

FICHE TECHNIQUE No 6
MOTRICE A DEUX ESSIEUX
Série 10.111 à 10.125.

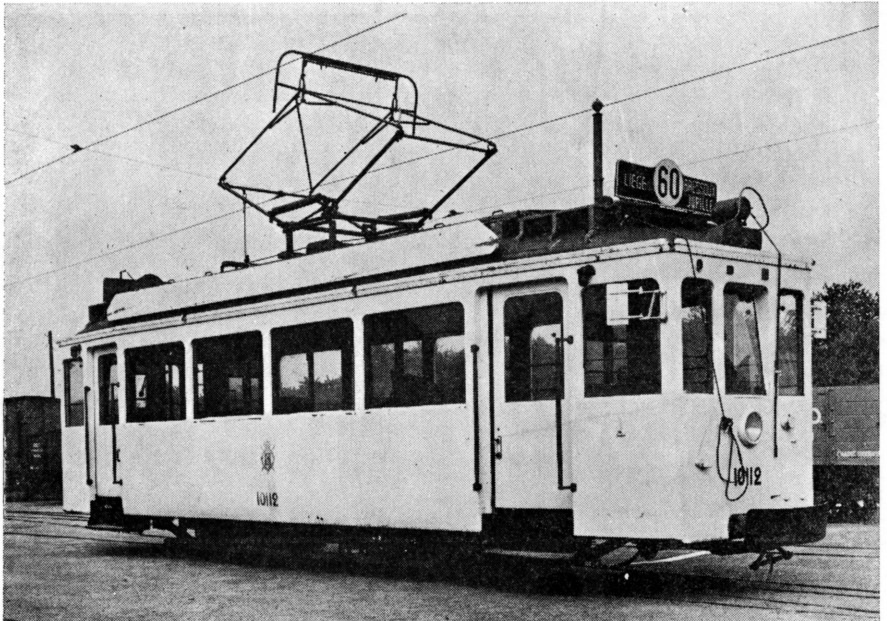
TECHNISCHE FICHE Nr 6
TWEEASSIG MOTORRIJTUIG
Reeks 10.111 tot 10.125.

HISTORIQUE.

Ces jolies petites motrices, dont la ligne s'inspire nettement des premières voitures « standard » métalliques qui lui sont contemporaines, furent le chant du cygne de la motrice vicinale à deux essieux. Mises en service sur le réseau de Bruxelles afin de desservir l'Exposition Internationale de 1935, elles furent par la suite transférées au groupe de Liège-Limbourg, où elles circulèrent sur les lignes de l'agglomération liégeoise. On les vit, incidemment, sur le réseau d'Hasselt.

GESCHIEDKUNDIG OVERZICHT.

Deze motorrijtuigen, welke de laatste waren van het « tweeassig » tijdperk der elektrische N.M.V.B. motorrijtuigen, lijken wat de algemene uiterlijke lijn betreft zeer op verkorte standaard motorwagens. Zij werden gedurende 1935 wegens het drukke wereldtentoonstellingverkeer te Brussel in dienst genomen en kwamen na afloop dezer periode te Luik terecht, waar zij vooral de stadlijnen der N.M.V.B. aldaar bedienden. Terloops zag men ze nu en dan ook op de lijnen van Hasselt.



EFFECTIF.

Les 15 motrices ont été mises en adjudication le 12 décembre 1933. Leur construc-

AANTAL :

Deze 15 motorrijtuigen werden op 12 december 1933 aanbesteed. Zij werden door

tion fut assurée par les Ateliers de et à Braine-le-Comte et leur mise en service s'étala de février à avril 1935 (la 10.125 ne sortit toutefois que le 27 - 11 - 1935).

DESCRIPTION.

Matrice métallique à deux essieux. Garnissage intérieur en bois de teck. Chacun des deux compartiments offre quatre fois 3 places de front, sur sièges en simili-cuir, soit 24 places au total. Les plates-formes ont une capacité totale de 42 places debout. Frein oléo-pneumatique Pieper à l'origine, supprimé lors du transfert à Liège, où le freinage rhéostatique prévu a été utilisé en service, l'immobilisation de la voiture étant complétée par l'emploi du frein à main,

CARACTERISTIQUES.

Voie	.	.	.	1,000 m.	Spoor
Longueur de la caisse	.	.	.	5,860 m.	Lengte van de kast
Longueur d'une plate-forme	.	.	.	1,830 m.	Lengte van één platform
Longueur du châssis	.	.	.	9,520 m.	Lengte van het onderstel
Longueur d'un tampon	.	.	.	0,463 m.	Lengte van een buffer
Longueur totale hors-tampons	.	.	.	10,446 m.	Totale lengte, buffers inbegrepen
Largeur de la caisse	.	.	.	2,200 m.	Breedte van de kast
Hauteur de la caisse	.	.	.	2,460 m.	Hoogte van de kast
Hauteur rail - toiture	.	.	.	3,230 m.	Hoogte spoor - dak
Empattement	.	.	.	3,200 m.	Asafstand
Diamètre des roues	.	.	.	0,720 m.	Doormeter der wielen
Tare (après suppression du frein Pieper)	14.470 kg			Tarra (na verwijdering van de Pieperrem)	

Deux moteurs S.E.M. 502 auto-ventilés, engrenages à denture oblique. Puissance unihoraire de 2×68 CV. Vitesse maximum en palier de l'ordre de 65 km/h. Les contrôleurs S.E.M. offrent : 1^o) en série : 6 crans de marche + 1 cran de shuntage; 2^o) en parallèle : 4 crans de marche + 2 crans de shuntage; 3^o) en freinage : 6 crans.

Le freinage rhéostatique était particulièrement apprécié sur le réseau accidenté de Liège.

Comme les autres voitures de la série, la matrice 10.112, exposée au Musée Vicinal de Schepdaal, a commencé son service en 1935 sur les lignes desservant l'Exposition Internationale de Bruxelles, pour passer ensuite aux lignes de Liège, où elle fut déclassée le 3 juin 1956.

de « Ateliers de et à Braine-le-Comte » géboud en tussen februari en april 1935 in gebruik genomen; met uitzondering van 10.125 welk pas 27 november van dit jaar in dienst kwam.

BESCHRIJVING.

Tweeassig metalen motorrijtuig. Binnenbekleding in teakhout. Ieder der twee afdelingen biedt vier maal drie tegenovergeplaatste zitplaatsen welke met similileder bekleed zijn. Het totaal aantal zitplaatsen is dus 24, terwijl er op de twee balkons nog tezamen 42 staanplaatsen zijn. De lijnaanduiding geschiedt door op het dak geplaatste lijnplaten, zoals bij de eerste standaard wagens. Oorspronkelijk waren deze motorrijtuigen van de Pieper oleo-pneumatische rem voorzien, doch dit systeem is later door het elektrisch weerstandsremmen vervangen. Deze inrichting was trouwens, met het oog op de dienst te Luik, reeds voorzien op elk der motorwagens.

KENMERKEN.

Twee S.E.M. 502 motoren met autoventilatie. Tandwielen met schuine veranding. Uurvermogen : 2×68 p. k. Maximum snelheid op vlakterrein : 65 km/u. De S.E.M. controllers bieden in serie 6 schakelstanden en 1 shuntstand; in parallel 4 schakelstanden en 2 shuntstanden, terwijl 6 standen voor het remmen voorzien zijn. Het elektrisch weerstandsremmen werd bijzonder voor het heuvelachtig Luikse gebied zeer gewaardeerd.

Zoals de andere motorrijtuigen van deze reeks, heeft de te Schepdaal tentoongestelde 10.112 haar dienst in 1935 begonnen op de Brusselse lijnen naar de wereldtentoonstelling; hierna heeft dit motorrijtuig te Luik nog lange jaren dienst gedaan tot het op 3 juni 1956 uit de dienst werd genomen.