 van de gemengde rijtuigen ab•.
Nieuwe vensters met een kader in opgelegd aluminium, werden geplaatst vanaf 1957.

Oostende 6-7-79
(M. Thiry)

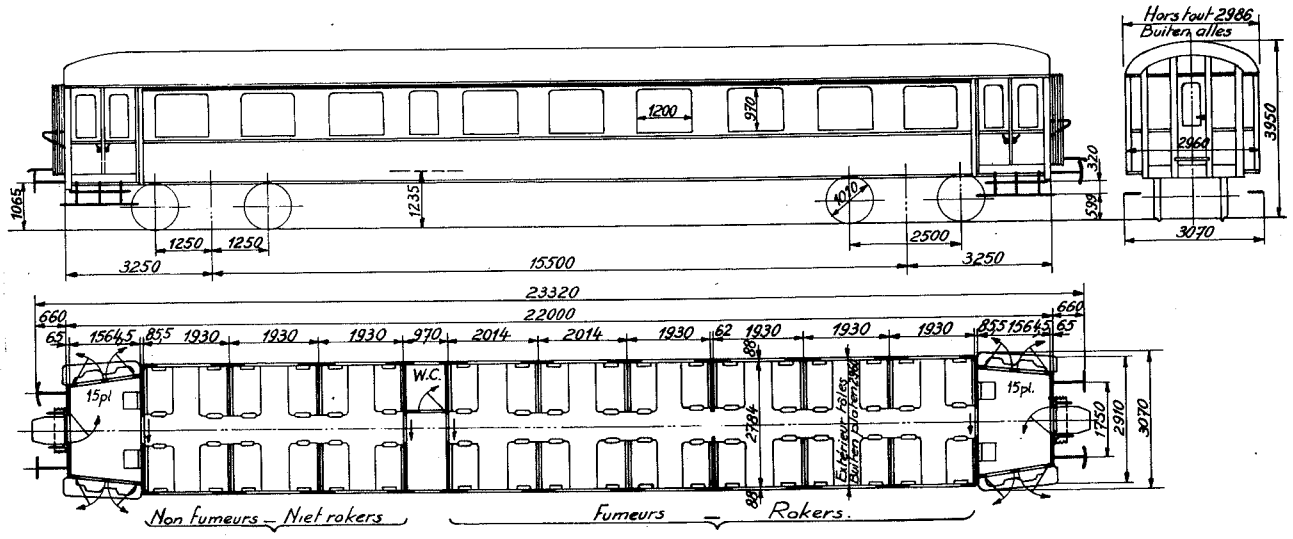
K1-ADR 28910

Il s'agit de la seule voiture K1-a2b7 mise en service en 1935.

Het betreft het enige rijtuig K1-a2b7 in dienst gesteld in 1935.



K1 - A9 ex a2b7



Scha'rbeek 4-10-81
(M. Thiry)

K1-A 21114

21113 → 21115 21131 → 21136	*N° SNCB* NMBS Nr	*N° UIC* UIC Nr	50 88 19 - 48 013 → 015 50 88 19 - 48 030 → 035
8	*EFFECTIF* EFFECTIEF	*VITESSE AUTOR.* TOEGEL. SNELHEID	140
44/52	*TARE/TONNAGE* TARRA/TONNENMAAT	*PL. ASSISES* ZITPLAATSEN	72 + 4
V + E3 R (1)	*CHAUFFAGE* VERWARMING	*EQUIPEMENT* UITRUSTING	
5 (1)	*BOGIES TYPE* BOGIES TYPE	*ANNEE* BOUWJAAR	1933 → 1934

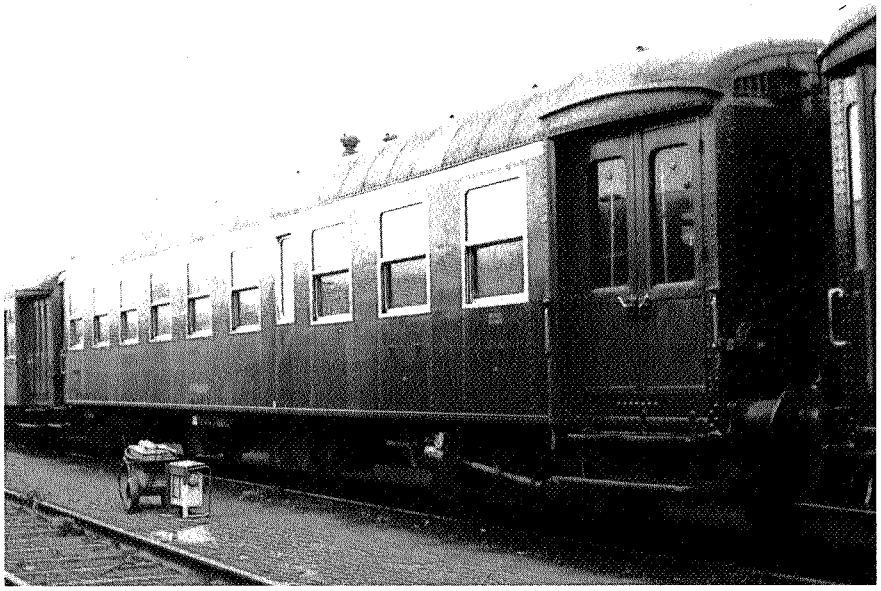
(1) *2 unités (21113 - 21114) avec bogies type 25, chauffage à air pulsé (P) et baies de fenêtres modernisées.*
2 eenheden (21113 - 21114) met bogies type 25, verwarming met gestuwde lucht (P) en gemoderniseerde vensteropeningen.

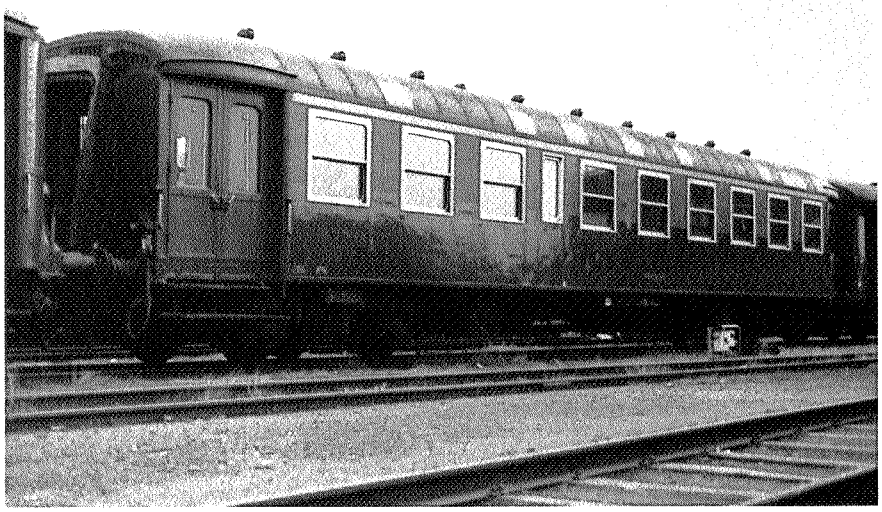
Scha'rbeek 4-10-81
(M. Thiry)

K1-A 21114

L'une des deux unités modernisées.

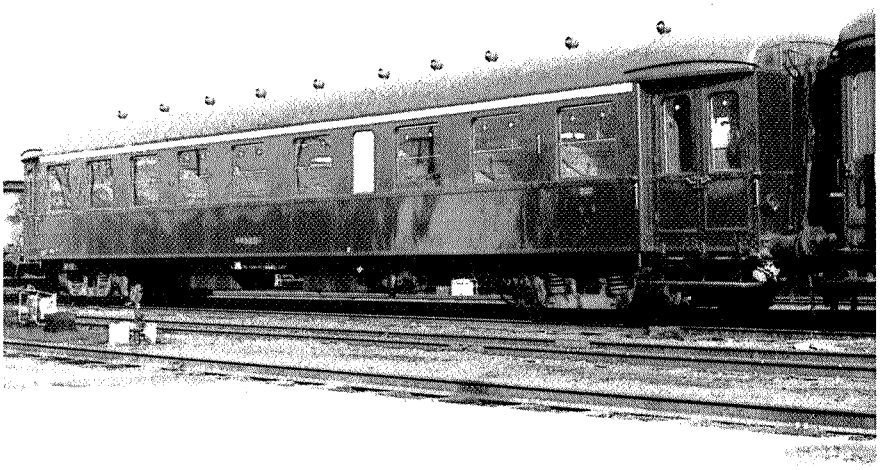
Een van de twee gemoderniseerde rijtuigen.





Scha'rbeek 11-11-81
(M. Thiry)

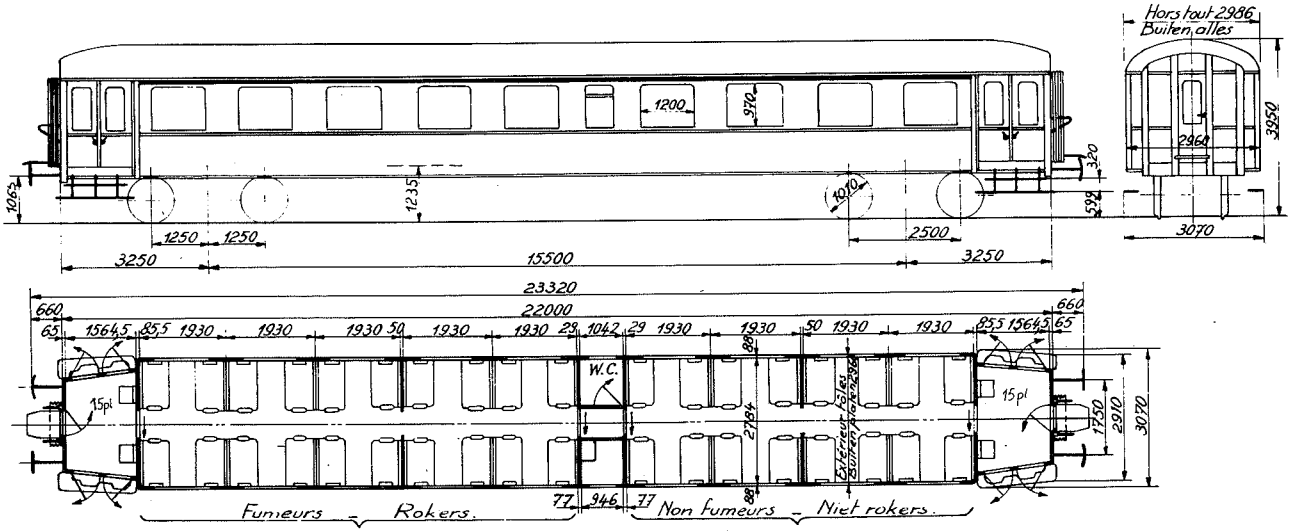
K1-A 21114



Scha'rbeek 21-2-82
(M. Thiry)

K1-A 21132

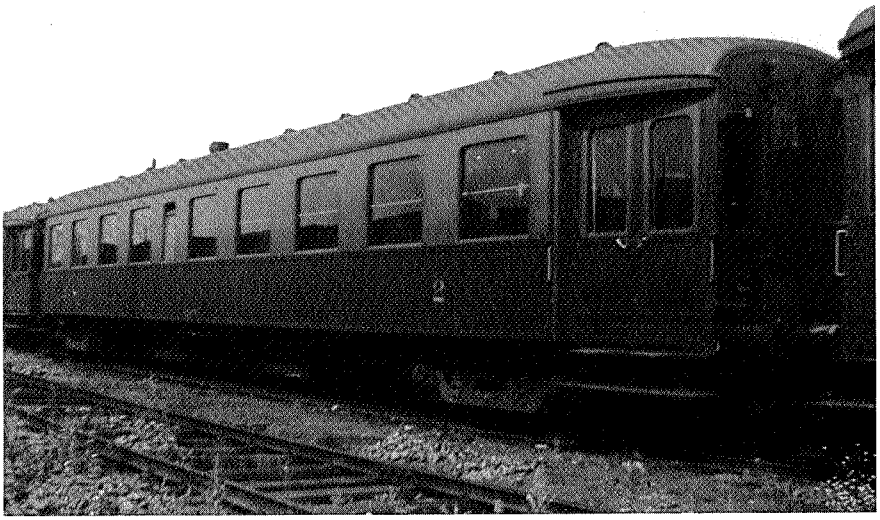
K1 - A9 ex b9



Scha'rbeek 16-8-51
(G. Nève)

A l'époque du régime des 3 classes, cette K1-b9 était immatriculée 22035. En 1957, elle devint A9 21130.

In de tijd van het 3 klassenstelsel, was deze K1-b9 geïmmatrikuleerd onder het nummer 22035. In 1957 werd dit A9 21130.



21101 → 21112 21116 → 21130	*N° SNCB* NMBS Nr	*N° UIC* UIC Nr	50 88 19 - 48 001 → 012 50 88 19 - 48 016 → 029 (1)
23	*EFFECTIF* EFFECTIEF	*VITESSE AUTOR.* TOEGEL. SNELHEID	140
44/52	*TARE/TONNAGE* TARRA/TONNENMAAT	*PL. ASSISES* ZITPLAATSEN	72 + 4
V + E3 P (2)	*CHAUFFAGE* VERWARMING	*EQUIPEMENT* UITRUSTING	◉ (3)
25 (2)	*BOGIES TYPE* BOGIES TYPE	*ANNEE* BOUWJAAR	1934 → 1935

(1) *La voiture 21118 n'était plus en service lors de l'application de la numérotation UIC.*
Het rijtuig 21118 was niet meer in dienst bij de toepassing van de UIC-nummering.

(2) *10 unités non modernisées (chauffage par radiateurs et bogies type 5)*•.
10 niet gemoderniseerde eenheden (verwarming met radiators en bogies type 5)•.

(3) *Sur la seule voiture 21108 - Projet en suspens.*
Enkel op het rijtuig 21108 - Ontwerp in onzekerheid.

Bru N 7-8-68
(P. Auguste)

K1-A 21124

Liège-Guillemins 27-6-84
(G. Close)

K1-A 21126

Baies de fenêtres modernisées et bogies type 25.

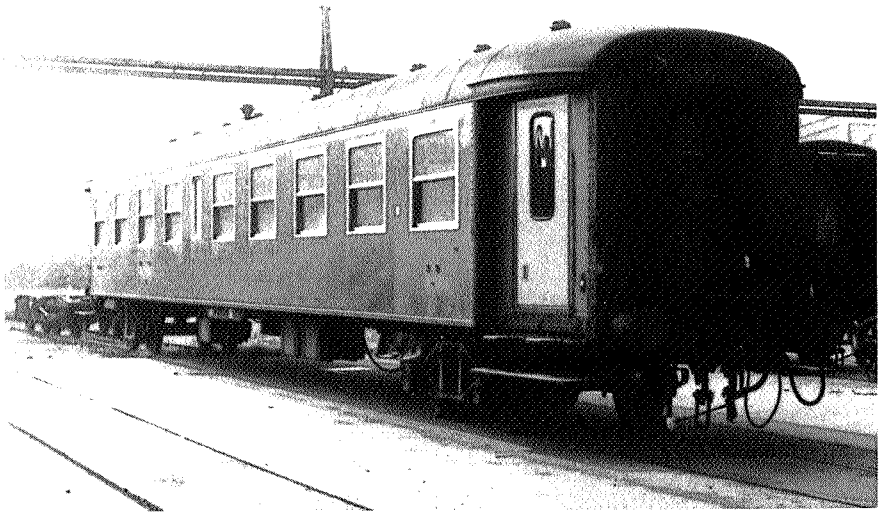
Gemoderniseerde vensteropeningen en bogies type 25.

Mechelen
Atelier Central
Centrale Werkplaats
9-8-83
(M. Thiry)

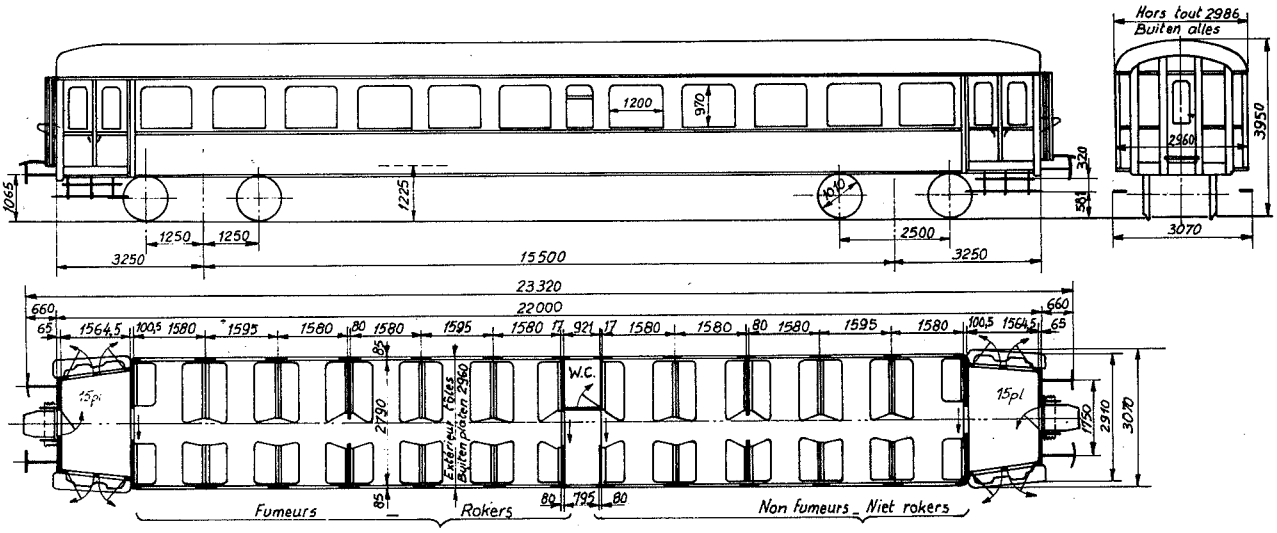
K1-A 21108

Nouvelles portes automatiques à commande centralisée.

Nieuwe automatische deuren met gecentraliseerde bediening.



K1 - B11 ex c11



Voiture K1 de 3e classe 23052, à sa sortie des Ateliers de la Dyle à Leuven, en 1933. Elle comptera parmi les malheureuses victimes de 1940-45.

(*SNCB*/NMBS)

Rijtuig K1 van 3de klasse nr 23052 bij het verlaten van de Ateliers de la Dyle te Leuven in 1933. Het behoort tot de ongelukkige slachtoffers van 1940-45.

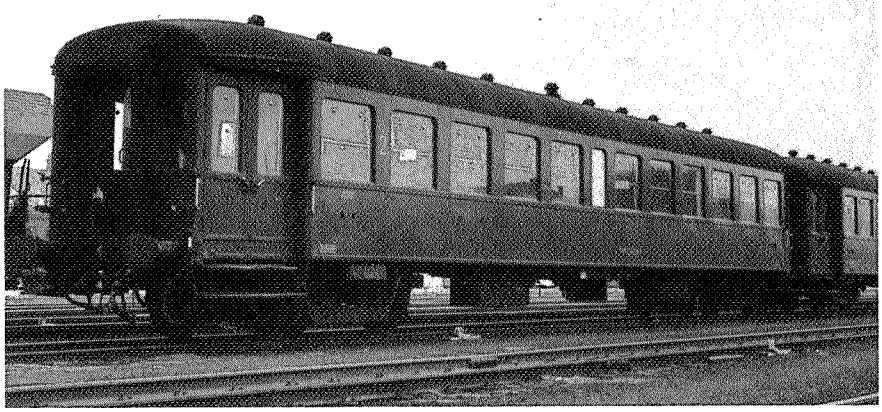
22001 → 22185	*N° SNCB* NMBS Nr	*N° UIC* UIC Nr	50 88 21 - 48 001 → 065 (1) 50 88 21 - 66 001 → 114 (2) 50 88 21 - 40 001 → 006 (3)
35	*EFFECTIF* EFFECTIEF	*VITESSE AUTOR.* TOEGEL. SNELHEID	140
42/53	*TARE/TONNAGE* TARRA/TONNENMAAT	*PL. ASSISES* ZITPLAATSEN	108
(1) (2) (3)	*CHAUFFAGE* VERWARMING	*EQUIPEMENT* UITRUSTING	
5	*BOGIES TYPE* BOGIES TYPE	*ANNEE* BOUWJAAR	1933 → 1935 (4)

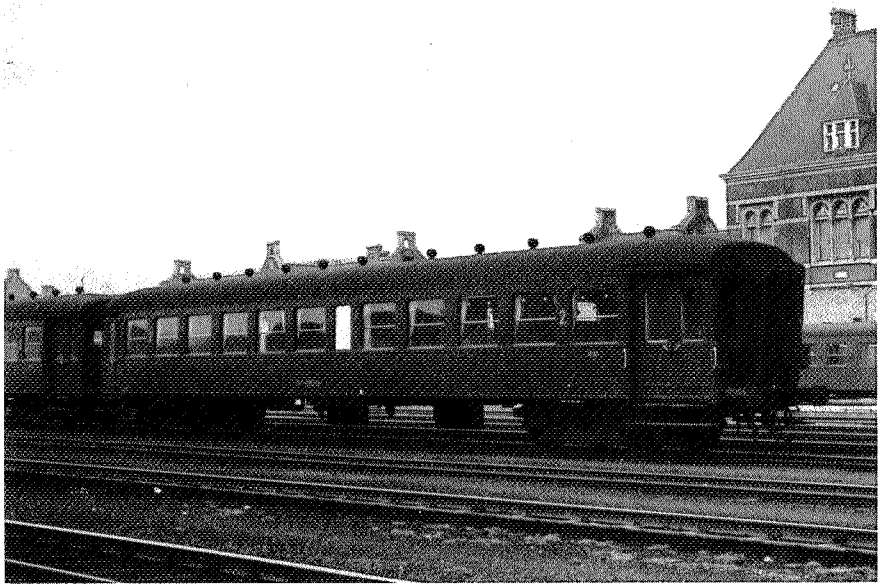
(1) V + E3 R : *28 unités* / eenheden
V + E3 P : *29 unités* / eenheden
(2) V R : *65 unités* / eenheden
(3) V + E P : *5 unités ex voitures RIC* / eenheden oude rijtuigen RIC
} *au*/op 31-12-82

(4) Prototype 22032 : 1932.

Ath 18-3-80
(M. Thiry)

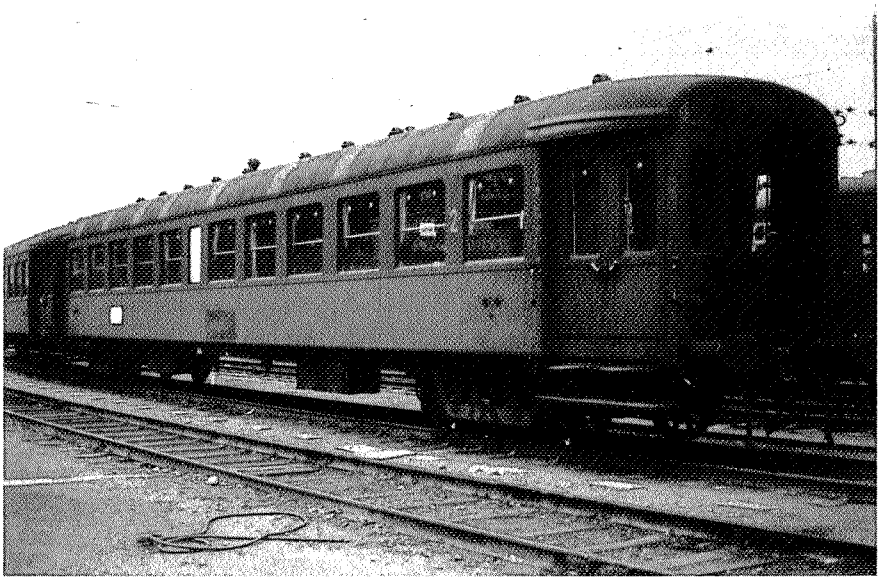
K1-B 22028





Ath 18-3-80
(M. Thiry)

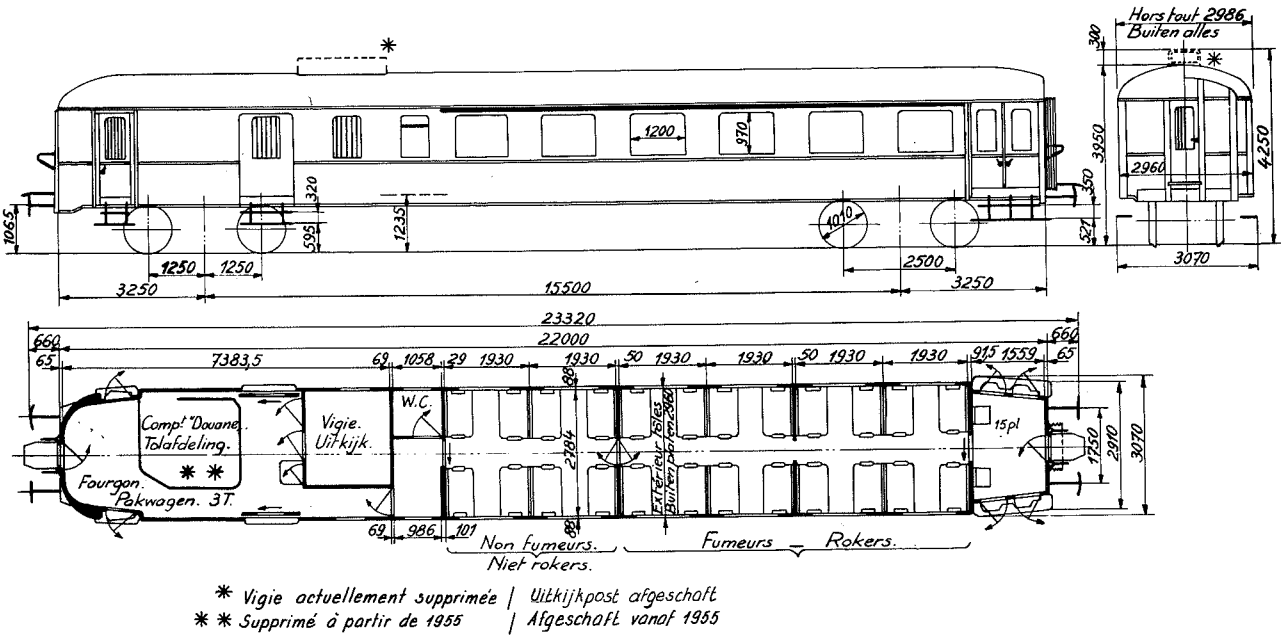
K1-B 22035



Liège-Guillemins 17-6-79
(P. Auguste)

K1-B 22002

K1 - A6D ex b6p



* Vigie actuellement supprimée | Uitkijkpost afgeschaft
* * Supprimé à partir de 1955 | Afgeschaft vanaf 1955

Scha'rbeek 4-10-75
(M. Thiry)

K1-AD 28003

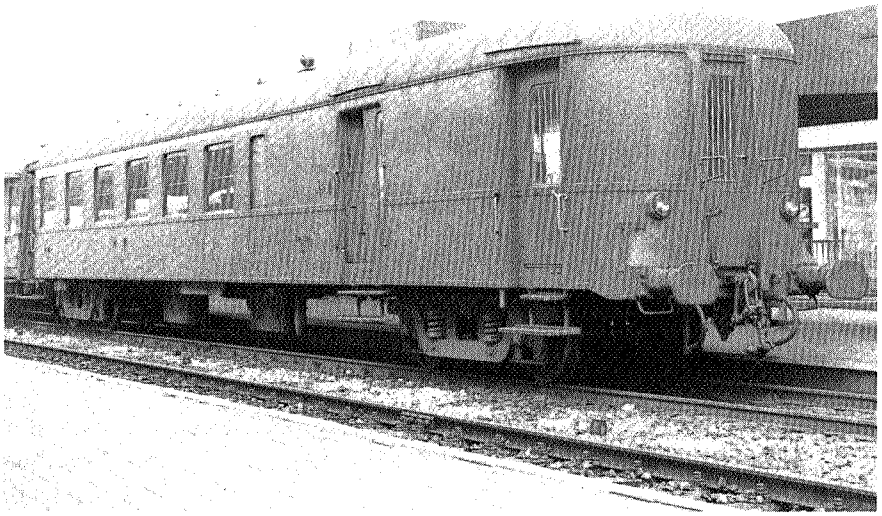
28001 → 28008	N° SNCB NMBS Nr	N° UIC UIC Nr	50 88 81 - 66 001 → 008
8	EFFECTIF EFFECTIEF	VITESSE AUTOR. TOEGEL. SNELHEID	140
42/51	TARE/TONNAGE TARRA/TONNENMAAT	PL. ASSISES ZITPLAATSEN	48 + 2
V	CHAUFFAGE VERWARMING	EQUIPEMENT UITRUSTING	
5	BOGIES TYPE BOGIES TYPE	ANNEE BOUWJAAR	1935

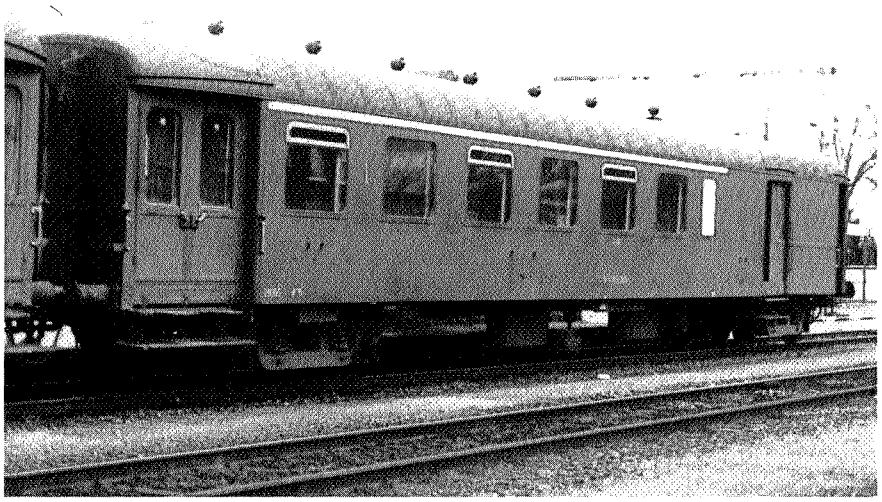
St.-Niklaas 17-8-77
(M. Thiry)

K1-AD 28003

Le galbe très réussi de l'une des parois d'about des voitures mixtes évoque l'époque où il était de règle de placer le fourgon ou le compartiment qui en tenait lieu, en queue de convoi.

De zeer geslaagde golving van één van de kopwanden van de gemengde rijtuigen roept het beeld op van de tijd toen het gebruikelijk was de bagagewagen of het rijtuig dat als dusdanig diende, op het einde van het konvooi te plaatsen.





Ecaussinnes-Carrières
4-3-82
(M. Thiry)

K1-AD 28005

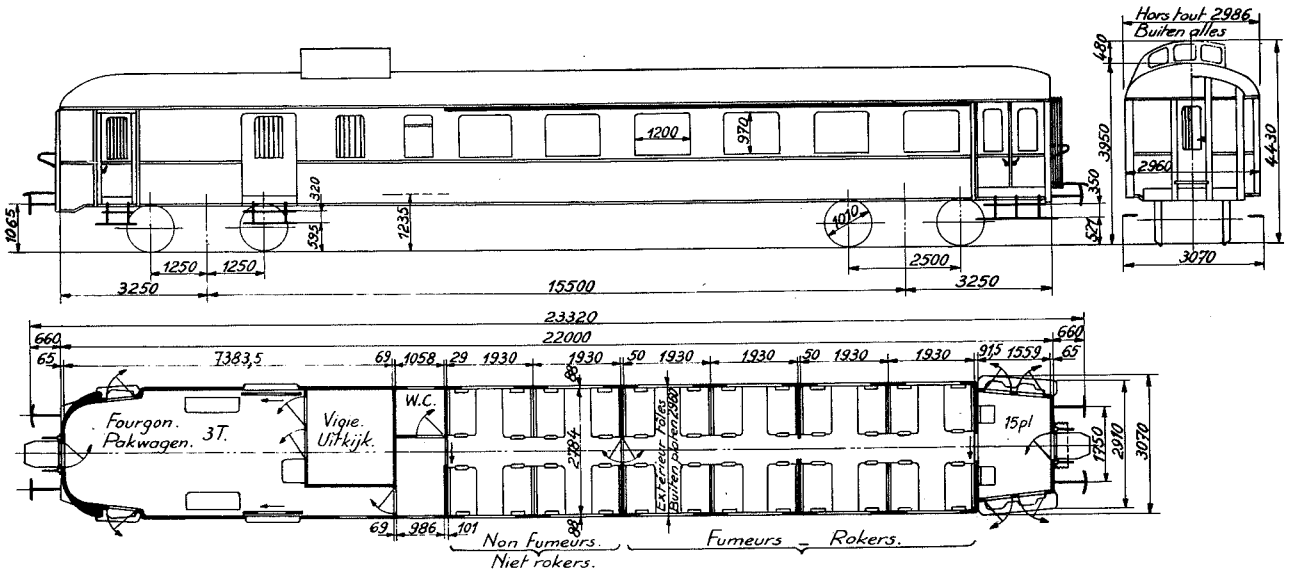
Baies de fenêtres modernisées.

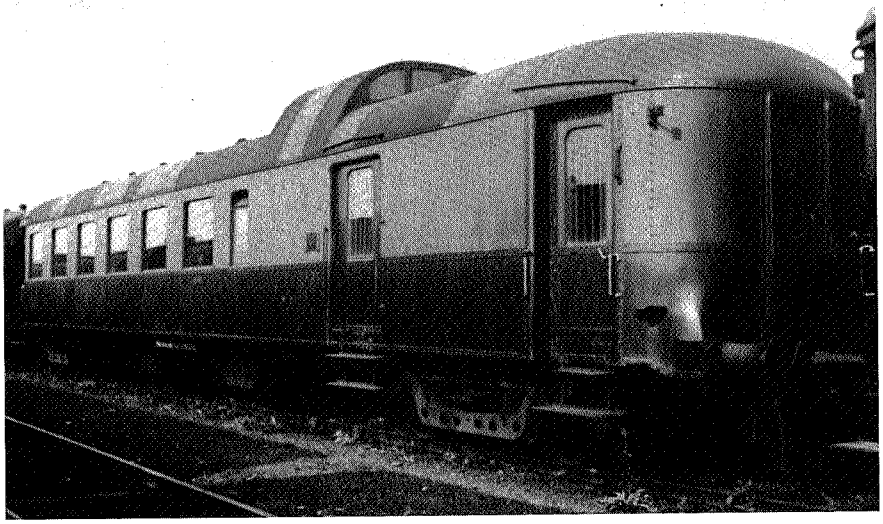
Gemoderniseerde vensteropeningen.

Ecaussinnes-Carrières
4-3-82
(M. Thiry)

K1-AD 28005

K1 - A6D ex b6p





Scha'rbeek 8-51
(ARBAC)

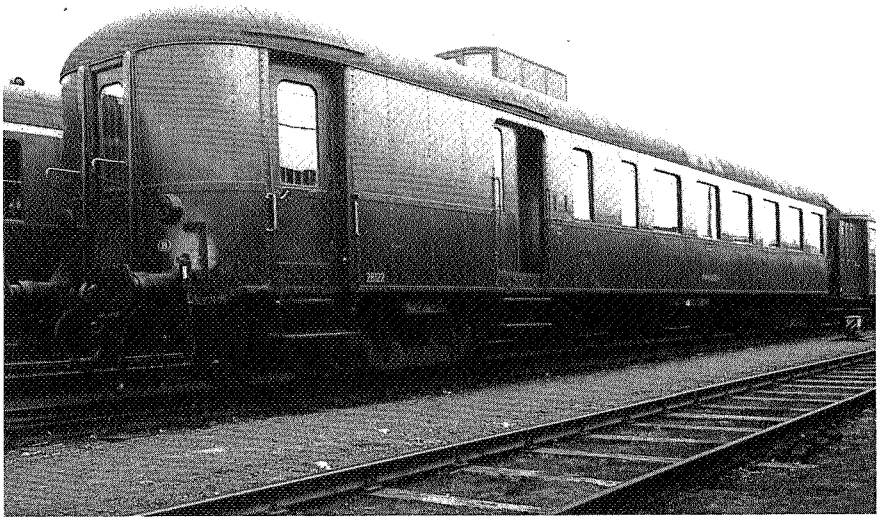
K1-bp 42213 à l'époque des 3 classes. Future AD 28112.

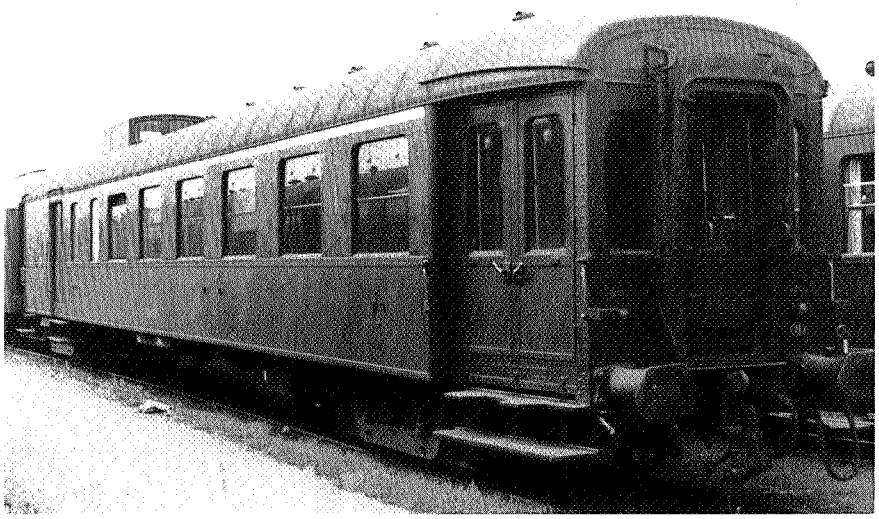
K1-bp 42213 in de tijd van het 3 klassenstelsel. Toekomstige AD 28112.

28101 → 28127	*N° SNCB* NMBS Nr	*N° UIC* UIC Nr	50 88 81 - 48 001 → 025 (1) 50 88 81 - 66 009 + 010 (2)
27	*EFFECTIF* EFFECTIEF	*VITESSE AUTOR.* TOEGEL. SNELHEID	140
42/51	*TARE/TONNAGE* TARRA/TONNENMAAT	*PL. ASSISES* ZITPLAATSEN	48 + 2
(1) (2)	*CHAUFFAGE* VERWARMING	*EQUIPEMENT* UITRUSTING	
5	*BOGIES TYPE* BOGIES TYPE	*ANNEE* BOUWJAAR	1934 → 1935

(1) V + E3 R: *22 unités* / eenheden.
V + E3 P: *3 unités* / eenheden (28101 - 28108 - 28112).
(2) V R: *2 unités* / eenheden (28125 - 28126).

K1-AD 28122
(*SNCB*/NMBS)





Scha'rbeek 11-9-71
(P. Auguste)

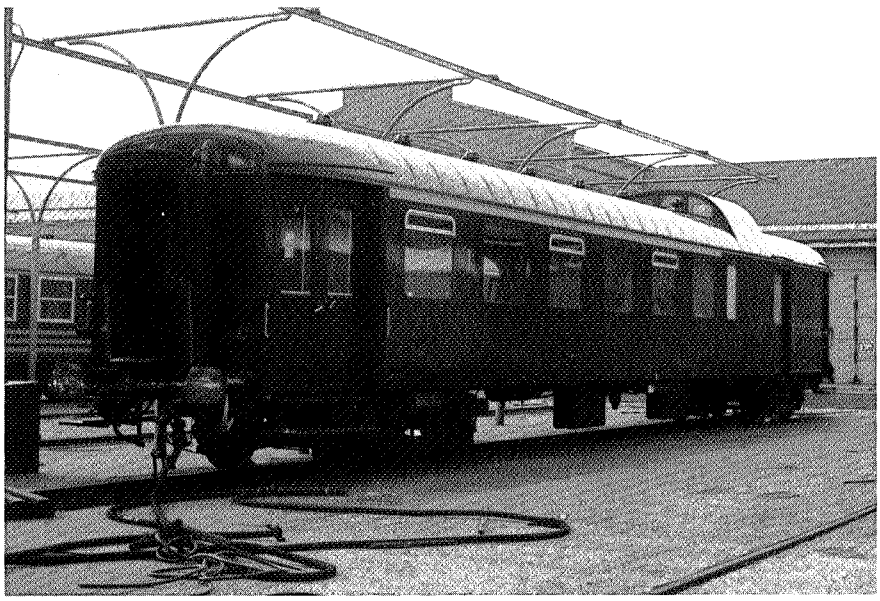
K1-AD 28113

Mechelen
Atelier Central
Centrale Werkplaats
11-3-78
(M. Thiry)

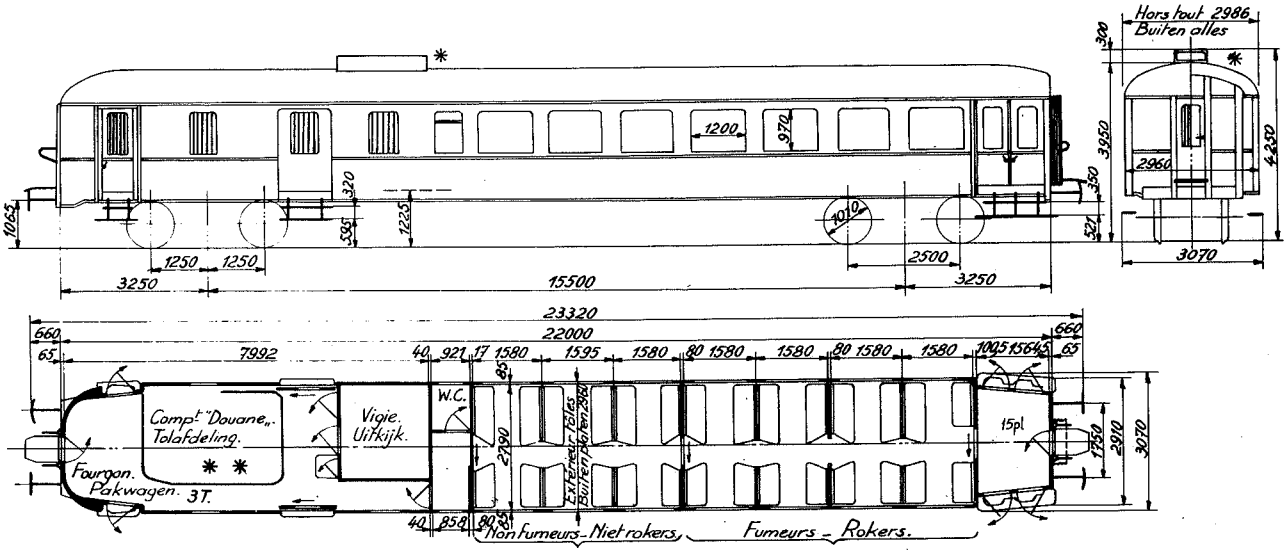
K1-AD 28115

Cette série de voitures subit elle aussi la cure de jouvence actuellement en vigueur à la SNCB. Nul ne s'en plaindra ...

Deze serie rijtuigen ondergaat thans een verjongingskuur bij de NMBS, en niemand zal er zich over beklagen ...



K1 - B7D ex c7p



** *Compartiment Douane supprimé à partir de 1955 | Tolafdeling afgeschaft vanaf 1955*

* *Certaines voitures sont actuellement dépourvues de vigies | Er bestaan nu rijtuigen zonder uitkijkpost*

Scha'rbeek 8-51
(ARBAC)

K1-cp 41311

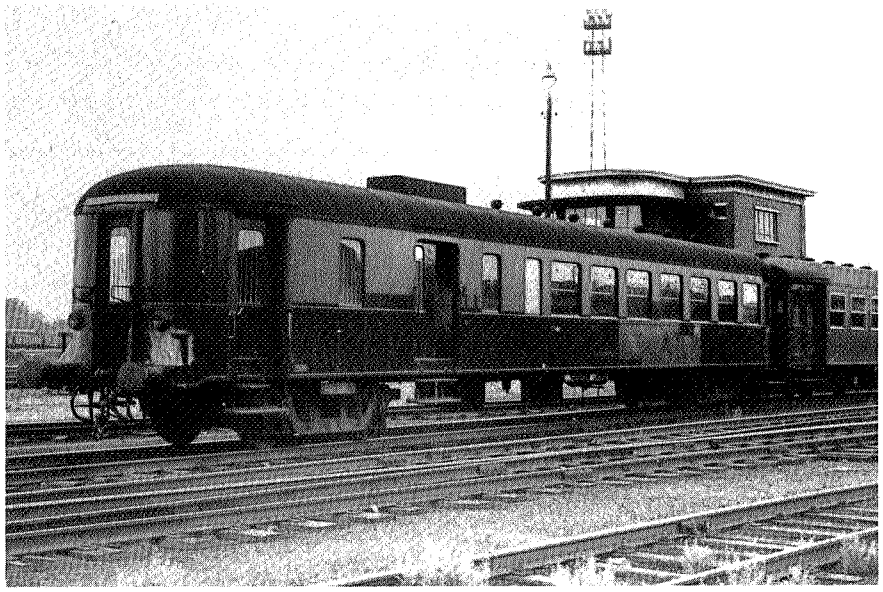
Il s'agit de la numérotation de 1937, adoptée lors de la modification des vigies.

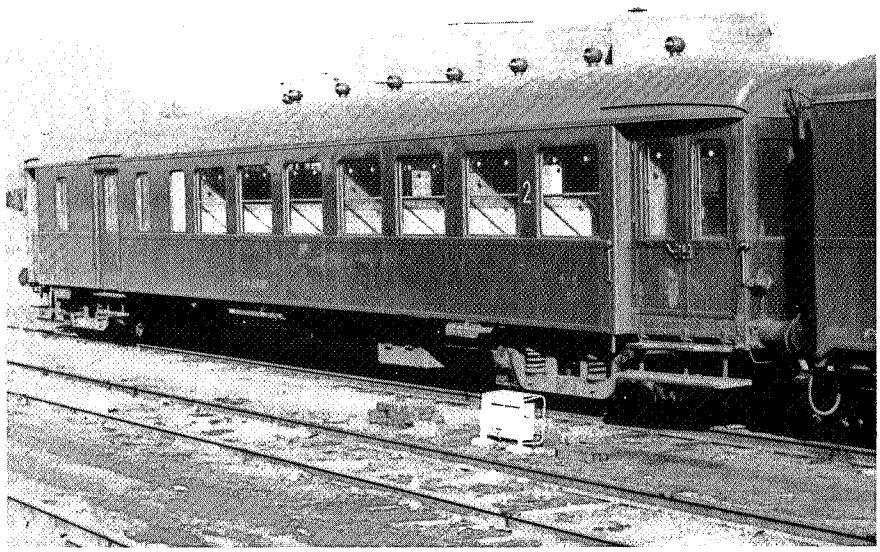
Het betreft de nummering van 1937, aangepast bij de wijziging van de uitkijken.

29001 → 29018	*N° SNCB* NMBS Nr	*N° UIC* UIC Nr	50 88 82 - 66 001 → 018
7	*EFFECTIF* EFFECTIEF	*VITESSE AUTOR.* TOEGEL. SNELHEID	140
42/54	*TARE/TONNAGE* TARRA/TONNENMAAT	*PL. ASSISES* ZITPLAATSEN	69
V	*CHAUFFAGE* VERWARMING	*EQUIPEMENT* UITRUSTING	
5	*BOGIES TYPE* BOGIES TYPE	*ANNEE* BOUWJAAR	1934

Haine-S.-Pierre 28-5-81
(M. Thiry)

K1-BD 29018





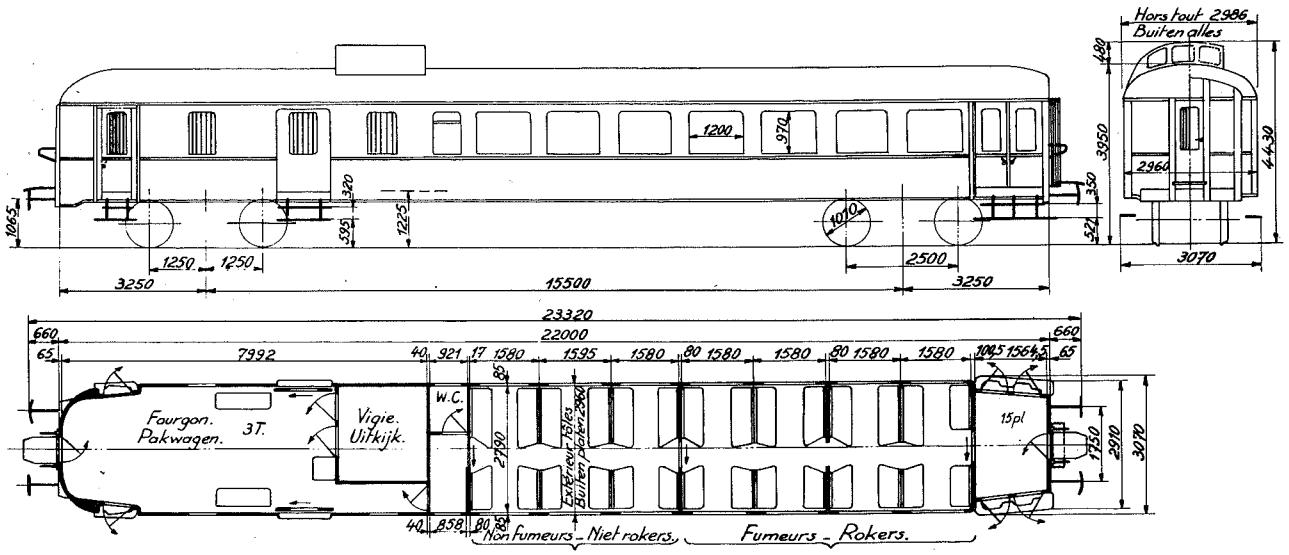
Scha'rbeek 21-2-82
(M. Thiry)

K1-BD 29007

Vigie supprimée/uitkijkpost weggenomen.

Namur 11-11-79
(P. Auguste)

K1 - B7D ex c7p



Namur 6-74
(M. Thiry)

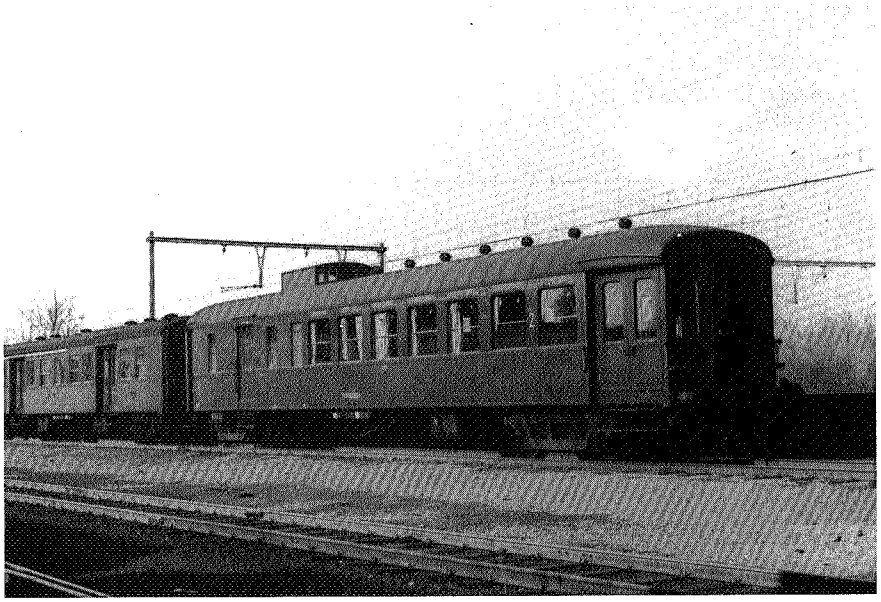
29101 → 29127	*N° SNCB* NMBS Nr	*N° UIC* UIC Nr	50 88 82 - 48 001 → 014 (1) 50 88 82 - 66 019 → 031 (2)
21	*EFFECTIF* EFFECTIEF	*VITESSE AUTOR.* TOEGEL. SNELHEID	140
42/52	*TARE/TONNAGE* TARRA/TONNENMAAT	*PL. ASSISES* ZITPLAATSEN	69
(1) (2)	*CHAUFFAGE* VERWARMING	*EQUIPEMENT* UITRUSTING	
5	*BOGIES TYPE* BOGIES TYPE	*ANNEE* BOUWJAAR	1933 → 1934

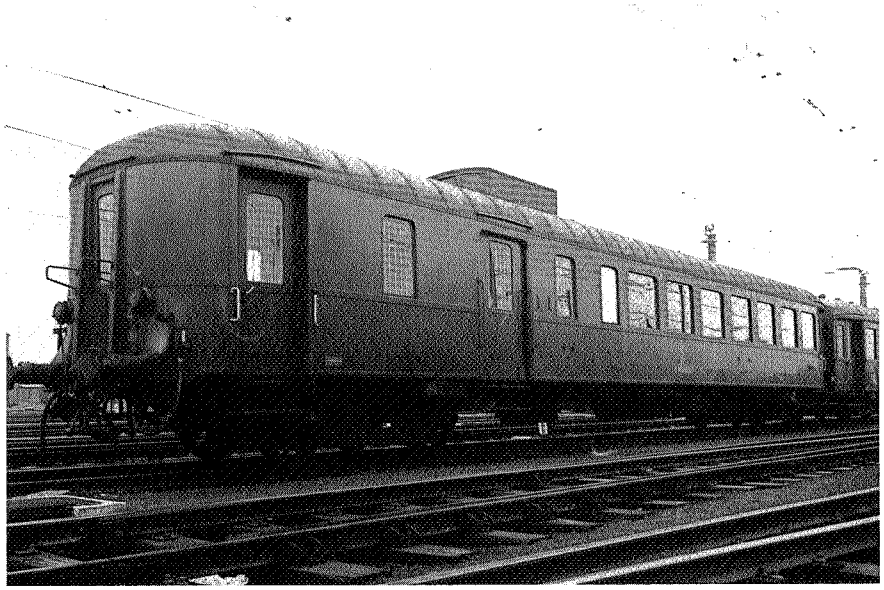
(1) V + E3 P: *8 unités* / eenheden.
V + E3 R: *6 unités* / eenheden.
(2) V R: *12 unités* / eenheden.

au / op 31-12-82.

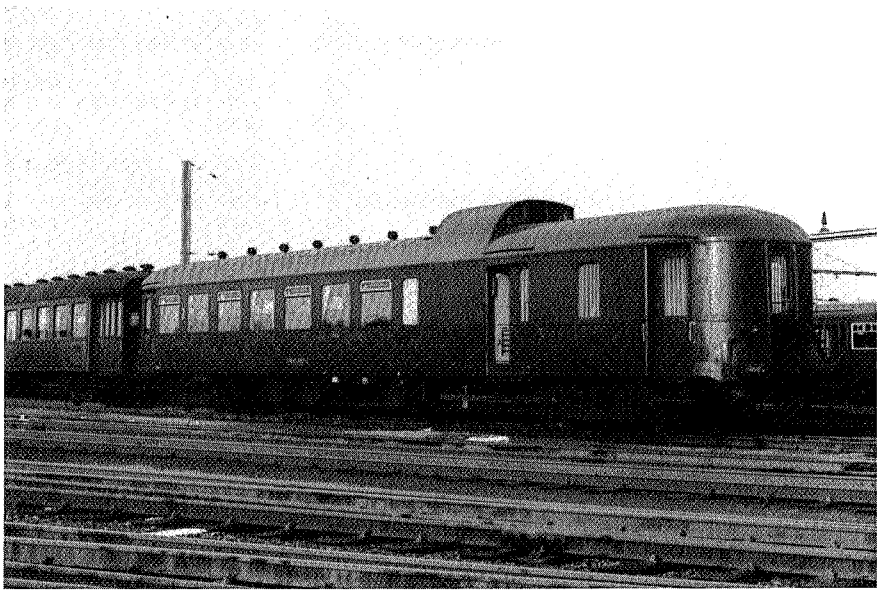
Mons 13-4-80
(M. Thiry)

K1-BD 29127





K1-BD 29101
(*SNCB*/NMBS)



Mons 13-4-80
(M. Thiry)

K1-BD 29116

CONSTRUCTEUR — BOUWER	MISE EN SERVICE — INDIENST-STELLING	N° — Nr	MODIFICATIONS — WIJZIGINGEN	AMENAGEMENT 1956 et n° 1957 — INRICHTING 1956 en nr 1957	MODIFICATIONS — WIJZIGINGEN	N° UIC — Nr UIC	MISE HORS SERVICE — BUITEN-DIENST-STELLING	REMARQUES — OPMERKINGEN
1	2	3	4	5	6	7	8	9
K1-a2b7								
	11- 7-33	20001		A9 21001		50 88 18 - 40 001-4		ex *51 88 18 - 40 001-3*
	18- 7-33	20002		A9 21002		002-0		ex *51 88 18 - 40 002-1* (1968→1978)
	8- 8-33	20003		A9 21003		003-8		ex *51 88 18 - 40 003-9*
	25- 7-33	20004		A5DR 28901		50 88 87 - 48 001-2		
	1- 8-33	20005		A9 21004		50 88 18 - 40 004-6		ex *51 18 18 - 40 004-7*
	8- 8-33	20006		A9 21005		005-3		ex *51 88 18 - 40 005-4*
	8- 8-33	20007		A9 21006		006-1		ex *51 88 18 - 40 006-2* (1968→1978)
	22- 8-33	20008		A9 21007		007-9		ex *51 88 18 - 40 007-0*
	22- 8-33	20009		A9 21008		008-7		ex *51 88 18 - 40 008-8*
	29- 8-33	20010		A5DR 28902		50 88 87 - 48 002-0		
	5- 9-33	20011		A5DR 28903		003-8		
	12- 9-33	20012		A9 21009		50 88 18 - 40 009-5		ex *51 88 18 - 40 009-6* (1968→1978)
	21- 9-33	20013	a1b7r 20013 (1952-53)	A8R 21901		50 88 84 - 48 001-5		
	21- 9-33	20014	b9 22042 (1950)	A9 21113		50 88 19 - 48 013-0		Bogies type 25
	26- 9-33	20015		A5DR 28904		50 88 87 - 48 004-6		
	4-10-33	20016		A9 21010		50 88 18 - 40 010-3		ex *51 88 18 - 40 010-4* (1968→1978)
	10-10-33	20017		—		—	17-10-44	
	17-10-33	20018	a1b7r 20018 (1952-53)	A8R 21902		50 88 84 - 48 002-3		
	17-10-33	20019		—		—	23- 8-45	
	24-10-33	20020		A5DR 28905		50 88 87 - 48 005-3		
	31-10-33	20021		—		—	NR/V	
	8-11-33	20022		A9 21011		50 88 18 - 40 011-1		ex *51 88 18 - 40 011-2* (1968→1978)
	14-11-33	20023	b9 22041 (1950)	A9 21131		50 88 19 - 48 030-4		
	14-11-33	20024		A5DR 28906		50 88 87 - 48 006-1		
	21-11-33	20025	b9 22043 (1950)	A9 21132		50 88 19 - 48 031-2		
	28-11-33	20026		A5DR 28907		50 88 87 - 48 007-9		
	5-12-33	20027	a1b7r 20027 (1952-53)	A8R 21903		50 88 84 - 48 003-1		
	12-12-33	20028	a1b7r 20028 (1952-53)	A8R 21904		004-9	17- 6-85	
	20-12-33	20029		A9 21012		50 88 18 - 40 012-9		ex *51 88 18 - 40 012-0* (1968→1978)
Baume & Marpent (Morlanwelz)	28-12-33	20030		—		—	NR/V	
	30-12-33	20031		—		—	23- 8-45	
	4- 1-34	20032		A9 21013	A9 21041 (1965)	50 88 18 - 66 001-3		
	15- 1-34	20033	b9 22044 (1951)	A9 21133		50 88 19 - 48 032-0		
	16- 1-34	20034	b9 22049 (1951)	A9 21136		035-3		
	23- 1-34	20035		A9 21014		50 88 18 - 40 014-5		ex *51 88 18 - 40 014-6* (1968→1978)
	30- 1-34	20036		A9 21015	B9 22601 (1965)	50 88 29 - 66 001-0	5- 4-82	Maroc
	10- 2-34	20037	a1b7r 20037 (1952-53)	A8R 21905	B9 22603 (1966)	50 88 29 - 48 001-3	5- 4-82	Maroc
	10- 2-34	20038		A9 21016		50 88 18 - 40 016-0		ex *51 88 18 - 40 016-1* (1968→1978)
	13- 2-34	20039		A9 21017	A9 21042 (1965)	50 88 18 - 66 002-1	6-12-84	
	21- 2-34	20040		A9 21018		50 88 18 - 40 018-6		ex *51 88 18 - 40 018-7* (1968→1978)
	20- 2-34	20041		A9 21019	A9 21043 (1965)	50 88 18 - 66 003-9		
	5- 3-34	20042		—		—	15-12-44	
	8- 3-34	20043		—		—	NR/V	
	13- 3-34	20044		A9 21020		50 88 18 - 40 020-2		ex *51 88 18 - 40 020-3* (1968→1978)
	13- 3-34	20045		A5DR 28908		50 88 87 - 48 008-7		
	20- 3-34	20046	b9 22045 (1951)	A9 21134		50 88 19 - 48 033-8		
	27- 3-34	20047		—		—	NR/V	
	27- 3-34	20048		A9 21021		50 88 18 - 40 021-0		ex *51 88 18 - 40 021-1* (1968→1978)
	6- 4-34	20049	a1b7r 20049 (1952-53)	A8R 21906	B9 22604 (1965)	50 88 29 - 48 002-1	5- 4-82	Maroc
	11- 4-34	20050	b9 22046 (1951)	A9 21135		50 88 19 - 48 034-6	17- 9-76	
	10- 4-34	20051		A9 21022		50 88 18 - 40 022-8		ex *51 88 18 - 40 022-9* (1968→1978)
	17- 4-34	20052		—		—	NR/V	
	17- 4-34	20053	a1b7r 20053 (1952-53)	A8R 21907	B9 22605 (1966)	50 88 29 - 48 003-9	28-10-82	Maroc
	1- 5-34	20054		A9 21023		50 88 18 - 40 023-6		ex *51 88 18 - 40 023-7* (1968→1978)
	1- 5-34	20055		A9 21024		024-4		ex *51 88 18 - 40 024-5*
	1- 5-34	20056	a1b7r 20056 (1952-53)	A8R 21908	B9 22606 (1964)	50 88 29 - 48 004-7	28-10-82	Maroc
	16- 5-34	20057		—		—	6- 8-45	
	18- 5-34	20058		A9 21025		50 88 18 - 40 025-1		ex *51 88 18 - 40 025-2* (1968→1978)
	16- 5-34	20059		A9 21026	A9 21044 (1965)	50 88 18 - 66 004-7		
	29- 5-34	20060		A5DR 28909		50 88 87 - 48 009-5		
	?-34	20061		—		—	12-43	
	?-34	20062		A9 21027	A4B5 23001 (1964)	50 88 39 - 48 001-1		modernisée/gemoderniseerd (1978)
	?-34	20063		A9 21028	A4B5 23002 (1964)	002-9		modernisée/gemoderniseerd (1978)
	?-34	20064	a1b7r 20064 (1952-53)	A8R 21909	B9 22607 (1965)	50 88 29 - 48 005-4	19-11-81	
	?-34	20065		A9 21029		50 88 18 - 40 029-3		ex *51 88 18 - 40 029-4* (1968→1978)
Baume & Marpent (Morlanwelz)	?-34	20066		—		—	15-12-44	
	18- 9-34	20067		A9 21030		030-1		ex *51 88 18 - 40 030-2* (1968→1978)
	18- 9-34	20068		A9 21031		031-9		ex *51 88 18 - 40 031-0*
	12- 3-35	20069		A5DR 28910		50 88 87 - 48 010-3		
	25- 9-34	20070		—		—	30- 6-45	
	2-10-34	20071		A9 21032	A4B5 23003 (1964)	50 88 39 - 66 001-8		
	2-10-34	20072		A9 21033		50 88 18 - 40 033-5		ex *51 88 18 - 40 033-6*
	9-10-34	20073		A9 21052	A9 21032 (1965)	032-7		ex *51 88 18 - 40 032-8* (1968→1978)
	8-34	20074		A9 21053	A9 21039 (1965)	039-4		ex *51 88 18 - 40 039-3*
	8-34	20075		A9 21034		034-3		ex *51 88 18 - 40 034-4*
	8-34	20076		—		—	NR/V	
	8-34	20077	a1b7r 20077 (1952-53)	A5DR 28911		50 88 87 - 48 011-1		
Brugeoise (Brugge)	8-34	20078		A9 21035		50 88 18 - 40 035-0		ex *51 88 18 - 40 035-1* (1968→1978)
	8-34	20079		—		—	12-43	
	8-34	20080		—		—	NR/V	
	21- 8-34	20081	a1b7r 20081 (1952-53)	A5DR 28912		50 88 87 - 48 012-9		
	7- 8-34	20082		A9 21036		50 88 18 - 40 036-8		ex *51 88 18 - 40 036-9* (1968→1978)

CONSTRUCTEUR — BOUWER	MISE EN SERVICE — INDIENST-STELLING	N° — Nr	MODIFICATIONS — WIJZIGINGEN	AMENAGEMENT 1956 et n° 1957 — INRICHTING 1956 en nr 1957	MODIFICATIONS — WIJZIGINGEN	N° UIC — Nr UIC	MISE HORS SERVICE — BUITEN-DIENST-STELLING	REMARQUES — OPMERKINGEN
1	2	3	4	5	6	7	8	9
	7- 8-34	20083	a1b7r 20083 (1952-53)	A8R 21910	B9 22608 (1966)	50 88 29 - 48 006-2	28-10-82	Maroc
	14- 8-34	20084		—		—	NR/V	
	21- 8-34	20085		—		—	NR/V	
	21- 8-34	20086		A9 21054	A9 21040 (1965)	50 88 18 - 40 040-0		ex *51 88 18 - 40 040-1* (1968→1978)
	21- 8-34	20087	b9 22047 (1951)	A9 21114		50 88 19 - 48 014-8		Bogies type 25
	28- 8-34	20088		A9 21037		50 88 18 - 40 037-6		ex *51 88 18 - 40 037-7* (1968→1978)
	04- 9-34	20089		—		—	15-12-44	
	4- 9-34	20090		A9 21038		038-4		ex *51 88 18 - 40 038-5* (1968→1978)
	4- 9-34	20091		A9 21055	A4B5 23009 (1964)	50 88 39 - 48 004-5		modernisée/gemoderniseerd (1980)
	11- 9-34	20092		A9 21039	A4B5 23004 (1964)	003-7		modernisée/gemoderniseerd (1977)
	11- 9-34	20093		—		—	23- 8-45	
	25- 9-34	20094		A9 21040	A4B5 23005 (1964)	50 88 39 - 66 002-6		
	18- 9-34	20095		—		—	15-12-44	
	25- 9-34	20096		A9 21041	A9 21013 (1965)	50 88 18 - 40 013-7		ex *51 88 18 - 40 013-8* (1968→1978)
	25- 9-34	20097		A9 21056	A4B5 23010 (1964)	50 88 39 - 66 006-7		
	2-10-34	20098	a1b7r 20098 (1952-53)	A8R 21911	B9 22609 (1964)	50 88 29 - 48 007-0	28-10-82	Expo - Info 27801
	2-10-34	20099		A9 21042	A9 21017 (1965)	50 88 18 - 40 017-8		ex *51 88 18 - 40 017-9* (1968→1978)
	2-10-34	20100		A9 21043	A9 21019 (1965)	019-4		ex *51 88 18 - 40 019-5* (1968→1978)
	16-10-34	20101	b9 22048 (1951)	A9 21115		50 88 19 - 48 015-5		
Brugeoise (Brugge)	16-10-34	20102	a1b7r 20102 (1952-53)	A5DR 28913		50 88 87 - 48 013-7		
	16-10-34	20103		—		—	30- 4-47	
	13-11-34	20104		A9 21044	A4B5 23006 (1964)	50 88 39 - 66 003-4		
	6-11-34	20105		—		—	17-10-44	
	6-11-34	20106		—		—	15-12-44	
	13-11-34	20107		—		—	NR/V	
	20-11-34	20108		A9 21045	A4B5 23007 (1964)	50 88 39 - 66 004-2		
	20-11-34	20109		—		—	NR/V	
	27-11-34	20110		—		—	NR/V	
	20-11-34	20111		A9 21046	A9 21015 (1965)	50 88 18 - 40 015-2		ex *51 88 18 - 40 015-3* (1968→1978)
	20-11-34	20112		A9 21047	A9 21026 (1965)	026-9		ex *51 88 18 - 40 026-0* (1968→1978)
	27-11-34	20113		—		—	15-12-44	
	27-11-34	20114		—		—	23- 8-45	
	4-12-34	20115	a1b7r 20115 (1952-53)	A5DR 28914		50 88 87 - 48 014-5		
	4-12-34	20116		A9 21048	A4B5 23008 (1964)	50 88 39 - 66 005-9		
	11-12-34	20117		A9 21049	A9 21027 (1965)	50 88 18 - 40 027-7		ex *51 88 18 - 40 027-8* (1968→1978)
	18-12-34	20118		A9 21050	B9 22602 (1964)	50 88 29 - 66 002-8	5- 4-82	Maroc
	18-12-34	20119		—		—	15-12-44	
	18-12-34	20120	a1b7r 20120 (1952-53)	A5DR 28915		50 88 87 - 48 015-2		
	-12-34	20121	a1b7r 20121 (1952-53)	A8R 21912	B9 22610 (1965)	50 88 29 - 48 008-8	8- 6-82	Maroc
	27-12-34	20122		A9 21051	A9 21028 (1965)	50 88 18 - 40 028-5		ex *51 88 18 - 40 028-6* (1968→1978)
K1-b9								
	13-11-34	22001		A9 21116		50 88 19 - 48 016-3		
	20-11-34	22002		A9 21101		001-5		Bogies type 25
	27-11-34	22003		A9 21117		017-1		Bogies type 25
	27-11-34	22004		A9 21118		—	6- 7-65	
	4-12-34	22005		A9 21102		002-3	13-12-79	
	4-12-34	22006		A9 21103		003-1		
	11-12-34	22007		A9 21119		018-9		Bogies type 25
	11-12-34	22008		A9 21104		004-9		
	18-12-34	22009		A9 21105		005-6		
	27-12-34	22010		—		—	NR/V	
	27-12-34	22011		—		—	NR/V	
	3- 1-35	22012		A9 21120		019-7		Bogies type 25
	8- 1-35	22013		A9 21106		006-4		
	15- 1-35	22014		A9 21121		020-5	12-12-77	
	22- 1-35	22015		—		—	NR/V	
	22- 1-35	22016		—		—	NR/V	
Baume & Marpent (Morlanwelz)	22- 1-35	22017		A9 21122		021-3		Bogies type 25
	22- 1-35	22018		A9 21123		022-1		Bogies type 25
	2-35	22019		A9 21107		007-2		
	2-35	22020		A9 21124		023-9		
	2-35	22021		—		—	NR/V	
	2-35	22022		A9 21108		008-0		Bogies type 25 portes autom./autom. deuren (22-2-84)
	2-35	22023		A9 21125		024-7		Bogies type 25
	2-35	22024		—		—	NR/V	
	2-35	22025		—		—	NR/V	
	3-35	22026		A9 21126		025-4		Bogies type 25
	3-35	22027		—		—	12-43	
	3-35	22028		—		—	NR/V	
	3-35	22029		—		—	NR/V	
	4-35	22030		A9 21109		009-8		
	3-35	22031		—		—	12-43	
	4-35	22032		A9 21127		026-2		Bogies type 25
	4-35	22033		A9 21128		027-0		Bogies type 25

CONSTRUCTEUR — BOUWER	MISE EN SERVICE — INDIENST-STELLING	N° — Nr	MODIFICATIONS — WIJZIGINGEN	AMENAGEMENT 1956 et n° 1957 — INRICHTING 1956 en nr 1957	MODIFICATIONS — WIJZIGINGEN	N° UIC — Nr UIC	MISE HORS SERVICE — BUITEN-DIENST-STELLING	REMARQUES — OPMERKINGEN
1	2	3	4	5	6	7	8	9
	4-35	22034		A9 21129		50 88 19 - 48 028-8		Bogies type 25
	4-35	22035		A9 21130		029-6		Bogies type 25
	4-35	22036		A9 21110		010-6		
Baume & Marpent (Morlanwelz)	4-35	22037		A9 21111		011-4	13-12-79	
	5-35	22038		—		—	NR/V	
	5-35	22039		A9 21112		012-2		
	5-35	22040		—		—	12-43	
K1-c11								
Baume & Marpent (Morlanwelz)	1932	23001		B11 22032		50 88 21 - 66 001-8	30- 6-83	Proto 47001 → fin/einde 1932 - Maroc
	28- 3-33	23002		B11 22033		50 88 21 - 48 032-6	12- 8-81	Simili
	11- 4-33	23003		—		—	NR/V	
	4- 4-33	23004		—		—	NR/V	
	9- 5-33	23005		B11 22034		033-4		Simili
	4- 4-33	23006		—		—	NR/V	
	11- 4-33	23007		B11 22035		50 88 21 - 66 002-6	30- 9-83	Maroc
	9- 5-33	23008		B11 22036		50 88 21 - 48 034-2		Simili
	11- 4-33	23009		—		—	NR/V	
	2- 5-33	23010		B11 22037		50 88 21 - 66 003-4	30- 9-83	Maroc
	16- 5-33	23011		B11 22038		50 88 21 - 48 035-9		Simili
	16- 5-33	23012		B11 22039		50 88 21 - 66 004-2	30- 9-83	Maroc
	9- 5-33	23013		B11 22040		005-9	30- 9-83	Maroc
	23- 5-33	23014		—		—	NR/V	
	2- 6-33	23015		B11 22041		006-7	29- 6-84	Maroc
	2- 6-33	23016		B11 22042		007-5	8- 6-82	Maroc
	13- 6-33	23017		B11 22043		008-3	27- 4-83	
	13- 6-33	23018		B11 22044		009-1	12-10-84	Maroc
	20- 6-33	23019		—		—	NR/V	
	27- 6-33	23020		B11 22045		010-9	19-11-81	
	4- 7-33	23021		B11 22046		011-7	26- 3-81	
	4- 7-33	23022		B11 22047		50 88 21 - 48 036-7	5- 4-82	Simili
	11- 7-33	23023		B11 22048		50 88 21 - 66 012-5	22- 5-84	
	18- 7-33	23024		B11 22049		013-3	12-10-84	Maroc
	25- 7-33	23025		B11 22050		014-1	30- 9-83	Maroc
	1- 8-33	23026		B11 22051		50 88 21 - 48 037-5	11- 9-80	Simili
Nivelles	8- 8-33	23027		B11 22052		50 88 21 - 66 015-8	12-10-84	Maroc
	8- 8-33	23028		B11 22053		016-6	19-11-81	
	22- 8-33	23029		B11 22054		50 88 21 - 48 038-3		Simili
	22- 8-33	23030		B11 22055		50 88 21 - 66 017-4	28-10-82	Maroc
	29- 8-33	23031		B11 22056		018-2	5- 4-82	Maroc
	5- 9-33	23032		—		—	NR/V	
	3-10-33	23033		B11 22057		019-0	30- 6-83	Maroc
	3-10-33	23034		B11 22058		020-8	12- 8-81	
	21- 9-33	23035		B11 22059		021-6	29- 6-84	Maroc
	27- 9-33	23036		B11 22060		50 88 21 - 48 039-1		Simili
	3-10-33	23037		B11 22061		50 88 21 - 66 022-4	30- 6-83	Maroc
	3-10-33	23038		—		—	NR/V	
	10-10-33	23039		B11 22062		50 88 21 - 48 040-9		Simili
	17-10-33	23040		B11 22063		50 88 21 - 66 023-2	28-10-82	Maroc
	24-10-33	23041		B11 22064		024-0	12-10-84	
	31-10-33	23042		B11 22065		025-7	19-11-81	
	7-11-33	23043		B11 22066		026-5	8- 6-82	Maroc
	14-11-33	23044		B11 22067		027-3	28-10-82	Maroc
	21-11-33	23045		B11 22068		028-1	30- 6-83	Maroc
	9-12-33	23046		B11 22069		029-9	8- 6-82	Maroc
	9-12-33	23047		B11 22070		030-7	28-10-82	Maroc
	9-12-33	23048		B11 22071		50 88 21 - 48 041-7		Simili
	19-12-33	23049		B11 22072		042-5		Simili
	20-12-33	23050		—		—	NR/V	
	28-12-33	23051		B11 22073		043-3	30- 9-83	Simili
	25- 4-33	23052		—		—	NR/V	
	4- 4-33	23053		—		—	NR/V	
	2- 5-33	23054		—		—	NR/V	
	2- 5-33	23055		B11 22074		044-1		Simili
	2- 5-33	23056		—		—	17-10-44	
	25- 4-33	23057		B11 22075		50 88 21 - 66 031-5	19-11-81	
La Dyle	2- 5-33	23058		B11 22076		032-3	19-11-81	
	16- 5-33	23059		—		—	NR/V	
	9- 5-33	23060		—		—	NR/V	
	16- 5-33	23061		B11 22077		033-1	29- 6-84	Maroc
	30- 5-33	23062		B11 22078		034-9	29- 6-84	Maroc
	23- 5-33	23063		—		—	12-43	
	23- 5-33	23064		B11 22079		035-6	12-10-84	Maroc
	30- 5-33	23065		—		—	NR/V	

CONSTRUCTEUR — BOUWER	MISE EN SERVICE — INDIENST-STELLING	N° — Nr	MODIFICATIONS — WIJZIGINGEN	AMENAGEMENT 1956 et n° 1957 — INRICHTING 1956 en nr 1957	MODIFICATIONS — WIJZIGINGEN	N° UIC — Nr UIC	MISE HORS SERVICE — BUITEN-DIENST-STELLING	REMARQUES — OPMERKINGEN
1	2	3	4	5	6	7	8	9
	2- 6-33	23066		B11 22080		50 88 21 - 48 045-8		Simili
	2- 6-33	23067		B11 22081		50 88 21 - 66 036-4	12-10-84	Maroc
	13- 6-33	23068		B11 22082		037-2	5- 4-82	Maroc
	20- 6-33	23069		B11 22083		038-0	5- 4-82	Maroc
	20- 6-33	23070		B11 22084		50 88 21 - 48 046-6	17- 6-85	Simili
	27- 6-33	23071		B11 22085		50 88 21 - 66 039-8	5- 4-82	Maroc
	27- 6-33	23072		B11 22086		040-6	12-10-84	Maroc
	4- 7-33	23073		—		—	NR/V	
	7- 7-33	23074		—		—	3-44	
	7- 7-33	23075		B11 22087		50 88 21 - 48 047-4	5- 4-82	Simili
	18- 7-33	23076		B11 22088		50 88 21 - 66 041-4	19-11-81	
	25- 7-33	23077		B11 22089		042-2	12-10-84	Maroc
	25- 7-33	23078		B11 22090		043-0	12-10-84	Maroc
	8- 8-33	23079		B11 22091		044-8	29- 6-84	Maroc
	8- 8-33	23080		B11 22092		045-5	12-10-84	Maroc
	8- 8-33	23081		B11 22093		50 88 21 - 48 048-2	5- 4-82	Simili
	22- 8-33	23082		B11 22094		50 88 21 - 66 046-3	30- 6-83	Maroc
La Dyle	22- 8-33	23083		B11 22095		047-1	5- 4-82	Maroc
	29- 8-33	23084		—		—	NR/V	
	5- 9-33	23085		B11 22096		048-9	28-10-82	Maroc
	5- 9-33	23086		—		—	17-10-44	
	10-10-33	23087		—		—	12-43	
	10-10-33	23088		B11 22097		50 88 21 - 48 049-0		Simili
	19- 9-33	23089		B11 22098		050-8	17- 6-85	Simili
	3-10-33	23090		B11 22099		051-6		Simili
	3-10-33	23091		B11 22100		50 88 21 - 66 049-7	30- 6-83	Maroc
	4-10-33	23092		—		—	NR/V	
	11-10-33	23093		B11 22101		50 88 21 - 48 052-4	6-12-84	Simili
	17-10-33	23094		—		—	NR/V	
	17-10-33	23095		B11 22102		053-2		Simili
	17-10-33	23096		—		—	NR/V	
	27-10-33	23097		B11 22103		50 88 21 - 66 050-5	28-10-82	Maroc
	31-10-33	23098		—		—	NR/V	
	31-10-33	23099		B11 22104		051-3	29- 6-84	Maroc
	7-11-33	23100		B11 22105		052-1	30- 9-83	Maroc
	14-11-33	23101		—		—	NR/V	
	9-34	23102		B11 22001		50 88 21 - 48 001-1	12-10-84	Maroc 2
	9-34	23103		B11 22106		054-0		Simili
	9-34	23104		B11 22107		50 88 21 - 66 053-9	28-10-82	Maroc
	9-34	23105		B11 22108		50 88 21 - 48 055-7		Simili
	18- 9-34	23106		B11 22109		50 88 21 - 66 054-7	29- 6-84	Maroc
	18- 9-34	23107		—		—	NR/V	
	18- 9-34	23108		B11 22110		50 88 21 - 48 056-5		Simili
	25- 9-34	23109		B11 22111		057-3	27- 4-83	Simili
	2-10-34	23110		—		—	NR/V	
	2-10-34	23111		—		—	NR/V	
	9-10-34	23112		B11 22002		002-9	12-10-84	Maroc 2
	9-10-34	23113		B11 22112		50 88 21 - 66 055-4	28-10-82	Maroc
	23-10-34	23114		B11 22003		50 88 21 - 48 003-7	14- 2-85	
	?-35	23115		—		—	NR/V	
	?-35	23116		—		—	NR/V	
	?-35	23117		B11 22113		50 88 21 - 66 056-2	19-11-81	
	2- 2-35	23118		B11 22114		057-0	12-10-84	Maroc
	22- 1-35	23119		B11 22115		058-8	28-10-82	Maroc
	2-35	23120		B11 22116		059-6	29- 6-84	Maroc
	2-35	23121		B11 22117		060-4	29- 6-84	Maroc
	23-10-34	23122		B11 22118		061-2	28-10-82	Maroc
	?-34	23123		B11 22119		062-0	12- 8-81	
	30-10-34	23124		B11 22120		50 88 21 - 48 058-1		Simili
Familleureux	30-10-34	23125		B11 22004		004-5	14- 2-85	
	6-10-34	23126		B11 22121		50 88 21 - 66 063-8	5- 4-82	Maroc
	13-11-34	23127		B11 22122		50 88 21 - 48 059-9		Simili
	13-11-34	23128		B11 22123		060-7	6-12-84	Simili
	27-11-34	23129		B11 22124		50 88 21 - 66 064-6	8- 6-82	Maroc
	4-12-34	23130		B11 22005		50 88 21 - 48 005-2	12-10-84	
	4-12-34	23131		B11 22125		50 88 21 - 66 065-3	19-11-81	
	4-12-34	23132		B11 22006		50 88 21 - 48 006-0	12-10-84	Maroc 2
	4-12-34	23133		B11 22126		50 88 21 - 66 066-1	30- 6-83	Maroc
	18-12-34	23134		B11 22127		067-9	8- 6-82	Maroc
	18-12-34	23135		B11 22007		50 88 21 - 48 007-8	12-10-84	Maroc 2
	27-12-34	23136		B11 22128		50 88 21 - 66 068-7	12-10-84	Maroc
	27-12-34	23137		—		—	NR/V	
	3- 1-35	23138		B11 22129		069-5	12-10-84	Maroc
	3- 1-35	23139		B11 22008		50 88 21 - 48 008-6	27- 4-83	
	18- 1-35	23140		B11 22130		50 88 21 - 66 070-3	12- 8-81	
	?-35	23141		B11 22131		071-1	28-10-82	Maroc
	15- 1-35	23142		B11 22132		072-9	19-11-81	
	2- 2-35	23143		B11 22133		50 88 21 - 48 061-5		Simili
	2- 2-35	23144		—		—	NR/V	
	2- 2-35	23145		B11 22134		50 88 21 - 66 073-7	19-11-81	
	3-35	23146		—		—	NR/V	
	3-35	23147		B11 22009		50 88 21 - 48 009-4	26- 3-81	
	3-35	23148		—		—	NR/V	

Maroc 2 : 2e commande / bestelling

CONSTRUCTEUR — BOUWER	MISE EN SERVICE — INDIENST-STELLING	N° — Nr	MODIFICATIONS — WIJZIGINGEN	AMENAGEMENT 1956 et n° 1957 — INRICHTING 1956 en nr 1957	MODIFICATIONS — WIJZIGINGEN	N° UIC — Nr UIC	MISE HORS SERVICE — BUITEN-DIENST-STELLING	REMARQUES — OPMERKINGEN
1	2	3	4	5	6	7	8	9
	3-35	23149		B11 22135		50 88 21 - 66 074-5	29- 6-84	Maroc
	3-35	23150		B11 22136		50 88 21 - 66 075-2	29- 6-84	Maroc
	4-35	23151		B11 22010		50 88 21 - 48 010-2	12-10-84	Maroc 2
	4-35	23152		—		—	NR/V	
	4-35	23153		—		—	NR/V	
	4-35	23154		B11 22137		50 88 21 - 66 076-0	28-10-82	Maroc
	4-35	23155		B11 22138		077-8	12-10-84	Maroc
	4-35	23156		—		—	12-43	
	4-35	23157		B11 22139		078-6	5- 4-82	Maroc
Familleureux	4-35	23158		B11 22140		079-4	19-11-81	
	5-35	23159		B11 22141		080-2	30- 9-83	Maroc
	5-35	23160		B11 22142		50 88 21 - 48 062-3		Simili
	5-35	23161		—		—	NR/V	
	5-35	23162		—		—	30- 4-47	
	5-35	23163		B11 22011		011-0	27- 4-83	
	6-35	23164		B11 22143		50 88 21 - 66 081-0	12-10-84	Maroc 2
	6-35	23165		B11 22144		082-8	30- 6-83	Maroc
	8- 7-35	23166		B11 22145		50 88 21 - 48 063-1		Simili
	8- 7-35	23167		B11 22146		50 88 21 - 66 083-6	12-10-84	Maroc 2
	3- 7-34	23168		B11 22012		50 88 21 - 48 012-8		HV Folklore
	3- 7-34	23169		B11 22147		50 88 21 - 66 084-4	13-12-79	
	26- 6-34	23170		—		—	NR/V	
	26- 6-34	23171		—		—	3-44	
	7-34	23172		B11 22148		085-1	30- 6-83	Maroc
	26- 6-34	23173		B11 22149		086-9	12-10-84	Maroc 2
	7-34	23174		B11 22150		087-7	30- 6-83	Maroc
La Dyle	7-34	23175		B11 22151		088-5	29- 6-84	Maroc
	7-34	23176		B11 22013		50 88 21 - 48 013-6		
	7-34	23177		—		—	NR/V	
	7-34	23178		B11 22152		50 88 21 - 66 089-3	29- 6-84	Maroc
	7-34	23179		—		—	NR/V	
	7-34	23180		—		—	NR/V	
	7-34	23181		B11 22014		50 88 21 - 48 014-4	14- 2-85	
	31- 7-34	23182		—		—	NR/V	
	7-34	23183		—		—	NR/V	
	7- 8-34	23184		—		—	NR/V	
	7- 8-34	23185		B11 22153		50 88 21 - 66 090-1	19-11-81	
	7- 8-34	23186		B11 22015		50 88 21 - 48 015-1	12-10-84	Maroc 2
	7- 8-34	23187		B11 22154		50 88 21 - 66 091-9	5- 4-82	Maroc
	7- 8-34	23188		B11 22155		50 88 21 - 48 064-9		Simili
	21- 8-34	23189		B11 22016		016-9	12-10-84	Maroc 2
	21- 8-34	23190		B11 22156		065-6		Simili
	28- 8-34	23191		—		—	NR/V	
	28- 8-34	23192		—		—	NR/V	
	8-34	23193		B11 22017		017-7	27- 4-83	
	8-34	23194		B11 22157		50 88 21 - 40 001-9		Simili *51 88 21 - 40 001-8* (1977-1978)
	11- 9-34	23195		B11 22158		50 88 21 - 66 092-7	8- 6-82	Maroc
	18- 9-34	23196		B11 22159		093-5	29- 6-84	Maroc
	25- 9-34	23197		B11 22018		50 88 21 - 48 018-5	12-10-84	Maroc 2
	18- 9-34	23198		B11 22160		50 88 21 - 66 094-3	27- 4-83	
	28- 9-34	23199		B11 22161		50 88 21 - 40 002-7		Simili *51 88 21 - 40 002-6* (1977-1978)
	9-10-34	23200		B11 22019		50 88 21 - 48 019-3		HV Folklore
	2-10-34	23201		—		—	NR/V	
	9-10-34	23202		B11 22020		50 88 21 - 48 020-1		
	16-10-34	23203		B11 22162		50 88 21 - 66 095-0	30- 6-83	Maroc
	16-10-34	23204		—		—	NR/V	
AFB	23-10-34	23205		—		—	NR/V	
	23-10-34	23206		—		—	NR/V	
	30-10-34	23207		B11 22163		50 88 21 - 40 003-5	28-10-82	Simili *51 88 21 - 40 003-4* (1977-1978)
	6-11-34	23208		B11 22021		50 88 21 - 48 021-9	12- 8-81	
	6-11-34	23209		B11 22164		50 88 21 - 66 096-8	12-10-84	Maroc 2
	20-11-34	23210		B11 22165		097-6	5- 4-82	Maroc
	20-11-34	23211		B11 22166		098-4	12-10-84	Maroc 2
	11-12-34	23212		B11 22022		50 88 21 - 48 022-7	12-10-84	Maroc 2
	11-12-34	23213		B11 22167		50 88 21 - 66 099-2	30- 6-83	Maroc
	27-11-34	23214		B11 22023		50 88 21 - 48 023-5		HV Folklore
	4-12-34	23215		B11 22168		50 88 21 - 66 100-8	29- 6-84	Maroc
	11-12-34	23216		B11 22169		101-6	30- 9-83	Maroc
	18-12-34	23217		B11 22024		50 88 21 - 48 024-3	12-10-84	Maroc 2
	18-12-34	23218		B11 22170		50 88 21 - 40 004-3		Simili *51 88 21 - 40 004-2* (1977-1978)
	27-12-34	23219		B11 22171		50 88 21 - 66 102-4	12-10-84	Maroc 2
	27-12-34	23220		—		—	25- 4-45	
	3- 1-35	23221		B11 22025		50 88 21 - 48 025-0	12-10-84	Maroc 2
	3- 1-35	23222		B11 22172		50 88 21 - 66 103-2	30- 6-83	
	8- 1-35	23223		B11 22173		104-0	29- 6-84	Maroc
	15- 1-35	23224		B11 22174		105-7	29- 6-84	Maroc
	15- 1-35	23225		B11 22026		50 88 21 - 48 026-8		HV Folklore
	22- 1-35	23226		B11 22175		50 88 21 - 66 106-5	29- 6-84	Maroc
	22- 1-35	23227		B11 22027		50 88 21 - 48 027-6	12-10-84	Maroc 2

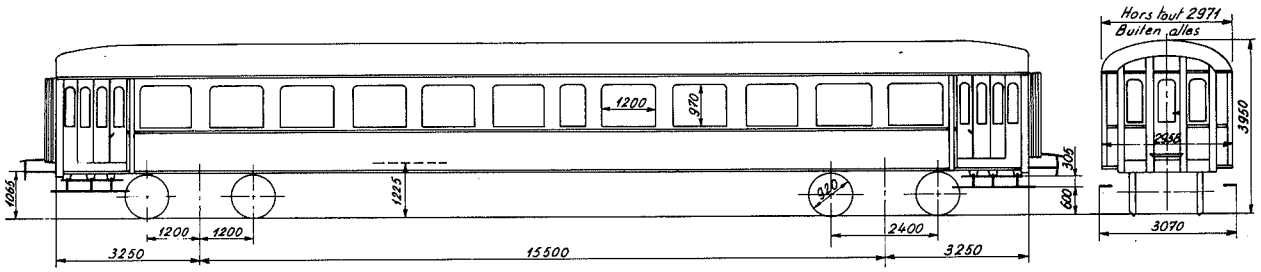
Maroc 2 : 2e commande / bestelling

CONSTRUCTEUR — BOUWER	MISE EN SERVICE — INDIENST-STELLING	N° — Nr	MODIFICATIONS — WIJZIGINGEN	AMENAGEMENT 1956 et n° 1957 — INRICHTING 1956 en nr 1957	MODIFICATIONS — WIJZIGINGEN	N° UIC — Nr UIC	MISE HORS SERVICE — BUITEN-DIENST-STELLING	REMARQUES — OPMERKINGEN
1	2	3	4	5	6	7	8	9
	22- 1-35	23228		B11 22176		50 88 21 - 66 107-3	5- 4-82	Maroc
	2-35	23229		B11 22028		50 88 21 - 48 028-4		HV Folklore
	2-35	23230		B11 22177		50 88 21 - 66 108-1	30- 6-83	Maroc
	2-35	23231		B11 22178		109-9	4- 9-69	
AFB	2-35	23232		—		—	NR/V	
	2-35	23233		—		—	NR/V	
	2-35	23234		—		—	NR/V	
	3-35	23235		B11 22179		50 88 21 - 40 005-0		Simili *51 88 21 - 40 005-9* (1977-1978)
	28- 8-34	23236		B11 22029		50 88 21 - 48 029-2	12-10-84	Maroc 2
	28- 8-34	23237		B11 22180		50 88 21 - 66 110-7	8- 6-82	Maroc
	11- 9-34	23238		B11 22181		111-5	28-10-82	Maroc
	25- 9-34	23239		B11 22182		50 88 21 - 40 006-8		Simili *51 88 21 - 40 006-7* (1977-1978)
	9-10-34	23240		B11 22183		50 88 21 - 66 112-3	8- 6-82	Maroc
	23-10-34	23241		—		—	NR/V	
Enghien	6-11-34	23242		B11 22184		113-1	30- 6-83	Maroc
	13-11-34	23243		B11 22185		114-9	30- 9-83	Maroc
	27-11-34	23244		—		—	NR/V	
	11-12-34	23245		—		—	NR/V	
	27-12-34	23246		B11 22030		50 88 21 - 48 030-0	12-10-84	Maroc 2
	8- 1-35	23247		—		—	NR/V	
	2-35	23248		B11 22031		031-8	19-11-81	
K1-b6p								
	17- 7-34	42201		b6p 26101 (1954)	A6D 28101		50 88 81 - 48 001-8		Modernisée/gemoderniseerd (1979)
	17- 7-34	42202		b6p 26102 (1954)	A6D 28102		002-6		Modernisée/gemoderniseerd (1980)
	31- 7-34	42203		b6p 26103 (1954)	A6D 28103		003-4		Modernisée/gemoderniseerd (1979)
	31- 7-34	42204		b6p 26104 (1954)	A6D 28104		004-2		Modernisée/gemoderniseerd (1979)
	31- 7-34	42205		b6p 26105 (1954)	A6D 28105		005-9		Modernisée/gemoderniseerd (1980)
	14- 8-34	42206		b6p 26106 (1954)	A6D 28106		006-7		Modernisée/gemoderniseerd (1981)
	21- 8-34	42207		b6p 26107 (1954)	A6D 28107		007-5		Modernisée/gemoderniseerd (1979)
Nivelles	28- 8-34	42208		b6p 26108 (1954)	A6D 28108		008-3		Modernisée/gemoderniseerd (1980)
	4- 9-34	42209		b6p 26109 (1954)	A6D 28109		009-1		Modernisée/gemoderniseerd (1979)
	11- 9-34	42210		—	—	—		NR/V
	18- 9-34	42211		b6p 26110 (1954)	A6D 28110		010-9		Modernisée/gemoderniseerd (1980)
	18- 9-34	42212		b6p 26111 (1954)	A6D 28111		011-7		Modernisée/gemoderniseerd (1979)
	25- 9-34	42213		b6p 26112 (1954)	A6D 28112		012-5		Modernisée/gemoderniseerd (1980)
	2-10-34	42214		b6p 26113 (1954)	A6D 28113		013-3		Modernisée/gemoderniseerd (1979)
	9-10-34	42215		—	—	—		NR/V
	30-10-34	42216		b6p 26114 (1954)	A6D 28114		014-1		Modernisée/gemoderniseerd (1980)
	4-35	42217		b6p 26115 (1954)	A6D 28115		015-8		Modernisée/gemoderniseerd (1978)
	4-35	42218		—	—	—		12-43
	4-35	42219	b6p 41209 (1937)	b6p 26008 (1954)	A6D 28008		50 88 81 - 66 008-0		Vigie supprimée/uitkijkpost weggenomen - Mod./gemod. (1979)
	5-35	42220	b6p 41205 (1936)	b6p 26004 (1954)	A6D 28004		004-9		Vigie supprimée/uitkijkpost weggenomen - Mod./gemod. (1978)
	5-35	42221	b6p 41206 (1936)	b6p 26005 (1954)	A6D 28005		005-6		Vigie supprimée/uitkijkpost weggenomen - Mod./gemod. (1980)
	5-35	42222	b6p 41202 (1936)	—	—	—		17-10-44
	5-35	42223	b6p 41204 (1936)	b6p 26003 (1954)	A6D 28003		003-1		Vigie supprimée/uitkijkpost weggenomen - Mod./gemod. (1980)
	5-35	42224		b6p 26116 (1954)	A6D 28116		50 88 81 - 48 016-6		Modernisée/gemoderniseerd (1979)
	6-35	42225	b6p 41203 (1936)	b6p 26002 (1954)	A6D 28002		50 88 81 - 66 002-3		Vigie supprimée/uitkijkpost weggenomen - Mod./gemod. (1978)
	6-35	42226		—	—	—		17-10-44
	6-35	42227	b6p 41201 (1936)	b6p 26001 (1954)	A6D 28001		001-5		Vigie supprimée/uitkijkpost weggenomen - Mod./gemod. (1979)
	6-35	42228	b6p 41208 (1937)	b6p 26007 (1954)	A6D 28007		007-2		Vigie supprimée/uitkijkpost weggenomen - Mod./gemod. (1979)
AFB	6-35	42229	b6p 41207 (1936)	b6p 26006 (1954)	A6D 28006		006-4		Vigie supprimée/uitkijkpost weggenomen - Mod./gemod. (1981)
	6-35	42230		b6p 26117 (1954)	A6D 28117		50 88 81 - 48 017-4		Modernisée/gemoderniseerd (1980)
	6-35	42231		b6p 26118 (1954)	A6D 28118		018-2		Modernisée/gemoderniseerd (1979)
	7-35	42232		b6p 26119 (1954)	A6D 28119		019-0		Modernisée/gemoderniseerd (1980)
	7-35	42233		b6p 26120 (1954)	A6D 28120		020-8		Modernisée/gemoderniseerd (1979)
	7-35	42234		b6p 26121 (1954)	A6D 28121		021-6		Modernisée/gemoderniseerd (1979)
	7-35	42235		b6p 26122 (1954)	A6D 28122		022-4		Modernisée/gemoderniseerd (1979)
	7-35	42236		b6p 26123 (1954)	A6D 28123		023-2		Modernisée/gemoderniseerd (1980)
	7-35	42237		b6p 26124 (1954)	A6D 28124		024-0		Modernisée/gemoderniseerd (1979)
	7-35	42238		b6p 26125 (1954)	A6D 28125		50 88 81 - 66 009-8		Modernisée/gemoderniseerd (1979)
	8-35	42239		b6p 26126 (1954)	A6D 28126		010-6		Modernisée/gemoderniseerd (1979)
	8-35	42240		b6p 26127 (1954)	A6D 28127		50 88 81 - 48 025-7		Modernisée/gemoderniseerd (1980)

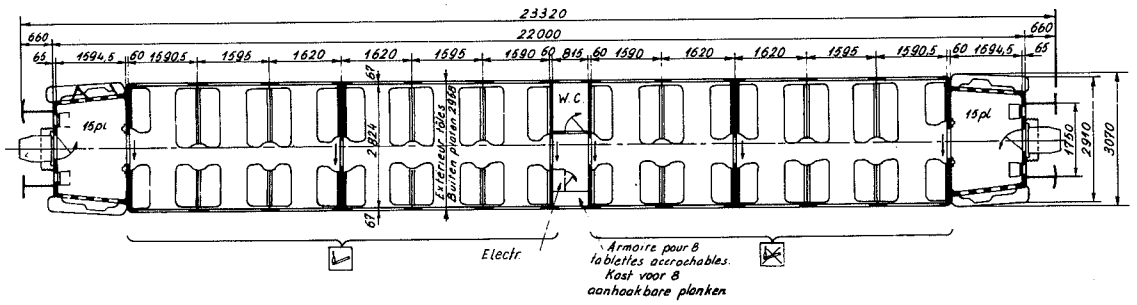
Maroc 2 : 2e commande / bestelling

CONSTRUCTEUR — BOUWER	MISE EN SERVICE — INDIENST-STELLING	N° — Nr	MODIFICATIONS — WIJZIGINGEN	AMENAGEMENT 1956 et n° 1957 — INRICHTING 1956 en nr 1957	MODIFICATIONS — WIJZIGINGEN	N° UIC — Nr UIC	MISE HORS SERVICE — BUITEN-DIENST-STELLING	REMARQUES — OPMERKINGEN
1	2	3	4	5	6	7	8	9
K1-c7p								
	8-11-33	42301	c7p 27101 (1954)	B7D 29101		50 88 82 - 48 001-7		Modernisée/gemoderniseerd (1981)
	28-11-33	42302	—	—		—	NR/V	
	23-12-33	42303	c7p 27102 (1954)	B7D 29102		002-5		Modernisée/gemoderniseerd (1981)
	28-12-33	42304	c7p 27103 (1954)	B7D 29103		003-3		Modernisée/gemoderniseerd (1981)
	9- 1-34	42305	—	—		—	12-43	
Braine-le-Comte	23- 1-34	42306	c7p 27104 (1954)	B7D 29104		50 88 82 - 66 019-6		
	10- 2-34	42307	c7p 41317 (1937) c7p 27015 (1954)	B7D 29015		015-4	30- 9-83	Vigie supprimée/uitkijkpost weggenomen - Maroc
	13- 2-34	42308	c7p 27105 (1954)	B7D 29105		020-4	29- 6-84	Maroc
	20- 2-34	42309	c7p 27106 (1954)	B7D 29106		021-2		
	6- 3-34	42310	c7p 41316 (1937) c7p 27014 (1954)	B7D 29014		014-7		Vigie supprimée/uitkijkpost weggen.
	22- 3-34	42311	c7p 27107 (1954)	B7D 29107		50 88 82 - 48 004-1		Modernisée/gemoderniseerd (1981)
	27- 3-34	42312	c7p 27108 (1954)	B7D 29108		50 88 82 - 66 022-0		
	23-12-33	42313	c7p 27109 (1954)	B7D 29109		50 88 82 - 48 005-8	27- 4-83	Modernisée/gemoderniseerd (1981)
	23-12-33	42314	c7p 41314 (1937) c7p 27012 (1954)	B7D 29012		50 88 82 - 66 012-1	28-10-82	Vigie supprimée/uitkijkpost weggenomen - Maroc
	29-12-33	42315	c7p 27110 (1954)	B7D 29110		023-8		
	30- 1-34	42316	c7p 27111 (1954)	B7D 29111		024-6		
Enghien (Manage)	30- 1-34	42317	c7p 27112 (1954)	B7D 29112		025-3		
	5- 2-34	42318	c7p 41301 (1936) c7p 27001 (1954)	B7D 29001		001-4	5- 4-82	Maroc
	13- 3-34	42319	c7p 27113 (1954)	B7D 29113		026-1	29- 6-84	Maroc
	22- 3-34	42320	c7p 27114 (1954)	B7D 29114		50 88 82 - 48 006-6		Modernisée/gemoderniseerd (1980)
	22- 3-34	42321	c7p 27115 (1954)	B7D 29115		50 88 82 - 66 027-9		
	27- 3-34	42322	c7p 27116 (1954)	B7D 29116		50 88 82 - 48 007-4		Modernisée/gemoderniseerd (1980)
	23-12-33	42323	c7p 41320 (1937)	—		—	12-43	
	23-12-33	42324	c7p 41323 (1937) c7p 27018 (1954)	B7D 29018		50 88 82 - 66 018-8		
	29-12-33	42325	c7p 27117 (1954)	B7D 29117		50 88 82 - 48 008-2		Modernisée/gemoderniseerd (1980)
	9- 1-34	42326	c7p 27118 (1954)	B7D 29118		50 88 82 - 66 028-7	30- 6-83	Maroc
Energie	16- 1-34	42327	c7p 27119 (1954)	B7D 29119		029-5		
	31- 1-34	42328	c7p 41324 (1937)	—		—	NR/V	
	13- 2-34	42329	c7p 27120 (1954)	B7D 29120		030-3	27- 4-83	
	5- 3-34	42330	c7p 41313 (1937)	—		—	17-10-44	
	8- 3-34	42331	c7p 27121 (1954)	B7D 29121		031-1	28-10-82	Maroc
	20- 3-34	42332	c7p 41315 (1937) c7p 27013 (1954)	B7D 29013		013-9	17- 6-85	Vigie supprimée/uitkijkpost weggen.
	21- 7-34	42333	c7p 27122 (1954)	B7D 29122		50 88 82 - 48 009-0		
	14- 8-34	42334	c7p 41318 (1937) c7p 27016 (1954)	B7D 29016		50 88 82 - 66 016-2	29- 6-84	Vigie supprimée/uitkijkpost weggenomen - Maroc
	14- 8-34	42335	c7p 27123 (1954)	B7D 29123		50 88 82 - 48 010-8		
	8-34	42336	c7p 41321 (1937)	—		—	NR/V	
	8-34	42337	c7p 41307 (1937) c7p 27006 (1954)	B7D 29006		50 88 82 - 66 006-3	30- 6-83	Vigie supprimée/uitkijkpost weggenomen - Maroc
Energie	9-34	42338	c7p 41309 (1937) c7p 27008 (1954)	B7D 29008		008-9	30- 9-83	Vigie supprimée/uitkijkpost weggenomen - Maroc
	9-34	42339	c7p 41306 (1936)	—		—	NR/V	
	18- 1-35	42340	c7p 41304 (1936) c7p 27004 (1954)	B7D 29004		004-8		Vigie supprimée/uitkijkpost weggen.
	25- 9-34	42341	c7p 41308 (1937) c7p 27007 (1954)	B7D 29007		007-1		Vigie supprimée/uitkijkpost weggen.
	2-10-34	42342	c7p 41311 (1937) c7p 27010 (1954)	B7D 29010		010-5	30- 9-83	Vigie suppr./uitkijk. weg. - Maroc
	9-10-34	42343	c7p 41303 (1936) c7p 27003 (1954)	B7D 29003		003-0		
	23-10-34	42344	c7p 41302 (1936) c7p 27002 (1954)	B7D 29002		002-2	29- 6-84	Maroc
	23-10-34	42345	c7p 41310 (1937) c7p 27009 (1954)	B7D 29009		009-7		Vigie supprimée/uitkijkpost weggen.
	17- 7-34	42346	c7p 41322 (1937)	—		—	NR/V	
	17- 7-34	42347	c7p 41319 (1937) c7p 27017 (1954)	B7D 29017		017-0	5- 4-82	Maroc
	17- 7-34	42348	c7p 27124 (1954)	B7D 29124		50 88 82 - 48 011-6		
Braine-le-Comte	17- 7-34	42349	c7p 27125 (1954)	B7D 29125		012-4		
	31- 7-34	42350	c7p 27126 (1954)	B7D 29126		013-2		
	7- 8-34	42351	c7p 27127 (1954)	B7D 29127		014-0		
	21- 8-34	42352	c7p 41305 (1936) c7p 27005 (1954)	B7D 29005		50 88 82 - 66 005-5	14- 2-85	Vigie supprimée/uitkijkpost weggen.
	28- 8-34	42353	c7p 41312 (1937) c7p 27011 (1954)	B7D 29011		011-3		Vigie supprimée/uitkijkpost weggen.

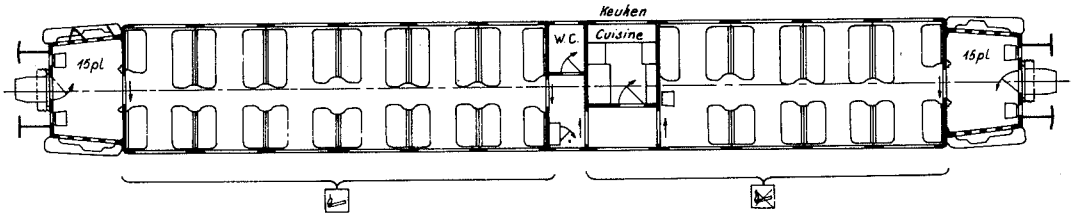
K2 - B11 - B10R ex c11 - c10r



Etat à l'origine / Oorsprongstaat



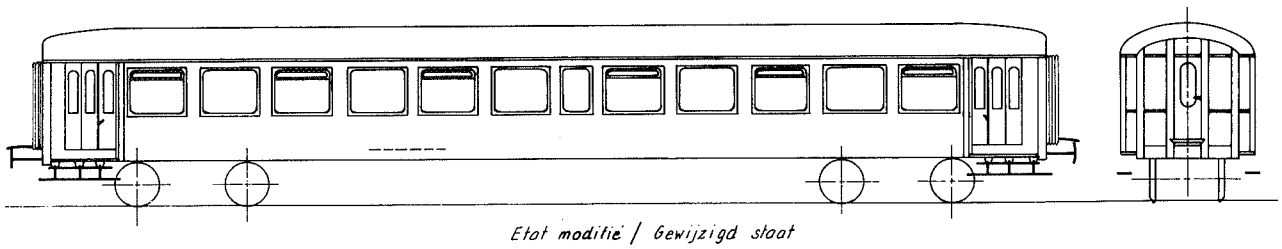
B
22201 → 22316



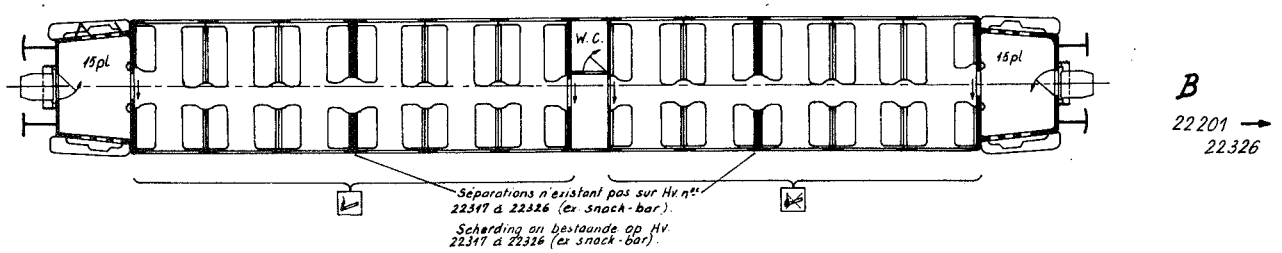
BR
22901 → 22910

22201 → 22326 (1)	*N° SNCB* NMBS Nr	*N° UIC* UIC Nr	50 88 21 - 48 151 → 276
125	*EFFECTIF* EFFECTIEF	*VITESSE AUTOR.* TOEGEL. SNELHEID	140
33/43 (2)	*TARE/TONNAGE* TARRA/TONNENMAAT	*PL. ASSISES* ZITPLAATSEN	108
V + E3 R	*CHAUFFAGE* VERWARMING	*EQUIPEMENT* UITRUSTING	
15 (3)	*BOGIES TYPE* BOGIES TYPE	*ANNEE* BOUWJAAR	1953 → 1954

(1) 22201 → 22316 : *série originale de 3e classe* • / oorspronkelijke reeks van de 3de klasse•.
22317 → 22326 : *ex snack-bar 22901 → 22910, converties en B11 en 1965 → 1967*• / in 1965/67 omgezet•.
(2) 35/46 : 22317 → 22326.
(3) *14 unités avec bogies type 23 (22201 → 22214).*
14 rijtuigen met bogies type 23 (22201 → 22214).



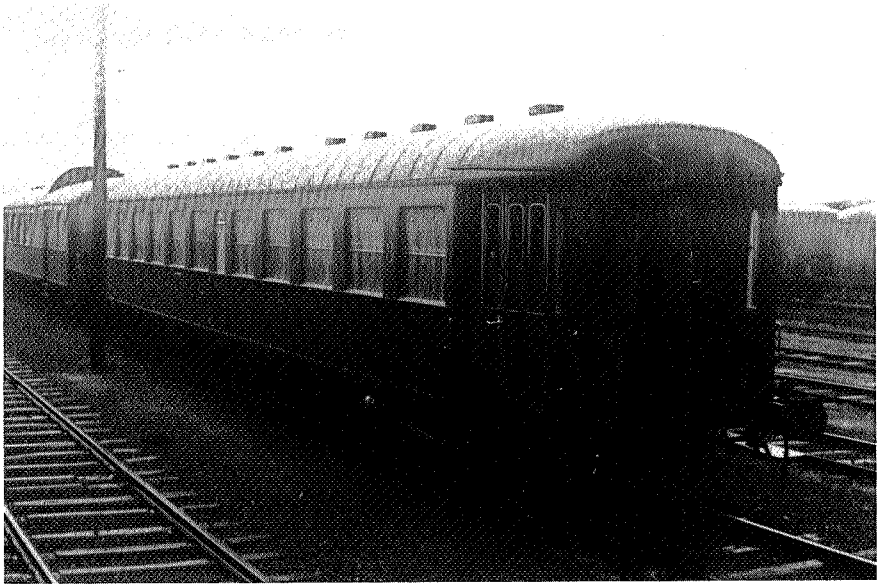
Etat modifié / Gewijzigd staat

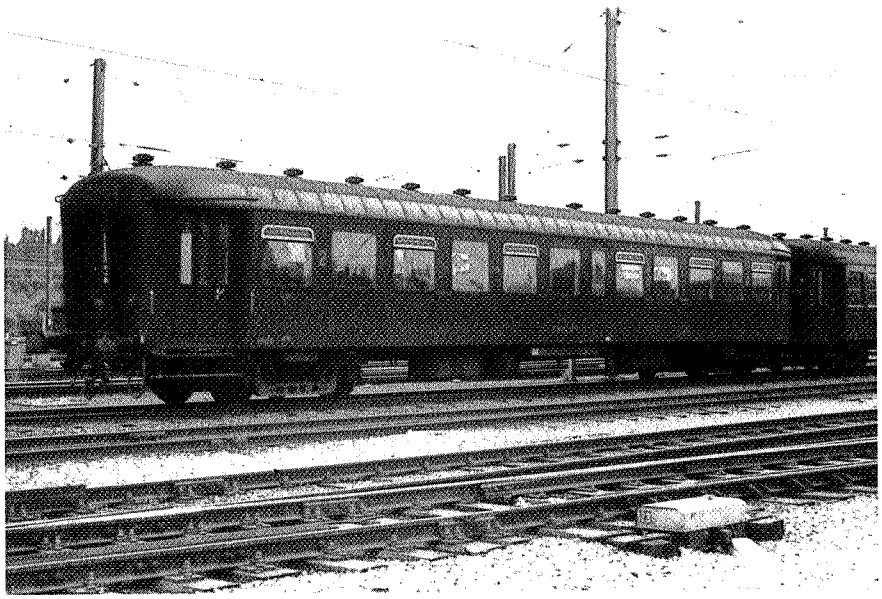


Scha'rbeek 8-51
(ARBAC)

Les voitures K2 sont identifiables grâce à leurs portes pliantes à 3 vantaux.
Ci-contre la voiture n° 23249, première de la série, future 22201.

De K2-rijtuigen zijn door hun plooiende driedelige deuren herkenbaar.
Hiertegenover het rijtuig nr 23249, eerste van de reeks, toekomstig nr 22201.





Scha'rbeek 19-6-81
(M. Thiry)

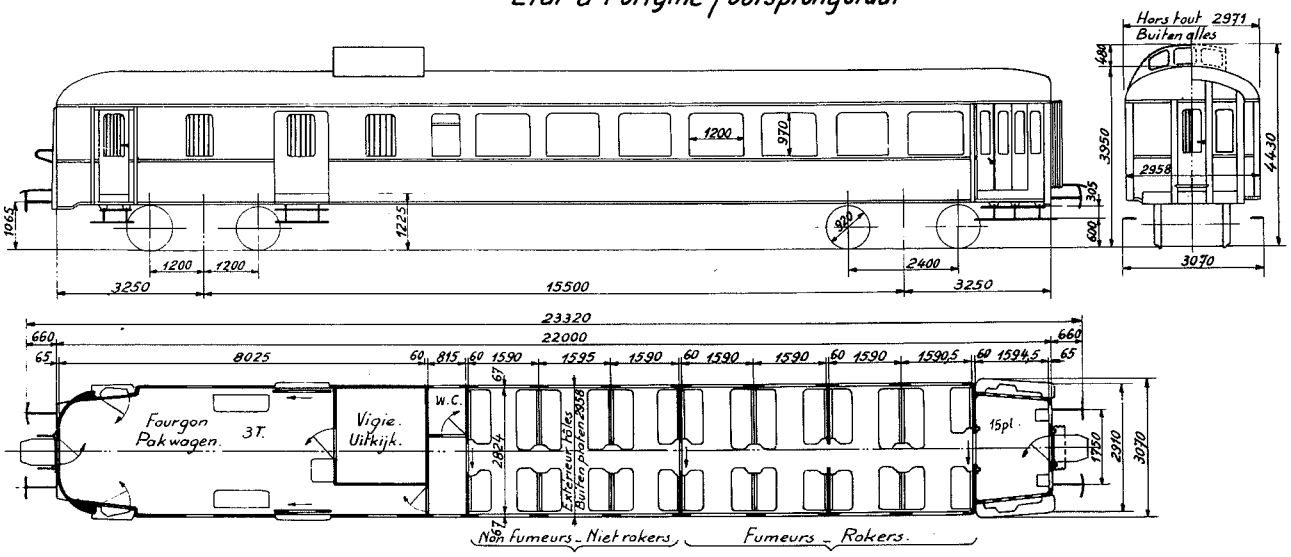
K2-B 22323, ex BR 22907

En 1965/67, les dix voitures qui dès l'origine avaient été dotées d'un compartiment snack-bar, ont rejoint l'effectif des 116 voitures de 2e classe, après réaménagement du compartiment snack en compartiment à voyageurs.

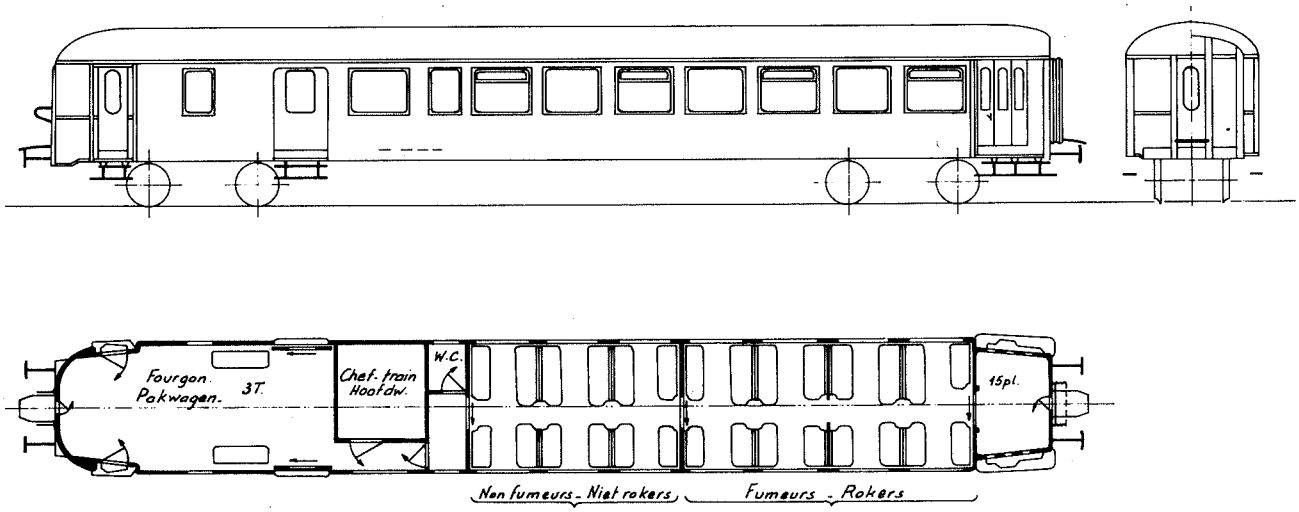
De 10 rijtuigen die met een snack-bar-afdeling gebouwd werden, werden in 1965/67 bij de 116 rijtuigen van 2de klasse gevoegd. De snack-bar-afdeling werd in reizigersafdeling omgebouwd.

K2 - B7D ex c7p

Etat à l'origine / Oorsprongstaat



Etat actuel / Huidige staat

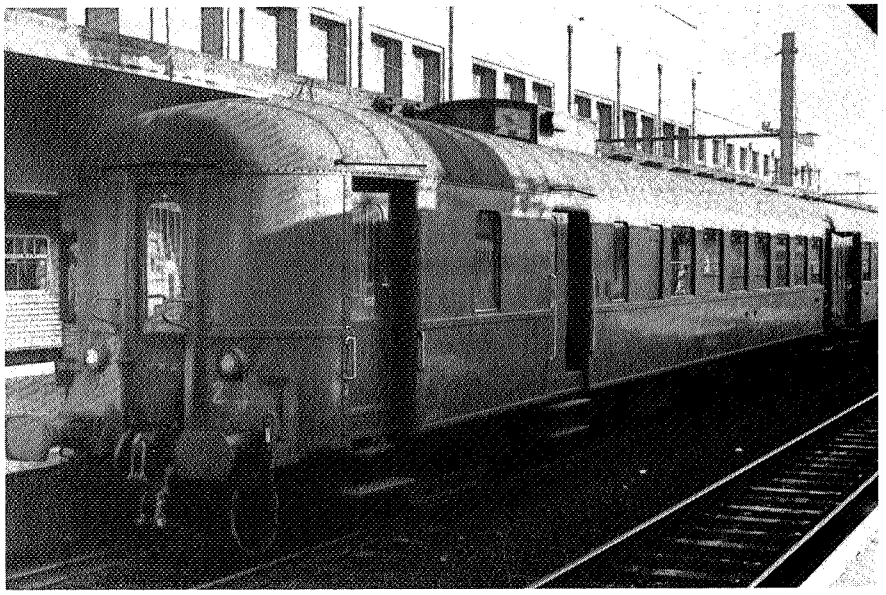


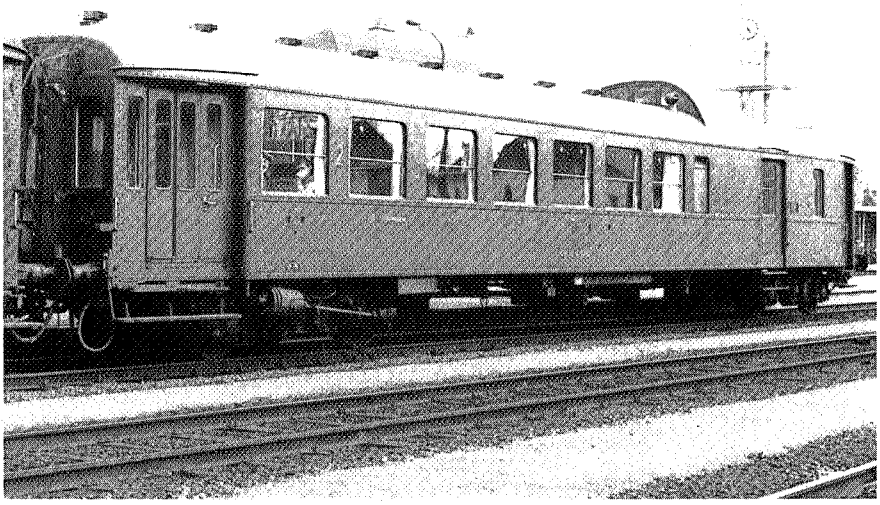
29201 → 29210	*N° SNCB* NMBS Nr	*N° UIC* UIC Nr	50 88 82 - 48 151 → 160
10	*EFFECTIF* EFFECTIEF	*VITESSE AUTOR.* TOEGEL. SNELHEID	140
33/43	*TARE/TONNAGE* TARRA/TONNENMAAT	*PL. ASSISES* ZITPLAATSEN	69
V + E3 R	*CHAUFFAGE* VERWARMING	*EQUIPEMENT* UITRUSTING	
15 (1)	*BOGIES TYPE* BOGIES TYPE	*ANNEE* BOUWJAAR	1953

(1) 29204 : bogies type 23.

Bru N 7-6-72
(P. Auguste)

K2-BD 29210



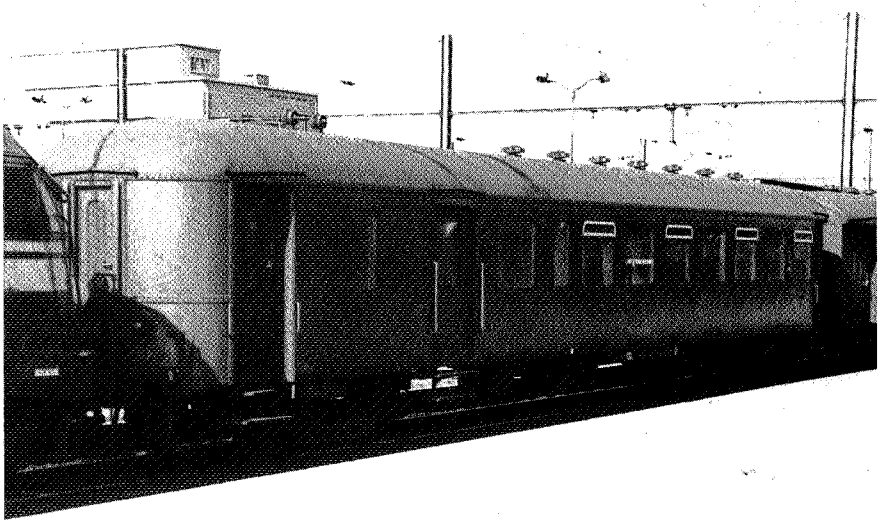


Ecaussinnes-Carrières
10-2-82
(M. Thiry)

K2-BD 29204

Seule unité avec bogies type 23.

Enig rijtuig met bogies type 23.



Scha'rbeek 13-4-84
(M. Thiry)

K2-BD 29206

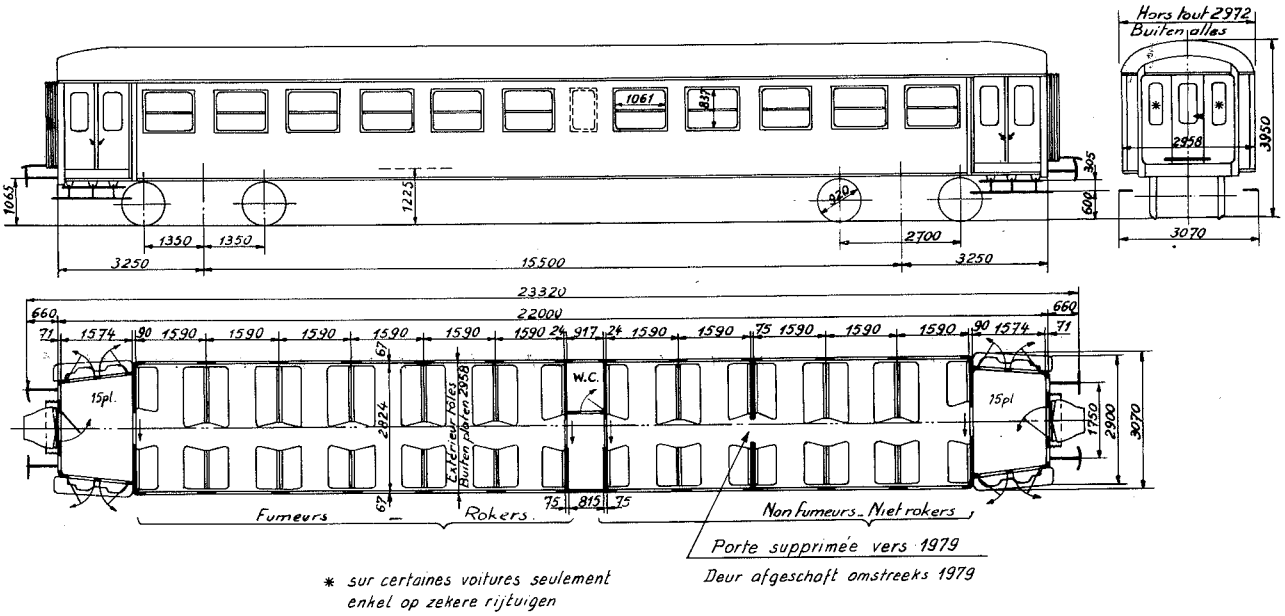
Vigie supprimée - Fenêtres modernisées.

Uitkijkpost weggenomen. Gemoderniseerde venster-openingen.

CONSTRUCTEUR — BOUWER	MISE EN SERVICE — INDIENST-STELLING	N° — Nr	MODIFICATIONS — WIJZIGINGEN	AMENAGEMENT 1956 et n° 1957 — INRICHTING 1956 en nr 1957	MODIFICATIONS — WIJZIGINGEN	N° UIC — Nr UIC	MISE HORS SERVICE — BUITEN-DIENST-STELLING	REMARQUES — OPMERKINGEN
1	2	3	4	5	6	7	8	9
K2-c11								
Enghien (Manage)	9- 7-53	23249		B11 22201		50 88 21 - 48 151-4		Bogies type 23
	16- 7-53	23250		B11 22202		152-2		
	16- 7-53	23251		B11 22203		153-0		
	29- 7-53	23252		B11 22204		154-8		
	29- 7-53	23253		B11 22205		155-5		
	12- 8-53	23254		B11 22206		156-3		
	27- 8-53	23255		B11 22207		157-1		
	2- 9-53	23256		B11 22208		158-9		
	9- 9-53	23257		B11 22209		159-7		
	9- 9-53	23258		B11 22210		160-5		
	17- 9-53	23259		B11 22211		161-3		
	17- 9-53	23260		B11 22212		162-1		
	24- 9-53	23261		B11 22213		163-9		
	1-10-53	23262		B11 22214		164-7		
	8-10-53	23263		B11 22215		165-4		
	8-10-53	23264		B11 22216		166-2		
	15-10-53	23265		B11 22217		167-0		
	15-10-53	23266		B11 22218		168-8		
	29-10-53	23267		B11 22219		169-6		
	29-10-53	23268		B11 22220		170-4		
	5-11-53	23269		B11 22221		171-2	22- 5-84	
	5-11-53	23270		B11 22222		172-0		
	12-11-53	23271		B11 22223		173-8		
	19-11-53	23272		B11 22224		174-6		
	19-11-53	23273		B11 22225		175-3		
AFB	17- 9-53	23274		B11 22226		176-1		
	24- 9-53	23275		B11 22227		177-9		
	1-10-53	23276		B11 22228		178-7		
	22-10-53	23277		B11 22229		179-5		
	22-10-53	23278		B11 22230		180-3		
	29-10-53	23279		B11 22231		181-1		
	29-10-53	23280		B11 22232		182-9		
	12-11-53	23281		B11 22233		183-7		
	12-11-53	23282		B11 22234		184-5		
	19-11-53	23283		B11 22235		185-2		
	23-11-53	23284		B11 22236		186-0		
	26-11-53	23285		B11 22237		187-8		
	26-11-53	23286		B11 22238		188-6		
	3-12-53	23287		B11 22239		189-4		
	3-12-53	23288		B11 22240		190-2		
	17-12-53	23289		B11 22241		191-0		
	17-12-53	23290		B11 22242		192-8		
	17-12-53	23291		B11 22243		193-6		
	7- 1-54	23292		B11 22244		194-4		
	7- 1-54	23293		B11 22245		195-1		
	7- 1-54	23294		B11 22246		196-9		
	7- 1-54	23295		B11 22247		197-7		
	7- 1-54	23296		B11 22248		198-5		
	7- 1-54	23297		B11 22249		199-3		
	7- 1-54	23298		B11 22250		200-9		
	9- 7-53	23299		B11 22251		201-7		
	16- 7-53	23300		B11 22252		202-5		
	16- 7-53	23301		B11 22253		203-3		
	12- 8-53	23302		B11 22254		204-1		
	27- 8-53	23303		B11 22255		205-8		
	27- 8-53	23304		B11 22256		206-6		
	2- 9-53	23305		B11 22257		207-4		
	2- 9-53	23306		B11 22258		208-2		
	2- 9-53	23307		B11 22259		209-0		
	9- 9-53	23308		B11 22260		210-8		
	9- 9-53	23309		B11 22261		211-6		
Baume & Marpent (Morlanwelz)	1-10-53	23310		B11 22262		212-4		
	17- 9-53	23311		B11 22263		213-2		
	8-10-53	23312		B11 22264		214-0		
	24- 9-53	23313		B11 22265		215-7		
	15-10-53	23314		B11 22266		216-5		
	8-10-53	23315		B11 22267		217-3		
	15-10-53	23316		B11 22268		218-1		
	15-10-53	23317		B11 22269		219-9		
	22-10-53	23318		B11 22270		220-7		
	22-10-53	23319		B11 22271		221-5		
	29-10-53	23320		B11 22272		222-3		
	5-11-53	23321		B11 22273		223-1		
	12-11-53	23322		B11 22274		224-9		
	12-11-53	23323		B11 22275		225-6		
	12-11-53	23324		B11 22276		226-4		
	29- 7-53	23325		B11 22277		227-2		
	12- 8-53	23326		B11 22278		228-0		
CCC	27- 8-53	23327		B11 22279		229-8		
	2- 9-53	23328		B11 22280		230-6		
	9- 9-53	23329		B11 22281		231-4		
	24- 9-53	23330		B11 22282		232-2		

CONSTRUCTEUR — BOUWER	MISE EN SERVICE — INDIENST-STELLING	N° — Nr	MODIFICATIONS — WIJZIGINGEN	AMENAGEMENT 1956 et n° 1957 — INRICHTING 1956 en nr 1957	MODIFICATIONS — WIJZIGINGEN	N° UIC — Nr UIC	MISE HORS SERVICE — BUITEN-DIENST-STELLING	REMARQUES — OPMERKINGEN
1	2	3	4	5	6	7	8	9
CCC	26- 9-53	23331		B11 22283		50 88 21 - 48 233-0		
	24- 9-53	23332		B11 22284		234-8		
	8-10-53	23333		B11 22285		235-5		
	8-10-53	23334		B11 22286		236-3		
	26-11-53	23335		B11 22287		237-1		
	29-10-53	23336		B11 22288		238-9		
	29-10-53	23337		B11 22289		239-7		
	12-11-53	23338		B11 22290		240-5		
	12-11-53	23339		B11 22291		241-3		
	19-11-53	23340		B11 22292		242-1		
	26-11-53	23341		B11 22293		243-9		
	26-11-53	23342		B11 22294		244-7		
	3-12-53	23343		B11 22295		245-4		
	3-12-53	23344		B11 22296		246-2		
	3-12-53	23345		B11 22297		247-0		
	17-12-53	23346		B11 22298		248-8		
	17-12-53	23347		B11 22299		249-6		
	17-12-53	23348		B11 22300		250-4		
La Dyle	15-10-53	23349		B11 22301		251-2		
	29- 7-53	23350		B11 22302		252-0		
	12- 8-53	23351		B11 22303		253-8		
	27- 8-53	23352		B11 22304		254-6		
	2- 9-53	23353		B11 22305		255-3		
	9- 9-53	23354		B11 22306		256-1		
	17- 9-53	23355		B11 22307		257-9		
	24- 9-53	23356		B11 22308		258-7		
	1-10-53	23357		B11 22309		259-5		
	8-10-53	23358		B11 22310		260-3		
	15-10-53	23359		B11 22311		261-1		
	22-10-53	23360		B11 22312		262-9		
	5-11-53	23361		B11 22313		263-7		
	5-11-53	23362		B11 22314		264-5		
	19-11-53	23363		B11 22315		265-2		
	19-11-53	23364		B11 22316		266-0		
K2-c10r								
Familleureux	27- 8-53	23901		B10R 22901	B11 22317 (1965)	50 88 21 - 48 267-8		
	9- 9-53	23902		B10R 22902	B11 22318 (1967)	268-6		
	1-10-53	23903		B10R 22903	B11 22319 (1965)	269-4		
	1-10-53	23904		B10R 22904	B11 22320 (1965)	270-2		
	22-10-53	23905		B10R 22905	B11 22321 (1966)	271-0		
	22-10-53	23906		B10R 22906	B11 22322 (1966)	272-8		
	5-11-53	23907		B10R 22907	B11 22323 (1966)	273-6		
	5-11-53	23908		B10R 22908	B11 22324 (1966)	274-4		
	25-11-53	23909		B10R 22909	B11 22325 (1966)	275-1		
	25-11-53	23910		B10R 22910	B11 22326 (1966)	276-9		
K2-c7p								
Braine-le-Comte	9- 7-53	42352	c7p 27128 (1954)	B7D 29201		50 88 82 - 48 151-0		Bogies type 23 — Vigie supprimée / Uitkijkpost weggenomen (1983)
	16- 7-53	42353	c7p 27129 (1954)	B7D 29202		152-8		
	16- 7-53	42354	c7p 27130 (1954)	B7D 29203		153-6		
	29- 7-53	42355	c7p 27131 (1954)	B7D 29204		154-4		
	12- 8-53	42356	c7p 27132 (1954)	B7D 29205		155-1		
	27- 8-53	42357	c7p 27133 (1954)	B7D 29206		156-9		
	2- 9-53	42358	c7p 27134 (1954)	B7D 29207		157-7		
	17- 9-53	42359	c7p 27135 (1954)	B7D 29208		158-5		
	24- 9-53	42360	c7p 27136 (1954)	B7D 29209		159-3		
	1-10-53	42361	c7p 27137 (1954)	B7D 29210		160-1		

K3 - B11 ex c11*



* *sur certaines voitures seulement*
enkel op zekere rijtuigen

Voiture K3 de 2e classe, peu de temps après sa mise en service. Elle porte une immatriculation de 3e classe (23377) à laquelle elle était destinée. On sait en effet que c'est en 1956 que le régime des 3 classes fut aboli. Future 22413.

K3-rijtuig, 2de klasse, korte tijd na zijn indienststelling. Het draagt het nummer van 3de klasse voor dewelke het bestemd was. Men weet namelijk dat in 1956 het regime 3 klassen werd afgeschaft. Toekomstig nummer 22413.

(*SNCB*/NMBS).

22401 → 22500	*N° SNCB* NMBS Nr	*N° UIC* UIC Nr	50 88 21 - 48 300 → 399
98	*EFFECTIF* EFFECTIEF	*VITESSE AUTOR.* TOEGEL. SNELHEID	140
36/47	*TARE/TONNAGE* TARRA/TONNENMAAT	*PL. ASSISES* ZITPLAATSEN	108
V + E3 R	*CHAUFFAGE* VERWARMING	*EQUIPEMENT* UITRUSTING	
22 (1)	*BOGIES TYPE* BOGIES TYPE	*ANNEE* BOUWJAAR	1956 → 1958

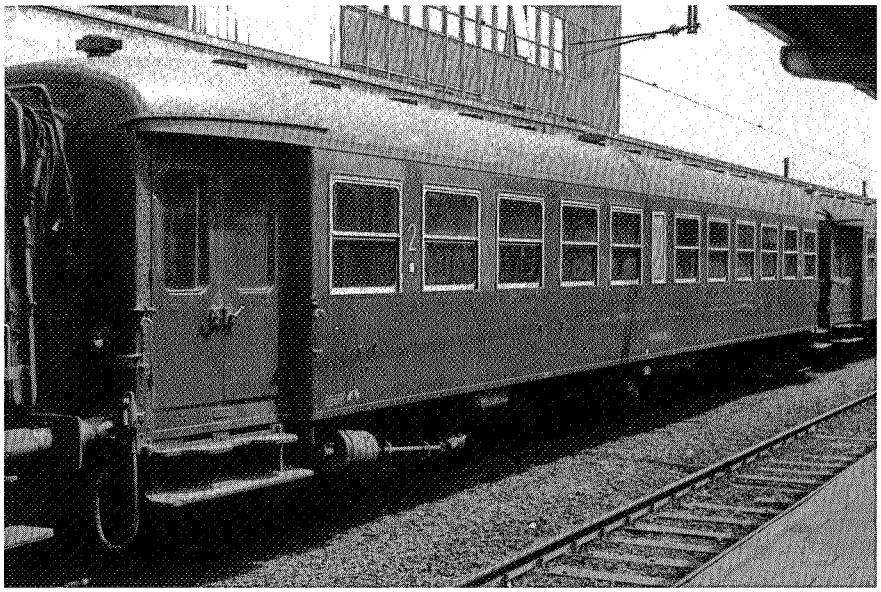
(1) *2 unités sur bogies type 23 (22437 - 22453).*
2 eenheden met bogies type 23 (22437 - 22453).

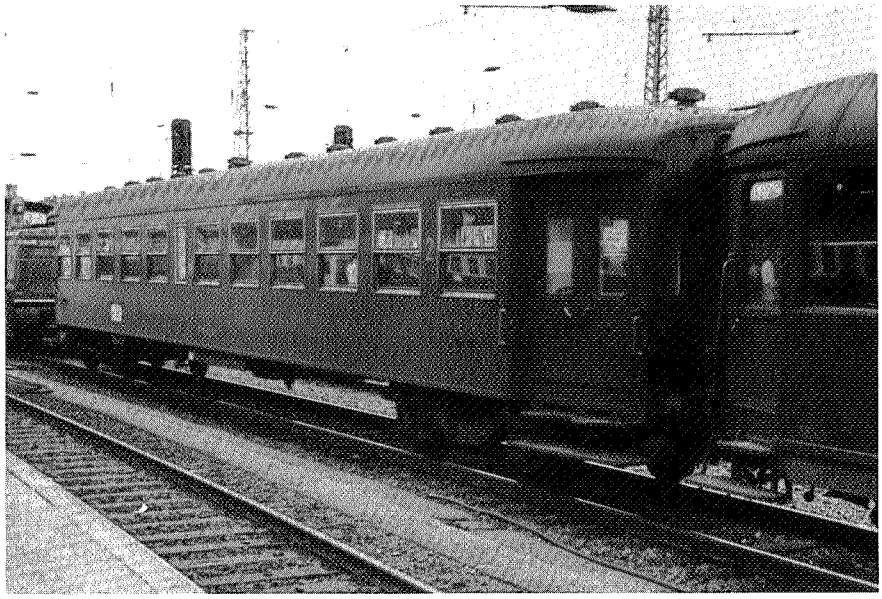
* *classées c11 à l'époque de leur construction. N'ont jamais été exploitées en tant que voitures de 3e classe par suite de la restructuration de 1956.*
op het ogenblik van hun constructie gerangschikt als c11. Werden nooit als 3de klasse uitgebaat tengevolge van de herstrukturering van 1956.

Liège-Guillemins 27-6-84
(G. Close)

K3-B 22417

De kasten van deze rijtuigen werden door de dienst M van de NMBS ontworpen en door de CW Mechelen volledig gebouwd terwijl de bogies type Schlieren door CW Salzinnes werden gebouwd.
Een verwezenlijking volledig op het aktief van onze nationale maatschappij ...





Aachen Hbf (DB) 26-8-77
(M. Thiry)

K3-B 22437

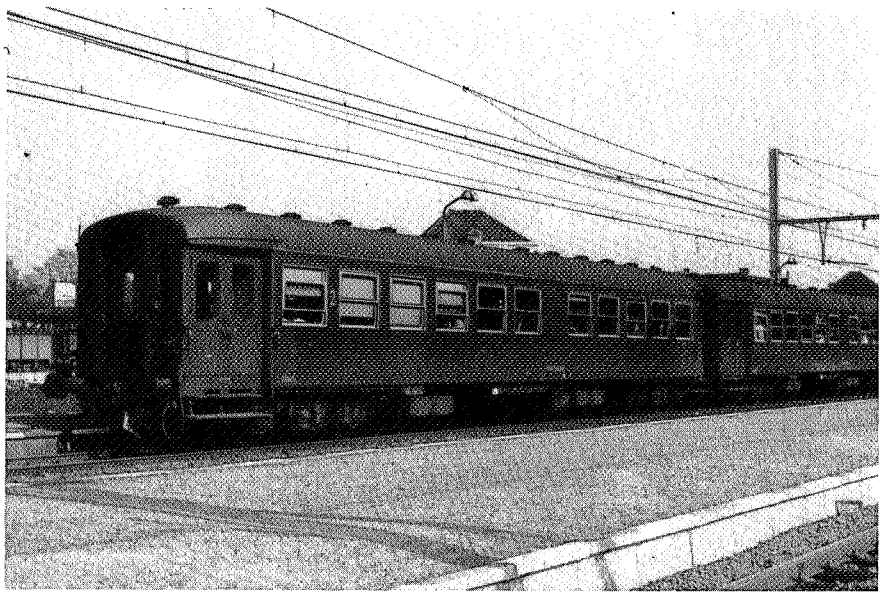
De 1974 à 1978, cette voiture était munie de bogies 24bis (photo). Depuis, elle a reçu des bogies type 23, identiques à ceux des voitures M2.

Van 1974 tot 1978, was dit rijtuig uitgerust met bogies 24bis (foto). Sindsdien heeft het bogies type 23, identiek aan deze van de rijtuigen M2.

Ecaussinnes-Carrières
10-4-81
(M. Thiry)

K3-B 22460

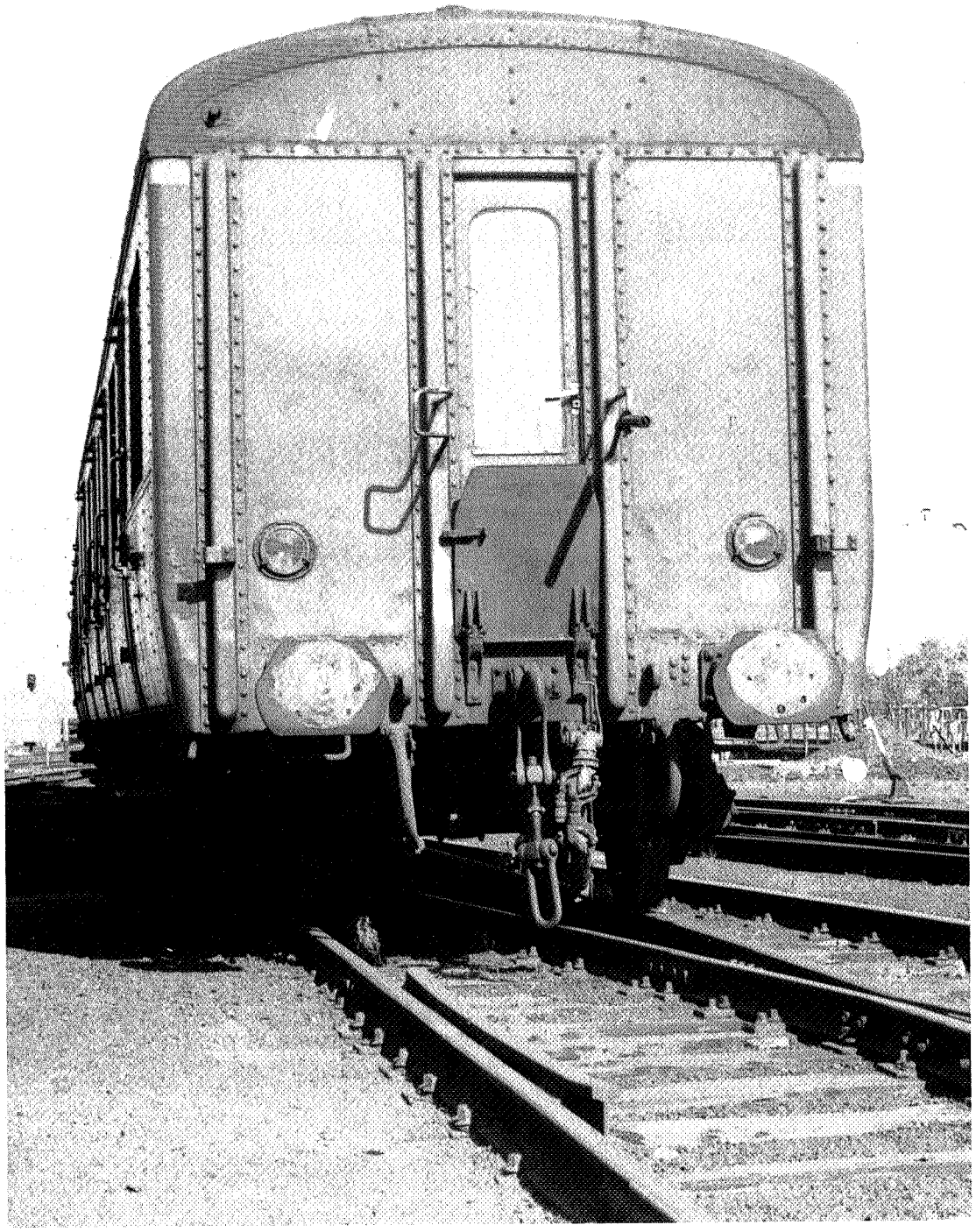
Etudiées par le service M de la SNCB, les caisses des voitures K3 ont été construites à l'Atelier Central de Mechelen, tandis que les bogies Schlieren l'étaient à celui de Salzinnes. Une réalisation entièrement à l'actif de notre société nationale ...



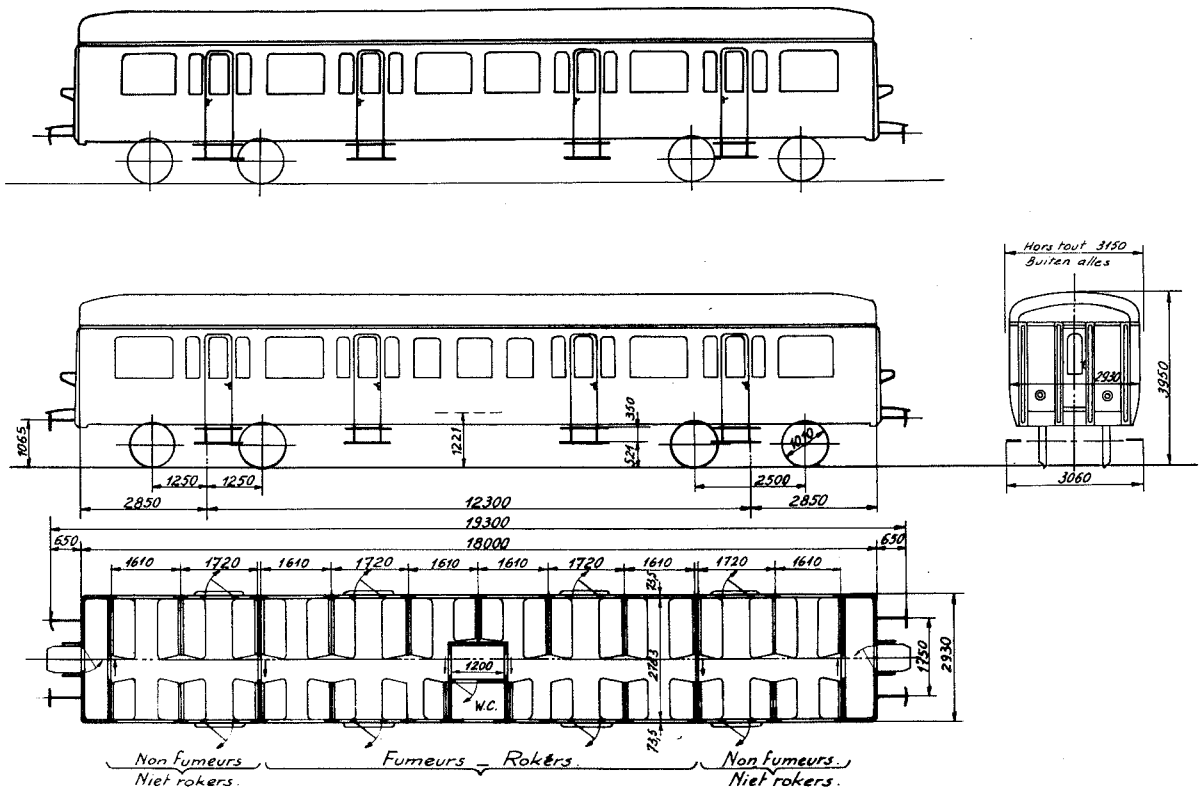
CONSTRUCTEUR — BOUWER	MISE EN SERVICE — INDIENST-STELLING	N° — Nr	MODIFICATIONS — WIJZIGINGEN	AMENAGEMENT 1956 et n° 1957 — INRICHTING 1956 en nr 1957	MODIFICATIONS — WIJZIGINGEN	N° UIC — Nr UIC	MISE HORS SERVICE — BUITEN-DIENST-STELLING	REMARQUES — OPMERKINGEN
1	2	3	4	5	6	7	8	9
K3-c11								
CW Mechelen	31-10-56	23365		B11 22401		50 88 21 - 48 300-7		
	31-12-56	23366		B11 22402		301-5		
	27-12-56	23367		B11 22403		302-3		
	27-12-56	23368		B11 22404		303-1		
	1- 2-57	23369		B11 22405		304-9		
	1- 2-57	23370		B11 22406		305-6		
	1- 2-57	23371		B11 22407		306-4		
	1- 2-57	23372		B11 22408		307-2		
	1- 2-57	23373		B11 22409		308-0		
	1- 2-57	23374		B11 22410		309-8		
	1- 2-57	23375		B11 22411		310-6		
	6- 4-57	23376		B11 22412		311-4		
	1- 4-57	23377		B11 22413		312-2		
	1- 4-57	23378		B11 22414		313-0		
	1- 4-57	23379		B11 22415		314-8		
	1- 4-57	23380		B11 22416		315-5		
	1- 4-57	23381		B11 22417		316-3		
	1- 4-57	23382		B11 22418		317-1		
	1- 4-57	23383		B11 22419		318-9		
	6- 4-57	23384		B11 22420		319-7		
	6- 4-57	23385		B11 22421		320-5		
	6- 4-57	23386		B11 22422		321-3		
	6- 4-57	23387		B11 22423		322-1		
	6- 4-57	23388		B11 22424		323-9		
	6- 4-57	23389		B11 22425		324-7		
	19- 4-57	23390		B11 22426		325-4		
	19- 4-57	23391		B11 22427		326-2		
	19- 4-57	23392		B11 22428		327-0		
	19- 4-57	23393		B11 22429		328-8		
	19- 4-57	23394		B11 22430		329-6		
	19- 4-57	23395		B11 22431		830-4		
	31- 5-57	23396		B11 22432		331-2		
	31- 5-57	23397		B11 22433		332-0		
	31- 5-57	23398		B11 22434		333-8		
	31- 5-57	23399		B11 22435		334-6		
	31- 5-57	23400		B11 22436		335-3		
	27- 6-57	23401		B11 22437		336-1		Bogies type 23
	27- 6-57	23402		B11 22438		337-9		
	27- 6-57	23403		B11 22439		338-7		
	27- 6-57	23404		B11 22440		339-5		
	27- 6-57	23405		B11 22441		340-3		
	27- 6-57	23406		B11 22442		341-1		
	9- 7-57	23407		B11 22443		342-9		
	9- 7-57	23408		B11 22444		343-7		
	9- 7-57	23409		B11 22445		344-5		
	9- 7-57	23410		B11 22446		345-2		
	13- 8-57	23411		B11 22447		346-0		
	13- 8-57	23412		B11 22448		347-8		
	13- 8-57	23413		B11 22449		348-6		
	13- 8-57	23414		B11 22450		349-4		
	13- 8-57	23415		B11 22451		350-2		
	3- 9-57	23416		B11 22452		351-0		
	3- 9-57	23417		B11 22453		352-8		Bogies type 23
	3- 9-57	23418		B11 22454		353-6	28-10-82	
	3- 9-57	23419		B11 22455		354-4		
	26- 9-57	23420		B11 22456		355-1		
	26- 9-57	23421		B11 22457		356-9		
	26- 9-57	23422		B11 22458		357-7		
	26- 9-57	23423		B11 22459		358-5		
	26- 9-57	23424		B11 22460		359-3		
	26- 9-57	23425		B11 22461		360-1		
	26- 9-57	23426		B11 22462		361-9		
	22-10-57	23427		B11 22463		362-7	28-10-82	
	22-10-57	23428		B11 22464		363-5		
	22-10-57	23429		B11 22465		364-3		
	22-10-57	23430		B11 22466		365-0		
	22-10-57	23431		B11 22467		366-8		
	20-11-57	23432		B11 22468		367-6		
	20-11-57	23433		B11 22469		368-4		
	20-11-57	23434		B11 22470		369-2		
	20-11-57	23435		B11 22471		370-0		
	20-11-57	23436		B11 22472		371-8		
	20-11-57	23437		B11 22473		372-6		
	16-12-57	23438		B11 22474		373-4		
	16-12-57	23439		B11 22475		374-2		
	16-12-57	23440		B11 22476		375-9		
	16-12-57	23441		B11 22477		376-7		
	16-12-57	23442		B11 22478		377-5		
	16-12-57	23443		B11 22479		378-3		
	21- 1-58	23444		B11 22480		379-1		
	21- 1-58	23445		B11 22481		380-9		
	21- 1-58	23446		B11 22482		381-7		

CONSTRUCTEUR — BOUWER	MISE EN SERVICE — INDIENST-STELLING	N° — Nr	MODIFICATIONS — WIJZIGINGEN	AMENAGEMENT 1956 et n° 1957 — INRICHTING 1956 en nr 1957	MODIFICATIONS — WIJZIGINGEN	N° UIC — Nr UIC	MISE HORS SERVICE — BUITEN-DIENST-STELLING	REMARQUES — OPMERKINGEN
1	2	3	4	5	6	7	8	9
CW Mechelen	21- 1-58	23447		B11 22483		382-5		
	21- 1-58	23448		B11 22484		383-3		
	21- 1-58	23449		B11 22485		384-1		
	7- 2-58	23450		B11 22486		385-8		
	7- 2-58	23451		B11 22487		386-6		
	7- 2-58	23452		B11 22488		387-4		
	7- 2-58	23453		B11 22489		388-2		
	7- 2-58	23454		B11 22490		389-0		
	21- 3-58	23455		B11 22491		390-8		
	21- 3-58	23456		B11 22492		391-6		
	21- 3-58	23457		B11 22493		392-4		
	21- 3-58	23458		B11 22494		393-2		
	21- 3-58	23459		B11 22495		394-0		
	21- 3-58	23460		B11 22496		395-7		
	21- 3-58	23461		B11 22497		396-5		
	21- 3-58	23462		B11 22498		397-3		
	21- 3-58	23463		B11 22499		398-1		
	2- 4-58	23464		B11 22500		399-9		

Ecaussinnes-Carrières 10-4-81 (M. Thiry)



(M. Thiry)



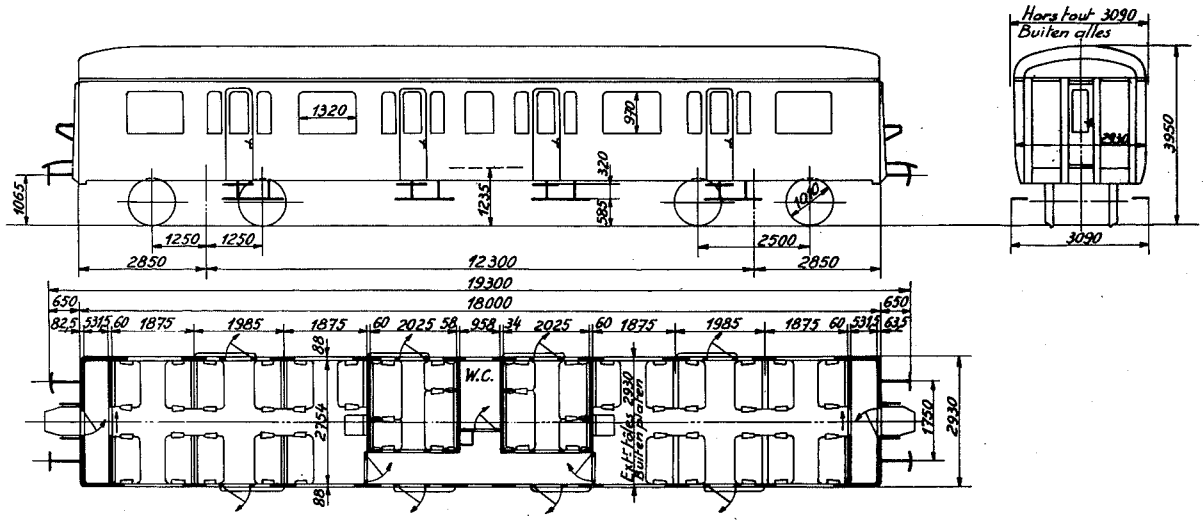
Préalablement à la mise en chantier de la série des voitures type L, la SNCB en avait fait construire deux prototypes, numérotés respectivement 42001 et 42002 à l'origine, puis 33001 et 33002 fin 1932. Le premier, avec WC central, est illustré par le schéma ci-dessus. Il disparut au cours de la guerre 40-45. C'est la disposition intérieure du second qui servit de base à la construction de la série des voitures de 3e classe (c10). Il fut immatriculé 32001 en 1957.

Vooraleer met de bouw van de rijtuigen type L te beginnen, liet de NMBS eerst 2 protoypes maken; oorspronkelijk 42001 en 42002 genummerd, daarna eind 1932, 33001 en 33002. Het eerste, met centrale WC, is afgebeeld op het schema hierboven. Dit rijtuig verdween tijdens de oorlog 40-45.
Het is de binnenopstelling van het 2de rijtuig die als basis diende voor de bouw van de reeks van rijtuigen 3de klasse (c10). In 1957 kregen ze het nummer 32001.

33001• (1)	*N° SNCB* NMBS Nr	*N° UIC* UIC Nr	—
—	*EFFECTIF* EFFECTIEF	*VITESSE AUTOR.* TOEGEL. SNELHEID	
	TARE/TONNAGE TARRA/TONNENMAAT	*PL. ASSISES* ZITPLAATSEN	94
V	*CHAUFFAGE* VERWARMING	*EQUIPEMENT* UITRUSTING	
6	*BOGIES TYPE* BOGIES TYPE	*ANNEE* BOUWJAAR	1932

(1) *Ce numéro fut à nouveau attribué, en 1964, à une voiture mixte AB•.*
Dit nummer werd in 1964 terug toegekend aan een rijtuig AB•.

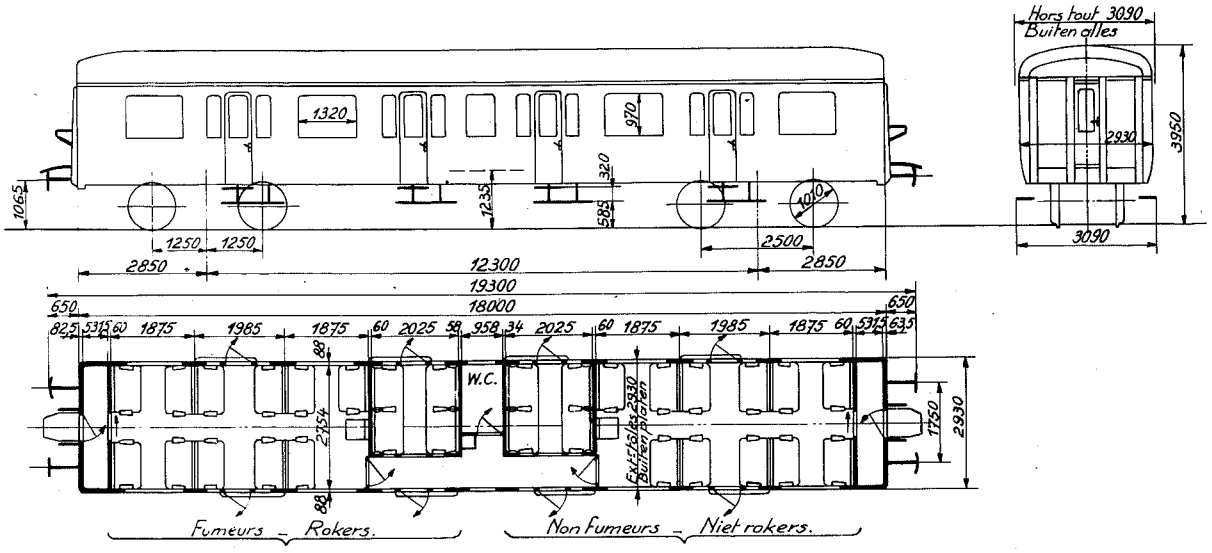
L - A8 ex a2b6



Voiture L-a2b6 n° 30026. Elle ne survivra pas aux destructions de 40-45. *(SNCB/NMBS).*
Rijtuig L-a2b6 nr 30026. Overleefde de vernielingen niet van 40-45.

31001 → 31035	*N° SNCB* NMBS Nr	*N° UIC* UIC Nr	— (2)
—	*EFFECTIF* EFFECTIEF	*VITESSE AUTOR.* TOEGEL. SNELHEID	120
39/45	*TARE/TONNAGE* TARRA/TONNENMAAT	*PL. ASSISES* ZITPLAATSEN	56 + 2
V	*CHAUFFAGE* VERWARMING	*EQUIPEMENT* UITRUSTING	
4 (1)	*BOGIES TYPE* BOGIES TYPE	*ANNEE* BOUWJAAR	1933 → 1934

(1) *Certaines unités avaient des bogies types 3 - 8 - 12.*
Enkele rijtuigen waren met bogies types 3 - 8 - 12 uitgerust.
(2) *Cette série était entièrement convertie (A4B4 et B8) lors de l'application de la numérotation UIC.*
Deze reeks werd volledig veranderd (A4B4 en B8) bij toepassing van de UIC-nummering.

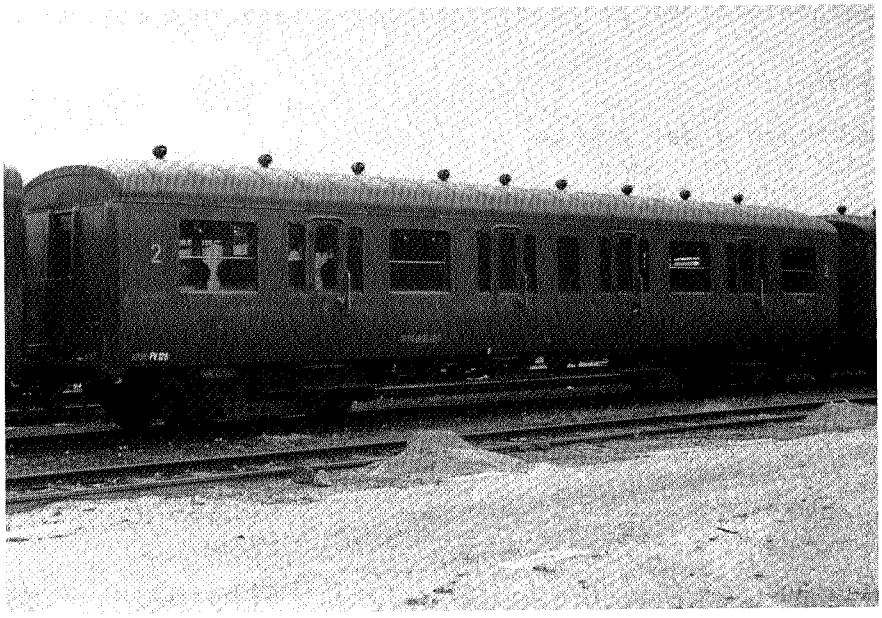


Muizen 9-10-77
(M. Thiry)

L-B 32515

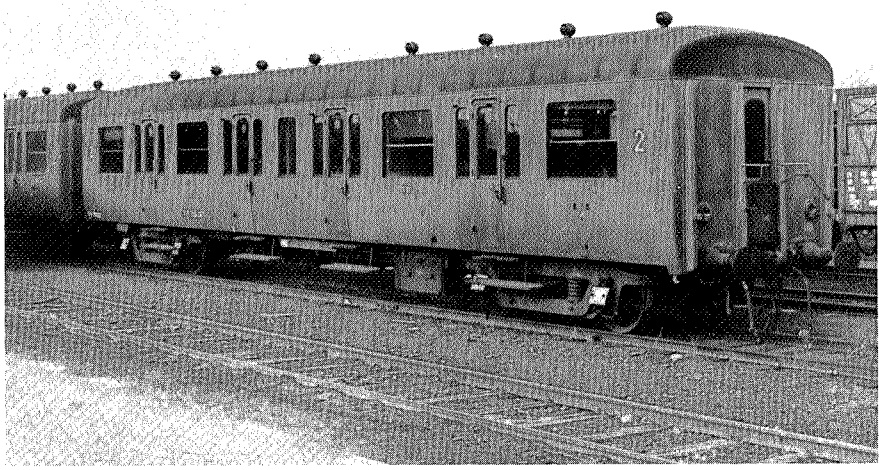
La marque blanche PV 128 apposée à la suite du n° SNCB atteste que le sort de ce véhicule est désormais scellé : il sera la proie du chalumeau destructeur.

Het witte merkteken PV128 na het NMBS-nummer bevestigt dat de toekomst van dit rijtuig bezegeld is; het zal de prooi worden van de vernietigende steekvlam.



32501 → 32515	*N° SNCB* NMBS Nr	*N° UIC* UIC Nr	50 88 28 - 26 401 → 415
—	*EFFECTIF* EFFECTIEF	*VITESSE AUTOR.* TOEGEL. SNELHEID	120
39/45	*TARE/TONNAGE* TARRA/TONNENMAAT	*PL. ASSISES* ZITPLAATSEN	60 + 2
V	*CHAUFFAGE* VERWARMING	*EQUIPEMENT* UITRUSTING	
4 (1)	*BOGIES TYPE* BOGIES TYPE	*ANNEE* BOUWJAAR	1933

(1) *En 1974, une unité avait des bogies type 3* / een rijtuig was met bogies type 3 uitgerust.
une unité avait des bogies type 8 / een rijtuig was met bogies type 8 uitgerust.



Muizen 11-11-79
(M. Thiry)

L-B 32509

Issue du déclassement de certaines unités a2b6, cette voiture a, elle aussi, terminé sa carrière.

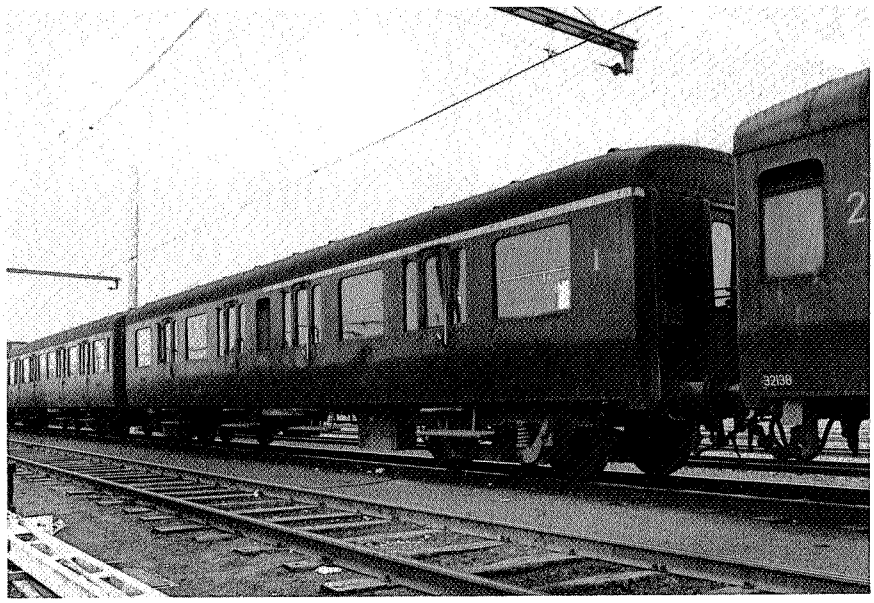
Afstammend uit de afkeuring van sommige rijtuigen a2b6, heeft ook dit rijtuig zijn loopbaan beëindigd.

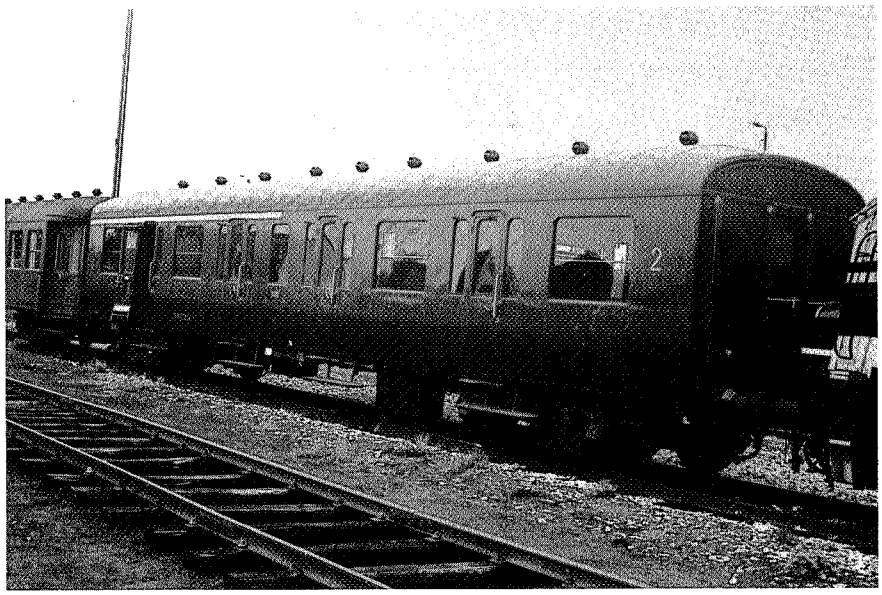
L-AB

Autre forme de déclassement de la même série.
Ici une mixte 1e/2e immatriculée dans la série 33001 à 33020.
Bogies type 3

(*SNCB*/NMBS)

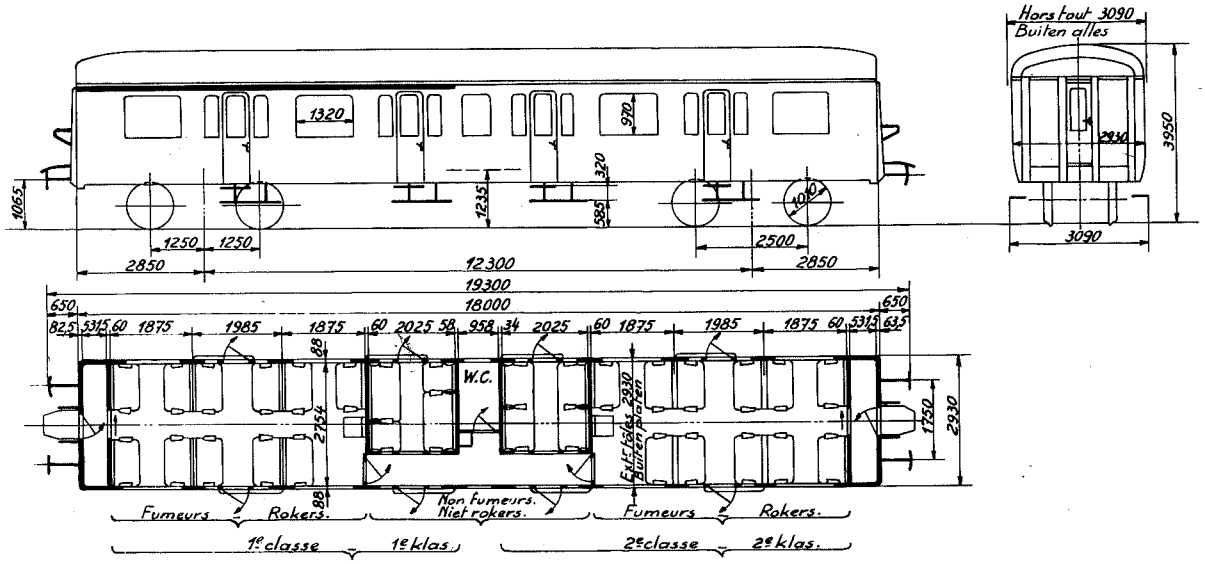
Andere vorm van afkeuring van dezelfde reeks. Hier een gemengd rijtuig 1ste/2de klasse ingeschreven in de reeks 33001 tot 33020.
Bogies type 3.





Mariembourg 26-9-82
(P. Auguste)

L-AB 33002



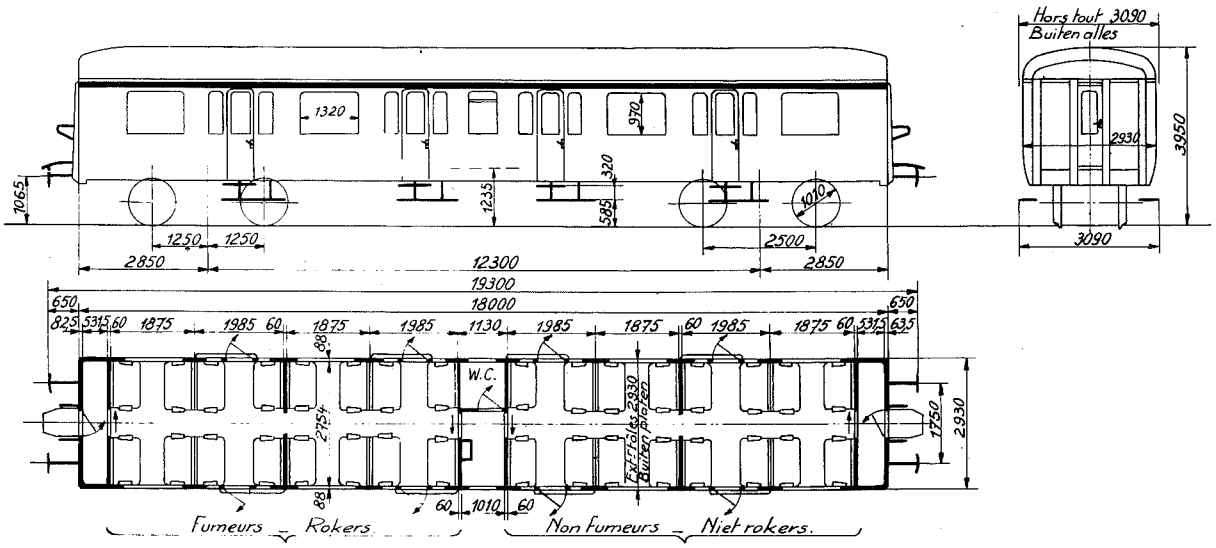
Flémalle-Haute 30-4-68
(P. Auguste)

L-AB 33017

33001 → 33020	*N° SNCB* NMBS Nr	*N° UIC* UIC Nr	50 88 37 - 26 401 → 420
2	*EFFECTIF* EFFECTIEF	*VITESSE AUTOR.* TOEGEL. SNELHEID	120
39/45	*TARE/TONNAGE* TARRA/TONNENMAAT	*PL. ASSISES* ZITPLAATSEN	28 + 1 / 30 + 1
V	*CHAUFFAGE* VERWARMING	*EQUIPEMENT* UITRUSTING	
4 (1)	*BOGIES TYPE* BOGIES TYPE	*ANNEE* BOUWJAAR	1934

(1) *En 1974, 4 unités étaient munies de bogies type 3* / 4 rijtuigen waren met bogies type 3 uitgerust.
Au 31-12-82, 1 unité sur bogies type 3 / een rijtuig met bogies type 3 (33002).
1 unité sur bogies type 4 / een rijtuig met bogies type 4 (33006).

L - A8 ex b8 (1)



Liège-Guillemins
29-7-68
(P. Auguste)

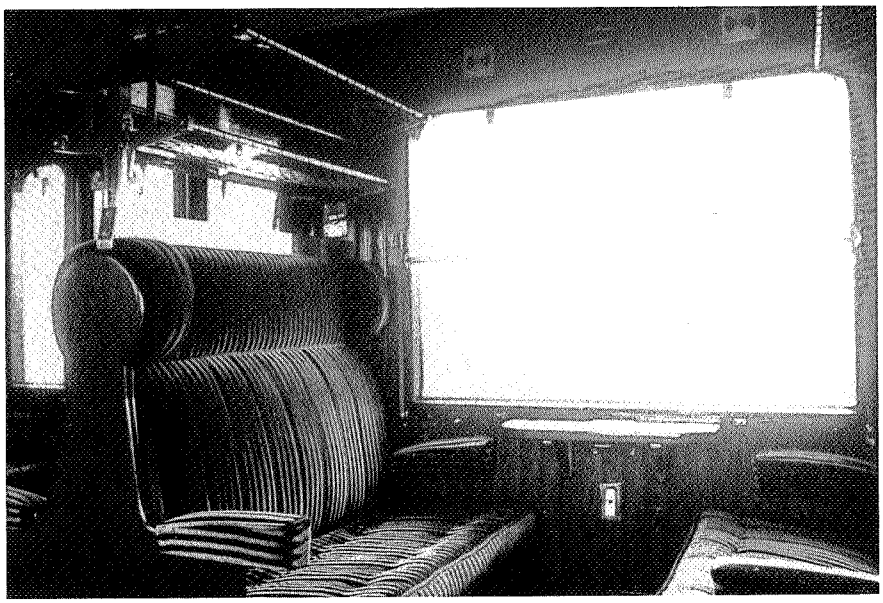
L-A 31106

31101 → 31113 31114 → 31117 (1)	*N° SNCB* NMBS Nr	*N° UIC* UIC Nr	50 88 18 - 26 401 → 413 50 88 18 - 26 414 → 417 (1)
2	*EFFECTIF* EFFECTIEF	*VITESSE AUTOR.* TOEGEL. SNELHEID	120
38/45	*TARE/TONNAGE* TARRA/TONNENMAAT	*PL. ASSISES* ZITPLAATSEN	64
V	*CHAUFFAGE* VERWARMING	*EQUIPEMENT* UITRUSTING	
4 (2)	*BOGIES TYPE* BOGIES TYPE	*ANNEE* BOUWJAAR	1935 (1)

(1) *Ex a2b6• (4 unités /* eenheden).
Transformation en / wijziging in 1950 → 1952.
(2) *En 1974, une unité avait des bogies type 3 /* een rijtuig was met bogies type 3 uitgerust.
une unité avait des bogies type 8 / een rijtuig was met bogies type 8 uitgerust.
une unité avait des bogies type 12 / een rijtuig was met bogies type 12 uitgerust.

Gent-S.-Pieters 13-2-83
(M. Thiry)

L-A 31113



Les dossiers hauts avec appuis-tête, surmontés de porte-colis transversaux, apportaient une note intime aux compartiments des voitures type L de 1e classe.

De hoge rugsteunen met kopsteunen en daarboven het transversale bagagerek gaf een intieme indruk aan de afdelingen van het rijtuig type L.

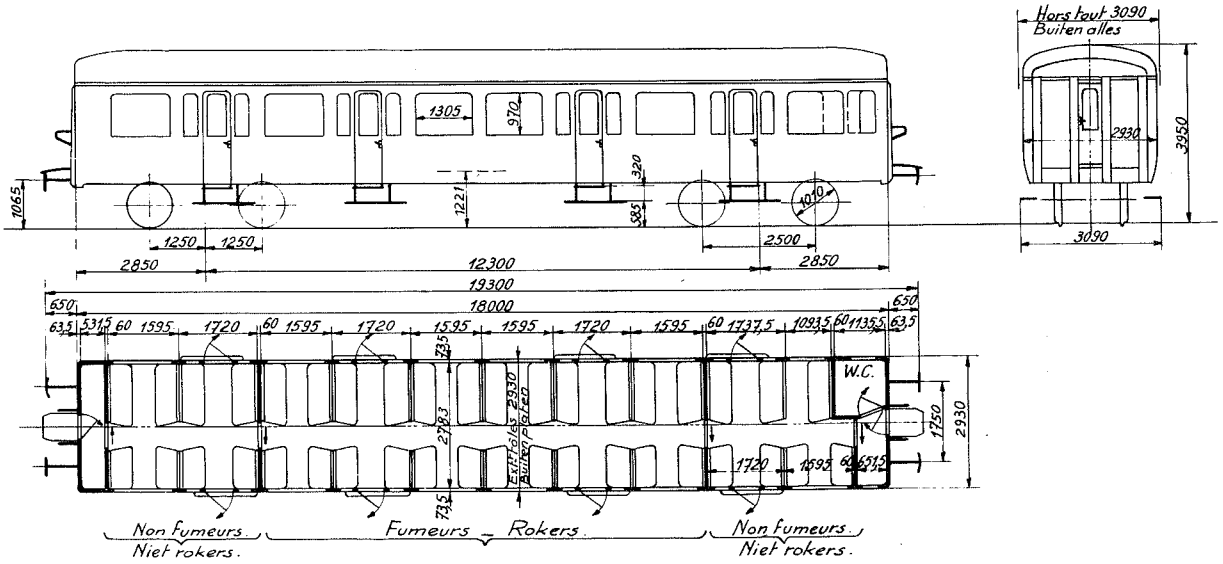
(G. Close)

Gent-S.-Pieters 13-2-83
(M. Thiry)

L-A 31107

Sur cette voiture, les aérateurs Torpedo ont été remplacés par des Schepens.

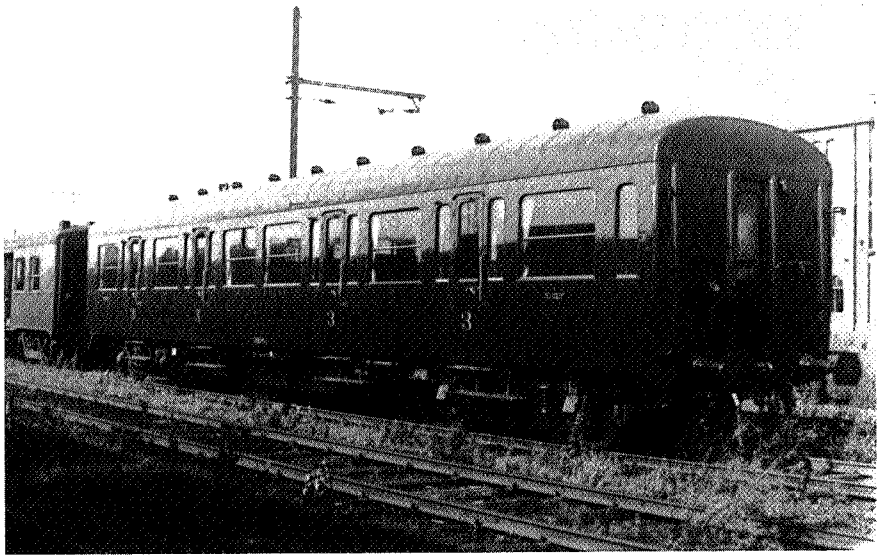
Op dit rijtuig werden de ventilatoren Torpedo vervangen door ventilatoren Schepens.



Scha'rbeek 16-8-51
(ARBAC)

Voiture L à 10 compartiments de 3e classe, n° 33083, future 32074.
Elle fut mise en service en septembre 1934; son déclassement a été décidé par procès-verbal de la Commission de réforme de la SNCB en date du 12 août 1981. Elle semble cependant conservée pour le futur musée des chemins de fer.

L-rijtuig met 10 afdelingen 3de klasse, nr 33083, toekomstig 32074. In dienst gesteld in september 1934, werd zijn buitendienststelling beslist bij proces-verbaal door de hervormingscommissie van de NMBS op datum van 12-8-81. Het blijft echter bewaard voor het toekomstig spoorwegmuseum.



32001 → 32174 (1)	*N° SNCB* NMBS Nr	*N° UIC* UIC Nr	50 88 20 - 26 401 → 574
7	*EFFECTIF* EFFECTIEF	*VITESSE AUTOR.* TOEGEL. SNELHEID	120
37/47	*TARE/TONNAGE* TARRA/TONNENMAAT	*PL. ASSISES* ZITPLAATSEN	97
V	*CHAUFFAGE* VERWARMING	*EQUIPEMENT* UITRUSTING	
4 (2)	*BOGIES TYPE* BOGIES TYPE	*ANNEE* BOUWJAAR	1933 → 1935 (1)

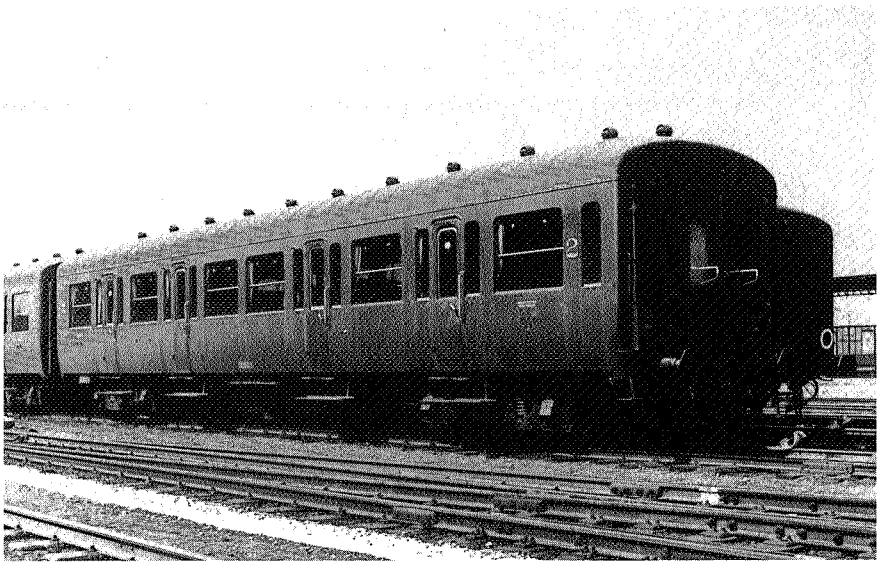
(1) 32001 : proto ex 33002 c10 (1932)•.

(2)

Bogies type	1969	1974	31-12-82
3	6	6	—
4	157	153	7
5	1	—	—
8	10	6	—
12	—	2	—

L-B 32143

(*SNCB*/NMBS)



Scha'rbeek 4-10-75
(M. Thiry)

L-B 32136

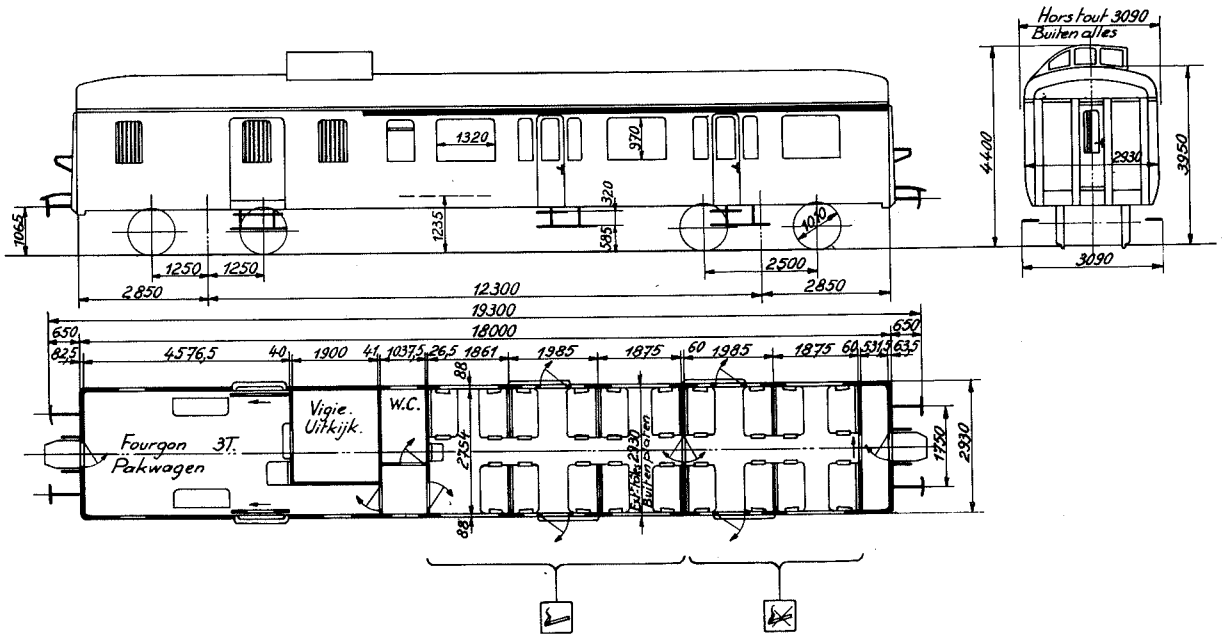
Les voitures type L sont équipées de ventilateurs aspirants Torpédo, à raison d'un par compartiment.
La vitesse de circulation crée une dépression au sein de l'appareil, mise à profit pour évacuer l'air vicié qui se concentre au plafond des compartiments.

De rijtuigen type L zijn uitgerust met aanzuigventilatoren «Torpédo», één per afdeling. De verkeersnelheid ontwikkelt een onderdruk in het toestel, die de verontreinigde lucht, geconcentreerd aan de zoldering van de afdelingen, afvoert.

On ne peut s'empêcher de comparer le confort très spartiate de cet intérieur de voiture type L de 2e classe à celui de nos voitures modernes M2 et M4.

Men kan er niet aan weerstaan de vergelijking te merken tussen het zeer spartiaanse comfort van een rijtuig type L van 2de klasse en dit van onze moderne rijtuigen M2 en M4.
(G. Close).

L - A5D ex b5p



Scha'rbeek 16-8-51
(ARBAC)

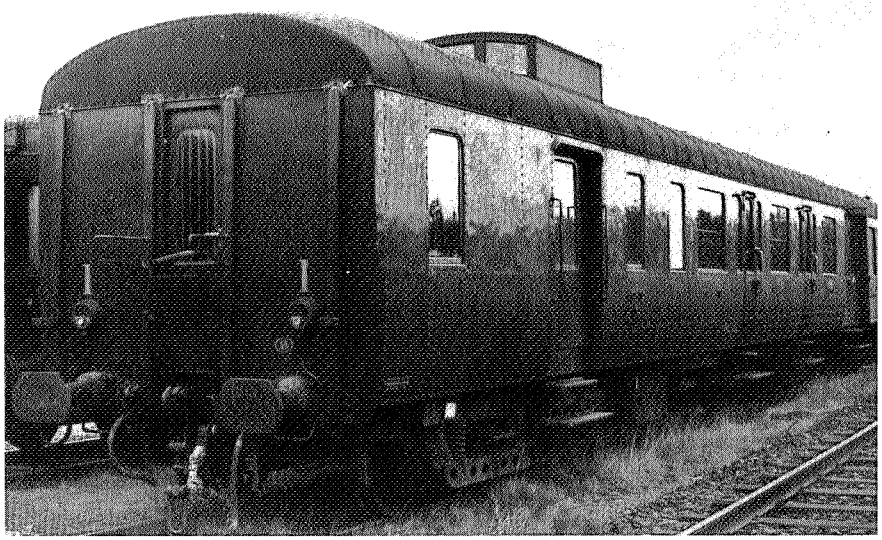
*L-bp 43220 (immatriculation première/*eerste nummering)

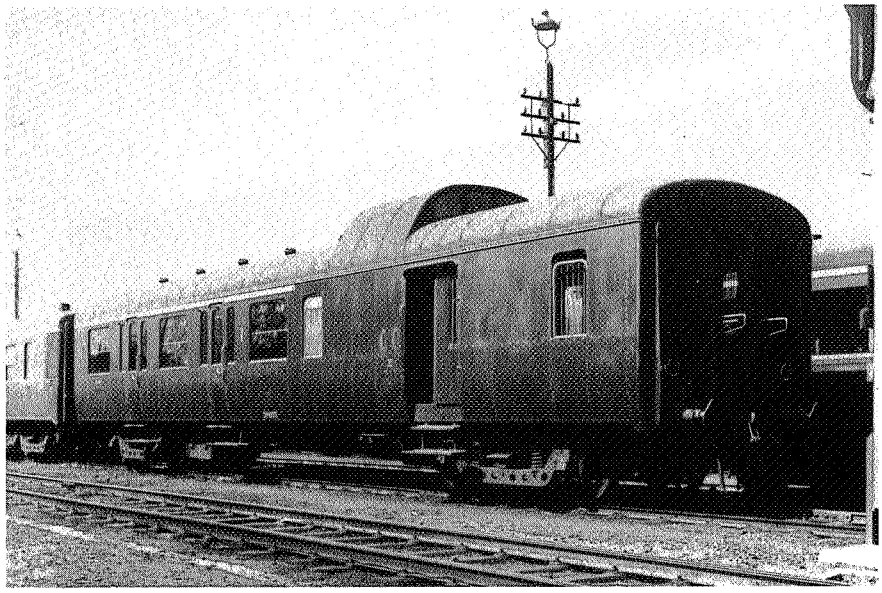
Future AD 38016
Toekomstige AD 38016

38001 → 38016	*N° SNCB* NMBS Nr	*N° UIC* UIC Nr	50 88 81 - 26 401 → 416
2	*EFFECTIF* EFFECTIEF	*VITESSE AUTOR.* TOEGEL. SNELHEID	120
36/44	*TARE/TONNAGE* TARRA/TONNENMAAT	*Pl. ASSISES* ZITPLAATSEN	38 + 1
V	*CHAUFFAGE* VERWARMING	*EQUIPEMENT* UITRUSTING	
4	*BOGIES TYPE* BOGIES TYPE	*ANNEE* BOUWJAAR	1934 → 1935

Scha'rbeek 24-7-71
(P. Auguste)

L-AD 38013



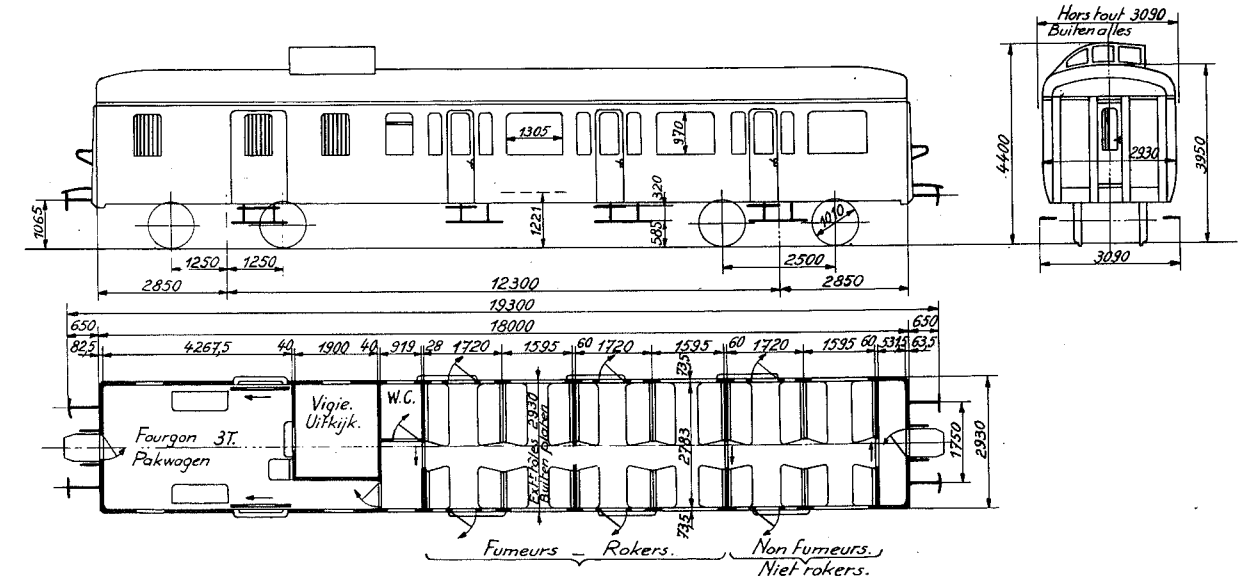


L-AD 38015
(*SNCB*/NMBS)

Muizen 9-10-77
(M. Thiry)

L-AD 38001

L - B6D ex c6p



(*SNCB*/NMBS)

L-c6p de 3e classe, 43322. Sera numérotée 37021 en 1954, puis 2e classe B6D 39021 en 1957.
L-c6p nr 43322 van 3de klasse. Kreeg in 1954 het nummer 37021 en wordt in 1957 B6D nr 39021.

39001 → 39029	*N° SNCB* NMBS Nr	*N° UIC* UIC Nr	50 88 82 - 26 401 → 429
2	*EFFECTIF* EFFECTIEF	*VITESSE AUTOR.* TOEGEL. SNELHEID	120
37/47	*TARE/TONNAGE* TARRA/TONNENMAAT	*PL. ASSISES* ZITPLAATSEN	60
V	*CHAUFFAGE* VERWARMING	*EQUIPEMENT* UITRUSTING	
9 (1)	*BOGIES TYPE* BOGIES TYPE	*ANNEE* BOUWJAAR	1934

(1)

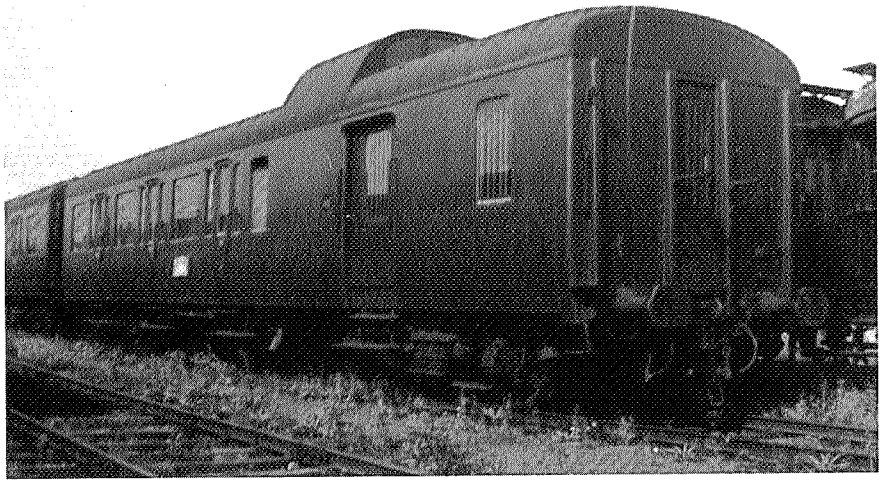
Bogies type	1969	1974	31-12-82
4	7	6	1
7	1	1	—
8	—	1	—
9	21	17	1

Scha'rbeek 16-8-51
(G. Nève)

L-cp 43315, future/toekomstige BD 39015.

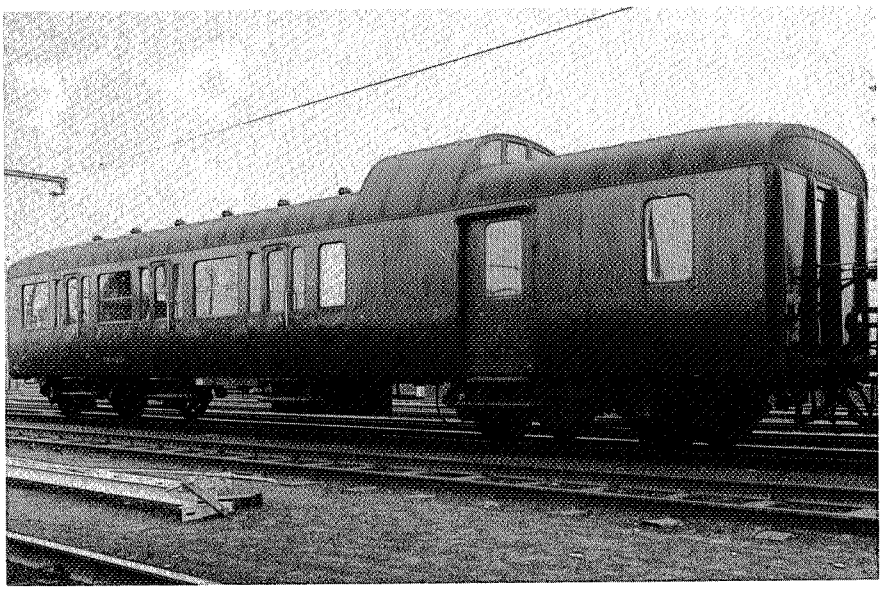
Remarquez les bogies type 9 caractéristiques de la série BD.

Merk de bogies type 9 op, ze zijn specifiek voor de reeks BD.



Flémalle-Haute 30-4-68
(P. Auguste)

L-BD 39005



L-BD 39012
(*SNCB*/NMBS)

CONSTRUCTEUR — BOUWER	MISE EN SERVICE — INDIENST-STELLING	N° — Nr	MODIFICATIONS — WIJZIGINGEN	AMENAGEMENT 1956 et n° 1957 — INRICHTING 1956 en nr 1957	MODIFICATIONS — WIJZIGINGEN	N° UIC — Nr UIC	MISE HORS SERVICE — BUITEN-DIENST-STELLING	REMARQUES — OPMERKINGEN
1	2	3	4	5	6	7	8	9
L-a2b6								
	18-10-33	30001		—		—	30- 4-47	
	18-10-33	30002		A8 31001	B8 32501 (1964)	50 88 28 - 26 401-2	28- 4-77	
	18-10-33	30003		A8 31002	B8 32502 (1964)	402-0	11- 5-76	
	18-10-33	30004		A8 31003	B8 32503 (1965)	403-8	11- 5-76	
	3-11-33	30005		A8 31004	B8 32504 (1965)	404-6	28- 4-77	
	3-11-33	30006		A8 31005	B8 32505 (1964)	405-3	28- 4-77	
	3-11-33	30007		—		—	21-12-45	
	7-11-33	30008	b8 32021 (1950)	A8 31114		50 88 18 - 26 414-7	26- 3-81	
	7-11-33	30009		A8 31006	B8 32506 (1965)	50 88 28 - 26 406-1	17- 9-76	
	14-11-33	30010		A8 31007	B8 32507 (1965)	407-9	28- 4-77	
	15-11-33	30011		A8 31008	B8 32508 (1965)	408-7	16-12-76	
	22-11-33	30012		A8 31009	B8 32509 (1964)	409-5	28- 4-77	
	28-11-33	30013		A8 31010	B8 32510 (1965)	410-3	28- 4-77	
	29-11-33	30014		A8 31011	B8 32511 (1964)	411-1	28- 4-77	
	28-12-33	30015		A8 31012	B8 32512 (1963)	412-9	28- 4-77	
	28-12-33	30016	b8 32024 (1951)	A8 31117		50 88 18 - 26 417-0	16-12-76	
	12-12-33	30017		A8 31013	B8 32513 (1964)	50 88 28 - 26 413-7	28- 4-77	
	20-12-33	30018		A8 31014	B8 32514 (1963)	414-5	11- 5-76	
	19-12-33	30019		—		—	15-10-45	
	28-12-33	30020		A8 31015	B8 32515 (1965)	415-2	28- 4-77	
	28-12-33	30021		—		—	NR/V	
	4- 1-34	30022		A8 31016	A4B4 33001 (1964)	50 88 37 - 26 401-1	12- 8-81	
	4- 1-34	30023		A8 31017	A4B4 33002 (1964)	402-9		HV Folklore
	9- 1-34	30024		A8 31018	A4B4 33003 (1965)	403-7	6-11-80	
Familleureux	16- 1-34	30025		—		—	30- 6-45	
	16- 1-34	30026		—		—	NR/V	
	23- 1-34	30027		A8 31019	A4B4 33004 (1964)	404-5	26- 3-81	
	23- 1-34	30028		A8 31020	A4B4 33005 (1965)	405-2	17- 9-76	
	30- 1-34	30029		A8 31021	A4B4 33006 (1965)	406-0		HV Folklore
	30- 1-34	30030		A8 31022	A4B4 33007 (1965)	407-8	26- 3-81	
	6- 2-34	30031		A8 31023	A4B4 33008 (1965)	408-6	12- 8-81	
	10- 2-34	30032		—		—	NR/V	
	13- 2-34	30033		A8 31024	A4B4 33009 (1965)	409-4	12- 8-81	
	20- 2-34	30034		A8 31025	A4B4 33010 (1964)	410-2	12- 8-81	Musée/Museum
	21- 2-34	30035		—		—	NR/V	
	27- 2-34	30036		A8 31026	A4B4 33011 (1965)	411-0	12- 8-81	
	8- 3-34	30037	b8 32022 (1950)	A8 31115		50 88 18 - 26 415-4	16-12-76	
	8- 3-34	30038	b8 32023 (1952)	A8 31116		416-2	28- 4-77	
	13- 3-34	30039		—		—	NR/V	
	27- 3-34	30040		A8 31027	A4B4 33012 (1963)	50 88 37 - 26 412-8	26- 3-81	
	27- 3-34	30041		A8 31028	A4B4 33013 (1965)	413-6	26- 3-81	
	27- 3-34	30042		—		—	NR/V	
	6- 4-34	30043		A8 31029	A4B4 33014 (1965)	414-4	12- 8-81	CFV3V (9-81)
	11- 4-34	30044		A8 31030	A4B4 33015 (1965)	415-1	26- 3-81	
	11- 4-34	30045		A8 31031	A4B4 33016 (1965)	416-9	17- 9-76	
	17- 4-34	30046		A8 31032	A4B4 33017 (1964)	417-7	27- 2-76	
	17- 4-34	30047		—		—	19- 5-42	
	16- 5-34	30048		A8 31033	A4B4 33018 (1965)	418-5	6-11-80	
	18- 5-34	30049		A8 31034	A4B4 33019 (1965)	419-3	12- 8-81	Musée/Museum
	29- 5-34	30050		A8 31035	A4B4 33020 (1963)	420-1	26- 3-81	
L-b8								
	3-35	32001		A8 31101		50 88 18 - 26 401-4	26- 3-81	
	3-35	32002		A8 31102		402-2	16-12-76	
	3-35	32003		A8 31103		403-0	12-12-77	
	3-35	32004		A8 31104		404-8	28- 4-77	
	3-35	32005		A8 31105		405-5	26- 3-81	
	3-35	32006		—		—	NR/V	
	4-35	32007		—		—	12-43	
	4-35	32008		—		—	12-43	
	4-35	32009		A8 31106		406-3	11- 9-80	
Ragheno	4-35	32010		A8 31107		407-1		HV Folklore
	4-35	32011		—		—	NR/V	
	4-35	32012		—		—	12-43	
	4-35	32013		A8 31108		408-9	28- 4-77	
	5-35	32014		A8 31109		409-7	28- 4-77	
	4-35	32015		A8 31110		410-5	11- 9-80	MSTB (81)
	5-35	32016		—		—	NR/V	
	5-35	32017		A8 31111		411-3	26- 3-81	
	5-35	32018		A8 31112		412-1	16-12-76	
	5-35	32019		A8 31113		413-9		HV Folklore
	7-35	32020		—		—	12-43	

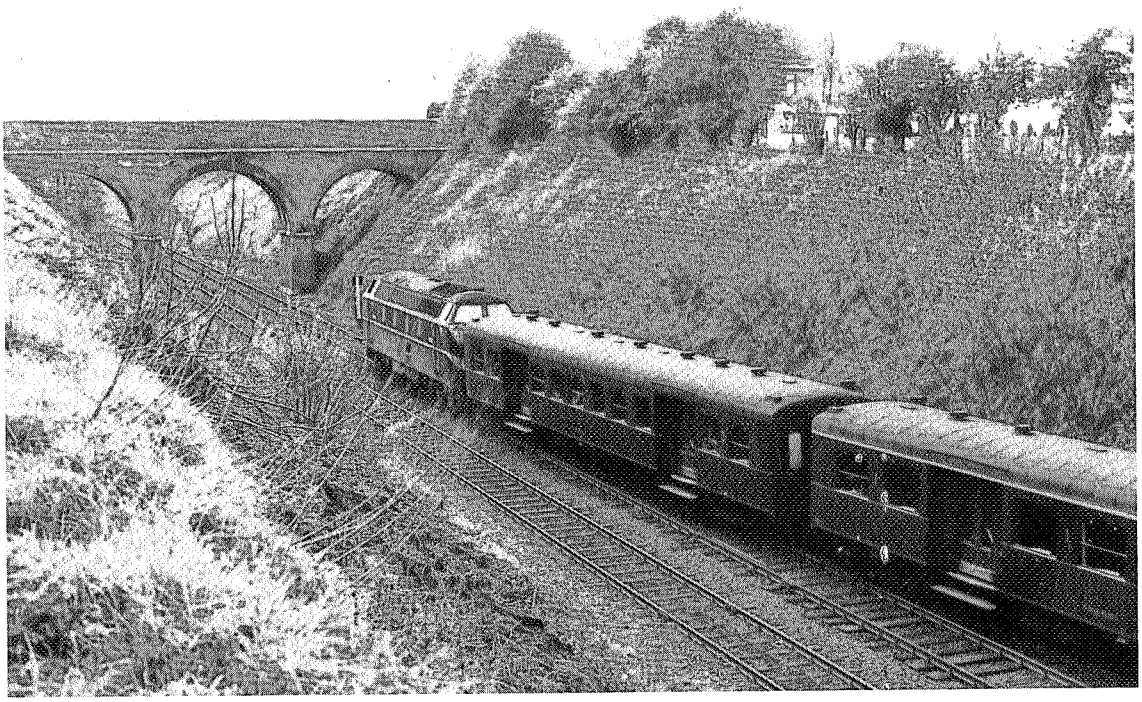
CONSTRUCTEUR — BOUWER	MISE EN SERVICE — INDIENST-STELLING	N° — Nr	MODIFICATIONS — WIJZIGINGEN	AMENAGEMENT 1956 et n° 1957 — INRICHTING 1956 en nr 1957	MODIFICATIONS — WIJZIGINGEN	N° UIC — Nr UIC	MISE HORS SERVICE — BUITEN-DIENST-STELLING	REMARQUES — OPMERKINGEN
1	2	3	4	5	6	7	8	9
L-c10								
CCC	1932	33001		—		—	NR/V	Proto - 42001 → fin/einde 1932
CCC	4-32	33002		B10 32001		50 88 20 - 26 401-0	16-12-76	Proto - 42002 → fin/einde 1932
⊤	18- 4-33	33003		B10 32002		402-8	28- 4-77	
|	25- 4-33	33004		B10 32003		403-6	26- 3-81	
|	2- 5-33	33005		B10 32004		404-4	26- 3-81	
|	2- 5-33	33006		B10 32005		405-1	26- 3-81	
|	16- 5-33	33007		B10 32006		406-9	12- 8-81	
|	16- 5-33	33008		—		—	NR/V	
|	23- 5-33	33009		B10 32007		407-7	11- 9-80	
|	23- 5-33	33010		B10 32008		408-5	26- 3-81	
|	23- 5-33	33011		B10 32009		409-3	12- 8-81	
|	30- 5-33	33012		B10 32010		410-1	11- 9-80	
|	13- 6-33	33013		B10 32011		411-9	12- 8-81	Musée/Museum
CCC	13- 6-33	33014		B10 32012		412-7	26- 3-81	
|	20- 6-33	33015		B10 32013		413-5	12- 8-81	
|	27- 6-33	33016		—		—	NR/V	
|	4- 7-33	33017		B10 32014		414-3	5- 1-71	
|	4- 7-33	33018		B10 32015		415-0	11- 9-80	
|	11- 7-33	33019		—		—	NR/V	
|	11- 7-33	33020		B10 32016		416-8	11- 5-76	
|	18- 7-33	33021		B10 32017		417-6	6-11-80	
|	25- 7-33	33022		B10 32018		418-4	16-12-76	
|	1- 8-33	33023		B10 32019		419-2	13-12-79	
|	1- 8-33	33024		—		—	NR/V	
|	8- 8-33	33025		B10 32020		420-0	28- 4-77	
|	22- 8-33	33026		B10 32021		421-8	26- 3-81	
|	29- 8-33	33027		B10 32022		422-6	16-12-76	
|	22- 8-33	33028		B10 32023		423-4	12- 8-81	CFV3V (9-81)
|	29- 8-33	33029		B10 32024		424-2	12- 8-81	CFV3V (9-81)
|	12- 9-33	33030		B10 32025		425-9	26- 3-81	
|	3-10-33	33031		B10 32026		426-7	13-12-79	
|	19- 9-33	33032		B10 32027		427-5	6-11-80	
|	19- 9-33	33033		B10 32028		428-3	26- 3-81	
|	26- 9-33	33034		B10 32029		429-1	11- 9-80	
|	3-10-33	33035		B10 32030		430-9	28- 4-77	
|	11-10-33	33036		B10 32031		431-7	12-12-77	
CCC	17-10-33	33037		B10 32032		432-5		HV Folklore
|	24-10-33	33038		B10 32033		433-3	12- 8-81	
|	3-11-33	33039		B10 32034		434-1	6-11-80	
|	31-10-33	33040		B10 32035		435-8		HV Folklore
|	8-11-33	33041		B10 32036		436-6	11- 9-80	
|	15-11-33	33042		B10 32037		437-4		HV Folklore
|	21-11-33	33043		B10 32038		438-2	11- 9-80	
|	28-11-33	33044		B10 32039		439-0	11- 9-80	
|	5-12-33	33045		—		—	NR/V	
|	12-12-33	33046		B10 32040		440-8	12-12-77	
|	20-12-33	33047		B10 32041		441-6	6-11-80	
|	28-12-33	33048		B10 32042		442-4	26- 3-81	
|	6- 1-34	33049		B10 32043		443-2	11- 9-80	
|	9- 1-34	33050		—		—	NR/V	
|	16- 1-34	33051		B10 32044		444-0	26- 3-81	
⊥	20- 2-34	33052		B10 32045		445-7	11- 9-80	
⊤	6-34	33053		B10 32046		446-5	12- 5-80	
|	7-34	33054		B10 32047		447-3	22- 9-78	
|	6-34	33055		B10 32048		448-1	17- 9-76	
|	7-34	33056		B10 32049		449-9		HV Folklore
|	7-34	33057		B10 32050		450-7	28- 4-77	
|	7-34	33058		B10 32051		451-5	12-12-77	
|	7-34	33059		B10 32052		452-3	26- 3-81	
CCC	7-34	33060		B10 32053		453-1	6-11-80	
|	7-34	33061		B10 32054		454-9	22- 9-78	
|	7-34	33062		B10 32055		455-6	6-11-80	
|	7-34	33063		B10 32056		456-4	26- 3-81	
|	7-34	33064		B10 32057		457-2	22- 9-78	
|	7-34	33065		B10 32058		458-0	12-12-77	
|	7-34	33066		B10 32059		459-8	14- 6-74	
|	7-34	33067		B10 32060		460-6	26- 3-81	
|	8-34	33068		B10 32061		461-4	12- 5-80	
|	8-34	33069		B10 32062		462-2	30- 6-72	
|	8-34	33070		—		—	NR/V	
|	8-34	33071		—		—	NR/V	
|	8-34	33072		B10 32063		463-0	30- 6-72	
|	8-34	33073		B10 32064		464-8	26- 3-81	
|	8-34	33074		B10 32065		465-5	6-11-80	
|	8-34	33075		B10 32066		466-3	26- 3-81	
|	9-34	33076		B10 32067		467-1	12- 5-80	
|	9-34	33077		B10 32068		468-9	26- 3-81	
|	9-34	33078		B10 32069		469-7	11- 9-80	
|	9-34	33079		B10 32070		470-5	6-11-80	
|	9-34	33080		B10 32071		471-3	26- 3-81	
|	9-34	33081		B10 32072		472-1	6-11-80	
⊥	9-34	33082		B10 32073		473-9	17- 9-76	

CONSTRUCTEUR — BOUWER	MISE EN SERVICE — INDIENST-STELLING	N° — Nr	MODIFICATIONS — WIJZIGINGEN	AMENAGEMENT 1956 et n° 1957 — INRICHTING 1956 en nr 1957	MODIFICATIONS — WIJZIGINGEN	N° UIC — Nr UIC	MISE HORS SERVICE — BUITEN-DIENST-STELLING	REMARQUES — OPMERKINGEN
1	2	3	4	5	6	7	8	9
	9-34	33083		B10 32074		50 88 20 - 26 474-7	12- 8-81	Musée/Museum
	10-34	33084		B10 32075		475-4	12- 5-80	
	10-34	33085		B10 32076		476-2		HV Folklore
	10-34	33086		B10 32077		477-0	6-11-80	
	10-34	33087		B10 32078		478-8	11- 9-80	
	10-34	33088		B10 32079		479-6	11- 9-80	
	10-34	33089		B10 32080		480-4	12-12-77	
	10-34	33090		B10 32081		481-2	12- 8-81	
	10-34	33091		B10 32082		482-0	26- 3-81	
	11-34	33092		B10 32083		483-8	6-11-80	
	11-34	33093		B10 32084		484-6	16-12-76	
CCC	11-34	33094		B10 32085		485-3	11- 9-80	
	11-34	33095		B10 32086		486-1	26- 3-81	
	11-34	33096		B10 32087		487-9	6-11-80	
	11-34	33097		B10 32088		488-7	6-11-80	
	12-34	33098		—		—	30- 4-47	
	12-34	33099		B10 32089		489-5	16-12-76	
	1-35	33100		B10 32090		490-3	26- 3-81	
	1-35	33101		B10 32091		491-1	6-11-80	
	1-35	33102		B10 32092		492-9	11- 9-80	
	1-35	33103		—		—	NR/V	
	1-35	33104		B10 32093		493-7	12- 8-81	
	1-35	33105		B10 32094		494-5	11- 9-80	
	1-35	33106		B10 32095		495-2	30- 6-72	
	1-35	33107		B10 32096		496-0	12- 5-80	
	1-35	33108		—		—	NR/V	
La Hestre	1-35	33109		B10 32097		497-8	11- 9-80	
	3-35	33110		B10 32098		498-6	11- 5-76	
	4-35	33111		B10 32099		499-4	26- 3-81	
	9-34	33112		B10 32100		500-9	6-11-80	
Braine-le-Comte	9-34	33113		B10 32101		501-7	23- 6-75	
	10-34	33114		B10 32102		502-5	13-12-79	
	10-34	33115		B10 32103		503-3	26- 3-81	
	11-34	33116		B10 32104		504-1	6-11-80	
	12-34	33117		B10 32105		505-8	6-11-80	
Seneffe	1-35	33118		B10 32106		506-6	27- 2-76	
	2-35	33119		B10 32107		507-4	14-10-74	
	3-35	33120		B10 32108		508-2	28- 4-77	
	3-34	33121		B10 32109		509-0	26- 3-81	
	10-34	33122		B10 32110		510-8	26- 3-81	
	11-34	33123		B10 32111		511-6	26- 3-81	
	12-34	33124		B10 32112		512-4	11- 9-80	
	12-34	33125		B10 32113		513-2	12- 8-81	
Godarville	12-34	33126		B10 32114		514-0	13-12-79	
	1-35	33127		B10 32115		515-7	28- 4-77	
	?-35	33128		B10 32116		516-5	26- 3-81	
	2-35	33129		B10 32117		517-3	6-11-80	
	2-35	33130		B10 32118		518-1	25- 2-74	
	3-35	33131		B10 32119		519-9	28- 4-77	
	11-34	33132		B10 32120		520-7	26- 3-81	
	12-34	33133		B10 32121		521-5	12- 8-81	
	12-34	33134		B10 32122		522-3	26- 3-81	
	1-35	33135		B10 32123		523-1	14- 6-74	
Germain	1-35	33136		B10 32124		524-9	26- 3-81	
	1-35	33137		B10 32125		525-6	12- 8-81	
	2-35	33138		B10 32126		526-4	26- 3-81	
	2-35	33139		B10 32127		527-2	11- 9-80	MSTB
	2-35	33140		B10 32128		528-0	26- 3-81	
	2-35	33141		B10 32129		529-8	11- 9-80	
	3-35	33142		B10 32130		530-6	26- 3-81	
	25- 4-33	33143		B10 32131		531-4	26- 3-81	
	4- 4-33	33144		B10 32132		532-2	11- 9-80	
	18- 4-33	33145		B10 32133		533-0	28- 4-77	
	11- 4-33	33146		B10 32134		534-8	6-11-80	
	11- 4-33	33147		B10 32135		535-5	12- 8-81	
	25- 4-33	33148		B10 32136		536-3	12- 8-81	
	2- 5-33	33149		B10 32137		537-1	12- 8-81	CFV3V (9-81)
	2- 5-33	33150		B10 32138		538-9	12- 8-81	
	9- 5-33	33151		B10 32139		539-7	28- 4-77	
	16- 5-33	33152		B10 32140		540-5	26- 3-81	
	23- 5-33	33153		B10 32141		541-3	12- 8-81	
AFB	30- 5-33	33154		B10 32142		542-1	26- 3-81	
	13- 6-33	33155		B10 32143		543-9		HV Folklore
	13- 6-33	33156		B10 32144		544-7	11- 9-80	
	20- 6-33	33157		B10 32145		545-4	12- 8-81	
	27- 6-33	33158		B10 32146		546-2	6-11-80	
	4- 7-33	33159		B10 32147		547-0	28- 4-77	
	11- 7-33	33160		B10 32148		548-8	26- 3-81	
	18- 7-33	33161		B10 32149		549-6	16-12-76	
	1- 8-33	33162		—		—	NR/V	
	8- 8-33	33163		B10 32150		550-4	26- 3-81	
	12- 9-33	33164		—		—	NR/V	
	10-10-33	33165		B10 32151		551-2	26- 3-81	
	27- 9-33	33166		B10 32152		552-0	6-11-80	

CONSTRUCTEUR — BOUWER	MISE EN SERVICE — INDIENST-STELLING	N° — Nr	MODIFICATIONS — WIJZIGINGEN	AMENAGEMENT 1956 et n° 1957 — INRICHTING 1956 en nr 1957	MODIFICATIONS — WIJZIGINGEN	N° UIC — Nr UIC	MISE HORS SERVICE — BUITEN-DIENST-STELLING	REMARQUES — OPMERKINGEN
1	2	3	4	5	6	7	8	9
	12- 9-33	33167		B10 32153		50 88 20 - 26 553-8	28- 4-77	
	12- 9-33	33168		B10 32154		554-6	6-11-80	
	27- 9-33	33169		B10 32155		555-3	11- 9-80	
	10-10-33	33170		B10 32156		556-1	28- 4-77	
	10-10-33	33171		B10 32157		557-9	6-11-80	
	17-10-33	33172		B10 32158		558-7	28- 4-77	
	27-10-33	33173		B10 32159		559-5	6-11-80	
	31-10-33	33174		B10 32160		560-3	11- 9-80	
	7-11-33	33175		B10 32161		561-1	6-11-80	
	14-11-33	33176		B10 32162		562-9	26- 3-81	
	21-11-33	33177		B10 32163		563-7	28- 4-77	
	28-11-33	33178		B10 32164		564-5	11- 9-80	
	5-12-33	33179		—		—	NR/V	
AFB	19-12-33	33180		B10 32165		565-2	12- 8-81	
	20-12-33	33181		—		—	NR/V	
	28-12-33	33182		B10 32166		566-0	6-11-80	
	4- 1-34	33183		B10 32167		567-8	12- 8-81	
	9- 1-34	33184		B10 32168		568-6		HV Folklore
	23- 1-34	33185		B10 32169		569-4	16-12-76	
	30- 1-34	33186		B10 32170		570-2	6-11-80	
	5- 2-34	33187		—		—	NR/V	
	6- 2-34	33188		B10 32171		571-0	11- 9-80	
	19- 2-34	33189		B10 32172		572-8	27- 2-76	
	20- 2-34	33190		B10 32173		573-6	23- 6-75	
	27- 2-34	33191		B10 32174		574-4	28- 4-77	
	6- 3-34	33192		—		—	NR/V	
L-b5p								
	10-34	43201	b5p 36001 (1954)	A5D 38001		50 88 81 - 26 401-6	19-11-81	
	11-34	43202	b5p 36002 (1954)	A5D 38002		402-4	11- 9-80	
	10-34	43203	b5p 36003 (1954)	A5D 38003		403-2	12- 8-81	
	11-34	43204	b5p 36004 (1954)	A5D 38004		404-0	26- 3-81	
	11-34	43205	b5p 36005 (1954)	A5D 38005		405-7		HV Folklore
	11-34	43206	—	—		—	NR/V	
	11-34	43207	b5p 36006 (1954)	A5D 38006		406-5	6-11-80	
	11-34	43208	b5p 36007 (1954)	A5D 38007		407-3	19-11-81	
	11-34	43209	b5p 36008 (1954)	A5D 38008		408-1	28- 4-77	
Ragheno	11-34	43210	—	—		—	19- 5-42	
	11-34	43211	b5p 36009 (1954)	A5D 38009		409-9	6-11-80	
	11-34	43212	b5p 36010 (1954)	A5D 38010		410-7	19-11-81	
	11-34	43213	b5p 36011 (1954)	A5D 38011		411-5	26- 3-81	
	12-34	43214	b5p 36012 (1954)	A5D 38012		412-3		HV Folklore
	12-34	43215	—	—		—	30- 8-44	
	12-34	43216	—	—		—	15-12-44	
	12-34	43217	b5p 36013 (1954)	A5D 38013		413-1	26- 3-81	
	12-34	43218	b5p 36014 (1954)	A5D 38014		414-9	26- 3-81	
	12-34	43219	b5p 36015 (1954)	A5D 38015		415-6	19-11-81	
	3- 1-35	43220	b5p 36016 (1954)	A5D 38016		416-4	16-12-76	
L-c6p								
	30- 1-34	43301	c6p 37001 (1954)	B6D 39001		50 88 82 - 26 401-5	12- 8-81	
	30- 1-34	43302	c6p 37002 (1954)	B6D 39002		402-3	12- 8-81	Bogies type 9
	13- 2-34	43303	c6p 37003 (1954)	B6D 39003		403-1	18-10-73	Bogies type 9
	21- 2-34	43304	c6p 37004 (1954)	B6D 39004		404-9	6-11-80	Bogies type 9
	8- 3-34	43305	c6p 37005 (1954)	B6D 39005		405-6	6-11-80	Bogies type 9
	15- 3-34	43306	c6p 37006 (1954)	B6D 39006		406-4	14- 6-74	Bogies type 9
Seneffe	27- 3-34	43307	c6p 37007 (1954)	B6D 39007		407-2	30- 6-72	
	6- 4-34	43308	c6p 37008 (1954)	B6D 39008		408-0	11- 9-80	Bogies type 9
	19- 4-34	43309	c6p 37009 (1954)	B6D 39009		409-8	12- 8-81	Bogies type 9 - Musée/Museum
	2- 5-34	43310	c6p 37010 (1954)	B6D 39010		410-6	11- 9-80	
	16- 5-34	43311	c6p 37011 (1954)	B6D 39011		411-4	12- 8-81	Bogies type 9
	12- 6-34	43312	c6p 37012 (1954)	B6D 39012		412-2	6-11-80	Bogies type 9
	26- 6-34	43313	c6p 37013 (1954)	B6D 39013		413-0	11- 9-80	

CONSTRUCTEUR — BOUWER	MISE EN SERVICE — INDIENST-STELLING	N° — Nr	MODIFICATIONS — WIJZIGINGEN	AMENAGEMENT 1956 et n° 1957 — INRICHTING 1956 en nr 1957	MODIFICATIONS — WIJZIGINGEN	N° UIC — Nr UIC	MISE HORS SERVICE — BUITEN-DIENST-STELLING	REMARQUES — OPMERKINGEN
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Godarville	20- 2-34	43314	c6p 37014 (1954)	B6D 39014		50 88 82 - 26 414-8	11- 9-80	Bogies type 9
	21- 2-34	43315	c6p 37015 (1954)	B6D 39015		415-5	6-11-80	Bogies type 9 TTZ (23- 8-82)
	8- 3-34	43316	—	—		—	NR/V	Bogies type 9
	22- 3-34	43317	c6p 37016 (1954)	B6D 39016		416-3	5- 1-71	
	10- 4-34	43318	c6p 37017 (1954)	B6D 39017		417-1	27- 2-76	Bogies type 9
	6- 4-34	43319	c6p 37018 (1954)	B6D 39018		418-9	26- 3-81	Bogies type 9
	17- 4-34	43320	c6p 37019 (1954)	B6D 39019		419-7	26- 3-81	Bogies type 9
	1- 5-34	43321	c6p 37020 (1954)	B6D 39020		420-5	23- 6-75	Bogies type 9
	12- 6-34	43322	c6p 37021 (1954)	B6D 39021		421-3		Bogies type 9 HV Folklore
	29- 5-34	43323	c6p 37022 (1954)	B6D 39022		422-1	12- 8-81	CFV3V (9-81)
	12- 6-34	43324	c6p 37023 (1954)	B6D 39023		423-9	26- 3-81	Bogies type 9
	26- 6-34	43325	c6p 37024 (1954)	B6D 39024		424-7	11- 9-80	
	7-34	43326	c6p 37025 (1954)	B6D 39025		425-4		Bogies type 4 HV Folklore
	8-34	43327	c6p 37026 (1954)	B6D 39026		426-2	12- 8-81	Musée/Museum
Seneffe	14- 8-34	43328	c6p 37027 (1954)	B6D 39027		427-0	11- 9-80	
	16-10-34	43329	c6p 37028 (1954)	B6D 39028		428-8	11- 9-80	
	10-34	43330	c6p 37029 (1954)	B6D 39029		429-6	11- 9-80	

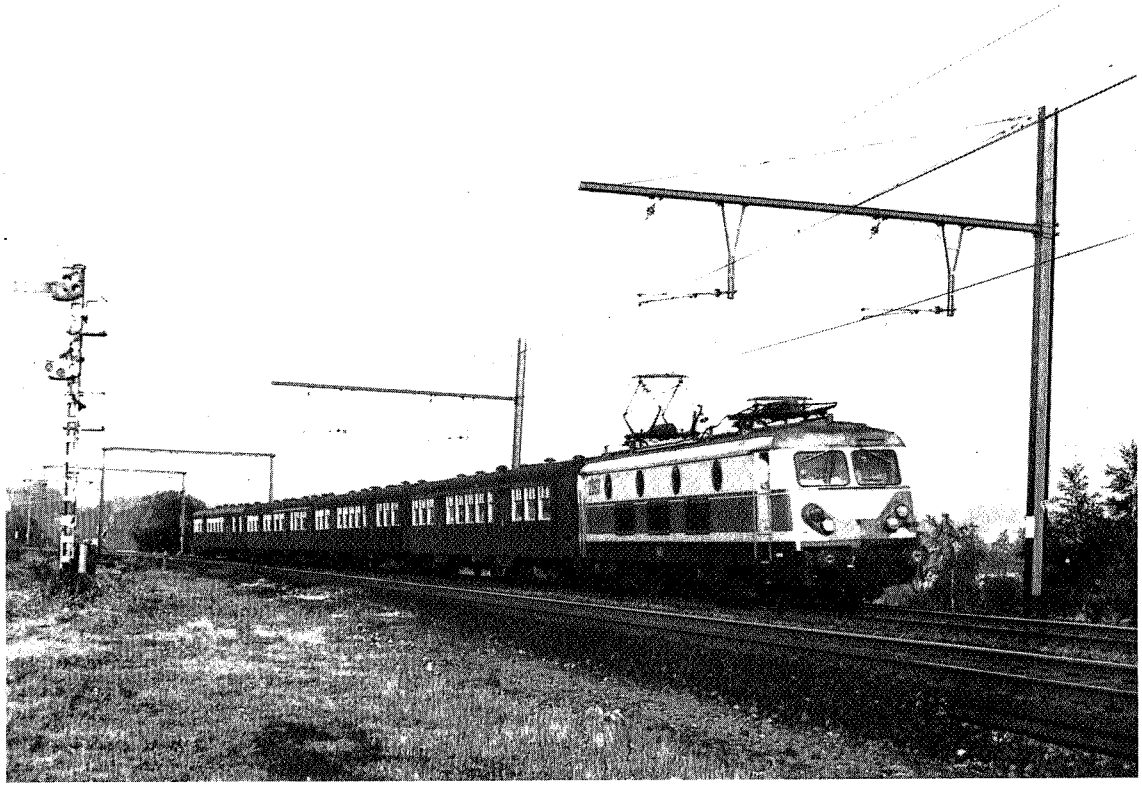
Manage 11-8-77 (M. Thiry)



Forchies 22-4-81 (M. Thiry)

Liège-Palais 27-10-72 (P. Auguste)

*A remarquer la présence inhabituelle de deux voitures-pilote./*Te noteren de ongewone aanwezigheid van twee stuurrijtuigen.

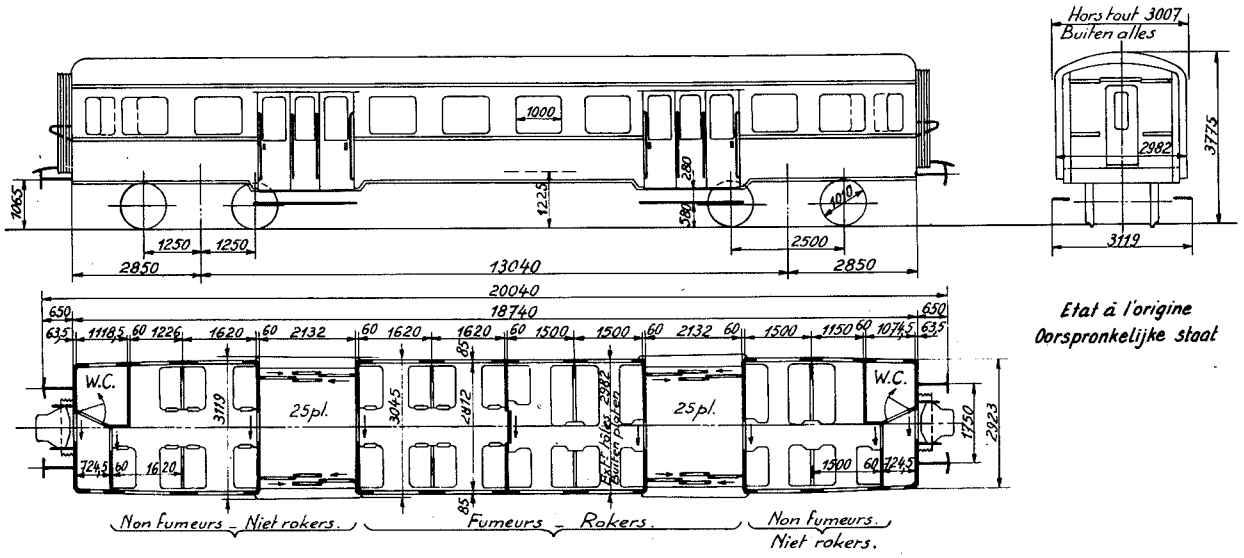


Farciennes 27-5-81 (M. Thiry)

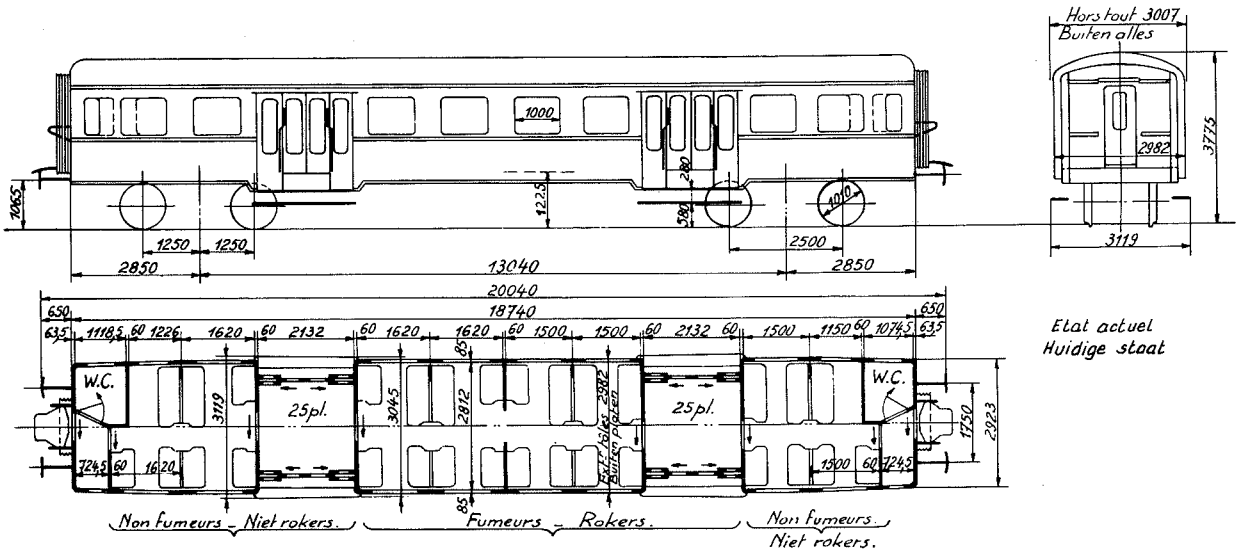
Bierset 14-4-80 (P. Auguste)

Train 814 Liège-Oostende, premier service assuré en composition homogène de voitures M4.
Trein 814 Liège-Oostende, eerste dienst met homogene samenstelling van rijtuigen M4.

11 - B8 Proto ex c8 ex b4c4



Etat à l'origine
Oorspronkelijke staat

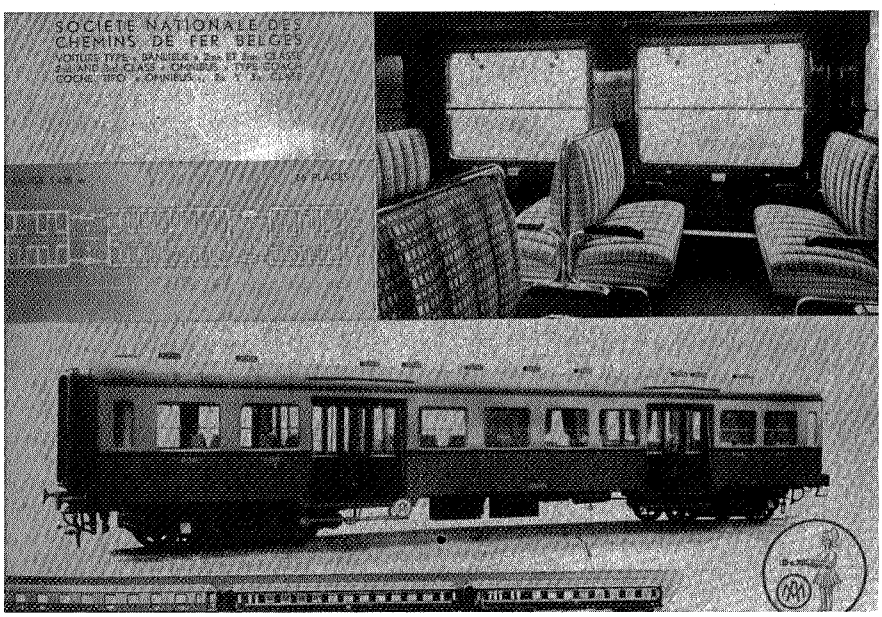


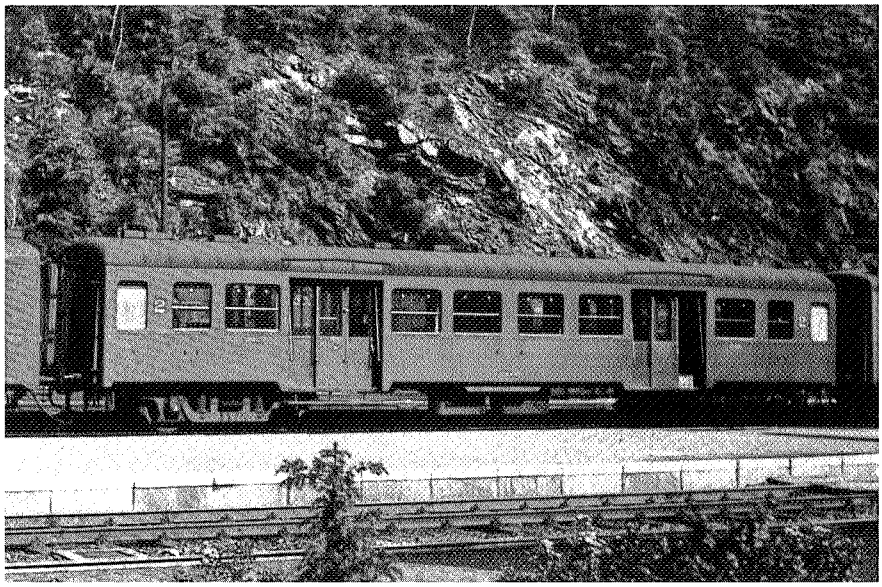
Etat actuel
Huidige staat

42001	*N° SNCB* NMBS Nr	*N° UIC* UIC Nr	50 88 27 - 26 601
—	*EFFECTIF* EFFECTIEF	*VITESSE AUTOR.* TOEGEL. SNELHEID	120
43/54	*TARE/TONNAGE* TARRA/TONNENMAAT	*PL. ASSISES* ZITPLAATSEN	70
V	*CHAUFFAGE* VERWARMING	*EQUIPEMENT* UITRUSTING	◉
5	*BOGIES TYPE* BOGIES TYPE	*ANNEE* BOUWJAAR	1934

Fac-simile d'un document des Ateliers Métallurgiques de Nivelles, constructeur en 1934 du prototype de voiture mixte 2e/3e classe de la série M1.

Schaalmodel van een document van de Ateliers Métallurgiques de Nivelles, bouwer in 1934 van het prototype gemengd rijtuig 2de/3de klasse van de reeks M1.

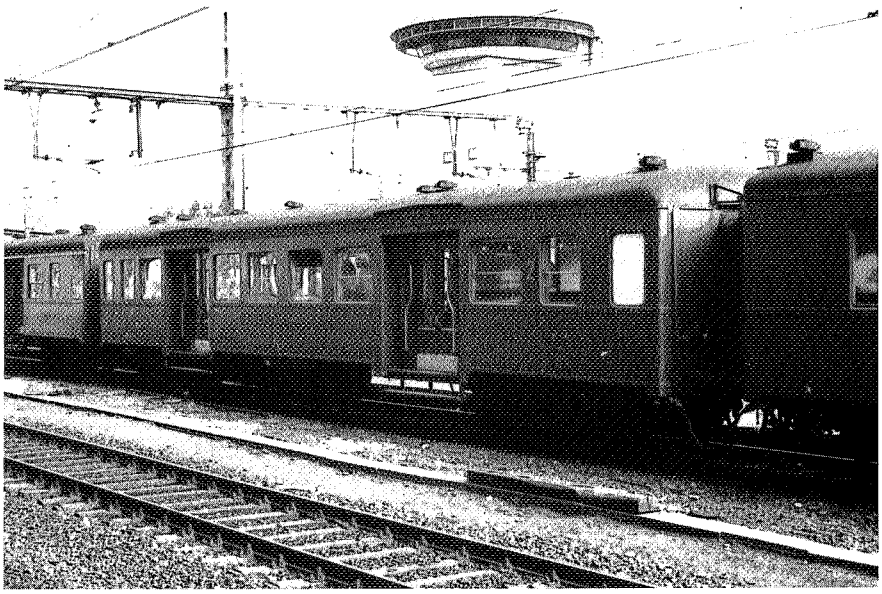




Trois-Ponts 1957
(ARBAC)

En 1954, alors que le régime des 3 classes était toujours en vigueur, la SNCB avait déclassé les compartiments de 2e classe.
La voiture fut alors immatriculée 3e classe, n° 63000, puis devint 42001 en 1957.

In 1954, toen het regime van 3 klassen nog bestond, had de NMBS de afdeling 2de klasse afgekeurd.
Het rijtuig werd dan als 3de klasse ingeschreven onder het nr 63000, daarna onder het nr 42001 in 1957.

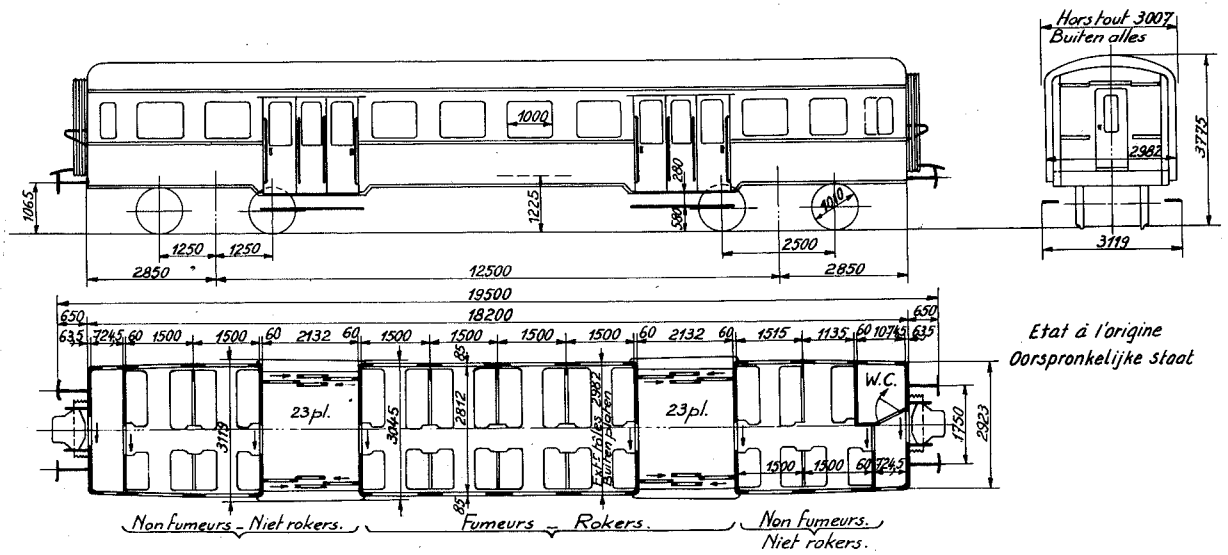


Charleroi-Sud 31-7-80
(M. Thiry)

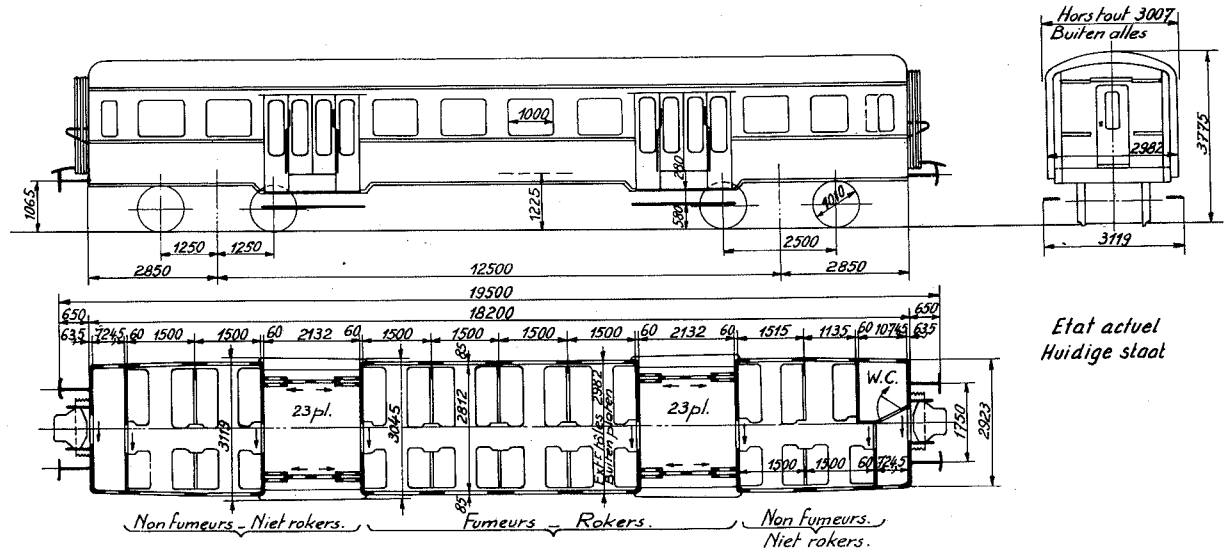
M1 prototype 42001, tel qu'il se présente après modification des portes.

Prototype rijtuig M1 nr 42001, zoals het voorkomt na wijziging van de deuren.

M1 - B8 Proto ex c8



Etat à l'origine
Oorspronkelijke staat



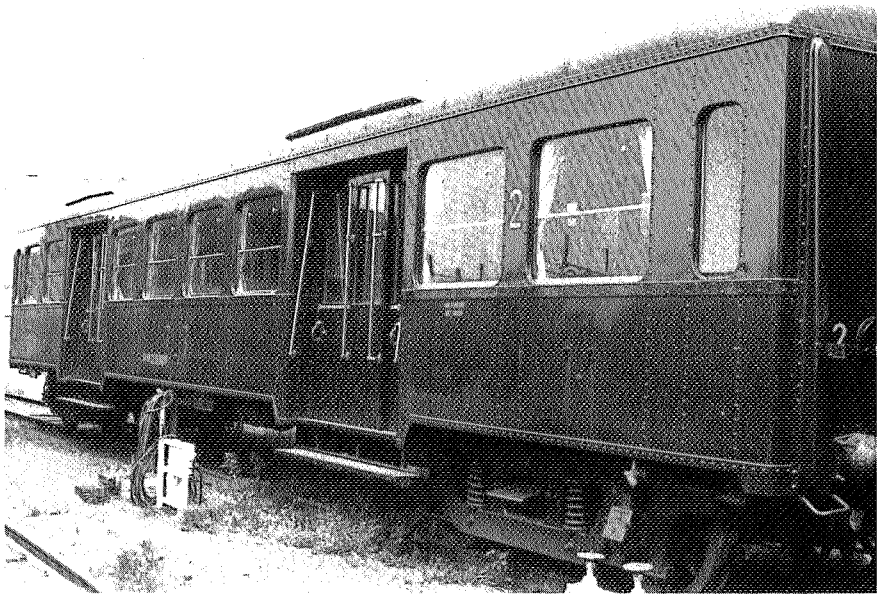
Etat actuel
Huidige staat

42002	N° SNCB NMBS Nr	N° UIC UIC Nr	50 88 27 - 26 602
1	EFFECTIF EFFECTIEF	VITESSE AUTOR. TOEGEL. SNELHEID	120
39/50	TARE/TONNAGE TARRA/TONNENMAAT	PL. ASSISES ZITPLAATSEN	77
V	CHAUFFAGE VERWARMING	EQUIPEMENT UITRUSTING	⊙
7	BOGIES TYPE BOGIES TYPE	ANNEE BOUWJAAR	1935

Spa 7-4-52
(ARBAC)

Prototype de 3e classe des voitures M1, n° 63001, future 42002.

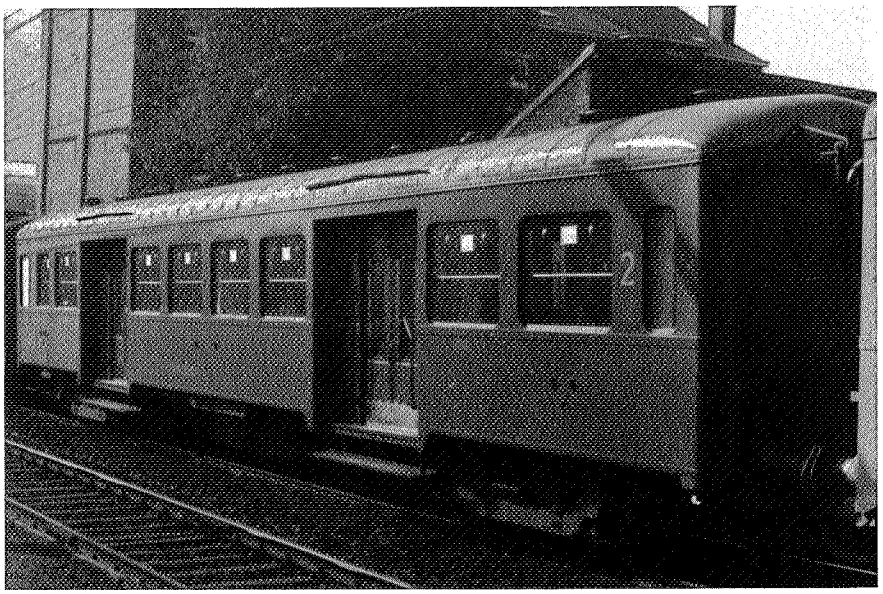
Prototype rijtuig M1 3de klasse nr 63001, toekomstige 42002.



Scha'rbeek 17-7-71
(P. Auguste)

Le prototype 42002 encore équipé de ses portes d'origine.

Het prototype 42002 is nog altijd uitgerust met zijn oorspronkelijke deuren.

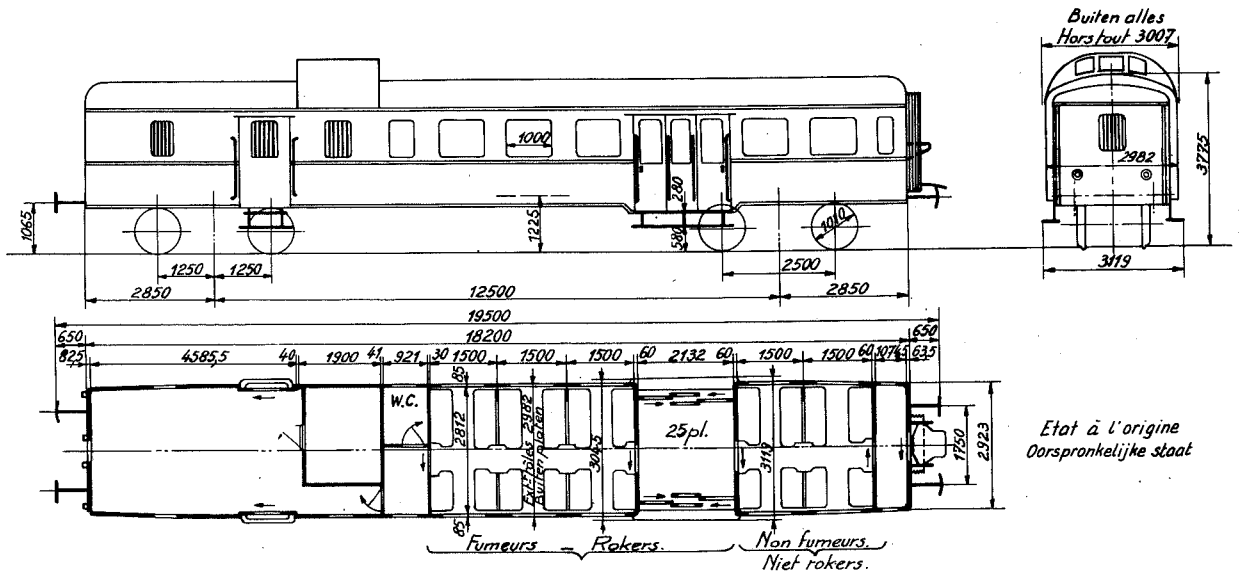


La Préalle 12-9-74
(P. Auguste)

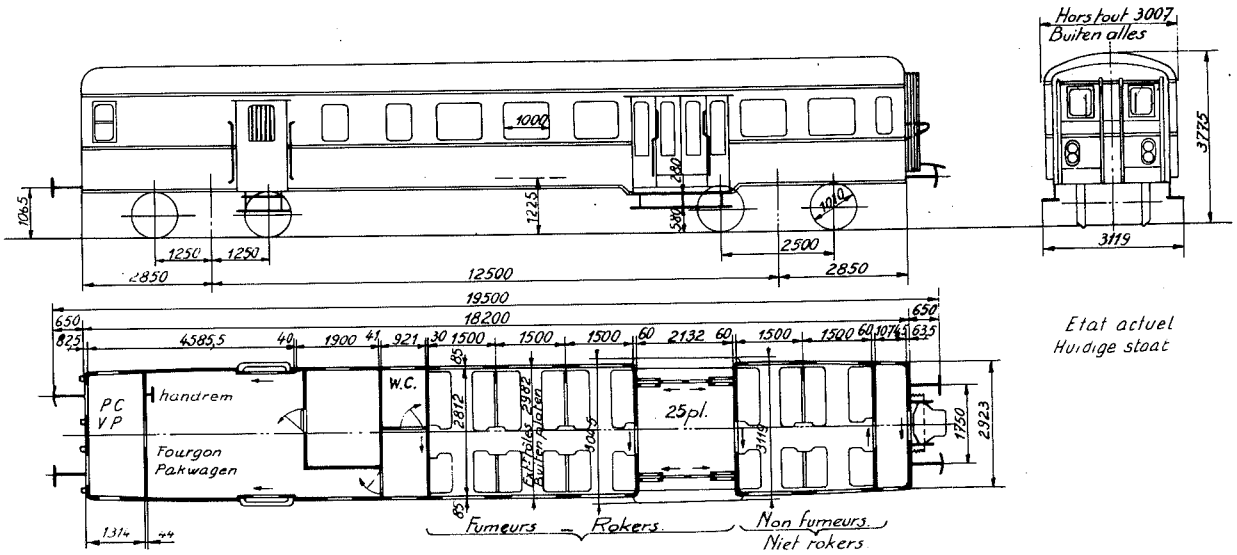
M1-B proto 42002

Portes modifiées/gewijzigde deuren.

M1 - B5D - B5Dx Proto ex c5p



Etat à l'origine
Oorspronkelijke staat



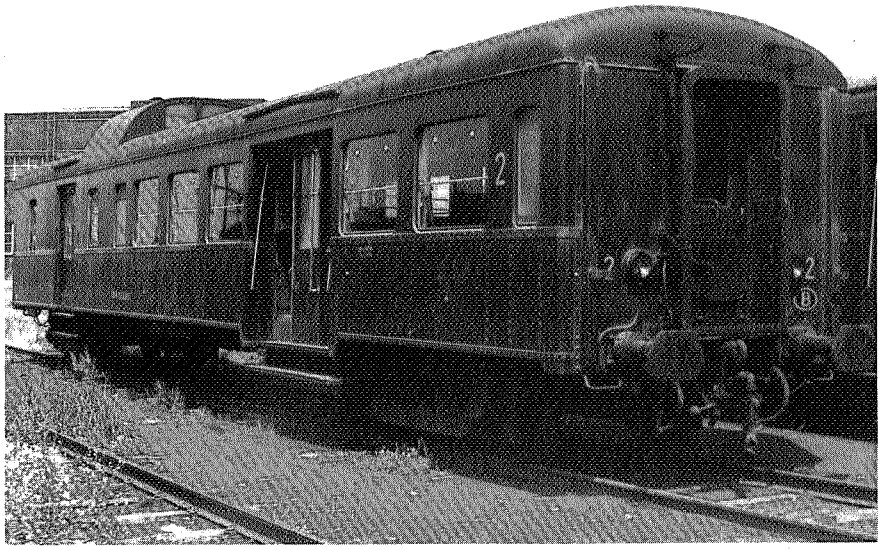
Etat actuel
Huidige staat

49118	N° SNCB NMBS Nr	N° UIC UIC Nr	50 88 82 - 26 600
1	EFFECTIF EFFECTIEF	VITESSE AUTOR. TOEGEL. SNELHEID	120
42/56	TARE/TONNAGE TARRA/TONNENMAAT	PL. ASSISES ZITPLAATSEN	50
V	CHAUFFAGE VERWARMING	EQUIPEMENT UITRUSTING	⦿
7	BOGIES TYPE BOGIES TYPE	ANNEE BOUWJAAR	1935

Scha'rbeek 17-7-71
(P. Auguste)

Prototype BD 49118 sensiblement dans son état d'origine.

Het prototype BD 49118 specifiek in zijn oorspronkelijke staat.



Scha'rbeek 17-7-71
(P. Auguste)

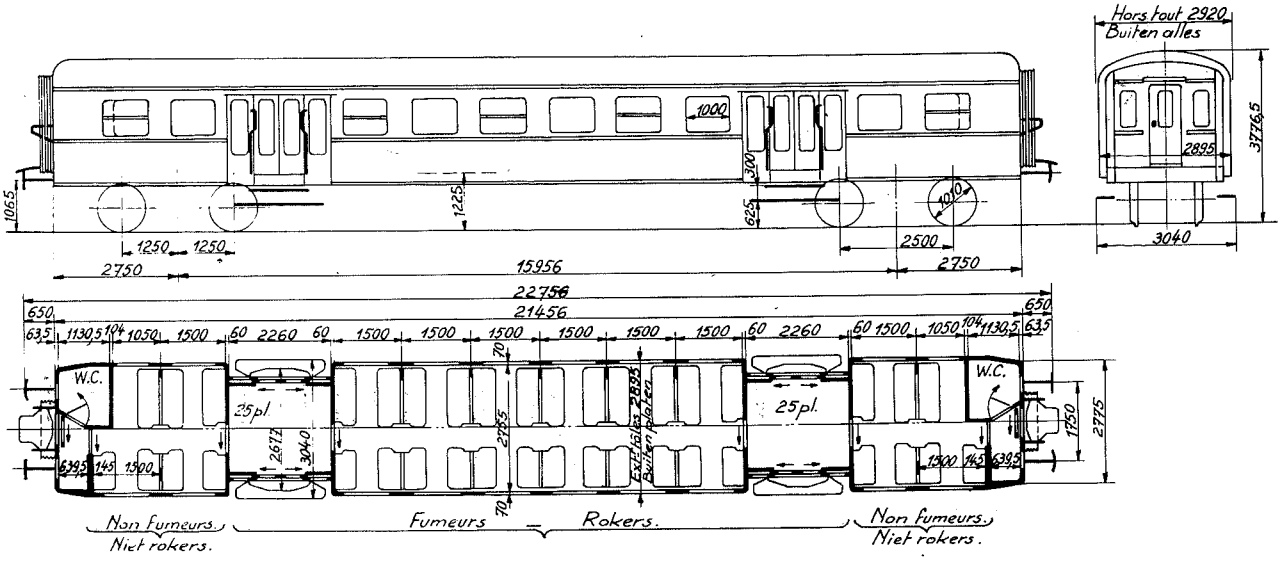
BD proto 49118

Herstal 12-9-74
(P. Auguste)

M1-BD proto 49118 après transformation en voiture-pilote pour rames réversibles à traction diesel.

M1-BD proto 49118 na wijziging in stuurrijtuig voor trek- en duwstellen in dieseltraktie.

M1 - B10 ex c10



M1-c 63070, *future*/toekomstig 42059

(ARBAC)

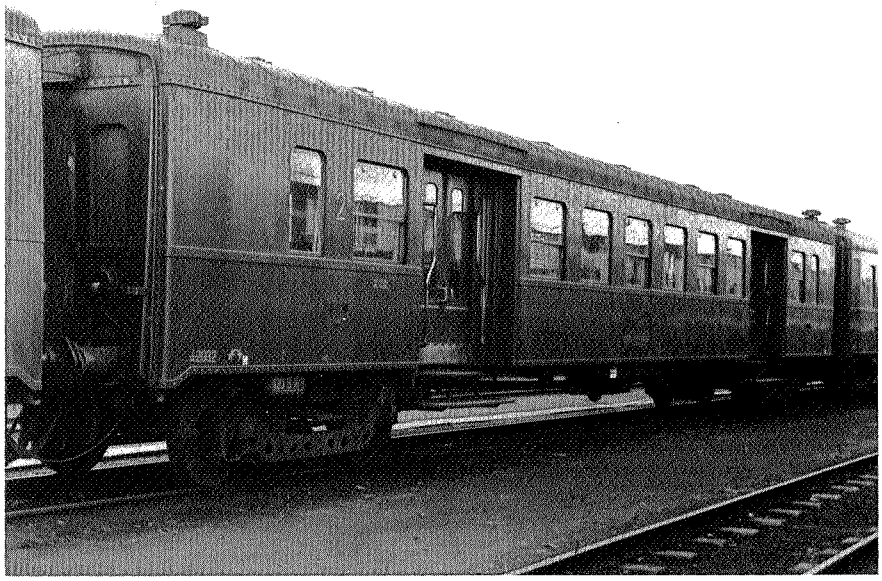
42003 (1) 42004 → 42214	*N° SNCB* NMBS Nr	*N° UIC* UIC Nr	50 88 29 - 26 601 (1) 50 88 29 - 18 601 → 730 50 88 29 - 26 602 → 683 (3)
49	*EFFECTIF* EFFECTIEF	*VITESSE AUTOR.* TOEGEL. SNELHEID	120
44/55 (2)	*TARE/TONNAGE* TARRA/TONNENMAAT	*PL. ASSISES* ZITPLAATSEN	94
V + E3 (3) R	*CHAUFFAGE* VERWARMING	*EQUIPEMENT* UITRUSTING	⊙
(4)	*BOGIES TYPE* BOGIES TYPE	*ANNEE* BOUWJAAR	1936 → 1937 (1)

(1) 42003 proto ex c10 (1935)•.
(2) 42/54 *pour la voiture Croix-Rouge 42087* / voor Rode-Kruis-rijtuig 42087.
(3) *58 unités à chauffage vapeur exclusivement au 31-12-82.*
58 rijtuigen alleen met stoomverwarming op 31-12-82.
(4) *Au 31-12-82: 2 unités avec bogies type 4* / 2 rijtuigen met bogies type 4 (42021 - 42185).
13 unités avec bogies type 5 / 13 rijtuigen met bogies type 5.
72 unités avec bogies type 7 / 72 eenheden met bogies type 7.
74 unités avec bogies type 8 / 74 eenheden met bogies type 8.

Mons 4-10-81
(M. Thiry)

M1-B 42032

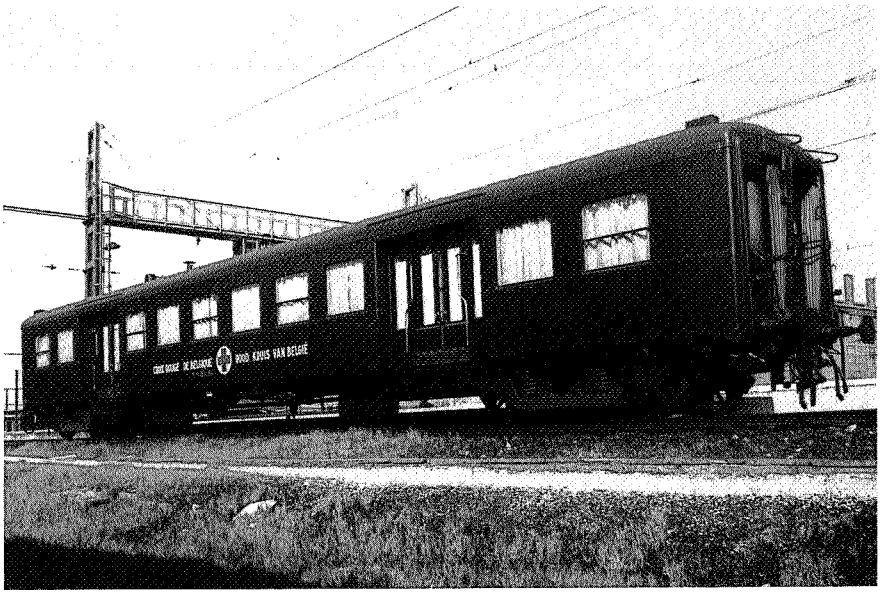
Bogies type 8



L'intérieur très sobre du compartiment central d'une voiture M1 de 2e classe. A noter les banquettes de bois verni, mais -touchante attention- on vous offre toutefois des rideaux pare-soleil.

Zeer sober interieur van een centrale afdeling van een rijtuig M1 2de klasse. Te noteren de houten gevernisté banken, maar treffend de zonnescherm-gordijnen.

(M. Thiry)

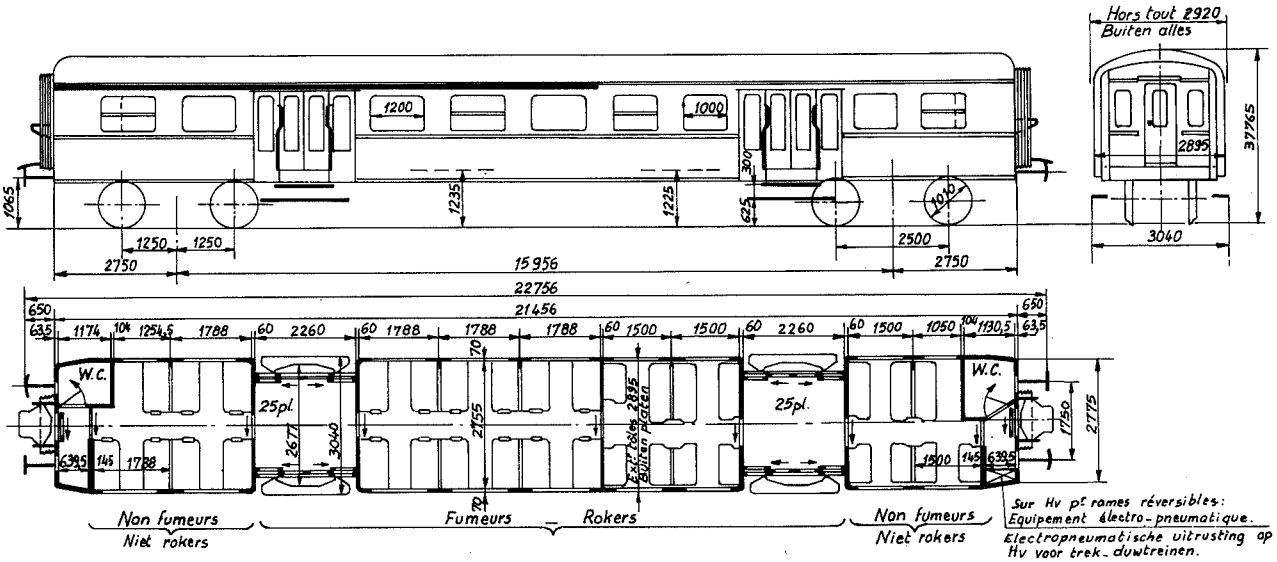


La voiture Croix-Rouge 42087 est équipée de bogies type 5.

(*SNCB*/NMBS)

Het rijtuig van het Rode-Kruis is met bogies type 5 uitgerust.

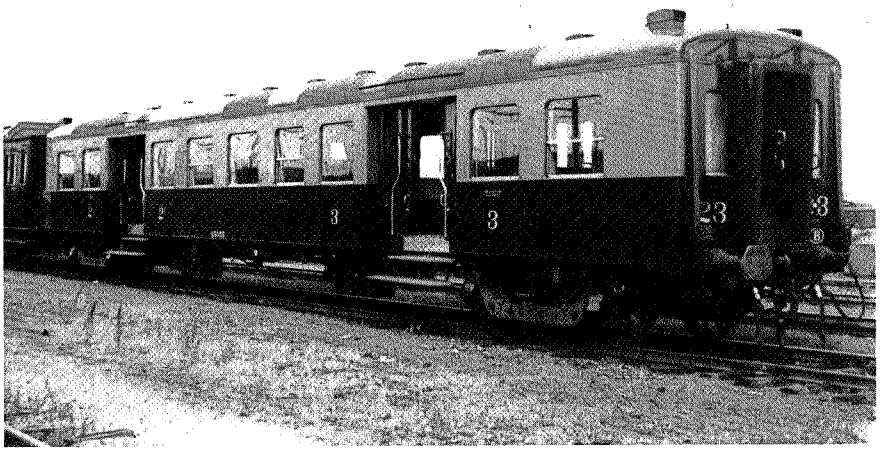
M1 - A5B4 ex b5c4



Scha'rbeek 8-51
(ARBAC)

Voiture M1 mixte 2e/3e classe, n° 65055, future 43050. Bas de caisse vert foncé, dessus vert d'eau souligné de noir, toiture noire. Cette élégante livrée a progressivement disparu après 1950, au profit d'un rigorisme tout de vert foncé.

Gemengd rijtuig M1 2de/3de klasse nr 65055, toekomstig 43050.
Onderkast in donkergroen en bovenste deel in watergroen geschilderd, zwarte lijn tussen beiden en zwart dak.
Deze bevallige kleuren worden na 1950 stelselmatig vervangen door streng donkergroen.

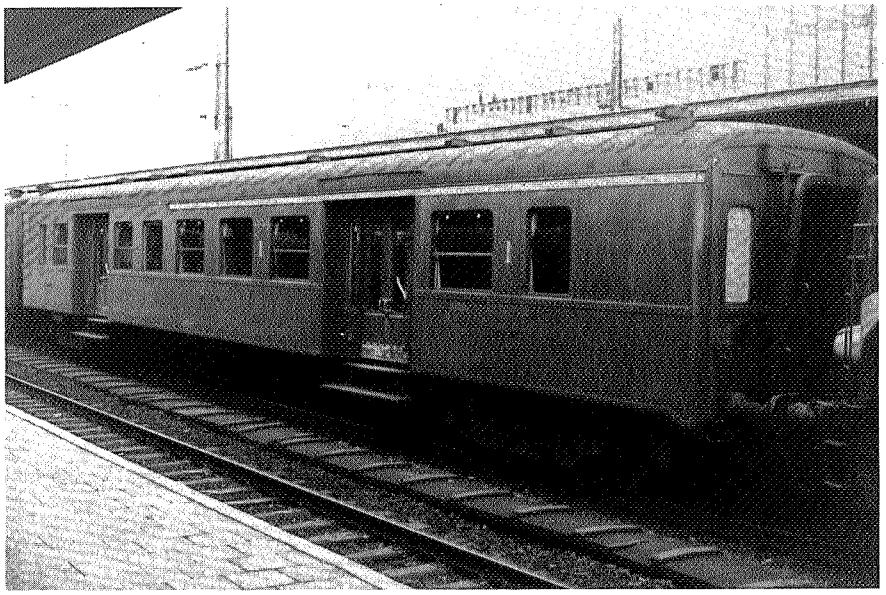


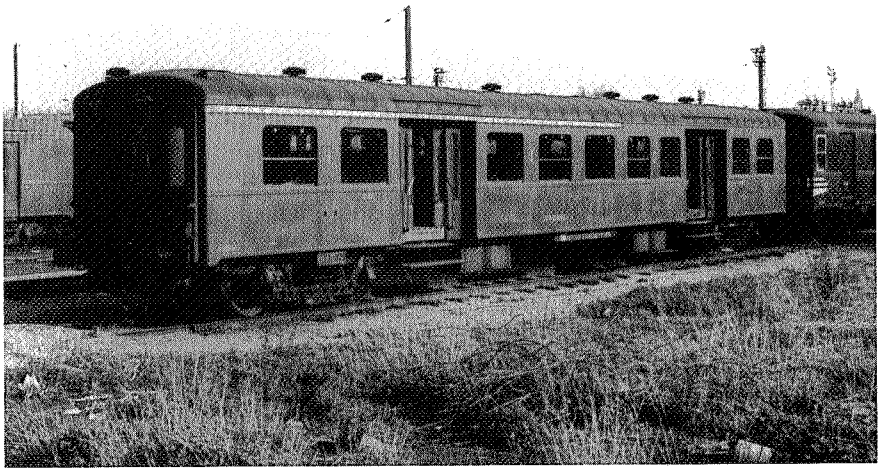
43001 (1) 43002 → 43115	*N° SNCB* NMBS Nr	*N° UIC* UIC Nr	50 88 38 - 26 601 50 88 38 - 18 601 → 666 50 88 38 - 26 602 → 651 (3)
31	*EFFECTIF* EFFECTIEF	*VITESSE AUTOR.* TOEGEL. SNELHEID	120
42/52 (2)	*TARE/TONNAGE* TARRA/TONNENMAAT	*PL. ASSISES* ZITPLAATSEN	38/36
V + E3 (3) R	*CHAUFFAGE* VERWARMING	*EQUIPEMENT* UITRUSTING	◉
8 (4)	*BOGIES TYPE* BOGIES TYPE	*ANNEE* BOUWJAAR	1937 (1)

(1) 43001 proto ex b5c4 (1935)•.
(2) 45/55 *pour* / voor 43001.
(3) *37 unités à chauffage vapeur exclusivement au 31-12-82.*
37 rijtuigen alleen met stoomverwarming op 31-12-82.
(4) *Au 31-12-82: 5 unités sur bogies type 5* / 5 rijtuigen met bogies type 5.
1 unité sur bogies type 7 / 1 rijtuig met bogies type 7 (49039).

Bru M/Z 7-8-68
(P. Auguste)

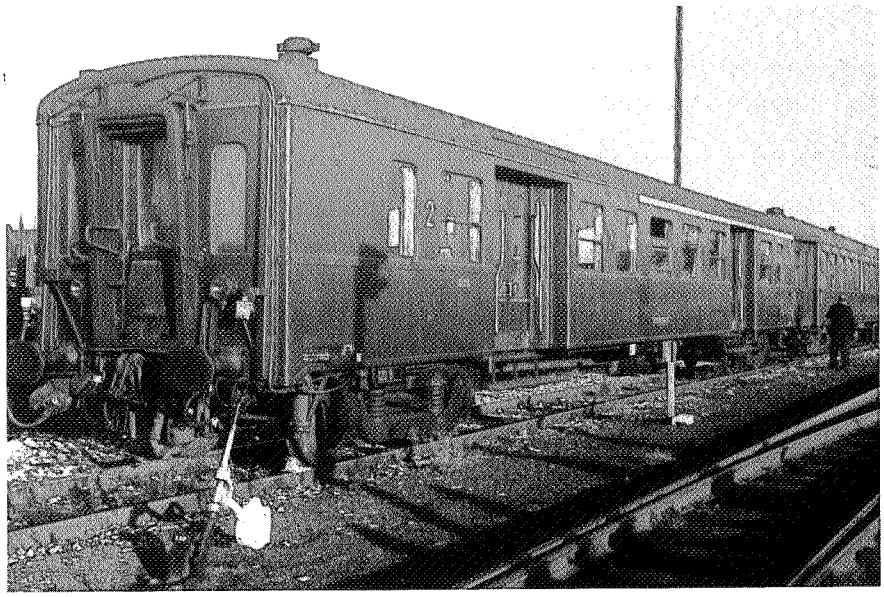
M1-AB 43068





Mons 13-4-80
(M. Thiry)

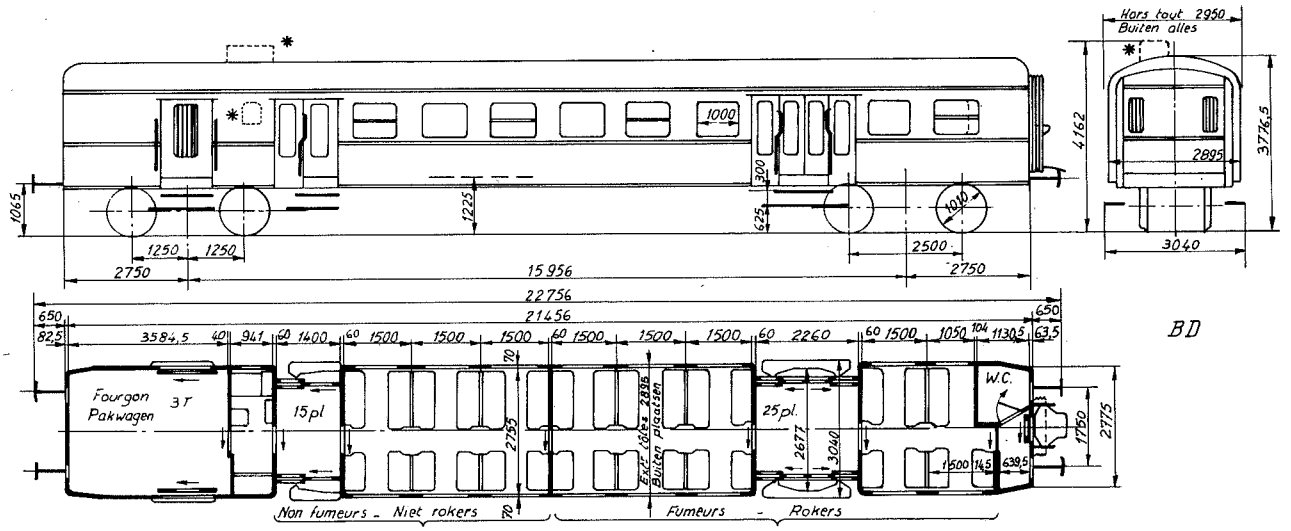
M1-AB 43004



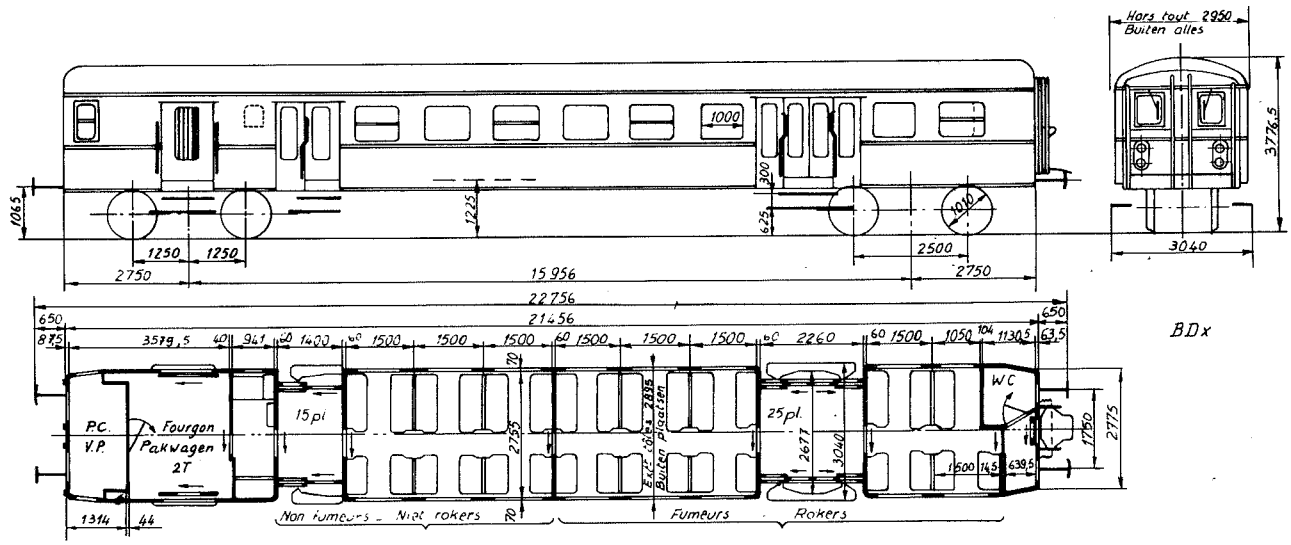
Mariembourg 26-9-82
(P. Auguste)

M1-AB 43045

M1 - B8D - B8Dx ex c8p

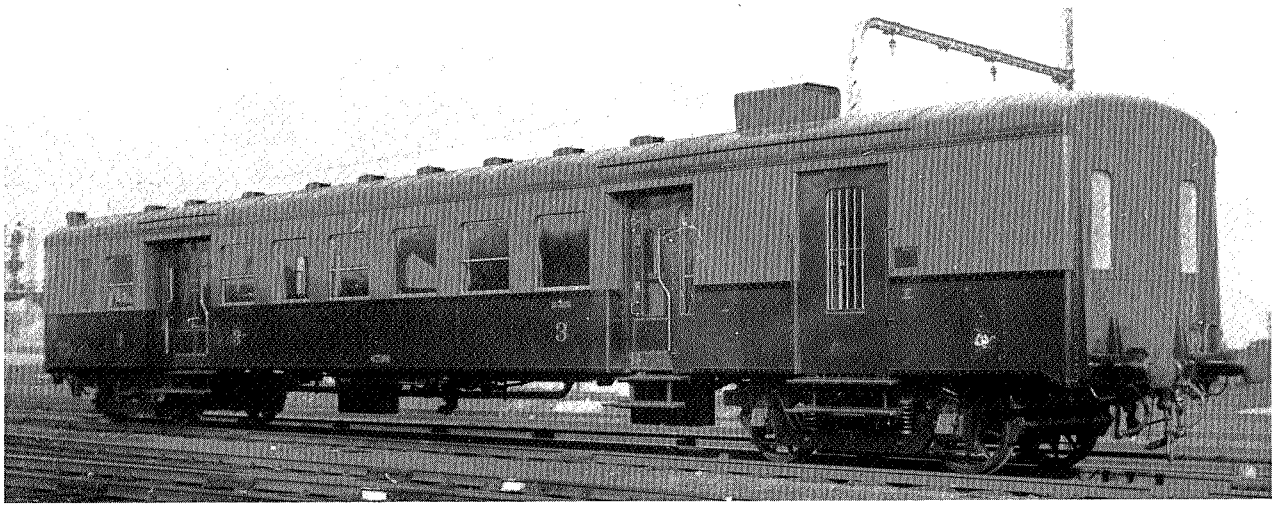


* Les périscopes ont été supprimés au cours des années 1965 à 1968. Une petite baie vitrée fut dès lors ajoutée au compartiment du chef-garde.
Tussen 1965 en 1968 werden de périscopen afgeschaft. Een kleine vensteropening in de hoofdwachterafdeling werd bijgebouwd.

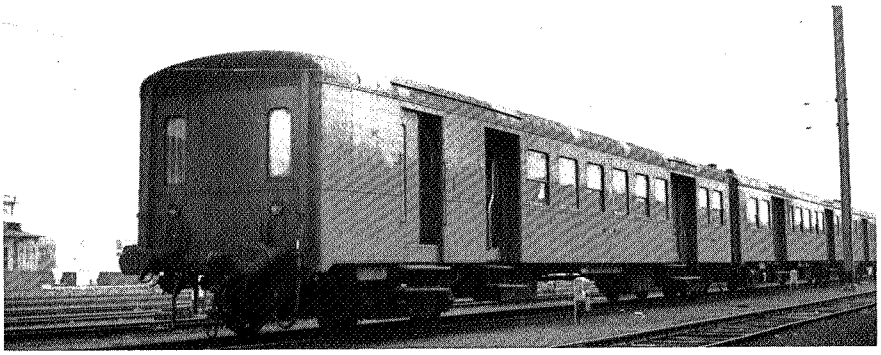


49001 → 49117 (1)	*N° SNCB* NMBS Nr	*N° UIC* UIC Nr	50 88 82 - 18 601 → 659 50 88 82 - 26 601 → 658 (2)
32	*EFFECTIF* EFFECTIEF	*VITESSE AUTOR.* TOEGEL. SNELHEID	120
42/56	*TARE/TONNAGE* TARRA/TONNENMAAT	*PL. ASSISES* ZITPLAATSEN	77
V + E3 (2) R	*CHAUFFAGE* VERWARMING	*EQUIPEMENT* UITRUSTING	◉
7 (3)	*BOGIES TYPE* BOGIES TYPE	*ANNEE* BOUWJAAR	1936 → 1937 (1)

(1) 49041 proto ex c8p (1935)•.
(2) *44 unités à chauffage vapeur exclusivement au 31-12-82 (49060 → 49117).*
44 rijtuigen alleen met stoomverwarming (49060 → 49117) op 31-12-82.
(3) *Au 31-12-82 : 3 unités sur bogies type 5 (49016 - 49071 - 49102).*
3 rijtuigen met bogies type 5 (49016 - 49071 - 49102).



M1-cp 3e classe, n° 67091, future BD 49101 (*SNCB*/NMBS)
M1-cp 3de klasse, nr 67091, toekomstig BD 49101



Mons 25-2-79
(M. Thiry)

M1-BD 49003

Mons 18-3-80
(M. Thiry)

BDx 49116

L'expérience belge en matière de rames réversibles à traction diesel débuta le 1er août 1966, avec les relations Pepinster-Spa (ligne 44).
De nombreuses unités prélevées dans le parc M1 furent adaptées, notamment des voitures BD à chauffage vapeur qui reçurent le poste de pilotage permettant la «pousse».
Le 3e phare adjoint par la suite à 3 de celles-ci leur permit d'assurer des services hors frontières, notamment la liaison Liège-Maastricht.

De Belgische ondervinding op het gebied van trek- en duwtreinen met dieseltraktie begon op 1 augustus 1966 met de verbinding Pepinster-Spa (lijn 44).
Verscheidene eenheden uit het M1 park werden aangepast, onder andere BD-rijtuigen met stoomverwarming die de stuurcabine meekregen om het «duwen» toe te laten.
Een 3de koplamp werd vervolgens aan 3 dezer bijgevoegd hetgeen hun toelaat diensten te verzekeren tot buiten de grenzen, onder andere de verbinding Luik-Maastricht.

CONSTRUCTEUR — BOUWER	MISE EN SERVICE — INDIENST-STELLING	N° — Nr	MODIFICATIONS — WIJZIGINGEN	AMENAGEMENT 1956 et n° 1957 — INRICHTING 1956 en nr 1957	MODIFICATIONS — WIJZIGINGEN	N° UIC — Nr UIC	MISE HORS SERVICE — BUITEN-DIENST-STELLING	REMARQUES — OPMERKINGEN
1	2	3	4	5	6	7	8	9
M1-c8								
Nivelles	1935	63001		B8 42002		50 88 27 - 26 602-6		Prototype - RRD/TTD
M1-c10								
La Dyle	1935	63002		B10 42003		50 88 29 - 26 601-6	12- 8-81	Protoype
	12-36	63003		B10 42004		50 88 29 - 18 601-6	14- 2-85	
	12-36	63004		B10 42005		50 88 29 - 26 602-4	5- 4-82	MSTB
	1-37	63005		B10 42006		50 88 29 - 18 602-4	14- 2-85	
	1-37	63006		B10 42007		603-2	14- 2-85	
	1-37	63007		B10 42008		604-0	14- 2-85	
	1-37	63008		B10 42009		605-7	14- 2-85	
	1-37	63009		B10 42010		606-5	17- 6-85	
	1-37	63010		B10 42011		607-3	14- 2-85	
	2- 2-37	63011		B10 42012		50 88 29 - 26 603-2	28-10-82	RRD/TDD
	2-37	63012		B10 42013		604-0		RRD/TDD
	2-37	63013		B10 42014		605-7		RRD/TDD
	2-37	63014		B10 42015		606-5		RRD/TDD
	2-37	63015		—		—	NR/V	
	2-37	63016		B10 42016		607-3		RRD/TDD
	2-37	63017		B10 42017		50 88 29 - 18 608-1	14- 2-85	
	3-37	63018		B10 42018		50 88 29 - 26 608-1	5- 4-82	~~RRD/TDD~~
	3-37	63019		—		—	NR/V	
	3-37	63020		B10 42019		50 88 29 - 18 609-9	14- 2-85	
	3-37	63021		B10 42020		610-7	14- 2-85	
Nivelles	3-37	63022		B10 42021		50 88 29 - 26 609-9		RRD/TDD
	3-37	63023		—		—	NR/V	
	3-37	63024		B10 42022		610-7	14- 2-85	~~RRD/TDD~~
	3-37	63025		B10 42023		50 88 29 - 18 611-5	14- 2-85	
	3-37	63026		B10 42024		50 88 29 - 26 611-5	12- 8-81	
	4-37	63027		B10 42025		612-3	22- 5-84	RRD/TDD
	4-37	63028		—		—	NR/V	
	4-37	63029		B10 42026		613-1	14- 2-85	~~RRD/TDD~~
	4-37	63030		B10 42027		50 88 29 - 18 612-3	14- 2-85	
	4-37	63031		B10 42028		613-1	5- 4-82	
	4-37	63032		—		—	NR/V	
	5-37	63033		B10 42029		50 88 29 - 26 614-9	12- 8-81	~~RRD/TDD~~
	5-37	63034		B10 42030		50 88 29 - 18 614-9		
	5-37	63035		B10 42031		615-6	28-10-82	
	5-37	63036		—		—	NR/V	
	5-37	63037		B10 42032		50 88 29 - 26 615-6		RRD/TDD
	5-37	63038		B10 42033		50 88 29 - 18 616-4	14- 2-85	
	5-37	63039		B10 42034		50 88 29 - 26 616-4	14- 2-85	
	6-37	63040		B10 42035		617-2		RRD/TDD
	6-37	63041		B10 42036		618-0		RRD/TDD
	6-37	63042		B10 42037		50 88 29 - 18 617-2	14- 2-85	
	1-37	63043		B10 42038		50 88 29 - 26 619-8	12- 8-81	
	1-37	63044		B10 42039		50 88 29 - 18 618-0	5- 4-82	
	1-37	63045		B10 42040		50 88 29 - 26 620-6	14- 2-85	
	2-37	63046		—		—	NR/V	
	2-37	63047		—		—	NR/V	
	2-37	63048		B10 42041		621-4	12- 8-81	~~RRD/TDD~~
	3-37	63049		B10 42042		50 88 29 - 18 619-8	28-10-82	
	2-37	63050		B10 42043		620-6	14- 2-85	
	3-37	63051		B10 42044		50 88 29 - 26 622-2		RRD/TDD
	3-37	63052		B10 42045		50 88 29 - 18 621-4	14- 2-85	
	3-37	63053		B10 42046		50 88 29 - 26 623-0	12- 8-81	
	3-37	63054		B10 42047		50 88 29 - 18 622-2	28-10-82	
	3-37	63055		B10 42048		50 88 29 - 26 624-8		RRD/TDD
	3-37	63056		B10 42049		50 88 29 - 18 623-0	5- 4-82	
CCC	3-37	63057		B10 42050		624-8	28-10-82	CFV3V (83)
	3-37	63058		—		—	NR/V	
	3-37	63059		—		—	NR/V	
	4-37	63060		B10 42051		625-5	5- 4-82	
	4-37	63061		B10 42052		50 88 29 - 26 625-5	12- 8-81	~~RRD/TDD~~
	4-37	63062		B10 42053		626-3		RRD/TDD
	4-37	63063		B10 42054		627-1	27- 4-83	RRD/TDD
	4-37	63064		B10 42055		50 88 29 - 18 626-3	14- 2-85	
	4-37	63065		B10 42056		627-1	6-12-84	
	5-37	63066		B10 42057		628-9	14- 2-85	
	5-37	63067		—		—	NR/V	
	5-37	63068		—		—	NR/V	
	5-37	63069		B10 42058		629-7	27- 4-83	
	5-37	63070		B10 42059		50 88 29 - 26 628-9		RRD/TDD
	5-37	63071		B10 42060		629-7		RRD/TDD

CONSTRUCTEUR — BOUWER	MISE EN SERVICE — INDIENST-STELLING	N° — Nr	MODIFICATIONS — WIJZIGINGEN	AMENAGEMENT 1956 et n° 1957 — INRICHTING 1956 en nr 1957	MODIFICATIONS — WIJZIGINGEN	N° UIC — Nr UIC	MISE HORS SERVICE — BUITEN-DIENST-STELLING	REMARQUES — OPMERKINGEN
1	2	3	4	5	6	7	8	9
	6-37	63072		B10 42061		50 88 29 - 18 630-5	28-10-82	
	6-37	63073		B10 42062		50 88 29 - 26 630-5		RRD/TDD
	6-37	63074		B10 42063		50 88 29 - 18 631-3	14- 2-85	
	6-37	63075		B10 42064		50 88 29 - 26 631-3		RRD/TDD
	6-37	63076		B10 42065		632-1		RRD/TDD
CCC	6-37	63077		B10 42066		633-9	12- 8-81	~~RRD/TDD~~
	6-37	63078		B10 42067		634-7	19-11-81	
	6-37	63079		B10 42068		50 88 29 - 18 632-1	17- 6-85	
	7-37	63080		B10 42069		50 88 29 - 26 635-4	8- 6-82	RRD/TDD
	7-37	63081		B10 42070		50 88 29 - 18 633-9	17- 6-85	
	7-37	63082		—		—	NR/V	
	1-37	63083		B10 42071		634-7		
	1-37	63084		B10 42072		635-4	17- 6-85	
	1-37	63085		B10 42073		50 88 29 - 26 636-2	12- 8-81	
	1-37	63086		B10 42074		637-0		RRD/TDD
	1-37	63087		—		—	NR/V	
	1-37	63088		—		—	30- 8-44	
	2-37	63089		—		—	NR/V	
	2-37	63090		—		—	NR/V	
	2-37	63091		B10 42075		50 88 29 - 18 636-2	14- 2-85	
	2-37	63092		B10 42076		637-0	14- 2-85	
	2-37	63093		B10 42077		638-8	14- 2-85	
	2-37	63094		B10 42078		639-6	14- 2-85	
	3-37	63095		—		—	NR/V	
	3-37	63096		B10 42079		640-4	14- 2-85	
	3-37	63097		B10 42080		50 88 29 - 26 638-8		RRD/TDD
	3-37	63098		B10 42081		50 88 29 - 18 641-2	14- 2-85	
	3-37	63099		B10 42082		642-0		
	3-37	63100		B10 42083		50 88 29 - 26 639-6	12- 8-81	~~RRD/TDD~~
	3-37	63101		B10 42084		50 88 29 - 18 643-8	12-10-84	
	3-37	63102		B10 42085		644-6	5- 4-82	
AFB	4-37	63103		B10 42086		645-3	14- 2-85	
	4-37	63104		—		—	NR/V	
	4-37	63105		B10 42087		50 88 29 - 26 640-4		Croix Rouge - Rood Kruis
	4-37	63106		B10 42088		50 88 29 - 18 646-1	14- 2-85	
	4-37	63107		B10 42089		647-9	5- 4-82	
	4-37	63108		B10 42090		648-7	27- 4-83	
	?-37	63109		B10 42091		649-5	14- 2-85	
	5-37	63110		B10 42092		50 88 29 - 26 641-2	12- 8-81	~~RRD/TDD~~
	5-37	63111		B10 42093		642-0	12- 8-81	~~RRD/TDD~~
	5-37	63112		—		—	NR/V	
	5-37	63113		B10 42094		643-8		RRD/TDD
	5-37	63114		B10 42095		50 88 29 - 18 650-3	28-10-82	
	6-37	63115		—		—	NR/V	
	6-37	63116		B10 42096		651-1		
	6-37	63117		B10 42097		50 88 29 - 26 644-6		RRD/TDD
	6-37	63118		B10 42098		50 88 29 - 18 652-9	14- 2-85	
	6-37	63119		B10 42099		50 88 29 - 26 645-3		RRD/TDD
	6-37	63120		B10 42100		50 88 29 - 18 653-6	14- 2-85	
	6-37	63121		—		—	NR/V	
	6-37	63122		B10 42101		654-5	14- 2-85	
	1-37	63123		B10 42102		655-2	14- 2-85	
	3-37	63124		B10 42103		656-0	14- 2-85	
	3-37	63125		B10 42104		657-8	14- 2-85	
	3-37	63126		B10 42105		50 88 29 - 26 683-4	12- 8-81	
	3-37	63127		B10 42106		50 88 29 - 18 659-4	14- 2-85	
	3-37	63128		B10 42107		660-2	30- 9-83	
	3-37	63129		B10 42108		50 88 29 - 26 646-1	12- 8-81	~~RRD/TDD~~
	4-37	63130		B10 42109		647-9		RRD/TDD
	4-37	63131		B10 42110		50 88 29 - 18 661-0	14- 2-85	
	4-37	63132		B10 42111		662-8	14- 2-85	
	4-37	63133		B10 42112		663-6	12-10-84	14- 2-85
	6-37	63134		B10 42113		664-4	5- 4-82	
Baume & Marpent	5-37	63135		B10 42114		50 88 29 - 26 648-7	14- 2-85	
(Morlanwelz)	5-37	63136		—		—	NR/V	
	5-37	63137		B10 42115		50 88 29 - 18 665-1	12-10-84	
	5-37	63138		B10 42116		666-9	5- 4-82	
	5-37	63139		B10 42117		667-7		
	5-37	63140		—		—	NR/V	
	5-37	63141		B10 42118		50 88 29 - 26 649-5	14- 2-85	~~RRD/TDD~~ Maroc 3
	6-37	63142		B10 42119		50 88 29 - 18 668-5	12-10-84	
	6-37	63143		B10 42120		669-3	14- 2-85	
	6-37	63144		B10 42121		670-1	17- 6-85	
	6-37	63145		B10 42122		671-9	22- 5-84	
	6-37	63146		B10 42123		50 88 29 - 26 650-3	19-11-81	~~RRD/TDD~~
	6-37	63147		B10 42124		50 88 29 - 18 672-7	28-10-82	
	1-37	63148		—		—	NR/V	
	2-37	63149		B10 42125		673-5		
	2-37	63150		B10 42126		674-3	14- 2-85	
	3-37	63151		B10 42127		50 88 29 - 26 651-1	14- 2-85	Maroc 3
Familleureux	3-37	63152		—		—	NR/V	
	3-37	63153		B10 42128		652-9		RRD/TDD
	3-37	63154		B10 42129		653-7	14- 2-85	~~RRD/TDD~~ Maroc 3

Maroc 3 : 3e commande

CONSTRUCTEUR — BOUWER	MISE EN SERVICE — INDIENST-STELLING	N° — Nr	MODIFICATIONS — WIJZIGINGEN	AMENAGEMENT 1956 et n° 1957 — INRICHTING 1956 en nr 1957	MODIFICATIONS — WIJZIGINGEN	N° UIC — Nr UIC	MISE HORS SERVICE — BUITEN-DIENST-STELLING	REMARQUES — OPMERKINGEN
1	2	3	4	5	6	7	8	9
	3-37	63155		B10 42130		50 88 29 - 18 675-0	17- 6-85	
	3-37	63156		B10 42131		676-8	5- 4-82	
	3-37	63157		B10 42132		50 88 29 - 26 654-5		RRD/TDD
	4-37	63158		—		—	NR/V	
	4-37	63159		B10 42133		655-2		RRD/TDD
	4-37	63160		B10 42134		50 88 29 - 18 677-6	14- 2-85	
	?-37	63161		B10 42135		678-4	14- 2-85	
	4-37	63162		—		—	NR/V	
	4-37	63163		—		—	NR/V	
	4-37	63164		B10 42136		50 88 29 - 26 656-0	14- 2-85	
	4-37	63165		B10 42137		50 88 29 - 18 679-2	14- 2-85	
	4-37	63166		B10 42138		50 88 29 - 26 657-8		RRD/TDD
	4-37	63167		B10 42139		50 88 29 - 18 680-0	14- 2-85	
	5-37	63168		B10 42140		50 88 29 - 26 658-6		RRD/TDD
	5-37	63169		B10 42141		50 88 29 - 18 681-8	17- 6-85	
	5-37	63170		B10 42142		682-6	5- 4-82	
	5-37	63171		B10 42143		683-4	5- 4-82	
	5-37	63172		B10 42144		50 88 29 - 26 659-4	19-11-81	RRD/TDD
	5-37	63173		B10 42145		50 88 29 - 18 684-2	14- 2-85	
Familleureux	5-37	63174		B10 42146		685-9	17- 6-85	
	6-37	63175		B10 42147		50 88 29 - 26 660-2	19-11-81	
	6-37	63176		B10 42148		50 88 29 - 18 686-7	5- 4-82	
	6-37	63177		B10 42149		687-5	14- 2-85	
	6-37	63178		B10 42150		688-3	14- 2-85	
	6-37	63179		B10 42151		689-1	14- 2-85	
	6-37	63180		B10 42152		50 88 29 - 26 661-0	13-12-84	~~RRD/TDD~~
	6-37	63181		—		—	NR/V	
	6-37	63182		B10 42153		662-8		RRD/TDD
	6-37	63183		B10 42154		663-6	12- 8-81	
	6-37	63184		B10 42155		50 88 29 - 18 690-9	17- 6-85	
	7-37	63185		B10 42156		691-7	12-10-84	
	7-37	63186		B10 42157		692-5	5- 4-82	
	7-37	63187		B10 42158		50 88 29 - 26 664-4		RRD/TDD
	7-37	63188		B10 42159		50 88 29 - 18 693-3	17- 6-85	
	7-37	63189		B10 42160		50 88 29 - 26 665-1		RRD/TDD
	7-37	63190		B10 42161		50 88 29 - 18 694-1	12-10-84	
	7-37	63191		B10 42162		695-8	14- 2-85	
	7-37	63192		B10 42163		50 88 29 - 26 666-9		RRD/TDD
	1-37	63193		B10 42164		50 88 29 - 18 696-6	27- 4-83	
	1-37	63194		B10 42165		697-4	14- 2-85	
	1-37	63195		B10 42166		698-2	12- 8-81	
	1-37	63196		B10 42167		699-0	28-10-82	
	1-37	63197		B10 42168		700-6	28-10-82	
	1-37	63198		B10 42169		701-4	5- 4-82	
	1-37	63199		B10 42170		702-2	14- 2-85	
	2-37	63200		B10 42171		50 88 29 - 26 667-7	13-12-84	
	3-37	63201		B10 42172		50 88 29 - 18 703-0	14- 2-85	
	3-37	63202		B10 42173		704-8	14- 2-85	
	3-37	63203		B10 42174		705-5	14- 2-85	
	3-37	63204		B10 42175		706-3	5- 4-82	
	3-37	63205		B10 42176		707-1	28-10-82	
	3-37	63206		B10 42177		708-9		
Enghien (Manage)	3-37	63207		B10 42178		50 88 29 - 26 668-5	12- 8-81	
	3-37	63208		B10 42179		50 88 29 - 18 709-7	14- 2-85	
	3-37	63209		B10 42180		710-5	14- 2-85	
	3-37	63210		B10 42181		711-3	12-10-84	
	4-37	63211		B10 42182		50 88 29 - 26 669-3	14- 2-85	~~RRD/TDD~~
	4-37	63212		B10 42183		50 88 29 - 18 712-1	17- 6-85	
	4-37	63213		B10 42184		713-9	14- 2-85	
	4-37	63214		B10 42185		50 88 29 - 26 670-1	14- 2-85	
	4-37	63215		B10 42186		50 88 29 - 18 714-7	14- 2-85	
	5-37	63216		B10 42187		715-4	12-10-84	
	5-37	63217		B10 42188		50 88 29 - 26 671-9		RRD/TDD
	5-37	63218		B10 42189		50 88 29 - 18 716-2	14- 2-85	
	5-37	63219		B10 42190		717-0	14- 2-85	
	5-37	63220		B10 42191		718-8	14- 2-85	
	6-37	63221		—		—	NR/V	
	6-37	63222		B10 42192		719-6		
	1-37	63223		B10 42193		720-4	14- 2-85	
	2-37	63224		B10 42194		721-2	14- 2-85	
	2-37	63225		B10 42195		722-0	14- 2-85	
	2-37	63226		—		—	NR/V	
	3-37	63227		—		—	NR/V	
	3-37	63228		B10 42196		50 88 29 - 26 672-7	12- 8-81	~~RRD/TDD~~
	3-37	63229		B10 42197		673-5	14-2-85	~~RRD/TDD~~ Maroc 3
	3-37	63230		B10 42198		50 88 29 - 18 723-8	30- 9-83	
Germain	3-37	63231		—		—	NR/V	
	3-37	63232		B10 42199		50 88 29 - 26 674-3		RRD/TDD
	3-37	63233		B10 42200		50 88 29 - 18 724-6		
	4-37	63234		B10 42201		50 88 29 - 26 675-0		RRD/TDD
	4-37	63235		B10 42202		50 88 29 - 18 725-3	14- 2-85	
	4-37	63236		—		—	NR/V	
	4-37	63237		—		—	NR/V	

Maroc 3 : 3e commande / bestelling

CONSTRUCTEUR — BOUWER	MISE EN SERVICE — INDIENST-STELLING	N° — Nr	MODIFICATIONS — WIJZIGINGEN	AMENAGEMENT 1956 et n° 1957 — INRICHTING 1956 en nr 1957	MODIFICATIONS — WIJZIGINGEN	N° UIC — Nr UIC	MISE HORS SERVICE — BUITEN-DIENST-STELLING	REMARQUES — OPMERKINGEN
1	2	3	4	5	6	7	8	9
	4-37	63238		B10 42203		50 88 29 - 26 676-8		RRD/TDD
	5-37	63239		—		—	NR/V	
	5-37	63240		B10 42204		50 88 29 - 18 726-1	14- 2-85	
	5-37	63241		B10 42205		50 88 29 - 26 677-6	14- 2-85	
	5-37	63242		B10 42206		678-4	27- 4-83	RRD/TDD
	5-37	63243		—		—	NR/V	
	5-37	63244		B10 42207		50 88 29 - 18 727-9	27- 4-83	
Germain	6-37	63245		B10 42208		50 88 29 - 26 679-2		RRD/TDD
	6-37	63246		B10 42209		50 88 29 - 18 728-7	14- 2-85	
	6-37	63247		B10 42210		50 88 29 - 26 680-0		RRD/TDD
	6-37	63248		—		—	NR/V	
	6-37	63249		B10 42211		50 88 29 - 18 729-5	14- 2-85	Maroc 3
	6-37	63250		B10 42212		50 88 29 - 26 681-8		RRD/TDD
	7-37	63251		B10 42213		682-6		RRD/TDD
	7-37	63252		B10 42214		50 88 29 - 18 730-3	14- 2-85	
M1-b4c4								
Nivelles	1934	65001	c8 63000 (26-11-54)	B8 42001		50 88 27 - 26 601-8	12-10-84	Protoype - RRD/TDD
M1-b5c4								
La Dyle	1935	65002		A5B4 43001		50 88 38 - 26 601-5	5- 4-82	Prototype - RRD/TDD
	2-37	65003		—		—	NR/V	
	2-37	65004		A5B4 43002		602-3		RRD/TDD
	2-37	65005		—		—	30- 8-44	
	3-37	65006		A5B4 43003		50 88 38 - 18 601-5	28-10-82	
	3-37	65007		A5B4 43004		602-3	22- 5-84	
	3-37	65008		A5B4 43005		50 88 38 - 26 603-1	14- 2-85	
	3-37	65009		A5B4 43006		50 88 38 - 18 603-1	14- 2-85	
	3-37	65010		A5B4 43007		50 88 38 - 26 604-9	6-12-84	RRD/TDD
	4-37	65011		—		—	NR/V	
	4-37	65012		A5B4 43008		50 88 38 - 18 604-9	17- 6-85	
	4-37	65013		A5B4 43009		605-6	5- 4-82	
	4-37	65014		A5B4 43010		606-4	17- 6-85	Maroc 3
	4-37	65015		A5B4 43011		607-2	14- 2-85	
	4-37	65016		A5B4 43012		50 88 38 - 26 605-6		RRD/TDD
	4-37	65017		A5B4 43013		50 88 38 - 18 608-0	12-10-84	
	5-37	65018		A5B4 43014		50 88 38 - 26 606-4	14- 2-85	
	5-37	65019		A5B4 43015		50 88 38 - 18 609-8	17- 6-85	Maroc 3
	4-37	65020		A5B4 43016		50 88 38 - 26 607-2	12- 8-81	
	5-37	65021		A5B4 43017		608-0		RRD/TDD
La Dyle	5-37	65022		A5B4 43018		609-8		RRD/TDD
	5-37	65023		A5B4 43019		50 88 38 - 18 610-6	14- 2-85	
	5-37	65024		A5B4 43020		611-4		
	5-37	65025		A5B4 43021		50 88 38 - 26 610-6	12-10-84	RRD/TDD
	6-37	65026		A5B4 43022		50 88 38 - 18 612-2	5- 4-82	
	6-37	65027		A5B4 43023		50 88 38 - 26 611-4	12- 8-81	~~RRD/TDD~~
	6-37	65028		A5B4 43024		612-2	14- 2-85	~~RRD/TDD~~
	6-37	65029		A5B4 43025		613-0		RRD/TDD
	6-37	65030		A5B4 43026		614-8		RRD/TDD
	6-37	65031		A5B4 43027		615-5	19-11-81	
	6-37	65032		A5B4 43028		50 88 38 - 18 613-0	28-10-82	
	6-37	65033		A5B4 43029		614-8	14- 2-85	
	6-37	65034		A5B4 43030		615-5	14- 2-85	Maroc 3
	6-37	65035		A5B4 43031		616-3	27- 4-83	
	6-37	65036		A5B4 43032		50 88 38 - 26 616-3		RRD/TDD
	6-37	65037		A5B4 43033		50 88 38 - 18 617-1		
	6-37	65038		A5B4 43034		618-9	28-10-82	
	6-37	65039		A5B4 43035		50 88 38 - 26 617-1		RRD/TDD
	6-37	65040		A5B4 43036		618-9	14- 2-85	Maroc 3
	6-37	65041		A5B4 43037		619-7		RRD/TDD
	?-37	65042		A5B4 43038		50 88 38 - 18 619-7	14- 2-85	
	7-37	65043		A5B4 43039		50 88 38 - 26 620-5		RRD/TDD
	7-37	65044		A5B4 43040		50 88 38 - 26 621-3		RRD/TDD

Maroc 3 : 3e commande / bestelling

CONSTRUCTEUR — BOUWER	MISE EN SERVICE — INDIENST-STELLING	N° — Nr	MODIFICATIONS — WIJZIGINGEN	AMENAGEMENT 1956 et n° 1957 — INRICHTING 1956 en nr 1957	MODIFICATIONS — WIJZIGINGEN	N° UIC — Nr UIC	MISE HORS SERVICE — BUITEN-DIENST-STELLING	REMARQUES — OPMERKINGEN
1	2	3	4	5	6	7	8	9
	7-37	65045		A5B4 43041		50 88 38 - 26 622-1		RRD/TDD
La Dyle	7-37	65046		A5B4 43042		623-9	12- 8-81	
	7-37	65047		A5B4 43043		50 88 38 - 18 620-5	17- 6-85	Maroc 3
	2-37	65048		A5B4 43044		621-3		
	1-37	65049		A5B4 43045		50 88 38 - 26 624-7		RRD/TDD
	1-37	65050		—		—	12-43	
	12-36	65051		A5B4 43046		625-4		RRD/TDD
	1-37	65052		A5B4 43047		626-2	8- 6-82	RRD/TDD
	1-37	65053		A5B4 43048		627-0	12- 8-81	
	1-37	65054		A5B4 43049		50 88 38 - 18 622-1	28-10-82	
	1-37	65055		A5B4 43050		623-9	5- 4-82	
	1-37	65056		A5B4 43051		624-7	5- 4-82	
	1-37	65057		A5B4 43052		625-4	14- 2-85	
	2-37	65058		A5B4 43053		50 88 38 - 26 628-8	19-11-81	RRD/TDD
	2-37	65059		A5B4 43054		50 88 38 - 18 626-2	28-10-82	
	2-37	65060		A5B4 43055		50 88 38 - 26 629-6	14- 2-85	Maroc 3
	2-37	65061		A5B4 43056		630-4	27- 4-83	RRD/TDD
	2-37	65062		A5B4 43057		50 88 38 - 18 627-0	14- 2-85	Maroc 3
	2-37	65063		A5B4 43058		50 88 38 - 26 631-2		RRD/TDD
	2-37	65064		A5B4 43059		50 88 38 - 18 628-8	5- 4-82	
	2-37	65065		—		—	17-10-44	
	3-37	65066		—		—	NR/V	
	3-37	65067		A5B4 43060		629-6	28-10-82	CFV3V (83)
	3-37	65068		A5B4 43061		630-4	17- 6-85	Maroc 3
Brugeoise	3-37	65069		A5B4 43062		631-2	28-10-82	HV Labo ES
(Brugge)	3-37	65070		A5B4 43063		632-0	28-10-82	
	3-37	65071		A5B4 43064		633-8	14- 2-85	Maroc 3
	3-37	65072		A5B4 43065		634-6	14- 2-85	
	3-37	65073		A5B4 43066		635-3	14- 2-85	
	3-37	65074		A5B4 43067		636-1	5- 4-82	
	3-37	65075		A5B4 43068		50 88 38 - 26 632-0		RRD/TDD
	3-37	65076		A5B4 43069		50 88 38 - 18 637-9	5- 4-82	
	3-37	65077		—		—	NR/V	
	4-37	65078		A5B4 43070		50 88 38 - 26 633-8		RRD/TDD
	4-37	65079		A5B4 43071		634-6		RRD/TDD
	4-37	65080		A5B4 43072		635-3		RRD/TDD
	4-37	65081		A5B4 43073		50 88 38 - 18 638-7	14- 2-85	
	4-37	65082		A5B4 43074		639-5	14- 2-85	Maroc 3
	4-37	65083		A5B4 43075		640-3	14- 2-85	
	4-37	65084		A5B4 43076		50 88 38 - 26 636-1		RRD/TDD
	4-37	65085		A5B4 43077		50 88 38 - 18 641-1	30- 6-83	
	4-37	65086		A5B4 43078		50 88 38 - 26 637-9		RRD/TDD
	5-37	65087		A5B4 43079		50 88 38 - 18 642-9	5- 4-82	
	5-37	65088		—		—	NR/V	
	5-37	65089		A5B4 43080		50 88 38 - 26 638-7		RRD/TDD
	5-37	65090		A5B4 43081		50 88 38 - 18 643-7	28-10-82	
	5-37	65091		A5B4 43082		644-5	14- 2-85	
	5-37	65092		A5B4 43083		645-2	14- 2-85	
	2-37	65093		A5B4 43084		646-0	14- 2-85	Maroc 3
	2-37	65094		A5B4 43085		647-8	14- 2-85	
	2-37	65095		A5B4 43086		648-6	14- 2-85	
	3-37	65096		A5B4 43087		649-4	12-10-84	
	3-37	65097		A5B4 43088		650-2	22- 5-84	
	3-37	65098		A5B4 43089		651-0	14- 2-85	
	3-37	65099		A5B4 43090		50 88 38 - 26 639-5	14- 2-85	~~RRD/TDD~~ Maroc 3
	3-37	65100		A5B4 43091		651-0	12- 8-81	
	3-37	65101		A5B4 43092		650-2	12- 8-81	
	3-37	65102		A5B4 43093		50 88 38 - 18 654-4	14- 2-85	
	3-37	65103		—		—	NR/V	
	4-37	65104		A5B4 43094		50 88 38 - 26 640-3	12- 8-81	
	4-37	65105		A5B4 43095		50 88 38 - 18 655-1	28-10-82	
	4-37	65106		A5B4 43096		50 88 38 - 26 641-1		RRD/TDD
	4-37	65107		A5B4 43097		50 88 38 - 18 656-9	30- 9-83	
	4-37	65108		A5B4 43098		657-7	30- 9-83	
	4-37	65109		A5B4 43099		658-5	30- 9-83	
Ragheno	5-37	65110		A5B4 43100		659-3	14- 2-85	Maroc 3
	5-37	65111		A5B4 43101		50 88 38 - 26 642-9		RRD/TDD
	5-37	65112		A5B4 43102		50 88 38 - 18 660-1	14- 2-85	
	6-37	65113		A5B4 43103		50 88 38 - 26 643-7	12- 8-81	
	6-37	65114		A5B4 43104		644-5	19-11-81	~~RRD/TDD~~
	6-37	65115		A5B4 43105		50 88 38 - 18 661-9	14- 2-85	
	6-37	65116		A5B4 43106		662-7	12-10-84	
	6-37	65117		A5B4 43107		663-5	28-10-82	
	7-37	65118		A5B4 43108		50 88 38 - 26 645-2		RRD/TDD
	7-37	65119		A5B4 43109		646-0	19-11-91	RRD/TDD
	7-37	65120		A5B4 43110		647-8		RRD/TDD
	7-37	65121		—		—	NR/V	
	7-37	65122		A5B4 43111		648-6		RRD/TDD
	7-37	65123		A5B4 43112		649-4		RRD/TDD
	7-37	65124		—		—	NR/V	
	7-37	65125		A5B4 43113		50 88 38 - 18 664-3	14- 2-85	
	7-37	65126		A5B4 43114		665-0	14- 2-85	Maroc 3
	7-37	65127		A5B4 43115		666-8	5-4-82	

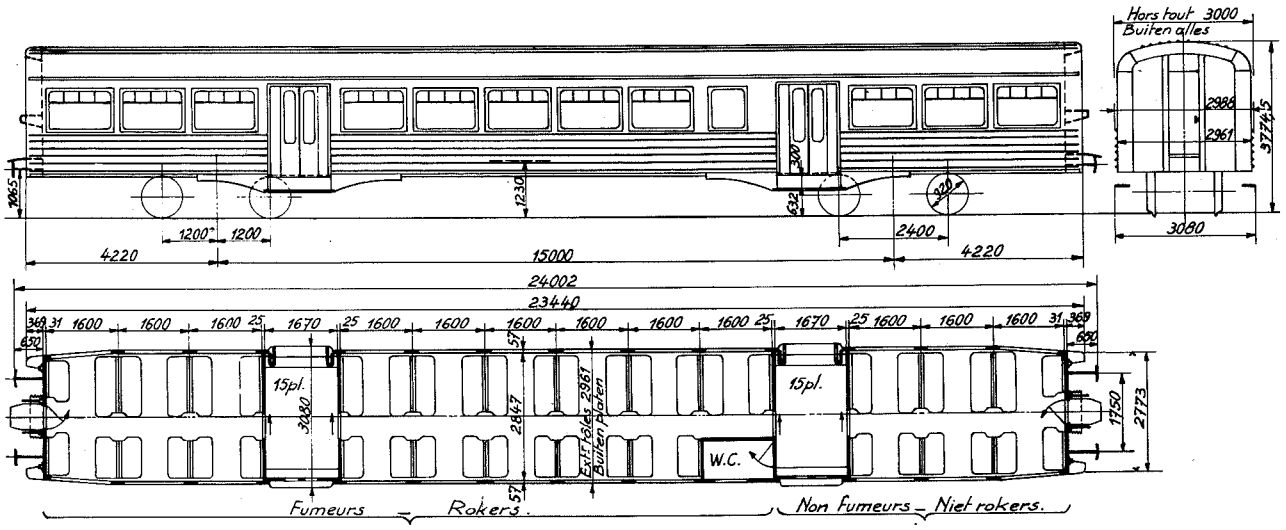
Maroc 3 : 3e commande / bestelling

CONSTRUCTEUR — BOUWER	MISE EN SERVICE — INDIENST-STELLING	N° — Nr	MODIFICATIONS — WIJZIGINGEN	AMENAGEMENT 1956 et n° 1957 — INRICHTING 1956 en nr 1957	MODIFICATIONS — WIJZIGINGEN	N° UIC — Nr UIC	MISE HORS SERVICE — BUITEN-DIENST-STELLING	REMARQUES — OPMERKINGEN
1	2	3	4	5	6	7	8	9
M1-c5p								
Nivelles	12-35	67001		B5D 49040	B5D 49118 (1964)	50 88 82 - 26 600-2		Prototype - RRD/TDD - RRD/TDD M2 (1984)
M1-c8p								
La Dyle	1935	67002		B8D 49041		50 88 82 - 18 641-6	5- 4-82	Prototype
	12-36	67003		B8D 49042		642-4	28-10-82	
	2-37	67004		B8D 49043		643-2	5- 4-82	
	2-37	67005		B8D 49044		644-0	5- 4-82	
	2-37	67006		B8D 49045		645-7	5- 4-82	
	2-37	67007		B8D 49046		646-5	17- 6-85	
	3-37	67008		B8D 49047		647-3	5- 4-82	
	3-37	67009		B8D 49048		648-1	28-10-82	
	3-37	67010		B8D 49049		649-9	12- 8-81	
	3-37	67011		B8D 49050		650-7	26- 3-81	
	4-37	67012		B8D 49001		601-0	14- 2-85	
	4-37	67013		B8D 49051		651-5	14- 2-85	
	4-37	67014		B8D 49052		652-3	14- 2-85	
	4-37	67015		—		—	30- 6-45	
	4-37	67016		B8D 49053		653-1	14- 2-85	
Brugeoise (La Louvière)	4-37	67017		B8D 49054		654-9	14- 2-85	
	4-37	67018		B8D 49055		655-6	14- 2-85	
	4-37	67019		B8D 49056		656-6	14- 2-85	
	5-37	67020		B8D 49057		657-2	22- 5-84	
	5-37	67021		B8D 49058		658-0	14- 2-85	
	5-37	67022		B8D 49059		659-8	14- 2-85	
	5-37	67023		B8D 49060		50 88 82 - 26 601-0		RRD/TDD
	5-37	67024		B8D 49061		602-8	12- 8-81	
	5-37	67025		B8D 49002		50 88 82 - 18 602-8	14- 2-85	
	6-37	67026		B8D 49062		50 88 82 - 26 603-6		RRD/TDD - RRD/TDD M2 (1984)
	6-37	67027		B8D 49063		604-4	14- 2-85	
	6-37	67028		B8D 49064		605-1	28-10-82	HV Labo ES
	6-37	67029		B8D 49065		606-9	26- 3-81	
	6-37	67030		B8D 49066		607-7	12- 8-81	
	6-37	67031		B8D 49003		50 88 82 - 18 603-6	12-10-84	
	6-37	67032		B8D 49067		50 88 82 - 26 608-5		RRD/TDD - 3e phare/koplicht
	1-37	67033		B8D 49004		50 88 82 - 18 604-4		
	2-37	67034		B8D 49068		50 88 82 - 26 609-3	14- 2-85	
	2-37	67035		B8D 49005		50 88 82 - 18 605-1	14- 2-85	
	2-37	67036		B8D 49006		606-9	8- 6-82	
	2-37	67037		B8D 49069		50 88 82 - 26 610-1		RRD/TDD - RRD/TDD M2 (1984)
	2-37	67038		B8D 49070		611-9	12- 8-81	
	3-37	67039		B8D 49071		612-7	14- 2-85	Maroc 3
	3-37	67040		B8D 49072		613-5	19-11-81	RRD/TDD
	3-37	67041		B8D 49073		614-3	12- 8-81	
	3-37	67042		B8D 49074		615-0	22- 5-84	RRD/TDD - RRD/TDD M2 (1981)
	3-37	67043		B8D 49075		616-8	13-12-84	
	3-37	67044		B8D 49007		50 88 82 - 18 607-7	8- 6-82	
	4-37	67045		B8D 49076		50 88 82 - 26 617-6	27- 4-83	RRD/TDD
	4-37	67046		B8D 49077		618-4		RRD/TDD
Energie	4-37	67047		B8D 49078		619-2	28-10-82	
	4-37	67048		B8D 49008		50 88 82 - 18 608-5	30- 6-83	
	5-37	67049		B8D 49079		50 88 82 - 26 620-0		RRD/TDD
	5-37	67050		B8D 49080		621-8	14- 2-85	
	5-37	67051		B8D 49081		622-6		RRD/TDD - RRD/TDD M2 (1984)
	5-37	67052		B8D 49009		50 88 82 - 18 609-3	14- 2-85	
	5-37	67053		B8D 49082		50 88 82 - 26 623-4		RRD/TDD - RRD/TDD M2 (1984)
	5-37	67054		B8D 49010		50 88 82 - 18 610-1	5- 4-82	
	5-37	67055		—		—	NR/V	
	6-37	67056		B8D 49083		50 88 82 - 26 624-2		RRD/TDD
	6-37	67057		B8D 49084		625-9	12- 8-81	
	6-37	67058		B8D 49011		50 88 82 - 18 611-9	17- 6-85	
	6-37	67059		B8D 49085		50 88 82 - 26 626-7		RRD/TDD
	6-37	67060		B8D 49086		627-5	5- 4-82	
	6-37	67061		B8D 49012		50 88 82 - 18 612-7		
	7-37	67062		B8D 49087		50 88 82 - 26 628-3		RRD/TDD
	12-36	67063		B8D 49013		50 88 82 - 18 613-5	28-10-82	
	12-36	67064		B8D 49014		614-3	28-10-82	
	1-37	67065		B8D 49088		50 88 82 - 26 629-1		RRD/TDD
	1-37	67066		—		—	NR/V	
Braine-le-Comte	1-37	67067		B8D 49015		50 88 82 - 18 615-0	14- 2-85	
	1-37	67068		B8D 49089		50 88 82 - 26 630-9	12- 8-81	
	2-37	67069		B8D 49016		50 88 82 - 18 616-8		
	2-37	67070		B8D 49017		617-6	14- 2-85	

Maroc 3 : 3e commande / bestelling

CONSTRUCTEUR — BOUWER	MISE EN SERVICE — INDIENST-STELLING	N° — Nr	MODIFICATIONS — WIJZIGINGEN	AMENAGEMENT 1956 et n° 1957 — INRICHTING 1956 en nr 1957	MODIFICATIONS — WIJZIGINGEN	N° UIC — Nr UIC	MISE HORS SERVICE — BUITEN-DIENST-STELLING	REMARQUES — OPMERKINGEN
1	2	3	4	5	6	7	8	9
	2-37	67071		B8D 49090		50 88 82 - 26 631-7		RRD/TDD
	2-37	67072		—		—	3-10-46	
	3-37	67073		B8D 49091		632-5	19-11-81	
	3-37	67074		B8D 49092		633-3		RRD/TDD - 3e phare/koplicht
	3-37	67075		—		—	NR/V	
	3-37	67076		B8D 49093		634-1		RRD/TDD
Braine-le-Comte	3-37	67077		B8D 49094		635-8		RRD/TDD
	4-37	67078		B8D 49095		636-6		RRD/TDD
	4-37	67079		B8D 49018		50 88 82 - 18 618-4	14- 2-85	
	4-37	67080		B8D 49096		50 88 82 - 26 637-4	12- 8-81	
	4-37	67081		B8D 49019		50 88 82 - 18 619-2	14- 2-85	
	5-37	67082		B8D 49097		50 88 82 - 26 638-2	13-12-79	RRD/TDD
	1-37	67083		B8D 49020		50 88 82 - 18 620-0	28-10-82	CFV3V (1983)
	1-37	67084		B8D 49098		50 88 82 - 26 639-0		RRD/TDD
	1-37	67085		B8D 49021		50 88 82 - 18 621-8		
	1-37	67086		—		—	NR/V	
	2-37	67087		B8D 49022		622-6	14- 2-85	
	2-37	67088		B8D 49023		623-4	14- 2-85	
	2-37	67089		B8D 49099		50 88 82 - 26 640-8	28-10-82	
	2-37	67090		B8D 49100		641-6	28- 4-77	RRD/TDD
	3-37	67091		B8D 49101		642-4		RRD/TDD - RRD/TDD M2 (1981)
	3-37	67092		B8D 49102		643-2	14- 2-85	
	3-37	67093		B8D 49024		50 88 82 - 18 624-2	14- 2-85	
	3-37	67094		—		—	NR/V	
Seneffe	4-37	67095		B8D 49025		625-9	14- 2-85	
	4-37	67096		B8D 49103		50 88 82 - 26 644-0	12-10-84	
	4-37	67097		B8D 49104		645-7	28-10-82	
	4-37	67098		B8D 49026		50 88 82 - 18 626-7	5- 4-82	
	4-37	67099		B8D 49105		50 88 82 - 26 646-5	13-12-84	
	5-37	67100		B8D 49027		50 88 82 - 18 627-5	12-10-84	
	5-37	67101		B8D 49106		50 88 82 - 26 647-3		RRD/TDD
	5-37	67102		B8D 49028		50 88 82 - 18 628-3	14- 2-85	
	5-37	67103		—		—	NR/V	
	6-37	67104		B8D 49107		50 88 82 - 26 648-1		RRD/TDD - RRD/TDD M2 (1984)
	6-37	67105		B8D 49108		649-9		RRD/TDD
	6-37	67106		B8D 49029		50 88 82 - 18 629-1	14- 2-85	
	6-37	67107		B8D 49109		50 88 82 - 26 650-7	28-10-82	
	2-37	67108		B8D 49030		50 88 82 - 18 630-9	14- 2-85	
	2-37	67109		B8D 49031		631-7	14- 2-85	
	2-37	67110		B8D 49032		632-5	17- 6-85	
	2-37	67111		B8D 49110		50 88 82 - 26 651-5	5- 4-82	RRD/TDD
	3-37	67112		B8D 49111		652-3		RRD/TDD - RRD/TDD M2 (1984)
	3-37	67113		B8D 49112		653-1		RRD/TDD
	3-37	67114		B8D 49033		50 88 82 - 18 633-3	14- 2-85	
	4-37	67115		B8D 49034		634-1	14- 2-85	
	4-37	67116		B8D 49113		50 88 82 - 26 654-9		RRD/TDD - RRD/TDD M2 (1984)
Godarville	4-37	67117		B8D 49035		50 88 82 - 18 635-8	14- 2-85	
	4-37	67118		B8D 49036		636-6	14- 2-85	
	4-37	67119		B8D 49114		50 88 82 - 26 655-6		RRD/TDD
	5-37	67120		B8D 49037		50 88 82 - 18 637-4	14- 2-85	
	5-37	67121		B8D 49038		638-2	12-10-84	
	5-37	67122		B8D 49115		50 88 82 - 26 656-4	6-12-84	RRD/TDD - RRD/TDD M2 (1984)
	6-37	67123		B8D 49116		657-2		RRD/TDD - 3e phare/koplicht
	6-37	67124		—		—	24-12-46	
	6-37	67125		B8D 49117		658-0		RRD/TDD - RRD/TDD M2 (1981)
	6-37	67126		B8D 49118	B8D 49040 (1964)	50 88 82 - 18 640-8	5- 4-82	
	6-37	67127		B8D 49039		639-0	14- 2-85	

Proto ex c12



Haine-S.-Pierre 2-3-80
(M. Thiry)

Prototype des voitures M2, n° 42252, construit par l'Atelier Central SNCB de Mechelen.

Prototype van de rijtuigen M2, nr 42252, door CW-Mechelen gebouwd.

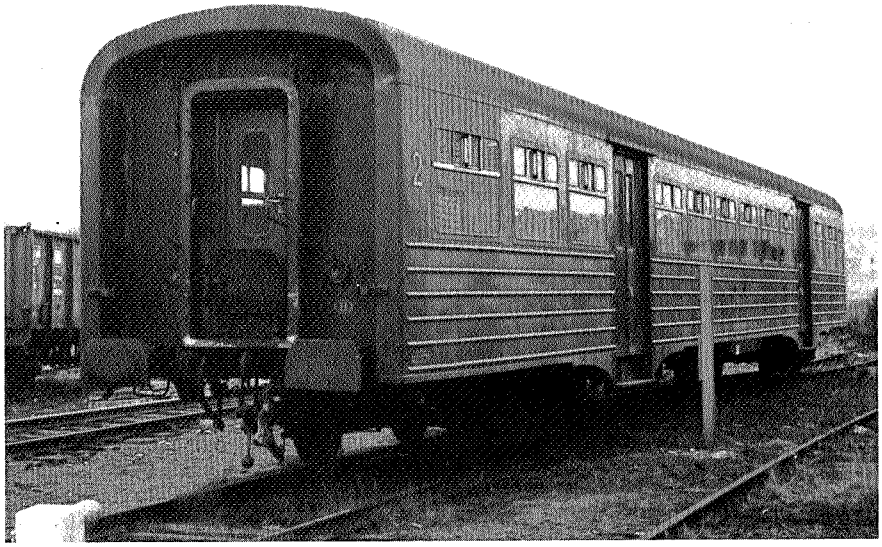
42251 (1) 42252	*N° SNCB* NMBS Nr	*N° UIC* UIC Nr	50 88 21 - 26 600 50 88 21 - 18 600
—	*EFFECTIF* EFFECTIEF	*VITESSE AUTOR.* TOEGEL. SNELHEID	120
29/43	*TARE/TONNAGE* TARRA/TONNENMAAT	*PL. ASSISES* ZITPLAATSEN	114
(2)	*CHAUFFAGE* VERWARMING	*EQUIPEMENT* UITRUSTING	☼ ◉
(3)	*BOGIES TYPE* BOGIES TYPE	*ANNEE* BOUWJAAR	1954

(1) *4 unités construites. Deux ont été associées à l'autorail prototype 630.01 (4001) en 1956 et ne sont pas numérotées en tant que matériel remorqué*•.
Van de 4 rijtuigen werden er twee in 1956 voor het prototype 630.01 (4001) gebruikt. Ze zijn niet meer in het sleepmaterieel genummerd•.
(2) 42251 : V
42252 : V + E3 R
(3) 42251 : 18
42252 : 19

Haine-S.-Pierre 2-3-80
(M. Thiry)

M2-B proto 42251

Longs-pans en tôle d'acier nervurée afin d'en augmenter la rigidité et boucliers paratélescopiques d'extrémité, caractérisent les prototypes M2.



Mons 4-10-81
(M. Thiry)

M2-B proto 42252

Langs wanden in geribde staalplaat om de stevigheid te vergroten en paratelescopische schilden op de uiteinden kenmerken de prototypes M2.

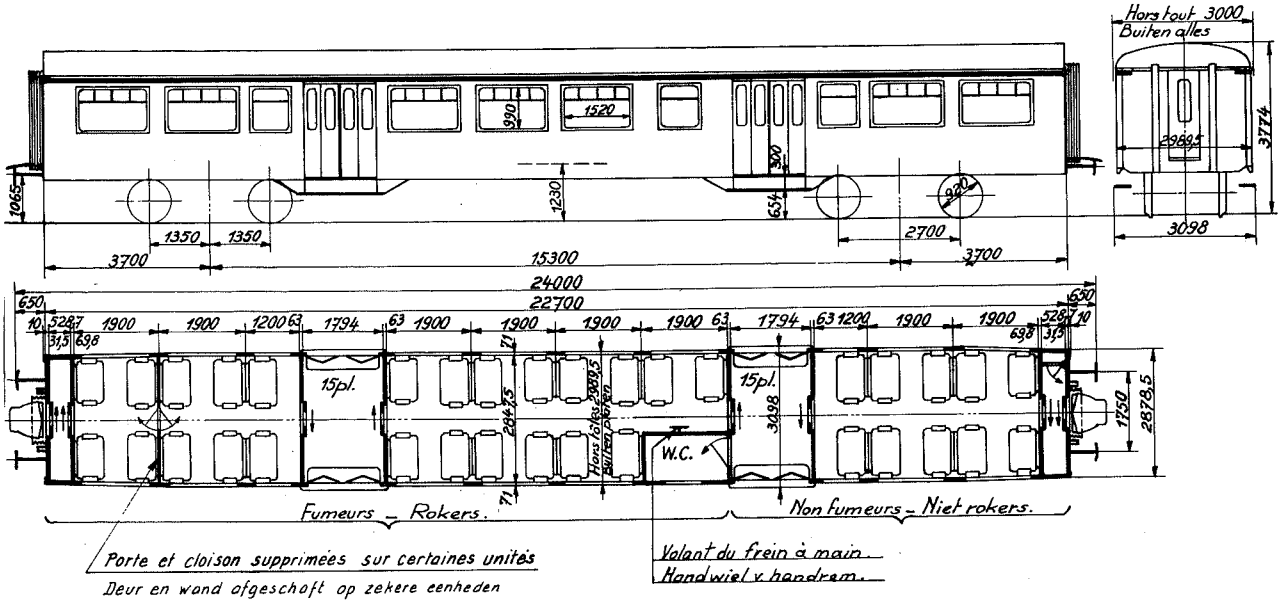
Ieper 23-4-83

(P. Auguste)

Voiture M2 prototype, ex n° 63304, transformée en élément mixte AB lors de la construction, en 1956, de l'autorail triple prototype 630.01 (AR 4001).

Prototype rijtuig M2, ex nr 63304, omgebouwd tot gemengd element AB bij de bouw, in 1956, van het prototype van de drieledige autorail 630.01 (AR 4001).

M2 - A10



Bru M/Z 26-6-69
(P. Auguste)

M2-A 41026

Rarement la SNCB aura mis en chantier une série homogène de voitures d'une telle importance : pas moins de 620 unités constituent la série M2.
Moins de trois ans suffirent à leur construction.

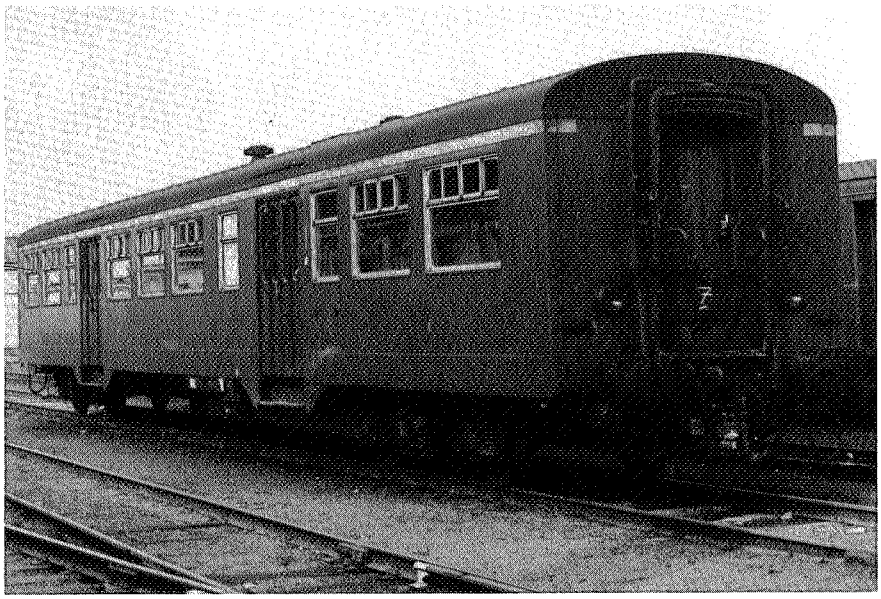
41001 → 41035	*N° SNCB* NMBS Nr	*N° UIC* UIC Nr	50 88 18 - 38 601 → 604 (1) 50 88 18 - 48 602 → 635
34	*EFFECTIF* EFFECTIEF	*VITESSE AUTOR.* TOEGEL. SNELHEID	140
35/43	*TARE/TONNAGE* TARRA/TONNENMAAT	*PL. ASSISES* ZITPLAATSEN	68
V + E3 (1) R	*CHAUFFAGE* VERWARMING	*EQUIPEMENT* UITRUSTING	☼ ⊙
23	*BOGIES TYPE* BOGIES TYPE	*ANNEE* BOUWJAAR	1959

(1) *3 unités sans chauffage vapeur (41001 - 41003 - 41004).*
3 eenheden zonder stoomverwarming (41001- 41003 - 41004).

Mons 19-7-81
(M. Thiry)

M2-A 41004

La mise en service des voitures M2 allait profondément modifier l'aspect de nos gares : ce sont elles en effet qui chassèrent massivement un parc encore important d'anciens véhicules à caisse de bois, familiers sans doute, mais combien inconfortables et désuets.



Mons 28-3-81
(M. Thiry)

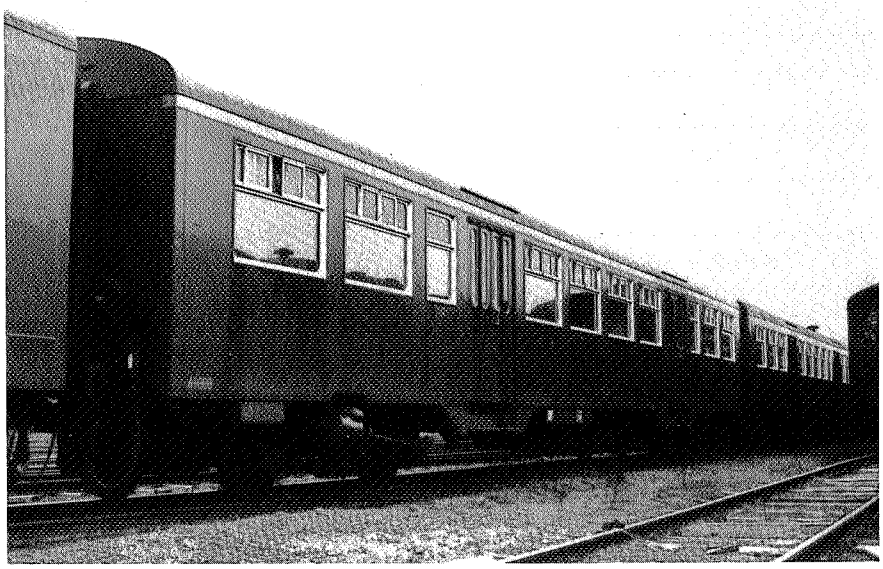
M2-A 41017

Zelden heeft de NMBS zo een belangrijke eenvormige reeks gebouwd : de M2 reeks is uit niet minder dan 620 eenheden samengesteld. Minder dan 3 jaren volstonden voor de bouw ervan.

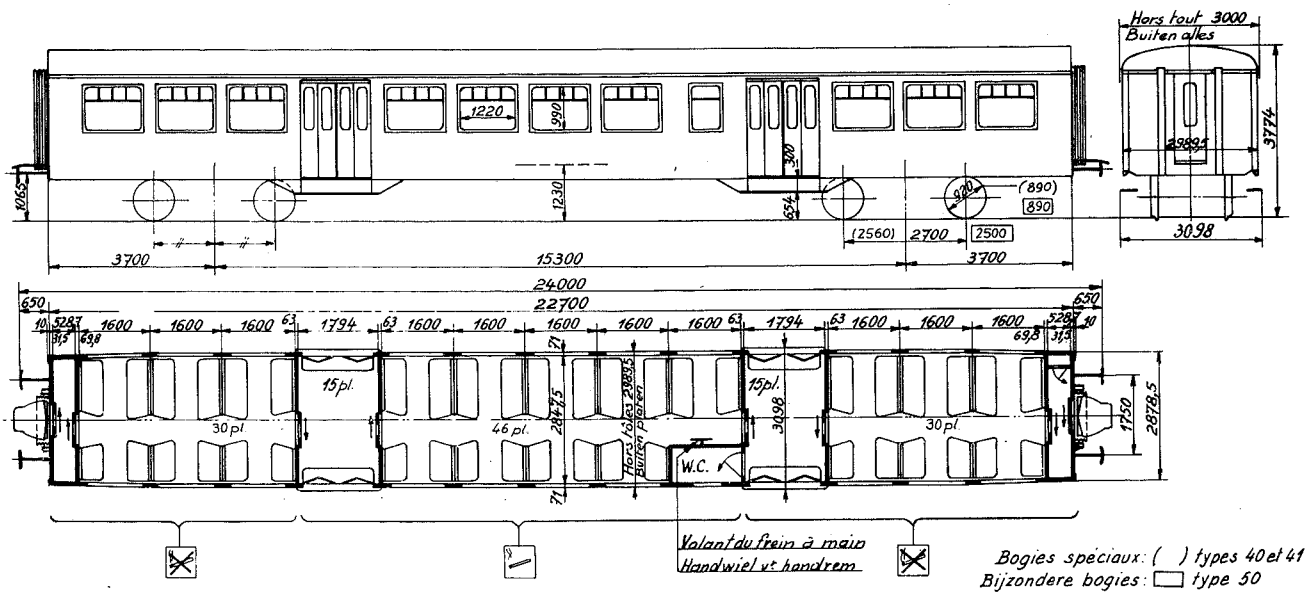
Haine-S.-Pierre 28-3-81
(M. Thiry)

M2-A 41009

De indienststelling van de M2-rijtuigen zou het uitzicht van onze stations grondig wijzigen : het zijn immers zij die massaal het nog aanzienlijk park van oude houten rijtuigen deden verdwijnen. De houten rijtuigen vormden een vertrouwd beeld maar zij waren erg onkomfortabel en verouderd.



M2 - B11

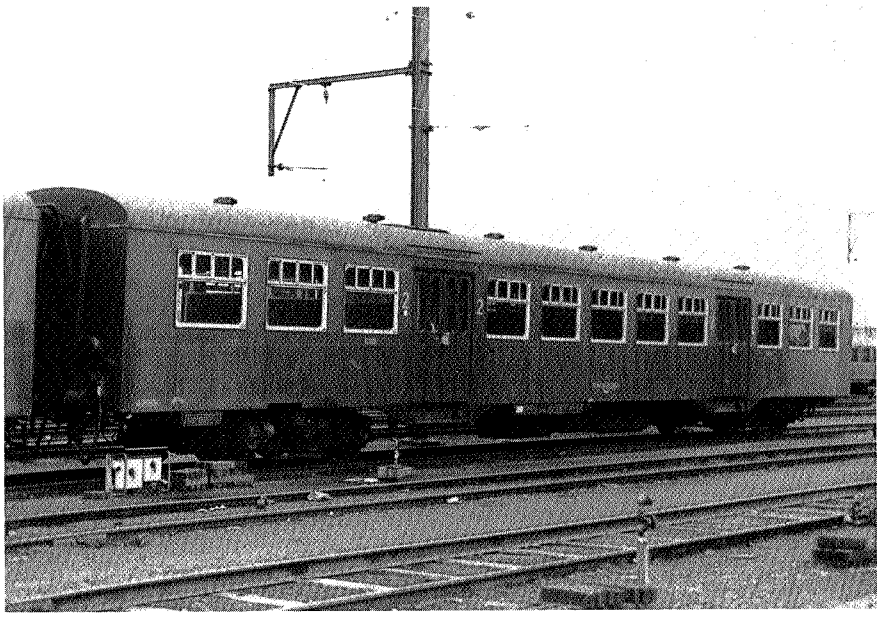


Scha'rbeek 4-10-81
(M. Thiry)

M2-B 42593

L'une des cinq voitures à être équipée du bogie type 50, à suspension pneumatique.

Een van de vijf rijtuigen die met bogies type 50, met pneumatische ophanging, uitgerust zijn.

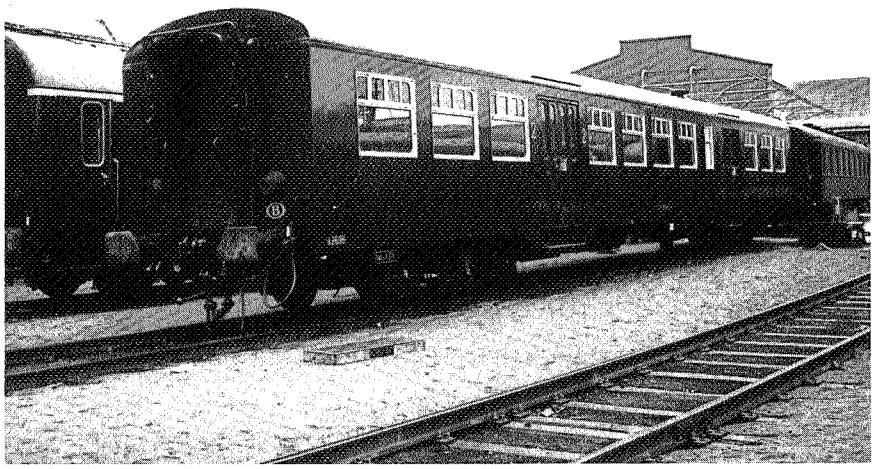


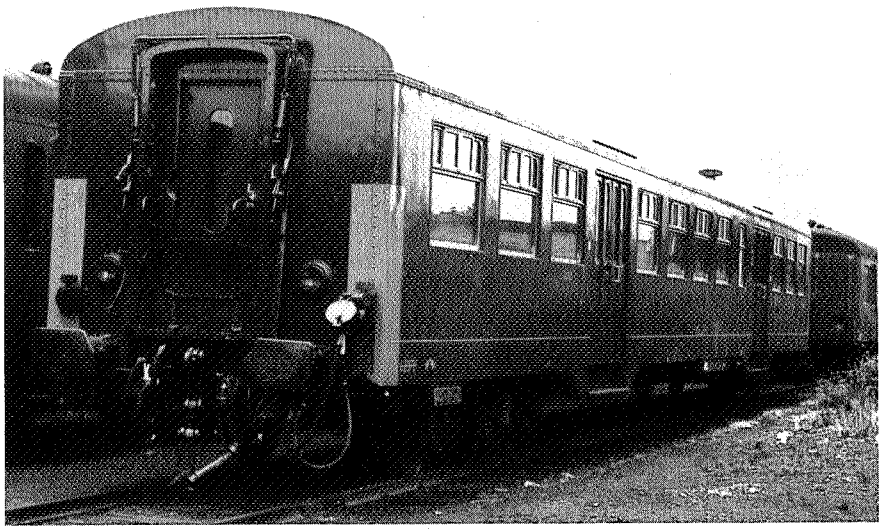
42301 → 42650	*N° SNCB* NMBS Nr	*N° UIC* UIC Nr	50 88 20 - 48 601 → 949 50 88 20 - 38 620 → 950 (1)
347	*EFFECTIF* EFFECTIEF	*VITESSE AUTOR.* TOEGEL. SNELHEID	140
34/45	*TARE/TONNAGE* TARRA/TONNENMAAT	*PL. ASSISES* ZITPLAATSEN	106
V + E3 (1) R	*CHAUFFAGE* VERWARMING	*EQUIPEMENT* UITRUSTING	☼ ⊙
23 (2)	*BOGIES TYPE* BOGIES TYPE	*ANNEE* BOUWJAAR	1958 → 1960

(1) *16 unités sans chauffage vapeur*• / 16 rijtuigen zonder stoomverwarming•.
(2) *2 unités sur bogies type 40*• / 2 rijtuigen met bogies type 40•.
3 unités sur bogies type 41• / 3 rijtuigen met bogies type 41•.
5 unités sur bogies type 50• / 5 rijtuigen met bogies type 50•.

Mechelen
Atelier Central
Centrale Werkplaats 3-75
(M. Thiry)

M2-B 42638





Muizen 9-6-81
(M. Thiry)

M2-B 42375

Il s'agit d'une voiture spécialement équipée pour être incorporée dans les rames réversibles à traction électrique, ainsi qu'en attestent les bandes d'identification bleu clair aux quatre angles de la caisse•.

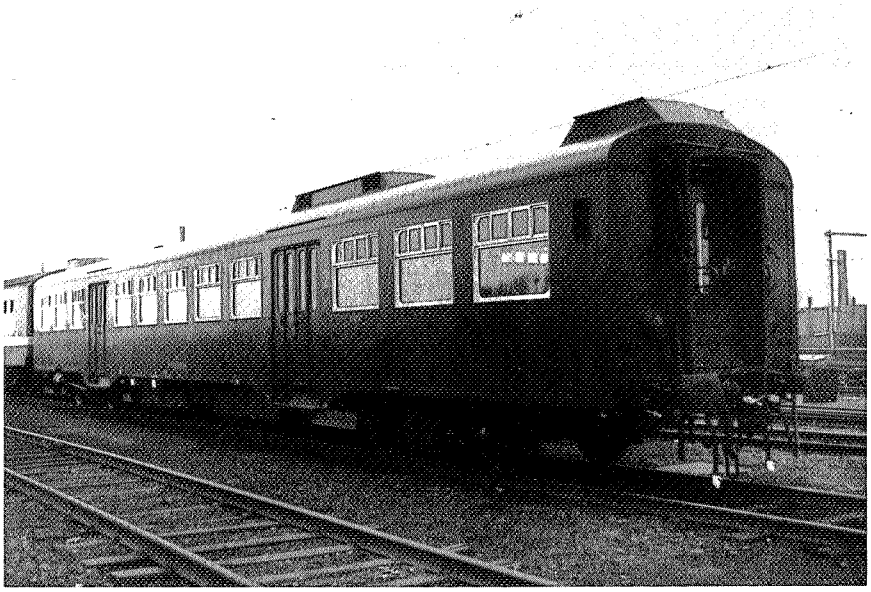
Het betreft een rijtuig dat speciaal is uitgerust om opgenomen te worden in de elektrische trek- en duwstellen. De vier hoeken van de kast vertonen een lichtblauwe band•.

Mons 20-3-83
(M. Thiry)

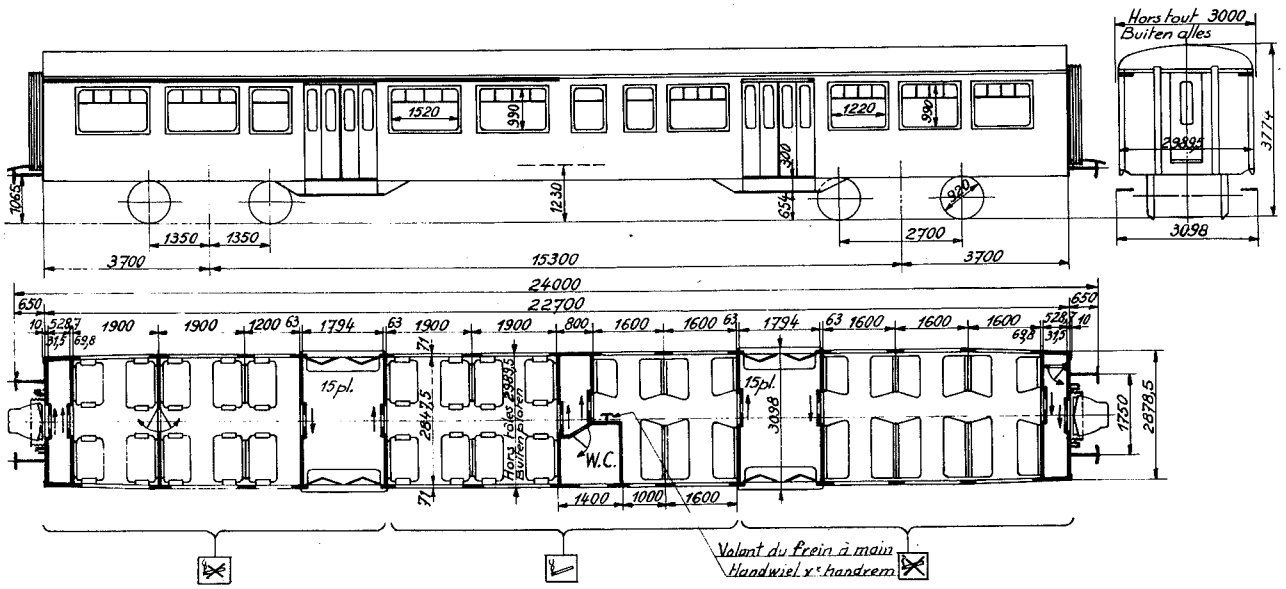
M2-B 42650

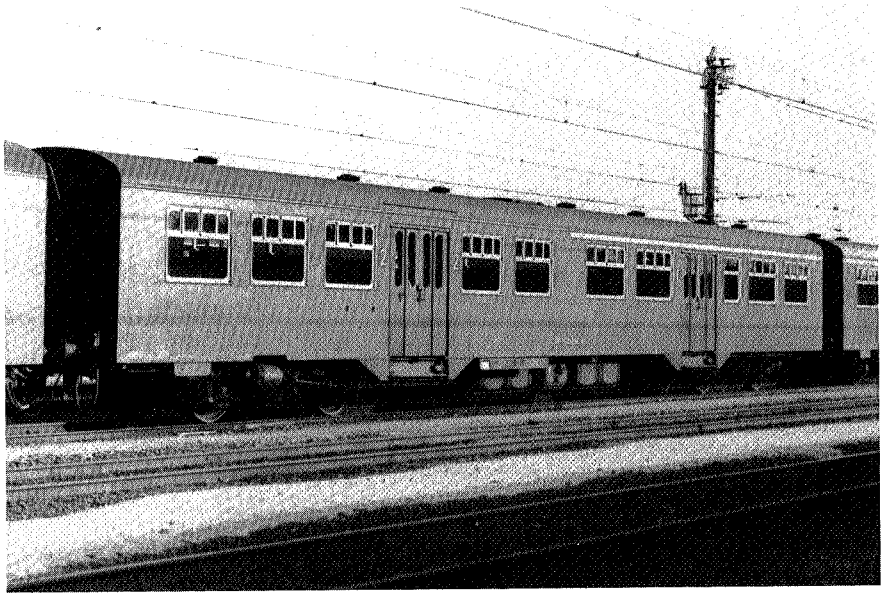
La SNCB a doté cette voiture, à titre d'essai, d'une installation de ventilation des plates-formes et des sas d'extrémités. On en aperçoit les organes sur la toiture.

Dit rijtuig werd door de NMBS bij wijze van proef uitgerust met een inrichting voor de ventilatie van de rijtuigbalkons en de sassen op de uiteinden. Op het dak bemerkt men deze organen.



M2 - A5B5





Braine-le-Comte 23-7-81
(M. Thiry)

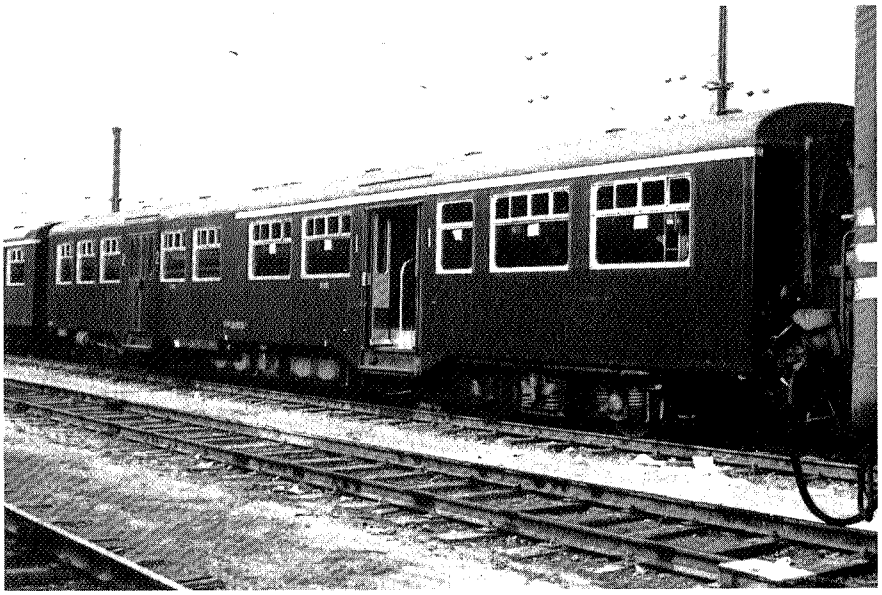
M2-AB 43263

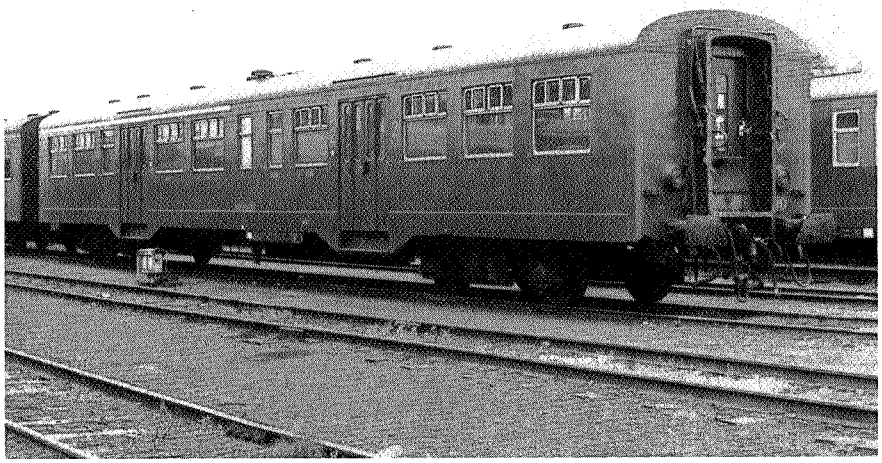
La ventilation des voitures M2 utilise des aérateurs extracteurs système Schepens, disposés sur la toiture.

43201 → 43304	*N° SNCB* NMBS Nr	*N° UIC* UIC Nr	50 88 39 - 48 601 → 704
103	*EFFECTIF* EFFECTIEF	*VITESSE AUTOR.* TOEGEL. SNELHEID	140
34/44	*TARE/TONNAGE* TARRA/TONNENMAAT	*PL. ASSISES* ZITPLAATSEN	36/47
V + E3 R	*CHAUFFAGE* VERWARMING	*EQUIPEMENT* UITRUSTING	☼ ◉
23	*BOGIES TYPE* BOGIES TYPE	*ANNEE* BOUWJAAR	1959-1960

Liège-Guillemins 28-10-79
(P. Auguste)

M2-AB 43290





Scha'rbeek 16-5-82
(M. Thiry)

M2-AB 43301

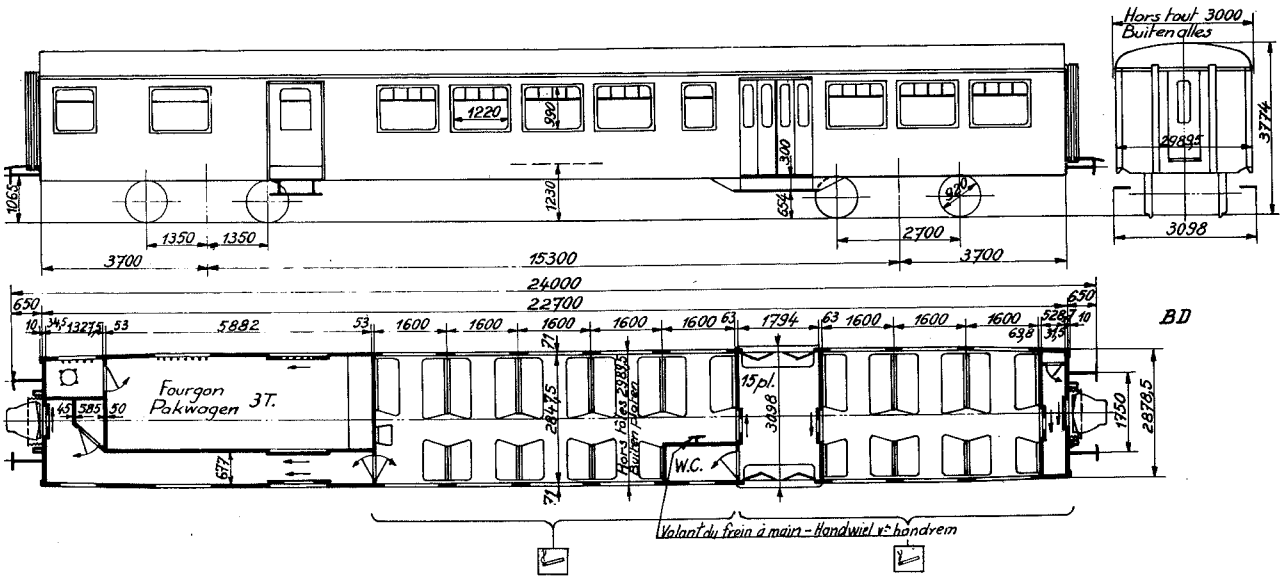
Voor de ventilatie van de rijtuigen M2 maakt men gebruik van verluchters, systeem Schepens, die op het dak zijn geplaatst.

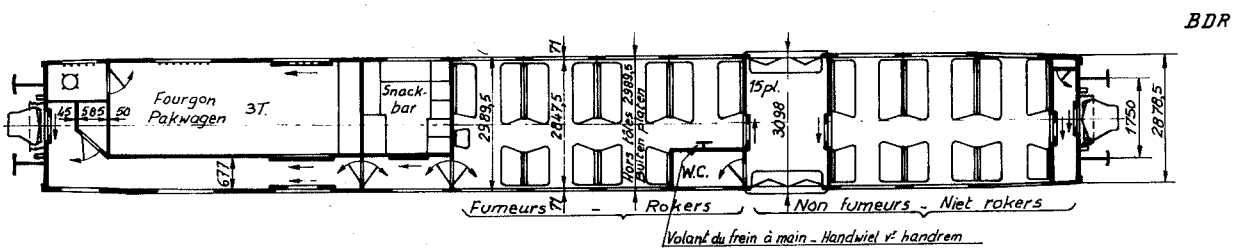
Accès aux plates-formes des voitures M2. On distingue les petits projecteurs qui éclairent la marche inférieure dès l'ouverture de la porte.

Voettreden van een rijtuig M2. Men bemerkt de kleine lampen die de onderste trede verlichten bij opening van de deur.

(M. Thiry)

M2 - B8D - B7DR





BD 49201 → 49316 BDR 49901 → 49915	*N° SNCB* NMBS Nr	*N° UIC* UIC Nr	50 88 82 - 48 601 → 716 50 88 82 - 38 622 + 660 (1) 50 88 87 - 48 601 → 615
BD 101 (2) BDR 15	*EFFECTIF* EFFECTIEF	*VITESSE AUTOR.* TOEGEL. SNELHEID	140
32/44	*TARE/TONNAGE* TARRA/TONNENMAAT	*PL. ASSISES* ZITPLAATSEN	BD 74 + 1 BDR 64 + 1
V + E3 (1) R	*CHAUFFAGE* VERWARMING	*EQUIPEMENT* UITRUSTING	☼ ⊙
23	*BOGIES TYPE* BOGIES TYPE	*ANNEE* BOUWJAAR	1958 → 1959

(1) *2 unités BD sans chauffage vapeur (49222 - 49260).*
2 BD rijtuigen zonder stoomverwarming (49222 - 49260).
(2) *Non compris 15 voitures-pilote pour rames réversibles•.*
15 stuurrijtuigen voor trek- en duwstellen niet inbegrepen•.

Hony 12-8-68
(P. Auguste)

M2-BD 49251

Mons 4-10-81
(M. Thiry)

M2-BD 49226

Lors de leur passage à l'atelier central pour grande revision, les bas de caisse des voitures M2 sont systématiquement renforcés.

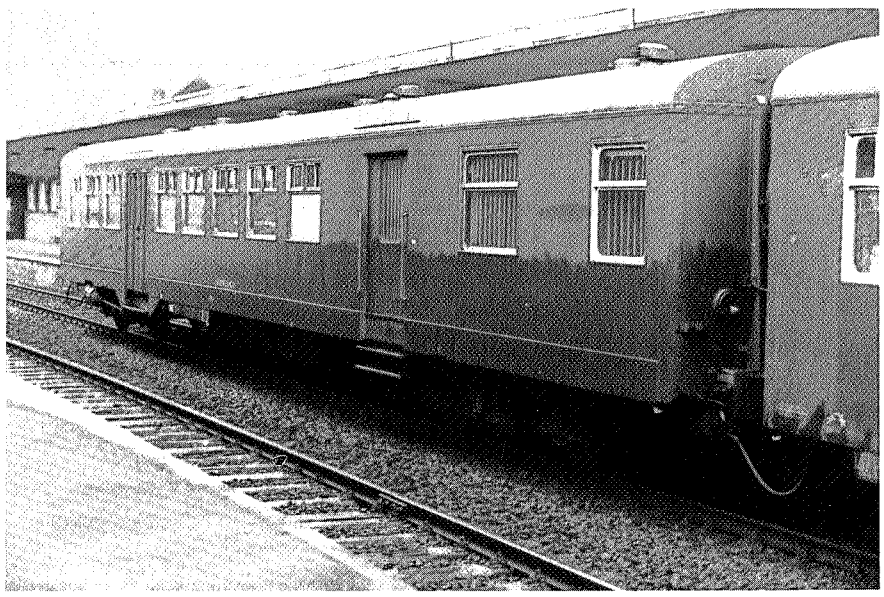
Bij een grote nazichtbeurt in CW Mechelen krijgen de rijtuigen M2 systematisch een versterking van het onderste gedeelte van de kast.

Bru N 14-3-83
(M. Thiry)

M2-BDR 49903

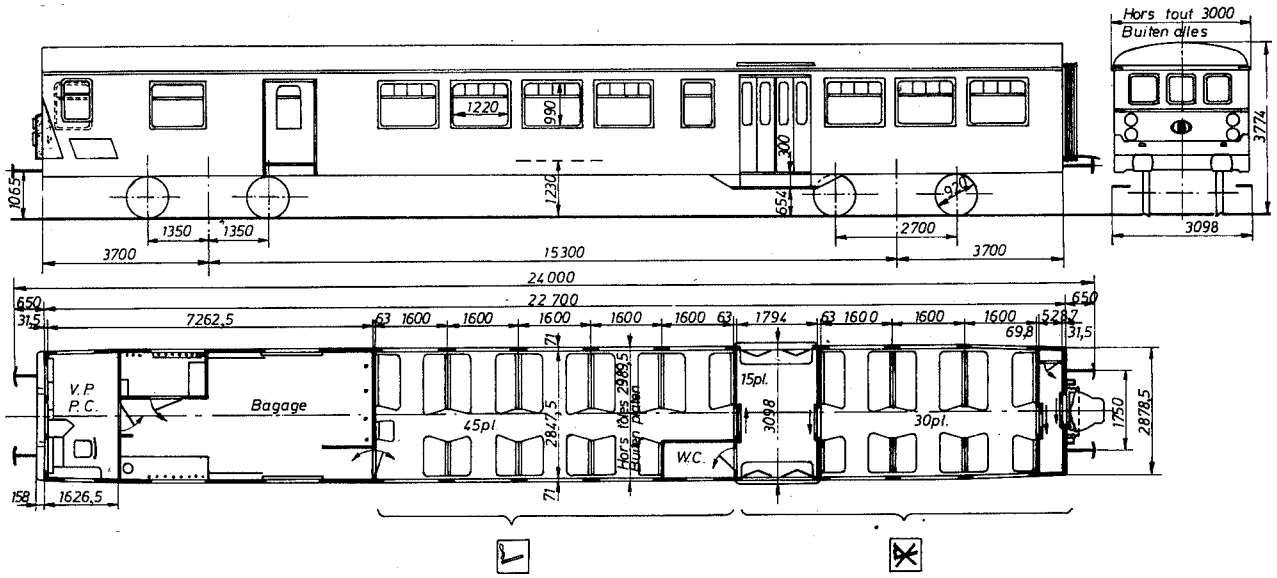
A l'exception de la vitre opacifiée du compartiment snack-bar, ces voitures ne se différencient pas extérieurement des unités BD dont elles sont dérivées.

Buiten het venster in opaalglas van de afdeling snackbar, verschillen deze rijtuigen in niets van de BD-rijtuigen waarvan ze afgeleid werden.



M2 - B8Dx

Rames réversibles diesel
Trek- en duwstellen dieseltraktie



Mechelen 11-3-78
Atelier Central
Centrale Werkplaats
(M. Thiry)

L'aménagement du poste de conduite de la 49271 est en voie d'achèvement.

De inrichting van de stuurcabine van het rijtuig nr 49271 is bijna voltooid.

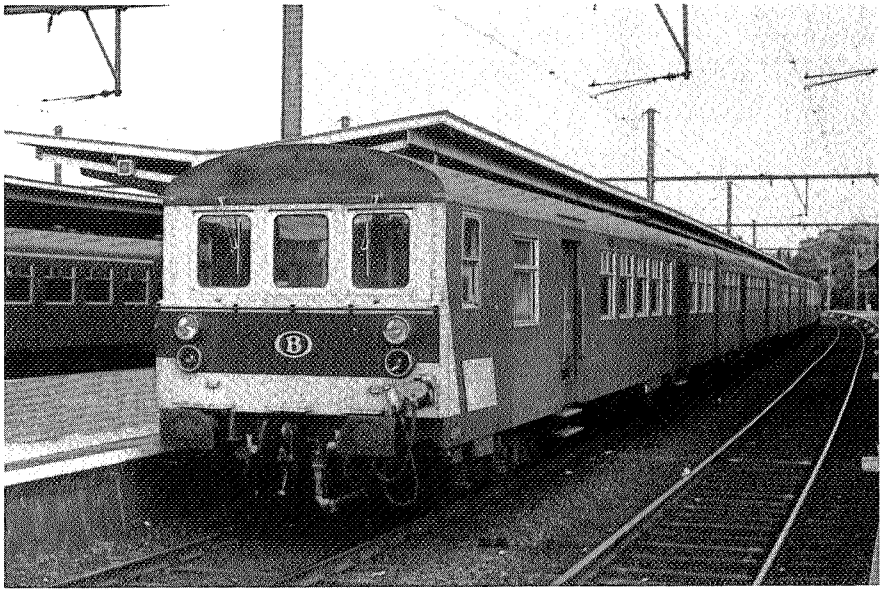
•	*N° SNCB* NMBS Nr	*N° UIC* UIC Nr	•
7	*EFFECTIF* EFFECTIEF	*VITESSE AUTOR.* TOEGEL. SNELHEID	140
32/44	*TARE/TONNAGE* TARRA/TONNENMAAT	*PL. ASSISES* ZITPLAATSEN	74 + 1
V + E3 R	*CHAUFFAGE* VERWARMING	*EQUIPEMENT* UITRUSTING	☼ ⊙
23	*BOGIES TYPE* BOGIES TYPE	*ANNEE* BOUWJAAR	1959 (1)

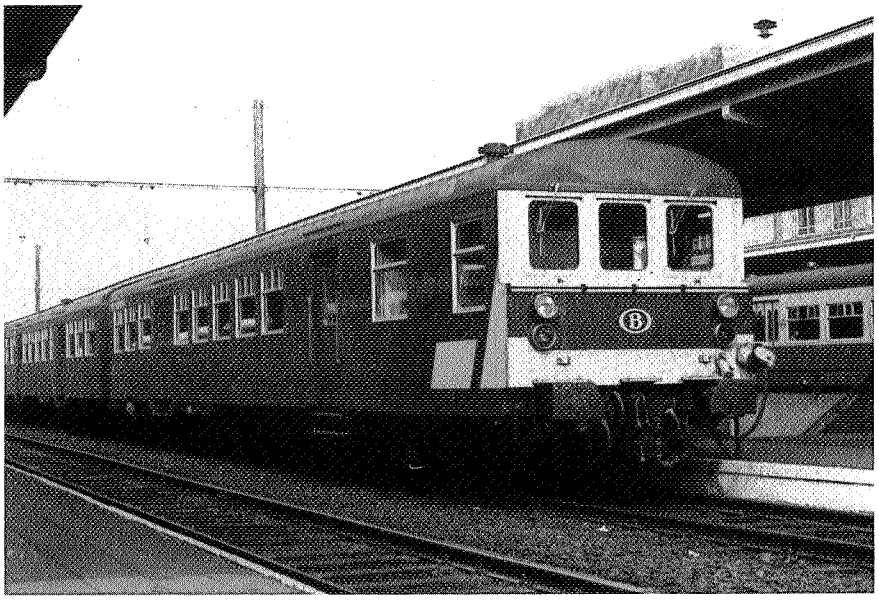
(1) *Aménagement en* / omgebouwd in 1978 - 1979.

Brugge 27-8-78
(M. Thiry)

La voiture BDx 49271 est entrée en service ...

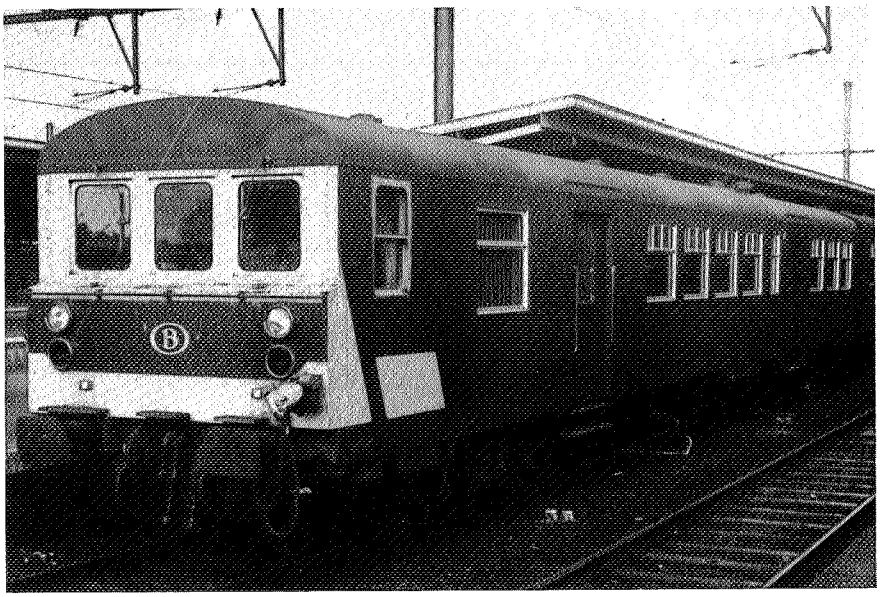
Het rijtuig BDx 49271 is in dienst genomen ...





Kortrijk 6-7-79
(M. Thiry)

M2-BDx 49271



Brugge 25-10-80
(P. Auguste)

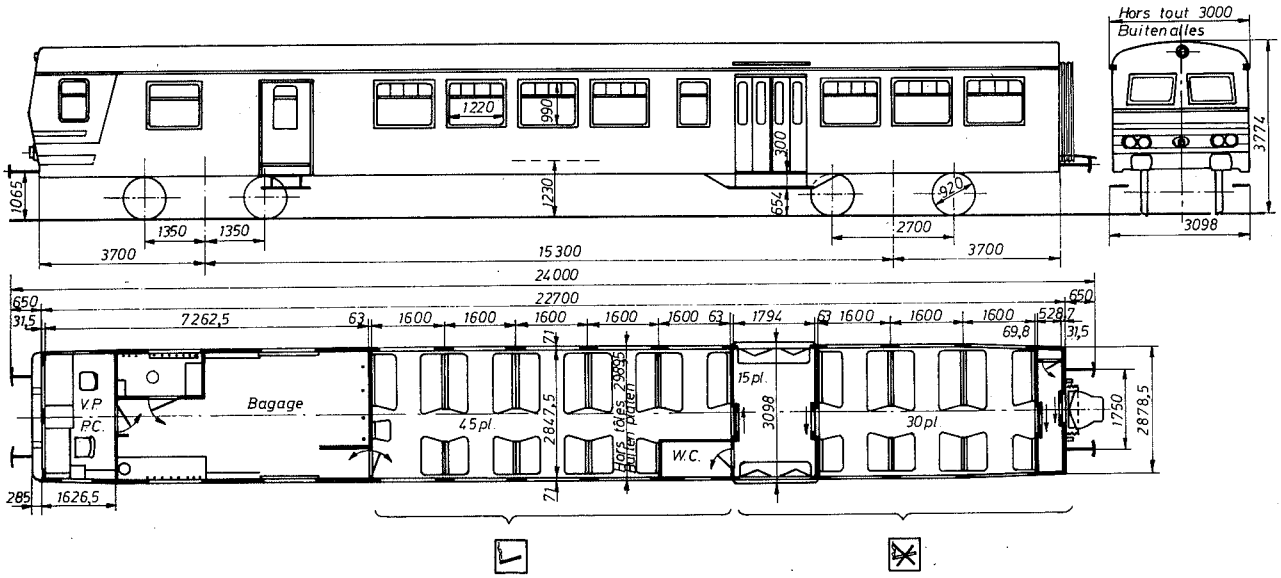
M2-BDx 49285

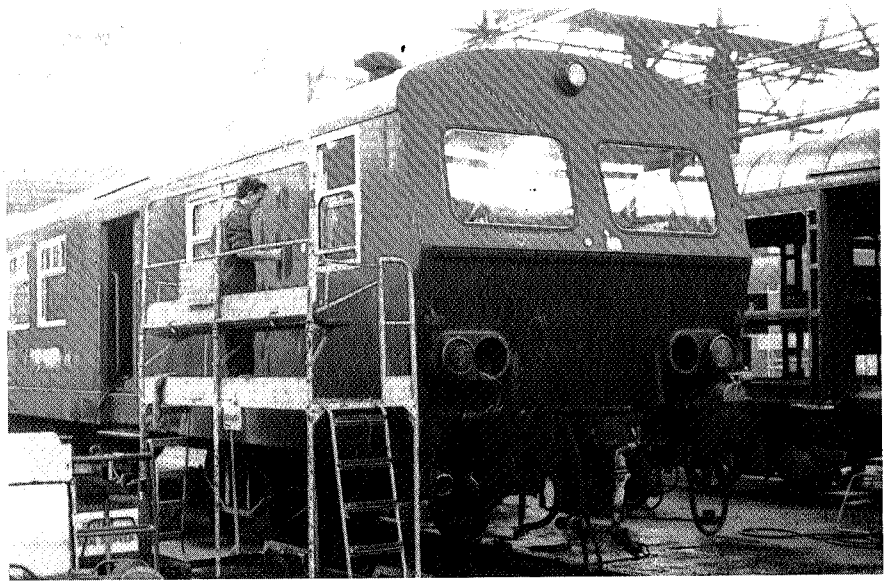
La décoration frontale faite de jaune garantit la visibilité à distance.

Grote gele banden geven een goede zichtbaarheid op afstand.

M2 - B8Dx

Rames réversibles électriques.
Trek- en duwstellen elektrische traktie.





Mechelen 25-3-81
Atelier Central
Centrale Werkplaats
(G. Close)

Une M2-BD en cours de transformation. Tout le matériel entrant dans la composition des navettes réversibles résulte de l'adaptation de véhicules existants. C'est le service M de la SNCB qui procède aux études, tandis que l'Atelier Central de Mechelen se voit confier les travaux d'appropriation.

Een rijtuig M2-BD tijdens de verbouwingen. Al het materieel voor de trek- en duwstellen vloeit voort uit de aanpassingen van bestaande rijtuigen. Het is de dienst M die zich met de studie belast, terwijl CW Mechelen de werken uitvoert.

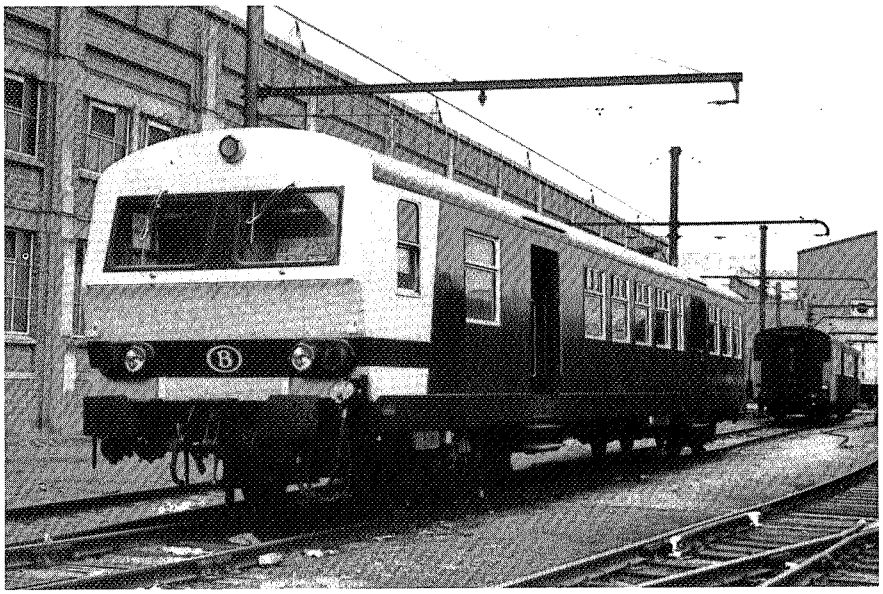
•	*N° SNCB* NMBS Nr	*N° UIC* UIC Nr	•
8	*EFFECTIF* EFFECTIEF	*VITESSE AUTOR.* TOEGEL. SNELHEID	140
32/44	*TARE/TONNAGE* TARRA/TONNENMAAT	*PL. ASSISES* ZITPLAATSEN	74 + 1
V + E3 R	*CHAUFFAGE* VERWARMING	*EQUIPEMENT* UITRUSTING	☼ ◉
23	*BOGIES TYPE* BOGIES TYPE	*ANNEE* BOUWJAAR	1959 (1)

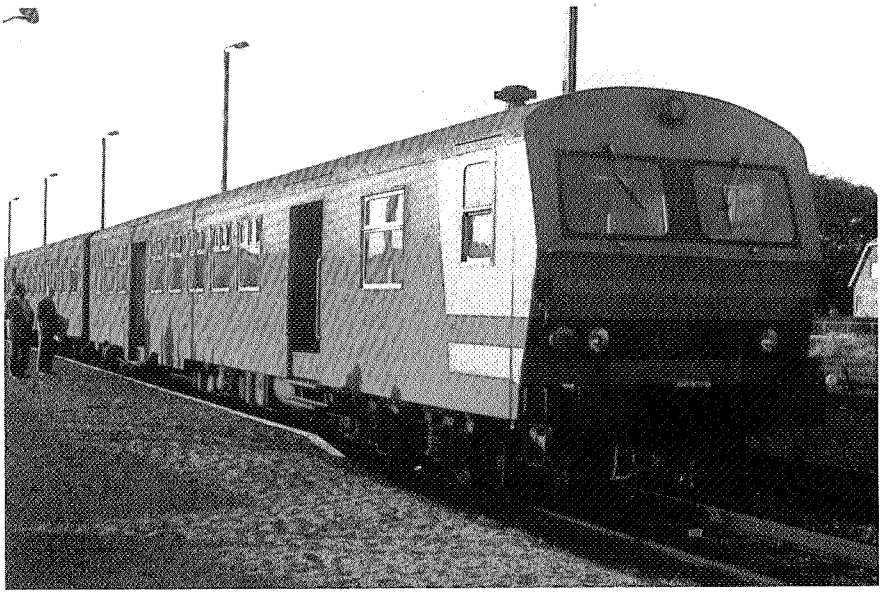
(1) *Aménagement en* / omgebouwd in 1980 - 1981.

Mechelen 25-3-81
Atelier Central
Centrale Werkplaats
(M. Thiry)

M2-BDx 49241

Buiten de grote gele oppervlakken, die een goede zichtbaarheid verzekeren, is de neus onderlijnd door een lichtblauwe streep. Het duidt op de bestemming van dit rijtuig voor de elektrische traktie.





Mariembourg 26-9-82
(P. Auguste)

M2-BDx 49237

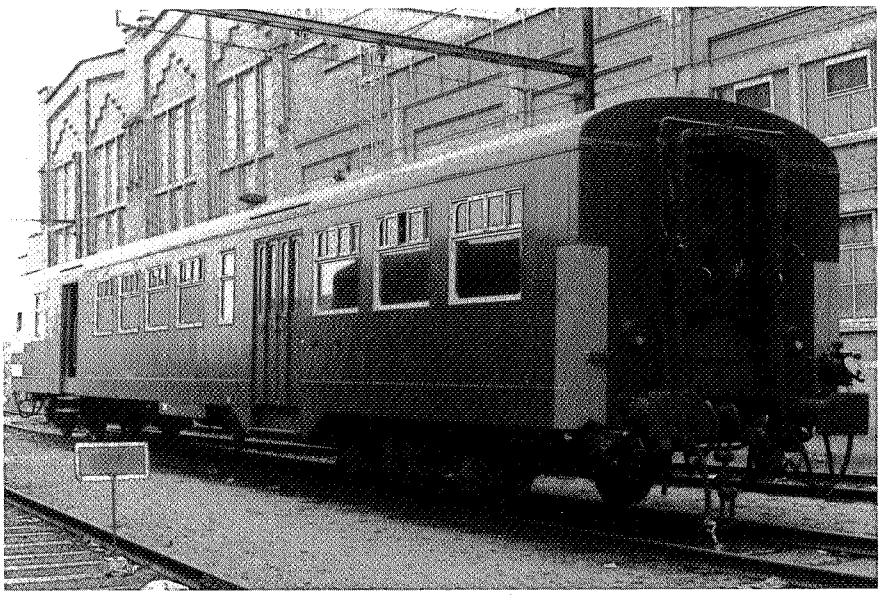
Outre les importantes surfaces jaunes qui en assurent la visibilité, le nez est souligné d'un ruban bleu clair, signe de l'affectation du véhicule à la traction électrique.

Mechelen 25-3-81
Atelier Central
Centrale Werkplaats
(G. Close)

M2-BDx 49241

Les angles de l'arrière sont marqués de bleu clair, tout comme ceux des voitures intermédiaires entrant dans la composition des rames réversibles électriques.

De achterste hoeken zijn in lichtblauw geschilderd zoals deze van al de tussenkomende rijtuigen voor elektrische trek- en duwstellen.

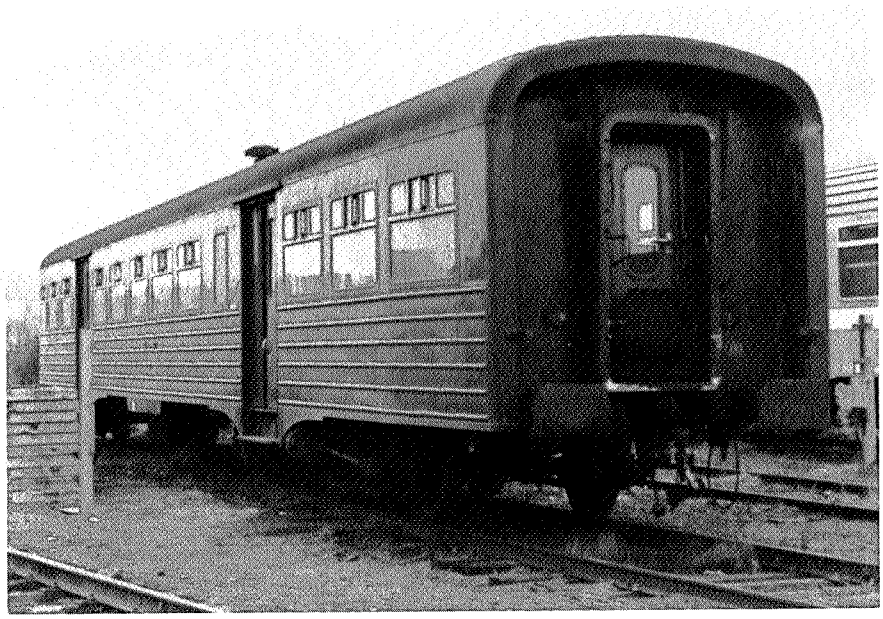


CONSTRUCTEUR — BOUWER	MISE EN SERVICE — INDIENST-STELLING	N° — Nr	AMENAGEMENT 1956 et n° 1957 — INRICHTING 1956 en nr 1957	N° UIC — Nr UIC	MISE HORS SERVICE — BUITEN-DIENST-STELLING	REMARQUES — OPMERKINGEN
1	2	3	5	7	8	9
M2-c12 proto						
⊤ CW Mechelen ⊥	1954	63301	B12 42251	50 88 21 - 26 600-6	19-11-81 →	
	1954	63302	—	—		Devenue / geworden HV-Bx AR 4001
	1954	63303	B12 42252	50 88 21 - 18 600-6	19-11-81 →	
	1954	63304	—	—		Devenue / geworden HV-AB AR 4001

M2-B proto 42252

Haine-S.-Pierre 2-3-80 (M. Thiry)

M2-B proto 42251



CONSTRUCTEUR — BOUWER	MISE EN SERVICE — INDIENST-STELLING	N° — Nr	MODIFICATIONS — WIJZIGINGEN	AMENAGEMENT 1956 et n° 1957 — INRICHTING 1956 en nr 1957	MODIFICATIONS — WIJZIGINGEN	N° UIC — Nr UIC	MISE HORS SERVICE — BUITEN-DIENST-STELLING	REMARQUES — OPMERKINGEN
1	2	3	4	5	6	7	8	9
M2-A10								
Familleureux 1e tranche schijf	24- 1-59	41001				50 88 18 - 38 601-5		
	24- 1-59	41002				50 88 18 - 48 602-1		
	28- 1-59	41003				50 88 18 - 38 603-1		
	29- 1-59	41004				50 88 18 - 38 604-9		
	29- 1-59	41005				50 88 18 - 48 605-4		
	6- 2-59	41006				606-2		
	13- 2-59	41007				607-0		
	27- 3-59	41008				608-8		
	27- 2-59	41009				609-6		
	27- 2-59	41010				610-4		
	5- 3-59	41011				611-2		
	25- 6-59	41012				612-0		
	19- 3-59	41013				613-8		
	27- 3-59	41014				614-6		
	2- 4-59	41015				615-3		
	9- 4-59	41016				616-1		
	9- 4-59	41017				617-9		
	17- 4-59	41018				618-7		
	23- 4-59	41019				619-5		
	23- 4-59	41020				620-3		
	30- 4-59	41021				621-1		
	9- 5-59	41022				622-9		
	14- 5-59	41023				623-7		
	14- 5-59	41024				624-5		
	21- 5-59	41025				625-2		
	29- 5-59	41026				626-0		
	29- 5-59	41027				627-8	22- 9-78	
	4- 6-59	41028				628-6		
	4- 6-59	41029				629-4		
	16- 6-59	41030				630-2		
	18- 6-59	41031				631-0		
	25- 6-59	41032				632-8		
	3- 7-59	41033				633-6		
	6- 7-59	41034				634-4		
	6- 7-59	41035				635-1		
M2-B11								
BN (Brugge) 1e tranche schijf	23- 1-59	42301				50 88 20 - 48 601-9		
	16- 7-58	42302				602-7		
	16- 7-58	42303				603-5		
	16- 7-58	42304				604-3		
	16- 7-58	42305				605-0		
	16- 7-58	42306				606-8		
	19- 7-58	42307				607-6		
	8- 8-58	42308				608-4		
	8- 8-58	42309				609-2		
	28- 8-58	42310				610-0		
	28- 8-58	42311				611-8		RRE/TDE (1981)
	28- 8-58	42312				612-6		
	28- 8-58	42313				613-4		
	8- 9-58	42314				614-2		
	12- 9-58	42315				615-9		
	8- 9-58	42316				616-7		
	8- 9-58	42317				617-5		
	8- 9-58	42318				618-3		
	8- 9-58	42319				619-1		
	12- 9-58	42320				50 88 20 - 38 620-1		
	16- 9-58	42321				50 88 20 - 48 621-7		
	19- 9-58	42322				622-5		
	12- 9-58	42323				623-3		
	16- 9-58	42324				624-1		
	12- 9-58	42325				625-8		
	16- 9-58	42326				626-6		
	19- 9-58	42327				627-4		
	19- 9-58	42328				628-2		
	20-10-58	42329				629-0		
	19- 9-58	42330				630-8		
	2-10-58	42331				631-6		
	22-10-58	42332				632-4		
	2-10-58	42333				633-2		
	2-10-58	42334				634-0		
	2-10-58	42335				635-7		
	6-10-58	42336				636-5		

CONSTRUCTEUR — BOUWER	MISE EN SERVICE — INDIENST-STELLING	N° — Nr	MODIFICATIONS — WIJZIGINGEN	AMENAGEMENT 1956 et n° 1957 — INRICHTING 1956 en nr 1957	MODIFICATIONS — WIJZIGINGEN	N° UIC — Nr UIC	MISE HORS SERVICE — BUITEN-DIENST-STELLING	REMARQUES — OPMERKINGEN
1	2	3	4	5	6	7	8	9
BN (Brugge) 1e tranche schijf	2-10-58	42337				50 88 20 - 48 637-3		
	6-10-58	42338				638-1		
	6-10-58	42339				639-9		
	22-10-58	42340				640-7		
	6-10-58	42341				641-5		
	16-10-58	42342				642-3		
	16-10-58	42343				643-1		
	16-10-58	42344				644-9		
	16-10-58	42345				645-6		
	20-10-58	42346				646-4		
	20-10-58	42347				647-2		RRE/TDE (1980)
	20-10-58	42348				648-0		RRE/TDE (1980)
	20-10-58	42349				649-8		RRE/TDE (1980)
	20-10-58	42350				650-6		
	27-10-58	42351				651-4		
	27-10-58	42352				652-2		
	27-10-58	42353				653-0		
	27-10-58	42354				654-8		
	30-10-58	42355				655-5		
	30-10-58	42356				656-3		
	4-11-58	42357				657-1		
	4-11-58	42358				658-9		
	30-10-58	42359				659-7	13-12-79	
	10-11-58	42360				660-5		
	10-11-58	42361				661-3		
	10-11-58	42362				662-1		
	14-11-58	42363				663-9		
	14-11-58	42364				664-7		RRE/TDE (1980)
	14-11-58	42365				665-4		
	14-11-58	42366				666-2		
	2- 4-59	42367				667-0		
	13- 2-59	42368				668-8		
	24- 2-59	42369				669-6		
	2- 4-59	42370				670-4		RRE/TDE (1980)
	13- 2-59	42371				671-2		
	2- 4-59	42372				672-0		
	13- 2-59	42373				673-8		
	9- 4-59	42374				50 88 20 - 38 674-8		Bogies type 50
	24- 2-59	42375				50 88 20 - 48 675-3		RRE/TDE (1981)
	2- 4-59	42376				676-1		
	19- 3-59	42377				677-9		
	24- 2-59	42378				678-7		RRE/TDE (1980)
	24- 2-59	42379				679-5		
	24- 2-59	42380				680-3		
	23- 4-59	42381				681-1		
	2- 4-59	42382				682-9		
	6- 3-59	42383				683-7		
	24- 3-59	42384				684-5		
	2- 4-59	42385				685-2		
	27- 2-59	42386				686-0		
	5- 3-59	42387				687-8		
	2- 3-59	42388				688-6		
	10- 3-59	42389				689-4		
	2- 4-59	42390				690-2		
	10- 3-59	42391				691-0		
	10- 3-59	42392				50 88 20 - 38 692-0		
	5- 3-59	42393				50 88 20 - 48 693-6		
	18- 3-59	42394				694-4		RRE/TDE (1980)
	19- 3-59	42395				695-1		
	24- 3-59	42396				696-9		
	18- 3-59	42397				697-7		
	18- 3-59	42398				698-5		
	18- 3-59	42399				699-3	13-12-79	
Enghien (Manage) 1e tranche schijf	10-11-58	42400				700-9		
	2-12-58	42401				701-7		
	2-12-58	42402				702-5		
	18-12-58	42403				703-3		RRE/TDE (1980)
	18-12-58	42404				704-1		
	30-12-58	42405				705-8		
	30-12-58	42406				706-6		
	8- 1-59	42407				707-4		
	21- 1-59	42408				708-2		
	23- 1-59	42409				709-0		
	29- 1-59	42410				710-8		
	30- 1-59	42411				711-6		
	6- 2-59	42412				712-4		
	6- 2-59	42413				713-2		
	13- 2-59	42414				714-0		
	13- 2-59	42415				715-7		
	24- 2-59	42416				716-5		
	20- 2-59	42417				717-3		RRE/TDE (1981)
	27- 2-59	42418				718-1		
	27- 2-59	42419				719-9		
	5- 3-59	42420				720-7		RRE/TDE (1980)

CONSTRUCTEUR — BOUWER	MISE EN SERVICE — INDIENST-STELLING	N° — Nr	MODIFICATIONS — WIJZIGINGEN	AMENAGEMENT 1956 et n° 1957 — INRICHTING 1956 en nr 1957	MODIFICATIONS — WIJZIGINGEN	N° UIC — Nr UIC	MISE HORS SERVICE — BUITEN-DIENST-STELLING	REMARQUES — OPMERKINGEN
1	2	3	4	5	6	7	8	9
	27- 3-59	42421				50 88 20 - 48 721-5		
	19- 3-59	42422				722-3		
	19- 3-59	42423				50 88 20 - 38 723-3		Bogies type 50
	27- 3-59	42424				50 88 20 - 48 724-9		
	27- 3-59	42425				725-6		
	2- 4-59	42426				726-4		
	2- 4-59	42427				727-2		
	9- 4-59	42428				728-0		
	14- 4-59	42429				729-8		
	17- 4-59	42430				730-6		
	17- 4-59	42431				731-4		
	23- 4-59	42432				732-2		
	30- 4-59	42433				733-0		RRE/TDE (1980)
	30- 4-59	42434				50 88 20 - 38 734-0		
	9- 5-59	42435				50 88 20 - 48 735-5		
Enghien (Manage) 1e tranche schijf	9- 5-59	42436				736-3		
	14- 5-59	42437				737-1		
	14- 5-59	42438				738-9		
	21- 5-59	42439				739-7		
	21- 5-59	42440				740-5		
	29- 5-59	42441				741-3		
	29- 5-59	42442				742-1		
	4- 6-59	42443				743-9		
	4- 6-59	42444				744-7		
	16- 6-59	42445				50 88 20 - 38 745-6		Bogies type 50
	16- 6-59	42446				50 88 20 - 48 746-2		
	25- 6-59	42447				50 88 20 - 38 747-2		
	25- 6-59	42448				50 88 20 - 48 748-8		
	25- 6-59	42449				749-6		
	6- 7-59	42450				750-4		
	6- 7-59	42451				751-2		
	6- 7-59	42452				752-0		
	6- 7-59	42453				753-8		
	14-11-58	42454				754-6		
	22-12-58	42455				755-3		
	24-12-58	42456				756-1		
	30-12-58	42457				757-9		
	18-12-58	42458				758-7		
	30-12-58	42459				759-5		RRE/TDE (1980)
	8- 1-59	42460				760-3		
	8- 1-59	42461				761-1		
	23- 1-59	42462				50 88 20 - 38 762-1		
	23- 1-59	42463				50 88 20 - 48 763-7		
	29- 1-59	42464				764-5		
	30- 1-59	42465				765-2		
	6- 2-59	42466				766-0		
	13- 2-59	42467				767-8		
	13- 2-59	42468				768-6		
	27- 2-59	42469				769-4		
Braine-le-Comte 1e tranche schijf	27- 2-59	42470				770-2		
	5- 3-59	42471				771-0		
	24- 3-59	42472				772-8		
	19- 3-59	42473				773-6		
	2- 4-59	42474				774-4		
	2- 4-59	42475				775-1		
	9- 4-59	42476				776-9		
	17- 4-59	42477				777-7		
	23- 4-59	42478				778-5		
	23- 4-59	42479				779-3		
	30- 4-59	42480				780-1		
	25- 5-59	42481				781-9	12- 8-81	
	14- 5-59	42482				782-7		
	21- 5-59	42483				783-5		
	29- 5-59	42484				784-3		
	29- 5-59	42485				785-0		
	4- 6-59	42486				786-8		
	16- 6-59	42487				787-6		
	24- 6-59	42488				788-4		
	25- 6-59	42489				789-2		
	16- 7-58	42490				790-0		
	16- 7-58	42491				791-8		
	16- 7-58	42492				792-6		
	8- 8-58	42493				793-4		
	8- 8-58	42494				794-2		RRE/TDE (1981)
	8- 8-58	42495				795-9		
Germain 1e tranche schijf	28- 8-58	42496				796-7		RRE/TDE (1981)
	28- 8-58	42497				797-5		
	8- 9-58	42498				798-3		
	8- 9-58	42499				799-1		
	16-10-58	42500				800-7		RRE/TDE (1980)
	22-10-58	42501				801-5		
	29-10-58	42502				802-3		RRE/TDE (1980)
	3-11-58	42503				803-1		
	10-11-58	42504				804-9		

CONSTRUCTEUR — BOUWER	MISE EN SERVICE — INDIENST-STELLING	N° — Nr	MODIFICATIONS — WIJZIGINGEN	AMENAGEMENT 1956 et n° 1957 — INRICHTING 1956 en nr 1957	MODIFICATIONS — WIJZIGINGEN	N° UIC — Nr UIC	MISE HORS SERVICE — BUITEN-DIENST-STELLING	REMARQUES — OPMERKINGEN
1	2	3	4	5	6	7	8	9
	17-11-58	42505				50 88 20 - 48 805-6		
	22-12-58	42506				806-4		
	10-12-58	42507				807-2		
	5- 1-59	42508				808-0		
	5- 1-59	42509				809-8		
	21- 1-59	42510				810-6		
	30-12-58	42511				811-4		
	30-12-58	42512				812-2		
	8- 1-59	42513				813-0		
	21- 1-59	42514				814-8		
	26- 1-59	42515				815-5		
	26- 1-59	42516				816-3		
	29- 1-59	42517				817-1		
	6- 2-59	42518				818-9		
	13- 2-59	42519				819-7		RRE/TDE (1981)
	13- 2-59	42520				820-5		RRE/TDE (1984)
	27- 2-59	42521				821-3		
	2- 3-59	42522				822-1		
	10- 3-59	42523				823-9		
	17- 3-59	42524				824-7		
	25- 3-59	42525				825-4		RRE/TDE (1980)
	2- 4-59	42526				826-2		
	2- 4-59	42527				827-0		
	2- 4-59	42528				828-8		
	9- 4-59	42529				829-6		
	17- 4-59	42530				830-4		
	23- 4-59	42531				831-2		RRE/TDE (1981)
	30- 4-59	42532				832-0		
	15- 5-59	42533				833-8		
	9- 5-59	42534				834-6		
	29- 5-59	42535				50 88 20 - 38 835-5		Bogies type 50
Germain 1e tranche schijf	24- 6-59	42536				50 88 20 - 48 836-1		RRE/TDE (1981)
	25- 6-59	42537				837-9		RRE/TDE (1980)
	6- 7-59	42538				838-7		
	6- 7-59	42539				839-5		
	17- 7-59	42540				840-3		
	17- 7-59	42541				841-1		
	13- 8-59	42542				842-9		RRE/TDE (1980)
	13- 8-59	42543				843-7		
	13- 8-59	42544				844-5		
	3- 9-59	42545				845-2		
	3- 9-59	42546				846-0		
	3- 9-59	42547				847-8		
	3- 9-59	42548				848-6		
	18- 9-59	42549				849-4		RRE/TDE (1981)
	18- 9-59	42550				850-2		
	30- 9-59	42551				851-0		
	30- 9-59	42552				852-8		
	30- 9-59	42553				853-6		
	8-10-59	42554				854-4		
	8-10-59	42555				855-1		
	15-10-59	42556				856-9		
	19-10-59	42557				857-7		
	23-10-59	42558				858-5		RRE/TDE (1980)
	23-10-59	42559				859-3		
	30-10-59	42560				860-1		
	10-11-59	42561				861-9		
	10-11-59	42562				862-7		
	10-11-59	42563				863-5		
	20-11-59	42564				864-3		RRE/TDE (1981)
	27-11-59	42565				865-0		
	27-11-59	42566				866-8		
	9-12-59	42567				867-6		
	9-12-59	42568				868-4		
	29-12-59	42569				869-2		
	29-12-59	42570				870-0		
	21- 1-60	42571				871-8		RRE/TDE (1980)
	21- 1-60	42572				872-6		
	16- 2-60	42573				873-4		
	25- 2-60	42574				874-2		RRD/TDD (1978)
	25- 2-60	42575				875-9		
	3- 3-60	42576				876-7		RRE/TDE (1984)
	24- 3-60	42577				877-5		RRD/TDD (1978)
	24- 3-60	42578				878-3		
Germain 2e tranche schijf	24- 3-60	42579				879-1		
	24- 3-60	42580				880-9		
	7- 4-60	42581				881-7		
	20- 4-60	42582				882-5		
	20- 4-60	42583				883-3		
	20- 4-60	42584				884-1		
	5- 5-60	42585				885-8		
	10- 5-60	42586				886-6		RRD/TDD (1978)
	5- 5-60	42587				887-4		
	20- 5-60	42588				888-2		RRD/TDD (1978)

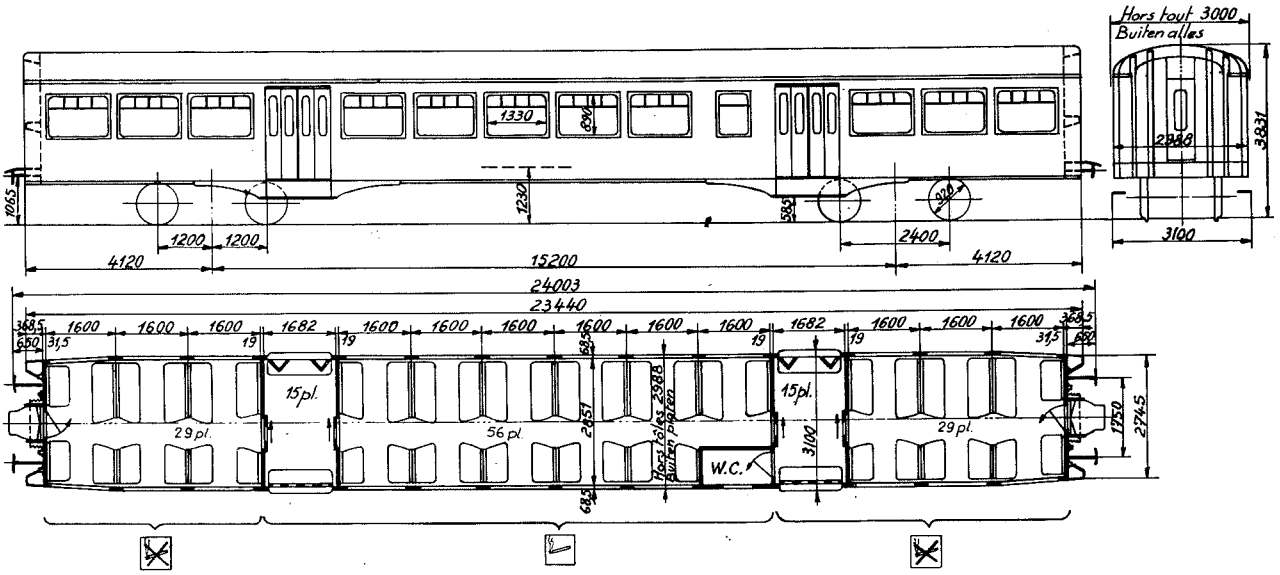
CONSTRUCTEUR — BOUWER	MISE EN SERVICE — INDIENST-STELLING	N° — Nr	MODIFICATIONS — WIJZIGINGEN		AMENAGEMENT 1956 et n° 1957 — INRICHTING 1956 en nr 1957	MODIFICATIONS — WIJZIGINGEN	N° UIC — Nr UIC	MISE HORS SERVICE — BUITEN-DIENST-STELLING	REMARQUES — OPMERKINGEN
1	2	3	4		5	6	7	8	9
	20- 5-60	42589					50 88 20 - 48 889-0		
	20- 5-60	42590					890-8		RRD/TDD (1978)
	31- 5-60	42591					891-6		
	31- 5-60	42592					892-4		
Germain	21- 6-60	42593					50 88 20 - 38 893-4		Bogies type 50
2e tranche schijf	21- 6-60	42594					50 88 20 - 48 894-0		
	21- 6-60	42595					895-7		
	21- 6-60	42596					896-5		
	29- 6-60	42597					897-3		
	14- 7-60	42598					898-1		
	14- 7-60	42599					899-9		
	1- 8-60	42600					900-5		
	23-10-59	42601					901-3		
	30-10-59	42602					902-1		
	10-11-59	42603					903-9		
	10-11-59	42604					904-7		
	20-11-59	42605					905-4		
	27-11-59	42606					906-2		
	27-11-59	42607					907-0		
	9-12-59	42608					908-8		
	29-12-59	42609					909-6		
	29-12-59	42610					910-4		
Enghien	29-12-59	42611					911-2		
(Manage)	29-12-59	42612					912-0		
2e tranche schijf	21- 1-60	42613					913-8		
	21- 1-60	42614					914-6		
	21- 1-60	42615					915-3		
	21- 1-60	42616					916-1		
	15- 2-60	42617					917-9		
	15- 2-60	42618					918-7		
	15- 2-60	42619					919-5		
	15- 2-60	42620					920-3		RRD/TDD (1978)
	25- 2-60	42621					921-1		
	25- 2-60	42622					922-9		RRD/TDD (1978)
	3- 3-60	42623					923-7		
	3- 3-60	42624					924-5		
	3- 3-60	42625					925-2		
	21- 1-60	42626					50 88 20 - 38 926-2		Bogies type 41
	21- 1-60	42627					50 88 20 - 48 927-8		
	12- 2-60	42628					928-6		RRD/TDD (1978)
	12- 2-60	42629					929-4		
	12- 2-60	42630					930-2		
	25- 2-60	42631					931-0		RRE/TDE (1981)
	25- 2-60	42632					50 88 20 - 38 932-0		Bogies type 41
	25- 2-60	42633					933-8		Bogies type 40
	3- 3-60	42634					50 88 20 - 48 934-4		
	3- 3-60	42635					50 88 20 - 38 935-3		Bogies type 40
	3- 3-60	42636					50 88 20 - 48 936-9		
Familleureux	24- 3-60	42637					937-7		
2e tranche schijf	24- 3-60	42638					938-5		RRD/TDD (1978)
	24- 3-60	42639					939-3		
	24- 3-60	42640					940-1		
	7- 4-60	42641					50 88 20 - 38 941-1		Bogies type 41
	7- 4-60	42642					50 88 20 - 48 942-7		RRD/TDD (1978)
	7- 4-60	42643					943-5		
	20- 4-60	42644					944-3		RRD/TDD (1978)
	20- 4-60	42645					945-0		RRD/TDD (1978)
	20- 4-60	42646					946-8		
	5- 5-60	42647					947-6		RRD/TDD (1978)
	5- 5-60	42648					948-4		
	20- 5-60	42649					949-2		RRD/TDD (1978)
	20- 5-60	42650					50 88 20 - 38 950-2		Aération/Luchtverversing (1972)

CONSTRUCTEUR — BOUWER	MISE EN SERVICE — INDIENST-STELLING	N° — Nr	MODIFICATIONS — WIJZIGINGEN	AMENAGEMENT 1956 et n° 1957 — INRICHTING 1956 en nr 1957	MODIFICATIONS — WIJZIGINGEN	N° UIC — Nr UIC	MISE HORS SERVICE — BUITEN-DIENST-STELLING	REMARQUES — OPMERKINGEN
1	2	3	4	5	6	7	8	9
M2-A5B5								
	7- 2-59	43201				50 88 39 - 48 601-8		RRE/TDE (1981)
	6- 2-59	43202				602-6		
	29- 1-59	43203				603-4		
	29- 1-59	43204				604-2		
	6- 2-59	43205				605-9		
	6- 2-59	43206				606-7		
	24- 2-59	43207				607-5		
	24- 2-59	43208				608-3		
	26- 2-59	43209				609-1		
	26- 2-59	43210				610-9		
	10- 3-59	43211				611-7		
	10- 3-59	43212				612-5		
	12- 3-59	43213				613-3		RRE/TDE M1 (1984)
	12- 3-59	43214				614-1		RRE/TDE (1980)
	24- 3-59	43215				615-8		RRE/TDE (1980)
	27- 3-59	43216				616-6		
	27- 3-59	43217				617-4		RRE/TDE (1980)
	2- 4-59	43218				618-2		RRE/TDE (1981)
Ragheno 1e tranche schijf	9- 4-59	43219				619-0		
	9- 4-59	43220				620-8		
	17- 4-59	43221				621-6		
	17- 4-59	43222				622-4		RRE/TDE (1980) - RRE/TDE M1 (1984)
	23- 4-59	43223				623-2		
	30- 4-59	43224				624-0		
	30- 4-59	43225				625-7		
	9- 5-59	43226				626-5		
	14- 5-59	43227				627-3		
	14- 5-59	43228				628-1		
	21- 5-59	43229				629-9		RRE/TDE M1 (1981)
	29- 5-59	43230				630-7		RRE/TDE (1980) - RRE/TDE M1 (1981)
	4- 6-59	43231				631-5		
	4- 6-59	43232				632-3		
	16- 6-59	43233				633-1		
	16- 6-59	43234				634-9		RRE/TDE (1980) - RRE/TDE M1 (1984)
	25- 6-59	43235				635-6		
	25- 6-59	43236				636-4		
	6- 7-59	43237				637-2		
	6- 7-59	43238				638-0		
	17- 7-59	43239				639-8		
	17- 7-59	43240				640-6		
	23- 4-59	43241				641-4		
	23- 4-59	43242				642-2		
	9- 5-59	43243				643-0		
	21- 5-59	43244				644-8		
	21- 5-59	43245				645-5		
	12- 6-59	43246				646-3		
	16- 6-59	43247				647-1		
	16- 6-59	43248				648-9		
	3- 7-59	43249				649-7		
	25- 6-59	43250				650-5		
	6- 7-59	43251				651-3		
	17- 7-59	43252				652-1		RRE/TDE (1981) - RRE/TDE M1 (1984)
	17- 7-59	43253				653-9		
AFB 1e tranche schijf	13- 8-59	43254				654-7		
	13- 8-59	43255				655-4		
	13- 8-59	43256				656-2		RRE/TDE M1 (1984)
	3- 9-59	43257				657-0		
	3- 9-59	43258				658-8		
	3- 9-59	43259				659-6		
	18- 9-59	43260				660-4		
	18- 9-59	43261				661-2		
	30- 9-59	43262				662-0		
	30- 9-59	43263				663-8		
	8-10-59	43264				664-6		
	8-10-59	43265				665-3		
	23-10-59	43266				666-1		
	23-10-59	43267				667-9		
	30-10-59	43268				668-7		
	30-10-59	43269				669-5		
	29-12-59	43270				670-3		
	29-12-59	43271				671-1		
	21- 1-60	43272				672-9		
	21- 1-60	43273				673-7		
	21- 1-60	43274				674-5		
Ragheno 2e tranche schijf	21- 1-60	43275				675-2		RRD/TDD (1978)
	12- 2-60	43276				676-0		
	17- 2-60	43277				677-8		
	17- 2-60	43278				678-6		
	17- 2-60	43279				679-4		
	7- 3-60	43280				680-2		
	2- 3-60	43281				681-0		RRE/TDE (1980) - RRE/TDE M1 (1984)
	2- 3-60	43282				682-8		RRD/TDD (1978)

CONSTRUCTEUR — BOUWER	MISE EN SERVICE — INDIENST-STELLING	N° — Nr	MODIFICATIONS — WIJZIGINGEN	AMENAGEMENT 1956 et n° 1957 — INRICHTING 1956 en nr 1957	MODIFICATIONS — WIJZIGINGEN	N° UIC — Nr UIC	MISE HORS SERVICE — BUITEN-DIENST-STELLING	REMARQUES — OPMERKINGEN
1	2	3	4	5	6	7	8	9
	2- 3-60	43283				50 88 39 - 48 683-6		
	3- 3-60	43284				684-4		
	3- 3-60	43285				685-1		RRE/TDE (1980) - RRE/TDE M1 (1981)
	24- 3-60	43286				686-9		RRD/TDD (1978)
Ragheno	24- 3-60	43287				687-7		
2e tranche	24- 3-60	43288				688-5		
schijf	24- 3-60	43289				689-3		
	7- 4-60	43290				690-1		
	7- 4-60	43291				691-9		RRD/TDD (1978)
	7- 4-60	43292				692-7		
	20- 4-60	43293				693-5		
	20- 4-60	43294				694-3		
	7- 4-60	43295				695-0		RRD/TDD (1978)
	20- 4-60	43296				696-8	22- 9-78	
	5- 5-60	43297				697-6		RRD/TDD (1978)
Braine-le-Comte	5- 5-60	43298				698-4		RRD/TDD (1978)
2e tranche	20- 5-60	43299				699-2		
schijf	20- 5-60	43300				700-8		
	31- 5-60	43301				701-6		
	31- 5-60	43302				702-4		
	21- 6-60	43303				703-2		RRD/TDD (1978)
	21- 6-60	43304				704-0		
M2-B8D								
	6- 2-59	49201				50 88 82 - 48 601-4		
	22-12-58	49202				602-2		
	22-12-58	49203				603-0		
	22-12-58	49204				604-8		
	22-12-58	49205				605-5		
	22-12-58	49206				606-3		
	22-12-58	49207				607-1		
	15- 1-59	49208				608-9		
	5- 1-59	49209				609-7		
	5- 1-59	49210				610-5		RRE/TDE (1981)
	5- 1-59	49211				611-3		RRE/TDE (1980)
	6- 2-59	49212				612-1		RRD/TDD (1979)
	6- 2-59	49213				613-9		
	13- 2-59	49214				614-7		
	15- 1-59	49215				615-4		
	5- 1-59	49216				616-2		
	6- 2-59	49217				617-0		
	5- 1-59	49218				618-8		
	15- 1-59	49219				619-6		
	15- 1-59	49220				620-4		
	5- 1-59	49221				621-2		
	5- 1-59	49222				50 88 82 - 38 622-2		
	21- 1-59	49223				50 88 82 - 48 623-8		
BN	28- 1-59	49224				624-6		
(Brugge)	23- 1-59	49225				625-3		
1e tranche	28- 1-59	49226				626-1		
schijf	28- 1-59	49227				627-9		
	28- 1-59	49228				628-7		
	23- 1-59	49229				629-5		
	6- 2-59	49230				630-3		
	15- 1-59	49231				631-1		
	15- 1-59	49232				632-9		RRE/TDE (1980)
	29- 1-59	49233				633-7		
	6- 2-59	49234				634-5		RRE/TDE (1981)
	29- 1-59	49235				635-2		
	16- 4-59	49236				636-0		RRE/TDE (1980)
	17- 4-59	49237				637-8		RRE/TDE (1981)
	17- 4-59	49238				638-6		
	23- 4-59	49239				639-4		
	30- 4-59	49240				640-2		
	23- 4-59	49241				641-0		RRE/TDE (1981)
	6- 5-59	49242				642-8		
	30- 4-59	49243				643-6		
	30- 4-59	49244				644-4		
	16- 4-59	49245				645-1		
	16- 4-59	49246				646-9		
	16- 4-59	49247				647-7		
	23- 4-59	49248				648-5		
	21- 5-59	49249				649-3		
	24- 6-59	49250				650-1		
	9- 5-59	49251				651-9		

CONSTRUCTEUR — BOUWER	MISE EN SERVICE — INDIENST-STELLING	N° — Nr	MODIFICATIONS — WIJZIGINGEN	AMENAGEMENT 1956 et n° 1957 — INRICHTING 1956 en nr 1957	MODIFICATIONS — WIJZIGINGEN	N° UIC — Nr UIC	MISE HORS SERVICE — BUITEN-DIENST-STELLING	REMARQUES — OPMERKINGEN
1	2	3	4	5	6	7	8	9
BN (Brugge) 1e tranche schijf	21- 5-59	49252				50 88 82 - 48 652-7		
	30- 4-49	49253				653-5		
	29- 5-59	49254				654-3		
	23- 4-59	49255				655-0		
	14- 5-59	49256				656-8		
	14- 5-59	49257				657-6		
	21- 5-59	49258				658-4		
	15- 5-59	49259				659-2		
	4- 6-59	49260				50 88 82 - 38 660-2		
	29- 5-59	49261				50 88 82 - 48 661-8		
	3- 9-59	49262				662-6		
	22- 9-59	49263				663-4		
	18- 9-59	49264				664-2		RRD/TDD (1978)
	22- 9-59	49265				665-9		
	22- 9-59	49266				666-7		
	22- 9-59	49267				667-5		
	18- 9-59	49268				668-3		
	22- 9-59	49269				669-1		
	18- 9-59	49270				670-9		
	30- 9-59	49271				671-7		RRD/TDD (1978)
	8-10-59	49272				672-5		
	8-10-59	49273				673-3		
	8-10-59	49274				674-1		RRD/TDD (1978)
	8-10-59	49275				675-8		
	8-10-59	49276				676-6		
	8-10-59	49277				677-4		
	8-10-59	49278				678-2		
	15-10-59	49279				679-0		
	15-10-59	49280				680-8		
	15-10-59	49281				681-6		
	15-10-59	49282				682-4		
	15-10-59	49283				683-2		
	23-10-59	49284				684-0		
	23-10-59	49285				685-7		RRD/TDD (1978)
	23-10-59	49286				686-5		RRD/TDD (1978)
BN (Brugge) 1e tranche schijf	23-10-59	49287				687-3		
	23-10-59	49288				688-1		
	30-10-59	49289				689-9		
	30-10-59	49290				690-7		
	30-10-59	49291				691-5		
	30-10-59	49292				692-3		
	30-10-59	49293				693-1		RRD/TDD (1978)
	30-10-59	49294				694-9		
	10-11-59	49295				695-6		
	10-11-59	49296				696-4		
	10-11-59	49297				697-2		
	10-11-59	49298				698-0		
	20-11-59	49299				699-8		
	20-11-59	49300				700-4		
	20-11-59	49301				701-2		
	20-11-59	49302				702-0		
	20-11-59	49303				703-8		
	27-11-59	49304				704-6		
	20-11-59	49305				705-3		RRE/TDE (1980)
	20-11-59	49306				706-1		
	21-11-59	49307				707-9		
	27-11-59	49308				708-7		
	27-11-59	49309				709-5		
	27-11-59	49310				710-3		
	9-12-59	49311				711-1		
	9-12-59	49312				712-9		
	9-12-59	49313				713-7		
	9-12-59	49314				714-5		
	9-12-59	49315				715-2		
	9-12-59	49316				716-0		
M2-B7DR								
La Dyle	3- 9-59	49901				50 88 87 - 48 601-9		
	30- 9-59	49902				602-7		
	8-10-59	49903				603-5		
	15-10-59	49904				604-3		
	23-10-59	49905				605-0		
	23-10-59	49906				606-8		
	30-10-59	49907				607-6		
	10-11-59	49908				608-4		
	21-11-59	49909				609-2		
	20-11-59	49910				610-0		
	27-11-59	49911				611-8		
	27-11-59	49912				612-6		
	9-12-59	49913				613-4		
	9-12-59	49914				614-2		
	9-12-59	49915				615-9		

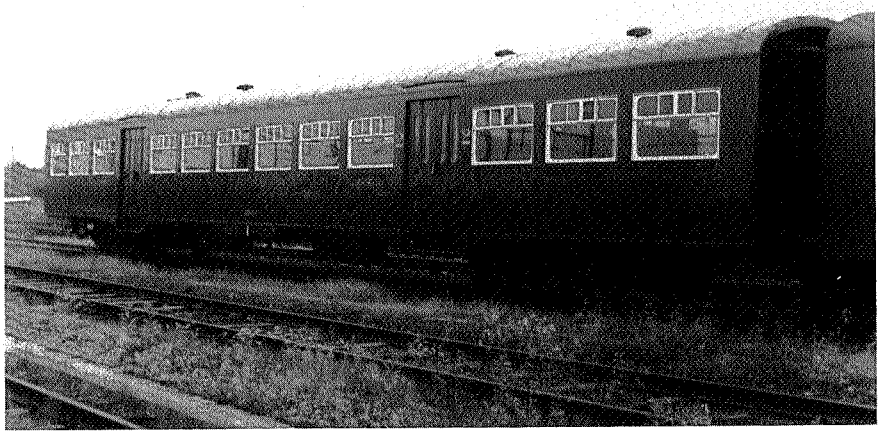
M3 - B12



Scha'rbeek 29-5-60
(G. Nève)

M3-B 42804

Les voitures M3 sont des véhicules de grande capacité destinés aux lignes secondaires.
Elles sont dérivées des voitures M2, auxquelles elles ont emprunté l'allure générale.

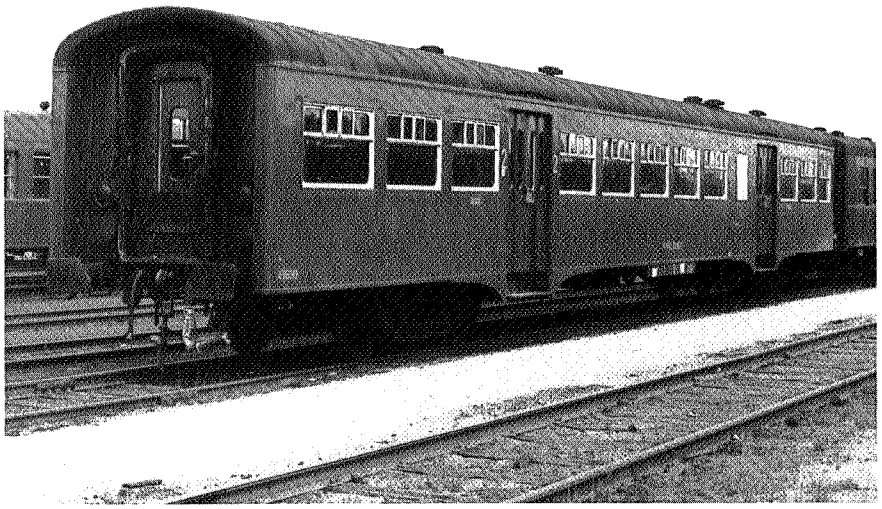


42801 → 42836	*N° SNCB* NMBS Nr	*N° UIC* UIC Nr	50 88 21 - 26 951 → 986
36	*EFFECTIF* EFFECTIEF	*VITESSE AUTOR.* TOEGEL. SNELHEID	120
30/42	*TARE/TONNAGE* TARRA/TONNENMAAT	*PL. ASSISES* ZITPLAATSEN	114
V	*CHAUFFAGE* VERWARMING	*EQUIPEMENT* UITRUSTING	☼ ⊙
14	*BOGIES TYPE* BOGIES TYPE	*ANNEE* BOUWJAAR	1960-1962

Scha'rbeek 29-5-60
(G. Nève)

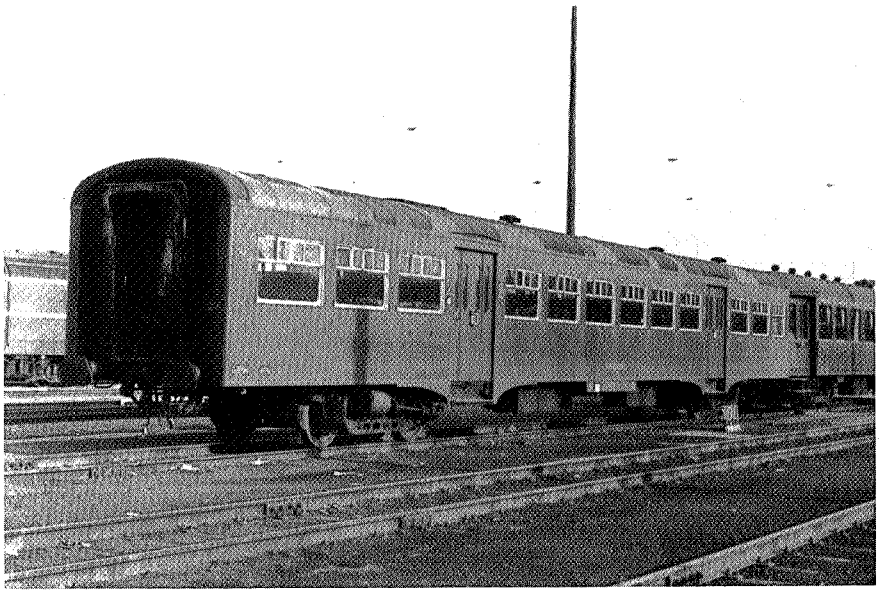
M3-B 42804

De rijtuigen M3 zijn voertuigen met grote capaciteit, bestemd voor de secundaire lijnen. Ze zijn afgeleid van de M2-rijtuigen waavan ze het algemeen uitzicht overgenomen hebben.



Mons 7-6-81
(M. Thiry)

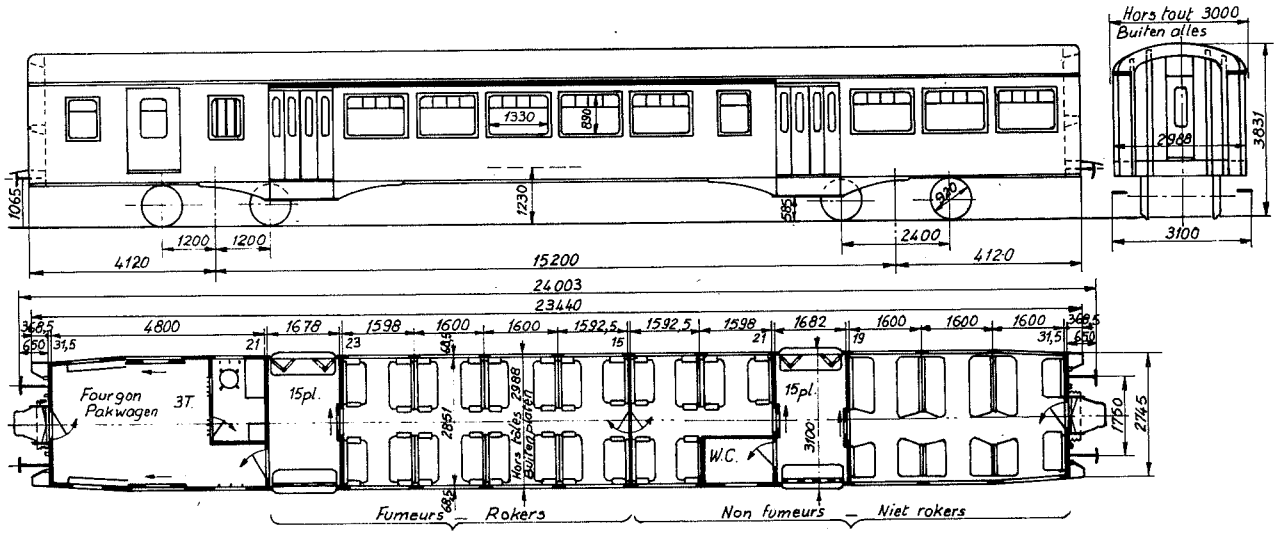
M3-B 42830

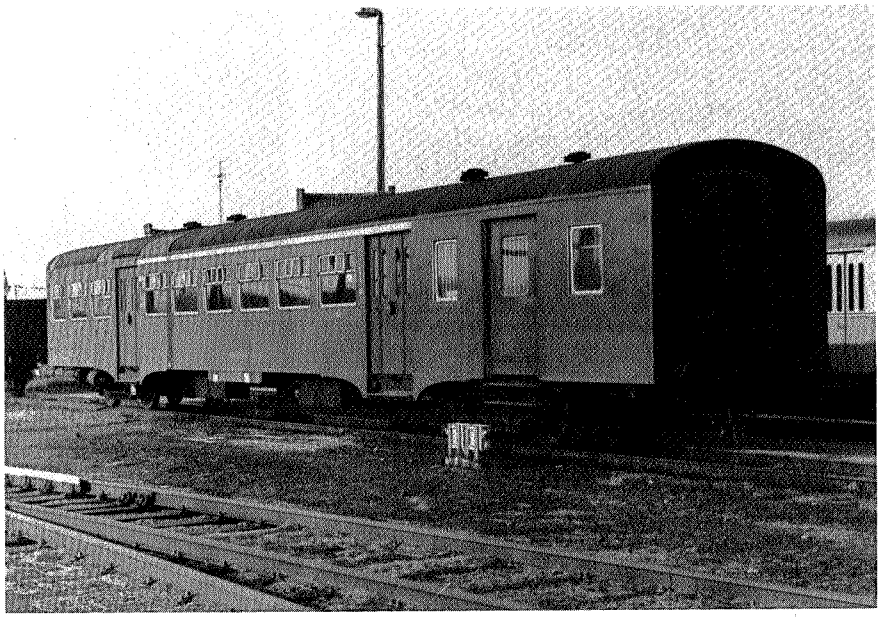


Aalst Kerrebroek 13-2-83
(M. Thiry)

M3-B 42808

M3 - A6B3D





Aalst Kerrebroek 13-2-83
(M. Thiry)

M3-ABD 40004

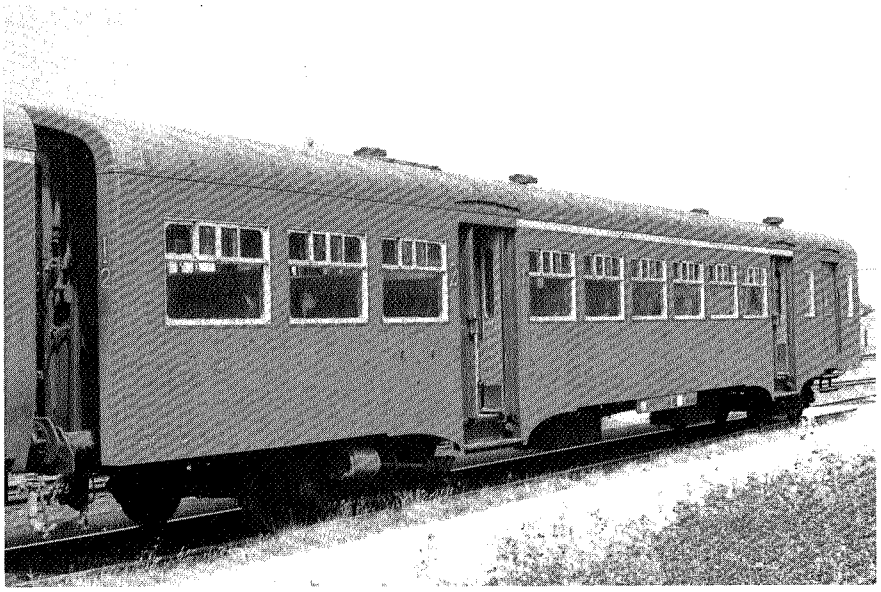
Matériel assez particulier que cette série de voitures mixtes à 6 compartiments de 1e classe, flanqués de 3 de 2e classe et d'un compartiment à bagages.

40001 → 40010	*N° SNCB* NMBS Nr	*N° UIC* UIC Nr	50 88 81 - 26 951 → 960
9	*EFFECTIF* EFFECTIEF	*VITESSE AUTOR.* TOEGEL. SNELHEID	120
30/42	*TARE/TONNAGE* TARRA/TONNENMAAT	*PL. ASSISES* ZITPLAATSEN	44/29
V	*CHAUFFAGE* VERWARMING	*EQUIPEMENT* UITRUSTING	☼ ⊙
14	*BOGIES TYPE* BOGIES TYPE	*ANNEE* BOUWJAAR	1961

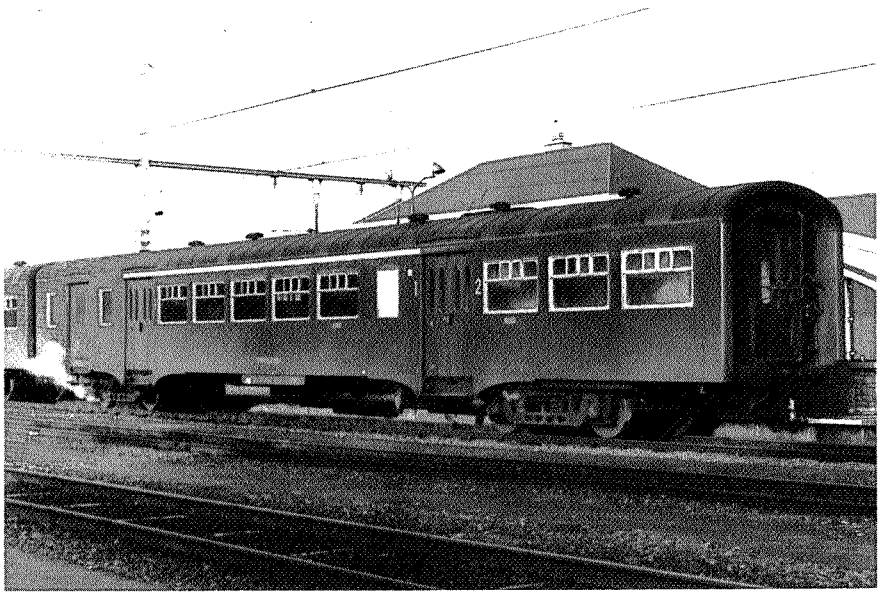
Scha'rbeek 10-6-72
(P. Auguste)

M3-ABD 40008

Nogal eigenaardig materieel deze reeks van gemengde rijtuigen met 6 afdelingen 1ste klasse omringd door 3 van 2de klasse en een bagage-afdeling.



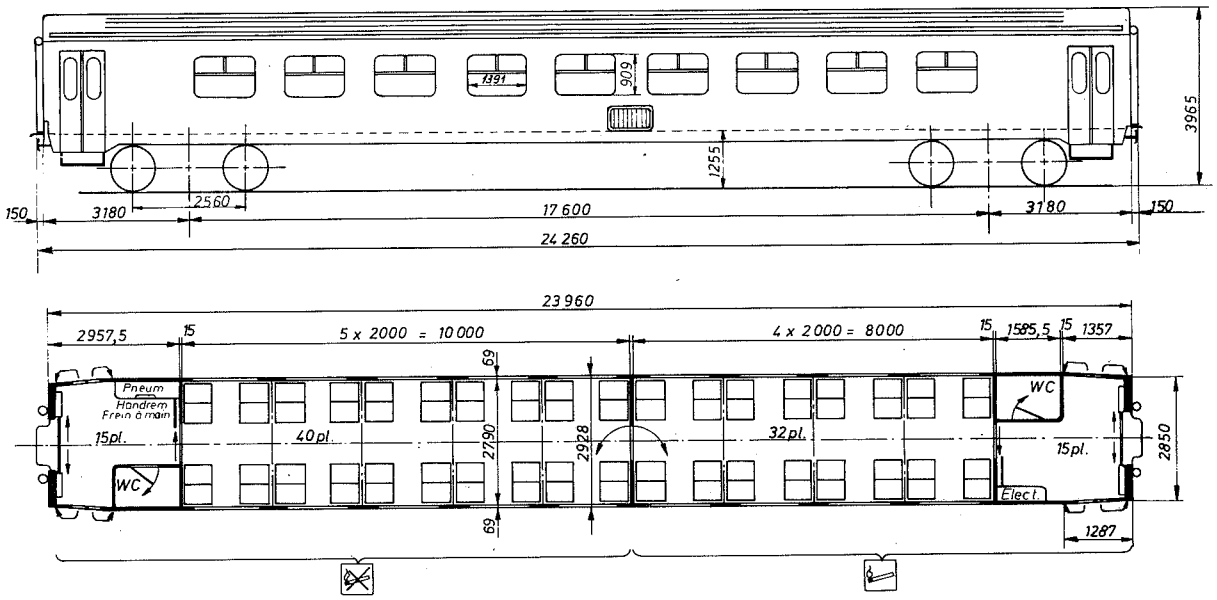
M3-ABD 40010
(*SNCB*/NMBS)



Ecaussinnes-Carrières
2-5-81
(M. Thiry)

M3-ABD 40010

CONSTRUCTEUR — BOUWER	MISE EN SERVICE — INDIENST-STELLING	N° — Nr	MODIFICATIONS — WIJZIGINGEN		AMENAGEMENT 1956 et n° 1957 — INRICHTING 1956 en nr 1957	MODIFICATIONS — WIJZIGINGEN	N° UIC — Nr UIC	MISE HORS SERVICE — BUITEN-DIENST-STELLING	REMARQUES — OPMERKINGEN
1	2	3	4		5	6	7	8	9
M3-B12									
CW Mechelen 1e tranche schijf	10- 5-60	42801					50 88 21 - 26 951-3		
	10- 5-60	42802					952-1		
	10- 5-60	42803					953-9		
	10- 5-60	42804					954-7		
	4- 8-60	42805					955-4		
	4- 8-60	42806					956-2		
	4- 8-60	42807					957-0		
	4- 8-60	42808					958-8		
	4- 8-60	42809					959-6		
	4- 8-60	42810					960-4		
	14-12-60	42811					961-2		
	14-12-60	42812					962-0		
	14-12-60	42813					963-8		
	14-12-60	42814					964-6		
	14-12-60	42815					965-3		
	14-12-60	42816					966-1		
	14-12-60	42817					967-9		
	14-12-60	42818					968-7		
	16- 3-61	42819					969-5		
	16- 3-61	42820					970-3		
	16- 3-61	42821					971-1		
	16- 3-61	42822					972-9		
	9- 2-62	42823					973-7		
	9- 2-62	42824					974-5		
	9- 2-62	42825					975-2		
	9- 2-62	42826					976-0		
	9- 2-62	42827					977-8		
CW Mechelen 2e tranche schijf	3- 5-62	42828					978-6		
	3- 5-62	42829					979-4		
	3- 5-62	42830					980-2		
	3- 5-62	42831					981-0		
	3- 5-62	42832					982-8		
	18- 7-62	42833					983-6		
	18- 7-62	42834					984-4		
	18- 7-62	42835					985-1		
	18- 7-62	42836					986-9		
M3-A6B3D									
CW Mechelen 1e tranche schijf	16- 3-61	40001					50 88 81 - 26 951-0		
	16- 3-61	40002					952-8		
	18- 4-61	40003					953-6		
	18- 4-61	40004					954-4		
CW Mechelen 2e tranche schijf	18- 4-61	40005					955-1		
	18- 4-61	40006					956-9		
	14- 6-61	40007					957-7		
	14- 6-61	40008					958-5		
	14- 6-61	40009					959-3	14- 7-78	
	14- 6-61	40010					960-1		



Sièges marron, rideaux orange vif, cloison entièrement vitrée séparant les compartiments «Fumeurs» et «Non Fumeurs»: la dernière en date des voitures à voyageurs pour le service intérieur est sans conteste une réussite. L'effet de profondeur est encore accru par la décoration des parois, où sont évoqués de vieux métiers, d'après d'anciennes gravures.

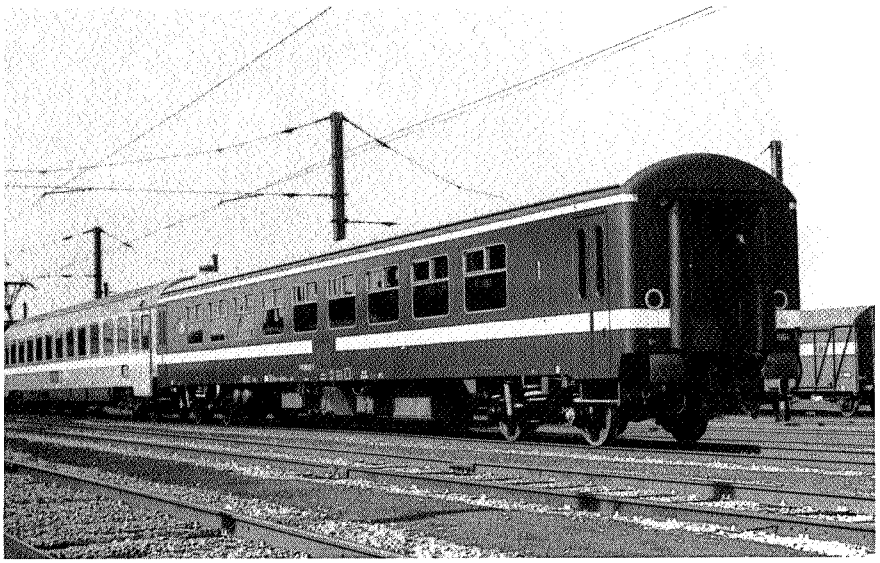
Kastanjebruine zetels, oranje gordijnen, volledige glazen wand tussen de rokers- en niet-rokers-afdelingen: het laatste rijtuig voor binnenlandse dienst is een onbetwistbaar succes. Het diepte-effect wordt nog vergroot door de versiering van de wanden met reproducties van gravures die de oude ambachten in herinnering brengen.

51001 → 51050	*N° SNCB* NMBS Nr	*N° UIC* UIC Nr	50 88 19 - 78 001 → 050
50	*EFFECTIF* EFFECTIEF	*VITESSE AUTOR.* TOEGEL. SNELHEID	160
38/46	*TARE/TONNAGE* TARRA/TONNENMAAT	*PL. ASSISES* ZITPLAATSEN	72
E3 P	*CHAUFFAGE* VERWARMING	*EQUIPEMENT* UITRUSTING	
42	*BOGIES TYPE* BOGIES TYPE	*ANNEE* BOUWJAAR	1979 → 1981

Liège-Guillemins
28-8-79
(P. Auguste)

La voiture M4-A 51001, première unité sortie d'usine, effectue son parcours d'essai, accouplée à une I6. Il s'agit là des deux plus récents produits de notre industrie nationale en matière de voitures à voyageurs.

Het rijtuig M4-A 51001, verlaat als eerste de fabriek, maakt zijn proefrit gekoppeld aan een I6-rijtuig.
Het betreft hier de twee nieuwste verwezenlijkingen van onze nationale industrie op het gebied van reizigersmaterieel.



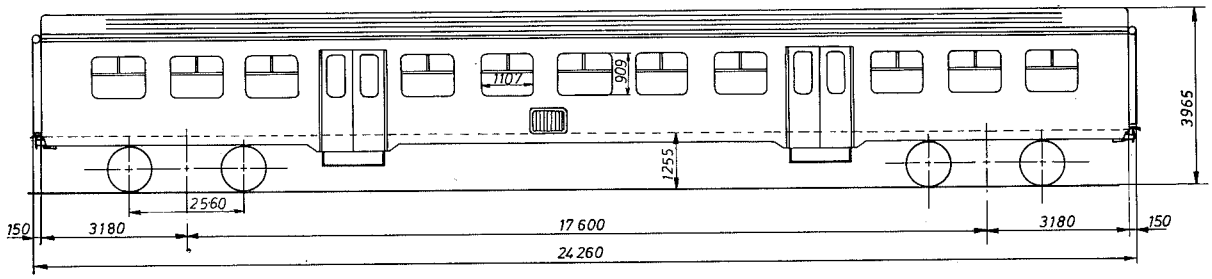
Quelques heures plus tard, le même train à Bruges. A noter que ces photos sont prises deux jours avant la mise en service officielle de la voiture•.

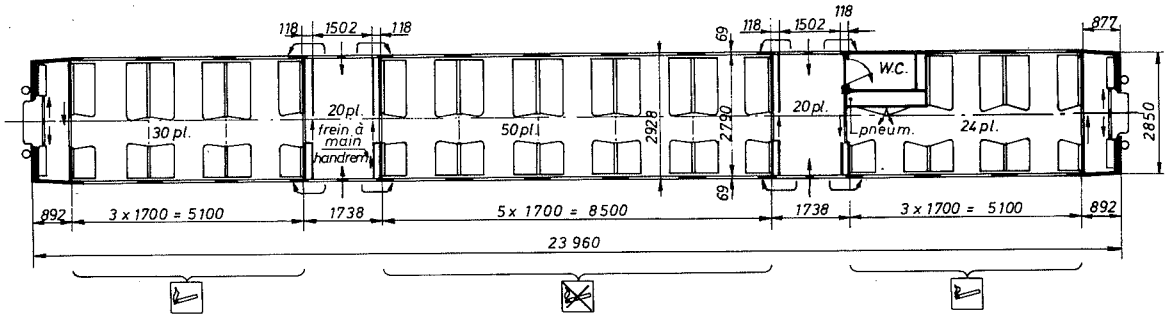
Enkele uren later, dezelfde trein in Brugge. Merk op dat deze twee foto's genomen werden twee dagen vóór de officiële indienststelling van het rijtuig•.

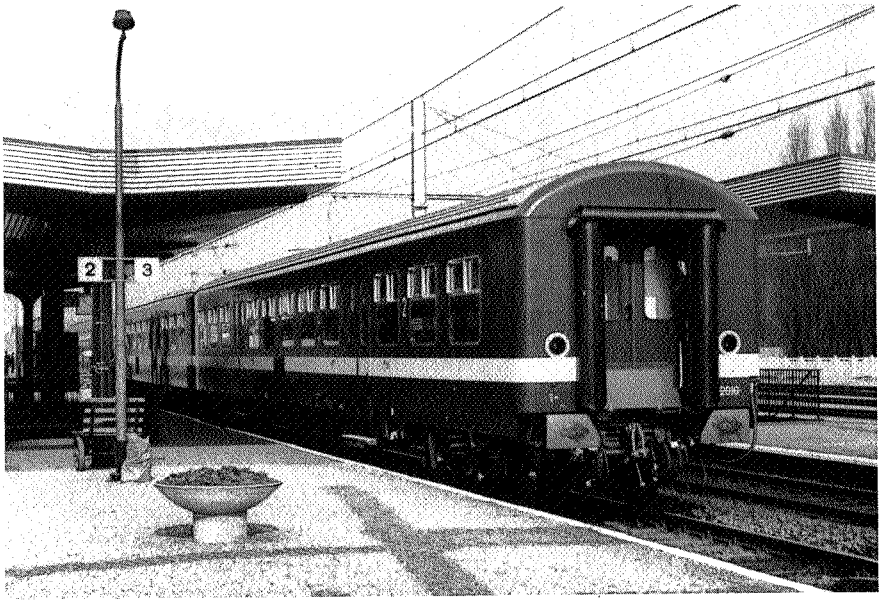
(M. Thiry)

M4-A 51001
(M. Thiry)

M4 - B11







Manage 26-3-80
(M. Thiry)

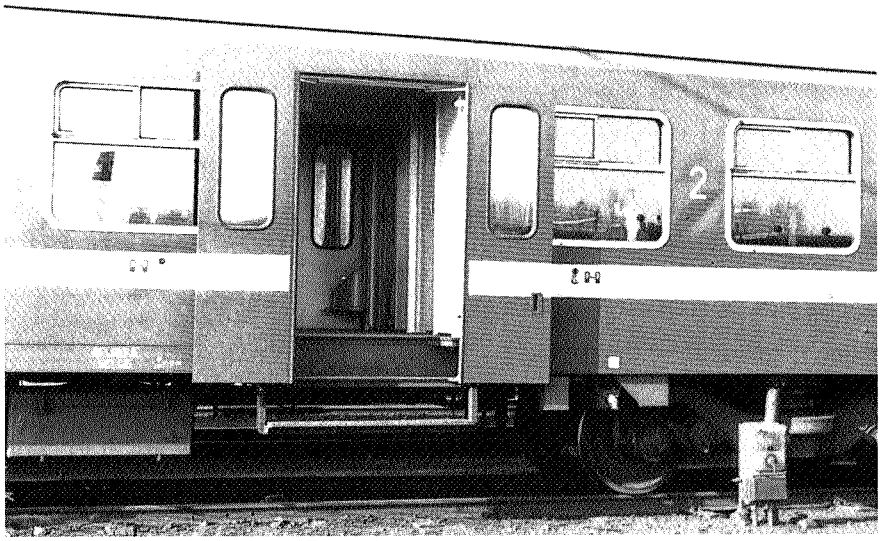
M4-B 52016

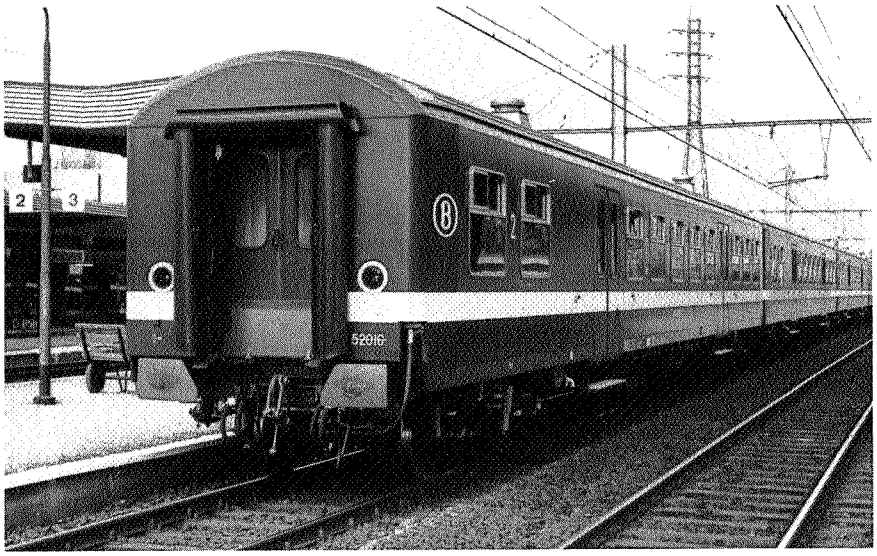
52001 → 52430	*N° SNCB* NMBS Nr	*N° UIC* UIC Nr	50 88 20 - 78 001 → 430
430	*EFFECTIF* EFFECTIEF	*VITESSE AUTOR.* TOEGEL. SNELHEID	160
39/50	*TARE/TONNAGE* TARRA/TONNENMAAT	*PL. ASSISES* ZITPLAATSEN	104
E3 P	*CHAUFFAGE* VERWARMING	*EQUIPEMENT* UITRUSTING	
42	*BOGIES TYPE* BOGIES TYPE	*ANNEE* BOUWJAAR	1980 → 1984

Les portes louvoyantes dégagent largement l'accès aux plates-formes. Elles sont commandées à la demande, tant de l'intérieur que de l'extérieur, par le voyageur lui-même. Elles sont verrouillées par le personnel, au moyen d'une commande centralisée.

De zwenkschuifdeuren maken een gemakkelijke en grote toegang vrij naar de balkons. Ze kunnen worden bediend zowel langs binnen als langs buiten. De vergrendeling gebeurt op afstand door het personeel door middel van gecentraliseerde bediening.

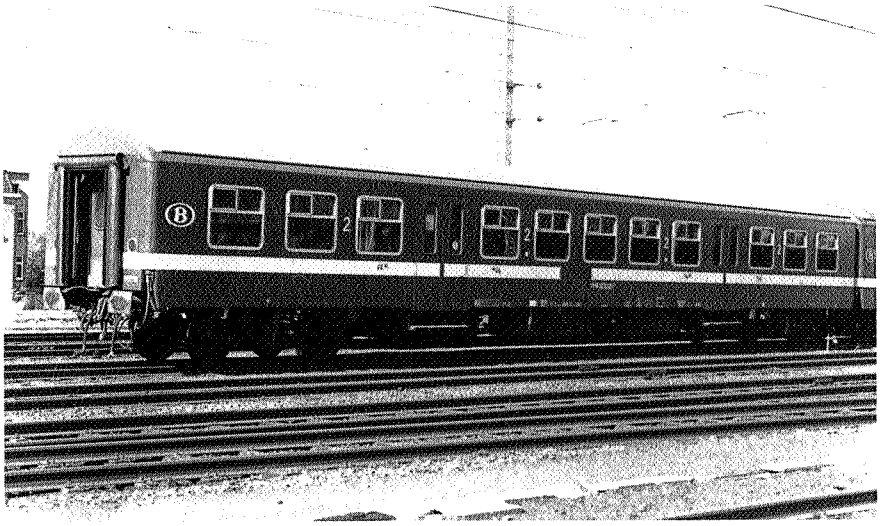
(M. Thiry)





Manage 26-3-80
(M. Thiry)

M4-B 52016



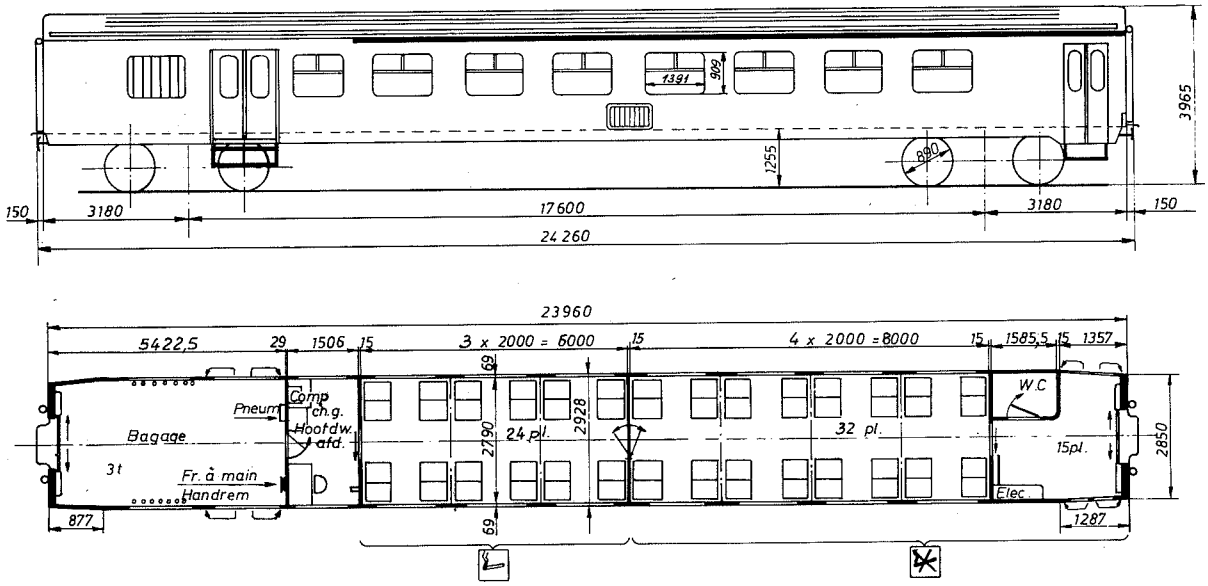
Mons 4-10-81
(M. Thiry)

M4-BD' 52239

Dans l'attente de la livraison des unités AD et BD, la SNCB a affecté un des compartiments d'extrémité et la plateforme correspondante de 18 voitures de 2e classe, à l'usage de compartiment à bagages (52228 à 52245). Un sigle approprié d'interdiction fut apposé sur les portes d'accès. Cette situation fut de courte durée.

In afwachting van de AD- en BD-rijtuigen, heeft de NMBS één van de afdelingen aan het uiteinde en het aansluitend balkon van 18 rijtuigen 2de klasse als pakwagen benuttigd (52228 tot 52245). Een overeenkomstig verbodsteken werd aangebracht op de toegangsdeuren. Deze situatie was slechts van korte duur.

M4 - A7D



Mons 8-11-81
(M. Thiry)

M4-AD 58008

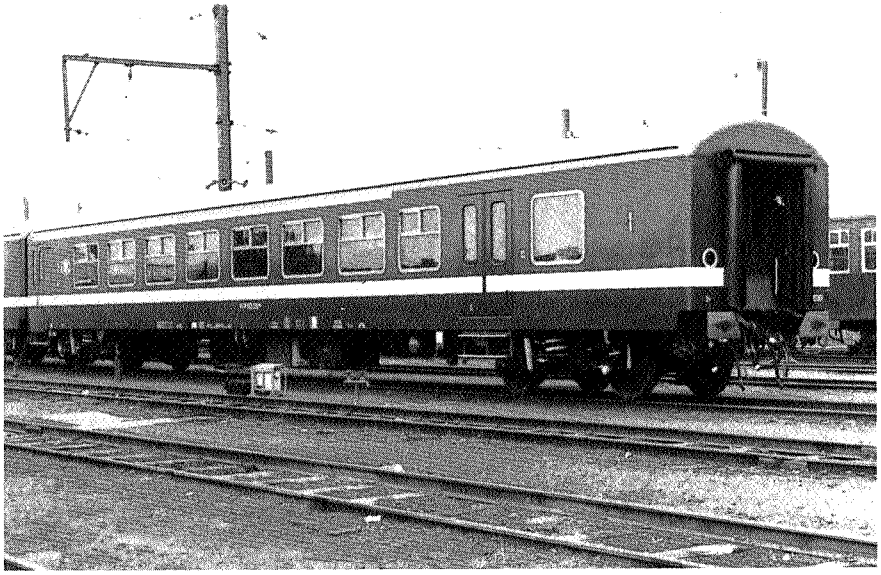
Les voitures M4 ne résultent pas, comme à l'ordinaire, d'une adjudication publique sur base d'un cahier des charges établi par la SNCB. Elles sont le fruit des recherches d'un groupe de travail composé de spécialistes de la SNCB (service M) et du constructeur.

58001 → 58033	*N° SNCB* NMBS Nr	*N° UIC* UIC Nr	50 88 81 - 78 001 → 033
33	*EFFECTIF* EFFECTIEF	*VITESSE AUTOR.* TOEGEL. SNELHEID	160
37/46	*TARE/TONNAGE* TARRA/TONNENMAAT	*PL. ASSISES* ZITPLAATSEN	56
E3 P	*CHAUFFAGE* VERWARMING	*EQUIPEMENT* UITRUSTING	
42	*BOGIES TYPE* BOGIES TYPE	*ANNEE* BOUWJAAR	1981-1982

Scha'rbeek 16-5-82
(M. Thiry)

M4-AD 58030

De rijtuigen M4 zijn niet het produkt - zoals gewoonlijk - van een publieke toewijzing op basis van een NMBS lasten-kohier. Zij zijn het resultaat van studies van een werkgroep, samengesteld uit specialisten van de NMBS (dienst M) en de bouwer.



Mons 31-10-82
(M. Thiry)

M4-AD 58010

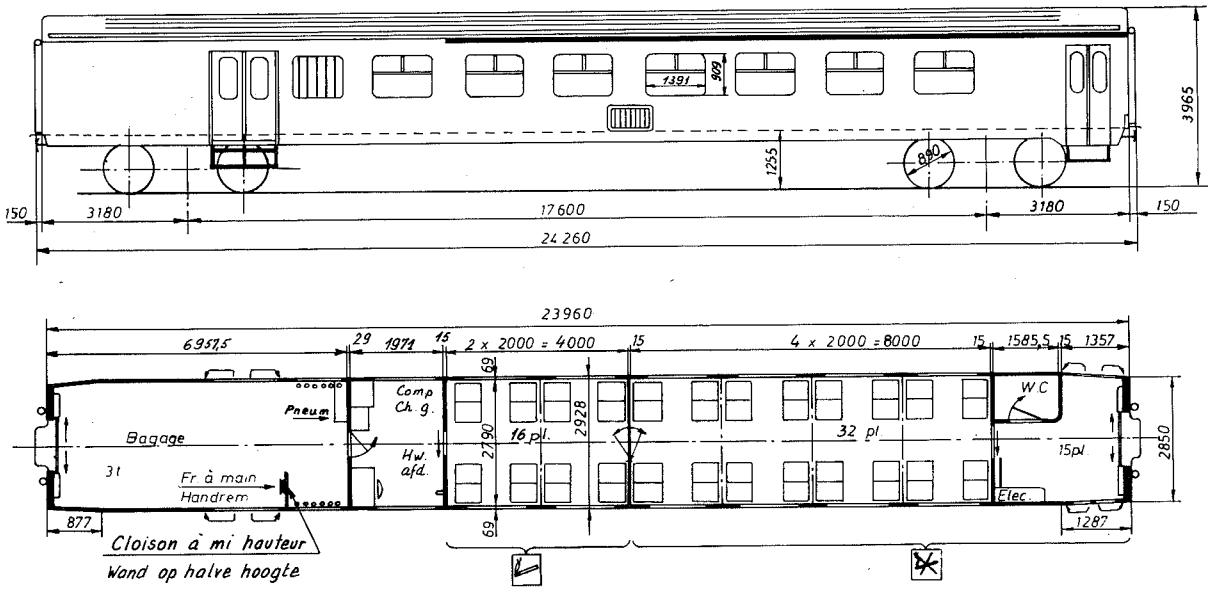
Mons 8-11-81
(M. Thiry)

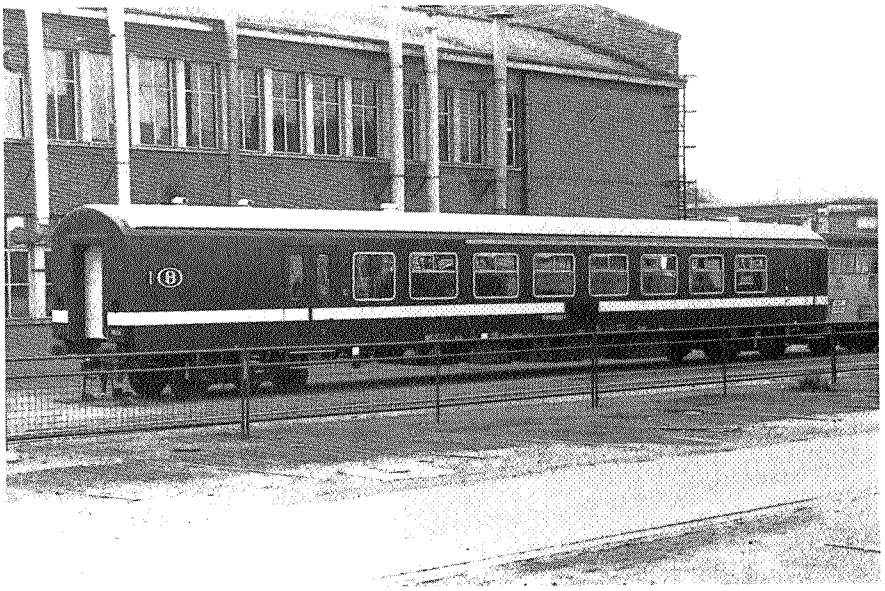
M4-AD 58008

Accès au compartiment à bagages.

Toegang tot de pakwagen.

M4 - A6D *





Mechelen 1-11-82
Atelier Central
Centrale Werkplaats
(M. Thiry)

Les travaux de transformation vont débuter sur la voiture 58034, déjà partiellement dégarnie. Il s'agit de l'aménagement d'un poste de conduite pour le service en rames réversibles. La suppression d'un compartiment à voyageurs a permis de dégager l'espace nécessaire.

De ombouwwerken zullen beginnen op het rijtuig 58034, dat reeds gedeeltelijk ontmanteld is. Het betreft de installatie van een stuurpost voor de dienst in trek- en duwstellen. Het afschaffen van een reizigersafdeling maakt het mogelijk de nodige ruimte vrij te maken.

58034 → 58065	*N° SNCB* NMBS Nr	*N° UIC* UIC Nr	50 88 81 - 78 034 → 065
—	*EFFECTIF* EFFECTIEF	*VITESSE AUTOR.* TOEGEL. SNELHEID	160
38/46	*TARE/TONNAGE* TARRA/TONNENMAAT	*PL. ASSISES* ZITPLAATSEN	48
E3 P	*CHAUFFAGE* VERWARMING	*EQUIPEMENT* UITRUSTING	
42	*BOGIES TYPE* BOGIES TYPE	*ANNEE* BOUWJAAR	1982-1983

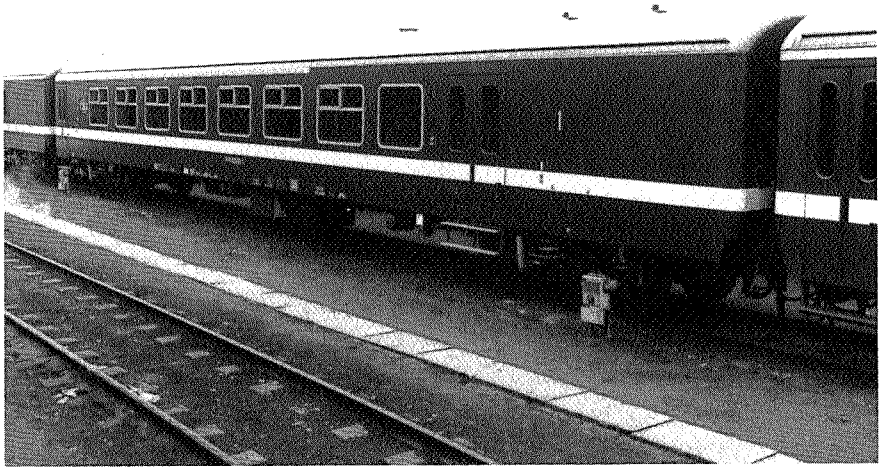
* *A transformer en A6Dx pour rames réversibles.*
Toekomstig A6Dx voor trek- en duwstellen.

Mons 20-3-83
(M. Thiry)

M4-AD 58061

Cette série de voitures est prévue pour l'aménagement ultérieur d'un poste de conduite, permettant la réversibilité.
Les travaux d'appropriation sont en cours dans les ateliers de la SNCB à Mechelen.

Bij deze reeks rijtuigen werd de inrichting van een stuurkabine voor trek- en duwstellen voorzien.
De aanpassingswerken zijn in uitvoering in de werkplaatsen van de NMBS te Mechelen.



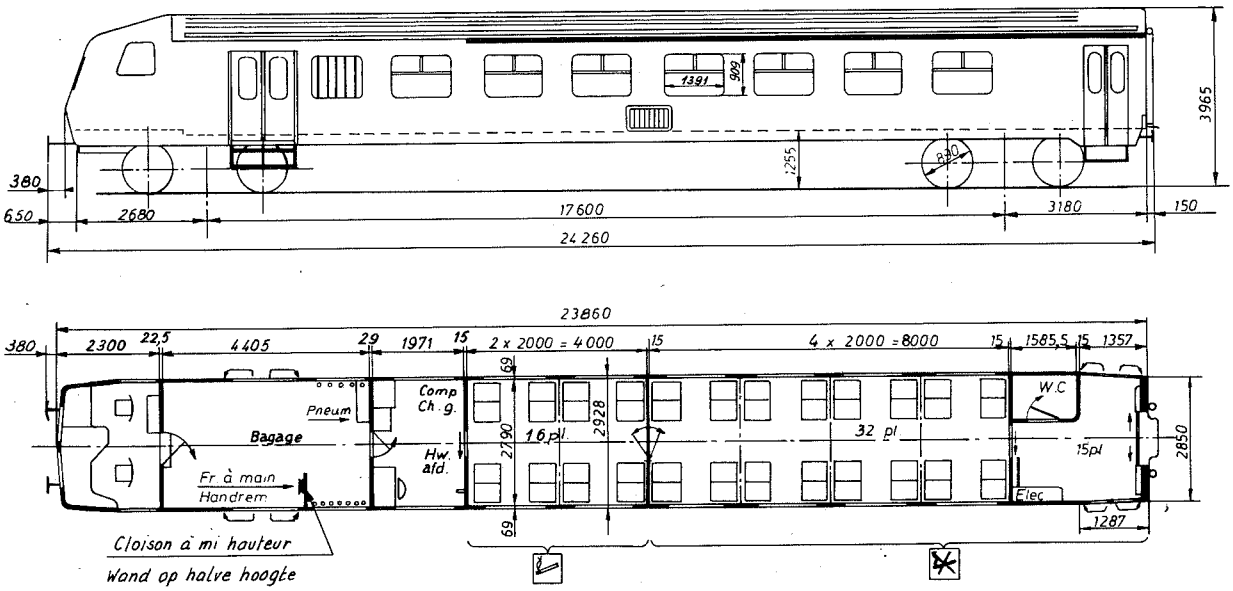
L'intérieur du compartiment fourgon, vu en direction de l'extrémité de la voiture, avant l'aménagement du poste de conduite à distance. A l'avant plan, on distingue le panneau qui supporte le volant du frein à vis.

Binnenzicht van de pakwagenafdeling, gezien in de richting van het uiteinde van het rijtuig voor de inrichting van de stuurkabine. Op het voorplan ziet men het paneel die het bedieningswiel van de handrem draagt.

(M. Thiry)

(M. Thiry)

M4 - A6Dx ex A6D



Mechelen 9-8-83
Atelier Central
Centrale Werkplaats
(M. Thiry)

M4-ADx 58034 *après transformation* / na ombouw.

58034 → 58065	*N° SNCB* NMBS Nr	*N° UIC* UIC Nr	50 88 81 - 78 034 → 065
32	*EFFECTIF* EFFECTIEF	*VITESSE AUTOR.* TOEGEL. SNELHEID	160
39/47	*TARE/TONNAGE* TARRA/TONNENMAAT	*PL. ASSISES* ZITPLAATSEN	48
E3 P	*CHAUFFAGE* VERWARMING	*EQUIPEMENT* UITRUSTING	
42-43 (1)	*BOGIES TYPE* BOGIES TYPE	*ANNEE* BOUWJAAR	1982-1983 (2)

(1) *Type 43 côté poste de conduite* / kant stuurkabine.
(2) *Transformation en 1983 → 1985 par AC Mechelen.*
Ombouw in 1983 → 1985 door CW Mechelen.

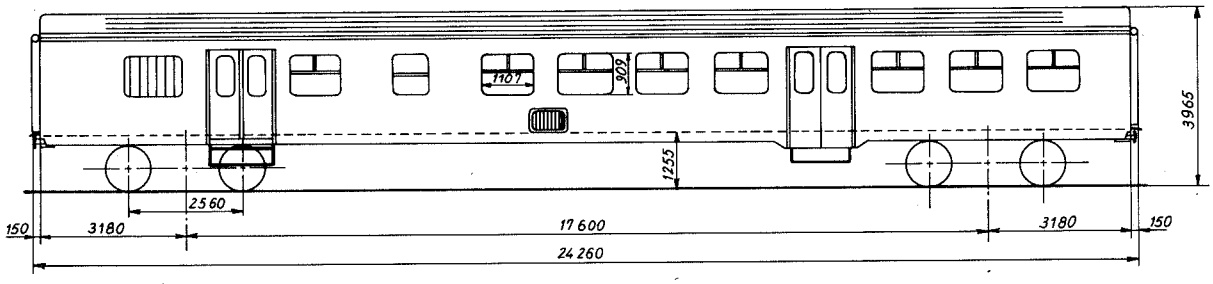
Mechelen 1-10-84
Atelier Central
Centrale Werkplaats

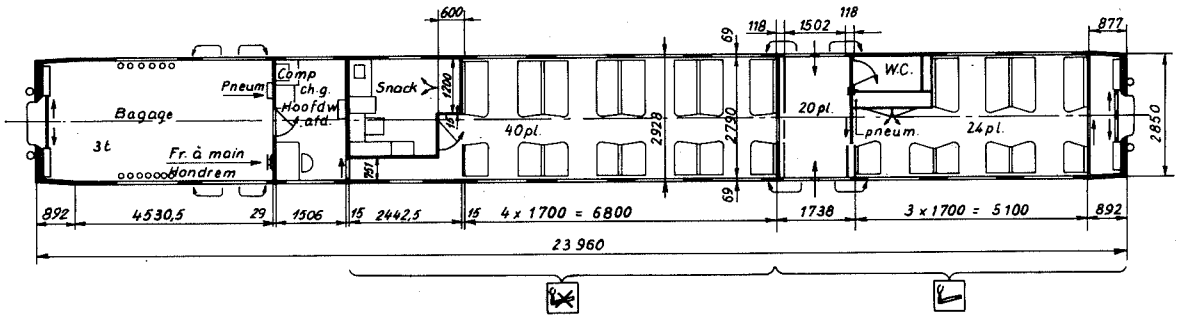
M4-ADx 58057
(M. Thiry)

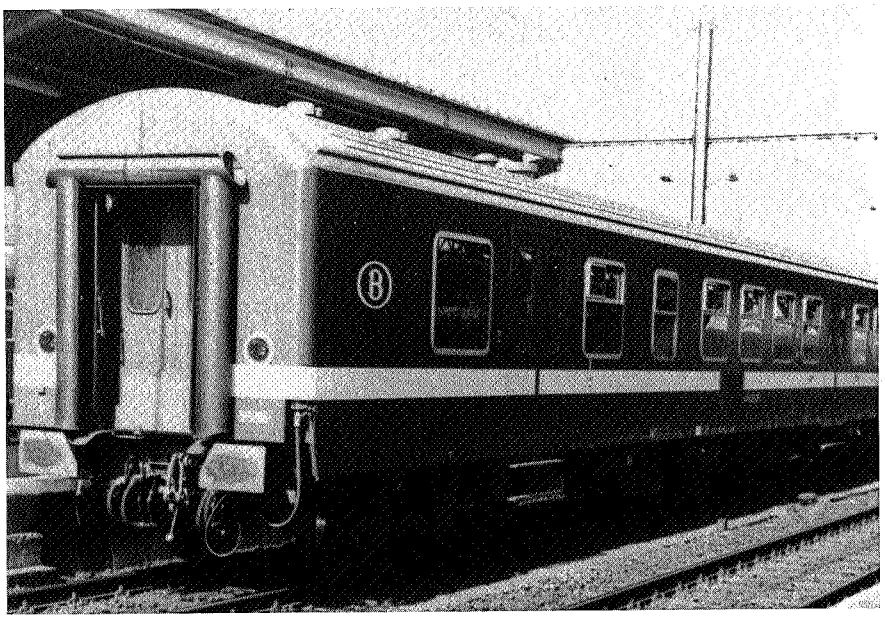
Gent-S.-Pieters
M4-ADx 58044
(M. Thiry)

Bois-d'Haine 17-5-84
(M. Thiry)

M4 - B7Dk







Scha'rbeek 13-4-84
(M. Thiry)

M4-BDk 59910

59901 → 59935	*N° SNCB* NMBS Nr	*N° UIC* UIC Nr	50 88 87 - 78 001 → 035
35	*EFFECTIF* EFFECTIEF	*VITESSE AUTOR.* TOEGEL. SNELHEID	160
40/48	*TARE/TONNAGE* TARRA/TONNENMAAT	*PL. ASSISES* ZITPLAATSEN	64
E3 P	*CHAUFFAGE* VERWARMING	*EQUIPEMENT* UITRUSTING	
42	*BOGIES TYPE* BOGIES TYPE	*ANNEE* BOUWJAAR	1984

Liège-Guillemins 27-6-84
(G. Close)

M4-BDk 59905

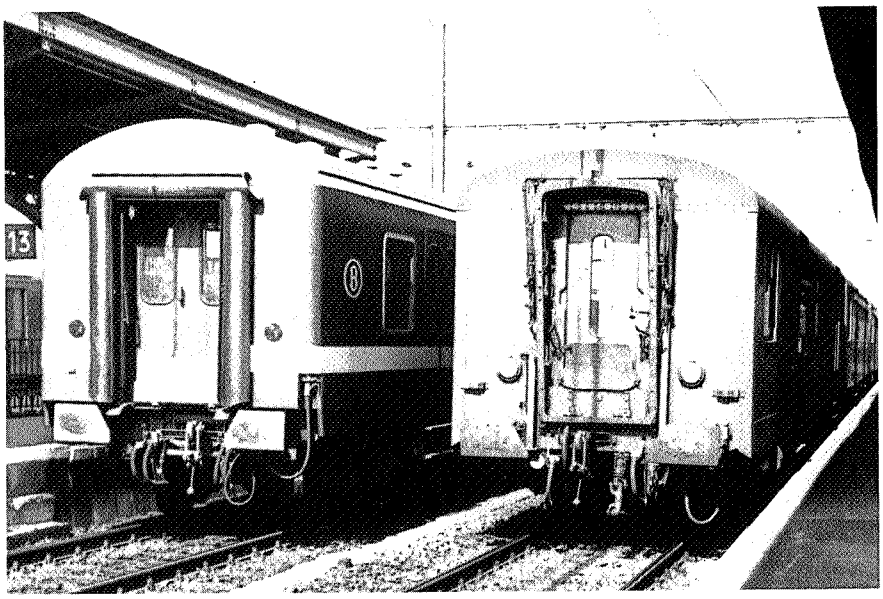
Liège-Guillemins 27-6-84
(G. Close)

M4-BDk 59905

Scha'rbeek 13-4-84
(M. Thiry)

Deux BD ...
Deux techniques ...
Deux générations ...
25 ans les séparent.

Twee BD ...
Twee technieken ...
Twee generaties ...
Gescheiden door 25 jaar.



CONSTRUCTEUR — BOUWER	MISE EN SERVICE — INDIENST-STELLING	N° — Nr	MODIFICATIONS — WIJZIGINGEN	AMENAGEMENT 1956 et n° 1957 — INRICHTING 1956 en nr 1957	MODIFICATIONS — WIJZIGINGEN	N° UIC — Nr UIC	MISE HORS SERVICE — BUITEN-DIENST-STELLING	REMARQUES — OPMERKINGEN
1	2	3	4	5	6	7	8	9
M4-A9								
BN (Brugge) 1e tranche schijf	30- 8-79	51001				50 88 19 - 78 001-8		
	8-10-79	51002				002-6		
	8-10-79	51003				003-4		
	24-10-79	51004				004-2		
	15-11-79	51005				005-9		
	15-11-79	51006				006-7		
	16-11-79	51007				007-5		
	15-11-79	51008				008-3		
	16-11-79	51009				009-1		
	15-11-79	51010				010-9		
	19-11-79	51011				011-7		
	19-12-79	51012				012-5		
	19-12-79	51013				013-3		
	19-12-79	51014				014-1		
	19-12-79	51015				015-8		
	19-12-79	51016				016-6		
	19-12-79	51017				017-4		
	7- 1-80	51018				018-2		
	7- 1-80	51019				019-0		
	7- 1-80	51020				020-8		
	20- 2-80	51021				021-6		
	20- 2-80	51022				022-4		
	20- 2-80	51023				023-2		
	17- 3-80	51024				024-0		
	17- 3-80	51025				025-7		
	3- 3-80	51026				026-5		
	3- 3-80	51027				027-3		
	3- 3-80	51028				028-1		
	17- 3-80	51029				029-9		
	17- 3-80	51030				030-7		
	20-12-80	51031				031-5		
	20-12-80	51032				032-3		
	22- 1-81	51033				033-1		
	30- 1-81	51034				034-9		
	11- 2-81	51035				035-6		
	23- 2-81	51036				036-4		
	2- 3-81	51037				037-2		
BN (Brugge) 4e tranche schijf	12- 3-81	51038				038-0		RRE/TDE (1- 3-85)
	30- 3-81	51039				039-8		RRE/TDE (5- 3-85)
	2- 4-81	51040				040-6		RRE/TDE (3- 5-85)
	1- 5-81	51041				041-4		RRE/TDE (22- 5-85)
	28- 4-81	51042				042-2		RRE/TDE (24- 4-85)
	28- 4-81	51043				043-0		RRE/TDE (12- 6-85)
	12- 5-81	51044				044-8		RRE/TDE (1- 2-85)
	12- 6-81	51045				045-5		RRE/TDE (7- 2-84)
	21- 5-81	51046				046-3		RRE/TDE (24- 2-84)
	21- 5-81	51047				047-1		RRE/TDE (2- 4-84)
	22- 6-81	51048				048-9		RRE/TDE (30- 4-84)
	22- 6-81	51049				049-7		RRE/TDE (7- 3-84)
	26- 6-81	51050				050-5		RRE/TDE (19- 3-84)
M4-B11								
BN (Brugge) 1e tranche schijf	21- 4-80	52001				50 88 20 - 78 001-5		
	4- 4-80	52002				002-3		
	21- 8-80	52003				003-1		
	21- 4-80	52004				004-9		
	2- 4-80	52005				005-6		
	23- 4-80	52006				006-4		
	2- 4-80	52007				007-2		
	2- 4-80	52008				008-0		
	2- 4-80	52009				009-8		
	4- 4-80	52010				010-6		
	18- 4-80	52011				011-4		
	2- 4-80	52012				012-2		
	31- 3-80	52013				013-0		
	2- 4-80	52014				014-8		
	2- 4-80	52015				015-5		
	2- 4-80	52016				016-3		
	4- 4-80	52017				017-1		
	4- 4-80	52018				018-9		
	4- 4-80	52019				019-7		
	4- 4-80	52020				020-5		
	4- 4-80	52021				021-2		

CONSTRUCTEUR — BOUWER	MISE EN SERVICE — INDIENST-STELLING	N° — Nr	MODIFICATIONS — WIJZIGINGEN	AMENAGEMENT 1956 et n° 1957 — INRICHTING 1956 en nr 1957	MODIFICATIONS — WIJZIGINGEN	N° UIC — Nr UIC	MISE HORS SERVICE — BUITEN-DIENST-STELLING	REMARQUES — OPMERKINGEN
1	2	3	4	5	6	7	8	9
BN (Brugge) 1e tranche schijf	17- 4-80	52022				50 88 20 - 78 022-1		
	17- 4-80	52023				023-9		
	17- 4-80	52024				024-7		
	17- 4-80	52025				025-4		
	17- 4-80	52026				026-2		
	17- 4-80	52027				027-0		
	8- 5-80	52028				028-8		
	25- 4-80	52029				029-6		
	25- 4-80	52030				030-4		
	25- 4-80	52031				031-2		
	25- 4-80	52032				032-0		
	8- 5-80	52033				033-8		
	8- 5-80	52034				034-6		
	8- 5-80	52035				035-3		
	8- 5-80	52036				036-1		
	8- 5-80	52037				037-9		
	30- 5-80	52038				038-7		
	30- 5-80	52039				039-5		
	30- 5-80	52040				040-3		
	30- 5-80	52041				041-1		
	30- 5-80	52042				042-9		
	30- 5-80	52043				043-7		
	10- 6-80	52044				044-5		
	10- 6-80	52045				045-2		
	10- 6-80	52046				046-0		
	10- 6-80	52047				047-8		
	10- 6-80	52048				048-6		
	10- 6-80	52049				049-4		
	13- 6-80	52050				050-2		
	13- 6-80	52051				051-0		
	13- 6-80	52052				052-8		
	13- 6-80	52053				053-6		
	13- 6-80	52054				054-4		
	13- 6-80	52055				055-1		
	25- 6-80	52056				056-9		
	25- 6-80	52057				057-7		
	25- 6-80	52058				058-5		
	4- 7-80	52059				059-3		
	25- 6-80	52060				060-1		
	4- 7-80	52061				061-9		
	7- 7-80	52062				062-7		
	4- 7-80	52063				063-5		
	16- 7-80	52064				064-3		
	4- 7-80	52065				065-0		
	4- 7-80	52066				066-8		
	4- 7-80	52067				067-6		
	16- 7-80	52068				068-4		
	16- 7-80	52069				069-2		
	16- 7-80	52070				070-0		
	16- 7-80	52071				071-8		
	16- 7-80	52072				072-6		
	7- 8-80	52073				073-4		
	22- 8-80	52074				074-2		
	22- 8-80	52075				075-9		
	22- 8-80	52076				076-7		
	22- 8-80	52077				077-5		
	22- 8-80	52078				078-3		
	2- 9-80	52079				079-1		
	10- 9-80	52080				080-9		
	2- 9-80	52081				081-7		
	29- 8-80	52082				082-5		
	29- 8-80	52083				083-3		
	29- 8-80	52084				084-1		
	10- 9-80	52085				085-8		
	19- 9-80	52086				086-6		
	10- 9-80	52087				087-4		
	19- 9-80	52088				088-2		
	19- 9-80	52089				089-0		
	19- 9-80	52090				090-8		
	19- 9-80	52091				091-6		
	19- 9-80	52092				092-4		
	19- 9-80	52093				093-2		
	26- 9-80	52094				094-0		
	26- 9-80	52095				095-7		
	26- 9-80	52096				096-5		
	26- 9-80	52097				097-3		
BN (Brugge) 2e tranche schijf	10-10-80	52098				098-1		
	10-10-80	52099				099-9		
	14-10-80	52100				100-5		
	10-10-80	52101				101-3		
	10-10-80	52102				102-1		
	17-10-80	52103				103-9		
	10-10-80	52104				104-7		
	17-10-80	52105				105-4		

CONSTRUCTEUR — BOUWER	MISE EN SERVICE — INDIENST-STELLING	N° — Nr	MODIFICATIONS — WIJZIGINGEN	AMENAGEMENT 1956 et n° 1957 — INRICHTING 1956 en nr 1957	MODIFICATIONS — WIJZIGINGEN	N° UIC — Nr UIC	MISE HORS SERVICE — BUITEN-DIENST-STELLING	REMARQUES — OPMERKINGEN
1	2	3	4	5	6	7	8	9
BN (Brugge) 2e tranche schijf	17-10-80	52106				50 88 20 - 78 106-2		
	17-10-80	52107				107-0		
	17-10-80	52108				108-8		
	30-10-80	52109				109-6		
	28-10-80	52110				110-4		
	28-10-80	52111				111-2		
	28-10-80	52112				112-0		
	28-10-80	52113				113-8		
	6-11-80	52114				114-6		
	28-10-80	52115				115-3		
	13-11-80	52116				116-1		
	13-11-80	52117				117-9		
	6-11-80	52118				118-7		
	13-11-80	52119				119-5		
	13-11-80	52120				120-3		
	21-11-80	52121				121-1		
	21-11-80	52122				122-9		
	21-11-80	52123				123-7		
	21-11-80	52124				124-5		
	21-11-80	52125				125-2		
	21-11-80	52126				126-0		
	5-12-80	52127				127-8		
	5-12-80	52128				128-6		
	5-12-80	52129				129-4		
	5-12-80	52130				130-2		
	5-12-80	52131				131-0		
	5-12-80	52132				132-8		
	10-12-80	52133				133-6		
	11-12-80	52134				134-4		
	12-12-80	52135				135-1		
	11-12-80	52136				136-9		
	10-12-80	52137				137-7		
	18-12-80	52138				138-5		
	15- 1-81	52139				139-3		
	20-12-80	52140				140-1		
	20-12-80	52141				141-9		
	20-12-80	52142				142-7		
	12- 1-81	52143				143-5		
	12- 1-81	52144				144-3		
	12- 1-81	52145				145-0		
	12- 1-81	52146				146-8		
	12- 1-81	52147				147-6		
	12- 1-81	52148				148-4		
	22- 1-81	52149				149-2		
	22- 1-81	52150				150-0		
	22- 1-81	52151				151-8		
	22- 1-81	52152				152-6		
	30- 1-81	52153				153-4		
	30- 1-81	52154				154-2		
	30- 1-81	52155				155-9		
	30- 1-81	52156				156-7		
	16- 2-81	52157				157-5		
	11- 2-81	52158				158-3		
	11- 2-81	52159				159-1		
	16- 2-81	52160				160-9		
	11- 2-81	52161				161-7		
	23- 2-81	52162				162-5		
	23- 2-81	52163				163-3		
	23- 2-81	52164				164-1		
	23- 2-81	52165				165-8		
	27- 2-81	52166				166-6		
	2- 3-81	52167				167-4		
	27- 2-81	52168				168-2		
	27- 2-81	52169				169-0		
	12- 3-81	52170				170-8		
	27- 2-81	52171				171-6		
	17- 3-81	52172				172-4		
	12- 3-81	52173				173-2		
	12- 3-81	52174				174-0		
	17- 3-81	52175				175-7		
	20- 3-81	52176				176-5		
	20- 3-81	52177				177-3		
	24- 3-81	52178				178-1		
	24- 3-81	52179				179-9		
	20- 3-81	52180				180-7		
	2- 4-81	52181				181-5		
	2- 4-81	52182				182-3		
	2- 4-81	52183				183-1		
	2- 4-81	52184				184-9		
	2- 4-81	52185				185-6		
	10- 4-81	52186				186-4		
	10- 4-81	52187				187-2		
	2- 5-81	52188				188-0		
	10- 4-81	52189				189-8		

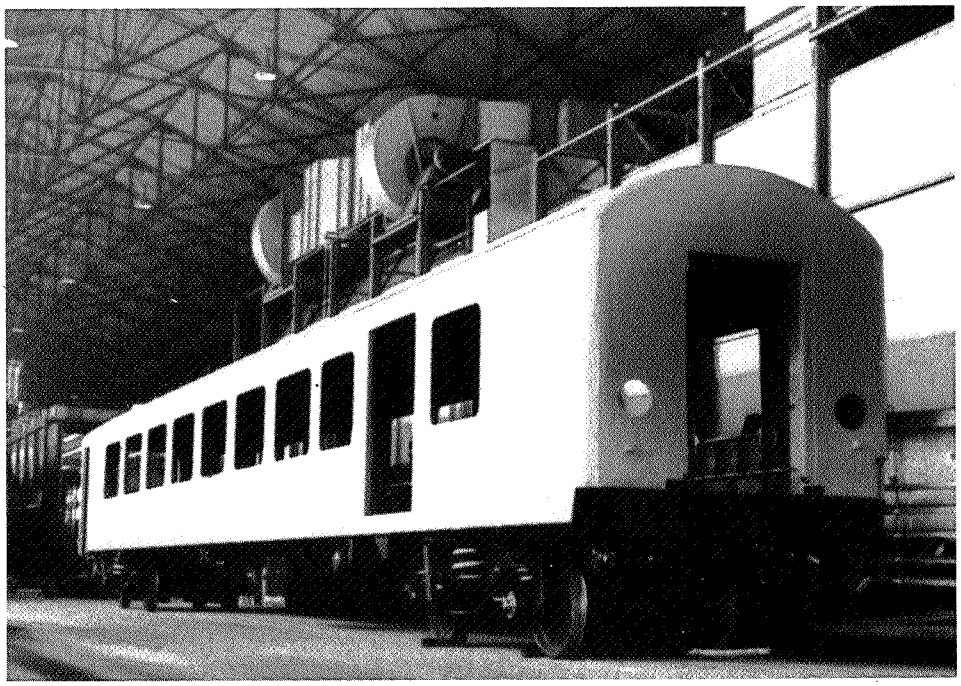
CONSTRUCTEUR — BOUWER	MISE EN SERVICE — INDIENST-STELLING	N° — Nr	MODIFICATIONS — WIJZIGINGEN	AMENAGEMENT 1956 et n° 1957 — INRICHTING 1956 en nr 1957	MODIFICATIONS — WIJZIGINGEN	N° UIC — Nr UIC	MISE HORS SERVICE — BUITEN-DIENST-STELLING	REMARQUES — OPMERKINGEN
1	2	3	4	5	6	7	8	9
BN (Brugge) 2e tranche schijf	24- 4-81	52190				50 88 20 - 78 190-6		
	29- 4-81	52191				191-4		
	24- 4-81	52192				192-2		
	4- 5-81	52193				193-0		
	8- 5-81	52194				194-8		
	11- 5-81	52195				195-5		
	8- 5-81	52196				196-3		
	8- 5-81	52197				197-1		
	14- 5-81	52198				198-9		
	14- 5-81	52199				199-7		
	14- 5-81	52200				200-3		
	14- 5-81	52201				201-1		
	14- 5-81	52202				202-9		
	22- 5-81	52203				203-7		
	22- 5-81	52204				204-5		
	22- 5-81	52205				205-2		
	1- 7-81	52206				206-0		
	1- 7-81	52207				207-8		
	10- 7-81	52208				208-6		
	1- 7-81	52209				209-4		
	1- 7-81	52210				210-2		
	22- 6-81	52211				211-0		
	22- 6-81	52212				212-8		
	23- 6-81	52213				213-6		
	23- 6-81	52214				214-4		
	26- 6-81	52215				215-1		
	26- 6-81	52216				216-9		
	26- 6-81	52217				217-7		
	26- 6-81	52218				218-5		
	3- 7-81	52219				219-3		
	3- 7-81	52220				220-1		
	10- 7-81	52221				221-9		
	3- 7-81	52222				222-7		
	3- 7-81	52223				223-5		
	10- 7-81	52224				224-3		
	12- 8-81	52225				225-0		
	10- 7-81	52226				226-8		
	12- 8-81	52227				227-6		
	12- 8-81	52228				228-4		BD' (→84)
	10- 7-81	52229				229-2		BD' (→84)
	12- 8-81	52230				230-0		BD' (→84)
	14- 8-81	52231				231-8		BD' (→84)
	14- 8-81	52232				232-6		BD' (→84)
	14- 8-81	52233				233-4		BD' (→84)
	14- 8-81	52234				234-2		BD' (→84)
	9- 9-81	52235				235-9		BD' (→84)
	4- 9-81	52236				236-7		BD' (→84)
	4- 9-81	52237				237-5		BD' (→84)
	4- 9-81	52238				238-3		BD' (→84)
	4- 9-81	52239				239-1		BD' (→84)
	16- 9-81	52240				240-9		BD' (→84)
	16- 9-81	52241				241-7		BD' (→84)
	16- 9-81	52242				242-5		BD' (→84)
	16- 9-81	42243				243-3		BD' (→84)
	16- 9-81	52244				244-1		BD' (→84)
	25- 9-81	52245				245-8		BD' (→84)
	25- 9-81	52246				246-6		
	25- 9-81	52247				247-4		
	25- 9-81	52248				248-2		
	5-10-81	52249				249-0		
	14-10-81	52250				250-8		
	14-10-81	52251				251-6		
	14-10-81	52252				252-4		
	21-10-81	52253				253-2		
	21-10-81	52254				254-0		
	21-10-81	52255				255-7		
	3-11-81	52256				256-5		
	3-11-81	52257				257-3		
	3-11-81	52258				258-1		
BN (Brugge) 5e tranche schijf	5-11-81	52259				259-9		
	5-11-81	52260				260-7		
	30-11-81	52261				261-5		
	18-11-81	52262				262-3		
	18-11-81	52263				263-1		
	27-11-81	52264				264-9		
	27-11-81	52265				265-6		
	27-11-81	52266				266-4		
	27-11-81	52267				267-2		
	27-11-81	52268				268-0		
	4-12-81	52269				269-8		
	4-12-81	52270				270-6		
	24-12-81	52271				271-4		
	16-12-81	52272				272-2		
	16-12-81	52273				273-0		

CONSTRUCTEUR — BOUWER	MISE EN SERVICE — INDIENST-STELLING	N° — Nr	MODIFICATIONS — WIJZIGINGEN	AMENAGEMENT 1956 et n° 1957 — INRICHTING 1956 en nr 1957	MODIFICATIONS — WIJZIGINGEN	N° UIC — Nr UIC	MISE HORS SERVICE — BUITEN-DIENST-STELLING	REMARQUES — OPMERKINGEN
1	2	3	4	5	6	7	8	9
BN (Brugge) 5e tranche schijf	24-12-81	52274				50 88 20 - 78 274-8		
	24-12-81	52275				275-5		
	24-12-81	52276				276-3		
	24-12-81	52277				277-1		
	21- 1-82	52278				278-9		
	20- 1-82	52279				279-7		
	20- 1-82	52280				280-5		
	20- 1-82	52281				281-3		
	29- 1-82	52282				282-1		
	29- 1-82	52283				283-9		
	29- 1-82	52284				284-7		
	10- 2-82	52285				285-4		
	10- 2-82	52286				286-2		
	10- 2-82	52287				287-0		
	24- 2-82	52288				288-8		
	24- 2-82	52289				289-6		
	24- 2-82	52290				290-4		
	26- 2-82	52291				291-2		
	18- 3-82	52292				292-0		
	18- 3-82	52293				293-8		
	18- 3-82	52294				294-6		
	18- 3-82	52295				295-3		
	22- 3-82	52296				296-1		
	22- 3-82	52297				297-9		
	22- 3-82	52298				298-7		
	22- 3-82	52299				299-5		
	31- 3-82	52300				300-1		
	31- 3-82	52301				301-9		
	9- 4-82	52302				302-7		
	9- 4-82	52303				303-5		
	22- 4-82	52304				304-3		
	9- 4-82	52305				305-0		
	21- 4-82	52306				306-8		
	21- 4-82	52307				307-6		
	21- 4-82	52308				308-4		
	21- 4-82	52309				309-2		
	21- 4-82	52310				310-0		
	5- 5-82	52311				311-8		
	5- 5-82	52312				312-6		
	5- 5-82	52313				313-4		
	5- 5-82	52314				314-2		
	5- 5-82	52315				315-9		
	26- 6-82	52316				316-7		
	5- 5-82	52317				317-5		
	4- 6-82	52318				318-3		
	14- 5-82	52319				319-1		
	14- 5-82	52320				320-9		
	16- 6-82	52321				321-7		
	16- 6-82	52322				322-5		
	16- 6-82	52323				323-3		
	16- 6-82	52324				324-1		
	26- 6-82	52325				325-8		
	26- 6-82	52326				326-6		
	26- 6-82	52327				327-4		~~RRE/TDE~~ (21- 2-84)
	8- 7-82	52328				328-2		~~RRE/TDE~~ (23- 1-84)
	6- 7-82	52329				329-0		~~RRE/TDE~~ (28- 2-84)
	9- 7-82	52330				330-8		~~RRE/TDE~~ (23- 3-84)
	12- 8-82	52331				331-6		~~RRE/TDE~~ (19- 4-84)
	9- 9-82	52332				332-4		~~RRE/TDE~~ (7- 3-84)
	12- 8-82	52333				333-2		~~RRE/TDE~~ (20- 2-85)
	27- 8-82	52334				334-0		~~RRE/TDE~~ (1- 4-85)
	27- 8-82	52335				335-7		~~RRE/TDE~~ (21- 2-85)
	9- 9-82	52336				336-5		~~RRE/TDE~~ (21- 2-85)
	27- 8-82	52337				337-3		~~RRE/TDE~~ (12- 3-85)
	9- 9-82	52338				338-1		~~RRE/TDE~~ (3- 6-85)
	9- 9-82	52339				339-9		~~RRE/TDE~~ (22- 1-85)
	6-10-82	52340				340-7		RRE/TDE
	9- 9-82	52341				341-5		RRE/TDE
	22- 9-82	52342				342-3		RRE/TDE
	22- 9-82	52343				343-1		RRE/TDE
	22- 9-82	52344				344-9		RRE/TDE
	22-10-82	52345				345-6		RRE/TDE
	6-10-82	52346				346-4		RRE/TDE
	6-10-82	52347				347-2		RRE/TDE
BN (Brugge) 6e tranche schijf	5-11-82	52348				348-0		RRE/TDE
	5-11-82	52349				349-8		RRE/TDE
	21-10-82	52350				350-6		RRE/TDE
	22-12-82	52351				351-4		RRE/TDE
	24-12-82	52352				352-2		RRE/TDE
	24-12-82	52353				353-0		RRE/TDE
	8-11-82	52354				354-8		RRE/TDE
	19-11-82	52355				355-5		RRE/TDE
	19-11-82	52356				356-3		RRE/TDE
	12- 1-83	52357				357-1		RRE/TDE

CONSTRUCTEUR — BOUWER	MISE EN SERVICE — INDIENST-STELLING	N° — Nr	MODIFICATIONS — WIJZIGINGEN	AMENAGEMENT 1956 et n° 1957 — INRICHTING 1956 en nr 1957	MODIFICATIONS — WIJZIGINGEN	N° UIC — Nr UIC	MISE HORS SERVICE — BUITEN-DIENST-STELLING	REMARQUES — OPMERKINGEN
1	2	3	4	5	6	7	8	9
BN (Brugge) 6e tranche schijf	24-12-82	52358				50 88 20 - 78 358-9		RRE/TDE
	4- 2-83	52359				359-7		RRE/TDE
	26- 1-83	52360				360-5		RRE/TDE
	4- 2-83	52361				361-3		RRE/TDE
	26- 1-83	52362				362-1		RRE/TDE
	24-12-82	52363				363-9		RRE/TDE
	12- 1-83	52364				364-7		RRE/TDE
	12- 1-83	52365				365-4		RRE/TDE
	26- 1-83	52366				366-2		RRE/TDE
	18- 2-83	52367				367-0		RRE/TDE
	4- 2-83	52368				368-8		RRE/TDE
	18- 2-83	52369				369-6		RRE/TDE
	18- 2-83	52370				370-4		RRE/TDE
	18- 2-83	52371				371-2		RRE/TDE
	18- 2-83	52372				372-0		RRE/TDE
	4- 3-83	52373				373-8		RRE/TDE
	4- 3-83	52374				374-6		RRE/TDE
	18- 3-83	52375				375-3		RRE/TDE
	4- 3-83	52376				376-1		RRE/TDE
	6- 5-83	52377				377-9		RRE/TDE
	4- 3-83	52378				378-7		RRE/TDE
	1- 4-83	52379				379-5		RRE/TDE
	18- 3-83	52380				380-3		RRE/TDE
	18- 3-83	52381				381-1		RRE/TDE
	18- 3-83	52382				382-9		RRE/TDE
	28- 4-83	52383				383-7		RRE/TDE
	27- 5-83	52384				384-5		RRE/TDE
	27- 5-83	52385				385-2		RRE/TDE
	6- 5-83	52386				386-0		RRE/TDE
	28- 4-83	52387				387-8		RRE/TDE
	18- 4-83	52388				388-6		RRE/TDE
	18- 4-83	52389				389-4		RRE/TDE
	18- 4-83	52390				390-2		RRE/TDE
	28- 4-83	52391				391-0		RRE/TDE
	28- 4-83	52392				392-8		RRE/TDE
	28- 4-83	52393				393-6		RRE/TDE
	6- 5-83	52394				394-4		RRE/TDE
	27- 5-83	52395				395-1		RRE/TDE
	10- 6-83	52396				396-9		RRE/TDE
	10- 6-83	52397				397-7		RRE/TDE
	10- 6-83	52398				398-5		RRE/TDE
	24- 6-83	52399				399-3		RRE/TDE
	10- 6-83	52400				400-9		RRE/TDE
	10- 6-83	52401				401-7		RRE/TDE
	24- 6-83	52402				402-5		RRE/TDE
	24- 6-83	52403				403-3		RRE/TDE
	8- 7-83	52404				404-1		RRE/TDE
	8- 7-83	52405				405-8		RRE/TDE
	18- 7-83	52406				406-6		RRE/TDE
	5-10-83	52407				407-4		RRE/TDE
	17- 8-83	52408				408-2		RRE/TDE
	17- 8-83	52409				409-0		RRE/TDE
	17- 8-83	52410				410-8		RRE/TDE
	12-10-83	52411				411-6		RRE/TDE
	12-10-83	52412				412-4		RRE/TDE
	5-10-83	52413				413-2		RRE/TDE
	12-10-83	52414				414-0		RRE/TDE
	5-10-83	52415				415-7		RRE/TDE
	6-10-83	52416				416-5		RRE/TDE
	12-10-83	52417				417-3		RRE/TDE
	12-10-83	52418				418-1		RRE/TDE
	28-10-83	52419				419-9		RRE/TDE
	28-10-83	52420				420-7		RRE/TDE
	28-10-83	52421				421-5		RRE/TDE
	9-11-83	52422				422-3		RRE/TDE
	9-12-83	52423				423-1		RRE/TDE
	9-11-83	52424				424-9		RRE/TDE
	9-11-83	52425				425-6		RRE/TDE
	30-11-83	52426				426-4		RRE/TDE
	30-11-83	52427				427-2		RRE/TDE
	9-12-83	52428				428-0		RRE/TDE
	9-12-83	52429				429-8		RRE/TDE
	6- 1-84	52430				430-6		RRE/TDE

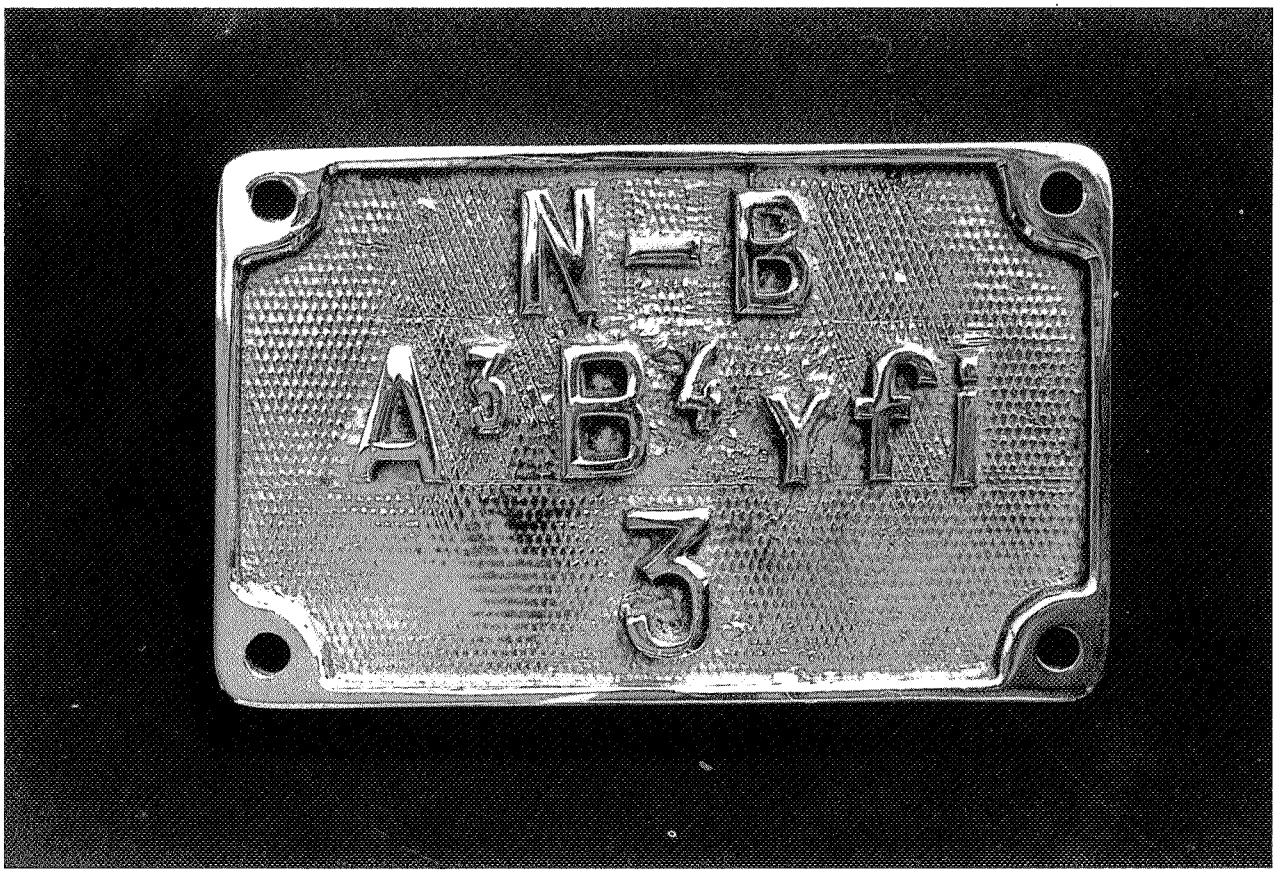
CONSTRUCTEUR — BOUWER	MISE EN SERVICE — INDIENST-STELLING	N° — Nr	MODIFICATIONS — WIJZIGINGEN	AMENAGEMENT 1956 et n° 1957 — INRICHTING 1956 en nr 1957	MODIFICATIONS — WIJZIGINGEN	N° UIC — Nr UIC	MISE HORS SERVICE — BUITEN-DIENST-STELLING	REMARQUES — OPMERKINGEN
1	2	3	4	5	6	7	8	9
M4-A7D								
BN (Brugge) 3e tranche schijf	28- 9-81	58001				50 88 81 - 78 001-1		
	28- 9-81	58002				002-9		
	5-10-81	58003				003-7		
	14-10-81	58004				004-5		
	16-10-81	58005				005-2		
	20-10-81	58006				006-0		
	14-10-81	58007				007-8		
	21-10-81	58008				008-6		
	3-11-81	58009				009-4		
	3-11-81	58010				010-2		
	29-11-81	58011				011-0		
	5-11-81	58012				012-8		
	18-11-81	58013				013-6		
	9-12-81	58014				014-4		
	16-12-81	58015				015-1		
	16-12-81	58016				016-9		
	16-12-81	58017				017-7		
	24-12-81	58018				018-5		
	24-12-81	58019				019-3		
	21- 1-82	58020				020-1		
	21- 1-82	58021				021-9		
	10- 2-82	58022				022-7		
	29- 1-82	58023				023-5		
	10- 2-82	58024				024-3		
	10- 2-82	58025				025-0		
	24- 2-82	58026				026-8		
	13- 3-82	58027				027-6		
	19- 3-82	58028				028-4		
	23- 3-82	58029				029-2		
	31- 3-82	58030				030-0		
	31- 3-82	58031				031-8		
	31- 3-82	58032				032-6		
	9- 4-82	58033				033-4		
M4-A6Dx								
BN (Brugge) 3e tranche schijf	14- 5-82	58034				50 88 81 - 78 034-2		RRE/TDE (17- 2-84)
	4- 6-82	58035				035-9		RRE/TDE (17- 2-84)
	4- 6-82	58036				036-7		RRE/TDE (17- 2-84)
	4- 6-82	58037				037-5		RRE/TDE (6- 3-84)
	16- 6-82	58038				038-3		RRE/TDE (6- 3-84)
	17- 6-82	58039				039-1		RRE/TDE (8- 3-84)
	26- 6-82	58040				040-9		RRE/TDE (16- 3-84)
	26- 6-82	58041				041-7		RRE/TDE (4- 4-84)
	9- 7-82	58042				042-5		RRE/TDE (4- 4-84)
	6- 7-82	58043				043-3		RRE/TDE (11- 4-84)
	9- 7-82	58044				044-1		RRE/TDE (10- 5-84)
	12- 8-82	58045				045-8		RRE/TDE (25- 5-84)
	12- 8-82	58046				046-6		RRE/TDE (10- 5-84)
	9- 9-82	58047				047-4		RRE/TDE (25- 5-84)
	27- 8-82	58048				048-2		RRE/TDE (13-12-84)
	27- 8-82	58049				049-0		RRE/TDE (10- 7-84)
	24- 9-82	58050				050-8		RRE/TDE (22- 8-84)
	6-10-82	58051				051-6		RRE/TDE (11- 9-84)
	21-10-82	58052				052-4		RRE/TDE (11- 9-84)
	24-12-82	58053				053-2		RRE/TDE (11-10-84)
	24-12-82	58054				054-0		RRE/TDE (29- 6-84)
	23-11-82	58055				055-7		RRE/TDE (29- 6-84)
	21-10-82	58056				056-5		RRE/TDE (10- 7-84)
	24-12-82	58057				057-3		RRE/TDE (31-10-84)
	12- 1-83	58058				058-1		RRE/TDE (28- 2-85)
	23-11-82	58059				059-9		RRE/TDE (11-10-84)
	22-11-82	58060				060-7		RRE/TDE (21-12-84)
	14-12-82	58061				061-5		RRE/TDE (28- 2-85)
	24-12-82	58062				062-3		RRE/TDE (7- 6-85)
	24-12-82	58063				063-1		RRE/TDE (18- 4-85)
	18- 1-83	58064				064-9		RRE/TDE (26- 6-85)
	26- 1-83	58065				065-6		RRE/TDE (- -85)

CONSTRUCTEUR — BOUWER	MISE EN SERVICE — INDIENST-STELLING	N° — Nr	MODIFICATIONS — WIJZIGINGEN	AMENAGEMENT 1956 et n° 1957 — INRICHTING 1956 en nr 1957	MODIFICATIONS — WIJZIGINGEN	N° UIC — Nr UIC	MISE HORS SERVICE — BUITEN-DIENST-STELLING	REMARQUES — OPMERKINGEN
1	2	3	4	5	6	7	8	9
M4-B7Dk								
BN (Brugge) 7e tranche schijf	6- 1-84	59901				50 88 87 - 78 001-5		
	20- 1-84	59902				002-3		
	9- 1-84	59903				003-1		
	1- 2-84	59904				004-9		
	23- 1-84	59905				005-6		
	13- 2-84	59906				006-4		
	20- 1-84	59907				007-2		
	1- 2-84	59908				008-0		
	1- 2-84	59909				009-8		
	1- 2-84	59910				010-6		
	16- 3-84	59911				011-4		
	13- 2-84	59912				012-2		
	13- 2-84	59913				013-0		
	13- 3-84	59914				014-8		
	13- 3-84	59915				015-5		
	12- 3-84	59916				016-3		
	29- 3-84	59917				017-1		
	29- 3-84	59918				018-9		
	17- 4-84	59919				019-7		
	16- 3-84	59920				020-5		
	29- 3-84	59921				021-3		
	29- 3-84	59922				022-1		
	17- 4-84	59923				023-9		
	9- 4-84	59924				024-7		
	9- 4-84	59925				025-4		
	17- 4-84	59926				026-2		
	17- 4-84	59927				027-0		
	21- 5-84	59928				028-8		
	21- 5-84	59929				029-6		
	21- 5-84	59930				030-4		
	15- 6-84	59931				031-2		
	15- 6-84	59932				032-0		
	15- 6-84	59933				033-8		
	15- 6-84	59934				034-6		
	6- 7-84	59935				035-3		



Montage d'une voiture M4-AD dans les usines du constructeur à Nivelles.

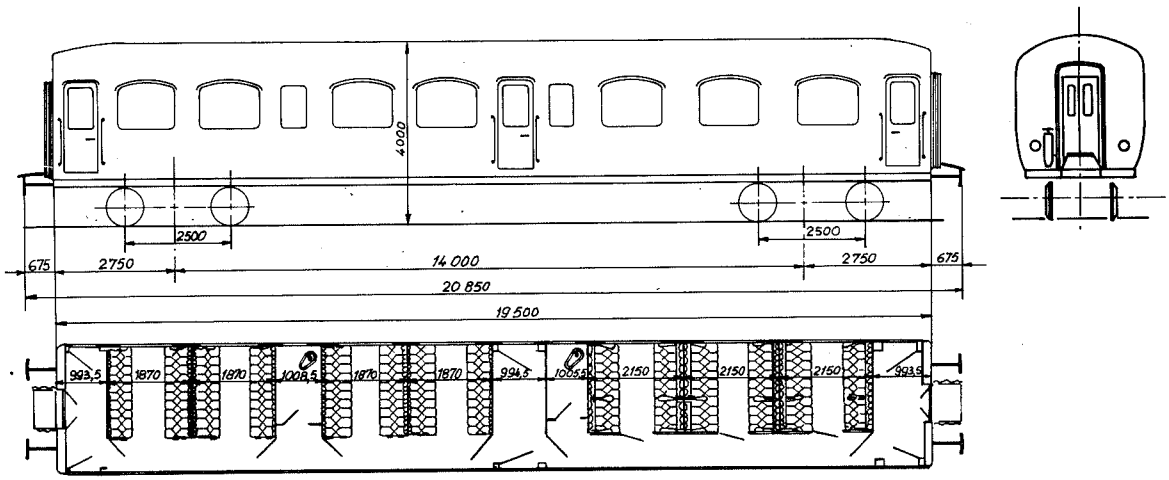
Monteren van een M4-AD rijtuig in de fabriek van de bouwer te Nivelles.



Plaque d'immatriculation en bronze coulé de la voiture n° 3 de la Compagnie du Nord-Belge.

Immatriculatieplaat in gegoten brons van het rijtuig nr 3 van de Compagnie du Nord-Belge.

ex a3b4 NORD-BELGE



Bru M/Z 8-51
(ARBAC)

N-ab 1004

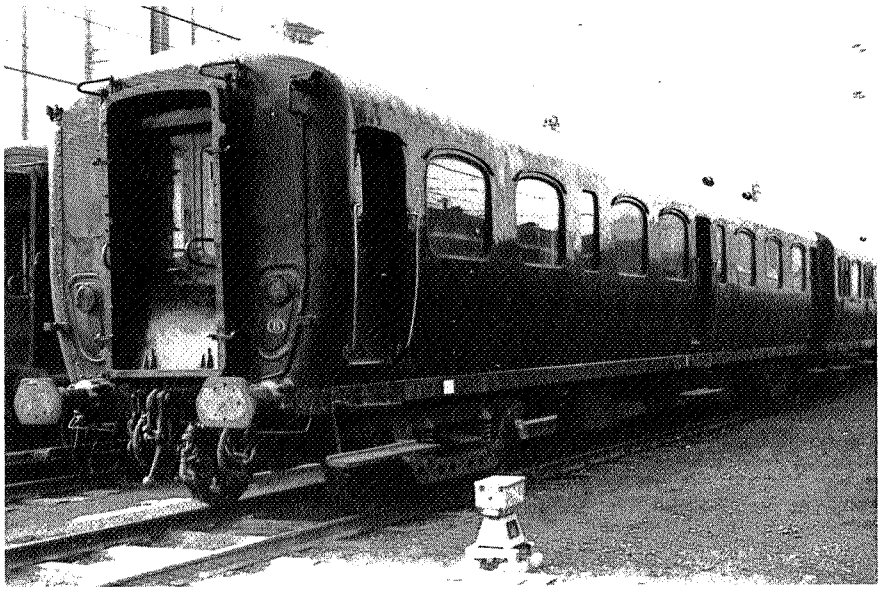
A l'époque du régime des 3 classes, cette voiture de l'ancienne compagnie du Nord-Belge était une mixte 1e-2e classe.
Sa masse était impressionnante : pas moins d'une tonne par voyageur transporté !

In de tijd van de drie klassen was dit rijtuig van de Nord-Belge maatschappij een gemengd rijtuig met 1ste en 2de klasse.
Een indrukwekkend gevaarte : niet minder dan één ton per reiziger !

32201 → 32204	*N° SNCB* NMBS Nr	*N° UIC* UIC Nr	50 88 27 - 26 401 → 404
—	*EFFECTIF* EFFECTIEF	*VITESSE AUTOR.* TOEGEL. SNELHEID	120
45/50	*TARE/TONNAGE* TARRA/TONNENMAAT	*PL. ASSISES* ZITPLAATSEN	50
V	*CHAUFFAGE* VERWARMING	*EQUIPEMENT* UITRUSTING	
4	*BOGIES TYPE* BOGIES TYPE	*ANNEE* BOUWJAAR	1930

Namur 1974
(M. Thiry)

En 1957, les 4 unités ex ab Nord-Belge étaient converties en voitures de 2e classe et numérotées 32201 à 32204.



Liège-Guillemins 17-2-74
(P. Auguste)

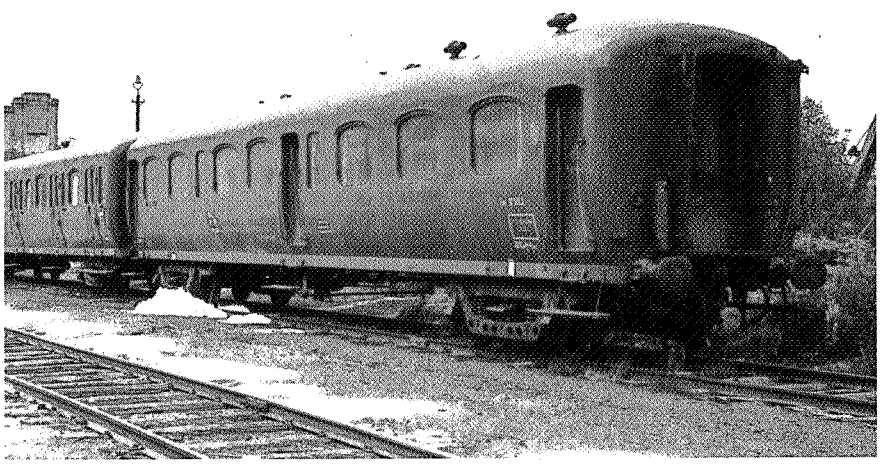
N - 32202

In 1957, werden de 4 eenheden ex ab Nord-Belge omgebouwd tot rijtuigen 2de klasse en genummerd 32201 tot 32204.

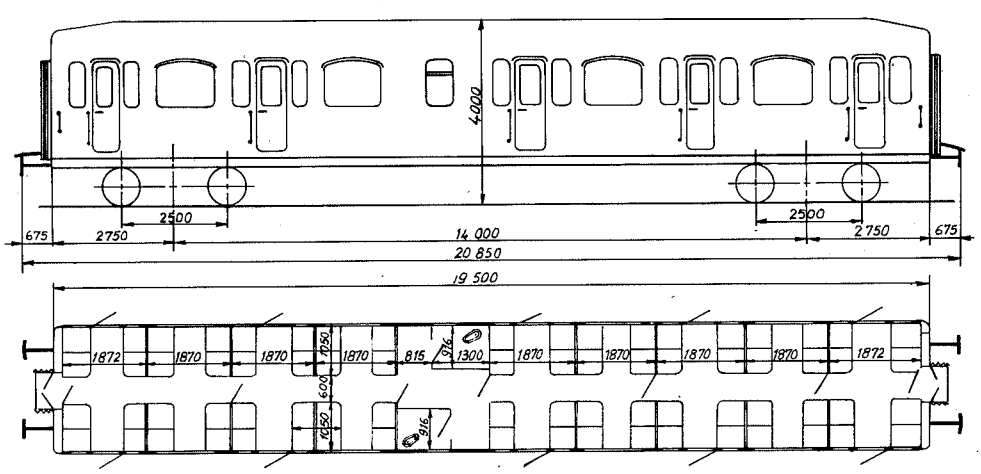
Ronet 28-6-77
(M. Thiry)

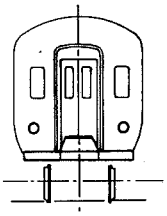
Voiture ex Nord-Belge, 32204, réduite à l'état de véhicule de service.

Ex Nord-Belge rijtuig nr 32204, als dienstvoertuig gebruikt.



N - B9 ex b9 NORD-BELGE

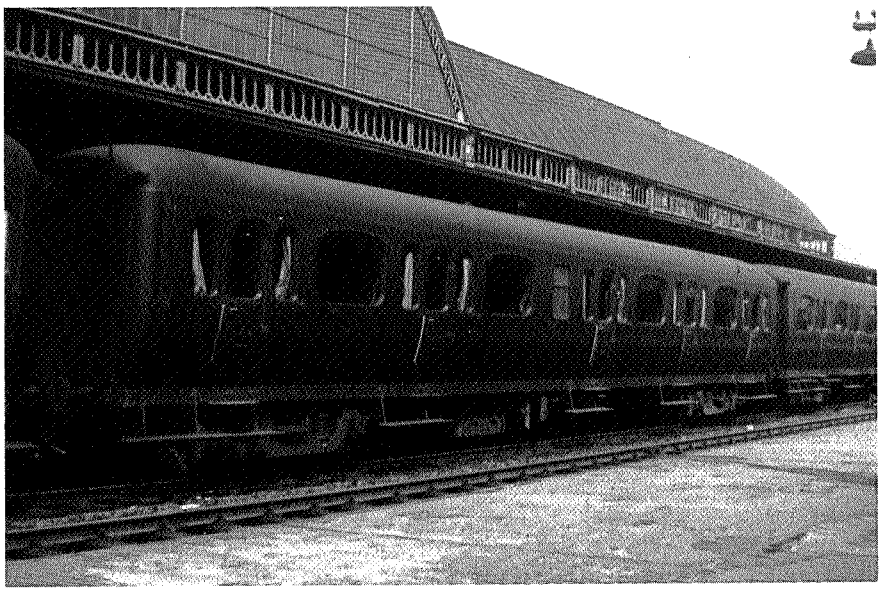




Charleroi-Sud 8-51
(G. Nève)

Voiture b9 n° 1203 de l'ancienne compagnie du Nord-Belge. En 1947, le matériel métallique de cette compagnie était classé type Z par la SNCB, avec l'ensemble du matériel ancien qui avait été repris en 1940.

Rijtuig b9 nr 1203 van de gewezen maatschappij Nord-Belge. In 1947 werd het metalen materieel van deze maatschappij gerangschikt als type Z door de NMBS, samen met het geheel van het oude overgenomen materieel van 1940.

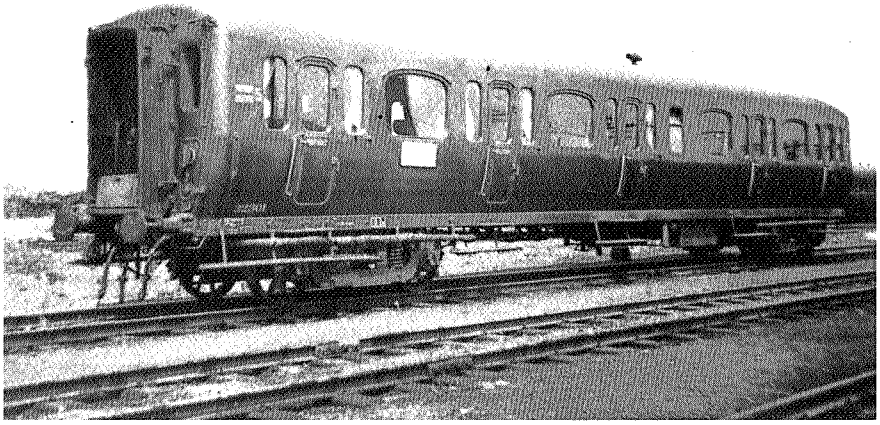


32301 → 32303	*N° SNCB* NMBS Nr	*N° UIC* UIC Nr	50 88 29 - 26 401 → 403
—	*EFFECTIF* EFFECTIEF	*VITESSE AUTOR.* TOEGEL. SNELHEID	120
45/52	*TARE/TONNAGE* TARRA/TONNENMAAT	*PL. ASSISES* ZITPLAATSEN	72
V	*CHAUFFAGE* VERWARMING	*EQUIPEMENT* UITRUSTING	
4	*BOGIES TYPE* BOGIES TYPE	*ANNEE* BOUWJAAR	1930

N 32301 ex b9 1201
26-7-59
(B. Dedoncker)

La mention «Voiture 5» atteste du fait qu'elle entrait, à l'époque, dans la composition d'un train dit «Radio» (voir aussi page 310).

De vermelding «Rijtuig 5» komt voort uit het feit dat het indertijd voorkwam in de samenstelling van een zogenaamde «Radiotrein» (zie ook blz. 310).

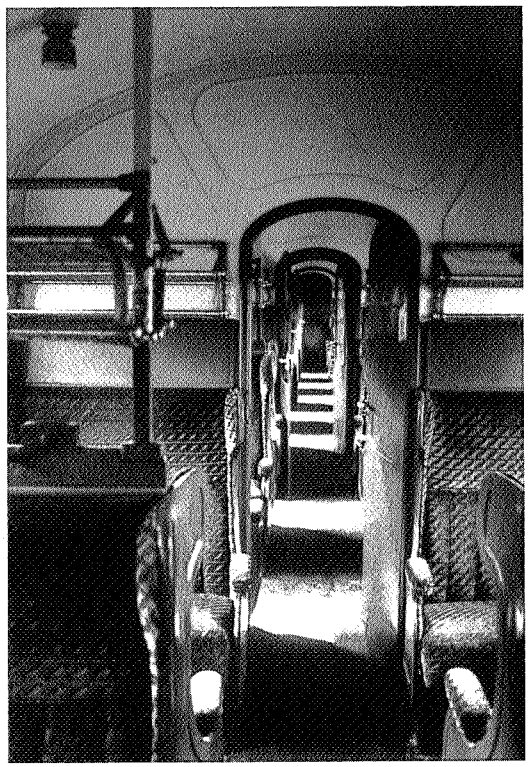


Leuven 3-6-78
(P. Auguste)

N 32303

Une pièce pour le futur musée ...?

Een toekomstig museumstuk ...?



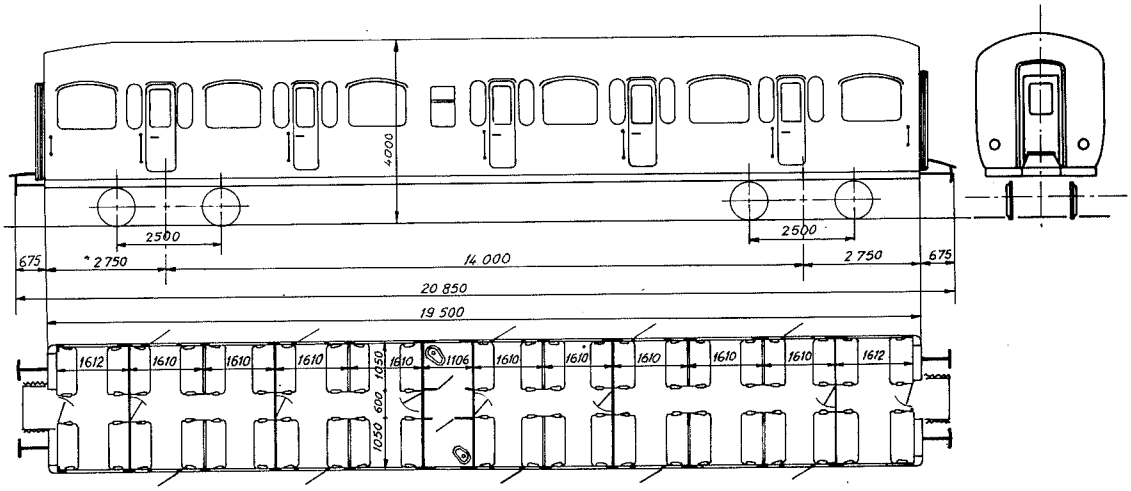
9-5-81 (G. Close)

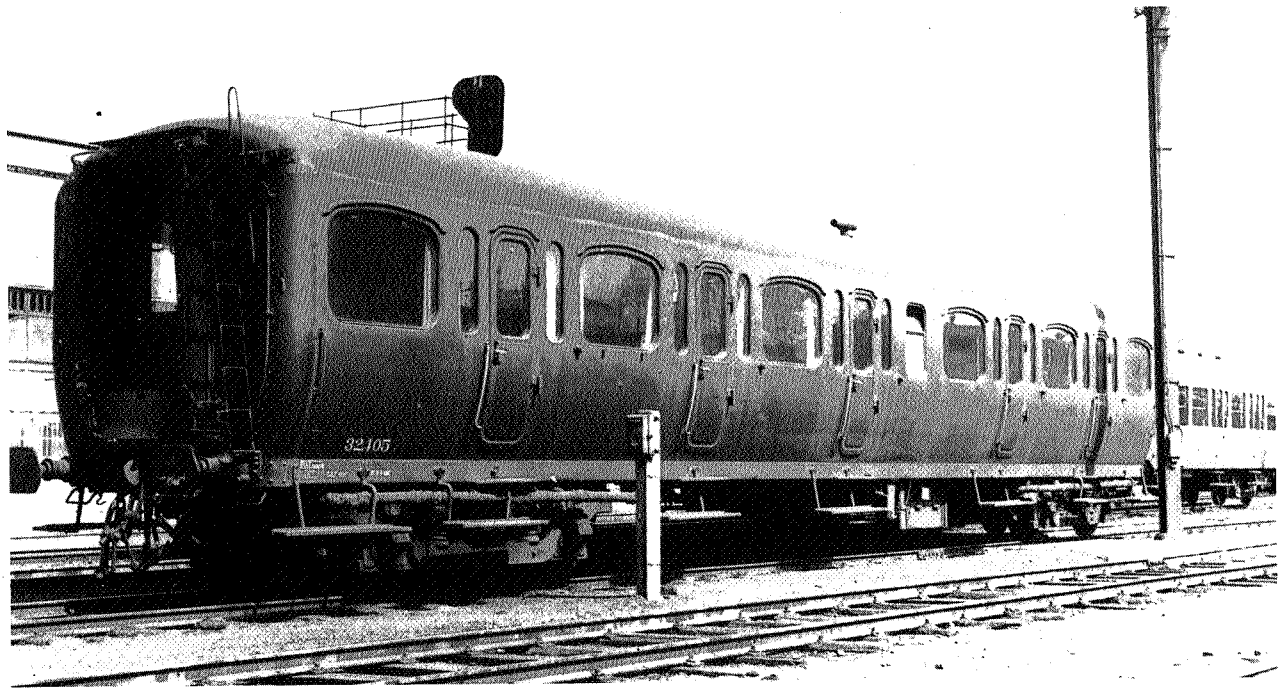
N 32303

Tant en dedans qu'au dehors, les voitures type N n'étaient que courbes et arrondis. Ce souci de l'esthétique - que chacun appréciera selon ses goûts et son tempérament - a caractérisé toutes les réalisations de l'ancienne compagnie du Nord-Belge.

Zowel binnenin als langs de buitenkant vertoonden de rijtuigen type N veel bochten en afrondingen. Deze zorg voor het mooie - die door ieder volgens zijn eigen smaak gewaardeerd zal worden - is typerend voor al de verwezenlijkingen van de oude maatschappij «Nord-Belge».

ex c11 NORD-BELGE





N ex 3e classe 32405, encore équipée de l'échelle d'accès à la toiture. (*SNCB*/NMBS)
N ex 3de klasse nr 32405, nog uitgerust met een toegangsladder naar het dak.

32401 → 32406	*N° SNCB* NMBS Nr	*N° UIC* UIC Nr	50 88 21 - 26 401 → 406
—	*EFFECTIF* EFFECTIEF	*VITESSE AUTOR.* TOEGEL. SNELHEID	120
44/52	*TARE/TONNAGE* TARRA/TONNENMAAT	*PL. ASSISES* ZITPLAATSEN	88
V	*CHAUFFAGE* VERWARMING	*EQUIPEMENT* UITRUSTING	
4	*BOGIES TYPE* BOGIES TYPE	*ANNEE* BOUWJAAR	1930

Luttre-Pont-à-Celles
6-75
(M. Thiry)

N 32401 + 32402

Inspirées du matériel en service sur le réseau du Nord français, les voitures Nord-Belge (type N SNCB) se caractérisaient par leurs lignes galbées où tout était harmonie de courbes.

Leuven 17-6-78
(M. Thiry)

N 32402

Geïnspireerd door het materieel in dienst op het Noord-Franse net, waren de rijtuigen van de Nord-Belge gekenmerkt door hun ronde lijnen waarbij alles een harmonische bocht vormde.

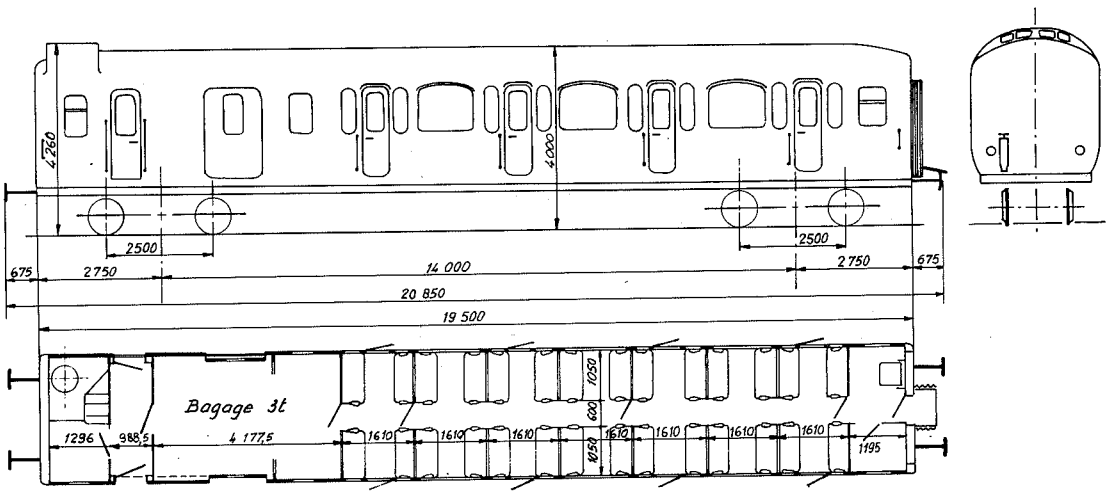
Luttre-Pont-à-Celles
6-75
(M. Thiry)

N 32401 + 32402

On remarque l'aérateur des toilettes, système Chenard, qui à l'inverse du Torpédo, refoule l'air frais à l'intérieur.

Men bemerkt de luchtververser «Chenard» van het WC die de verse lucht binnenstuwt. Omgekeerde werking dan de luchtververser «Torpedo».

N - B7D ex c7p NORD BELGE



Charleroi-Sud 17-6-51
(ARBAC)

Voiture ex Nord-Belge, mixte 3e classe/fourgon, n° 1702, future 39102, montée ici sur des bogies type 5.

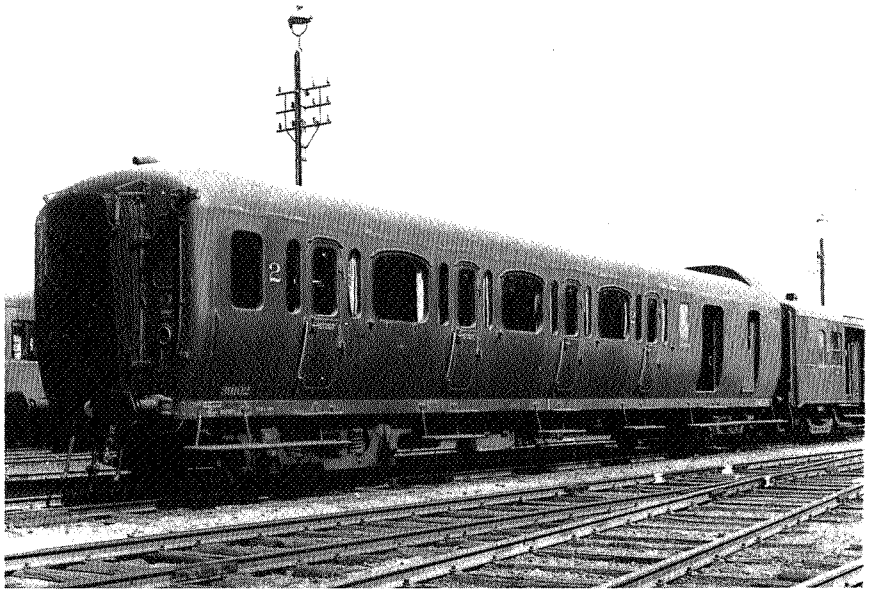
Ex Nord-Belge-rijtuig, gemengd 3de klasse/pakwagen, nr 1702, toekomstige 39102, hier op bogies type 5.

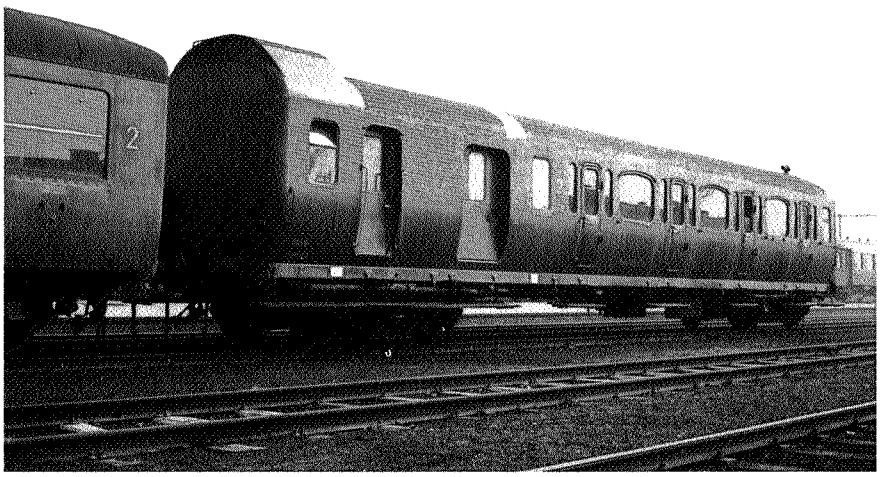
39101 → 39105	*N° SNCB* NMBS Nr	*N° UIC* UIC Nr	50 88 82 - 26 430 → 434
—	*EFFECTIF* EFFECTIEF	*VITESSE AUTOR.* TOEGEL. SNELHEID	120
44/49	*TARE/TONNAGE* TARRA/TONNENMAAT	*PL. ASSISES* ZITPLAATSEN	56 + 1
V	*CHAUFFAGE* VERWARMING	*EQUIPEMENT* UITRUSTING	
4	*BOGIES TYPE* BOGIES TYPE	*ANNEE* BOUWJAAR	1930

La même, quelques années plus tard, sous le régime actuel des deux classes, et réimmatriculée 39102.

Hetzelfde rijtuig enkele jaren later onder het huidig 2 klassen-regime, en hernummerd als 39102.

(*SNCB*/NMBS)





Mons 25-2-79
(M. Thiry)

N-BD 39102

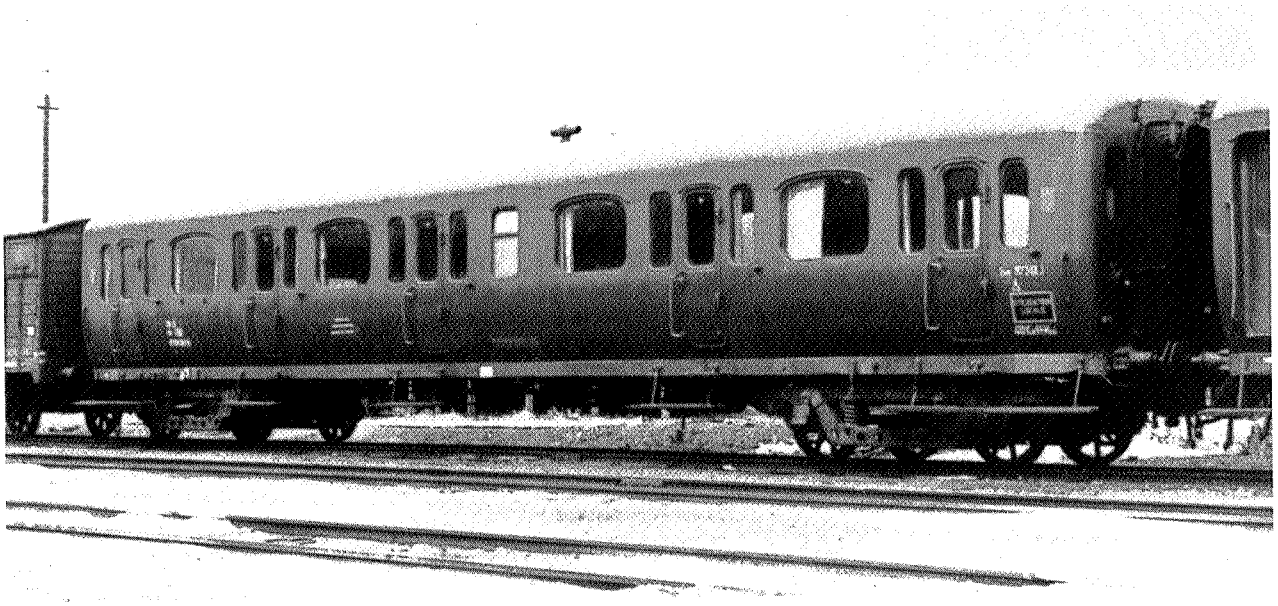
Le sort de cette voiture est désormais scellé par le n° PV apposé au-dessus de son immatriculation.

Het lot van dit rijtuig is voortaan bezegeld door het PV nr boven het inschrijvingsnummer.

Mons 25-2-79
(M. Thiry)

N-BD 39102

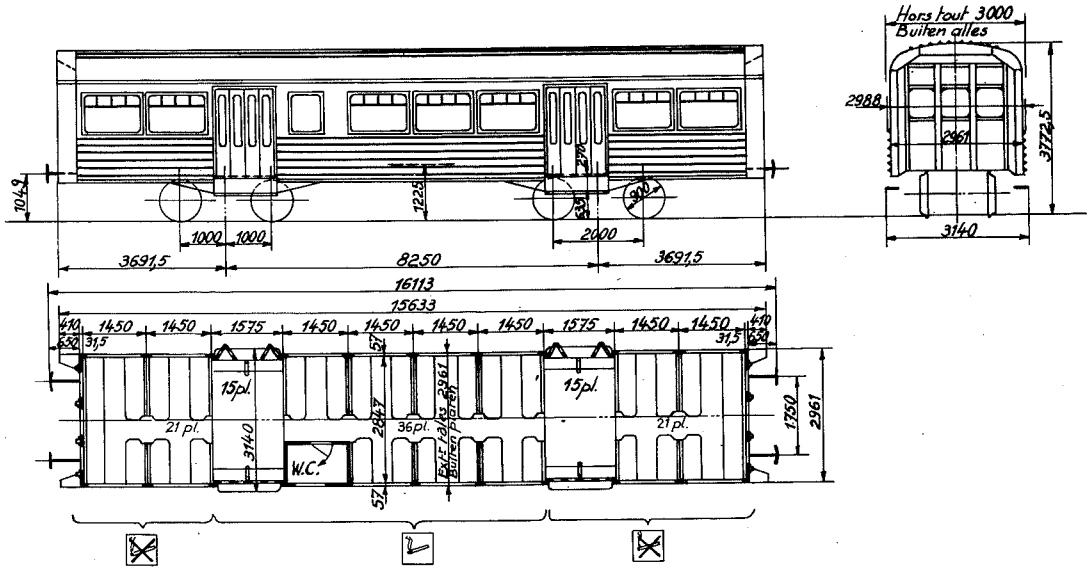
CONSTRUCTEUR — BOUWER	MISE EN SERVICE — INDIENST-STELLING	NORD BELGE — AMENAGEMENT ET N° — INRICHTING EN Nr	SNCB/NMBS — AMENAGEMENT et n° de 1941 — INRICHTING en nr van 1941	AMENAGEMENT 1956 et n° 1957 — INRICHTING 1956 en nr 1957	N° UIC — Nr UIC	MISE HORS SERVICE — BUITEN-DIENST-STELLING	REMARQUES — OPMERKINGEN
1	2		3	5	7	8	9
N							
⊤	1930	A^3B^4 yfi 1	a3b4 1001	B7 32201	50 88 27 - 26 401-3	17- 9-76	Service/dienst
AFB	1930	A^3B^4 yfi 2	a3b4 1002	B7 32202	402-1	17- 9-76	Service/dienst
	1930	A^3B^4 yfi 3	a3b4 1003	B7 32203	403-9	17- 9-76	Service/dienst
⊥	1930	A^3B^4 yfi 4	a3b4 1004	B7 32204	404-7	17- 9-76	Service/dienst
AFB	1930	B^9 yfi 9	b9 1201	B9 32301	50 88 29 - 26 401-2	18-10-73	Service/dienst
AFB	1930	B^9 yfi 10	b9 1202	B9 32302	402-9	17- 9-76	Service/dienst
AFB	1930	B^9 yfi 11	b9 1203	B9 32303	403-7	16-12-76	Musée/museum
⊤	1930	C^{11} yi 15	c11 1301	B11 32401	50 88 21 - 26 401-9	16-12-76	Musée/museum
	1930	C^{11} yi 16	c11 1302	B11 32402	402-7	16-12-76	Musée/museum
Baume & Marpent	1930	C^{11} yi 17	c11 1303	B11 32403	403-5	16-12-76	Service/dienst
(Morlanwelz)	1930	C^{11} yi 18	c11 1304	B11 32404	404-3	16-12-76	Musée/museum
	1930	C^{11} yi 19	c11 1305	B11 32405	405-0	17-11-75	Service/dienst
⊥	1930	C^{11} yi 20	c11 1306	B11 32406	406-8	17-11-75	Service/dienst
⊤	1930	C^7D dyi 27	c7p 1701	B7D 39101	50 88 82 - 26 430-4	16-12-76	Musée/museum
	1930	C^7D dyi 28	c7p 1702	B7D 39102	431-2	22- 9-78	
Baume & Marpent	1930	C^7D dyi 29	c7p 1703	B7D 39103	432-0	16-12-76	Musée/museum
(Morlanwelz)	1930	C^7D dyi 30	c7p 1704	B7D 39104	433-8	16-12-76	Musée/museum
⊥	1930	C^7D dyi 31	c7p 1705	B7D 39105	434-6	30- 6-72	Démolie/afgebroken

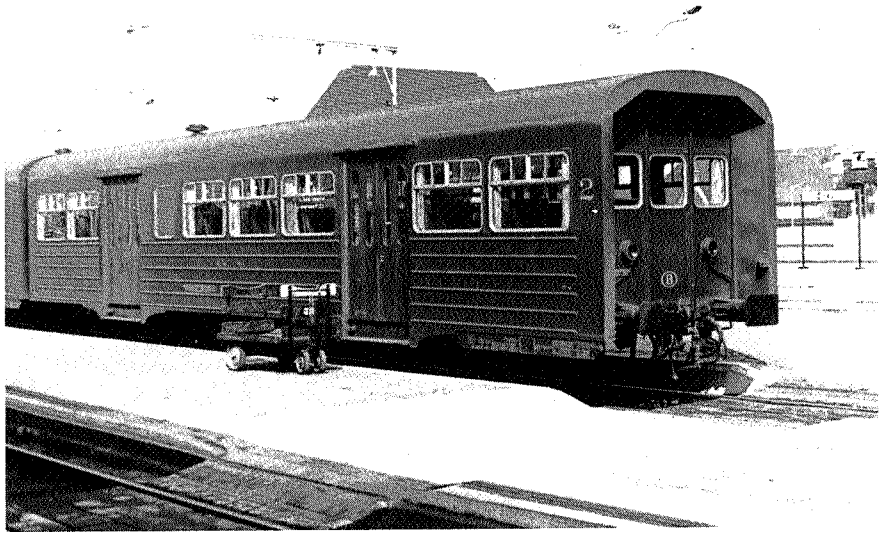


Ronet 28-6-77
Voiture ex type N n° 32302 convertie en véhicule de service.

Ex rijtuig reeks N nr 32302 omgebouwd tot dienstrijtuig.

R - B8 ex c8





Gent-S.-Pieters 10-9-71
(P. Auguste)

R-B 62411

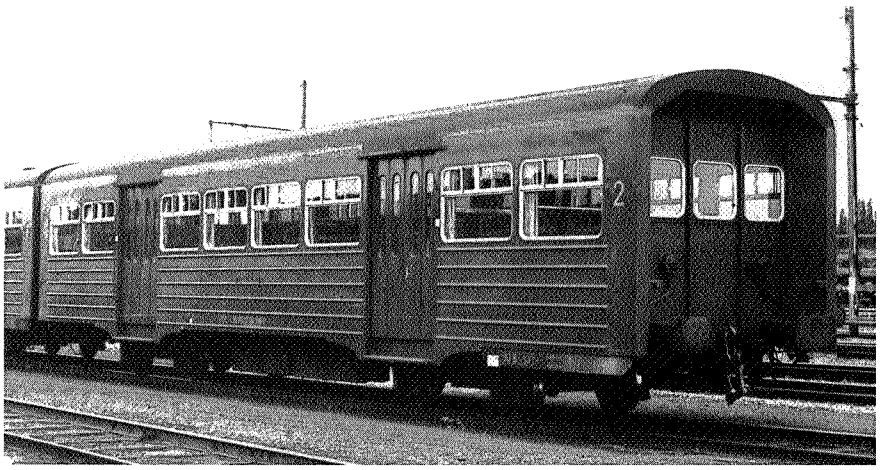
Les voitures type R sont des véhicules légers dérivés des remorques d'autorails. Elles ont été construites par la SNCB pour assurer les trafics omnibus légers sur les lignes secondaires.

62401 → 62416	*N° SNCB* NMBS Nr	*N° UIC* UIC Nr	50 88 27 - 26 580 → 595
—	*EFFECTIF* EFFECTIEF	*VITESSE AUTOR.* TOEGEL. SNELHEID	90
20/25	*TARE/TONNAGE* TARRA/TONNENMAAT	*PL. ASSISES* ZITPLAATSEN	78
V	*CHAUFFAGE* VERWARMING	*EQUIPEMENT* UITRUSTING	⊙
17	*BOGIES TYPE* BOGIES TYPE	*ANNEE* BOUWJAAR	1955•

Ath 18-3-80
(M. Thiry)

R-B 62408

De rijtuigen type R zijn lichte voertuigen afgeleid van de aanhangwagens der autorails. Ze waren door de NMBS gebouwd voor lichte omnibus-treinen op secundaire lijnen.



Muizen 9-6-81
(M. Thiry)

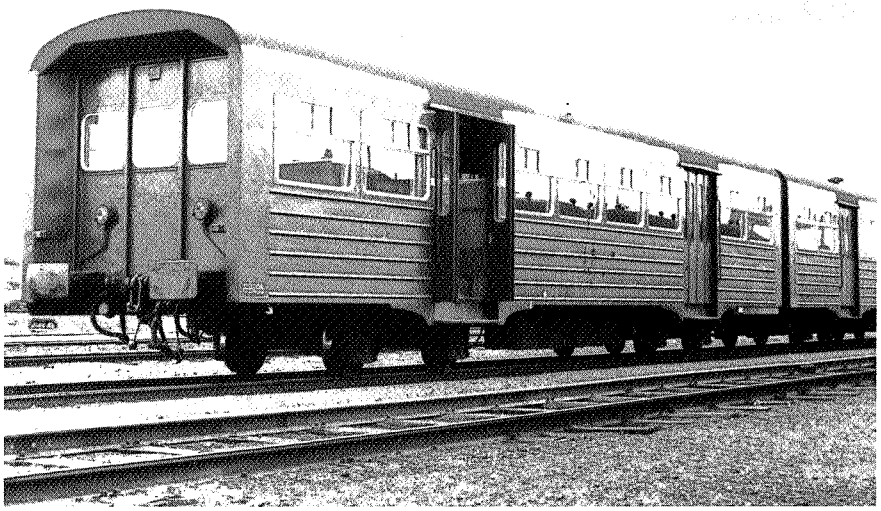
R-B 62407

Les prototypes des voitures M2, construits un an plus tôt, ont indiscutablement inspiré les créateurs des voitures type R. On retrouve notamment les longs-pans en tôle d'acier nervurée et les boucliers paratélescopiques d'extrémité.

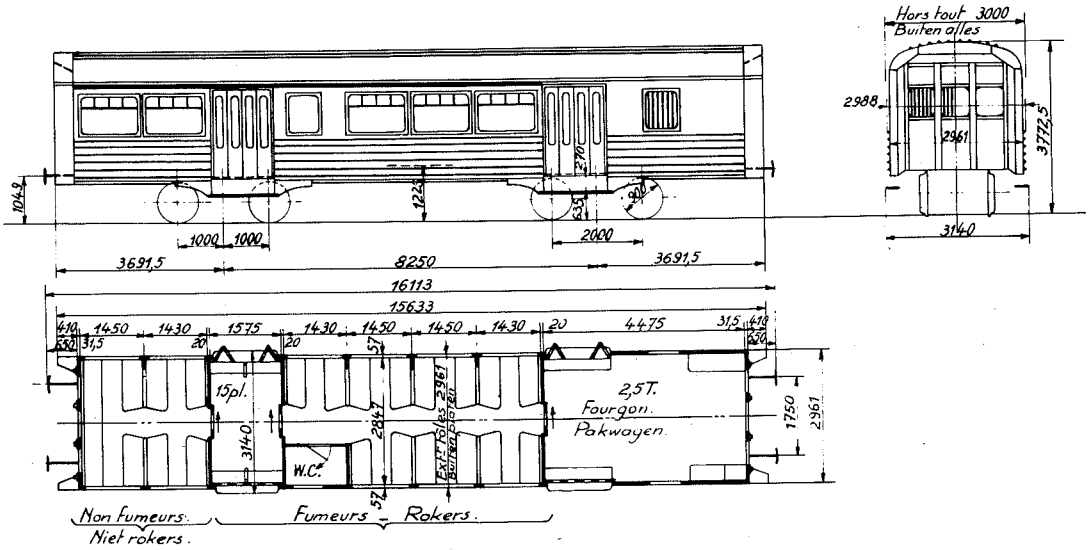
Muizen 9-6-81
(M. Thiry)

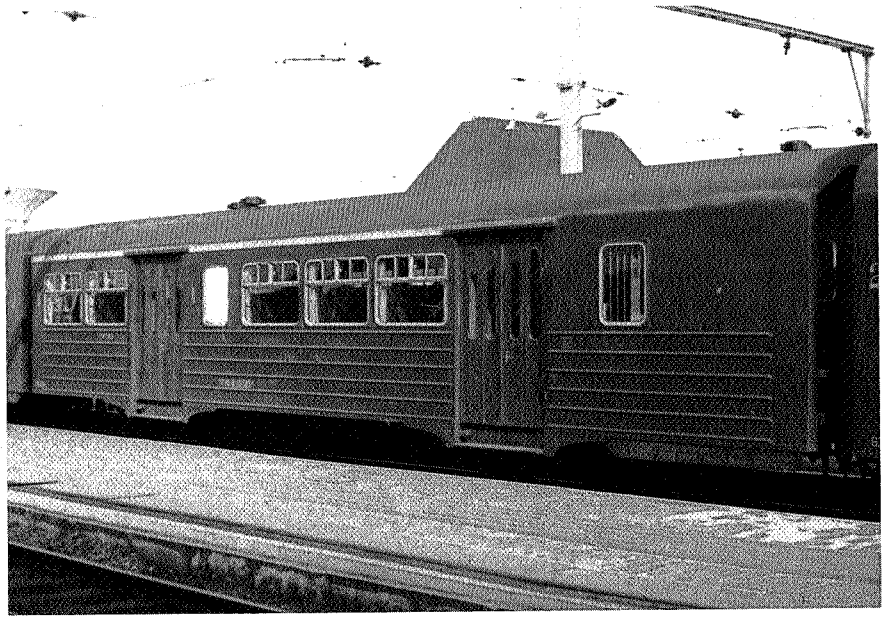
R-B 62405

De M2-prototyperijtuigen, één jaar vroeger gebouwd, hebben onbetwistbaar de ontwerpers van de rijtuigen type R geïnspireerd. Men vindt in 't bijzonder de zijwanden in geribd staal terug en de paratelescopische schilden op de kopwanden.



R- A6D ex b6p





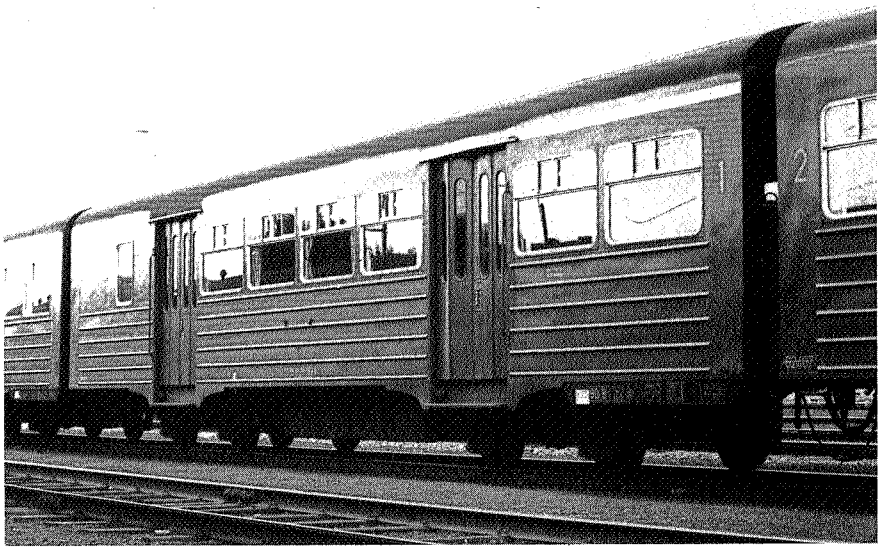
Gent-S.-Pieters 10-9-71
(P. Auguste)

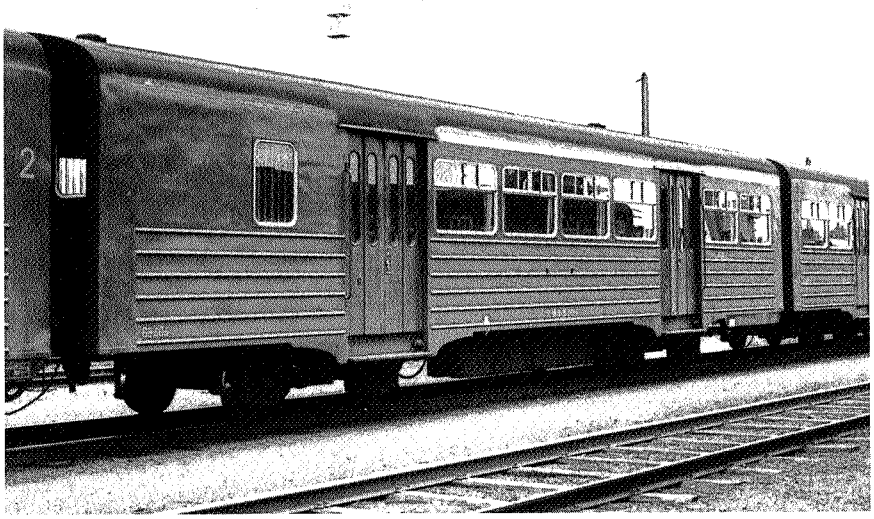
R-AD 68404

68401 → 68404	*N° SNCB* NMBS Nr	*N° UIC* UIC Nr	50 88 81 - 26 580 → 583
—	*EFFECTIF* EFFECTIEF	*VITESSE AUTOR.* TOEGEL. SNELHEID	90
20/25	*TARE/TONNAGE* TARRA/TONNENMAAT	*PL. ASSISES* ZITPLAATSEN	45
V	*CHAUFFAGE* VERWARMING	*EQUIPEMENT* UITRUSTING	⊙
17	*BOGIES TYPE* BOGIES TYPE	*ANNEE* BOUWJAAR	1955•

Muizen 9-6-81
(M. Thiry)

R-AD 68404





Muizen 9-6-81
(M. Thiry)

R-AD 68404

Muizen 9-6-81
(M. Thiry)

Composition homogène de voitures type R.

Homogene samenstelling met rijtuigen type R.

CONSTRUCTEUR — BOUWER	MISE EN SERVICE — INDIENST-STELLING	N° — Nr	MODIFICATIONS — WIJZIGINGEN	AMENAGEMENT 1956 et n° 1957 — INRICHTING 1956 en nr 1957	N° UIC — Nr UIC	MISE HORS SERVICE — BUITEN-DIENST-STELLING	REMARQUES — OPMERKINGEN
1	2	3	4	5	7	8	9
R-c8							
CW Mechelen	*	*	c8 63951 (25- 1-56) c8 63952 (25- 1-56) c8 63953 (25- 1-56) c8 63954 (25- 1-56) c8 63955 (25- 1-56) c8 63956 (25- 1-56) c8 63957 (25- 1-56) c8 63958 (25- 1-56) c8 63959 (25- 1-56) c8 63960 (25- 1-56) c8 63961 (25- 1-56) c8 63962 (25- 1-56) c8 63963 (25- 1-56) c8 63964 (25- 1-56) c8 63965 (25- 1-56) c8 63966 (25- 1-56)	B8 62401 B8 62402 B8 62403 B8 62404 B8 62405 B8 62406 B8 62407 B8 62408 B8 62409 B8 62410 B8 62411 B8 62412 B8 62413 B8 62414 B8 62415 B8 62416	50 88 27 - 26 580-4 581-2 582-0 583-8 584-6 585-3 586-1 587-9 588-7 589-5 590-3 591-1 592-9 593-7 594-5 595-2	19-11-81 23- 8-77 19-11-81 19-11-81 19-11-81 19-11-81 19-11-81 19-11-81 19-11-81 22- 9-78 19-11-81 19-11-81 19-11-81 22- 9-78 11- 9-80 19-11-81	CFV3V TTZ TTZ (5-10-82) TTZ (5-10-82)
R-b6p							
CW Mechelen	*	*	b6p 66001 (25- 1-56) b6p 66002 (25- 1-56) b6p 66003 (25- 1-56) b6p 66004 (25- 1-56)	A6D 68401 A6D 68402 A6D 68403 A6D 68404	50 88 81 - 26 580-7 581-5 582-3 583-1	19-11-81 19-11-81 19-11-81 19-11-81	CFV3V

* Construction en 1955 comme remorques d'autorails.
Constructie in 1955 als aanhangwagens van motorwagens.

Scha'rbeek 16-5-82 R-AD 68404 (M. Thiry)

RAW - B8 ✡ ex c8 type 734

Les remorques d'autorails, bien qu'étant immatriculées sous le régime UIC, ne sont pas classées par la SNCB comme voitures à voyageurs. Nous les mentionnerons cependant, car nous croyons que le lecteur considère légitimement qu'il s'agit bien de véhicules remorqués, affectés au transport de personnes.

Les remorques type 734 sont identiques, à quelques caractéristiques techniques près, aux voitures type R-B, auxquelles elles ont donné naissance. Les unes et les autres sont par ailleurs issues des ateliers centraux de la SNCB, à Mechelen. Le lecteur voudra bien se référer au croquis dimensionnel déjà publié à la page 294.

De aanhangwagens van de autorails, nochtans ingeschreven onder het regime UIC, zijn bij de NMBS niet ingeschreven onder de reizigersrijtuigen. Toch maken we er melding van, daar we geloven dat de lezer weet dat het hier om gesleepte voertuigen gaat bestemd voor het vervoer van personen.

De aanhangwagens type 734 zijn identiek, op enkele technische karakteristieken na, aan de rijtuigen type R-B, waarvoor ze trouwens model gestaan hebben. Zowel de ene als de andere komen uit de CW van de NMBS te Mechelen. De lezer de schets op bladzijde 294 willen raadplegen.

Gent-S.-Pieters
(P. Auguste)

Remorque type 734, n° 734.09, attelée à l'autorail 4405.

Aanhangwagen type 734, nr 734.09, gekoppeld met de motorwagen 4405.

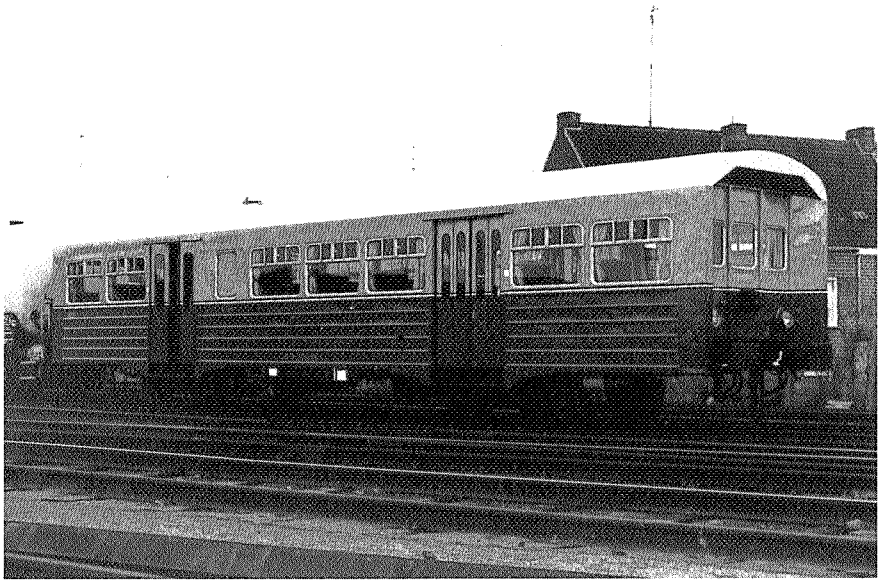
734.01 → 734.10	*N° SNCB* NMBS Nr	*N° UIC* UIC Nr	50 88 27 - 29 580 → 589
10	*EFFECTIF* EFFECTIEF	*VITESSE AUTOR.* TOEGEL. SNELHEID	90
17/25	*TARE/TONNAGE* TARRA/TONNENMAAT	*PL. ASSISES* ZITPLAATSEN	78
A	*CHAUFFAGE* VERWARMING	*EQUIPEMENT* UITRUSTING	◉ (1)
17	*BOGIES TYPE* BOGIES TYPE	*ANNEE* BOUWJAAR	1956

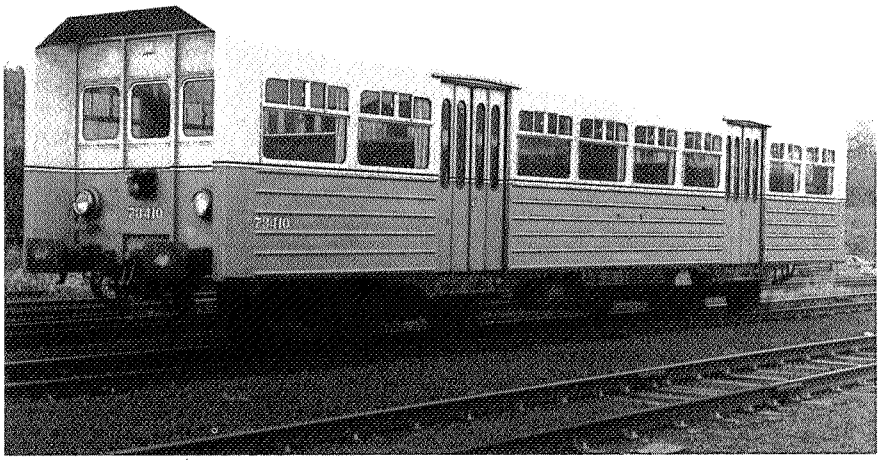
(1) *Déverrouillage par conducteur autorail.*
Ontgrendeld door de bestuurder van de motorwagen.

Merelbeke 5-4-78
(M. Thiry)

Remorque n° 734.09 d'aspect identique aux voitures type R-B. La livrée toutefois est faite des deux tons rouge et jaune, à l'instar des autorails qu'elle accompagne.

Aanhangwagen nr 734.09 met hetzelfde uitzicht als de rijtuigen type R-B. De beschildering bestaat echter uit rode en gele kleuren in overeenstemming met de autorails die ze begeleiden.





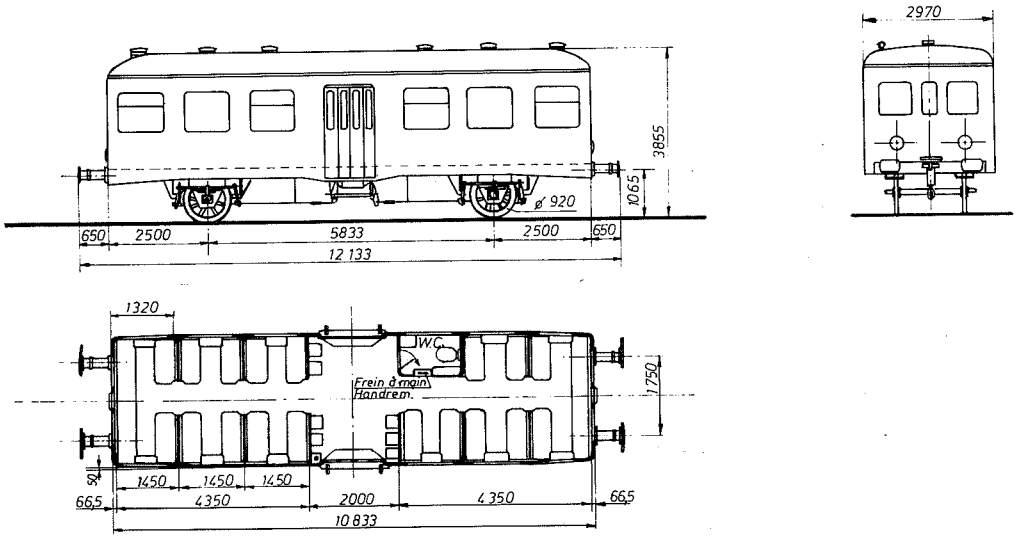
Bertrix 13-8-84
(M. Thiry)

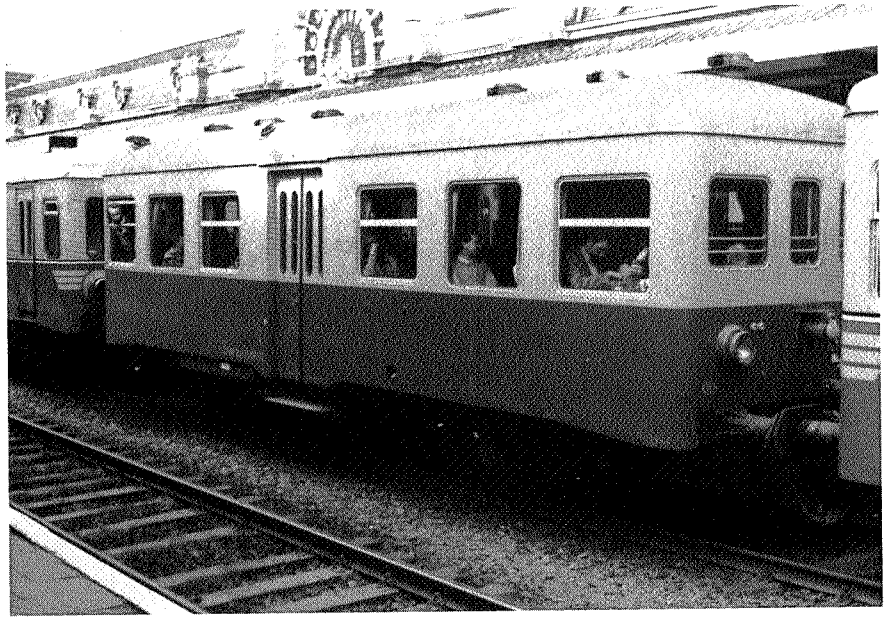
RAW 734.10

Liège-Guillemins 29-9-84
(P. Auguste)

AR 4319
RAW 734.07
AR 4304

RAW - B6 ✡ ex c6 type 732





Arlon 31-3-84
(P. Auguste)

Remorque d'autorail n° 732.09.

Autorail-aanhangwagen nr 732.09.

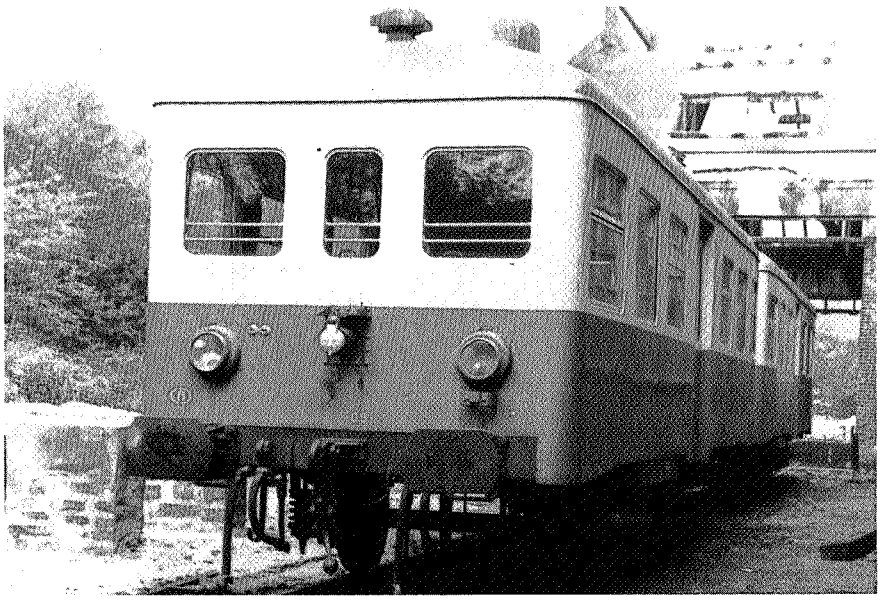
732.01 → 732.20	*N° SNCB* NMBS Nr	*N° UIC* UIC Nr	50 88 24 - 29 580 → 586 (1)
—	*EFFECTIF* EFFECTIEF	*VITESSE AUTOR.* TOEGEL. SNELHEID	90
14/20	*TARE/TONNAGE* TARRA/TONNENMAAT	*PL. ASSISES* ZITPLAATSEN	58 + 7
A	*CHAUFFAGE* VERWARMING	*EQUIPEMENT* UITRUSTING	⦿ (2)
—	*BOGIES TYPE* BOGIES TYPE	*ANNEE* BOUWJAAR	1954 → 1955

(1) *7 unités étaient encore en service lors de l'application de la numérotation UIC.*
7 eenheden waren nog in dienst bij de toepassing van de UIC-nummering.

(2) *Déverrouillage par conducteur autorail.*
Ontgrendeling door de bestuurder van motorwagen.

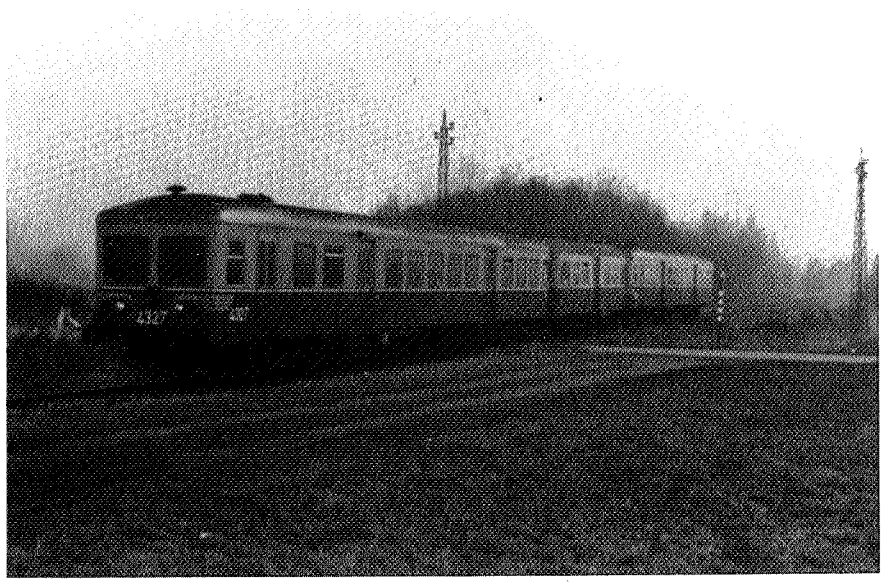
St.-Vincent-Bellefontaine
31-3-84
(P. Auguste)

732.09



Bertrix 13-8-84
(M. Thiry)

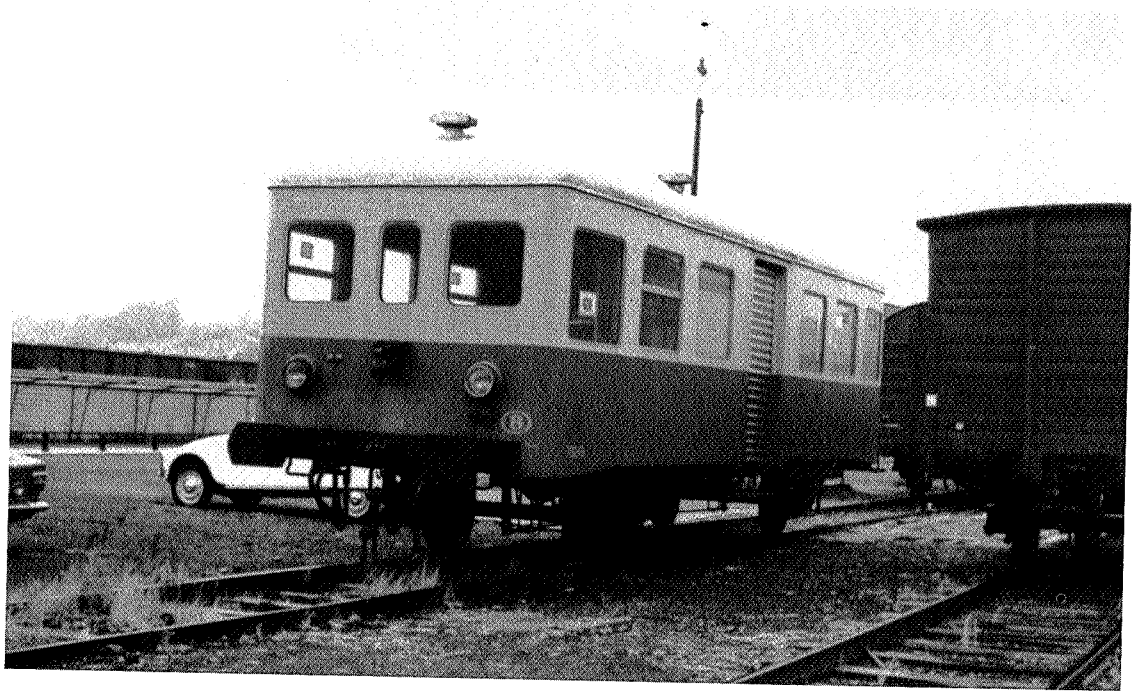
732.09 + 732.10



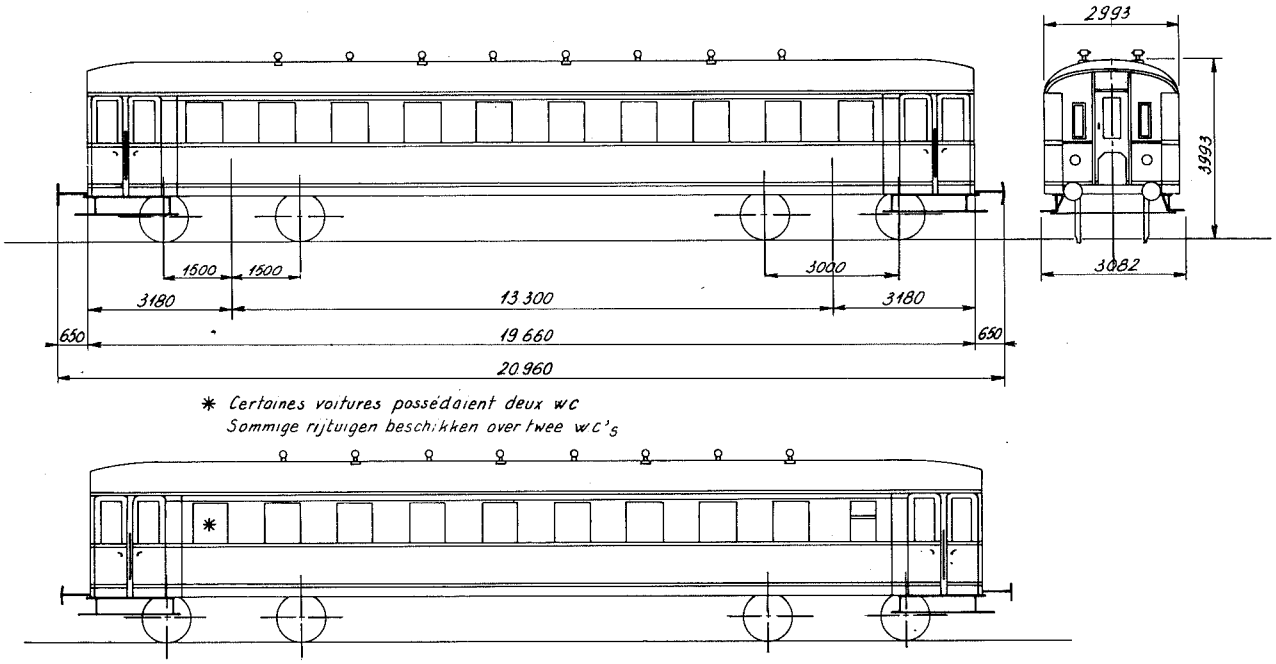
Entre Villers-sur-Semois et
Ste-Marie 31-3-84
(P. Auguste)

AR 4327
RAW 732.09
AR 4334

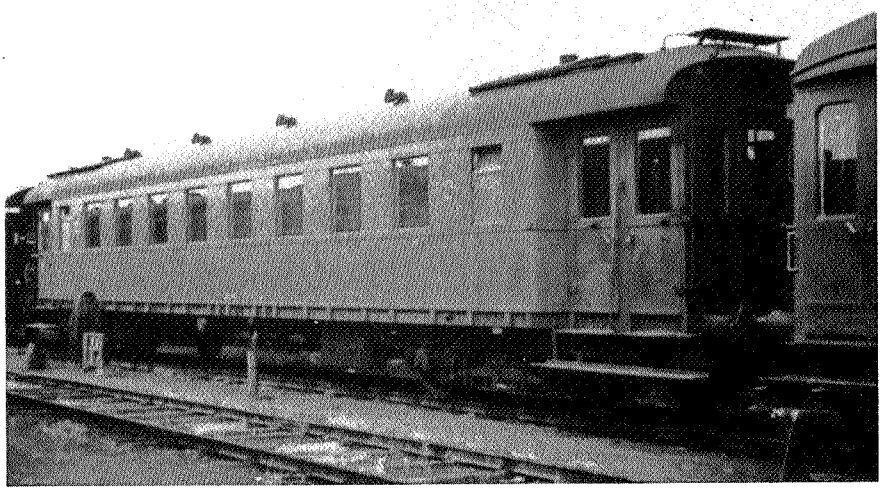
CONSTRUCTEUR — BOUWER	MISE EN SERVICE — INDIENST-STELLING	N° — Nr	MODIFICATIONS — WIJZIGINGEN	AMENAGEMENT 1956 et n° 1957 — INRICHTING 1956 en nr 1957	N° UIC — Nr UIC	MISE HORS SERVICE — BUITEN-DIENST-STELLING	REMARQUES — OPMERKINGEN
1	2	3	4	5	7	8	9
RAW-c8 ✡							
CW Mechelen	12- 7-56	734.01		B8 734.01	50 88 27 - 29 580-1		
	12- 7-56	734.02		B9 734.02	581-9		
	30- 5-56	734.03		B8 734.03	582-7		
	12- 7-56	734.04		B8 734.04	583-5		
	26- 6-56	734.05		B8 734.05	584-3		
	12- 6-56	734.06		B8 734.06	585-0		
	29- 6-56	734.07		B8 734.07	586-8		
	30- 5-56	734.08		B8 734.08	587-6		
	12- 7-56	734.09		B8 734.09	588-4		
	12- 6-56	734.10		B8 734.10	589-2		
RAW-c6 ✡							
Nivelles	1954	732.01		B6 732.01	—	13- 5-71	
	1954	732.02		B6 732.02	—	26-11-69	
	1954	732.03		B6 732.03	—	26-11-69	
	1954	732.04		B6 732.04	—	5- 4-71	
	1954	732.05		B6 732.05	—	8- 4-70	
	1954	732.06		B6 732.06	—	5- 7-71	
	1954	732.07		B6 732.07	50 88 24 - 29 580-4	13- 3-73	
	1954	732.08		B6 732.08	—	20- 2-70	
	1954	732.09		B6 732.09	50 88 24 - 29 581-2	9-11-84	
	1954	732.10		B6 732.10	582-0	9-11-84	
	1954	732.11		B6 732.11	—	28- 7-71	
	1955	732.12		B6 732.12	50 88 24 - 29 583-8	19- 6-73	
	1955	732.13		B6 732.13	584-6	24-10-73	
	1955	732.14		B6 732.14	—	20- 2-70	
	1955	732.15		B6 732.15	50 88 24 - 29 585-3	25- 2-74	
	1955	732.16		B6 732.16	586-1	23- 3-83	
	1955	732.17		B6 732.17	—	26-11-69	
	1955	732.18		B6 732.18	—	26-11-69	
	1955	732.19		B6 732.19	—	7- 6-71	
	1955	732.20		B6 732.20	—	19-11-71	



ex RAW✡ 732.13



Scha'rbeek 28-7-59
(B. Dedoncker)



La voiture 22801 telle qu'elle se présentait lors de son annexion par la SNCB. A noter de multiples accessoires typiquement allemands qui seront supprimés ou modifiés par la suite (aérateurs, équipement de toiture, échelle d'accès).
La 22801 possédait un WC à chaque extrémité.

Het rijtuig 22801 zoals het eruitzag bij de aanhechting door de NMBS. Te noteren de verschillende typisch Duitse bijbehorigheden, die later afgeschaft of gewijzigd werden (ventilaroren, dakuitrusting, toegangstreden). De 22801 had langs beide uiteinden een WC.

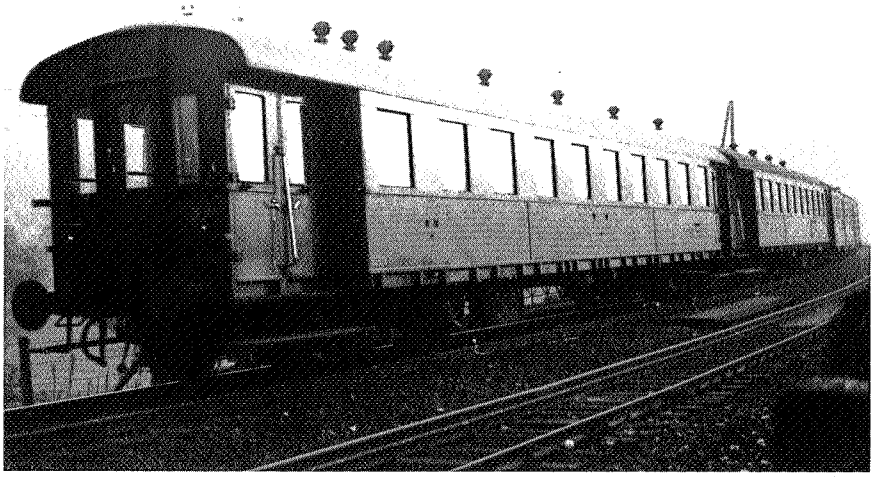
22801 → 22803	*N° SNCB* NMBS Nr	*N° UIC* UIC Nr	50 88 29 - 66 401 → 403
—	*EFFECTIF* EFFECTIEF	*VITESSE AUTOR.* TOEGEL. SNELHEID	120
33/42 (1)	*TARE/TONNAGE* TARRA/TONNENMAAT	*PL. ASSISES* ZITPLAATSEN	92 (1)
V	*CHAUFFAGE* VERWARMING	*EQUIPEMENT* UITRUSTING	
(2)	*BOGIES TYPE* BOGIES TYPE	*ANNEE* BOUWJAAR	•

(1) *Les caractéristiques diffèrent selon les sources consultées et les véhicules.*
De eigenschappen verschillen naargelang de geraadpleegde bron en rijtuig.
(2) *Bogies Görlitz à paliers lisses classés hors type.*
Bogies Görlitz met gladde kussens genummerd buiten reeks.

Avec ses bogies Görlitz à grand empattement et son châssis apparent, la 22802 ne peut renier ses origines d'outre-Rhin.

(*SNCB*/NMBS)

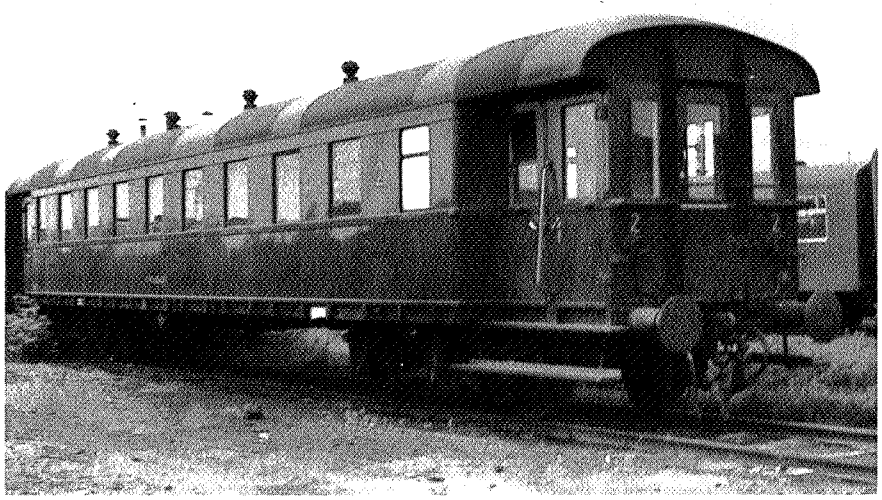
Met zijn grote logge bogies Görlitz en een overeenkomstig onderstel kan de 22802 haar afkomst van boven de Rijn niet loochenen.



Hony 11-10-69
(P. Auguste)

Des soeurs jumelles de la série 22800 assurent un service omnibus sur la ligne 43, accouplées à des voitures M2.

Twee tweelingszusters van de reeks 22800 verzekeren een omnisbus-dienst op de lijn 43, gekoppeld met M2-rijtuigen.



Scha'rbeek 28-5-72
(P. Auguste)

22803

CONSTRUCTEUR — BOUWER	MISE EN SERVICE — INDIENST-STELLING	N° DEUTSCHE REICHBAHN — Nr DEUTSCHE REICHBAHN	AMENAGEMENT SNCB 1945 — INRICHTING NMBS 1945	AMENAGEMENT 1946-1954 — INRICHTING 1946-1954	AMENAGEMENT 1956 et n° 1957 — INRICHTING 1956 en nr 1957	N° UIC — Nr UIC	MISE HORS SERVICE — BUITEN-DIENST-STELLING	REMARQUES — OPMERKINGEN
1	2					7	8	9
ex DRG								
Wegmann	1906	Köln 20 847	b(45)* 47201				→	Bois/hout - Retour/terug DB 5-50
Linke-Hofmann (Breslau)	1915	Hannover 15 442	b(34)* 47202				→	Bois/hout - Retour/terug DB 6-50
Linke-Hofmann-Busch (Breslau)	1931	Karlsruhe 72 745	c10 47301	c10 87301	B10 22801	50 88 29 - 66 401-2	14- 9-72	Service/dienst
Düsseldorf	1912	Osten 18 045	c(68)* 47302				?	Bois/hout
Fuchs (Heidelberg)	1930	Riga 72 404		c10 87302			→	Retour/terug DB (1) Hors effectif/ buiten effectief DB 10-68
Weimar	1931	Riga 72 880	c10 47303	c10 87303			→	Retour/terug DB (1) Hors effectif/ buiten effectief DB 4-79
?	1939	FS-Italia 32 145		c10 87304			→	Perdue/vermist
?				87305			?	?
MAN nr 126 461	1930	Halle 72 475		c10 87306	B10 22802	50 88 29 - 66 402-0	14- 6-74	Service/dienst
Beuchelt & Co (Grünberg)	1903	Hannover 41 595	c(76)* 47304	c(76)* 88301			17- 9-62	Bois/hout
?			47305				?	?
Van der Zypen	1916	Saarbrücken 79 966	c(76)* 47306	c(76)* 88302			19- 6-61	Bois/hout
?			47307				?	?
?			47308				?	?
MAN nr 126 952	1934	Essen 73 333	c10 47309				→	(2) portières multipl./met meerv. deuren («Englische Bauart»)
Linke-Hofmann-Busch	1934	Essen 33 473	c11 47310				→	
?	1937	Karlsruhe 14 369	c8 47311				→	(2) n° DB 51 80 38 - 40 039-7
?	1936	Stettin 16 669	c9 47312				→	(2) n° DB 50 80 29 - 11 020-4
Bautzen	1928	Hamburg 16 180	c10 47313				→	(2)
Werdau	1912	Dresden 42 275	c(84)* 47314	c(84)* 88303			30-11-60	Bois/hout
Linke-Hofmann-Busch Werk (Bautzen)	1930	Münster 72 111	c10 47315	c10 87307	B10 22803	50 88 29 - 66 403-8	14- 2-73	Service/dienst
Gastell	1916	Frankfurt 18 442	c(64)* 47316	c(64)* 88304			4-11-59	Bois/hout
?			47317				?	?
?	1927	Hungaria 5425	c(72)* 47318	c(72)* 88305			→	Métall./metalen - Retour/terug MAV 3-8-55
?		Wien (0) 200 591	c(76)* 47319				?	?
Wismar	1914	Breslau 42 446	c(76)* 47320	c(76)* 88306			4-11-59	Bois/hout
Gastell	1914	Stuttgart 42 504	c(59)* 47321				6- 7-53	
MAN	1911	München 42 120	c(84)* 47322				?	?
Wismar	1907	Köln 42 075	c(76)* 47323	c(76)* 88307			28- 8-59	Bois/hout
Linke-Hofmann	1902	Erfurt 41 570	c(76)* 47324	c(76)* 88308			13- 4-60	Bois/hout
Düsseldorf	1920	Kassel 42 964	c(76)* 47325	c(76)* 88309			10- 4-59	
?	1901	Köln 30 489	b(28)c(32)* 47501				→	Retour/terug DB 5-50
Linke-Hofmann-Busch	1934	Halle 33 480	b(24)c(40)* –	b4c5 87501			→	Retour/terug DB(1) - n° DB 50 80 38 - 11 802-4
Lindner	1930	Halle 33 040	b(23)c(51)* –	b3c6 87502			→	Retour/terug DB(1) - n° DB 50 80 38 - 11 536-8
Gastell	1931	Halle 33 090	b(23)c(51)* –	b3c6 87503			→	Retour/terug DB(1) - n° DB 50 80 38 -11 556-6

Les auteurs insistent sur le caractère lacunaire du présent tableau, publié dans le seul but de faire bénéficier le lecteur de quelques renseignements d'archives. Le matériel y figurant résulte exclusivement des séquelles du conflit de 1940-45.

Pour mémoire : DB = chemins de fer de la République fédérale d'Allemagne.
MAV = chemins de fer hongrois.
FS = chemins de fer italiens.

De schrijvers wijzen op de onvolledigheid van deze tabel, opgesteld met het enige doel de lezer te laten genieten van enkele inlichtingen uit het archief. Het materieel erin opgenomen komt uitsluitend voort uit het conflict 1940-45.

Ter herinnering : DB = Spoorwegen van de Duitse Bondsrepubliek.
MAV = Hongaarse spoorwegen.
FS = Italiaanse spoorwegen.

( )* Nombre de places assises / aantal zitplaatsen.

(1) Voitures métalliques considérées comme «perdues» par la SNCB.
Metalen rijtuigen door de NMBS als «verloren» beschouwd.

(2) Voitures métalliques dont l'aménagement aurait été modifié par l'Atelier Central de Mechelen en 1945-1946, pour les adapter aux transports de troupes pour le compte de l'Autorité Militaire alliée. Les dates de sortie du réseau belge sont inconnues.
Metalen rijtuigen waarvan de inrichting gewijzigd werd door de Centrale Werkplaats te Mechelen in 1945-1946, om ze aan te passen voor troepentransport voor rekening van de geallieerde legermogendheden. De data van het verlaten van het Belgisch net zijn onbekend.

Fourgon dit « Radio » 44027, futur 77107, encore monté sur ses curieux bogies « Leboucher » type 11 à empattement de 2 m. Les fourgons de cette série possédaient un équipement spécial pour la sonorisation des « trains de plaisir » que la SNCB mettait en service les dimanches de la belle saison sur des itinéraires touristiques des lignes intérieures. Bien des lecteurs se souviendront de la vogue qu'ils connurent à la veille de 1940.

(*SNCB*/NMBS)

Pakwagen genoemd « Radio » 44027, toekomstig 77107, nog altijd met zijn eigenaardige bogies « Leboucher » type 11 met asafstand van 2 m. De pakwagens van deze reeks beschikten over een bijzondere uitrusting voor de sonorisatie van de « pleziertreinen » die de NMBS inzette op de zondagen tijdens het mooie seizoen op de toeristische binnenlandse lijnen. Vele lezers zullen zich nog herinneren welk succes deze hadden op de vooravond van 1940.

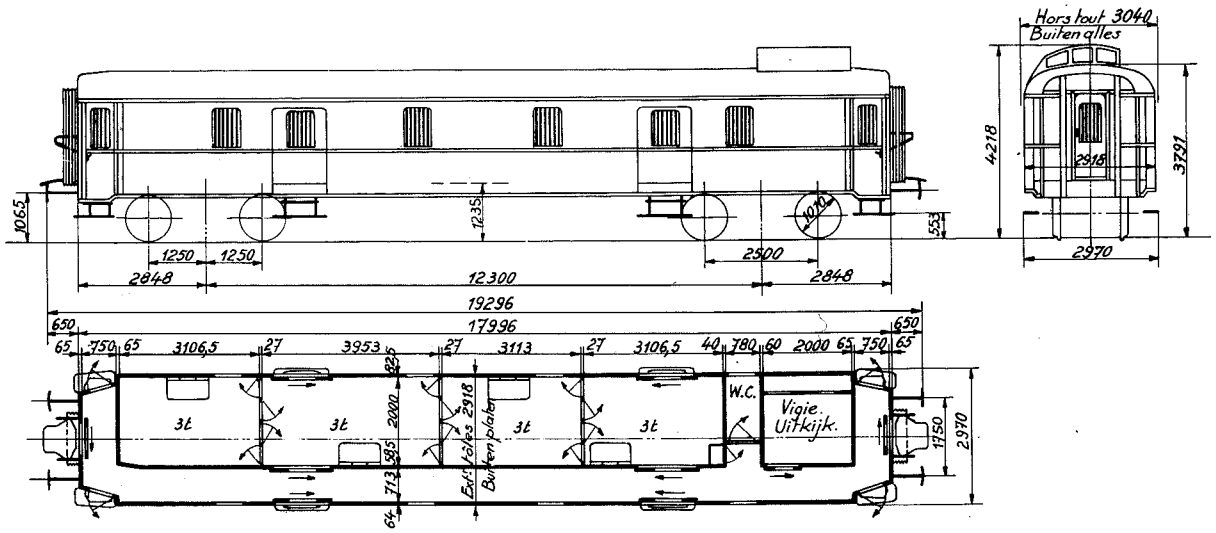
LES FOURGONS A BAGAGES

—

DE PAKWAGENS

Fourgon du service intérieur 77015 (*SNCB*/NMBS)
Pakwagen van de binnenlandse dienst 77015.

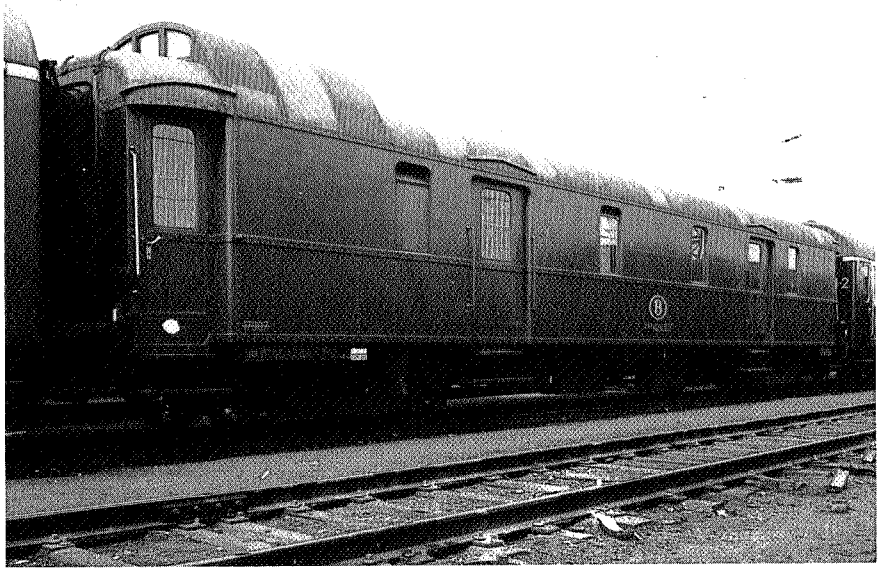
PW - Ds 18 m



Fourgon à grande capacité, pour le service international, n° 17007.

(*SNCB*/NMBS)

Pakwagen met grote inhoud voor de internationale dienst, nr 17007.

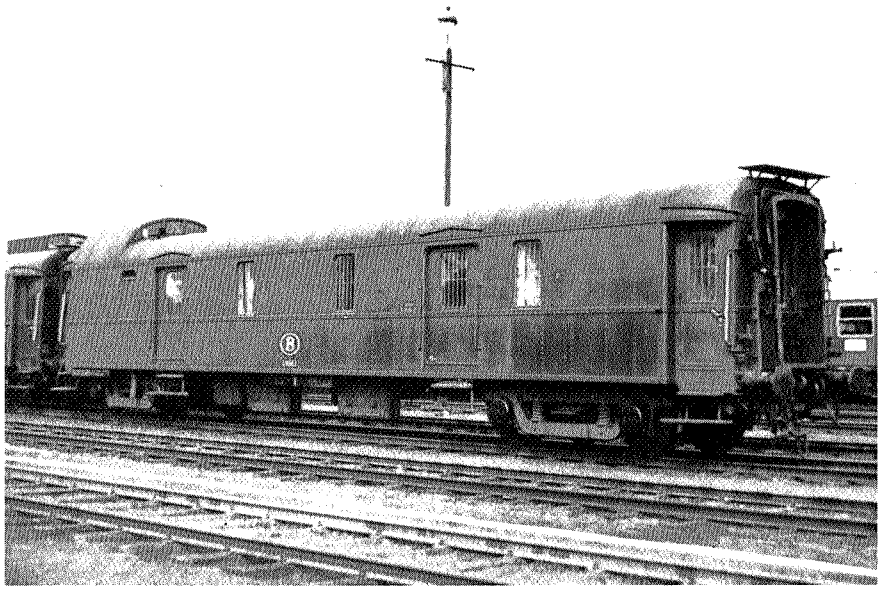


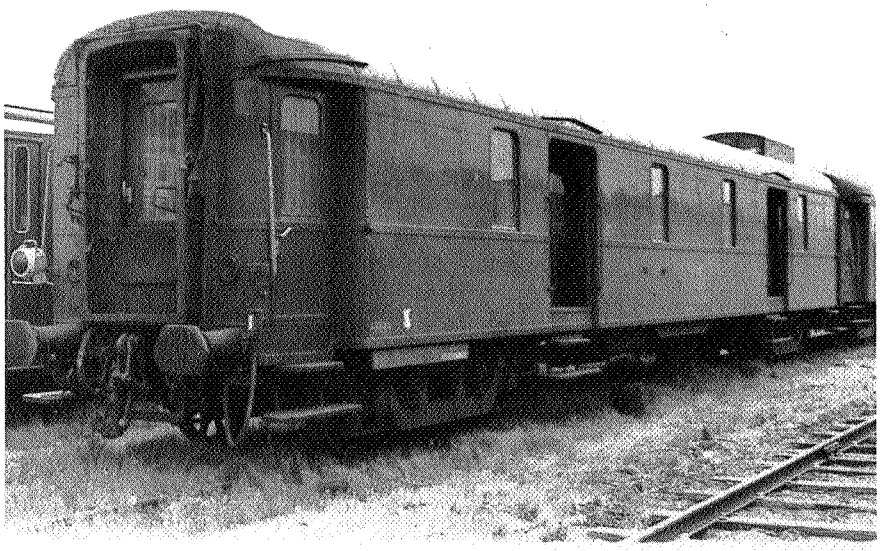
17001 → 17013	*N° SNCB* NMBS Nr	*N° UIC* UIC Nr	51 88 95 - 40 901 → 913
—	*EFFECTIF* EFFECTIEF	*VITESSE AUTOR.* TOEGEL. SNELHEID	140
40/	*TARE/TONNAGE* TARRA/TONNENMAAT	*PL. ASSISES* ZITPLAATSEN	—
V + E R	*CHAUFFAGE* VERWARMING	*EQUIPEMENT* UITRUSTING	
5	*BOGIES TYPE* BOGIES TYPE	*ANNEE* BOUWJAAR	•
Chargement / lading : 12 t.			

Oostende 10-4-58
(B. Dedoncker)

Ds 14013 encore équipé de bogies type 4. Il sera numéroté 17010 en 1957.

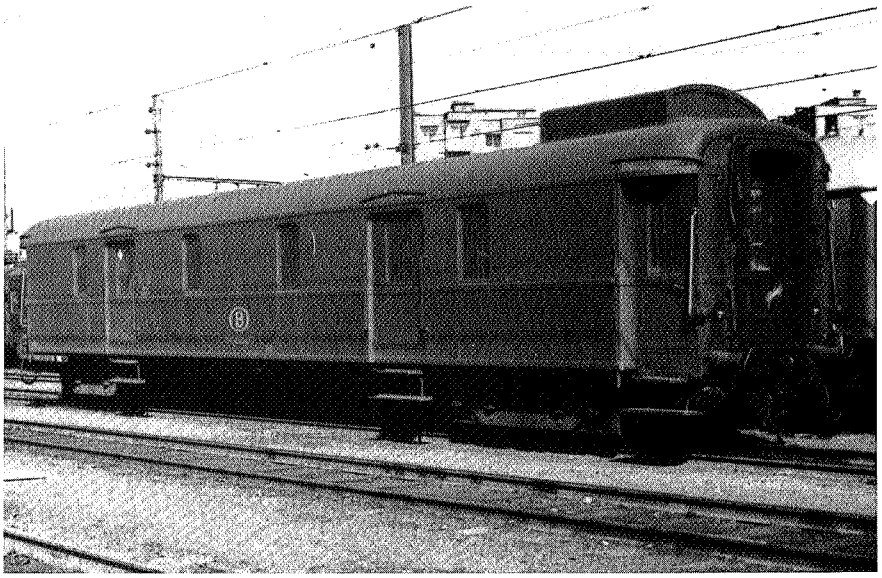
Ds 14013 nog uitgerust met bogies type 4. Het kreeg in 1957 het nummer 17010.





Scha'rbeek 28-5-72
(P. Auguste)

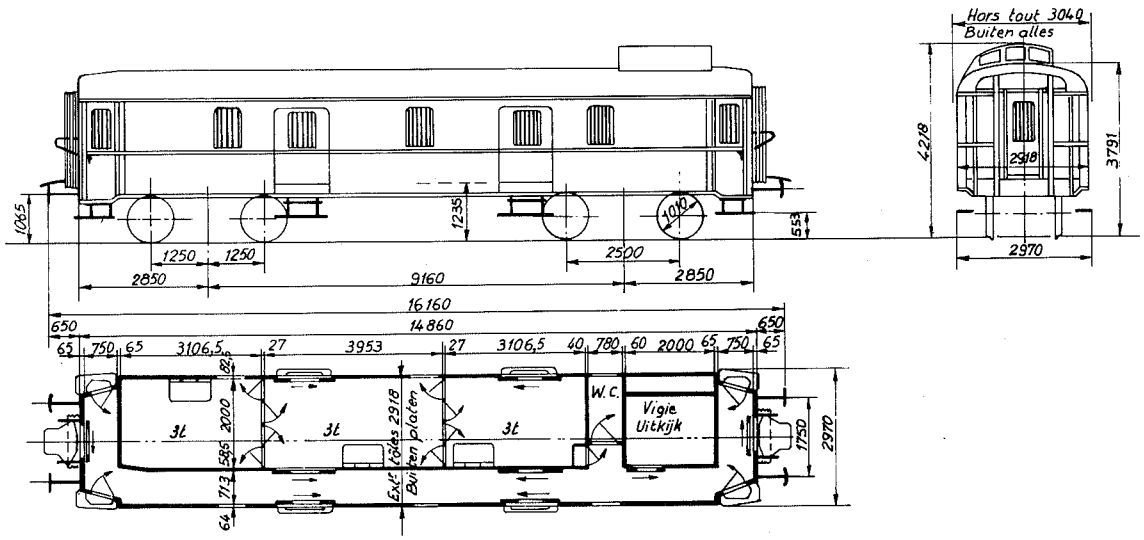
Ds 17011



Liège-Guillemins 22-3-81
(P. Auguste)

Ds 17007

PW - Ds 15 m

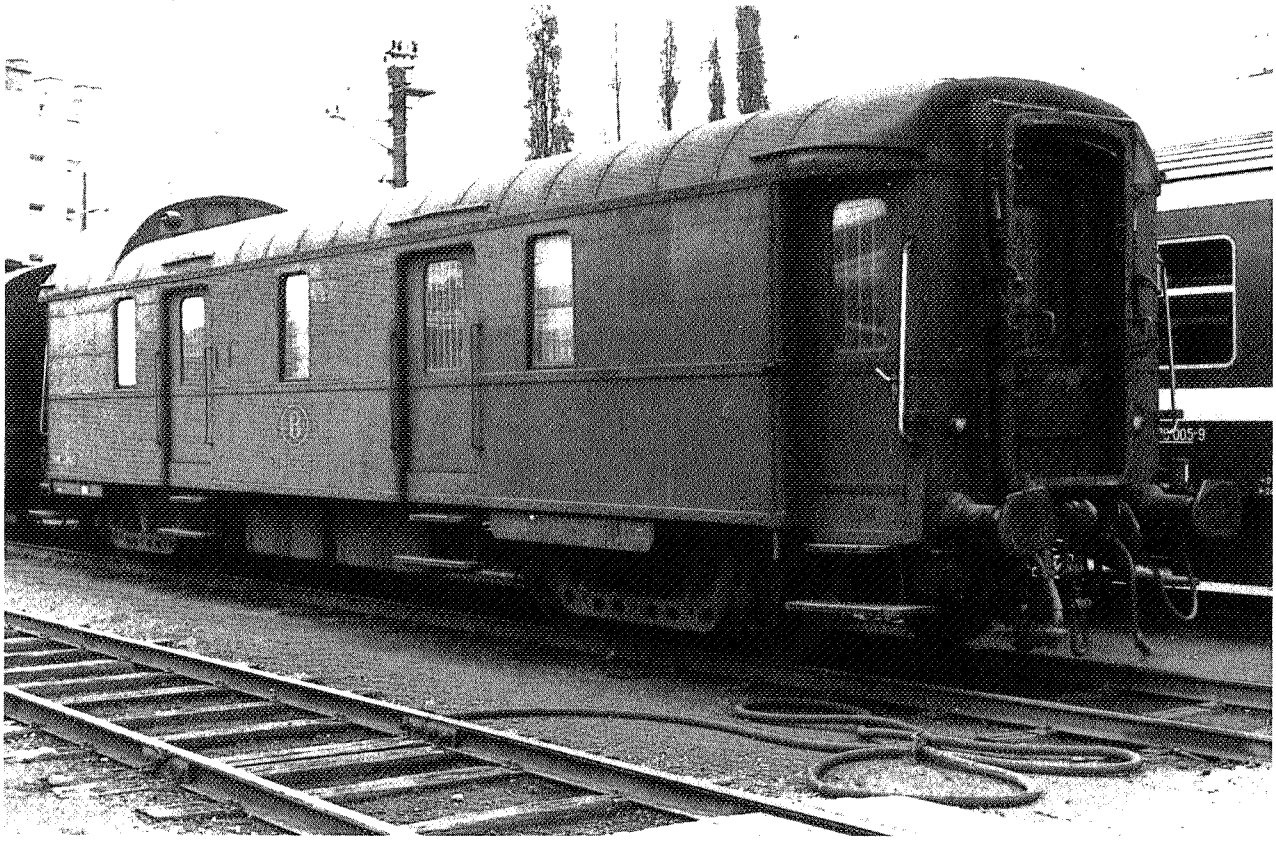


Oostende 6-7-79
(M. Thiry)

Fourgon du service international, dit RIC «court», n° 17103.

Pakwagen van de internationale dienst, genoemd RIC «kort», nr 17103.

17101 → 17108	*N° SNCB* NMBS Nr	*N° UIC* UIC Nr	51 88 95 - 40 914 → 921
8	*EFFECTIF* EFFECTIEF	*VITESSE AUTOR.* TOEGEL. SNELHEID	140
37/	*TARE/TONNAGE* TARRA/TONNENMAAT	*PL. ASSISES* ZITPLAATSEN	—
V + E R	*CHAUFFAGE* VERWARMING	*EQUIPEMENT* UITRUSTING	
5 -8	*BOGIES TYPE* BOGIES TYPE	*ANNEE* BOUWJAAR	1938
Chargement / lading : 9 t.			



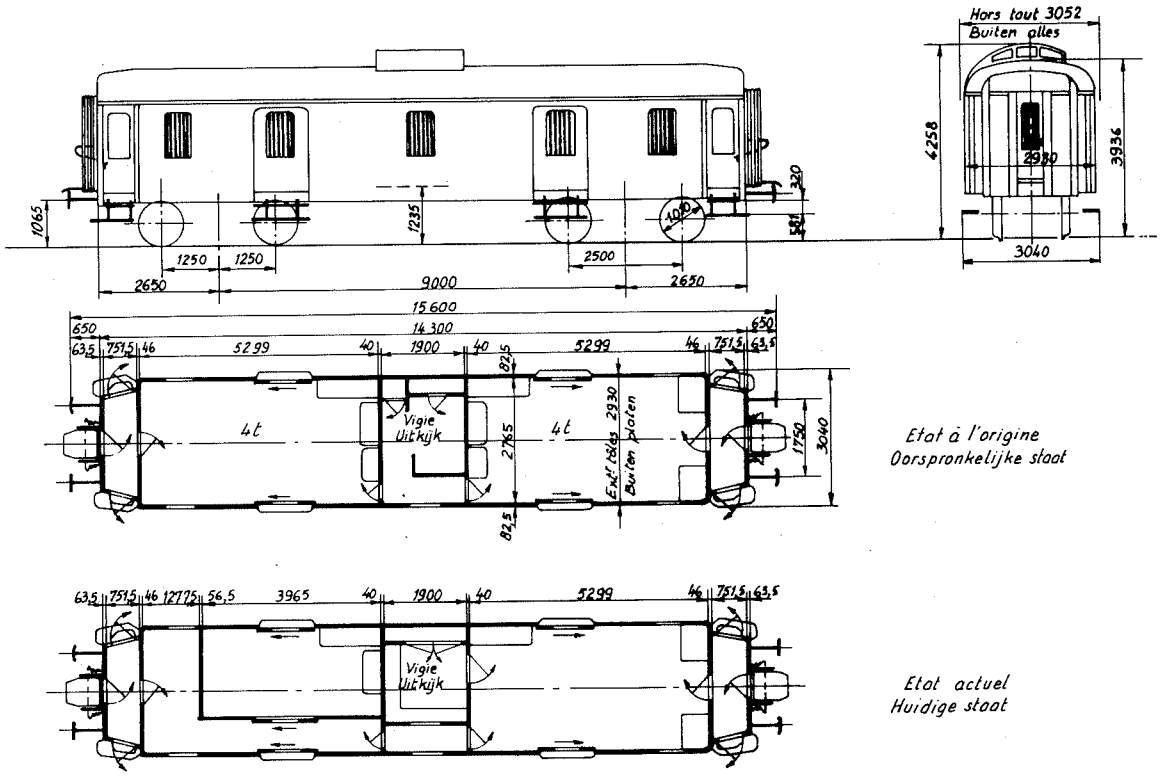
Liège-Guillemins 2-5-82
Ds 17108

(G. Close)

Oostende 25-9-82
Ds 17101 + 17102

(F. Beckers)

PW - D 14 m



Oostende 6-7-79
(M. Thiry)

D 17203

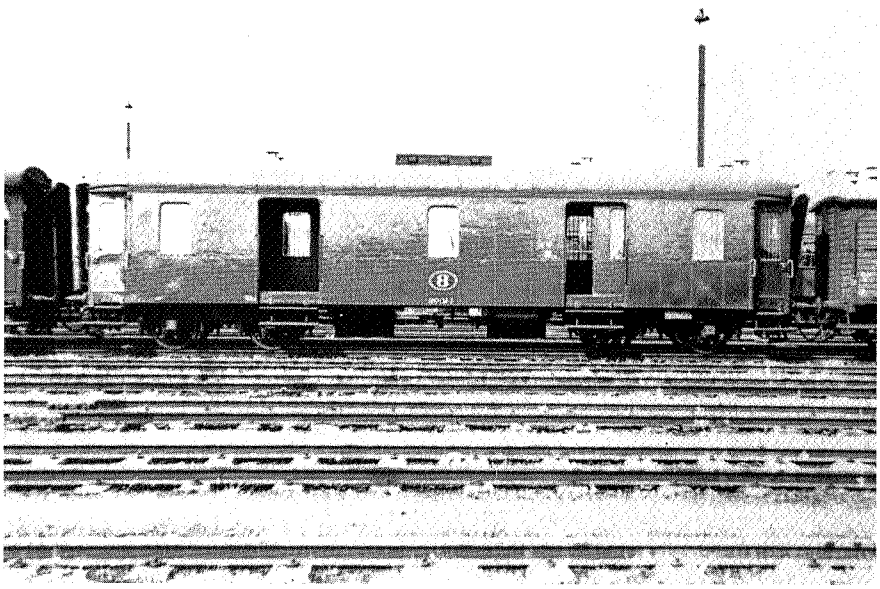
17201 → 17212	*N° SNCB* NMBS Nr	*N° UIC* UIC Nr	51 88 92 - 40 922 → 933
—	*EFFECTIF* EFFECTIEF	*VITESSE AUTOR.* TOEGEL. SNELHEID	140
31/ (1)	*TARE/TONNAGE* TARRA/TONNENMAAT	*PL. ASSISES* ZITPLAATSEN	—
V+E R	*CHAUFFAGE* VERWARMING	*EQUIPEMENT* UITRUSTING	
5 (2)	*BOGIES TYPE* BOGIES TYPE	*ANNEE* BOUWJAAR	1933 → 1934

Chargement / lading : 8 t.
(1) 34/ : 17201 - 17202 - 17203 - 17212.
(2) *3 unités sur bogies type 8* / 3 eenheden met bogies type 8.

Le 23 mai 1953, le fourgon 44006 (futur 77003) est encore équipé du bogie type 11 dit «Leboucher» à empattement de 2 mètres.
A l'origine, ce bogie était monté sur la série 44001 à 44036•.

Op 23 mei 1953 is de pakwagen 44006 (toekomstig 77003) nog uitgerust met bogies type 11, Leboucher genoemd, met asafstand van 2 m.
Oorspronkelijk werd deze bogie geplaatst op de reeks 44001 tot 44036•.

(B. Dedoncker)



Scha'rbeek 19-2-77
(M. Thiry)

D 77108

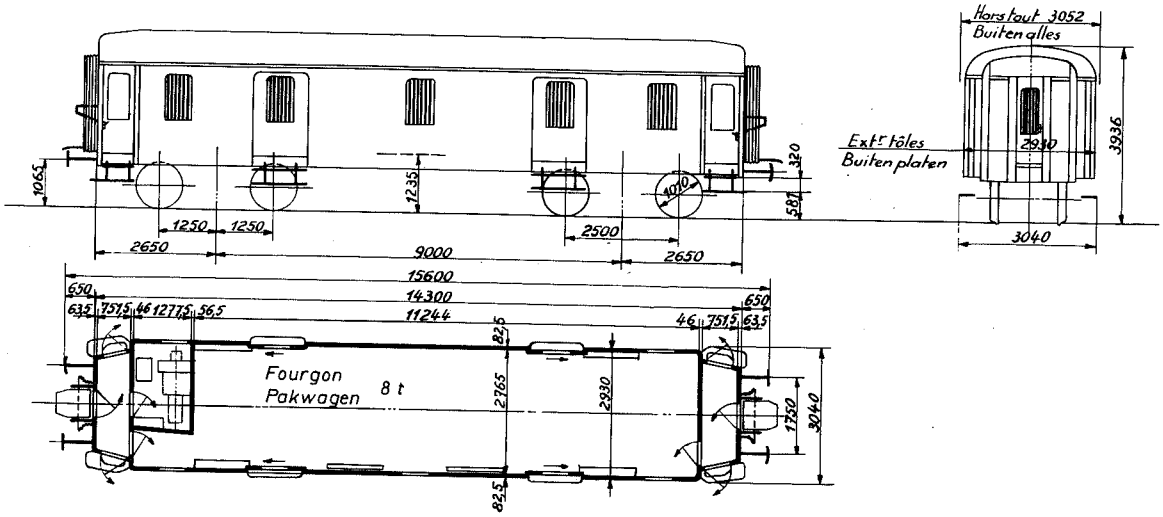
Une des 8 unités de la série des fourgons dits «Radio»•. Voir également la photo de la page 310).

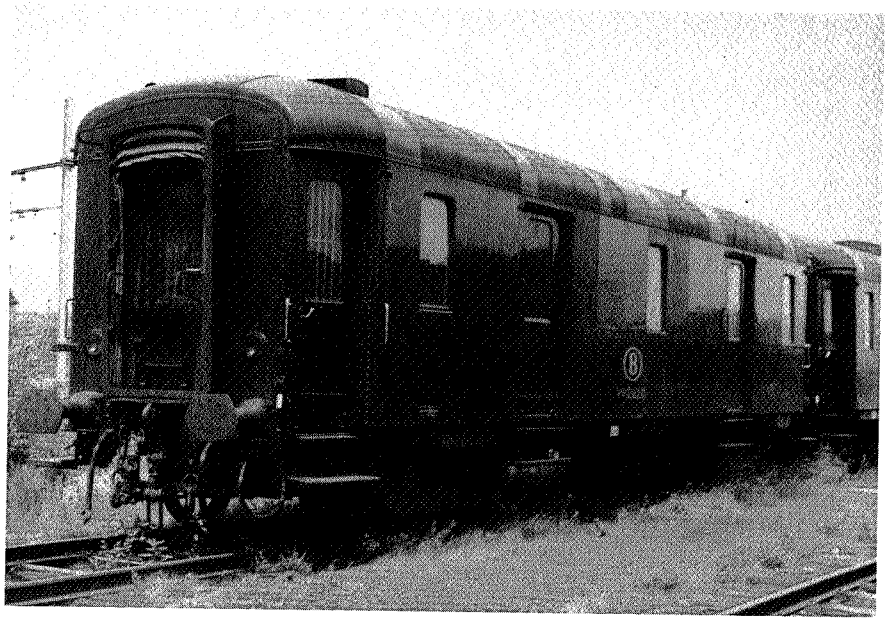
Eén der 8 rijtuigen van de pakwagenreeks «Radio» genoemd•. Zie eveneens de afbeelding op blz. 310).

77001 → 77010 77011 → 77015 (1) 77101 → 77108 (2)	*N° SNCB* NMBS Nr	*N° UIC* UIC Nr	50 88 92 - 26 001 → 010 50 88 92 - 66 901 → 905 (1) 50 88 92 - 26 011 → 018 (2)
17	*EFFECTIF* EFFECTIEF	*VITESSE AUTOR.* TOEGEL. SNELHEID	120 (1)
31/ (1)	*TARE/TONNAGE* TARRA/TONNENMAAT	*PL. ASSISES* ZITPLAATSEN	—
V	*CHAUFFAGE* VERWARMING	*EQUIPEMENT* UITRUSTING	
4 (1)	*BOGIES TYPE* BOGIES TYPE	*ANNEE* BOUWJAAR	1933 → 1934

Chargement / lading : 8 t.
(1) *5 unités sur bogies type 5* / 5 eenheden met bogies type 5.
34/ t
140 km/h
(2) *Fourgons dits «Radio»*/«Radio-pàkwagens» genoemd.

PW - D 14 m





Scha'rbeek 28-5-72
(P. Auguste)

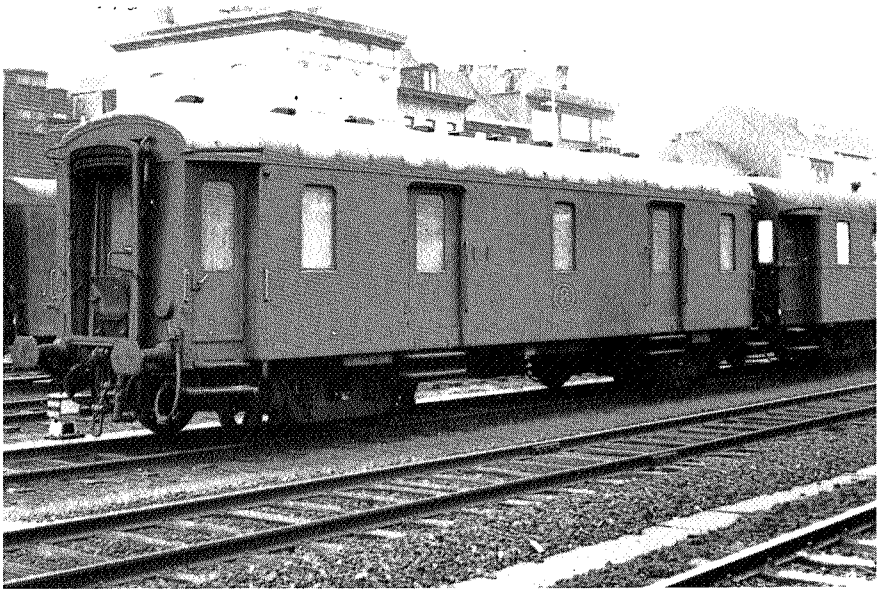
D 17302

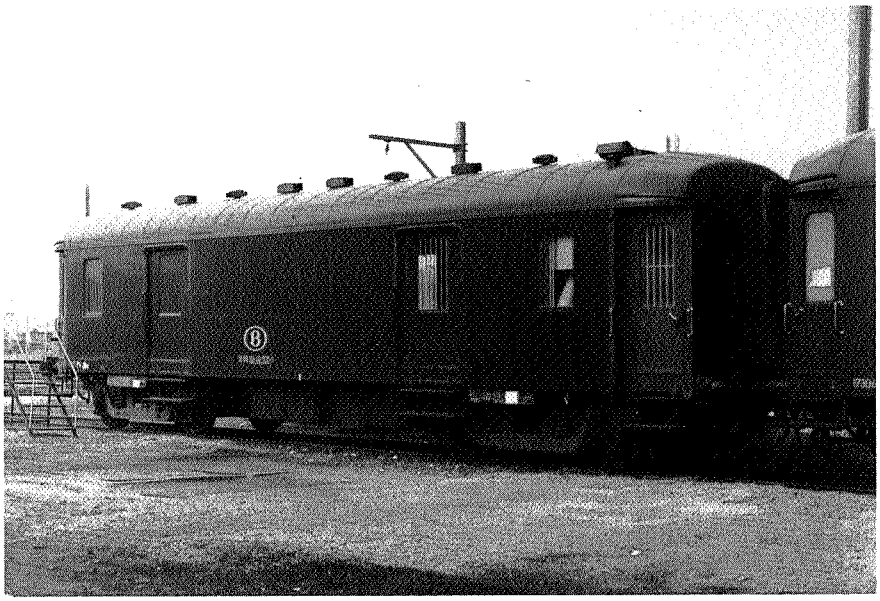
17301 → 17304	*N° SNCB* NMBS Nr	*N° UIC* UIC Nr	51 88 92 - 40 934 → 937
—	*EFFECTIF* EFFECTIEF	*VITESSE AUTOR.* TOEGEL. SNELHEID	140
34/	*TARE/TONNAGE* TARRA/TONNENMAAT	*PL. ASSISES* ZITPLAATSEN	—
V + A (1)	*CHAUFFAGE* VERWARMING	*EQUIPEMENT* UITRUSTING	
5	*BOGIES TYPE* BOGIES TYPE	*ANNEE* BOUWJAAR	1934 → 1935

Chargement / lading : 8 t.
Fourgons spécialement aménagés pour le transport de poussins.
Pakwagens speciaal uitgerust voor het vervoer van kuikens.
(1) «A» : 17301 - 17302 *seulement* / alleen.

Kortrijk 26-10-76
(M. Thiry)

D 17303





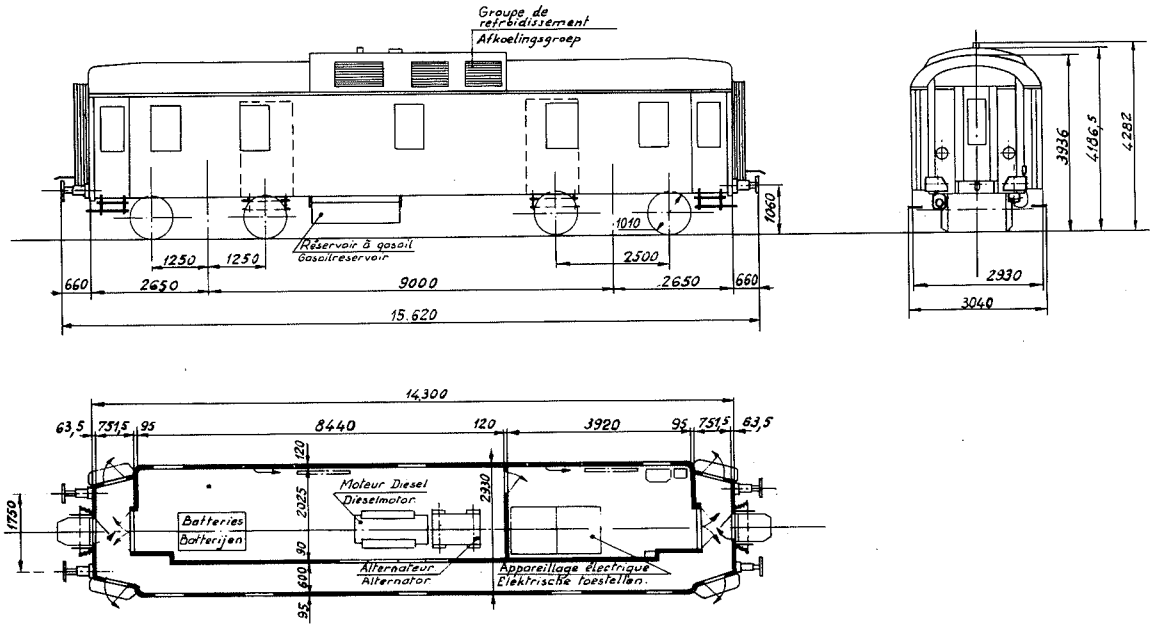
Muizen 1-11-82
(M. Thiry)

D 17302

Muizen 1-11-82
(M. Thiry)

D 17304

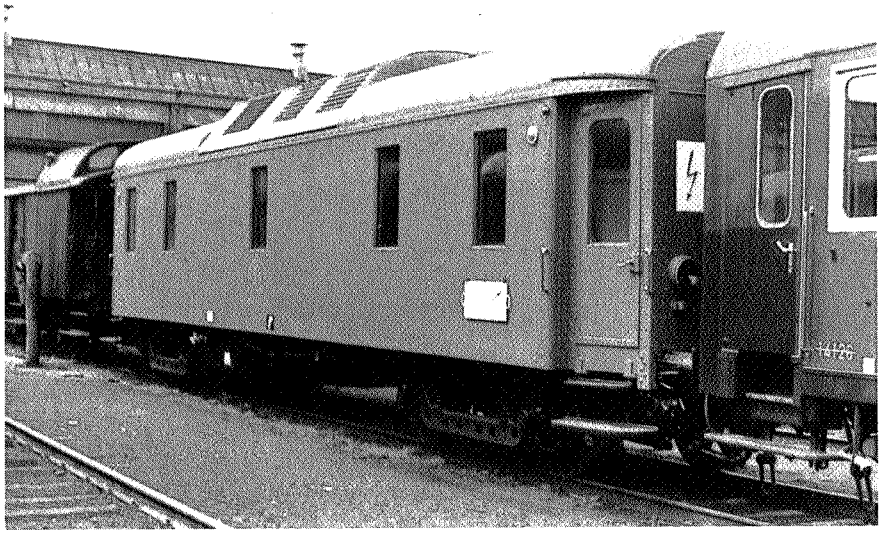
PW - GEN ex PW - D 14 m



Scha'rbeek 28-5-72
(P. Auguste)

Fourgon générateur 77020 dans la livrée bleu clair qui caractérise les engins électriques.

Pakwagen met generator 77020 in de lichtblauwe kleur, typisch voor de elektrische voertuigen.

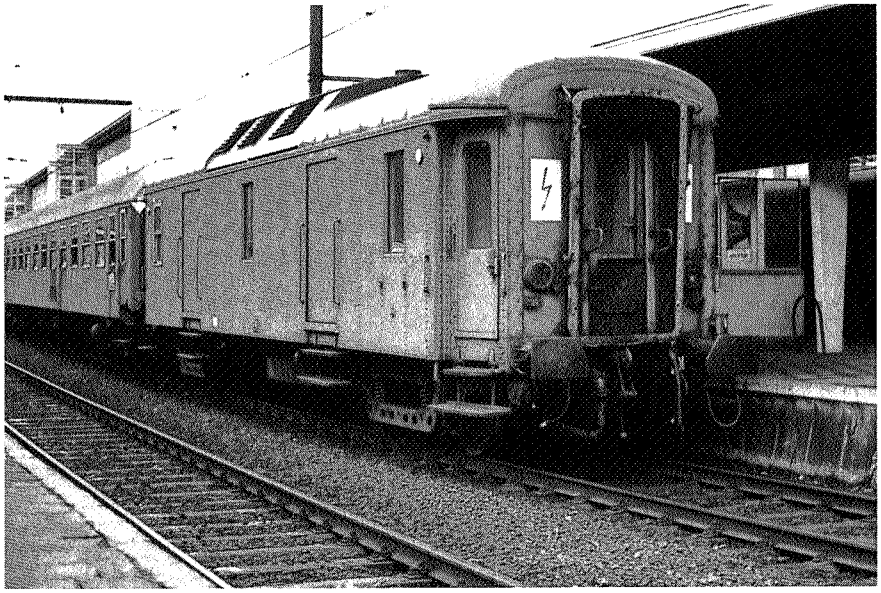


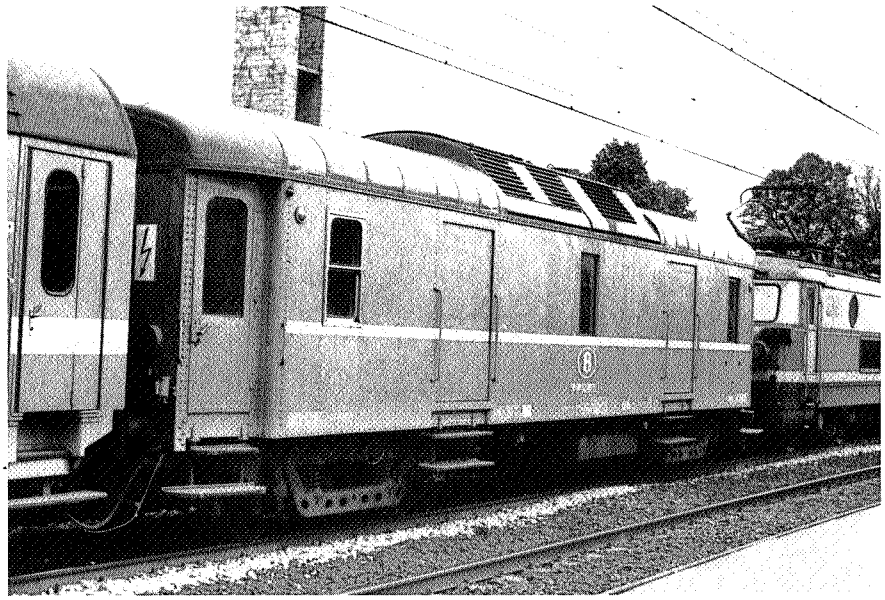
77018 → 77023	*N° SNCB* NMBS Nr	*N° UIC* UIC Nr	50 88 92 - 66 906 → 911
5	*EFFECTIF* EFFECTIEF	*VITESSE AUTOR.* TOEGEL. SNELHEID	140
46/51	*TARE/TONNAGE* TARRA/TONNENMAAT	*PL. ASSISES* ZITPLAATSEN	—
R	*CHAUFFAGE* VERWARMING	*EQUIPEMENT* UITRUSTING	
8bis	*BOGIES TYPE* BOGIES TYPE	*ANNEE* BOUWJAAR	1934 → 1935 (1)

(1) *Transformation et équipement en 1972 /* omvorming en uitrusting in 1972.

Liège-Guillemins 24-1-80
(M. Thiry)

Les fourgons générateurs accompagnaient notamment les trains internationaux sur le parcours Liège-Luxembourg de la ligne 42, non encore électrifiée.



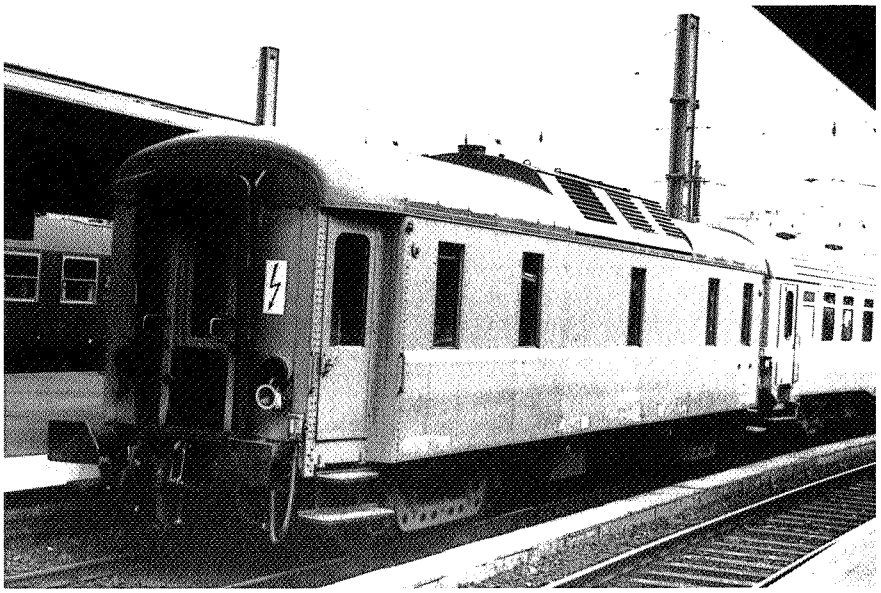


Ecaussinnes-Carrières
9-5-81
(M. Thiry)

PW-GEN 77023

Livrée nouvelle orangée avec ceinture gris clair, assortie aux voitures I6.

Nieuwe oranje kleur met lichtgrijze band toebehorend aan de rijtuigen I6.

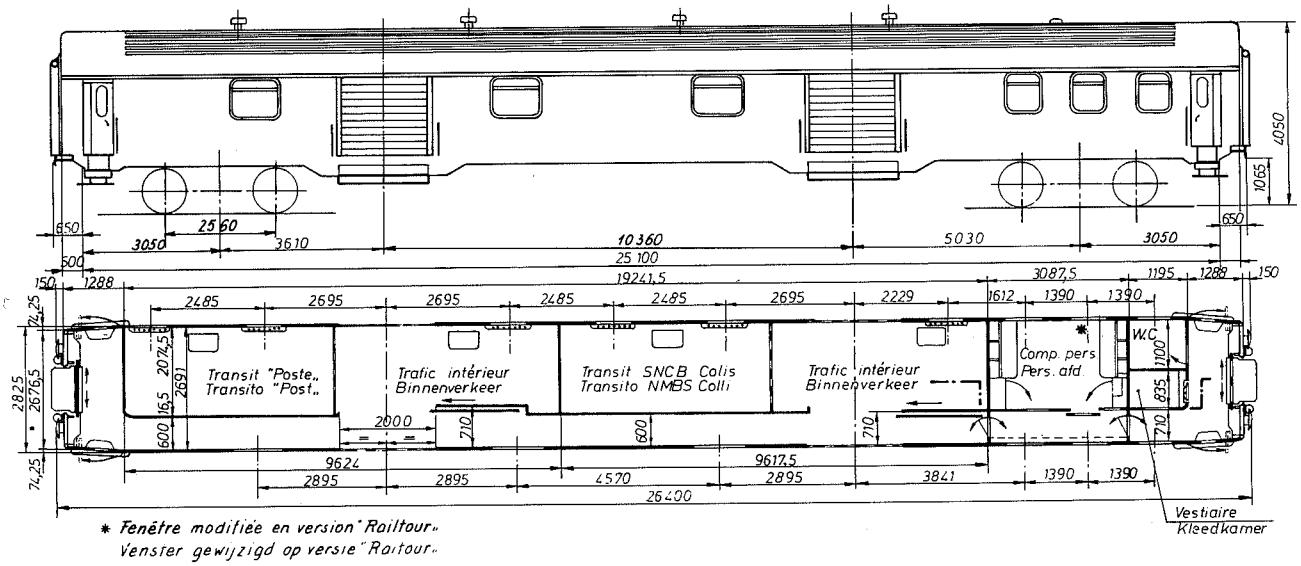


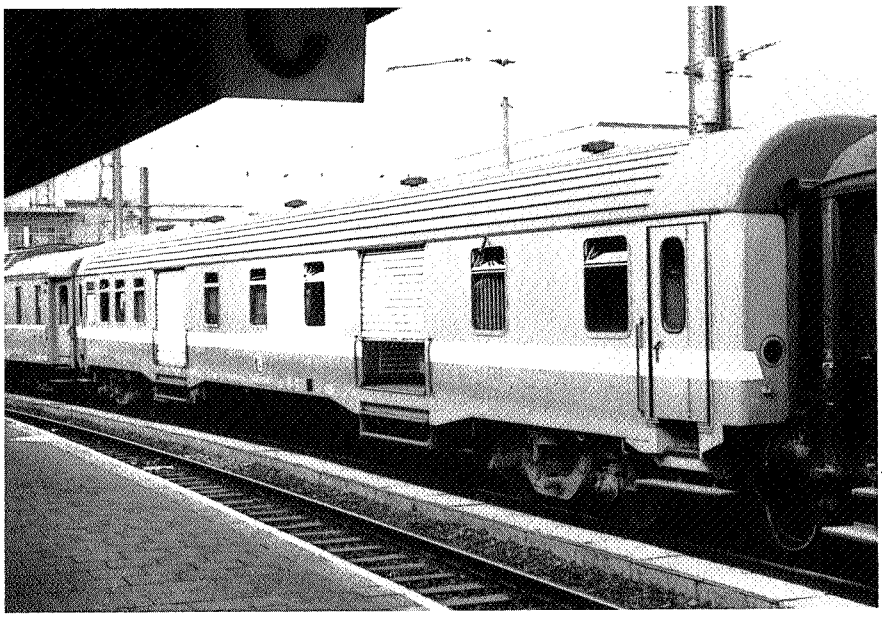
Bru M/Z 10-5-81
(M. Thiry)

PW-GEN 77023

De pakwagens met generator begeleidden namelijk de internationale treinen op de reisweg Luik-Luxemburg van de lijn 42 die nog niet geëlektrificeerd was.

PW - Dms





Bru M/Z 10-5-81
(M. Thiry)

Dms 17408

Les fourgons Dms de la plus récente génération ont été conçus dans la ligne générale des voitures I6, auxquelles ils empruntent notamment la décoration.

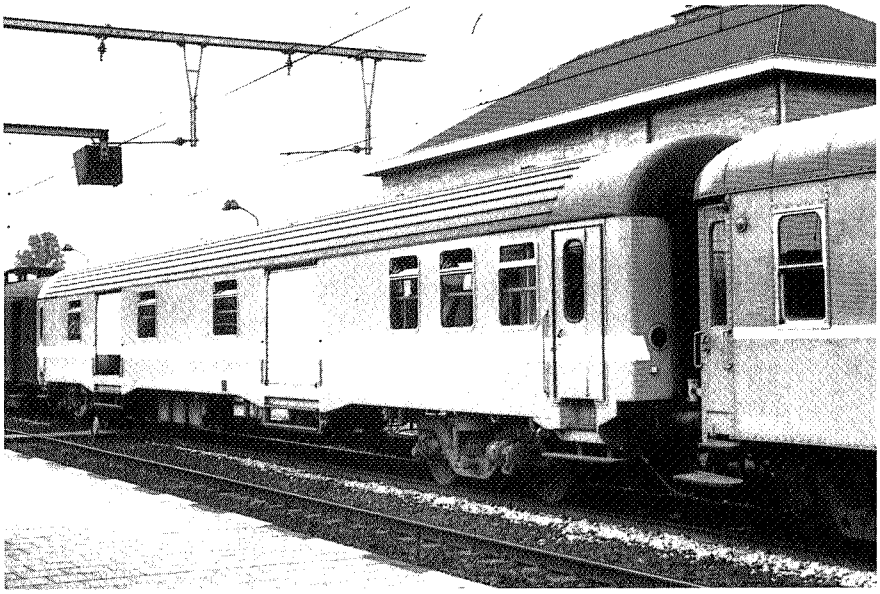
17401 → 17436 (1)	*N° SNCB* NMBS Nr	*N° UIC* UIC Nr	51 88 95 - 70 901 → 936 (1)
34 (1)	*EFFECTIF* EFFECTIEF	*VITESSE AUTOR.* TOEGEL. SNELHEID	160
39/54	*TARE/TONNAGE* TARRA/TONNENMAAT	*PL. ASSISES* ZITPLAATSEN	—
E R	*CHAUFFAGE* VERWARMING	*EQUIPEMENT* UITRUSTING	
31	*BOGIES TYPE* BOGIES TYPE	*ANNEE* BOUWJAAR	1977 → 1978

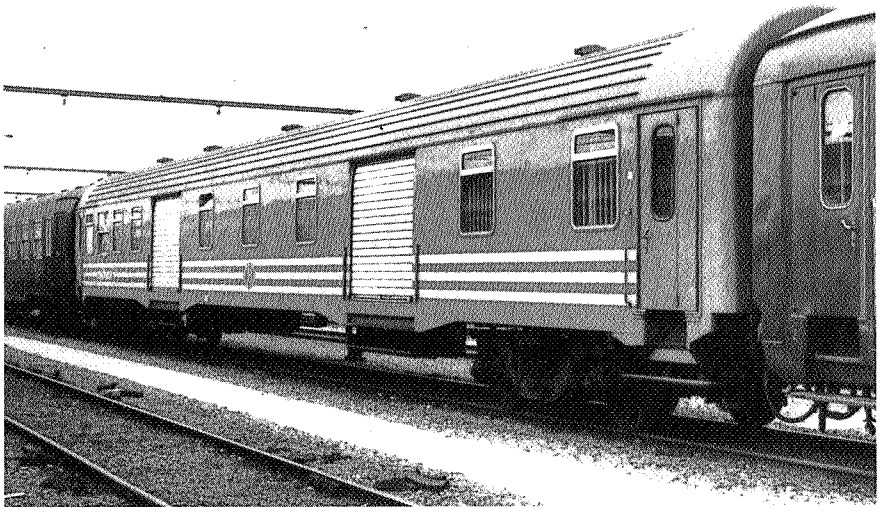
Chargement / lading : 15 t.
(1) *36 unités construites : 17435 devenu bar-dancing 17902 (page 360)•.*
17436 devenu mesures n° 13 (page 394)•.
36 eenheden gemaakt : 17435 voor bar-dancing-rijtuig 17902 (blz. 360)•.
17436 voor meetrijtuig nr 13 (blz. 394)•.

Ecaussinnes-Carrières
9-5-81
(M. Thiry)

Dms 17408

De pakwagens Dms van de laatste generatie werden opgevat volgens de algemene lijn van de rijtuigen I6, van dewelke zij ondermeer de versiering overnamen.





Forest V/Vorst R 19-6-81
(M. Thiry)

Dms 17401

Livrée particulière de la S.A. Railtour, aux 3 rubans classiques. Ici, en blanc sur fond orange.

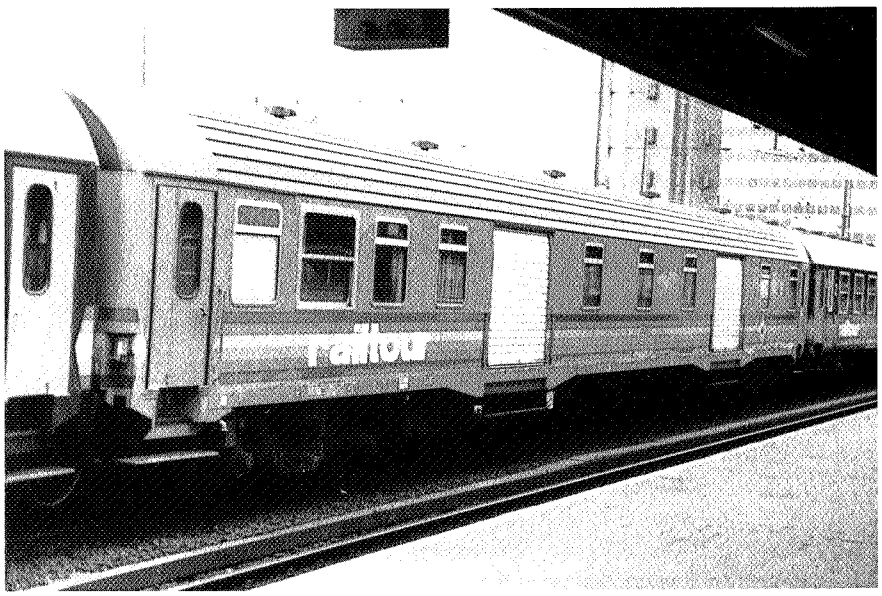
Bijzondere kleur van de N.V. Railtour met 3 klassieke banden. Hier in 't wit op oranje achtergrond.

Bru M/Z 14-6-83
(M. Thiry)

Dms 17401

Dernière mode Railtour: la livrée arc en ciel sur fond orange.

Laatste mode Railtour: regenboogbeschildering op oranje achtergrond.



CONSTRUCTEUR — BOUWER	MISE EN SERVICE — INDIENST-STELLING	N° — Nr	MODIFICATIONS — WIJZIGINGEN		AMENAGEMENT 1956 et n° 1957 — INRICHTING 1956 en nr 1957	MODIFICATIONS — WIJZIGINGEN	N° UIC — Nr UIC	MISE HORS SERVICE — BUITEN-DIENST-STELLING	REMARQUES — OPMERKINGEN
1	2	3	4		5	6	7	8	9
PW-Ds									
18 m									
	11-12-33	14001			Ds 17001		51 88 95 - 40 901-0	12- 5- 80	
	12-12-33	14002			—		—	NR/V	
	20-12-33	14003			Ds 17002		902-8	27- 4-83	Expo gén. (réserve/voorbehoud)
	4- 1-34	14004			Ds 17003		903-6	27- 4-83	
	4- 1-34	14005			Ds 17004		904-4	27- 4-83	
	23- 1-34	14006			Ds 17005		905-1	12- 5-80	
	30- 1-34	14007			Ds 17006		906-9	→	Expo 17815 - voir page/zie blz. 370
Germain	30- 1-34	14008			Ds 17007		907-7	27- 4-83	
	13- 2-34	14009			—		—	NR/V	
	20- 2-34	14010			—		—	NR/V	
	23- 4-34	14011			Ds 17008		908-5	27- 4-83	
	6- 3-34	14012			Ds 17009		909-3	27- 4-83	
	22- 3-34	14013			Ds 17010		910-1	27- 4-83	
	22- 3-34	14014			Ds 17011		911-9	12- 5-80	
	22- 3-34	14015			Ds 17012		912-7	12- 5-80	
	4-38	14016			—		—	NR/V	
	5-38	14017			Ds 17013		913-5	27- 4-83	
CCC	5-38	14018			—		—	NR/V	
	5-38	14019		Roy/Kon n° 8 (7-39)				→	Voir page/zie blz. 386
	6-38	14020		Roy/Kon n° 9 (7-39)				→	Voir page/zie blz. 386
PW-Ds									
15 m									
	8-38	14154			Ds 17101		51 88 95 - 40 914-3		
	8-38	14155			—		—	17-10-44	
	8-38	14156			Ds 17102		915-0		
	8-38	14157			Ds 17103		916-8		
CCC	8-38	14158			Ds 17104		917-6		
	9-38	14159			Ds 17105		918-4		
	9-38	14160			Ds 17106		919-2		
	9-38	14161			Ds 17107		920-0		
	9-38	14162			—		—	NR/V	
	9-38	14163			Ds 17108		921-8		
PW-D									
14 m									
	19-12-33	44001			D radio 77101	D 77101 (1964)	50 88 92 - 26 011-0	12-10-84	
	15- 1-34	44002			D 77001		001-1	6-12-84	
	15- 1-34	44003			—		—	NR/V	
	16- 1-34	44004			D radio 77102	D 77102 (1964)	012-8		
	30- 1-34	44005			D 77002		002-9		
	6- 2-34	44006			D 77003		003-7		
	13- 2-34	44007			D 77004		004-5		
	20- 2-34	44008			D 77005		005-2		
Le Roeulx	27- 2-34	44009			D radio 77103	D 77103 (1964)	013-6		Vigie supprimée/uitkijkpost weggenomen
	8- 3-34	44010			D 77006		006-0		
	22- 3-34	44011			—		—	NR/V	
	22- 3-34	44012			D radio 77104	D 77104 (1964)	014-4		Vigie supprimée/uitkijkpost weggenomen
	6- 4-34	44013			D 77007		007-8	12-10-84	
	11- 4-34	44014			D 77008		008-6	12-10-84	
	17- 4-34	44015			D radio 77105	D 77105 (1964)	015-1		Vigie supprimée/uitkijkpost weggenomen
	3- 5-34	44016			—		—	NR/V	
	16- 5-34	44017			D 77009		009-4		
	18- 5-34	44018			D 77010		010-2		
	23-12-33	44019		PW-RIC 14201 (1956)	D-RIC 17201		51 88 92 - 40 922-9	12- 5-80	
	9- 1-34	44020		PW-RIC 14202 (1956)	D-RIC 17202		923-7	12- 5-80	
La Hestre	16- 1-34	44021			D radio 77106	D 77106 (1964)	50 88 92 - 26 016-9	12-10-84	
	16- 1-34	44022			—		—	NR/V	
	3- 2-34	44023		PW-RIC 14203 (1956)	D-RIC 17203		51 88 92 - 40 924-5	12- 5-80	

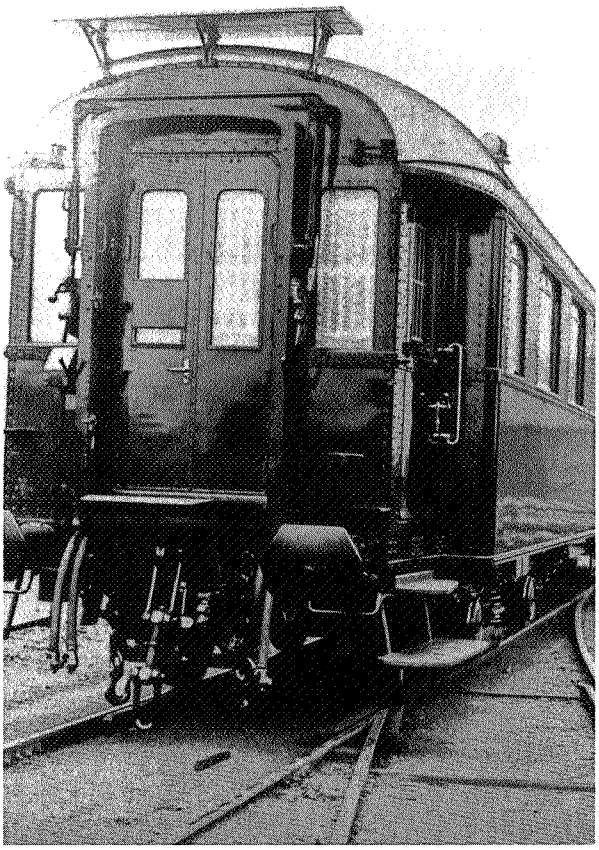
CONSTRUCTEUR — BOUWER	MISE EN SERVICE — INDIENST-STELLING	N° — Nr	MODIFICATIONS — WIJZIGINGEN	AMENAGEMENT 1956 et n° 1957 — INRICHTING 1956 en nr 1957	MODIFICATIONS — WIJZIGINGEN	N° UIC — Nr UIC	MISE HORS SERVICE — BUITEN-DIENST-STELLING	REMARQUES — OPMERKINGEN
1	2	3	4	5	6	7	8	9
	13- 2-34	44024		—		—	NR/V	
	20- 2-34	44025		—		—	NR/V	
	27- 3-34	44026	PW-RIC 14204 (1956)	D-RIC 17204		51 88 92 - 40 925-2	12- 5-80	
	8- 3-34	44027		D radio 77107	D 77107 (1964)	50 88 92 - 26 017-7		
	22- 3-34	44028	PW-RIC 14205 (1956)	D-RIC 17205		51 88 92 - 40 926-0	12- 5-80	
	22- 3-34	44029	PW-RIC 14206 (1956)	D-RIC 17206		927-8	12- 5-80	
La Hestre	6- 4-34	44030		D radio 77108	D 77108 (1964)	50 88 92 - 26 018-5	12-10-84	
	10- 4-34	44031	PW-RIC 14207 (1956)	D-RIC 17207		51 88 92 - 40 928-6	12- 5-80	
	17- 4-34	44032	PW-RIC 14208 (1956)	D-RIC 17208		929-4	12- 5-80	
	1- 5-34	44033		—		—	NR/V	
	1- 5-34	44034	PW-RIC 14209 (1956)	D-RIC 17209		930-2	12- 5-80	
	16- 5-34	44035	PW-RIC 14210 (1956)	D-RIC 17210		931-0	12- 5-80	
	29- 5-34	44036	PW-RIC 14211 (1956)	D-RIC 17211		932-8	12- 5-80	
	10-34	44037	PW-RIC 14212 (1956)	D-RIC 17212		933-6	12- 5-80	
	10-34	44038		D 77011		50 88 92 - 66 901-3		Vigie supprimée/uitkijkpost weggenomen
La Hestre	10-34	44039		D 77012		902-1		
	10-34	44040		D 77013		903-9		
	11-34	44041		D 77014		904-7		
	11-34	44042		—		—	NR/V	
	10-34	44043		D 77015		905-4		
	10-34	44044		D 77016	D-RIC 17303 (1968)	51 88 92 - 40 936-9	12- 5-80	Sans chauff. auton./zond. auton. verwarm.
	10-34	44045		D 77017	D-RIC 17304 (1968)	937-7	12- 5-80	Sans chauff. auton./zond. auton. verwarm.
	11-34	44046		D 77018	D-GEN 77018 (1972)	50 88 92 - 66 906-2	30- 6-83	
	11-34	44047		D 77019	D-GEN 77019 (1972)	907-0		
Le Roeulx	12-34	44048		D 77020	D-GEN 77020 (1972)	908-8		
	?-34	44049		D 77021	D-GEN 77021 (1972)	909-6		
	1-35	44050		D 77022	D-GEN 77022 (1972)	910-4		
	1-35	44051		D 77023	D-GEN 77023 (1972)	911-2		Livrée orange/oranje kleur
	2-35	44052		D 77024	D-RIC 17301 (1960)	51 88 92 - 40 934-4	12- 5-80	Avec chauff. auton./met autonome verwarming
	2-35	44053		D 77025	D-RIC 17302 (1961)	935-1	12- 5-80	Avec chauff. auton./met autonome verwarming
PW-Dms								
	12-12-77	17401				51 88 95 - 70 901-3		Railtour
	28-12-77	17402				902-1		
	6- 1-78	17403				903-9		
	16- 1-78	17404				904-7		
	24- 1-78	17405				905-4		
	6- 2-78	17406				906-2		
	7- 2-78	17407				907-0		
	14- 2-78	17408				908-8		
	21- 2-78	17409				909-6		
	28- 2-78	17410				910-4		
	7- 3-78	17411				911-2		
	15- 3-78	17412				912-0		
	21- 3-78	17413				913-8		
	29- 3-78	17414				914-6		
	5- 4-78	17415				915-3		
	17- 4-78	17416				916-1		
	25- 4-78	17417				917-9		
CFC	28- 4-78	17418				918-7		
(Familleureux)	18- 5-78	17419				919-5		
	17- 5-78	17420				920-3		
	25- 5-78	17421				921-1		
	31- 5-78	17422				922-9		
	9- 6-78	17423				923-7		
	14- 6-78	17424				924-5		
	21- 6-78	17425				925-2		
	28- 6-78	17426				926-0		
	6- 7-78	17427				927-8		
	16- 8-78	17428				928-6		
	24- 8-78	17429				929-4		
	23- 8-78	17430				930-2		
	30- 8-78	17431				931-0		
	7- 9-78	17432				932-8		
	14- 9-78	17433				933-6		
	21-10-78	17434				934-4		
	4- 8-78	17435				935-1	→	SR 17902 - Voir pg/zie blz. 360
	(1)	(2)						
	4- 8-78	17436				936-9	→	MES/MEET n° 13 - Voir pg/zie blz. 394
	(1)	(2)						

(1) Sortie usine/uit fabriek
(2) Caisse seule/kast alleen

(M. Thiry)

Forest V/Vorst R 19-6-81 Post 70016 + 70021 + 70004 (M. Thiry)

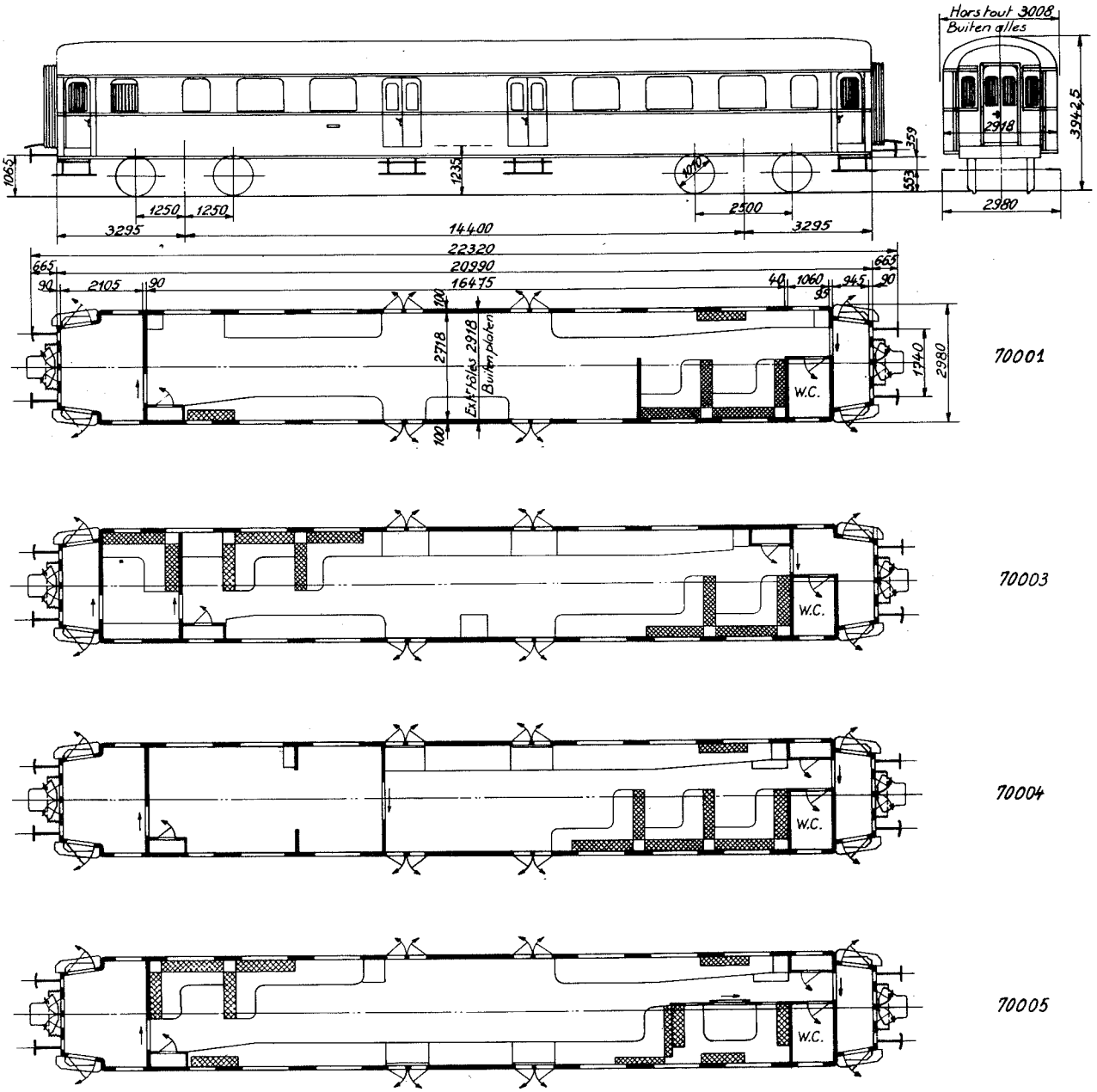
LES POSTALES — DE POST-RIJTUIGEN



A quelque 50 ans de distance, un matériel qui somme toute est resté semblable à lui-même ...

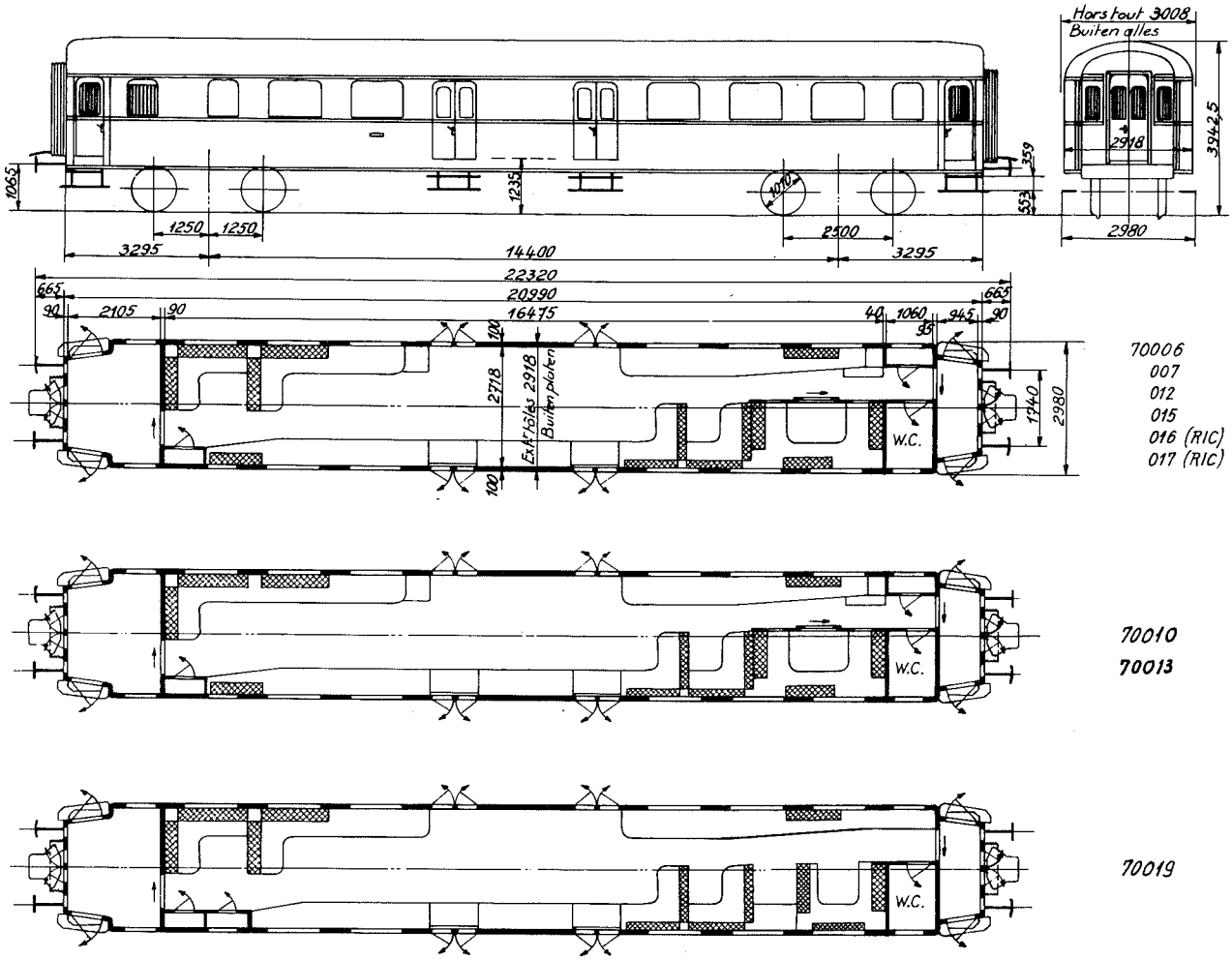
Gedurende 50 jaar is dit materieel niet veranderd.

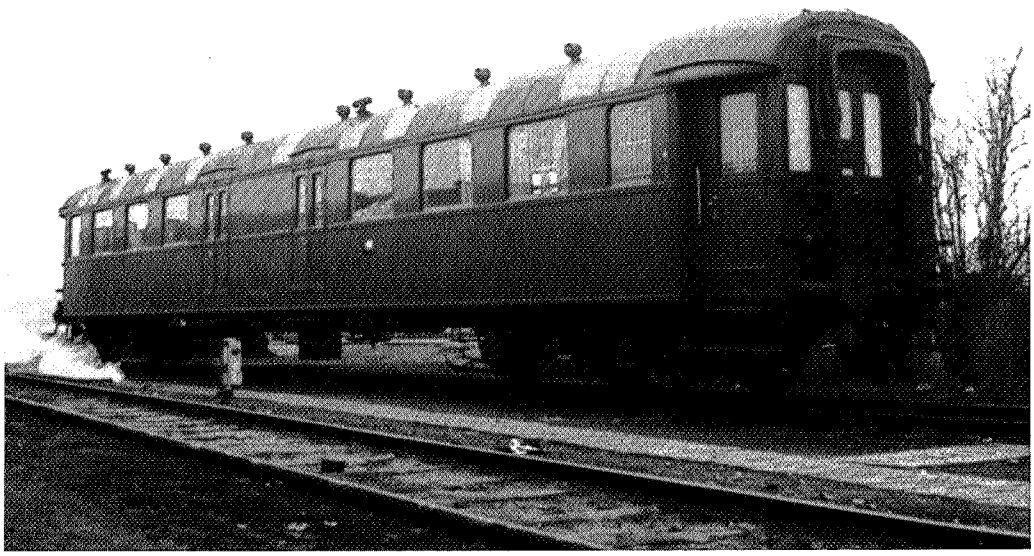
POST 22 m



70001 → 70020 (1)	*N° SNCB* NMBS Nr	*N° UIC* UIC Nr	•
—	*EFFECTIF* EFFECTIEF	*VITESSE AUTOR.* TOEGEL. SNELHEID	140
41/43 (2)	*TARE/TONNAGE* TARRA/TONNENMAAT	*PL. ASSISES* ZITPLAATSEN	—
(3)	*CHAUFFAGE* VERWARMING	*EQUIPEMENT* UITRUSTING	
3-4-8bis-12	*BOGIES TYPE* BOGIES TYPE	*ANNEE* BOUWJAAR	1931

(1) *70008 devenue* / geworden GV 79008 (*p.*/blz. 342).
(2) 44/46 : 70010 - 70011 - 70017 - 70018.
(3) *5 unités à chauffage autonome par brûleur à gasoil*•.
14 unités à chauffage exclusivement vapeur•.
5 eenheden met autonome verwarming met gasoliebrander•.
14 eenheden met uitsluitend stoomverwarming•.

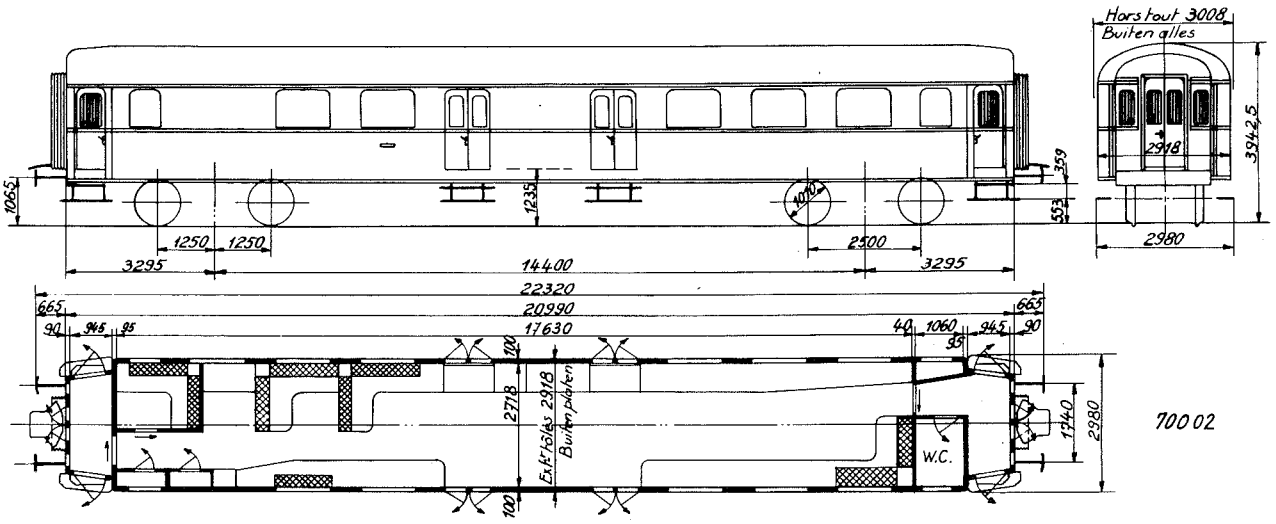




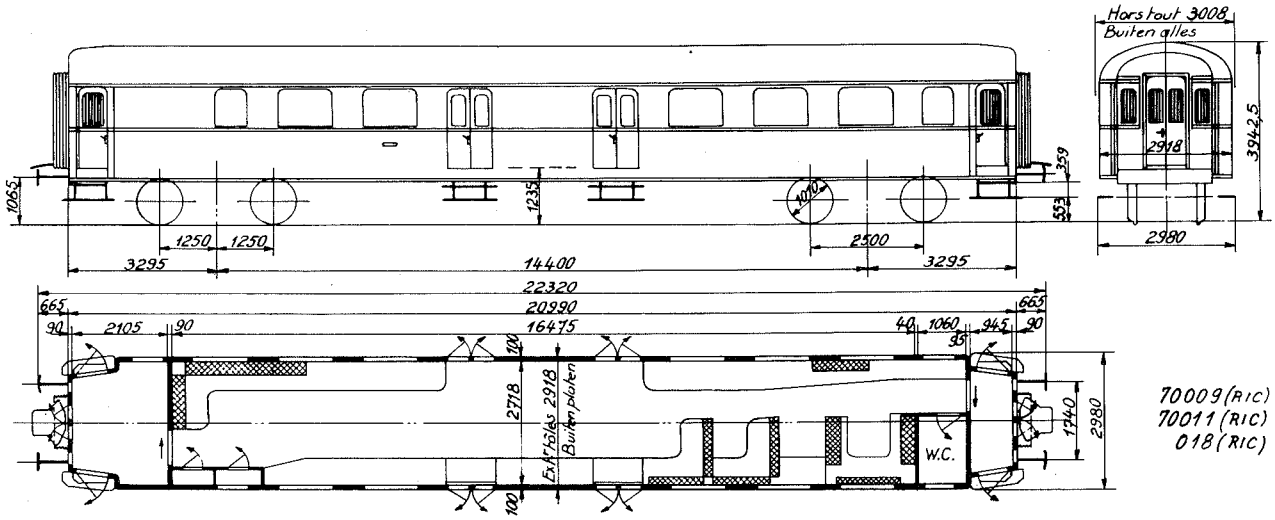
Mons 25-2-79
(M. Thiry)

Post 70013

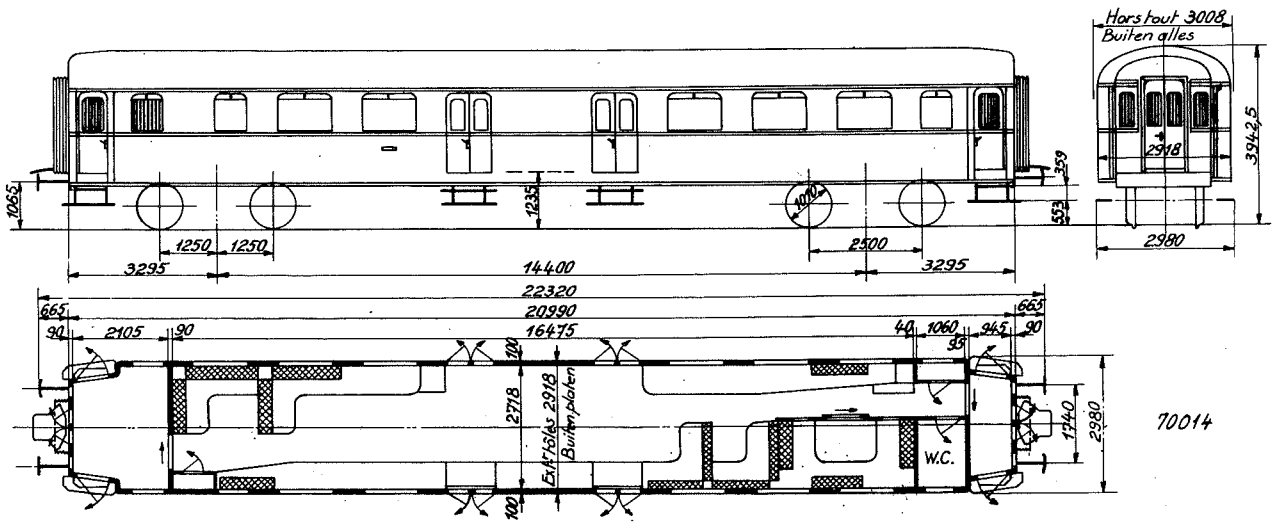
POST 22 m



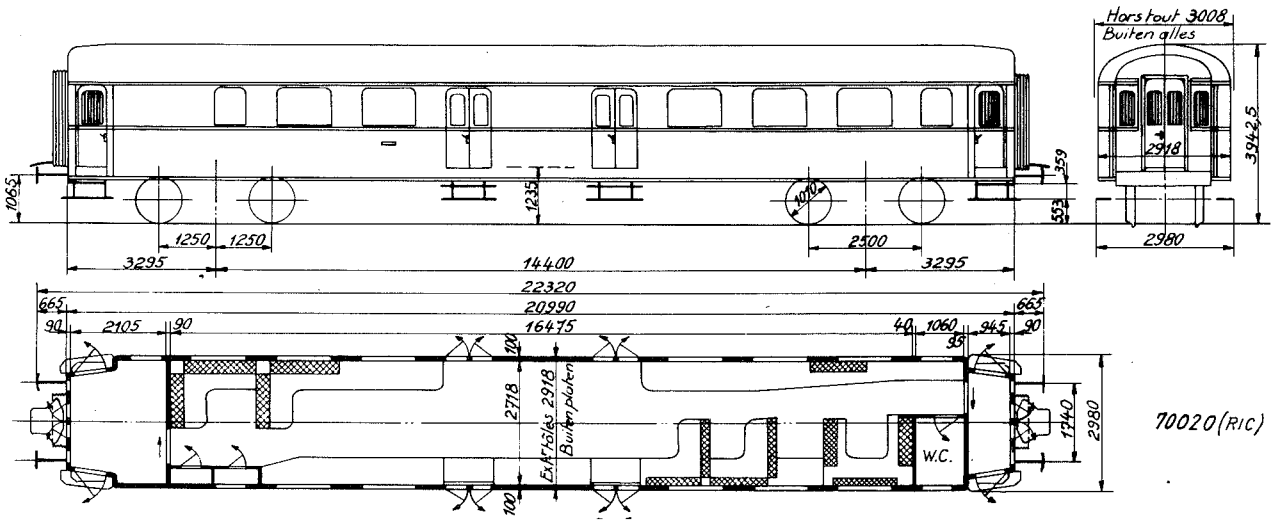
70002



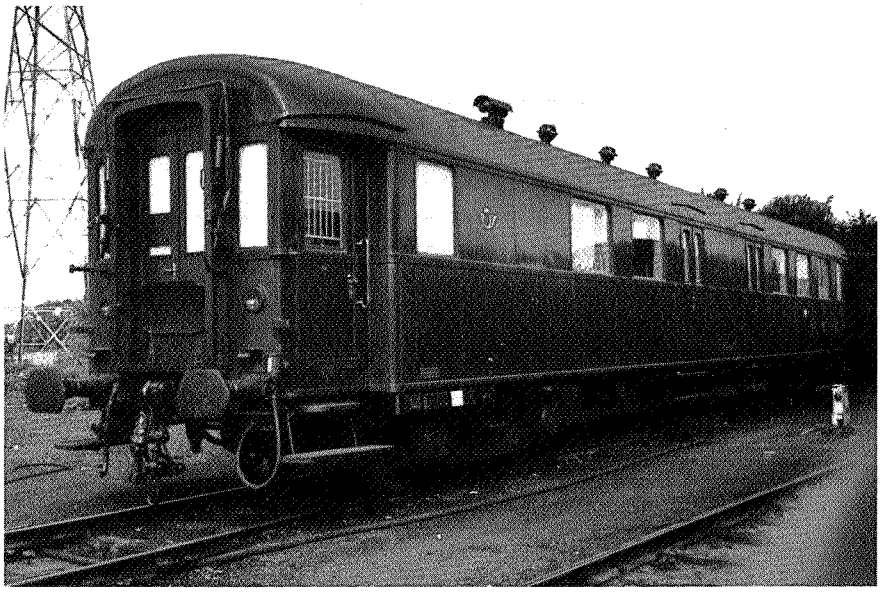
70009 (RIC)
70011 (RIC)
018 (RIC)



70014

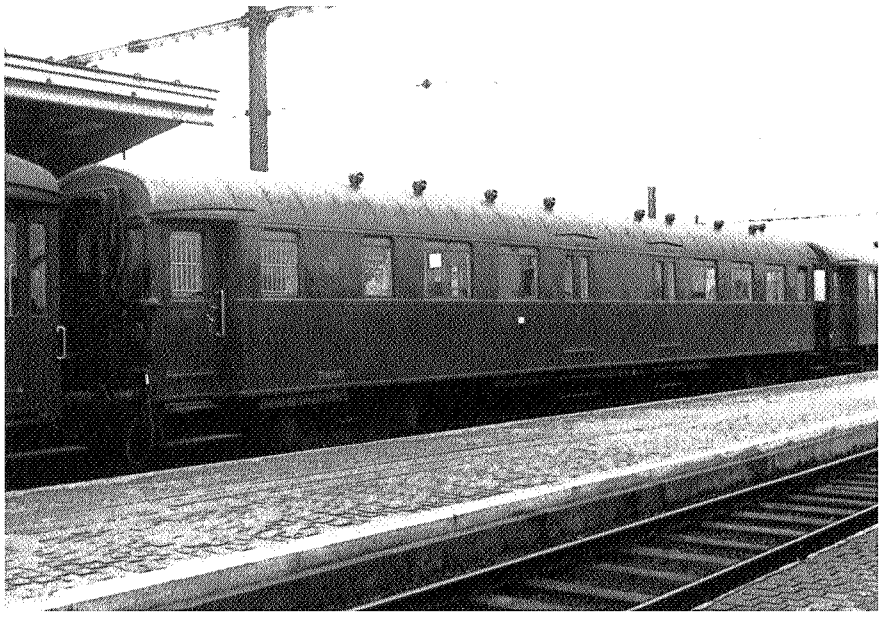


70020 (RIC)



Mons 28-9-75
(M. Thiry)

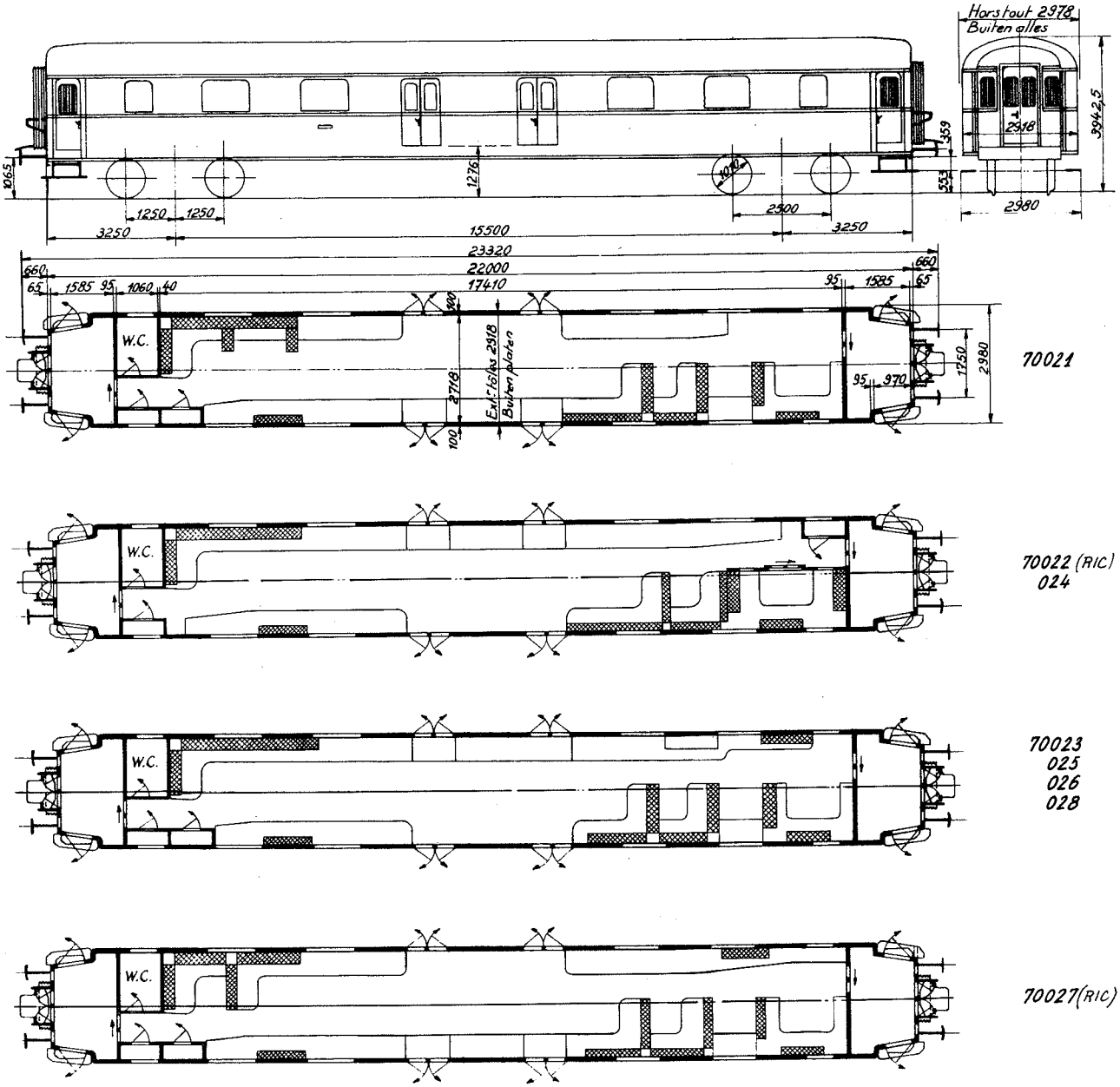
Post 70002



Gent-S.-Pieters 6-8-68
(P. Auguste)

Post 70005

POST 23 m



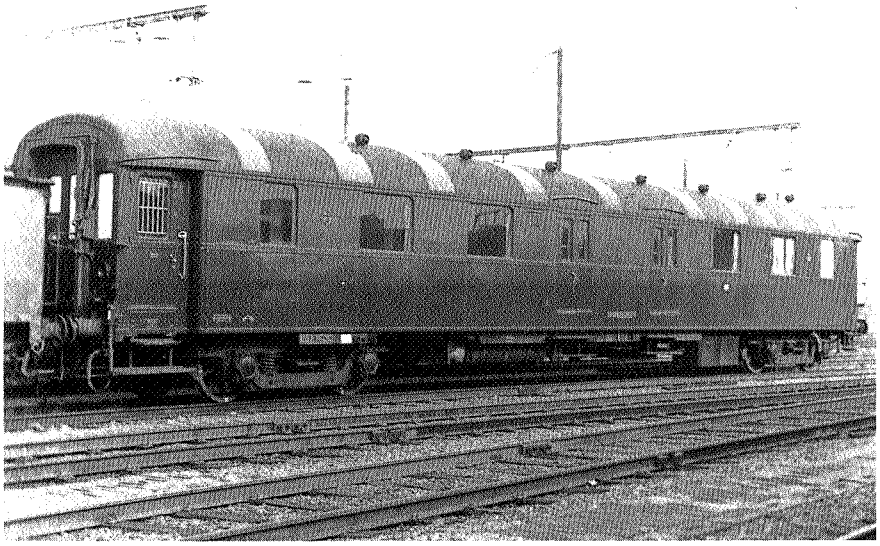
70021 → 70028	*N° SNCB* NMBS Nr	*N° UIC* UIC Nr	•
—	*EFFECTIF* EFFECTIEF	*VITESSE AUTOR.* TOEGEL. SNELHEID	140
41/43	*TARE/TONNAGE* TARRA/TONNENMAAT	*PL. ASSISES* ZITPLAATSEN	—
(1)	*CHAUFFAGE* VERWARMING	*EQUIPEMENT* UITRUSTING	
3-4-8bis-12	*BOGIES TYPE* BOGIES TYPE	*ANNEE* BOUWJAAR	1934 → 1938

(1) *6 unités à chauffage autonome par brûleur à gasoil*•.
2 unités à chauffage exclusivement vapeur (70022 - 70024)•.
6 eenheden met autonome verwarming met gasoliebrander•.
2 eenheden met uitsluitend stoomverwarming (70022 - 70024)•.

Scha'rbeek 23-10-81
(M. Thiry)

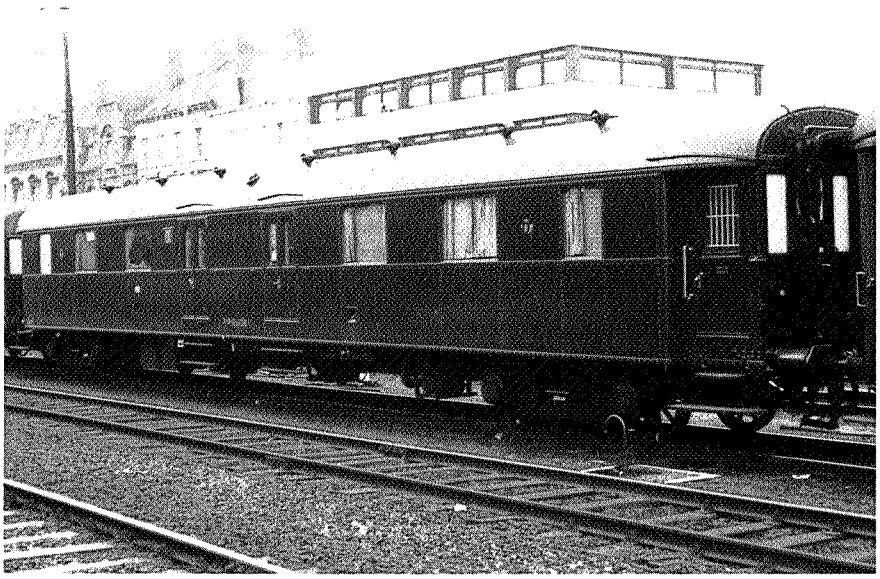
Voiture postale de la 2e série n° 70021.

Postrijtuig van de 2de reeks nr 70021.



Tournai 6-7-79
(M. Thiry)

Post 70028 montée sur bogies type 12
op bogies type 12 geplaatst.



Kortrijk 26-10-76
(M. Thiry)

Post 70023

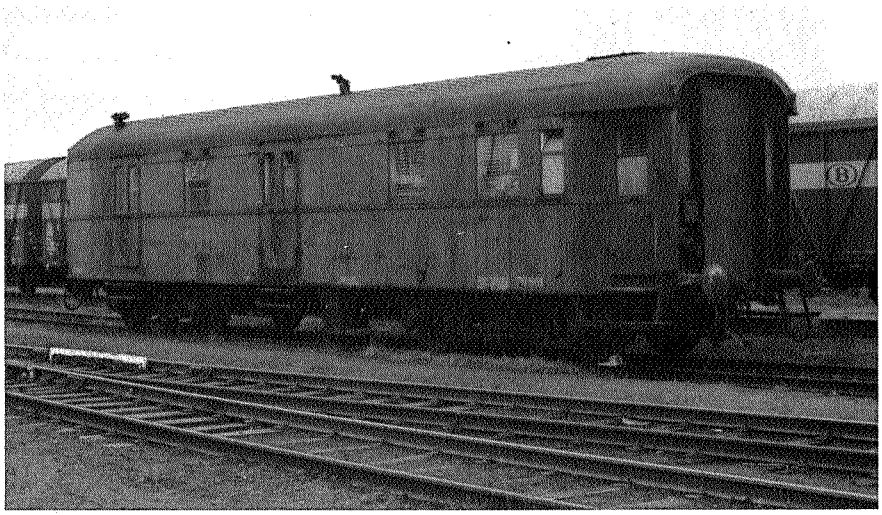
Bru PI/KE 2-5-82
(M. Thiry)

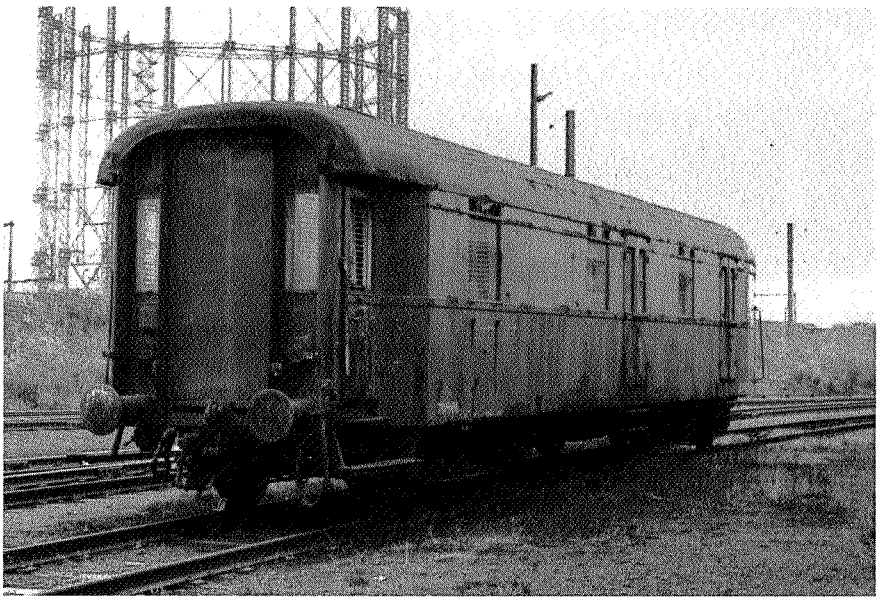
70801	N° SNCB NMBS Nr	N° UIC UIC Nr
—	EFFECTIF EFFECTIEF	VITESSE AUTOR. TOEGEL. SNELHEID
41149	TARE/TONNAGE TARRA/TONNENMAAT	PL. ASSISES ZITPLAATSEN
V	CHAUFFAGE VERWARMING	EQUIPEMENT UITRUSTING
(1)	BOGIES TYPE BOGIES TYPE	ANNEE BOUWJAAR

(1) Bogies allemands à paliers lisses classés hors type.
Duitse bogies op asbussen met kussens, buiten type geklasseerd.

Bru PI/KE 8-12-79
(M. Thiry)

Post 70801





Bru PI/KE 8-12-79
(M. Thiry)

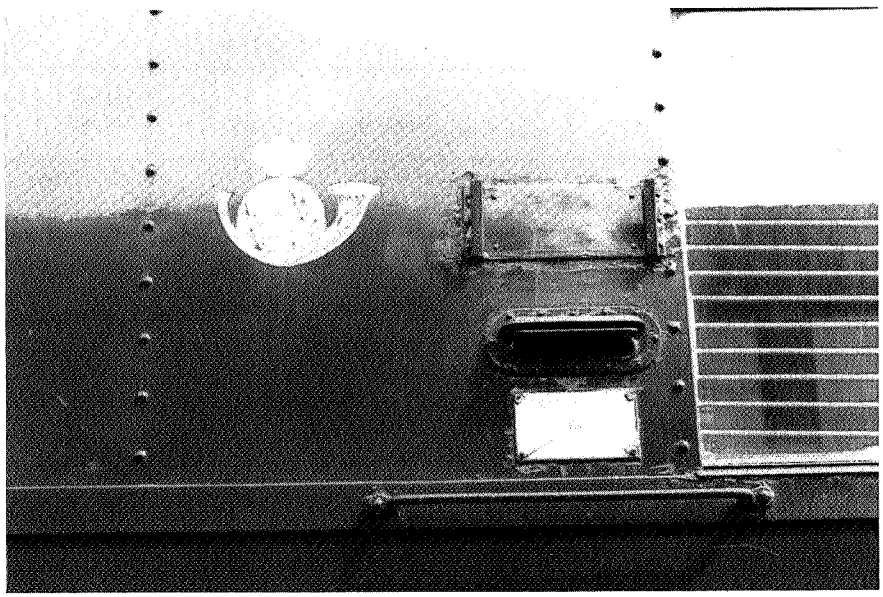
Post 70801

Bru PI/KE 2-5-82
(M. Thiry)

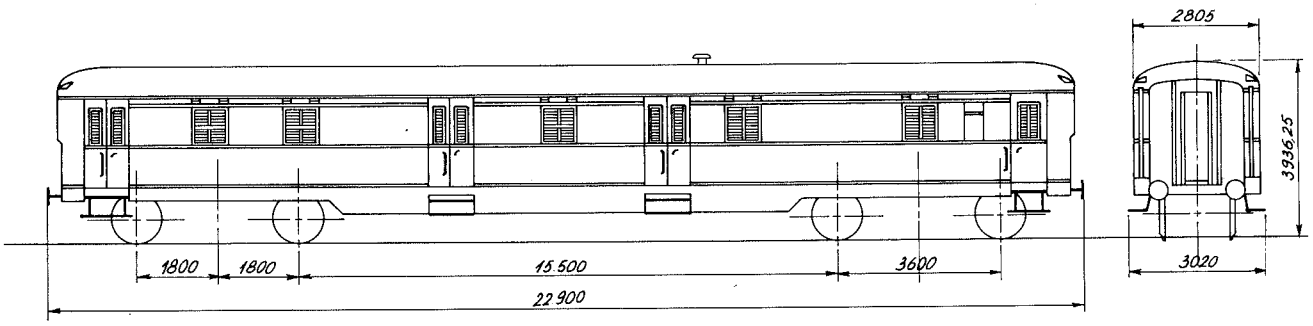
Post 70803

Gros plan sur la boîte aux lettres, à la disposition du public lors des stationnements en gare.

Detail-opname van de brievenbus, ter beschikking van de reizigers tijdens de stilstanden in de stations.



POST ex DR Post



Post 70802 (R. Crikelaire)

70802	*N° SNCB* NMBS Nr	*N° UIC* UIC Nr	50 88 00 - 26 052
—	*EFFECTIF* EFFECTIEF	*VITESSE AUTOR.* TOEGEL. SNELHEID	120
42*l*	*TARE/TONNAGE* TARRA/TONNENMAAT	*PL. ASSISES* ZITPLAATSEN	—
V	*CHAUFFAGE* VERWARMING	*EQUIPEMENT* UITRUSTING	
(1)	*BOGIES TYPE* BOGIES TYPE	*ANNEE* BOUWJAAR	1939

(1) *Bogies allemands classés hors type* / Duitse bogies, buiten type geklasseerd.

Les ambulants postaux ne datent pas d'hier. Après avoir été la première du continent à entreprendre son réseau de chemins de fer, la Belgique se devait d'être la première à mettre cet outil tout neuf au service du transport du courrier. Ce fut chose faite lorsque le 15 septembre 1840 le premier ambulant postal européen fut mis en service entre Bruxelles et Anvers. Le 1er décembre 1841 s'ouvrit le service Bruxelles-Tubize, prolongé jusqu'à Mons en 1842. L'année suivante vit naître Mons-Quiévrain, puis ce fut Gand-Mouscron, Liège-Verviers, et les autres ... L'Arrêté royal du 30 janvier 1850 venait alors officialiser définitivement ce service.

Dans ces grandes voitures un peu mystérieuses, où le tri du courrier s'effectue durant sont acheminement d'un centre à l'autre, s'affairent ceux à qui l'on prêtait volontiers jadis le titre de « Seigneurs de la Poste ». Les agents ambulants constituent, au sein du personnel, une corporation un peu particulière, où la solidarité et l'esprit d'équipe sont érigés en règle première. Ils mènent une vie rude et contraignante, à peine adoucie par la considération dont ils jouissent.

Depuis longtemps déjà, les voitures postales n'effectuaient plus que des trajets de nuit. Le 5 mars 1968 pourtant, entraient en service les automotrices postales aménagées à partir des automotrices de 1935, fraîchement déclassées. Ces nouveaux engins, autonomes et rapides, devaient assurer la relance d'un service plus que centenaire. Hélas, ce ne sera sans doute que le chant du cygne. Les services ambulants sont condamnés, victimes eux aussi de la concurrence de l'acheminement par route du courrier, d'un centre de tri sédentaire à l'autre.

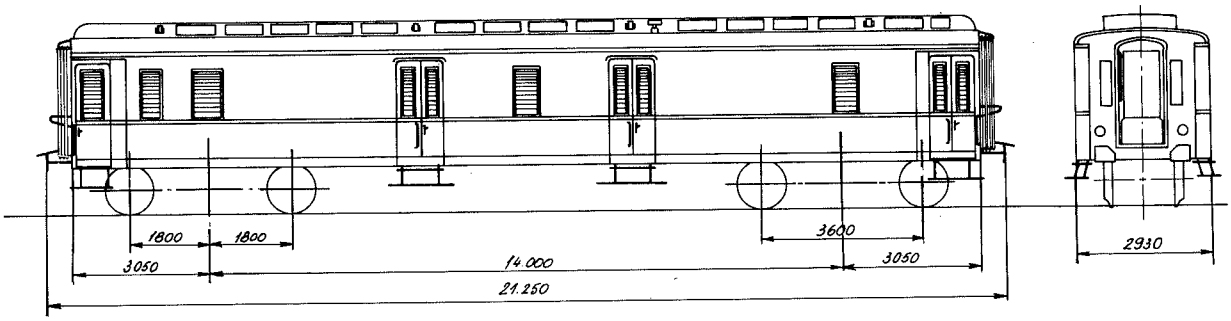
De postrijtuigen dateren niet van gisteren. Nadat België het eerste land was op het kontinent met een spoorwegnet was het evident dat het dit nieuw vervoermiddel ook zou gebruiken voor het vervoer van de poststukken.

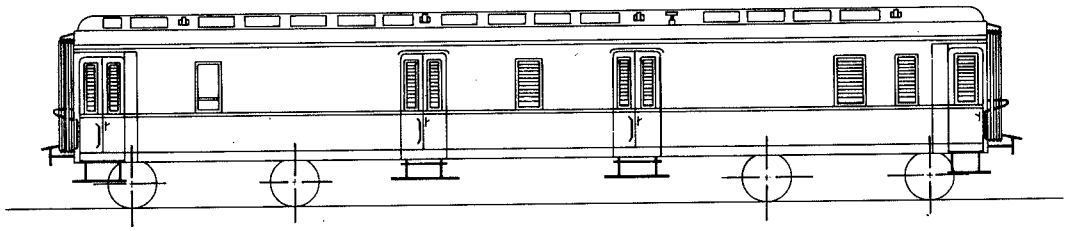
Op 15.09.1840 reed de eerste Europese posttrein tussen Brussel en Antwerpen. Op 1 december 1841 werd gestart met de dienst Brussel-Tubize, in 1842 verlengd tot Bergen. Daarna was het de beurt aan Bergen-Quiévrain, Gent-Mouscroen, Luik-Verviers en andere ... Het Koninklijk Besluit van 30 januari 1850 bevestigde officieel deze dienst.

In die grote nogal geheimzinnige rijtuigen, waar het triëren van de post gebeurt gedurende de overbrenging van het ene centrum naar het andere, werkten degenen die men de titel zou geven van « Heren van de Post ». Het reizend personeel vormde in de schoot van het personeel een aparte gilde waar de ploeggeest en de solidariteit als voornaamste regel golden. Hun hard leven vol verplichtingen genoot alle waardering.

Sinds lang reden de postrijtuigen nog enkel 's nachts. Op 05.03.68 werden postmotorstellen in gebruik genomen die werden bekomen door een aanpassing van de zopas gedeklasseerde motorstellen van 1935. Deze nieuwe autonome en snelle rijtuigen zouden zorgen voor een heropbloei van een honderd jaar oude dienst. Helaas het zal slechts een zwanezang zijn want deze dienst zal het slachtoffer worden van de mededinging van het vervoer langs de weg van het ene postcentrum naar het andere.

POST ex DR Post



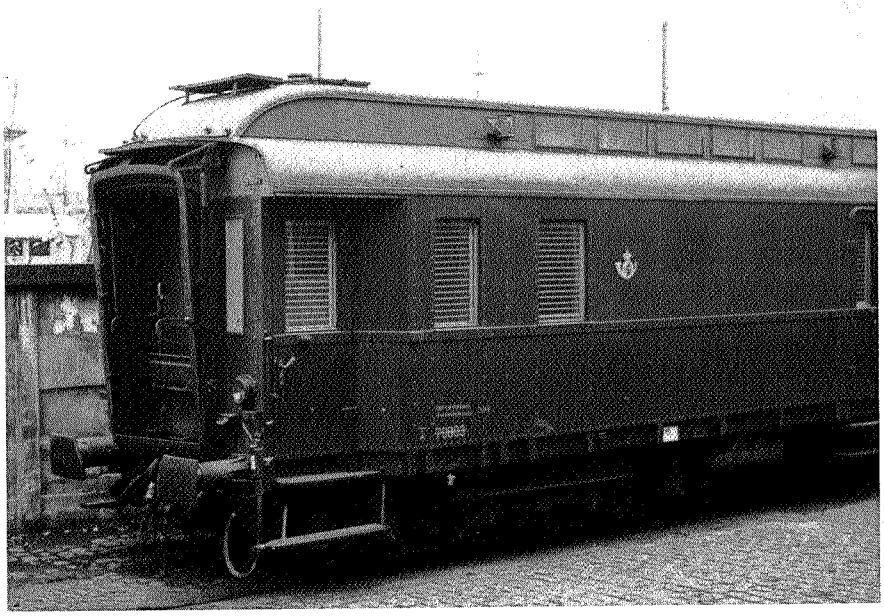


Bru PI/KE 8-12-79
(M. Thiry)

Post 70803

Admirez les bogies Görlitz à l'empattement peu commun de 3 m 60 !

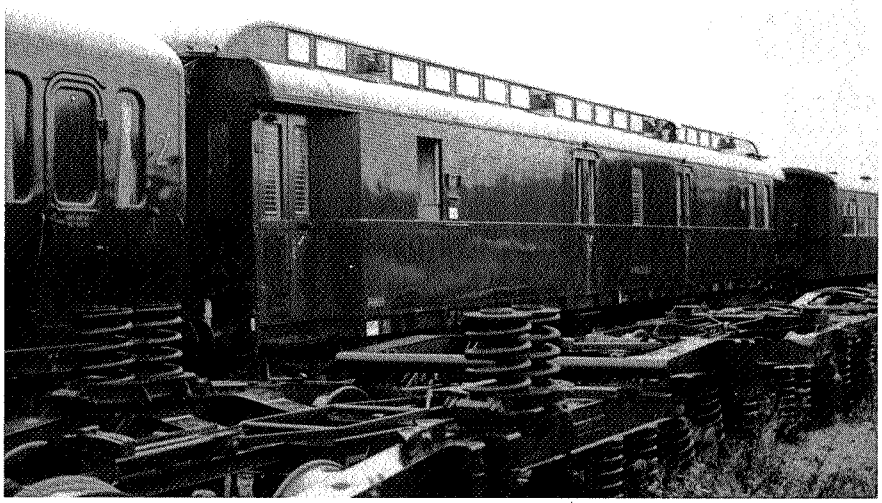
Bewonder de bogies Görlitz met ongewone asafstand van 3 m 60 !

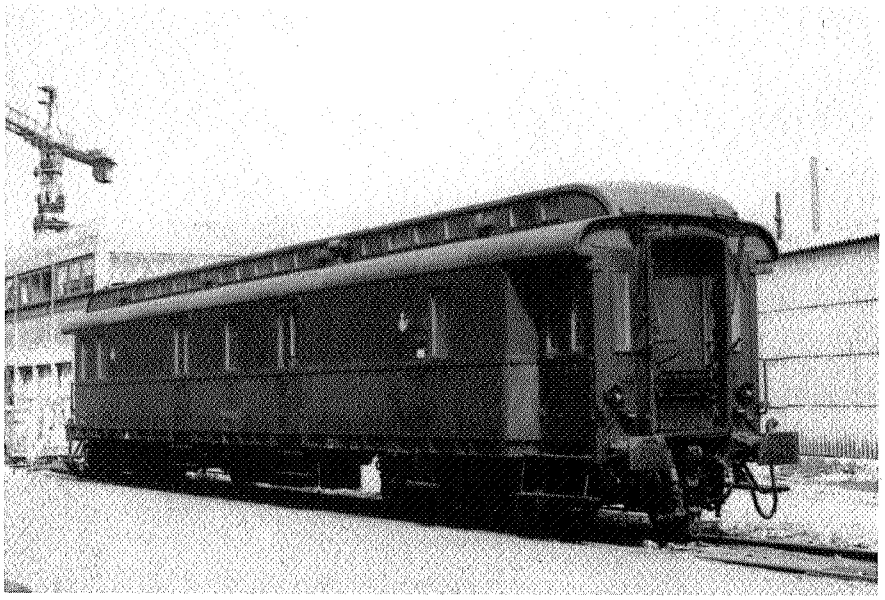


70803	*N° SNCB* NMBS Nr	*N° UIC* UIC Nr	50 88 00 - 26 053
—	*EFFECTIF* EFFECTIEF	*VITESSE AUTOR.* TOEGEL. SNELHEID	120
44/49	*TARE/TONNAGE* TARRA/TONNENMAAT	*PL. ASSISES* ZITPLAATSEN	—
V	*CHAUFFAGE* VERWARMING	*EQUIPEMENT* UITRUSTING	
(1)	*BOGIES TYPE* BOGIES TYPE	*ANNEE* BOUWJAAR	1930

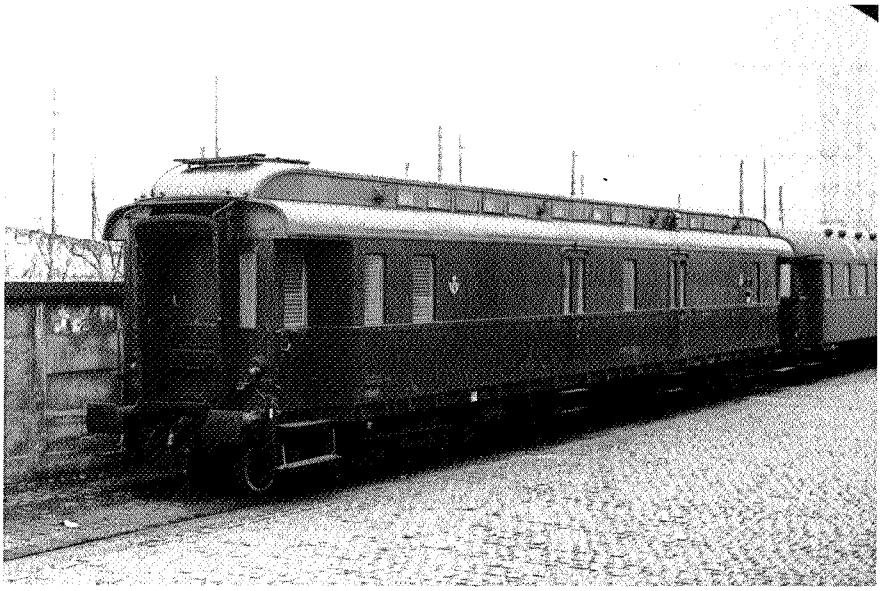
(1) *Bogies Görlitz à paliers lisses classés hors type.*
Bogies Görlitz op asbussen met kussens, buiten type geklasseerd.

Sch'arbeek 15-10-76
(M. Thiry)



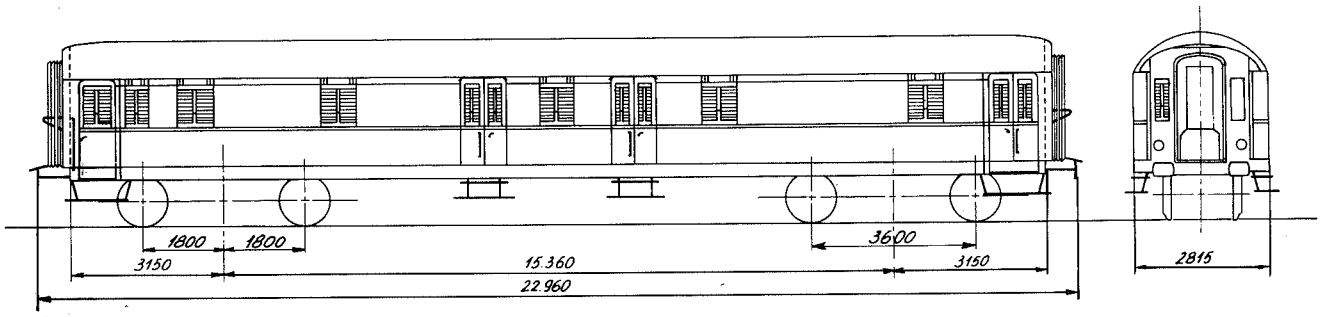


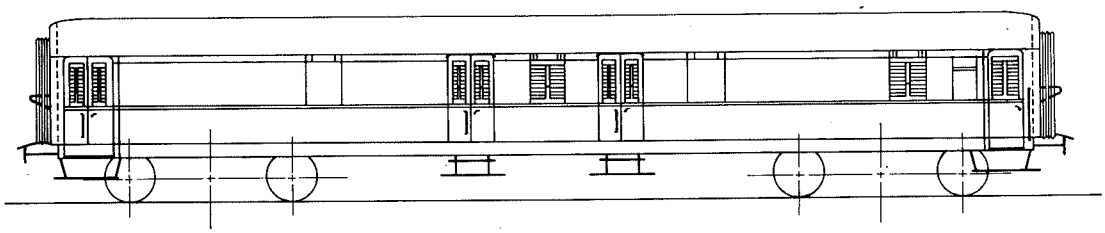
Bru PI/KE 20-4-81
(M. Thiry)



Bru PI/KE 8-12-79
(M. Thiry)

POST ex DR Post



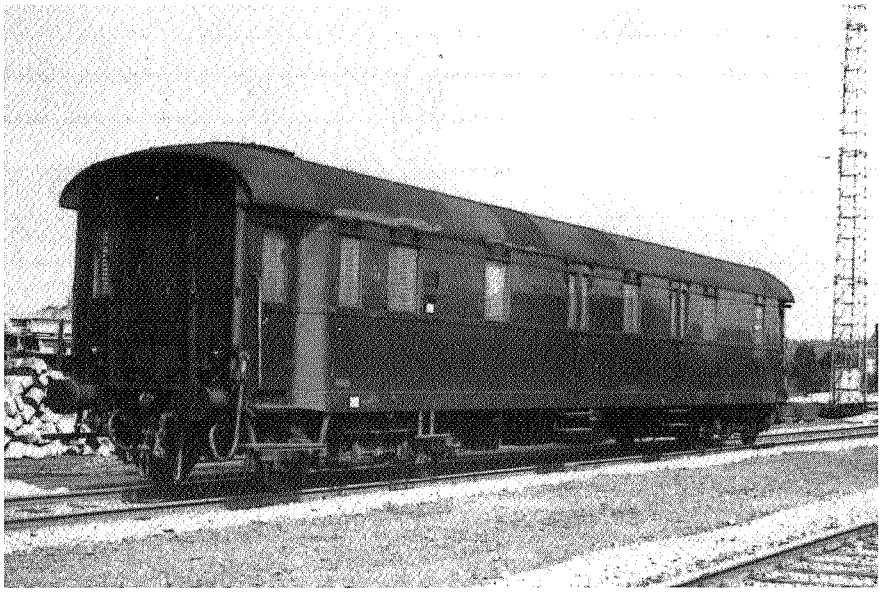


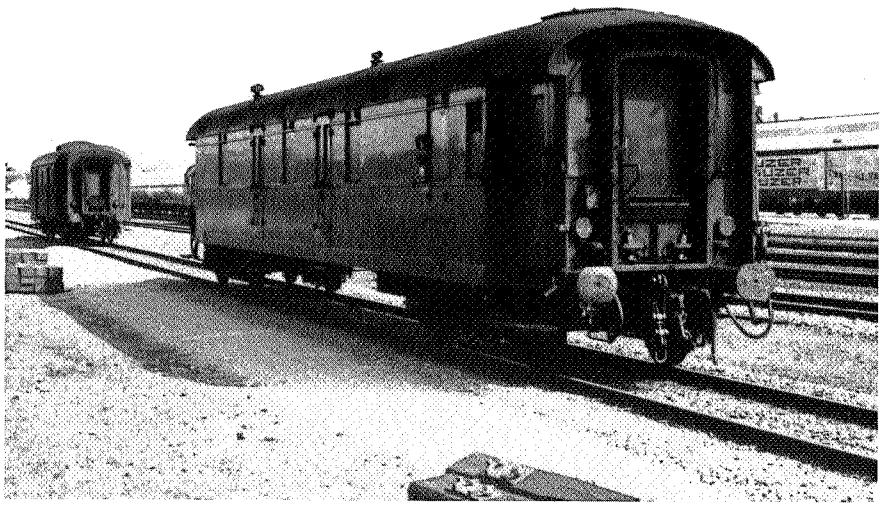
Scha'rbeek 29-9-78
(M. Thiry)

70805	*N° SNCB* NMBS Nr	*N° UIC* UIC Nr	50 88 00 - 26 055
—	*EFFECTIF* EFFECTIEF	*VITESSE AUTOR.* TOEGEL. SNELHEID	120
41/49	*TARE/TONNAGE* TARRA/TONNENMAAT	*PL. ASSISES* ZITPLAATSEN	—
V	*CHAUFFAGE* VERWARMING	*EQUIPEMENT* UITRUSTING	
(1)	*BOGIES TYPE* BOGIES TYPE	*ANNEE* BOUWJAAR	1939

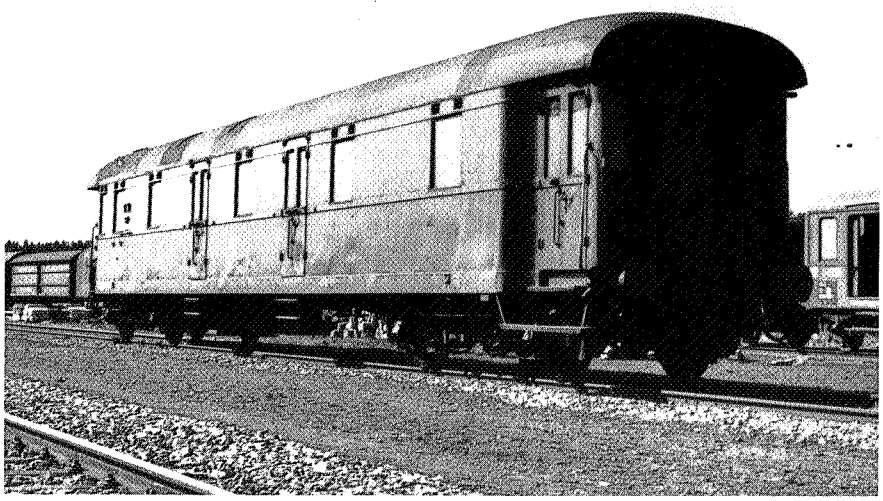
(1) *Bogies Görlitz à paliers lisses classés hors type.*
Bogies Görlitz op asbussen met kussens, buiten type geklasseerd.

Herentals 27-3-81
(M. Thiry)



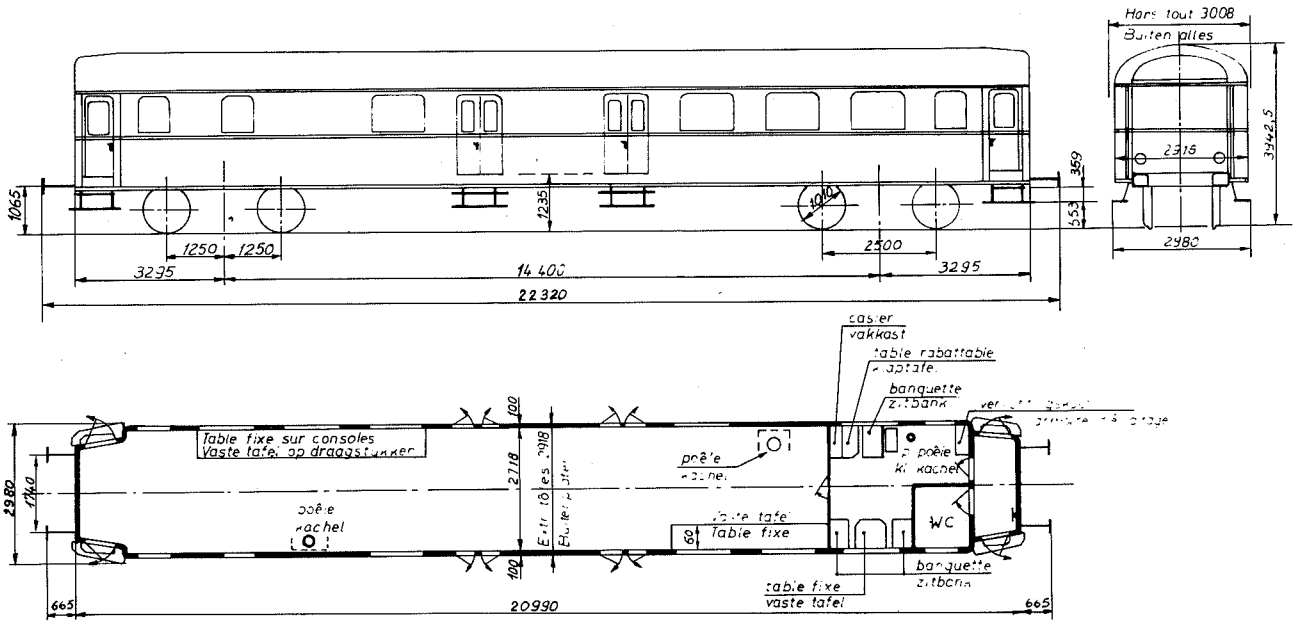


Herentals 27-3-81
(M. Thiry)



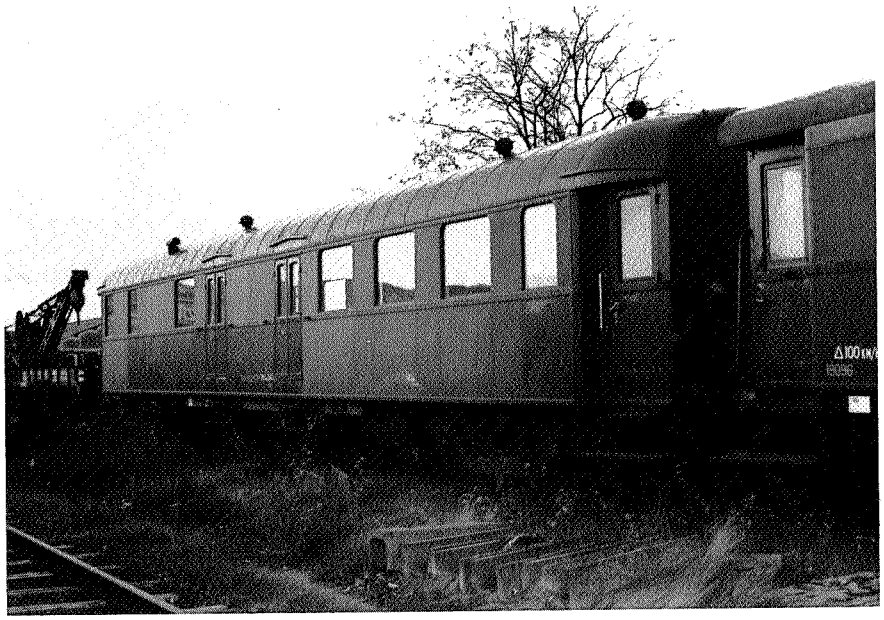
Herentals 27-3-81
(M. Thiry)

GV ex POST 22 m

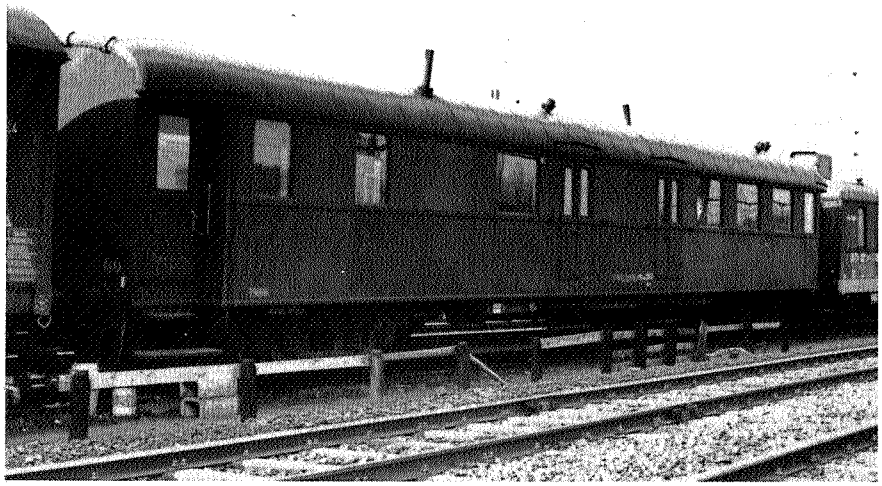


Bru PI/KE 16-12-79
(M. Thiry)

Sont classés «GV» (grande vitesse), les véhicules affectés à la collecte des petits colis sur certaines lignes du réseau. Ce service, qui eut ses heures de gloire, a cédé le pas à la collecte routière organisée autour du centre de tri d'une gare importante. L'acheminement de centre à centre s'opère aujourd'hui par trains entiers de ces sympathiques wagons «SNCB colis» que tout voyageur noctambule doit avoir rencontré. Ce sont les «GV» modernes ...

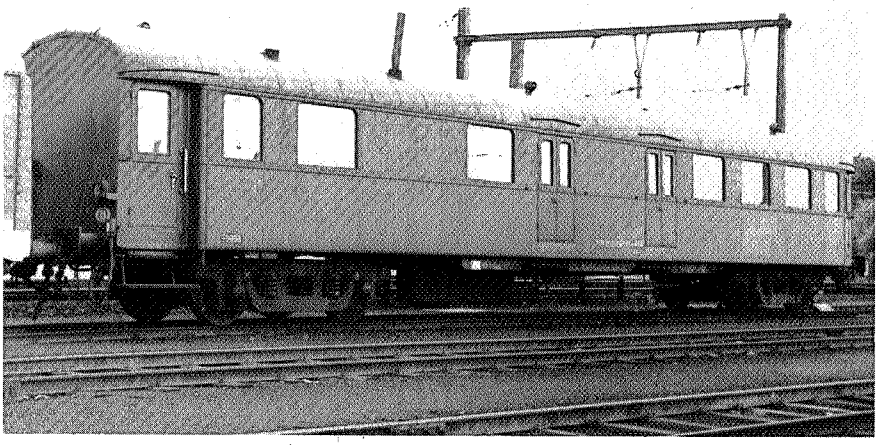


79008	*N° SNCB* NMBS Nr	*N° UIC* UIC Nr	50 88 92 - 29 906
—	*EFFECTIF* EFFECTIEF	*VITESSE AUTOR.* TOEGEL. SNELHEID	100
36/44	*TARE/TONNAGE* TARRA/TONNENMAAT	*PL. ASSISES* ZITPLAATSEN	—
A	*CHAUFFAGE* VERWARMING	*EQUIPEMENT* UITRUSTING	
5	*BOGIES TYPE* BOGIES TYPE	*ANNEE* BOUWJAAR	1931

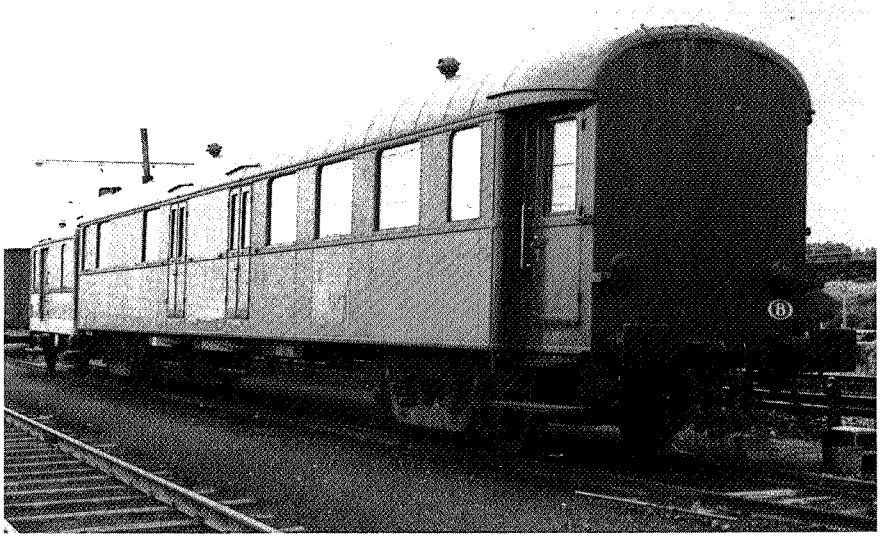


Bru PI/KE 20-4-81
(M. Thiry)

Worden gerangschikt als «GV» (grande vitesse/grote snelheid), de rijtuigen, bestemd voor het ophalen van klein vrachtgoed op bepaalde lijnen van het net.
Deze dienst heeft zijn glorietijd gekend en moest plaats maken voor een ophaaldienst via de weg georganiseerd rondom een trieercentrum van een belangrijk station.
Het overbrengen van het ene naar het andere centrum gebeurt vandaag met volledige treinen bestaande uit de sympathieke wagens «NMBS COLLI» die iedere nachtelijke reiziger al wel zal opgemerkt hebben. Het zijn de moderne «GV's».

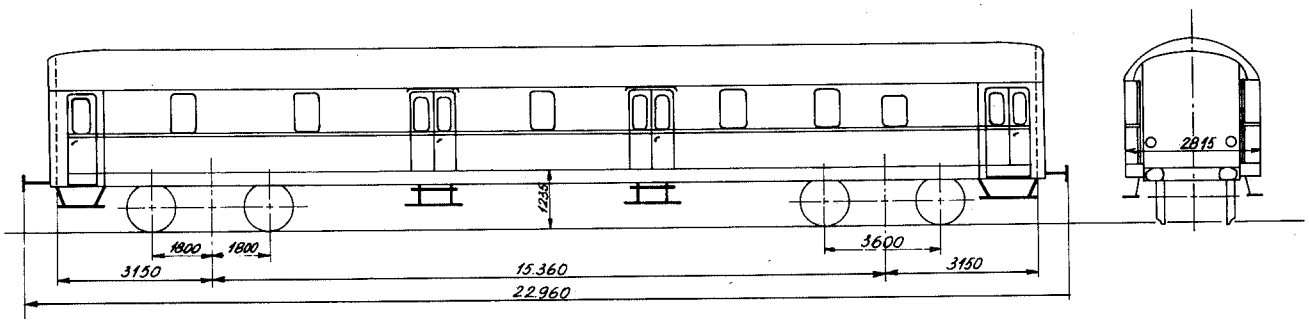


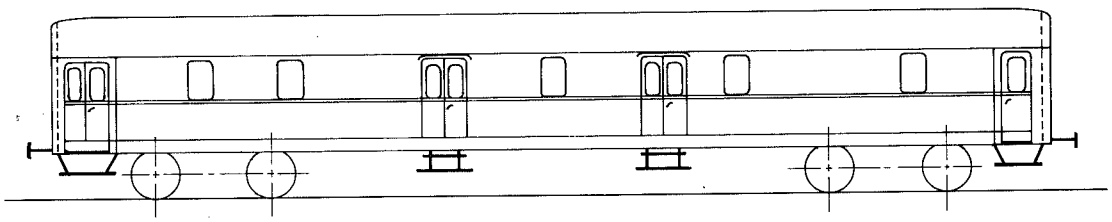
Bru PI/KE 26-7-81
(M. Thiry)



Bru PI/KE 26-7-81
(M. Thiry)

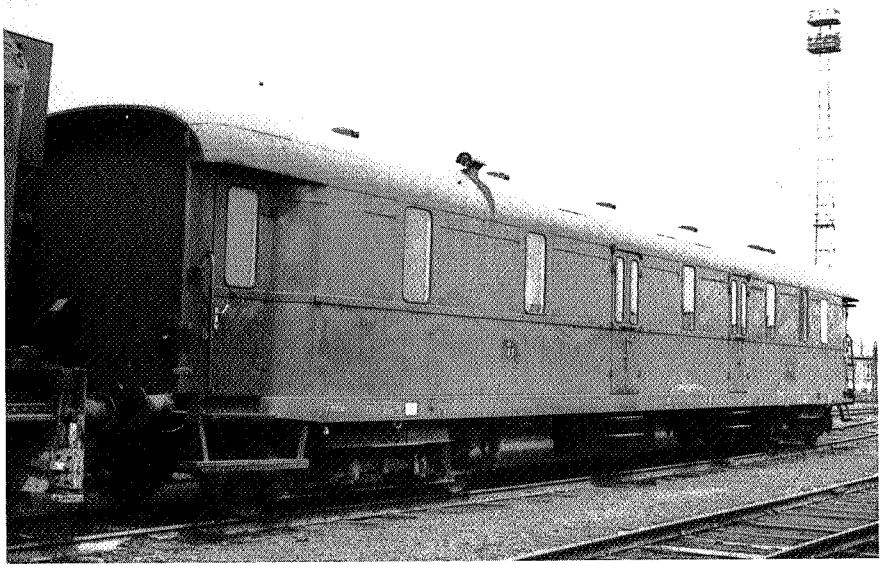
GV ex POST ex DR Post





Leuven 9-5-81
(M. Thiry)

Cette ancienne voiture postale portait le n° 70804. Elle appartenait à l'Administration des Postes belges. Achetée par la SNCB en 1973, elle a été aménagée en véhicule GV sous le n° 79804.

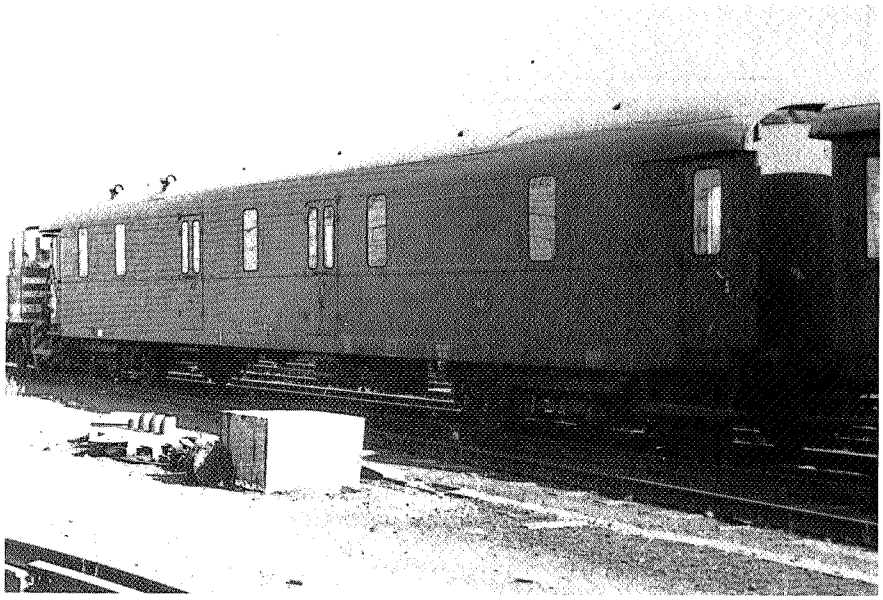


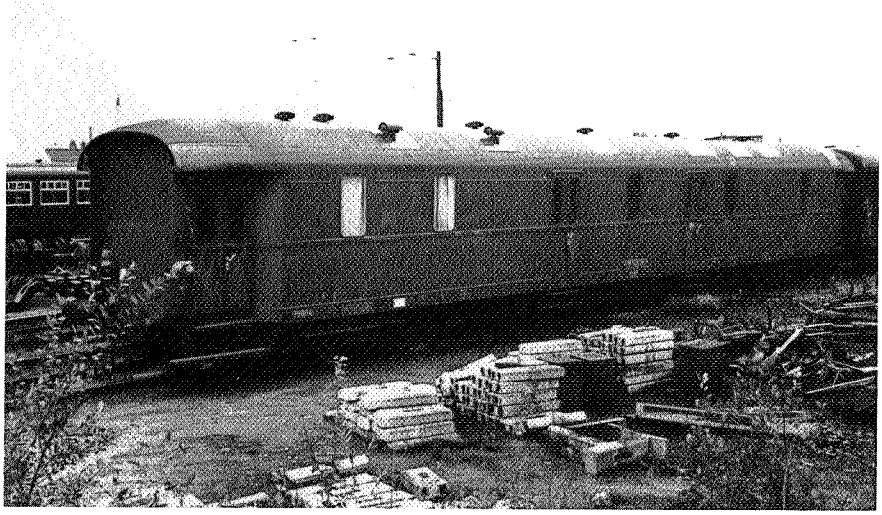
79804	*N° SNCB* NMBS Nr	*N° UIC* UIC Nr	50 88 92 - 29 907
—	*EFFECTIF* EFFECTIEF	*VITESSE AUTOR.* TOEGEL. SNELHEID	100
37/45	*TARE/TONNAGE* TARRA/TONNENMAAT	*PL. ASSISES* ZITPLAATSEN	—
A	*CHAUFFAGE* VERWARMING	*EQUIPEMENT* UITRUSTING	
(1)	*BOGIES TYPE* BOGIES TYPE	*ANNEE* BOUWJAAR	1937

(1) *Bogies Görlitz à paliers lisses classés hors type.*
Bogies Görlitz op asbussen met kussens, buiten type geklasseerd.

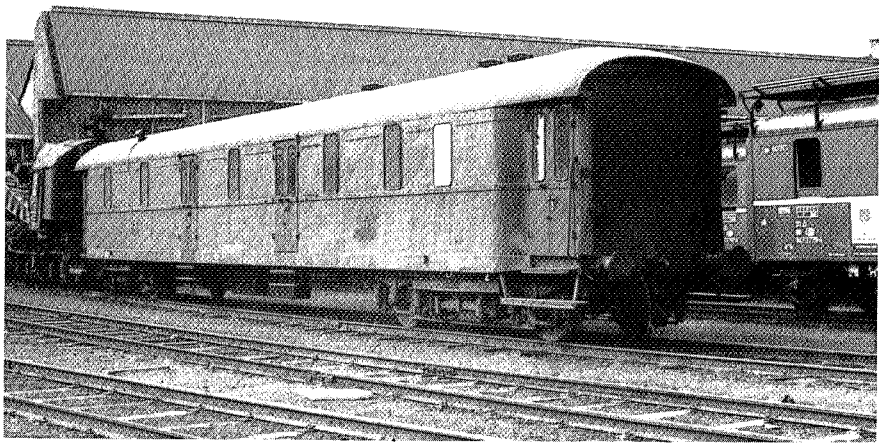
Leuven 1-10-81
(M. Thiry)

Dit oude postrijtuig droeg het nr 70804.
Het behoorde toe aan de Administratie van de Belgische Posterijen. In 1972 werd het door de NMBS gekocht en in «CV-rijtuig» omgebouwd onder het nummer 79804.



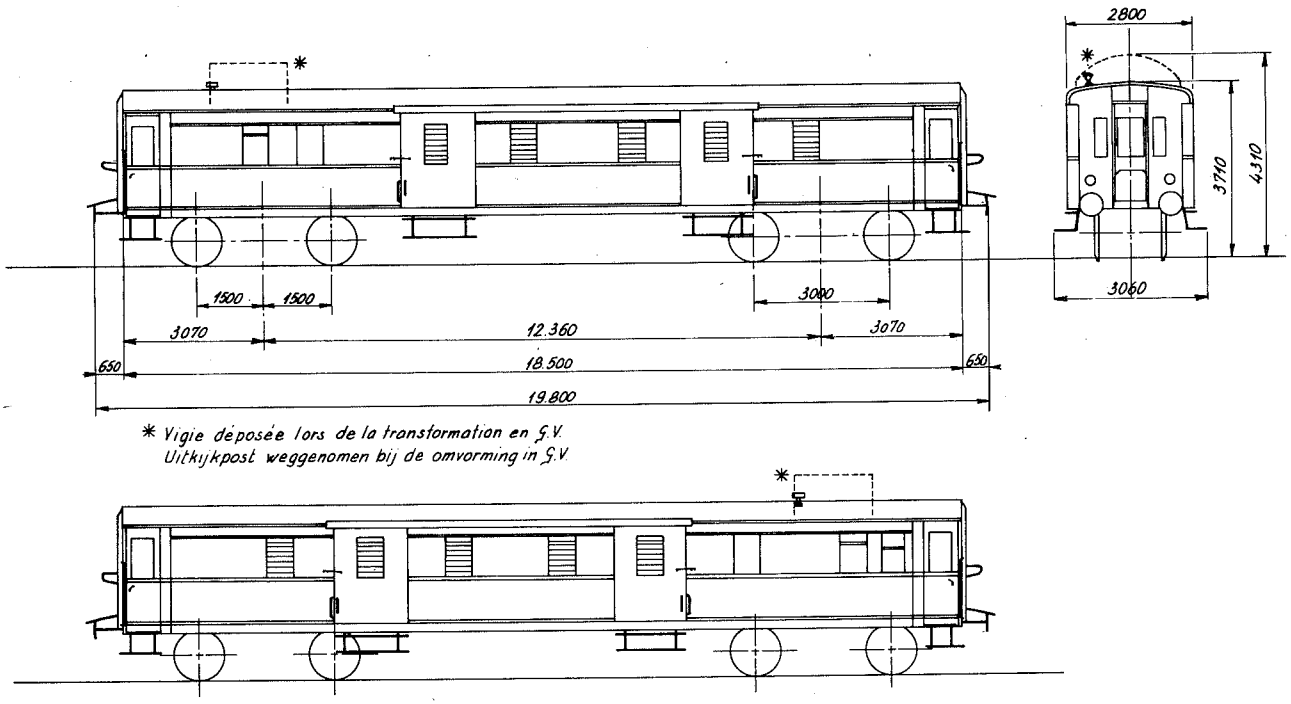


Scha'rbeek 4-10-75
(M. Thiry)



Leuven 9-5-81
(M. Thiry)

GV ex PW ex DRG



Scha'rbeek 16-8-51
(G. Nève)

Fourgon n° 47405 ex allemand. En 1958, il sera aménagé en véhicule GV et immatriculé 19096.

Pakwagen nr 47405 ex duits. In 1958, zal deze omgebouwd worden tot GV voertuig en genummerd 19096.

19095 19096	*N° SNCB* NMBS Nr	*N° UIC* UIC Nr	50 88 92 - 29 901 50 88 92 - 29 902
—	*EFFECTIF* EFFECTIEF	*VITESSE AUTOR.* TOEGEL. SNELHEID	100
(1)	*TARE/TONNAGE* TARRA/TONNENMAAT	*PL. ASSISES* ZITPLAATSEN	—
A	*CHAUFFAGE* VERWARMING	*EQUIPEMENT* UITRUSTING	
(2)	*BOGIES TYPE* BOGIES TYPE	*ANNEE* BOUWJAAR	1931 → 1932

(1) 19095 : 33/43.
19096 : 31/41.

(2) *Bogies Görlitz à paliers lisses classés hors type.*
Bogies Görlitz op asbussen met kussens, buiten type geklasseerd.

Scha'rbeek 15-10-76
(M. Thiry)

GV 19095

Les wagons GV provenaient généralement de l'aménagement de fourgons ou de voitures postales. Ils circulaient soit en trains complets de composition homogène, soit attelés à des trains réguliers de voyageurs. Il en est encore de même aujourd'hui des wagons «SNCB-colis».

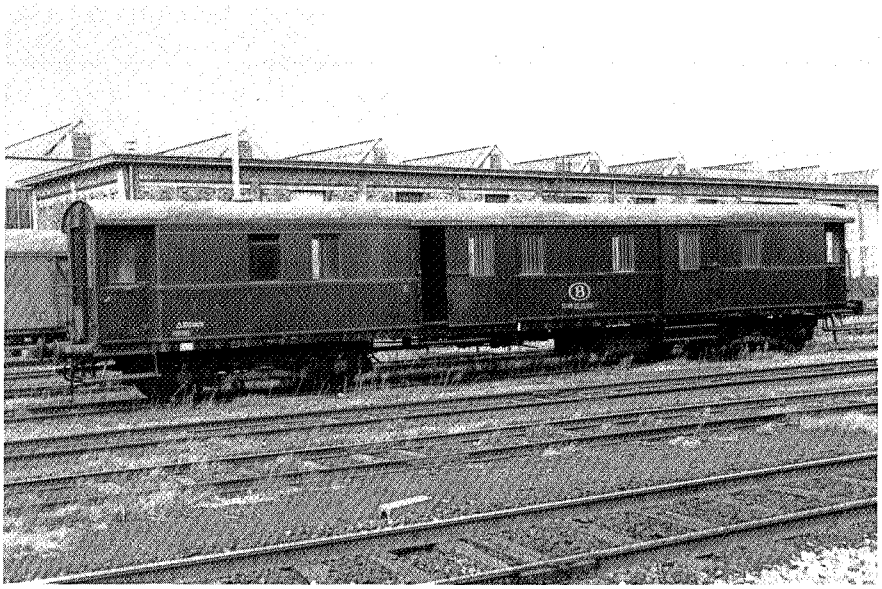
Bru PI/KE 1-11-80
(M. Thiry)

GV 19096

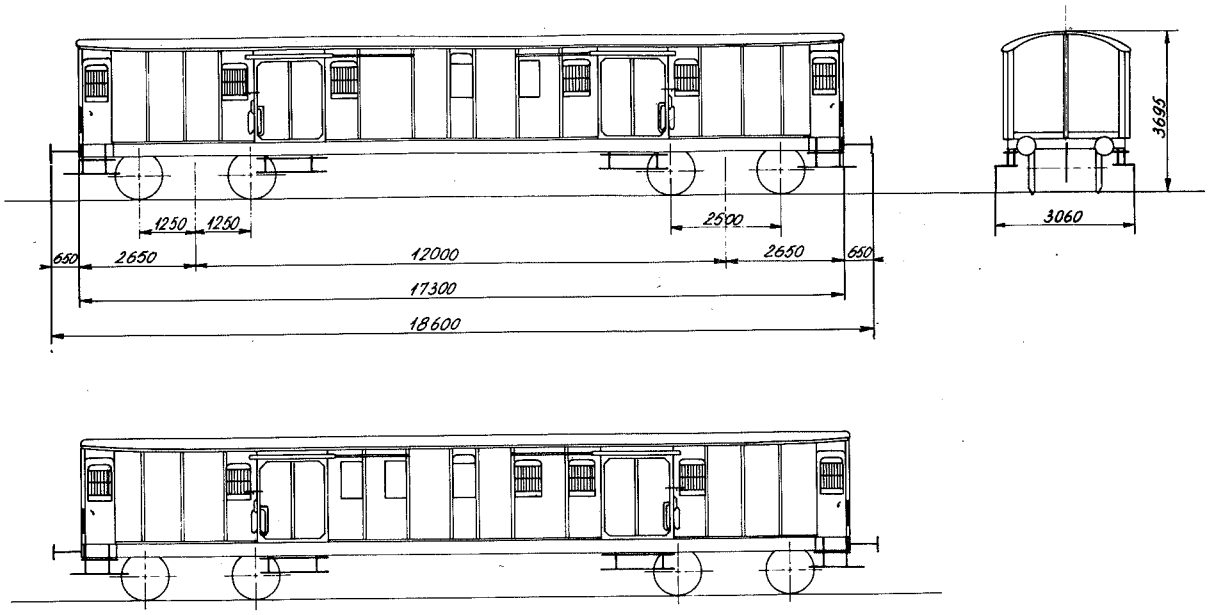
Scha'rbeek 4-10-75
(M. Thiry)

GV 19096

De GV-wagens waren over het algemeen afkomstig van omgebouwde pakwagens of postrijtuigen.
Ze maakten deel uit ofwel van treinen met homogene samenstelling ofwel van regelmatige reizigerstreinen. Dit is heden nog zo met de «NMBS COLLI» wagens.



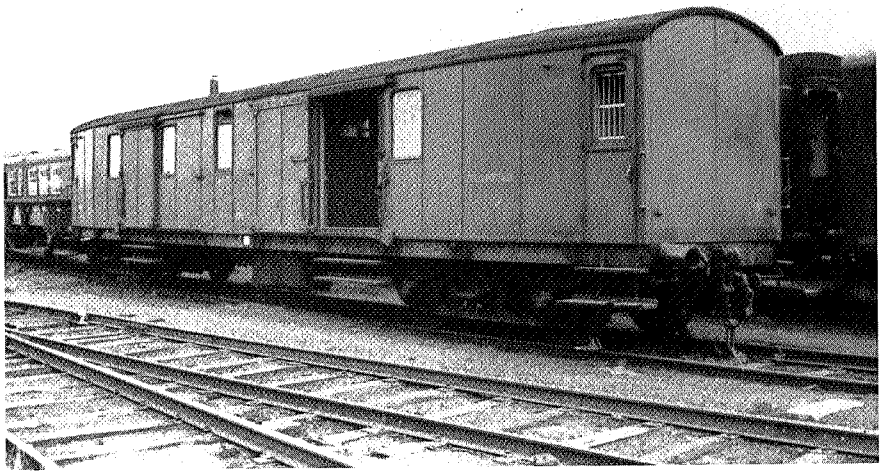
CP ex PW ex KPEV



A Schaerbeek, le 4 octobre 1975, la voiture CP 99565 était curieusement démunie de tampons.

(M. Thiry)

Op 4 oktober 1975, rijtuig CP 99565, eigenaardig genoeg ontdaan van zijn buffers.



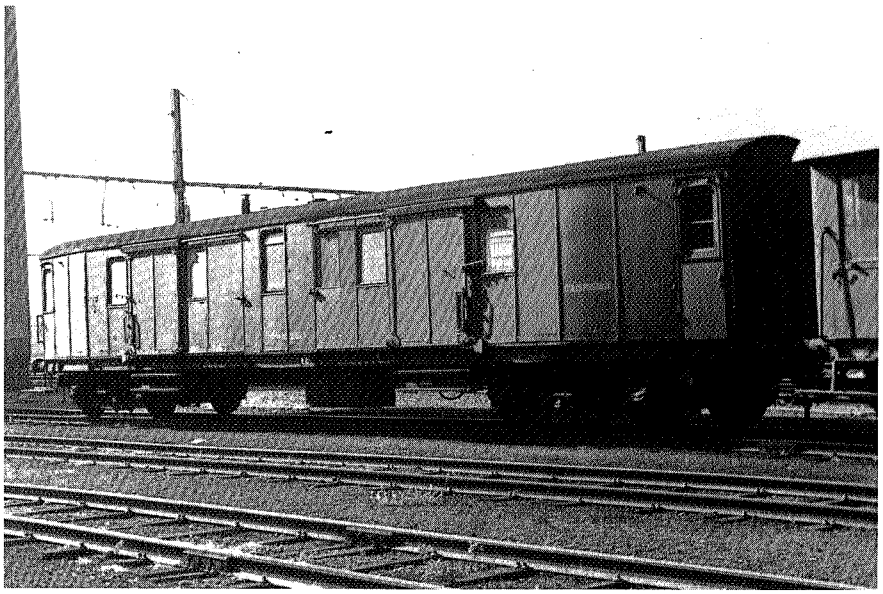
99565	*N° SNCB* NMBS Nr	*N° UIC* UIC Nr	50 88 92 - 29 903
—	*EFFECTIF* EFFECTIEF	*VITESSE AUTOR.* TOEGEL. SNELHEID	
35/45	*TARE/TONNAGE* TARRA/TONNENMAAT	*PL. ASSISES* ZITPLAATSEN	—
A	*CHAUFFAGE* VERWARMING	*EQUIPEMENT* UITRUSTING	
(1)	*BOGIES TYPE* BOGIES TYPE	*ANNEE* BOUWJAAR	1913

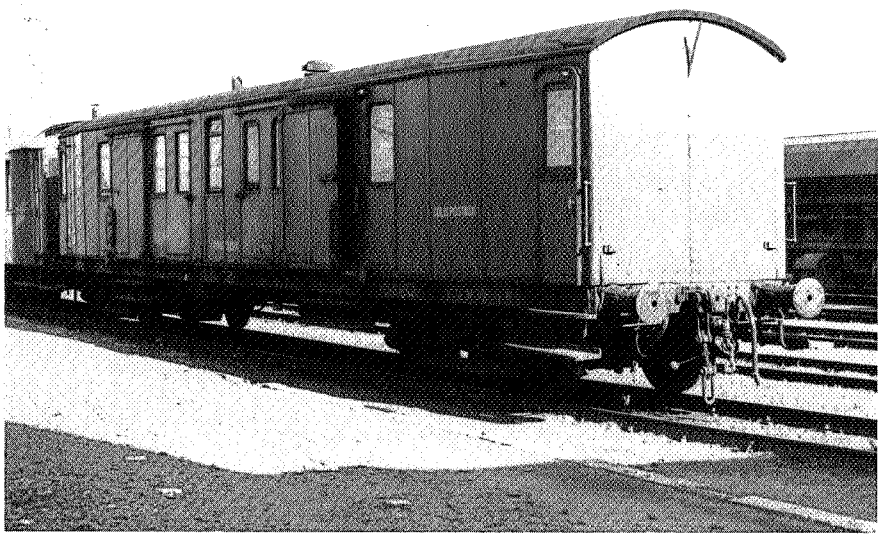
Caisse de bois tôlée / houten kast (plaatijzeren dak).
(1) *Bogies prussiens à paliers lisses classés hors type.*
Pruisische bogies op asbussen met kussens, buiten type geklasseerd.

Leuven 1-10-81
(M. Thiry)

Les fourgons dits «Colis postaux» étaient affectés à l'acheminement des petits colis (max. 5 kg) en service intérieur. Ils étaient gérés par la Direction Commerciale de la SNCB.

De zogenaamde pakwagens «Post-Colli», waren uitgerust voor het vervoer van kleine colli's (max. 5 kg) in binnendienst. Zij werden beheerd door de Commerciële Directie van de NMBS.



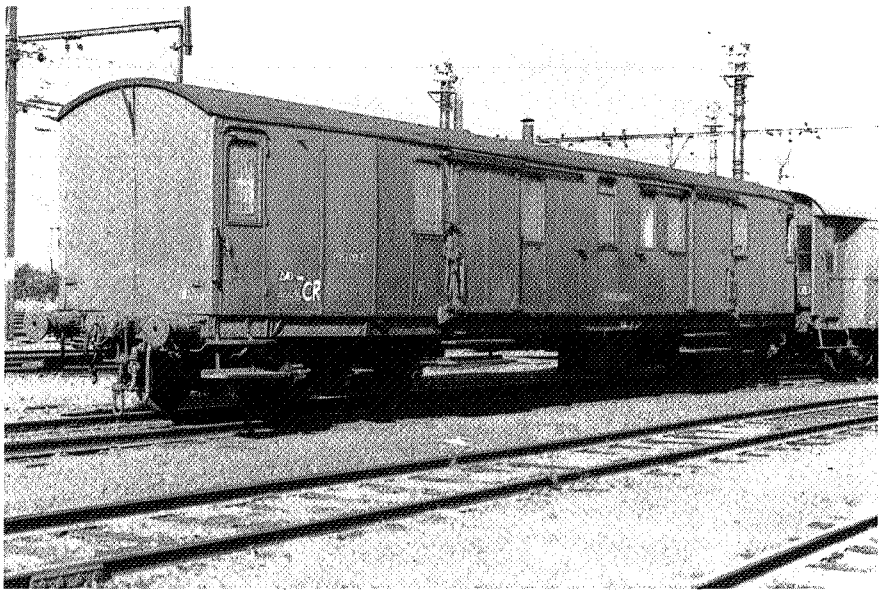


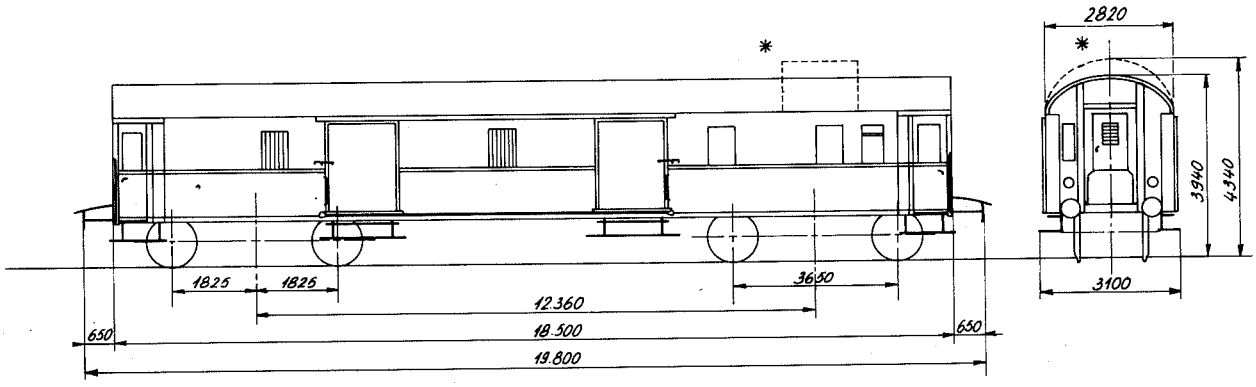
Leuven 1-10-81
(M. Thiry)

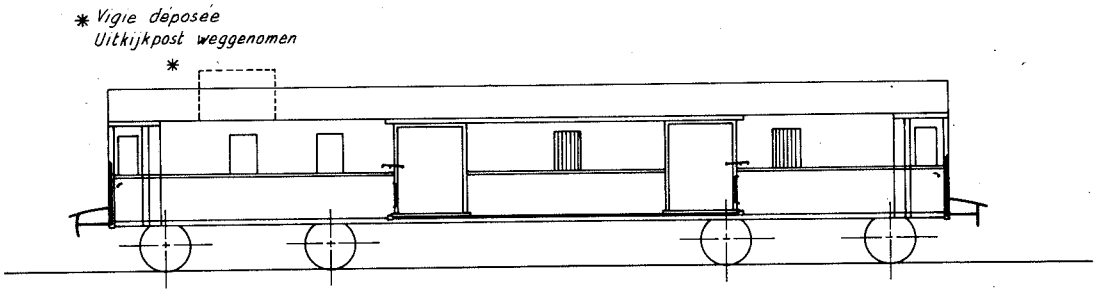
La voiture 99565 est le seul véhicule à caisse de bois (tôlée) ayant reçu l'immatriculation UIC propre au matériel à voyageurs. C'est pourquoi elle figure exceptionnellement dans une étude essentiellement consacrée au matériel métallique. Elle fut attribuée à la Belgique à titre de dommages de guerre en 1919.

Leuven 1-10-81
(M. Thiry)

Het rijtuig 99565 is het enige voertuig met houten kast (plaatijzeren dak) dat ingeschreven is als UIC en deel uitmaakt van het reizigersmaterieel. Het is daarom dat het uitzonderlijk voorkomt in een studie gewijd aan het metalen materieel. Het werd aan België toegekend ten titel van oorlogsschade in 1919.





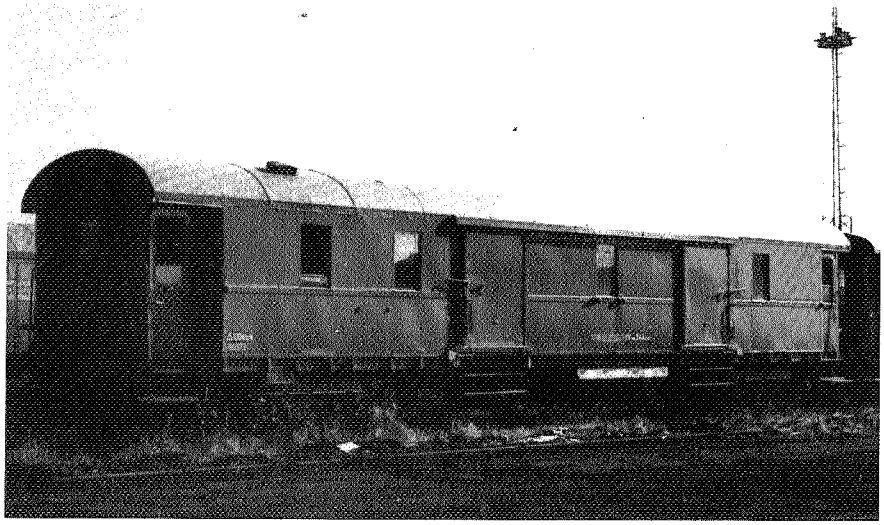


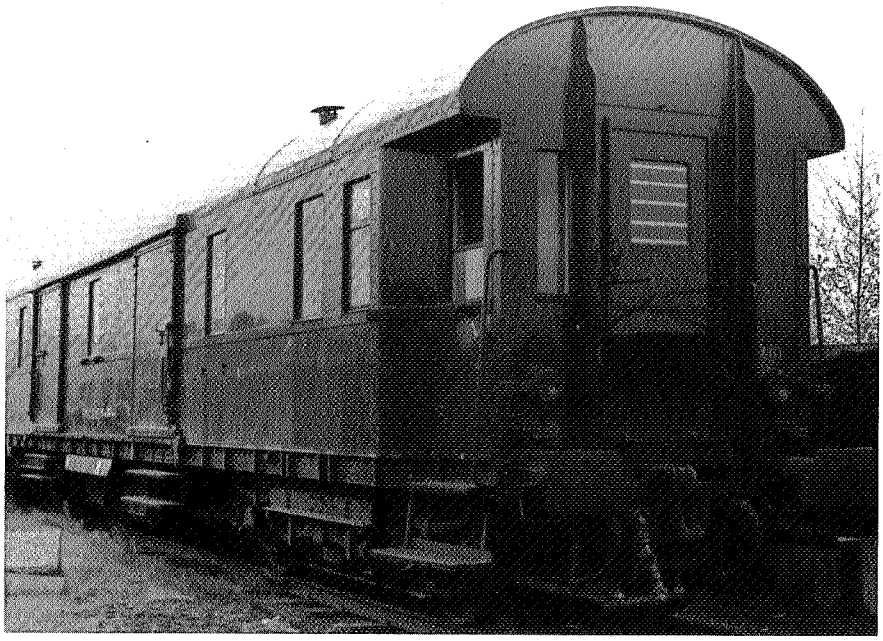
GV 99573 (F. Drugmand)

99573	*N° SNCB* NMBS Nr	*N° UIC* UIC Nr	50 88 92 - 29 904
—	*EFFECTIF* EFFECTIEF	*VITESSE AUTOR.* TOEGEL. SNELHEID	100
40/50	*TARE/TONNAGE* TARRA/TONNENMAAT	*PL. ASSISES* ZITPLAATSEN	—
A	*CHAUFFAGE* VERWARMING	*EQUIPEMENT* UITRUSTING	
(1)	*BOGIES TYPE* BOGIES TYPE	*ANNEE* BOUWJAAR	1928

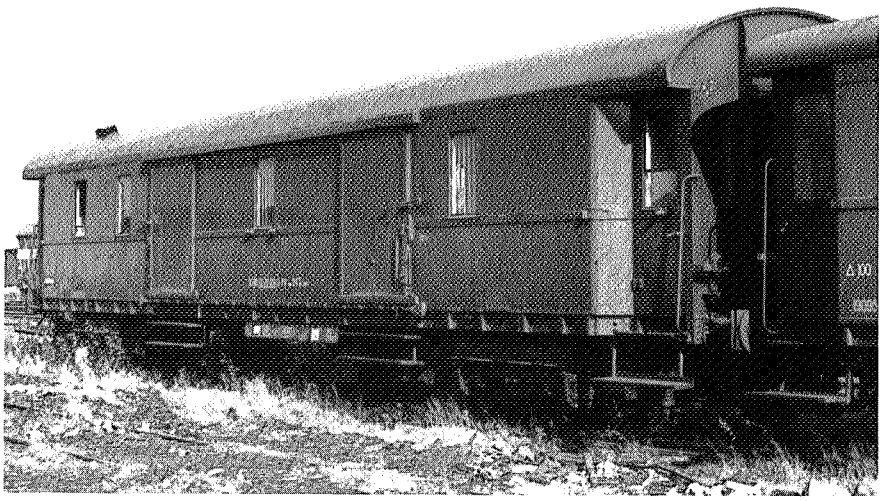
(1) *Bogies Görlitz à paliers lisses classés hors type.*
Bogies Görlitz op asbussen met kussens, buiten type geklasseerd.

Bru PI/KE 1-11-80
(M. Thiry)



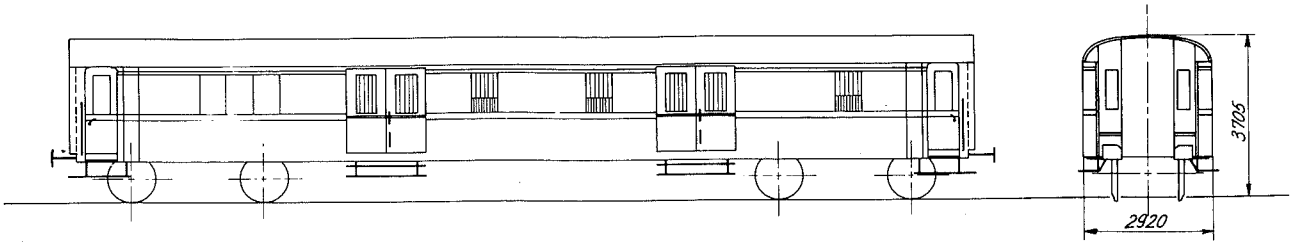


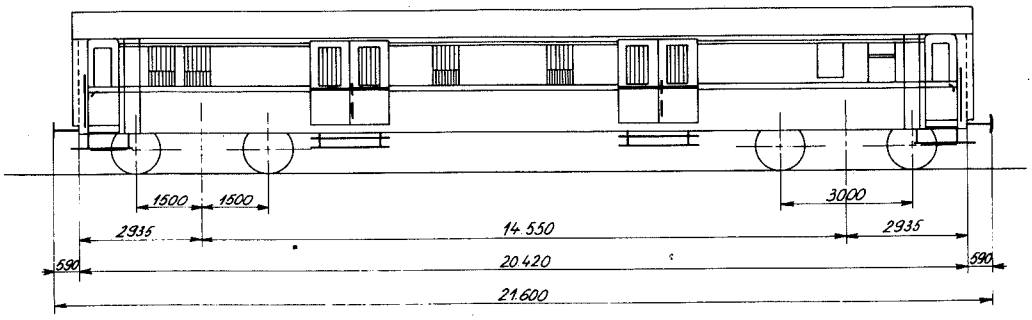
(R. Crikelaire)



Bru PI/KE 1-11-80
(M. Thiry)

CP ex PW ex DRG

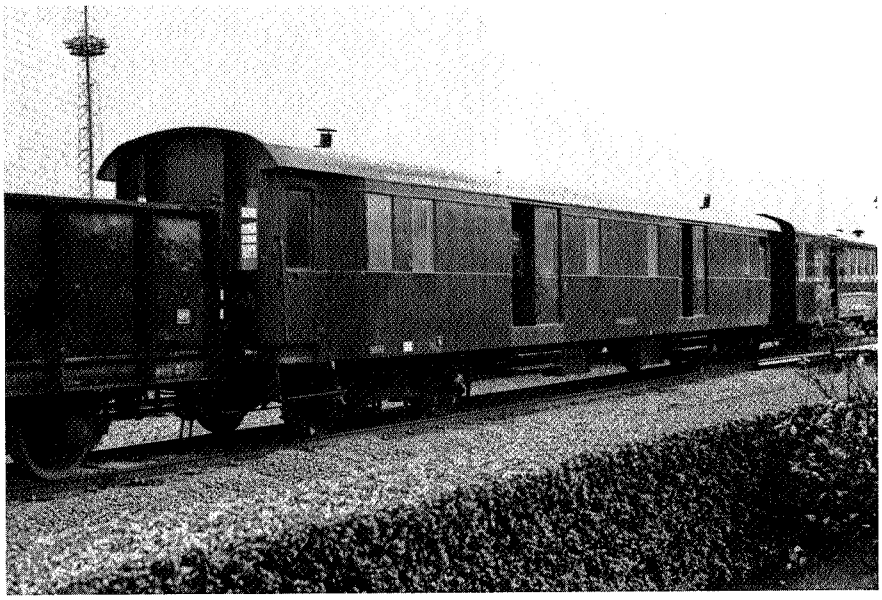




Scha'rbeek 15-10-76
(M. Thiry)

CP 99574

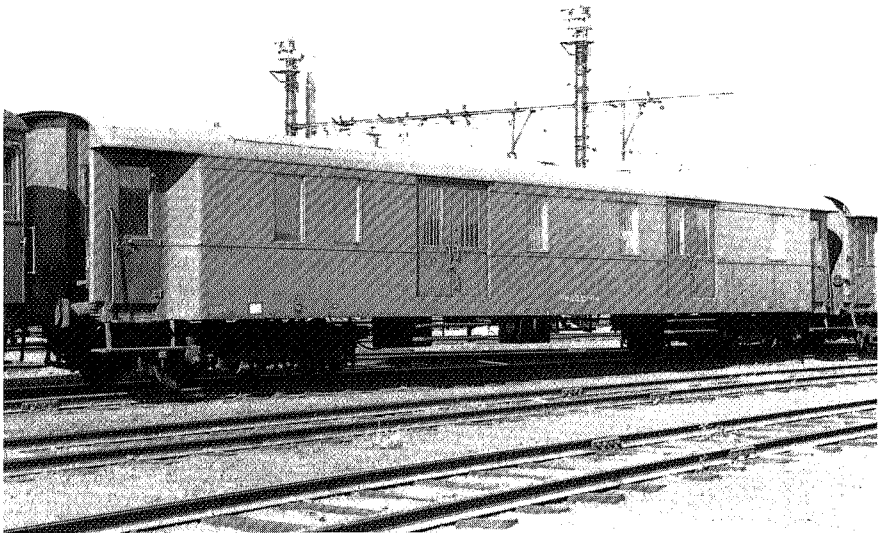
Prise de guerre en 1945, ce véhicule fut d'abord employé comme fourgon, sous l'immatriculation 47404•.

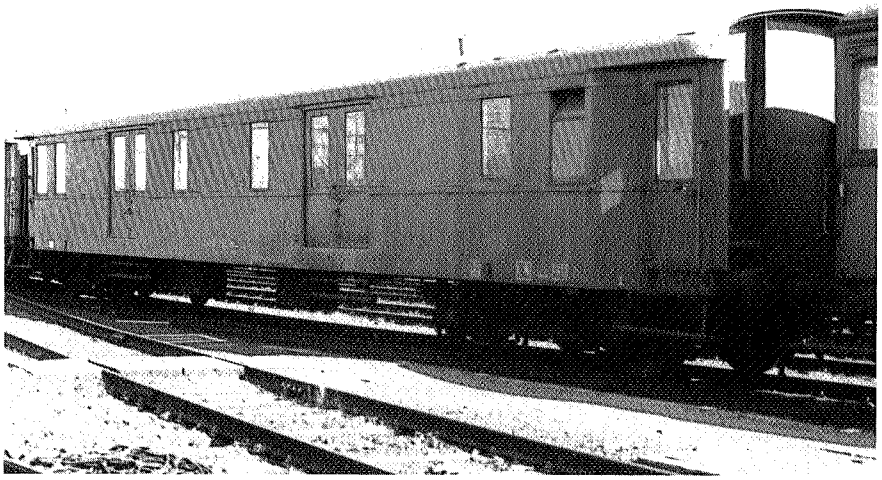


99574	*N° SNCB* NMBS Nr	*N° UIC* UIC Nr	50 88 92 - 29 905
—	*EFFECTIF* EFFECTIEF	*VITESSE AUTOR.* TOEGEL. SNELHEID	100
33/43	*TARE/TONNAGE* TARRA/TONNENMAAT	*PL. ASSISES* ZITPLAATSEN	—
A	*CHAUFFAGE* VERWARMING	*EQUIPEMENT* UITRUSTING	
(1)	*BOGIES TYPE* BOGIES TYPE	*ANNEE* BOUWJAAR	1938

(1) *Bogies Görlitz à paliers lisses classés hors type.*
Bogies Görlitz op asbussen met kussens, buiten type geklasseerd.

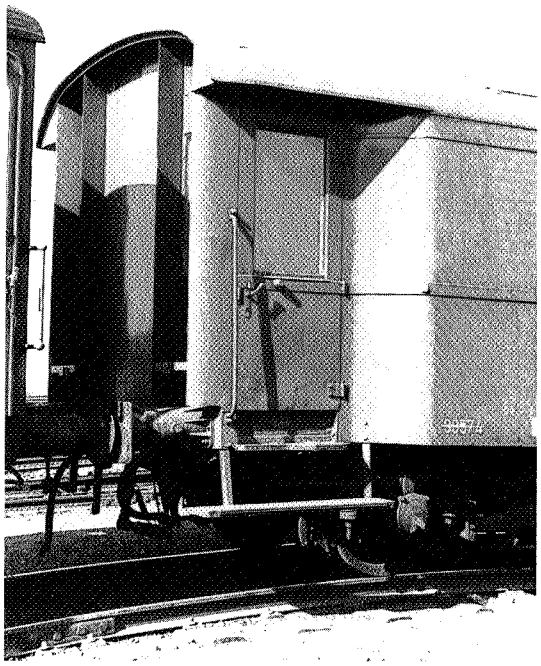
Leuven 1-10-81
(M. Thiry)





Leuven 1-10-81
(M. Thiry)

Oorlogsopname van 1945, werd dit voertuig aanvankelijk gebruikt als pakwagen, onder het nummer 47404•.



CONSTRUCTEUR — BOUWER	MISE EN SERVICE — INDIENST-STELLING	N° — Nr	MODIFICATIONS — WIJZIGINGEN	AMENAGEMENT 1956 et n° 1957 — INRICHTING 1956 en nr 1957	MODIFICATIONS — WIJZIGINGEN	N° UIC — Nr UIC	MISE HORS SERVICE — BUITEN-DIENST-STELLING	REMARQUES — OPMERKINGEN
1	2	3	4	5	6	7	8	9
POST								
⊤	1931	70201		POST 70001		50 88 00 - 40 951-0	8- 1-82	modifiée/gewijzigd
	1931	70202		POST 70002		952-8	8- 1-82	modifiée/gewijzigd 1960
Ragheno	1931	70203		—		—	NR/V	
⊥	1931	70204		POST 70003		953-6	8- 1-82	modifiée/gewijzigd
	1931	70205		POST 70004		954-4	29- 4-85	modifiée/gewijzigd
⊤	1931	70206		—		—	NR/V	
	1931	70207		POST 70005		955-1	8- 1-82	
Enghien	1931	70208		POST 70006		956-9	8- 1-82	
(Manage)	1931	70209		POST 70007		957-7	8- 1-82	
	1931	70210		—		—	NR/V	
⊥	1931	70211		POST 70008	GV 79008 (1973)	50 88 92 - 29 906-8	23- 8-77	
	1931	70212		—		—	NR/V	
⊤	1931	70213		POST 70009		51 88 00 - 40 979-0	29- 4-85	modifiée/gewijzigd 1962*
La Dyle	1931	70214		—		—	27- 1-54	
	1931	70215		POST 70010		975-8	29- 4-85	
⊥	1931	70216		POST 70011		976-6	29- 4-85	modifiée/gewijzigd 1961*
	1931	70217		POST 70012		50 88 00 - 40 960-1	8- 1-82	
⊤	1931	70218		POST 70013		961-9	8- 1-82	
	1931	70219		POST 70014		962-7	8- 1-82	
	1931	70220		POST 70015		963-5	8- 1-82	
Brugeoise	1931	70221		POST 70016		51 88 00 - 40 980-8	29- 4-85	
(La Louvière)	1931	70222		—		—	NR/V	
	1931	70223		POST 70017		977-4	29- 4-85	
⊥	1931	70224		POST 70018		978-2	29- 4-85	modifiée/gewijzigd 1961*
	1931	70225		POST 70019		50 88 00 - 40 965-0	29- 4-85	
	1931	70226		POST 70020		966-8	29- 4-85	modifiée/gewijzigd 1961*
	1934	70227		POST 70021		967-6	29- 4-85	modifiée/gewijzigd 1959*
⊤	1934	70228		POST 70022		51 88 00 - 40 968-3	29- 4-85	
Enghien	1934	70229		POST 70023		50 88 00 - 40 969-2	29- 4-85	modifiée/gewijzigd 1959*
	1934	70230		POST 70024		970-0	29- 4-85	
⊥	1935	70231		—		—	NR/V	
	1937	70232		POST 70025		971-8	29- 4-85	modifiée/gewijzigd 1960*
⊤	1937	70233		POST 70026		972-6	29- 4-85	modifiée/gewijzigd 1960*
Germain	1937	70234		POST 70027		51 88 00 - 40 981-6	29- 4-85	modifiée/gewijzigd 1959*
	1937	70235		—		—	NR/V	
⊥	3-38	70236		POST 70028		50 88 00 - 40 974-2	29- 4-85	modifiée/gewijzigd 1960*

Note : toutes les voitures postales mises hors service le 29-04-85, par décision de la Régie, étaient déjà garées sans emploi en octobre 1984.

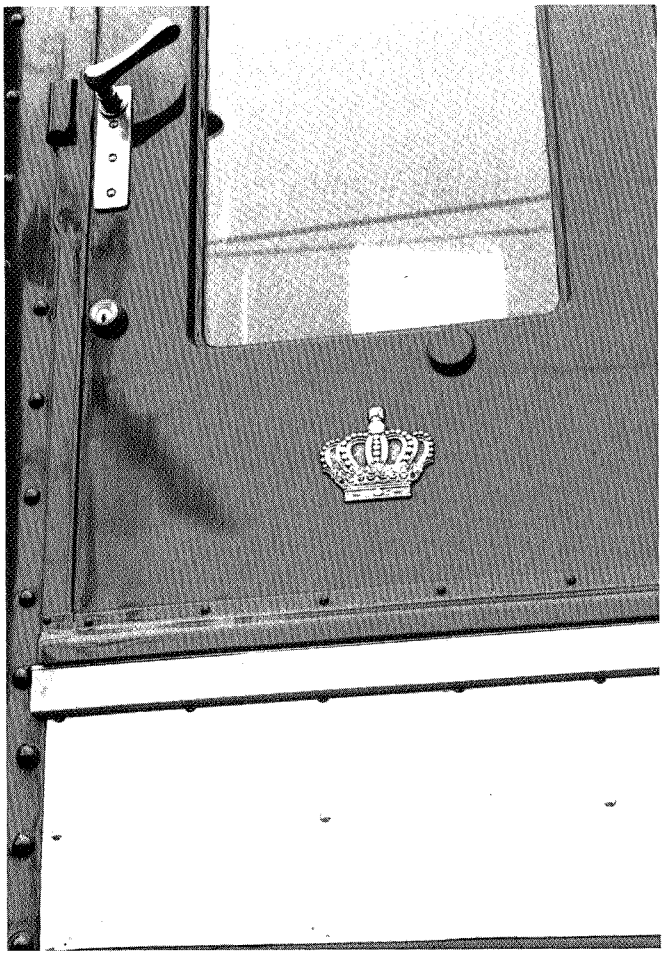
Nota : al de postrijtuigen, die op 29-04-85, door een beslissing van de Regie buiten dienst gesteld werden, waren reeds sedert oktober 1984 uitgeweken.

* chauffage autonome au gasoil/ verwarming met gasoliebrander

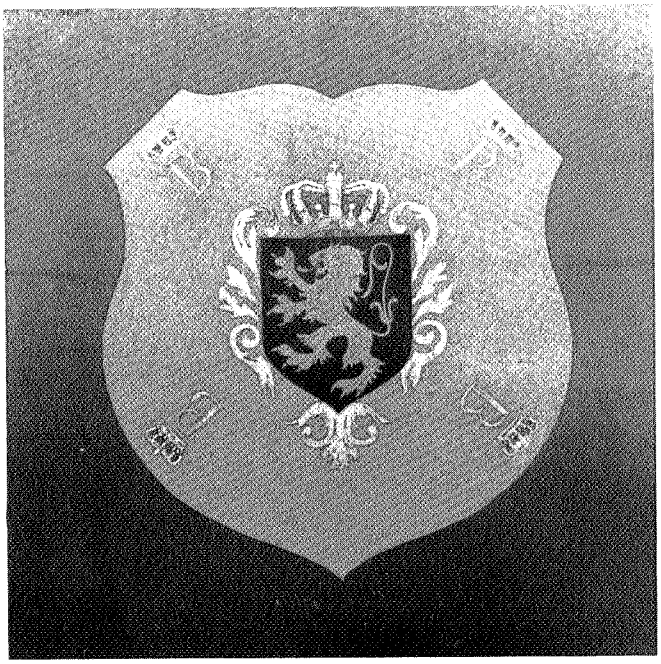
Bru M/Z 2-10-84 Post 70023 (M. Thiry)

CONSTRUCTEUR — BOUWER	MISE EN SERVICE — INDIENST-STELLING	N° DEUTSCHE REICHBAHN — Nr DEUTSCHE REICHBAHN	AMENAGEMENT SNCB 1945 — INRICHTING NMBS 1945	AMENAGEMENT 1946-1954 — INRICHTING 1946-1954	AMENAGEMENT 1956 et n° 1957 — INRICHTING 1956 en nr 1957	MODIFICATIONS — WIJZIGINGEN	N° UIC — Nr UIC	MISE HORS SERVICE — BUITEN-DIENST-STELLING	REMARQUES — OPMERKINGEN
1	2				5	6	7	8	9
POST ex DRG									
Steinfurt (Königsberg)	1939	4712		POST 70300	POST 70801		50 88 00 - 26 051-7	29- 4-85	[Magasin utilisation locale [Magazijn plaatselijk gebruik (1)
?	1939	4820		POST 70301	POST 70802		50 88 00 - 26 052-5	1972	Démolie/afgebroken
Wagenfabrik Credé Niederzwehren (Kassel)	1930	Hannover 4364		POST 70302	POST 70803		50 88 00 - 26 053-3	1981	[Musée Régie des Postes [Museum Regie der Posterijen
Waggon und Maschinenbau (Görlitz)	1937	4504		POST 70303	POST 70804	GV 79804 (1973)	50 88 92 - 29 907-6	23- 8-77	Musée/museum
MAN (Nürnberg) n° 128 199	1939	4642		POST 70304	POST 70805		50 88 00 - 26 055-8	29- 4-85	(2)
PW ex DRG									
Gotha	1939	Wien 105 818	D 87401					→	Retour/terug DB 5-50
Van der Zypen	1907	Mainz 107 400	D 87402					→	Bois/hout - Retour/terug DB 5-50
MAN	1907	Augsburg 107 276	D 87403					→	Bois/hout - Retour/terug DB 5-50
Gastell									
Westwaggon n° 154 091	1932	Köln 112 207	D 47401	D 87401	D 77801	GV 19095 (1958)	50 88 92 - 29 901-9	23- 8-77	
Westwaggon	1931	Karlsruhe 112 101	D 47402					→	Retour/terug DB 5-50
?	1906	Mainz 108 820	D 47403	D 88401				4-12-57	Bois/hout
Linke-Hofmann-Werke (Breslau)	1938	Münster 105 811	D 47404	D 87405	CP 99574		50 88 92 - 29 905-0	23- 8-77	Musée/museum
Westwaggon Deutz	1931	Münster 112 057	D 47405	D 87402	D 77802	GV 19096 (1958)	50 88 92 - 29 902-7	23- 8-77	
?			47406					?	?
Görlitz	1920	Frankfurt 107 958	D 47407	D 87403	D 77803			25- 8-64	MES/MEET 12
?			47408					?	?
?			47409					?	?
LHB (Werdau)	1928	Breslau 105 116	D 47410	D 87404	CP 99573		50 88 92 - 29 904-3	23- 8-77	
Dietrich	1907	Hannover 107 350	D 47411	D 88402				12- 6-59	Bois/hout
?	1913	KPEV	D 60852	CP 99565			50 88 92 - 29 903-5	17-11-75	[Bois/hout - Armistice/wapenstilstand 1919 [Musée/museum

(1) Sans emploi depuis 10-84 / Niet meer gebruikt sedert 10-84.
(2) Sans emploi depuis 1-84 / Niet meer gebruikt sedert 1-84.



(M. Thiry)



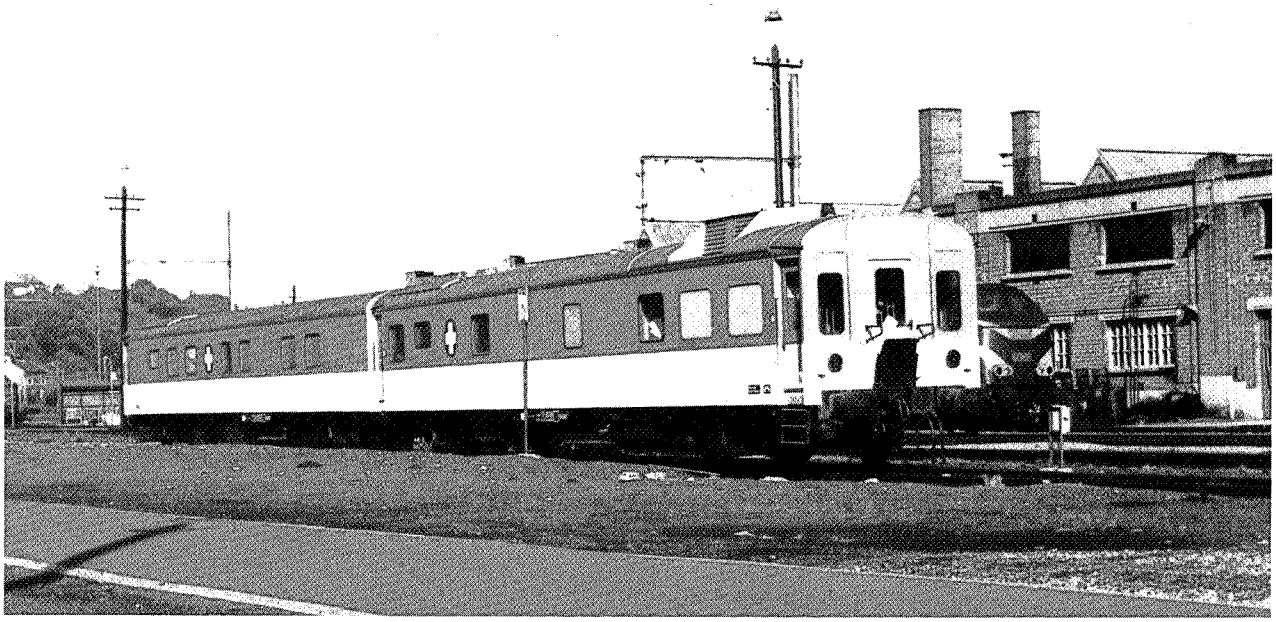
(M. Thiry)

LE MATERIEL SPECIAL

—

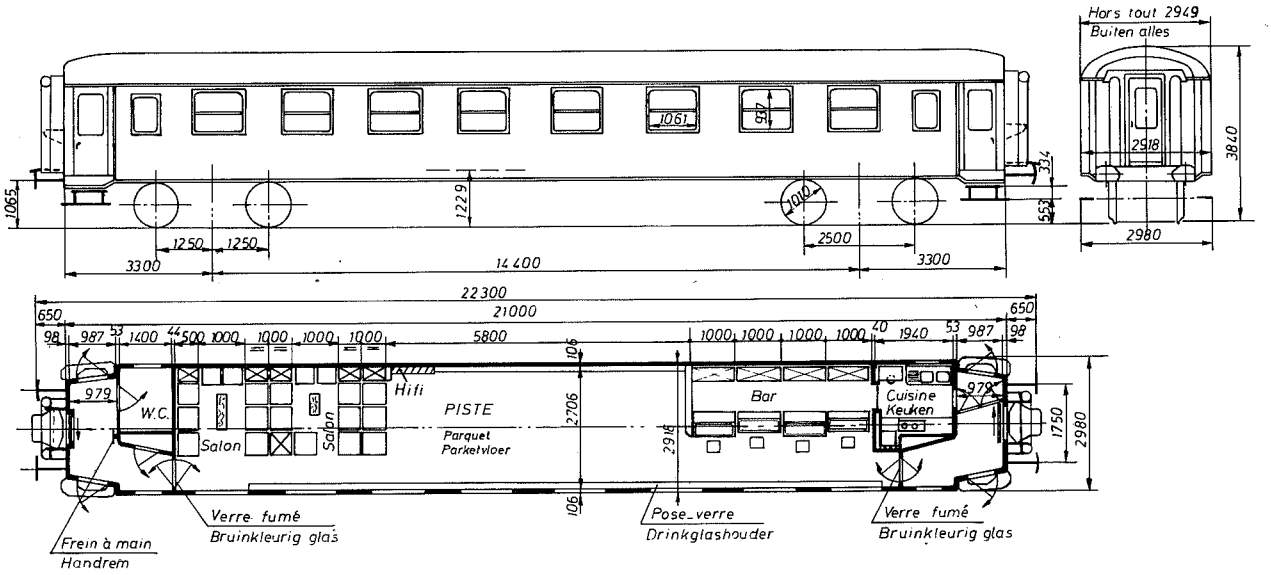
HET BIJZONDER MATERIEEL

Manage 13-10-80 (M. Thiry)



Ronet 17-10-76 (M. Thiry)

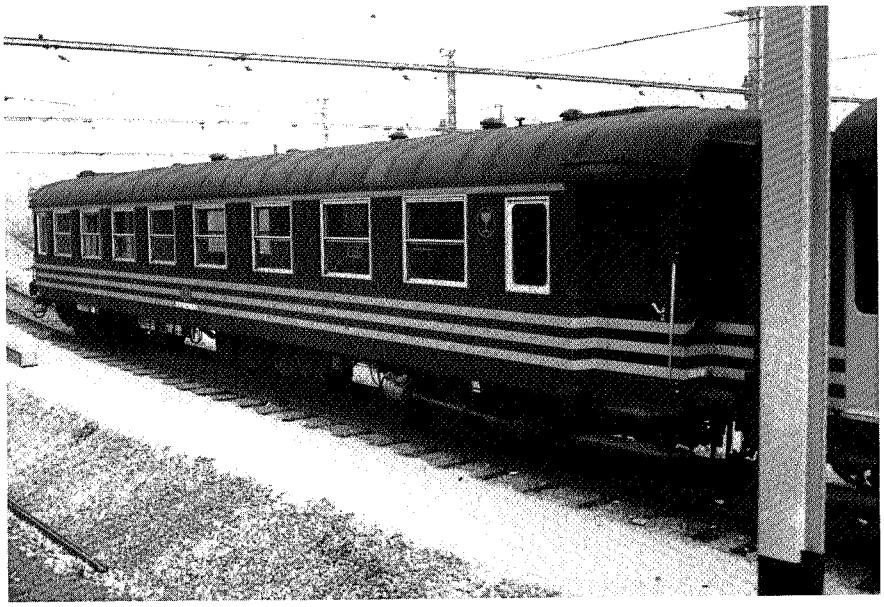
SR1 ex I1 - B8



Forest V/Vorst R 11-75
(M. Thiry)

Affectée à certains trains de prestige, la voiture bar-dancing SR 17901 portait encore à cette époque son immatriculation I1 12248.

Het bar-dancing-rijtuig SR 17901 bestemd voor sommige prestigetreinen droeg in die tijd nog zijn nummer I1 12248.



17901 Railtour	*N° SNCB* NMBS Nr	*N° UIC* UIC Nr	51 88 89 - 80 001
1	*EFFECTIF* EFFECTIEF	*VITESSE AUTOR.* TOEGEL. SNELHEID	—
45/50	*TARE/TONNAGE* TARRA/TONNENMAAT	*PL. ASSISES* ZITPLAATSEN	—
E R	*CHAUFFAGE* VERWARMING	*EQUIPEMENT* UITRUSTING	
27	*BOGIES TYPE* BOGIES TYPE	*ANNEE* BOUWJAAR	1939 (1)

(1) *Modification en 1974 par l'Atelier Central de Mechelen.*
Wijziging 1974 door Centrale Werkplaats te Mechelen.
Reconstruction en 1979 par le même après sinistre.
Reconstructie in 1979 na ongeval door Centrale Werkplaats te Mechelen.

Bru M/Z 10-5-81
(M. Thiry)

SR 17901

Ecaussinnes-Carrières
9-5-81
(M. Thiry)

SR 17901

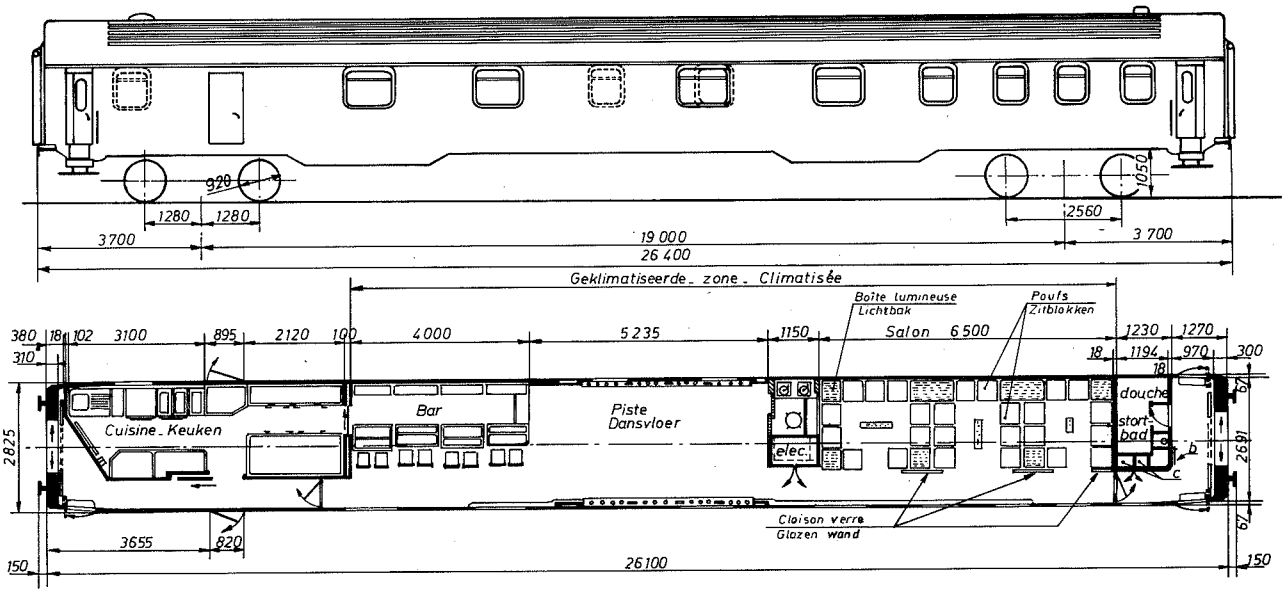
Elle fut incendiée à Stuttgart en mai 1979; sa restauration a été entreprise par l'Atelier Central de Malines. A cette occasion, l'un des longs-pans a été rendu aveugle.

Uitgebrand te Stuttgart in mei 1979, werd de restauratie uitgevoerd door de Centrale Werkplaats te Mechelen. Bij die gelegenheid werd één van de zijwanden afgesloten.

Bru M/Z 25-2-83
(M. Thiry)

Dernière en date des livrées Railtour: les rubans «arc-en-ciel». A noter que les caisses conservent leur précédente teinte de base, rouge-brique en ce qui concerne la SR1.

Laatst gedateerde Railtour beschildering: de regenboogbanden. De kassen bewaren hun vorige basiskleur, baksteenrood voor wat betreft de SR1.



b- *frein à main*
handrem
c- *materiel de nettoyage + ampli*
kuisgerief + versterker

Bru M/Z 27-9-80
(M. Thiry)

La voiture bar-dancing 17902 a été aménagée à partir d'une caisse de fourgon Dms, détournée dès l'origine de sa véritable destination•.

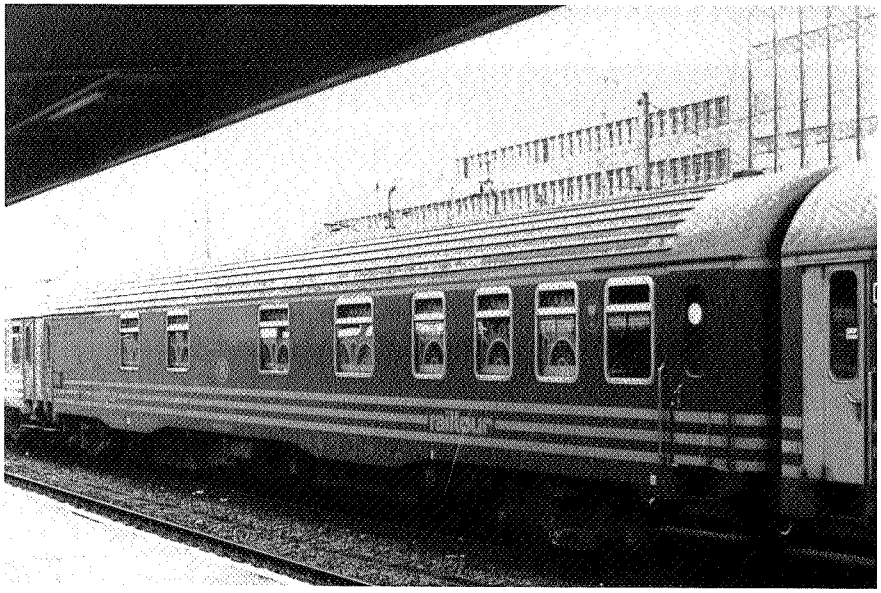
17902 Railtour	*N° SNCB* NMBS Nr	*N° UIC* UIC Nr	61 88 89 - 70 002
1	*EFFECTIF* EFFECTIEF	*VITESSE AUTOR.* TOEGEL. SNELHEID	160
48/53	*TARE/TONNAGE* TARRA/TONNENMAAT	*PL. ASSISES* ZITPLAATSEN	—
E C	*CHAUFFAGE* VERWARMING	*EQUIPEMENT* UITRUSTING	
31	*BOGIES TYPE* BOGIES TYPE	*ANNEE* BOUWJAAR	1978 (1)

(1) *Construction en tant que caisse de fourgon Dms.*
Aménagement par l'Atelier Central de Mechelen la même année.
Bouw voor wat betreft de kas van de pakwagen Dms.
Schikking door de Centrale Werkplaats te Mechelen in hetzelfde jaar.

Bru M/Z 10-7-79
(M. Thiry)

Tout comme la SR1, la SR2 a reçu les 3 rubans caractéristiques des véhicules affectés aux relations Railtour. Ici en orangé sur fond rouge-brique.

Zoals de SR1, heeft de SR2 de drie karakteristieke banden Railtour. Hier in oranje op baksteenrode achtergrond.



Bru M/Z 21-7-81
(M. Thiry)

Het bar-dancing-rijtuig nummer 17902 werd ingericht vertrekkende van een pakwagenkast Dms, die vanaf het begin zijn werkelijke bestemming verloor•.

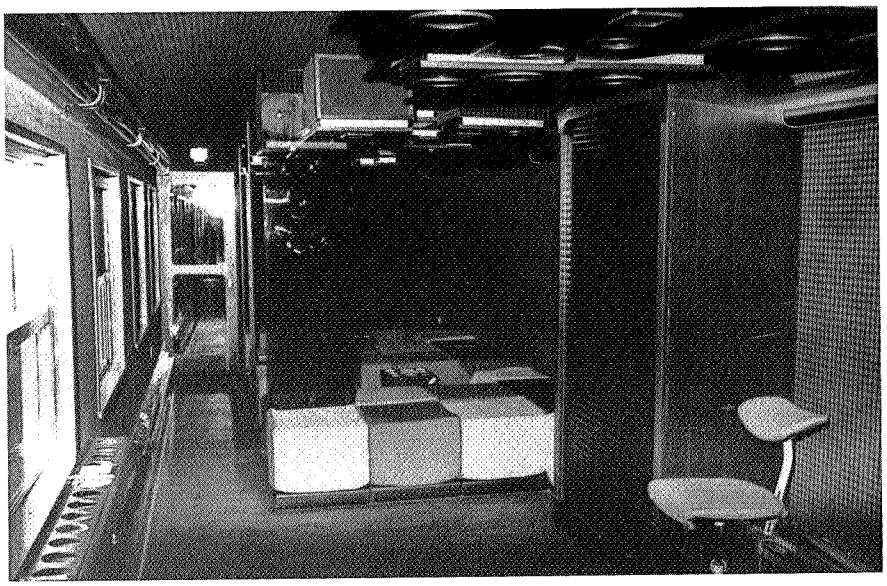
Bru M/Z 25-2-83
(M. Thiry)

La SR2 à la mode arc-en-ciel.

De SR2 in de wijze regenboog-uitvoering.

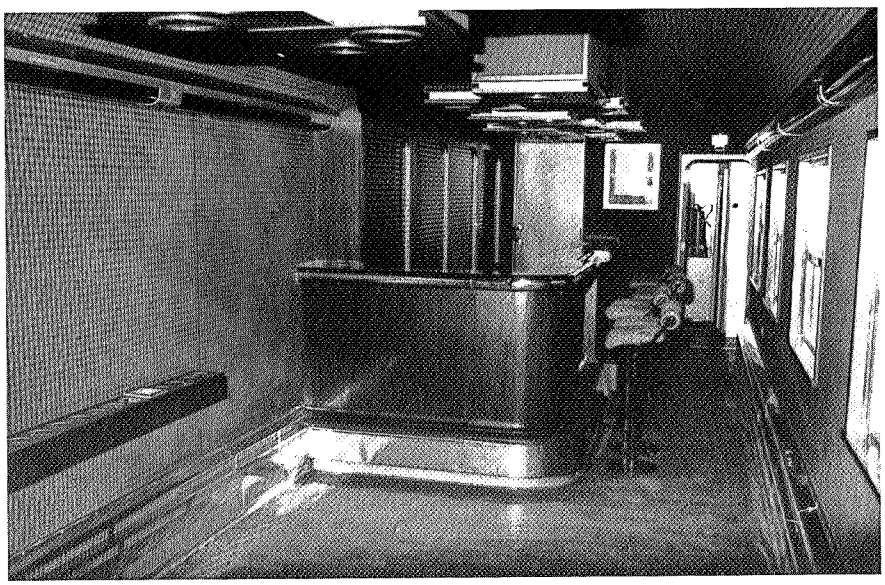
La voiture bar-dancing SR1, comme si vous y étiez ...
Het bar-dancing-rijtuig SR1, alsof u er bij waart ...

Bru M/Z 25-2-83
(M. Thiry)



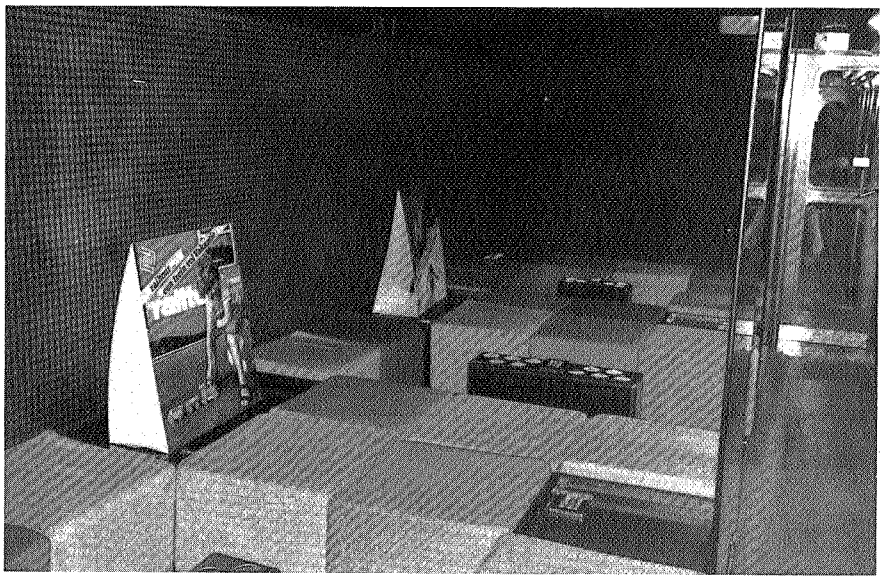
La piste de danse; vue en direction du salon. A noter les étagères pose-verres.

De dansvloer gezien in de richting van het salon. Let op de rekken voor het plaatsen van de glazen.
(M. Thiry)



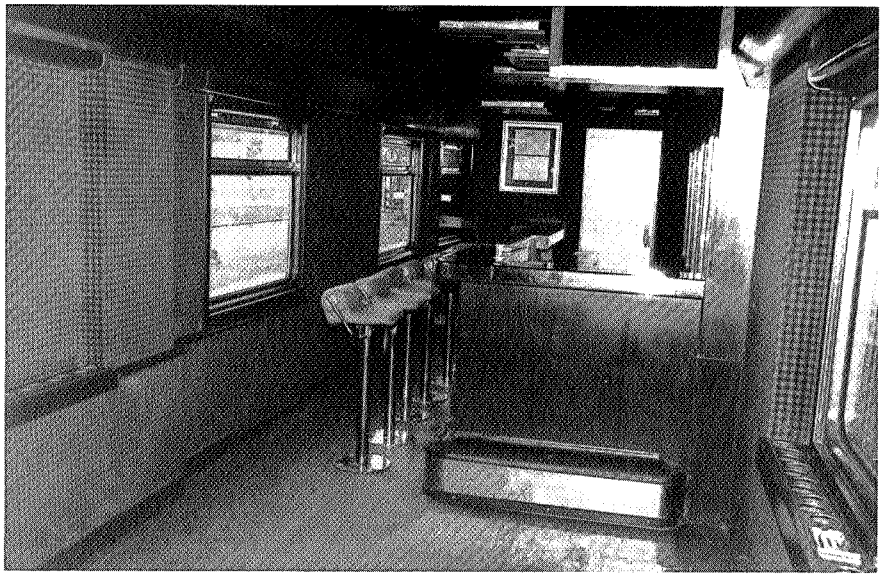
A l'opposé, le bar. A votre bonne santé !

Recht voor, de bar. Op uw gezondheid !
(M. Thiry)



Le coin salon ...

Het salonhoekje ...
(M. Thiry)



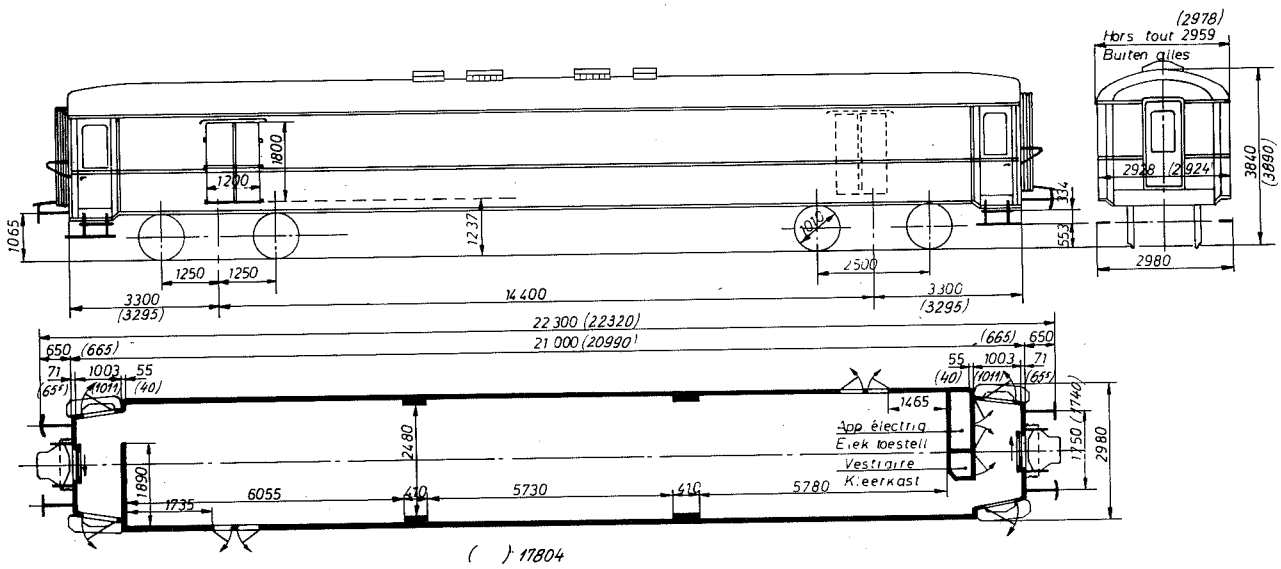
... et le bar. L'ambiance n'y est pas très chaude encore ...

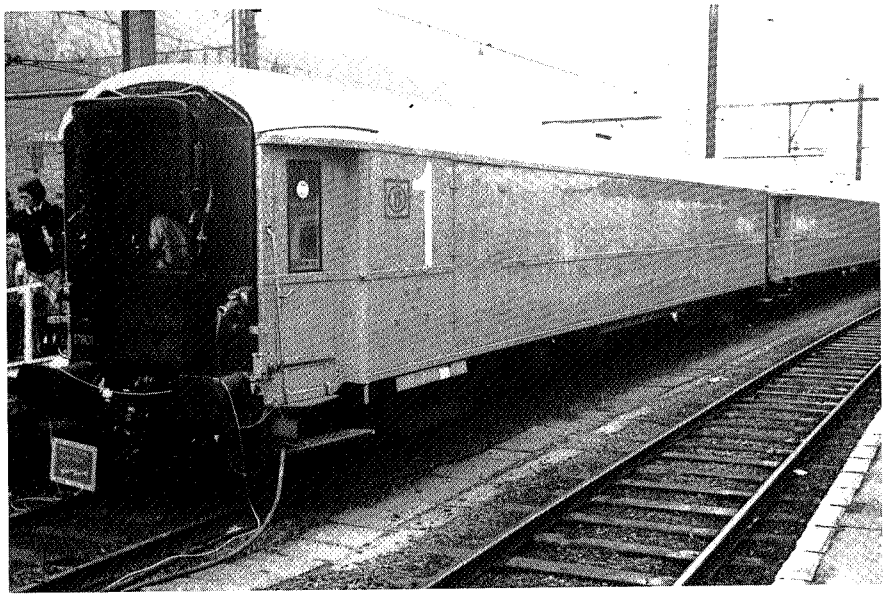
... en de bar. De stemming is er nog niet ...
(M. Thiry)

... mais précisément, on y pensait !

... maar juist, men brengt het in orde !
(M. Thiry)

EXPO ex I1 - B11





Liège-Guillemins
18-3-80
(P. Auguste)

Expo 17801

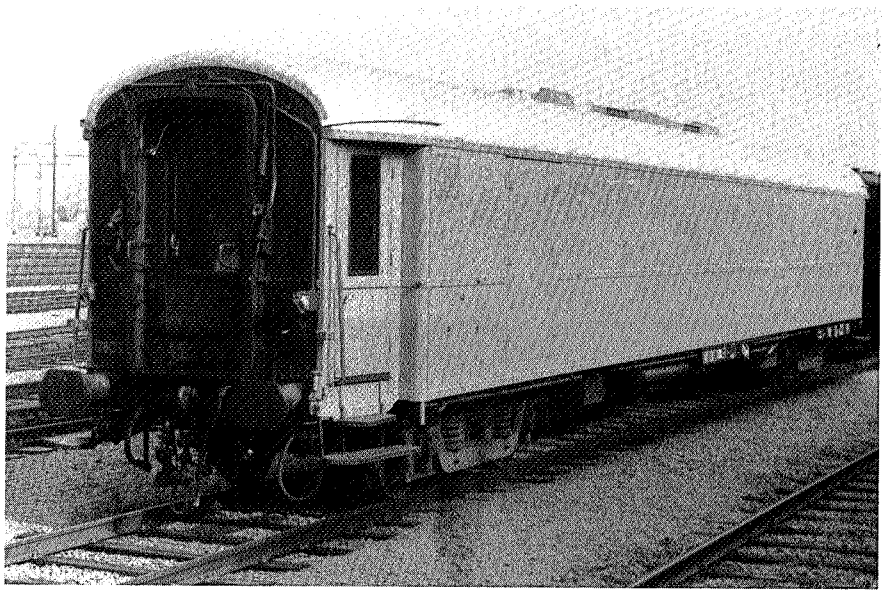
17801 → 17804	*N° SNCB* NMBS Nr	*N° UIC* UIC Nr	60 88 99 - 40 021 → 024
4	*EFFECTIF* EFFECTIEF	*VITESSE AUTOR.* TOEGEL. SNELHEID	140
40/45	*TARE/TONNAGE* TARRA/TONNENMAAT	*PL. ASSISES* ZITPLAATSEN	—
A (1) P	*CHAUFFAGE* VERWARMING	*EQUIPEMENT* UITRUSTING	
5	*BOGIES TYPE* BOGIES TYPE	*ANNEE* BOUWJAAR	1932 → 1933 (2)

(1) *Chauffage à air - Brûleur gasoil* / Luchtverwarming - Gasoliebrander.
(2) *Transformation de voitures I1-B11 en 1973 → 1976*•.
Omvorming in 1973 → 1976 van de rijtuigen I1-B11•.

Bru M/Z 29-3-79
(M. Thiry)

Voiture Expo 12083, peu de temps avant son immatriculation 17804.
Il s'agit d'un des dix prototypes I1 de 3e classe, construits en 1931-1932.

Exporijtuig nr 12083, enige tijd vóór zijn nummering als 17804.
Het betreft één van de tien prototypes I1, 3de klasse, gebouwd in 1931-1932.



Scha'rbeek 23-10-81
(M. Thiry)

Expo 17803

Précédemment, cette voiture avait été :

Het rijtuig werd achtereenvolgens genummerd als :

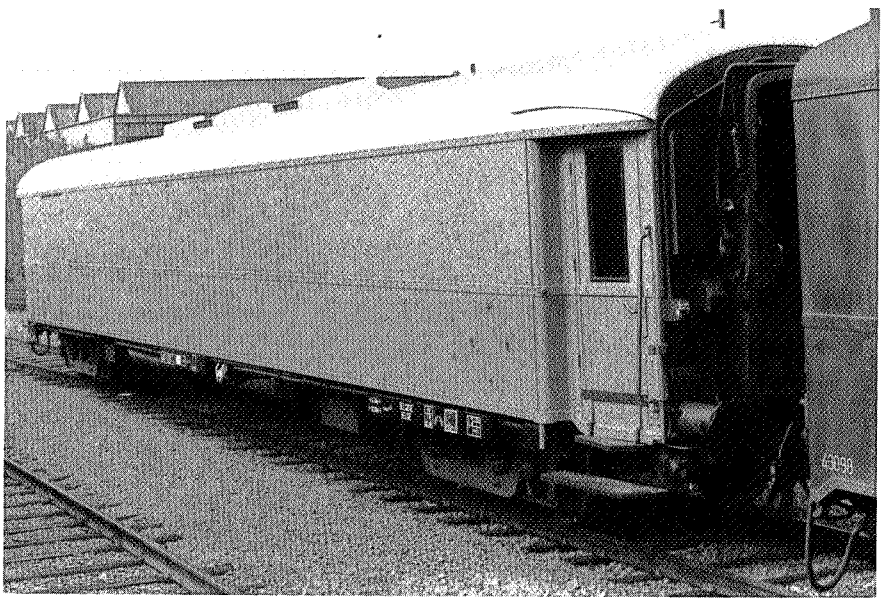
13013 : 3e *cl.*/kl.
19902 : 3e *cl.*/kl. + snack-bar
12085 : 2e *cl.*/kl.

Scha'rbeek 23-10-81
(M. Thiry)

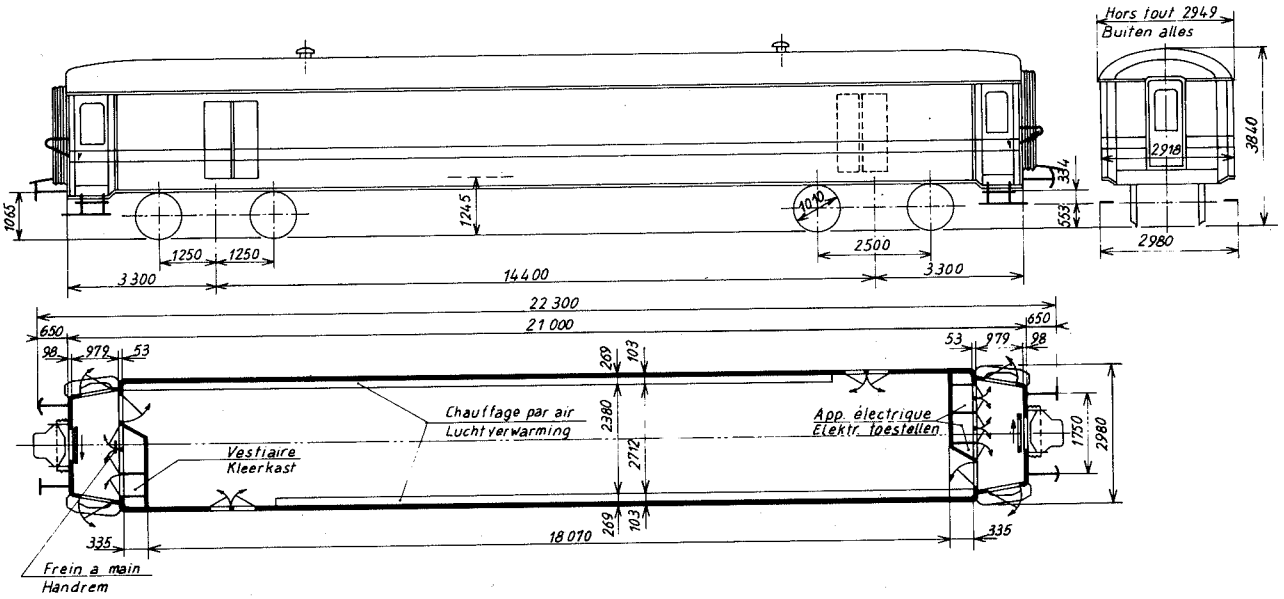
Expo 17803

Le matériel Expo, y compris le fourgon 17815 (page 370), est peint en rouge-orange, parois d'about bleu nuit et toiture blanche.

Het Expo-materieel, de pakwagen 17815 (blz. 370) inbegrepen, is geschilderd in rood-oranje, wit dak en donkerblauwe kopwanden.



EXPO ex I1-A4B4

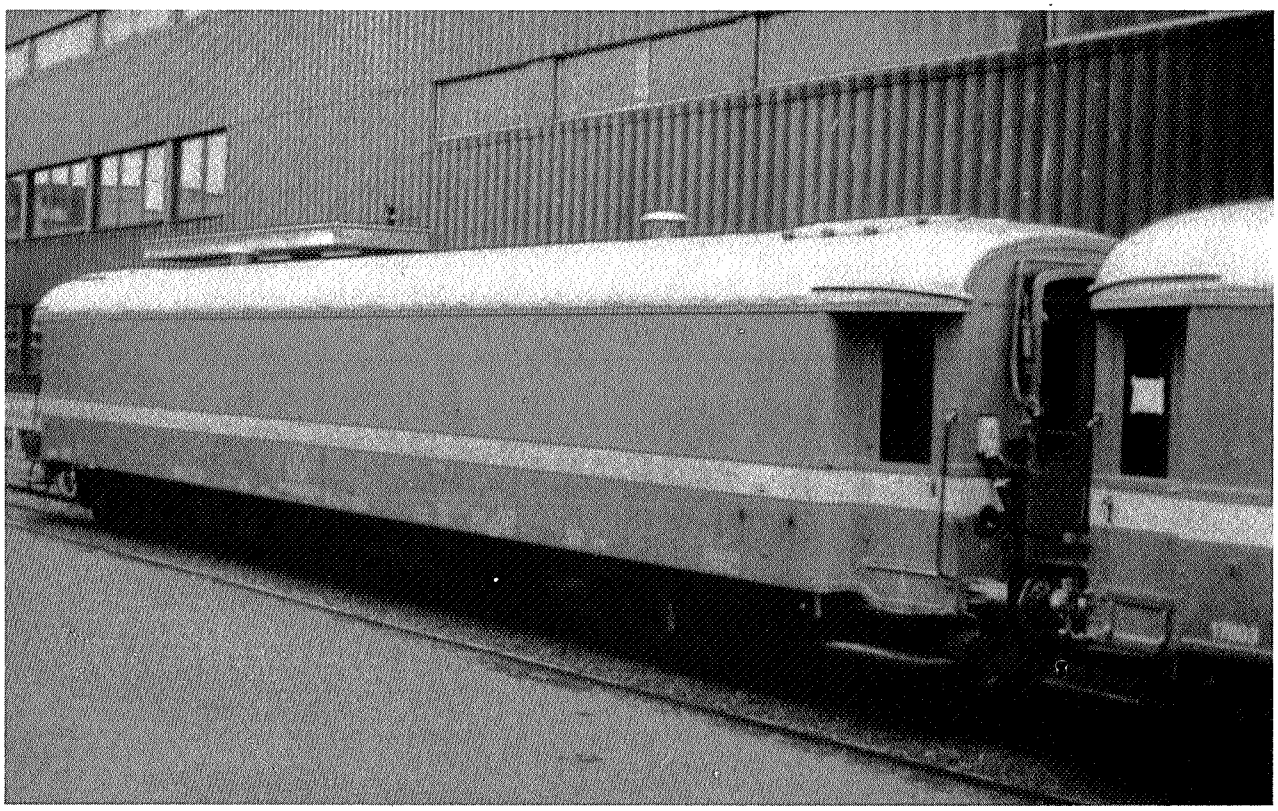


Bru PI/KE 30-3-85
Expo 17805
(M. Thiry)

La commémoration, en 1985, du 150e anniversaire de notre réseau ferré, impliquait l'accroissement du parc des voitures «Expo». Une deuxième série, prélevée au sein de l'effectif I1, a été mise en service après transformation.

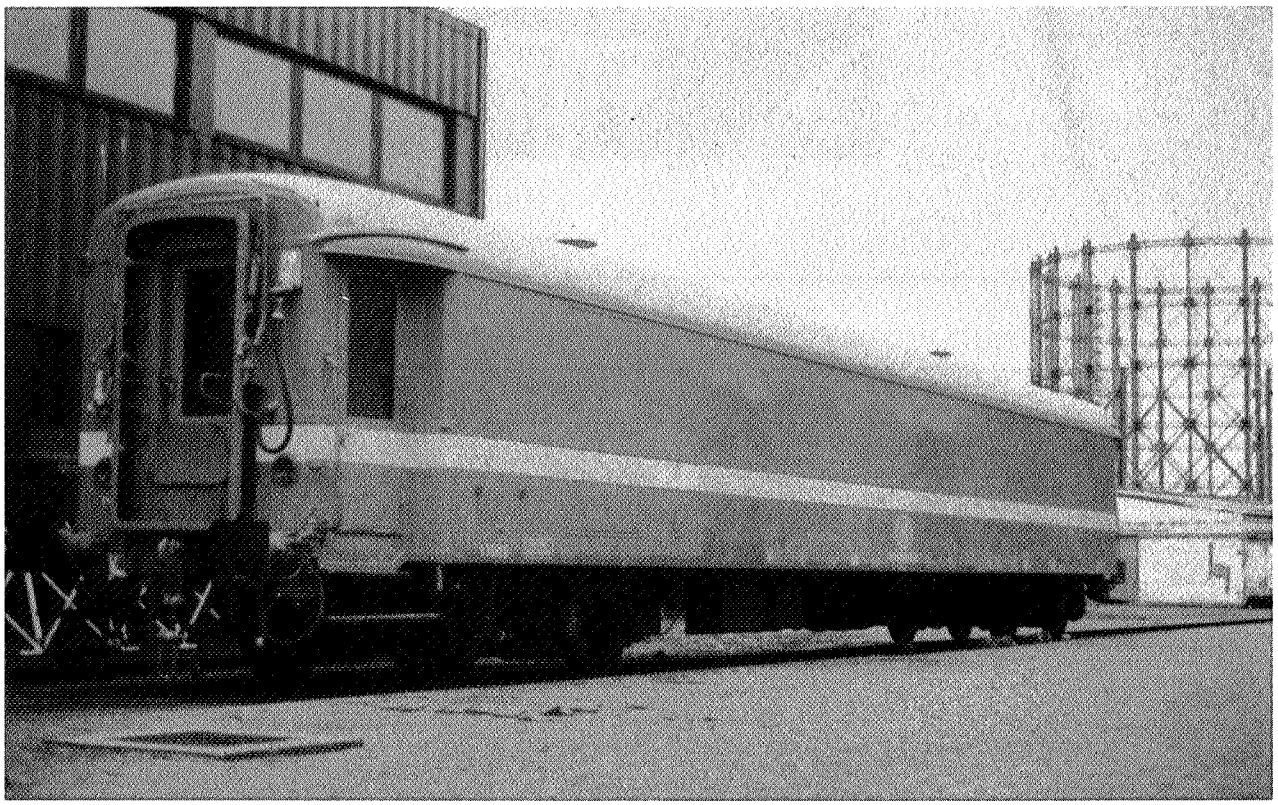
17805 → 17810	*N° SNCB* NMBS Nr	*N° UIC* UIC Nr	60 88 99 - 40 025 → 030
6	*EFFECTIF* EFFECTIEF	*VITESSE AUTOR.* TOEGEL. SNELHEID	140
41/41	*TARE/TONNAGE* TARRA/TONNENMAAT	*PL. ASSISES* ZITPLAATSEN	—
E P	*CHAUFFAGE* VERWARMING	*EQUIPEMENT* UITRUSTING	
27	*BOGIES TYPE* BOGIES TYPE	*ANNEE* BOUWJAAR	1933 → 1939 (1)

(1) *Transformation de voitures I1-A4B4 en 1985*•.
Omvorming in 1985 van de rijtuigen I1-A4B4•.

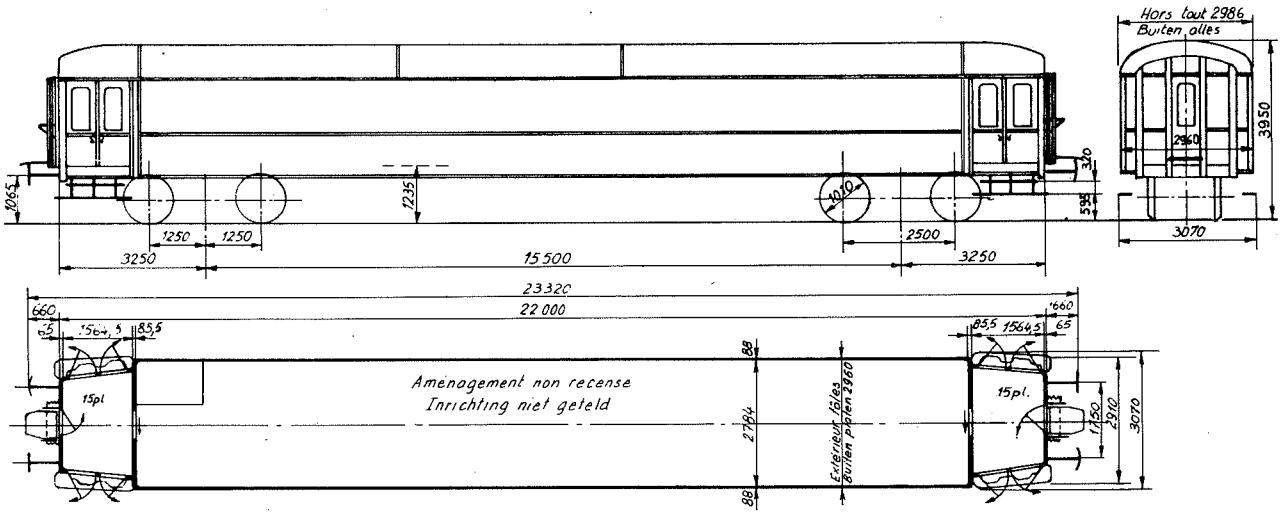


De herdenking, in 1985, van de 150ste verjaardag van ons spoorwegnet, houdt een uitbreiding van het «Expo» rijtuigenpark in. Een tweede reeks, genomen uit het effectief van de I1 rijtuigen, werd na wijziging in dienst genomen.

Bru PI/KE 30-3-85 Expo 17805↑ 17808↓ (M. Thiry)



EXPO ex K1- B9



Mons 20-3-83
(M. Thiry)

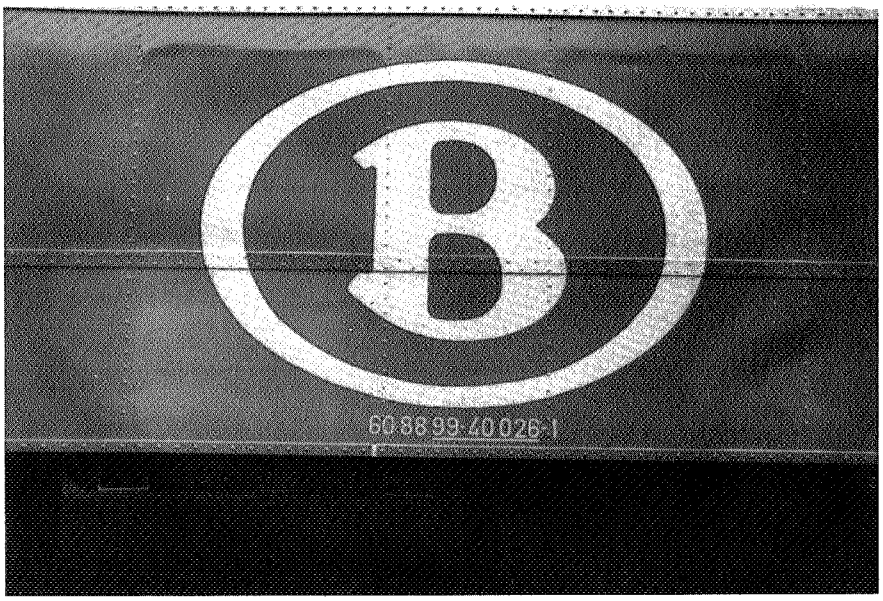
27801 (3)	*N° SNCB* NMBS Nr	*N° UIC* UIC Nr	*60 88 99 - 40 026*
— (3)	*EFFECTIF* EFFECTIEF	*VITESSE AUTOR.* TOEGEL. SNELHEID	140
	TARE/TONNAGE TARRA/TONNENMAAT	*PL. ASSISES* ZITPLAATSEN	—
(1)	*CHAUFFAGE* VERWARMING	*EQUIPEMENT* UITRUSTING	
5	*BOGIES TYPE* BOGIES TYPE	*ANNEE* BOUWJAAR	1934 (2)

(1) *Radiateurs électriques alimentés à l'arrêt par installations fixes 220/380 V.*
Elektrische radiatoren, gedurende de stilstand gevoed door vaste installaties 220/380 V.
(2) *Transformation de la voiture K1-B9 22609 en 1982.*
Wijziging van het rijtuig K1-B9 22609 in 1982.
(3) *Immatriculée «wagon» depuis janvier 1984*•.
Ingeschreven sinds januari 1984 als «wagen»•.

On reconnaît la structure rivée des longs-pans des voitures K1, dont est issue la voiture Expo 27801

Men herkent de klinknagelstructuur van de zijwanden van de rijtuigen K1, waarvan het Expo-rijtuig 27801 afstamt.

(M. Thiry)

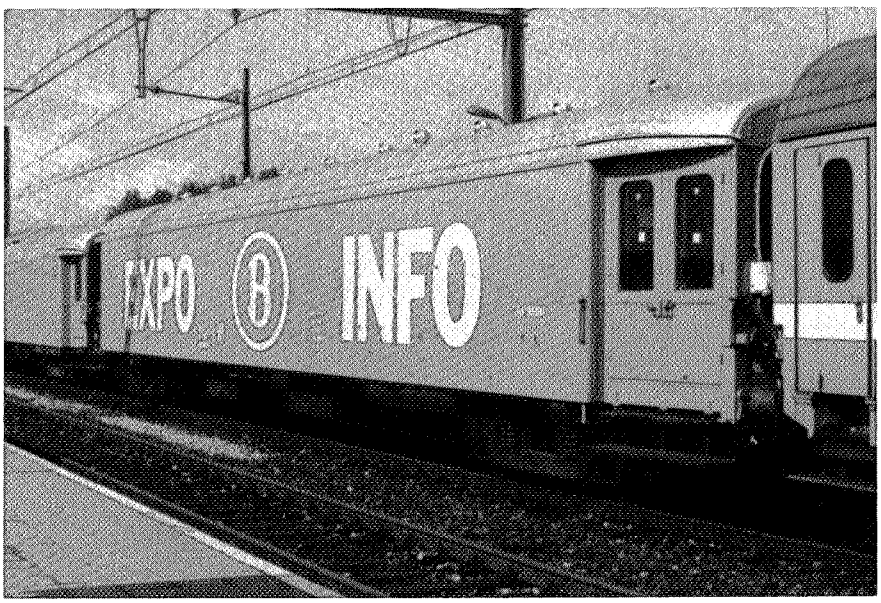


Mons 20-3-83
(M. Thiry)

La Louvière-Sud 3-10-84
(M. Thiry)

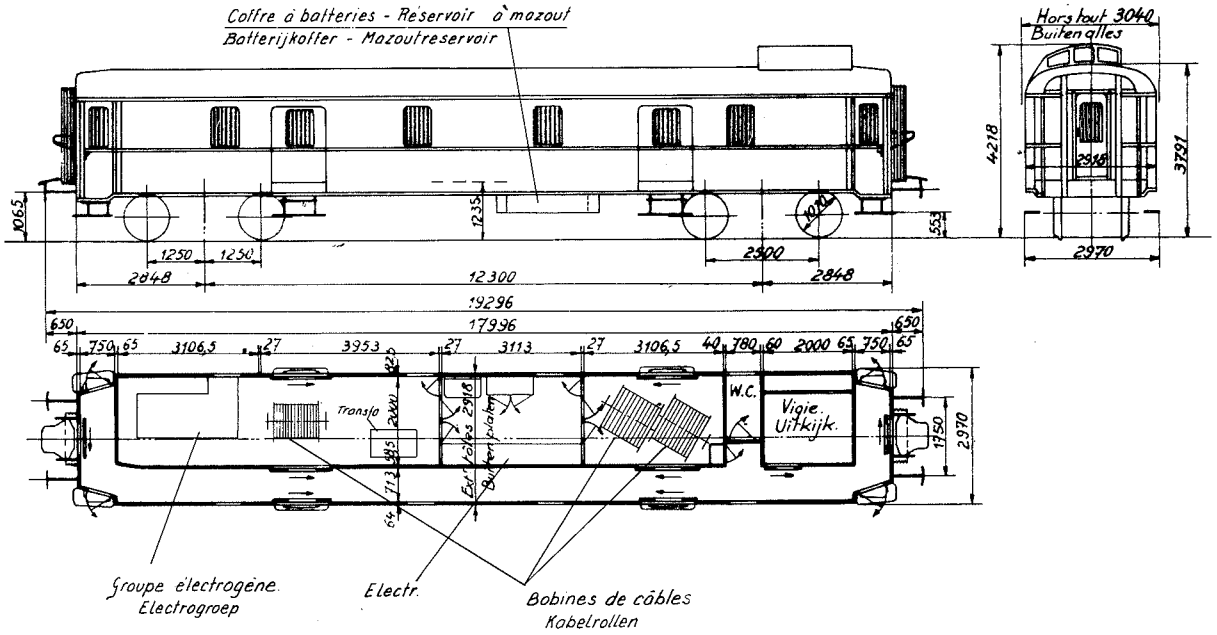
L'ex voiture 27801 avec son immatriculation actuelle «wagon».

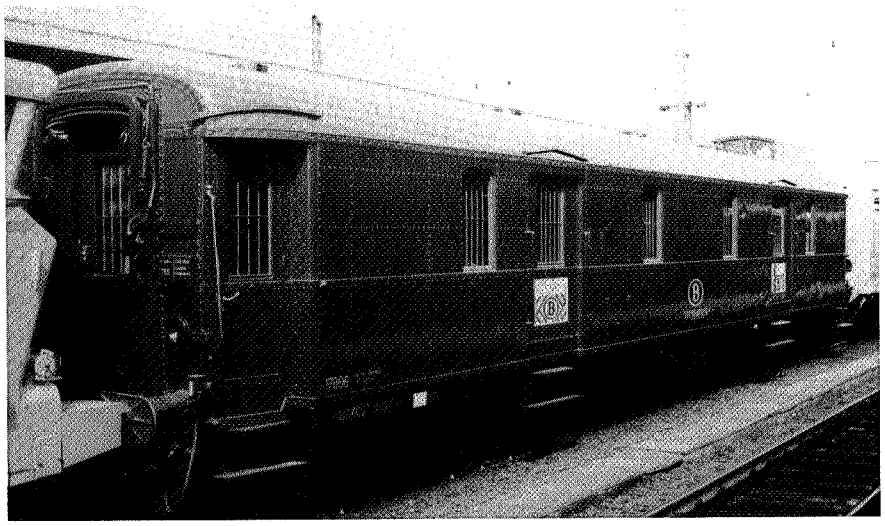
Gewezen rijtuig 27801 met zijn huidige inschrijving «wagon».



80 88 980 0 099-3
(type 9800A1)

PW - EXPO * ex PW - Ds 18 m





Le fourgon qui accompagne traditionnellement le train «Expo» et lui sert d'appui technique, a été prélevé dans le parc des fourgons RIC dits «longs».
Le voici en 1976, alors que son équipement intérieur est encore provisoire. Il porte toujours son immatriculation 17006 et la livrée verte classique.

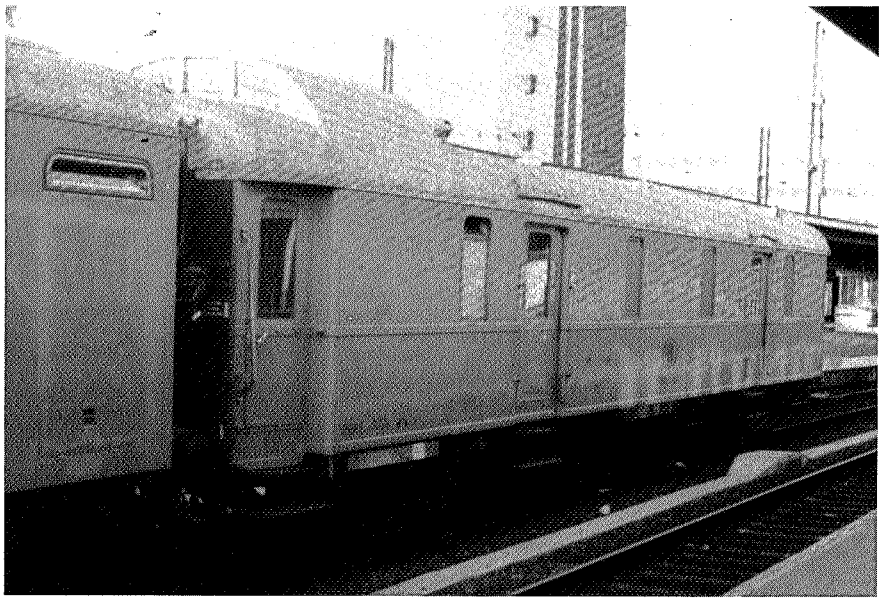
De pakwagen die de Expo-trein traditioneel vergezelt, en dient als technische steun, komt uit het park van de UIC pakwagens, de zogenoemde «lange». Een zicht uit 1976, terwijl zijn binneninrichting nog voorlopig is. Hij draagt nog altijd zijn nummer 17006 en de klassieke groene beschildering.

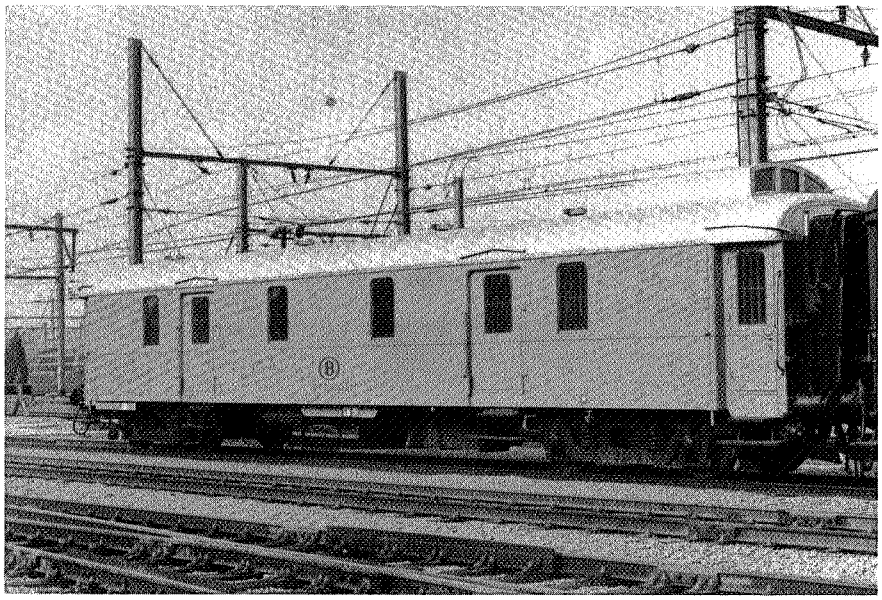
(R. Crickelaire)

17815 (1)	*N° SNCB* NMBS Nr	*N° UIC* UIC Nr	60 88 99 - 40 035
1	*EFFECTIF* EFFECTIEF	*VITESSE AUTOR.* TOEGEL. SNELHEID	140
46/46	*TARE/TONNAGE* TARRA/TONNENMAAT	*PL. ASSISES* ZITPLAATSEN	—
V+E R	*CHAUFFAGE* VERWARMING	*EQUIPEMENT* UITRUSTING	
5	*BOGIES TYPE* BOGIES TYPE	*ANNEE* BOUWJAAR	1934 (2)

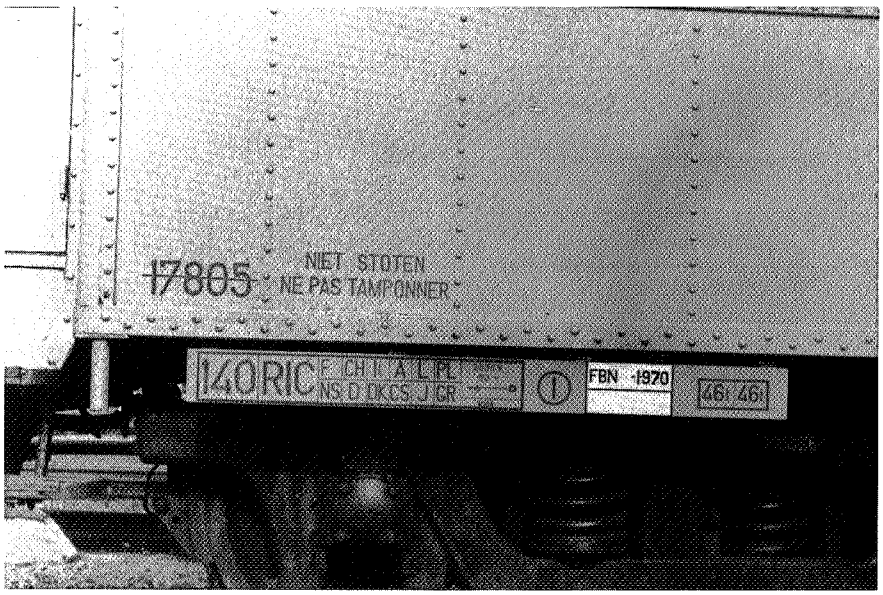
(1) Ex 17805, ex 17006.
(2) *Aménagement intérieur en 1977.*
Inrichting interieur in 1977.
* *Fourgon dit «basse tension»* / pakwagen genaamd «lage spanning».

Bru M/Z 3-10-84
(M. Thiry)





Scha'rbeek 23-10-81
(M. Thiry)



Scha'rbeek 23-10-81
(M. Thiry)

PW - EXPO * ex PW - D 14 m

Pour le schéma dimensionnel, voir page 318.
Voor het dimensionele schema, zie bladzijde 318.

Bru PI/KE 15-5-85 Expo Shop 77302 (M. Thiry)

Les fourgons 17301 à 17304, garés sans emploi, ont été aménagés pour entrer dans la composition des trains-exposition qui ont sillonné le pays en 1985, à l'occasion du 150e anniversaire des chemins de fer belges.
Deux véhicules (77301-77302) ont reçu une peinture rouge vif uniforme, toiture comprise. Une bande blanche ceinture les caisses. Les deux autres ont été décorés avec plus de recherche : brun-chocolat, blanc, jaune et orangé. Ils portent la mention «Expo Shop» (77303-77304).

77301 → 77304	*N° SNCB* NMBS Nr	*N° UIC* UIC Nr	50 88 92 - 49 301 → 304
4	*EFFECTIF* EFFECTIEF	*VITESSE AUTOR.* TOEGEL. SNELHEID	120
34/38	*TARE/TONNAGE* TARRA/TONNENMAAT	*PL. ASSISES* ZITPLAATSEN	—
—	*CHAUFFAGE* VERWARMING	*EQUIPEMENT* UITRUSTING	
5	*BOGIES TYPE* BOGIES TYPE	*ANNEE* BOUWJAAR	1934 → 1935 (1)

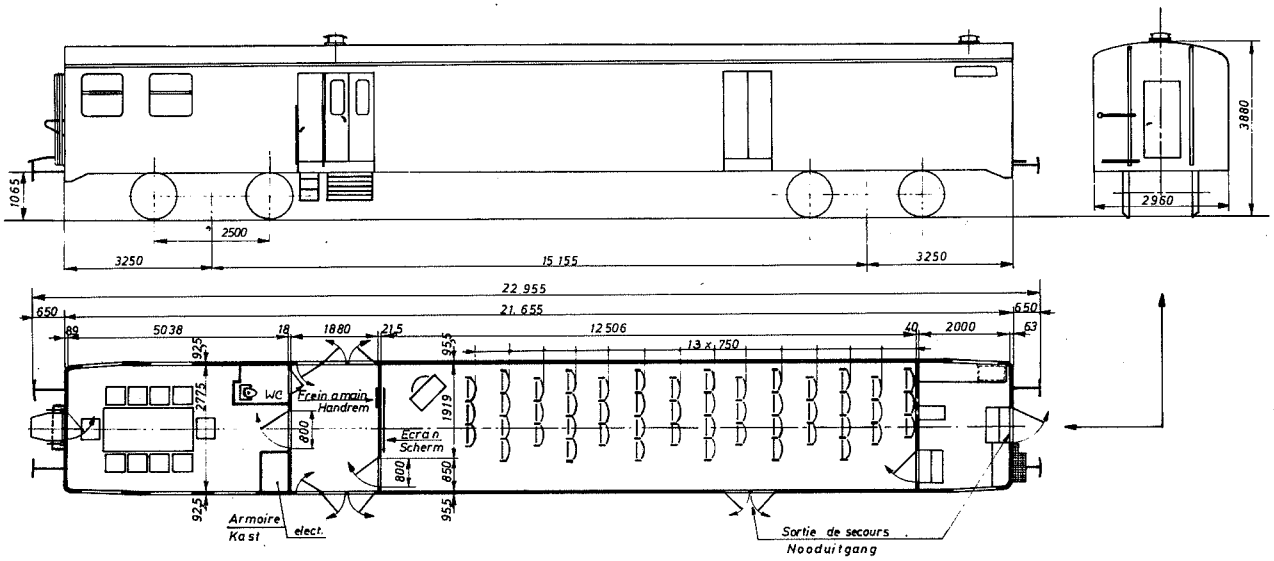
(1) *Aménagement en 1985.*
Inrichting in 1985.
* *Fourgons dits*
Pakwagen genoemd «Expo-Shop-Pack».

Bru PI/KE 15-4-85 Expo-Shop 77303 (M. Thiry)

De pakwagens 17301 tot 17304, niet meer benuttigd uitgeweken, werden ingericht om in de samenstelling van de tentoonstellingstreinen, die in 1985, ter gelegenheid van de 150ste verjaardag van de Begische spoorwegen, het land hebben doorkruisd, opgenomen te worden.
Twee voertuigen (77301-77302) hebben een uniforme levendige rode kleur gekregen, het dak inbegrepen. Een witte band omgordelt de kast. De twee andere zijn meer verfijnd gedecoreerd : chocolade-bruin, wit, geel en oranje. Ze dragen het opschrift « Expo-Shop » (77303-77304).

Spa 6-7-85 Expo-Shop 77303 (P. Auguste)

CINE



Prise de courant pour chauffage, climatisation autonome: 220/380 V
Stopkontakt voor autonome verwarming, klimatisatie 220/380 V

Eclairage de secours
Noodverlichting

Frein : Oerlikon OGP - 38 t.
Rem :

Conduites générales : *Electr. 3000 V*
Vapeur
Sonorisation
Air 8 kg/cm²

Doorgaande leidingen:
Elektr. 3000 V
Stoom
Sonorisatie
Lucht 8kg/cm²

Bru M/Z 27-3-81
(M. Thiry)

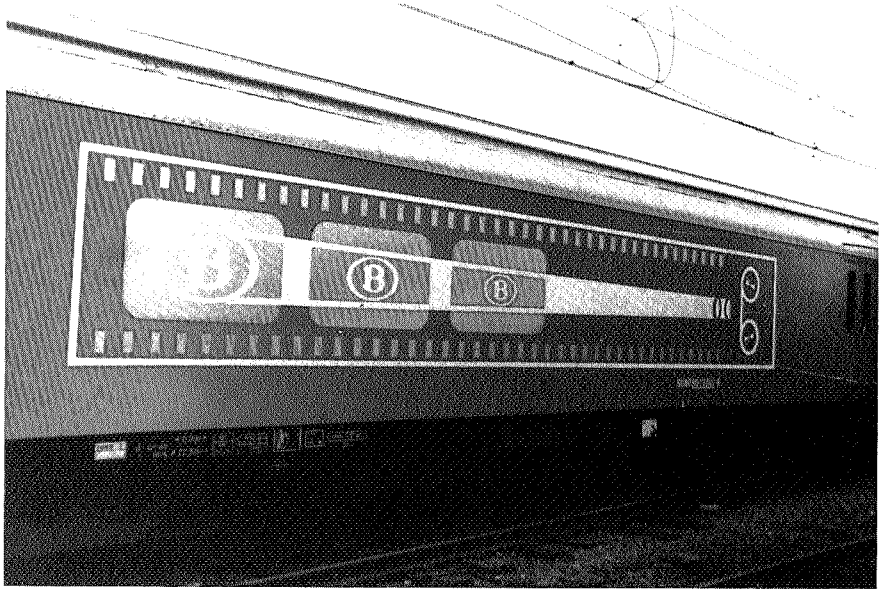
La voiture ciné est peinte en rouge-orange vif tout comme les voitures expo.
La décoration extérieure des longs-pans est blanche.

41	*N° SNCB* NMBS Nr	*N° UIC* UIC Nr	60 88 99 - 10 041
1	*EFFECTIF* EFFECTIEF	*VITESSE AUTOR.* TOEGEL. SNELHEID	120
44/44	*TARE/TONNAGE* TARRA/TONNENMAAT	*PL. ASSISES* ZITPLAATSEN	48 (2)
(1)	*CHAUFFAGE* VERWARMING	*EQUIPEMENT* UITRUSTING	
5	*BOGIES TYPE* BOGIES TYPE	*ANNEE* BOUWJAAR	1939 (3)

(1) *Air climatisé. Alimentation à l'arrêt par installations fixes.*
Geklimatiseerde lucht. Voeding bij stilstand door vaste installaties.
(2) *+ 10 places dans la salle de réunion.*
+ 10 plaatsen in de vergaderzaal.
(3) *Ex remorque d'automotrice (213207) aménagée en 1975.*
Ex MS aanhangswagen nr 213207 ingericht in 1975.

Mons 20-3-83
(M. Thiry)

Het bioscooprijtuig is geschilderd in levendig roodoranje, zoals de exporijtuigen. De buitenste dekoratie van de zijwanden is in het wit.



L'issue de secours pour le public ...

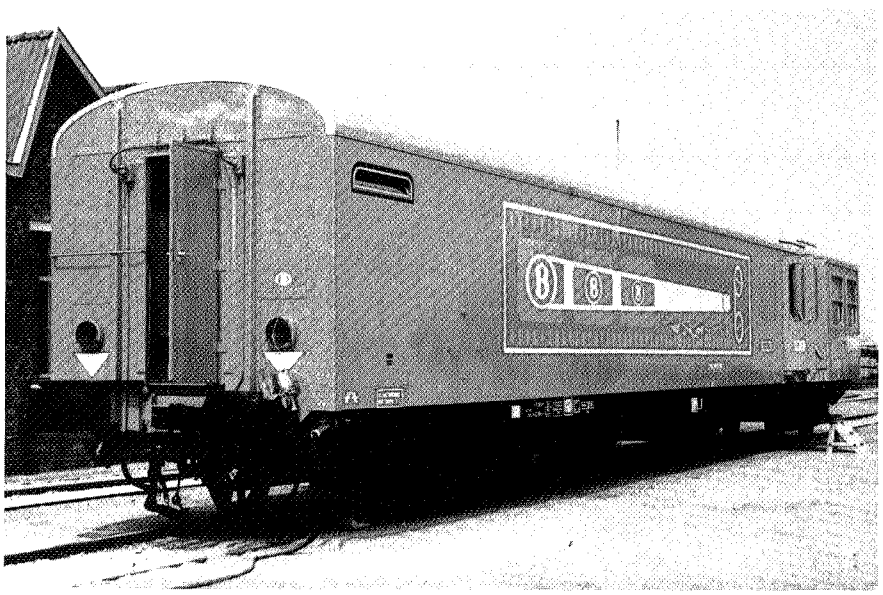
Nooduitgang voor het publiek ...

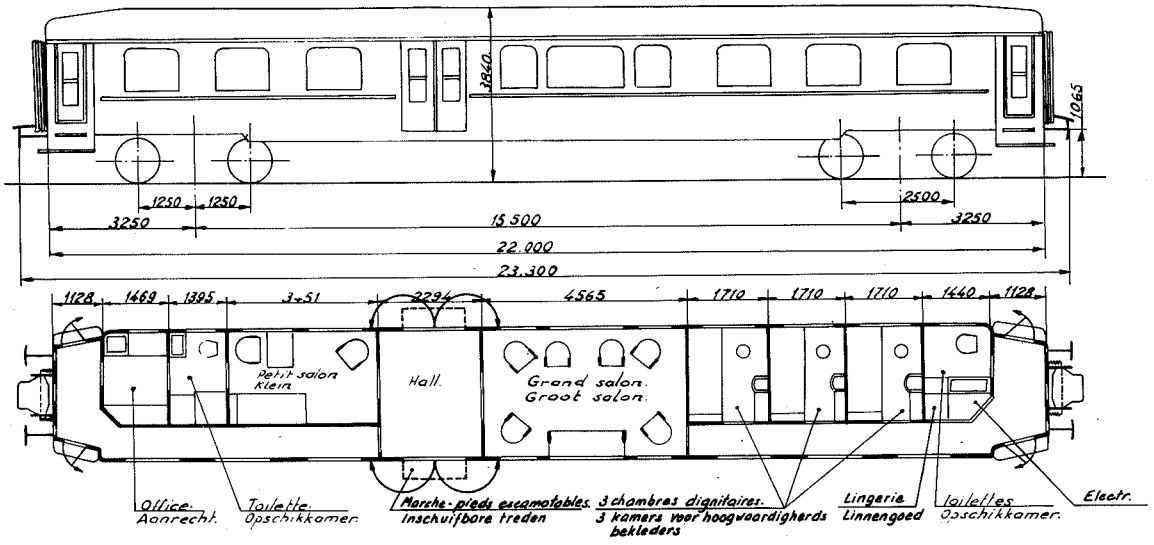
(M. Thiry)

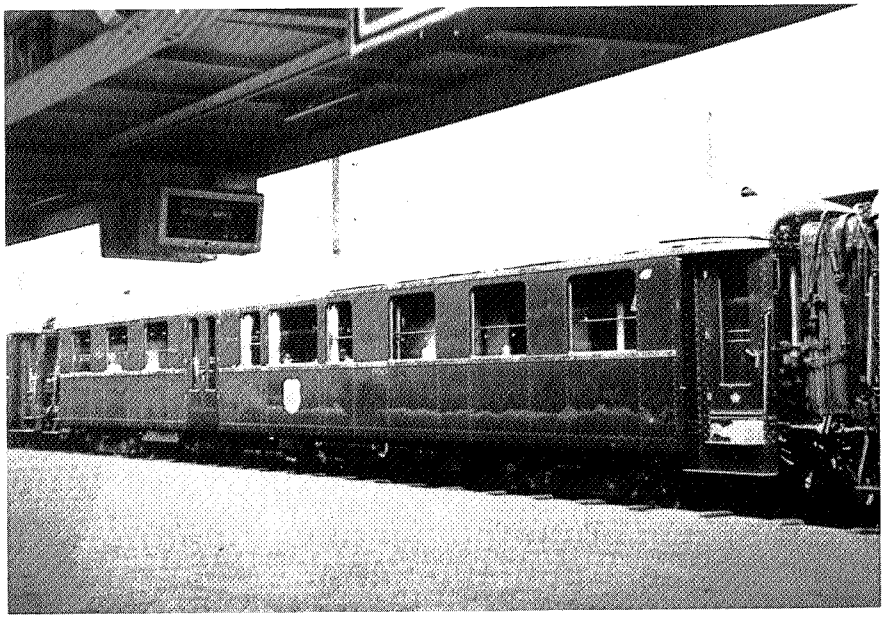
Bascoup 28-6-76
(M. Thiry)

... et pour l'opérateur, à l'extrémité de la voiture.

... en voor de operator aan het uiteinde van het rijtuig.





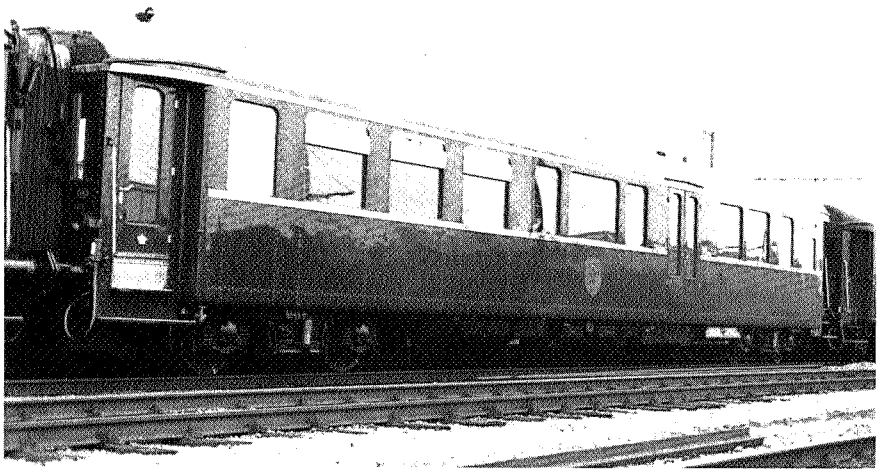


La voiture royale n° 1 encore montée sur ses bogies Pennsylvania d'origine.
(B. Dedoncker)

Het koninklijke rijtuig nr 1 nog uitgerust met zijn oorspronkelijke Pennsylvania bogies.

1	*N° SNCB* NMBS Nr	*N° UIC* UIC Nr	—
1	*EFFECTIF* EFFECTIEF	*VITESSE AUTOR.* TOEGEL. SNELHEID	150
61/65	*TARE/TONNAGE* TARRA/TONNENMAAT	*PL. ASSISES* ZITPLAATSEN	
V + E3 + A P	*CHAUFFAGE* VERWARMING	*EQUIPEMENT* UITRUSTING	‡
26	*BOGIES TYPE* BOGIES TYPE	*ANNEE* BOUWJAAR	1939
Dite « Voiture-salon » / « Salon-rijtuig *» genoemd.*			

Arlon 26-11-81
(M. Thiry)



Marloie 26-11-81
(M. Thiry)

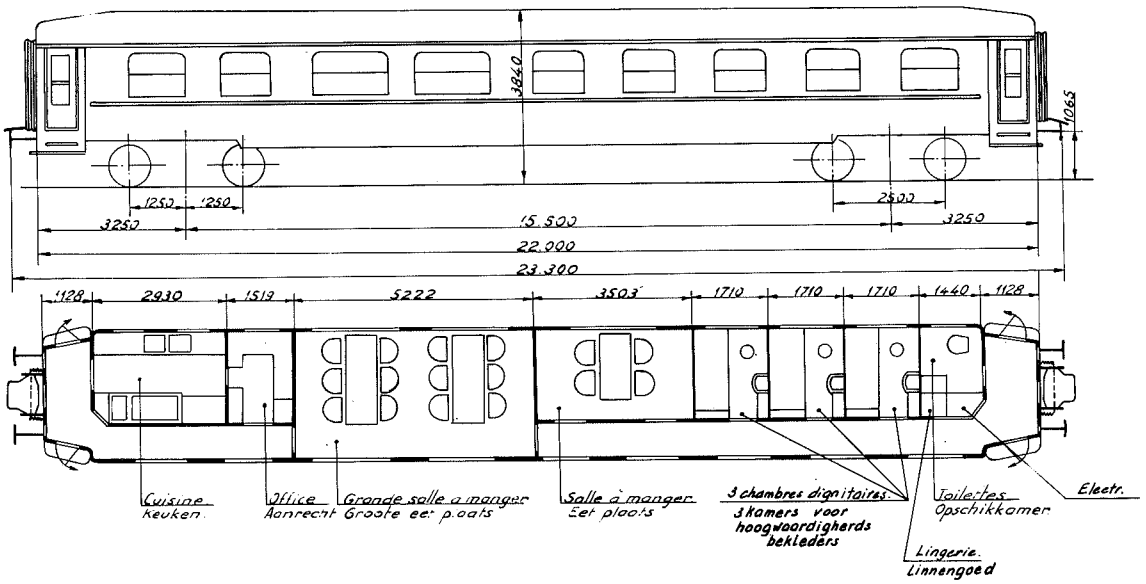
De koninklijke rijtuigen nrs 1-2-3 onderscheiden zich van het gewone materieel door hun rokken aan de kast, de gechroomde banden aan de vensters en het dak, en de glazen toegangsdeuren versierd met een koningskroon.
Rijtuig nr 1 vertoont verder op elke zijwand, het wapenschild van de Belgische Koninklijke familie.

Arlon 26-11-81
(M. Thiry)

Accouplement des voitures nos 1 et 2.

Koppeling der rijtuigen nrs 1 en 2.

Les voitures royales nos 1-2-3 se distinguent du matériel ordinaire par leurs jupes de caisse, les bandeaux chromés sous les fenêtres et la toiture, et les portes d'accès largement vitrées flanquées d'une couronne royale appliquée. La voiture n° 1 porte en outre, sur chaque long-pan, les armes de la famille royale de Belgique.

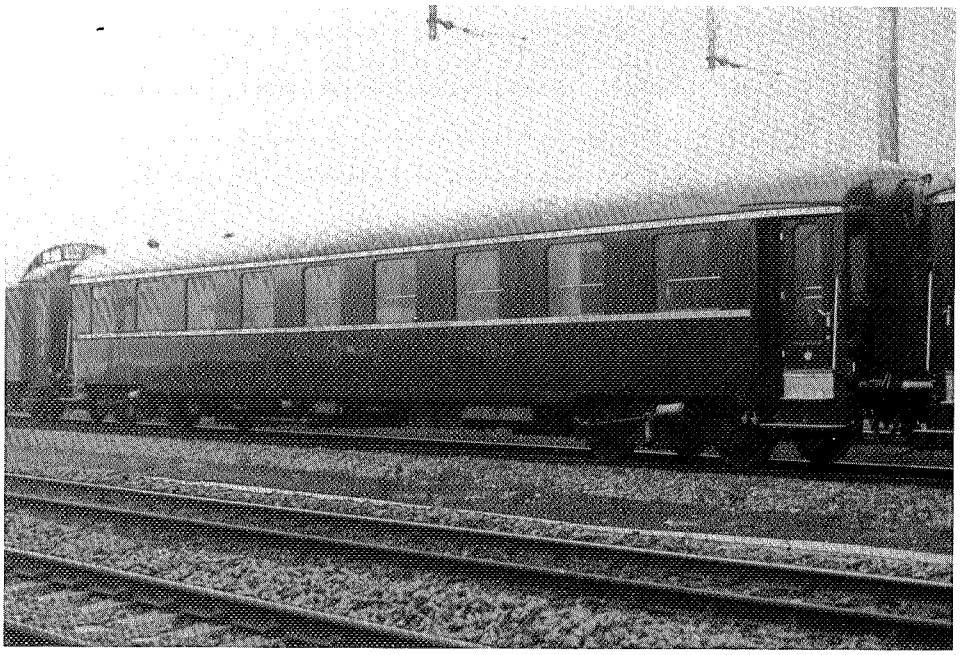


Arlon 26-11-81
(M. Thiry)

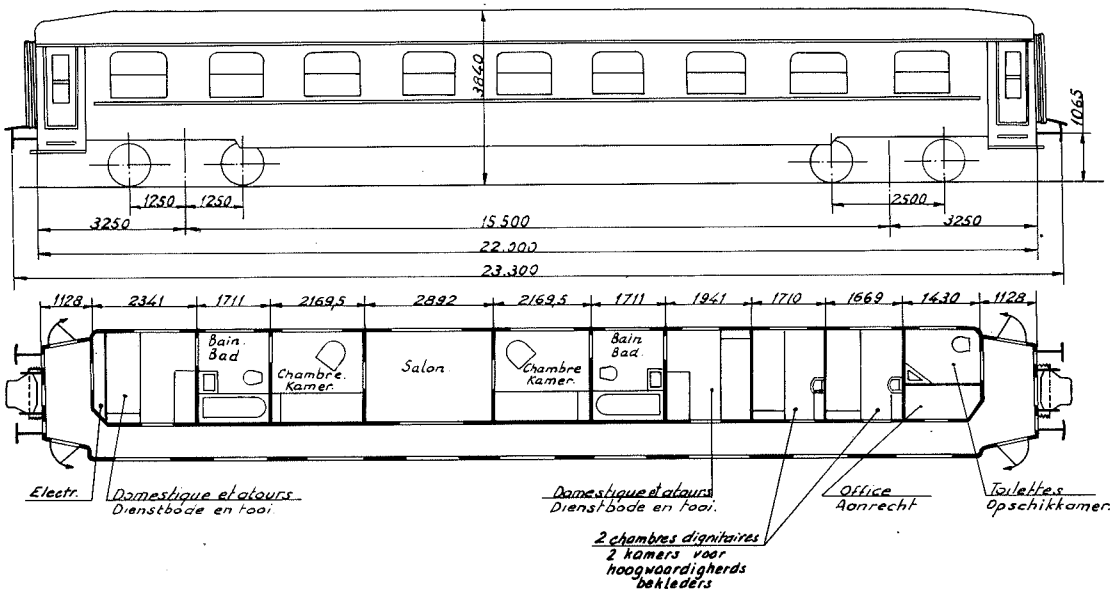
2	*N° SNCB* NMBS Nr	*N° UIC* UIC Nr	—
1	*EFFECTIF* EFFECTIEF	*VITESSE AUTOR.* TOEGEL. SNELHEID	150
59/63	*TARE/TONNAGE* TARRA/TONNENMAAT	*PL. ASSISES* ZITPLAATSEN	
V + E3 + A P	*CHAUFFAGE* VERWARMING	*EQUIPEMENT* UITRUSTING	⧺
26	*BOGIES TYPE* BOGIES TYPE	*ANNEE* BOUWJAAR	1939

Dite « Voiture-salle à manger » / « Eetzaal-rijtuig» genoemd.

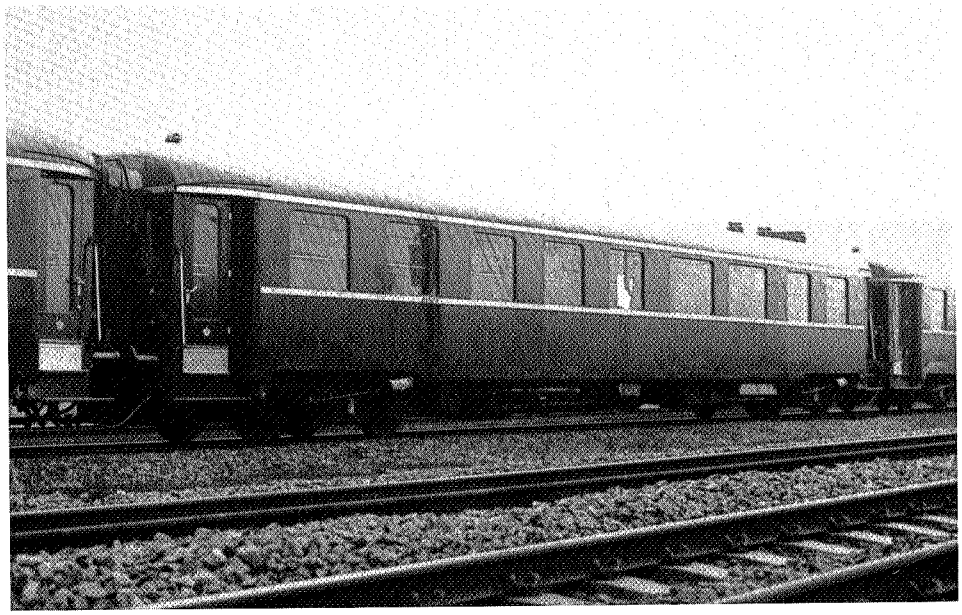
Arlon 26-11-81
(M. Thiry)



La grande salle à manger de la voiture royale n° 2. (*SNCB*/NMBS)
De grote eetzaal van het koninklijk rijtuig nr 2.



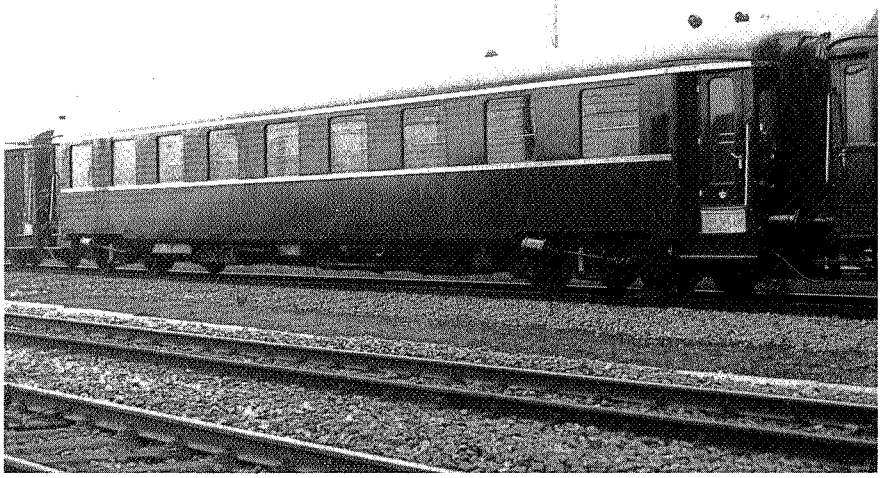
Arlon 26-11-81
(M. Thiry)

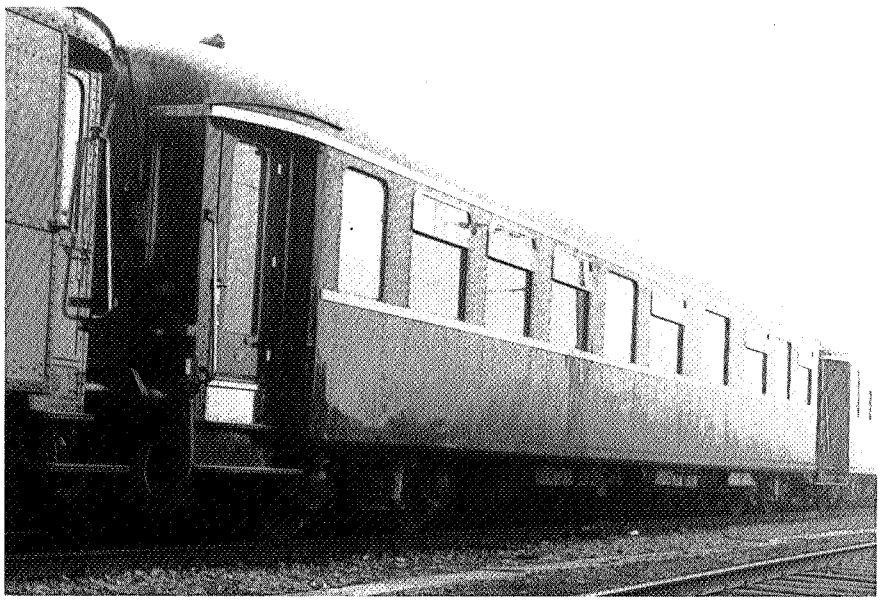


3	*N° SNCB* NMBS Nr	*N° UIC* UIC Nr	—
1	*EFFECTIF* EFFECTIEF	*VITESSE AUTOR.* TOEGEL. SNELHEID	150
60/63	*TARE/TONNAGE* TARRA/TONNENMAAT	*PL. ASSISES* ZITPLAATSEN	
V + E3 + A P	*CHAUFFAGE* VERWARMING	*EQUIPEMENT* UITRUSTING	ǂ
26	*BOGIES TYPE* BOGIES TYPE	*ANNEE* BOUWJAAR	1939

Dite « Voiture-lits » / « Bedden-rijtuig» genoemd.

Arlon 26-11-81
(M. Thiry)

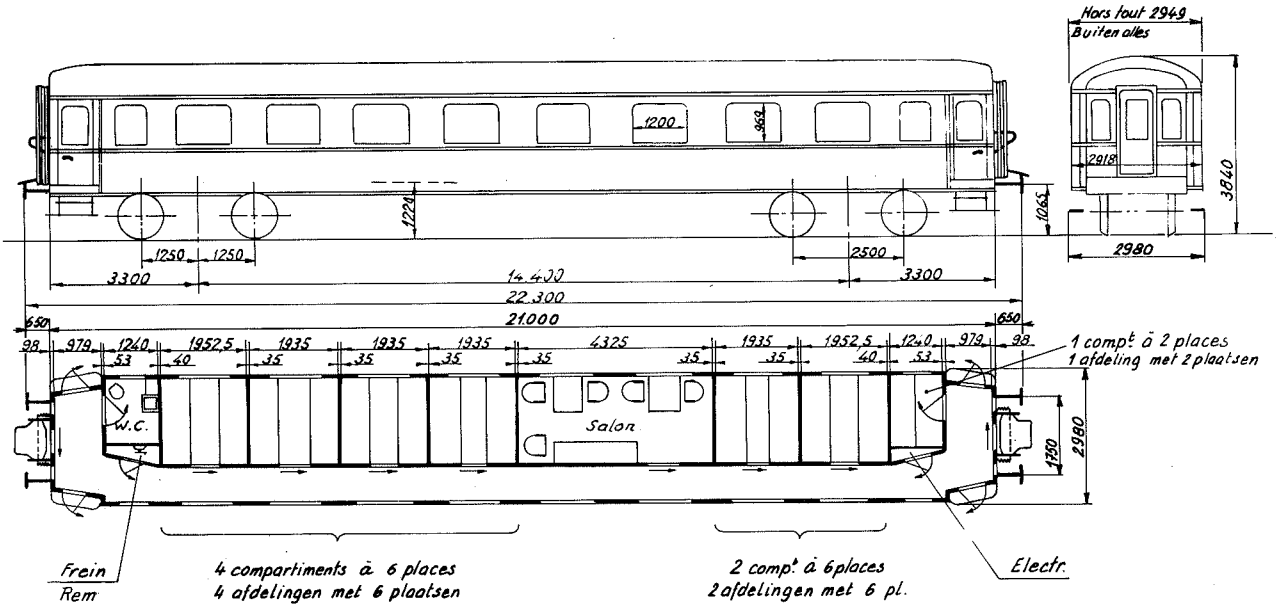


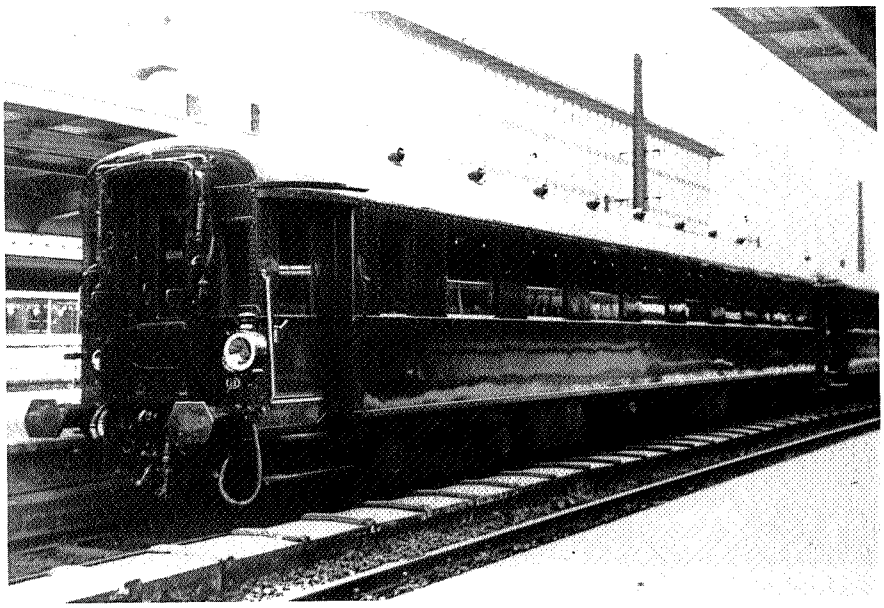


Arlon 26-11-81
(M. Thiry)

Marloie 26-11-81
(M. Thiry)

ex I1 - a2b6





Voiture royale n° 4, dans les années 1950. Bogies type 7 Pennsylvania.
(B. Dedoncker)

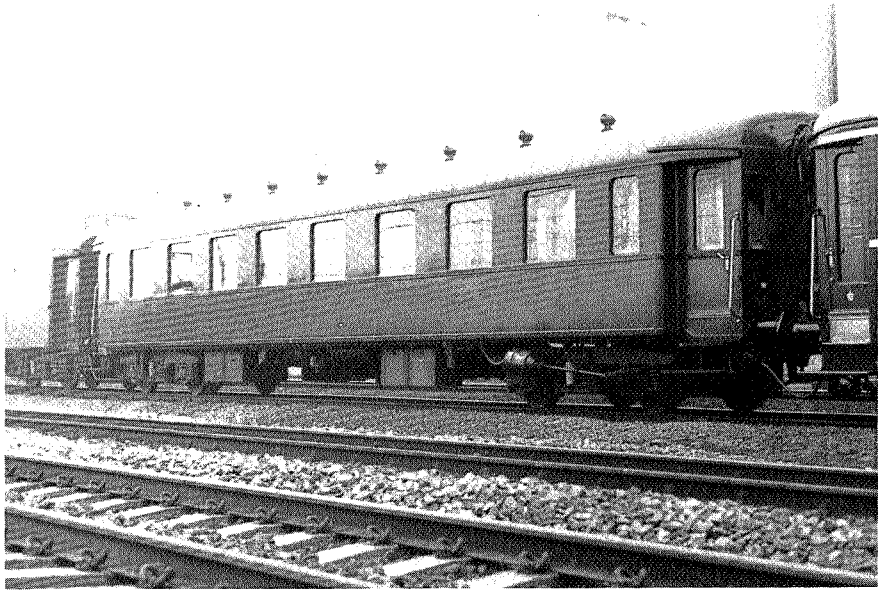
Koninklijk rijtuig nr 4 uit de jaren 1950. Bogies type 7 Pennsylvania.

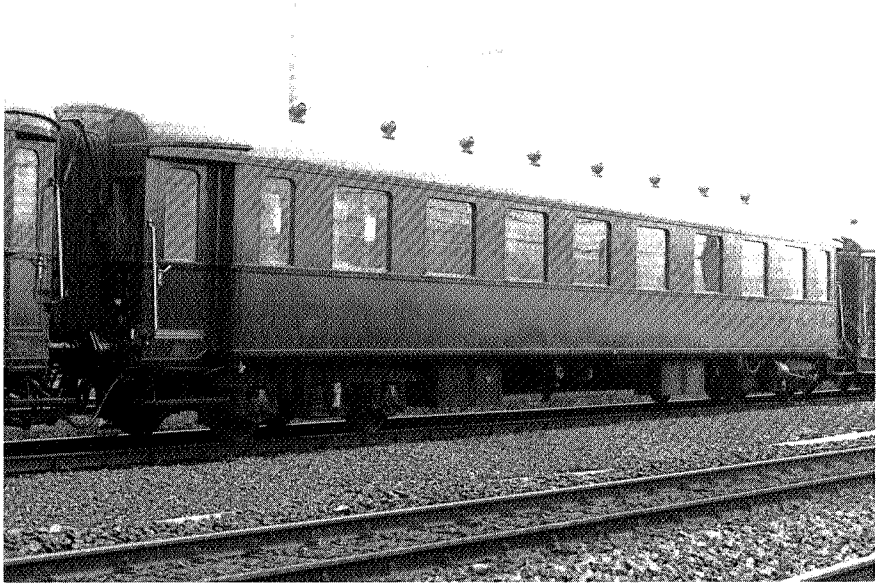
4	*N° SNCB* NMBS Nr	*N° UIC* UIC Nr	—
1	*EFFECTIF* EFFECTIEF	*VITESSE AUTOR.* TOEGEL. SNELHEID	150
49/53	*TARE/TONNAGE* TARRA/TONNENMAAT	*PL. ASSISES* ZITPLAATSEN	38
V + E3 R	*CHAUFFAGE* VERWARMING	*EQUIPEMENT* UITRUSTING	
25	*BOGIES TYPE* BOGIES TYPE	*ANNEE* BOUWJAAR	1933 (1)

Dite « Voiture pour dignitaires » / « Dignitarissen-rijtuig » genoemd.
(1) *Aménagée en 1939* / ingericht in 1939.

Arlon 26-11-81
(M. Thiry)

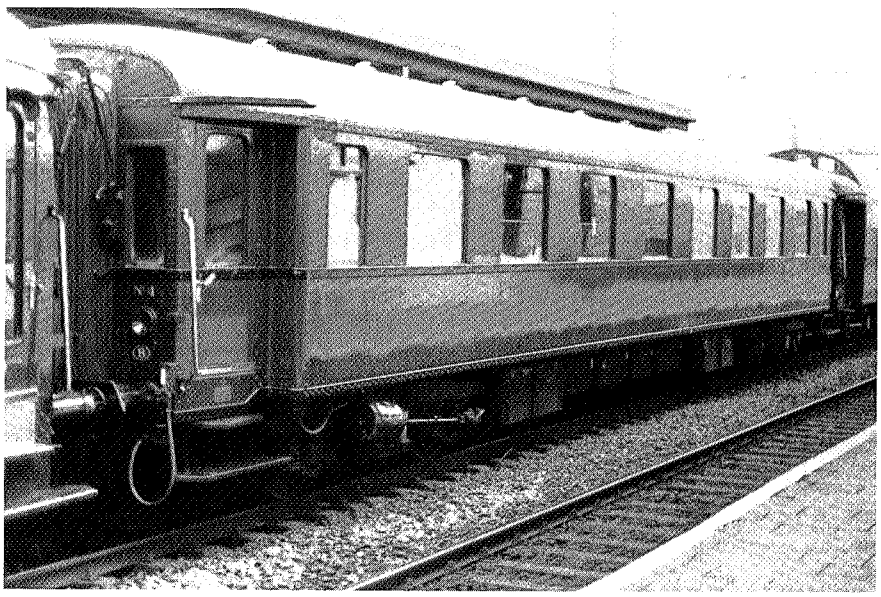
La voiture n° 4 a été prélevée dans le parc des voitures I1. Deux compartiments centraux ont été aménagés en salon.





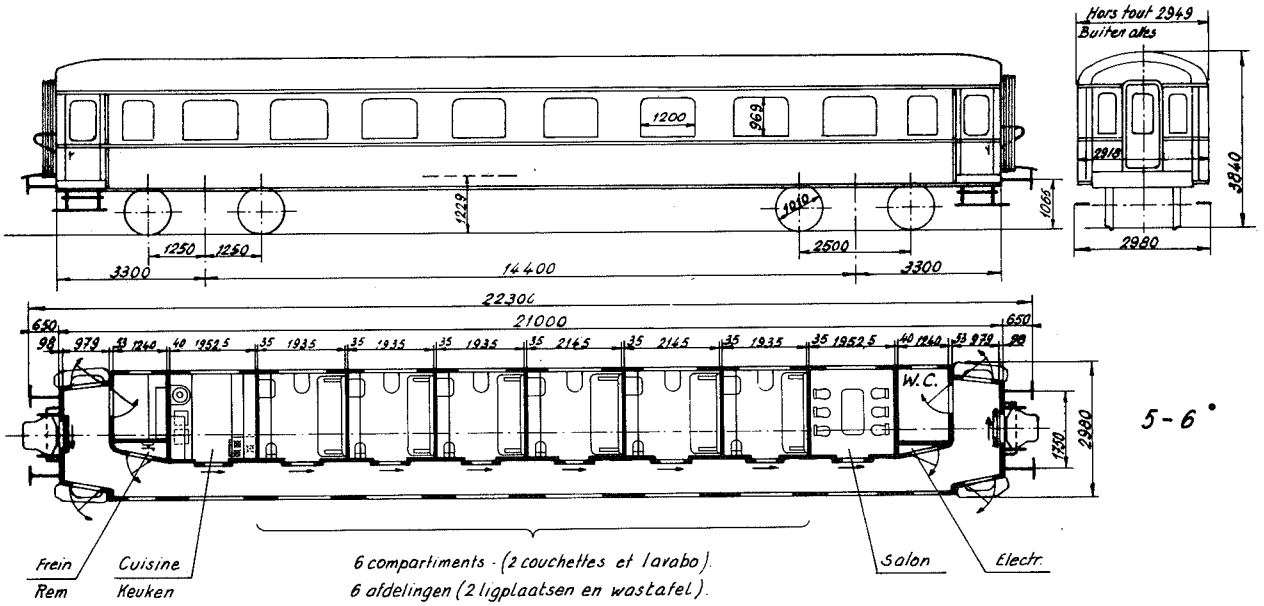
Arlon 26-11-81
(M. Thiry)

Rijtuig nr 4 komt uit het rijtuigenpark I1. Twee centrale compartimenten werden ingericht als salon.



Marloie 26-11-81
(M. Thiry)

ex I1 - a2b6



Lorsqu'éclate le conflit mondial de 1940, le train royal, tout neuf encore, compte sept voitures. Les véhicules numérotés 1 à 4 sont tels qu'ils existent aujourd'hui encore, tandis que les deux fourgons sont immatriculés 6 et 7. Quant à la voiture n° 5, destinée au transport des fonctionnaires, elle vient d'être prélevée dans le parc commercial sans subir de modification notable (n° 10120 de l'époque).

L'autorité occupante utilise le train royal pour les besoins de son état-major. Mais sans doute ne le trouve-t-elle pas à sa mesure, car elle y adjoint deux voitures du parc commercial (10015 et 10036), dont elle aménage les compartiments en couchettes (plan ci-dessus).

De 1945 à 1949 la SNCB conservera tel quel le train royal, dont les composantes seront toutefois renumérotées de manière logique, soit de 1 à 9 (voir page 410).

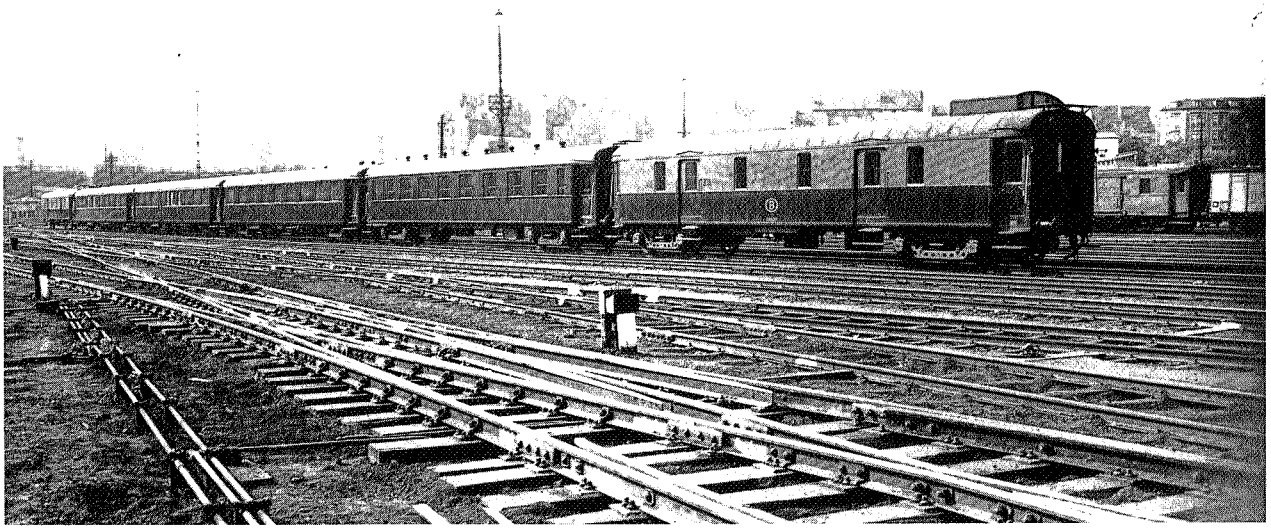
Depuis 1953 les voitures-couchettes et la voiture des fonctionnaires ont réintégré le parc commercial - ce sont aujoud'hui de démocratiques unités I1 de 2e classe - créant ainsi une solution de continuité au sein des immatriculations.

Wanneer de wereldoorlog in 1940 uitbreekt bestaat de volledig nieuwe koninklijke trein uit 7 rijtuigen. De rijtuigen genummerd van 1 tot 4 zijn tot heden onveranderd gebleven terwijl twee pakwagens de nummers 6 en 7 dragen. Tussen deze twee groepen bevindt zich het rijtuig nr 5 waarmee de ambtenaren worden vervoerd. Dit rijtuig komt uit het commercieel park zonder wijzigingen te hebben ondergaan (droeg in de tijd het nummer 10120).

De bezetter gebruikt de koninklijke trein voor de verplaatsingen van de staf. Blijkbaar acht hij de capaciteit onvoldoende want er worden nog twee rijtuigen van het commercieel park (10015 en 10036) aan toegevoegd en deze worden ingericht als slaapwagens (zie het plan hierboven).

Van 1945 tot 1949 behoudt de NMBS de koninklijke trein zonder wijzigingen maar de rijtuigen worden op een meer logische wijze genummerd van 1 tot 9 (zie bladzijde 410).

Sinds 1953 keerden de slaapwagens en het rijtuig der ambtenaren terug naar het commercieel park - het zijn thans democratische eenheden I1 van 2de klasse - eveneens een oplossing scheppend voor de continuïteit in het systeem van de nummering.



(*SNCB*/NMBS)

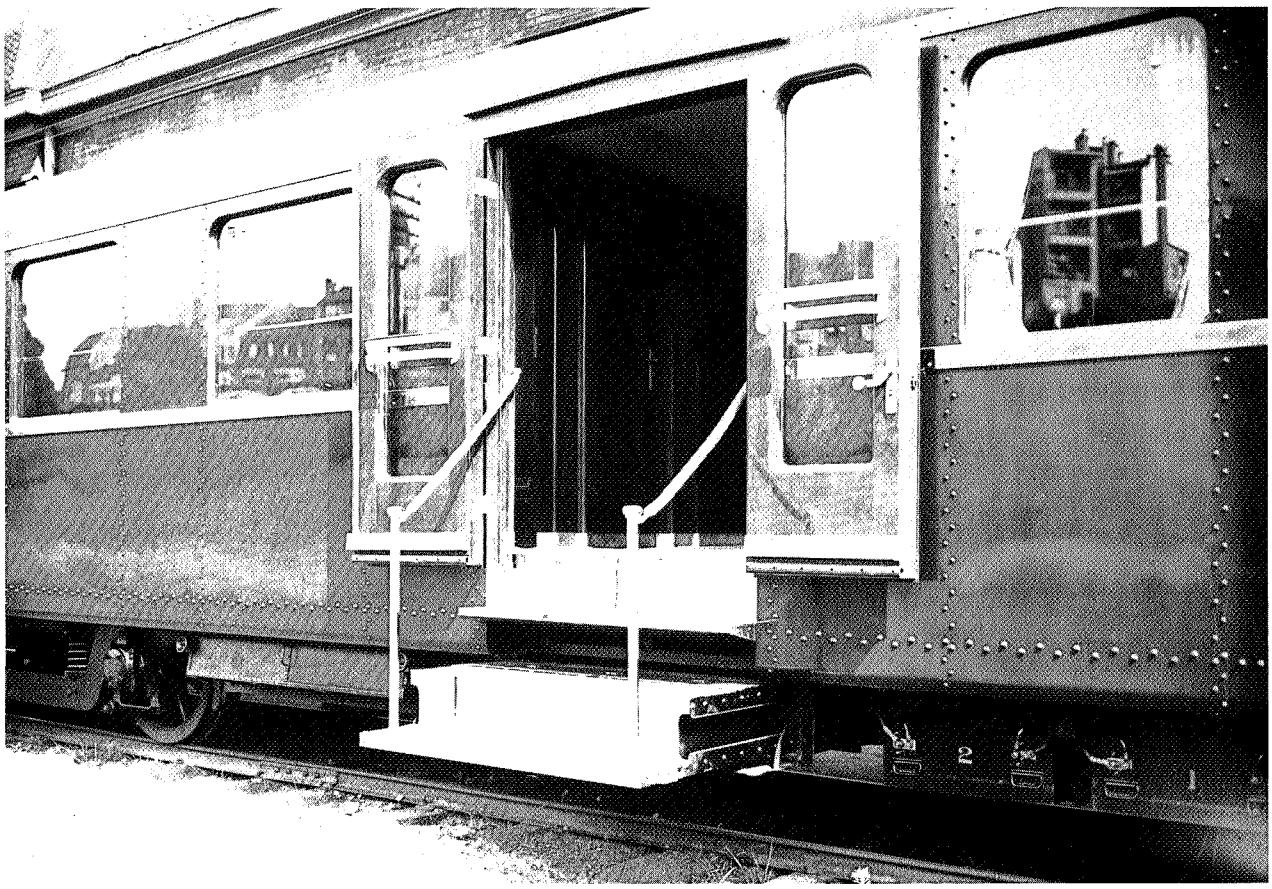
Le train royal dans sa composition classique : de gauche à droite voitures n^os^ 8-2-1-3-4-9. Les fourgons portent encore la livrée de deux tons de vert, ainsi que leur immatriculation dans la série 14000.

De koninklijke trein in zijn klassieke samenstelling : van links naar rechts rijtuigen nrs 8-2-1-3-4-9. De pakwagens vertonen nog twee tinten groen evenals hun nummer in de serie 14000.

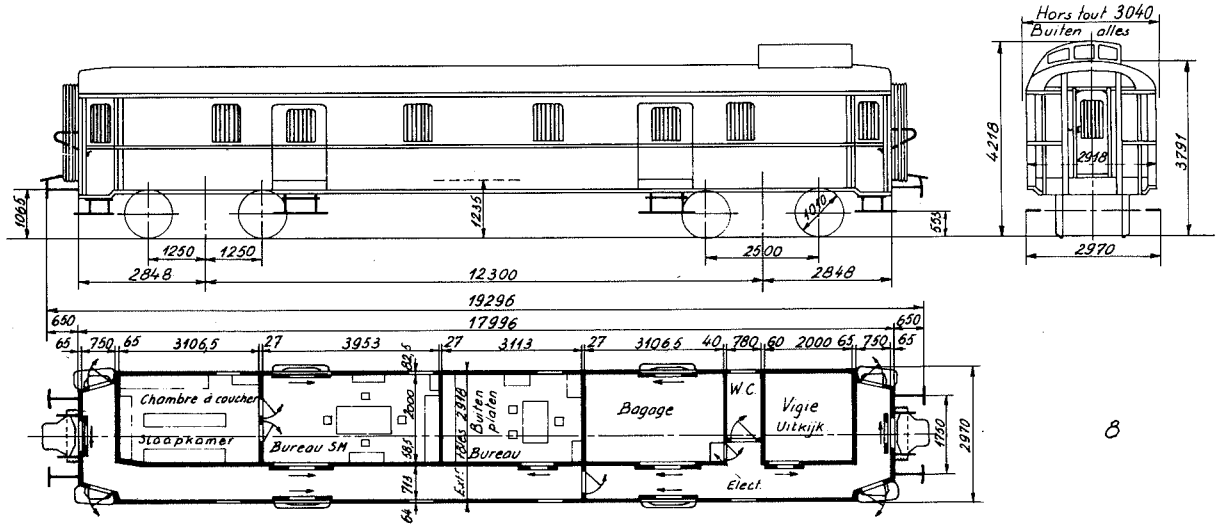
Gros plan sur l'accès d'honneur à la voiture n° 1.

Zicht op de treden van de ere-toegang van het rijtuig nr 1.

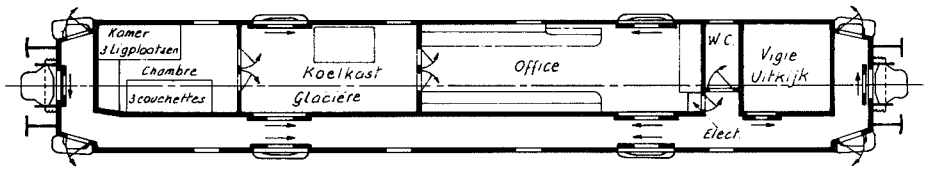
(*SNCB*/NMBS)



ex PW Ds 19 m



8



9

Arlon 26-11-81
(M. Thiry)

n°/nr 8

Le cartouche RIC porte encore la mention 140 km/h bien que le remplacement des bogies Pennsylvania par des Schlieren autorise une vitesse de 150 km/h.

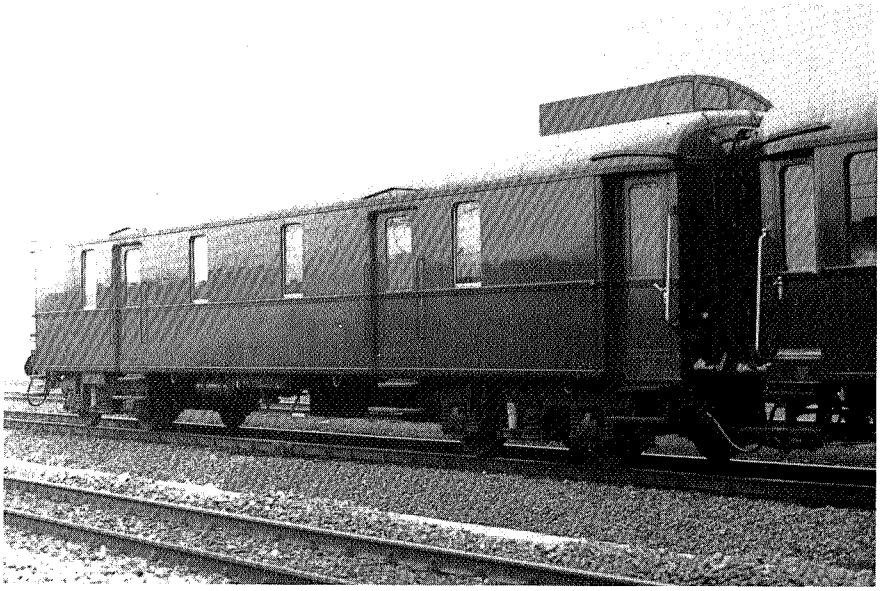
Het opschrift RIC vertoont nog de aanduiding 140 km/u, alhoewel 150 km/u is toegelaten sedert de Pennsylvania-bogies werden vervangen door Schlieren-bogies.

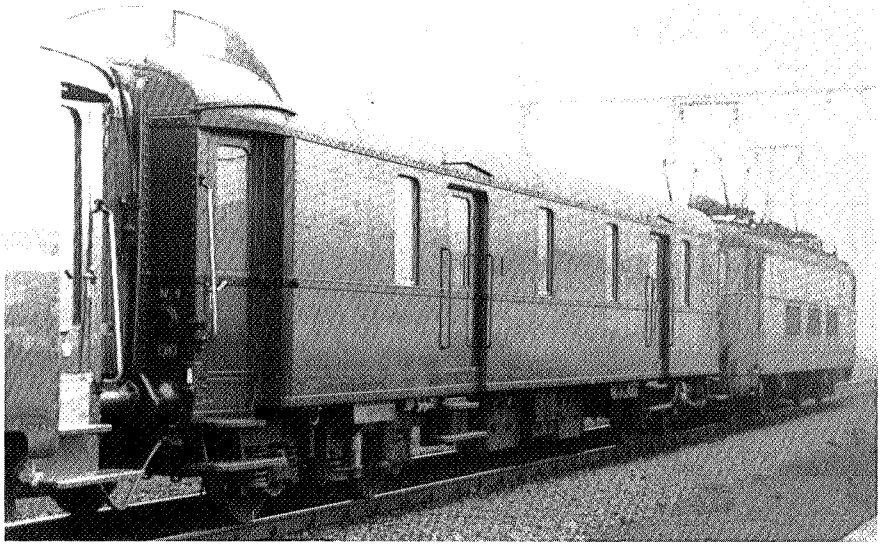
8 9	*N° SNCB* NMBS Nr	*N° UIC* UIC Nr	—
2	*EFFECTIF* EFFECTIEF	*VITESSE AUTOR.* TOEGEL. SNELHEID	150
42/45	*TARE/TONNAGE* TARRA/TONNENMAAT	*PL. ASSISES* ZITPLAATSEN	—
V + E3 R	*CHAUFFAGE* VERWARMING	*EQUIPEMENT* UITRUSTING	
25	*BOGIES TYPE* BOGIES TYPE	*ANNEE* BOUWJAAR	1938 (1)

(1) *Aménagés en 1946* / omgebouwd in 1946.

Arlon 26-11-81
(M. Thiry)

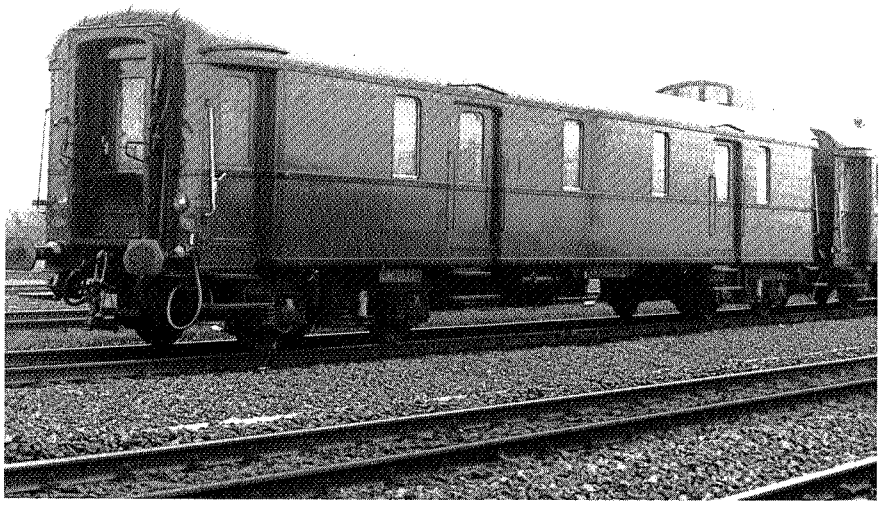
n°/nr 8





Arlon 26-11-81
(M. Thiry)

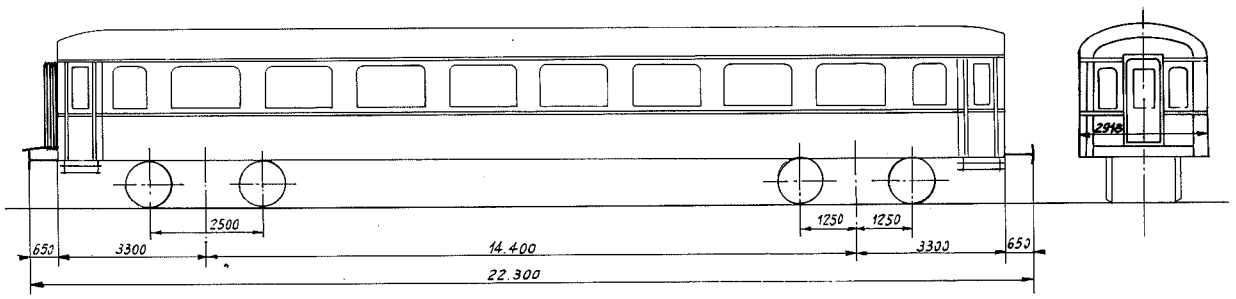
n°/nr 9

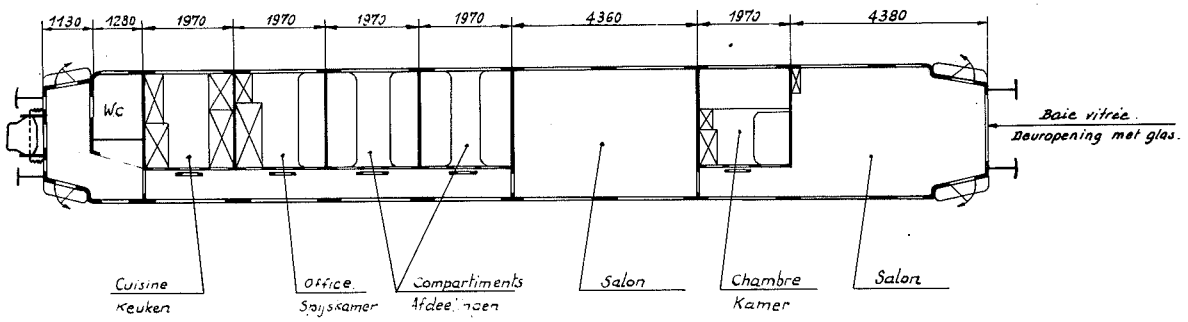


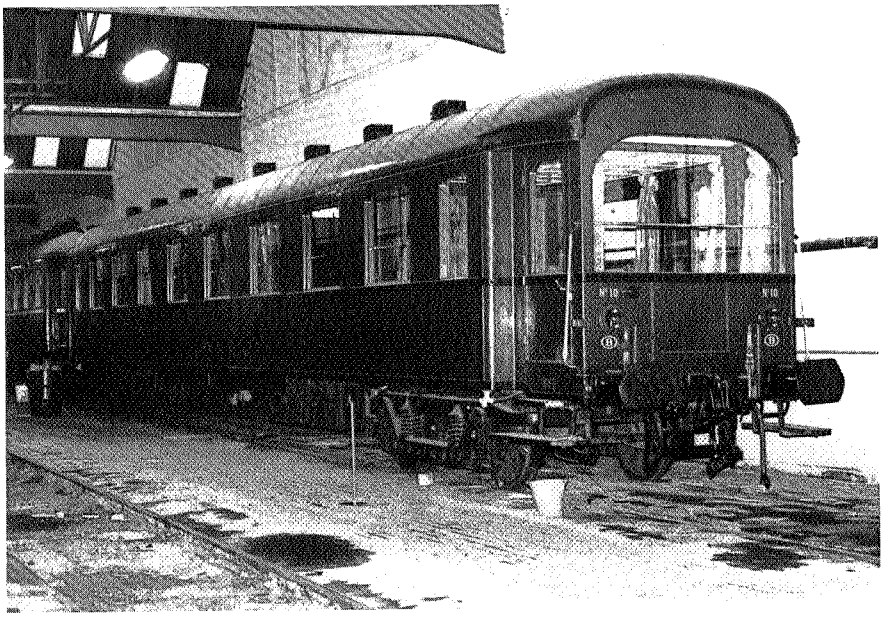
Arlon 26-11-81
(M. Thiry)

n°/nr 8

INSP ex I1 -a2b6





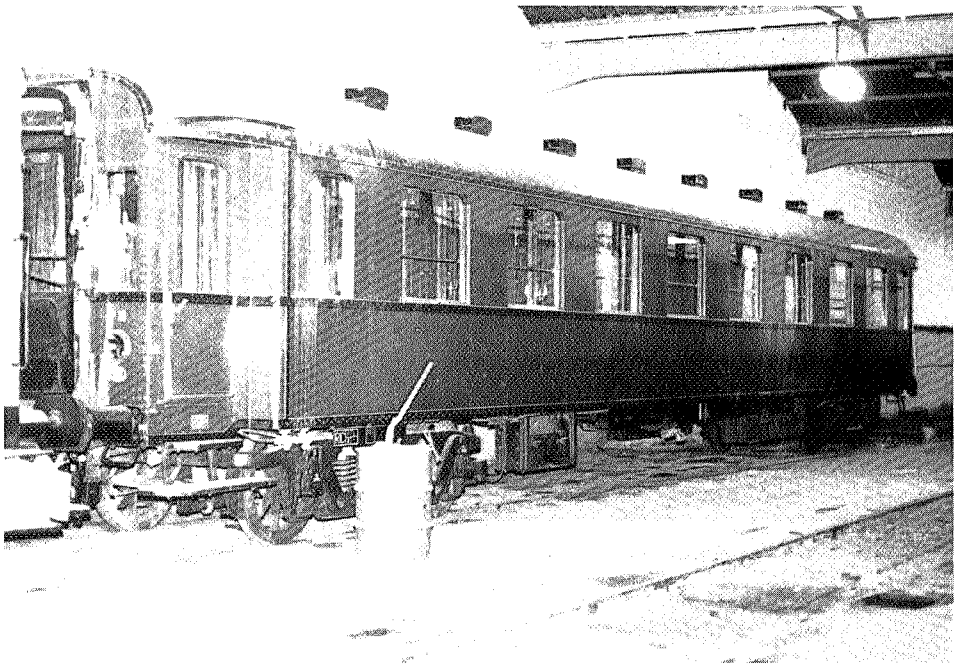


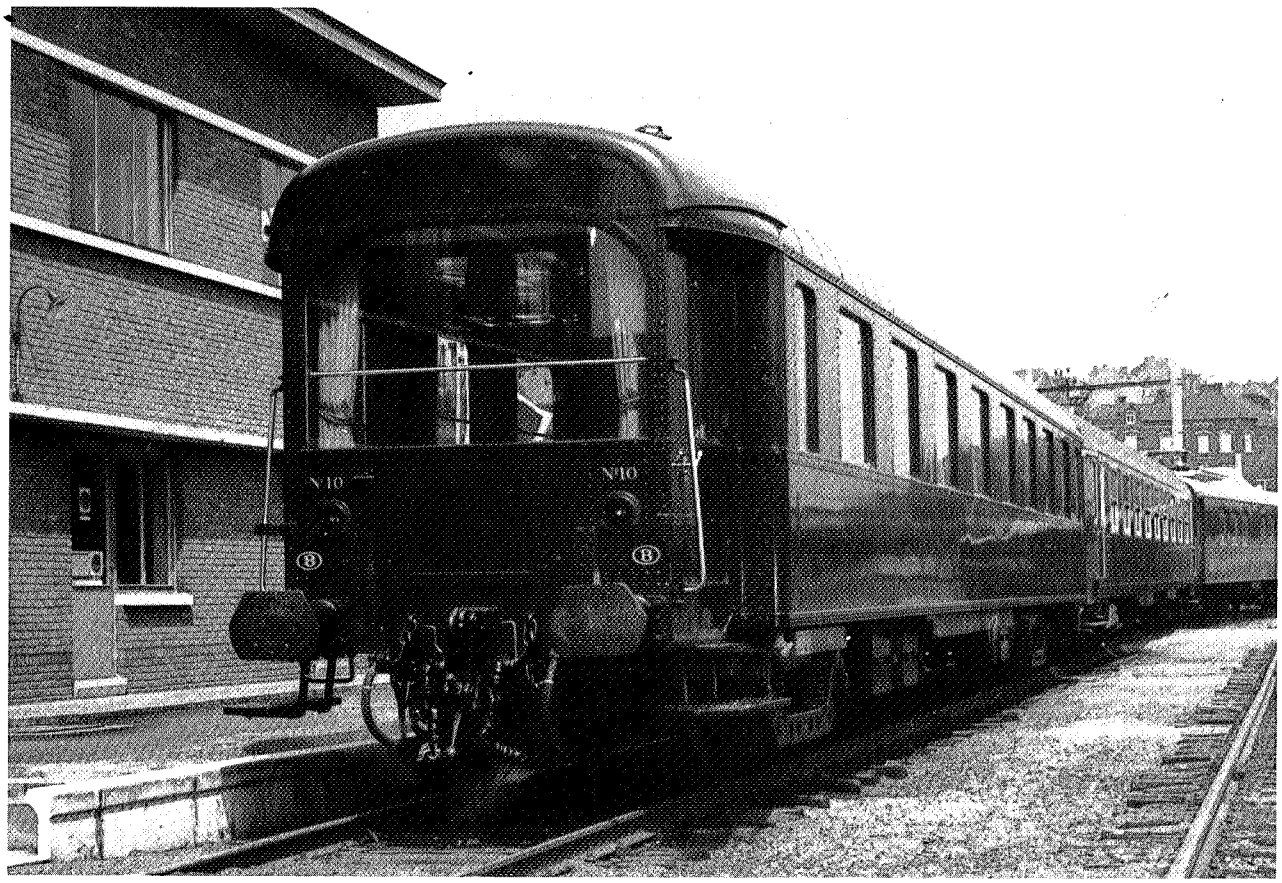
Bru M/Z 26-11-81
(M. Thiry)

10	*N° SNCB* NMBS Nr	*N° UIC* UIC Nr	—
—	*EFFECTIF* EFFECTIEF	*VITESSE AUTOR.* TOEGEL. SNELHEID	140
49/53	*TARE/TONNAGE* TARRA/TONNENMAAT	*PL. ASSISES* ZITPLAATSEN	
V	*CHAUFFAGE* VERWARMING	*EQUIPEMENT* UITRUSTING	
8	*BOGIES TYPE* BOGIES TYPE	*ANNEE* BOUWJAAR	1939 (1)

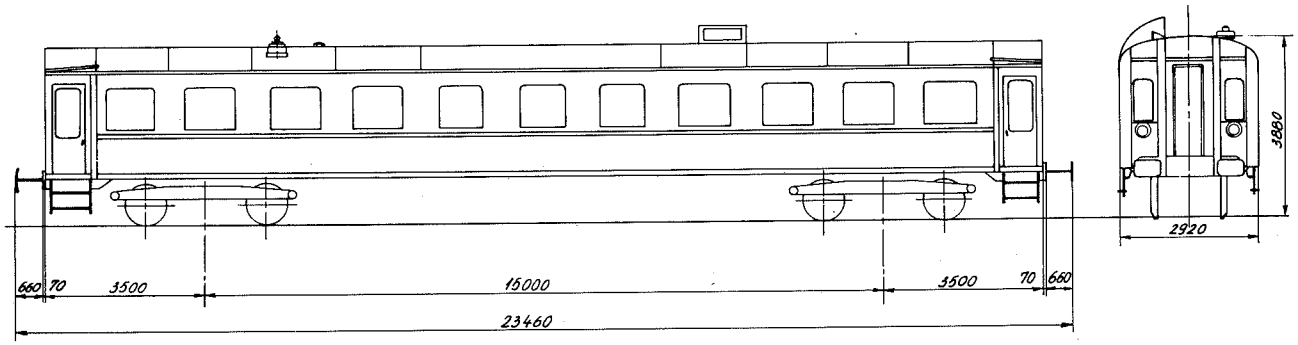
Dite « Voiture d'inspection » / « Inspectie-rijtuig » genoemd.
(1) *Aménagée en 1945 /* omgebouwd in 1945.

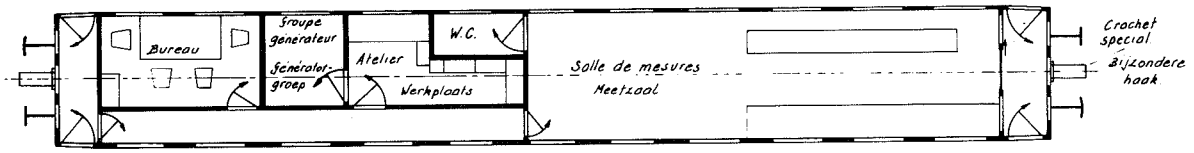
Bru M/Z 26-11-81
(M. Thiry)





(*SNCB*/NMBS)

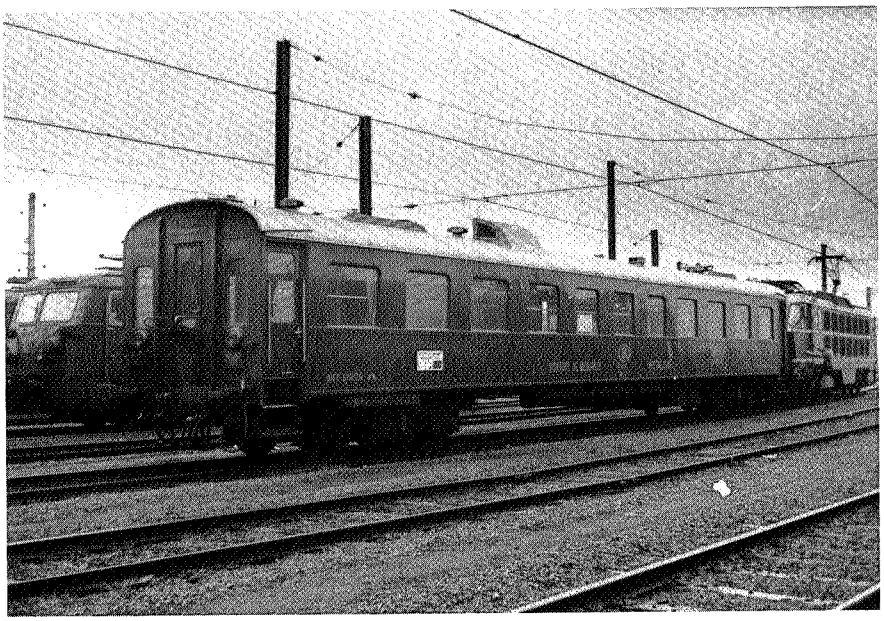




Ronet 23-2-79
(M. Thiry)

La voiture de mesure n° 11 appartient à la Direction du Matériel (Dir. M).
Elle résulte de la transformation d'une remorque d'automotrice Bruxelles-Anvers 1935.

Het meetrijtuig nr 11 behoort toe aan de Directie van het Materieel (Dir. M). Het is een omgebouwd motorstel-aanhangwagen Brussel-Antwerpen 1935.

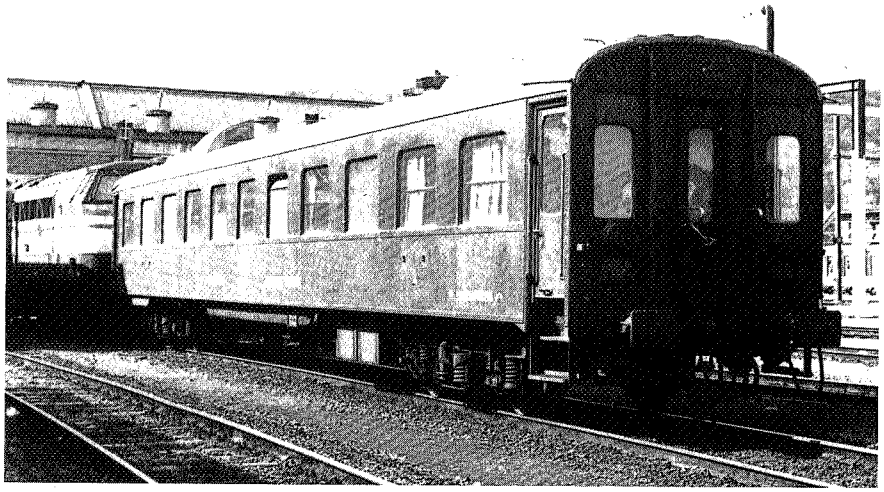


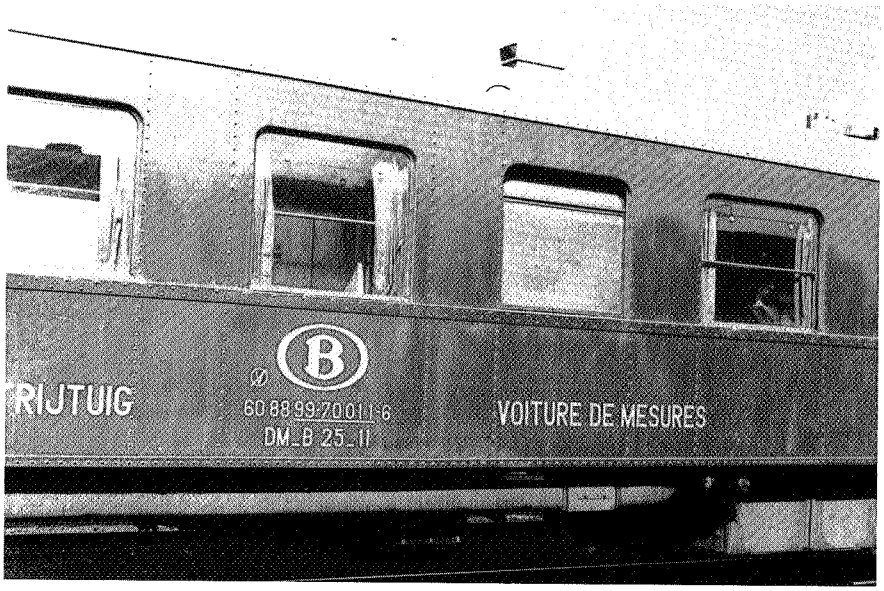
11	*N° SNCB* NMBS Nr	*N° UIC* UIC Nr	60 88 99 - 70 011
1	*EFFECTIF* EFFECTIEF	*VITESSE AUTOR.* TOEGEL. SNELHEID	160
48/53	*TARE/TONNAGE* TARRA/TONNENMAAT	*PL. ASSISES* ZITPLAATSEN	—
A	*CHAUFFAGE* VERWARMING	*EQUIPEMENT* UITRUSTING	
23bis	*BOGIES TYPE* BOGIES TYPE	*ANNEE* BOUWJAAR	1935 (1)

(1) *Ex remorque d'automotrice (212205) aménagée en 1960.*
Ex MS aanhangwagen nr 212205 ingericht in 1960.

Ronet 27-5-81
(M. Thiry)

La voiture de mesure n° 11 pouvait être équipée d'un attelage central de type Henricot, de manière à permettre son intégration dans une rame d'automotrices.
Détrônée en 1981 par la voiture n° 13, plus performante, elle remplace maintenant la n° 12 (5-12-83) pour les essais d'équipements de freinage.





Ronet 27-5-81
(M. Thiry)

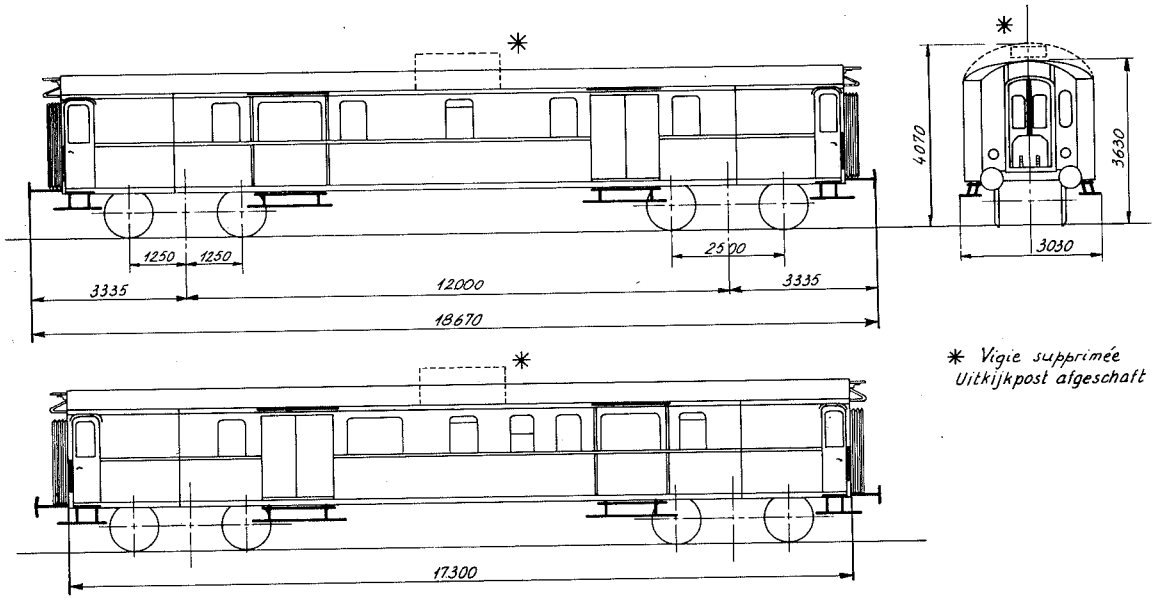
Het meetrijtuig nr 11 kon uitgerust worden met een centrale koppeling van het type Henricot, ten einde zijn integratie in een trein van motorstellen mogelijk te maken. Onttroond door het rijtuig nr 13 in 1981 dat betere prestaties mogelijk maakt, vervangt het voor het ogenblik het nr 12 (5-12-83) voor de proeven van de remuitrustingen.

Scha'rbeek 24-7-71
(P. Auguste)

Un groupe électrogène assurait à la voiture de mesure n° 11 une autonomie totale.

Een elektrogene groep gaf aan het meetrijtuig nr 11 een volledige energetische autonomie.

MEET - MES ex PW ex DRG



Scha'rbeek 21-4-56
(B. Dedoncker)

Fourgon d'origine allemande n° 87403, prise de guerre de 1945. Il subira de profondes modifications d'aspect qui en feront la voiture de mesure n° 12.

Pakwagen van Duitse herkomst, nr 87403, aan de NMBS als oorlogsschadevergoeding afgestaan. Werd volledig omgebouwd tot meetrijtuig nr 12.

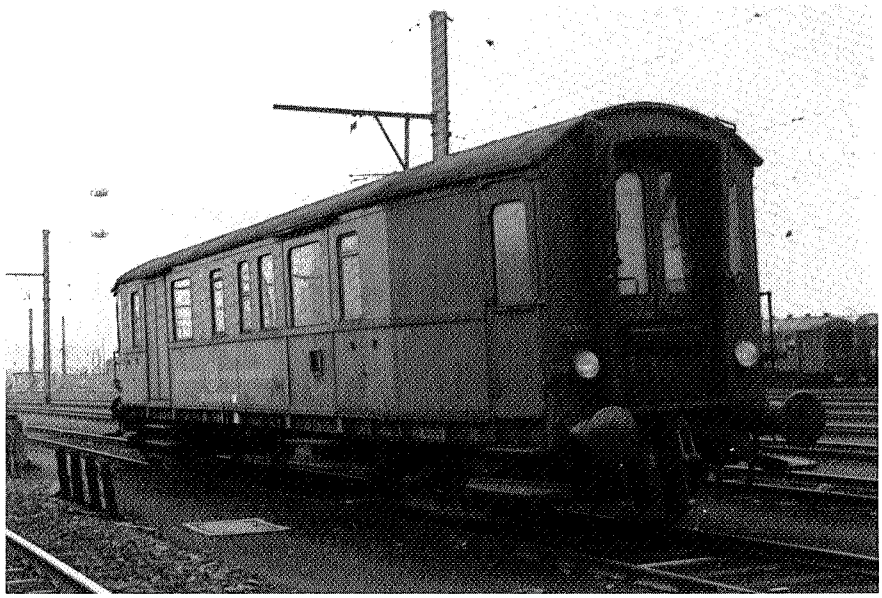
12	*N° SNCB* NMBS Nr	*N° UIC* UIC Nr	60 88 99 - 20 012
—	*EFFECTIF* EFFECTIEF	*VITESSE AUTOR.* TOEGEL. SNELHEID	
35/45	*TARE/TONNAGE* TARRA/TONNENMAAT	*PL. ASSISES* ZITPLAATSEN	—
	CHAUFFAGE VERWARMING	*EQUIPEMENT* UITRUSTING	
(1)	*BOGIES TYPE* BOGIES TYPE	*ANNEE* BOUWJAAR	1920 (2)

(1) *Bogies prussiens à paliers lisses classés hors type.*
Pruisische bogies op asbussen met kussen, buiten type genummerd.
(2) *Aménagement en 1965 par l'atelier de Schaerbeek.*
Omgebouwd door werkplaats te Schaarbeek in 1965.

Scha'rbeek 5-5-64
(G. Radelet)

Ce même fourgon, amputé de sa vigie, et entretemps numéroté 77803.

Dezelfde pakwagen ontdaan van zijn uitkijk, en intussen genummerd als 77803.



Bru PI/KE 8-12-79
(M. Thiry)

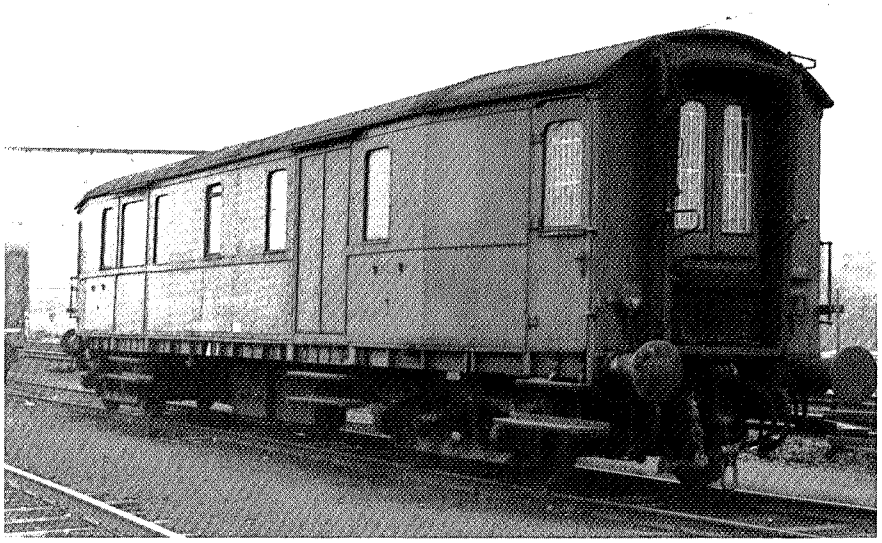
Tout au long de sa carrière à la SNCB, la voiture n° 12 a conservé ses tampons d'origine allemande.

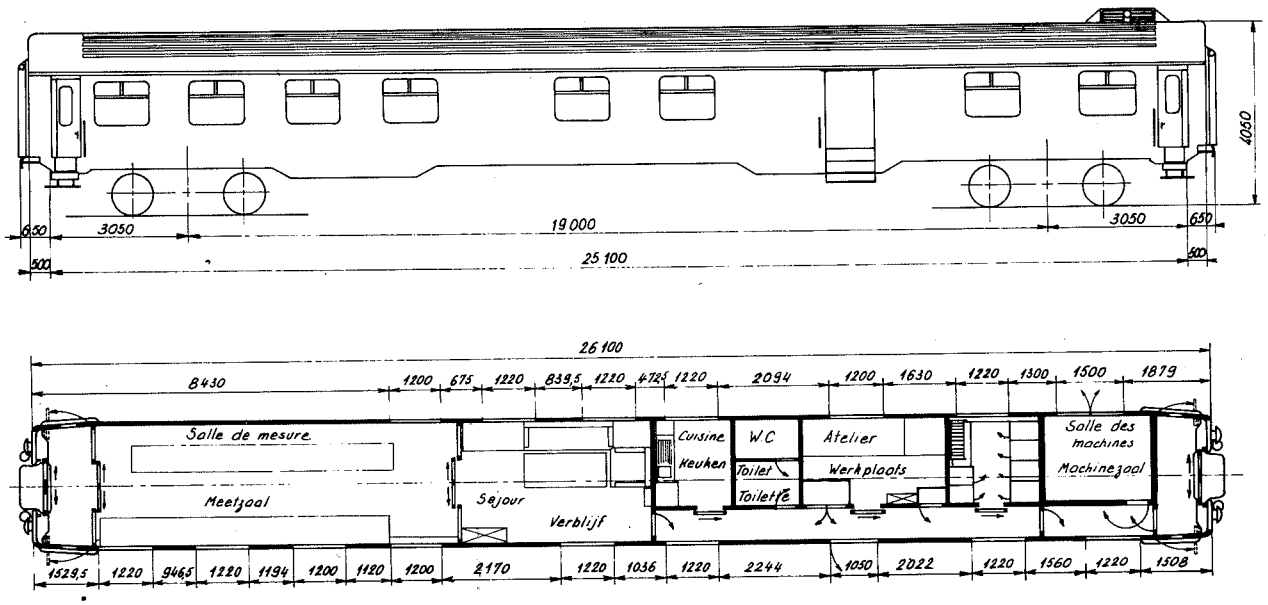
Gedurende zijn ganse loopbaan bij de NMBS, behield het rijtuig nr 12 zijn oorspronkelijke buffers van Duitse oorsprong.

Bru PI/KE 8-12-79
(M. Thiry)

La voiture de mesure n° 12 dépendait de la Direction du Matériel (service M). Elle était aménagée pour les essais des équipements de freinage. Elle vient d'être remplacée par la voiture n° 11, devenue sans emploi.

Het meetrijtuig hing af van de Direktie van het Materieel (dienst M). Het was ingericht voor het beproeven van de remuitrusting. Het is vervangen door het rijtuig nr 11, dat werkloos was.

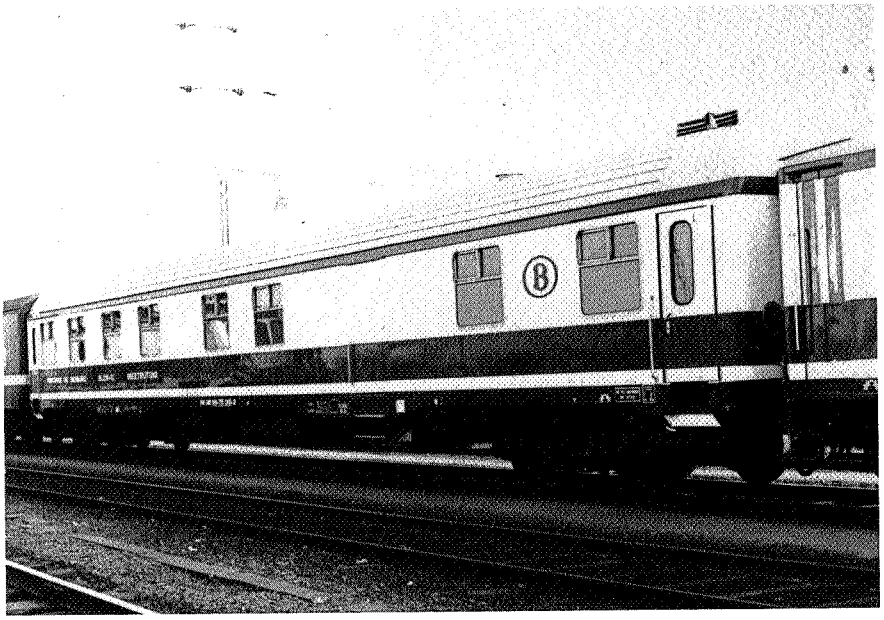




Mons 11-2-82
(M. Thiry)

La voiture de mesure n° 13 arbore une jolie livrée faite de rouge-grenat et de blanc-crème. Elle a été aménagée à partir d'une caisse de fourgon Dms (voir page 325) et est exploitée par le service M.

Het meetrijtuig nr 13 dat voorzien was van een mooie granaatrode en gebroken-wit beschildering. Het werd voorzien van eenpakwagen-afdeling Dms (zie blz. 325) en wordt gebruikt door de dienst M.



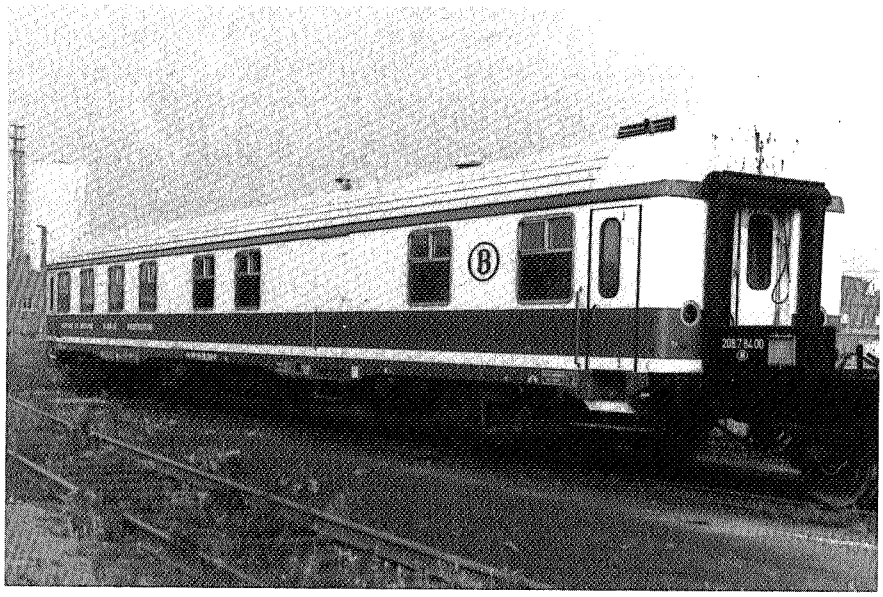
13	*N° SNCB* NMBS Nr	*N° UIC* UIC Nr	60 88 99 - 70 013
1	*EFFECTIF* EFFECTIEF	*VITESSE AUTOR.* TOEGEL. SNELHEID	160
54/54	*TARE/TONNAGE* TARRA/TONNENMAAT	*PL. ASSISES* ZITPLAATSEN	—
A (1)	*CHAUFFAGE* VERWARMING	*EQUIPEMENT* UITRUSTING	
31	*BOGIES TYPE* BOGIES TYPE	*ANNEE* BOUWJAAR	1978 (2)

(1) *Air climatisé. Alimentation par groupe électrogène ou par installations fixes.*
Geakklimatiseerde lucht. Voeding door elektrogroep of vaste installaties.

(2) *Construction en tant que caisse de fourgon Dms /* kast alleen.
Aménagement par l'Atelier Central de Mechelen en 1981.
Omgebouwd door Centrale Werkplaats te Mechelen in 1981.

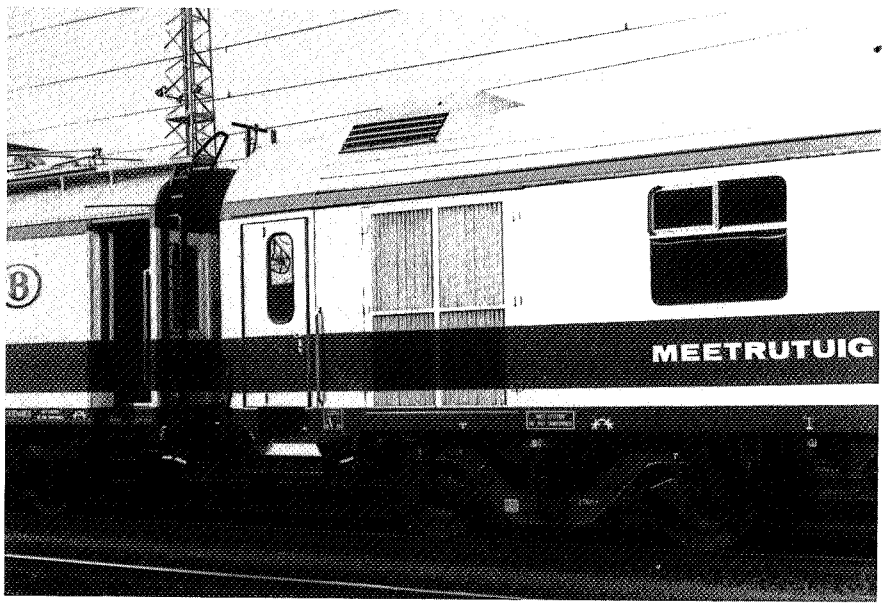
Braine-le-Comte 18-8-84
(M. Thiry)

Elle est utilisée aux essais de réception des engins de traction électriques et diesel, en remplacement de la voiture n° 11. Elle permet la mesure de l'effort de traction, de la stabilité de marche et de toutes les grandeurs électriques. Grâce à elle, il est possible de quantifier le degré de confort d'une voiture à voyageurs, ainsi que les qualités de marche du matériel à marchandises.



Mons 11-2-82
(M. Thiry)

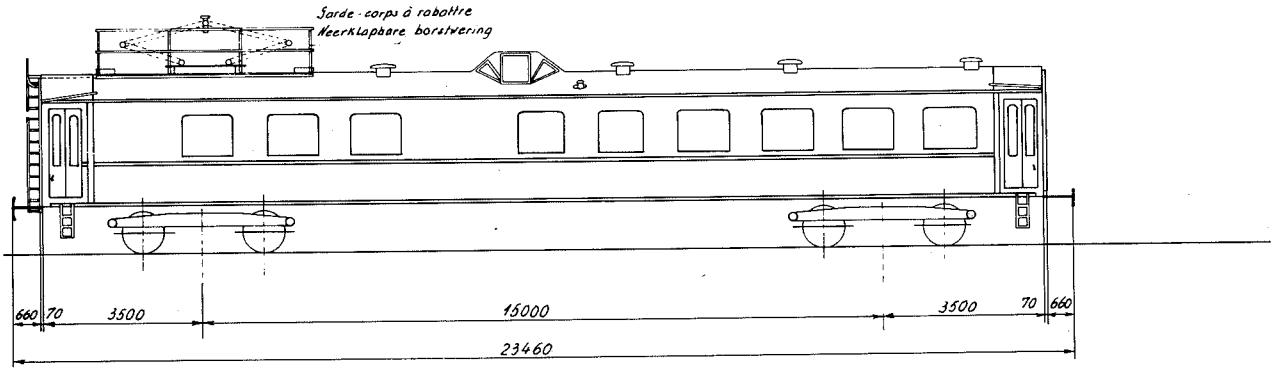
Het wordt gebruikt voor de proeven bij ontvangst van traktievoertuigen, elektrisch of diesel, in vervanging van het rijtuig nr 11. Het laat de meting toe van de trekkracht, van de stabiliteit bij de rit en van alle elektrische grootheden. Zij maakt het mogelijk de graad van comfort van de reizigers, materieel te meten, alsook de ritkwaliteiten van goederenmaterieel.

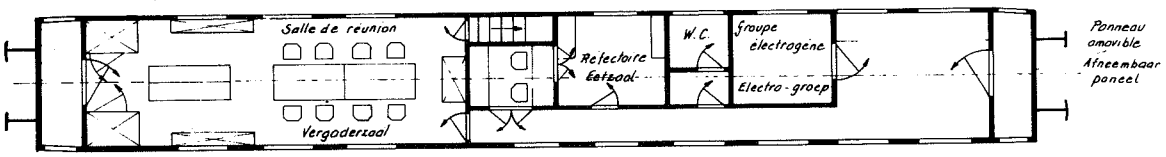


Mons 11-2-82
(M. Thiry)

Accès technique au compartiment du groupe électrogène et ouïes de ventilation.

Technische toegang tot het compartiment van de electrogeengroep en ventilatiesleuven.

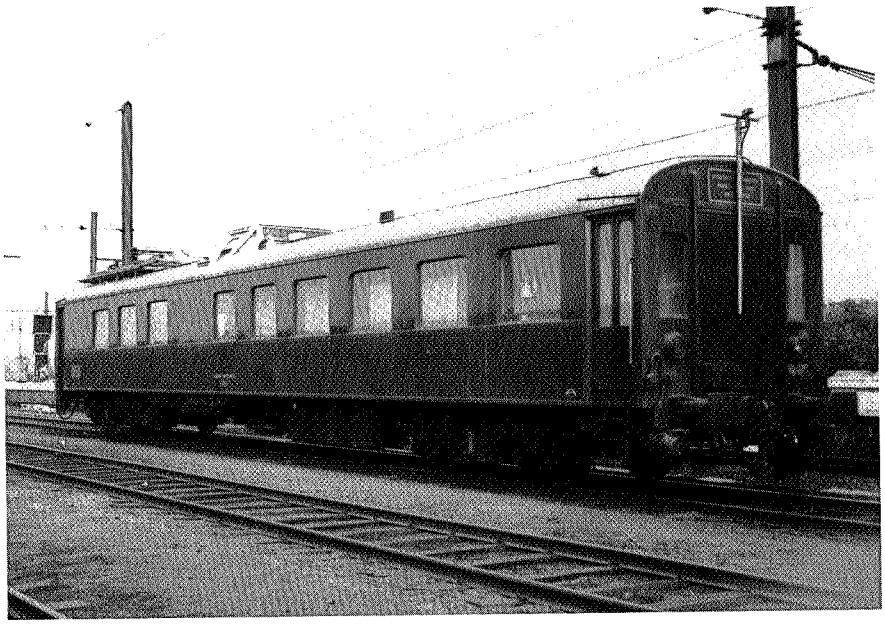




Luttre-Pont-à-Celles
6-75
(M. Thiry)

Tout comme la n° 11, la voiture de mesure 601 provient de l'aménagement d'une remorque d'automotrice de 1935. Elle appartient au service ES (Electricité et Signalisation). Elle peut être munie d'attelages centraux Henricot (type automotrices).

Evenals het nr 11 is het meetrijtuig 601 het resultaat van de ombouwing van een motorstel-aanhangwagen van 1935. Het behoort tot de ES-dienst (Elektriciteit en Signalisatie). Zij kan uitgerust worden met een centrale Henricot-koppeling.

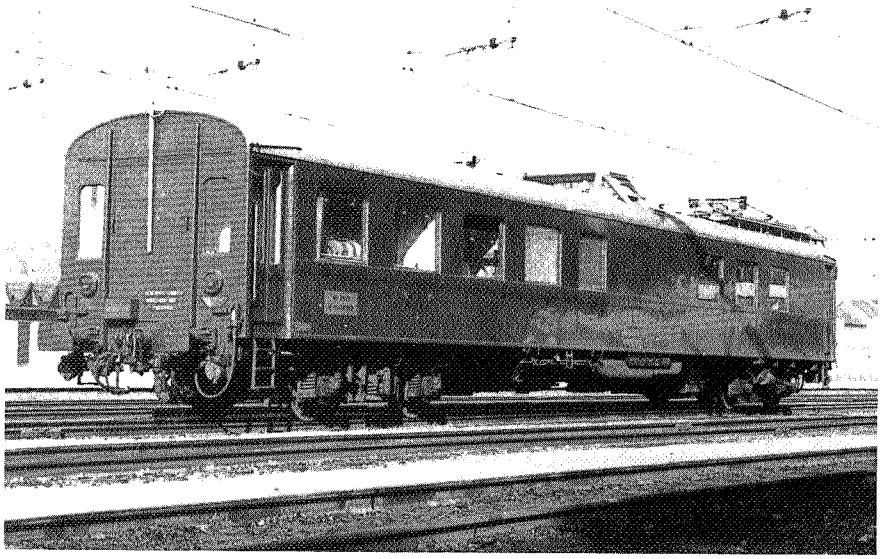


601	*N° SNCB* NMBS Nr	*N° UIC* UIC Nr	60 88 99 - 80 001
1	*EFFECTIF* EFFECTIEF	*VITESSE AUTOR.* TOEGEL. SNELHEID	170
47/48	*TARE/TONNAGE* TARRA/TONNENMAAT	*PL. ASSISES* ZITPLAATSEN	—
A (1)	*CHAUFFAGE* VERWARMING	*EQUIPEMENT* UITRUSTING	
25	*BOGIES TYPE* BOGIES TYPE	*ANNEE* BOUWJAAR	1935 (2)

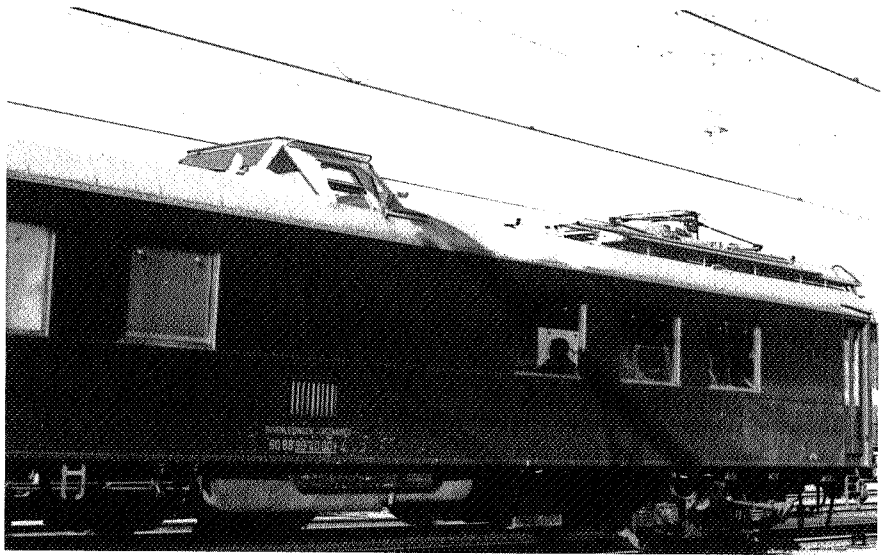
(1) *Brûleur à gasoil* / gasolie brander.
(2) *Ex remorque d'automotrice (212204) aménagée en 1968.*
Ex Ms-aanhangwagen nr 212204 omgebouwd in 1968.

Manage 24-4-81
(M. Thiry)

La voiture 601 est destinée au contrôle des lignes de contact. Elle permet la mesure et l'enregistrement continu, pendant la marche, des hauteur et désaxement des fils de contact, tandis que les poteaux supports sont automatiquement repérés sur la bande enregistreuse. L'usage de ce puissant moyen d'investigation permet de programmer les travaux d'entretien de façon précise et rentable.



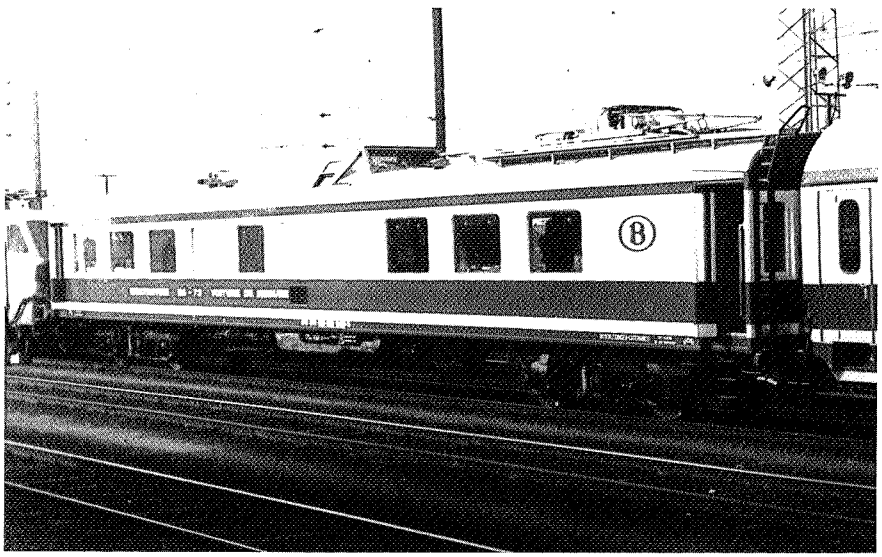
Het meetrijtuig 601 is bestemd voor de controle van de bovenleidingen. Het laat toe, tijdens het rijden, ononderbroken de hoogte en de afwijking van de aslijn te controleren, terwijl draagpalen automatisch worden opgetekend op de registreerband. Dit machtig opsporingsmiddel laat toe de onderhoudswerken op een precieze en rendabele manier te programmeren.



Manage 24-4-81
(M. Thiry)

La vigie permet l'observation directe du comportement dynamique de l'ensemble pantographe-caténaire. Un groupe électrogène assure l'autonomie nécessaire.

De uitkijkpost laat toe op direkte wijze de gedragingen na te gaan van de stroomafnemer en de bovenleidingen. Een elektrogene groep verschaft de nodige autonomie.

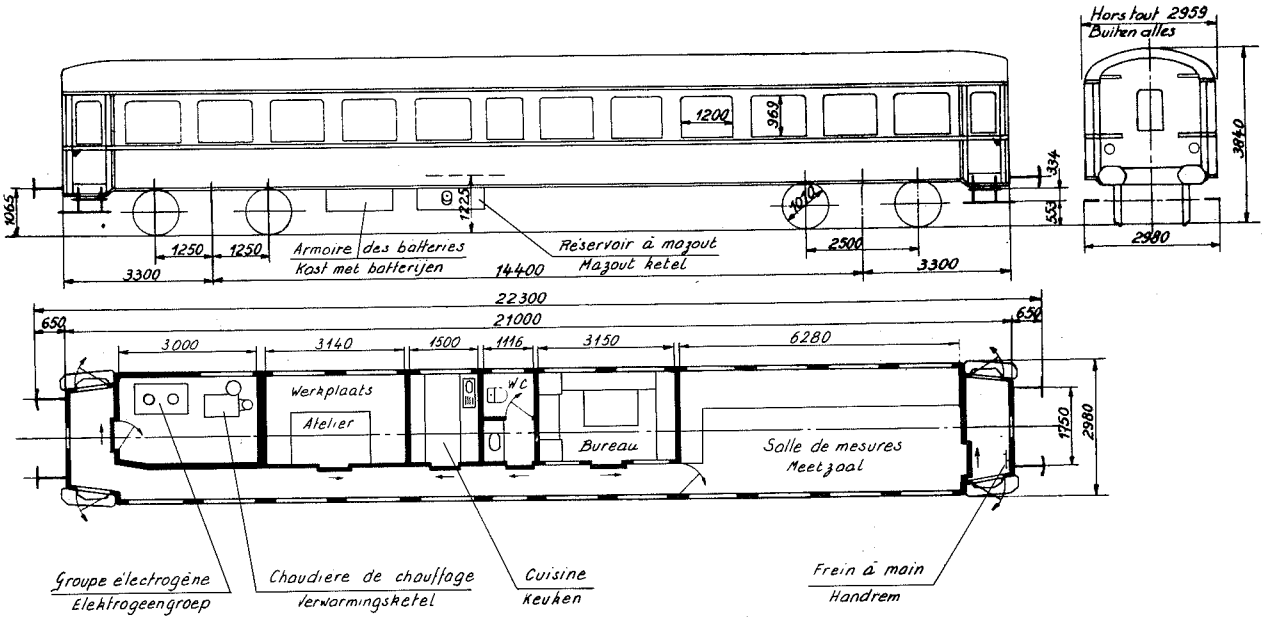


Mons 11-2-82
(M. Thiry)

Verte à l'origine, la ES 601 a fait peau neuve. Même livrée que la n° 13.

ES 601 in een nieuw kleedje.

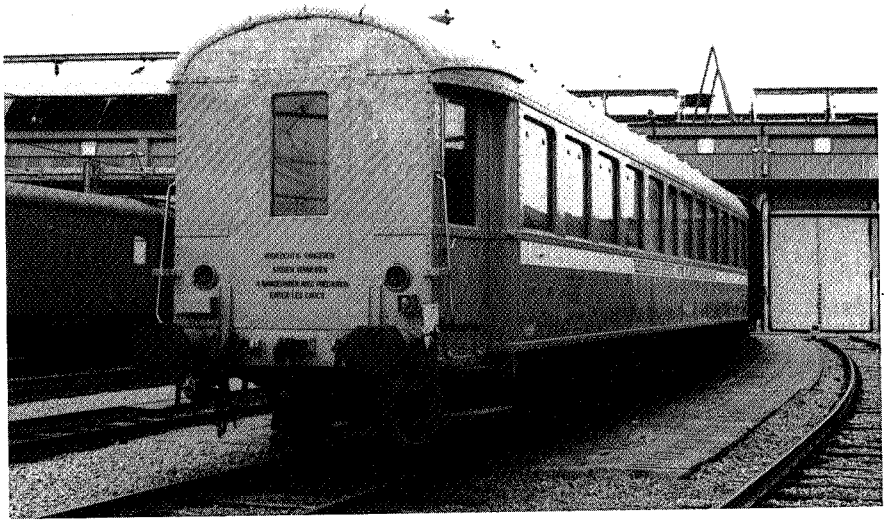
MES - MEET ex I1 - B11



Scha'rbeek 22-4-80
(M. Thiry)

La voiture de mesure 12030 est utilisée aux essais des liaisons radio sol-trains (service ES).

Het meetrijtuig nr 12030 wordt gebruikt voor de proeven van de «radio grondtrein» (dienst ES).

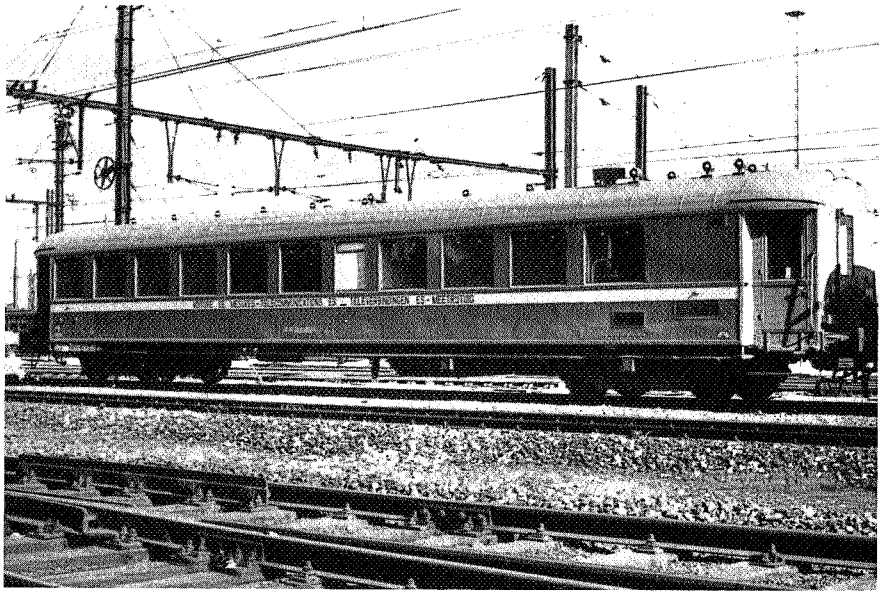


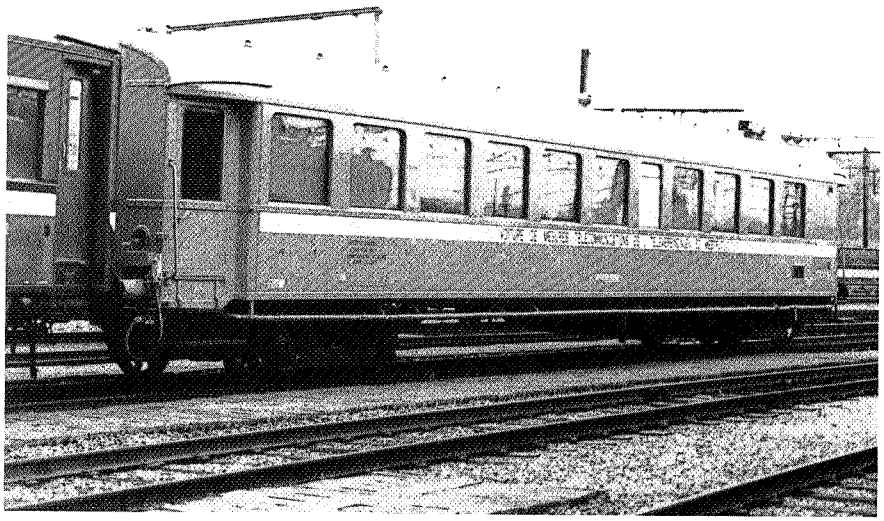
12030	*N° SNCB* NMBS Nr	*N° UIC* UIC Nr	60 88 99 - 89 002
1	*EFFECTIF* EFFECTIEF	*VITESSE AUTOR.* TOEGEL. SNELHEID	140
43/43	*TARE/TONNAGE* TARRA/TONNENMAAT	*PL. ASSISES* ZITPLAATSEN	—
A (1)	*CHAUFFAGE* VERWARMING	*EQUIPEMENT* UITRUSTING	
5	*BOGIES TYPE* BOGIES TYPE	*ANNEE* BOUWJAAR	1934 (2)

(1) *Radiateurs alimentés par chaudière à gasoil.*
Radiatoren gevoed door gasoil brander.
(2) *Aménagement en 1980 /* omgebouwd in 1980.

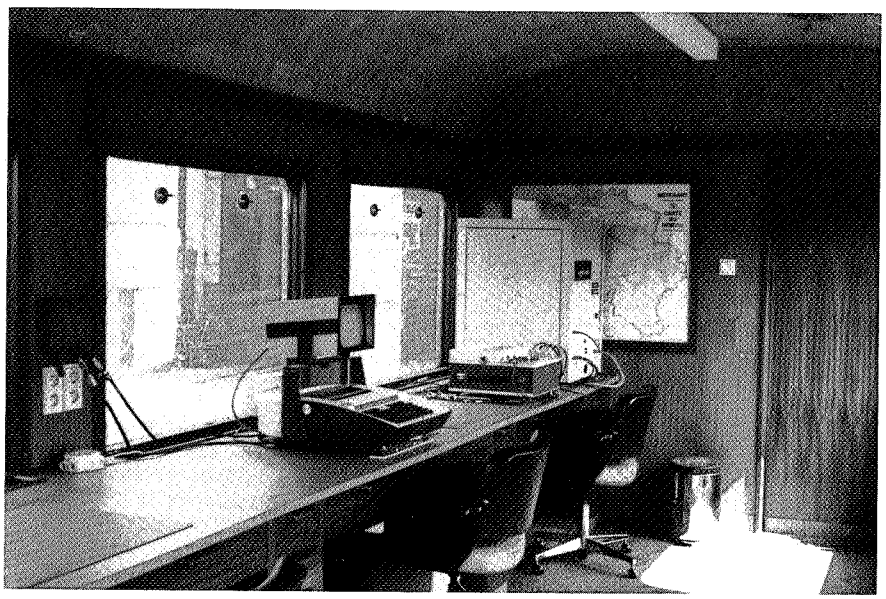
La caisse de la voiture 12030 est peinte en orange clair, avec ceinture blanche.

De kast van het rijtuig 12030 is geschilderd in licht oranje met witte band.
(R. Crickelaire)



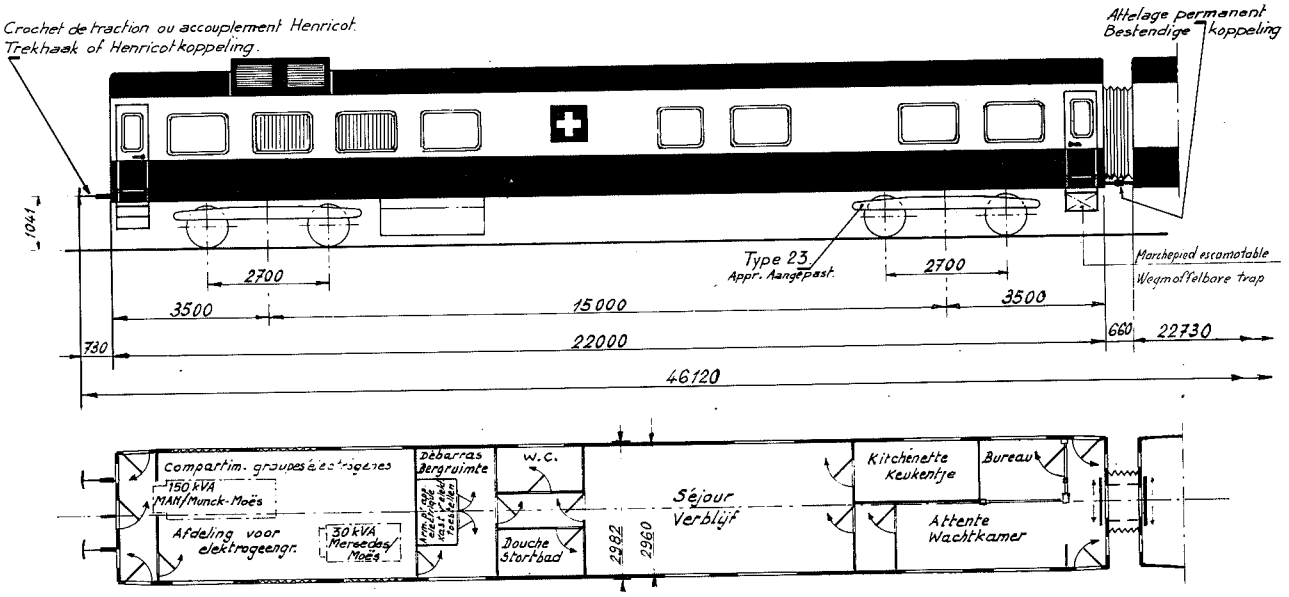


Scha'rbeek 22-4-80
(M. Thiry)



Salle de mesure / Meetzaal
(*SNCB*/NMBS)

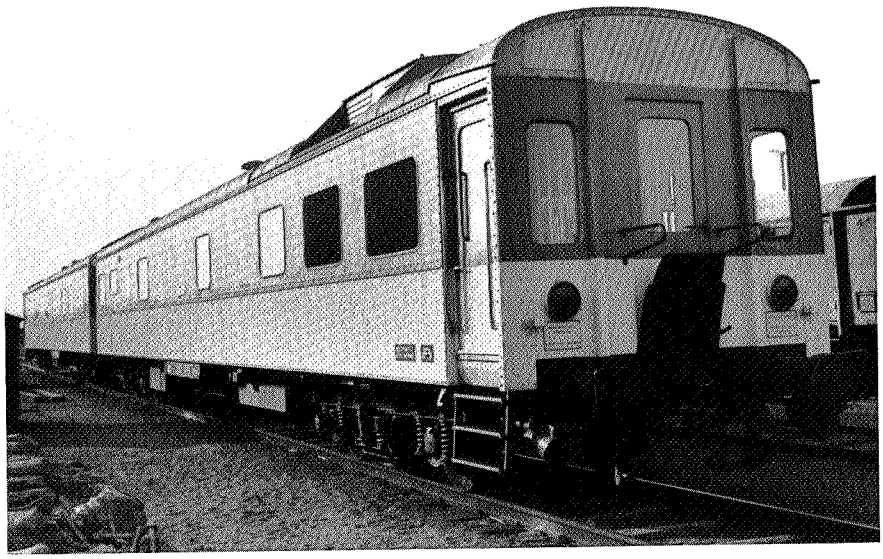
MED



Luttre-Pont-à-Celles
3-75
(M. Thiry)

Les groupes électrogènes, assurant à la rame médicale une autonomie complète, sont installés à l'une des extrémités, dans un compartiment spécialement isolé.

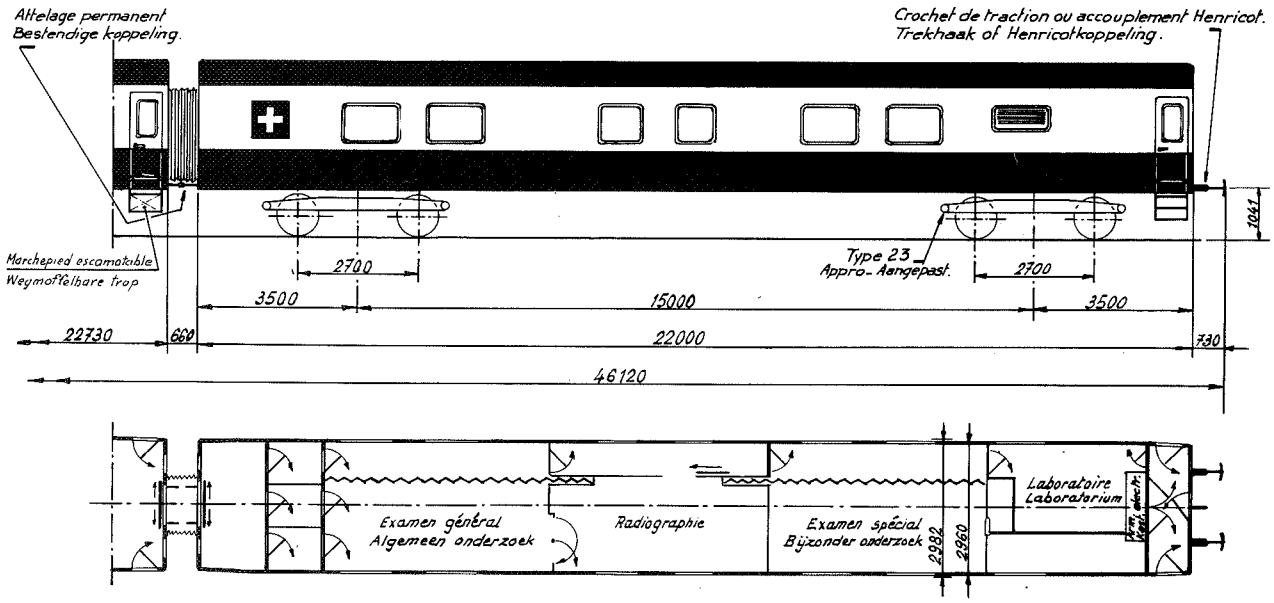
De elektrogeengroepen, die een volledige zelfstandigheid verlenen aan het medisch stel, zijn ingericht op één van de uiteinden, in een speciaal afgezonderd compartiment.

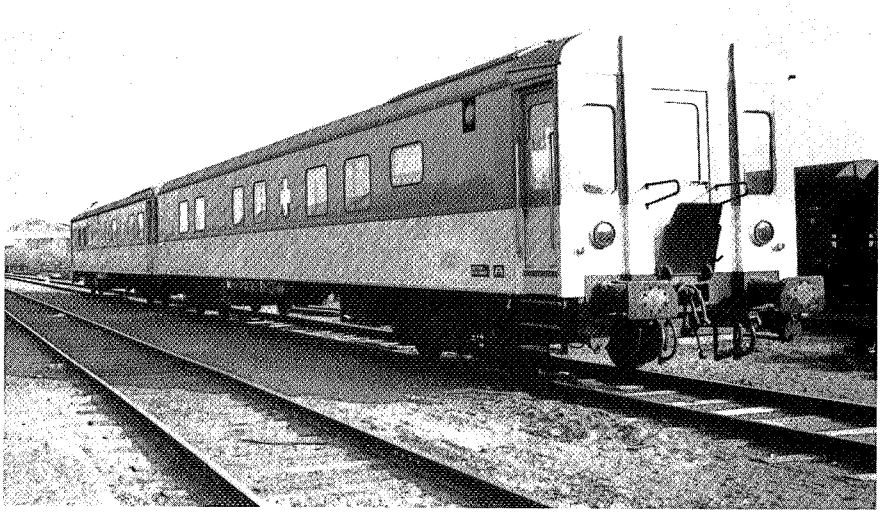


31 32	*N° SNCB* NMBS Nr	*N° UIC* UIC Nr	60 88 80 - 69 031 60 88 80 - 69 032
2	*EFFECTIF* EFFECTIEF	*VITESSE AUTOR.* TOEGEL. SNELHEID	140
(1)	*TARE/TONNAGE* TARRA/TONNENMAAT	*PL. ASSISES* ZITPLAATSEN	—
A C	*CHAUFFAGE* VERWARMING	*EQUIPEMENT* UITRUSTING	
23	*BOGIES TYPE* BOGIES TYPE	*ANNEE* BOUWJAAR	1935 (2)

(1) 31 : 49/54
32 : 44/48

(2) *Ex remorques d'automotrices nos 212206 (31) et 212208 (32) aménagées en 1973.*
Ex MS-aanhangwagens nrs 212206 (31) en 212208 (32) omgebouwd in 1973.



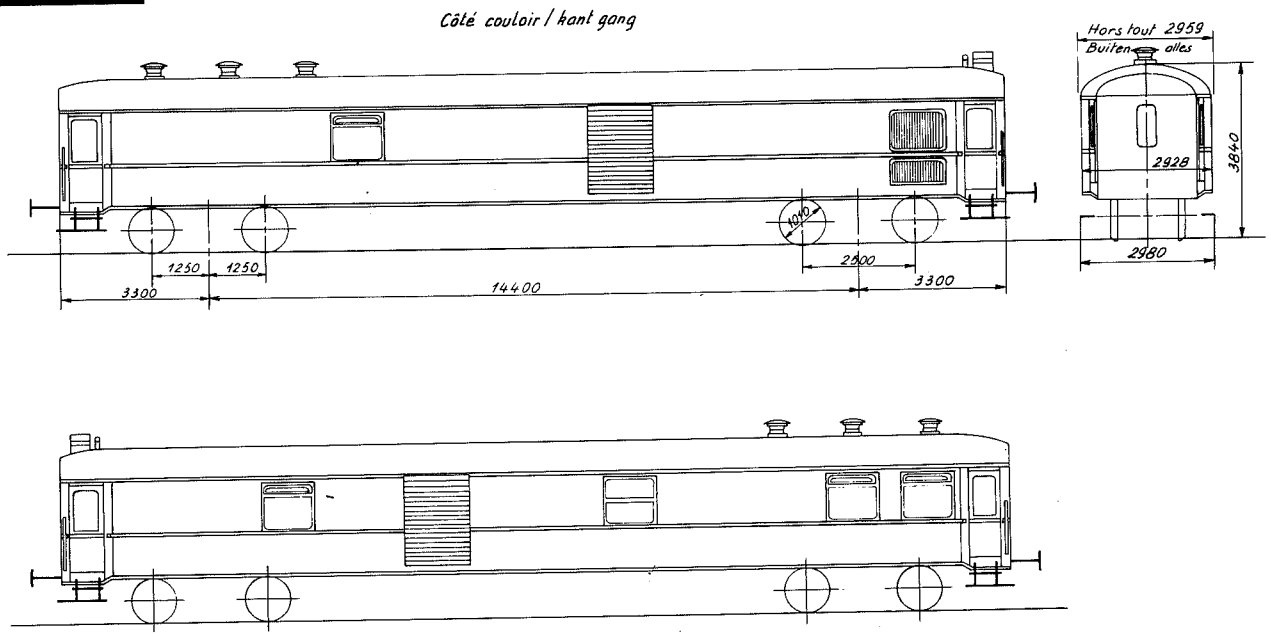


Luttre-Pont-à-Celles
3-75
(M. Thiry)

Le train médical assure la pratique de la médecine du travail sur les lieux mêmes (examens, vaccinations, étude des conditions d'hygiène, etc ...). Il a permis la suppression des longs déplacements auxquels était astreint le personnel éloigné des centres régionaux.
C'est encore une réalisation de l'Atelier Central de Mechelen, remarquable tant par le confort que par la qualité des équipements.
Extérieurement, la rame arbore une livrée attrayante : bas des caisses bleu clair, bandeaux des fenêtres vert d'eau, toitures argent.

De medische trein schenkt aan de arbeidsgeneeskunde de mogelijkheid op de plaats van het werk onderzoeken, inentingen en studies van de hygiëne te doen. Hierdoor worden de overbodige verplaatsingen van het personeel, ver verwijderd van de regionale centra, uitgeschakeld.
Nog een verwezenlijking van de Centrale Werkplaats van Mechelen, opvallend door het comfort en de kwaliteit van de uitrusting.
Langs buiten draagt het stel een zeer aantrekkelijke beschildering : onderste van de kast bleekblauw, vensterbanken in watergroen, zilverkleurig dak.

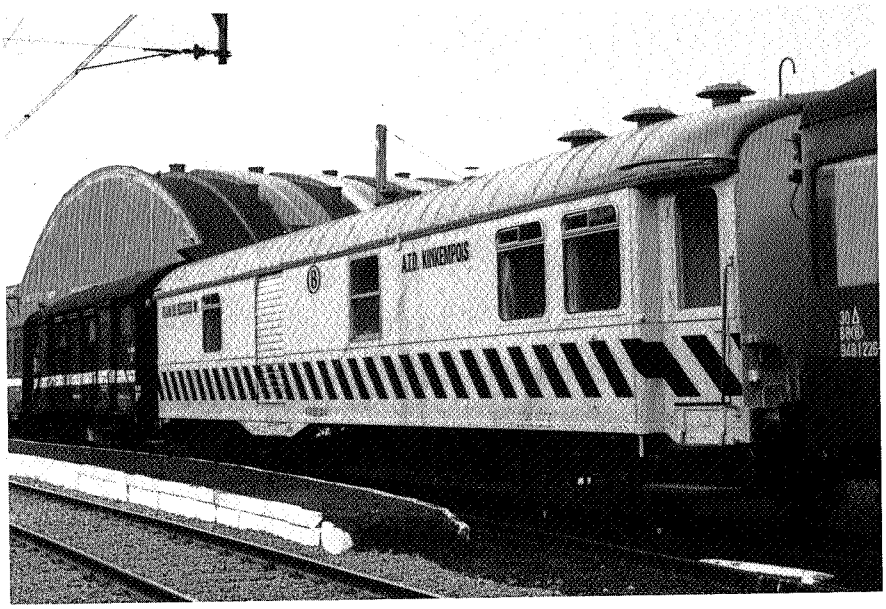
SEC-HULP ex I1 - B11



Kinkempois 21-10-79
(M. Thiry)

Voiture de secours n° 54.

Hulprijtuig nr 54.



51 → 55	*N° SNCB* NMBS Nr	*N° UIC* UIC Nr	60 88 99 - 69 051 → 055
5	*EFFECTIF* EFFECTIEF	*VITESSE AUTOR.* TOEGEL. SNELHEID	120
57/57	*TARE/TONNAGE* TARRA/TONNENMAAT	*PL. ASSISES* ZITPLAATSEN	—
A (1)	*CHAUFFAGE* VERWARMING	*EQUIPEMENT* UITRUSTING	
5	*BOGIES TYPE* BOGIES TYPE	*ANNEE* BOUWJAAR	1933 (2)

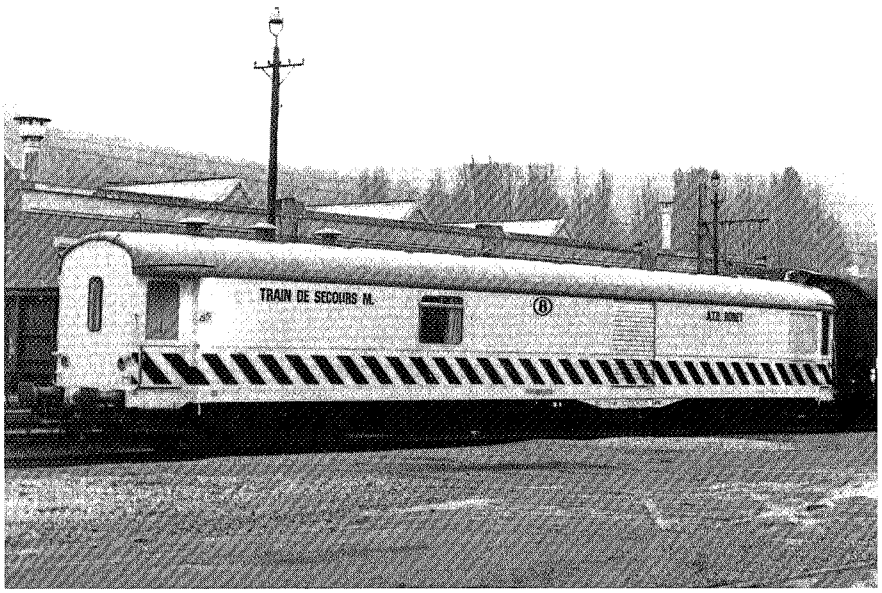
(1) *Radiateurs électriques alimentés par groupe électrogène.*
Elektrische radiators gevoed door electrogroep.

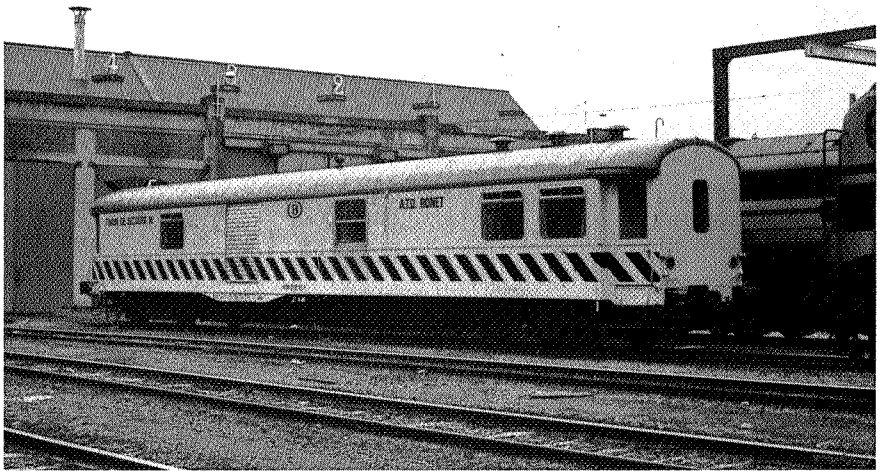
(2) *Transformation de voitures I1-B11 par l'Atelier Central de Mechelen en 1979-1980.*
Wijziging der rijtuigen I1-B11 door de Centrale Werkplaats van Mechelen in 1979-1980.

Ronet 28-1-80
(M. Thiry)

Voiture d'accompagnement du train de secours (n° 53), résultant de la transformation d'une voiture I1.

Begeleidingsrijtuig van de hulptrein (nr 53). Een omgebouwd I1-rijtuig.





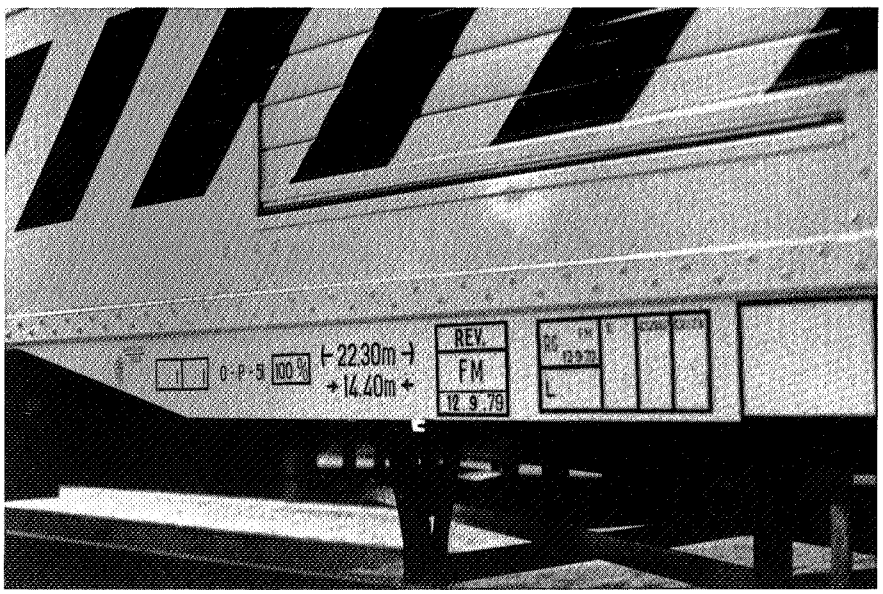
Ronet 23-3-80
(M. Thiry)

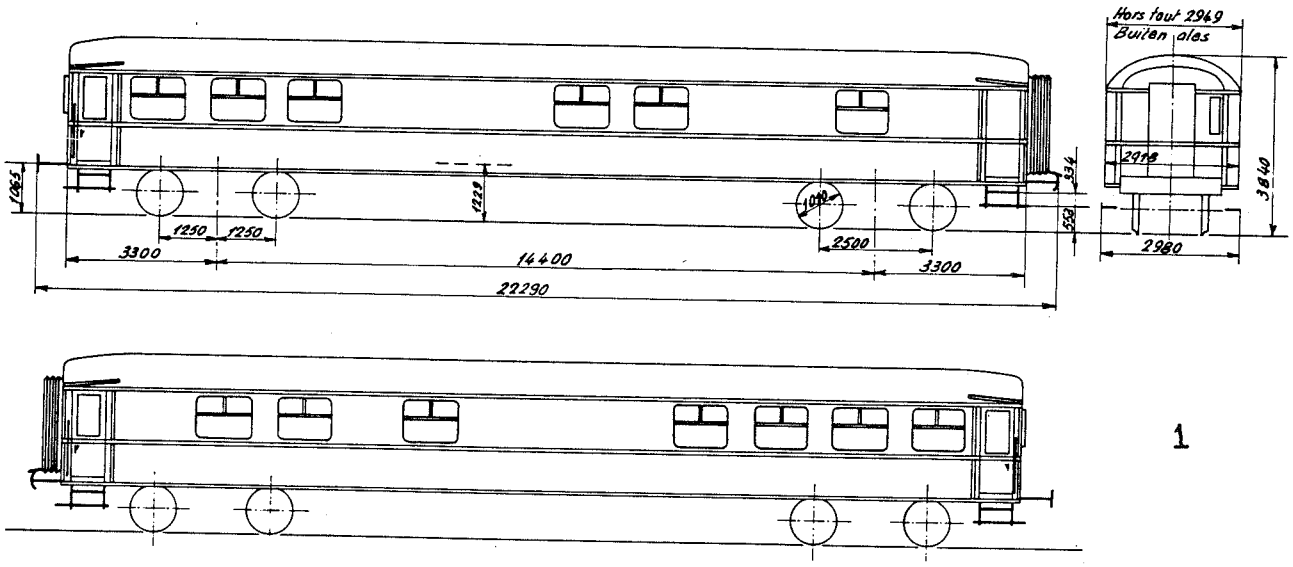
Voiture de secours n° 53.

Hulprijtuig nr 53.

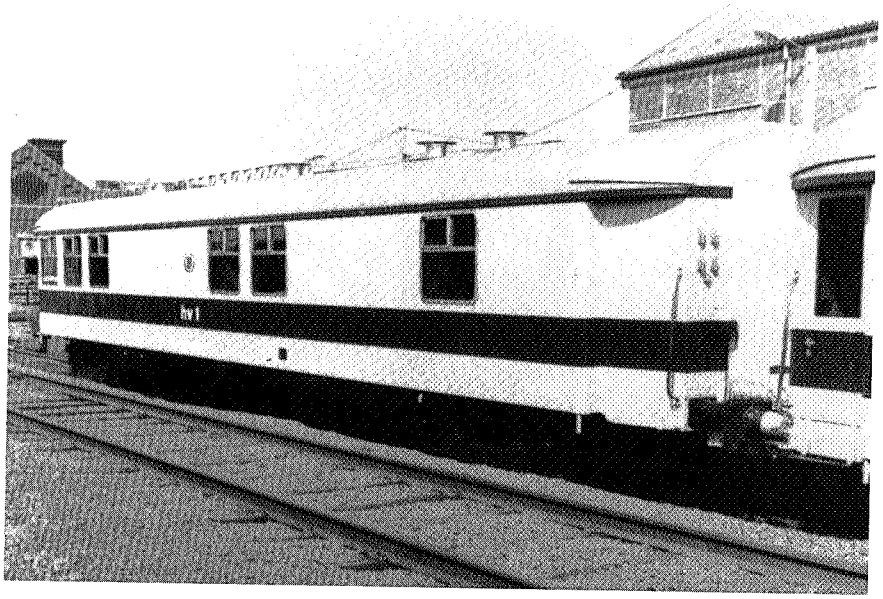
La décoration est conforme à l'usage «industriel» de ces véhicules: caisse jaune zébrée de noir.

De versiering is in overeenstemming met het «industrieel» gebruik van deze voertuigen: gele kast met schuine zwarte strepen.
(M. Thiry)

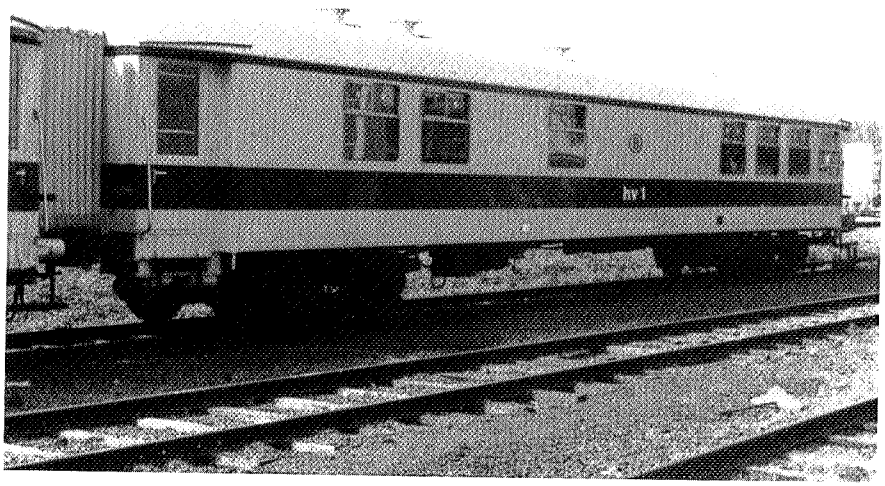




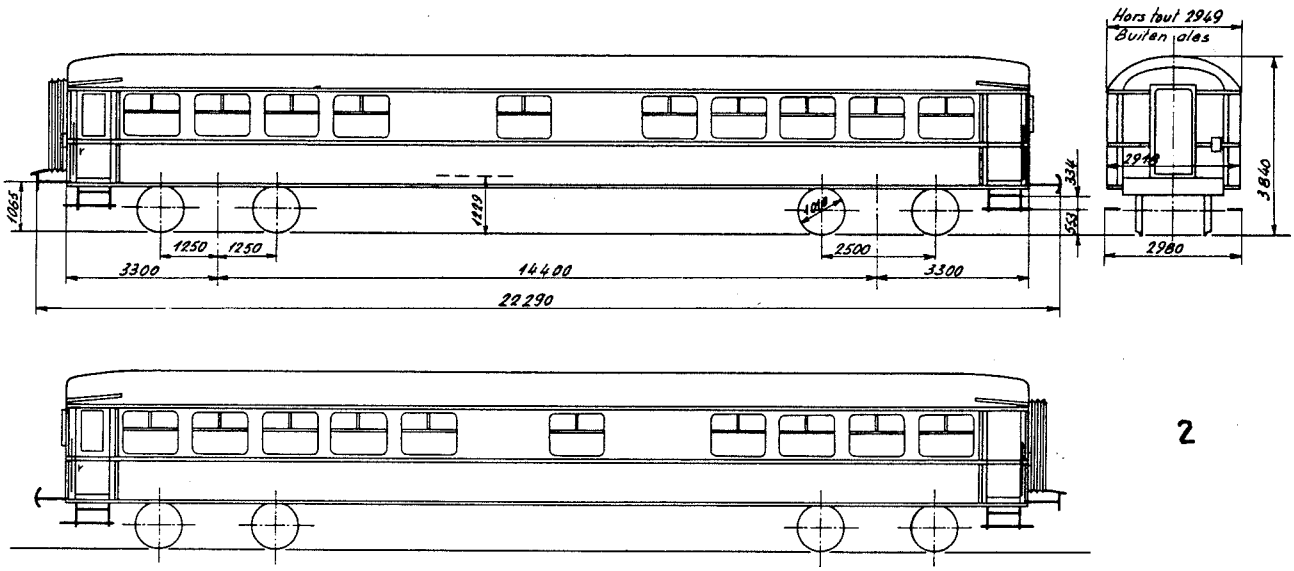
1



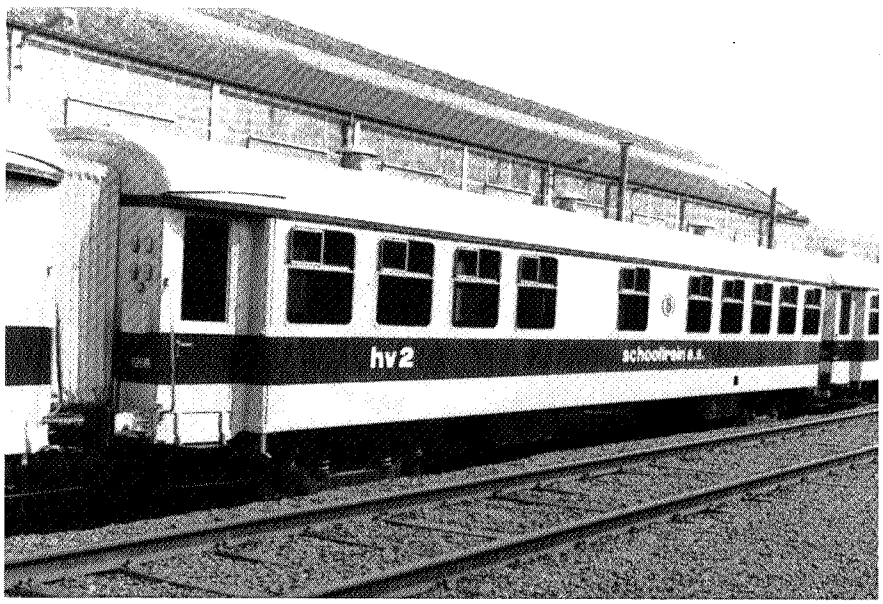
Le train-école de la signalisation compte cinq voitures, aménagées à partir d'unités I1 de 2e classe à 11 compartiments. Il s'agit d'une véritable école itinérante assurant la formation professionnelle des signaleurs dans les principaux centres du réseau.



AC Cuesmes 21-8-84
TES n° 1 ex 12058
(M. Thiry)



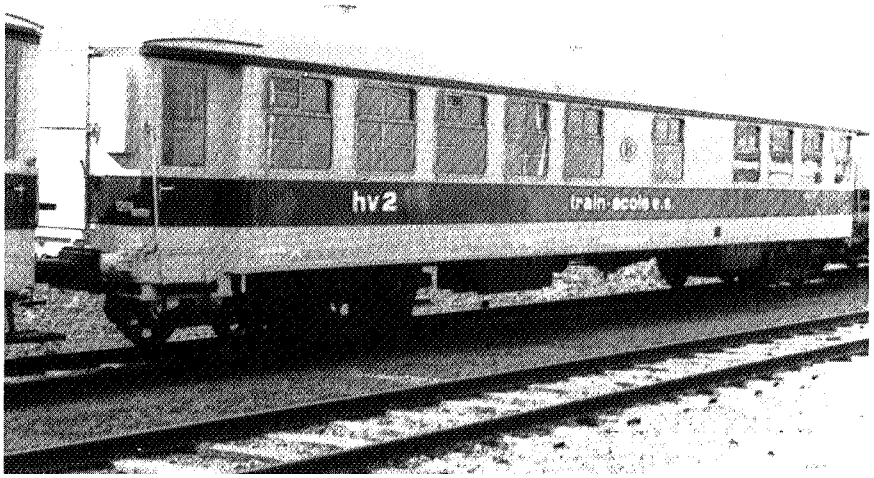
2



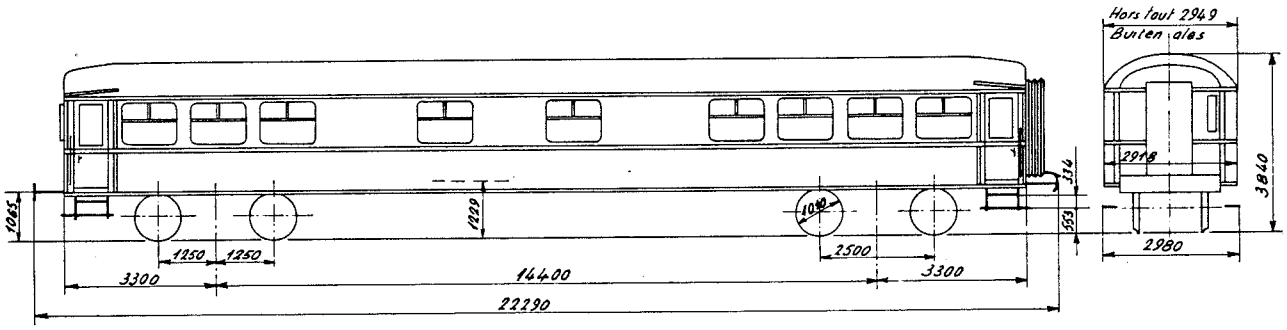
AC Cuesmes 21-8-84
TES n° 2 ex I1 12011
(M. Thiry)

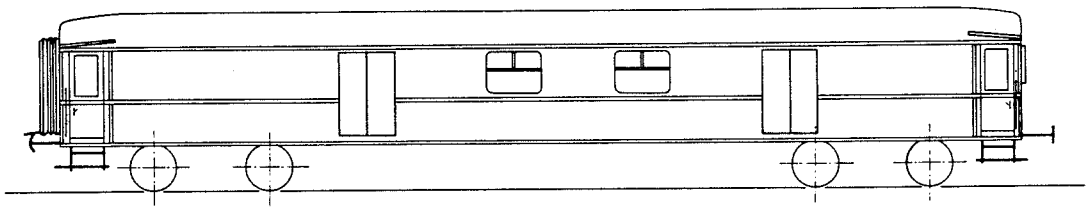
Les voitures sont peintes en blanc-crême avec ceintures vert foncé et toitures argent. Assez curieusement, elles comportent une triple numérotation :

- *un numéro d'ordre dans la rame, de 1 à 5, reproduit sur les longs-pans;*
- *l'ancienne immatriculation I1, peinte sur les parois d'about• (numéro SNCB barré, à 5 chiffres);*
- *une nouvelle numérotation administrative non reproduite sur les voitures (61 à 65)•.*



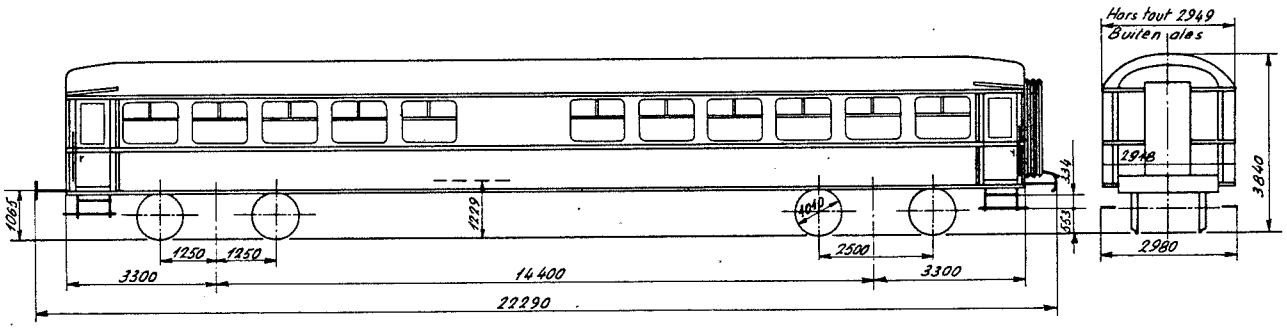
De schooltrein van de seininrichting is samengesteld uit 5 rijtuigen, ingericht in tweede klas rijtuigen van het type I1 met 11 afdelingen. Het gaat om een echte reizende school die de beroepsopleiding van de seingevers in de belangrijkste centra van het net verzekert.

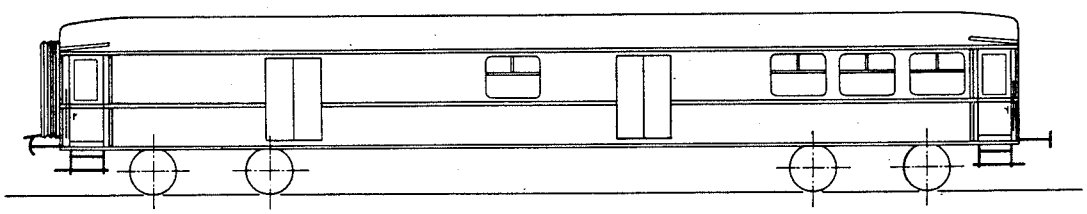




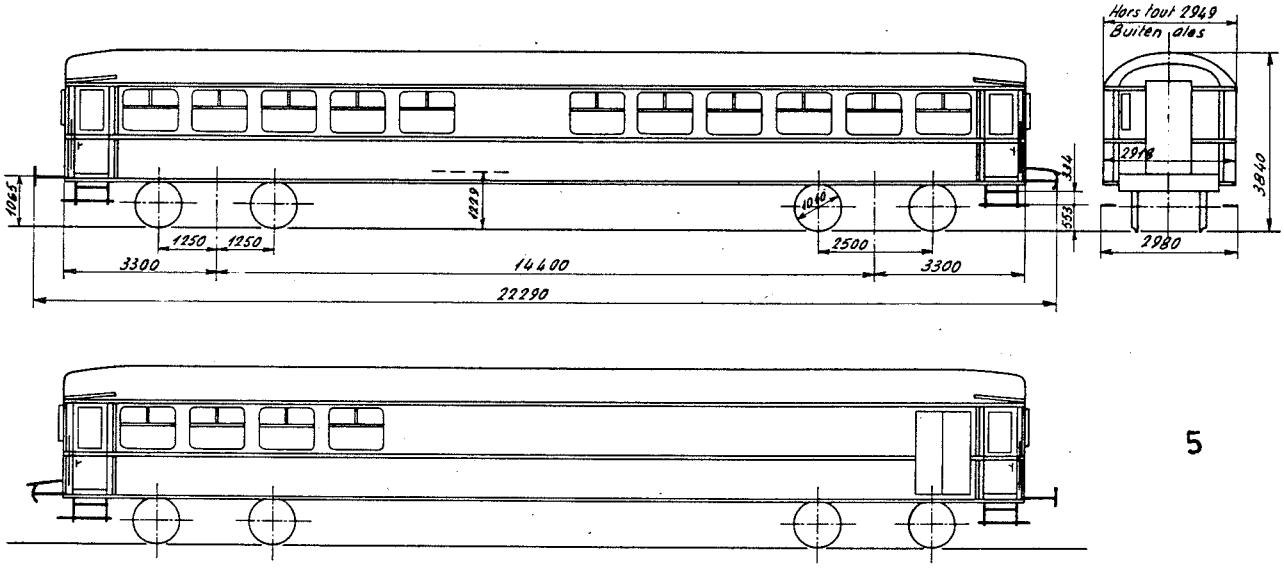
3

AC Cuesmes 21-8-84
TES n° 1 - n° 2
(M. Thiry)

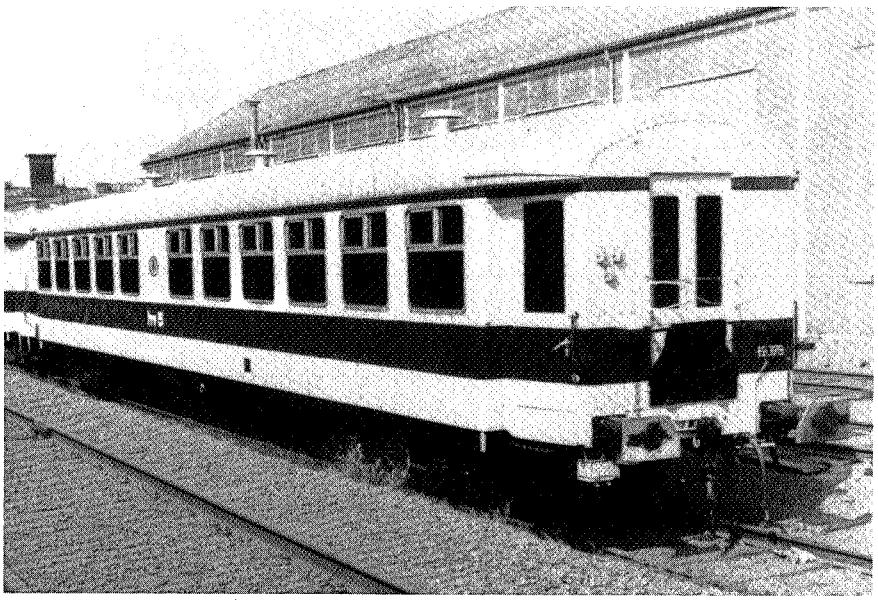




4

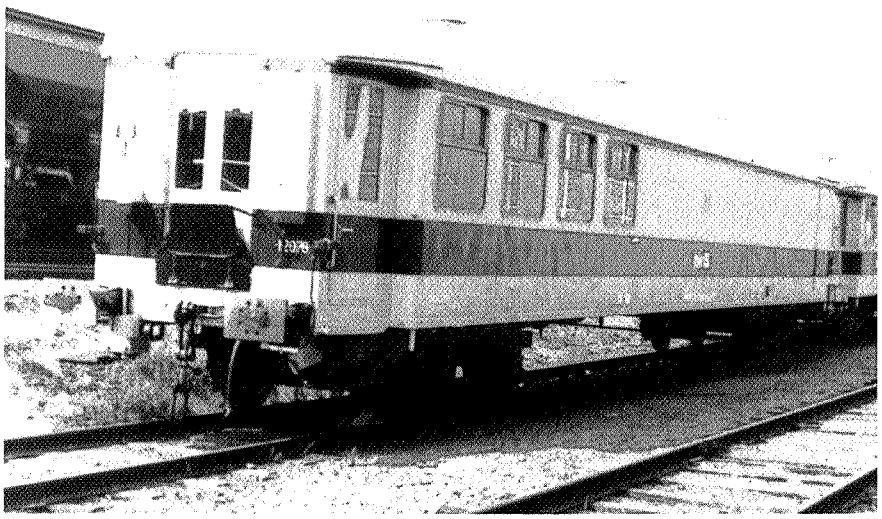


5



De rijtuigen zijn witroomkleurig geschilderd met een donkergroene band en een zilveren dak.
Zéér merkwaardig is dat zij een drievoudige nummering hebben:

- een volgnummer in het stel, van 1 tot 5, hetwelk voorkomt op de zijkant;
- het oude I1 inschrijvingsnummer, geschilderd op de kopwand• (NMBS nummering van 5 cijfers, doorstreept);
- een nieuwe administratieve nummering, niet vermeld op de rijtuigen (61 tot 65)•.



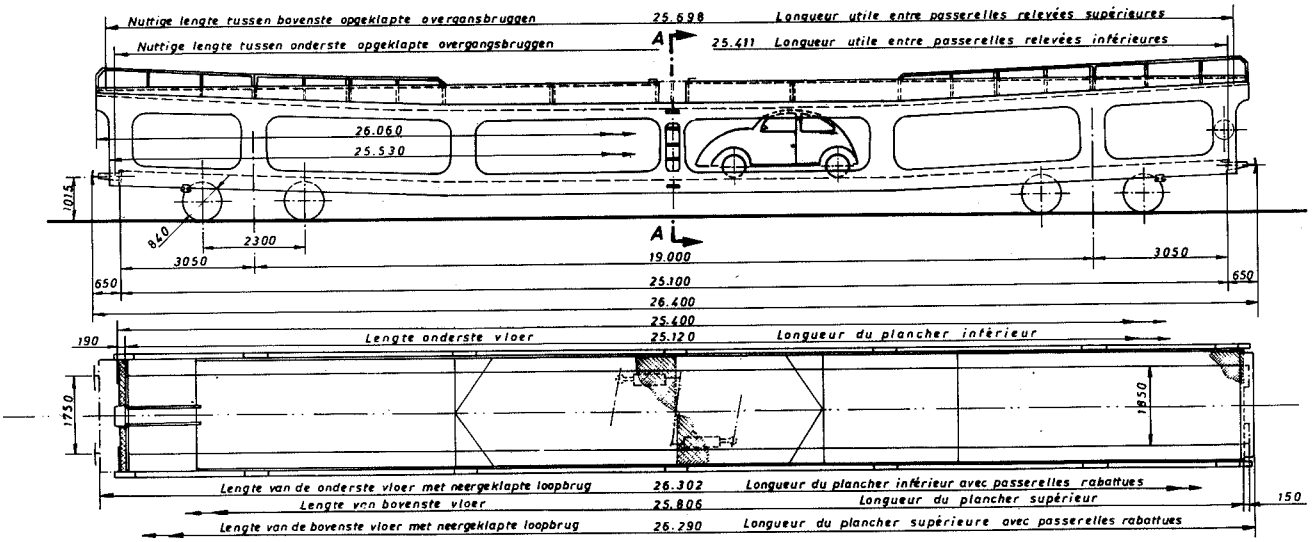
AC Cuesmes 21-8-84
TES n° 5 ex I1 12078
(M. Thiry)

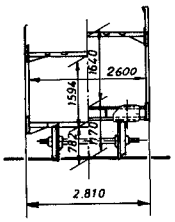
PARC COMMERCIAL D'ORIGINE — OORSPRONKELIJK COMMERCIEEL PARK				PARC ACTUEL DE MATERIEL SPECIAL / ACTUEEL PARK VAN HET BIJZONDER MATERIEEL								MISE HORS SERVICE — BUITEN-DIENST-STELLING	REMARQUES — OPMERKINGEN
CONSTRUCTEUR — BOUWER	MISE EN SERVICE — INDIENST-STELLING	PREMIER AMENAGEMENT — EERSTE INRICHTING	DERNIERE UTILISATION — LAATSTE BENUTTIGING	TRANSFORMATION PAR — OMGEBOUWD DOOR	DATE — DATUM	Nos SNCB SUCCESSIFS — VOLGORDE VAN DE NMBS Nrs			Nos UIC SUCCESSIFS — VOLGORDE VAN DE UIC Nrs					
1	2											8	9
SR													
Brugeoise (Brugge)	1939	a2b6 10089	B8 12248	CW-Mechelen	1974	12248	17901 (1978)		51 88 89 - 70 001-0	51 88 89 - 80 001-8 (1979)			* caisse seule / kast alleen
CFC (Familleureux)*	4- 8-78*		Dms 17435*	CW-Mechelen	7-12-78	17902			51 88 89 - 70 002-8	61 88 89 - 70 002-6 (2-11-80)			
EXPO													
Ragheno	22- 8-33	c11 13014	B7R 12901	CW-Mechelen	20- 8-73	12901	17801 (1979)		51 88 99 - 40 001-5	60 88 99 - 40 021-2 (1979)			
Ragheno	8- 8-33	c11 13011	B11 12084	CW-Mechelen	6- 2-74	12084	17802 (1979)		51 88 99 - 40 002-3	60 88 99 - 40 022-0 (1979)			
Ragheno	22- 8-33	c11 13013	B11 12085	CW-Mechelen	9- 1-76	12085	17803 (1979)		51 88 99 - 40 003-1	60 88 99 - 40 023-8 (1979)			
Germain	1931-1932	c11 13010	B11 12083	CW-Mechelen	4- 3-76	12083	17804 (1979)		51 88 99 - 40 004-9	60 88 99 - 40 024-6 (1979)			
Brugeoise (Brugge)	1939	a2b6 10075	A4B4 13021	CW-Mechelen	20- 2-85	17805				60 88 99 - 40 025-3			
Brugeoise (Brugge)	1939	a2b6 10071	A4B4 13017	CW-Mechelen	28- 2-85	17806				60 88 99 - 40 026-1			
Brugeoise (Brugge)	1939	a2b6 10069	A4B4 13016	CW-Mechelen	29- 3-85	17807				60 88 99 - 40 027-9			
Brugeoise (Brugge)	1939	a2b6 10074	A4B4 13020	CW-Mechelen	12- 3-85	17808				60 88 99 - 40 028-7			
Brugeoise (Brugge)	1939	a2b6 10079	A4B4 13024	CW-Mechelen	5- 4-85	17809				60 88 99 - 40 029-5			
Brugeoise (Brugge)	1- 8-33	a2b6 10048	A4B4 13012	CW-Mechelen	15- 4-85	17810				60 88 99 - 40 030-3			
Brugeoise (Brugge)	2-10-34	a2b7 20098	B9 22609	CHV-Scha'rbeek	3-82	27801*	— (1984)			60 88 99 - 40 026-1*	80 88 980 0 099 - 3 (15- 3-84)		* 1982 → 1984 - Expo Info
Germain	30- 1-34	PW 14007	Ds 17006	CW-Mechelen	16- 8-76	17006	17805 (1979)	17815 (17-6-84)	51 88 99 - 40 005-7	60 88 99 - 40 025-3 (1979)	60 88 99 - 40 035-2 (17- 6-84)		
Le Roeulx	2-35	PW 44052	D 17301	CW-Mechelen	7- 5-85	77301*			50 88 92 - 49 301-8				«EXPO-SHOP-PACK»
Le Roeulx	2-35	PW 44053	D 17302	CW-Mechelen	7- 5-85	77302*			50 88 92 - 49 302-6				* Chauff. autonome suppr.
Le Roeulx	10-34	PW 44044	D 17303	CW-Mechelen	5- 4-85	77303			50 88 92 - 49 303-4				Autonome verwarm. weggen.
Le Roeulx	10-34	PW 44045	D 17304	CW-Mechelen	5- 4-85	77304			50 88 92 - 49 304-2				
CINE													
Ragheno	1939	c11 8331	B11 213.207	CW-Mechelen	31- 7-75	41			50 88 99 - 10 001-2	60 88 99 - 10 041-6 (1979)			ex remorque / aanhangwagen AM
MES MEET M													
Nivelles	1935	b10 8205	A10 212.205	CW-Mechelen	18- 8-60	11			51 88 99 - 80 001-6	60 88 99 - 70 011-6 (1979)			ex remorque / aanhangwagen AM
?	1919		D 77803	CHV-Scha'rbeek	19-10-65	12				60 88 99 - 20 012-5 (1980)		18- 1-84	ex DRG - voir page / zie blz. 355
CFC (Familleureux)*	4- 8-78*		Dms 17436*	CW-Mechelen	5-10-81	13				60 88 99 - 70 013-2			* caisse seule / kast alleen
MES MEET ES													
Nivelles	1935	b 8204	A10 212.204	CW-Mechelen	1968	601				60 88 99 - 40 001-4 (1979)	60 88 99 - 80 001-5 (9- 2-82)		ex remorque/aanhangwagen AM
Ragheno	5- 3-34	c11 13057	B11 12030	CHV-Scha'rbeek	1980	12030				60 88 99 - 89 002-4			
MED													
Nivelles	1935	b10 8206	A10 212.206	CW-Mechelen	18- 7-73	31			50 88 80 - 69 001-3	60 88 80 - 69 031-8 (1979)			ex remorque/aanhangwagen AM
Nivelles	1935	b10 8208	A10 212.208	CW-Mechelen	18- 7-73	32			50 88 80 - 69 002-1	60 88 80 - 69 032-6 (1979)			ex remorque/aanhangwagen AM
SEC/HULP													
Ragheno	27- 9-33	c11 13022	B11 12004	CW-Mechelen	20- 2-80	51				60 88 99 - 69 051-5			Antwerpen-Dam
Ragheno	27- 9-33	c11 13023	B11 12005	CW-Mechelen	12- 9-79	52				60 88 99 - 69 052-3			Scha'rbeek
Ragheno	11-10-33	c11 13027	B11 12008	CW-Mechelen	10- 2-79	53				60 88 99 - 69 053-1			Ronet
Ragheno	28-11-33	c11 13028	B11 12009	CW-Mechelen	5-10-79	54				60 88 99 - 69 054-9			Kinkempois
Ragheno	14-11-33	c11 13034	B11 12013	CW-Mechelen	23- 3-80	55				60 88 99 - 69 055-6			Merelbeke
TES													
Ragheno	31-10-33	c11 13031	B10 12011	AC-Cuesmes	5- 1-84	61				60 88 80 - 69 101-9			HV n° 2
Familleureux	1939	c11 13090	B11 12050	AC-Cuesmes	6-11-84	62				60 88 80 - 69 102-7			HV n° 3
Familleureux	1939	c11 13099	B11 12058	AC-Cuesmes	23- 8-84	63				60 88 80 - 69 103-5			HV n° 1
Baume & Marpent (Morlanwelz)	1931-1932	c11 13003	B11 12078	AC-Cuesmes	7-10-81	64				60 88 80 - 69 104-3			HV n° 5
Baume & Marpent (Morlanwelz)	1931-1932	c11 13004	B11 12079	AC-Cuesmes	3- 4-85	65				60 88 80 - 69 105-0			HV n° 4

CONSTRUCTEUR — BOUWER 1	MISE EN SERVICE — INDIENST-STELLING 2	PARC COMMERCIAL D'ORIGINE — OORSPRONKELIJK COMMERCIEEL PARK	AMENAGEMENT — INRICHTING	N^{OS} SUCCESSIFS — VOLGORDE VAN DE N^{RS}								N° RETOUR PARC COMMERCIAL — TERUGGEKOMEN IN HET COMMERCIEEL PARK MET Nr	N° ACTUEL — AKTUEEL Nr	MISE HORS SERVICE — BUITEN-DIENST-STELLING 8	REMARQUES — OPMERKINGEN 9
				4-39	7-39	9-39	1944	14-11-45	13-1-49	3-50	7-53				
CW-Mechelen	4-39	—	salon	1	1	1	1	1	1	1	1		1		
CW-Mechelen	4-39	—	salle à manger/eetzaal	2	2	2	2	2	2	2	2		2		
CW-Mechelen	1939	—	lits/bedden	3	3	3	3	3	3	3	3		3		
Brugeoise (Brugge)	10-10-33	I1-a2b6 10060	dignitaires/dignitarissen	4	4	4	4	4	4	4	4		4		
Brugeoise (Brugge)	9- 5-33	I1-a2b6 10015	couchettes/ligplaatsen (4)	—	—	—	10015	5	5	5(3)	—	10015	12211		
Brugeoise (Brugge)	4- 7-33	I1-a2b6 10036	couchettes/ligplaatsen (4)	—	—	—	10036	6	6	6	6(3)	10036	12220		
Brugeoise (Brugge)	1939	I1-a2b6 10120	fonctionnaires/ambtenaren (5)	—	—	5(2)	5	7	7(3)	—	—	10120	12232		
CCC	5-38	PW 14019	fourgon/pakwagen (6)	—	5(1)	6	6	8	8	8	8		8		
CCC	6-38	PW 14020	fourgon/pakwagen (6)	—	6(1)	7	7	9	9	9	9		9		
Brugeoise (Brugge)	1939	I1-a2b6 10081	inspection/inspectie	—	—	—	10081	10	10	10	10		10	1984	Musée/museum

TRAIN ROYAL
KONINKL. TREIN

(1) Numéros réservés mais non attribués / gereserveerde nummers niet toegeschreven
(2) Dès la sortie du constructeur / vanaf fabriek van de bouwer
(3) Fin de service comme véhicule du train royal / einde dienst in de koninklijke trein
(4) Transformation de guerre par l'occupant / leger-ombouwing door de bezitter
(5) Garniture ordinaire / gewone versiering
(6) Aménagement modifié en 1946 / inrichting gewijzigd in 1946





Scha'rbeek 16-5-82
(M. Thiry)

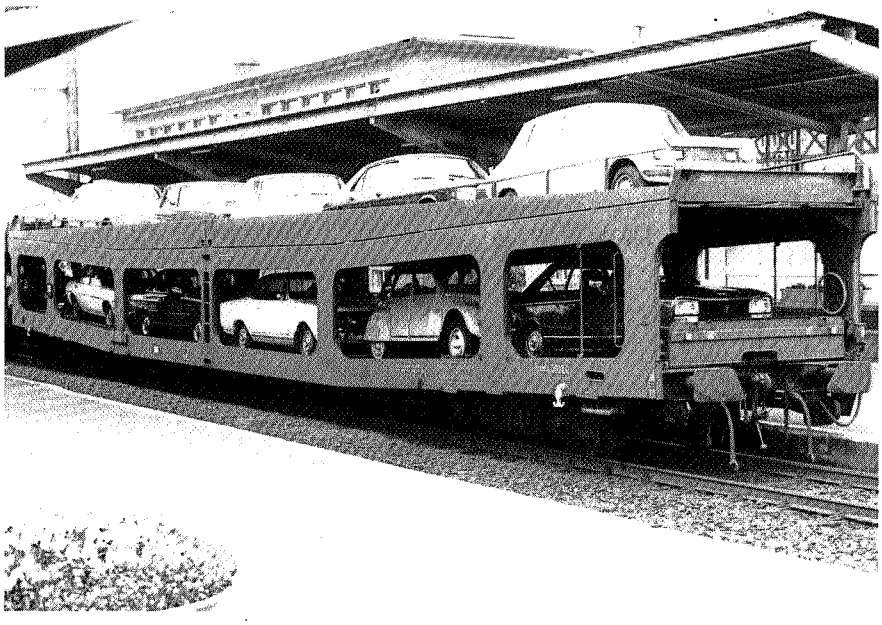
—	*N° SNCB* NMBS Nr	*N° UIC* UIC Nr	65 88 98 - 30 000 → 049 (1) 82 88 475 1 000 → 049 (2)
50	*EFFECTIF* EFFECTIEF	*VITESSE AUTOR.* TOEGEL. SNELHEID	160
26/41	*TARE/TONNAGE* TARRA/TONNENMAAT	*PL. ASSISES* ZITPLAATSEN	—
—	*CHAUFFAGE* VERWARMING	*EQUIPEMENT* UITRUSTING	
(3)	*BOGIES TYPE* BOGIES TYPE	*ANNEE* BOUWJAAR	1969

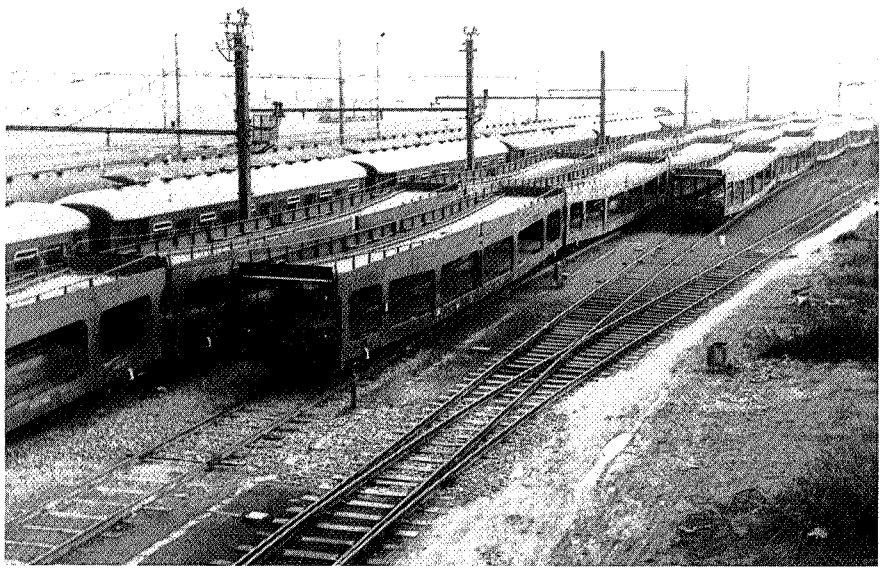
(1) *Numérotation «Voitures» /* «Rijtuigen» nummering.
(2) *Numérotation «Wagons» (Sekqs) /* «Wagens» nummering (Sekqs).
(3) *Bogies «Marchandises» /* bogies «Goederen».

Scha'rbeek 16-5-82
(M. Thiry)

Ces wagons accompagnent les relations internationales par trains «auto-couchettes». Sous le ciel maussade de la banlieue bruxelloise, n'évoquent-ils pas les horizons infinis des vacances, teintés de bleu et d'or ...

Deze wagens maken deel uit van de internationale slaaptreinen.
Onder de grijze hemel van de Brusselse voorstad brengen zij een voorsmaakje van de blauwe hemel boven het zonovergoten vakantielandschap.





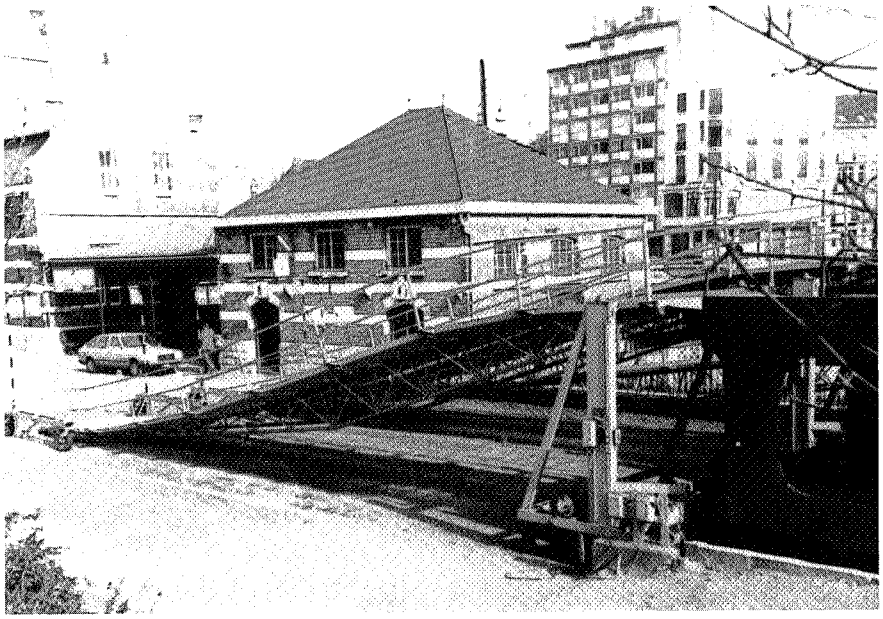
Scha'rbeek 23-3-82
(M. Thiry)

Les fourgons porte-autos à bogies (DD) sont assimilés à des véhicules à voyageurs, car ils entrent dans la composition des trains de voyageurs dits TAA (terme officiel désignant les «Trains d'Autos Accompagnées»), ou encore TAC (terme publicitaire pour «Trains Auto-Couchettes»). Ils sont en fait immatriculés dans une série particulière de véhicules à voyageurs (65 88 98-30 000 à 049).

Afin d'éviter le chômage de ce matériel en dehors des périodes relativement limitées de forte utilisation des TAA, ils peuvent être convertis en wagons de marchandises par simple basculement d'une palette verrouillée par une clef, qui cache le numéro «voyageurs» et fait apparaître la numérotation «marchandises». Ce dispositif est visible sur la photo de la page de gauche. En régime marchandises, les véhicules sont immatriculés 82 88 475 1 000 à 049 (Sekqs - type 3000D3).

La double numérotation, admise au niveau international, permet de respecter les règles d'échange contenues dans le RIC (voyageurs) et le RIV (marchandises), tout en s'affranchissant des problèmes que susciterait la mise en circulation de trains «mixtes», lesquels ne sont reconnus ni en service international, ni en service intérieur belge.

Scha'rbeek 13-4-84
(M. Thiry)



Scha'rbeek 13-4-84
(M. Thiry)

De auto-pakwagens met bogies (DD) zijn gelijkgesteld met de reizigers-rijtuigen, want zij maken deel uit van de zogenoemde TAA-reizigerstreinen (officiële term voor de auto-slaaptreinen). Zij zijn feitelijk genummerd in een bijzondere reeks reizigers-rijtuigen (65 88 98-30 000 tot 049).

Teneinde het gebruik van dit materieel ook mogelijk te maken buiten de uiteraard korte periode van het intensief gebruik van de TAA kunnen ze ook gebruikt worden als goederenwagens door het eenvoudig neerklappen van een klep vastgehouden door een sleutel die dan het afschrift « reizigers » bedekt en het afschrift « goederen » zichtbaar maakt. Deze uitrusting is zichtbaar op het linkerblad. Wanneer zij voor « goederen » rijden zijn deze rijtuigen als volgt genummerd : 82 88 475 1 000 tot 049 (Sekqs - type 3000D3).

Door deze dubbele nummering, aanvaard op internationaal niveau, wordt de uitwisselingsreglementering nageleefd van de RIC (reizigers) en RIV (goederen) hierdoor de problemen vermijdend die het in circulatie brengen van « gemengde » treinen zou veroorzaken, die noch in internationale, noch in binnenlandse Belgische dienst worden aanvaard.

LES

BOGIES

—

DE

BOGIES

Comme on s'en doute, le bogie joue un rôle primordial dans la stabilité du véhicule, particulièrement aux vitesses élevées. D'autre part, il doit être adapté aux caractéristiques de la voiture et à son usage.

C'est ce qui explique la diversité des modèles illustrés dans les pages qui suivent, ainsi que les modifications que certains d'entre eux ont subies. Nombreux sont ceux qui sont actuellement abandonnés, ou qui n'ont connu qu'une existence éphémère. Nombreuses sont les voitures qui ont été successivement équipées de différents types de bogies, au gré des progrès techniques réalisés dans ce domaine.

L'amélioration la plus marquante est celle qui a été appliquée aux types Pennsylvania anciens. Il s'agissait de la substitution des ressorts à lames de la suspension secondaire - dits ressorts à pincettes - par des ressorts hélicoïdaux. Ainsi sont nées les nombreuses versions dites «améliorées» que le lecteur rencontrera dans la suite.

Les poids publiés le sont en valeurs arrondies, en négligeant l'influence éventuelle de la dynamo, de son support et des organes de transmission du mouvement.

Sans entrer dans les détails techniques que le tome 1 évoque largement, il faut rappeler que la suspension des voitures à voyageurs comporte deux étages, respectivement primaire et secondaire. Les flexibilités sont données sous forme d'addition, en mm d'affaissement par tonne de charge, pour chacun des étages. Le résultat de cette addition représente évidemment la flexibilité totale de la suspension.

Enfin, pour chaque type de bogie, il est spécifié le type de matériel qui en est équipé. Les caractères italiques indiquent des situations antérieures, que l'amateur pourra parfois identifier à l'examen de documents anciens. L'astérisque signifie qu'une partie seulement de l'effectif des voitures mentionné est (ou a été) équipé du bogie en question.

Zoals vermoed, speelt de bogie een eersterangsrol in de stabiliteit van het rijtuig, vooral bij hoge snelheid. Anderzijds, moet hij aangepast zijn aan de karakteristieken van het rijtuigen en aan het gebruik dat men ervan maakt.

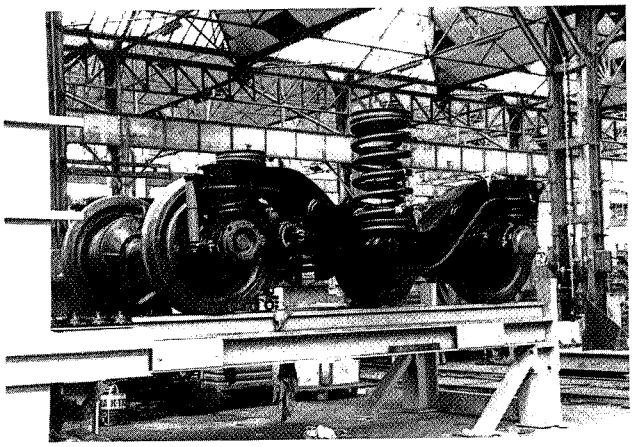
Dit legt de grote verscheidenheid uit, van de types die in de volgende bladzijden voorkomen, evenals de wijzigingen aan sommige aangebracht. Talrijke types worden niet meer gebruikt of kenden een zeer kort bestaan. Talrijke rijtuigen werden achtereenvolgens met verschillende types van bogies uitgerust, naargelang de technische vooruitgang verwezenlijkt op dit gebied.

De meest opvallende verbetering is deze toegepast op de oudere Pennsylvania-types. Het betreft de vervanging van bladveren van de secundaire ophanging door helicoïdale veren. Zo kwamen de talrijke «verbeterde» versies tot stand welke de lezer hierna zal tegenkomen.

De getallen van het vermelde gewicht werden afgerond, en er werd geen rekening gehouden met de eventuele invloed van de dynamo, zijn steun en de organen voor het overbrengen van de beweging.

Zonder in technische bijzonderheden te treden, (daar zorgt boek 1 voor) moet er toch worden aan herinnerd dat deze ophanging van de reizigers-rijtuigen twee niveaus telt, respectievelijk de primaire en de secundaire. De buigzaamheid wordt gegeven onder de vorm van optelling in mm verzakking per geladen ton, voor elk der twee niveaus. De uitkomst van deze optelling is uiteraard de totale buigzaamheid van de ophanging.

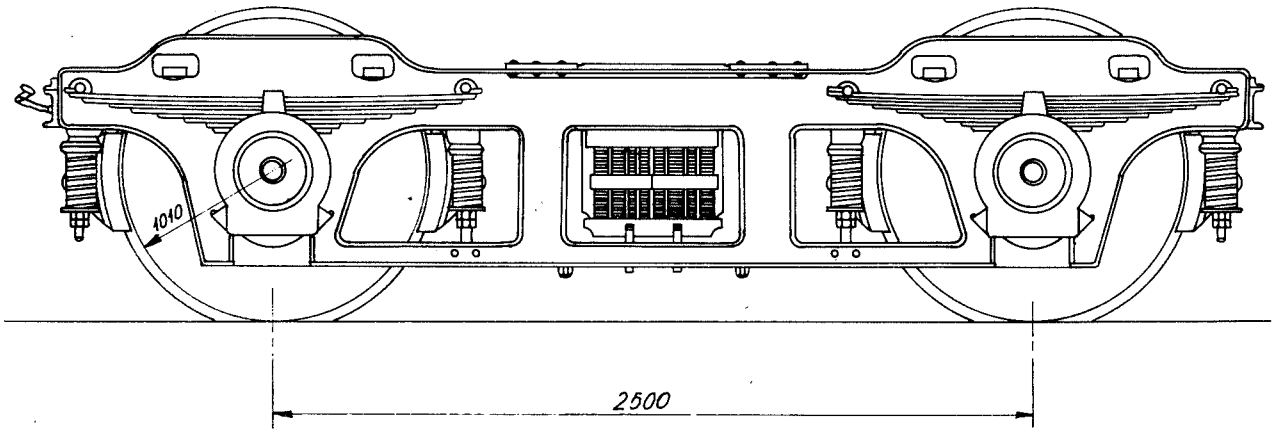
Voor elk bogie type wordt aangeduid welk soort materieel hiermee is uitgerust. De letters in cursief duiden op de vroegere stand van zaken, welke de liefhebber soms zal kunnen terugvinden op oude documenten. De asterisk betekent dat slechts een gedeelte van het effectief van voormelde rijtuigen is uitgerust met de bogie in kwestie.



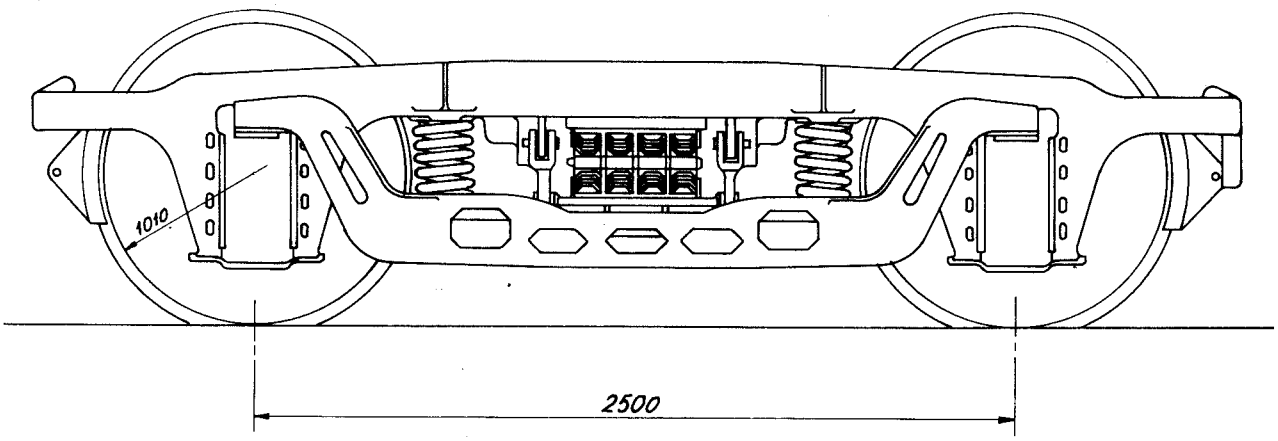
Un bogie de conception moderne. Il s'agit de celui équipant nos plus récentes voitures internationales (I6).

Een bogie van moderne conceptie. Het is deze waarmee onze meest recente internationale rijtuigen zijn uitgerust (I6).

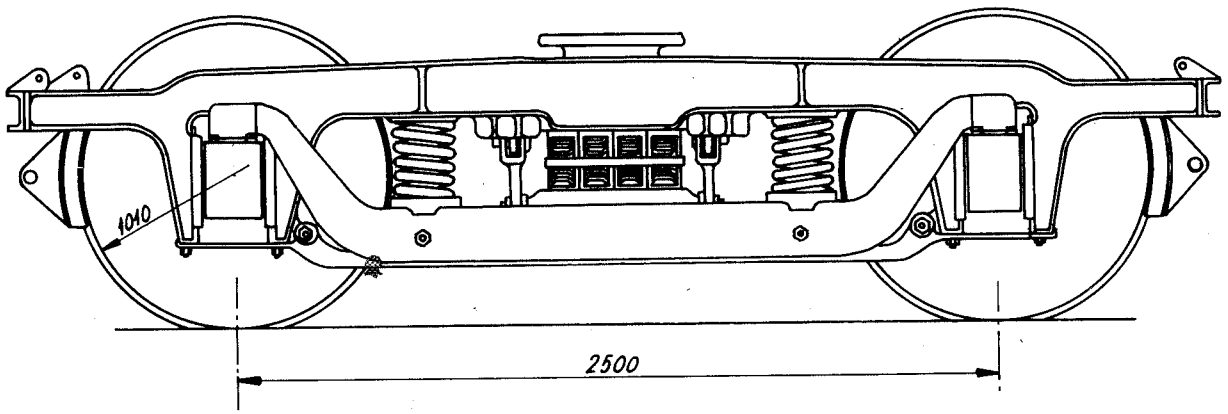
(M. Thiry)



1	*TYPE SNCB* NMBS TYPE	*VOITURES* RIJTUIGEN	*I1 ex a2b6 proto 2e série / reeks*
Etat belge amélioré / verbeterd	*DENOMINATION* BENAMING		
6,5	*POIDS APPROX.* BENADEREND GEWICHT		
5,25 + 3,2 = 8,45	*FLEXIBILITES* BUIGZAAMHEDEN		

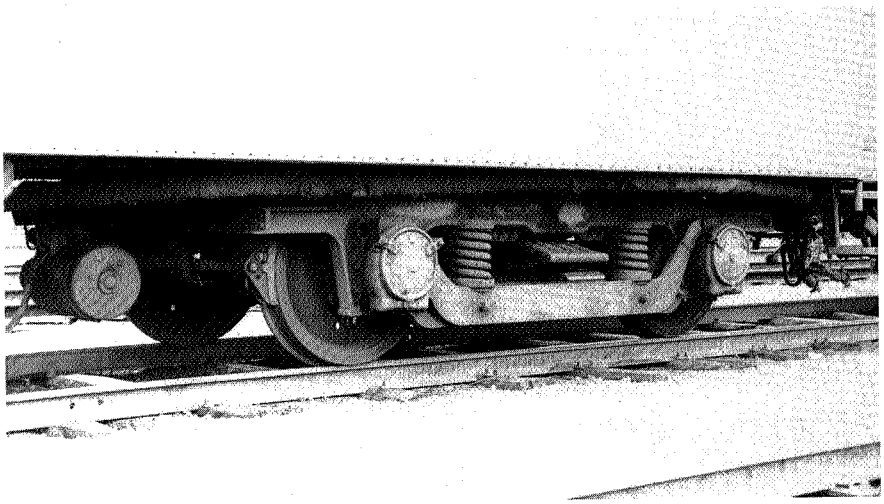


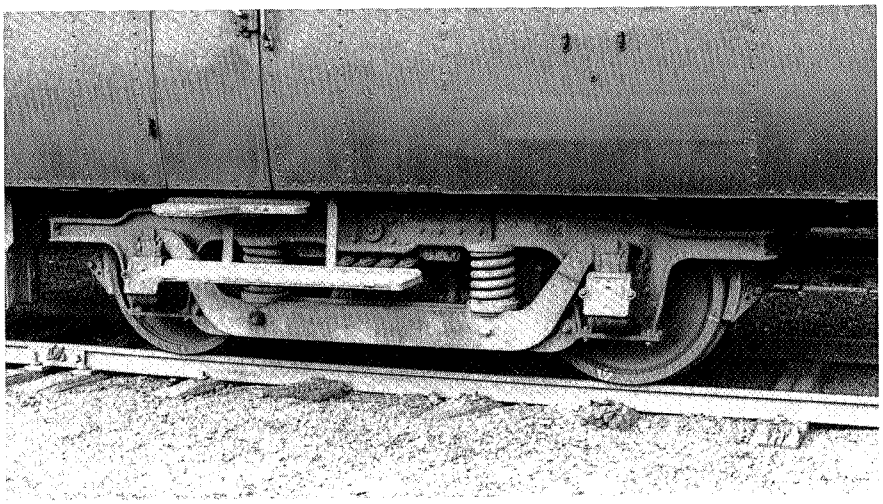
2	*TYPE SNCB* NMBS TYPE	*VOITURES* RIJTUIGEN	*I1 ex c11 proto 1e série / reeks*
Pennsylvania - Nord	*DENOMINATION* BENAMING		
6,4	*POIDS APPROX.* BENADEREND GEWICHT		
4,2 + 3 = 7,2	*FLEXIBILITES* BUIGZAAMHEDEN		



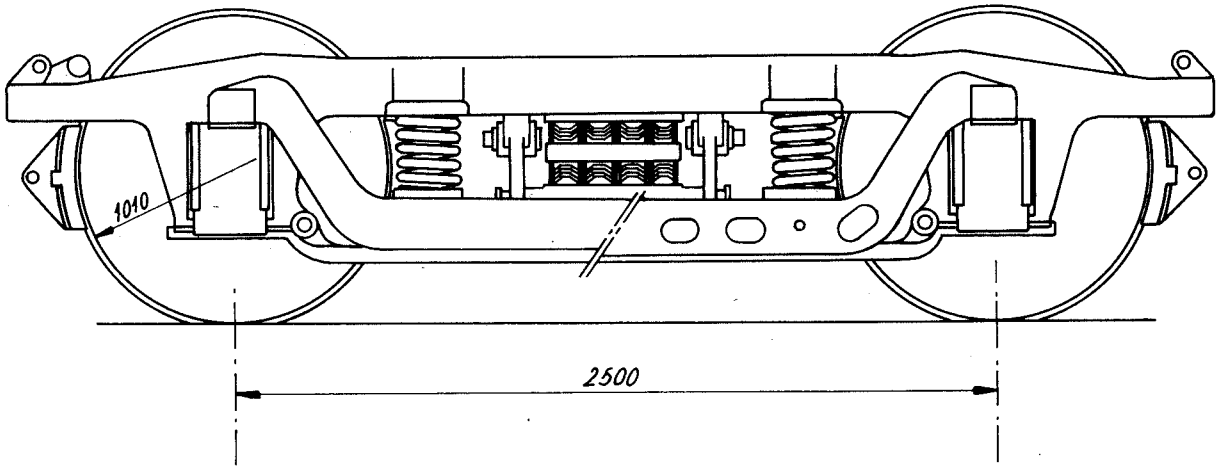
3	*TYPE SNCB* NMBS TYPE	*VOITURES* RIJTUIGEN	*I1 ex a2b6 proto 1e série / reeks*
Pennsylvania - OCEM	*DENOMINATION* BENAMING		*I1-ex c11 proto 2e série / reeks*
6,4	*POIDS APPROX.* BENADEREND GEWICHT		*K1-B11 22032*
2,9 + 2 = 4,9	*FLEXIBILITES* BUIGZAAMHEDEN		L - A* - B* - AB*
			POST*

Post 70004
(M. Thiry)





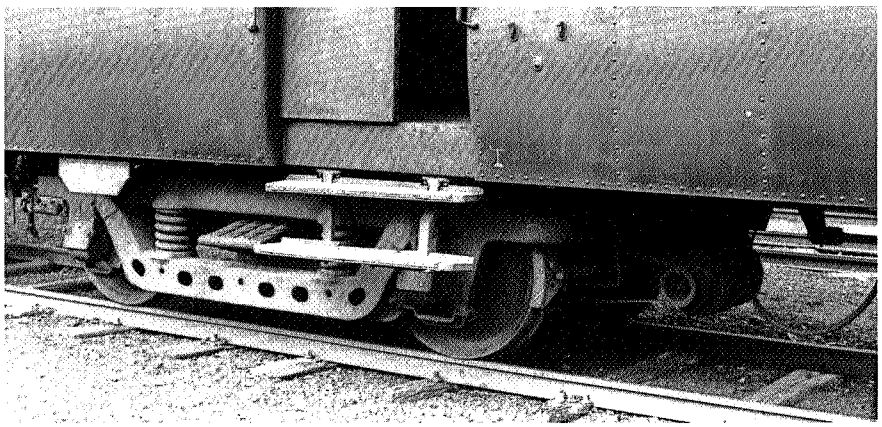
L-AB 33011
(G. Close)



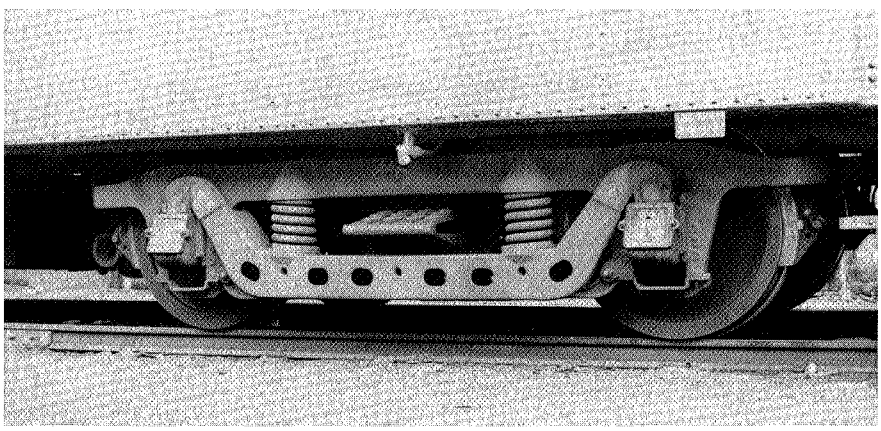
4	*TYPE SNCB* NMBS TYPE	*VOITURES* RIJTUIGEN	***I1-B8* - B11* - A8***	
			K1-A* - B9* - AB* - AD* - BD	
Pennsylvania *Lourd monobloc* / zwaar	*DENOMINATION* BENAMING		***PW-Ds série / reeks 17000***	
			L-A* - B* - AB* - AD - BD*	
6,1	*POIDS APPROX.* BENADEREND GEWICHT		M1-B*	N
			POST*	
2,9 + 4 = 6,9	*FLEXIBILITES* BUIGZAAMHEDEN		PW-D *série* / reeks 77000-77100	

Parmi les bogies du type 4, la SNCB différencie trois variantes, respectivement A - B - C, selon la cote de cintrage à l'origine des ressorts à pincettes.

Onder de bogies van type 4, vindt men bij de NMBS drie varianten te weten A - B - C, naargelang de centreringskwota bij het begin van de bladveren.

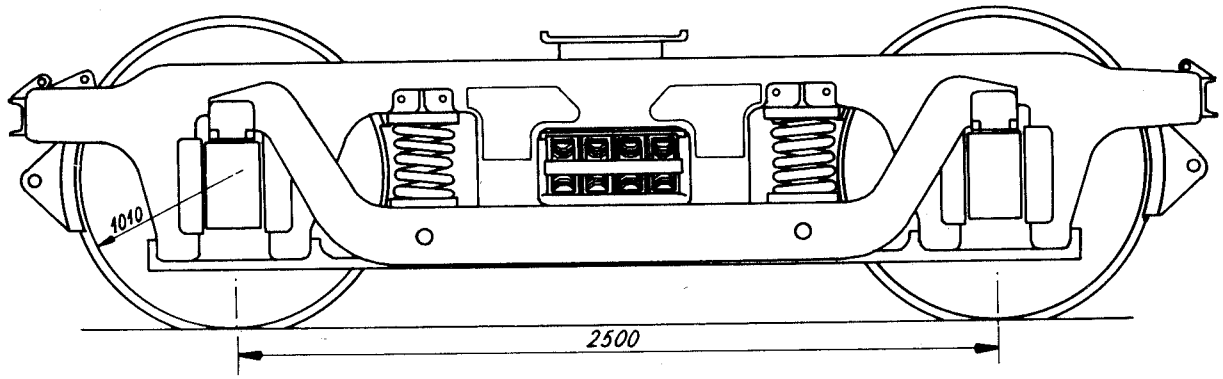


L-AD 38010
(G. Close)



L-AD 38010
(G. Close)

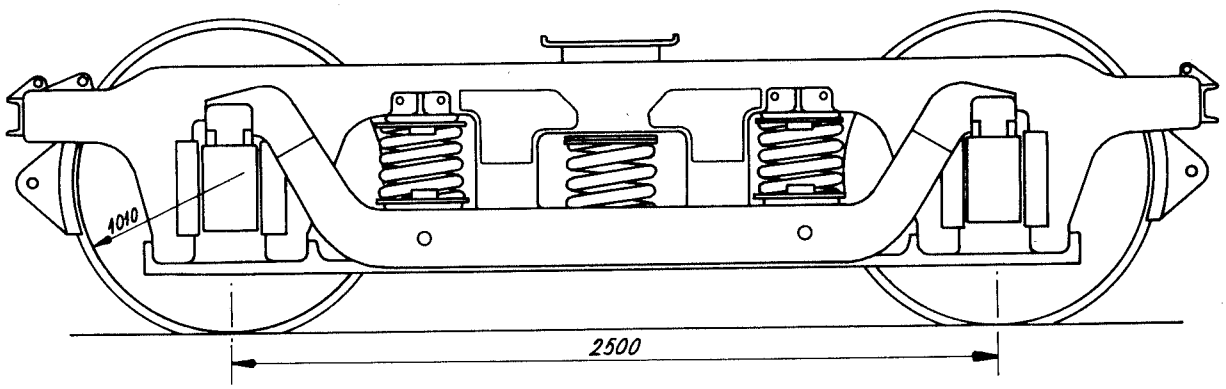
Bogie type 4B



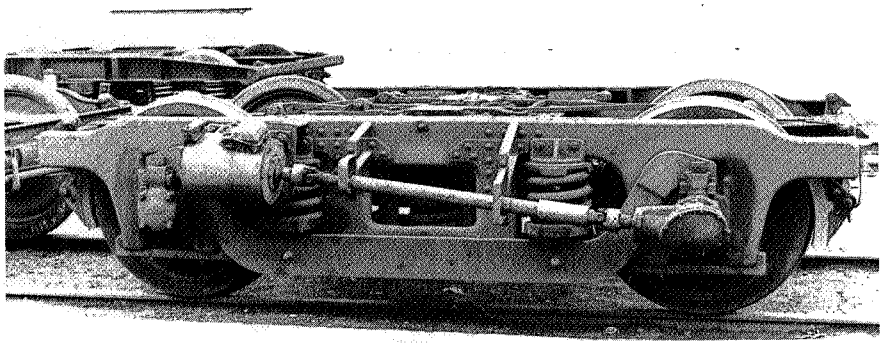
5	*TYPE SNCB* NMBS TYPE	*VOITURES* RIJTUIGEN	*K1*
Pennsylvania *Lourd embouti /* zwaar gestampt	*DENOMINATION* BENAMING		L-A* - B8* - B10* - AB*
6,3	*POIDS APPROX.* BENADEREND GEWICHT		M1-B* - AB* - BD*
2,9 + 4 = 6,9	*FLEXIBILITES* BUIGZAAMHEDEN		PW-D *série* / reeks 17200*

Le type 5, tout comme le type 4, compte trois variantes A - B - C selon la flèche de fabrication des ressorts à pincettes.

Het type 5 evenals het type 4, kent 3 varianten : A - B - C naargelang de kwota van de bladveren.



5a	*TYPE SNCB* NMBS TYPE	*VOITURES* RIJTUIGEN	I1-B11*
Pennsylvania *Type 5 amélioré* / verbeterd	*DENOMINATION* BENAMING		K1-A* - B - AB - AD - AR -BD
6,2	*POIDS APPROX.* BENADEREND GEWICHT		PW-Ds *série* / reeks 17000
4,3 + 5,5 = 9,8	*FLEXIBILITES* BUIGZAAMHEDEN		PW-D *sér.* / reeks 17300-77000
			M1-42087 *SEC*-HULP
			EXPO CINE
			MES 12030 GV 79008



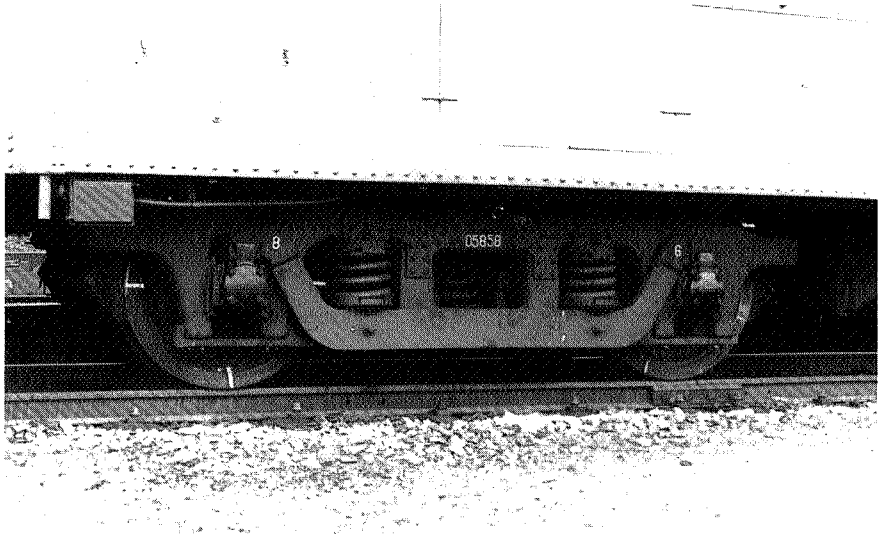
Bogie type 5a

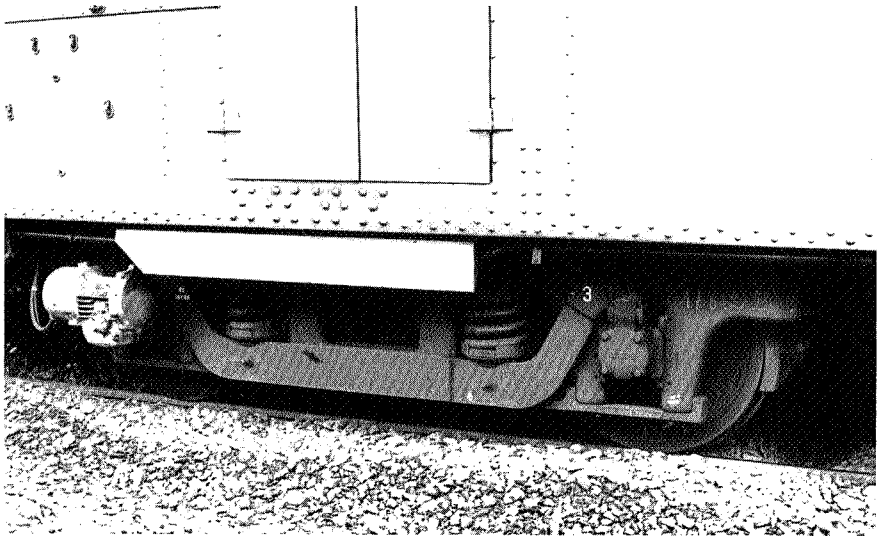
Montage classique d'une dynamo entraînée par arbre à cardans.

Klassieke opstelling van een dynamo aangedreven door een cardanas.

(G. Close)

Expo 17804
(M. Thiry)



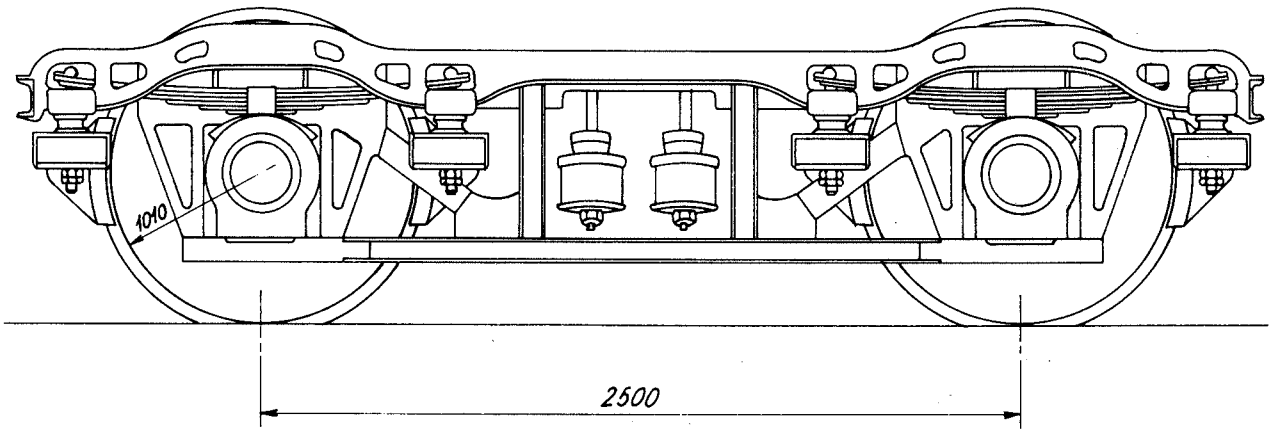


Bogie type 5
amélioré/verbeterd.

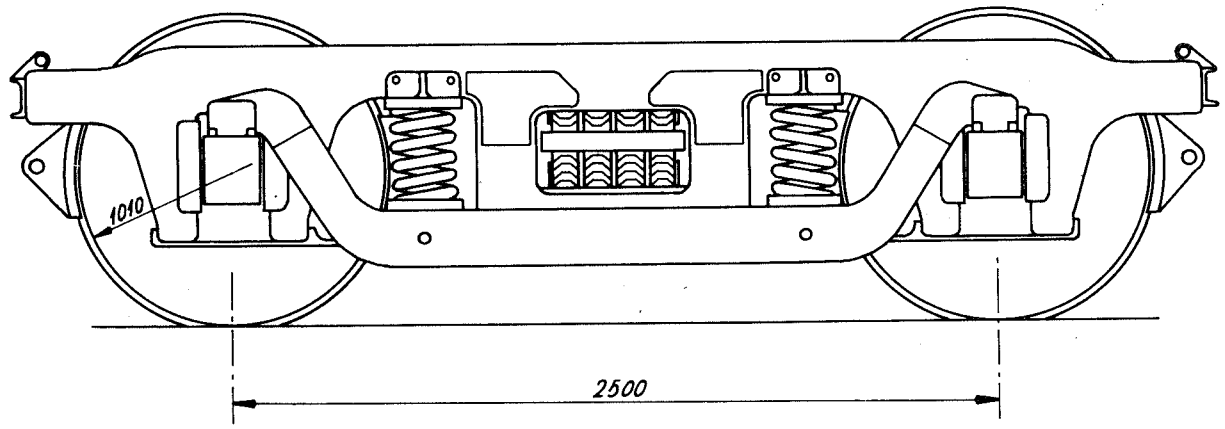
Dynamo à entraînement direct, montée en bout d'essieu d'une voiture «Expo».

(G. Close)

Dynamo rechtstreeks aangedreven, opgesteld op het uiteinde van de as van een Expo-rijtuig.



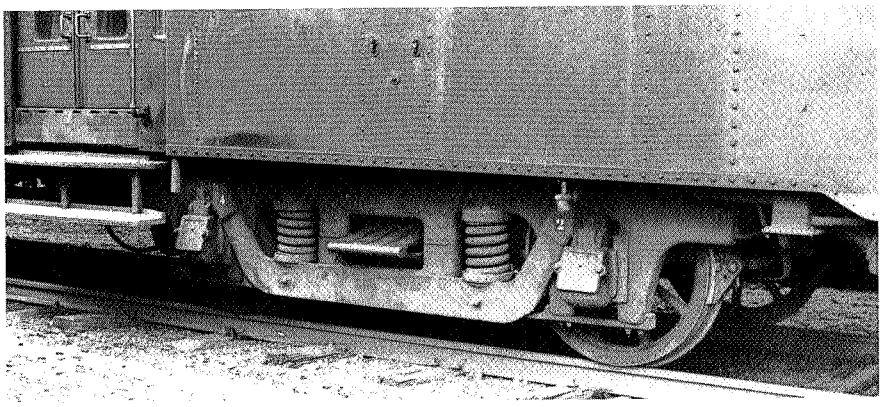
6	*TYPE SNCB* NMBS TYPE	*VOITURES* RIJTUIGEN	*L-c proto ex 33001•*
Algrain	*DENOMINATION* BENAMING		
5,8	*POIDS APPROX.* BENADEREND GEWICHT		
4,4 + 4,2 = 8,6	*FLEXIBILITES* BUIGZAAMHEDEN		



7	*TYPE SNCB* NMBS TYPE	*VOITURES* RIJTUIGEN	*K1-BD**
			*PW-D série / reeks 17300-77000**
Pennsylvania *Lourd embouti standard /* zwaar gestampt	*DENOMINATION* BENAMING		L-BD*
			M1-B*-AB*-BD*
6,3	*POIDS APPROX.* BENADEREND GEWICHT		
2,55 + 4 = 6,55	*FLEXIBILITES* BUIGZAAMHEDEN		

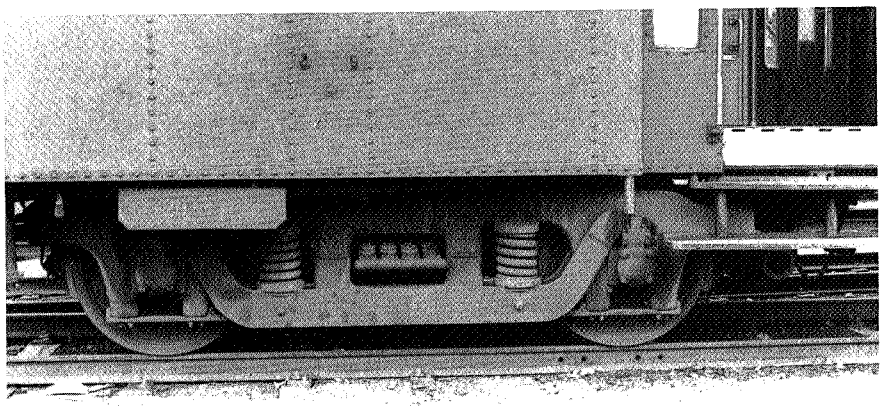
Les bogies appartenant aux types 5 et 7 sont fort semblables. A tel point qu'il est quasi impossible de les différencier par le seul examen de leur aspect extérieur. Leurs particularités respectives résident dans les caractéristiques constructives des ressorts à pincettes et de la traverse danseuse. Le moyen le plus sûr de les identifier est de chercher à lire le numéro de type apposé sur le châssis.

De bogies van type 5 en 7 gelijken erg op mekaar. Zozeer zelfs dat het praktisch onmogelijk is ze uit elkaar te houden afgaand op hun uiterlijk aspect. Hun voornaamste verschil bestaat uit de respectievelijke karakteristieken van de bladveren en de wiegbalk. De zekerste manier om ze uit elkaar te houden is te proberen het nummer te lezen op het raam.



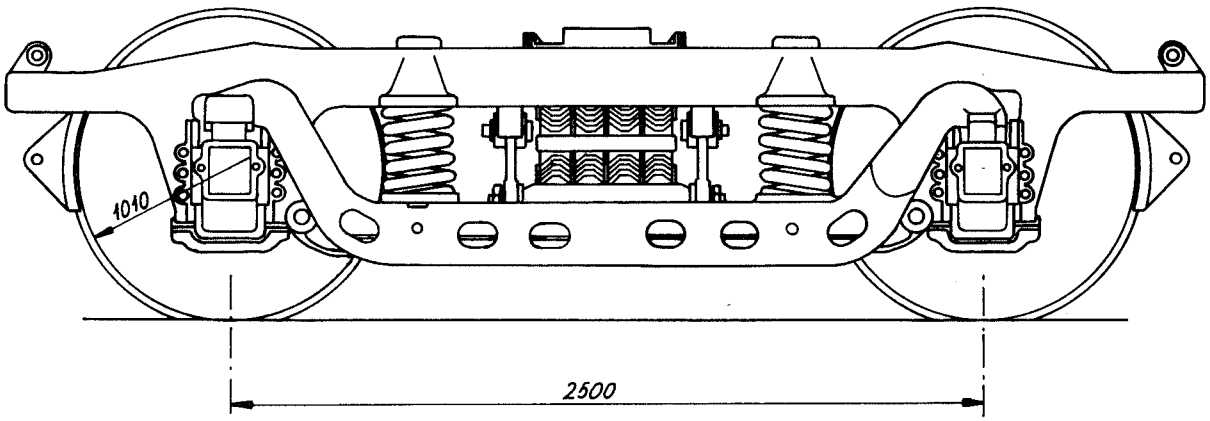
M1-BD 49044
(G. Close)

Bogie type 7 à paliers lisses
met asbus met kussens.



Toujours sous une voiture M1, un bogie type 7 avec boîtes à rouleaux.

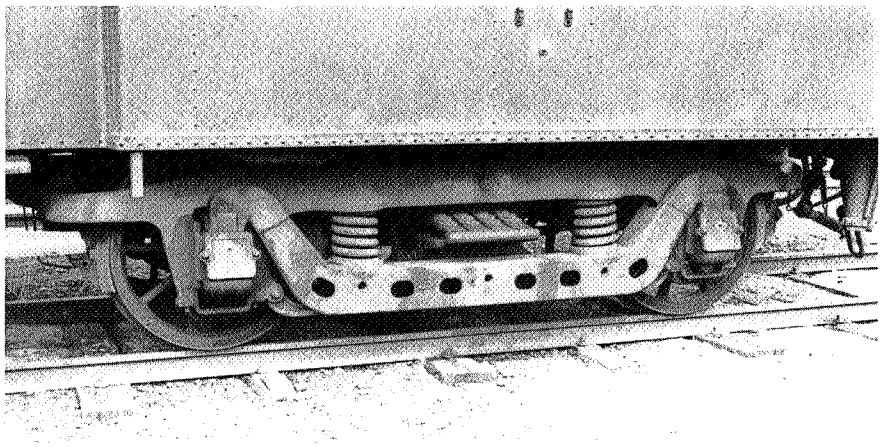
Nog onder een M1-rijtuig, een bogie type 7 met asbus met rollagers.
(G. Close)



8	*TYPE SNCB* NMBS TYPE	*VOITURES* RIJTUIGEN	*ROY-KON 8-9*
Pennsylvania *Lourd monobloc standard /* zwaar	*DENOMINATION* BENAMING		L-A* - B* - BD*
			M1-B* - AB*
	POIDS APPROX. BENADEREND GEWICHT		POST*
2,55 + 4 = 6,55	*FLEXIBILITES* BUIGZAAMHEDEN		

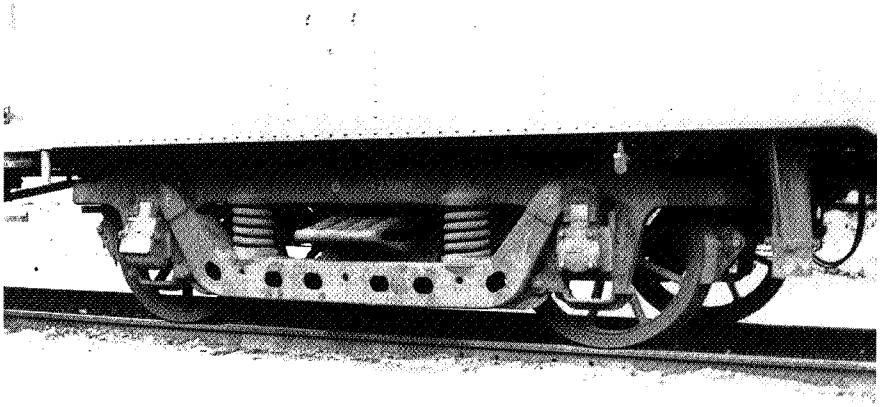
Les bogies des types 4 et 8 sont d'aspect identique. Les différences sont du même ordre que celles exposées à propos des types 5 et 7 (voir remarque à la page précédente).

De bogies van het type 4 en 8 zien er identiek uit. Zij verschillen op dezelfde punten als de types 5 en 7 (zie opmerkingen volgende bladzijde).



M1-B 43115
(G. Close)

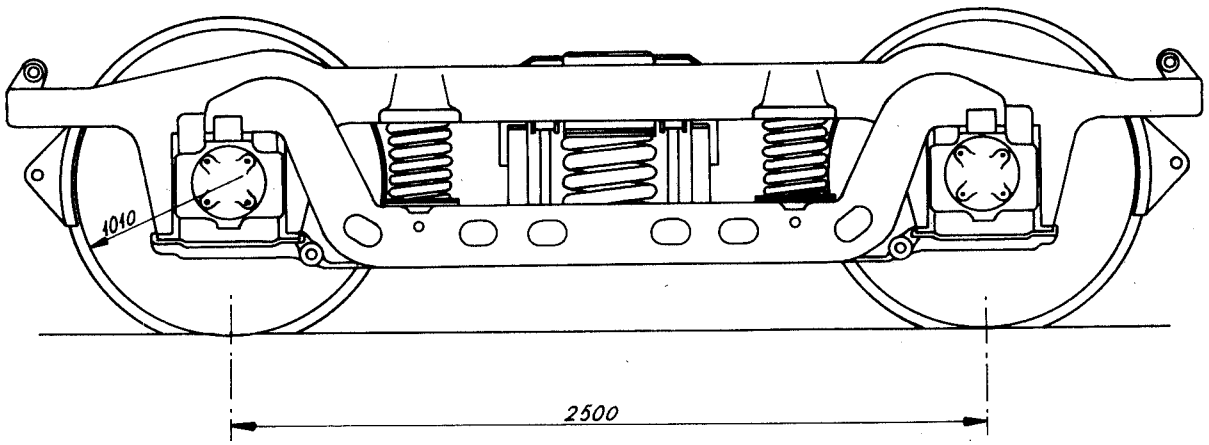
Type 8 à paliers lisses/met asbus met kussens.



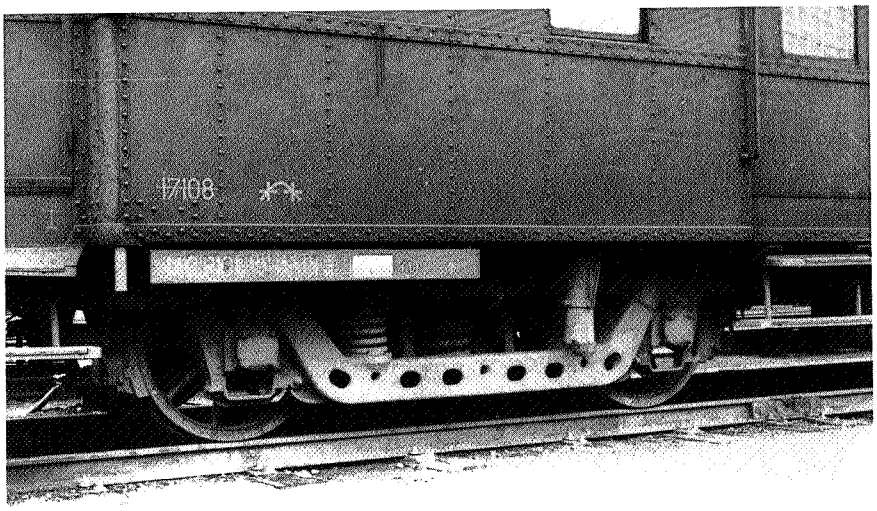
Sous une voiture M1, un bogie type 8 curieusement équipé d'un essieu à palier lisse, l'aure étant muni d'une boîte à rouleaux.

Onder een rijtuig M1, een bogie van het type 8, uitgerust met één asbus met kussens, de andere met asbus met rollagers.

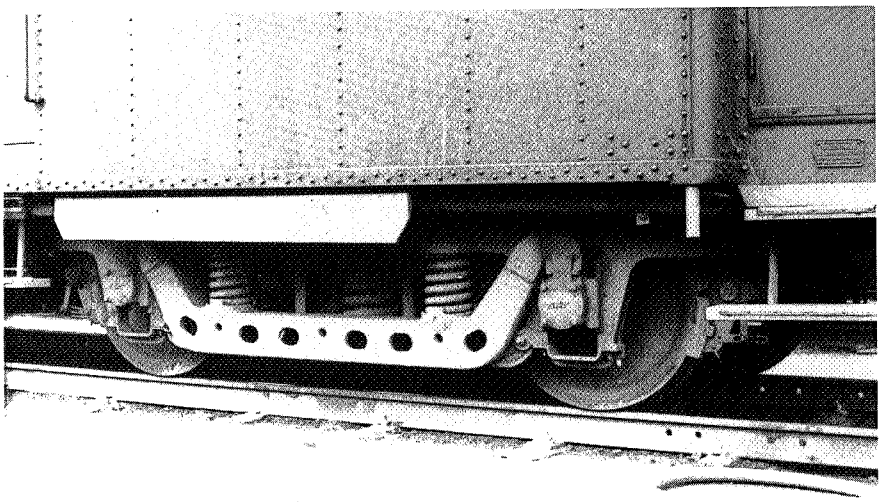
8a



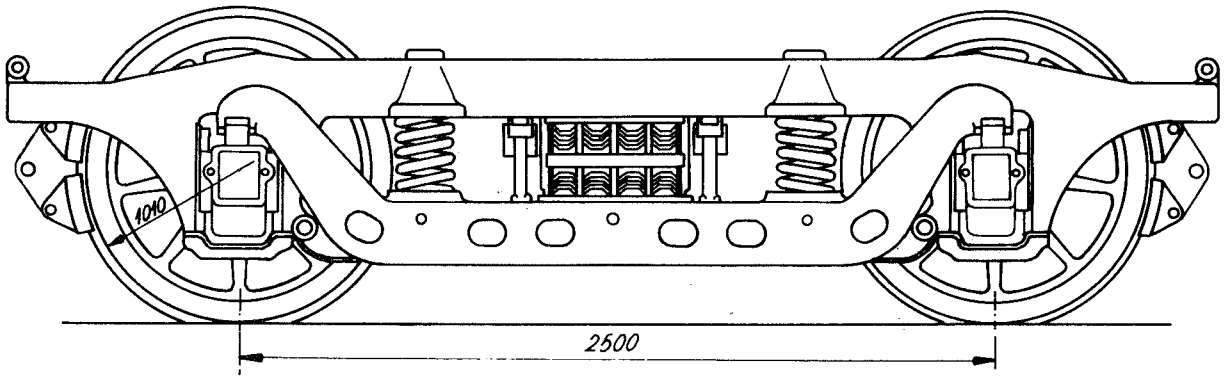
8a	*TYPE SNCB* NMBS TYPE	*VOITURES* RIJTUIGEN	I1-B11*
Pennsylvania *Type 8 amélioré* / verbeterd	*DENOMINATION* BENAMING		PW-Ds *sér.*/reeks 17100-17200*
6,5	*POIDS APPROX.* BENADEREND GEWICHT		INSP. 10
3,96 + 5,2 = 9,16	*FLEXIBILITES* BUIGZAAMHEDEN		



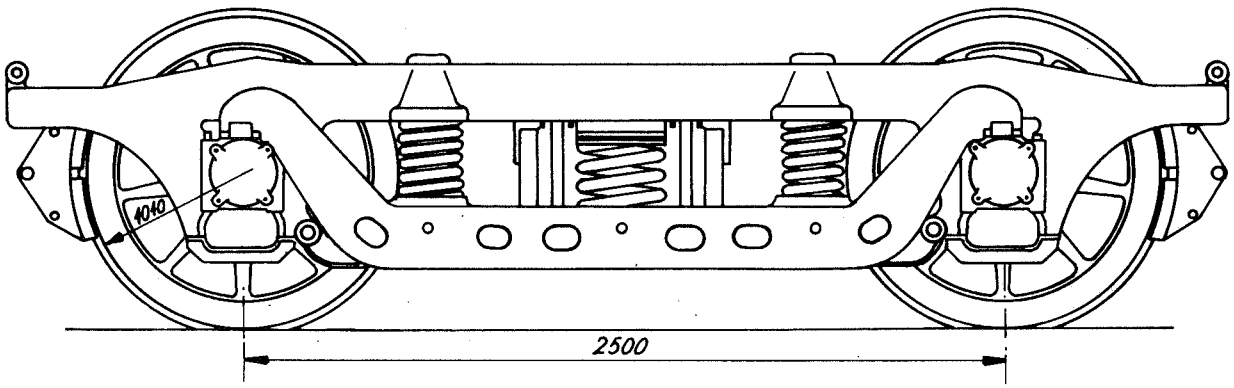
PW-Ds 17108
(G. Close)



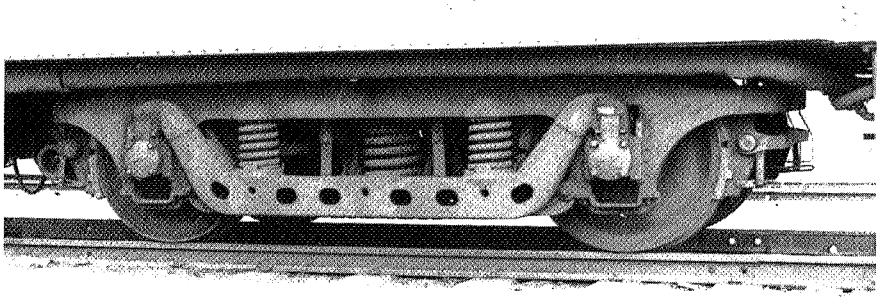
PW-Ds 17108
(G.Close)



8bis	*TYPE SNCB* NMBS TYPE	*VOITURES* RIJTUIGEN	
Pennsylvania *Monobloc lourd* / zwaar	*DENOMINATION* BENAMING		
	POIDS APPROX. BENADEREND GEWICHT		POST*
2,55 + 4 = 6,55	*FLEXIBILITES* BUIGZAAMHEDEN		

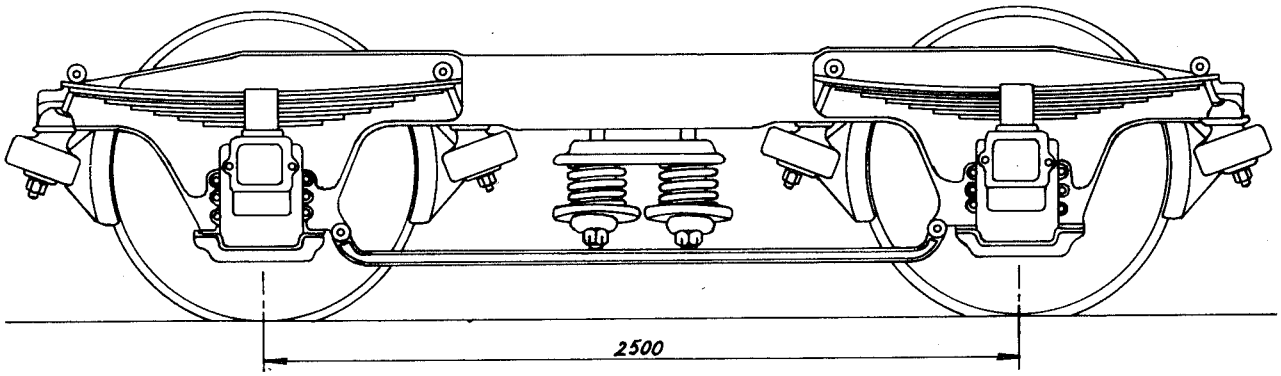


8bis-a	*TYPE SNCB* NMBS TYPE	*VOITURES* RIJTUIGEN	*I1-A*
Pennsylvania *Type 8bis amélioré* / verbeterd	*DENOMINATION* BENAMING		I1-B11* PW-D GEN
6,5	*POIDS APPROX.* BENADEREND GEWICHT		POST*
3,97 + 5,2 = 9,17	*FLEXIBILITES* BUIGZAAMHEDEN		

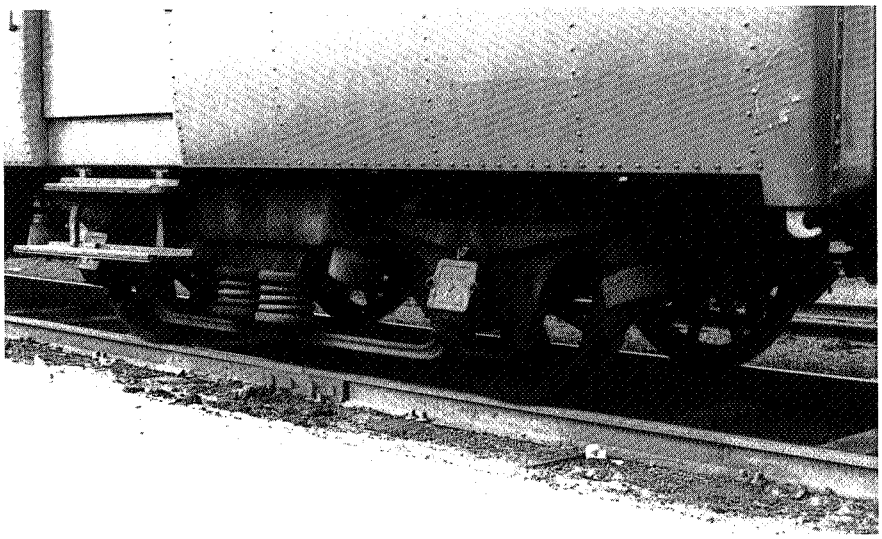


Post 70018
(M. Thiry)

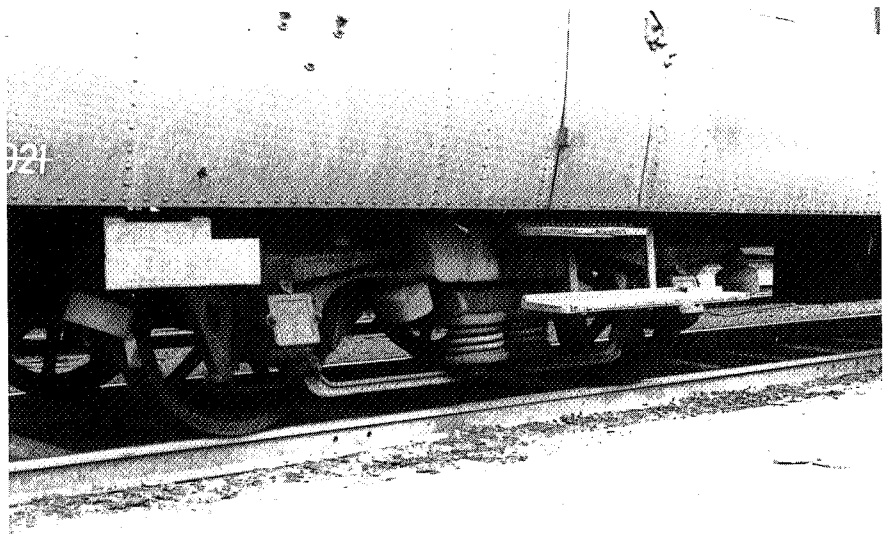
Bogie 8 bis amélioré/verbeterd.



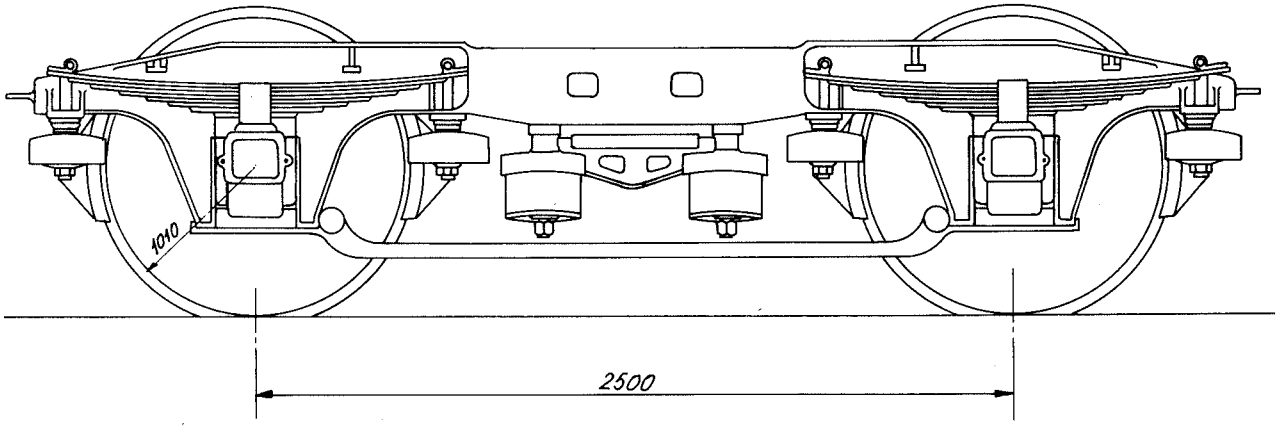
9	*TYPE SNCB* NMBS TYPE	*VOITURES* RIJTUIGEN	L-BD*
Monobloc léger / licht	*DENOMINATION* BENAMING		
5,1	*POIDS APPROX.* BENADEREND GEWICHT		
4,4 + 4,2 = 8,6	*FLEXIBILITES* BUIGZAAMHEDEN		



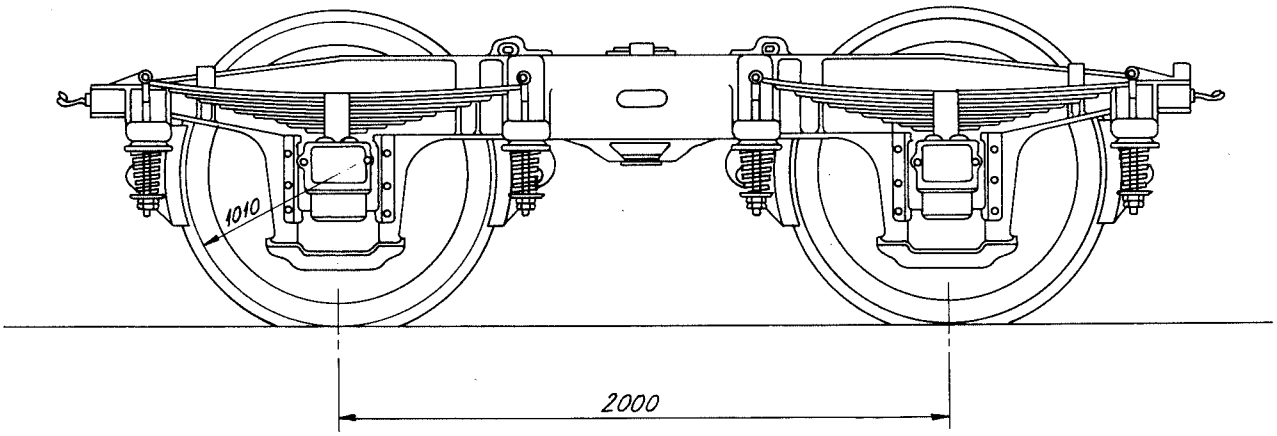
L-BD 39021
(M. Thiry)



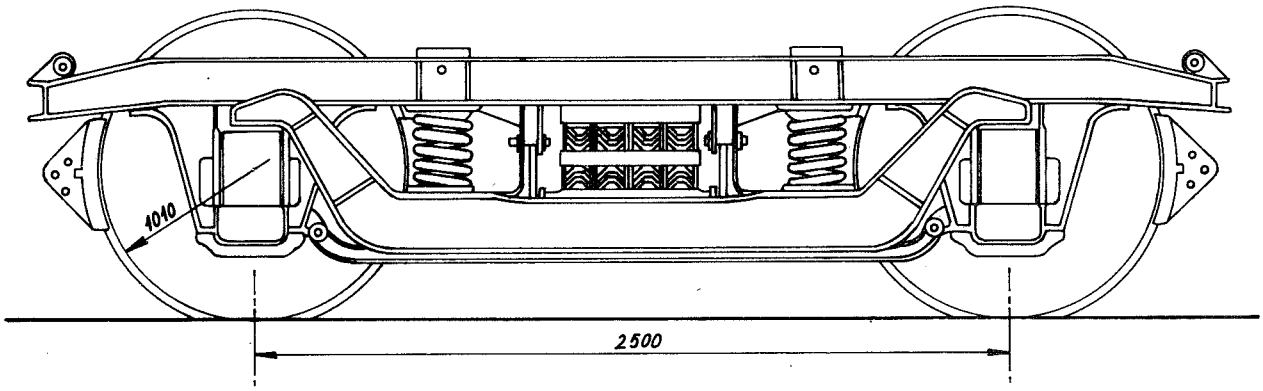
L-BD 39021
(M. Thiry)



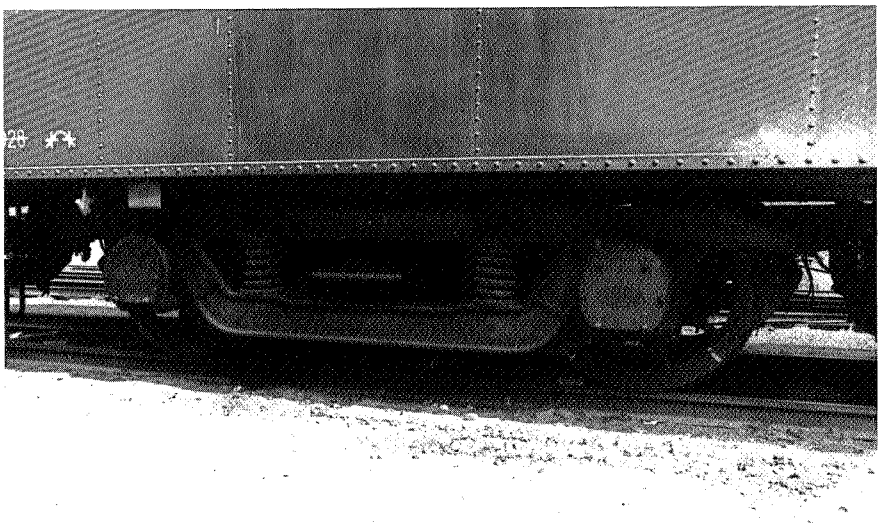
10	*TYPE SNCB* NMBS TYPE	*VOITURES* RIJTUIGEN	*L-B 32001*
Henricot	*DENOMINATION* BENAMING		
5,4	*POIDS APPROX.* BENADEREND GEWICHT		
4,4 + 4,2 = 8,6	*FLEXIBILITES* BUIGZAAMHEDEN		



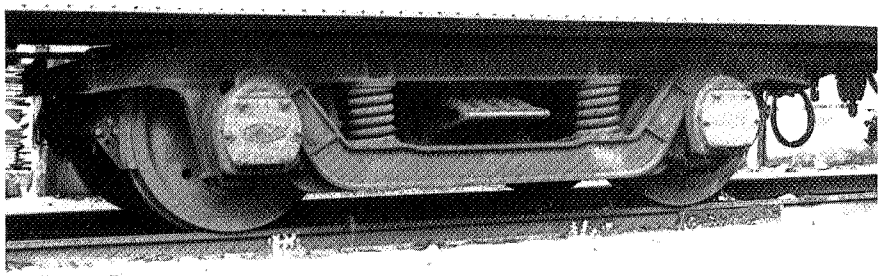
11	*TYPE SNCB* NMBS TYPE	*VOITURES* RIJTUIGEN	*PW-D 77001 → 77010* *PW-D 77101 → 77108* *PW-D 17200 → 17212*
Leboucher	*DENOMINATION* BENAMING		
5,1	*POIDS APPROX.* BENADEREND GEWICHT		
10,43	*FLEXIBILITES* BUIGZAAMHEDEN		



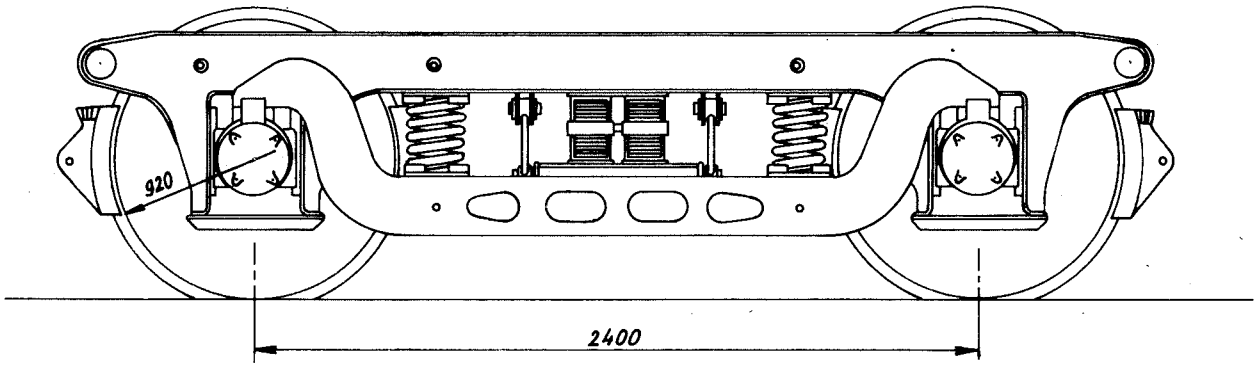
12	*TYPE SNCB* NMBS TYPE	*VOITURES* RIJTUIGEN	*K1-B11**
			*N**
Pennsylvania *Acier soudé* / gelast staal	*DENOMINATION* BENAMING		L-A* - B*
			POST*
	POIDS APPROX. BENADEREND GEWICHT		
2,9 + 7,6 = 10,5	*FLEXIBILITES* BUIGZAAMHEDEN		



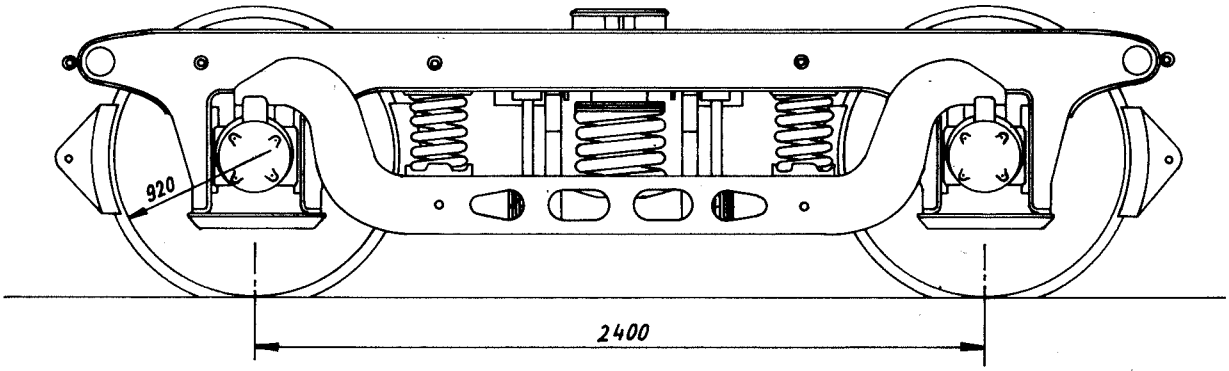
Post 70028
(M. Thiry)



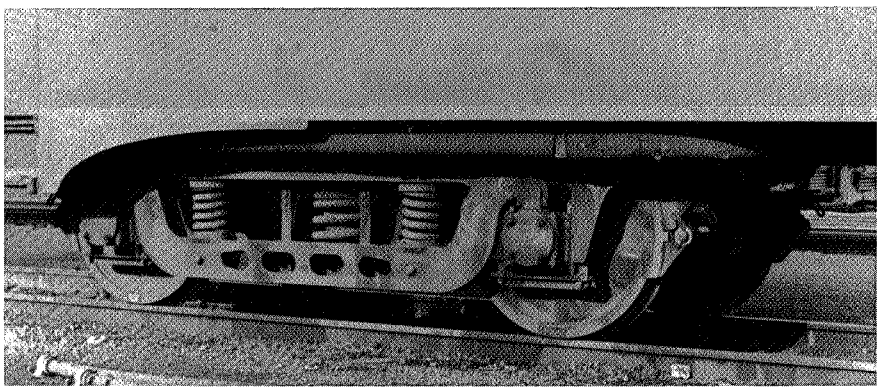
Post 70026
(M. Thiry)



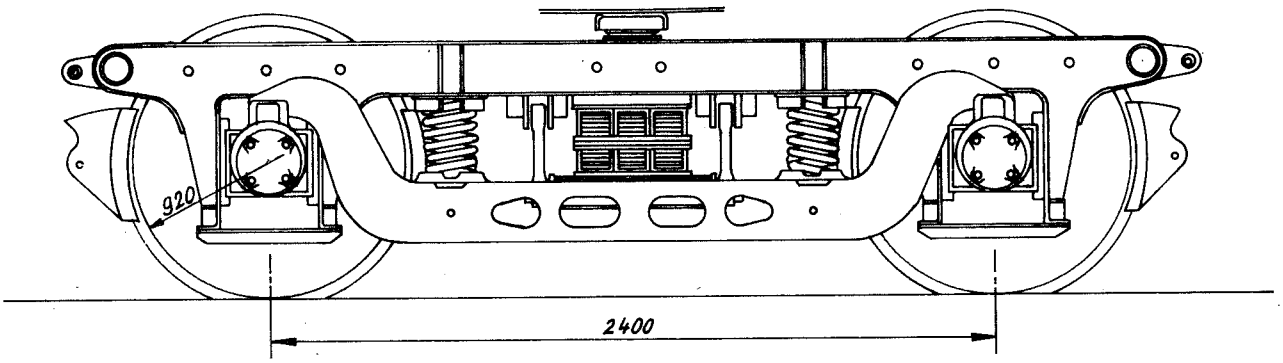
14	*TYPE SNCB* NMBS TYPE	*M3*
Pennsylvania *Acier soudé* / gelast staal	*DENOMINATION* BENAMING	*VOITURES* RIJTUIGEN
4,8	*POIDS APPROX.* BENADEREND GEWICHT	
3,97 + 5,05 = 9,02	*FLEXIBILITES* BUIGZAAMHEDEN	



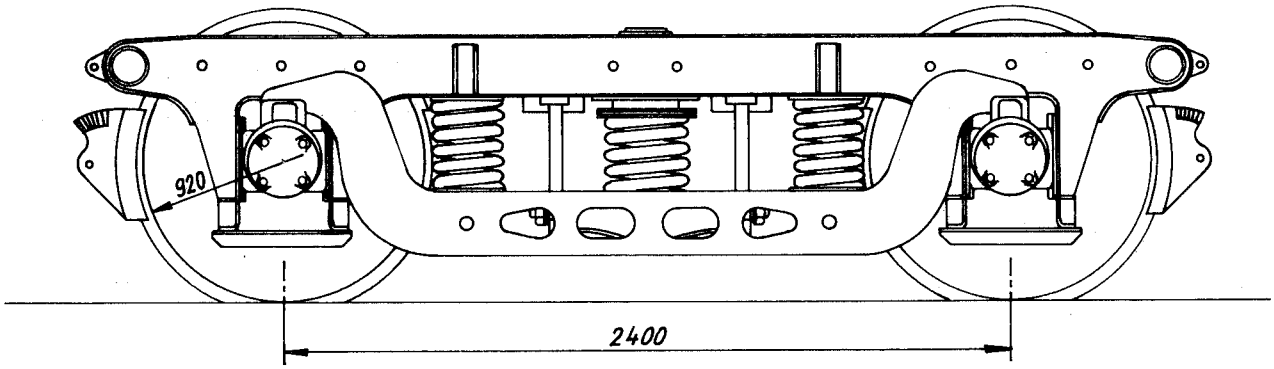
14a	*TYPE SNCB* NMBS TYPE	M3
Pennsylvania *Type 14 amélioré* / verbeterd	*DENOMINATION* BENAMING	*VOITURES* RIJTUIGEN
4,8	*POIDS APPROX.* BENADEREND GEWICHT	
4 + 5,5 = 9,5	*FLEXIBILITES* BUIGZAAMHEDEN	



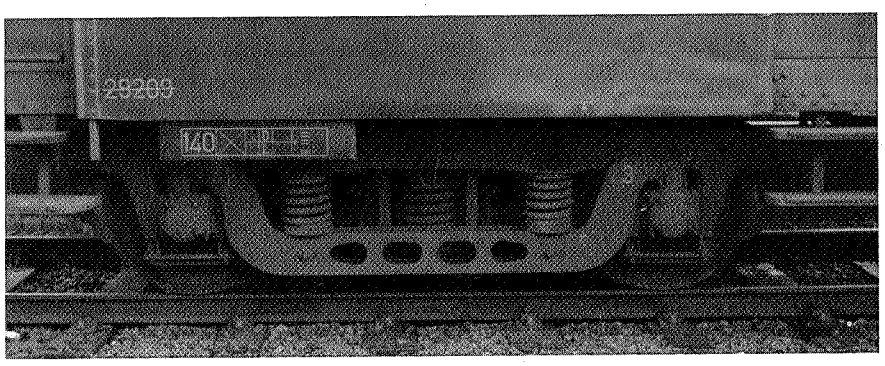
M3-B
(M. Thiry)



15	*TYPE SNCB* NMBS TYPE	*VOITURES* RIJTUIGEN	*K2*
Pennsylvania	*DENOMINATION* BENAMING		
	POIDS APPROX. BENADEREND GEWICHT		
3,82 + 5 = 8,82	*FLEXIBILITES* BUIGZAAMHEDEN		



15a	*TYPE SNCB* NMBS TYPE	*VOITURES* RIJTUIGEN	K2*
Pennsylvania *Type 15 amélioré* / verbeterd	*DENOMINATION* BENAMING		
5,1	*POIDS APPROX.* BENADEREND GEWICHT		
6 + 5,95 = 11,95	*FLEXIBILITES* BUIGZAAMHEDEN		



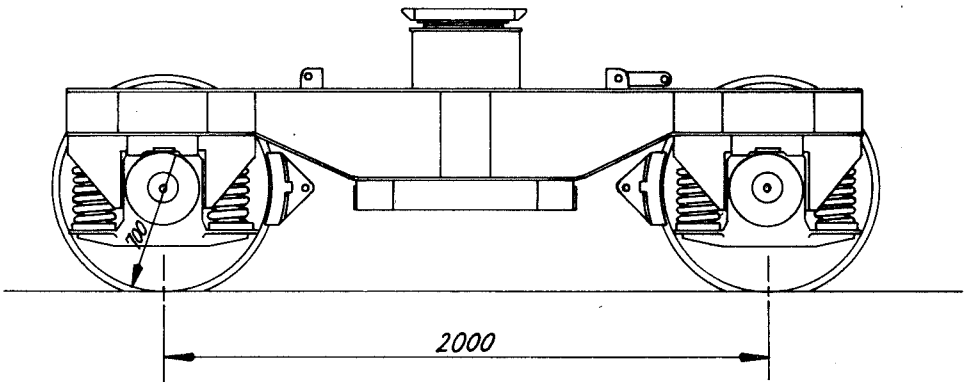
Type 15 amélioré sous une voiture K2.

(G. Close)

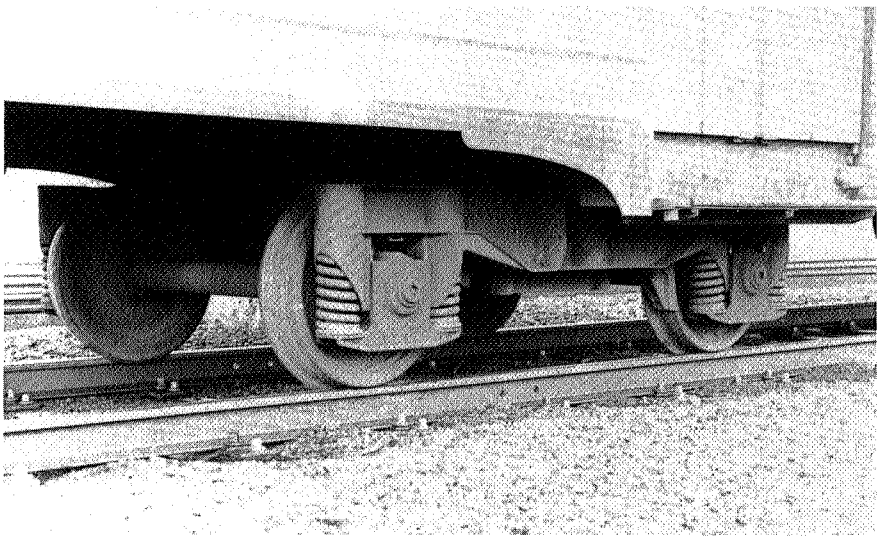
Verbeterd bogie type 15 onder een K2-rijtuig.

Les bogies type 14 et 15 sont d'aspect très semblable, particulièrement dans leur version améliorée respective. Leurs caractéristiques techniques diffèrent peu.

Deze bogies type 14 en 15 hebben een gelijkaardig aspekt, meer bepaald in hun respektievelijke verbeterde versie. Hun technische karakteristieken zijn weinig verschillend.



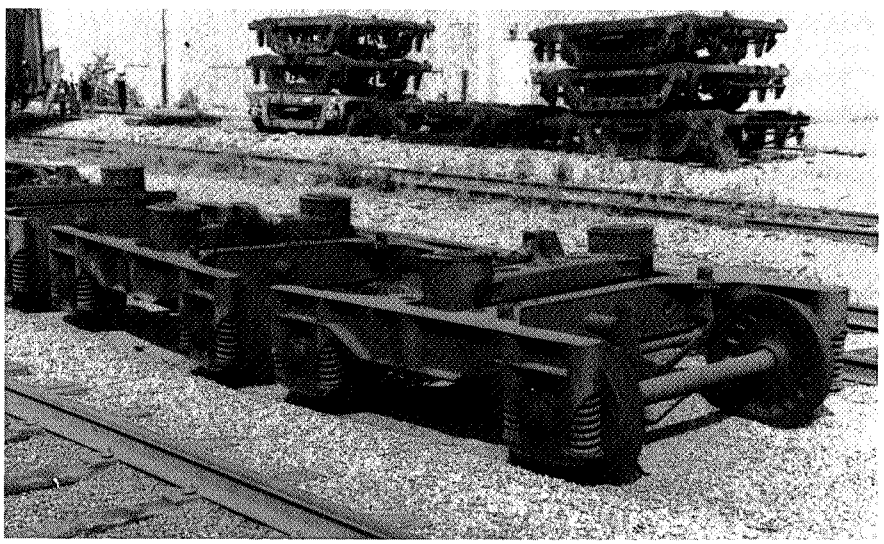
17	*TYPE SNCB* NMBS TYPE	*VOITURES* RIJTUIGEN	R
	DENOMINATION BENAMING		RAW 734 ✡
2,4	*POIDS APPROX.* BENADEREND GEWICHT		
4,42 + 9,8 = 14,22	*FLEXIBILITES* BUIGZAAMHEDEN		



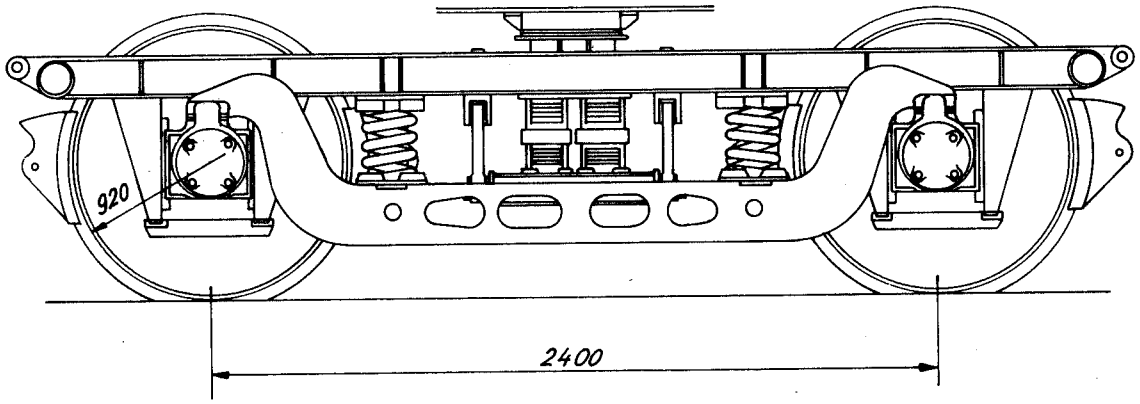
Bogie type 17
Remorque d'autorail 734.10

Bertrix 13-8-84
(M. Thiry)

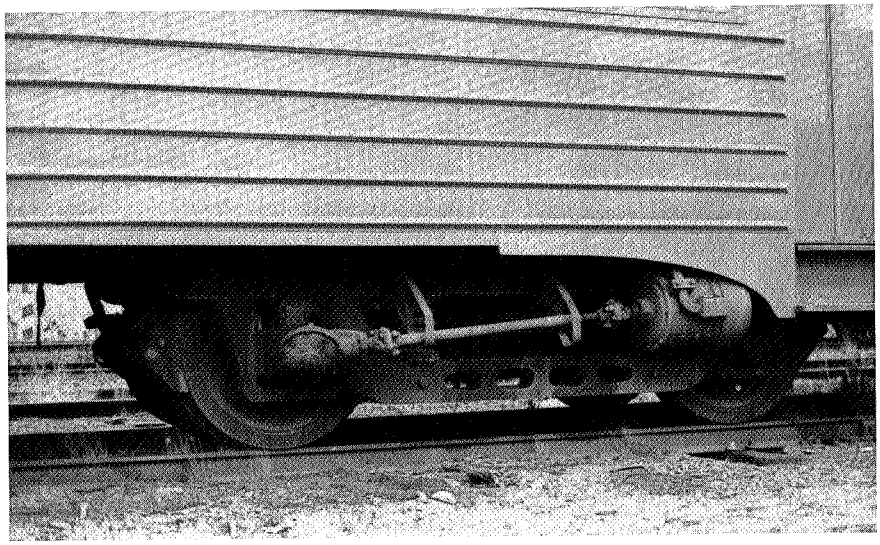
Aanhangwagen van autorail nr 734.10.



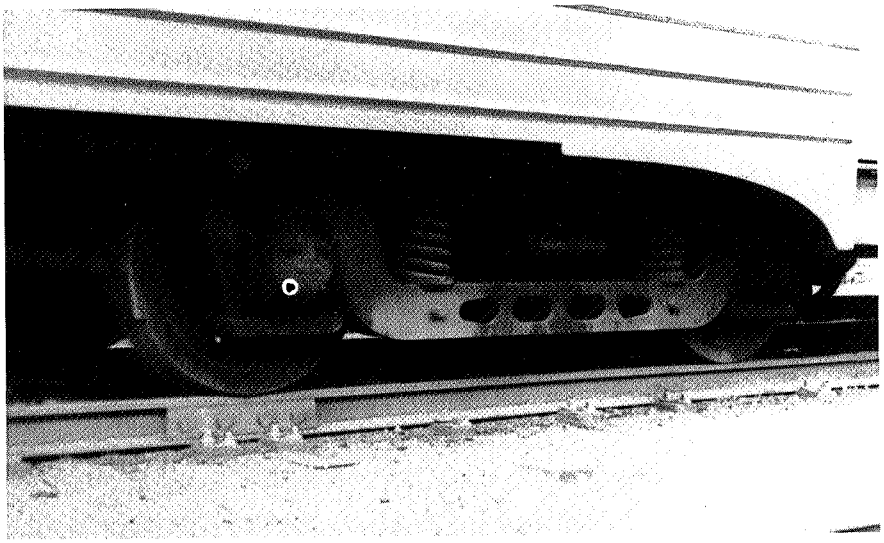
AC. Cuesmes 21-8-84
(M. Thiry)



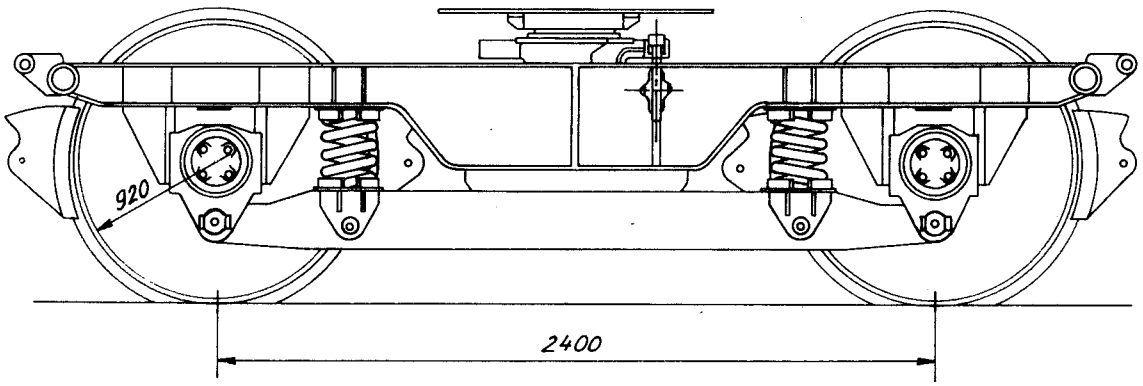
18	*TYPE SNCB* NMBS TYPE	*VOITURES* RIJTUIGEN	M2 proto 42251
Pennsylvania	*DENOMINATION* BENAMING		
	POIDS APPROX. BENADEREND GEWICHT		
3,95 + 5,07 = 9,02	*FLEXIBILITES* BUIGZAAMHEDEN		



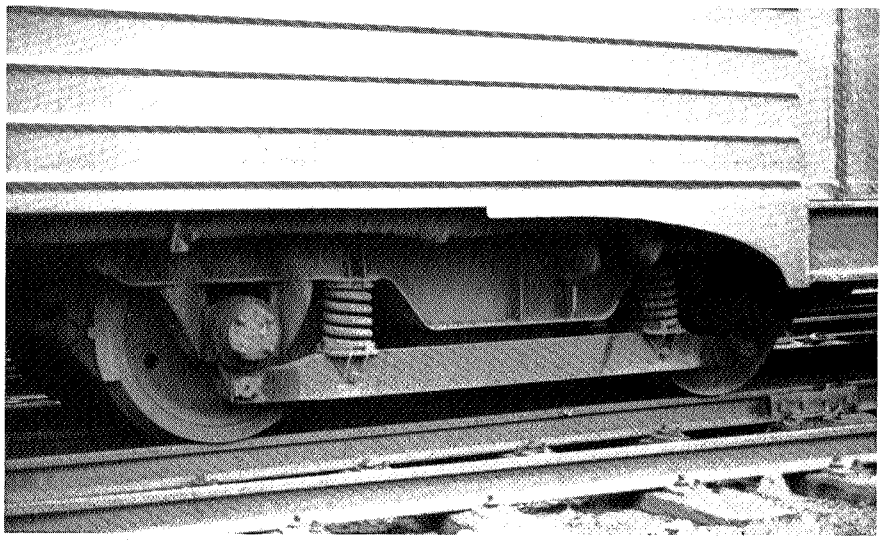
Voiture prototype M2 42251
(M. Thiry)

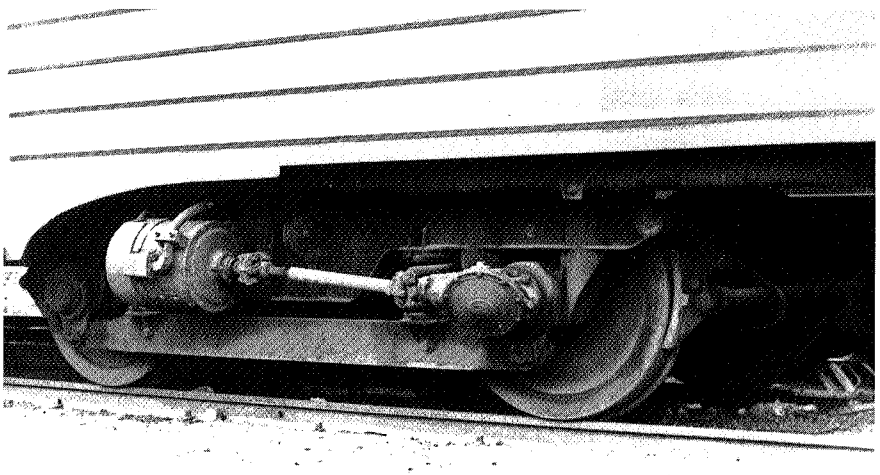


Prototype rijtuig M2 42251
(M. Thiry)



19	*TYPE SNCB* NMBS TYPE	*VOITURES* RIJTUIGEN	M2 proto 42252
	DENOMINATION BENAMING		
	POIDS APPROX. BENADEREND GEWICHT		
3,95 + 6 = 9,95	*FLEXIBILITES* BUIGZAAMHEDEN		



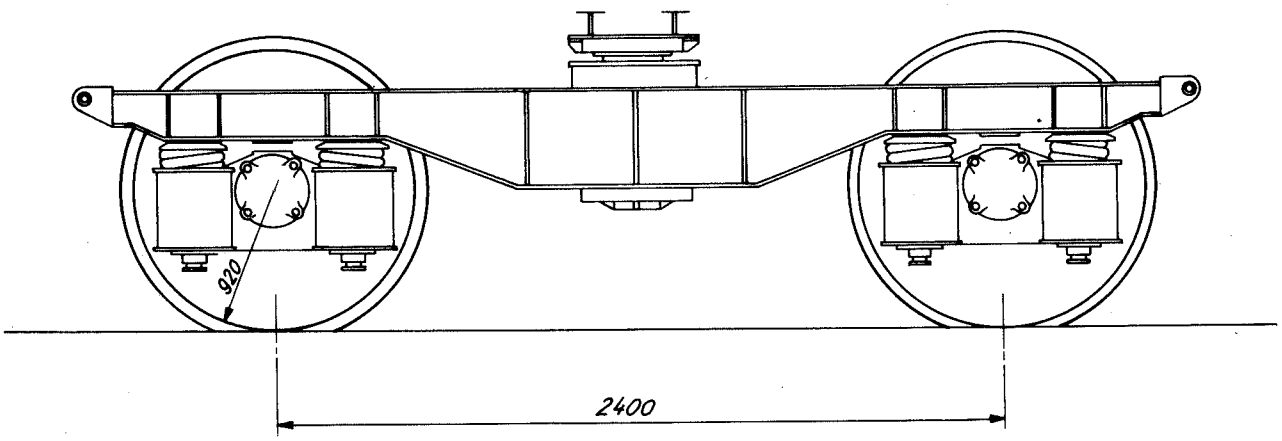


Voiture prototype
Prototype rijtuig M2 42252.
(M. Thiry)

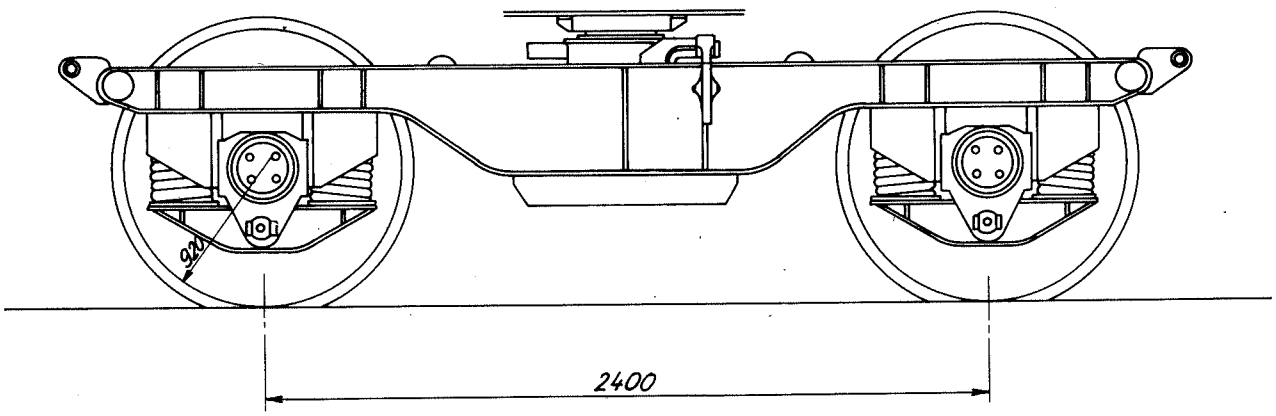
16 - 20 - 21

Trois bogies expérimentaux, dont l'existence fut éphémère. Ils sont évoqués en tant que curiosités ...

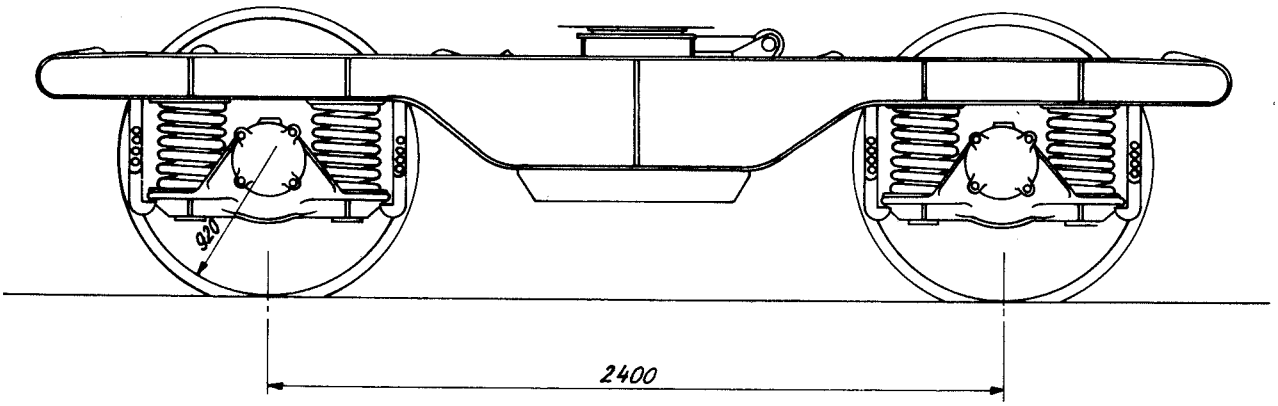
Drie experimentele bogies, waarvan het bestaan zeer kort was. Zij worden vermeld als wetenswaardigheid.



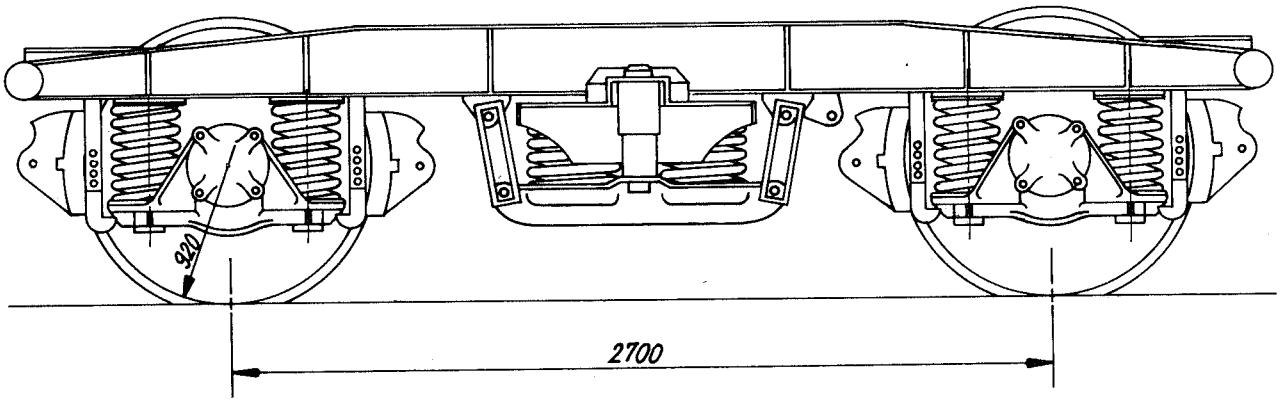
16	*TYPE SNCB* NMBS TYPE	*VOITURES* RIJTUIGEN	M2 proto 63304•
	DENOMINATION BENAMING		
4,1	*POIDS APPROX.* BENADEREND GEWICHT		
5,4 + 6 = 11,4	*FLEXIBILITES* BUIGZAAMHEDEN		



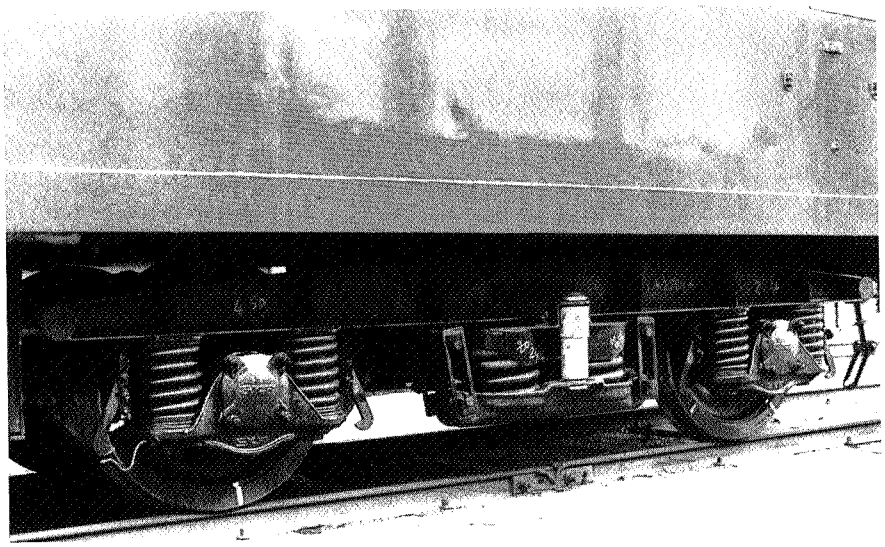
20	*TYPE SNCB* NMBS TYPE	*VOITURES* RIJTUIGEN	M2 proto 63302•
	DENOMINATION BENAMING		
4,1	*POIDS APPROX.* BENADEREND GEWICHT		
5,4 + 8,3 = 13,7	*FLEXIBILITES* BUIGZAAMHEDEN		



21	*TYPE SNCB* NMBS TYPE	*VOITURES* RIJTUIGEN
	DENOMINATION BENAMING	
	POIDS APPROX. BENADEREND GEWICHT	
6,08 + 6 = 12,08	*FLEXIBILITES* BUIGZAAMHEDEN	

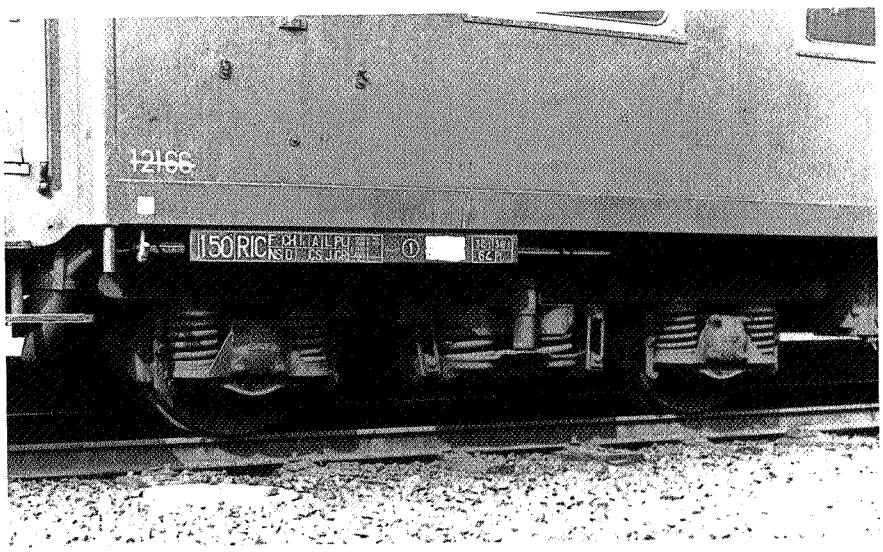


22	*TYPE SNCB* NMBS TYPE	*VOITURES* RIJTUIGEN	I2
			K3-B*
Schlieren	*DENOMINATION* BENAMING		
5,1	*POIDS APPROX.* BENADEREND GEWICHT		
5,96 + 6,5 = 12,46	*FLEXIBILITES* BUIGZAAMHEDEN		

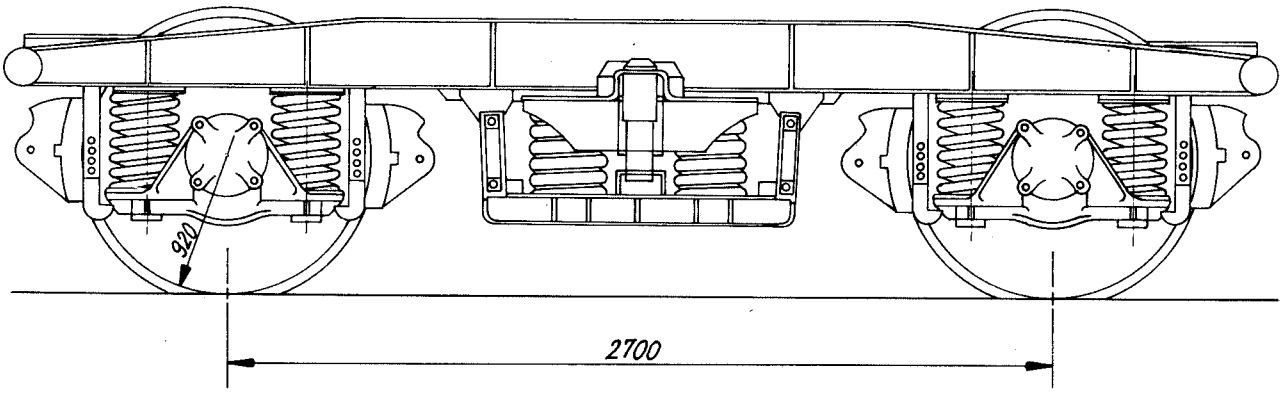


Voiture I2 et bogie type 22.

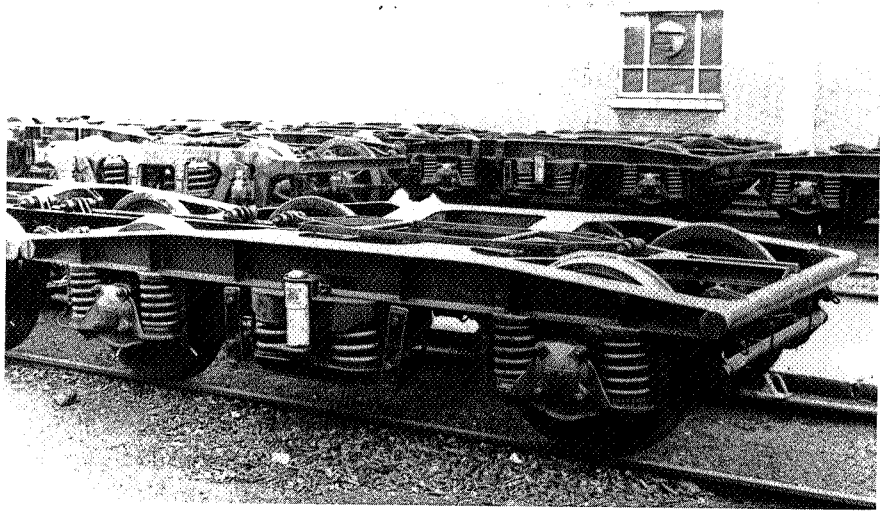
I2-rijtuig met bogie type 22.
(G. Close)



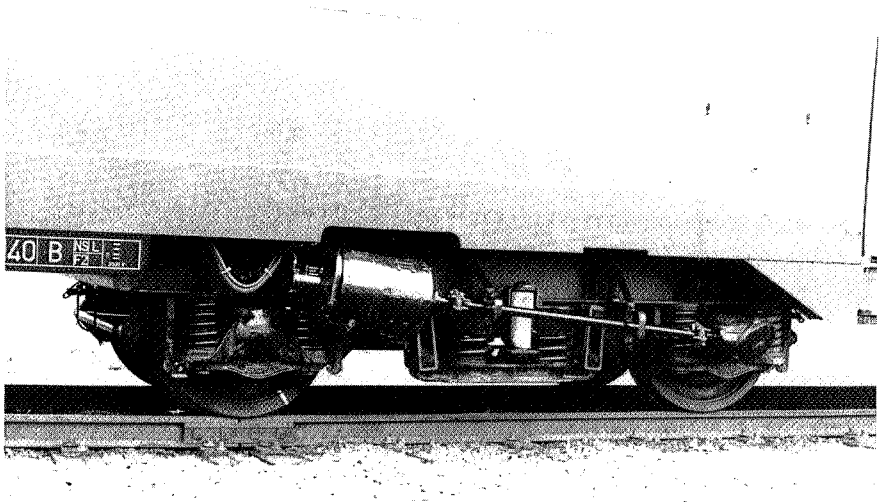
I2-B 12166
(M. Thiry)



23	*TYPE SNCB* NMBS TYPE	*VOITURES* RIJTUIGEN	K2 - B* - BD*
			K3 - B*
Schlieren	*DENOMINATION* BENAMING		M2 - A - B* - AB - BD - BDR
			MED
5,7	*POIDS APPROX.* BENADEREND GEWICHT		
5,96 + 6,5 = 12,46	*FLEXIBILITES* BUIGZAAMHEDEN		

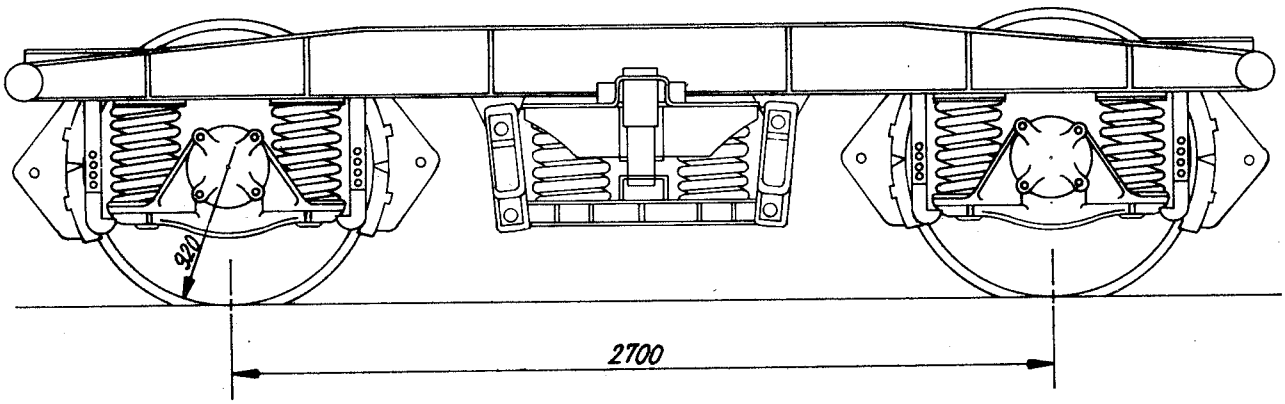


(G. Close)

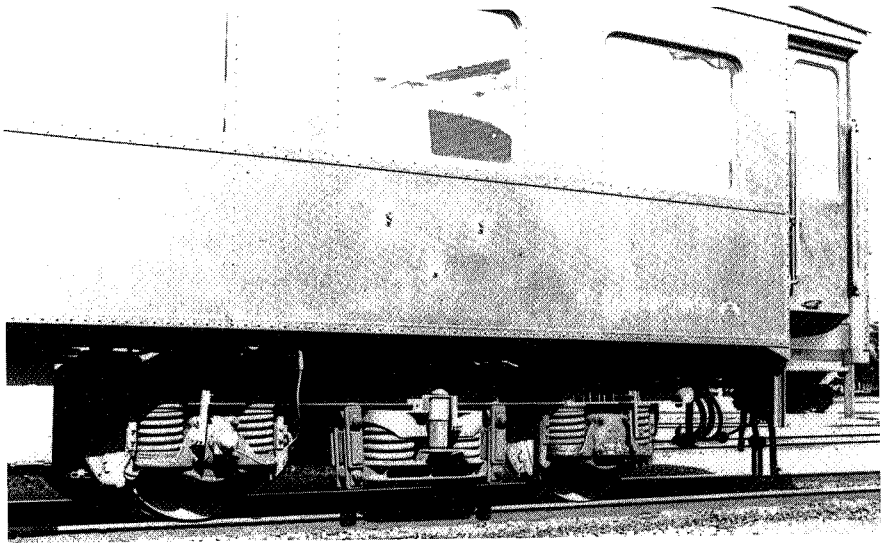


Voiture/rijtuig M2-B
(M. Thiry)

23 bis

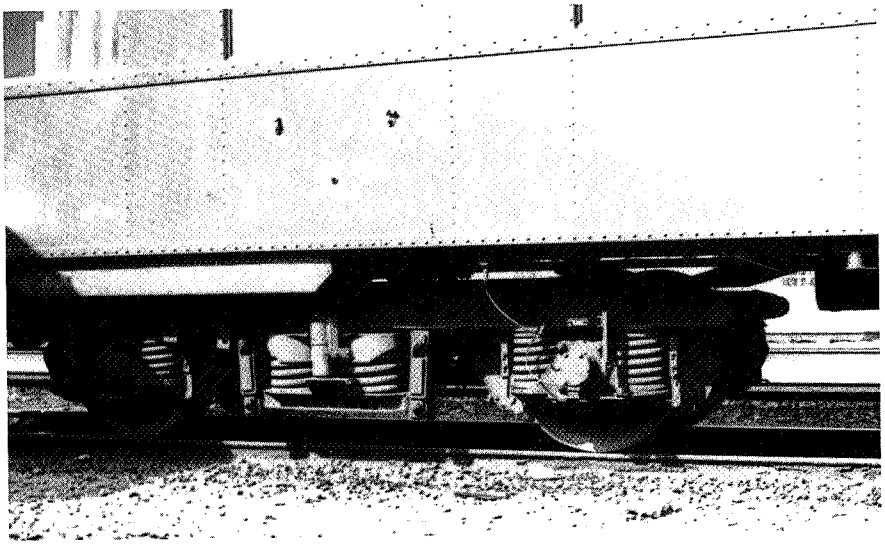


23bis	*TYPE SNCB* NMBS TYPE	*VOITURES* RIJTUIGEN	MES 11
Schlieren	*DENOMINATION* BENAMING		
	POIDS APPROX. BENADEREND GEWICHT		
	FLEXIBILITES BUIGZAAMHEDEN		



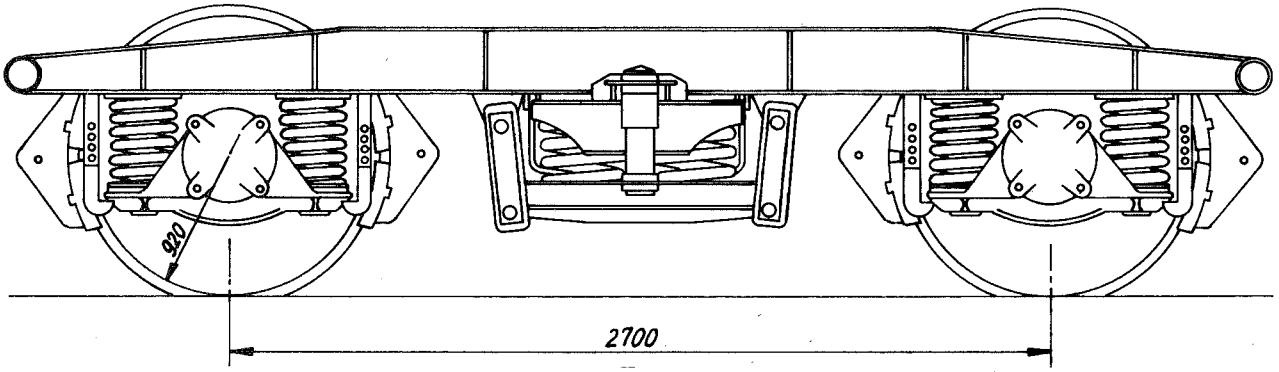
Le bogie 23 bis est particulier à la voiture de mesure n° 11 (voir page 390). Par rapport au type 23, il possède notamment une suspension à anneaux doubles, ainsi que divers capteurs - dont certains sont visibles sur les photos - transmettant les informations dynamiques aux appareils de mesure et d'enregistrement.

(M. Thiry)



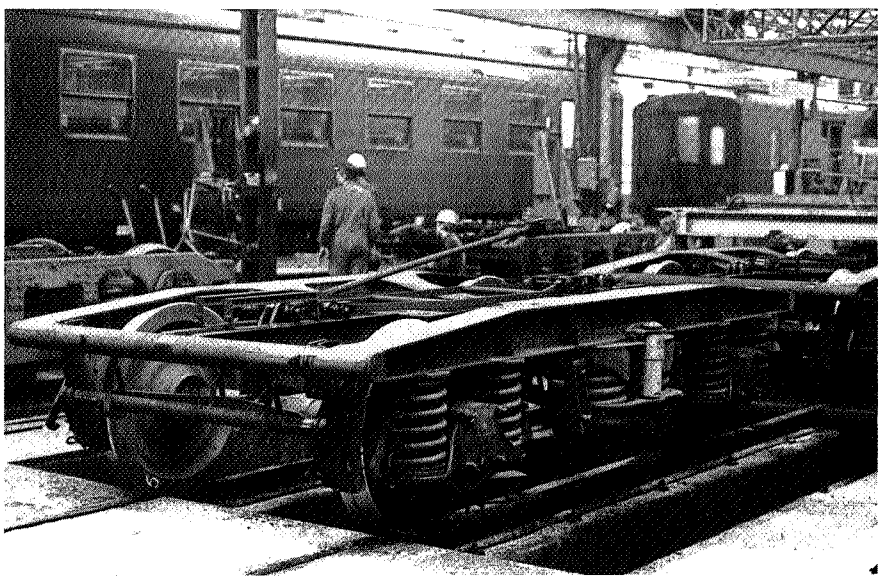
Bogie 23 bis is specifiek voor het meetrijtuig nr 11 (zie blz. 390). Vergeleken met type 23 vertoont hij een ophanging met dubbele ringen, evenals meerdere opnemers - waarvan sommige zichtbaar op de foto - die de dynamische informaties doorgeven aan de meet- en opname-apparaten.

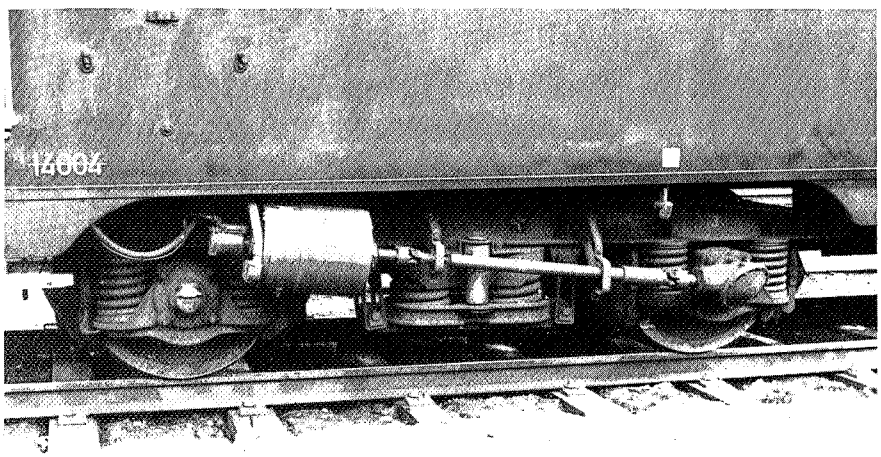
(M. Thiry)



24	*TYPE SNCB* NMBS TYPE	*VOITURES* RIJTUIGEN	I3
			I4 proto
Schlieren	*DENOMINATION* BENAMING		
5,6	*POIDS APPROX.* BENADEREND GEWICHT		
4,9 + 6,46 = 11,36	*FLEXIBILITES* BUIGZAAMHEDEN		

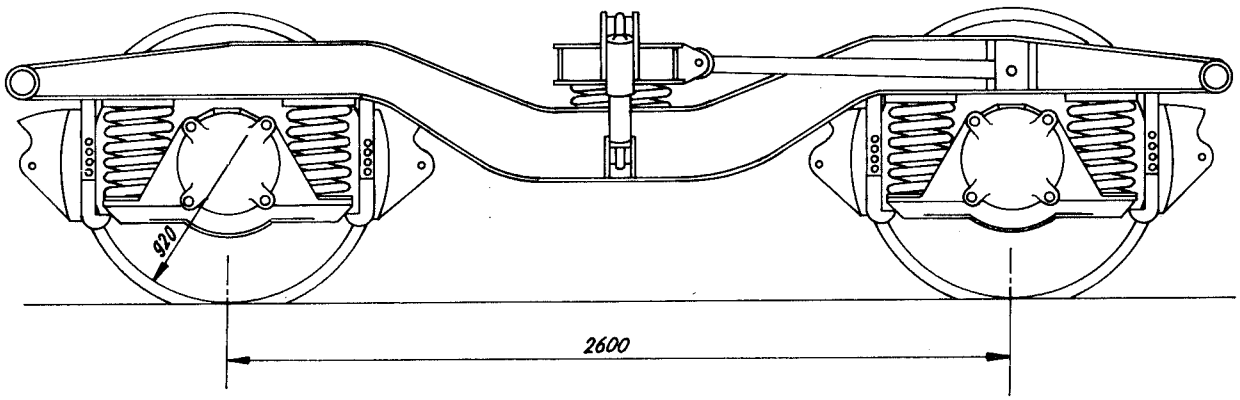
(M. Thiry)



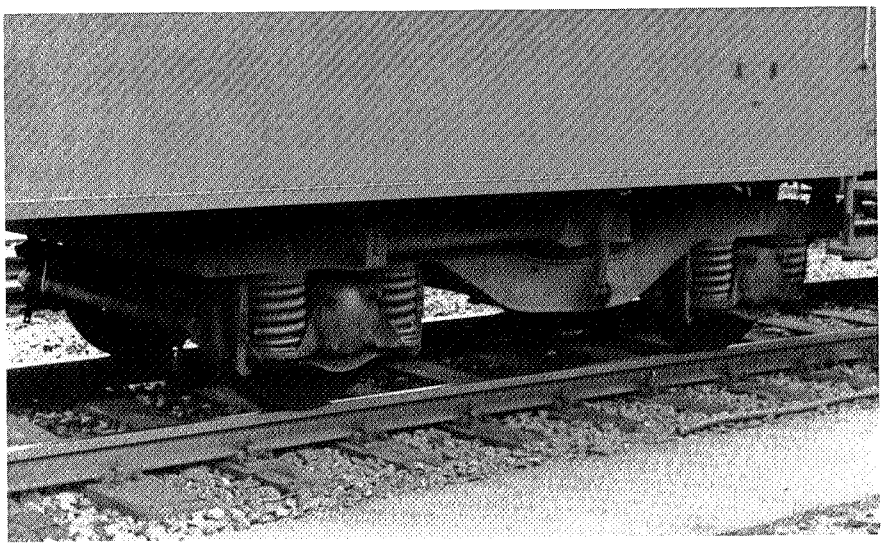


I3-Bc 14004
(G. Close)

24 bis



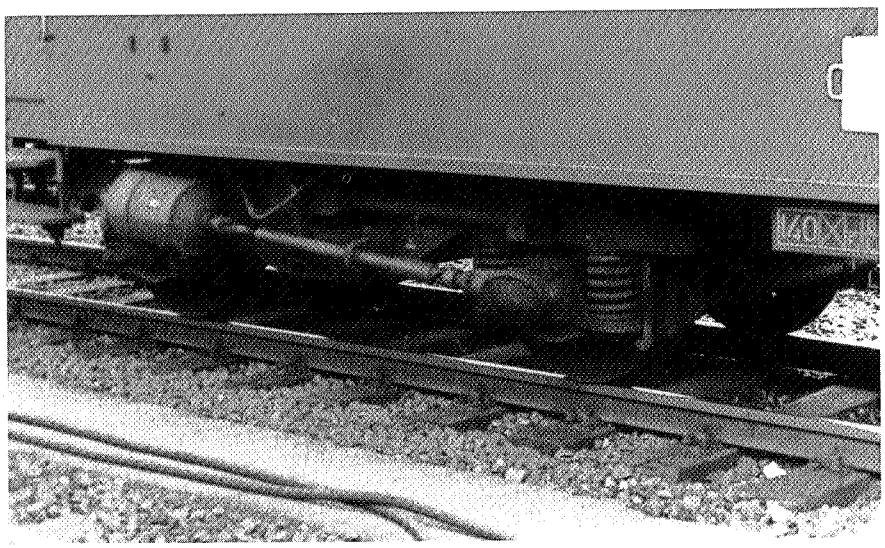
24bis	*TYPE SNCB* NMBS TYPE	*VOITURES* RIJTUIGEN	*K3-22437*
	DENOMINATION BENAMING		
	POIDS APPROX. BENADEREND GEWICHT		
4,9 + 8,1 = 13	*FLEXIBILITES* BUIGZAAMHEDEN		



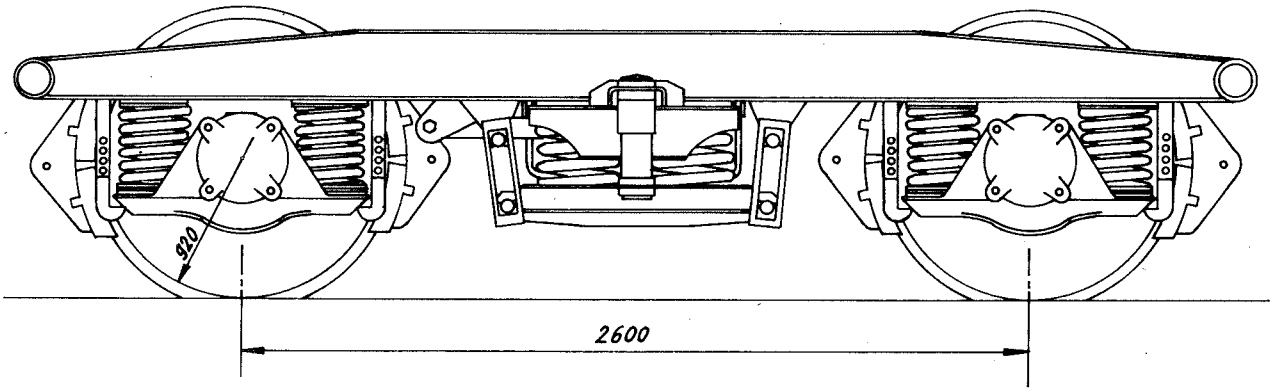
K3-B 22437 26-8-77
(M. Thiry)

Il s'agit de la seule voiture à avoir été équipée temporairement de ce type de bogie assez particulier.

Dit is het enige rijtuig dat tijdelijk met dit type van bogie werd uitgerust.

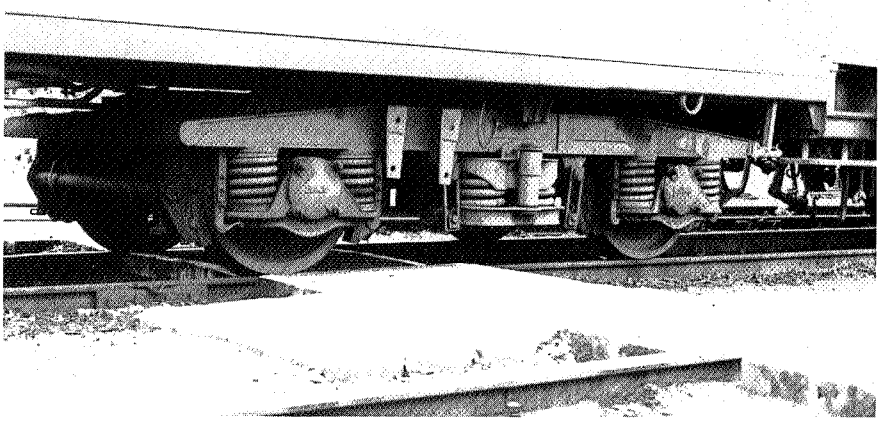


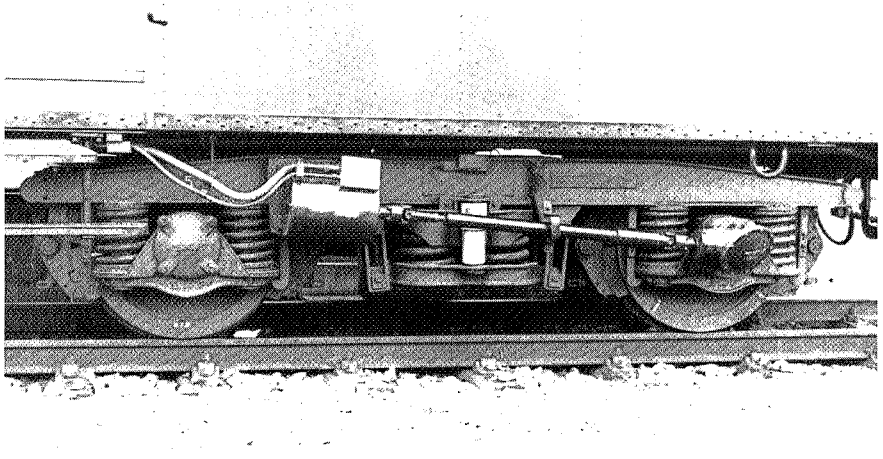
K3-B 22437
(M. Thiry)



25	*TYPE SNCB* NMBS TYPE	*VOITURES* RIJTUIGEN	I4
Schlieren	*DENOMINATION* BENAMING		I5
5	*POIDS APPROX.* BENADEREND GEWICHT		K1-A*
4,9 + 6,5 = 11,4	*FLEXIBILITES* BUIGZAAMHEDEN		K1-ADR
			ROY-KON 4 - 8 - 9
			MES-ES 601

I4-AB
(M. Thiry)



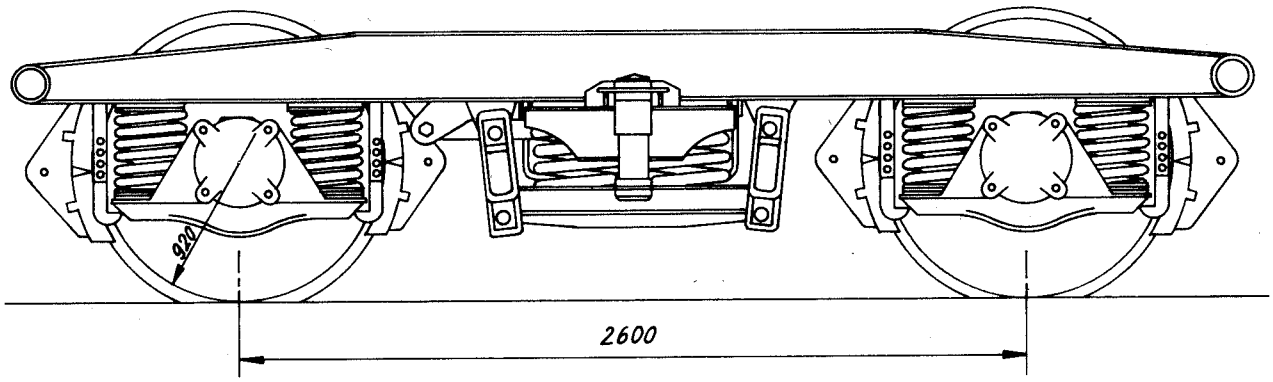


Fourgon n° 8 du train royal.

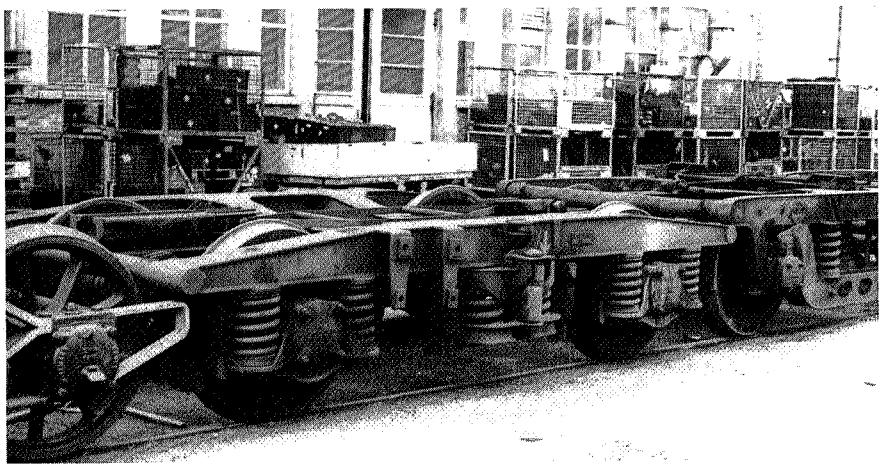
Pakwagen nr 8 van de koninklijke trein.
(M. Thiry)

25 DA

26



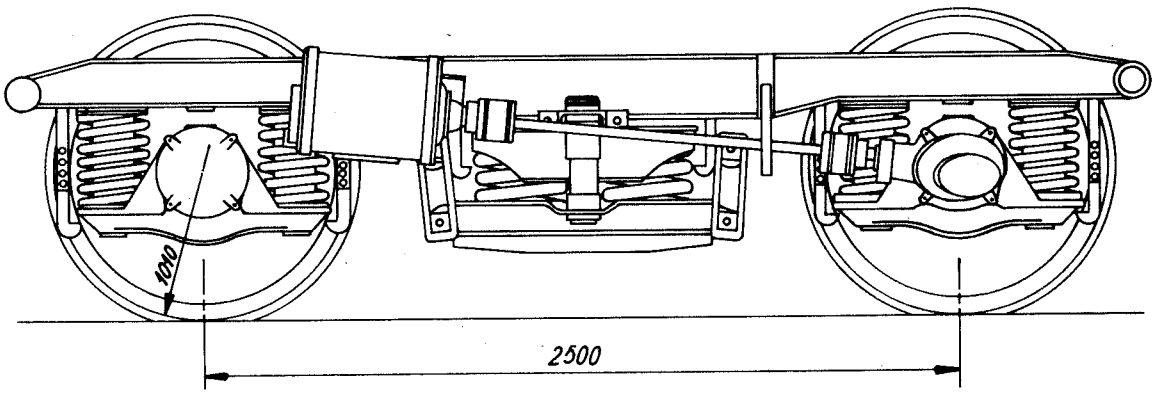
25DA	*TYPE SNCB* NMBS TYPE	*VOITURES* RIJTUIGEN
Schlieren	*DENOMINATION* BENAMING	
5	*POIDS APPROX.* BENADEREND GEWICHT	
4,9 + 6,5 = 11,4	*FLEXIBILITES* BUIGZAAMHEDEN	



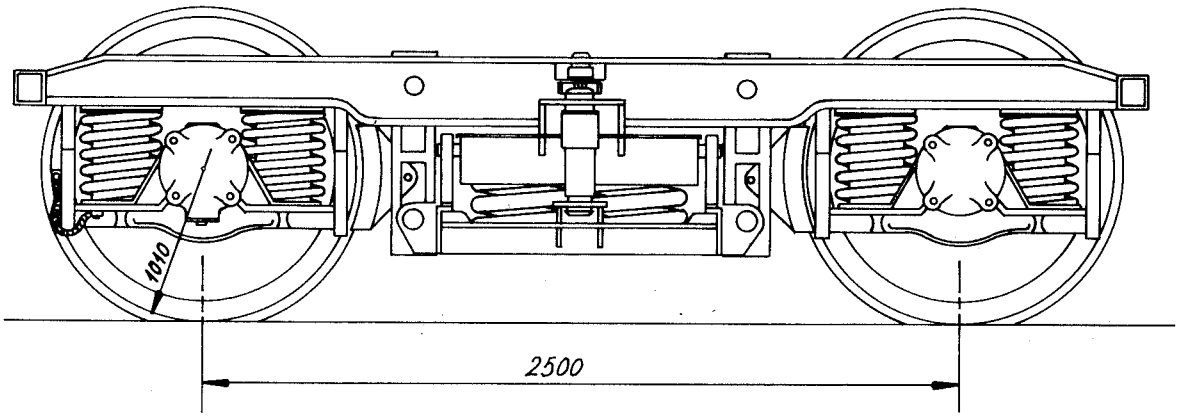
Ce bogie est une variante du type 25. Il s'en distingue par les anneaux doubles de la suspension secondaire.

Deze bogie is een variante van het type 25. Zij onderscheidt zich door de dubbele ringen van de secundaire ophanging.

(M. Thiry)

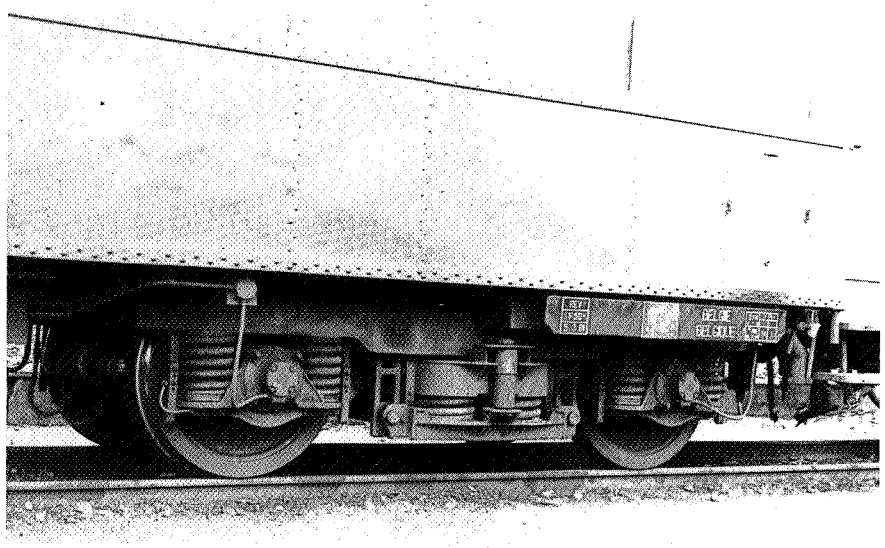


26	*TYPE SNCB* NMBS TYPE	ROY-KON 1 - 2 - 3
Schlieren	*DENOMINATION* BENAMING	*VOITURES* RIJTUIGEN
7	*POIDS APPROX.* BENADEREND GEWICHT	
4,56 + 7,2 = 9,76	*FLEXIBILITES* BUIGZAAMHEDEN	

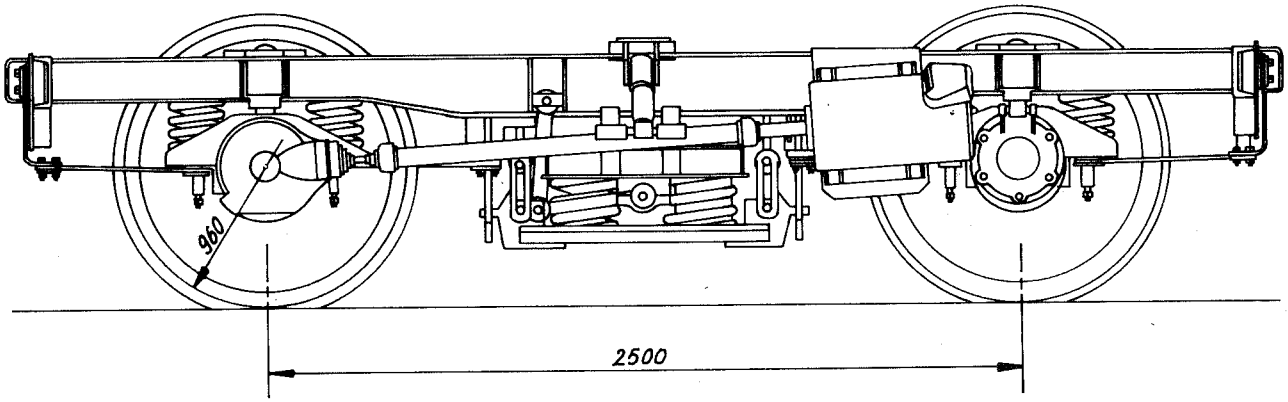


27	*TYPE SNCB* NMBS TYPE	*VOITURES* RIJTUIGEN	I1-B8 - AB
Schlieren	*DENOMINATION* BENAMING		SR 17901
7,6	*POIDS APPROX.* BENADEREND GEWICHT		
4,59 + 6,76 = 11,35	*FLEXIBILITES* BUIGZAAMHEDEN		

(M. Thiry)

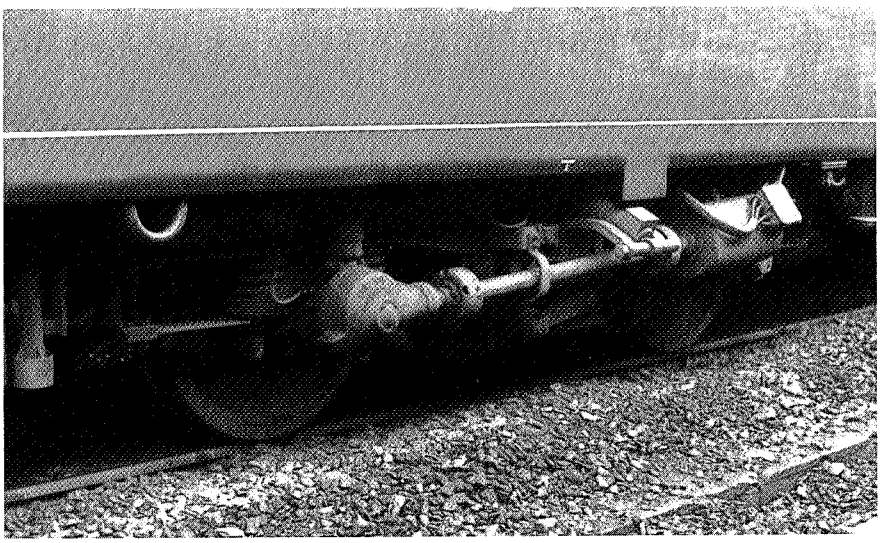


I1-AB
(M. Thiry)

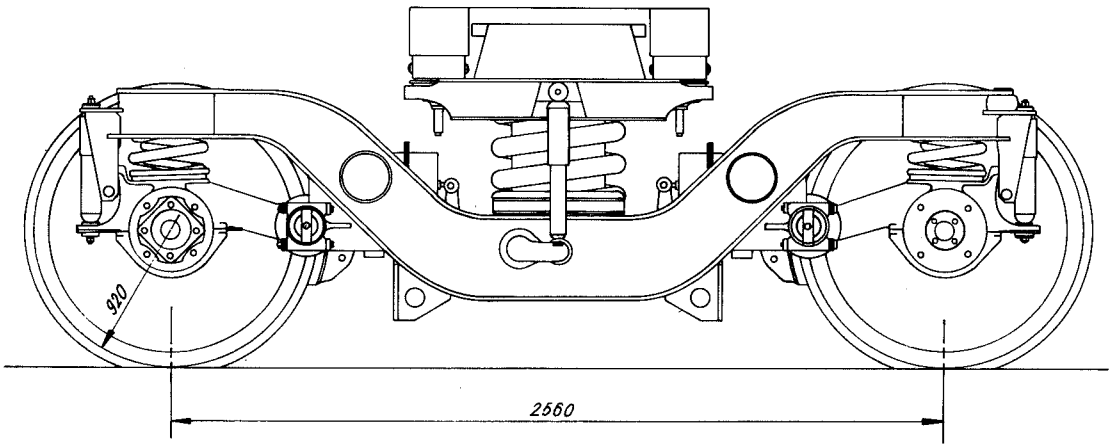


29	*TYPE SNCB* NMBS TYPE	*VOITURES* RIJTUIGEN	T2
Minden-Deutz M6	*DENOMINATION* BENAMING		WL-T2
6,4	*POIDS APPROX.* BENADEREND GEWICHT		
2,4 + 4,8 = 7,2	*FLEXIBILITES* BUIGZAAMHEDEN		

Voiture / rijtuig T2 5108
(F. Beckers)

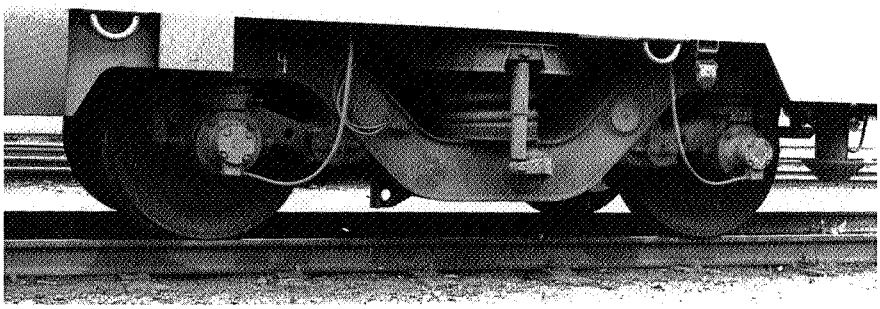


T2 5151
(F. Beckers)



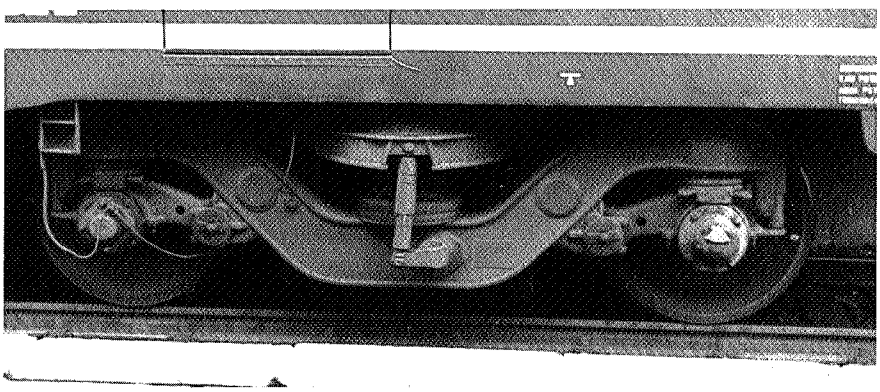
30	*TYPE SNCB* NMBS TYPE	*VOITURES* RIJTUIGEN	I6
Fiat Y 0270 S	*DENOMINATION* BENAMING		
6,7	*POIDS APPROX.* BENADEREND GEWICHT		
3,57 + 11,5 = 15,07	*FLEXIBILITES* BUIGZAAMHEDEN		

31	*TYPE SNCB* NMBS TYPE	*VOITURES* RIJTUIGEN	PW-Dms *série* / reeks 17400
Fiat Y 0332	*DENOMINATION* BENAMING		SR2 - 17902
6,9	*POIDS APPROX.* BENADEREND GEWICHT		MES - 13
1,64 + 4,91 = 6,55	*FLEXIBILITES* BUIGZAAMHEDEN		

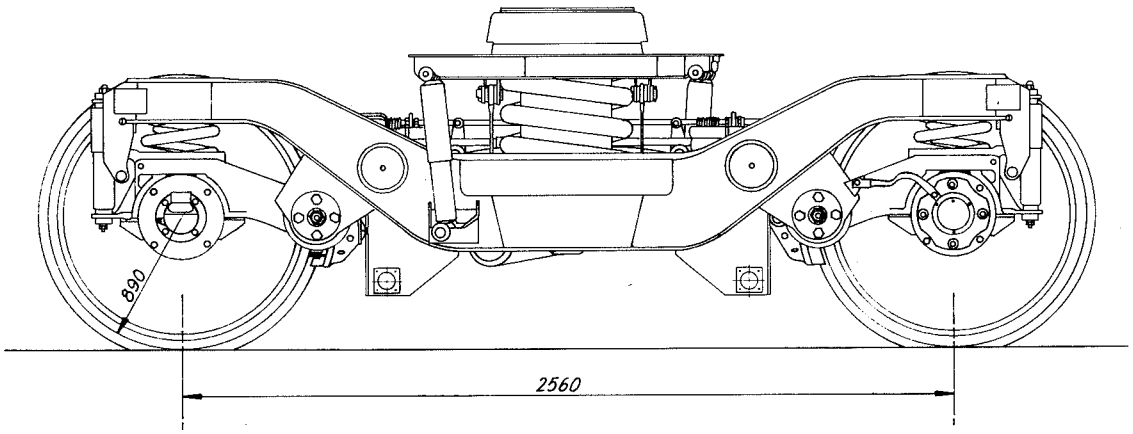


Voiture I6-B et bogie type 30.

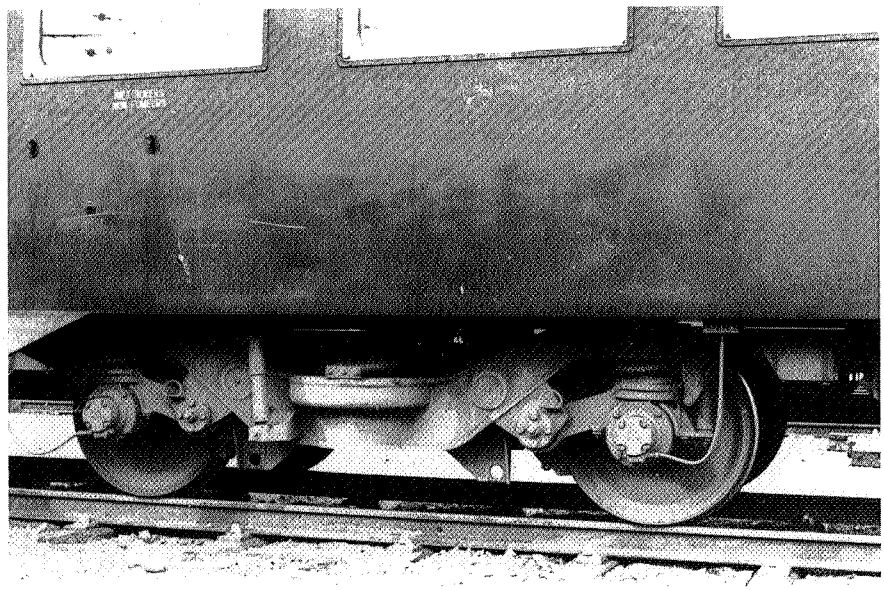
Rijtuig I6-B en bogie type 30.
(M. Thiry)



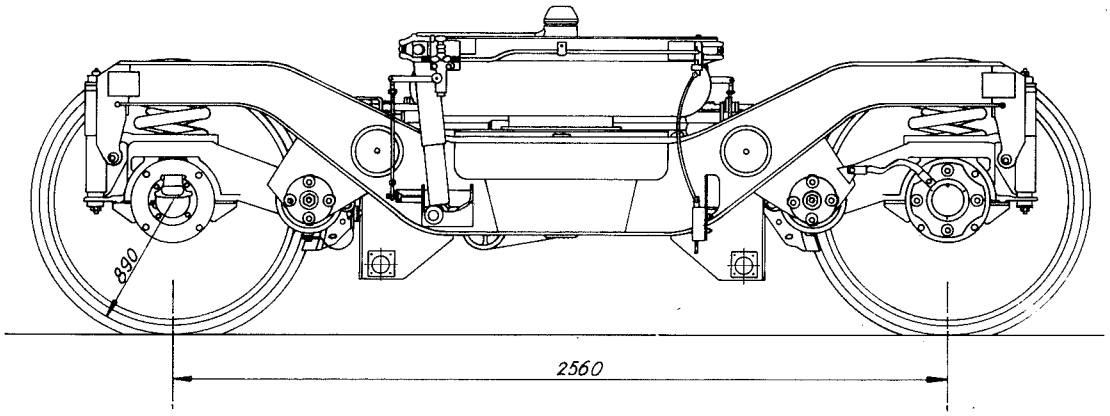
SR2-17902
Bogie type 31
(M. Thiry)



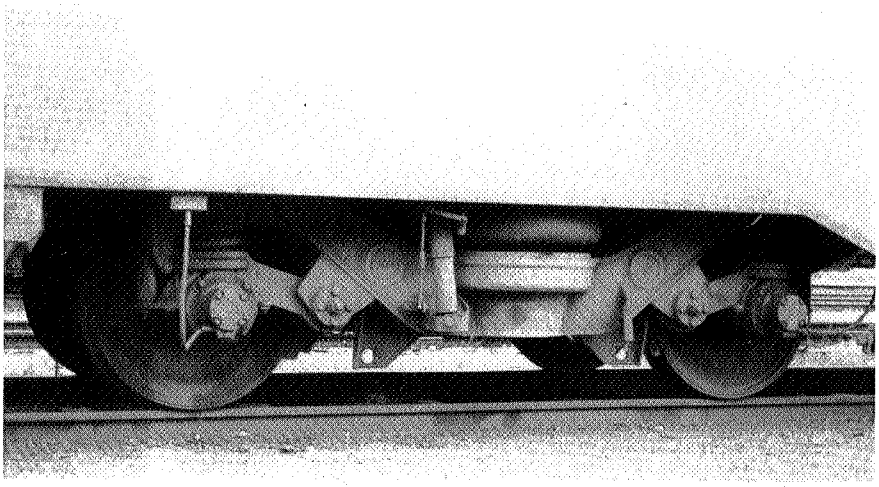
40	*TYPE SNCB* NMBS TYPE	*VOITURES* RIJTUIGEN: M2-B*
Y32 *à ressorts* / met veren	*DENOMINATION* BENAMING	
5,6	*POIDS APPROX.* BENADEREND GEWICHT	
3,6 + 8 = 11,6	*FLEXIBILITES* BUIGZAAMHEDEN	



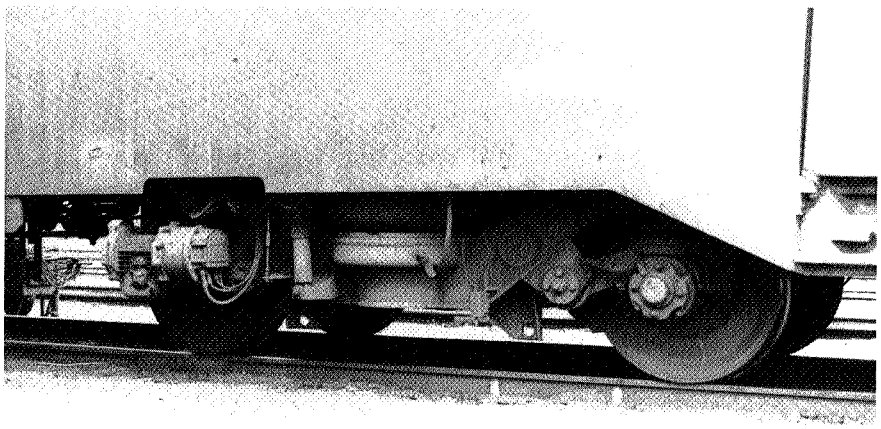
M2-B
Bogie type 40
(G. Close)



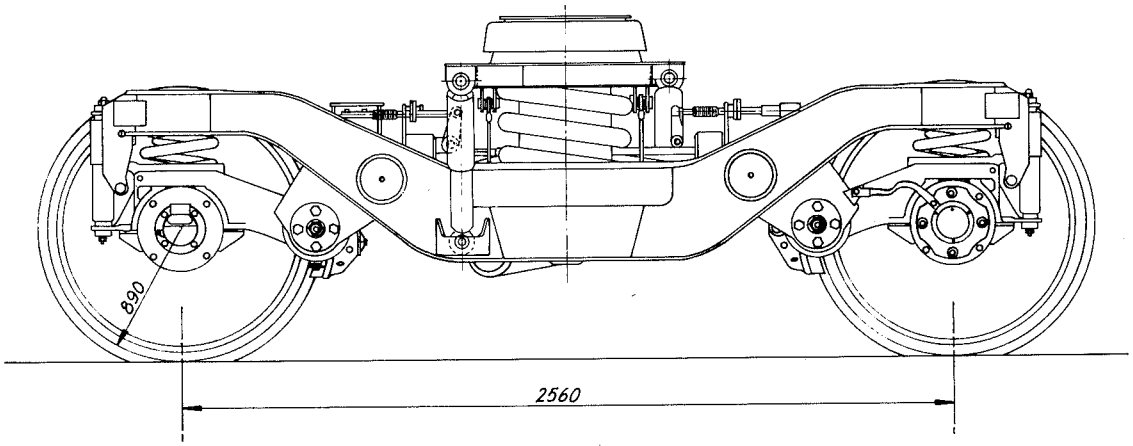
41	*TYPE SNCB* NMBS TYPE	*VOITURES* RIJTUIGEN: M2-B*
Y32 pneumat.	*DENOMINATION* BENAMING	
6,1	*POIDS APPROX.* BENADEREND GEWICHT	
3,6 + 14,5 = 18,1	*FLEXIBILITES* BUIGZAAMHEDEN	



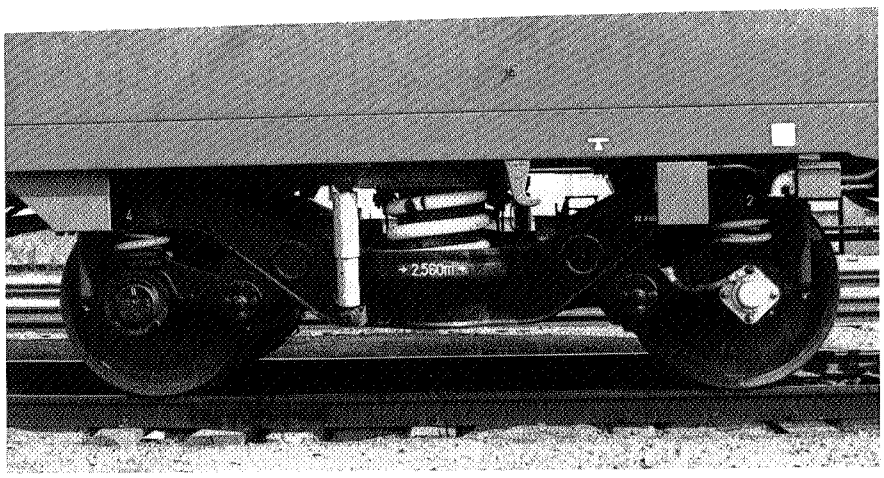
M2-B 42632
(M. Thiry)



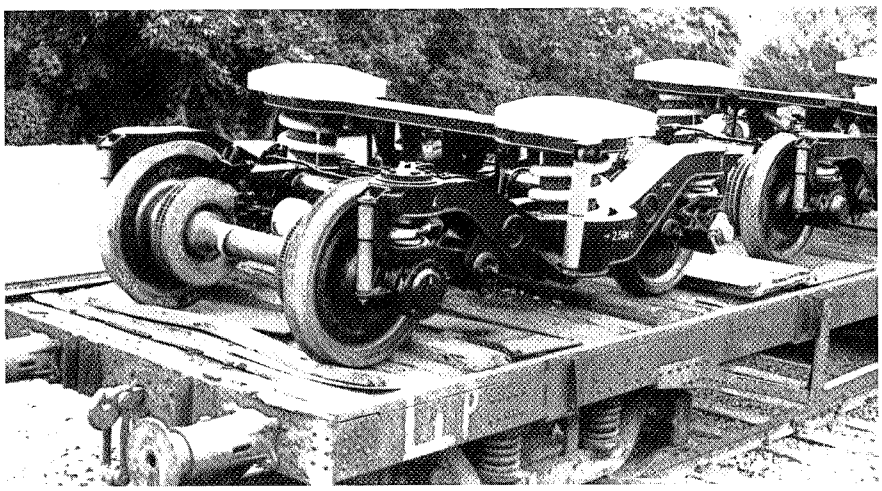
M2-B 42632
(M. Thiry)

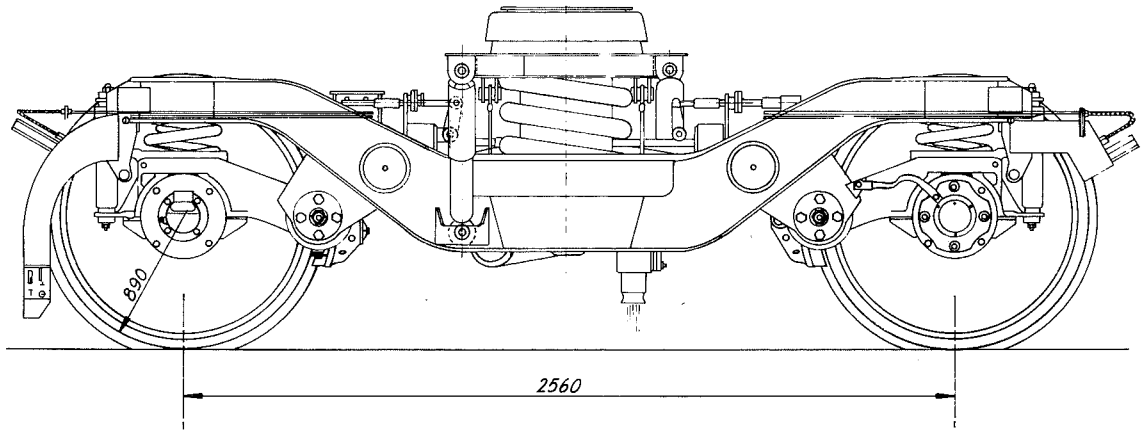


42	*TYPE SNCB* NMBS TYPE	*VOITURES* RIJTUIGEN	M4
Y 32 *à ressorts* / met veren	*DENOMINATION* BENAMING		
6,1	*POIDS APPROX.* BENADEREND GEWICHT		
2,9 + 8,6 = 11,5	*FLEXIBILITES* BUIGZAAMHEDEN		

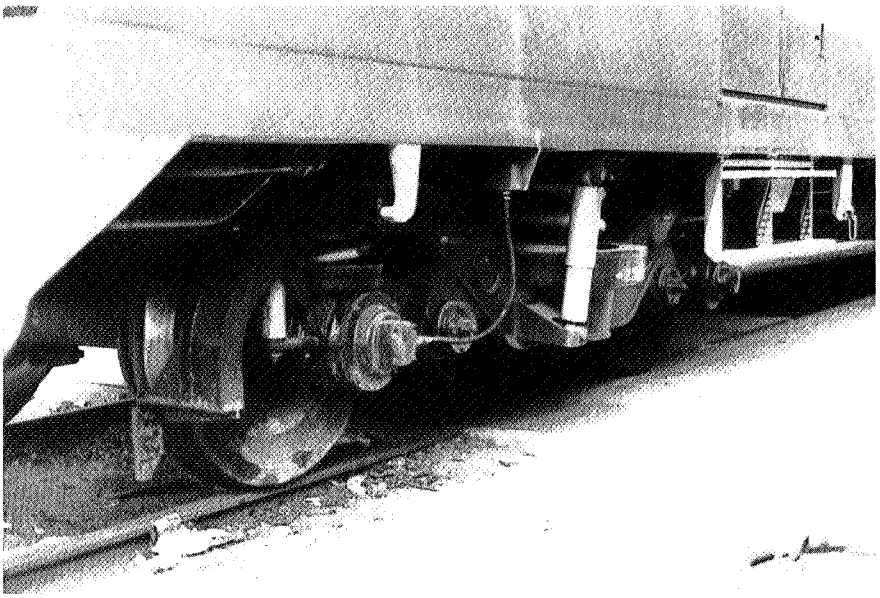


Bogie type 42
(M. Thiry)





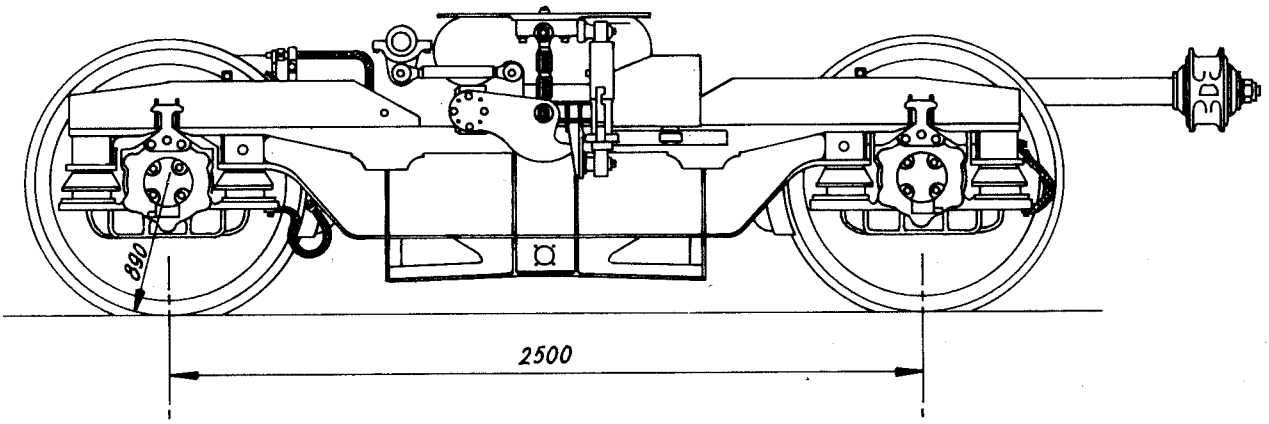
43	*TYPE SNCB* NMBS TYPE	M4-ADx
Y 32 *à ressorts* / met veren	*DENOMINATION* BENAMING	*VOITURES* RIJTUIGEN
	POIDS APPROX. BENADEREND GEWICHT	
	FLEXIBILITES BUIGZAAMHEDEN	



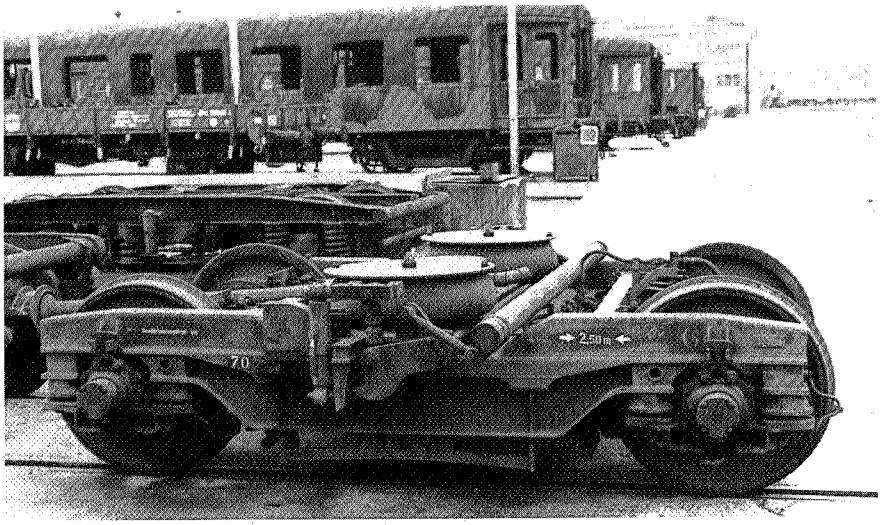
M4-A6Dx 58034
Bogie type 43
(M. Thiry)

Le bogie type 43 équipe les voitures M4-A6Dx côté poste de conduite. Il s'agit d'un type 42 équipé d'une brosse de contact et de chasse-pierres.

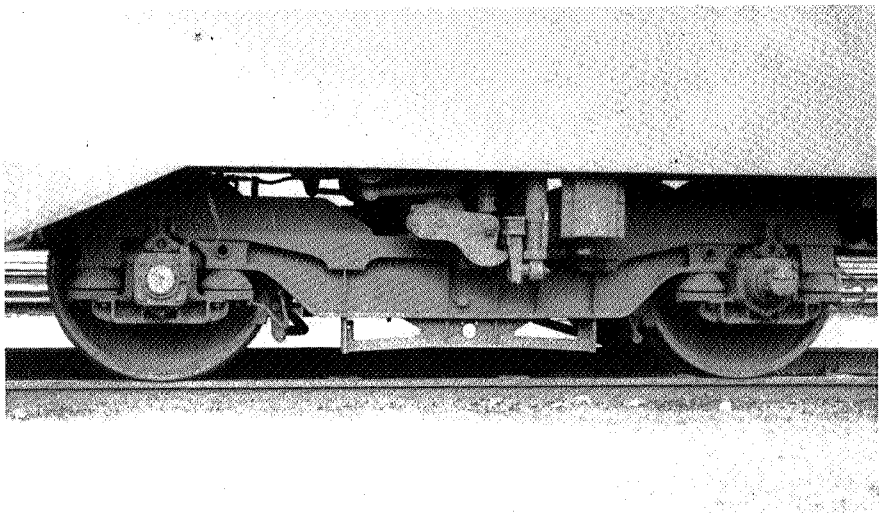
De bogie type 43 waarmee de rijtuigen M4-A6Dx zijn uitgerust, kant stuurcabine. Het gaat om een bogie type 42 uitgerust met kontaktborstel en steenweerder.



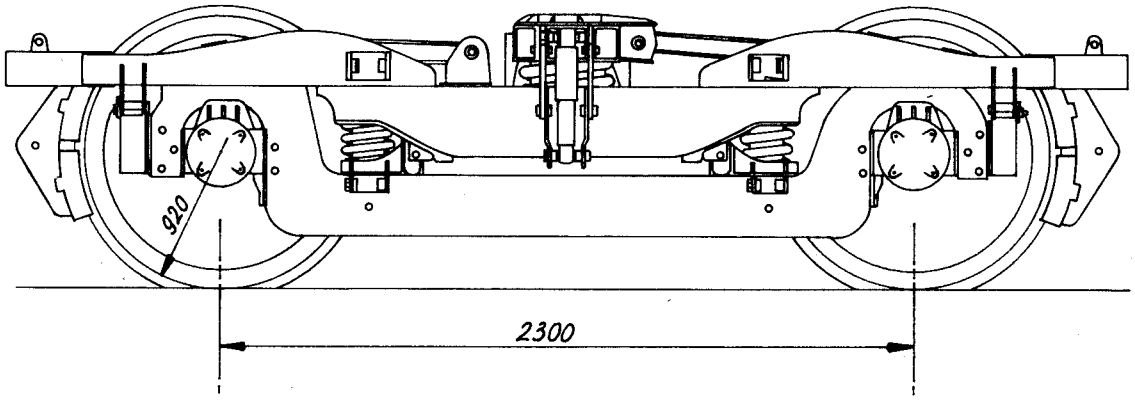
50	*TYPE SNCB* NMBS TYPE	*VOITURES* RIJTUIGEN: M2-B*
Wegmann LT 70 *Suspension pneumatique* Pneumatische ophanging	*DENOMINATION* BENAMING	
5,3	*POIDS APPROX.* BENADEREND GEWICHT	
1,53 + 16,7 = 18,23 *s.tare*/o.tarra 12,5 = 14,03 *s.charge*/o.lading	*FLEXIBILITES* BUIGZAAMHEDEN	



Mechelen *Atelier Central*
Centrale Werkplaats
(G. Close)

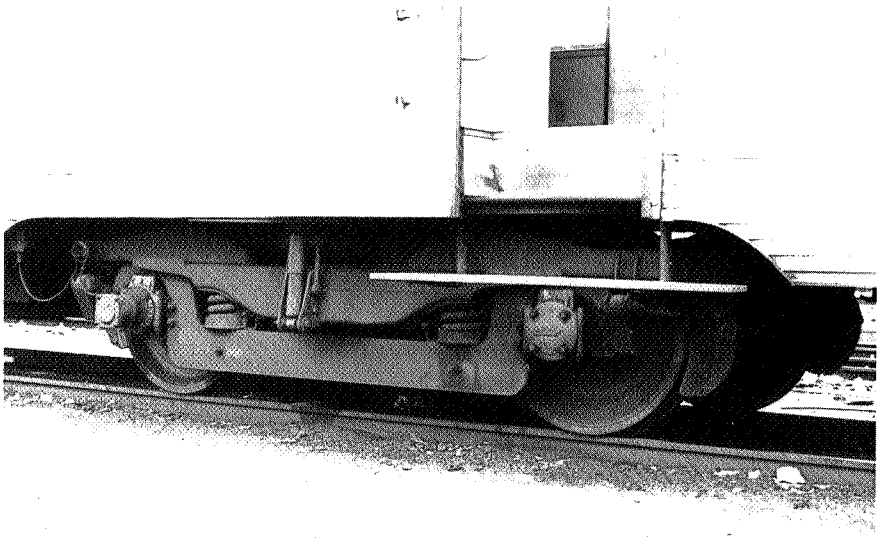


M2-B 42593
(M. Thiry)

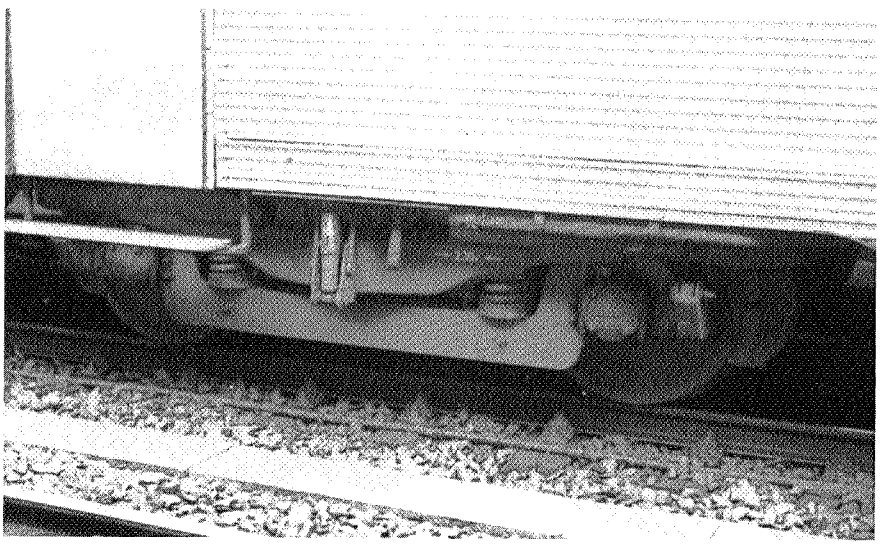


—	*TYPE SNCB* NMBS TYPE	TEE-PBA (1963)
Y 24	*DENOMINATION* BENAMING	
	POIDS APPROX. BENADEREND GEWICHT	
3,25 + 8,1 = 11,35	*FLEXIBILITES* BUIGZAAMHEDEN	

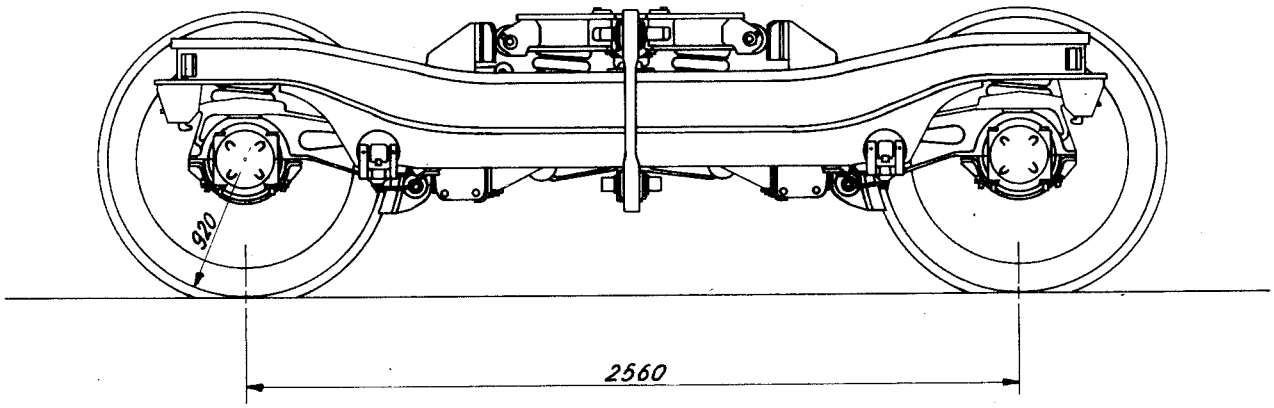
VOITURES
RIJTUIGEN



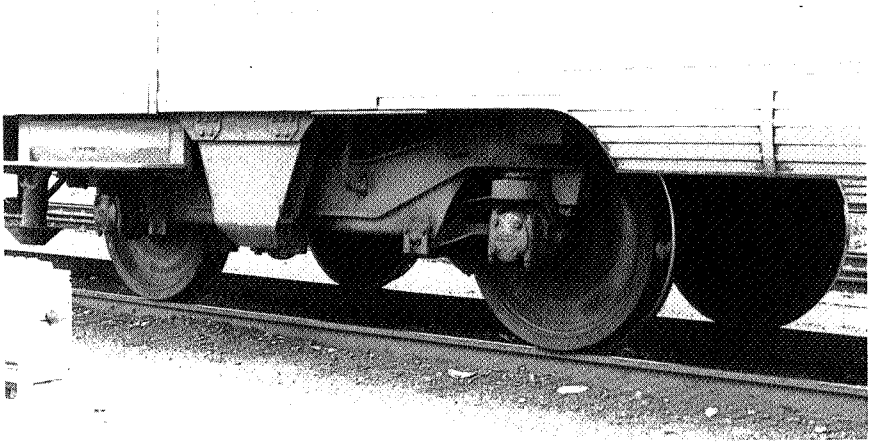
(M. Thiry)



(M. Thiry)

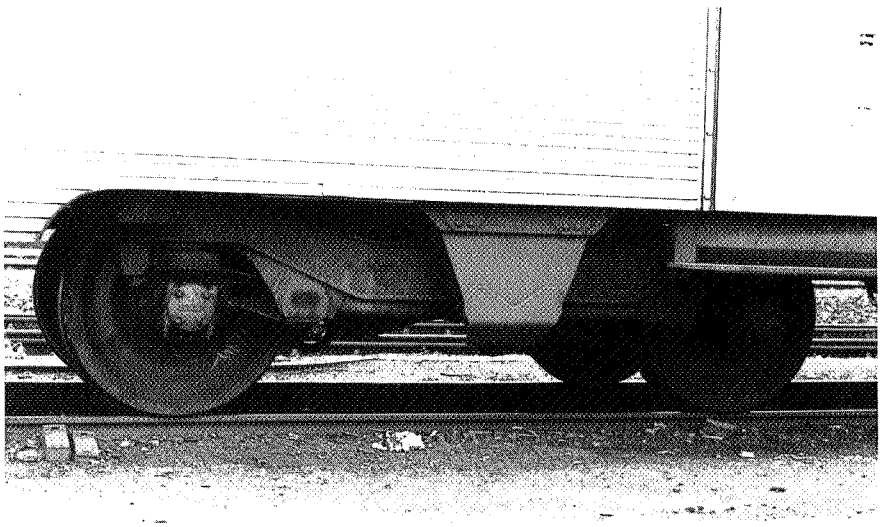


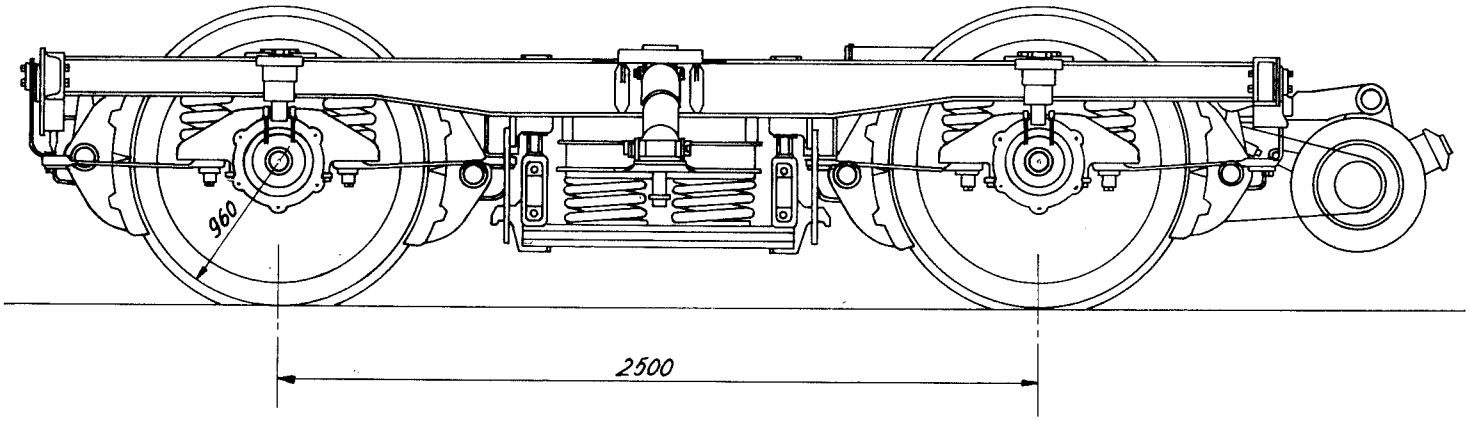
—	*TYPE SNCB* NMBS TYPE	*VOITURES* RIJTUIGEN	TEE-Mistral (1974)
Y 28 E 2	*DENOMINATION* BENAMING		
	POIDS APPROX. BENADEREND GEWICHT		
	FLEXIBILITES BUIGZAAMHEDEN		



(M. Thiry)

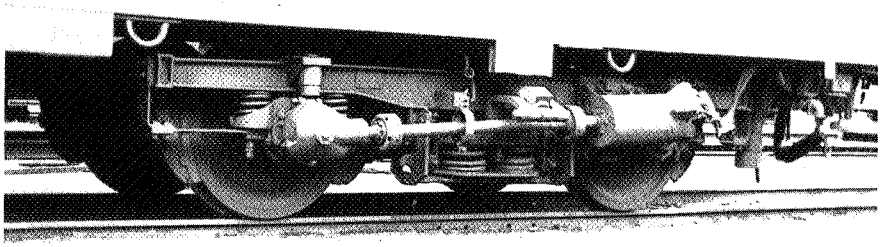
(M. Thiry)





—	*TYPE SNCB* NMBS TYPE	WL-MU
Minden-Deutz M4	*DENOMINATION* BENAMING	*VOITURES* RIJTUIGEN
	POIDS APPROX. BENADEREND GEWICHT	
	FLEXIBILITES BUIGZAAMHEDEN	

Voiture / rijtuig MU 4796
(F. Beckers)

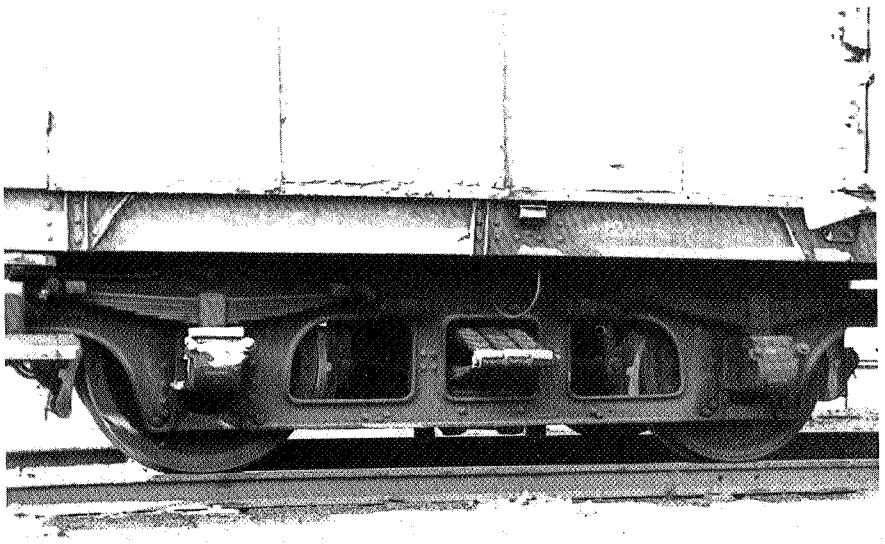


MU 4793
(M. Thiry)

ex DRG

Le matériel allemand saisi à l'issue de la dernière guerre a conservé, tout au long de sa carrière à la SNCB, ses bogies d'origine. Il s'agissait essentiellement d'un ancien modèle prussien et du bogie dit « Görlitz », à grand empattement, d'une élégance que le lecteur appréciera. Aucun numéro de type n'a été attribué par la SNCB aux bogies équipant le matériel de la défunte DRG. Dans un souci d'information, nous en publions quelques photos.

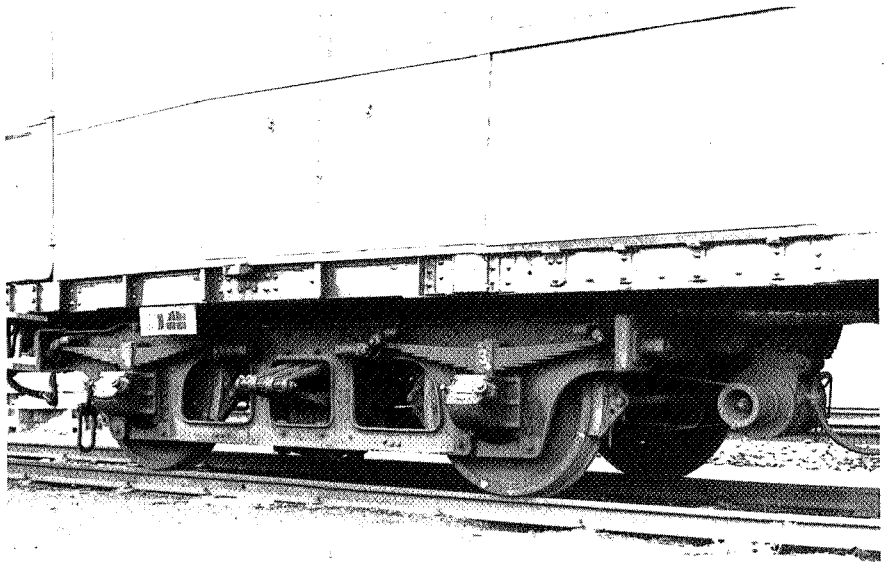
Het Duitse materieel, in beslag genomen gedurende de laatste oorlog, heeft de ganse tijd van zijn dienst bij de NMBS, zijn oorspronkelijke bogies behouden. Het betrof vooral een oud Pruisisch model en de zogenoemde « Görlitz »-bogie, met een grote draagwijdte, zeer sierlijk, zoals de lezer het zal opmerken. Er werd door de NMBS geen enkel nummer toegekend aan de bogies die het materieel van de verdwenen DRG uitrustten. Ter informatie van de lezer publiceren we er enkele foto's van.



GV 99565
(M. Thiry)

Bogie prussien

Pruisische bogie.



Mesure n° 12
Maat nr 12
(M. Thiry)

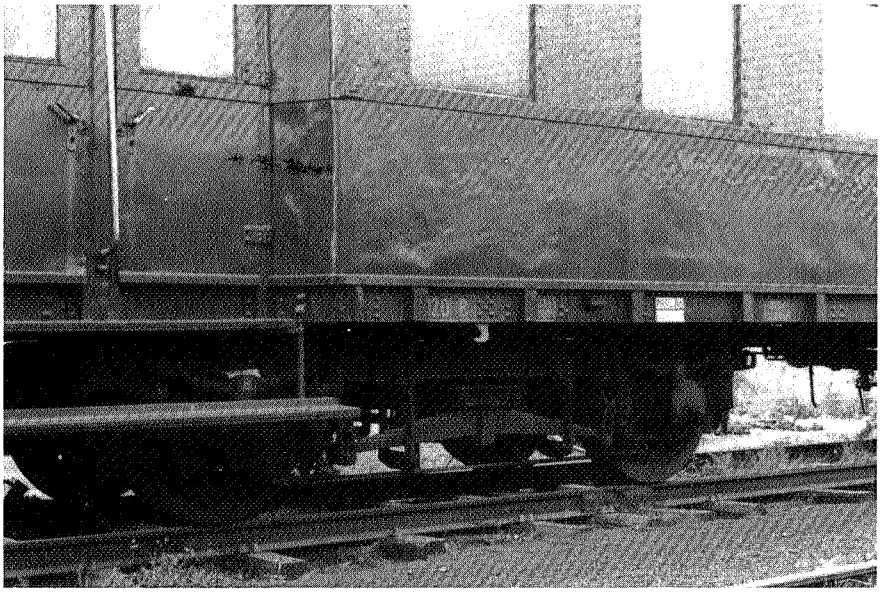
Bogie prussien

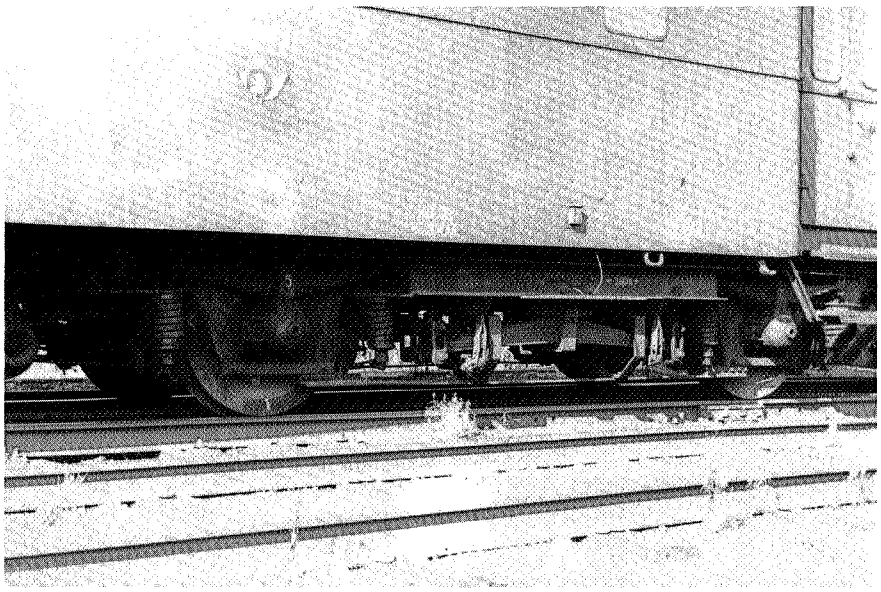
Pruisische bogie.

Bogie Görlitz, sous la voiture 22802.

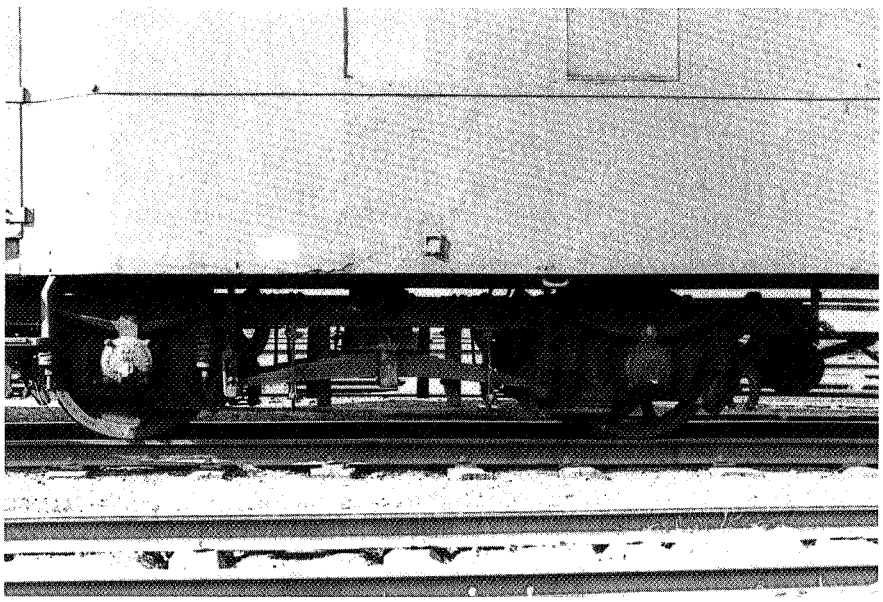
(M. Thiry)

Bogie Görlitz onder een rijtuig van de reeks 22800.





GV 79804
Bogie Görlitz
(M. Thiry)



GV 99574
Bogie Görlitz
(M. Thiry)

INDEX GENERAL DES NUMEROS DE VOITURES
ALGEMENE INDEX VAN DE RIJTUIGEN NUMMERING

N° Nr	TYPE	PAGE BLZ.
1 → 4	*N - a3b4*	292
1	ROY/KON	376
2	ROY/KON	378
3	ROY/KON	380
4	ROY/KON	382
5 - 6 - 7	*ROY/KON*	410
5 - 6	ROY/KON	384
8 - 9	ROY/KON	386
9 → 11	*N - b9*	292
10	INSP	388
11	MES/MEET	390
12	MES/MEET	392
13	MES/MEET	394
15 → 20	*N - c11*	292
27 → 31	*N - c7p*	292
31-32	MED	400
41	CINE	374
41 → 51	TEE - A8tu «PBA»	110
51 → 55	SEC/HULP	402
61 → 65	TES	404
131 → 136	TEE - A8tu «Mistral»	112
141 → 147	TEE - A8tu «Mistral»	112
151 → 154	TEE - B9 1/2 tu	114
601	MES/MEET	396
1001 → 1004	*N - a3b4*	292
1201 → 1203	*N - b9*	292
1301 → 1306	*N - c11*	292
1701 → 1705	*N - c7p*	292
3703	WL-U	136
4203	WR	120
4212	WR	122
4213	WR	124
4215	WR	126
4221	WR	128
4230	WR	130
4243	WR	132
4792 → 4796	WL-MU	138
5108 → 5110	WL-T2	142
5151 → 5153	WL-T2	142
10001 → 10120	*I1-a2b6*	70
10101 → 10105	*I1-a2b6 proto*	70
10121 → 10158	*I2-a2b6*	82
11001 → 11035	I1-A8	60
11101 → 11138	I2-A8	74
11201	*I4-A9 proto*	96
11301 → 11318	I4-A9	92
11319 → 11320	*I4-A9*	96
11601 → 11620	I6-A9	102
11901 → 11912	I2-AR-R	78
12001 → 12010	I1-B11	66
12011	I1-B10	68
12012 → 12085	I1-B11	66
12030	MES/MEET	398
12083 → 12085	*EXPO*	408
12101 → 12112	I2-B11	80
12151 → 12176	I2-B8	76
12201 → 12270	I1-B8	64
12248	*SR1*	408
12301	I4-B9 proto	88
12302	I4-B9 proto	90
12303 → 12304	I4-B9	96
12401 → 12405	*I1-c11 proto*	71
12601 → 12660	I6-B11	104
12901 → 12905	*I1-c11 proto*	71
12901	*EXPO*	408
12901	I1-B7R	68
13001 → 13120	*I1-c11*	71
13001 → 13040	I1-A4B4	62
13101	*I4-A4B6 proto*	96
13121 → 13132	*I2-c11*	82
13201 → 13220	I4-A4B6	94
13301 → 13310	*I1-c8*	70
14001 → 14020	*PW-Ds*	324
14001 → 14040	I3-Bc9	84
14101 → 14145	I5-Bc10	98
14154 → 14163	*PW-Ds*	324
14201 → 14212	*PW-D*	324
16001 → 16020	*I1-a1b3c4*	70
17001 → 17013	PW-Ds	312
17006	*PW-EXPO*	408
17101 → 17108	PW-Ds	314
17201 → 17212	PW-D	316
17301 → 17304	PW-D	318
17401 → 17436	PW-Dms	322
17801 → 17804	EXPO	364
17805 → 17810	EXPO	366
17805	*PW-EXPO*	408
17815	PW-EXPO	370
17901	SR1	358
17902	SR2	360
18001 → 18040	*I1-a1b3c4*	70
19095 → 19096	GV	346
19901 → 19903	I1-B5DR	69
20001 → 20122	*K1-a2b7 - a1b7r*	172
21001 → 21056	K1-A9	148
21101 → 21112	K1-A9	160
21113 → 21115	K1-A9	158
21116 → 21130	K1-A9	160
21131 → 21136	K1-A9	158
21901 → 21912	K1-A8R	150
22001 → 22040	*K1-b9*	173
22001 → 22185	K1-B11	162
22041 → 22049	*K1-b9*	172
22201 → 22326	K2-B11	180
22401 → 22500	K3-B11	186
22601 → 22610	K1-B9	154
22801 → 22803	ex DRG	306
22901 → 22910	*K2-B10R*	185
23001 → 23248	*K1-c11*	174
23001 → 23010	K1-A4B5	152
23249 → 23364	*K2-c11*	184
23365 → 23464	*K3-c11*	188
23901 → 23910	*K2-c10r*	185
26001 → 26008	*K1-b6p*	177
26101 → 26127	*K1-b6p*	177
27001 → 27018	*K1-c7p*	178
27101 → 27127	*K1-c7p*	178
27128 → 27137	*K2-c7p*	185
27801	*EXPO-INFO*	368
28001 → 28008	K1-A6D	164
28101 → 28127	K1-A6D	166
28901 → 28915	K1-A5DR	156
29001 → 29018	K1-B7D	168
29101 → 29127	K1-B7D	170
29201 → 29210	K2-B7D	182
30001 → 30050	*L-a2b6*	204
31001 → 31035	L-A8	192
31101 → 31117	L-A8	196
32001 → 32020	*L-b8*	204
32001 → 32174	L-B10	198
32021 → 32024	*L-b8*	204
32201 → 32204	N-B7	284
32301 → 32303	N-B9	286
32401 → 32406	N-B11	288
32501 → 32515	L-B8	193
33001	L-c10 proto	191
33001 → 33192	*L-c10*	205
33001 → 33020	L-A4B4	195
36001 → 36016	*L-b5p*	207
37001 → 37029	*L-c6p*	207
38001 → 38016	L-A5D	200
39001 → 39029	L-B6D	202
39101 → 39105	N-B7D	290
40001 → 40010	M3-A6B3D	258
41001 → 41035	M2-A10	234
41201 → 41209	*K1-b6p*	177
41301 → 41324	*K1-c7p*	178
42001 → 42002	*L-c10 proto*	205
42001	M1-B8 proto	212
42002	M1-B8 proto	214
42003 → 42214	M1-B10	218
42201 → 42240	*K1-b6p*	177
42251 → 42252	M2-B12 proto	232
42301 → 42353	*K1-c7p*	178
42301 → 42650	M2-B11	236
42352 → 42361	*K2-c7p*	185
42801 → 42836	M3-B12	256
43001 → 43115	M1-A5B4	220
43201 → 43220	*L-b5p*	207
43201 → 43304	M2-A5B5	238
43301 → 43330	*L-c6p*	207
44001 → 44053	*PW-D*	324
47001	*K1-c11 proto*	174

En italiques : numéros hors cours.
In cursief : nummering betreffende vroegere toestanden.

N° Nr	TYPE	PAGE BLZ.
47201 → 47202	*ex DRG*	308
47301 → 47325	*ex DRG*	308
47401 → 47411	*PW-ex DRG*	355
47501	*ex DRG*	308
49001 → 49117	M1-B8D-B8Dx	222
49040	*M1-B5D proto*	229
49118	*M1-B8D*	230
49118	M1-B5Dx proto	216
49201 → 49316	M2-B8D-B8Dx	240
49901 → 49915	M2-B7DR	240
51001 → 51050	M4-M9	262
52001 → 52430	M4-B11	264
58001 → 58033	M4-A7D	266
58034 → 58065	M4-A6D	268
58034 → 58065	M4-A6Dx	270
59901 → 59935	M4-B7Dk	272
60852	*PW-ex DRG*	355
62401 → 62416	R-B8	294
63000	*M1-c8 proto*	227
63001	*M1-c8 proto*	224
63002 → 63252	*M1-c10*	224
63301 → 63304	*M2-c12 proto*	246
63951 → 63966	*R-c8*	298
65001	*M1-b4c4 proto*	227
65002 → 65127	*M1-b5c4*	227
66001 → 66004	*R-b6p*	298
67001	*M1-c5p proto*	229
67002 → 67127	*M1-c8p*	229
68401 → 68404	R-A6D	296
70001 → 70020	POST	328
70021 → 70028	POST	332
70201 → 70236	*POST*	354
70300 → 70304	*POST ex DRG*	355
70801	POST	334
70802	POST	336
70803	POST	338
70804	*POST ex DRG*	355
70805	POST	340
732.01 → 732.20	RAW-B6 ✡	302
734.01 → 734.10	RAW-B8 ✡	300
77001 → 77015	PW-D	317
77016 → 77025	*PW-D*	325
77018 → 77023	PW-GEN	320
77101 → 77108	PW-D	317
77301 → 77304	PW-EXPO	372
77801 → 77803	*PW-ex DRG*	355
79008	GV	342
79804	GV	344
87301 → 87307	*ex DRG*	308
87401 → 87405	*PW-ex DRG*	355
87501 → 87503	*ex DRG*	308
88301 → 88309	*ex DRG*	308
88401 → 88402	*PW-ex DRG*	355
99565	CP	348
99573	CP	350
99574	CP	352

50 88 00 -

26 051	POST	334
26 052	POST	336
26 053	POST	338
26 055	POST	340
40 951 → 40 957	POST	354
40 960 → 40 963	POST	354
40 965 → 40 967	POST	354
40 969 → 40 972	POST	354
40 974	POST	354

50 88 18 -

26 401 → 26 417	L-A8	196
38 601 → 38 604	M2-A10	234
40 001 → 40 040	K1-A9	148
48 602 → 48 635	M2-A10	234
66 001 → 66 004	K1-A9	148

50 88 19 -

48 001 → 48 012	K1-A9	160
48 013 → 48 015	K1-A9	158
48 016 → 48 029	K1-A9	160
48 030 → 48 035	K1-A9	158
78 001 → 78 050	M4-A9	262

50 88 20 -

26 401 → 26 574	L-B10	198
38 620 → 38 950	M2-B11	236
48 601 → 48 949	M2-B11	236
78 001 → 78 430	M4-B11	264

50 88 21 -

18 600	M2-B12 proto	232
26 401 → 26 406	N-B11	288
26 600	M2-B12 Proto	232
26 951 → 26 986	M3-B12	256
40 001 → 40 006	K1-B11	162
48 001 → 48 065	K1-B11	162
48 151 → 48 276	K2-B11	180
48 300 → 48 399	K3-B11	186
66 001 → 66 114	K1-B11	162

50 88 24 -

29 580 → 29 586	RAW-B6 ✡	302

50 88 27 -

26 401 → 26 404	N-B7	284
26 580 → 26 595	R-B8	294
26 601	M1-B8 proto	212
26 602	M1-B8 proto	214
29 580 → 29 589	RAW-B8 ✡	300

50 88 28 -

26 401 → 26 415	L-B8	193

50 88 29 -

18 601 → 18 730	M1-B10	218
26 401 → 26 403	N-B9	286
26 601 → 26 683	M1-B10	218
48 001 → 48 008	K1-B9	154
66 001 → 66 002	K1-B9	154
66 401 → 66 403	ex DRG	306

50 88 37 -

26 401 → 26 420	L-A4B4	195

50 88 38 -

18 601 → 18 666	M1-A5B4	220
26 601 → 26 651	M1-A5B4	220

50 88 39 -

48 001 → 48 004	K1-A4B5	152
48 601 → 48 704	M2-A5B5	238
66 001 → 66 006	K1-A4B5	152

50 88 80 -

69 001 → 69 002	*MED*	408

En italiques : numéros hors cours.
In cursief : nummering betreffende vroegere toestanden.

N° Nr	TYPE	PAGE BLZ.
50 88 81 -		
26 401 → 26 416	L-A5D	200
26 580 → 26 583	R-A6D	296
26 951 → 26 960	M3-A6B3D	258
48 001 → 48 025	K1-A6D	166
66 001 → 66 008	K1-A6D	164
66 009 → 66 010	K1-A6D	166
78 001 → 78 033	M4-A7D	266
78 034 → 78 065	M4-A6D	268
78 034 → 78 065	M4-A6Dx	270
50 88 82 -		
18 601 → 18 659	M1-B8D	222
26 401 → 26 429	L-B6D	202
26 430 → 26 434	N-B7D	290
26 600	M1-B5D proto	216
26 601 → 26 658	M1-B8D-B8Dx	222
38 622	M2-B8D	240
38 660	M2-B8D	240
48 001 → 48 014	K1-B7D	170
48 151 → 48 160	K2-B7D	182
48 601 → 48 716	M2-B8D-B8Dx	240
66 001 → 66 018	K1-B7D	168
66 019 → 66 031	K1-B7D	170
50 88 84 -		
48 001 → 48 004	K1-A8R	150
50 88 87 -		
48 001 → 48 015	K1-A5DR	156
48 601 → 48 615	M2-B7DR	240
78 001 → 78 035	M4-B7Dk	272
50 88 92 -		
26 001 → 26 018	PW-D	317
29 901 → 29 902	GV	346
29 903	CP	348
29 904	CP	350
29 905	CP	352
29 906	GV	342
29 907	GV	344
49 301 → 49 304	PW-EXPO	372
66 901 → 66 905	PW-D	317
66 906 → 66 911	PW-GEN	320
50 88 99 -		
10 001	*CINE*	408
51 88 00 -		
40 968	POST	354
40 975 → 40 981	POST	354
51 88 18 -		
40 001 → 40 040	*K1-A9*	172
40 101 → 40 104	I1-A8	60
80 201 → 80 226	I2-A8	74
51 88 19 -		
70 402 → 70 409	I4-A9 Benelux	92
80 401	*I4-A9 proto*	96
80 402 → 80 409	*I4-A9*	96
80 410 → 80 419	I4-A9	92
80 420 → 80 421	*I4-A9*	96

En italiques : numéros hors cours.
In cursief : nummering betreffende vroegere toestanden.

N° Nr	TYPE	PAGE BLZ.
51 88 20 -		
40 103	I1-B10	68
51 88 21 -		
40 001 → 40 006	*K1-B11*	176
40 101 → 40 164	I1-B11	66
48 101 → 48 113	I1-B11	66
65 101 → 65 108	I1-B11	66
80 201 → 80 212	I2-B11	80
51 88 28 -		
40 101 → 40 170	I1-B8	64
80 201 → 80 226	I2-B8	76
51 88 29 -		
70 401	I4-B9 proto	88
70 402	I4-B9 proto	90
80 403 → 80 404	I4-B9	96
51 88 30 -		
70 402 → 70 421	I4-A4B6	94
80 402 → 80 421	*I4-A4B6*	96
51 88 38 -		
40 101 → 40 125	I1-A4B4	62
51 88 39 -		
70 401	*I4-A4B6 proto*	96
80 401	*I4-A4B6 proto*	96
51 88 50 -		
80 501 → 80 545	I5-Bc10	98
51 88 59 -		
80 301 → 80 340	I3-Bc9	84
51 88 84 -		
80 201 → 80 212	I2-AR-R	78
51 88 85 -		
65 101	I1-B7R	68
51 88 88 -		
50 007	WR	120
50 011	WR	122
50 012	WR	124
50 013	WR	126
50 070	WR	128
50 074	WR	130
50 085	WR	132
51 88 89 -		
70 001 → 70 002	*SR*	408
80 001	SR1	358
51 88 92 -		
40 922 → 40 933	PW-D	316
40 934 → 40 937	PW-D	318

N° Nr	TYPE	PAGE BLZ.
51 88 95 -		
40 901 → 40 913	PW-Ds	312
40 914 → 40 921	PW-Ds	314
70 901 → 70 936	PW-Dms	322
51 88 99 -		
40 001 → 40 004	*EXPO*	408
40 005	*PW-EXPO*	408
80 001	*MES/MEET*	408
60 88 80 -		
69 031 → 69 032	MED	400
69 101 → 69 105	TES	404
60 88 99 -		
10 041	CINE	374
20 012	MES / MEET	392
40 001	*MES/MEET*	408
40 021 → 40 024	EXPO	364
40 025	*PW-EXPO*	408
40 025 → 40 030	EXPO	366
40 026	*EXPO-INFO*	368
40 035	PW-EXPO	370
69 051 → 69 055	SEC / HULP	402
70 011	MES / MEET	390
70 013	MES / MEET	394
80 001	MES / MEET	396
89 002	MES / MEET	398
61 88 18 -		
89 926 → 89 932	TEE-A8tu « Mistral »	112
89 980 → 89 990	TEE-A8tu « PBA »	110
89 991 → 89 996	TEE-A8tu « Mistral »	112
61 88 19 -		
70 601 → 70 620	I6-A9	102

N° Nr	TYPE	PAGE BLZ.
61 88 21 -		
70 601 → 70 660	I6-B11	104
61 88 29 -		
89 980 → 89 983	TEE-B9 1/2 tu	114
61 88 89 -		
70 002	SR2	360
65 88 98 -		
30 000 → 30 049	AUTO-DD	412
71 88 71 -		
40 652	WL-U	136
71 88 72 -		
80 615 → 80 619	WL-MU	138
71 88 75 -		
70 156 → 70 161	WL-T2	142
80 88 980 -		
0 099	EXPO-INFO	368
82 88 475 -		
1 000 → 1 049	AUTO-DD	412

En italiques : numéros hors cours.
In cursief : nummering betreffende vroegere toestanden.

TABLE DES MATIERES - TOME 2
INHOUDSTAFEL - DEEL 2

		page/blz.	
Le matériel remorqué	Het gesleept materieel	1	2
LE MARQUAGE	HET MERKEN DER RIJTUIGEN	3	23
Marques à l'adresse du public	Merktekens bestemd voor het publiek	6	26
Marques techniques de service	Technische dienstmerktekens	10	30
LE MATERIEL	HET MATERIEEL	43	49
Avertissement - Conventions	Waarschuwing - Overeenkomsten	44	50
Le matériel d'origine allemande	Het materieel van Duitse oorsprong	46	52
Abréviations et symboles	Afkortingen en symbolen	46	52
Pour les identifier ...	Om ze te identificeren ...		54
Les internationales	De internationale rijtuigen		59
I1-A8	I1-A8		60
I1-A4B4	I1-A4B4		62
I1-B8	I1-B8		64
I1-B11	I1-B11		66
I1-B10-B7R	I1-B10-B7R		68
tableau de numérotation	nummeringstabel		70
I2-A8	I2-A8		74
I2-B8	I2-B8		76
I2-AR-R	I2-AR-R		78
I2-B11	I2-B11		80
tableau de numérotation	nummeringstabel		82
I3-Bc9	I3-Bc9		84
tableau de numérotation	nummeringstabel		86
I4-B9 (prototype A)	I4-B9 (prototype A)		88
I4-B9 (prototype AB)	I4-B9 (prototype AB)		90
I4-A9	I4-A9		92
I4-A4B6	I4-A4B6		94
I4-B9	I4-B9		96
tableau de numérotation	nummeringstabel		96
I5-Bc10	I5-Bc10		98
tableau de numérotation	nummeringstabel		100
I6-A9	I6-A9		102
I6-B11	I6-B11		104
tableau de numérotation	nummeringstabel		106
Les voitures TEE	De TEE rijtuigen		108
TEE-A8tu «PBA»	TEE-A8tu «PBA»		110
TEE-A8tu «Mistral II»	TEE-A8tu «Mistral II»		112
TEE-B9 1/2tu	TEE-B9 1/2tu		114
tableau de numérotation	nummeringstabel		116
La Compagnie Internationale des Wagons-Lits	De «Compagnie Internationale des Wagons-Lits»		118
voitures-restaurant	restauratiewagens		120
voitures-lits	slaapwagens		136
Le matériel du service intérieur	Het materieel van de binnenlandse dienst		146
K1-A9 (s^ie 21000)	K1-A9 (reeks 21000)		148
K1-A8R	K1-A8R		150
K1-A4B5	K1-A4B5		152
K1-B9	K1-B9		154

K1-A5DR	K1-A5DR 156
K1-A9 (s^ie 21100 - ex ab)	K1-A9 (reeks 21100 - ex ab) 158
K1-A9 (s^ie 21100 - ex b)	K1-A9 (reeks 21100 - ex b) 160
K1-B11	K1-B11 162
K1-A6D (s^ie 28000)	K1-A6D (reeks 28000) 164
K1-A6D (s^ie 28100)	K1-A6D (reeks 28100) 166
K1-B7D (s^ie 29000)	K1-B7D (reeks 29000) 168
K1-B7D (s^ie 29100)	K1-B7D (reeks 29100) 170
tableau de numérotation	nummeringstabel 172
K2-B11-B10R	K2-B11-B10R 180
K2-B7D	K2-B7D 182
tableau de numérotation	nummeringstabel 184
K3-B11	K3-B11 186
tableau de numérotation	nummeringsrabel 188
L-c10 (prototype)	L-c10 (prototype) 191
L-A8 (ex ab)	L-A8 (ex ab) 192
L-B8	L-B8 193
L-A4B4	L-A4B4 195
L-A8 (ex b)	L-A8 (ex b) 196
L-B10	L-B10 198
L-A5D	L-A5D 200
L-B6D	L-B6D 202
tableau de numérotation	nummeringstabel 204
M1-B8 (prototype bc)	M1-B8 (prototype bc) 212
M1-B8 (protype c)	M1-B8 (protype c) 214
M1-B5Dx (prototype cp)	M1-B5Dx (prototype cp) 216
M1-B10	M1-B10 218
M1-A5B4	M1-A5B4 220
M1-B8D-B8Dx	M1-B8D-B8Dx 222
tableau de numérotation	nummeringstabel 224
M2-B12 (prototype)	M2-B12 (prototype) 232
M2-A10	M2-A10 234
M2-B11	M2-B11 236
M2-A5B5	M2-A5B5 238
M2-B8D-B7DR	M2-B8D-B7DR 240
M2-B8Dx (diesel)	M2-B8Dx (diesel) 242
M2-B8Dx (electr.)	M2-B8Dx (elektr.) 244
tableau de numérotation	nummeringstabel 246
M3-B12	M3-B12 256
M3-A6B3D	M3-A6B3D 258
tableau de numérotation	nummeringstabel 260
M4-A9	M4-A9 262
M4-B11	M4-B11 264
M4-A7D	M4-A7D 266
M4-A6D	M4-A6D 268
M4-A6Dx	M4-A6Dx 270
M4-B7Dk	M4-B7Dk 272
tableau de numérotation	nummeringstabel 274
N-B7	N-B7 284
N-B9	N-B9 286
N-B11	N-B11 288
N-B7D	N-B7D 290
tableau de numérotation	nummeringstabel 292
R-B8	R-B8 294
R-A6D	R-A6D 296
tableau de numérotation	nummeringstabel 298
RAW-B8 (remorques)	RAW-B8 (aanhangwagens) 300
RAW-B6 (remorques)	RAW-B6 (aanhangwagens) 302
tableau de numérotation	nummeringstabel 304

		page/blz.
ex DRG	ex DRG	306
tableau de numérotation	nummeringstabel	308
Les fourgons à bagages	De pakwagens	310
PW-Ds	PW-Ds	312
PW-D	PW-D	316
PW-GEN	PW-GEN	320
PW-Dms	PW-Dms	322
tableau de numérotation	nummeringstabel	324
Les postales	De postrijtuigen	326
POST	POST	328
GV (grande vitesse)	GV (grote snelheid)	342
CP (colis postaux)	CP (postcolli))	348
tableau de numérotation	nummeringstabel	354
Le matériel spécial	Het bijzonder materieel	356
voitures bar-dancing	bar-dancing-rijtuigen	358
matériel «EXPO»	«EXPO» materieel	364
voiture cinéma	bioscooprijtuig	374
le train royal	koninklijke trein	376
voiture d'inspection	inspectie-rijtuig	388
les voitures de mesure	meetrijtuigen	390
la rame médicale	medische trein	400
voitures de secours	hulprijtuigen	402
train-école de la signalisation	schooltrein ES	404
tableau de numérotation	nummeringstabel	408
Les wagons porte-autos	De auto-pakwagens	412
Les bogies	De bogies	415
Index général des numéros de voitures	Algemene index van de rijtuigen nummering	456

Le GTF asbl se présente.

L'association sans but lucratif GTF a pour objectif de rassembler au cours de ses activités tous ceux qui s'intéressent de près ou de loin au rail belge, ou plus simplement ceux qui recherchent des formules inédites d'excursions en vue de pouvoir admirer sous un jour inusité des régions pourtant bien connues.

Elle documente ses membres par l'édition d'ouvrages ferroviaires et par son périodique «Trans-Fer» contenant toutes les nouvelles d'actualité de la SNCB, SNCV, des transports urbains ...

Apolitique et pluraliste, elle encourage toute action de promotion en faveur du rail belge. Ses animateurs sont entièrement bénévoles.

Tous renseignements complémentaires, bulletin d'affiliation, liste d'éditions ... vous sont envoyés bien volontiers et sans engagement de votre part. Ecrivez-nous à GTF asbl, BP 191, B-4000 LIEGE 1 (Belgique), en joignant un timbre-poste pour lettre ou un coupon-réponse international.

Doel vzw GTF.

De GTF is een Vereniging zonder Winstoogmerk die de bedoeling heeft door haar activiteiten iedereen aan te trekken die zich interesseert voor de belgische spoorwegen. Zij richt zich tot allen die wensen deel te nemen aan ongewone uitstappen, die U zelfs gekende streken in een heel ander daglicht kunnen laten zien.

De leden worden op de hoogte gehouden door het uitgeven van publicaties over de spoorwegen in het algemeen en door het tijdschrift «Trans-Fer», die alle actueel nieuws over NMBS, NMVB en MIV bevat.

De vereniging is pluralistisch en moedigt elke actie aan die het belgisch spoor bevordert.
De inzet van de actieve medewerkers is volledig belangeloos.

Alle bijkomende inlichtingen, inschrijvingsformulieren, lijst met uitgaven enz., worden U zeer graag en zonder verplichting toegestuurd. Schrijf ons GTF asbl, BP 191, B-4000 Liège (België), met toevoeging van een postzegel of een internationaal antwoordkoepon voor verzendingskosten.

o o o

Editions du GTF asbl

(en langue française uniquement)

Uitgaven van GTF vzw

(uitsluitend in de Franse taal)

* ***Les Tramways au Pays de Liège*** *par Ed. FELLINGUE, R. HANSSEN, M. LAMBOU et J. RENARD*
  tome 1: les Tramways Urbains: *280 pages, 400 photos et illustrations.*
  tome 2: les Tramways Vicinaux: *environ 380 pages, 700 photos et illustrations.*
* ***Carte des voies ferrées de Belgique*** *par G. CLOSE*
  carte de l'ensemble des lignes ferrées SNCB et SNCV existant ou ayant existé, avec 4 annexes descriptives. (met Nederlandse vertaling).
* ***Carte du réseau ferroviaire des Fagnes Belges*** *par G. CLOSE*
* ***Aide-Mémoire ferroviaire n° 1*** *(épuisé)*
  caractéristiques des locomotives à vapeur, diesel et électriques de la SNCB, tableaux d'ouverture et fermeture des lignes de la SNCB.
* ***Calendrier ferroviaire 1985*** *(12 vues ferroviaires au format 170 x 250 mm).*
* ***TRANS-FER*** *(sous la direction de R. MARGANNE et J. RENARD)*
  Revue périodique adressée gratuitement aux membres du GTF asbl.

Numéros hors série et spéciaux parus

— ***Les voies ferrées oubliées de la banlieue de Mons*** *(épuisé)*

— ***Aspects ferroviaires du pays de Chimay*** *(épuisé)*

— ***Tous les chemins mènent à Anvers*** *(historique des lignes S.N.C.B. Anvers-Aarschot-Louvain, Anvers-Boom, Anvers-Gand, Bruxelles-Termonde-Lokeren, présentation des automotrices Break de la SNCB).*

— ***Histoire des Moyens de Transport dans la vallée de l'Ourthe*** *(épuisé)*
(histoire du canal de l'Ourthe, de la ligne S.N.C.B. Liège-Rivage-Jemelle, évocation du vicinal à voie normale Trooz-Sprimont, note sur la C.I.W.L.T. et son fondateur, natif de la vallée).

— ***Le pays de Herve en train, tram et trolleybus***
(histoire de la ligne Liège-Battice-Plombières, évocation du rail à Bois-de-Breux, la ligne 10 des TULE et le trolleybus T. 54).

— ***Promenade ferroviaire en Hainaut*** *(le chemin de fer à la conquête du Hainaut, la pénétration du chemin de fer dans la région du Centre, l'influence des Rotschild sur les chemins de fer du Borinage, les voies ferrées du Centre).*

— ***Trans-Fer spécial n° 1*** *(136 pages, 100 photos).*
(La locomotive à vapeur, son évolution et ses possibilités inexploitées; contribution à l'histoire de la Vennbahn; la gare centrale d'Anvers; Signeulx-Gorcy, un raccordement ferroviaire international; une station centrale de chemin de fer en Avroy à Liège; création de la première ligne de trolleybus de Liège; le block 45 de Liège-Guillemins; Ottignies-Louvain-la-Neuve; de nouvelles voitures internationales à la SNCB).

— ***Trans-Fer spécial n° 2*** *(118 pages, 110 illustrations) - histoire complète de la ligne Charleroi-Mariembourg-Vireux-Molhain et ses antennes vers Thuillies, Laneffe, Florennes, Ermeton-sur-Biert et Couvin. Présentation du Chemin de Fer à vapeur des 3 vallées.*

— ***Trans-Fer spécial n° 3*** *(248 pages, 200 illustrations, couverture en quadrichromie)*
(10 articles: Le chemin de fer dans le Canton de Saint-Vith par R. MARGANNE. Le déclin des lignes ferrées de Clabecq par P. JANSSENS, Chronique de la gare de Liège-Longdoz par F. BRAIVE. Derniers panaches aux portes d'un musée ferroviaire, histoire d'une occasion manquée, Tournai 1971-1981 par F. LEMAIRE. Le rail à Quevaucamps, de l'espérance à la trahison, par F. LEMAIRE. Le chemin de fer militaire à voie de 60 centimètres Elsenborn - Sourbrodt par R. MARGANNE. Le matériel standard tramway au Littoral Belge par P. AUGUSTE. La motrice électrique n° 1 des RELSE par J. RENARD. Trams du Namurois par A. DE PRETER et J. FIVET. Addendum à Trans-Fer spécial n° 2: aspects ferroviaires de Couvin).

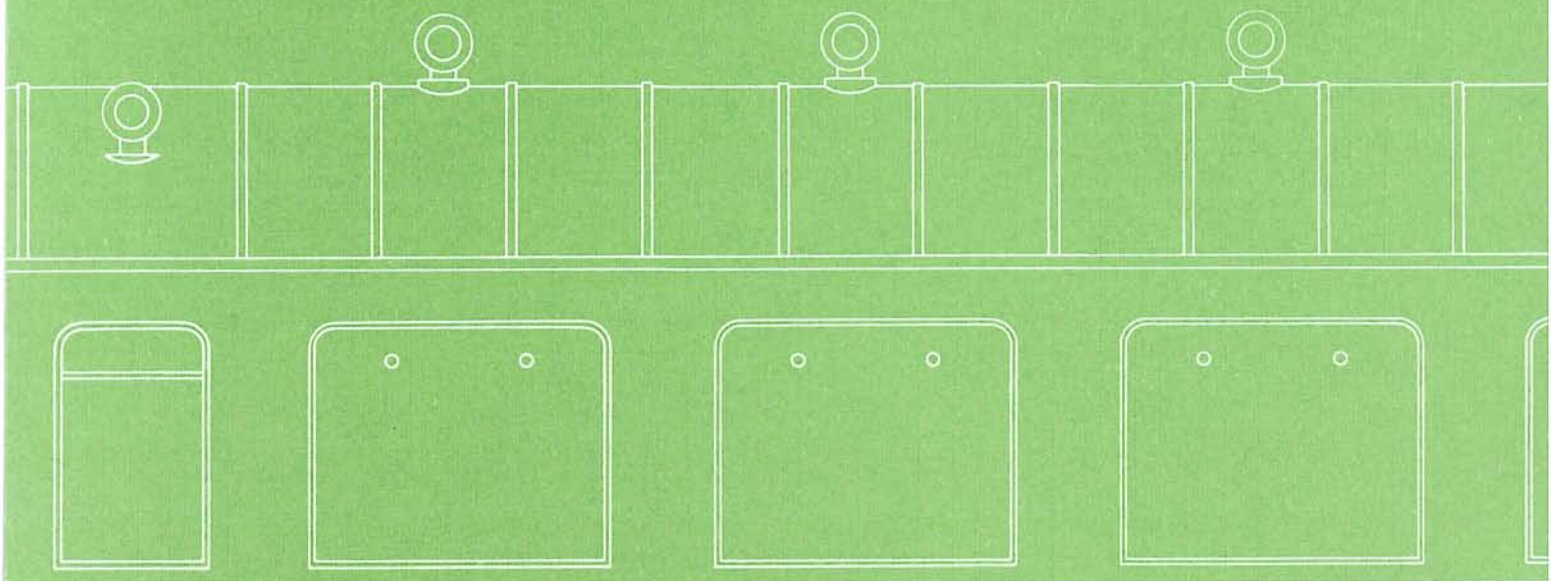
— ***Musée du Transport en Commun du Pays de Liège*** *(84 pages, 70 photos).*
A l'occasion de l'inauguration de ce nouveau Musée, situé à Liège, notre Association publie un numéro hors série de Trans-Fer consacré à une présentation générale des véhicules qui y sont exposés. Quelques véhicules particulièrement significatifs sont étudiés dans cet ouvrage, d'un point de vue historique et technique: le tout est illustré par une abondante iconographie rappelant le matériel musée au temps de son exploitation.

— ***CARTES-VUES:*** *8 séries différentes (histoire du rail belge - trains et trams) - 7 séries noir et blanc, 1 série couleurs.*

— ***DIAPOSITIVES:*** *1 série (relative aux trams) (épuisée)*

Toutes ces éditions sont disponibles par correspondance. LE GTF asbl dispose aussi d'un département DISTRIBUTION assurant la vente d'éditions ferroviaires d'autres Associations. Tarif sur demande à GTF asbl, BP 191, B-4000 LIEGE 1 (joignez un timbre-poste au tarif lettre ou un coupon-réponse international).

Alle uitgaven zijn bij briefbestelling beschikbaar. Verder beschikt de GTF asbl over een «DISTRIBUTION» afdeling die spoorweg-uitgaven van andere verenigingen verkoopt. Prijslijst op aanvraag bij GTF asbl, BP 191, B-4000 LIEGE 1 (gelieve een postzegel voor brief of een internationale antwoordcoupon bij te voegen).



Groupement Belge pour
la Promotion et l'Exploitation
Touristique du Transport Ferroviaire

BP 191 4000 Liège 1 (Belgique)

Corrigenda à l'édition du volume 2 du 30 juin 1985

Verbeteringen aan de uitgave van deel 2 van 30 juni 1985

p. 64 - I1-B8 ex a2b6

légende photo - voiture construite en 1931 sous n° 10004 (et non 10009) devenu 10009 fin 1932.

fotolegende - rijtuig gebouwd in 1931 onder nr 10004 (en niet 10009) wordt 10009 einde 1932.

p. 70 - I1-a2b6

colonne 1 - constructeur - il y a : Brugeoise (Brugge) en une tranche de 10011 à 10082, il faut : en deux tranches avec séparation entre les voitures 10060 et 10061.

kolom 1 - bouwer - er staat : Brugeoise (Brugge) in een reeks van 10011 tot 10082, moet zijn : in twee reeksen met een scheiding tussen de rijtuigen 10060 en 10061.

- I1-a2b6 n°/nr 10081

colonne 4 - Insp. n° 10 - il y a : (4-11-1945), il faut : (14-11-1945).

kolom 4 - Insp. nr 10 - er staat : (4-11-1945), moet zijn : (14-11-1945).

p. 78 - I2-AR - R ex a2b6

plan AR - remarque - "Les compartiments de 1ère cl. sont utilisés comme "Resto" depuis 1985" (au lieu de 1984).

plan AR - opmerking - "De 1ste klasseafdelingen zijn sedert 1985 als "Restaurant" (Resto) gebruikt" (ipv 1984).

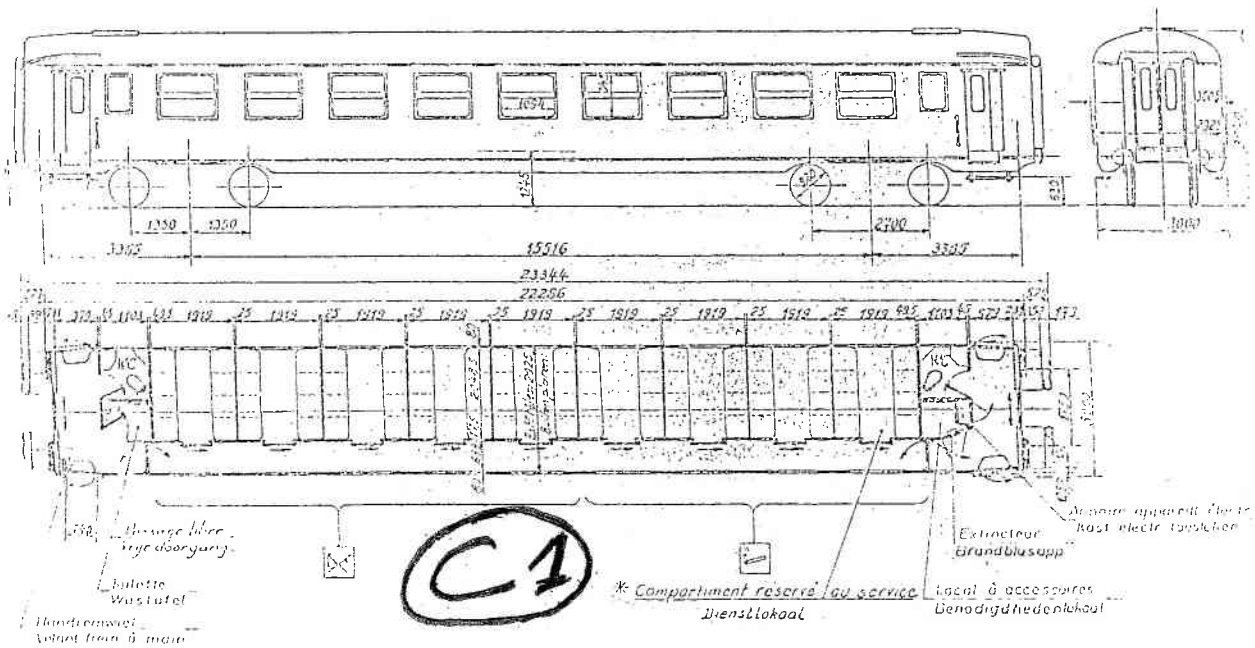
tableaux - rubrique équipement - il faut :

tabelen - rubriek uitrusting - moet zijn :

p. 84 - I3-Bc9

nouveau plan avec larmiers de toiture ci-dessous :

nieuw plan met dakdruiplijst hieronder :



p. 84 - I3-Bc9 (suite/vervolg)

tableau - rubrique équipement - il faut :
tabel - rubriek uitrusting - moet zijn : } (2) ☼

renvois - (2) il faut :
verwijzingen - (2) moet zijn : } 14023

p. 86 - I3-Bc9 n°/nr 14020

colonne 2 - il y a : 13- 9-60, il faut : 13- 8-60
kolom 2 - er staat : 13- 9-60, moet zijn : 13- 8-60

I3-Bc9 n°/nr 14033
colonne 7 - il y a : 331-1, il faut : 333-1
kolom 7 - er staat : 331-1, moet zijn : 333-1

p. 88 - I4-B9 n°/nr 12301 ex proto A9

tableau - rubrique équipement - ajouter :
tabel - rubriek uitrusting - bijvoegen : } ⊙

tableau - rubrique chauffage - remarque - compléter :
(chauffage à vapeur déposé), subsiste la conduite blanche.

tabel - rubriek verwarming - opmerking - aanvullen :
(stoomverwarming verwijderd), loze leiding blijft.

p. 90 - I4-B9 n°/nr 12302 ex proto A4B5

tableau - rubrique équipement - ajouter :
tabel - rubriek uitrusting - bijvoegen : } ⊙

p. 98 - I5-Bc10

N.B.: La voiture 14129 incendiée en 1975, ressortie de CW Mechelen le 1- 4-76, en livrée de couleur bleu foncé avec une large bande bleu clair sous les fenêtres, intérieur modernisé, type Railtour.
La large bande bleu clair sera bien vite remplacée par les trois rubans traditionnels avant même que cette voiture ne reçoive le numéro 14116 (1980).

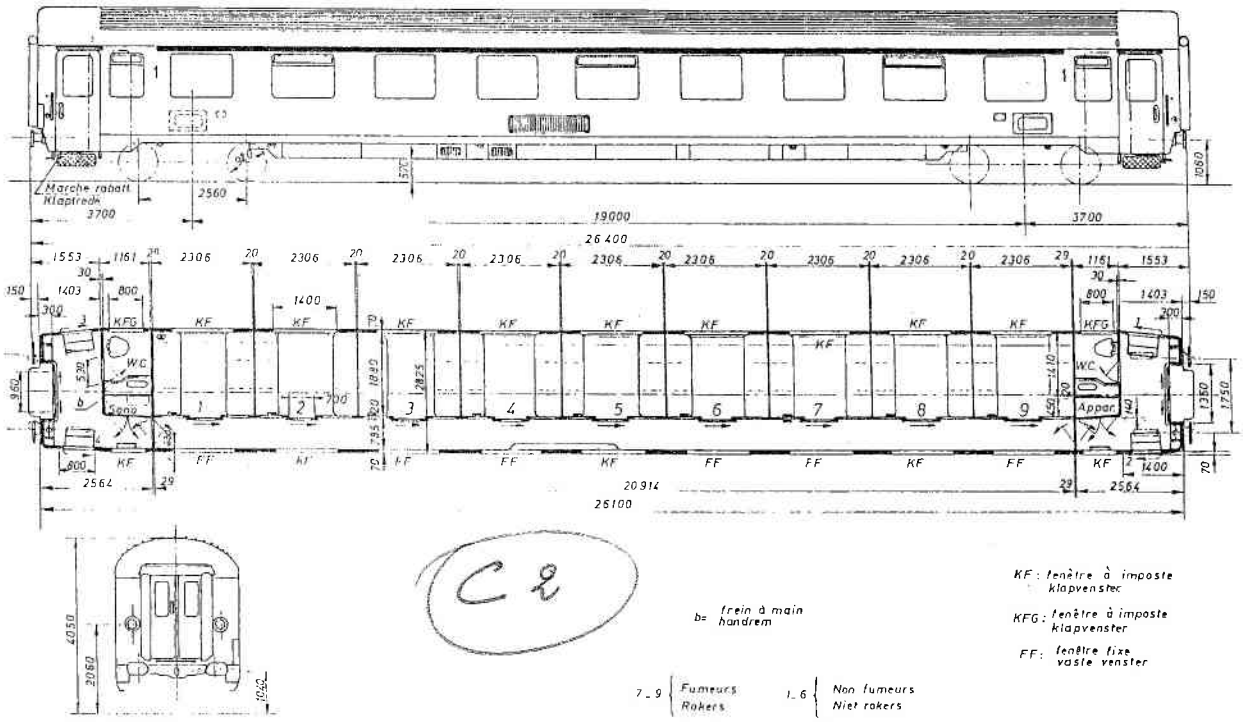
Het rijtuig 14129 uitgebrand in 1975, *verlaat de* CW Mechelen op 1- 4-76, in een donkerblauwe kleur met een brede lichtblauwe band onder de vensters, binneninrichting vernieuwd, type Railtour.
De brede lichtblauwe band zal vlug vervangen worden door de drie traditionele banden, *nog voor* dit rijtuig het nummer 14116 (1980) krijgt.

p. 102 - I6-A9

plan - diamètre des roues - il y a : 960, il faut : 920

plan - wieldiameter - er staat : 960, het moet zijn : 920

nouveau plan ci-dessous/nieuw plan hieronder :

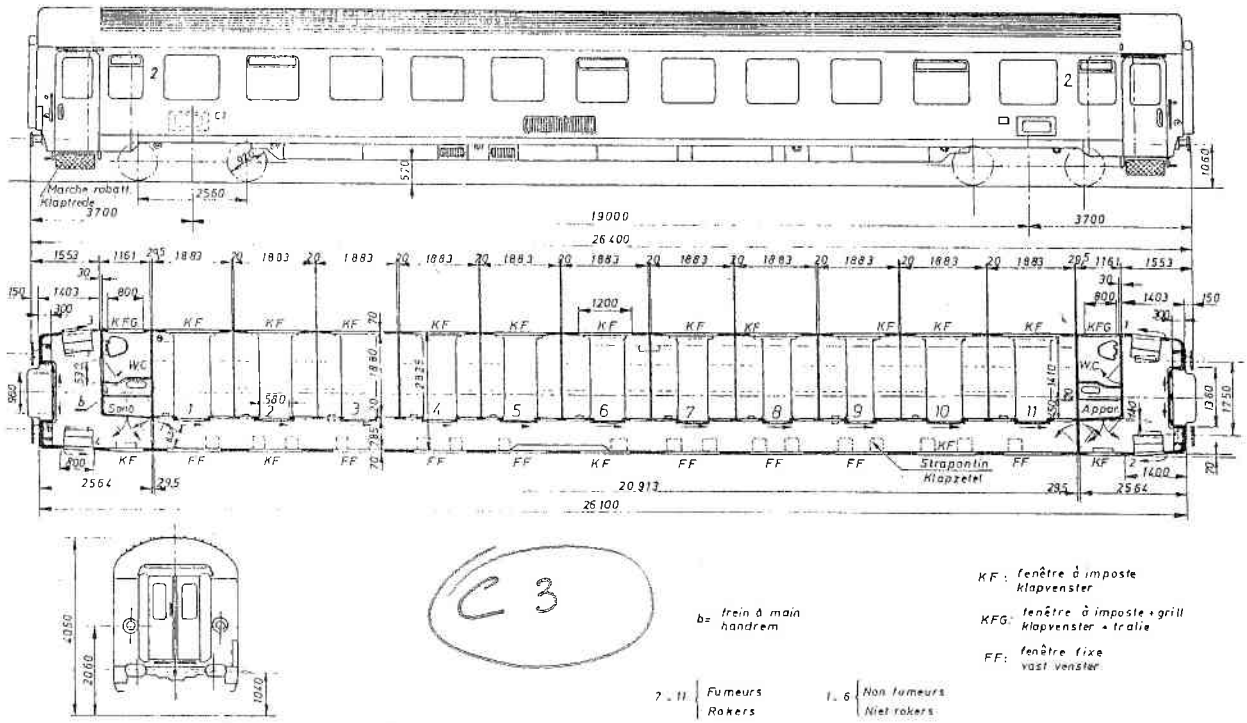


p. 104 - I6-B11

plan - diamètre des roues - il y a : 960, il faut : 920

plan - wieldiameter - er staat : 960, het moet zijn : 920

nouveau plan ci-dessous/nieuw plan hieronder :



p. 108 - LES VOITURES TEE - Introduction

DE TEE RIJTUIGEN - Inleiding

Le groupement TEE a été créé en 1957 (et non en 1954), sur une idée lancée en 1954.

De vereniging TEE werd in 1957 gesticht (en niet in 1954), naar een idee ontstaan in 1954.

p. 120 - 122 - 124 - 126 - 130 et/en 132

WR 4203 - 4212 - 4213 - 4215 - 4230 et/en 4243

tableau - rubrique équipement - il faut :
tabel - rubriek uitrusting - moet zijn :

p. 128 - WR 4221

tableau - rubrique tare/tonnage - compléter :
tabel - rubriek tarra/tonnenmaat - aanvullen : } 55/57

p. 132 - WR 4243

tableau - rubrique tare/tonnage - compléter :
tabel - rubriek tarra/tonnenmaat - aanvullen : } 55/57

tableau - renvoi (1) - supprimer la mention :
Anciennement 4249

tabel - verwijzing (1) - de volgende vermelding schrappen :
Voorheen 4249.

p. 136 - WL 3703

En 1979, cette voiture était immatriculée ÖBB sous le nº 71 81 71-40 652-0 (effectif CIWL au 1- 7-79). Elle sera ensuite inscrite à la SNCB de janvier 1981 jusqu'au 1- 4-83.

In 1979, was dit rijtuig bij de ÖBB ingeschreven onder het nummer 71 81 71-40 652-0 (CIWL effectief op 1- 7-79). Het zal daarna in januari 1981 bij de NMBS ingeschreven worden tot 1- 4-83.

p. 138 et/en 142 - WL-MU et/en WL-T2

tableau - rubrique équipement - ajouter :
tabel - rubriek uitrusting - bijvoegen : } ◁

p. 142 - WL-T2 nº/nr 5108 à/tot 5110

N.B.: l'année de mise en service est :
het jaar van indienststelling is : } 1974

- WL-T2 nº/nr 5151 à/tot 5153

N.B.: l'année de mise en service est :
het jaar van indienststelling is : } 1975

p. 172 - 173 - K1-a2b7

colonnes 7 et 9 - numéros UIC erronés pour les voitures suivantes, à remplacer par :

kolom 7 en kolom 9 - UIC nummers verkeerd voor de volgende rijtuigen, te vervangen door :

3	5	7
20002	21002	50 88 18-40 002-2
20003	21003	50 88 18-40 003-0
20005	21004	50 88 18-40 004-8
		col./kol. 9 : ex 51 88 18-40 004-7
20006	21005	50 88 18-40 005-5
20007	21006	50 88 18-40 006-3
20008	21007	50 88 18-40 007-1
20009	21008	50 88 18-40 008-9
20012	21009	50 88 18-40 009-7
20016	21010	50 88 18-40 010-5

p. 172 - 173 - K1-a2b7 (suite/vervolg)

3	5	7
20022	21011	50 88 18-40 011-3
20029	21012	50 88 18-40 012-1
20035	21014	50 88 18-40 014-7
20038	21016	50 88 18-40 016-2
20040	21018	50 88 18-40 018-8
20044	21020	50 88 18-40 020-4
20048	21021	50 88 18-40 021-2
20051	21022	50 88 18-40 022-0
20054	21023	50 88 18-40 023-8
20055	21024	50 88 18-40 024-6
20058	21025	50 88 18-40 025-3
20065	21029	50 88 18-40 029-5
20067	21030	50 88 18-40 030-3
20068	21031	50 88 18-40 031-1
20072	21033	50 88 18-40 033-7
20073	21052	50 88 18-40 032-9 (21032)
20075	21034	50 88 18-40 034-5
20078	21035	50 88 18-40 035-2
20082	21036	50 88 18-40 036-0
20086	21054	50 88 18-40 040-2 (21040)
20088	21037	50 88 18-40 037-8
20090	21038	50 88 18-40 038-6
20096	21041	50 88 18-40 013-9 (21013)
20099	21042	50 88 18-40 017-0 (21017)
20100	21043	50 88 18-40 019-6 (21019)
20111	21046	50 88 18-40 015-4 (21015)
20112	21047	50 88 18-40 026-1 (21026)
20117	21049	50 88 18-40 027-9 (21027)
20122	21051	50 88 18-40 028-7 (21028)

p. 176 - K1-B11 nº/nr 22013 et/en 22020

voitures à banquettes en bois utilisées comme navettes entre la gare de Luttre-Pont-à-Celles et l'AC Luttre;

rijtuigen met houten bankstellen gebruikt als pendelstellen tussen het station Luttre-Pont-à-Celles en de AC Luttre.

p. 178 - K1-c7p nº/nr 42328 (col./kol. 3) - nº/nr 41324 (col./kol. 4)

Le fait que cette voiture soit devenue 41324 par abaissement de la vigie et aménagement d'un compartiment de douane est douteux et actuellement devenu invérifiable. Cette remarque également est applicable pour le volume 1 (ARBAC).

Het feit dat dit rijtuig 41324 geworden is door het verlagen van de uitkijkpost en het inrichten van een douaneafdeling is twijfelachtig en heden niet meer na te gaan. Deze bemerking geldt ook voor het deel 1 (KBVVS).

p. 178 - K1-c7p nº/nr 41321 (col./kol. 4) ex nº/nr 42336 (col./kol. 3)

La mention "NR/V" placée en regard dans la colonne 8 est douteuse ! Cette voiture "aurait" figuré sur le PV 12/43 et "aurait" été démolie. L'information est malheureusement invérifiable par le fait de la perte de toutes traces du procès-verbal en question. La période de guerre 40-45 est particulièrement délicate pour émettre une juste appréciation. Cette remarque s'applique aussi au volume 1.

De vermelding "NR/V" hier tegenover in kolom 8 geplaatst is twijfelachtig ! Dit rijtuig "zou" op het PV 12/43 gestaan hebben en "zou" gesloopt zijn. Deze inlichting is spijtig genoeg niet meer na te gaan door het feit dat al de sporen van het proces-verbaal in kwestie verloren gingen. De oorlogsperiode 40-45 is bijzonder delicaat om een juiste beoordeling te geven. Deze bemerking geldt ook voor het deel 1.

p. 180 - K2-B11 - B10R ex c11 - c10r

Certaines de ces voitures, dans les années 75 à 83, circulèrent dépourvues en partie ou en totalité de chauffage électrique et étaient identifiées en conséquence par la marque Ⓔ placée au-dessus du numéro UIC. Cette remarque est également valable pour quelques voitures de la série K1-A9 nº 21100 (voir pages 158/160).

Sommige van deze rijtuigen reden in de jaren 75 tot 83 geheel of gedeeltelijk zonder elektrische verwarming en waren bijgevolg herkenbaar door het merk Ⓔ geplaatst boven het UIC nummer. Dezelfde bemerking is eveneens geldig voor enkele rijtuigen van de reeks K1-A9 nr 21100 (zie blz. 158/160).

p. 181 - K2-B11 - B10R

toutes les voitures K2-B11 modifiées à la date du 6- 9-83 avec normalisation du chauffage électrique.

al de rijtuigen K2-B11 gewijzigd op datum van 6- 9-83 met elektrische verwarming opnieuw in dienst.

p. 182 - K2-B7D ex c7p

plan état actuel - compartiment du chef-train - il y a : porte pivotante, il faut : porte coulissante

toutes ces voitures modifiées entre juin et décembre 1983.

plan huidige staat - afdeling hoofdwachter - er staat : wenteldeur, het moet zijn : schuifdeur

al deze rijtuigen werden gewijzigd tussen juni en december 1983.

p. 220 - M1-A5B4 ex b5c4

tableau - rubrique bogies - remarque nº 4 - il y a : type 7 (49039), il faut : type 7 (43039)

tabel - rubriek bogies - opmerking nr 4 - er staat : type 7 (49039), het moet zijn : type 7 (43039)

p. 224 - M1-c10 nº/nr 63029 puis/daarna B10 nº/nr 42026

colonne 9 - supprimer la mention : ~~RRD/TDU~~
kolom 9 - de vermelding "~~RRD/TDU~~" schrappen

p. 225 - M1-c10 n°/nr 63133 puis/daarna B10 n°/nr 42112

colonne 9 - supprimer la mention : 14- 2-85

kolom 9 - de vermelding "14- 2-85" schrappen

p. 228 - M1-b5c4 n°/nr 65119 puis/daarna A584 n°/nr 43109

colonne 8 - il y a : 19-11-91, il faut : 19-11-81

kolom 8 - er staat : 19-11-91, het moet zijn : 19-11-81

p. 229 - M1-c8p n°/nr 67037 puis/daarna B8D n°/nr 49069

colonne 9 - après RRD/TDD M2 (1984) - ajouter : RRD/TDD (20- 5-85)

kolom 9 - na RRD/TDD M2 (1984) - bijvoegen : RRD/TDD (20- 5-85)

- M1-c8p n°/nr 67051 puis/daarna B8D n°/nr 49081

colonne 9 - après RRD/TDD M2 (1984) - ajouter : RRD/TDD (5- 6-85)

kolom 9 - na RRD/TDD M2 (1984) - bijvoegen : RRD/TDD (5- 6-85)

p. 230 - M1-c8p n°/nr 67091 puis/daarna B8D n°/nr 49101

colonne 9 - après RRD/TDD M2 (1981) - ajouter : RRD/TDD (29- 5-85)

kolom 9 - na RRD/TDD M2 (1981) - bijvoegen : RRD/TDD (29- 5-85)

p. 252 - M2-A5B5 n°/nr 43213

colonne 9 - après RRE/TDE M1 (1984) - ajouter : RRE/TDE (14- 5-85)

kolom 9 - na RRE/TDE M1 (1984) - bijvoegen : RRE/TDE (14- 5-85)

p. 254 - M2-B7DR

Ces voitures appartiennent à la première tranche.

Deze rijtuigen behoren tot de eerste reeks.

p. 259 - M3-A6B3D

photo bas de page - Ecaussinnes-Carrières - il y a : 2- 5-81, il faut : 5-12-81

foto onderaan de bladzijde - Ecaussinnes-Carrières - er staat : 2- 5-81, het moet zijn : 5-12-81

p. 281 - M4

photo à la BN à Nivelles - ajouter : 20- 6-81 (M. Thiry)

foto bij BN te Nivelles - bijvoegen : 20- 6-81 (M. Thiry

p. 285 - N-87 ex a3b4 NORD-BELGE

photo dessus de page - Namur - il y a : 1974, il faut : 22- 2-76

foto bovenaan de bladzijde - Namur - er staat : 1974, het moet zijn : 22- 2-76

p. 289 - N-B11 ex c11 NORD-BELGE

photo bas de page - Luttre-Pont-à-Celles - il y a : 6-75, il faut : 6-74

foto onderaan de bladzijde - Luttre-Pont-à-Celles - er staat : 6-75, het moet zijn : 6-74

p. 292 - N-B9yfi n°/nr 9 puis/daarna B9 n°/nr 32301

colonne 7 - il faut : 50 88 29 - 26 401-1

kolom 7 - het moet zijn : 50 88 29 - 26 401-1

- N

photo - Ronet - ajouter : (M. Thiry)

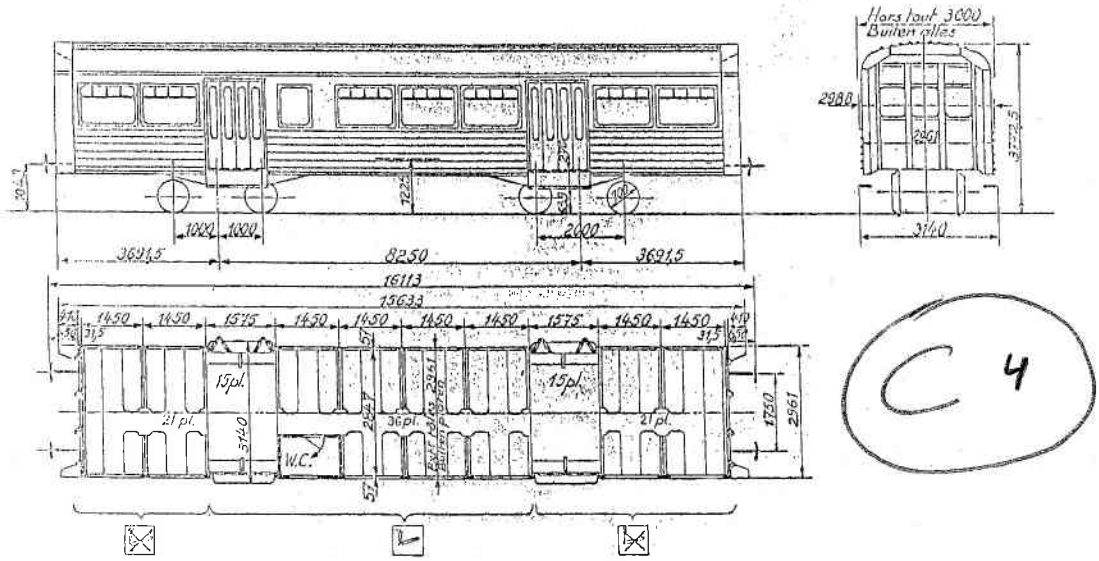
foto - Ronet - bijvoegen : (M. Thiry)

p. 294 - R-B8 ex c8

plan - diamètre des roues - il y a : 900, il faut : 700

plan - wieldiameter - er staat : 900, het moet zijn : 700

nouveau plan ci-dessous/nieuw plan hieronder :

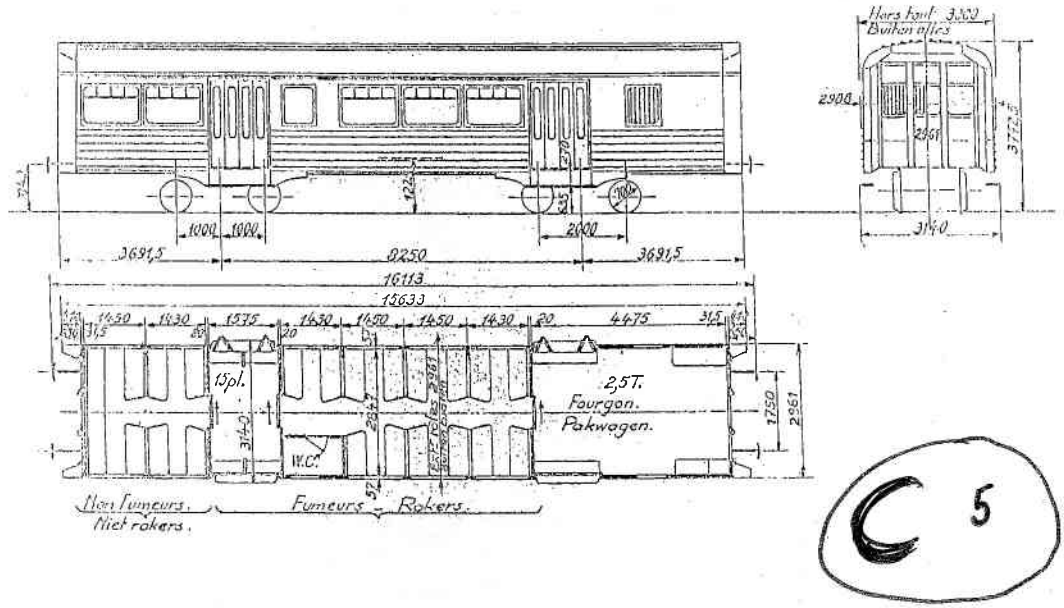


p. 296 - R-A6D ex b6p

plan - diamètre des roues - il y a : 900, il faut : 700

plan - wieldiameter - er staat : 900, het moet zijn : 700

nouveau plan ci-dessous/nieuw plan hieronder :



C 5

p. 304 - RAW

photo - 732.13 - compléter : Ronet 1974

foto - 732.13 - bijvoegen : Ronet 1974

p. 308 - ex DRG

voiture Hungaria 5425 - colonne 1 - ajouter : "Ateliers Hongrois pour la Construction de Wagons et Machines" à GIOR

rijtuig Hungaria 5425 - kolom 1 - bijvoegen : "Werkplaats Hongarije voor de bouw van Wagens en Machines" te GIOR

p. 312 - PW-Ds 18 m

tableau - rubrique année - remplacer l'indication ● par : 1933 → 1934 / 1938

tabel - rubriek bouwjaar - vervang de aanduiding ● door : 1933 → 1934 / 1938

p. 314 - PW-Ds 15 m

tableau - rubrique bogies - il y a : 5 - 8, il faut : 5 - 8bis

tabel - rubriek bogies - er staat : 5 - 8, het moet zijn : 5 - 8bis

tableau - rubrique équipement - il faut :

tabel - rubriek uitrusting - moet zijn :

p. 320 - PW-GEN ex PW-D 14 m

tableau - rubrique tare/tonnage - 46/51 : ces poids correspondent à l'inscription sur les véhicules; il faut : 46/48 (en fonction des approvisionnements, à savoir : réservoir à gasoil : 1.450 l
vase d'expansion d'eau : 150 l),

tabel - rubriek tarra/tonnenmaat - 46/51 : deze gewichten stemmen overeen met de vermeldingen op de voertuigen; het moet zijn : 46/48 (in functie van de bevoorradingen, te weten : gasoliereservoir : 1.450 l
wateruitzetvat : 150 l).

tableau - rubrique équipement - il faut :
tabel - rubriek uitrusting - moet zijn : }

Pour complément, équipement :

- Moteur Diesel Maybach GT 06 A de 600 CV (440 kW) 1.400 t/min - 4 temps suralimenté - 12 cyl. en V refroidissement par eau (récupération sur les autorails type 670)
- Alternateur de 418 kVA à 950 V

Ter aanvulling, uitrusting :

- Diesel motor Maybach GT 06 A van 600 pk (440 kW) 1.400 t/min - 4 takt drukvulling - 12 cilinders in V waterafkoeling (teruggewonnen op de motorwagens type 670)
- Alternator van 418 kVA aan 950 V

Les PW n° 77018 à 77021 sont équipés pour assurer une alimentation de chauffage électrique sous 3.000 V, tandis que les PW n° 77022 et 77023 sous 1.500/3.000 V.

De PW nr 77018 tot 77021 zijn uitgerust om een voeding een elektrische verwarming op 3.000 V, en de PW nr 77022 en 77023 op 1.500/3.000 V.

p. 334 - POST ex. DR Post n°/nr 70801

tableau imprimé à l'envers ... il faut lire :

tabel omgekeerd afgedrukt ... men moet lezen :

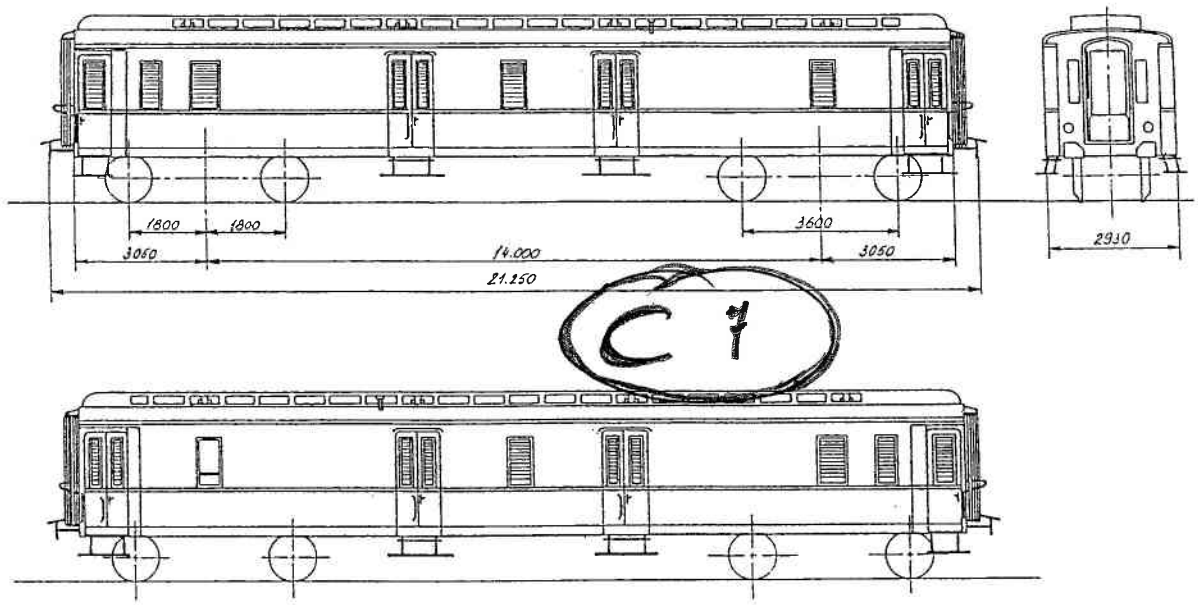
70801	N° SNCB / NMBS Nr C	N° UIC / UIC Nr 6	50 88 00 - 26 051
—	EFFECTIF / EFFECTIEF	VITESSE AUTOR. / TOEGEL. SNELHEID	120
41/49	TARE/TONNAGE / TARRA/TONNENMAAT	PL. ASSISES / ZITPLAATSEN	—
V	CHAUFFAGE / VERWARMING	EQUIPEMENT / UITRUSTING	
(1)	BOGIES TYPE / BOGIES TYPE	ANNEE / BOUWJAAR	1939

(1) *Bogies allemands à paliers lisses classés hors type.*
Duitse bogies op asbussen met kussens, buiten type geklasseerd.

p. 338 - POST ex DR Post n°/nr 70803

plan erroné à remplacer par le suivant :

verkeerd plan te vervangen door het volgende :



p. 344, 346, 350 et/en 352 - GV et/en CP ex DRG - DR Post PW n°/nr 79804, 19095, 19096, 99573 et/en 99574 -

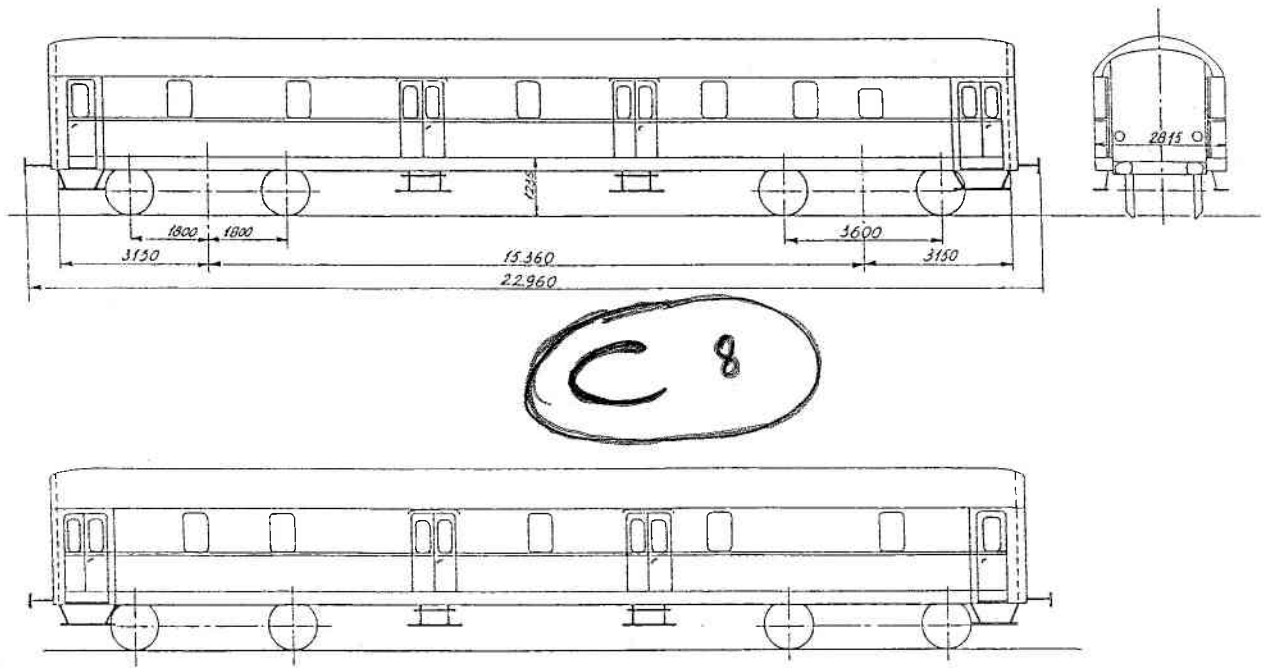
l'aménagement intérieur de ces fourgons GV/CP est similaire de par la disposition à celui du PW-GV ex Post 22 m - n° 79008 (voir p. 342);

de binneninrichting van deze pakwagens GV/CP is gelijkaardig door zijn schikking aan deze van de PW-GV ex Post 22 m - nr 79008 (zie blz. 342).

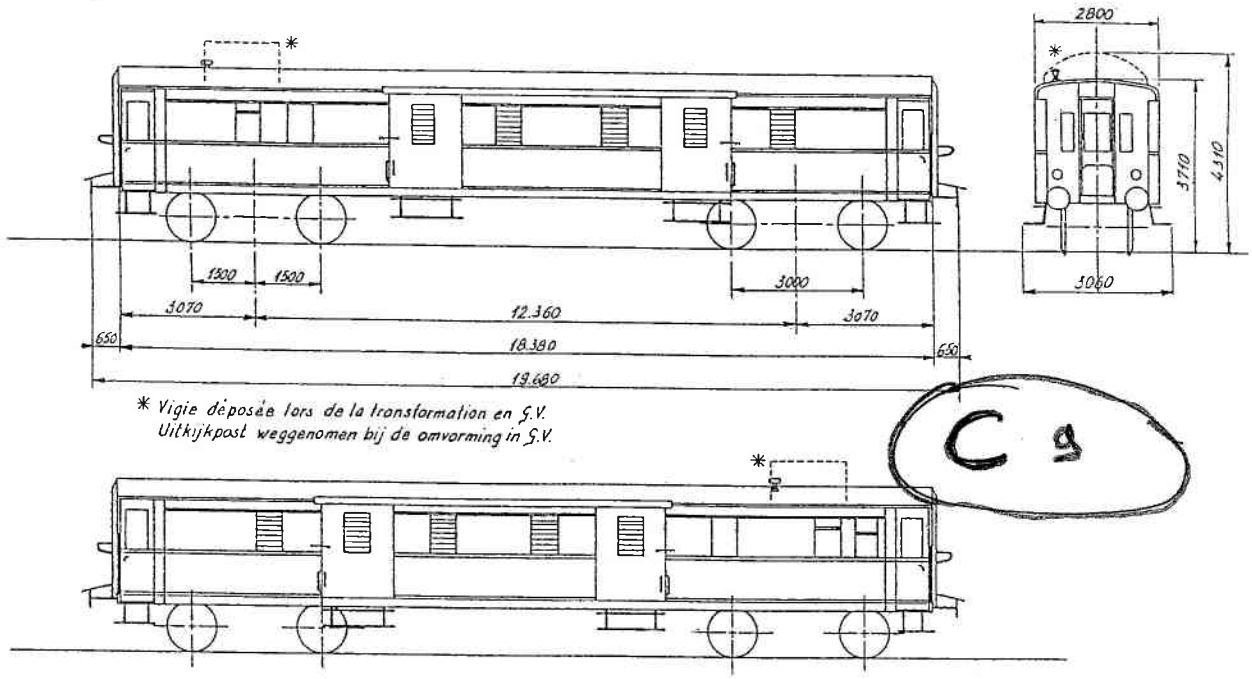
p. 344 - GV ex Post ex DR Post n°/nr 79804

plan erroné à remplacer par le suivant :

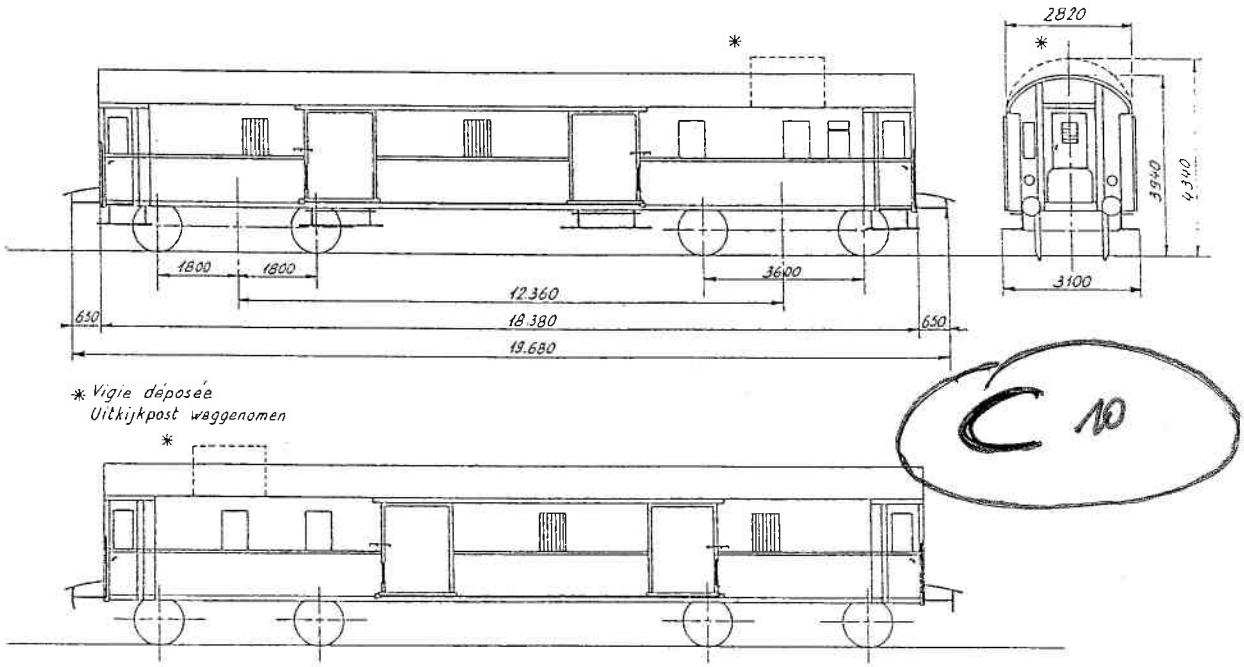
verkeerd plan te vervangen door het volgende :



p. 346 - GV ex PW ex DRG n°/nr 19095 et/en 19096
plan erroné à remplacer par le suivant :
verkeerd plan te vervangen door het volgende :



p. 350 - CP ex PW ex DRG n°/nr 99573
plan erroné à remplacer par le suivant :
verkeerd plan te vervangen door het volgende :



p. 354 - POST n°/nr 70225 puis/daarna n°/nr 70019
colonne 9 - ajouter :
kolom 9 - bijvoegen :
} modifiée/gewijzigd 1961*

p. 355 - PW ex DRG

colonne 1 - constructeur - en dessous de MAN (D 87403), supprimer Gastell

- en dessous de Westwaggon, remplacer le "?" par Gastell (D 47403 - 88401)

kolom 1 - bouwer - onder MAN (D 87403), Gastell schrappen

- onder Westwaggon, vervang "?" door Gastell (D47403 - 88401)

p. 357 - LE MATERIEL SPECIAL/HET BIJZONDER MATERIEEL

photo prise à/foto te Manage : HLE 2022 + HV MES 601 + Ds 17008 + Ds 17103 + HV I1-B8 + HV I2-B8

p. 358 - SR1 ex I1-B8 - nº/nr 17901 Railtour

tableau - rubrique vitesse - remplacer : — par 160

tabel - rubriek snelheid - vervang : — door 160

p. 366 - EXPO ex I1-A4B4

tableau - rubrique équipement - il faut :
tabel - rubriek uitrusting - moet zijn : }

p. 370 - PW-EXPO ex PW-Ds 18 m - nº/nr 17815

tableau - rubrique chauffage - il ya : V+E R, il faut : (3
- rubrique bogies type - il y a : 5, il faut : 5a
- dans les remarques - ajouter :
(3) - Radiateurs électriques alimentés à l'arrêt par installations fixes 220/380 V.
- conduite blanche pour 3.000 V - 50 Hz.

tabel - rubriek verwarming - er staat : V+E R, het moet zijn : (3)
- rubriek bogies type - er staat : 5, het moet zijn : 5a
- bij de opmerkingen - bijvoegen :
(3) - Elektrische radiatoren, gedurende de stilstand gevoed door vaste installaties 220/380 V.
- loze leiding voor 3.000 V - 50 Hz.

p. 376, 378 et/en 380 - Royales/Koninklijke nº/nr 1, 2 et/en 3

tableau - rubrique chauffage - il y a : V+E3+A P, il faut : V+E+A C

tabel - rubriek verwarming - er staat : V+E3+A P, het moet zijn : V+E+A C

p. 378 - Royale/Koninklijke nº/nr 2

plan - à partir de la gauche, la première chambre pour dignitaire a été transformée en compartiment réserve et contient actuellement un placard, diverses armoires, ainsi qu'un évier.

plan - vertrekkende van links, werd de eerste kamer voor waardigheidsbekleder omgevormd tot een voorbehouden afdeling en bevat tegenwoordig een wandkast, verscheidene kasten en een gootsteen.

p. 382 - Royale/Koninklijke ex I1-a2b6 - n°/nr 4

photo - (B. Dedoncker) - ajouter : Bruxelles-Midi

foto - (B. Dedoncker) - bijvoegen : Brussel-Zuid

tableau - rubrique chauffage - il y a : V+E3 R,
il faut : V+E R

tabel - rubriek verwarming - er staat : V+E3 R,
het moet zijn : V+E R

p. 388 - INSP ex I1-a2b6 - n°/nr 10

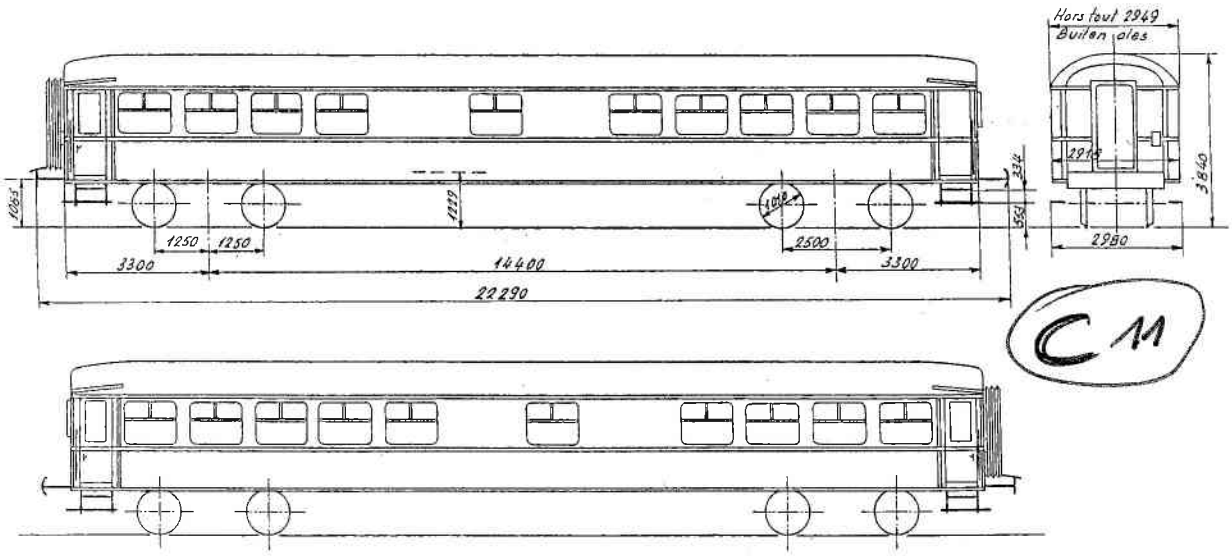
tableau - rubrique bogies type - il y a : 8,
il faut : 8bis-a

tabel - rubriek bogies type - er staat : 8,
het moet zijn : 8bis-a

p. 405 - TES ex I1-B11 - hv n°/nr 2

plan erroné à remplacer par le suivant :

verkeerd plan te vervangen door het volgende :



p. 408 - MES-MEET M n°/nr 12

colonne 1 - constructeur - il y a : ? , il faut : Görlitz
colonne 2 - mise en service - il y a : 1919,
il faut : 1920
premier aménagement - néant, il faut :
Frankfurt 107958 (DRG) ou PW 47407 (SNCB)

kolom 1 - bouwer - er staat : ? , het moet zijn : Görlitz
kolom 2 - indienststelling - er staat : 1919,
het moet zijn : 1920
eerste inrichting - niets, het moet zijn :
Frankfurt 107958 (DRG) of PW 47407 (NMBS)

p. 423 - Bogie type 8
tableau - rubrique poids approx. - il faut :
tabel - rubriek benaderend gewicht - moet zijn : } 6,5

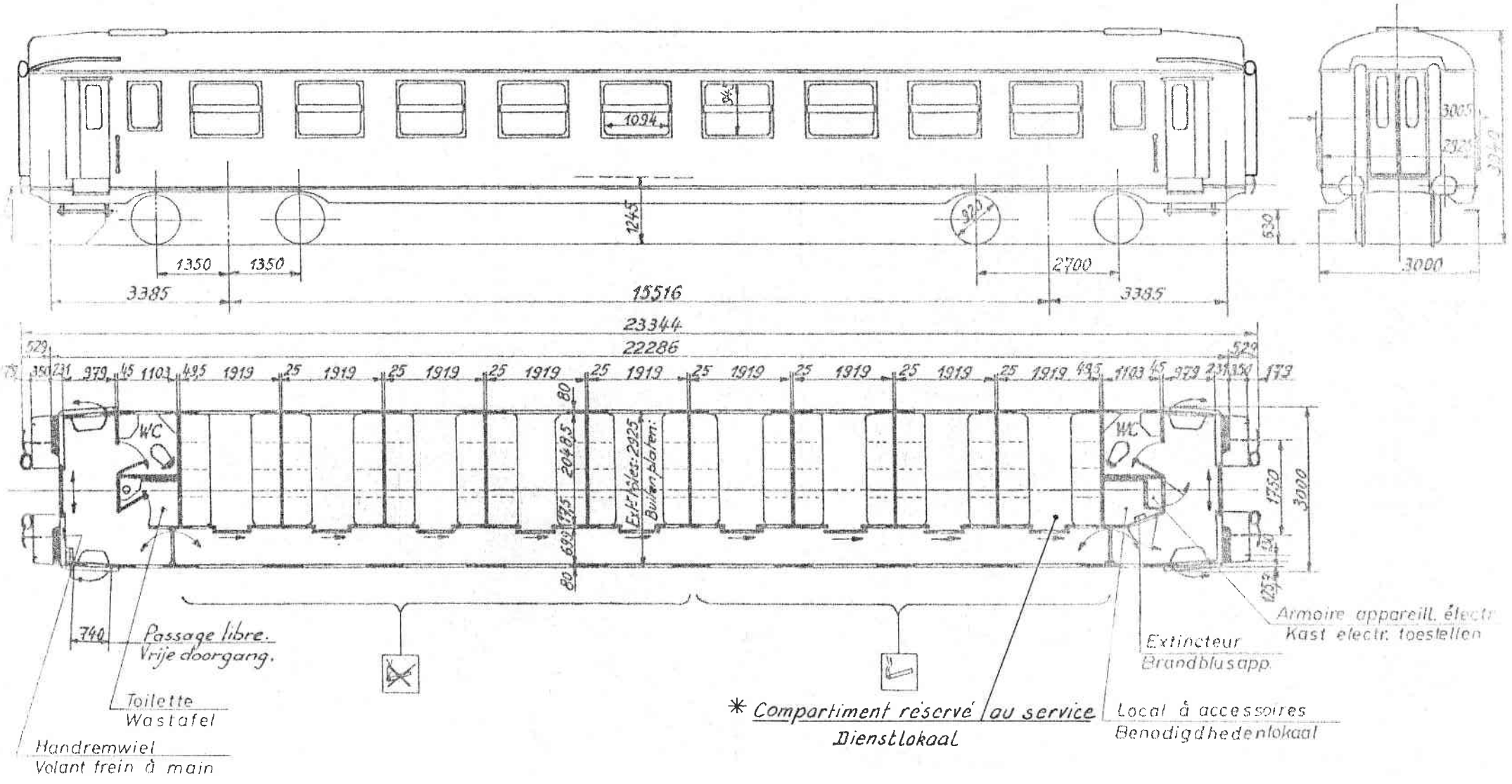
p. 425 - Bogie type 8bis
tableau - rubrique poids approx. - il faut :
tabel - rubriek benaderend gewicht - moet zijn : } 6,5

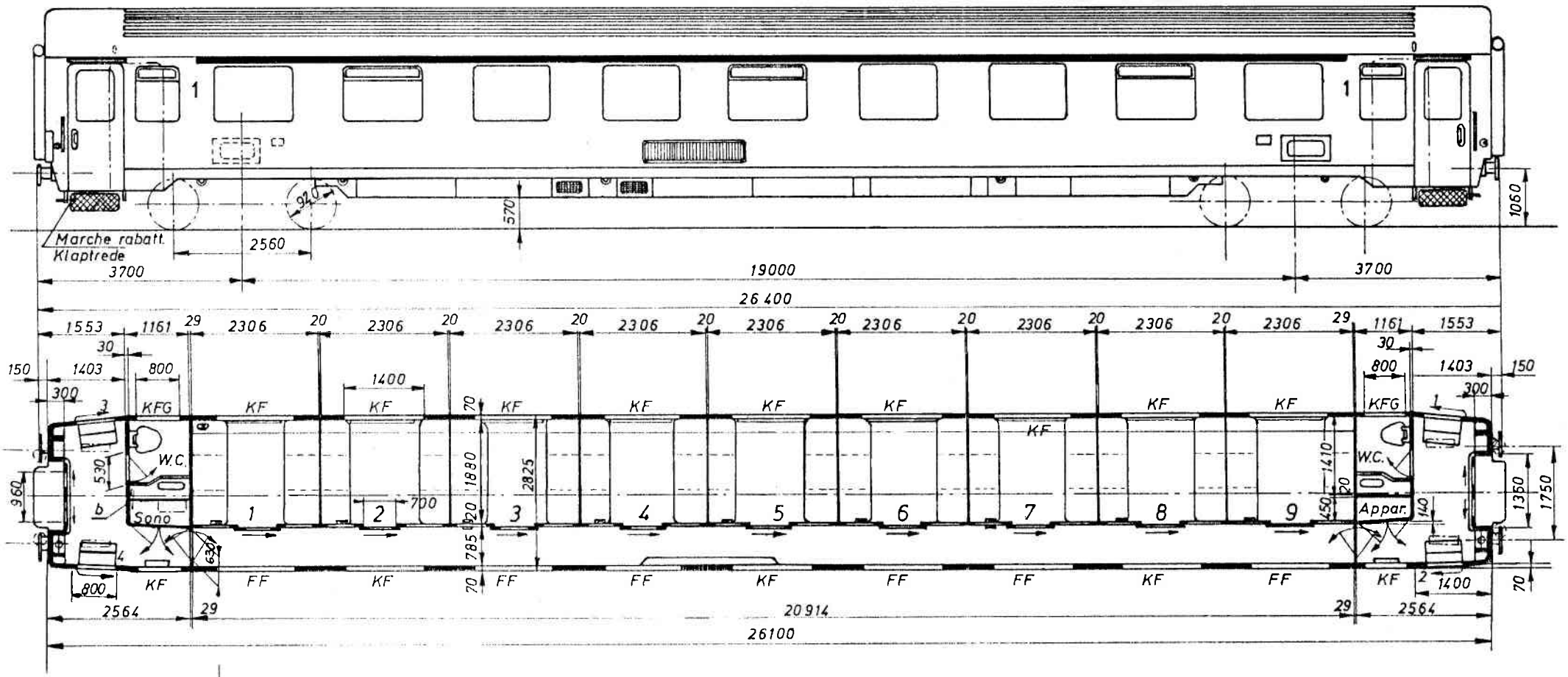
p. 430 - Bogie type 15
tableau - rubrique poids approx. - il faut :
tabel - rubriek benaderend gewicht - moet zijn : } 5,1

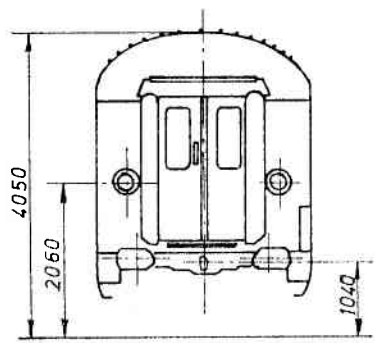
p. 449 - Bogie type 43
tableau - rubrique poids approx. - il faut :
tabel - rubriek benaderend gewicht - moet zijn : } 6,0
tableau - rubrique flexibilités - il faut :
tabel - rubriek buigzaamheden - moet zijn : } 2,9 + 8,6 = 11,5

p. 453 - Bogie type MD-M4
tableau - rubrique poids approx. - il faut :
tabel - rubriek benaderend gewicht - moet zijn : } 6,7

GTF asbl - G. Close / M. Thiry, 29- 7-89.


1094
945
1245
920
630
1350
1350
2700
3385
15516
3385
23344
22286
3005
2925
3000
529
350
231
979
45
1103
495
1919
25
80
2048
1775
695
Extr. tôles: 2925
Buitenplaten
WC
1750
3000
50
125
740
Passage libre.
Vrije doorgang.
Toilette
Wastafel
Handremwiel
Volant frein à main
* Compartiment réservé au service
Dienstlokaal
Extincteur
Brandblusapp.
Local à accessoires
Benodigdhedenlokaal
Armoire appareill. électr.
Kast electr. toestellen





KF : fenêtre à imposte
klapvenster

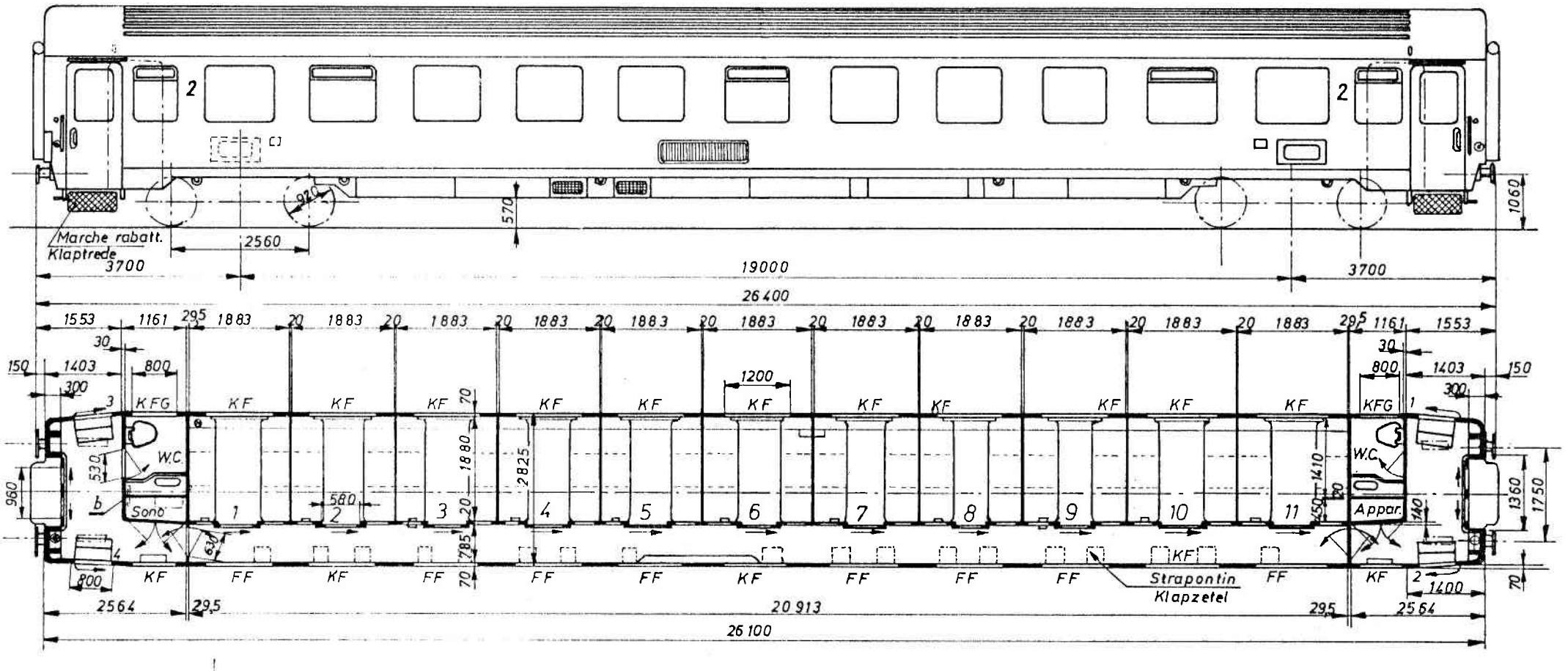
KFG : fenêtre à imposte
klapvenster

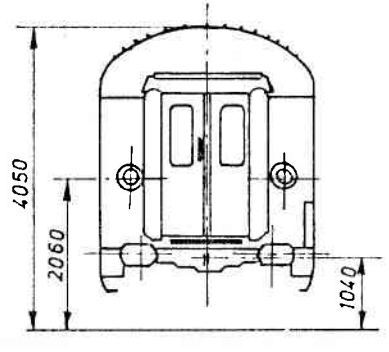
FF : fenêtre fixe
vaste venster

b= frein à main
handrem

7_9 { Fumeurs / Rokers

1_6 { Non fumeurs / Niet rokers





b= frein à main
handrem

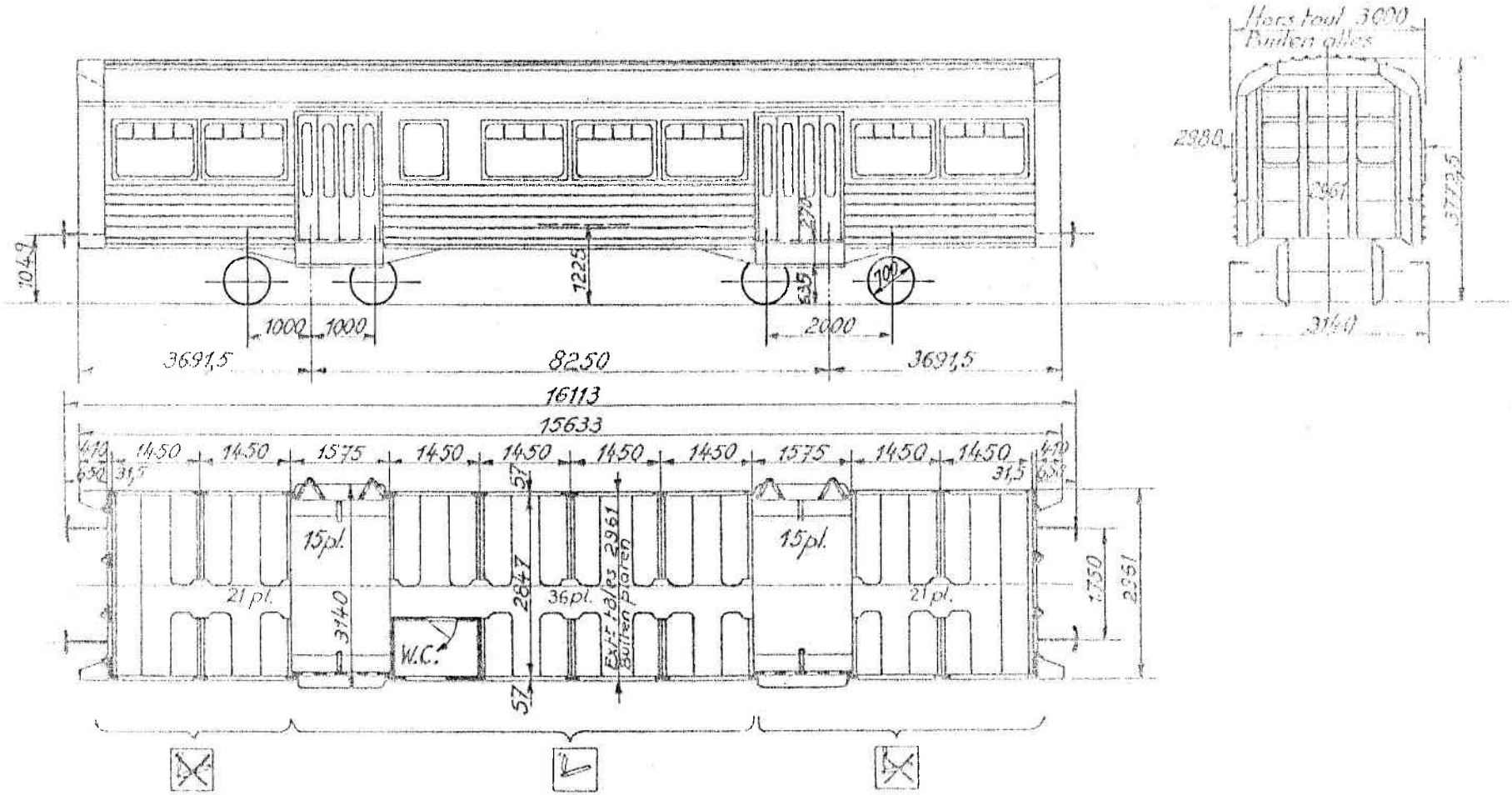
KF : fenêtre à imposte
klapvenster

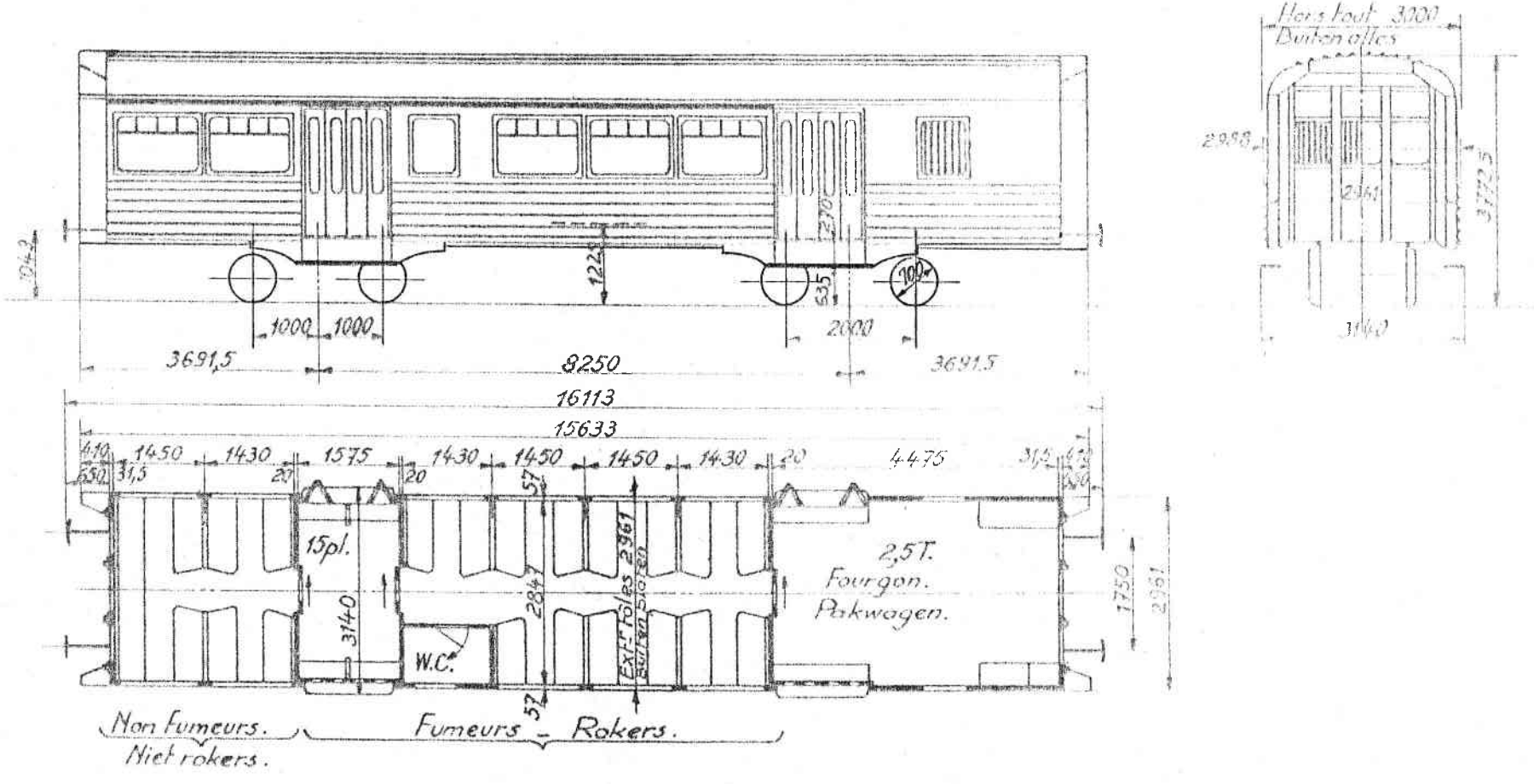
KFG: fenêtre à imposte + grill
klapvenster + tralie

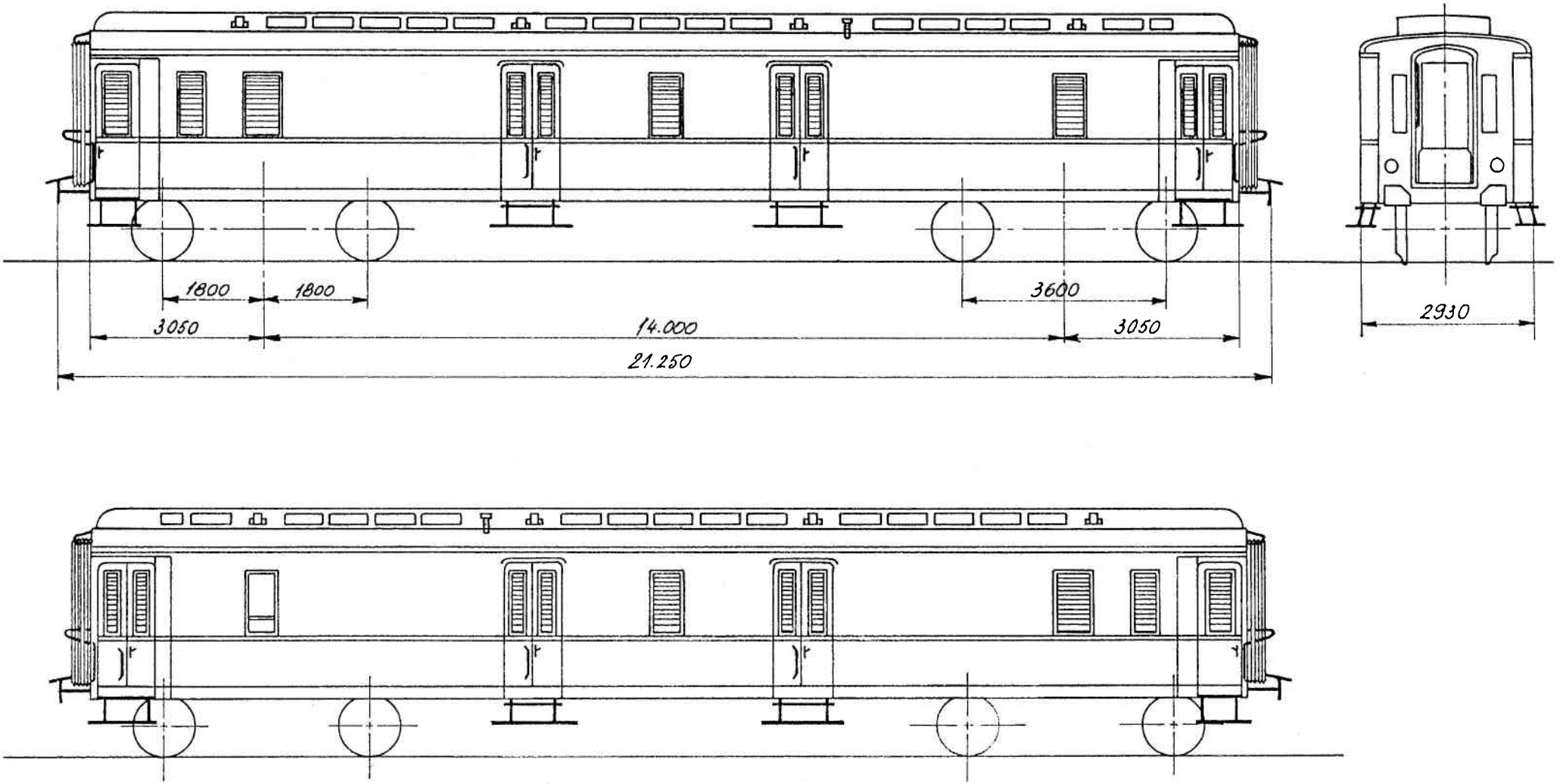
FF: fenêtre fixe
vast venster

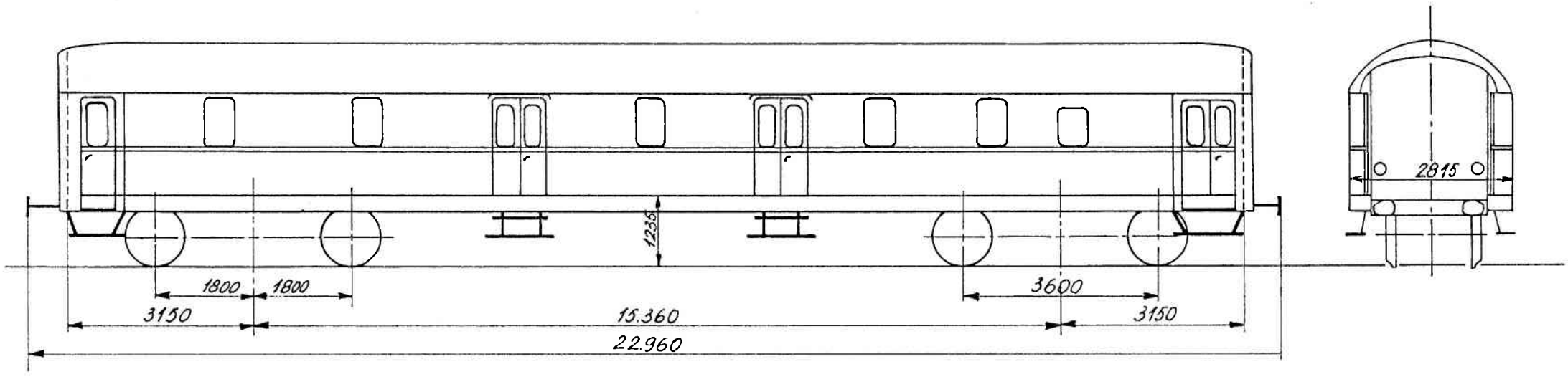
7 _ 11 { Fumeurs / Rokers

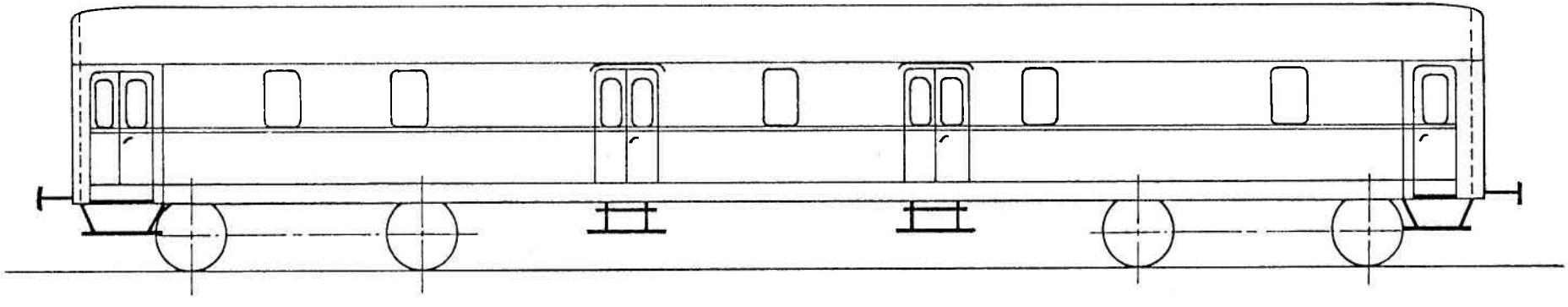
1 _ 6 { Non fumeurs / Niet rokers

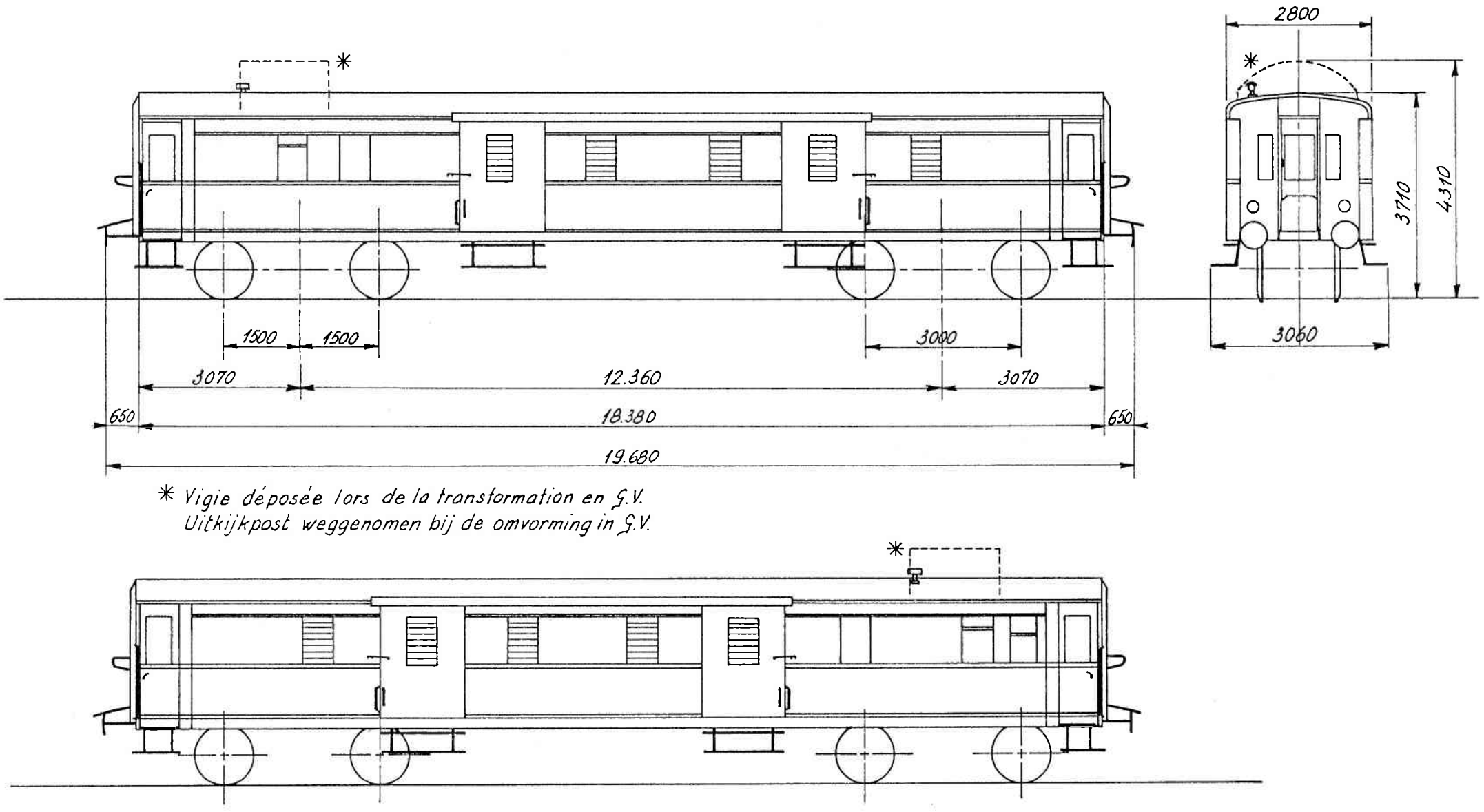

Horizontaal 3000
Buiten alles
2980
2961
3273,5
3160
1049
1225
270
535
200
1000
1000
2000
3691,5
82,50
3691,5
16113
15633
420
650
31,5
1450
1450
1575
1450
1450
1450
1450
1575
1450
1450
420
650
31,5
15pl.
15pl.
21 pl.
21 pl.
36pl.
3140
W.C.
57
2847
2961
Buiten plaat
57
1750
2351


Hors tout 3200
Buiten alles
2950
3772,5
2961
3140
1000
1000
2000
3691,5
8250
3691,5
16113
15633
410
650
1450
1430
1575
1430
1450
1450
1430
20
4475
15pl.
2,5T.
Fourgon.
Pakwagen.
3140
2847
2961
1750
W.C.
Non Fumeurs.
Niet rokers.
Fumeurs - Rokers.

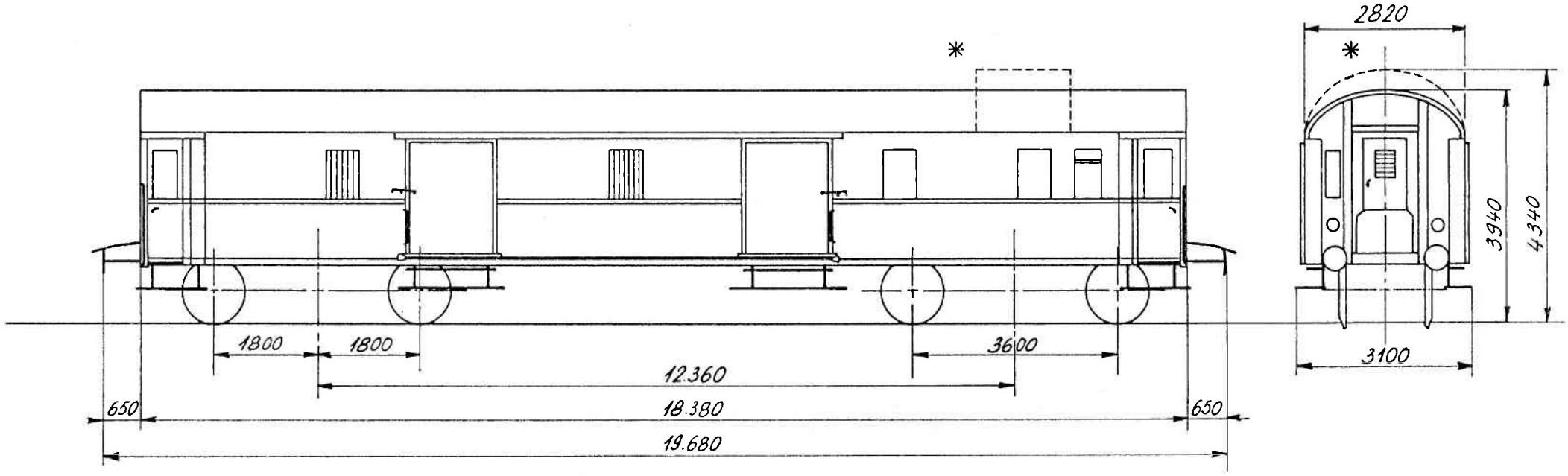

1800
1800
3600
3050
14.000
3050
21.250
2930


1235
1800
1800
3150
15.360
3600
3150
22.960
2815

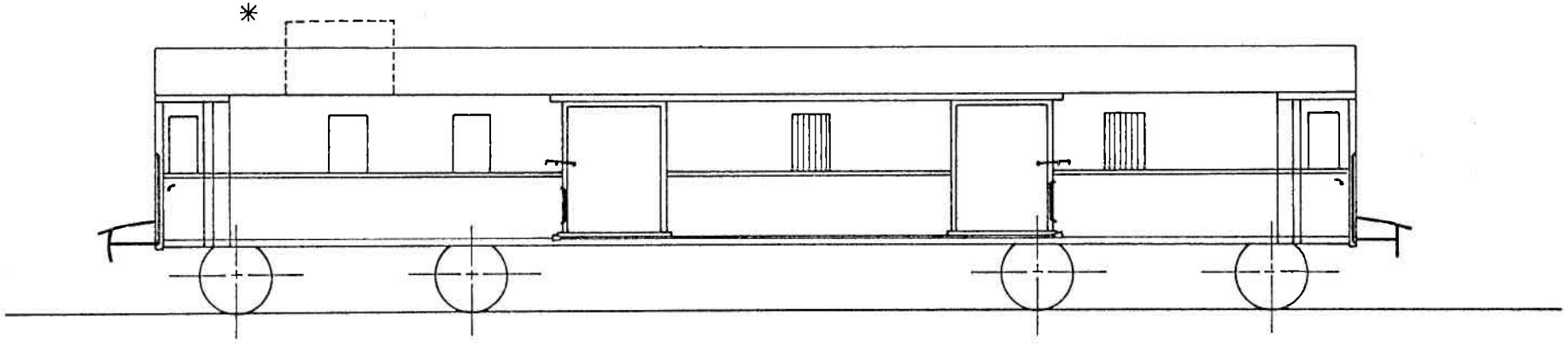


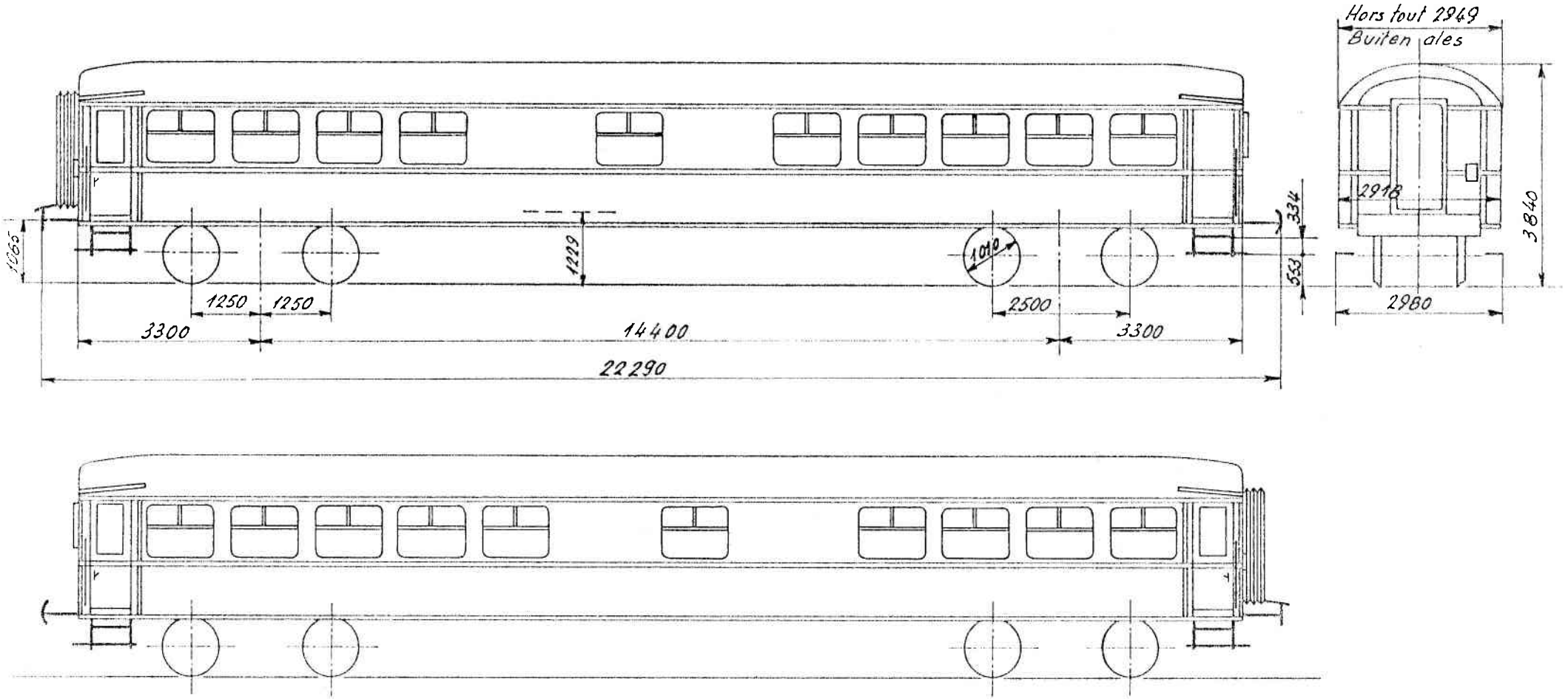


* Vigie déposée lors de la transformation en S.V.
Uitkijkpost weggenomen bij de omvorming in S.V.



* Vigie déposée
  Uitkijkpost weggenomen




Hors tout 2949
Buiten ales
2918
3840
2980
1065
1219
1010
334
553
1250
1250
2500
3300
3300
14400
22290