

## Toelichting bij vernummeringstabel Mat'24:

Aan deze tabel liggen meerdere bronnen ten grondslag: Allereerst het onvolprezen "Van stoom tot stroom" van N.J. van Wijck Jurriaanse, uitg. De Alk, tweede druk, 1982. Ook "Electrische Treinen in Nederland, Deel 1" van Carel van Gestel, Bert van Reems en Lex Tempelman, uitg. De Alk, 1992 heeft veel informatie opgeleverd. Ten slotte was ook "Alle stalen getrokken rijkundig op een rij" van Kees Mooij en Aarnoud Bak, uitg. Stibans, feb.2003 behulpzaam, vooral voor de recente ontwikkelingen. Van de geraadpleegde websites noem ik [www.martijnhaman.nl](http://www.martijnhaman.nl) en [www.nmld.nl](http://www.nmld.nl).

De eerste kolom met volgnummers 001 t.m. 259 heeft niets met de nummering van de NS te maken, maar is aangebracht om na sortering op een of ander aspekt, de tabel weer terug te sorteren in het oorspronkelijke gelid.

De kolommen **1950-voor**, **Bakcode** en **1950-na** horen bij elkaar: Het Vernummerplan 1950 had tot doel om de op dat moment nog beschikbare Blokkendozen weer tot aaneensluitende series te maken en om dubbeling van rijkundignummers uit verschillende klassen te voorkomen. Ook is toen (pas) het systeem van "onvervreembare" bakcodes ingevoerd voor de Blokkendozen.

In de jaren 1951-1955 gebeurt er niet zoveel. Daarom zijn ze in dit systeem tot een kolom gecombineerd.

In 1956 vindt de grote klasseverhoging plaats (zie onder). Ook de introductie van de UIC-nummering in 1966 wordt hieronder nog nader toegelicht.

De historie tussen 1970 en heden is in drie kolommen weergegeven. Van sommige vernummeringen in die laatste jaren is het jaar waarin deze plaatsvonden niet meer bekend. Indien wel, dan staat het jaartal (verkort tot twee cijfers) voor het nummer.

Om de benodigde ruimte zoveel mogelijk te beperken konden sommige vernummeringen niet altijd in de "eigen" kolom gezet worden. Zie als voorbeeld de mCd 9410, die tussen 1959 en 1989 zeven keer vernummerd is.

Wanneer in een cel een enkel streepje staat bestond het betreffende rijkundig nog niet. Staat er een enkele punt, dan is er geen verandering opgetreden t.o.v. de kolom ervoor. Een hele rij streepjes in een cel wil zeggen: rijkundig is buiten dienst (meestal gesloopt). De aanduiding (-) wordt gebruikt om aan te geven dat betreffende rijkundig vermist wordt, maar nog niet uit de NS-administratie is afgevoerd in de hoop op terugkeer. Ook een aantal rijkundig die na 1944 te Budel zijn opgeslagen en op de nominatie stonden om afgevoerd te worden, heeft deze aanduiding.

Soms staan rijkundignummers tussen haakjes. Dat wil zeggen dat ze administratief dat nummer hebben gekregen, maar dat dit nummer nooit op de bak is geschilderd.

Over beschildering gesproken: In de tabel is consequent de volledige benaming weergegeven, dus mBD, mCd, Abecm, Bz etc. Alleen de hoofdletters werden op de bakken geschilderd.

Als in de tabel een oorspronkelijk motor-rijtuig zonder de "m"-aanduiding voorkomt, dan had hij op dat moment dus geen motoren. Voorbeeld: bak 502.001 (de oorspronkelijke mBD9026) heeft tussen 1946 en 1949 motorloos gereden als CD9126. Ook de CD9121 was zo'n z.g. "zweefvliegtuig".

Lot '40-'45: In deze kolom heb ik aangegeven hoe de Blokkendozen de Tweede Wereldoorlog zijn uitgekomen. **NL** wil zeggen: Heeft Nederland niet verlaten.

**AL**: Na bevrijding van het zuiden van Nederland zijn elf exemplaren door de geallieerde strijdkrachten "gevorderd" voor het gebruik in verlofgangerstreinen. Pas eind '45 / begin '46 kwamen deze bakken weer in Nederland terug.

**GE,retour** staat voor: Is vanaf september 1944 afgevoerd naar Duitsland of soms nog verder naar het oosten, maar is na de oorlog teruggevonden en teruggekeerd naar Nederland. De ABec 8531 (oorspr. Bec 8514) en ABecm 8556 (oorspr. ABec 8506) trouwens pas in 1952, nadat het Vernummeringsplan 1950 was uitgevoerd.

**GE,vermist**: Ondanks verwoede zoektochten onmiddellijk na de oorlog zijn deze bakken niet teruggevonden. Uiteindelijk zijn ze in 1949 administratief afgevoerd. Toch zijn in de jaren '60 en '70 in Halle, Stendal, Halberstadt, Rehagen-Klausdorf en Freiberg in de toenmalige DDR vermiste Blokkendozen gevonden. De twee in Halle waren de mB4D 9159 en mC 9025. Die in Halberstadt is positief geïdentificeerd als de vermiste Bec 8517; het exemplaar in Rehagen is of de ABec 8515 of de ABec 8516. Voor de mC of mCv in Freiberg komen acht vermiste bakken in aanmerking. De Blokkendoos in Stendal (met het nummer DR 60 50 99-28 701-9) is van het type Cec; daarvan zijn er zeven vermist.

Over de huidige toestand van de in de DDR aangetroffen bakken is niets bekend.

\*Bu: Na 1945 zijn 14 beschadigd uit Duitsland teruggekeerde bakken gestald op het buiten gebruik zijnde grensstation Budel. In 1948 is de mBD9105, die op 19 februari 1948 te Utrecht ernstige brandschade had opgelopen, ook naar Budel overgebracht. De nu in totaal 15 werden eind 1950 nog van een nieuw nummer voorzien, maar van herbouw voor de personendienst is het nooit gekomen. In de tabel zijn ze gemarkeerd met \*Bu. Tien stuks werden in 1953 verbouwd tot bovenleidingmontage- en werkwagens (157876-880 resp. 177104-108). Hetzelfde jaar reeds werden ze vernummerd in 165071-075 en 177107-111. Alleen deze laatste nummers zijn in de tabel opgenomen. Vier bakken gingen in januari 1952 te Budel buiten dienst. De mCv9420 en de Ce8c8185 werden noodwoningen te resp. Nijkerk en Nuenen. Het exemplaar in Nijkerk bestond in 1980 nog. De Bec8545 en de Becm8554 werden gesloopt. Het laatste exemplaar, de mC9423, werd in 1955 verbouwd tot instructierijkundig 159011.

Bakcodes voor Materieel '24 zijn pas in 1950 ingevoerd, op basis van de uitvoering waarin de bakken op dat moment verkeerden. Daarom zittten er hier en daar afwijkingen in. Een voorbeeld: de meeste mBD's kregen bakcode 505. De oorspronkelijke mBD9023, 9026, 9028, 9029 en 9030 kregen code 502 omdat ze, in tegenstelling tot de overige mBD's niet tot mCD's waren verbouwd.

In principe kregen alle rijtuigen een bakcode, die ook fysiek op de bakken was aangebracht in de vorm van een gelast genummerd plaatje. Ook de reeds verloren geraakte en vermiste rijtuigen kregen administratief een bakcode. Hier zijn echter uitzonderingen op. De mCd9424, die in 1945 gesloopt is, kon uiteraard geen plaatje meer krijgen, maar ook administratief heeft dit rijtuig ook niet de bakcode 504.024 gekregen. Andere rijtuigen kregen in de administratie wel de eerste drie cijfers, maar weer niet het volgnummer. Het "gat" werd uiteraard niet opgevuld.

Wijziging klasse-aanduiding op 3 juni 1956: In principe werden alle C's veranderd in B's, alle B's werden A's. Van de bakken, waarvan hard bewijs bestaat dat deze wijziging heeft plaatsgevonden is dit in kolom J56 opgenomen. Ontbreekt dit bewijs, dan staat er **klasse-aanp**. Volgens "Electrische treinen in Nederland, deel 1" (blz.96) werd deze klasse-aanpassing niet consequent doorgevoerd: "In de praktijk reden de meeste elektrische rijtuigen tot hun verbouwing (1956-59) nog rond met de oude C-benaming op de zijwanden; de klasseborden waren vanzelfsprekend wel aangepast". Toch kwam ook het tegenovergestelde voor: Een mooi voorbeeld is de Becm 8551, die na verbouwing tot getrokken rijtuig de AB 5611 zou worden. De verbouwing was echter al in januari 1956 klaar, dus heeft deze bak tussen januari en juni als BC 5611 gereden. Of dit met meer exemplaren gebeurd is, is onbekend.

UIC 1966: Alle 7-cijferige nummers die beginnen met 97, 98 of 99 zijn UIC-nummers ( 12cijferig, voor dienst-materieel ingevoerd vanaf 1966) ; volledigheidshalve moet er 3084 voor ( in enkele gevallen 6084) en een controlecijfer achter het 7-cijferige nummer.

Hoewel het niet volgens de gebruikelijke annotatie is, heb ik voor de duidelijkheid voor het vijfde cijfer een streepje gezet: cijfers 5, 6 en 7 (bij compleet UIC-nummer: cijfers 9, 10 en 11) geven het volgnummer aan.

Kleur van de wagenbakken: Een beperkt aantal Blokkendozen is in de jaren '50 grasgroen met rode biezen geschilderd. Een uitputtende lijst wordt hopelijk binnenkort door Arjen van der Donk gepubliceerd, maar het betreft in ieder geval de mBD9011, mCD9120, mC4D9155, mCv9419, mCv9429, mC9472, mC9473, B8517(ex-Aec), B8556(ex-Abecm) en Ces8101.

Over het algemeen wordt aangenomen dat bij de verbouw en vernummering tot getrokken materiaal (de 5000-serie), ook de standgroene beschildering overging naar Berlijns blauw met gele biezen. Hierop zijn een aantal afwijkingen: De Bec's 8506, 8514 en 8542 en de Cec 8160 kregen al in oktober '55 vooruitlopend op verbouw een blauwe schilderbeurt. Daarentegen bleven de B 5214 (ex-Cesc 8110), A 5508 (ex-Bec 8515), AB 5613 (ex-Becm 8553), AB 5616 (ex-Becm 8557), B 5843 (ex-mCv 9413) en waarschijnlijk ook BDz 5906 (ex-mBD 9111) ook na verbouwing, tot hun buitendienststelling in de standgroene beschildering doorrijden. Mogelijk zijn er meer van deze afwijkingen.

Zie over de kleuren van de Blokkendozen ook het artikel van Otto Dijkstra in Rail Magazine 277 (sep.2010).

.....

En dan helemaal tot slot: De meeste bronnen geven aan dat er in totaal 259 Blokkendozen zijn geweest. Dat klopt als je uitgaat van "in gebruik bij de Nederlandse Spoorwegen", maar niet als het het totaal aantal gebouwde exemplaren betreft. De Bec 8524 en Bec 8525 zijn voor aflevering aan de NS opgeslagen in een oude locloods op Station Rotterdam DP. Begin september 1926 heerste brand in deze loods en gingen beide rijtuigen geheel verloren. De firma Beijes leverde in 1927 twee nieuwe bakken af. Eigenlijk zouden die dus Bec 8524 " en Bec 8525 " genoemd moeten worden. Omdat aflevering aan NS van de oorspronkelijke twee nog niet had plaatsgevonden, wordt dit consequent niet gedaan. De Bec's 8524 " en 8525 " worden dus gewoon 8524 en 8525 genoemd en de oorspronkelijke 8524 en 8525 worden "in de nevelen der geschiedenis" verbannen.

Afkortingen:

KNHS = Excursietrein Kon.Hoogovens, IJmuiden

NSM = Nederlands Spoorwegmuseum

SGB = Stoomtrein Goes - Borsele

SSTT = Stichting Stoomtreinmij. Tilburg-Turnhout

STAR = Stichting Stadskanaal Rail

VSM = Veluwe Stoomtreinmaatschappij

ZLSM = Zuid Limburgse Stoomtreinmaatschappij

de afkortingen van de Mat'24-types wordt bekend verondersteld.

Opmerkingen en aanvullingen worden op prijs gesteld. U mag ze mailen naar monax2(at)online.nl

Succes met het gebruik van deze tabel. Het was in ieder geval voor mij een plezier om hem te maken.  
J.Willem Wensink, Utrecht

Year	Month	Day	Event	Location	Time	Category	Notes
1978	Jan	1	...	...	...	...	...
1978	Jan	2	...	...	...	...	...
1978	Jan	3	...	...	...	...	...
1978	Jan	4	...	...	...	...	...
1978	Jan	5	...	...	...	...	...
1978	Jan	6	...	...	...	...	...
1978	Jan	7	...	...	...	...	...
1978	Jan	8	...	...	...	...	...
1978	Jan	9	...	...	...	...	...
1978	Jan	10	...	...	...	...	...
1978	Jan	11	...	...	...	...	...
1978	Jan	12	...	...	...	...	...
1978	Jan	13	...	...	...	...	...
1978	Jan	14	...	...	...	...	...
1978	Jan	15	...	...	...	...	...
1978	Jan	16	...	...	...	...	...
1978	Jan	17	...	...	...	...	...
1978	Jan	18	...	...	...	...	...
1978	Jan	19	...	...	...	...	...
1978	Jan	20	...	...	...	...	...
1978	Jan	21	...	...	...	...	...
1978	Jan	22	...	...	...	...	...
1978	Jan	23	...	...	...	...	...
1978	Jan	24	...	...	...	...	...
1978	Jan	25	...	...	...	...	...
1978	Jan	26	...	...	...	...	...
1978	Jan	27	...	...	...	...	...
1978	Jan	28	...	...	...	...	...
1978	Jan	29	...	...	...	...	...
1978	Jan	30	...	...	...	...	...
1978	Jan	31	...	...	...	...	...
1978	Feb	1	...	...	...	...	...
1978	Feb	2	...	...	...	...	...
1978	Feb	3	...	...	...	...	...
1978	Feb	4	...	...	...	...	...
1978	Feb	5	...	...	...	...	...
1978	Feb	6	...	...	...	...	...
1978	Feb	7	...	...	...	...	...
1978	Feb	8	...	...	...	...	...
1978	Feb	9	...	...	...	...	...
1978	Feb	10	...	...	...	...	...
1978	Feb	11	...	...	...	...	...
1978	Feb	12	...	...	...	...	...
1978	Feb	13	...	...	...	...	...
1978	Feb	14	...	...	...	...	...
1978	Feb	15	...	...	...	...	...
1978	Feb	16	...	...	...	...	...
1978	Feb	17	...	...	...	...	...
1978	Feb	18	...	...	...	...	...
1978	Feb	19	...	...	...	...	...
1978	Feb	20	...	...	...	...	...
1978	Feb	21	...	...	...	...	...
1978	Feb	22	...	...	...	...	...
1978	Feb	23	...	...	...	...	...
1978	Feb	24	...	...	...	...	...
1978	Feb	25	...	...	...	...	...
1978	Feb	26	...	...	...	...	...
1978	Feb	27	...	...	...	...	...
1978	Feb	28	...	...	...	...	...
1978	Feb	29	...	...	...	...	...
1978	Mar	1	...	...	...	...	...
1978	Mar	2	...	...	...	...	...
1978	Mar	3	...	...	...	...	...
1978	Mar	4	...	...	...	...	...
1978	Mar	5	...	...	...	...	...
1978	Mar	6	...	...	...	...	...
1978	Mar	7	...	...	...	...	...
1978	Mar	8	...	...	...	...	...
1978	Mar	9	...	...	...	...	...
1978	Mar	10	...	...	...	...	...
1978	Mar	11	...	...	...	...	...
1978	Mar	12	...	...	...	...	...
1978	Mar	13	...	...	...	...	...
1978	Mar	14	...	...	...	...	...
1978	Mar	15	...	...	...	...	...
1978	Mar	16	...	...	...	...	...
1978	Mar	17	...	...	...	...	...
1978	Mar	18	...	...	...	...	...
1978	Mar	19	...	...	...	...	...
1978	Mar	20	...	...	...	...	...
1978	Mar	21	...	...	...	...	...
1978	Mar	22	...	...	...	...	...
1978	Mar	23	...	...	...	...	...
1978	Mar	24	...	...	...	...	...
1978	Mar	25	...	...	...	...	...
1978	Mar	26	...	...	...	...	...
1978	Mar	27	...	...	...	...	...
1978	Mar	28	...	...	...	...	...
1978	Mar	29	...	...	...	...	...
1978	Mar	30	...	...	...	...	...
1978	Mar	31	...	...	...	...	...
1978	Apr	1	...	...	...	...	...
1978	Apr	2	...	...	...	...	...
1978	Apr	3	...	...	...	...	...
1978	Apr	4	...	...	...	...	...
1978	Apr	5	...	...	...	...	...
1978	Apr	6	...	...	...	...	...
1978	Apr	7	...	...	...	...	...
1978	Apr	8	...	...	...	...	...
1978	Apr	9	...	...	...	...	...
1978	Apr	10	...	...	...	...	...
1978	Apr	11	...	...	...	...	...
1978	Apr	12	...	...	...	...	...
1978	Apr	13	...	...	...	...	...
1978	Apr	14	...	...	...	...	...
1978	Apr	15	...	...	...	...	...
1978	Apr	16	...	...	...	...	...
1978	Apr	17	...	...	...	...	...
1978	Apr	18	...	...	...	...	...
1978	Apr	19	...	...	...	...	...
1978	Apr	20	...	...	...	...	...
1978	Apr	21	...	...	...	...	...
1978	Apr	22	...	...	...	...	...
1978	Apr	23	...	...	...	...	...
1978	Apr	24	...	...	...	...	...
1978	Apr	25	...	...	...	...	...
1978	Apr	26	...	...	...	...	...
1978	Apr	27	...	...	...	...	...
1978	Apr	28	...	...	...	...	...
1978	Apr	29	...	...	...	...	...
1978	Apr	30	...	...	...	...	...
1978	Apr	30	...	...	...	...	...