

## GC-rijtuig

**Aantal gebouwd:** 7 prototypes, 1623 reeksrijtuigen en 412 pakwagens

**Bouwjaren:** 1882-'84 (eerste pakwagens), 1885 (prototypes rijtuigen), 1888-'89, 1891-1900, 1920 en 1922 (reeksrijtuigen en pakwagens)

**Constructeurs (de gekende):** 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 (Mechelen), Dyle et Bacalan (Leuven), Arsenal (CW) Mechelen, Ateliers de Construction de Malines, Wanderpepen e.a.

**Gemiddelde tarra van een rijtuig:** 18 ton (rijtuig) en 13 ton (pakwagen)

**Buitendienststelling:** 726 rijtuigen en 354 pakwagens vóór 1 oktober 1934; de overige voertuigen in de periode oktober 1934-'41, in 1945 en in 1960; één rijtuig vermist na WO II

**In enkele woorden:** De GC-rijtuigen waren de eerste reeks drieassige rijtuigen en pakwagens die de Belgische Staatsspoorwegen in dienst stelden. GC betekent 'Grote Capaciteit'.



Schaalmodel van GC-rijtuig 3055 (Ref. 2614)

### Historische context

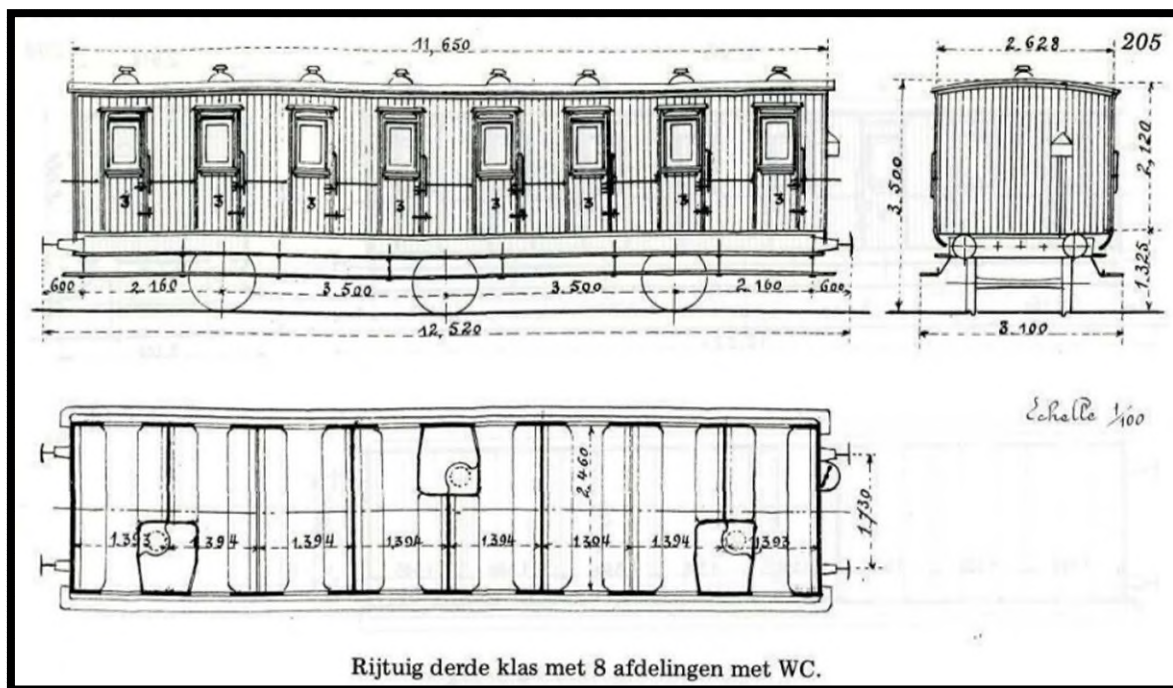
De bestaande tweeassige rijtuigen in 1885 boden maar een beperkt aantal plaatsen voor reizigers. De vanaf 1885 gebouwde GC-rijtuigen waren een langere versie van dit materieel; ze hadden drie assen waarop de langere rijtuigkast rustte. Hierdoor boden ze plaats aan meer reizigers. Tevens maakte hun indienststelling de afvoer mogelijk van het allegaartje van rijtuigtypes overgenomen van de private maatschappijen.

De GC-rijtuigen waren weinig comfortabel want ze beschikten niet altijd over een WC of een zij- of middengang, wat de bewegingsvrijheid van de reizigers beperkte. Ze hadden ook geen overgangsbrug, zodat het treinpersoneel zich langs buiten via een doorlopende treeplank van het ene naar het andere rijtuig moest verplaatsen voor de controles tijdens de rit.

## Beschrijving

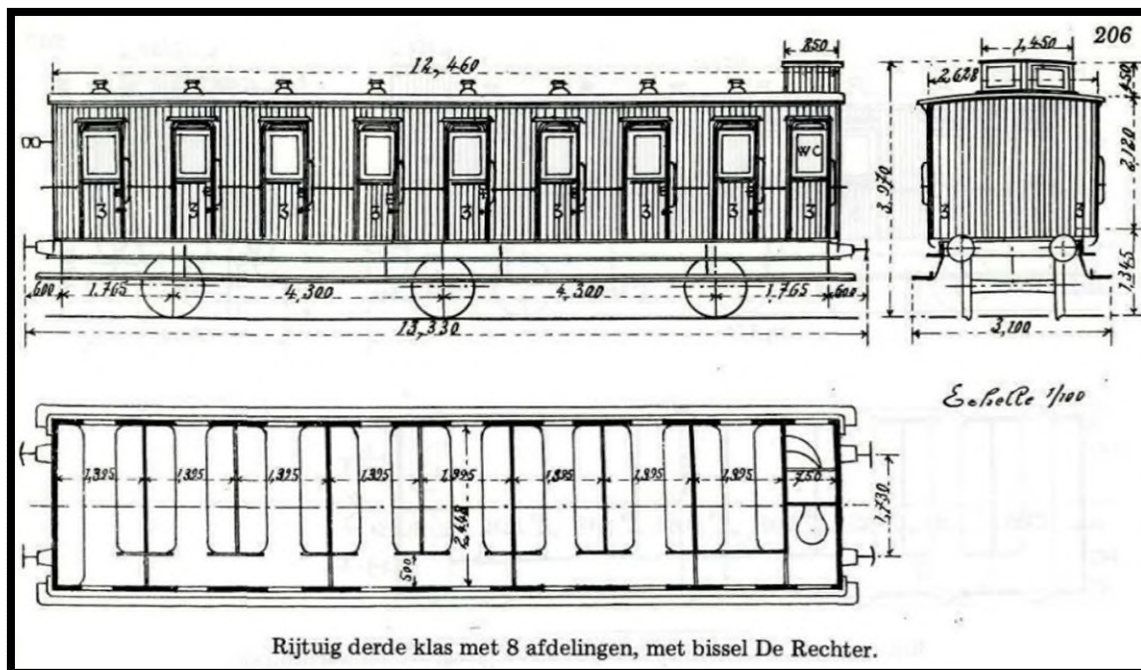
De GC-rijtuigen kunnen ingedeeld worden in drie reeksen nl.

- Rijtuigen zonder WC en zonder gang
- Rijtuigen met WC maar zonder gang
- Rijtuigen met WC en met gang

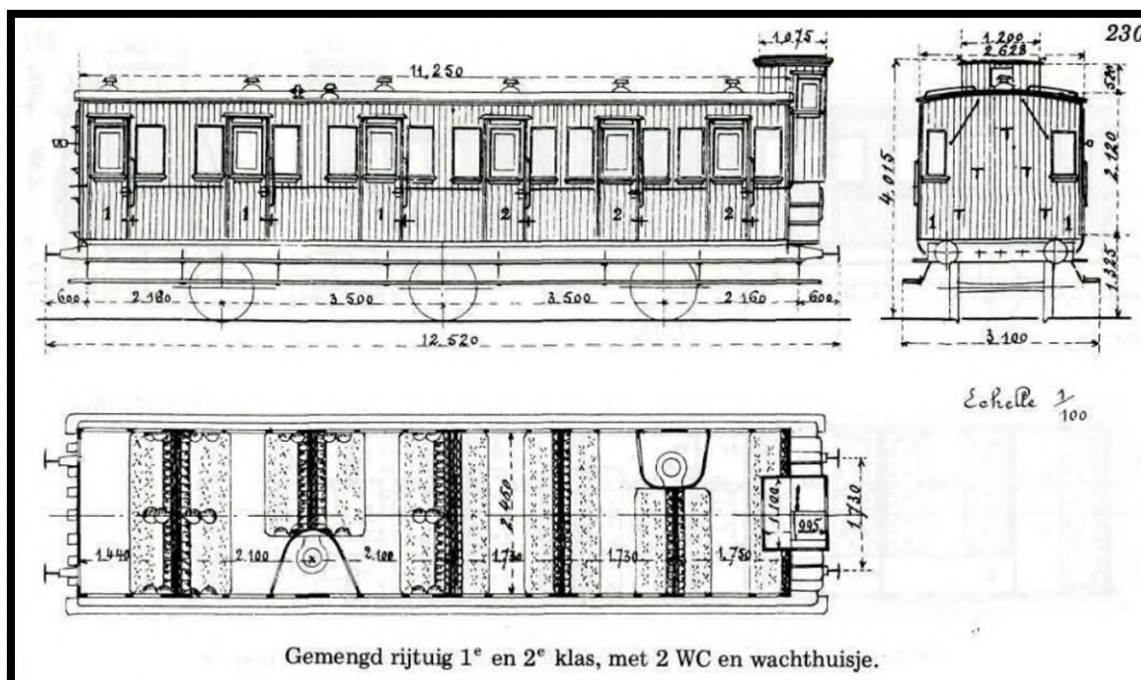


Rijtuig derde klas met drie WC's maar zonder gang (Extract uit: VANDENBERGHEN J., "Verzameling van het reizigersmaterieel met drie assen en dat met draaistellen van de Belgische staatsspoorwegen 1835-1926", p. 14) (Ref. C3455)

Een ander attribuut dat aanwezig kon zijn was een interne ruimte met uitkijk voor de remmer of een extern remmershuisje.



Rijtuig derde klas met interne ruimte met uitkijk voor de remmer (Extract uit: VANDENBERGHEN J., "Verzameling van het reizigersmaterieel met drie assen en dat met draaistellen van de Belgische staatsspoorwegen 1835-1926", p. 15) (Ref. C3455)

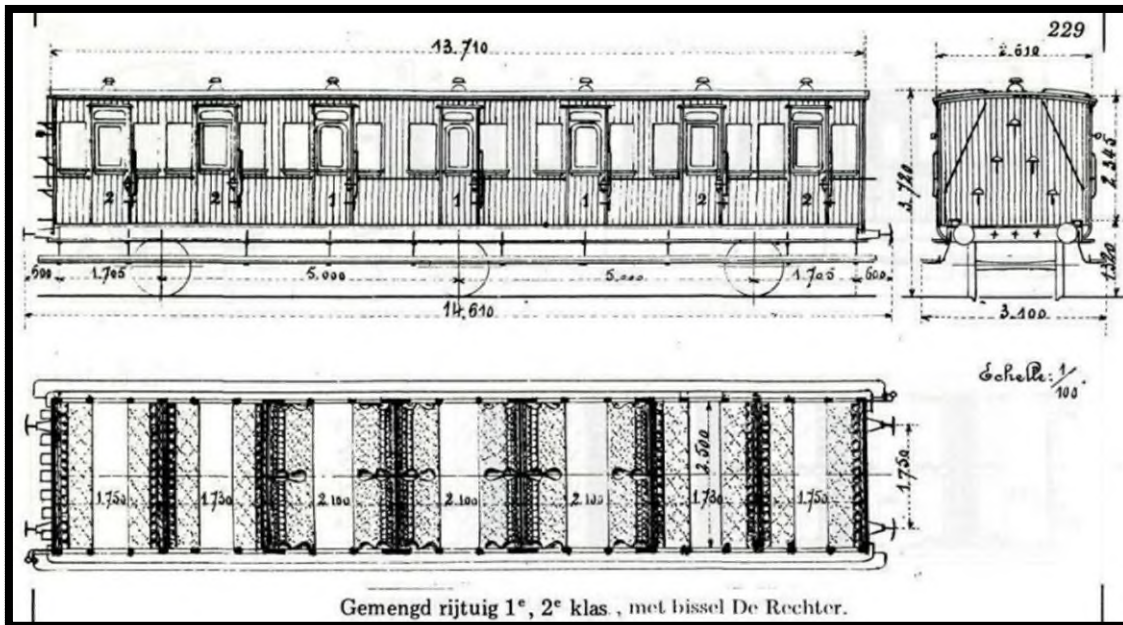


Rijtuig eerste en tweede klas met extern remmershuisje (Extract uit: VANDENBERGHEN J., "Verzameling van het reizigersmaterieel met drie assen en dat met draaistellen van de Belgische staatsspoorwegen 1835-1926", p. 49) (Ref. C3455)

Een volledig overzicht wordt weergegeven in bijlage 1.

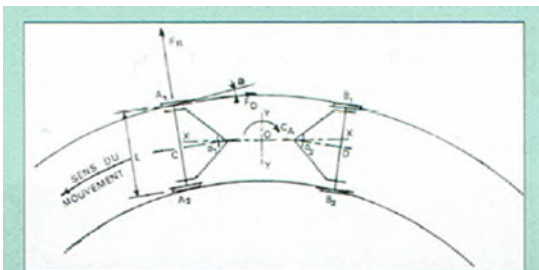
GC-rijtuigen hadden een kastlengte van 10,28 m tot 14,10 m en een lengte over de buffers van 11,38 m tot 15,07 m. GC-pakwagens hadden een kastlengte van 8,00 m en een lengte over de buffers van 9,05 m tot 9,18 m.

GC-rijtuig

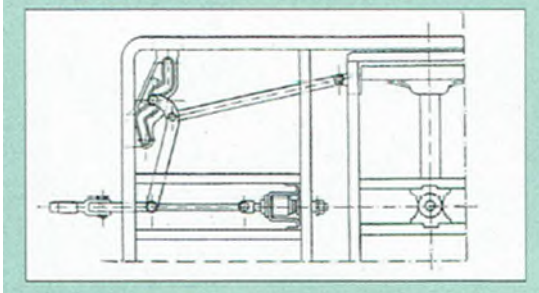


GC-rijtuig 6413 (Extract uit: VANDENBERGHEN J., "Verzameling van het reizigersmaterieel met drie assen en dat met draaistellen van de Belgische staatspoorwegen 1835-1926", p. 48) (Ref. C3455)

Het A3B4-rijtuig<sup>1</sup> 6413 (ex 6914) uit 1889 was een uitzondering. Het had een kastlengte van 13,71m en een lengte over de buffers van 14,61m, wat vergelijkbaar is met de kastafmeting van de GCI-rijtuigen die vanaf 1900 gebouwd werden. Wat dit aspect betreft kan het dus als voorloper van de GCI's worden beschouwd. Het bood plaats aan 24 reizigers in eerste en 40 reizigers in tweede klas, maar het beschikte noch over een gang noch over een WC. Het ging als B3C4-rijtuig met 24 B- en 40 C-plaatsen buiten dienst vóór oktober 1934.



*Door het "De Rechter"-bisseldraaistel konden de assen gemakkelijker meedraaien in korte bochten. Hieronder het scharnierend systeem: een schuivende stang die het draaistel verbindt met een winkelhaak.*



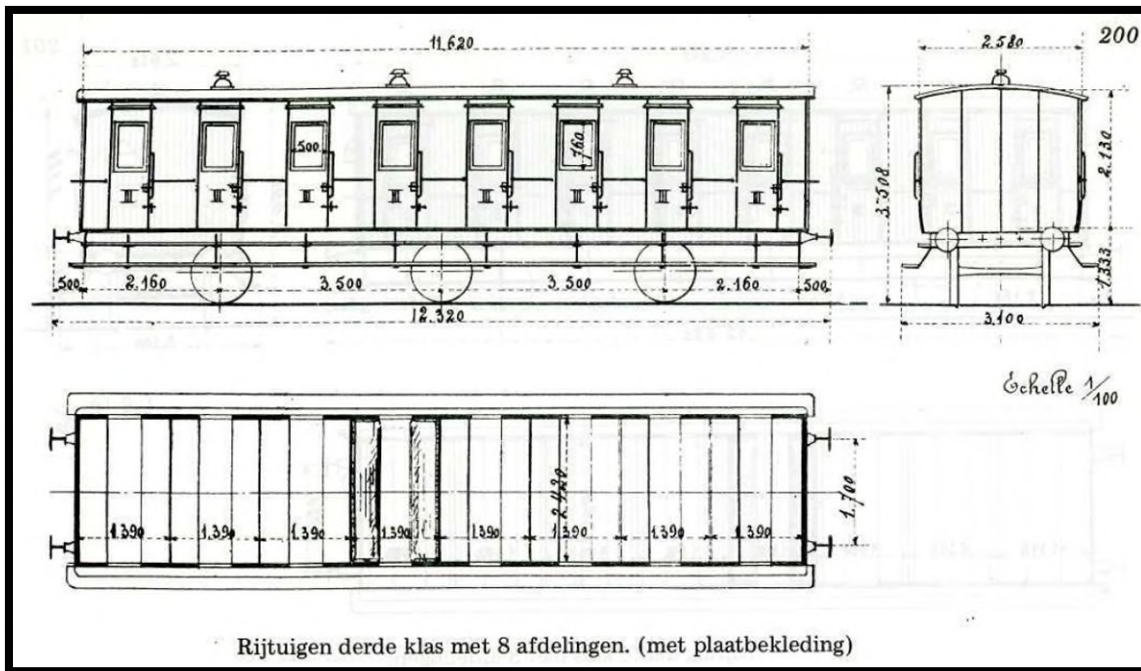
Extract uit: Op de Baan, nr. 107, februari 2012, p. 66 (Ref. K529299)

De teakhouten rijtuigkast rustte op een metalen onderstel met drie assen. Bij de meeste rijtuigen waren deze assen vast, maar enkele reeksen<sup>2</sup> hadden beweegbare eindassen (de zogeheten bissel De Rechter) om de wrijving in bochten te verminderen. Elk compartiment beschikte over een deur naar buiten.

De afdelingen eerste en tweede klas beschikten over beklede zitbanken met armsteunen. De oorspronkelijke A-rijtuigen boden plaats aan 31 of 40 reizigers. De oorspronkelijke B-rijtuigen boden plaats aan 32 tot 60 reizigers. De oorspronkelijke AB-rijtuigen boden plaats aan 38 tot 52 reizigers. De oorspronkelijke BC-rijtuigen boden plaats aan 40 reizigers. De afdelingen derde klas waren ingericht met houten zitbanken en boden oorspronkelijk plaats aan 57 tot 82 reizigers.

<sup>1</sup> De letters A, B en C staan voor eerste, tweede en derde klas. Het cijfer erachter geeft het aantal compartimenten weer. Dit is dus een rijtuig met 3 compartimenten eerste en 4 compartimenten tweede klas.

<sup>2</sup> De reeksen 4311-4321, 4725-4729, 6413 en 6871-6903



Rijtuig derde klas zonder gang en zonder WC (Extract uit: VANDENBERGHEN J., "Verzameling van het reizigersmaterieel met drie assen en dat met draaistellen van de Belgische staatsspoorwegen 1835-1926", p. 9) (Ref. C3455)

De verwarming van sommige rijtuigen gebeurde met warmwatervoetstoven maar de meeste beschikten over stoomverwarming met radiatoren. De meeste rijtuigen hadden gasverlichting. Op 1 december 1911 beschikten 233 rijtuigen over elektrische verlichting. Ook de vier rijtuigen gebouwd in 1920 en 1922 werden elektrisch verlicht. Het comfort in deze rijtuigen was minimaal wegens de minder goede ophanging als gevolg van de stugge vering en het ontbreken van thermische en akoestische isolatie.

Aanvankelijk beschikte geen enkel rijtuig over een pakwagenafdeling. Daarom werden afzonderlijke pakwagens gebouwd.

In de periode 1885-1900 werden 1626 GC-rijtuigen gebouwd (zie bijlage 1), nl. zeven prototypes en 1619 rijtuigen, verdeeld als volgt: 18 A-rijtuigen, 233 B-rijtuigen, 360 AB-rijtuigen, 3 ABC-rijtuigen, 47 BC-rijtuigen en 958 C-rijtuigen.

Enkele buitendienststellingen (zie verder) en een reeks wijzigingen (zie bijlage 1) in de klasindeling van deze rijtuigen had als gevolg dat begin 20<sup>e</sup> eeuw vijf prototypes en 1617 rijtuigen (382 AB-, 2 B-, 244 BC, en 989 C-rijtuigen) ter beschikking van de reizigersdienst stonden.

De toestand van dit bestand op 1 december 1911 (voor zover bekend) en op 1 oktober 1934 (volledig) wordt hierna gegeven:

*Evolutie van het bestand*

Type	Aantal gebouwd 1885-1900	Aantal op 1/12/1911	Aantal op 1/10/1934
A <sub>5</sub> 40 pl.	Proto's nrs. 1 en 2	?	0
<b>Totaal 1</b>	<b>2 proto</b>	<b>?</b>	<b>0</b>
B <sub>5</sub> (ex A <sub>5</sub> ) 40 pl.	Proto nr.6426	?	0
B <sub>5</sub> (ex A <sub>5</sub> ) 40 pl.	Nr.6427	?	0
B <sub>x</sub> (ex A <sub>x</sub> )	Nr.6428	?	0
<b>Totaal 2</b>	<b>1 proto en 2</b>	<b>?</b>	<b>0</b>
A <sub>1</sub> B <sub>4</sub> <sup>1/2</sup> 8/36 pl. (ex B <sub>5</sub> <sup>1/2</sup> )	100	100E*	28
A <sub>2</sub> <sup>1/2</sup> B <sub>3</sub> 16/26 pl.	70	?	11
A <sub>2</sub> <sup>1/2</sup> B <sub>3</sub> 16/25 pl.	1	1	1
A <sub>3</sub> B <sub>3</sub> 19/25	32	?	10
AB variabel	59	?	12
A <sub>x</sub> B <sub>y</sub> ex B <sub>5</sub>	1	?	0
A <sub>x</sub> B <sub>y</sub> ex A <sub>5</sub>	16	?	6
A <sub>x</sub> B <sub>y</sub> ex A <sub>x</sub> B <sub>y</sub> C <sub>z</sub>	3	?	2
A <sub>x</sub> B <sub>y</sub> ex B <sub>5</sub>	100	100E*	15
<b>Totaal 3</b>	<b>382</b>	<b>233 E* +104 G**=337</b>	<b>85</b>
B <sub>2</sub> <sup>1/2</sup> C <sub>3</sub> 20/30 pl. (ex AB)	130	?	46
B <sub>2</sub> <sup>1/2</sup> C <sub>3</sub> 20/27 pl. (ex AB)	66	?	28
B <sub>3</sub> C <sub>2</sub> <sup>1/2</sup> 19/21 pl.	1	1	1
B <sub>3</sub> C <sub>4</sub> 24/40 pl. (ex AB)	1	1	0
B <sub>x</sub> C <sub>y</sub> ex GCB	6	?	1
B <sub>x</sub> C <sub>y</sub>	40	?	16
<b>Totaal 4</b>	<b>244</b>	<b>242</b>	<b>92</b>
C <sub>8</sub> 80 pl.	2 proto en 540	2 proto en 538	2 proto en 387
C <sub>8</sub> 68 pl.	10	10	5
C <sub>6</sub> 60 pl. (ex B <sub>6</sub> )	2 proto	0	0
C <sub>8</sub> 65 pl.	11	11	7

C7 57 pl.	397	397	302
C7 57 pl. (ex B7)	5	5	2
C6 57 pl. (ex B6)	20	20	12
C6 49 pl. (ex B6)	6	6	2
<b>Totaal 5</b>	<b>4 proto en 989</b>	<b>2 proto en 987</b>	<b>2 proto en 717</b>
<b>Pakwagens</b>	<b>412</b>	<b>?</b>	<b>58</b>

\* met elektrische verlichting o.m. de 200 rijtuigen uit de reeksen 6301-6400 en 6701-6800

\*\* met gasverlichting

In 1920 en 1922 werden nog twee AB- en twee C-rijtuigen gebouwd wat het totaal aantal gebouwde reeksrijtuigen op 1623 bracht.

Type	Bouwjaar	Aantal plaatsen	1 WC	2 WC	Met beplating	Midden-gang	Zij-gang	Eerste nummer	Tweede nummer	Buiten dienst
A1B6	1920	7A 45B		ja	ja	ja		6201	<b>89001</b>	PV 312 30/11/1960
A1B6	1922	7A 43B		ja	ja		ja	<b>6202</b>		PV 231 23/08/1945
C8	1920	82	ja		ja	ja		4801	<b>89002</b>	PV 312 30/11/1960
C8	1920	82	ja		ja		ja	4802	<b>89003</b>	PV 312 30/11/1960

Het aantal gebouwde pakwagens bedroeg 412.

Pakwagens:

Bouwjaar	Aantal	Nummers
1882-'84	125	7550-7674
1891 en 1893	116	7675-7790
1894-'97 en 1899-1900	171	7791-7961
<b>Totaal</b>	<b>412</b>	

Het totale bestand op 1 oktober 1934 bedroeg 87 AB-rijtuigen, 92 BC-rijtuigen, 721 C-rijtuigen en 58 pakwagens. De buitendienststelling hiervan wordt weergegeven in bijlage 2.

## Livrei

De rijtuigkasten werden oorspronkelijk ingestreeken met vernis en een bruine lak. Vanaf 1929 werd de eindlaag vervangen door een groene lak. Het dak was zwart. De opschriften (o.m. de klasaanduiding) waren bij NMBS beige. Van de GC-rijtuigen zijn slechts enkele afbeeldingen bekend.

## Inzet en buitendienststelling

### Inzet

De GC-rijtuigen reden op het ganse net. Vele rijtuigen werden aangepast zodat zij ingezet konden worden in het buurlandverkeer met Nederland, Duitsland en Frankrijk. Wat deze aanpassing juist inhield is niet bekend.

Zo waren op 1 december 1911 66 pakwagens met een douaneafdeling uitgerust, 102 AB- en B-rijtuigen en 31 C-rijtuigen toegelaten op het Franse net en heel wat B-, BC- en C-rijtuigen toegelaten op het Nederlandse en Duitse net.



Postkaart van stoomlocomotief 1440 en enkele houten GC-rijtuigen bij het station Chimay (Ref. Z00205)

### De reeks AB-variabel

De 59 AB-rijtuigen 6904 t/m 6962 hadden als bijzonderheid dat de klasindeling naar behoefte kon worden gekozen gaande van A<sub>1</sub>B<sub>4</sub> over A<sub>2</sub>B<sub>3</sub> tot B<sub>5</sub>. Hiertoe beschikten ze over losse plaatjes met de cijfers 1 en 2.

### Buitendienststelling

#### *Rijtuigen*

726 vóór oktober 1934; 124 in de periode oktober 1934-december 1934; 263 in 1935; 91 in 1936; 23 in 1937; 242 in 1938; 102 in 1939; 31 in 1940; 19 in 1941; één in 1945; één vermist na WO II en drie in 1960.

A-rijtuig nr.1 werd opgenomen in de koninklijke trein als berline C2; het lot van A-rijtuig nr.2 is onbekend.

AB-rijtuig 6913<sup>3</sup> werd opgenomen in de koninklijke trein als berline C1.

Eén rijtuig werd niet hernummerd.

#### *Pakwagens*

354 vóór oktober 1934; 7 in de periode oktober 1934-december 1934; 48 in 1935 en 3 in 1937.

---

<sup>3</sup> of 6413 volgens een andere bron.



## Oorlogsprikelen

De verliezen opgelopen tijdens WO I zijn niet bekend. Na WOII werd één rijtuig (C-rijtuig 4459) definitief als verloren beschouwd.

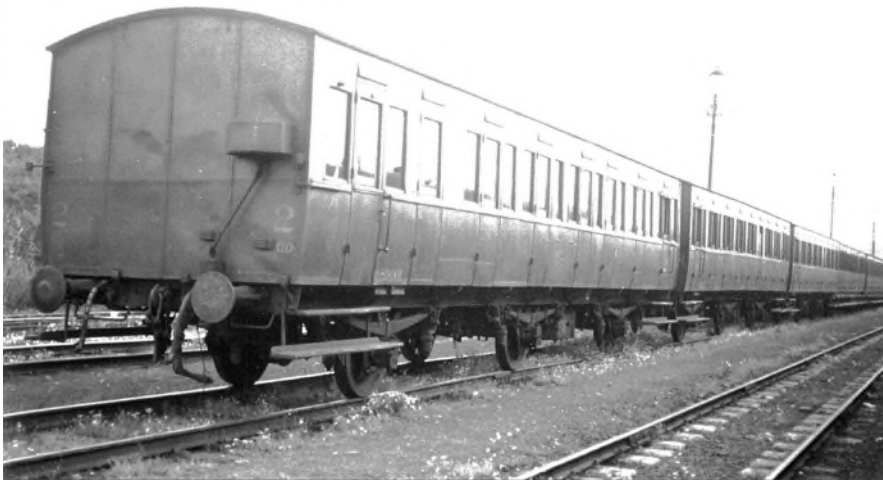
## Verbouwingen en wijzigingen

### Het declasseren van GC-rijtuigen

Zoals uit bijlage 1 blijkt werd de binneninrichting van heel wat rijtuigen gewijzigd zodat uiteindelijk slechts AB-, B-, BC- en C-rijtuigen overbleven.

#### Het trio 89001-89003

Het AB-rijtuig 6201 en de C-rijtuigen 4801 en 4802 uit 1920 werden in maart 1936 omgevormd om een vaste driedelige rijtuigstam te vormen.



C-rijtuigen 6201, 4801 en 4802 als driedelige rijtuigstam, Schaarbeek, 1951, Foto esbarax (Op de Baan, nr. 107, februari 2012, p. 67 (Ref. K29299))

In de drie rijtuigen verdwenen de zitbanken aan beide uiteinden zodat daar een platform ontstond. Enkel de deuren die toegang verschaften tot die eindplatformen werden behouden, de andere werden onbruikbaar gemaakt. De lange treeplanken werden dus overbodig en werden vervangen door korte exemplaren aan de einddeuren. Vouwbalgen lieten toe om van het ene naar het andere rijtuig te gaan. De vaste samenstelling was als volgt: B(ex AB)6201-C4801-C4802.

Rijtuig 6201 kreeg later het nummer 89001, rijtuig 4801 kreeg later het nummer 89002 en rijtuig 4802 kreeg later het nummer 89003.

### GC-rijtuigen voor de koninklijke trein

Uiteindelijk werden op een niet gekende datum volgende GC-rijtuigen opgenomen in de koninklijke trein van Leopold II en Albert I (versie 1911):

6986 als berline BB<sup>3</sup>

6988 als berline BB<sup>4</sup>

6989 als berline BB<sup>5</sup>

6990 als berline BB<sup>6</sup>

6913 als berline C1<sup>4</sup>

---

<sup>4</sup> of 6413 volgens een andere bron

Prototype nr. 1 als berline C<sup>2</sup>

7690 als pakwagen D<sup>3</sup>

7710 als pakwagen D<sup>1</sup>

7720 als pakwagen D<sup>2</sup>

7729 als pakwagen D<sup>4</sup>

## GC-rijtuigen voor radiotreinen

De radiotreinen waren toeristische binnenlandse treinen waarin uitleg werd verstrekt over bezienswaardigheden die men voorbijreed. In deze treinen hebben o.m. de GC-rijtuigen 2983 (als rijtuig) en 2986 (als restaurant) vanaf maart 1934 dienstgedaan.

## Dienstrijtuigen

Van volgende GC-rijtuigen is bekend dat zij toegewezen werden aan hulptreinen of baantreinen:

2533 in juni 1936, 2779 en 2816 in mei 1937 en 4566 in januari 1938.

## De overblijvers

Geen enkel GC-rijtuig is bewaard gebleven.

Felix Florquin  
September 2023

## Beknopte bibliografie

- Boeken:** 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
- Archief:** 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
- Artikels:** 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

**Voor een grondiger zoekopdracht kunt u onze database raadplegen met de volgende trefwoorden:**

**Bibliotheekcatalogus: GC-rijtuig**

**Museumcollectie: GC-rijtuig**

GC-rijtuig

## Bijlage 1: Opsomming van de rijtuigen en pakwagens

(*schuin* weergegeven: de uiteindelijke nummers die ze tot hun buitendienststelling behielden)

### Rijtuigen zonder WC en zonder gang

Prototypes (bouwjaar 1885, met beplating van de houten kast)

Type	Aantal plaatsen	Eerste nummer	Tweede nummer	Derde nummer	Buiten dienst
A <sub>5</sub>	40	498	<b>1</b>		Wordt Koninklijke Berline C <sup>2</sup>
A <sub>5</sub>	40	500	<b>2</b>		?
A <sub>5</sub>	40	<b>6426</b>			Vóór oktober 1934 als B <sub>5</sub>
B <sub>6</sub>	60	1201	<b>3043</b>		Vóór oktober 1934 als C <sub>6</sub>
B <sub>6</sub>	60	1202	<b>3044</b>		Vóór oktober 1934 als C <sub>6</sub>
C <sub>8</sub>	80	5999	3089	<b>2501</b>	December 1934
C <sub>8</sub>	80	6000	3090	<b>2502</b>	Oktober 1935

### Reeksrijtuigen

Type	Bouwjaar	Aantal plaatsen	Aantal gebouwd	Met beplating	Uitkijk	Remmershuisje	Eerste nummers	Tweede nummers
A <sub>2</sub> <sup>1/2</sup> B <sub>3</sub>	1888	20A 30B	3	ja			6901-6903	<b>6401-6403</b> Worden BC 20/30
A <sub>2</sub> <sup>1/2</sup> B <sub>3</sub>	1888	20A 30B	9				6904-6912	<b>6404-6412</b> Worden BC 20/30
			1				6913	Koninklijke Berline C <sup>1</sup>
A <sub>3</sub> B <sub>4</sub> *	1889	24A 40B	1				6914	<b>6413</b> Wordt BC 24/40
A <sub>2</sub> <sup>1/2</sup> B <sub>3</sub>	1889	20A 30B	10				6915-6924	<b>6414-6423</b> Worden BC 20/30

GC-rijtuig

A <sub>2</sub> <sup>1/2</sup> B <sub>3</sub>	1889	20A 30B	2	ja			6925-6926	<b>6424-6425</b> Worden BC 20/30
A <sub>5</sub>	1889	40	1				<b>6427</b>	Wordt B <sub>5</sub>
A <sub>x</sub>	1891	?	1				<b>6428</b>	Wordt B <sub>x</sub>
B <sub>x</sub> C <sub>y</sub>	1894 Ex Grand Central Belge	?	6				<b>6430-6435</b>	
A <sub>2</sub> <sup>1/2</sup> B <sub>3</sub>	1888	20A 27B	22	ja	ja		6801-6822	<b>6501-6522</b> Worden BC 20/27
A <sub>2</sub> <sup>1/2</sup> B <sub>3</sub>	1889	20A 27B	44		ja		<b>6523-6566</b>	Worden BC 20/27
A <sub>2</sub> <sup>1/2</sup> B <sub>3</sub>	1891- '94	20A 30B	106			ja	<b>6567-6672</b>	Worden BC 20/30
A <sub>x</sub> B <sub>y</sub> C <sub>z</sub>	1889 1891 en 1893	?	3				<b>6992 6993 6995</b>	Worden A <sub>x</sub> B <sub>y</sub>
B <sub>5</sub> <sup>1/2</sup>	1900	44	100				<b>6301-6400</b>	Worden A <sub>1</sub> B <sub>4</sub> <sup>1/2</sup>  8A 36B
B <sub>6</sub>	1888	57	10				1101-1110	<b>3045-3054</b> Worden C <sub>6</sub>
B <sub>6</sub>	1889	57	10		ja		1111-1120	<b>3055-3064</b> Worden C <sub>6</sub>
C <sub>8</sub>	1888	80	37	ja			<b>2503-2539</b>	
C <sub>8</sub>	1888- '89	80	51				<b>2540-2590</b>	
C <sub>8</sub>	1891- '94	80	402				<b>2591-2992</b>	
C <sub>8</sub>	1899	80	50				<b>2993-3042</b>	

\*Met bissel De Rechter; voorloper GCI

## Rijtuigen met WC maar zonder gang

Type	Bouwjaar	Aantal plaatsen	Aantal gebouwd	Remmershuisje	2 WC	3 WC	Nummers
A <sub>2</sub> <sup>1/2</sup> B <sub>3</sub>	1891-'93	16A 26B	70	ja	ja		<b>6801-6870</b>
A <sub>1</sub> B <sub>1</sub> <sup>1/2</sup> C <sub>3</sub>	1893	?	40		ja		<b>6452-6491</b> Worden B <sub>2</sub> <sup>1/2</sup> C <sub>3</sub>
C <sub>8</sub>	1893	68	10			ja	<b>4301-4310</b>

## Rijtuigen met WC en met gang

Type	Bouwjaar	Aantal plaatsen	Aantal gebouwd	1 WC	2 WC	1 gedeeltelijke zijgang	2 gedeeltelijke zijgangen	Volledige zijgang	Uitkijk	Remmershuisje	Nummers
A <sub>2</sub> <sup>1/2</sup> B <sub>3</sub> *	1894	16A 25 B	1		ja		ja			ja	<b>6871</b>
A <sub>3</sub> B <sub>3</sub> *	1894 -'95	19A 25B	32		ja		ja			ja	<b>6872-6903</b>
AB variabel**	1895 -'97	38	59		ja		ja			ja	<b>6904-6962</b>
B <sub>5</sub>	1899	32	1	ja				ja			<b>6974</b> Wordt A <sub>x</sub> B <sub>y</sub>
A <sub>5</sub>	1896	31	16	ja				ja			<b>6975-6990</b> Ex 801-816 Worden B <sub>5</sub> en later A <sub>x</sub> B <sub>y</sub>
B <sub>3</sub> C <sub>2</sub> <sup>1/2</sup>	1899	19B 21C	1		ja		ja				<b>6451</b>
B <sub>5</sub>	1899 - 1900	32	50	ja				ja			<b>6701-6750</b> Worden A <sub>x</sub> B <sub>y</sub>

B <sub>5</sub>	1899 - 1900	38	50	ja		ja					<b>6751-6800</b> Worden A <sub>x</sub> B <sub>y</sub>
C <sub>8</sub> *	1894	65	11	ja				ja	ja		<b>4311-4321</b>
C <sub>7</sub>	1895 -'99	57	397	ja				ja	ja		<b>4322-4718</b>
B <sub>7</sub> *	1894	57	5	ja				ja	ja		1251-1255 Worden C <sub>7</sub> <b>4725-4729</b>
B <sub>6</sub>	1896	49	7	ja				ja			1256-1262 Worden C <sub>6</sub> <b>4719-4724</b> één rijtuig niet ver- nummerd

\* met bissel De Rechter

\*\* naar behoefte A<sub>1</sub>B<sub>4</sub>, A<sub>2</sub>B<sub>3</sub> of B<sub>5</sub>

## Bijlage 2: Overzicht van de buitendienststellingen

### Buitendienststelling van de AB-rijtuigen GC

Reeks	Vóór 10/34	10/34-12/34	1935	1945	1960	Totaal
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
<b>Totaal</b>	<b>297</b>	<b>31</b>	<b>54</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>384</b>

\*6986 wordt koninklijke berline BB3

\*6988 wordt koninklijke berline BB4

\*6989 wordt koninklijke berline BB5

\*\*6990 wordt koninklijke berline BB6

### Buitendienststelling van de B- en BC-rijtuigen GC

Reeks	Vóór 10/34	10/34-12/34	1935	1936	1937	1938	1939	Totaal
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							



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
<b>Totaal</b>	<b>155</b>		<b>42</b>	<b>39</b>	<b>6</b>			<b>2</b>		<b>3</b>		<b>247</b>

### Buitendienststelling van de C-rijtuigen GC

Reeks	Vóór 10/34	10/34- 12/34	1935	1936	1937	1938	1939	1940	1941	Vermist na WOII	1960	Totaal
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
<b>Totaal</b>	<b>274</b>	<b>51</b>	<b>170</b>	<b>85</b>	<b>23</b>	<b>240</b>	<b>99</b>	<b>31</b>	<b>19</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>995</b>

### Buitendienststelling van de pakwagens GC

Reeks	Vóór 10/1934	10/34-12/34	1935	1936	1937	Totaal
7550-7674	116	1	8			125
7675-7790	92+4*	4	16			116
7791-7961	142	2	24		3	171
<b>Totaal</b>	<b>354</b>	<b>7</b>	<b>48</b>		<b>3</b>	<b>412</b>

\*7690 wordt pakwagens D3 van de koninklijke trein

\*7710 wordt pakwagens D1 van de koninklijke trein

\*7720 wordt pakwagens D2 van de koninklijke trein

\*7729 wordt pakwagens D4 van de koninklijke trein