

Voiture GCI

Nombre de véhicules construits : 4799 (3633 voitures et 1166 fourgons)

Années de construction : 1900-1913 et 1920-1921

Constructeurs connus : Ateliers Métallurgiques de Nivelles, Nicaise et Delcuve (La Louvière), Franco-Belge (La Croyère), Henri Buissin (Familleureux), Allard Frères (Châtelineau), Baume et Marpent (Morlanwelz), Compagnie Centrale de Construction (Haine-St-Pierre), Grosses forges et usines de La Hestre, Ateliers du Roeulx, Ateliers Germain (Monceau-sur-Sambre), Forges et Ateliers de Seneffe, La Construction (Manage), L'Energie (Marcinelle), Ateliers Patte (Dour), Atelier de La Louvière-Bouvy, Usines de Braine-le-Comte, Raghenon (Malines), Dyle et Bacalan (Louvain), Brugeoise et Nicaise (Bruges), entre autres.

Tare moyenne d'un véhicule : 20 tonnes (voiture) et 18 tonnes (fourgon)

Vitesse maximale : 90 km/h

Mise hors service : 638 voitures et 176 fourgons avant décembre 1932 ; les autres véhicules sur la période 1932-1973

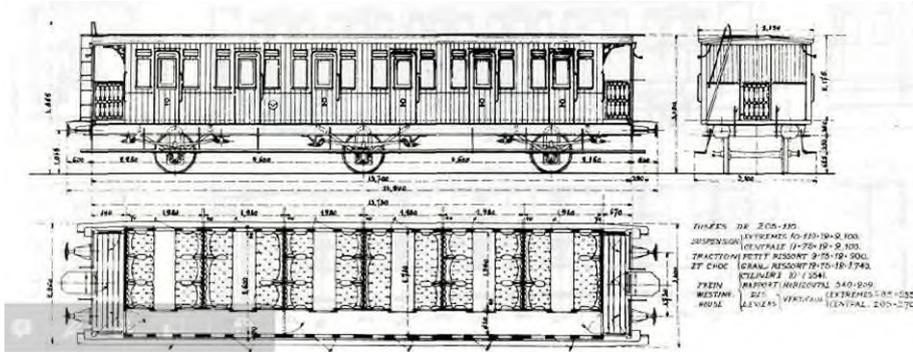
En quelques mots : Les voitures GCI ont été développées à partir de la voiture GC. La grande nouveauté était que toutes les voitures disposaient d'un couloir latéral ainsi que d'une passerelle d'intercirculation à chaque extrémité. GC signifie « Grande Capacité » et GCI « Grande Capacité avec Intercirculation ». Il s'agit de la plus grande série de voitures à trois essieux mise en service par les Chemins de fer de l'État belge.



Voiture 30329 de 1920 (Réf. Z06129)

Contexte historique

Les voitures GC en bois construites jusqu'en 1900 étaient peu confortables. Elles n'avaient généralement pas de couloir latéral ou central, ce qui limitait la liberté de mouvement des voyageurs. Elles n'avaient pas non plus de passerelle d'intercirculation, de sorte que le personnel des trains devait passer d'une voiture à l'autre via un marchepied extérieur continu.



Extrait de : Vandenberghe, J. "Recueil du matériel à voyageurs à trois essieux et à bogies de l'Etat belge 1835 - 1926", p.61

Pour un aperçu complet des voitures construites, veuillez consulter l'annexe 1.

Description

Les voitures GCI pouvaient être construites comme suit :

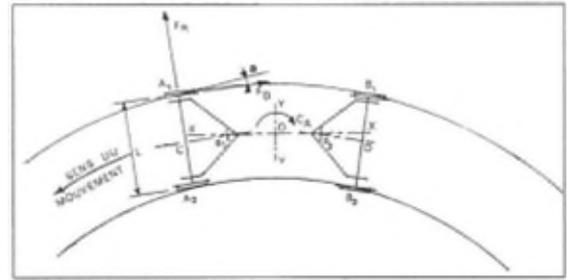
- Voitures sans WC avec deux plateformes ouvertes de taille différente
- Voitures avec WC avec une extrémité fermée et une plateforme ouverte à l'autre extrémité
- Voiture avec WC et deux extrémités fermées; ce type comprenait tous les GCI qui pouvaient être convertis en voiture pour le transport de malades (SSA dans les tableaux)
- Fourgons



Fourgon 99616 (Réf. Z05923A)

Pour améliorer la sécurité du personnel et la liberté de mouvement des voyageurs dans chaque voiture, l'État belge fit construire, à partir de 1900, des voitures GCI en bois, toutes équipées d'un couloir latéral et d'une passerelle d'intercirculation aux deux extrémités.

La caisse de la voiture en teck reposait sur un châssis métallique à trois essieux. Dans la plupart des voitures, ces essieux étaient fixes, mais quelques séries avaient des essieux extrêmes mobiles (le bissel De Rechter) pour réduire la friction dans les courbes. Chaque compartiment disposait de sa propre porte vers le couloir et d'une porte vers l'extérieur.

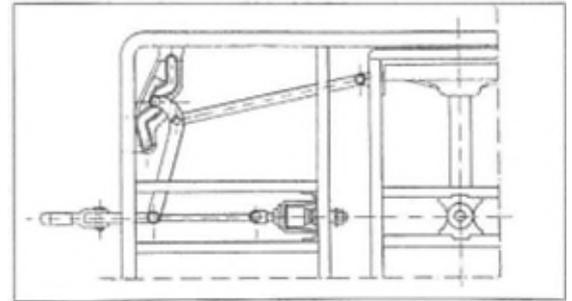


Le bissel « De Rechter » permettait aux essieux de pivoter dans les courbes à fort rayon. Ci-dessous, on voit le système de pivotement : une barre reliée au bissel coulisse dans une équerre.

Contrairement aux voitures GC, toutes les voitures GCI avaient une longueur de caisse d'environ 14 m et une longueur hors tampons d'environ 15 m.

Les voitures AB et B avaient des banquettes rembourrées avec des accoudoirs.

Elles pouvaient accueillir 36 voyageurs. Les voitures C étaient équipées de banquettes en bois et pouvaient accueillir 60 ou 64 voyageurs. Les voitures disposaient uniquement d'un chauffage à vapeur.



Au départ, elles étaient éclairées au gaz, mais elles ont été dotées progressivement de l'éclairage électrique. Le confort pendant le voyage était minimal en raison d'une suspension trop rigide et de piètre qualité, ainsi que d'un manque d'isolation thermique et acoustique.

Extrait de : En lignes, n° 107, février 2012, p. 66

Les voitures C de 60 places assises n'avaient pas de fenêtres au niveau des sièges.

Étant donné qu'à l'origine, aucune voiture ne disposait d'un compartiment fourgon, des fourgons ont été construits en parallèle. Ils avaient une capacité de charge de 3 tonnes. Les séries 98639-98852, 99107-99170 et 99268-99302 avaient une caisse en bois avec un placage.



Intérieur d'une voiture GCI de deuxième classe (devenue première classe par la suite) (réf. Z05888d)

Quantités construites avant et renumérotées après décembre 1932

	Construites en 1900-1913	Construites en 1920-1921	Renumerotées le 10/12/1932	Non renumérotées en 12/1932
1. Voitures sans WC	268 A1B5		180	88
	160 B6		98	62
	363 C71/2		307	56
	176 C8		128	48
Total 1	967		713	254
2. Voitures avec WC	222 A1B5		149	73
	63 A2B4		41	22
	420 B6	400 B6	296 + 400	124 + 0
	372 C71/2		324	48
	714 C8		643	71
	281 C8 "SSA" ¹	194 C8 "SSA"	237 + 190	44 + 4
Total 2	2072	594	1690 + 590	382 + 4
Total 1 + 2	3039	594	2403 + 590 = 2993	636 + 4 = 640
Fourgons	646	520	470 + 510 = 980	176 + 10 = 186

Au total, 3633 voitures GCI ont été construites : 3039 entre 1900 et 1913 et 594 autres entre 1920 et 1921. On a également construit 1166 fourgons : 646 avant la Première Guerre mondiale et 520 après celle-ci.

Le 1^{er} décembre 1932, 2993 voitures (1148 voitures AB, 16 voitures B, 1433 voitures C et 396 voitures C "SSA") et 980 fourgons ont été renumérotés.

Deux voitures C supplémentaires (97913 et 97914) et dix fourgons supplémentaires (98142-98150 et 98852) ont été mis en service entre décembre 1932 et octobre 1934. Au final, 2995 voitures et 990 fourgons ont ainsi été renumérotés.

Le parc au 1^{er} octobre 1934 comptait 2802 voitures (907 voitures AB, 16 voitures B, 1431 voitures C, 398 voitures C "SSA" et 50 voitures ABD) et 976 fourgons.

¹ SSA signifie Service de Santé de l'Armée. Ces voitures pouvaient être équipées pour le transport de malades.

Re-numérotation de décembre 1932

La numérotation initiale du matériel roulant GCI n'était pas sans ambiguïté car un même type de véhicule était numéroté dans différentes séries. Seul le troisième chiffre du numéro de la voiture avait initialement une signification bien définie. Si ce chiffre était inférieur à 5, il s'agissait d'une voiture sans WC (sauf pour le n° 15000), s'il était égal ou supérieur à 5, la voiture était équipée d'un WC (sauf pour le n° 14500). Il avait déjà été dérogé à cette « règle » pour les séries 23000, 24000, 25000 et 30000.

Motif de la renumérotation :

Comme il y avait un risque de double emploi des numéros lors de la mise en service des nouvelles voitures métalliques I, K et L, toutes les voitures GCI ont été renumérotées en séries 90000 à 99000 à partir de décembre 1932. Cette renumérotation a pris plusieurs années et certaines voitures n'ont jamais reçu leur nouveau numéro parce qu'elles avaient déjà été mises hors service dans les années 1930 (p. ex. les voitures AB sans WC) ou qu'elles avaient été transformées et donc intégrées dans une nouvelle série (p. ex. les premières voitures ABD).

Clé de la renumérotation

La clé de cette renumérotation était d'associer enfin le type et le numéro de la voiture, ce qui n'était pas le cas jusqu'alors².

La clé est la suivante :

Premier chiffre : 9 pour toutes les voitures GCI.

Deuxième chiffre : 0 ou 1 pour les voitures AB ; 2 pour les voitures B ; 3, 4 ou 5 pour les voitures C ordinaires ; 6 pour les voitures C de 86 places ; 7 pour les voitures C « Service de santé de l'armée » et 8 ou 9 pour les fourgons.

Troisième chiffre : 0 à 4 pour les voitures sans WC ; 5 à 9 pour les voitures avec WC.

Quatrième et cinquième chiffres : numéro d'ordre dans la série.

Pour un aperçu complet de la renumérotation, veuillez consulter l'annexe 1.

Livrée

À l'origine, les caisses des voitures ont été enduites de vernis et d'une laque brune. À partir de 1929, la couche finale est remplacée par une laque verte. Leur toit est noir. Les inscriptions (y compris la désignation de la classe) sont de couleur beige.

² Il a cependant été dérogé à cette règle dès le début, notamment avec la série de voitures AB sans essieu central 94001-94018.

Utilisation et mise hors service

Utilisation

Les voitures GCI circulaient sur l'ensemble du réseau. De nombreuses voitures ont été adaptées au gabarit des pays voisins afin de pouvoir être utilisées dans le trafic avec les Pays-Bas, l'Allemagne et la France. On ne sait pas exactement quelles ont été les adaptations apportées.



Train de voyageurs avec des voitures GCI à quai en gare d'Athus (Réf. Z12223)

Mise hors service

Voitures

638 avant décembre 1932 ; 193 entre décembre 1932 et octobre 1934 ; 253 entre octobre 1934 et 1939 ; 527 entre 1940 et 1949 ; 198 disparues après la Seconde Guerre mondiale ; 746 entre 1950 et 1959 ; 775 entre 1960 et 1969 et 299 entre 1970 et 1972.

L'on ignore ce que sont devenues les voitures camping 301, 302, 304 et 305.

Fourgons

176 avant décembre 1932 ; 14 entre décembre 1932 et octobre 1934 ; 206 entre 1935 et 1939 ; 126 entre 1940 et 1949 ; 52 disparus après la Seconde Guerre mondiale ; 228 entre 1950 et 1959 ; 210 entre 1960 et 1969 et 60 entre 1970 et 1973.

En 1941, 90 fourgons supplémentaires ont été affectés au transport de marchandises. En 1937, quatre fourgons ont été vendus à la Compagnie de Chimay.

Après leur mise hors service, la plupart des voitures ont été rassemblées à plusieurs endroits du réseau, notamment dans le « faisceau S » à Louvain. Elles ont fini par être tout simplement brûlées et le métal a été vendu comme mitraille.

Pertes de guerre

Les pertes subies pendant la Première Guerre mondiale ne sont pas connues. Au cours de la Seconde Guerre mondiale, 527 voitures et 126 fourgons ont été détruits. Après la Seconde Guerre mondiale, 198 autres voitures et 52 autres fourgons ont été considérés comme définitivement perdus.

Pour un aperçu complet du démantèlement, veuillez consulter les annexes 3 et 5.

Transformations et modifications

Pour un aperçu complet des rénovations et changements, veuillez consulter les annexes 2 et 4. Voici un aperçu des changements les plus importants.

Voitures C de 86 places assises

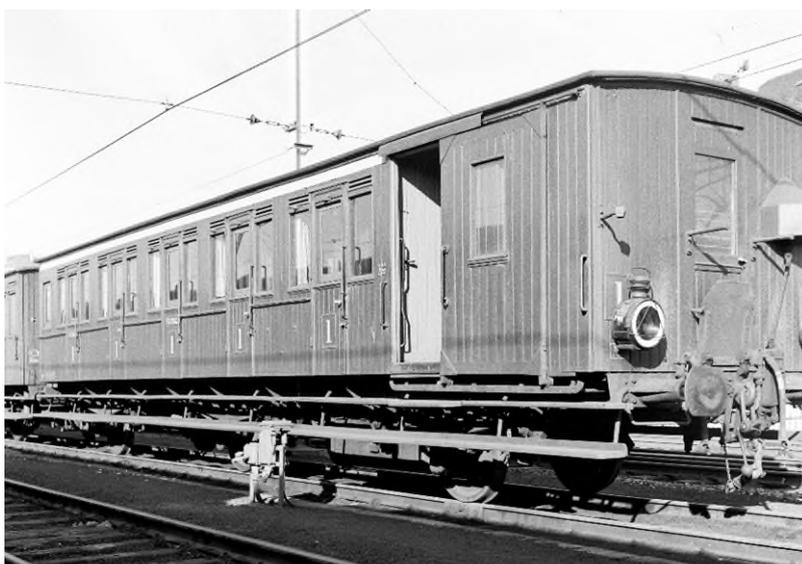
Avant décembre 1932, 300 voitures C (157 avant 1930, 19 en 1930, 92 en 1931 et 32 en 1932) ont été transformées en voitures avec WC et couloir central. Elles n'avaient plus de plateforme d'extrémité et disposaient de 82 places assises et de quatre strapontins. Un frein à vis (frein à main) a été installé sur 74 voitures. Les 226 autres n'en ont pas été équipées. Elles ont été numérotées 96501 à 96726 et 96801 à 96874.



Voiture 96854 de 86 places après transformation (Réf. Z06056)

Les voitures B et AB deviennent les voitures ABD

Entre 1933 et 35, 1 voiture B et 199 voitures AB avec WC ont été transformées en voitures ABD. Dans la première variante, le compartiment B adjacent à la plateforme d'extrémité ouverte a été remplacé par un compartiment à bagages, entre autres chez la 91001. Chez la deuxième variante, la plateforme d'extrémité a été incluse également dans le compartiment à bagages. Elles ont constitué la série 91001-91200. Le 1^{er} octobre 1934, 50 d'entre elles étaient en service, à savoir les voitures numérotées 91001 à 91029, 91031 à 91036 et 91038 à 91052. Fin octobre 1935, les 150 autres voitures transformées ont également été mises en service.



Voiture 91129 avec compartiment fourgon après transformation (Réf. Z05944).

Voitures AB pour les trains spéciaux

La SNCB a mis en circulation des trains spéciaux, notamment à destination de Lourdes. Dans cette perspective, 184 voitures AB ont été adaptées et renumérotées en série 501-684 entre 1936 et 1939. L'on ignore tout de leur aménagement et utilisation. 27 voitures étaient accessibles aux voyageurs de troisième classe.

Série AB 90740-90748

Pour une raison inconnue, neuf voitures de la série B 92501-92524 ont été reprises, entre 1941 et 1943, dans la série AB 90740-90748 qui a suivi la série 90653-90739.

Série AB 91959-91962

Après la remise en place de l'essieu central en 1936 et 1937, les voitures 94012, 94014, 94016 et 94018 ont été reprises dans la série 91959-91962 qui a suivi la série 91831-91958.

Voitures camping

Les voitures AB 90634, 90641, 90673, 90820 et 90846 sont devenues respectivement les voitures camping 301 à 305 en août 1937. L'on ignore tout de leur aménagement et utilisation.

Série 92501-92515 (prolongée ultérieurement jusqu'à 92524)

Il s'agissait de voitures B avec WC. Cette série, créée lors de la renumérotation du 10 décembre 1932, a été prolongée lorsque d'autres voitures AB ont été renumérotées en 1933 sous les numéros 92516 à 92521, en mars 1935 sous le numéro 92522 et plus tard encore sous le numéro 92523. Enfin, en mars 1949, l'AB 90712 a été renumérotée B 92524.

Série 94001-94082

En 1955 et en 1957-1958, 33 voitures AB de la série 501-684, 15 voitures AB de la série 90501 et suivantes et 34 voitures AB de la série 91501 et suivantes ont été transformées en 82 voitures C à 6 compartiments de 8 places assises (au lieu de 6 compartiments de 6 places assises dans la configuration initiale). Cette nouvelle série sera renumérotée 94001-94082. La transformation s'est probablement limitée à remplacer les banquettes rembourrées par des banquettes en bois et un couloir central.

Série 95801-95813

Entre 1946 et 1948, l'atelier de wagons de Mons a transformé 7 voitures C sans WC, 4 voitures C avec WC, 1 voiture C avec 86 places assises et 1 voiture C « Service de santé de l'armée » en 13 voitures C avec WC et 75 places assises. On ignore tout de leur aménagement intérieur et des autres modifications éventuelles, mais il est presque certain qu'elles disposaient d'un couloir central.



Intérieur d'une voiture de troisième classe transformée avec des banquettes en bois et un couloir central (Réf. Z05900a)

Série 95821-95905

Entre 1946 et 1949, 20 voitures AB de la série 501-684, 46 voitures ABD de la série 91001-91200, 9 voitures AB de la série 90501 et suivantes et 10 voitures AB de la série 91501 et suivantes ont été transformées en 85 voitures C de 60 places assises et 15 places debout. Cette nouvelle série sera renumérotée 95821-95905. On ignore tout de leur aménagement intérieur, mais elles disposaient d'un couloir central et le nombre de portes d'entrée avait été réduit de moitié, passant de six à trois.



Voiture 95872 avec couloir central après transformation (Réf. Z05946)

Les voitures ABD deviennent les voitures CD

Les quatre voitures ABD 91081, 91072, 91098 et 91060 ont été transformées en voitures CD en 1945-1947 et renumérotées respectivement 91201 et 91211 à 91213.



Voiture 91212 après sa transformation en voiture CD (réf. Z05899a)

Série 97526-97912 (prolongée jusqu'à 97915)

Parmi les séries 14982-14998, 22501-22731 et 25000-25193, 385 voitures ont été reprises dans la série 97526-97912. La voiture 15000 a également été reprise dans cette série. Il s'agissait de voitures C de 64 places, avec WC et frein à vis, mais sans raccordement électrique, qui pouvaient être utilisées par le service de santé de l'armée comme voitures-hôpital. Avant octobre 1934, cette série a été prolongée avec les numéros 97913 et 97914, et en décembre 1949 avec le numéro 97915. Quelques-unes ont pu être déployées sur les réseaux néerlandais et allemand, mais la plupart étaient utilisées sur le réseau français.

Fourgons équipés ultérieurement de soufflets

Les fourgons 15091-15101, 15110-15112 et 15133, ainsi que les séries ultérieures 99643-99650, 99654, 99655 et 99662, ont été équipés de soufflets à une date inconnue.

Extension de la série des fourgons dotés de l'éclairage électrique

109 fourgons (quatre de la série 15001 et suivantes, cinq de la série 40000 et suivantes et les autres de la série 99007-99106) ont été repris, à une date inconnue, dans la série 99787-99895 qui a suivi la série 99601-99786. Cela signifie qu'ils étaient équipés d'un éclairage électrique et non d'un éclairage au gaz.

Fourgons pour envois à grande vitesse

À partir de juillet 1951, 82 fourgons ont été renumérotés en série 19060 et suivantes, comprenant exclusivement des fourgons « GV » (Grande Vitesse). Ils ont été numérotés 19060 à 19082, 19085 à 19094, 19097 à 19099 et 19102 à 19147 et ont été utilisés pour le transport de colis.³

Voitures-cobayes

La plupart des voitures GCI avaient trois essieux fixes. La friction importante dans les courbes se manifestait par des crissements et entraînait l'usure des brides.

Afin de remédier à ce problème, certaines séries de voitures (12001-12036, 14001-14120, 14133-14144, 14300-14339 et 12501-12594) furent équipées, dès leur construction, d'essieux extrêmes mobiles, capables de se positionner dans l'axe du rayon de la courbe (le fameux bissel De Rechter).

L'on tenta également, à titre expérimental, de remédier à ce défaut en enlevant l'essieu central. Cela devait permettre également des vitesses plus élevées dans les virages et donc des trains plus rapides.

Avant décembre 1932, cette opération fut effectuée sur 18 voitures AB renumérotées en série 94001-94018 et sur 30 voitures C renumérotées en série 94301-94331 (sauf le numéro 94306 qui n'avait pas été attribué). L'essieu central a également été supprimé sur 11 voitures de 86 places de la série 96xxx. Celles-ci ont toutefois conservé leur numéro. Au total, 59 voitures ont ainsi été adaptées.⁴ L'opération fut également effectuée sur les fourgons 99005 et 99006.

L'essieu central a été déjà remplacé sur ces voitures dans la période 1936-1937. Les premières séries de voitures métalliques équipées de bogies et livrées à partir de 1931 sont utilisées dans les trains plus rapides au lieu des GCI.

Voitures de service

Un grand nombre de voitures et de fourgons ont connu une deuxième vie en tant que voitures de service, notamment au service de la Voie, ES, ou ont servi de local ou de magasin à divers endroits du réseau (par exemple, la 93064 en tant que 943/814 à Infra Libramont et la 96501 en tant que 947/109 à Infra Muizen).

³ Les six numéros « manquant » ont été attribués à des fourgons d'origine allemande, abandonnés sur le réseau belge après la Seconde Guerre mondiale.

⁴ Alors qu'il était prévu de modifier ainsi 174 voitures, ce projet est arrêté et il ne reste donc que 59 voitures.

Ce qu'il en reste aujourd'hui

1) SNCB

Suite à la décision de la Commission interministérielle des Chemins de Fer (CICF) de ne plus utiliser de voitures en bois, la direction du Matériel a publié le PV 238 du 30 juin 1972 concernant la mise hors service des dernières voitures GCI pour les trains de voyageurs. 11 voitures étaient destinées à un train-musée ou un train d'exposition : 91001, 91919, 93003, 93948, 94688, 94806, 96662, 96674, 96716, 96724 et 96840. La SNCB a également conservé les voitures 91876, 93064 et 96556 ainsi que les fourgons GV 19138 (ex 99211) et 19141 (ex 99614).

Les voitures 91001, 93948, 96840 et 96556 ont fait l'objet d'une révision générale en 1985 et ont



été exposées cette année-là à l'occasion des 150 ans des chemins de fer en Belgique. Par la suite, elles ont également été mises à l'honneur lors des journées portes ouvertes de certaines installations ferroviaires belges.

Voiture 91001 exposée à Train World (réf. 2611)

Au fil des ans, certaines voitures ont été utilisées à d'autres fins :

- La 91001 est exposée à Train World à Schaerbeek. Cette voiture a vu le jour en 1921 en tant que voiture AB avec WC et portait le numéro 30348. Le 18 février 1933, elle a été transformée et est devenue la voiture ABD 91001. Elle a survécu à la Seconde Guerre mondiale et a été définitivement mise hors service en tant que voiture AD⁵. Après avoir été hébergée au dépôt du musée de Louvain pendant de nombreuses années, elle a été entièrement restaurée et transférée à Train World en 2015.
- La voiture 93948 a été prêtée à la ligne musée « Stoomtrein Maldegem-Eeklo ».
- Le fourgon 19138 et les voitures 96840 et 93064 sont toujours conservés dans les dépôts du patrimoine de la SNCB.
- La voiture 96556 a été prêtée à la ligne musée « Stoomtrein Dendermonde-Puurs ».
- Les voitures 91919 et 94806 ont vraisemblablement été acquises par le CFV3V dans les années 1970 (voir ci-dessous).
- La voiture 93003 a été démantelée à l'AC Malines en mai 1983.
- La voiture 94688 qui a été restaurée, dessert la ligne musée « Stoomtrein Dendermonde-Puurs » (vraisemblablement depuis 1981).

⁵ Voir le PV 238 du 30 juin 1972

- Les voitures 91876, 96662 et 96674 ont été mises au rebut en 2000 car elles étaient en trop mauvais état.
- Les voitures 96716 et 96724 sont restées stationnées en plein air à Louvain jusqu'au début des années 1980 ; on ignore ce qu'elles sont devenues.
- Le fourgon 19141 a été offert à la ligne musée « Stoomtrein Dendermonde-Puurs » en 2015.

2) BVS/SDP à Termonde

Cette ligne musée dispose (disposait) des voitures 94688, 96561, 96609, 96626 (restaurée), 99878 (restaurée) et d'une voiture A non identifiée.

3) Le CFV3V à Mariembourg

Cette ligne musée a acquis les voitures 91638, 91919, 94806, 95572, 95613, 96715 et 99132 ; ces cinq dernières voitures forment depuis 2001 une rame historique restaurée. Les voitures 91011, 95568 et 99309 faisaient également partie du parc de cette ligne musée.

4) L'AMTF Fond de Gras (Luxembourg)

Cette association possède les voitures 94539, 96544 et 91900 ; cette dernière voiture étant une AD, on peut se demander si son numéro est bien correct. Une autre voiture fournit des pièces de rechange.

5) Les GCI aux Pays-Bas

Sur la ligne musée « Stoomtrein Goes-Borsele », les véhicules 96536 et 96812 ont été en service sous les appellations respectives B 112 et B 113. Ils ont été mis au rebut en 1992, à l'exception du châssis du 96812 (voir ci-dessous).

La ligne musée « Buurtspoorweg Haaksbergen-Boekelo » dispose (disposait) des voitures 95703 (n° C46), 96704 (n° C47), 96819 (n° C48), 91854 (n° AB49) et 98789 (n° D58). Le châssis du véhicule 96812 a servi de réserve.

Felix Florquin
Avril 2023

Bibliographie succincte

- Livres :** VANDENBERGHEN J. 3. *La voiture GCI. Extrait de "Le matériel métallique à voyageurs. 1835-1950. Tome I"*. SNCB, 1990, 39 p., C0313
- VANDENBERGHEN J. 3. *HET GCI rijtuig. Uittreksel uit "Het metalen reizigersmaterieel. 1835-1950. Deel I »*. SNCB, 1990, 39 p. C0314
- VANDENBERGHEN J. *Recueil du matériel à voyageurs à trois essieux et à bogies de l'Etat belge. 1835 – 1926*. Bruxelles : SNCB, 1984, 369 p., C3456
- VANDENBERGHEN J. *Verzameling van het reizigersmaterieel met drie assen en dat met draaistellen van de Belgische staatsspoorwegen 1835-1926*. Brussel : SNCB, 1984, 369 p. C3455
- VANDENBERGHEN J. *Het metalen reizigersmaterieel. Deel I : 1835-1950*. Brussel : NMBS, 1986, 423 p. C3471
- VANDENBERGHEN J. *Le matériel métallique à voyageurs. Tome I : 1835-1950*. Bruxelles : SNCB, 1985, 423 p. C3472
- Articles :** OCSINBERG, C. De "De Rechter"-rijtuigen van de BS / NMBS, *Op de Baan*, n° 107, 01-02-2012, p. 66-67, K529299
- OCSINBERG, C. Les voitures Etat Belge / SNCB "De Rechter", *En Lignes*, n° 107, 01-02-2012, p. 66-67, K529293
- Archives :** Documentation de l'Association "De Mijlpaal" à Malines
- Documents SNCB du 10/12/1932 concernant la nouvelle numérotation des voitures GCI
- Documents SNCB "Buitendienststelling van het reizigersmaterieel vanaf 01/10/1934 tot 1958"
- SNCB: PV's des mises hors circulation de la période 1940-1973
- SNCB : Livrets des voitures GCI ayant subi des modifications

Pour une recherche plus approfondie, veuillez consulter notre base de données avec les mots-clés suivants :

Catalogue Bibliothèque : voiture GCI

Collection musée : voiture GCI

ANNEXE 1 : INVENTAIRE DES VOITURES ET FOURGONS

Voitures sans WC

Type	Année de construction	Nombre	Nombre de places assises	Numérotation à la construction	Numérotation après 12/1932
A1B5 (1re et 2 ^e classe)	1900	36	6 A et 30 B	12001-12036	90001-90023 (23) ⁶
A1B5 (1re et 2 ^e classe)	1900-1901	232	6 A et 30 B	12037-12194 (158) 13001-13074 (74)	90024-90123 (100) 90351-90353 (3) 90356-90408 (53) 94003 (1)
B6 (2 ^e classe)	1902, 1904 et 1906	160	36 B	12195-12330 (136) 13075-13098 (24)	90124-90149 (26) 90160-90211 (52) 92001 (1) 94001-94002 (2) 90409-90425 (17)
C7 ^{1/2} (3 ^e classe)	1900 et 1902	172	60 C	14001-14120 (120) 14133-14144 (12) 14300-14339 (40)	93001-93100 (100) 93112-93121 (10) 93252-93282 (31)
C7 ^{1/2} (3 ^e classe)	1900, 1901 et 1903	191	60 C	14121-14132 (12) 14145-14299 (155) 14340-14363 (24)	93101-93111 (11) 93122-93251 (130) 94301-94305 ⁷ (5) 93351-93370 (20)
C8 (3 ^e classe)	1904 et 1906	176	64 C (86 C) ^{*8}	14364-14500 (137) 22001-22039 (39)	96501-96600 (100) 96668-96695 (28)

Voitures avec WC

Type	Année de construction	Nombre	Nombre de places assises	Numérotation à la construction	Numérotation après 12/1932
B6 (2 ^e classe)	1900	94	36 B	12501-12594	90501-90563 (63) 92501 (1)
A1B5 (1re et 2 ^e classe)	1901	222	6 A et 30 B (ou 36 B)	12595-12739 (145) 13501-13577 (77)	90564-90652 (89) 92502 (1) 90801-90804 (48) 90806-90813 90815-90840 90842-90851 92503-92508 (6) 92512-92515 (4) 94004 (1)
B6 (2 ^e classe)	1902	150	36 B	12740-12865 (126) 13578-13601 (24)	90653-90739 (87) 90852-90857 (10) 90859-90860 90862-90863 92509-92511 (3) 94005 (1)
A2B4	1903-1905	63	12 A et 24 B	13602-13637	90901-90922 (41)

⁶ Les chiffres entre parenthèses indiquent le nombre de voitures.

⁷ Le numéro 94306 n'a pas été attribué.

⁸ Les séries avec un * ont été transformées en voitures de 86 places (et un WC) avant 1932.

(1re et 2 ^e classe)				13642, 13647 13652, 13661 13662, 13671 13672, 13677 13678-13696	90930 90963, 94006 90945 90946 90949-90962
B6 (2 ^e classe)	1904, 1906 et 1908	176	36 B	13638-13641 13643-13646 13648-13651 13653-13660 13663-13670 13673-13676 13697-13840	90923-90926 (24) 90927-90929 90931-90933 90964 90934-90939 90940-90944 90947-90948 90864-90900 (37) 91501-91565 (65) 94007-94011 (5)
C7 ^{1/2} (3 ^e classe)	1900-1903	372	60 C	14501-14872	93501-93800 (300) 93851-93872 (22) 94307-94308 (2)
C8 (3 ^e classe)	1904-1905	110	64 C 86 C* 86 C* 64 C	14873-14982	93901 (1) 96601-96667 (67) 96801-96827 (27) 97526 (1)
C8 "SSA" ¹ (3 ^e classe)	1906-1907	281	64 C	14983-15000 (18) 22501-22763 (263)	97501-97510 (10) 97527-97532 (6) 94309-94310 (2) 94601-94630 (30) 97533-97721 (189)
C8 (3 ^e classe)	1908, 1910 et 1912-1913	604	64 C 86 C* 86 C* 64 C 86 C* 86 C* 64 C	22764-23000 (237) 23001-23302 (302) 24001-24065 (65)	94311-94314 (4) 94501-94541 (41) 94631-94782 (157) 94784-94788 96696-96700 (5) 96828-96830 (3) 93902-93927 (26) 94315-94330 (16) 95501-95624 (124) 95701-95741 (41) 96701-96726 (26) 96831-96874 (44) 93928-93954 (27) 94331 (1) 94790-94795 (32) 94797-94822
C8 "SSA" (3 ^e classe)	1920-1921	194	64 C	25000-25193	97723-97912 (190)
B6 (2 ^e classe)	1920-1921	400	36 B	30100-30371 (272) 30414-30541 (128)	91566-91830 (265) 94012-94018 (7) 91831-91958 (128)

Fourgons

Type	Année de construction	Nombre	Numérotation à la construction	Numérotation après 12/1932
D	1901-1906, 1909, 1913	1166	15001-15646 (646)	98001-98141 (141) 98501-98637 (137) 99001-99006 (6) 99601-99786 (186) 98638-98851 (214) 99007-99302 (296)
	1920-1921		40000-40519 (520)	

À la SNCB, la première classe (A) fut supprimée dès 1952 en trafic intérieur (il aura fallu attendre juin 1956 pour le trafic international. La deuxième (B) et la troisième classe (C) sont alors devenues respectivement les nouvelles première et deuxième classes). GCI AB devient donc B à partir de 1952, et A à partir de juin 1956. GCI B et C deviennent respectivement A et B à partir de juin 1956.

ANNEXE 2 : APERÇU DE LA TRANSFORMATION ET DE LA RENUMÉROTATION DES VOITURES GCI

SERIE	301-305	501-684	90740-90748	91959-91962	91001-91200	91201/11/12/13	92516-92524	94001-94082	95801-95813	95821-95905	97913-97915	Total
501-684								33		20		53
90501-90739	3	33			34		2	6		5		83
90740-90748								3				3
90801-90900	2	5			26		6	2		2		43
90901-90964		15			11			4		2		32
91001-91200						4				46		50
91501-91565		7			37			4		1		49
91566-91958		104			86		1	30		9		230
91959-91962		3										3
92501-92524		11	9		1							21
93001-93282									7			7
93501-93800									3			3
94004-94018		6		4	5							15
25077											97913	1

25139											97914	1
95598											97915	1
94673									1			1
96580									1			1
97886									1			1
Total	5	184	9	4	200	4	9	82	13	85	3	598

ANNEXE 3 : APERÇU DE LA MISE HORS SERVICE DES VOITURES GCI

SERIE	12/32-10/34	10/34-1939	1940-1949	Disparus après WW II	1950-1959	1960-1969	1970-1972	Total
301-305			1	?	?	?	?	1+4 ⁹
501-684			44	34	19	27	7	131
90001-90211	111	90						201 ¹⁰
90351-90425	39	34						73 ¹¹
94001-94003		3						3
90501-90739	31	65	24	6	16	12	2	156
90740-90748			4		1	1		6
90801-90900		38	10	1	3			52 ¹²
90901-90964	10	2	6	2	7	4	1	32
91501-91565			3	1	4	5	3	16
91566-91958		1	54	10	14	66	18	163
91959-91962							1	1
92001		1						1
92501-92524			2		1			3

⁹ Le sort des voitures 301, 302, 304 et 305 est inconnu.

¹⁰ Les numéros 90150 à 90159 n'ont pas été attribués.

¹¹ Les numéros 90354 et 90355 n'ont pas été attribués.

¹² Les numéros 90805/814/841/858/861 n'ont pas été attribués.

93001-93282	1	6	51	22	166	26	3	275
93351-93370		1	3	1	7	4	4	20
93501-93800		3	46	22	111	97	18	297
93851-93872	1		4		6	8	3	22
93901-93954		1	11	3	14	15	10	54
94301-94331			5	3	7	8	7	30 ¹³
94501-94541			6	1	15	12	7	41
94601-94822		3	30	15	62	72	36	218 ¹⁴
95501-95624			27	9	35	32	20	123
95701-95741			6	3	9	15	8	41
96501-96726 96801-96874			52	19	16	105	107	299
97501-97510			1		4	5		10
97526-97915		5	70	26	141	122	24	388 ¹⁵
91001-91200			67	20	26	30	7	150
91201/1 1/12/13					1	3		4
94001-94082					29	40	13	82
95801-95813					7	6		13
95821-95905					25	60		85
Total	193	253	527	198+1?	746+1?	775+1?	299+1?	2991+4?

¹³ Le numéro 94306 n'a pas été attribué.

¹⁴ Les numéros 94783/789/796 n'ont pas été attribués

¹⁵ Le numéro 97722 n'a pas été attribué

ANNEXE 4 : APERÇU DE LA MODIFICATION (AVEC NOUVELLE NUMÉROTATION) DES FOURGONS GCI

SERIE	Fourgon HKM ¹⁶	Fourgon "GV" ¹⁷ 19060...19147	99787-99895	Compagnie de Chimay	Total
98001-98151	1	1	3		5
98501-98637	65		1	4	70
98638-98852	24	23	5		52
99007-99106			100		100
99107-99302		26			26
99601-99786		23			23
99787-99895		9			9
Total	90	82	109	4	285

ANNEXE 5 : APERÇU DE LA MISE HORS SERVICE DES FOURGONS GCI

SERIE	12/1932- 10/1934	10/1934- 1939	1940-1949	Disparus après WW II	1950-59	1960- 1969	1970-1973	Total
98001- 98151 (147+4 ¹⁸)	8	132	4+1HKM		1	1		147
98501- 98637 (136+1 ¹⁹)		51+4 Chimay	6+65HKM	1	4	4	1	136
98638- 98852 (187+28 ²⁰)	2	4	28+24HKM	10	52	58	9	187
99001- 99006		3	3					6
99107- 99302 (170+26 ²¹)		3	37	12	49	50	19	170
99601- 99786 (162+24 ²²)	4	13	32	18	60	32	3	162

¹⁶ Fourgons pour trains de marchandises.

¹⁷ Fourgons pour les trains GV ("Grande Vitesse").

¹⁸ Un fourgon est devenu un GV; 3 autres sont devenus 99787-99789

¹⁹ Le fourgon 98637 devient 99790.

²⁰ 23 fourgons sont devenus des GV et 5 autres repris dans la série 99791-99795.

²¹ 26 fourgons sont devenus des GV.

²² 23 fourgons sont devenus des GV et 99685 est devenu 98151.

²³ 9 fourgons sont devenus des GV.

99787-99895 (100+9 ²³)			16	11	30	36	7	100
'GV' 19060...19147 (82)					32	29	21	82
Total	14	206+4 Chimay	126+90HKM	52	228	210	60	990