

FICHE TECHNIQUE No 11

## VOITURE DE IIe CLASSE A DEUX ESSIEUX

Série A. 10654 - A. 10798

### HISTORIQUE.

Le 22 novembre 1912, la S.N.C.V. commanda à la Société « Dyle & Bacalan » deux voitures d'un nouveau modèle pour ses services à vapeur: l'une de IIe classe, l'autre de IIe classe avec compartiment fourgon. Mis en service un an plus tard et immatriculés respectivement B. 671 et A. 2081, ces

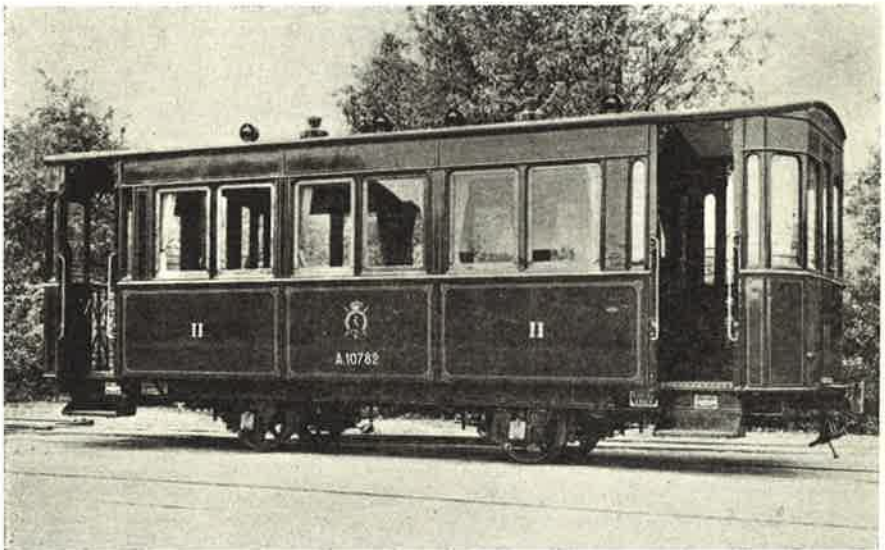
TECHNISCHE FICHE Nr 11

## TWEE-ASSIG IIe KLASSE RIJTUIG

Reeks A. 10654 - A. 10798

### GESCHIEDKUNDIG OVERZICHT.

Op 22 nov. 1912, bestelde de N.M.V.B. bij de Maatschappij « Dyle & Bacalan » twee rijtuigen van een nieuw model voor haar stoomdiensten: een IIe klasse-rijtuig en een IIe klasse-rijtuig met reisgoedafdeling. Deze rijtuigen welke respectievelijk B. 671 en A. 2081 genummerd werden, waren de voorlopers van belangrijke gelijkaardige reeksen



prototypes furent les précurseurs d'importantes séries analogues commandées à l'industrie belge en trois adjudications: le 30 septembre 1913, le 8 janvier 1915 et le 20 août 1919, soit au total 3153 voitures à deux essieux qui resteront les plus perfectionnées du parc « vapeur »:

- 226 de IIe classe (dont 10 à voie de 1,067 m. : B. 671 à 680)
- 70 voitures-mixtes;
- 156 voitures-bagages;
- 1 fourgon (le B. 2258, devenu voiture-

aanhangrijtuigen die in drie aanbestedingen bij de belgische industrie zullen besteld worden: 30 september 1913, 8 januari 1915 en 20 augustus 1919, hetzij in totaal 3153 twee-assige rijtuigen die wel de meest volmaakte rijtuigen van de stoomdienst zullen blijven.

- 226 IIe klasse-rijtuigen (waarvan 10 voor het 1,067 m. spoor: B. 671 tot 680);
- 70 gemengde-rijtuigen;
- 156 rijtuigen met reisgoedafdeling;
- 1 pakwagen (de B. 2258, die eerst tot kampingwagen Nr 31 en daarna tot

camping 31 puis wagon-secours du dépôt de Marloie).

Les voitures construites avant et pendant la guerre étaient revêtues extérieurement de teck, du moins primitivement, tandis que celles de 1919 étaient tôlees.

Pour les commandes de 1912 et 1913, les portillons des plates-formes comprenaient un élément fixe du côté du compartiment. Pour les suivantes, il sera remplacé par un panneau prolongeant la caisse et percé d'une étroite fenêtre; en outre, la hauteur rail-toiture augmente de 60 cm.

Un grand nombre de ces voitures ont été l'objet de transformations diverses selon les groupes d'exploitation: les unes, reconstruites en remorques d'autorails, les autres, adaptées aux services électriques. Parmi ces dernières, les plus connues sont celles du Littoral, qui ont été allongées par le milieu.

#### EFFECTIF.

La série de 1919, version IIe classe, comptait 145 unités immatriculées de A. 10654 à 10798 et livrées par différents constructeurs.

#### DESCRIPTION.

Voiture à deux essieux. Charpente en chêne, revêtement extérieur en tôle. Le compartiment, unique et de IIe classe, offre 24 places assises, soit six fois 4 places de front sur sièges transversaux; le couloir est médian. Les 6 baies, identiques, sont groupées par paires; elles sont munies de rideaux et surmontées d'un porte-bagages en treillis. Les plates-formes sont munies de paravents avec porte d'intercommunication. Elles offrent chacune 14 places et ne sont pas éclairées. Les portillons pivotent vers l'intérieur et les portes du compartiment sont coulissantes.

#### CARACTERISTIQUES.

Elles sont identiques à celles de la voiture du type mixte correspondant décrit sur la fiche n° 12. La tare s'élève à 6,105 t.

La voiture A. 10782 conservée au Musée vicinal est originaire du réseau de Bruxelles. Elle fait partie de la série A. 10779 à 10798 construite par la S.A. Nouvelle des Ateliers du Roelux.

hulpwagen van de stelplaats te Marloie, omgebouwd werd).

De rijtuigen die vóór, en tijdens de eerste wereldoorlog gebouwd werden, hadden, tenminste oorspronkelijk, een teakhouten bekleding, terwijl deze van 1919 een plaatijzeren bekleding hadden.

De zijhekjes op de platformen bestaan, op de rijtuigen van 1912 en 1913, uit een vast gedeelte aan de kant van de reizigersafdeling. Bij de later geleverde wagens is dit vaste gedeelte van de zijhekken door een verlengd stuk aan het koetswerk vervangen, dat tevens van een smal venstertje voorzien is; bovendien wordt de hoogte spoor-dak met 60 cm. verhoogd.

Een groot aantal dezer rijtuigen is later door verschillende exploitatiegroepen verbouwd: sommige werden tot aanhangrijtuigen voor spoorauto's herbouwd terwijl andere voor de elektrische diensten aangepast werden. Onder deze laatsten zijn deze van de kustlijnen wel de bekendsten; deze rijtuigen werden vanaf het middengedeelte verlengd,

#### AANTAL.

De IIe klasse reeks van 1919 bedroeg 145 eenheden, gebouwd door diverse fabrikanten en genummerd van A. 10654 tot 10798.

#### BESCHRIJVING.

Twee-assig rijtuig. Koetswerk in eikenhout, buitenbekleding in plaatijzer. De uit één afdeling bestaande reizigersruimte, biedt 24 zitplaatsen, hetzij zes maal 4 tegenover elkaar dwars geplaatste zitplaatsen; hier middendoor loopt een nogal smalle gang. De zes vensters zijn van gelijke afmetingen en paarsgewijze geplaatst; zij zijn van gordijnen voorzien, er bovenop is een bagagenet van vlechtwerk. De balkons zijn van voorwanden voorzien in welke een verbindingsdeurtje aangebracht is. Zij bieden ieder 14 plaatsen en zijn niet verlicht. De hekken draaien naar de binnenzijde van het platform terwijl de afdeling schuifdeuren heeft.

#### KENMERKEN.

Zij zijn gelijk aan de gemengde rijtuigen van ditzelfde type, welke op fiche nummer 12 beschreven worden. De tarra bedraagt 6,105 t.

Het in het museum bewaarde rijtuig A. 10782 stamt af van het brusselse net. Het maakt deel uit van de reeks A. 10779 tot 10798 en werd gebouwd door de S.A. Nouvelle des Ateliers du Roelux.