

K 1-rijtuig

Aantal gebouwd: 1 prototype en 502 reeksrijtuigen

Bouwjaren: 1932 (prototype) en 1933-'35 (reeksrijtuigen)

Constructeur: NMBS in samenwerking met de Belgische constructeurs La Brugeoise et Nicaise et Delcuve, Les Ateliers Métallurgiques de Nivelles, Anglo-Franco-Belge, Baume et Marpent, Ateliers de la Dyle, Ateliers de Construction de Familleureux, Ateliers de Construction d'Enghien- St.Eloi, Usines de Braine-le-Comte et La Société Anonyme Energie

Gemiddelde tarra van een rijtuig: 43 ton

Maximumsnelheid: 140 km/u

Buitendienststelling: 35 na oorlogsschade in WO II; 82 vermist na WO II; twee in 1947; zeven in 1965-'79; 336 in 1980-'89; 29 in 1990-'98 en twaalf in 2000-'05

In enkele woorden: De K 1-rijtuigen waren reizigersrijtuigen voor de directe binnenlandse dienst. Er werden één prototype en 502 reeksrijtuigen gebouwd, de tweede grootste reeks metalen rijtuigen die NMBS in de periode 1930-'39 bestelde.



K 1-rijtuig derde klas in oorspronkelijke livrei (Ref. Z05840)

Historische context

Tijdens WO I had het houten reizigersmaterieel zwaar geleden. Heel wat rijtuigen waren onherstelbaar beschadigd of verdwenen. Bovendien hadden enkele ongevallen aangetoond dat het houten reizigersmaterieel niet de veiligheid bood die de reizigers ervan verwachtten.

In de periode 1930-'39 bestelde NMBS daarom grote reeksen metalen rijtuigen voor de binnenlandse directe, semidirecte en omnibusdienst. De K 1-rijtuigen waren bestemd voor de directe binnenlandse dienst. Er werd in 1932 één prototype derde klas (C) gebouwd, gevolgd door een reeks van 502 rijtuigen

verdeeld over de types AB, B, C, BD en CD en gebouwd door negen Belgische constructeurs in de periode 1933-'35.

Het prototype

In het voorjaar van 1932 leverde Baume et Marpent het prototypერიjtuig 47001 af. Het was een derdeklasrijtuig met middengang, houten zitbanken en twee grote eindbalkons met elk twee draaideuren per kant. De ruiten waren gevat in metalen kaders met handgrepen en konden volledig naar beneden geschoven worden. In december 1932 kreeg dit rijtuig het nummer 23001. Het overleefde de Tweede Wereldoorlog. In 1957 werd het hernummerd als 22032 en in 1983 werd het rijtuig verkocht aan de Marokkaanse spoorwegen..

De reeksrijtuigen

Type	Bouwjaar	Aantal	Aantal zitplaatsen	Nummers bij constructie	Nummers vanaf 1954	Nummers vanaf 1957
A2B7 (eerste en tweede klas)	1933-'34	122 92**	12 A, 52+6* B tot 1952 64+6* B*** vanaf 1952 64+6* A vanaf 1957 58+6* AR vanaf 1957 36 of 38+3* ADR vanaf 1957	20001-20122		A 21001-21056 A 21113-21115 A 21131-21136 AR 21901-21912 ADR 28901-28915
B9 (tweede klas)	1934-'35	40 27**	72+4* B tot 1957 72+4*A vanaf 1957	22001-22040		21101-21112 21116-21130
C11 (derde klas)	1933-'35	247 184**	108 C tot 1957 108 B vanaf 1957	23002-23248		22001-22031 22033-22185
B6D (tweede klas met bagageafdeling)	1934-'35	40 35**	48+2* B tot 1957 48+2* A vanaf 1957	42201-42240	26001-26008 26101-26127	28001-28008 28101-28127
C7D (derde klas met bagageafdeling)	1933-'35	53 45**	69 C tot 1957 69 B vanaf 1957	42301-42353	27001-27018 27101-27127	29001-29018 29101-29127

*geeft het aantal klapstoelen aan

**geeft het effectief na WO II aan

*** Bij de NMBS werd de eerste klas in binnenverkeer reeds vanaf 1952 afgeschaft (internationaal was dit maar het geval vanaf juni 1956); de tweede en derde klas werden dan respectievelijk de nieuwe eerste en tweede klas.

De hernummeringen (ook deze vóór 1954 en na 1957) worden verder in de tekst vermeld en verklaard.



Interieur van een K 1-rijtuig afdeling eerste klas
(Ref. Z06059)



Interieur van een afdeling tweede (ex-derde) klas
(Ref. Z06014)

De AB-rijtuigen hadden een zijgang in eerste en een middengang in tweede klas. Alle andere rijtuigen hadden een middengang.

De zitplaatsen in de AB- en B-rijtuigen waren zitbanken met armsteunen, bekleed met geribd blauw fluweel in eerste en geribd beige fluweel in tweede klas. Vanaf 1957-'58 werd dit vervangen door groen gestreept fluweel in de rokersafdeling en roestkleurig gestreept fluweel in de niet-rokersafdeling. De zitplaatsen in de andere rijtuigen waren houten zitbanken.

In tegenstelling tot het prototype hadden alle andere rijtuigen geen metalen kader rond de ruiten en werd om veiligheidsredenen op halve ramen een horizontale stang gemonteerd.

Alle rijtuigen beschikten bij constructie over stoomverwarming. Dit bleef bij sommige exemplaren de enige verwarming, terwijl andere rijtuigen vanaf 1954 ook uitgerust werden met elektrische verwarming.

De verlichtingsarmaturen waren oorspronkelijk uitgerust met gloeilampen, later met fluorescentielampen.

De binneninrichting van de K 1-rijtuigen kwam tot stand mede door de adviezen van architect Henry Van de Velde, als artistiek adviseur van de NMBS.

Onder de K 1-rijtuigen waren draaistellen type Pennsylvania geplaatst. Later werden die bij enkele rijtuigen met een afdeling eerste klas vervangen door draaistellen type Schlieren, die een beter rijgedrag garandeerden.



Draaistel Pennsylvania onder een K 1-rijtuig (Ref. Z05868A)

De allereerste rijtuigen hadden enkel loopbruggen als overgangsinrichting. Later werden zij geleverd met vouwbalgen.

Livrei

De K 1-rijtuigen werden in dienst gesteld met een lichtgroene raampartij en een donkergroene onderkant, gescheiden door een zwarte bies. De draaistellen waren zwart. Het dak was aanvankelijk aluminiumkleurig. Vanaf 1955 werd de kast volledig donkergroen en het dak zwart geschilderd. Vanaf ongeveer 1970 en tot hun buitendienststelling werden de rijtuigen volledig donkergroen geschilderd.



K 1-rijtuig eerste en tweede klas in oorspronkelijke livrei (Ref. Z06117)

Inzet en buitendienststelling



K 1-rijtuig eerste klas uit reeks 21101-21112 / 21116-21130 (Ref. Z05964)

De K 1-rijtuigen werden vooral ingezet op de directe binnenlandse verbindingen maar reden ook in grensoverschrijdend verkeer naar de buurlanden. Hiertoe werden enkele CD- en BD-rijtuigen voorzien van een douaneafdeling (zie verder).

Veertig A-rijtuigen werden zelfs van 1967 tot 1978 in internationale dienst gebruikt. Hun elektrische verwarming kon gevoed worden met de vier internationale spanningen. Deze rijtuigen werden veel ingezet in extra-treinen voor de gezondheidsfondsen, o.m. naar Zwitserland.



K 1-rijtuig eerste klas met bagageafdeling en oorspronkelijke uitkijk (Ref. Z06015)

Afgezien van de oorlogssperikelen en enkele ongevallen verdwenen ze geleidelijk van de sporen in de periode 1980-2005.

Oorlogssperikelen

Tijdens de Tweede Wereldoorlog werden 17 AB-, drie B-, drie BD-, vier CD- en acht C-rijtuigen onherstelbaar beschadigd.

Acht AB-, drie B-, een BD-, vier CD- en 19 C-rijtuigen werden na opgelopen oorlogsschade door de CW Mechelen in de periode 1949-'52 gereconstrueerd met behoud van hun oorspronkelijk nummer.

Twaalf AB-, tien B-, twee BD-, vier CD-, en 54 C-rijtuigen keerden nooit naar België terug maar vonden een tweede leven in o.m. Polen en Oost-Duitsland.

Verbouwingen

Negen AB-rijtuigen worden B en later A (22041-22049)

Negen andere AB-rijtuigen waarvan er acht tijdens WO II zwaar beschadigd werden herbouwd door de CW Mechelen in de periode mei 1950-december 1951 met weglating van de twee afdelingen eerste klas. Het werden dus negen B-rijtuigen met middengang die, aansluitend op de oorspronkelijk gebouwde reeks 22001-22040, de nummers 22041-22049 kregen. Vanaf 1957 werden het A-rijtuigen en droegen ze de nummers 21113-21115 en 21131-21136 (zie tabel).

Twaalf AB-rijtuigen worden BR en later AR (21901-21912)

In de periode 1952-'53 werd bij twaalf AB-rijtuigen een afdeling eerste klas als opslagplaats voor de snackbardiens (R) en de tweede afdeling als tweede klas ingericht. Het werden dus BR-rijtuigen. Ze behielden tot 1957 hun oorspronkelijk nummer. Daarna werden ze AR-rijtuigen met de nummers 21901-21912 (zie tabel).

De eerste vier behielden deze indeling. De acht andere werden in de periode maart 1964-maart 1966, samen met nog twee andere A- (ex AB-) rijtuigen, gedeclasseerd tot B-rijtuigen met de nummers 22601-

22610. Zij kregen opnieuw de oorspronkelijke AB-indeling (zij- en middengang). Ze kregen bij deze gelegenheid ook opgevulde zitbanken met similieren bekleding.

Vijftien A-rijtuigen (ex AB) worden ADR (28901-28915)

In de periode maart 1957-juli 1958 ondergingen vijftien A- (ex AB-)rijtuigen een grondige wijziging. Een afdeling eerste klas met zijgang werd ingericht als opslagplaats voor de snackbardienst (R) en de drie aanpalende afdelingen met middengang werden uitgebroken en tot bagageafdeling (D) omgevormd. Het werden dus ADR-rijtuigen. Ze kregen de nummers 28901-28915 (zie tabel).

Tien A-rijtuigen (ex AB) worden AB (23001-23010)

In 1964 werden tien A- (ex AB-)rijtuigen tot A4B5-rijtuigen verbouwd. Ze behielden de oorspronkelijke AB-indeling zodat zowel de eerste als de tweede klas een afdeling met zijgang had. De zitbanken in tweede klas werden met similieer bekleed. Deze rijtuigen kregen de nummers 23001-23010.



K 1-rijtuig eerste en tweede klas uit reeks 23001-23010 (ref. Z06099)

In harmonie met de K 3-rijtuigen



K 1-rijtuig ADR uit reeks 28901-28915 met aluminium ramen en Schlieren draaistellen (Ref. Z06098)

Na de levering van de 100 K 3-rijtuigen tweede klas in de periode oktober 1956-april 1958 werden de 15 ADR- en 15 andere A-rijtuigen uitgerust met aluminium ramen en Schlieren draaistellen. Zo harmonieerden ze met de K 3-rijtuigen, die bij constructie over dergelijke ramen en draaistellen beschikten, in rijtuigstammen die o.m. werden ingezet op de verbinding Oostende - Luik.

B- en BD-rijtuigen met similieren zitbanken

Naast de rijtuigen 22601-22610 en 23001-23010 (zie hoger) werden in de periode 1966-'68 ook 40 B-rijtuigen en acht BD-rijtuigen uitgerust met similieren zitbanken. Zes dergelijke B-rijtuigen beschikten tot 1977-'78 zelfs over de vier internationale spanningen voor elektrische verwarming. Zij werden achteraan in internationale treinen ingezet, o.m. op de verbinding Oostende - Keulen.



Interieur van een K 1-rijtuig afdeling tweede klas met similieren zitbanken (Ref. Z06100)

BD- en CD-rijtuigen met douaneafdeling (41201-41209 en 41301-41323)



K 1-rijtuig tweede klas met bagageafdeling, douaneafdeling en verlaagde uitkijk (Ref. Z05938a)

Zoals reeds hoger vermeld kwamen de K 1-rijtuigen al eens in de buurlanden. Hiertoe werd in 1936-'37 bij negen BD- en 23 CD-rijtuigen een douaneafdeling met zijgang in het pakwagengedeelte aangebracht. De uitkijkpost op het dak werd verkleind en beperkt tot een hoogte van 30 cm. Deze rijtuigen droegen tot WO II of tot 1954 de nummers 41201-41209 en 41301-41323 en vanaf 1954 de nummers 26001-26008 en 27001-27018. De douaneafdeling werd vanaf 1955 verwijderd. In 1957 kregen zij de nummers 28001-28008 en 29001-29018 (zie tabel).

Modernisering 1978-1981

In deze periode kregen volgende rijtuigen nieuwe gelaste zijwanden in de reizigersafdeling en vereenvoudigde opgezette kunststoframen (type Widney):

23001, 23002, 23004 et 23009

28001-28008 et 28101-28127

29101, 29102, 29103, 29107, 29109, 29114, 29116 et 29117

De ramen van deze rijtuigen zijn afwisselend vast en vast met bovenaan een klappaam.

Rijtuigen als proefkonijn

Bij wijze van proef verscheen het A-rijtuig 21108 op 22 februari 1984 op de sporen met gele deuren die automatisch bediend konden worden. Het rijtuig deed evenwel nooit als zodanig dienst. Het werd buiten dienst gesteld in juni 1986 en verschroot te Muizen in oktober 1988.

Het B-rijtuig 22609 verscheen in 1982 op de sporen als Expo-Info rijtuig in een oranje schildering. Het werd ingezet bij o.m. opendeurdagen. Vanaf 1984 was zijn nummer 27801 en vanaf 1990 droeg het 820 als nummer. Het ging buiten dienst in 1997 en werd in 2001 verkocht aan een particulier te Hombourg.

Rijtuigen die vreemdgaan

In de periode 1982-'88 werden zeven AD-, 14 BD-, acht B9- en 105 B11-rijtuigen aan de Marokkaanse spoorwegen verkocht. Later volgden nog 26 B11-rijtuigen. Over hun inzet en verder lot is niets bekend.

De overblijvers

- NMBS bewaart de A-rijtuigen 21003, 21008, 21015, 21017 en 21030.
- Heel wat museumverenigingen in binnen- en buitenland zetten nog K 1-rijtuigen in op hun museumlijnen: TSP (Toerisme en Spoorpatrimonium) te Saint-Ghislain, SME (Stoomtrein Maldegem-Eeklo) te Maldegem, CFV3V (Chemin de fer à vapeur des trois vallées) te Mariembourg, SSN (Stoomstichting Nederland) te Rotterdam-Noord, ZLSM (Zuid-Limburgse Stoomtrein Maatschappij) te Simpelveld en NVR (Nene Valley Railway) in Engeland.
- Een particulier te Hombourg bewaart eveneens enkele K 1-rijtuigen.

Stille getuigen

Rijtuig 28913 biedt onderdak aan de Gentse modeltreinclub AMSAC in Gent-Zeehaven.

Vele A-, AD- en ADR-rijtuigen vonden zowel in België als in Frankrijk en Nederland een statisch tweede leven als restaurant.

Felix Florquin
Oktober 2021

Beknopte bibliografie

- Artikels:** PIRON, D. De K1- rytuigen, ill., *Spoorweg Journaal* , n° 89, 01-02-1995, p.60-65, K11229
- PIRON, D. Les voitures du type K1, ill., *Journal du Chemin de Fer*, n° 89, 01-02-1995, p.60-65, K11228
- Les voitures métalliques sur les réseaux des chemins de fer belges, *L' Ossature Métallique*, 01-01-1934, p.34-42, K706963
- BOURGEAIS V., Les nouvelles voitures métalliques de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges, *L' Ossature Métallique*, n°3, 01-01-1934, p.34 – 42, K706999
- Boeken:** PYPEN W. *50 ans de transport voyageurs 1930- 1985. Volume 1. Les voitures métalliques de la SNCB*. Bruxelles : ARBAC, 1987, 370 p., ill., C3686
- PYPEN W. *50 jaar reizigersvervoer 1930-1985. Deel 1. De metalen rytuigen van de NMBS*. Brussel : KBVVS, 1987, 370 p., ill., C3687
- THIRY M. – CLOSE G. *GTF: 50 ans de transport voyageurs, 50 jaar reizigersvervoer. 1930-1985. Volume 2. Deel 2*. Liège : GTF Editions asbl, 1985, 462 p., ill., C3688.
- VANDENBERGHEN J. *Het metalen reizigersmaterieel. Deel I : 1835-1950*. Brussel : NMBS, 1986-01-01, 965 p., ill., C3471
- VANDENBERGHEN J. *Le matériel métallique à voyageurs. Tome I : 1835-1950*. Bruxelles : SNCB, 1986-01-01, 965 p., ill., C3472

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

Bibliotheekcatalogus: K 1-rijtuig

Museumcollectie: K 1-rijtuig