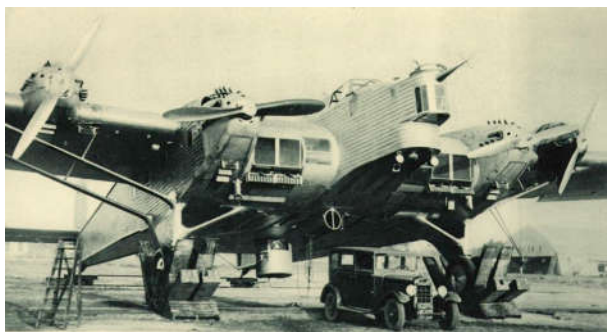


Les principales productions comprennent ainsi le matériel fixe et roulant pour chemins de fers et tramways (automotrice, voitures, wagons, tenders), ainsi que le matériel minier (wagon à minerai, wagonnets, berlines), les constructions navales, charpentes métalliques, ouvrages d'art destinés aux voies de communications (pont-route, pont-rail,...) et généralement tout ouvrage de mécanique générale et de grosse chaudronnerie.

La société possède par ailleurs, à Bacalan et à Queyries, d'importants chantiers pour la construction de navires pour le compte de l'état (navires de guerre) et les Compagnies de Navigation.

Elle s'est également forgée une certaine réputation dans l'industrie du froid, grâce aux nombreuses installations qu'elle a réalisées (abattoirs de Madrid, docks du Havre, entrepôts frigorifiques à Fedalah au Maroc,...)

Elle se spécialisera plus tard dans l'aéronautique avec la création en 1930 de sa filiale, la SAB (Société Aérienne Bordelaise). Cette dernière sera intégrée en 1936, date de sa cessation, dans le cadre de la politique de nationalisation de l'industrie aéronautique, à la Société Nationale des Constructions Aéronautiques du Sud-Ouest (SNCASO). On lui doit entre autre, la construction du Bombardier SAB-AB 20, sorti des usines en 1932. Deux ans avant cela, fut construit dans les Usines Dyle&Bacalan l'avion triporteur de transport, DB 70. De construction entièrement métallique, il fut en son temps le plus gros appareil que la France connaissait.



Bombardier SAB AB-20



Monoplan trimoteur DB 70

Production Ferroviaire

L'entreprise, dotée d'une surface considérable et d'un outillage moderne, se consacrera à la fabrication de voitures et wagons de tous types. Elle compte alors parmi ses clients les grandes compagnies de chemins de fer (Paris-Orléans, Compagnie du Midi), la Compagnie Internationale des Wagons-Lits, les Sociétés minières de transport de liquide,...

Société Anonyme de Travaux
DYLE & BACALAN
MATÉRIEL ROULANT pour Chemins de Fer et Tramways

Siège Social : 18, rue du 6^e Fév, PARIS
Capital Soc. : 51.000.000 Fr.

Voitures et Wagons de tous types pour voies normales et voies étroites. - Automotrices, Remorques, Funiculaires aériens et sur plateformes. - Pièces détachées, Bogies, Trains de roues, Boucliers, etc.

Ressorts de suspension et de choc

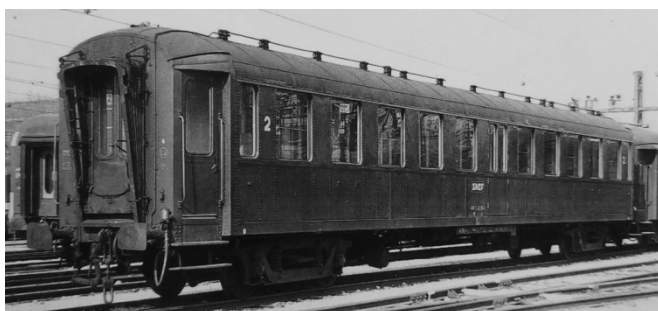
The advertisement features a central illustration of a passenger train with a diamond-shaped roof structure. The text is arranged in a structured layout with bold headings and descriptive lists of products and services.

La voiture BACALAN

Cette voiture métallique à bogies, emblématique de la production réalisée dans les chantiers de Dyle et Bacalan à Bordeaux, fut construite de 1929 à 1931 pour la Compagnie PLM qui en commandera 185 pour cette même période. Cette commande fit suite à celle de la compagnie du P.O. à qui la société Dyle & Bacalan livra 10 voitures mixtes 1ère et 2ème classe en 1927. Ces voitures dérivent des voitures OCEM à rivets apparents. Les voitures Bacalan se distinguent des voitures OCEM à rivets apparents par l'utilisation de petits rivets. Ces voitures furent conçues pour être transformables en voitures sanitaires pour l'armée, c'est à dire en ambulances par démontages des cloisons et ouvertures d'une porte centrale prévue de construction et apparente.



Voiture OCEM



PLM C11 Bacalan



Les autres production :

Voiture Tramway Bordeaux-Cadillac



Wagon couvert type Midi KSUW 227995



Wagon grue



VOITURE DE 2^e CLASSE À BOGIES ET À INTERCIRCULATION, 18001, CONSTRUITE ET EXPOSÉE PAR LA SOCIÉTÉ DYLE ET BACALAN ET DESTINÉE AUX CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT BELGE. — La voiture à intercirculation 18001, destinée aux chemins de fer de l'État belge, repose sur

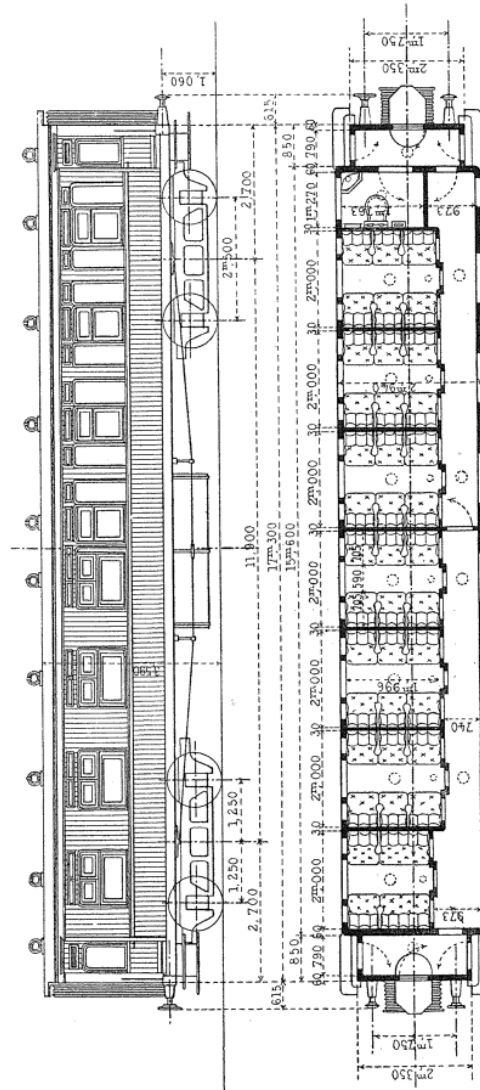


Fig. 159. - Voiture de 2^e classe 18001 de l'État belge.

deux bogies à deux essieux construits en tôle emboutie suivant le type de la Compagnie internationale des wagons-lits.

Cette voiture comprend 7 compartiments de 2^e classe à 6 places et 1 water-closet,

latéral. Des portes à développement placées dans le prolongement de la cloison de séparation de chaque compartiment extrême permettent d'isoler ces compartiments du couloir; on accède du couloir dans les autres compartiments par des portes coulissantes. Des portières ménagées sur les faces dans l'axe de chaque compartiment permettent l'accès direct à l'intérieur de la voiture.

La caisse et le châssis sont d'une construction identique à celle de la voiture de 2^e classe de la même compagnie décrite ci-dessus.

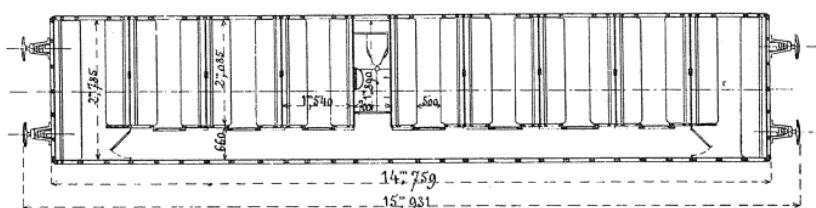


Fig. 119. — Voiture de 3^e classe CCSw 992 des Chemins de fer de Paris-Orléans.

Dans les compartiments les dossiers et les banquettes sont garnis en toile américaine noire avec rembourrage en crin végétal. Les cloisons transversales sont munies de porte-bagages en zinc perforé. Les cloisons de séparation des compartiments intermédiaires sont interrompues sur toute leur largeur dans la partie comprise entre le dessus des dossiers et les porte-bagages. Toute la voiture est panneautée intérieurement en frises de sapin avec membrures en chêne.

Les portières sont munies de fenêtres mobiles; les baies de côté, qui existent aussi bien sur la face du couloir que sur la face opposée, sont munies de châssis fixes et de rideaux.

Le plancher des compartiments et du couloir est recouvert de linoléum.

Le water-closet est pourvu d'un lavabo en fonte émaillée et d'un miroir; les parois sont en panneaux de verre armé; le plancher est recouvert d'une feuille de plomb avec enduit de ciment.

Cette voiture est éclairée par des lampes à huile minérale système Shallis et Thomas; elle est munie du frein continu automatique Wenger et de l'intercommunication électrique.

VOITURE DE 3^e CLASSE À COMPARTIMENTS SÉPARÉS ET À DEUX ESSIEUX, CCFw, n° 34347, CONSTRUITE ET EXPOSÉE PAR LA SOCIÉTÉ DYLE ET BACALAN, À BORDEAUX, ET DESTINÉE À LA COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DE PARIS À ORLÉANS. — La voiture de 3^e classe à deux essieux CCFw 34347, destinée à la Compagnie d'Orléans, comprend 8 compartiments séparés de 10 places, accessibles par des portières ménagées dans chaque face. Deux guérites fermées sont placées au milieu des cloisons de bout et sont accessibles de chaque côté de la voiture par un escalier.

Le châssis est identique à celui de la voiture de 2^e classe BBSw 964 décrite ci-

dessus et l'aménagement intérieur des compartiments analogue à celui de la voiture CCSw 992.

Cette voiture est également munie de l'éclairage par lampes Shallis et Thomas, du frein Wenger avec volant de commande dans chaque guérite, et de l'intercommunication électrique.

VOITURE DE 1^{re} CLASSE À BOGIES ET À INTERCIRCULATION A 207, EXPOSÉE PAR LA COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DE P.-L.-M. ET CONSTRUITE PAR E. CHEVALIER, à Paris. — La voiture A 207 du P.-L.-M. repose sur deux bogies à deux essieux.

Cette voiture, qui comporte 7 compartiments de 1^{re} classe et 2 cabinets de toilette avec water-closet, est desservie par un couloir latéral aboutissant aux deux plates-formes extrêmes; elle ne diffère de la voiture de luxe n° 32 de la même compagnie, décrite précédemment, que par l'aménagement et la disposition intérieure de la caisse.

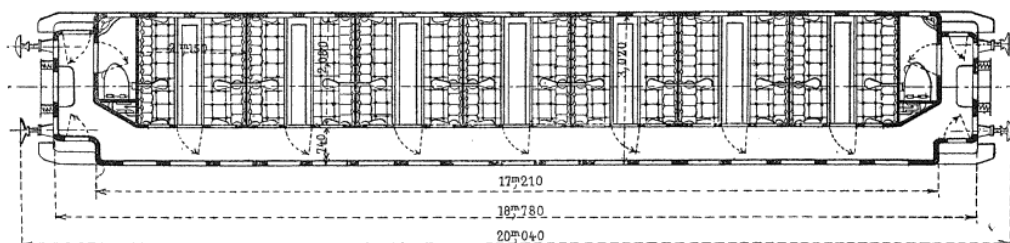


Fig. 120. — Voiture de 1^{re} classe A 207 des Chemins de fer de P.-L.-M.

Les compartiments, à six places, ouvrent sur le couloir par des portes à développement. Chaque banquette est divisée en parties d'une et de deux places par des accoudoirs mobiles. Les sièges et dossiers, à ressorts, sont capitonnés et tendus en drap gris noisette. Au-dessus de chaque dossier se trouve une rangée de cadres en acajou contenant des photographies en couleurs de sites du réseau, surmontés par les filets porte-bagages en dessous desquels sont d'autres filets plus petits pour les parapluies et menus objets.

Le haut des cloisons et le plafond sont tendus en lincrusta. Les parois du couloir sont décorées de panneaux en cuir gaufré avec encadrements d'acajou, les plafonds du couloir et des plates-formes sont aussi tendus en lincrusta.

Le plafond et les parois des water-closets sont recouverts de toile cirée.

Le plancher est recouvert de tapis en moquette dans les compartiments et le couloir, et en caoutchouc sur les plates-formes. Les baies sont munies de stores, et, sur la face opposée au couloir, de volets en acajou.

L'éclairage est assuré par l'électricité, suivant le système Auvert. Cette voiture est munie du chauffage par la vapeur; elle porte les organes du frein Westinghouse-Henry et de l'intercommunication pneumatique.

Le frein, du type Hardy rapide avec commande à la main dans la vigie, agit sur les trois essieux.

FOURGON À BOGIES ET À INTERCIRCULATION N° 19801, CONSTRUIT ET EXPOSÉ PAR LA SOCIÉTÉ ANONYME DYLE ET BACALAN, ET DESTINÉ AUX CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT BELGE. — Le fourgon à intercirculation n° 19801 des chemins de fer de l'État belge, destiné à entrer dans la composition des trains internationaux, repose sur deux bogies à deux essieux du type de la Compagnie internationale des wagons-lits.

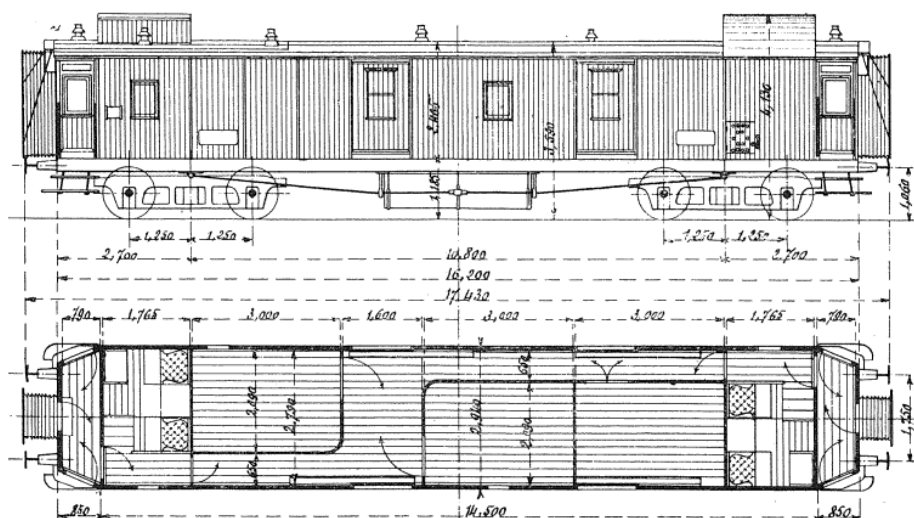


Fig. 160. — Fourgon n° 19801 de l'Etat belge.

Ce fourgon comprend trois compartiments à bagages, indépendants, avec circulation intérieure par deux couloirs latéraux alternés réunis par un large dégagement central. Ces couloirs aboutissent à deux compartiments pour les agents du train, compartiments munis chacun d'une vigie en saillie sur le pavillon. La voiture est terminée par deux plates-formes extrêmes couvertes et fermées, avec portières latérales d'accès ouvrant intérieurement, et portes en bout munies de soufflets et de passerelles d'intercirculation.

Le châssis de caisse est métallique, les brancards en fer U sont raidis par des tirants réglables. Les appareils de choc et de traction sont à balancier compensateur.

La caisse, de forme droite, est recouverte extérieurement en frises verticales de teak, l'ossature est en chêne, et le panneautage intérieur en frises de pitchpin peintes.

L'entrée et la sortie des colis se font de chaque côté du fourgon par deux portes roulant intérieurement et s'ouvrant, soit directement dans les compartiments à bagages, soit à proximité de portes développantes ménagées dans la paroi du couloir. Des portes développantes font communiquer les compartiments des agents avec les plates-formes et le couloir.

Une niche à chiens avec porte ouvrant de l'extérieur est aménagée en dessous des sièges des gardes, dans chacun des compartiments réservés aux agents.

Le fourgon est éclairé par du gaz emmagasiné dans deux réservoirs placés sous le châssis; les plates-formes et les compartiments des agents sont éclairés chacun par une lanterne; dans les compartiments à bagages, les lanternes sont placées à cheval sur la cloison de séparation du couloir.

Ce véhicule est muni du frein Westinghouse à action rapide et de la double conduite pour le frein modérable Henry. Chaque vigie est pourvue d'un volant commandant la timonerie du frein.

FOURGON À TROIS ESSIEUX N° 7921, CONSTRUIT ET EXPOSÉ PAR LA SOCIÉTÉ ANONYME DES ATELIERS GERMAIN, À MONTCEAU-SUR-SAMBRE, ET DESTINÉ AUX CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT BELGE. — Le fourgon n° 7921 à trois essieux, destiné aux chemins de fer de l'État belge, comprend dans la partie centrale un compartiment pour bagages, et aux extrémités, d'un côté, un compartiment pour l'agent du train, et de l'autre côté, un compartiment renfermant deux réservoirs à gaz.

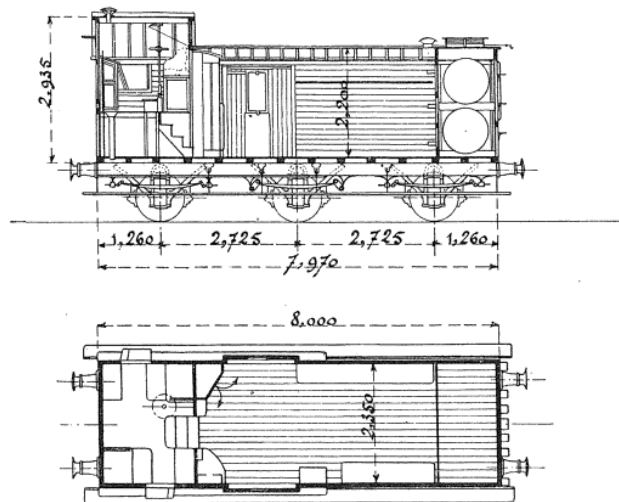


Fig. 161. — Fourgon n° 7921 des Chemins de fer de l'État belge.

Le châssis, à trois essieux, est entièrement métallique; la suspension sur les essieux est faite au moyen de ressorts à lames munis de flasques pour les essieux extrêmes, et, pour l'essieu du milieu, d'anneaux facilitant l'inscription en courbes.

La caisse, de forme droite, tôle extérieurement, repose directement sur le châssis.

Le compartiment à bagages est pourvu sur chaque face d'une porte roulante extérieure avec fermeture de douane et châssis vitré mobile. Le compartiment du garde est à plancher et à pavillon surélevés, on y accède du compartiment à bagages au moyen de

