

L-rijtuig

Aantal gebouwd: 2 prototypes en 310 reeksrijtuigen

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

Constructeur: NMBS in samenwerking met de Belgische constructeurs Ragheno, Anglo-Franco-Belge, Ateliers de Construction de Familleureux, Ateliers de Seneffe, Ateliers de Godarville, Ateliers Germain, Usines de La Hestre, Usines de Braine-le-Comte et Compagnie Centrale de Construction

Gemiddelde tarra van een rijtuig: 37 ton

Maximumsnelheid: 120 km/u

Buitendienststelling: 11 na oorlogsschade in WO II; 28 vermist na WO II; twee in 1947; 15 in 1971-'75; 70 in 1976-'79, 176 in 1980-'89 en tien in 2001-'05

In enkele woorden: De L-rijtuigen waren reizigersrijtuigen voor de semidirecte binnenlandse dienst. Er werden twee prototypes en 310 reeksrijtuigen gebouwd, de derde grootste reeks metalen rijtuigen die NMBS in de periode 1930-'39 bestelde.



L-rijtuig AB 30.026 in oorspronkelijke toestand (Ref. Z05844)

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 L-rijtuigen waren bestemd voor de semidirecte binnenlandse dienst. Er werden in 1932 twee prototypes derde klas (C) gebouwd, gevolgd door een reeks van 310 rijtuigen verdeeld over de types AB, B, C, BD en CD en gebouwd door negen Belgische constructeurs in de periode 1933-'35.

De prototypes

In 1932 leverde de Compagnie Centrale de Construction te Haine-Saint-Pierre de prototypertuigen 42001 en 42002 af. Het waren derdeklasrjtuigen met middengang en houten zitbanken die toegankelijk waren via draaideuren in elke zijwand. In december 1932 kregen deze rjtuigen de nummers 33001 en 33002. Deze rjtuigen verschilden van elkaar door de plaatsing van de WC-afdeling. Bij het rjtuig 33001 stond zij in het midden en bij het rjtuig 33002 stond zij op een uiteinde. De opstelling in rjtuig 33002 diende als basis voor de bouw van de 190 reeksrtuigen derde klas. Het rjtuig 33001 overleefde de Tweede Wereldoorlog niet. Het rjtuig 33002 werd in 1957 hernummerd als 32001 en in 1976 buiten dienst gesteld.

De reeksrtuigen

Type	Bouwjaar	Aantal	Aantal zitplaatsen	Nummers bij constructie	Nummers vanaf 1954	Nummers vanaf 1957
A2B6 (eerste en tweede klas)	1933-'34	50 39**	12 A, 44+2* B tot 1952 56+2* B*** vanaf 1952 56+2* A vanaf 1957	30001-30050	32021-32024	31001-31035 31114-31117
B8 (tweede klas)	1935	20 13**	64 B tot 1957 64 A vanaf 1957	32001-32020		31101-31113
C10 (derde klas)	1933-'35	190 173**	97 C tot 1957 97 B vanaf 1957	33003-33192		32002-32174
B5D (tweede klas met bagageafdeling)	1934	20 16**	38+1* B tot 1957 38+1* A vanaf 1957 3 ton D	43201-43220	36001-36016	38001-38016
C6D (derde klas met bagageafdeling)	1934	30 29**	60 C tot 1957 60 B vanaf 1957 3 ton D	43301-43330	37001-37029	39001-39029

*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).

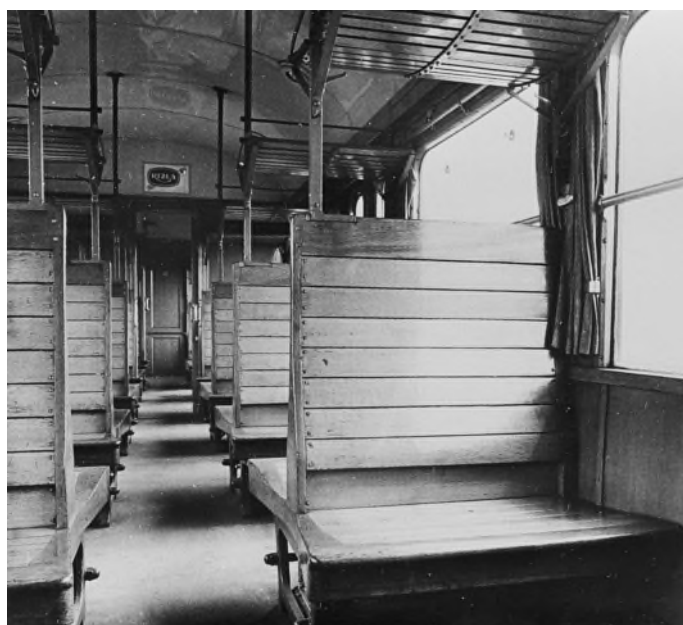
De hernummeringen (ook deze vóór 1954 en na 1957) worden verder in de tekst vermeld en verklaard.



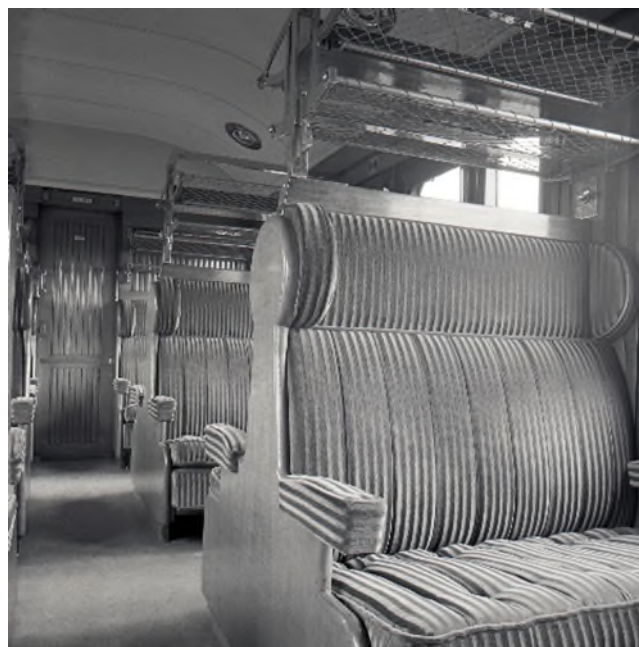
L-rijtuig tweede klas met bagageafdeling (BD) 50 88 82 26 412-2 (39012) (Ref. Z05993)

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 1959-'60 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.



Interieur van een L-rijtuig tweede (ex-derde) klas (Ref. Z06136b)



Interieur van een L-rijtuig eerste klas (Ref. Z05994b)

De binneninrichting van de L-rijtuigen kwam tot stand mede door de adviezen van architect Henry Van de Velde, als artistiek adviseur van de NMBS. Alle rijtuigen beschikten bij constructie over stoomverwarming die ze behielden tot bij hun buitendienststelling.

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

Onder de L-rijtuigen waren draaistellen type Pennsylvania geplaatst en ze hadden enkel loopbruggen als overgangsinrichting.

Livrei

De L-rijtuigen werden in dienst gesteld met een donkergroene kast. De draaistellen waren zwart. Het dak was aanvankelijk aluminiumkleurig. Vanaf 1955 werd het dak zwart geschilderd. Vanaf ongeveer 1970 en tot hun buitendienststelling werden de rijtuigen volledig donkergroen geschilderd.

Inzet en buitendienststelling

De L-rijtuigen werden vooral ingezet op de semirecte binnenlandse verbindingen.

Gent-Sint-Pieters en Haine-Saint-Pierre waren de laatste stations die tot mei 1981 L-rijtuigen inzetten.

Afgezien van de oorlogssperikelen en enkele ongevallen verdwenen ze geleidelijk van de sporen in de periode 1976-'89.



Reizigerstrein met twee L-rijtuigen tweede klas in station Herzele, augustus 1977 (Ref. Z03620c)

Oorlogssperikelen

Tijdens de Tweede Wereldoorlog werden vijf AB-, vier B-, drie BD- en één C-rijtuig onherstelbaar beschadigd.

Eén AB-, twee B-, twee BD-, twee CD- en tien C-rijtuigen werden na opgelopen oorlogsschade door de CW Mechelen in de periode 1947-'52 gereconstrueerd met behoud van hun oorspronkelijk nummer.

Zes AB-, drie B-, één BD-, één CD-, en 17 C-rijtuigen keerden nooit naar België terug maar vonden een tweede leven in o.m. Oost-Duitsland.

Verbouwingen

Vier AB-rijtuigen worden B en later A (32021-32024)

De CW Mechelen herbouwde in de periode augustus 1950-maart 1952 vier AB-rijtuigen die tijdens WO II zwaar beschadigd werden, met weglating van de twee afdelingen eerste klas. Het werden dus vier B-rijtuigen met middengang die, aansluitend op de oorspronkelijk gebouwde reeks 32001-32020, de nummers 32021-32024 kregen. Vanaf 1957 werden het A-rijtuigen en droegen ze de nummers 31114-31117 (zie tabel).

35 A-rijtuigen (ex AB) worden 15 B (32501-32515) en 20 AB (33001-33020)



L-rijtuig 50 88 37 26 404-5 na verbouwing tot AB-rijtuig (33004) (Ref. Z05992)

In de periode 1963-'65 werden de A- (ex AB-)rijtuigen 31001-31015 tot B8-rijtuigen verbouwd. Ze behielden de oorspronkelijke AB-indeling zodat twee afdelingen een zijgang hadden. De zitbanken werden met similieer bekleed en zij kregen de nummers 32501-32515.

In dezelfde periode werden ook de A-(ex AB-) rijtuigen 31016-31035 tot A4B4-rijtuigen verbouwd. Ook zij 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 33001-33020.

Rijtuigen als dienstwagen

Heel wat L-rijtuigen hebben na hun buitendienststelling over het ganse net bij de directies Baan, Exploitatie, Materieel en Elektriciteit en Seinrichting een tweede leven geleid. Als lokaal voor het personeel bij o.m. onderhoudsposten en vormingsstations hebben een 40-tal L-rijtuigen dienstgedaan tot in 1992.

De overblijvers

NMBS bewaart de A-rijtuigen 31105 en 31113, de B-rijtuigen 32011, 32037 en 32143 en het BD-rijtuig 39025. Vijf van deze rijtuigen zijn rijvaardig en kunnen ingezet worden tijdens historische ritten.

Heel wat museumverenigingen in binnen- en buitenland kochten L-rijtuigen, maar ze zijn niet allemaal meer in dienst. Onder meer SDP (*Stoomtrein Dendermonde-Puurs*) te Baasrode, CFV3V (*Chemin de fer à vapeur des trois vallées*) te Mariembourg en *Train 1900* te Fond-de-Gras (L) zetten nog L-rijtuigen in op hun museumlijnen.



Historische rit met stoomlocomotief 29.013 en vier L-rijtuigen op spoorlijn 115 op 17 september 2010 (Ref. D3518-11)

Stille getuigen

De rijtuigen 32046, 32061, 32080 en 32094 doen voor het *Centre permanent d'Etude de la Nature* sinds 1981 dienst als leslokaal en laboratorium voor meteorologie aan het voormalig station van Sivry-Rance.

Het rijtuig 32035 herbergt een ijssalon te Gilly bij Charleroi.

Drie rijtuigen leiden een nieuw leven als statisch restaurant in Frankrijk nl. te Beauvais, Boulogne en Tourcoing.

Felix Florquin
Juni 2022

Beknopte bibliografie

Artikels: Les voitures métalliques sur les réseaux des chemins de fer belges. *L' Ossature Métallique*, 01-01-1934, p.34-42, K706963

BOURGEOIS V. Les nouvelles voitures métalliques de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges. *L' Ossature Métallique*, Vol. 5, nr 03, 01-03-1936, p.107-126, 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 rijtuigen 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, 965 p., ill., C3471

VANDENBERGHEN J. *Le matériel métallique à voyageurs. Tome I : 1835-1950*. Bruxelles : SNCB, 1986, 965 p., ill., C3472

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

Bibliotheekcatalogus: L-rijtuig

Museumcollectie: L-rijtuig