

M 4-rijtuig

Aantal gebouwd: 580

Bouwjaren: 1979-'84

Constructeur: NMBS in samenwerking met de Belgische constructeurs La Brugeoise et Nivelles te Brugge en Nivelles voor de rijtuigkasten en Gregg (vanaf 1983 BREC N.V.) te Lot voor de draaistellen

Gemiddelde tarra van een rijtuig: 38,80 ton

Maximalsnelheid: 160 km/u

Buitendienststelling: hoofdzakelijk in de periode 2020-'26

In enkele woorden: De M 4-rijtuigen waren een welgekomen vervanging van de M 1-rijtuigen (bouwjaar 1937) en de K 1-rijtuigen (bouwjaren 1933-'35).



M 4-rijtuig (B₁₁) nr. 50 88 2078 080-9 bij levering, 10 september 1980 (Ref. K00691)

Historische context

Vermits de leeftijd van de K 1- en M 1-rijtuigen in 1980 minstens 43 jaar bedroeg en hun tweedeklascomfort (houten banken) volledig achterhaald was, stelde NMBS in de periode 1979-'84 580 comfortabele M 4-rijtuigen in dienst verdeeld over de types A, B, AD en BDK. Zij kregen individuele met stof beklede zetels in eerste klas, met similleder beklede zitbanken in tweede klas, een nog betere ophanging dan de M 2-rijtuigen dankzij de Franse draaistellen Y32 (NMBS types 42 en 43) en een betere geluidsisolatie die het reiscomfort verhoogde.

De rijtuigen

Type	Bouwjaar	Aantal	Aantal zitplaatsen	Nummers
A ₉ (eerste klas)	1979-'81	50	72	51001-51050
B ₁₁ (tweede klas)	1980-'84	430	104	52001-52430
A ₇ D (eerste klas met bagageafdeling)	1981-'82	33	56 3t D ¹	58001-58033
A ₆ D (eerste klas met bagageafdeling)	1982-'83	32	48 3t D	58034-58065
B ₇ Dk (tweede klas met bagageafdeling en keukentje)	1984	35	64 3t D	59901-59935

De Raad van Bestuur keurde op volgende data de bestelling van deze 580 rijtuigen in zeven loten goed:

- Lot 1: 30 A₉- en 95 B₁₁-rijtuigen, goedgekeurd op 25/03/1977
- Lot 2: 150 B₁₁-rijtuigen, goedgekeurd op 30/06/1978
- Lot 3: 65 A₇D-rijtuigen, goedgekeurd op 23/02/1979, later opgesplitst in 33 A₇D- en 32 A₆D-rijtuigen met het oog op inbouw van een stuurpost in deze laatste (zie verder).
- Lot 4: 20 A₉-rijtuigen, goedgekeurd op 25/05/1979
- Lot 5: 95 B₁₁-rijtuigen, goedgekeurd op 28/07/1979
- Lot 6: 90 B₁₁-rijtuigen, goedgekeurd op 15/07/1980
- Lot 7: 35 B₇Dk-rijtuigen, goedgekeurd op 30/10/1981

Tevens werd de bestelling van 582 draaistelparen (één reservepaar) goedgekeurd.

Beschrijving

Algemeen

Van de vorige reeksen rijtuigen voor binnenlands verkeer onderscheiden de M 4-rijtuigen zich door volgende verbeteringen:

- Opwaardering van het rijcomfort
- Modernisering van de binneninrichting
- Klimaatregeling en verwarmings- en ventilatiesysteem met gestuwde lucht
- Geluidsinstallatie voor het omroepen van mededelingen
- Elektro-pneumatische bediening van de buitendeuren (type zwenk-schuifdeur)
- Buisvormige gummibalgen (type UIC) i.p.v. vouwbalgen bij de overgang tussen de rijtuigen

De M 4-rijtuigen hebben enkel elektrische verwarming, wat impliceert dat ze in principe door een elektrische locomotief worden gesleept. Dieseltractie is evenwel mogelijk als een generatorwagen in de rijtuigstam is opgenomen. In de praktijk kwam dit sporadisch voor.

¹ 3 ton laadvermogen in de bagageafdeling

De verschillende types

Het A9-rijtuig

Dit rijtuig eerste klas is toegankelijk langs twee kopbalkons en beschikt over één grote afdeling. Een glazen wand met draaideur scheidt de afdeling voor rokers van deze voor niet-rokers. Op elk kopbalkon bevindt zich een WC.

Het B11-rijtuig

Dit rijtuig tweede klas is toegankelijk langs twee balkons die tussen de draaistellen zijn gelegen. De centrale afdeling geeft plaats aan de niet-rokers en de twee eindafdelingen geven plaats aan de rokers. Via één van beide balkons is het toilet toegankelijk. Een sas op elk uiteinde doet dienst als kreukzone bij ongevallen.

Omdat de B7Dk-rijtuigen als laatste geleverd werden, werden enkele B-rijtuigen (52228 t/m 52245) tot 1984 tijdelijk gebruikt als BD-rijtuig. Hiervoor werd de eindafdeling kant WC afgesloten voor reizigers en als bagageafdeling gebruikt.



A7D-rijtuig in Schaarbeek-Vorming, Ronald Mardaga, 28 december 1991 (Ref. M386_029)

Het A7D- en A6D-rijtuig

Deze rijtuigen zijn toegankelijk langs één kopbalkon en beschikken over een kleiner gedeelte eerste klas voor rokers en niet-rokers, gescheiden door een glazen wand met draaideur. De treinwachter beschikt over een eigen afdeling en het pakwagengedeelte heeft een eigen toegang. Het toilet is toegankelijk langs het kopbalkon.

Het B7Dk-rijtuig



Keukentje in een B7Dk-rijtuig, maart 1987 (Ref. K00776C)

Dit rijtuig is toegankelijk langs één balkon dat tussen de draaistellen gelegen is. De centrale afdeling van het kleinere gedeelte tweede klas geeft plaats aan de niet-rokers en de eindafdeling aan de rokers. Dit rijtuig heeft ook een keukentje als vertrekpunt voor de bediening van de reizigers met een minibar. De treinwachter beschikt over een eigen afdeling en het pakwagengedeelte heeft een eigen toegang. Het toilet is toegankelijk langs het balkon. Een sas op het uiteinde van het pakwagengedeelte doet dienst als kreukzone bij ongevallen.

Binneninrichting

Binneninrichting eerste klas



Binneninrichting eerste klas (Ref. K00574A)

De korte wanden bestaan uit gemelamineerde panelen met gedrukte decoratieve motieven die oude ambachten voorstellen. De lange wanden en deuren bestaan uit gemelamineerd hout (Japanse iep). De zitplaatsen zijn individuele zetels in 2+2 opstelling, bekleed met een bontbruine stof. De bagagerekken zijn in de langsrichting opgesteld en de ramen kunnen worden afgeschermd met stoffen oranjekleurige gordijnen.

Binneninrichting tweede klas



De korte wanden bestaan uit ivoorkleurig melamine en de lange wanden en deuren bestaan uit topaazkleurig melamine. De zitbanken in 2+3 opstelling zijn overtrokken met bruin kunstleder. De bagagerekken zijn in de dwarsrichting boven de zitbanken geplaatst en de ramen kunnen worden afgeschermd met grijs/witte rolstores.

Binneninrichting tweede klas (Ref. K00574B)

Verhouding rokers/niet-rokers

Type	Aantal plaatsen rokers	Aantal plaatsen niet-rokers
A ₉	32	40
B ₁₁	54 later 30	50 later 74
A _{7D}	24	32
A _{6Dx}	16	32
B _{7Dk}	24	40

De M 4-rijtuigen waren de eerste rijtuigen voor binnenlands verkeer met meer plaatsen voor niet-rokers dan voor rokers. Eerst werden de niet-rokers afdelingen aangeduid met pictogrammen ter hoogte van de instapdeuren. Vanaf januari 1995 werden de afdelingen voor rokers aangeduid met een smalle blauwe band in de heldergrijze band onder de ramen.

Livrei

De M 4-rijtuigen werden in dienst gesteld met een bordeaux kast en een heldergrijze smalle band onder de ramen. Het dak was aluminiumkleurig. De apparatenkasten en de draaistellen waren zwart. De opschriften waren heldergrijs en de eerste klasse werd aangeduid met een gele band boven de ramen.

Inzet

De M 4-rijtuigen werden ingezet op alle verbindingen tussen de grote Belgische steden. Zij bereikten ook enkele bestemmingen in het noorden van Frankrijk.

Aanpassingen en verbouwingen

Rijtuigen voor trek-duw treinen

A₆D wordt A₆Dx

In de periode van februari tot december 1984 werd de kant van de bagageruimte (D) van de A₆D-rijtuigen 58034-58055 voorzien van een stuurcabine. Om veiligheidsredenen werd deze uitwendig versierd met een brede gele band. De stuurtafel was identiek aan deze van de locomotieven reeks 11, 21 en 27.



M 4-rijtuig met stuurpost (A₆Dx), verm. 1984 (Ref. Z06154a)

In de periode van juli 1984 tot april 1986 werd de kant van de bagageruimte (D) van de A₆D-rijtuigen 58056-58065 voorzien van een stuurcabine, eveneens versierd met een brede gele band. Om ze te onderscheiden van de eerste reeks werd op de pakwagendeur een blauwe band aangebracht. De stuurtafel was identiek aan deze van de locomotieven reeks 12. Zij waren toegelaten op het SNCF-net tot Rijsel.

Deze verbouwing werd uitgevoerd door de Centrale Werkplaats Mechelen.

A₉, B₁₁ en B₇Dk aangepast voor trek-duw treinen



Trek-duwtrein met elektrische locomotief 1183 en M 4-rijtuigen, Ronald Mardaga, 25 mei 1986 (Ref. M053-035)

In 1984, 1985 en 1987 werden de A₉-rijtuigen 51034-51050 uitgerust met de nodige bekabeling om opgenomen te kunnen worden in trek-duw treinen als A₉x.

In 1986, 1987 en 1988 gebeurde hetzelfde met de B₁₁-rijtuigen 52248-52339 (zij werden dus B₁₁x). De B₁₁x-rijtuigen 52340-52430 kregen deze uitrusting reeds bij hun constructie.

In 1986, 1987, 1988 en 1989 werden de B₇Dk-rijtuigen 59926-59935 omgevormd tot B₇Dkx.

M 4-rijtuigen toegelaten op het SNCF-net

Om op het Franse net te kunnen rijden moesten de voettreden worden ingekort, zodat schadevrij gestopt kon worden aan de Franse perrons. Deze aanpassing gebeurde bij volgende rijtuigen:

Baanvak Moeskroen - Lille Flandres en baanvak Y Froyennes - Lille Flandres

A₉ 51034-51050; B₁₁ 52248-52430; A₆D_x 58056-58065 en B₇D_k 59926-59935

Baanvak Aulnoye - Maubeuge

B₁₁ 52248-52430; A₆D_x 58056-58065

M 4-rijtuigen B₇D_k 59901-59925 worden B₇D

In de periode van augustus 1991 tot september 1994 werd bij 18 rijtuigen uit deze reeks het keukentje buiten dienst gesteld. Bij de overige zeven rijtuigen gebeurde dit pas na hun modernisering in de periode 2001-'12.

Nieuwe livrei 'new look' zonder modernisering



Nieuwe livrei 'New Look', Leo Goossenaarts, 1999 (Ref. L0925_02)

Vanaf 30 september 1996 kwam een nieuw type rijtuigen (I 11) in dienst op de verbinding Antwerpen – Charleroi. Omdat deze nieuwe I 11-rijtuigen enkel beschikten over eerste en tweede klas, werd een M 4-rijtuig met bagageruimte (B₇D_k) toegevoegd aan de rijtuigenstam, zodat de trein een bagageafdeling had. Om enigszins te harmoniëren met de nieuwe rijtuigen, kregen vijf B₇D_k-rijtuigen de

nieuwe livrei 'new look' aangemeten. De binneninrichting bleef evenwel ongewijzigd. Later zouden deze rijtuigen wel gemoderniseerd worden.

Nr. NMBS	'new look' zonder modernisering	modernisering
59926	13/02/1997	23/11/2000
59929	22/02/1996	02/10/2006
59931	26/09/1996	12/12/2006
59932	27/09/1996	12/04/2005
59933	20/09/1996	14/11/2006

Modernisering per stam

De eerste gemoderniseerde rijtuigen die als proefkonijn dienden waren 51049 en 52417. Zij werden op 8 oktober 1995 te Brussel-Zuid gepresenteerd en op 26 februari 1996 aldaar aan de pers voorgesteld. Vanaf 28 februari 1996 werden zij opgenomen in een M 4-rijtuigstam op de verbinding tussen Antwerpen-Centraal en Charleroi-Zuid. Het derde rijtuig dat diende om de modernisering vorm te geven was rijtuig 52347.

Afgezien van voormeld trio werden de M 4-rijtuigen voor het eerst niet individueel maar per rijtuigstam gemoderniseerd in de CW Mechelen. Drieënvijftig rijtuigstammen (576 rijtuigen) waarvan de samenstelling varieerde van zes tot twaalf rijtuigen verlieten in de periode van februari 1996 tot april 2009 deze werkplaats in een nieuwe livrei. Tijdens de modernisering was een M 4-rijtuigstam dus ofwel volledig bordeaux ofwel volledig in 'new look'.

De rijtuigen 51050, 52128 en 52151 werden niet gemoderniseerd omdat zij als plukrijtuig dienden. Het rijtuig 52039 werd slachtoffer van een ongeval te Oostende op 24 februari 1994 en werd ook niet gemoderniseerd.

Nieuwe livrei 'new look'

Na de modernisering was de hoofdtint lichtgrijs met onderaan de kast een rode, een blauwe en een donkergrijze smalle band. De deuren waren rood, het dak had een donkergrijze tint en de apparatenkasten en de draaistellen waren eveneens donkergrijs. De klasaanduiding was donkergrijs, de andere opschriften waren wit en de eerste klas werd aangeduid met een gele band boven de ramen.

De 64 B₁₁-rijtuigen met 80 (30+50) plaatsen voor rokers kregen een blauwe band boven de ramen van de twee rokersafdelingen.

Tussen het venster van de stuurpost en de deuren van het bagagecompartiment kregen de A₆Dx-rijtuigen voor binnenverkeer een grijs NMBS-logo en deze toegelaten op het SNCF-net een blauw NMBS-logo. De bagagedeuren kregen enkel een rode omranding.

Wijziging binneninrichting

De voornaamste wijzigingen van de modernisering zijn:

In eerste klas: tapijt als vloerbekleding; zetelbekleding met antracietgrijze stof met smalle blauwe lijnen en hoofdsteunbescherming; pastelrode gordijnen; de wanden werden herschilderd en de ambacht-tekeningen werden verwijderd.



Vernieuwde binneninrichting tweede klas, Thomas Léonard, april 2015 (Ref. B0114-03)

In tweede klas: rubber met speciaal design als vloerbekleding; bekleding van de zitbanken met lichtgrijs similileder; bagagerekken in de langsrichting; een reeks smalle spiegels van verschillende hoogte op de zijwanden aan weerszijden van de toegangsdeuren.

De toiletten beschikken over chemische WC's en zijn toegankelijk in de stations.

Nieuwe verhouding rokers/niet rokers

Een eerste stap naar rookvrije rijtuigen betrof de tweede klas. Nog slechts 64 B₁₁-rijtuigen waren toegankelijk voor rokers. De rijtuigen met een afdeling eerste klas hadden nog acht plaatsen voor rokers.

Type	Aantal plaatsen rokers	Aantal plaatsen niet rokers
A ₉	8	64
B ₁₁ (64rijtuigen)	80	24
B ₁₁ (overige rijtuigen)	0	104
A ₇ D	8	48
A ₆ Dx	8	40
B ₇ D of B ₇ Dk	0	64

Vanaf 1 januari 2004 werden alle rijtuigen rookvrij.

Multiplexering (MUX) en eigenaardige rijtuigstammen

Het in dienst stellen van de M 6- en M 7-rijtuigen (dubbeldekkers) leidde tot zwaardere rijtuigstammen waarvoor als tractie twee locomotieven nodig zijn. Een handige oplossing hiervoor is de rijtuigstam tussen de locomotieven te plaatsen. Aan de eindpunten van een traject zijn dan geen rangeringen noodzakelijk. Voorwaarde is wel dat vanuit de trekkende locomotief met bestuurder de duwende locomotief zonder bestuurder de nodige instructies krijgt. Dit kan enkel verwezenlijkt worden met een kabelverbinding doorheen de hele rijtuigstam.

De M 4-, I 6-, I 10-, I 11-, M 6- en M 7-rijtuigen beschikken over een 18-draadse kabel die hiertoe kan dienen. Deze kabel zorgt o.m. voor de luidsprekermededelingen in de rijtuigen en het vrijgeven en openen van de deuren. Hij kan dus ook gebruikt worden voor het doorgeven van rijinstructies aan de locomotieven. Voormelde rijtuigen zijn tevens inzetbaar in gemengde rijtuigstammen zoals daar zijn:

- Op de verbinding Oostende - Eupen: drie M 7 B, drie M 7 AB, twee I 10 B met fietsafdeling en twee I 11 B geplaatst tussen twee locomotieven reeks 18;
- Een P-trein bestaande uit enkele I 6-, I 10- en I 11-rijtuigen getrokken door een locomotief reeks 27

Een wel zeer vreemde eend in de bijt is de volgende samenstelling van een P-trein tussen Brussel-Zuid en Luik: een M 4 A en enkele M 4 B ingesloten tussen een M 7 Bmx en een M 7 BDx. Dankzij MUX gaan het oudste en nieuwste NMBS-materieel samen op pad.

Buitendienststelling

Slechts enkele M 4-rijtuigen waren bij ongevallen betrokken. Zij werden pas in grotere aantallen buiten dienst gesteld na het in dienst stellen van de M 7-rijtuigen vanaf 2020.

Type	1990	1994	2007	2008	2010	2011	2015	2016	2017	2018
A ₉			1				1			
A _{7D}									1	1
A _{6Dx}				1	1					
B ₁₁	1	1	1			1		3		7
B _{7Dk}										1
B _{7D}										
Totaal	1	1	2	1	1	1	1	3	1	9

Type	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	Totaal	Nog in dienst mei 2026
A ₉		4	4	1	8	7	12	12	50	0
A _{7D}	1	4	9	3	1	3	10		33	0
A _{6Dx}		4	1		4	4	9	8	32	0
B ₁₁	8	54	52	30	87	49	92	44	430	0
B _{7Dk}	1	1		3		1	3		10	0
B _{7D}		2	10	7	1	3	2		25	0
Totaal	10	69	76	44	101	67	128	64	580	0

Afscheidsrit

Op 28 februari 2026 werd de afscheidsrit gereden met het A₆Dx-rijtuig 58052, de A₉-rijtuigen 51006 en 51036, de B₁₁-rijtuigen 52037, 52276, 52277 en 52418 en het Lounge-rijtuig 17903, alle getrokken of geduwd door locomotief 2730.

De overblijvers

NMBS bewaart de B₁₁-rijtuigen 52110 en 52147 alsook het A₆Dx-rijtuig 58037.

TSP bewaart de rijtuigen A₉ 51006, A₆Dx 58059, B₁₁ 52011, 52224 en 52238 alsook B₇Dk 59932.

Stille getuigen

Het A₇D-rijtuig 58012 doet sinds 2018 dienst als vergaderruimte en uitstalraam bij een handelaar in modeltreinen te Pecq.

Felix Florquin
Juni 2026

Beknopte bibliografie

- Artikels:** Les nouvelles voitures M4. L'Indépendant du Rail, n° 192, 01-06-1980, p.421-424, BIB_K707563
- Alle M4-rijtuigen zijn gemoderniseerd, Op de baan, nr 85, 06-2008, p.26-33, BIB_K802325
- BRUGGEMAN J. Multiplexering bij de NMBS, Spoorweg Journaal, nr 198, 04-05-2014, p.18-24, BIB_K575112
- LUYTEN B. NMBS-rijtuig M4, Spoorweg Journaal, n° 187, 06/07-2012, p.46-53, BIB_K538832
- VAN DEN EYNDEN H. Het nieuwe m4-rijtuig, Spoor (Het) - Maandblad van de sociale werken van de NMBS, nr 02, 01-02-1980, p.24-27, BIB_K568789
- Boeken:** N.M.B.S.-rijtuig, Type M4 voor het binnenverkeer Voiture S.N.C.B., Type M4 pour le service intérieur. BN, 1979, 2 p. BIB_I801754
- VANDENBERGHEN, J. *M4 Rijtuig. Uittreksel uit "Het metalen reizigermaterieel. Deel II: 1950-1987"*, 47 p. 1990, BIB_C0326
- 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.

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

Bibliotheekcatalogus: M 4-rijtuig

Museumcollectie: M 4-rijtuig, M 4 m-rijtuig