

## I 1-rijtuig

**Aantal gebouwd:** 240 rijtuigen en 83 pakwagens

**Bouwjaren:** 1931-'34 en 1939 (rijtuigen); 1933-'35 en 1938 (pakwagens)

**Constructeurs:** NMBS in samenwerking met de Belgische constructeurs Ragheno (Mechelen), La Brugeoise et Nicaise et Delcuve (Brugge), Les Ateliers Métallurgiques de Nivelles, Baume et Merpent (Haine-Saint-Pierre), Ateliers Germain Monceau sur Sambre, Ateliers de Construction de Familleureux, Compagnie Centrale de Construction (Haine-Saint-Pierre), Usines et Fonderies du Roeulx et Usines La Hestre.

**Gemiddelde tarra van een rijtuig:** 48 ton

**Gemiddelde tarra van een pakwagen:** 36 ton

**Maximumsnelheid:** 140 km/u

**Buitendienststelling:** Afgezien van oorlogsperikelen en enkele ongevallen verdwenen ze hoofdzakelijk van de sporen in de periode 1978-'88 (rijtuigen) en 1980-'92 (pakwagens).

**In enkele woorden:** De I 1-rijtuigen en -pakwagens waren bestemd voor de internationale dienst. Er werden 240 rijtuigen en 83 pakwagens gebouwd, de eerste reeks metalen rijtuigen die NMBS in de periode 1930-'39 bestelde en die voldeden aan de RIC<sup>1</sup>-normen voor het internationaal verkeer.



I 1-rijtuig 13048 (derde klas), kort na de indienststelling in 1934 (Ref. Z05841)

<sup>1</sup> RIC (Regolamento Internazionale delle Carozze) is het akkoord over het gebruik en de uitwisseling van rijtuigen in internationaal verkeer.

## Historische context

Tijdens de Eerste Wereldoorlog 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 internationale dienst en voor de binnenlandse directe, semirecte en omnibusdienst. De I 1-rijtuigen waren bestemd voor de internationale dienst. Er werden in 1931-'32 10 eerste/tweede klas- (AB) en 10 derde klas- (C) rijtuigen gebouwd, gevolgd door een reeks van 220 rijtuigen gelijk verdeeld over de types AB en C en gebouwd door zes Belgische constructeurs in de periode 1933-'34 en in 1939.

Er werden drie reeksen pakwagens gebouwd: voor de internationale dienst een lang type (20 stuks) en een kort type (10 stuks) en voor het binnen- en buurlandverkeer 53 korte pakwagens. Zij werden gebouwd door vier Belgische constructeurs in de periode 1933-'35 en in 1938.

## De eerste twintig rijtuigen

Zij kunnen beschouwd worden als prototypes waarop o.m. drie soorten draaistellen (types 1, 2 en 3) werden uitgetest. Zij beschikten over dakventilatoren 'Chenard'. De C-rijtuigen hadden klapdeuren als overgangsinrichting. Zij hadden, zoals alle toen gebouwde metalen rijtuigen, een geklonken kast, behalve het rijtuig 10102 dat een volledig gelaste kast bezat, wat toen een volslagen nieuwigheid was (zie verder). Dit bleef een unicum onder de I 1-rijtuigen, hoewel het resulteerde in een gewichtsbesparing van ongeveer twee ton.



I1-rijtuig 12901 (derde klas), kort na de indienstelling in 1931 (Ref. Z12675)

Type	Bouwjaar	Aantal	Aantal zitplaatsen <sup>oo</sup>	Nummers bij constructie	Nummers vanaf 1952	Nummers vanaf 1954	Nummers vanaf 1957
A <sub>2</sub> B <sub>6</sub> (eerste en tweede klas)	07/1931-10/1931	9; 7 <sup>o</sup>	12A/36B 6A/18B/32C 64C 24A/32B 64B	10101 en 10103-10105*; 10001-10005*	16001; 10003; 10005-10008 en 10010	18001; 13302-13307	13001; 12202-12207
A <sub>2</sub> B <sub>6</sub>	28/02/1932	1; 1 <sup>o</sup>	12A/36B 64C 64B	10102**	10002	13301	12201
C <sub>11</sub> derde klas	12/1931-04/1932	5; 3 <sup>o</sup>	88C 88B	12901-12905***	13003-13005		12078-12080
C <sub>11</sub> derde klas	01/1932-05/1932	5; 4 <sup>o</sup>	88C 88B	12401- 12405****	13006 en 13008-13010		12077 en 12081-12083

\*vanaf 12/1932: 10001 en 10003-10010

\*\*rijtuig 10102 had als primeur en unicum een volledig gelaste kast in tegenstelling tot de negen andere die een geklonken kast bezaten; vanaf 12/1932: 10002

\*\*\*vanaf 12/1932: 13001-13005

\*\*\*\*vanaf 12/1932: 13006-13010

<sup>o</sup> geeft het effectief na WO II aan

<sup>oo</sup>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 wijzigingen in de klasindeling worden verder in de tekst verklaard.

## De latere rijtuigen

Zij beschikten over de draaisteltypes 4, 5 en 8 bis en 'torpedo' dakventilatoren. De C-rijtuigen hadden schuifdeuren als overgangsinrichting.



I 1-rijtuig 10040 eerste en tweede klas (Ref. 11053)

Type	Bouwjaar	Aantal	Aantal zitplaatsen <sup>oo</sup>	Nummers bij constructie	Nummers vanaf 1952	Nummers vanaf 1954	Nummers vanaf 1957
A <sub>2</sub> B <sub>6</sub>	1933	50 35°	12A/36B 6A/18B/32C 64C 48A 24A/32B 64B	10011-10060	16002-16013 00004 HKK*	18002-18013 13308-13310 00004 HKK	13002-13013 12208-12210 11017-11035 00004 HKK
A <sub>2</sub> B <sub>6</sub>	1939	60 44°	12A/36B 6A/18B/32C 48A 24A/32B	10061-10120	16014-16020 00010 HKK*	18014-18040 00010 HKK	13014-13040 11001-11016 00010 HKK
C <sub>11</sub>	1933-'34	50 35°	88C 88B 40B	13011-13060			12001-12032 19901-19903
C <sub>11</sub>	1939	60 44°	88C 88B	13061-13120			12033-12076

<sup>o</sup>geeft het effectief na WO II aan

<sup>oo</sup>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 wijzigingen in de klasindeling worden verder in de tekst verklaard.

\*HKK (Koninklijke trein): ook de rijtuigen 10015, 10036 en 10120 hebben tijdelijk de HKK vervoegd met de respectievelijke nummers 5, 6 en 7.

De vernummeringen, ook deze na 1957, worden verder in de tekst verklaard.

## Alle rijtuigen

Zowel de AB- als de C-rijtuigen hadden een zijgang zoals toen in rijtuigen voor het internationaal verkeer gebruikelijk was. De beide eindbalkons hadden ook de functie van een kreukelzone bij aanrijdingen.

De AB- rijtuigen waren ingericht met zitbanken met armsteunen, bekleed met azuurblauw 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. In de C-rijtuigen waren er houten zitbanken, die in 1955-'56 werden bekleed met groen similileder.



Origineel interieur van een afdeling tweede klas (Ref. Z05582a)



Gemoderniseerd interieur van een rijtuig derde klas (later tweede klas) (Ref. Z06002a)



Alle rijtuigen beschikten bij constructie over stoomverwarming. De AB-rijtuigen 10051-10060 beschikten bij constructie ook over elektrische verwarming (niet RIC). Vanaf 1951 werden de AB-rijtuigen en 64 C-rijtuigen uitgerust met elektrische verwarming RIC. Dertien C-rijtuigen kregen elektrische verwarming (niet RIC) en negen andere behielden tot hun buitendienststelling in 1973, '74 en '76 enkel stoomverwarming.

De verlichtingsarmaturen waren oorspronkelijk uitgerust met gloeilampen die in 1951-'53 vervangen werden door fluorescentielampen.

De AB-rijtuigen hadden een WC aan elk uiteinde. Bij de C-rijtuigen bevond de WC zich in het midden.

Onder de meeste I 1-rijtuigen werden uiteindelijk Pennsylvania draaistellen van de verbeterde types 5, 8 en 8 bis geplaatst. Vanaf 1974 werden die bij de rijtuigen met acht afdelingen vervangen door Schlieren draaistellen type 27, die een nog beter rijgedrag garandeerden.

De I 1- rijtuigen hadden loopbruggen en vouwbalgen als overgangsinrichting. Rode sluitlichten werden aangebracht in 1957-'58.

Onderaan de AB-rijtuigen 10072/092/093/099/100 en de C-rijtuigen 13068/090/104/114 werden verankeringsogen aangebracht. Hierdoor konden ze gebruikt worden op de ferrybootverbinding naar Kopenhagen.

## De pakwagens

Type	Bouwjaar	Aantal	Nummers bij constructie	Nummers vanaf 1952	Nummers vanaf 1957
Pw RIC lang	1933-'34	15 12°	14001-14015		17001-17012
Pw RIC lang	1938	5 3°	14016-14020	14017 00008 en 00009 HKK*	17013 00008 en 00009 HKK
Pw RIC kort	1938	10 8°	14154-14163		17101-17108
Pw binnenverkeer	1933-'34	53 45°	44001-44053		77001-77025 77101-77108 17201-17212

°geeft het effectief na WO II aan

\*HKK (Koninklijke trein): ook de rijtuigen 10015, 10036 en 10120 hebben tijdelijk de HKK vervoegd met de respectievelijke nummers 5, 6 en 7.

De vernummeringen, ook deze na 1957, worden verder in de tekst verklaard.

## Pakwagens 14001-14020 (lange RIC)

Deze pakwagens hadden een zijgang en vier bagageafdelingen met elk een laadvermogen van drie ton. Er stond een WC en een lokaaltje ter beschikking van de treinwachter dat hij via vier treden kon bereiken en dat toegang gaf tot de uitkijkpost. De draaistellen, oorspronkelijk van het type 4 werden in 1968-'69 vervangen door het type 5. Vanaf 1952 beschikten zij over elektrische verwarming RIC. In 1949 werden de pakwagens 14005/006/008/015 en 14017 tijdelijk uitgerust voor het vervoer van gekoelde vis.

## Pakwagens 14154-14163 (korte RIC)

Deze pakwagens hadden dezelfde karakteristieken als de voorgaande reeks, maar beschikten over slechts drie bagageafdelingen met elk een laadvermogen van drie ton. De draaistellen, oorspronkelijk van het type 4, werden rond 1966 vervangen door het type 5 en vanaf 1983 door het type 8 bis. In de periode 1952-'54 werden zij uitgerust met elektrische verwarming RIC .

## Pakwagens 44001-44053 (binnen- en grensverkeer)



Pakwagen 44009 (Ref. Z05853)

Deze pakwagens beschikten over twee bagageafdelingen met elk een laadvermogen van vier ton die de volledige breedte van de pakwagens innamen. In 1935 werd in één bagageafdeling een douaneafdeling en zijgang ingericht. De treinwachter beschikte over een lokaaltje met uitkijkpost die via enkele treden te bereiken was. De draaistellen, oorspronkelijk van de types 11 en 7 werden later vervangen door de types 4, 5 of 8 bis. Zij beschikten enkel over stoomverwarming.

## Livrei

De I 1-rijtuigen werden in dienst gesteld met een lichtgroene raampartij en een donkergroene onderkant, gescheiden door een zwarte bies behalve het rijtuig 10102 waarvan de gelaste kast volledig donkergroen afgeleverd werd. De draaistellen waren zwart. Het dak was aanvankelijk zilverwit of 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. De draaistellen bleven steeds zwart.

# Inzet en buitendienststelling

## Inzet



Internationale trein met stoomlocomotief 7.074 en I 1-rijtuigen in Roosendaal in 1955 (Ref. Q0925)

De I 1-rijtuigen werden ingezet in allerhande internationale treinen die Europa doorkruisten, zoals de Italia Express, de Tauern Express en de Oostende – Wien Express.

## Oorlogssperikelen

Tijdens de Tweede Wereldoorlog werden negen AB-rijtuigen, vijf C-rijtuigen en één pakwagen onherstelbaar beschadigd.

Acht AB-rijtuigen, elf C-rijtuigen en vier pakwagens werden na opgelopen oorlogsschade door de CW Mechelen in 1951 gereconstrueerd met behoud van hun oorspronkelijk nummer.

24 AB-rijtuigen, 29 C-rijtuigen en 14 pakwagens keerden na de oorlog nooit naar België terug. Ze vonden een tweede leven in o.a. Polen en Oost-Duitsland.

In 1951 bestond het effectief uit twee rijtuigen HKK, twee pakwagens HKK, 85 A<sub>2</sub>B<sub>6</sub>-rijtuigen, 86 C<sub>11</sub>-rijtuigen en 66 pakwagens.

## Buitendienststelling tot na WO II

Type en nr. NMBS	1943	1944	1945	Vermist na WO II	Totaal	Bestand 1951
10001-10060		4	1	12	17	42 en HKK nr. 4
10061-10120	3		1	12	16	43 en HKK nr. 10
13001-13060	1	2		15	18	42
13061-13120		2		14	16	44
14001-14020				5	5	13 en HKK nr.8 en 9
14154-14163		1		1	2	8
44001-44053				8	8	37 en 8 PW Radio (zie verder)
<b>Totaal</b>	<b>4</b>	<b>9</b>	<b>2</b>	<b>67</b>	<b>82</b>	<b>241</b>

## Wijzigingen in de klasindeling van de A<sub>2</sub>B<sub>6</sub>-rijtuigen

In de periode 1952-'73 werden 70 A<sub>2</sub>B<sub>6</sub>-rijtuigen gedeclasseerd tot B<sub>8</sub>-rijtuigen en 15 andere tot A<sub>4</sub>B<sub>4</sub>-rijtuigen. Dit gebeurde in verschillende stappen (zie tabel).

Eerst werden 20 en later 40 A<sub>2</sub>B<sub>6</sub>-rijtuigen gewijzigd naar A<sub>1</sub>B<sub>3</sub>C<sub>4</sub>-rijtuigen. 10 andere werden C<sub>8</sub>-rijtuigen met nieuwe nummers en aanpassing van de binneninrichting. In 1957 vond de overgang plaats van drie rijtuigklassen naar twee rijtuigklassen en werd de nummering hieraan aangepast.

Vanaf dan werden 35 A<sub>8</sub>-rijtuigen in vier stappen en 25 A<sub>4</sub>B<sub>4</sub>-rijtuigen in twee stappen gewijzigd naar B<sub>8</sub>-rijtuigen, met aanpassing van de binneninrichting.

In 1973 bestond het effectief dus uit twee rijtuigen HKK, 15 A<sub>4</sub>B<sub>4</sub>-rijtuigen en 70 B<sub>8</sub>-rijtuigen.

1951	1952	1954	1957	1959	1964-'65	1968-'69	1973
85 A <sub>2</sub> B <sub>6</sub> 2 HKK	20 A <sub>1</sub> B <sub>3</sub> C <sub>4</sub> 16001-16020 65 A <sub>2</sub> B <sub>6</sub> 2 HKK	40 A <sub>1</sub> B <sub>3</sub> C <sub>4</sub> 18001-18040 35 A <sub>2</sub> B <sub>6</sub> 10 C <sub>8</sub> 13301- 13310 2 HKK	40 A <sub>4</sub> B <sub>4</sub> 13001- 13040 35 A <sub>8</sub> 11001- 11035 10 B <sub>8</sub> 12201- 12210 2 HKK	40 A <sub>4</sub> B <sub>4</sub> 13001- 13040 25 A <sub>8</sub> 11001- 11025 20 B <sub>8</sub> 12201- 12220 2 HKK	25 A <sub>4</sub> B <sub>4</sub> 13001-13025 13 A <sub>8</sub> 11001-11004 en 11017-11025 47 B <sub>8</sub> 12201-12232 en 12242-12256 2 HKK	25 A <sub>4</sub> B <sub>4</sub> 13001- 13025 4 A <sub>8</sub> 11001- 11004 56 B <sub>8</sub> 12201- 12256 2 HKK	15 A <sub>4</sub> B <sub>4</sub> 13011- 13025 70 B <sub>8</sub> 12201- 12270 2 HKK



## Wijzigingen in de klasindeling van de C<sub>11</sub>-rijtuigen

In 1957 werden de C<sub>11</sub>-rijtuigen 13011, 13013 en 13014 voorzien van een bagageruimte en een snackbar. Deze B<sub>5</sub>DR-rijtuigen kregen de nummers 19901-19903. In 1964 verloor B<sub>5</sub>DR-rijtuig 19903 zijn bagageruimte en werd vernummerd in B<sub>7</sub>R 12901. In 1965 verloor B<sub>5</sub>DR 19902 zijn bagageruimte en snackbar en werd vernummerd in B<sub>11</sub> 12085. In 1967 gebeurde hetzelfde met B<sub>5</sub>DR 19901 die vernummerd werd in B<sub>11</sub> 12084.

In 1972 werd B<sub>11</sub>-rijtuig 12011 voorzien van een tweede toiletafdeling en werd dus B<sub>10</sub> 12011.

In 1973 bestond het effectief uit 83 B<sub>11</sub>-rijtuigen, één B<sub>10</sub>-rijtuig en één B<sub>7</sub>R-rijtuig.

1951	1957	1964-'65	1967	1968-'69	1973
86 C <sub>11</sub>	83 B <sub>11</sub> 12001-12083 3 B <sub>5</sub> DR 19901-19903	84 B <sub>11</sub> 12001-12083 en 12085 1 B <sub>5</sub> DR 19901 1 B <sub>7</sub> R 12901	85 B <sub>11</sub> 12001-12085 1 B <sub>7</sub> R 12901	84 B <sub>11</sub> 12001-12026 en 12028-12085 1 B <sub>7</sub> R 12901	83 B <sub>11</sub> 12001-12010 12012-12026 en 12028-12085 1 B <sub>10</sub> 12011 1 B <sub>7</sub> R 12901

## Wijzigingen in het gebruik van de pakwagens



Radiopakwagen 44027 (Ref. Z06076a)

In 1937 werden de pakwagens 44001, 44004, 44009, 44012, 44015, 44021, 44027 en 44030 ingericht als **radiopakwagens**<sup>2</sup>.

Zij werden uitgerust met radioapparatuur in de voormalige douaneafdeling van waaruit toeristische informatie werd meegedeeld in de excursietreinen die NMBS langs pittoreske spoorlijnen inlegde.

In 1957 werden zij vernummerd in de reeks 77101-77108. Ze bleven tot 1964 in dienst waarna de radioapparatuur verwijderd werd en zij als gewone pakwagens in dienst bleven tot 1987.

In 1954-'56 werden de pakwagens 44019, 44020, 44023, 44026, 44028, 44029, 44031, 44032, 44034, 44035, 44036 en 44037 ingericht als **RIC-pakwagens**. Zij werden hiervoor uitgerust met elektrische verwarming RIC. Zij kregen de nummers 14201-14212 en konden dus ingezet worden in internationaal verkeer. In 1957 werden zij vernummerd in de reeks 17201-17212.

<sup>2</sup> Zie ook de historische fiche "radiotreinen"

De pakwagens 77024, 77025, 77016 en 77017 werden in de jaren 1960 omgevormd tot RIC-pakwagens voor het vervoer van kuikens in de periode 1960-'71. Zij verloren hun uitkijk en kregen een installatie voor de temperatuurregeling. Zij kregen de nummers 17301-17304. Ze gingen op 12 mei 1980 als gewone pakwagens buiten dienst en werden in 1985 de Trexpo-rijtuigen 77301-77304 (zie verder).

In 1971-'73 werden de pakwagens 77018-77023 omgevormd tot **generatorpakwagens** (PW GEN). Een dieselmotor dreef een generator aan die de nodige elektrische energie kon leveren voor de verwarming van rijtuigen. Het ging dan over rijtuigen die niet meer beschikten over stoom- maar wel over elektrische verwarming, en die door een stoom- of diesellocomotief op niet geëlektrificeerde lijnen werden gesleept. Deze pakwagens werden niet vernummerd in een andere reeks.

In 1973 bestond het effectief uit twee PW HKK, 13 PW RIC (lang), acht PW RIC (kort), 12+4 PW RIC (ex-binnenverkeer), 15 PW binnenverkeer, acht PW ex-radio en zes generatorpakwagens.

1951	1957	1973
13 PW RIC lang 2PW HKK	13 PW RIC lang 17001-17013 2PW HKK	13 PW RIC lang 17001-17013 2PW HKK
8 PW RIC kort	8 PW RIC kort 17101-17108	8 PW RIC kort 17101-17108

1937	1951	1954-'56	1957	1960-'61	1968	1971-'73
45 PW binnenverkeer 8 PW radio	37 PW binnenverkeer 8 PW radio	25 PW binnenverkeer 12 PW RIC (ex binnenverkeer) 14201-14212 8 PW radio	25 PW binnenverkeer 77001-77025 12 PW RIC (ex binnenverkeer) 17201-17212 8 PW radio 77101-77108	23 PW binnenverkeer 77001-77023 12 PW RIC (ex binnenverkeer) 17201-17212 2 PW RIC (ex binnenverkeer) 17301-17302 8 PW radio 77101-77108	21 PW binnenverkeer 77001---77023 12 PW RIC (ex binnenverkeer) 17201-17212) 4 PW RIC (ex binnenverkeer) 17301-17304 8 PW ex radio 17101-17108	15 PW binnenverkeer 77001-77015 12 PW RIC (ex binnenverkeer) 17201-17212 4 PW RIC (ex binnenverkeer) 17301-17304 8 PW ex radio 77101-77108 6 PW GEN 17018- 17023

## Buitendienststelling als reizigersrijtuig

De I 1-rijtuigen werden buiten dienst gesteld ofwel door een ongeval ofwel door de geleidelijke indienststelling van nieuw materieel.

Reeks	1969	1973	1974	1976- '77	1978	1980	1981- '82	1984	1985- '86	1987- '88	1991	Totaal
B <sub>11</sub> 12001- 12010 en 12012- 12085 B <sub>10</sub> 12011	1		1	14 1	43	25						84 1
B <sub>8</sub> 12201- 12270			1				4	2	5	58		70
B <sub>7</sub> R 12901		1										1
A <sub>4</sub> B <sub>4</sub> 13011- 13025								6		9		15
00004 en 00010 HKK								1			1	2
<b>Totaal</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>15</b>	<b>43</b>	<b>25</b>	<b>4</b>	<b>9</b>	<b>5</b>	<b>67</b>	<b>1</b>	<b>173</b>

Pakwagens	1976	1980	1983	1984	1987- '88	1989	1990	1991	1992	1996	1997- '98	2005	Totaal
PW 17001- 17013	1	4	8										13
PW 17101- 17108						3			2	2	1		8
PW 17201- 17212		12											12
PW 17301- 17304		4											4
PW 77001- 77015				3	7	5							15
PW gen 77018- 77023			1		2						1	2	6
PW ex radio 77101- 77108				3	5								8
00008 en 00009 HKK							1	1					2
<b>Totaal</b>	<b>1</b>	<b>20</b>	<b>9</b>	<b>6</b>	<b>14</b>	<b>8</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>68</b>

## Verbouwingen

### Rijtuigen voor de Koninklijke trein (HKK)

De eigenlijke Koninklijke trein, die uit drie rijtuigen bestond, kon vervolledigd worden met één of meerdere van de hierna vermelde rijtuigen. Het waren volgrijtuig of couchetterijtuig voor de dignitarissen en het meereizend personeel. Rijtuig nr. 10 werd later het inspectierijtuig nr. 10 van de NMBS-directie.



Inspectierijtuig nr. 10 (oorspronkelijk I 1-rijtuig 10081, vervolgens HKK nr. 10) (Ref. 8476)

Rijtuig	HKK nr.	Vanaf	Functie	Buiten dienst
10060	00004	03/06/1938	Zes afdelingen en salon voor dignitarissen	17/12/1991
14019	00008	1938	Slaapruimte, twee burelen en bagageruimte	17/12/1991
14020	00009	1938	Drie ligplaatsen en dienstruimte	12/09/1990
10081	00010	1938	Keukenafdeling en eetafdeling, twee afdelingen en salon, kamer en salon met glazen achterwand	1984

## Trexpo-rijtuigen

Enkele rijtuigen werden omgebouwd om tentoonstellingstreinen te vormen. De binneninrichting van de oorspronkelijke rijtuigen werd volledig verwijderd zodat een ruimte ontstond die voor allerhande tentoonstellingen, ook door b.v. bedrijven, kon ingericht worden.

De rijtuigen 17801-17804 en 17805 maakten deel uit van tentoonstellingstreinen in verschillende stations ter gelegenheid van 50 jaar NMBS in 1976. Hun livrei was oranje met aluminiumkleurig dak.

De rijtuigen 17801-17810, 17815 en 77301-77304 maakten deel uit van tentoonstellingstreinen in verschillende stations ter gelegenheid van 150 jaar spoorwegen in België in 1985. Hun livrei was oranje met aluminiumkleurig dak (17801-17810), blauw (17815), rood (77301-77302) en hoofdzakelijk bruin (77303-77304).

In 1996 kregen de rijtuigen 17801-17810 een lichtgrijze livrei met donkergrijs dak.

Rijtuig	Trexpo nr.	Vanaf	Functie	Buiten dienst
12901	17801	20/08/1973	tentoonstellingsruimte	09/11/1998
12084	17802	1974	tentoonstellingsruimte	22/12/1997
12085	17803	1976	tentoonstellingsruimte	22/12/1997
12083	17804	1976	tentoonstellingsruimte	22/12/1997
13021	17805	20/02/1985	tentoonstellingsruimte	09/03/2012
13017	17806	28/02/1985	tentoonstellingsruimte	09/03/2012
13016	17807	29/03/1985	tentoonstellingsruimte	09/03/2012
13020	17808	12/03/1985	tentoonstellingsruimte	09/03/2012
13024	17809	05/04/1985	tentoonstellingsruimte	09/03/2012
13012	17810	15/04/1985	tentoonstellingsruimte	09/03/2012
17006	17805; 17815	16/08/1976	Generatorpakwagen; zorgt voor laagspanning voor de Trexpo-rijtuigen	2004
17301	77301	07/05/1985	tentoonstellingsruimte	15/10/1992
17302	77302	07/05/1985	tentoonstellingsruimte	15/10/1992
17303	77303	05/04/1985	exposhop	15/10/1992
17304	77304	05/04/1985	exposhop	15/10/1992



## Bar-dancing rijtuig SR1



Interieur van het Bar-dancingrijtuig (Ref. Z06094)

In 1974 werd het rijtuig 12248 omgebouwd tot een rijtuig met bar-dancing (SR1). Het kreeg toen het nummer 17901.

Het rijtuig had eerst de livrei roodbruin met oranje banden (Railtour II) en later roodbruin met regenboogband (Railtour III).

Het reed mee in Railtour vakantietreinen zoals Freccia del Sole en Camino Azul naar zuidelijke zonbestemmingen. Het rijtuig werd op 28 juli 1997 buiten dienst gesteld.

## Rijtuigen voor hulp treinen van de dienst Materieel (M)

De verbouwing bestond per zijde uit het aanbrengen van een rolluik en het behoud van twee tot vier ramen. De livrei was geel met zwarte zebra strepen. Deze rijtuigen werden bij spoorwegongevallen samen met een hersporingskraan ingezet en dienden als werkplaats, magazijn of ruimte voor het personeel.

Rijtuig	nr. M	Vanaf	Uitrusting	Standplaats	Buiten dienst
12004	00051	20/02/1980	Verblijfsruimte, werkplaats en magazijn	Antwerpen Dam	2012
12005	00052	12/09/1979	Verblijfsruimte, werkplaats en magazijn	Schaarbeek	2012
12008	00053	10/12/1979	Verblijfsruimte, werkplaats en magazijn	Ronet	2014
12009	00054	15/10/1979	Verblijfsruimte, werkplaats en magazijn	Kinkempois	2014
12013	00055	25/03/1980	Verblijfsruimte, werkplaats en magazijn	Merelbeke	2012

## Meetrijtuig, schooltrein en mobiele seinhuizen voor de Dienst ES



Meetrijtuig van de dienst ES (Ref. M386\_063)

De dienst ES beschikte in de periode 1980-2004 over een I 1-rijtuig voor de controle van de televerbindingen.

Voor de opleiding van het seinhuispersoneel werd in 1984 een nieuwe schooltrein in dienst gesteld die bestond uit vijf I 1-rijtuigen met aangepaste binneninrichting.

Bij verbouwing of vervanging van een seinhuis zorgden I 1-rijtuigen met aangepaste binneninrichting voor de tijdelijke vervanging.

Rijtuig	nr. ES	Vanaf	Uitrusting	In gebruik te	Buiten dienst
12030	00602	31/03/1980	Meetapparatuur televerbindingen		2004
12011	00061	05/01/1984	Rijtuig 2 schooltrein ES: leslokaal; eetplaats		2004
12050	00062	06/11/1984	Rijtuig 3 schooltrein ES: 2 leslokalen; blokposten met relaiszaal voor praktijk		2012
12058	00063	23/08/1984	Rijtuig 1 schooltrein ES: bureel; vestiaire; keuken; sanitair		2012
12078	00064	07/10/1981	Rijtuig 5 schooltrein ES: schaalmodellen seininrichting; werkplaats		2012
12079	00065	27/06/1984	Rijtuig 4 schooltrein ES: docu-lokaal; 2 leslokalen; blokposten met relaiszaal voor praktijk		2012
12038			Mobiel seinhuis	Châtelet 1981 La Buissière 1986 Lobbès 1989 Fleurus 1991 Couvin 2022	onbekend
12051			Mobiel seinhuis	Mons 1986 Enghien 1991	onbekend
12053			Mobiel seinhuis	Visé 1980 Saint-Ghislain 1986 Seraing 1989	onbekend

## Rijtuigen voor de Dienst Baan (B)

Bij het uitvoeren van langdurige werken aan het spoorwegnet beschikte de dienst Baan over werktreinen die bestonden uit I 1-rijtuigen met aangepaste binneninrichting. In deze rijtuigen kon het personeel werken, pauzeren en zelfs overnachten.

### Spoorvernieuwingstrein P811S

Rijtuig	Vanaf	nr. B vanaf 1989	Uitrusting	Buiten dienst
12014	1983	00201	Werkplaats en stroomgenerator	2012
12025	1983	00202	Keuken, refter en sanitair	2012
12026	1983	00203	Zeven slaapvertrekken	2012
12057	1983	00204	Zeven slaapvertrekken	2014
12070	1983	00205	Bureau en zes slaapvertrekken	2020

### Werktrein 1 voor het zeven van ballast

Rijtuig	Vanaf	nr. B vanaf 1989	Uitrusting	Buiten dienst
12002	1979	00210	Bureau en zes slaapvertrekken	2014
12015	1979	00211	Zeven slaapvertrekken	2014
12003	1979	00212	Keuken, refter en sanitair	2014
12062	1979	00213	Werkplaats en stroomgenerator	2014

### Werktrein 2 voor het zeven van ballast

Rijtuig	Vanaf	nr B vanaf 1989	Uitrusting	Buiten dienst
12016	1980	00214	Bureau en zes slaapvertrekken	2020
12017	1980	00218	Werkplaats en stroomgenerator	2016
12018	1980	00216	Keuken, refter en sanitair	2016
12019	1980	00215	Zeven slaapvertrekken	2016
12033	1980	00217	Zeven slaapvertrekken	2020



I 1-rijtuig omgebouwd tot dienstrijtuig in Hallembaye, 1981 (Ref. MZ21540)

De rijtuigen 12031, 12035, 12063, 12066, 12069, 12074 en 12077 deden in de jaren 1980 dienst als personeelslokaal tijdens spoorwerken op verschillende plaatsen van het net.



## Een rijtuig als proefkonijn



I 1-rijtuig 10102 met volledig gelaste kast (Ref. Z05845)

Het A<sub>2</sub>B<sub>6</sub>-rijtuig 10102 had, bij wijze van proef, een volledig gelaste kast in tegenstelling tot alle andere I 1-rijtuigen die een geklonken kast bezaten. Begin jaren 1930 was dit een grote vernieuwing in de rijtuigbouw, die evenwel nog haar degelijkheid moest bewijzen. Het zou nog tot na WO II duren voordat de volledig gelaste kast definitief haar intrede deed in de bouw van Belgische spoorwegrijtuigen.

## De overblijvers

Aanvankelijk bewaarde NMBS de volgende I 1-rijtuigen en -pakwagens na hun buitendienststelling:

- B<sub>11</sub> 12024 vanaf 1981: verschroot te Leuven in april 2013
- B<sub>11</sub> 12071 vanaf 1981: toekomst onzeker
- B<sub>8</sub> 12227, 12242 en A<sub>4</sub>B<sub>4</sub> 13014 en 13019 vanaf 1988: voor verschroting vrijgegeven in 2002
- Nr. 4 HKK vanaf 1991: in 2015 uitgeleend op lange termijn aan CFV3V te Mariembourg
- Nr. 10 HKK vanaf 1984: in 2015 uitgeleend op lange termijn aan CFV3V te Mariembourg
- PW nr. 8 HKK vanaf 1991
- PW nr. 9 HKK vanaf 1990: in 2015 geschonken aan Stoomcentrum Maldegem-Eeklo
- PW 17001 vanaf 1992: na brand verschroot in 2022
- PW 17005 vanaf 1992 als pluk-PW: verschroot te La Louvière-Zuid in 1999
- PW 77012 vanaf 1989: in 2013 geschonken aan Stoomcentrum Maldegem-Eeklo; bevindt zich sinds februari 2014 in de Freinetschool 'Reuzenhuis' te Tielt

NMBS bewaart dus enkel nog het B<sub>11</sub>-rijtuig 12071, de Koninklijke rijtuigen nrs. 4 en 10 (bruikleen CFV3V) alsook de Koninklijke pakwagens nr. 8.

Infrabel bewaart ook nog enkele I 1-rijtuigen, nl. ex-schooltrein ES te Ronet en een ex-werktrein te Vilvoorde.

Stoomtrein Dendermonde-Puurs (SDP) bewaart de pakwagens 17008, 17102 en 77015.

TSP te Saint-Ghislain beschikt over de rijvaardige generatorpakwagens 77019 en 77023, alsook over het rijtuig 00052 (ex-12005) voor hulptreinen.

Een particulier te Hombourg bewaart eveneens enkele I 1-rijtuigen en -pakwagens

## Andere getuigen

Het bar-dancing rijtuig 17901 (ex-12248) bevond zich lange tijd in een garage te Antwerpen en verhuisde nadien naar Verbeke Foundation in Kemzeke.

Pakwagen 17104 was van 1997 tot 2012 als buffet in gebruik bij het oude station Tervuren.

Felix Florquin

December 2024



## Beknopte bibliografie

- Artikels:** De I 10-rijtuigen. Nieuwe Belgische rijtuigen voor het internationaal verkeer, *Spoor (Het) - Maandblad van de sociale werken van de NMBS*, nr. 9, 01-09-1987, p.26-28, BIB\_K574621
- Les voitures métalliques sur les réseaux des chemins de fer belges, *L' Ossature Métallique*, 01-01-1934, p.34-42, BIB\_K706963
- BOURGEOIS 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, BIB\_K706999
- Boeken:** PYPEN W. *50 jaar reizigersvervoer 1930-1985. Deel 1. De metalen rijtuigen van de NMBS*. Brussel : KBVVS, 1987, 370 p., ill., BIB\_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., BIB\_C3688.
- VANDENBERGHEN J. *Het metalen reizigersmaterieel. Deel I : 1835-1950*. Brussel : NMBS, 1986-01-01, 965 p., ill., BIB\_C3471
- VANDENBERGHEN J. *Le matériel métallique à voyageurs. Tome I : 1835-1950*. Bruxelles : SNCB, 1986-01-01, 965 p., ill., BIB\_C3472

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

***Bibliotheekcatalogus: I 1-rijtuig***

***Museumcollectie: I 1-rijtuig***