

Voiture GC

Nombre de véhicules construits : 7 prototypes, 1623 voitures de série et 412 fourgons

Années de construction : 1882-1884 (premiers fourgons), 1885 (voitures prototypes), 1888-1889, 1891-1900, 1920 et 1922 (voitures de série et fourgons)

Constructeurs connus : Ateliers Métallurgiques de Nivelles, Nicaise et Delcuve (La Louvière), Franco-Belge (La Croyère), Allard Frères (Châtelineau), Baume et Marpent (Morlanwelz), Compagnie Centrale de Construction (Haine-St-Pierre), Ateliers Germain (Monceau-sur-Sambre), Usines de Braine-le-Comte, Forges et Ateliers de Seneffe, Ragheno (Malines), Dyle et Bacalan (Louvain), Arsenal (AC) Malines, Ateliers de Construction de Malines, Wanderpepen, et autres.

Tare moyenne d'un véhicule : 18 tonnes (voiture) et 13 tonnes (fourgon)

Mise hors service : 726 voitures et 354 fourgons avant le 1^{er} octobre 1934 ; les autres véhicules sur la période d'octobre 1934 à 1941, en 1945 et en 1960 ; une voiture a disparu après la Seconde Guerre mondiale

En quelques mots : Les voitures GC ont constitué la première série de voitures à trois essieux et de fourgons mis en service par les Chemins de fer de l'État belge. GC signifie "Grande Capacité".



Maquette de la voiture GC 3055 (Réf. 2614)

Contexte historique

Les voitures à deux essieux disponibles en 1885 n'offraient qu'un nombre limité de places pour les voyageurs. Les voitures GC construites à partir de 1885 étaient une version allongée de ce type de matériel ; elles étaient équipées de trois essieux sur lesquels reposait la caisse de voiture allongée. Cela

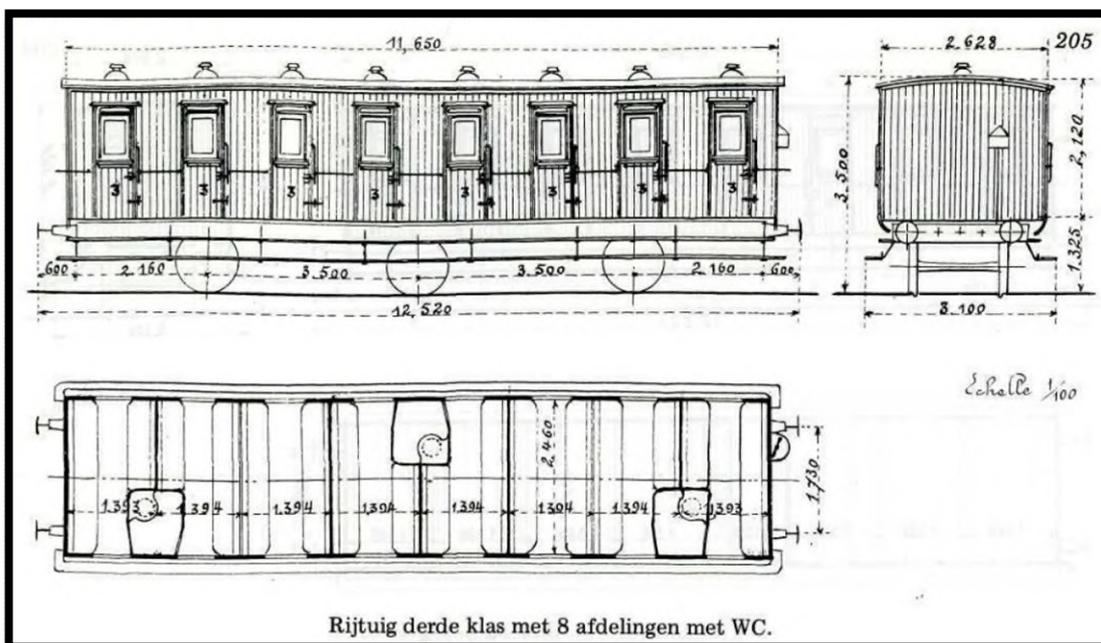
leur permettait d'accueillir plus de voyageurs. Leur mise en service a également permis de supprimer la diversité des types de voitures repris des compagnies privées.

Les voitures GC n'étaient pas très confortables. Elles n'étaient pas toujours équipées d'un WC ou d'un 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 passait d'une voiture à l'autre via un marchepied extérieur continu pour effectuer les contrôles pendant le trajet.

Description

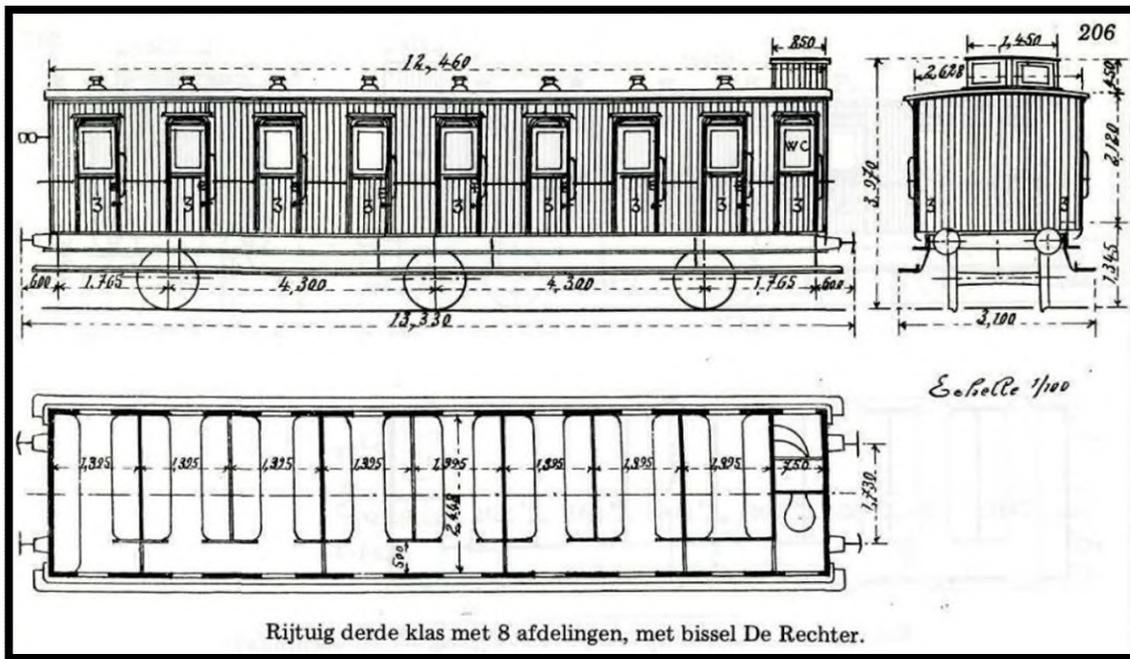
Les voitures GC peuvent être classées en trois séries, à savoir

- Voitures sans WC et sans couloir
- Voitures avec WC mais sans couloir
- Voitures avec WC et avec couloir

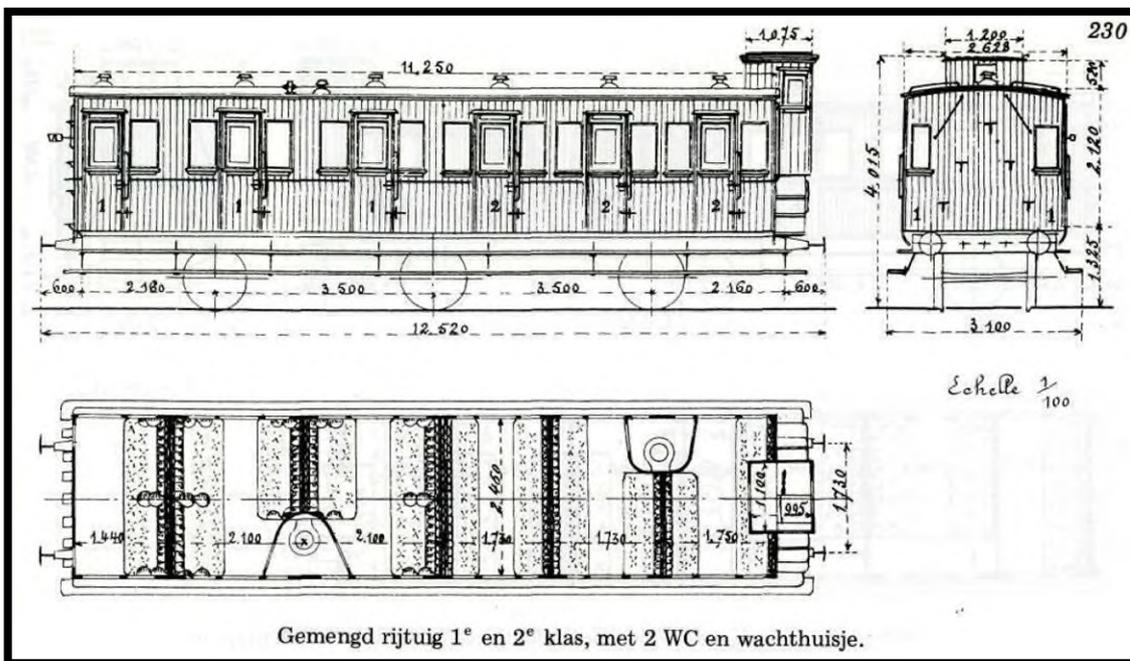


Voiture de troisième classe avec trois WC mais sans couloir (Extrait de : VANDENBERGHEN J., "Recueil du matériel à voyageurs à trois essieux et à bogies de l'État belge 1835 - 1926", p. 14) (réf. C3455)

Une autre caractéristique qui pouvait être présente était un espace interne avec poste de vigie pour le serre-frein ou une guérite extérieure pour le serre-frein.



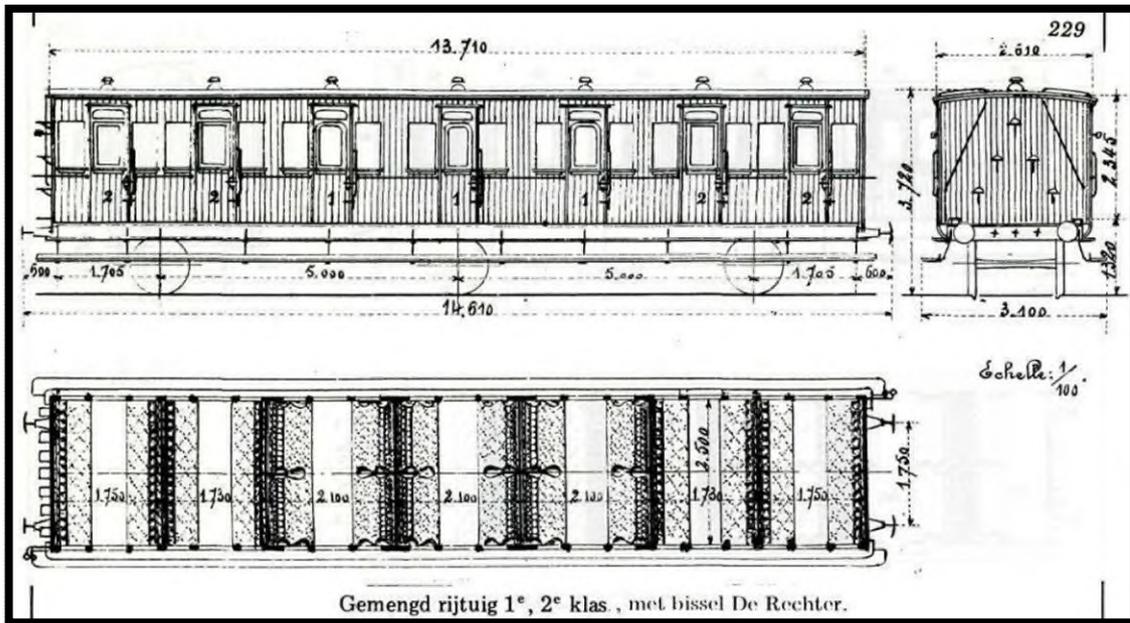
Voiture de troisième classe avec espace intérieur avec poste de vigie pour le serre-frein intégré à la caisse (Extrait de : VANDENBERGHEN, J. "Recueil du matériel à voyageurs à trois essieux et à bogies de l'État belge 1835 -1926", p. 15) (réf. C3455)



Voiture de première et deuxième classe avec guérite de serre-frein extérieure (Extrait de : VANDENBERGHEN, J. "Recueil du matériel à voyageurs à trois essieux et à bogies de l'État belge 1835 -1926", p. 49) (réf. C3455)

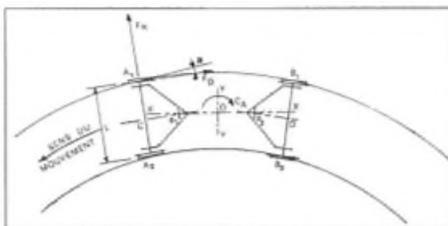
Un aperçu complet figure à l'annexe 1.

Les voitures GC avaient une longueur de caisse de 10,28 à 14,10 m et une longueur hors tampons de 11,38 à 15,07 m. Les fourgons GC avaient une longueur de caisse de 8,00 m et une longueur hors tampons de 9,05 à 9,18 m.

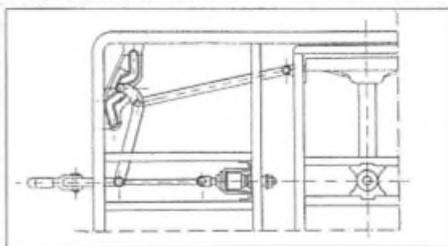


Voiture GC 6413 (Extrait de : VANDENBERGHEN, J. "Recueil du matériel à voyageurs à trois essieux et à bogies de l'État belge 1835 -1926", p. 48) (réf. C3455)

La voiture A₃B₄¹ 6413 (ancienne 6914) datant de 1889 constituait une exception. Elle avait une longueur de caisse de 13,71 m et une longueur hors tampons de 14,61 m, ce qui est comparable à la dimension de caisse des voitures GCI construites à partir de 1900. À cet égard, elle peut donc être considérée comme le modèle précurseur des voitures GCI. Elle pouvait accueillir 24 voyageurs en première classe et 40 voyageurs en deuxième classe, mais elle ne disposait ni de couloir ni de WC. Elle a été mise hors service en tant que voiture B₃C₄ avec 24 places B et 40 places C avant octobre 1934.



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.



Extrait de : En lignes, n° 107, février 2012, p. 66 (Réf K529293)

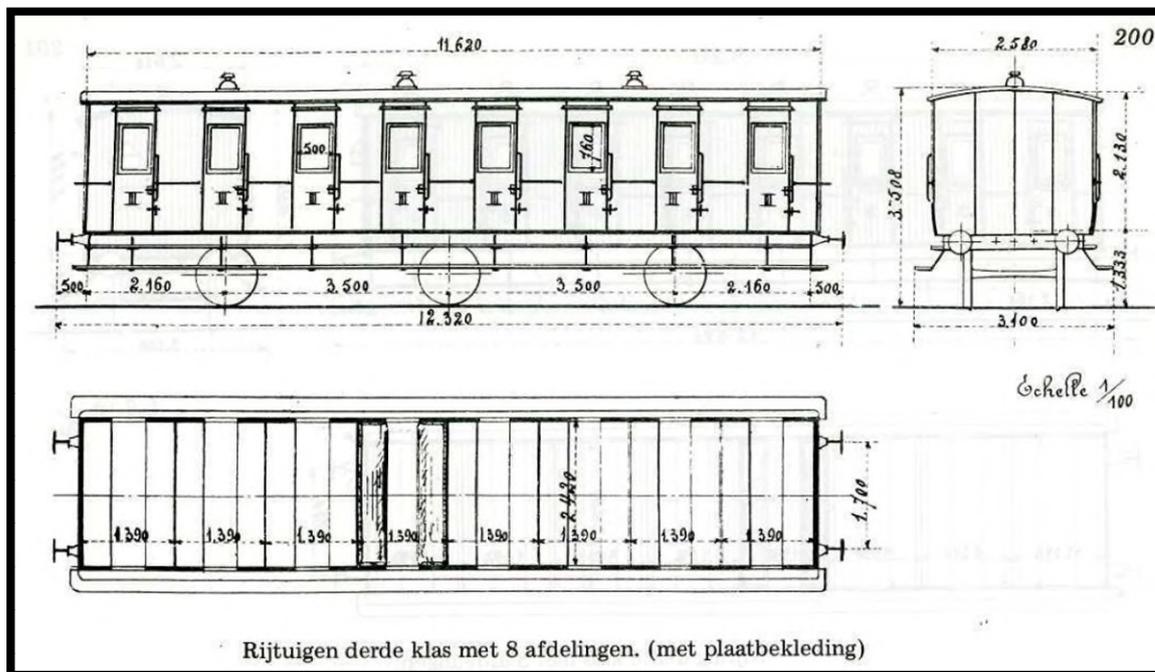
La caisse de la voiture en bois reposait sur un châssis métallique à trois essieux. Dans la plupart des voitures, ces essieux étaient fixes, mais quelques séries² étaient équipées d'essieux d'extrémité mobiles (le bissel De Rechter) pour réduire la friction dans les courbes. Chaque compartiment disposait d'une porte donnant sur l'extérieur.

Les compartiments de première et deuxième classe avaient des banquettes rembourrées avec des accoudoirs. Les voitures A d'origine pouvaient accueillir 31 ou 40 voyageurs. Les voitures B d'origine pouvaient accueillir de 32 à 60 voyageurs. Les voitures AB d'origine pouvaient accueillir de 38 à 52 passagers. Les voitures BC d'origine pouvaient accueillir 40 voyageurs.

Les voitures de troisième classe étaient équipées de banquettes en bois et pouvaient, à l'origine, accueillir de 57 à 82 voyageurs.

¹ Les lettres A, B et C indiquent la classe : 1^{re}, 2^e et 3^e classe. Le chiffre indique le nombre de compartiments. Ici il s'agit donc d'une voiture de 1^{re} classe avec 3 compartiments et une voiture de 2^e classe avec 4 compartiments.

² Les séries 4311-4321, 4725-4729, 6413 et 6871-6903



Voiture de troisième classe sans couloir et sans WC (Extrait de : VANDENBERGHEN, J. "Recueil du matériel à voyageurs à trois essieux et à bogies de l'État belge 1835 -1926", p. 9) (réf. C3455)

Certaines voitures étaient chauffées par des chaufferettes, mais la plupart disposaient d'un chauffage à la vapeur par radiateurs. La plupart des voitures étaient équipées d'un éclairage au gaz. Le 1^{er} décembre 1911, 233 voitures étaient équipées de l'éclairage électrique. Les quatre voitures construites en 1920 et 1922 étaient également éclairées à l'électricité. Le confort de ces voitures était minimal en raison d'une suspension trop rigide et de piètre qualité, ainsi que d'un manque d'isolation thermique et acoustique.

A l'origine, aucune voiture ne disposait d'un compartiment fourgon. C'est pourquoi des fourgons séparés ont été construits.

Au cours de la période 1885-1900, 1626 voitures GC ont été construites (voir annexe 1), à savoir sept prototypes et 1619 voitures, réparties comme suit : 18 voitures A, 233 voitures B, 360 voitures AB, 3 voitures ABC, 47 voitures BC et 958 voitures C.

Quelques mises hors service (voir ci-dessous) et une série de modifications (voir annexe 1) dans la répartition en classes de ces voitures ont abouti à la mise à disposition de cinq prototypes et de 1617 voitures (382 voitures AB, 2 voitures B, 244 voitures BC, et 989 voitures C) pour le service voyageur au début du XX^e siècle.

La situation de ce parc au 1^{er} décembre 1911 (pour autant qu'il soit connu) et au 1^{er} octobre 1934 (complet) est indiqué ci-dessous :

Évolution du parc

Type	Nombre de véhicules construits : 1885-1900	Nombre au 01/12/1911	Nombre au 01/10/1934
A ₅ de 40 pl.	Prototypes n° 1 et 2	?	0
Total 1	2 prototypes	?	0
B ₅ (ancienne A ₅) 40 pl.	Prototype n° 6426	?	0
B ₅ (ancienne A ₅) 40 pl.	N° 6427	?	0
B _x (ancienne A _x)	N° 6428	?	0
Total 2	1 prototype et 2	?	0
A ₁ B ₄ ^{1/2} 8/36 pl. (ancienne B ₅ ^{1/2})	100	100E*	28
A ₂ ^{1/2} B ₃ 16/26 pl.	70	?	11
A ₂ ^{1/2} B ₃ 16/25 pl.	1	1	1
A ₃ B ₃ 19/25	32	?	10
AB variable	59	?	12
A _x B _y ancienne B ₅	1	?	0
A _x B _y ancienne A ₅	16	?	6
A _x B _y ancienne A _x B _y C _z	3	?	2
A _x B _y ancienne B ₅	100	100E*	15
Total 3	382	233 E* + 104 G**=337	85
B ₂ ^{1/2} C ₃ 20/30 pl. (ancienne AB)	130	?	46
B ₂ ^{1/2} C ₃ 20/27 pl. (ancienne AB)	66	?	28
B ₃ C ₂ ^{1/2} 19/21 pl.	1	1	1
B ₃ C ₄ 24/40 pl. (ancienne AB)	1	1	0
B _x C _y ancienne GCB	6	?	1
B _x C _y	40	?	16
Total 4	244	242	92
C ₈ 80 pl.	2 prototypes et 540	2 prototypes et 538	2 prototypes et 387
C ₈ 68 pl.	10	10	5

Voiture GC

C ₆ 60 pl. (ancienne B ₆)	2 prototypes	0	0
C ₈ 65 pl.	11	11	7
C ₇ 57 pl.	397	397	302
C ₇ 57 pl. (ancienne B ₇)	5	5	2
C ₆ 57 pl. (ancienne B ₆)	20	20	12
C ₆ 49 pl. (ancienne B ₆)	6	6	2
Total 5	4 prototypes et 989	2 prototypes et 987	2 prototypes et 717
Fourgons	412	?	58

* avec éclairage électrique, e. a. les 200 voitures des séries 6301-6400 et 6701-6800

** avec éclairage au gaz

Deux autres voitures AB et deux voitures C ont été construites en 1920 et 1922, portant le nombre total de voitures de série construites à 1623.

Type	Année de construction	Nombre de places	1 WC	2 WC	Avec placage	Couloir central	Couloir latéral	première numérotation	deuxième numérotation	Hors service
A ₁ B ₆	1920	7A 45B		oui	oui	oui		6201	89001	PV 312 30/11/1960
A ₁ B ₆	1922	7A 43B		oui	oui		oui	6202		PV 231 23/08/1945
C ₈	1920	82	oui		oui	oui		4801	89002	PV 312 30/11/1960
C ₈	1920	82	oui		oui		oui	4802	89003	PV 312 30/11/1960

Le nombre de fourgons construits s'élevait à 412.

Fourgons :

Année de construction	Nombre	Numérotations
1882-1884	125	7550-7674
1891 et 1893	116	7675-7790
1894-1897 et 1899-1900	171	7791-7961
Total	412	

Au 1er octobre 1934, le parc total était composé de 87 voitures AB, 92 voitures BC, 721 voitures C et 58 fourgons. Leur mise hors service figure à l'annexe 2.

Livrée

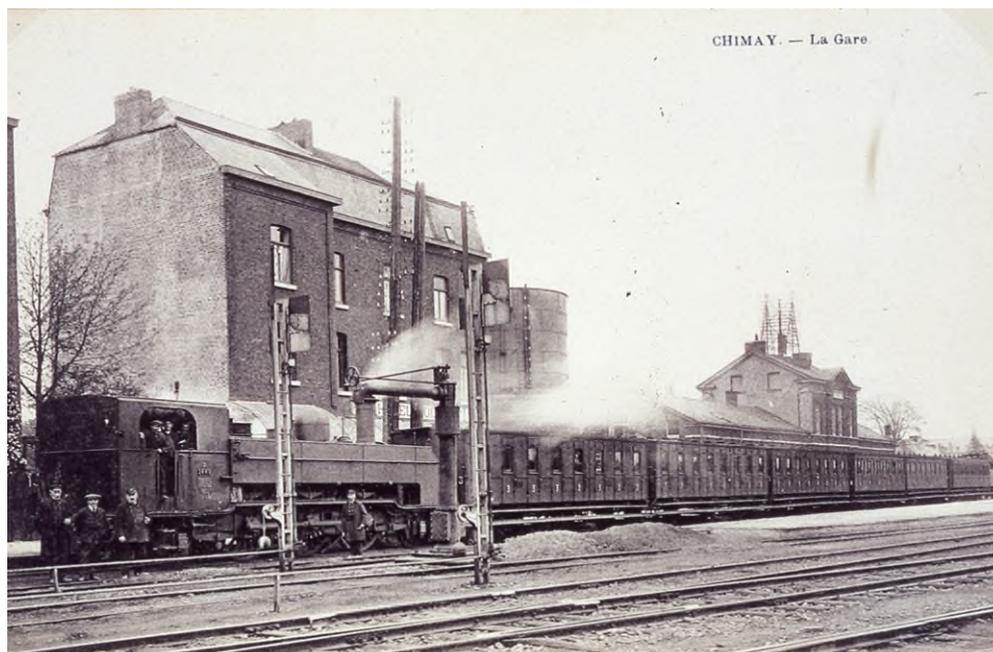
À l'origine, les caisses des voitures ont été enduites de vernis et d'une laque brune. À partir de 1929, la couche finale est remplacée par une laque verte. Leur toit est noir. Les inscriptions (y compris la désignation de la classe) étaient de couleur beige à la SNCB. On ne connaît que quelques images des voitures GC.

Voiture GC

Utilisation et mise hors service

Utilisation

Les voitures GC circulaient sur l'ensemble du réseau. De nombreuses voitures ont été adaptées afin de pouvoir être utilisées pour le trafic international (Pays-Bas, l'Allemagne et la France). On ne sait pas exactement quelles ont été les adaptations apportées. Ainsi, au 1er décembre 1911, 66 fourgons équipés d'un compartiment-douane, 102 voitures AB et B et 31 voitures C étaient autorisées à circuler sur le réseau français, et de nombreuses voitures B, BC et C étaient admises sur les réseaux néerlandais et allemand.



Carte postale de la locomotive à vapeur 1440 et de quelques voitures GC en bois à la gare de Chimay (Réf. Z00205)

La série AB variable

Les 59 voitures AB numérotées 6904 à 6962 avaient comme particularité de pouvoir choisir la répartition en classes en fonction des besoins, allant de A₁B₄ à B₅ en passant par A₂B₃. A cette fin, elles étaient équipées de plaquettes amovibles portant les chiffres 1 et 2.

Mise hors service

Voitures

726 avant octobre 1934 ; 124 sur la période d'octobre 1934 à décembre 1934 ; 263 en 1935 ; 91 en 1936 ; 23 en 1937 ; 242 en 1938 ; 102 en 1939 ; 31 en 1940 ; 19 en 1941 ; une seule en 1945 ; une disparue après la Seconde Guerre mondiale et trois en 1960.

La voiture A n° 1 a été intégrée au train royal en tant que berline C2 ; le sort de la voiture n° 2 est inconnu. La voiture AB 6913³ a été intégrée au train royal en tant que berline C1.

Une seule voiture n'a pas été renumérotée.

Fourgons

354 avant octobre 1934 ; 7 sur la période allant d'octobre 1934 à décembre 1934 ; 48 en 1935 et 3 en 1937.

³ Ou la 6413, selon autres sources.

Pertes de guerre

Les pertes subies pendant la Première Guerre mondiale ne sont pas connues. Après la Seconde Guerre mondiale, une seule voiture (voiture C 4459) a définitivement été considérée comme perdue.

Transformations et modifications

Déclassement des voitures GC

Comme stipulé à l'annexe 1, l'aménagement intérieur de nombreuses voitures a été modifié, de sorte que seules les voitures AB, B, BC et C ont finalement été conservées.

Le trio 89001-89003

La voiture AB 6201 et les voitures C 4801 et 4802 datant de 1920 ont été transformées en mars 1936 pour constituer une rame couplée « TT » triple.



Les voitures GC 6201, 4801 et 4802 en tant que rame triple de voitures, Schaerbeek, 1951, Photo Desbarax (EN LIGNES, n° 107, février 2012, p. 67 (réf. K29299))

Dans les trois voitures, les banquettes situées aux deux extrémités ont été supprimées pour créer une plate-forme. Seules les portes donnant accès à ces plates-formes d'extrémité ont été conservées, les autres ayant été rendues inutilisables. Les longs marchepieds étaient donc devenus superflus et ont été remplacés par des marchepieds courts au niveau des portes de queue. Des soufflets permettaient de passer d'une voiture à l'autre. La composition fixe était la suivante : B (ancienne AB)6201-

C4801-C4802.

Plus tard, la voiture 6201 a été renumérotée 89001, la voiture 4801 renumérotée 89002 et la voiture 4802 numérotée 89003.

Voitures GC pour le train royal

Enfin, les voitures GC suivantes ont été intégrées au train royal de Léopold II et Albert Ier (version de 1911) à une date inconnue :

6986 en tant que berline BB³

6988 en tant que berline BB⁴

6989 en tant que berline BB⁵

6990 en tant que berline BB⁶

6913⁴ en tant que berline C¹

⁴ Voir note 3

Prototype n° 1 en tant que berline C²

7690 en tant que fourgon D³

7710 en tant que fourgon D¹

7720 en tant que fourgon D²

7729 en tant que fourgon D⁴

Voitures GC pour trains radio

Les trains radios étaient des trains touristiques intérieurs à bord desquels les voyageurs recevaient, via haut-parleur, des informations sur les centres d'intérêts de la région. Les voitures GC 2983 (en tant que voitures) et 2986 (en tant que restaurant), entre autres, ont été en service à bord de ces trains à partir de mars 1934.

Voitures de service

Les voitures GC suivantes sont connues pour avoir été affectées à des trains de secours ou à des trains de travaux :

2533 en juin 1936, 2779 et 2816 en mai 1937 et 4566 en janvier 1938.

Ce qu'il en reste aujourd'hui

Aucune voiture GC n'a survécu.

Felix Florquin
Septembre 2023

Bibliographie succincte

- Livres :** VANDENBERGHEN J. Verzameling van het reizigersmaterieel met drie assen en dat met draaistellen van de Belgische staatsspoorwegen 1835-1926. Brussel : NMBS, 1984, C3455
- VANDENBERGHEN J. Recueil du matériel à voyageurs à trois essieux et à bogies de l'Etat belge. 1835 – 1926. Bruxelles : SNCB, 1984, 3456
- VANDENBERGHEN J.: Het reizigersmaterieel, hoofdstuk 9 over het drieassig materieel; 1985
- Archives :** Document NMBS “Buitendienststelling van het reizigersmaterieel vanaf 01/10/1934 tot 1958”
- Document SNCB “Mise hors service du matériel voyageurs à partir du 01/10/1934 jusqu’en 1958”
- PV’s van buitendienststelling in de periode 1940-1960
- PV de mise hors service de la période 1940-1960
- NMBS: bewaard gebleven historieboekjes van de GC-rijtuigen
- SNCB : fiches d’immatriculation des véhicules à voyageurs et matériel assimilé. A partir de 1930
- Articles :** OCSINBERG CH. De GC-rijtuigen, Op de Baan, nr.88, 01/12/2008, p. 48-57, K42970
- OCSINBERG CH. Les voitures type GC, En Lignes, nr. 88, 01/12/2008, p. 48-57, K42969
- OCSINBERG CH.: De “De Rechter”-rijtuigen van de BS/NMBS, Op de Baan, nr. 107, 01/02/2012, p.66-67, K529299
- OCSINBERG CH.: Les voitures Etat Belge / SNCB "De Rechter", En Lignes, nr. 107, 01/02/2012, p.66-67, K529293

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

Catalogue Bibliothèque : Voiture GC

Collection musée : Voiture GC

Annexe 1 : Inventaire des voitures et fourgons

(*en italique* : les numérotations définitives qu'elles ont conservées jusqu'à leur mise hors service)

Voitures sans WC et sans couloir

Prototypes (année de construction 1885, avec placage de la caisse en bois)

Type	Nombre de places assises	Première numérotation	Deuxième numérotation	Troisième chiffre	Hors service
A ₅	40	498	1		Devient la Berline Royale C ²
A ₅	40	500	2		?
A ₅	40	6426			Avant octobre 1934 en tant que voiture B ₅
B ₆	60	1201	3043		Avant octobre 1934 en tant que voiture C ₆
B ₆	60	1202	3044		Avant octobre 1934 en tant que voiture C ₆
C ₈	80	5999	3089	2501	Décembre 1934
C ₈	80	6000	3090	2502	Octobre 1935

Voitures de série

Type	Année de construction	Nombre de places assises	Nombre de véhicules construits :	Avec placage	Vigie	Guérite de serréfrein	Premières numérotations	Deuxièmes numérotations
A ₂ ^{1/2} B ₃	1888	20A 30B	3	oui			6901-6903	6401-6403 Deviennent BC 20/30
A ₂ ^{1/2} B ₃	1888	20A 30B	9				6904-6912	6404-6412 Deviennent BC 20/30
			1				6913	Berline Royale C ¹
A ₃ B ₄ *	1889	24A 40B	1				6914	6413

Voiture GC

								Devient BC 24/40
A ₂ ^{1/2} B ₃	1889	20A 30B	10				6915-6924	6414-6423 Deviennent BC 20/30
A ₂ ^{1/2} B ₃	1889	20A 30B	2	oui			6925-6926	6424-6425 Deviennent BC 20/30
A ₅	1889	40	1				6427	Devient B ₅
A _x	1891	?	1				6428	Devient B _x
B _x C _y	1894 Ancien Grand Central Belge	?	6				6430-6435	
A ₂ ^{1/2} B ₃	1888	20A 27B	22	oui	oui		6801-6822	6501-6522 Deviennent BC 20/27
A ₂ ^{1/2} B ₃	1889	20A 27B	44		oui		6523-6566	Deviennent BC 20/27
A ₂ ^{1/2} B ₃	1891- '94	20A 30B	106			oui	6567-6672	Deviennent BC 20/30
A _x ByC z	1889 1891 en 1893	?	3				6992 6993 6995	Deviennent A _x B _y
B ₅ ^{1/2}	1900	44	100				6301-6400	Deviennent A ₁ B ₄ ^{1/2} 8A 36B
B ₆	1888	57	10				1101-1110	3045-3054 Deviennent C ₆
B ₆	1889	57	10		oui		1111-1120	3055-3064 Deviennent C ₆
C ₈	1888	80	37	oui			2503-2539	

C ₈	1888-'89	80	51				2540-2590	
C ₈	1891-'94	80	402				2591-2992	
C ₈	1899	80	50				2993-3042	

*Avec le bissel De Rechter ; précurseur du GCI

Voitures avec WC mais sans couloir

Type	Année de construction	Nombre de places assises	Nombre de véhicules construits	Guérite de serre-frein	2 WC	3 WC	Numérotations
A ₂ ^{1/2} B ₃	1891-'93	16A 26B	70	oui	oui		6801-6870
A ₁ B ₁ ^{1/2} C ₃	1893	?	40		oui		6452-6491 Deviennent B ₂ ^{1/2} C ₃
C ₈	1893	68	10			oui	4301-4310

Voitures avec WC et avec couloir

Type	Année de construction	Nombre de places assises	Nombre de véhicules construits :	1 WC	2 WC	1 couloir latéral partiel	2 couloirs latéraux partiels	Couloir latéral complet	Vigie	Guérite de serre-frein	Numérotations
A ₂ ^{1/2} B ₃ *	1894	16A 25 B	1		oui		oui			oui	6871
A ₃ B ₃ * -95	1894	19A 25B	32		oui		oui			oui	6872-6903
AB variable**	1895-'97	38	59		oui		oui			oui	6904-6962
B ₅	1899	32	1	oui				oui			6974 Deviennent A _x B _y
A ₅	1896	31	16	oui				oui			6975-6990 Ancienne 801-816

Voiture GC

											Deviennent B ₅ et ultérieurement A _x B _y
B ₃ C ₂ ^{1/2}	1899	19B 21C	1		oui		oui				6451
B ₅	1899 - 1900	32	50	oui				oui			6701-6750 Deviennent A _x B _y
B ₅	1899 - 1900	38	50	oui		oui					6751-6800 Deviennent A _x B _y
C ₈ *	1894	65	11	oui				oui	oui		4311-4321
C ₇	1895 -'99	57	397	oui				oui	oui		4322-4718
B ₇ *	1894	57	5	oui				oui	oui		1251-1255 Deviennent C ₇ 4725-4729
B ₆	1896	49	7	oui				oui			1256-1262 Deviennent C ₆ 4719-4724 , une seule voiture non renumérotée

* avec le bisset De Rechter

** en fonction des besoins A₁B₄, A₂B₃ ou B₅

Annexe 2 : Aperçu des mises hors service

Mise hors service des voitures AB GC

Série	Avant 10/34	10/34-12/34	1935	1945	1960	Total
6202				1		1
6301-6400	72	9	19			100
6701-6750	42	3	5			50
6751-6800	43	1	6			50
6801-6870	59	5	6			70
6871		1				1
6872-6903	22	7	3			32
6904-6962	47	3	9			59
6974	1					1
6975-6990	7+3*	1	4+1**			16
6992,6993,6995	1	1	1			3
89001					1	1
Total	297	31	54	1	1	384

*6986 devient la berline royale BB3

*6988 devient la berline royale BB4

*6989 devient la berline royale BB5

** 6990 devient la berline royale BB6

Mise hors service des voitures B et BC GC

Série	Avant 10/34	10/34-12/34	1935	1936	1937	1938	1939	Total
6401-6403	3							3
6404-6412	5	2	2					9
6413	1							1
6414-6423	7	1	1	1				10
6424-6425	2							2
6426	1							

Voiture GC

6427-6428	2											2
6430-6435	5			1								6
6451											1	1
6452-6491	24	1	6	5				2	2			40
6501-6522	16	3	3									22
6523-6566	22	11	11									44
6567-6672	67	24	15									106
Total	155	42	39	6				2	3			247

Mise hors service des voitures C GC

Série	Avant 10/34	10/34- 12/34	1935	1936	1937	1938	1939	1940	1941	Disparue après la Seconde 1960	Total
2501		1									1
2502			1								1
2503- 2539	17	8	6	2		4					37
2540- 2590	16	3	13	2	7	10					51
2591- 2992	108	14	72	44	14	149	1				402
2993- 3042	12		8	3	2	25					50
3043- 3044	2										2
3045- 3054	4	1	2	2		1					10
3055- 3064	4	2	4								10
4301- 4310	5	1	2				2				10

4311-4321	4	1	3				2		1			11
4322-4718	97	17	58	32		51	93	30	18	1		397
4719-4724	2	1	1				1	1				6
4725-4729	3	2										5
89002-89003											2	2
Total	274	51	170	85	23	240	99	31	19	1	2	995

Mise hors service des fourgons GC

Série	Avant 10/1934	10/34-12/34	1935	1936	1937	Total
7550-7674	116	1	8			125
7675-7790	92+4*	4	16			116
7791-7961	142	2	24		3	171
Total	354	7	48		3	412

*7690 devient le fourgon D³ du train royal

*7710 devient le wagon D¹ du train royal

*7720 devient le wagon D² du train royal

*7729 devient le wagon D⁴ du train royal