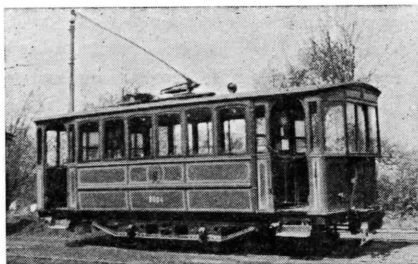


FICHE TECHNIQUE N° 14

**MOTRICE A DEUX ESSIEUX**  
Séries 9001-9012, 9013-9018,  
et 9019-9024

### HISTORIQUE.

En prévision de l'exploitation électrique de la ligne vicinale de l'Espinette, la firme Verhaegen de Malines, s'est vu confier, par l'adjudication du 28.9.1893, la construction des 12 premières voitures du type faisant l'objet de cette fiche. Par l'adjudication du 20.11.1894, la « Franco-Belge » devait emporter une commande de 6 unités semblables; enfin, après l'adjudication du 22.1.1896, Verhaegen assurera la construction d'une 3e série comprenant 6 voitures.



### EFFECTIF.

Ces 24 voitures motrices, les premières du réseau électrique vicinal, portaient initialement les matricules 1 à 24. La série 1 à 12 fut livrée en 1894, au début de l'exploitation électrique de la ligne de l'Espinette; elle y fut suivie le 24.4.1895 par la série 13 à 18, et en juillet-août 1896 par la série 19 à 24. Toutes ces voitures étaient identiques, sauf quelques détails de construction du truck.

### DESCRIPTION.

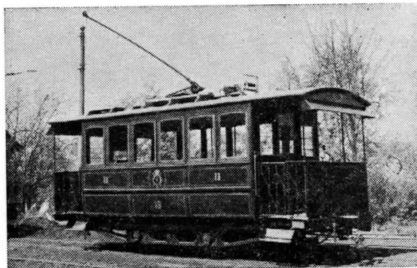
Motrice à deux essieux et caisse en bois, avec truck séparé. Le compartiment, unique et de IIe classe, offre 6 x 4 places de front sur banquettes disposées transversalement de part et d'autre d'un couloir situé dans

TECHNISCHE FICHE N° 14

**TWEEASSIG MOTORRIJtuig**  
Reeks 9001-9012, 9013-9018,  
en 9019-9024

### GESCHIEDKUNDIG OVERZICHT.

In het vooruitzicht van de elektrische exploitatie van de Hutlijn, kreeg de firma Verhaegen van Mechelen, bij de aanbesteding van 28.9.1893, de bestelling toegewezen van de eerste reeks van 12 motorrijtuigen, die op deze fiche beschreven worden. Door de aanbesteding van 20.11.1894, ontving de « Franco-Belge » opdracht tot de bouw van 6 dergelijke eenheden; tenslotte heeft Verhaegen door de aanbesteding van 22.1.1896, de derde reeks van 6 rijtuigen vervaardigd.



### AANTAL.

Deze 24 motorrijtuigen, de eerste van het elektrische buurtspoorwegnet, waren oorspronkelijk genummerd van 1 tot 24. De reeks van 1 tot 12 werd in 1894 geleverd bij het begin der elektrische exploitatie van de Hutlijn; op 24.4.1895 werd zij gevolgd door de reeks 13 tot 18, en in de maanden juli-augustus 1896 kwam de reeks 19 tot 24 in dienst. Al deze rijtuigen waren onderling gelijk, behalve enkele bijzonderheden in de bouw van het onderstel.

### BESCHRIJVING.

Tweeassig motorrijtuig met houten koetswerk en afzonderlijk onderstel. De enige reizigersafdeling, welke van IIe klasse is, biedt 6 x 4 tegenoverelkaar geplaatste zitplaatsen, die door een middengang geschei-

l'axe de la voiture. La capacite totale des plates-formes est d'environ 15 places. Voici les caracteristiques initiales de ce type de voiture :

### CARACTERISTIQUES.

Voie . . . . .	1,000 m.
Longueur de la caisse . . . . .	4,400 m.
Longueur d'une plate-forme . . . . .	0,970 m.
Longueur du châssis . . . . .	6,340 m.
Longueur d'un tampon . . . . .	0,450 m.
Longueur totale hors-tampons . . . . .	7,240 m.
Largeur de la caisse . . . . .	2,320 m.
Hauteur de la caisse . . . . .	2,185 m.
Hauteur rail - toiture . . . . .	2,902 m.
Empattement . . . . .	1,800 m.
Diamètre au roulement . . . . .	0,800 m.
Tare . . . . .	7,600 t.

L'armement électrique de la ligne de l'Espinette avait été confié à « l'Union Electricitäts Gesellschaft » (U.E.G.) de Berlin, filiale du groupe américain « Thomson-Houston - General Electric Co ». Les moteurs Thomson-Houston, primitivement du type W. P. sur les toutes premières voitures de la série, ont été remplacés par des G. E. 800, du même constructeur, après quelques mois d'exploitation.

Vers 1910, chaque plate-forme fut allongée et son extrémité fermée par un paravent saillant ; la porte d'intercirculation fut ainsi supprimée, mais les portillons d'accès aux voyageurs furent maintenus. La plate-forme vit ainsi sa capacité augmenter de 4 places ; sa longueur, saillie du paravent non comprise, passa de 0,970 m à 1,320 m (1,590 m avec saillie du paravent).

Nos deux clichés représentent les motrices 19 (état primitif) et 9004 (état modifié) que l'on peut voir au Musée de Schepdaal.

den zijn. De platformen bieden in het totaal plaats aan een 15-tal reizigers. Ziehier de oorspronkelijke kenmerken van dit type motorrijtuig :

### KENMERKEN.

Spoor
Lengte van het koetswerk
Lengte van een platform
Lengte van het freem
Lengte van een buffer
Totale lengte buffers inbegrepen
Breedte van het koetswerk
Hoogte van het koetswerk
Hoogte spoor - dak
Asafstand
Doormeter der wielen
Tarra

De elektrische uitrusting der Hutlijn werd toevertrouwd aan de « Union Electricitäts Gesellschaft » (U.E.G.) van Berlijn, filiale van de Amerikaanse groep « Thomson-Houston-General Electric Co ». De eerste rijtuigen van de reeks, hadden Thomson-Houston motoren van het W.P. type ; na enkele maanden werden deze nochtans door G. E. 800 motoren, van dezelfde fabrikant, vervangen.

Rond 1910 werd ieder platform verlengd en van een vooruitstekende voorruit voorzien ; de verbindingsdeur kwam alzo te vervallen, maar de zijhekjes, die de reizigers de toegang tot het rijtuig verlenen, bleven behouden. Hierdoor werd de staanruimte op ieder platform met 4 plaatsen vermeerderd ; de lengte van het platform, het vooruitspringende gedeelte der voorruit niet inbegrepen, werd toen van 0,970 m tot 1,320 m verlengd. (1,590 m met voorruit inbegrepen).

De twee afbeeldingen stellen de motorrijtuigen 19 (oorspronkelijke staat) en 9004 (gewijzigde staat) voor, die beiden in het museum te Schepdaal te bezichtigen zijn.