

GCI-rijtuig

Aantal gebouwd: 4799 (3633 rijtuigen en 1166 pakwagens)

Bouwjaren: 1900-'13 en 1920-'21

Constructeurs (de gekende): 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'Énergie (Marcinelle), Ateliers Patte (Dour), Atelier de La Louvière-Bouvy, Usines de Braine-le-Comte, Ragheno (Mechelen), Dyle et Bacalan (Leuven), Brugeoise et Nicaise (Brugge), e.a.

Gemiddelde tarra van een rijtuig: 20 ton (rijtuig) en 18 ton (pakwagen)

Maximumsnelheid: 90 km/u

Buitendienststelling: 638 rijtuigen en 176 pakwagens vóór december 1932; de overige voertuigen in de periode 1932-1973

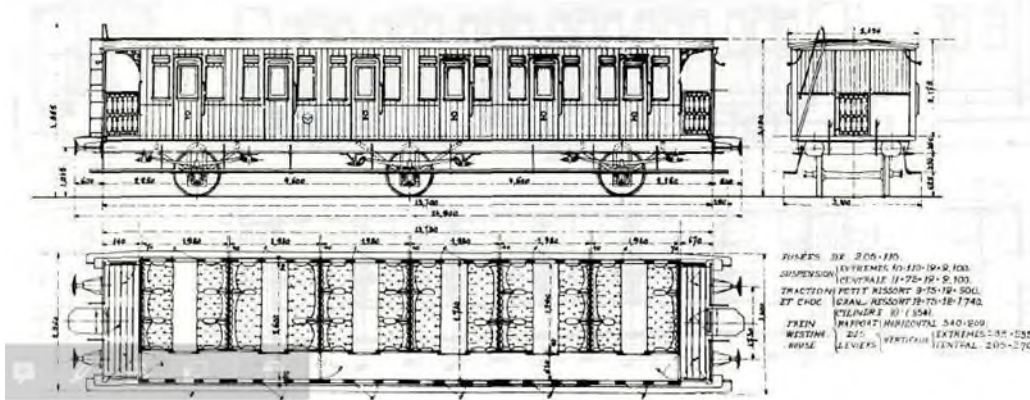
In enkele woorden: De GCI-rijtuigen waren een verdere ontwikkeling van het GC-rijtuig. De grote nieuwigheid was dat alle rijtuigen beschikten over een zijgang en een overgangsbrug aan elk rijtuigeinde. GC betekent 'Grote Capaciteit' en GCI betekent 'Grote Capaciteit met Intercirculatie'. Dit was de grootste reeks drieassige rijtuigen die de Belgische Staatsspoorwegen in dienst hebben gesteld.



Rijtuig 30329 uit 1920 (Ref. Z06129)

Historische context

De houten GC-rijtuigen die tot 1900 werden gebouwd waren weinig comfortabel. Ze beschikten meestal niet over 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.



Uitreksel uit: Vandenberghen, J. "Verzameling van het reizigersmaterieel met drie assen en dat met draaistellen van de Belgische Staatsspoorwegen 1835 - 1926", p.61

Om de veiligheid van het personeel en de bewegingsvrijheid van de reizigers in de rijtuigen te verhogen liet de Belgische Staat vanaf 1900 houten GCI-rijtuigen bouwen die alle met een zijgang en een overgangsbrug aan beide uiteinden uitgerust waren.

Voor een volledig overzicht van de gebouwde rijtuigen wordt verwezen naar bijlage 1.

Beschrijving

De GCI-rijtuigen konden bij constructie als volgt ingedeeld worden:

- Rijtuigen zonder WC en twee open eindbalkons die niet even groot waren
- Rijtuigen met WC aan een gesloten uiteinde en een open balkon aan het andere uiteinde
- Rijtuigen met WC en twee gesloten uiteinden; tot dit type behoorden alle GCI's die omgevormd konden worden voor het vervoer van zieken ("GDL" in de tabellen)
- Pakwagens



Pakwagen 99616 (Ref. Z05923A)

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

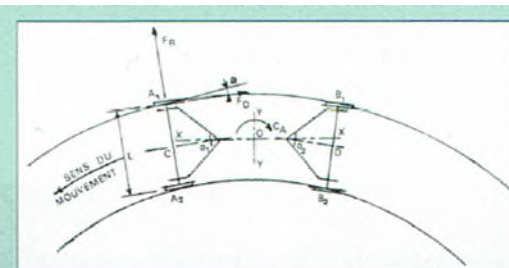
In tegenstelling tot de GC-rijtuigen hadden alle GCI-rijtuigen een kastlengte van ongeveer 14 m en een lengte over de buffers van ongeveer 15 m.

De AB- en B-rijtuigen beschikten over beklede zitbanken met armsteunen. Zij boden plaats aan 36 reizigers. De C-rijtuigen waren ingericht met houten zitbanken en boden plaats aan 60 of 64 reizigers. De rijtuigen beschikten enkel over stoomverwarming.

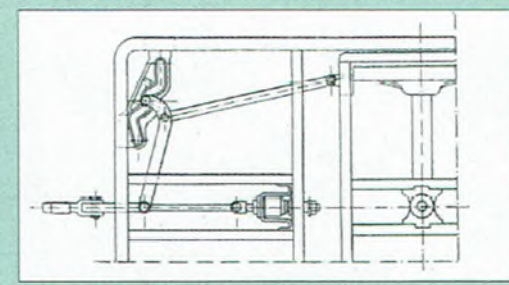
Aanvankelijk was er enkel gasverlichting, maar die werd geleidelijk vervangen door elektrische verlichting. Het reiscomfort in deze rijtuigen was minimaal wegens de minder goede ophanging als gevolg van de stugge vering en het ontbreken van thermische en akoestische isolatie.

De C-rijtuigen met 60 zitplaatsen hadden geen raampjes ter hoogte van de zitplaatsen.

Vermits aanvankelijk geen enkel rijtuig over een pakwagenafdeling beschikte werden ook afzonderlijke pakwagens gebouwd. Zij hadden een laadvermogen van 3 ton. De reeksen 98639-98852, 99107-99170 en 99268-99302 hadden een houten kast met beplating.



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



Interieur van een GCI-rijtuig tweede (later eerste) klas (Ref. Z05888d)

Effectieven bij de bouw en in 12/1932

	Gebouwd 1900-'13	Gebouwd 1920-'21	Hernummerd 10/12/1932	Niet hernummerd in 12/1932
1. Rijtuigen zonder WC	268 A1B5		180	88
	160 B6		98	62
	363 C71/2		307	56
	176 C8		128	48
Totaal 1	967		713	254
2. Rijtuigen met 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 "GDL" ¹	194 C8 "GDL"	237+190	44+4
Totaal 2	2072	594	1690+590	382+4
Totaal 1+2	3039	594	2403+590=2993	636+4=640
Pakwagens	646	520	470+510=980	176+10=186

In totaal werden 3633 GCI-rijtuigen gebouwd; 3039 tussen 1900 en 1913 en nog eens 594 in 1920-'21. Er werden ook 1166 pakwagens gebouwd; 646 voor WO I en 520 erna.

Op 1 december 1932 werden 2993 rijtuigen (1148 AB-rijtuigen, 16 B-rijtuigen, 1433 C-rijtuigen en 396 C-rijtuigen "GDL") en 980 pakwagens hernummerd.

In de periode 12/1932-10/1934 werden nog twee andere C-rijtuigen (97913 en 97914) en tien andere pakwagens (98142-98150 en 98852) in dienst gesteld. Uiteindelijk werden dus 2995 rijtuigen en 990 pakwagens hernummerd.

Het bestand op 1/10/1934 bedroeg 2802 rijtuigen (907 AB-rijtuigen, 16 B-rijtuigen, 1431 C-rijtuigen, 398 C-rijtuigen "GDL" en 50 ABD-rijtuigen) en 976 pakwagens.

¹ GDL betekent Gezondheidsdienst van het Leger; deze rijtuigen konden voor ziekenvervoer worden ingericht.

Hernummering in december 1932

De oorspronkelijke nummering van het GCI-materieel was niet eenduidig zodat eenzelfde type voertuig in verschillende reeksen genummerd werd. Enkel het derde cijfer van het rijtuignummer had aanvankelijk een vaste betekenis. Indien dit kleiner was dan 5 ging het over een rijtuig zonder WC (behalve bij nr. 15000), als het 5 of meer bedroeg (behalve bij nr.14500) beschikte het rijtuig wel over een WC. Van deze 'regel' werd reeds afgeweken bij de reeksen 23000, 24000, 25000 en 30000.

Reden van de hernummering

Omdat er dubbel gebruik van nummers dreigde bij de indienststelling van de nieuwe metalen I-, K- en L-rijtuigen werden alle GCI-rijtuigen vanaf december 1932 hernummerd in de reeksen 90000-99000. Deze hernummering nam enkele jaren in beslag en sommige rijtuigen kregen hun nieuw nummer nooit omdat ze al in de jaren 1930 buiten dienst werden gesteld (bv. de AB-rijtuigen zonder WC) of werden omgebouwd en bijgevolg ondergebracht in een nieuwe reeks (bv. de eerste ABD-rijtuigen).

Sleutel van de hernummering

De sleutel voor deze hernummering legde eindelijk een verband tussen het type en het nummer van het rijtuig, wat tot hiertoe niet het geval was.

Deze sleutel zag er als volgt uit:

Eerste cijfer: 9 voor alle GCI-rijtuigen.

Tweede cijfer: 0 of 1 voor de AB-rijtuigen²; 2 voor de B-rijtuigen; 3, 4 of 5 voor de gewone C-rijtuigen; 6 voor de C-rijtuigen met 86 plaatsen; 7 voor de C-rijtuigen 'Gezondheidsdienst van het Leger' en 8 of 9 voor de pakwagens.

Derde cijfer: 0 t/m 4 voor de rijtuigen zonder WC; 5 t/m 9 voor de rijtuigen met WC.

Vierde en vijfde cijfer: volgnummer in de reeks.

Voor een volledig overzicht van de hernummering wordt verwezen naar bijlage 1.

Livrei

De rijtuigkasten werden oorspronkelijk ingestreekt 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 beige.

² Hoewel van de regel werd afgeweken bij de AB-rijtuigen zonder middelste as 94001-94018.

Inzet en buitendienststelling

Inzet

De GCI-rijtuigen reden op het ganse net. Heel wat rijtuigen werden aan het omgrenzingsprofiel van onze buurlanden aangepast zodat zij ingezet konden worden in het buurlandverkeer met Nederland, Duitsland en Frankrijk. Wat deze aanpassing juist inhield is niet bekend.



Een reizigerstrein met GCI-rijtuigen aan het perron van station Athus (Ref. Z12223)

Buitendienststelling

Rijtuigen

638 vóór 12/1932; 193 in de periode 12/1932-10/1934; 253 in de periode 10/1934-1939; 527 in de periode 1940-1949; 198 vermist na WO II; 746 in de periode 1950-1959; 775 in de periode 1960-1969 en 299 in de periode 1970-1972

Het uiteindelijke lot van de camping-rijtuigen 301, 302, 304 en 305 is onbekend

Pakwagens

176 vóór 12/1932; 14 in de periode 12/1932-10/1934; 206 in de periode 1935-1939; 126 in de periode 1940-1949; 52 vermist na WO II; 228 in de periode 1950-1959; 210 in de periode 1960-1969 en 60 in de periode 1970-1973

In 1941 werden 90 andere pakwagens aangeduid voor het goederenverkeer, in 1937 werden vier pakwagens verkocht aan de Compagnie de Chimay.

Na hun buitendienststelling werden de meeste rijtuigen verzameld op enkele plaatsen van het net, o.m. in 'bundel S' te Leuven. Zij kwamen aan hun einde door eenvoudige verbranding waarbij het overgebleven metaal verkocht werd als schroot.

Oorlogsprikelen

De verliezen opgelopen tijdens WO I zijn niet bekend. In WO II sneuvelden 527 rijtuigen en 126 pakwagens. 198 andere rijtuigen en 52 andere pakwagens werden na WO II definitief als verloren beschouwd.

Voor een volledig overzicht van de buitendienststelling wordt verwezen naar de bijlagen 3 en 5.

Verbouwingen en wijzigingen

Voor een volledig overzicht van de verbouwingen en wijzigingen wordt verwezen naar de bijlagen 2 en 4. Hier volgt een overzicht van de belangrijkste aanpassingen.

C-rijtuigen met 86 zitplaatsen

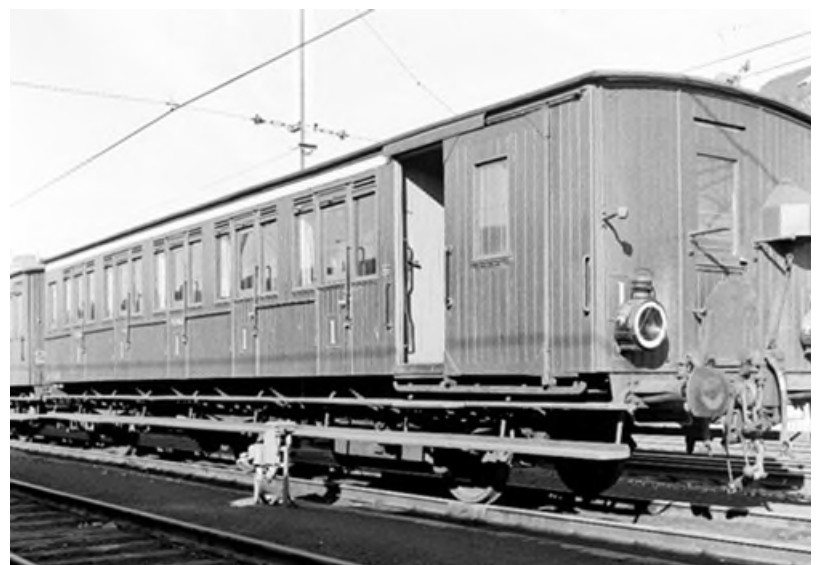
Vóór december 1932 werden 300 C-rijtuigen (157 vóór 1930, 19 in 1930, 92 in 1931 en 32 in 1932) verbouwd naar rijtuigen met WC en middengang. Ze hadden geen eindbalkon meer en beschikten over 82 zitplaatsen en 4 klapstoelen. Bij 74 rijtuigen werd een schroefrem (handrem) geïnstalleerd. De andere 226 hadden dit niet. Zij kregen de nummers 96501-96726 en 96801-96874.



Rijtuig 96854 na verbouwing tot 86 plaatsen (Ref. Z06056)

B- en AB-rijtuigen worden ABD-rijtuigen

In de periode 1933-'35 werden 1 B- en 199 AB-rijtuigen met WC verbouwd tot ABD-rijtuig. Hiertoe werd bij de eerste variant de aan het open eindbalkon grenzende B-afdeling vervangen door een bagageafdeling o.m. bij 91001. Bij de tweede variant werd ook het eindbalkon opgenomen in de bagageafdeling. Zij vormden de reeks 91001-91200. Op 1 oktober 1934 waren er 50 in dienst nl. 91001-91029, 91031- 91036 en 91038-91052. Eind oktober 1935 werden ook de overige 150 verbouwde rijtuigen in dienst gesteld.



Rijtuig 91129 na verbouwing met pakwagenafdeling (Ref. Z05944).

AB-Rijtuigen voor speciale treinen

De NMBS zette speciale treinen in o.m. naar Lourdes. Hiertoe werden in de periode 1936-'39 184 AB-rijtuigen aangepast en in de reeks 501-684 hernummerd. Over hun inrichting en inzet is niets bekend. 27 rijtuigen waren toegankelijk voor reizigers derde klas.

De reeks AB 90740-90748

Uit de reeks B 92501-92524 werden in 1941-'43 negen rijtuigen om een niet gekende reden opgenomen in de reeks AB 90740-90748 die aansloot op de reeks 90653-90739.

De reeks AB 91959-91962

Na het terugplaatsen van de middelste as in 1936-'37 werden de rijtuigen 94012, 94014, 94016 en 94018 opgenomen in de reeks 91959-91962 die aansloot op de reeks 91831-91958.

Campingrijtuigen

De AB-rijtuigen 90634, 90641, 90673, 90820 en 90846 werden in augustus 1937 respectievelijk de campingrijtuigen 301 t/m 305. Over hun inrichting en inzet is niets bekend.

De reeks 92501-92515 (later uitgebreid tot 92524)

Het waren B-rijtuigen met WC. Deze bij de hernummering op 10 december 1932 ontstane reeks werd door hernummering van andere AB-rijtuigen in 1933 uitgebreid met de nummers 92516-92521, in maart 1935 met het nummer 92522 en later ook nog met het nummer 92523. In maart 1949 ten slotte wordt AB 90712 hernummerd in B 92524.

De reeks 94001-94082

In 1955 en 1957-'58 werden 33 AB-rijtuigen uit de reeks 501-684, 15 AB-rijtuigen uit de reeks 90501 e.v. en 34 AB-rijtuigen uit de reeks 91501 e.v. omgebouwd tot 82 C-rijtuigen met 6 compartimenten met 8 zitplaatsen (in plaats van 6 compartimenten met 6 zitplaatsen in de oorspronkelijke toestand). Deze nieuwe reeks werd hernummerd tot 94001-94082. De ombouw beperkte zich waarschijnlijk tot het vervangen van de beklede zitbanken door houten exemplaren.

De reeks 95801-95813

In de periode 1946-'48 werden in de wagenwerkplaats van Bergen 7 C-rijtuigen zonder WC, 4 C-rijtuigen met WC, 1 C-rijtuig met 86 plaatsen en 1 C-rijtuig 'Gezondheidsdienst van het Leger' omgebouwd tot 13 C-rijtuigen met WC en 75 zitplaatsen. Over de binneninrichting en eventuele andere wijzigingen is niets bekend maar zij hadden zo goed als zeker een middengang.



Interieur van een verbouwd rijtuig derde klas met houten banken en middengang (Ref. Z05900a)

De reeks 95821-95905

In de periode 1946-'49 werden 20 AB-rijtuigen uit de reeks 501-684, 46 ABD-rijtuigen uit de reeks 91001-91200, 9 AB-rijtuigen uit de reeks 90501 e.v. en 10 AB-rijtuigen uit de reeks 91501 e.v. omgebouwd tot 85 C-rijtuigen met 60 zitplaatsen en 15 staanplaatsen. Deze nieuwe reeks werd hernummerd tot 95821-95905. Over de binneninrichting is niets bekend maar zij beschikten over een middengang en hun aantal toegangsdeuren werd gehalveerd van zes naar drie.



Rijtuig 95872 na verbouwing tot een rijtuig met middengang (Ref. Z05946)

ABD-rijtuigen worden CD-rijtuigen

De vier ABD-rijtuigen 91081, 91072, 91098 en 91060 werden in 1945-'47 omgebouwd tot CD-rijtuigen en respectievelijk hernummerd als 91201 en 91211-91213.



Rijtuig 91212 na verbouwing tot CD-rijtuig (Ref. Z05899a)

De reeks 97526-97912 (uitgebreid tot 97915)

Uit de reeksen 14982-14998, 22501-22731 en 25000-25193 werden 385 rijtuigen opgenomen in de reeks 97526-97912. Ook het rijtuig 15000 werd in deze reeks opgenomen. Het waren C-rijtuigen met 64 plaatsen, met WC en schroefrem doch zonder stroomaansluiting die door de gezondheidsdienst van het leger konden ingezet worden als hospitaalrijtuig. Vóór 10/1934 werd deze reeks uitgebreid met de nummers 97913 en 97914 en in 12/1949 ook nog met het nummer 97915. Enkele waren inzetbaar op het Nederlandse en Duitse net, maar de meeste waren inzetbaar op het Franse net.

Pakwagens later uitgerust met vouwbalgen

De pakwagens 15091-15101, 15110-15112 en 15133, de latere reeks 99643-99650, 99654, 99655 en 99662 werden op een niet gekende datum uitgerust met vouwbalgen.

Uitbreiding van de reeks pakwagens met elektrische verlichting

109 pakwagens (vier uit de reeks 15001 e.v., vijf uit de reeks 40000 e.v. en de reeks 99007-99106) werden op een niet gekende datum opgenomen in de reeks 99787-99895 aansluitend op de reeks 99601-99786. Dit betekent dat zij voorzien werden van een elektrische in plaats van gasverlichting.

Pakwagens voor ijlgoedtreinen

Vanaf juli 1951 werden 82 pakwagens hernummerd in de reeks 19060 e.v., voorbehouden aan de pakwagens 'GV' (Grande Vitesse). Zij kregen de nummers 19060-19082, 19085-19094, 19097-19099 en 19102-19147 en werden ingezet voor het transport van colli.³

Rijtuigen als proefkonijn

GCI-rijtuigen hadden drie starre assen. Het probleem hierbij is dat bij het nemen van bochten sterke wrijving optreedt met als gevolg slijtage van de flenzen en gepiep.

Om dit te verhelpen werden enkele reeksen rijtuigen (12001-12036, 14001-14120, 14133-14144, 14300-14339 en 12501-12594) reeds bij hun constructie uitgerust met beweegbare eindassen, die zich in lijn met de straal van de bocht konden plaatsen (de zogenaamde bissel De Rechter).

Een andere poging om dit euvel te verhelpen bestond erin om bij wijze van proef de middelste as te verwijderen. Dat zou ook hogere snelheden in de bochten en dus snellere treinen toelaten.

Vóór december 1932 gebeurde dit bij 18 AB-rijtuigen die hernummerd werden in de reeks 94001-94018 en bij 30 C-rijtuigen die hernummerd werden in de reeks 94301-94331 (het nummer 94306 werd niet toegekend). Ook bij elf rijtuigen met 86 plaatsen uit de reeks 96xxx werd de middelste as weggenomen. Zij behielden evenwel hun nummer. In totaal werden dus 59 rijtuigen aangepast⁴. Ook bij de pakwagens 99005 en 99006 gebeurde dit.

De middelste as werd al in de periode 1936-'37 bij deze 59 rijtuigen teruggeplaatst. De eerste reeksen metalen rijtuigen, uitgerust met draaistellen en geleverd vanaf 1931, werden in de plaats ingezet in de snellere treinen.

Dienstrijtuigen

Heel wat rijtuigen en pakwagens genoten nog van een tweede leven als dienstrijtuig o.m. bij de dienst Baan, ES, of dienden als lokaal of magazijn op verschillende plaatsen van het net (o.m. 93064 als 943/814 bij Infra Libramont en 96501 als 947/109 bij Infra Muizen).

³ De zes ontbrekende nummers werden toegekend aan ex-Duitse pakwagens die op het Belgische net waren achtergebleven.

⁴ Hoewel het oorspronkelijk de bedoeling was om 174 rijtuigen aan te passen, werd het project het stopgezet en bleef het bij deze 59 rijtuigen.

De overblijvers

1) NMBS

Als gevolg van de beslissing van de Interministeriële Spoorwegcommissie om geen houten rijtuigen meer in te zetten, vaardigde directie Materieel op 30 juni 1972 het PV 238 uit over de buitendienststelling van de laatste GCI-rijtuigen voor reizigerstreinen. Hierbij werden 11 rijtuigen bestemd voor een 'museum- of tentoonstellingstrein': 91001, 91919, 93003, 93948, 94688, 94806, 96662, 96674, 96716, 96724 en 96840. De NMBS bewaarde ook nog de rijtuigen 91876, 93064 en 96556 alsook de pakwagens GV 19138 (ex 99211) en 19141 (ex 99614).



Rijtuig 91001 tentoongesteld in Train World (Ref. 2611)

De rijtuigen 91001, 93948, 96840 en 96556 kregen in 1985 een algemene herziening en werden dat jaar tentoongesteld naar aanleiding van 150 jaar spoorwegen in België. Ook nadien waren zij te gast op opendeurdagen in Belgische spoorweginstellingen.

In de loop van de jaren kregen enkele rijtuigen andere bestemmingen:

- 91001 staat tentoongesteld in Train World te Schaarbeek. Dit rijtuig zag als AB-rijtuig met WC het levenslicht in 1921 met het nummer 30348. Op 18 februari 1933 was het verbouwd tot ABD-rijtuig 91001. Het overleefde WO II en ging als AD-rijtuig definitief buiten dienst met het PV 238 van 30 juni 1972. Na jarenlang onderdak te hebben gevonden in de museumbewaarplaats te Leuven werd het grondig gerestaureerd en in 2015 overgebracht naar Train World.
- 93948 werd in bruikleen gegeven aan de museumlijn 'Stoomtrein Maldegem-Eeklo'.
- 19138, 96840 en 93064 worden nog steeds bewaard in de erfgoeddepots van NMBS.
- 96556 werd in bruikleen gegeven aan de museumlijn 'Stoomtrein Dendermonde-Puurs'.
- 91919 en 94806: vermoedelijk in de jaren 1970 verworven door CFV3V (zie hierna).
- 93003: in mei 1983 afgebroken in de CW Mechelen.
- 94688 doet in gerestaureerde toestand dienst bij de museumlijn 'Stoomtrein Dendermonde-Puurs' (vermoedelijk sinds 1981).
- 91876, 96662 en 96674 werden in 2000 verschroot wegens te slechte toestand.
- 96716 en 96724 stonden tot begin jaren 1980 in open lucht afgesteld te Leuven; uiteindelijk lot onbekend.
- 19141 werd in 2015 geschonken aan de museumlijn 'Stoomtrein Dendermonde-Puurs'.

2) BVS/SDP te Dendermonde

Deze museumlijn beschikt(e) over de rijtuigen 94688, 96561, 96609, 96626 (gerestaureerd), 99878 (gerestaureerd) en een niet geïdentificeerd A-rijtuig.

3) CFV3V te Mariembourg

Deze museumlijn verwierf de rijtuigen 91638, 91919, 94806, 95572, 95613, 96715 en 99132; de laatste vijf rijtuigen vormen sinds 2001 een gerestaureerd historisch treinstel. Ook de rijtuigen 91011, 95568 en 99309 behoorden tot het effectief van deze museumlijn.

4) AMTF Fond de Gras (Luxemburg)

Deze vereniging beschikt over de rijtuigen 94539, 96544 en 91900; vermits dit laatste rijtuig een AD is, is de juistheid van zijn nummer uiterst twijfelachtig. Een ander rijtuig zorgt voor wisselstukken.

5) GCI's in Nederland

Bij de museumlijn 'Stoomtrein Goes-Borsele' hebben 96536 en 96812 dienstgedaan als B 112 resp. B 113. Zij werden in 1992 gesloopt behalve het onderstel van 96812 (zie hierna).

De museumlijn 'Buurtspoorweg Haaksbergen-Boekelo' beschikt(e) over de rijtuigen 95703 (nr. C46), 96704 (nr. C47), 96819 (nr. C48), 91854 (nr. AB49) en 98789 (nr. D58). Het onderstel van 96812 diende als reserve.

Felix Florquin
April 2023

Beknopte bibliografie

- Boeken:** VANDENBERGHEN J. 3. *La voiture GCI. Extrait de "Le matériel métallique à voyageurs. 1835-1950. Tome I"*, NMBS, 1990, 39 p., C0313
- VANDENBERGHEN J. 3. *HET GCI rijtuig. Uittreksel uit "Het metalen reizigersmaterieel. 1835-1950. Deel I »*. NMBS, 1990, 39 p. C0314
- VANDENBERGHEN J. *Recueil du matériel à voyageurs à trois essieux et à bogies de l'Etat belge. 1835 – 1926*. Bruxelles : NMBS, 1984, 369 p., C3456
- VANDENBERGHEN J. *Verzameling van het reizigersmaterieel met drie assen en dat met draaistellen van de Belgische staatsspoorwegen 1835-1926*. Brussel : NMBS, 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 : NMBS, 1985, 423 p. C3472
- Artikels:** OCSINBERG, C. De "De Rechter"-rijtuigen van de BS / NMBS, *Op de Baan*, nr. 107, 01-02-2012, p.66-67, K529299
- OCSINBERG, C. Les voitures Etat Belge / SNCB "De Rechter", *En Lignes*, nr 107, 01-02-2012, p. 66-67, K529293
- Archief:** Documentatie van de vereniging "De Mijlpaal" te Mechelen
- Document NMBS van 10/12/1932 betreffende de nieuwe nummering van de GCI-rijtuigen
- Document NMBS "Buitendienststelling van het reizigersmaterieel vanaf 01/10/1934 tot 1958"
- NMBS: PV's van buitendienststelling in de periode 1940-1973
- NMBS: Historieboekjes van de GCI-rijtuigen die wijzigingen ondergingen

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

Bibliotheekcatalogus: GCI-rijtuig

Museumcollectie: GCI-rijtuig

BIJLAGE 1: OPSOMMING VAN DE RIJTUIGEN EN PAKWAGENS

Rijtuigen zonder WC

Type	Bouwjaar	Aantal	Aantal zitplaatsen	Nummers bij constructie	Nummers vanaf 12/1932
A1B5 (eerste en tweede klas)	1900	36	6 A en 30 B	12001-12036	90001-90023 (23) ⁵
A1B5 (eerste en tweede klas)	1900-'01	232	6 A en 30 B	12037-12194 (158) 13001-13074 (74)	90024-90123 (100) 90351-90353 (3) 90356-90408 (53) 94003 (1)
B6 (tweede klas)	1902, 1904 en 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} (derde klas)	1900 en 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} (derde klas)	1900, 1901 en 1903	191	60 C	14121-14132 (12) 14145-14299 (155) 14340-14363 (24)	93101-93111 (11) 93122-93251 (130) 94301-94305 ⁶ (5) 93351-93370 (20)
C8 (derde klas)	1904 en 1906	176	64 C (86 C)* ⁷	14364-14500 (137) 22001-22039 (39)	96501-96600 (100) 96668-96695 (28)

Rijtuigen met WC

Type	Bouwjaar	Aantal	Aantal zitplaatsen	Nummers bij constructie	Nummers vanaf 12/1932
B6 (tweede klas)	1900	94	36 B	12501-12594	90501-90563 (63) 92501 (1)
A1B5 (eerste en tweede klas)	1901	222	6 A en 30 B (of 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 (tweede klas)	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 (eerste en tweede klas)	1903-'05	63	12 A en 24 B	13602-13637 13642, 13647 13652, 13661 13662, 13671 13672, 13677	90901-90922 (41) 90930 90963, 94006 90945 90946

⁵ De cijfers tussen haakjes geven het aantal rijtuigen weer.

⁶ Het nummer 94306 werd niet toegekend.

⁷ Reeksen met een * werden voor 1932 verbouwd tot rijtuig met 86 zitplaatsen (en een WC).

				13678-13696	90949-90962
B6 (tweede klas)	1904, 1906 en 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} (derde klas)	1900-'03	372	60 C	14501-14872	93501-93800 (300) 93851-93872 (22) 94307-94308 (2)
C8 (derde klas)	1904-'05	110	64 C 86 C* 86 C* 64 C	14873-14982	93901 (1) 96601-96667 (67) 96801-96827 (27) 97526 (1)
C8 "GDL" ¹ (derde klas)	1906-'07	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 (derde klas)	1908, 1910 en 1912-'13	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 "GDL" (derde klas)	1920-'21	194	64 C	25000-25193	97723-97912 (190)
B6 (tweede klas)	1920-'21	400	36 B	30100-30371 (272) 30414-30541 (128)	91566-91830 (265) 94012-94018 (7) 91831-91958 (128)

Pakwagens

Type	Bouwjaar	Aantal	Aantal zitplaatsen	Nummers bij constructie	Nummers vanaf 12/1932
D	1901-'06, 1909, 1913 1920-'21	1166		15001-15646 (646) 40000-40519 (520)	98001-98141 (141) 98501-98637 (137) 99001-99006 (6) 99601-99786 (186) 98638-98851 (214) 99007-99302 (296)

Bij de NMBS werd de eerste klas (A) in binnenverkeer reeds vanaf 1952 afgeschaft (internationaal was dit maar het geval vanaf juni 1956; de tweede klas (B) en derde klas (C) werden dan respectievelijk de nieuwe eerste en tweede klas). Vanaf 1952 werden de GCI AB dus B en vanaf juni 1956 A; de GCI B en C werden vanaf juni 1956 respectievelijk A en B.

BIJLAGE 2: OVERZICHT VAN DE VERBOUWING MET NIEUW NUMMER VAN DE GCI-RIJTUIGEN

Reeks	301-305	501-684	90740-90748	91959-91962	91001-91200	91201/11/12/13	92516-92524	94001-94082	95801-95813	95821-95905	97913-97915	Totaal
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
Totaal	5	184	9	4	200	4	9	82	13	85	3	598

BIJLAGE 3: OVERZICHT VAN DE BUITENDIENSTSTELLING VAN DE GCI-RIJTUIGEN

Reeks	12/32- 10/34	10/34- 1939	1940-'49	Vermist na WO II	1950-'59	1960-'69	1970-'72	Totaal
301-305			1	?	?	?	?	1+4? ⁸
501-684			44	34	19	27	7	131
90001- 90211	111	90						201 ⁹
90351- 90425	39	34						73 ¹⁰
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 ¹¹
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
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

⁸ Het lot van de rijtuigen 301, 302, 304 en 305 is niet gekend.

⁹ De nummers 90150 t/m 90159 werden niet toegekend.

¹⁰ De nummers 90354 en 90355 werden niet toegekend.

¹¹ De nummers 90805/814/841/858/861 werden niet toegekend.

94301-94331			5	3	7	8	7	30 ¹²
94501-94541			6	1	15	12	7	41
94601-94822		3	30	15	62	72	36	218 ¹³
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 ¹⁴
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
Totaal	193	253	527	198+1?	746+1?	775+1?	299+1?	2991+4?

BIJLAGE 4: OVERZICHT VAN DE WIJZIGING (MET NIEUW NUMMER) VAN DE GCI-PAKWAGENS

REEKS	PW HKM ¹⁵	PW "GV" ¹⁶ 19060...19147	99787-99895	Compagnie de Chimay	Totaal
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

¹² Het nummer 94306 werd niet toegekend.

¹³ De nummers 94783/789/796 werden niet toegekend.

¹⁴ Het nummer 97722 werd niet toegekend.

¹⁵ PW voor goederentreinen.

¹⁶ PW voor ijlgoedtreinen ("Grande Vitesse").

99601-99786		23			23
99787-99895		9			9
Totaal	90	82	109	4	285

BIJLAGE 5: OVERZICHT VAN DE BUITENDIENSTSTELLING VAN DE GCI-PAKWAGENS

REEKS	12/1932-10/1934	10/1934-1939	1940-'49	Vermist na WO II	1950-'59	1960-'69	1970-'73	Totaal
98001-98151 (147+4 ¹⁷)	8	132	4+1HKM		1	1		147
98501-98637 (136+1 ¹⁸)		51+4 Chimay	6+65HKM	1	4	4	1	136
98638-98852 (187+28 ¹⁹)	2	4	28+24HKM	10	52	58	9	187
99001-99006		3	3					6
99107-99302 (170+26 ²⁰)		3	37	12	49	50	19	170
99601-99786 (162+24 ²¹)	4	13	32	18	60	32	3	162
99787-99895 (100+9 ²²)			16	11	30	36	7	100
'GV' 19060...19147 (82)					32	29	21	82
Totaal	14	206+4 Chimay	126+90HKM	52	228	210	60	990

¹⁷ Één PW wordt GV; drie andere worden 99787-99789

¹⁸ PW 98637 wordt 99790.

¹⁹ 23 PW worden GV en vijf andere worden opgenomen in de reeks 99791-99795.

²⁰ 26 PW worden GV.

²¹ 23 PW worden GV en 99685 wordt 98151.

²² Negen PW worden GV.