

I 10-rijtuig

Aantal gebouwd: 95

(15 rijtuigen eerste klas en 80 rijtuigen tweede klas)

Bouwjaren: 1987-'88

Constructeurs: La Brugeoise et Nivelles (BN) te Brugge voor de rijtuigkast en NV Ateliers de Braine-le-Comte et Thiriau Réunis (A.B.T.) voor de draaistellen.

Gemiddelde tarra van een rijtuig: 42 ton

Maximumsnelheid: 160 km/u (later 200 km/u voor de geklimatiseerde rijtuigen tweede klas, voor de Resto-rijtuigen en voor het Bar-dancing rijtuig).

Buitendienststelling: Het Bistro-rijtuig in 2003, 1 rijtuig tweede klas in 2012 na een ongeval in Pepinster, 1 Resto-rijtuig in 2015 en 1 rijtuig tweede klas in 2020.

In enkele woorden: De indienststelling van de I 10-rijtuigen maakte de verdere modernisering van het rijtuigenpark voor internationaal verkeer mogelijk.



I 10-rijtuig eerste klas in livrei C1 (Ref. K00748A)

Historische context

In 1985-'86 bestelde NMBS 95 I 10-rijtuigen (15 eerste klas en 80 tweede klas / 45 zonder en 35 met airco). Ze werden in dienst gesteld als aanvulling van de 80 I 6-rijtuigen, die al in 1977-'78 op de sporen kwamen. Ze lieten toe om de samenstelling van internationale treinen verder te moderniseren en de oude I 2-rijtuigen buiten dienst te stellen.

De 15 eersteklasrijtuigen werden in dienst gesteld in de periode juni - juli 1987. De 80 tweedeklasrijtuigen in de periode mei 1987 - september 1988.

Korte beschrijving

Type	Bouwjaar	Aantal	Aantal zitplaatsen	Nummering
A11 (eerste klas)	1987	15 zonder airco	66	11701-11715
B11 (tweede klas)	1987-'88	45 zonder airco	86	12701-12745
		35 met airco	86	12746-12780
Bistro	1991	1 (ex-B met airco)	37	12780
Resto	2000	4 (ex-B met airco)	38	16005-16008
Bar-dancing	2001	1 (ex-B met airco)	26	17903

Alle 95 I 10-rijtuigen hadden dezelfde kast (nl. deze van het I 6-rijtuig tweede klas, doch zonder de schortplaten onderaan), wat impliceerde dat de afstand tussen de vensters identiek was en het aantal afdelingen in eerste en tweede klas gelijk was (nl. 11). Dit was op dat moment voor de NMBS een primeur.

Gezien hun internationale inzet kwamen de I 10-rijtuigen in de Europese livrei C1 (oranje met witte smalle band en aluminiumkleurig dak) op de sporen en waren ze geschikt voor snelheden tot 160 km/u.



I 10-rijtuig tweede klas zonder airco in livrei C1, 1987 (Ref. K00780)

De kast bestaat uit verschillende samengelaste delen die een buisvormige constructie vormen. Door de aanwezigheid van een middengang en twee grote afdelingen (rokers/niet rokers, gescheiden door een glazen draaideur) moesten bijkomende versterkingen voorzien worden om aan het kastgeraamte een voldoende stijfheid te verlenen en om de bagagerekken aan de zijwanden te kunnen bevestigen. De toegangsdeuren van de eindbalkons zijn van het zwenk-schuiftype. De getinte dubbele beglazing van de ramen weerkaatst de infrarode zonnestralen.

De draaistellen zijn van het type Fiat Y 0270 S. De reminrichting bestaat uit schijfremmen die op elke as gemonteerd zijn.



Oorspronkelijk interieur van een afdeling eerste klas (Ref. K00748C)

De rijtuigen beschikken over een sonoriseringsuitrusting en hebben enkel een elektrische verwarming die via een hoofdleiding kan gevoed worden met de vier gestandaardiseerde UIC-spanningen (omdat onze buurnetten telkens een andere bovenleidingspanning hebben). 35 rijtuigen tweede klas hebben bovendien airco.

De materialen voor de binneninrichting werden gekozen in functie van hun hoge brandbeschermingsgraad, vocht- en sleetweerstand en eenvoud van reiniging. De gebruikte kleuren (gebroken wit voor het interieur, rode stof voor de zitplaatsen eerste klas en grijs similileder voor de zitplaatsen tweede klas) zorgen voor een moderne en aangename sfeer.

In de twee klassen zijn de zitplaatsen samengesteld uit individuele zetels. De opstelling in de breedte is 1+2 in eerste en 2+2 in tweede klas.

Inzet

De I 10-rijtuigen werden vanaf 1988 meteen ingezet op de relatie Oostende - Keulen waar zij de I 6-rijtuigen, die wegens hun indeling in compartimenten een te krappe capaciteit aan zitplaatsen boden, vervingen. Met de komst van de I 11-rijtuigen in 1996 verhuisden zij alweer naar andere internationale treinen. Zo werden ze nog sporadisch richting Duitsland ingezet (o.m. in de EuroCity (EC) *Memling*), tot in december 2002 ook hier de Thalys- en ICE-treinstellen hun intrede deden.

De I 10-rijtuigen werden (samen met de I 6-rijtuigen) ook ingezet op de verbinding Parijs – Brussel – Amsterdam. Ook hier werden zij vanaf 1996 vervangen door de Thalys- en TGV-treinstellen.

Een derde verbinding waarop de I 10-rijtuigen gebruikt werden was de as Brussel – Luxemburg - Zwitserland - Italië, o.m. in de *Etoile d'Europe* en in de EC's *Jean Monnet* en *Vauban*. De bestemmingen vanuit Brussel waren Luxemburg, Straatsburg, Bazel, Zurich, Chur en Milaan. In de EC *Vauban* werden ze ingezet vanaf 1992 in livrei C1 en vanaf medio 1995 in een nieuwe livrei (zie verder). Door de afschaffing van sommige treinen en door het feit dat de rijtuigen van bepaalde treinen door andere netten geleverd werden, eindigde ook hier hun inzet in 2004 (rechtstreekse verbinding met Italië) en 2007 (rechtstreekse verbinding met Zwitserland).

Na hun gloriëtijd werden de I 10-rijtuigen enkel nog ingezet in binnenlandse verbindingen in P-treinen. Ook verschenen ze regelmatig op de internationale IR-verbinding Liers - Luik – Gouvy - Luxemburg. Verder maken ze vaak deel uit van toeristische treinen, worden ze opgenomen in chartertreinen of verhuurd aan buitenlandse operatoren. Ook vervingen ze tijdelijk de in revisie zijnde Nederlandse IC-rijtuigen in de Beneluxtreinen tussen Brussel-Zuid en Amsterdam.

Ombouw en aanpassingen

Eind mei 1991 werden drie met airco uitgeruste B-rijtuigen geschilderd in een nieuwe livrei, met het oog op hun inzet in de EC *Memling*. Rijtuig 12780, omgebouwd tot Bistro-rijtuig, versterkte vanaf einde oktober 1991 het effectief voor deze trein. Het EC-net werd opgestart op 31 mei 1987 ter vervanging van het TEE-net (Trans Europ Express) dat op 2 juni 1957 van start ging. Het grote verschil was dat in principe voortaan een stam rijtuigen eerste klas en een stam rijtuigen tweede klas, gescheiden door een restauratierijtuig, in deze treinen aanwezig waren. De EC *Memling* is de opvolger van de TEE *Saphir*. Van juni 1991 tot mei 1997 leverde NMBS de rijtuigen voor deze trein die Oostende eerst met Keulen en later met Dortmund verbond. Naast de voormelde I 10-rijtuigen werden ook enkele I 6-rijtuigen eerste en tweede klas ingezet in deze trein.

In december 1994, februari 1995 en maart 1995 werden opnieuw drie met airco uitgeruste B-rijtuigen aangepast (inclusief de *Memling*-liveri) met het oog op hun inzet in de EC *Vauban*.

In de tweede helft van 2000 werden vier B-rijtuigen met airco omgebouwd tot Resto-rijtuig en aangepast voor een maximum snelheid van 200 km/u. Zij dienden ter vervanging van de oude I 2 AR-rijtuigen en van de 'Breda'-restauratierijtuigen (ex-CIWL). Zij reden o.m. in de EC's *Iris* en *Vauban* en in de autoslaaptrein *Freccia del Sole*.



EC *Memling* met vooraan twee I 10-rijtuigen tweede klas met airco in *Memling*-liveri, 1997 (Ref. K01876A)

Eind 2001 werd een B-rijtuig met airco omgebouwd tot het derde Bar-dancing rijtuig 17903 en aangepast voor een maximum snelheid van 200 km/u. Het werd eerst ingezet in nachttreinen o.m. in de *Ski-Express* van Brussel-Zuid naar San Candido. Na het verdwijnen van deze nachttreinen in december 2003 wordt het sporadisch verhuurd aan buitenlandse spoorwegondernemingen en rijdt het ook in meerdere binnenlandse speciale treinen (o.m. festivaltreinen).

In de periode van december 2002 tot januari 2008 werden de 89 overblijvende rijtuigen beperkt gemoderniseerd. De binneninrichting werd opgefrist en de kast kreeg een nieuwe livrei (lichtgrijze kast met rode deuren en een smalle rode en blauwe band onderaan de rijtuigkast), zoals de gemoderniseerde M 4-rijtuigen.

Deze livrei werd vanaf april 2021 vereenvoudigd door weglating van de rode band. Het B-rijtuig 12767 kreeg als eerste deze livrei.

In de periode van oktober 2009 tot januari 2013 werden de 29 resterende B-rijtuigen met airco aangepast om voortaan aan 200 km/u te kunnen rijden. Hiertoe werden slingerdempers tussen de rijtuigkast en de draaistellen aangebracht om een stabiel rijgedrag bij deze hoge snelheid te garanderen. Deze rijtuigen vervangen dikwijls één of meerdere I 11-rijtuigen op de verbinding Oostende - Eupen, die aan 200 km/u over hogesnelheidslijn 2 rijden.



Gemoderniseerde afdeling tweede klas, 2004 (Ref. D2375-24)

In 2017-'18 werden 10 rijtuigen tweede klas zonder airco uitgerust met een ruimte voor fietsen. Hiertoe werden in twee afdelingen aan één uiteinde kant WC acht zetels vervangen door een eenvoudige infrastructuur voor het veilig stallen van deze voertuigen.

In 2021-'22 werden nog acht rijtuigen tweede klas zonder airco en 28 rijtuigen met airco uitgerust met fietsafdelingen. In tegenstelling tot de eerste reeks werden nu acht zetels verwijderd in twee afdelingen aan beide uiteinden kant WC en vervangen door fietsinfrastructuur.

Deze faciliteit is uitwendig herkenbaar door fietspictogrammen op de zijwand.

Buitendienststelling

Het Bistro-rijtuig 12780 werd in 2003 buiten dienst gesteld. Het maakt sinds september 2015 deel uit van de statisch opgestelde hoteltrein *Train Lodge* in Amsterdam, samen met vier oude slaaprijtuigen van de Zwitserse spoorwegen. In een bonte kleurstelling doet het dienst als restaurant met aanpalend terras.



Voormalig Resto-rijtuig 16006 in Train World (Ref. 10206)

Het B-rijtuig met airco 12755 werd in 2012 buiten dienst gesteld na een ontsporing in Pepinster.

Het Resto-rijtuig 16006 werd in 2015 buiten dienst gesteld en opgenomen in de erfgoedcollecties van NMBS. Het werd in september 2015 op een stuk spoor geplaatst naast het Belgisch spoorwegmuseum *Train World*, waar het in de *Pullman*- livrei van de CIWL dienst doet als ruimte voor workshops. Deze livrei is historisch gezien niet correct.

Het B-rijtuig zonder airco 12744 werd in 2020 buiten dienst gesteld.

In 2021 werden het A-rijtuig zonder airco 11709 en de B-rijtuigen zonder airco 12702 en 12739 buiten dienst gesteld, in 2022 de B-rijtuigen zonder airco 12708, 12712 en 12735 en in januari 2023 de rijtuigen zonder airco 11706, 12709 en 12722.

Op zaterdag 21 mei 2022 werd een speciale rit met de 'Train World Express' ingelegd tussen Schaarbeek en de regio's Luik en Limburg. De trein bestond volledig uit I10-rijtuigen o.m. twee Resto-rijtuigen en het Bar-dancing rijtuig.

Type en nr. NMBS	2003	2012	2015	2020	2021	2022	2023	2024	Totaal	In dienst 01/07/2024
A ₁₁ 11701-11715					1		2		3	12
B _{11f} 12701-12710					1	1	2		4	6
B ₁₁ 12711.....12745				1	1	2	4	4	12	15
B _{11f} 12721/26/28 12732/37/38/40/43										8
B ₁₁ airco 200 12755		1							1	0
B _{11f} airco 200 12746-12754 en 12756-12774										28
Resto 200 16005-16008			1				2		3	1
SR 200 17903										1
Bistro 12780	1								1	0
Totaal	1	1	1	1	3	3	10	4	24	71

200: V_{max} 200 km/h

f: met fietsafdeling

SR: bar-dancing

Felix Florquin

Januari 2025

Beknopte bibliografie :

- Artikels;** Nouvelles voitures belges pour le trafic international. *Trans-Fer*, nr. 51, 01-06-1987, p. 36-42, K616759
- Voitures I 10. Nouvelles voitures belges pour le trafic international. ill. *Rail (Le) - Revue mensuelle des oeuvres sociales de la SNCB*, nr. 9, 01-09-1987, p. 12-14, K570307
- De I 10-rijtuigen. Nieuwe Belgische rijtuigen voor het internationaal verkeer. ill. *Spoor (Het) - Maandblad van de sociale werken van de NMBS*, nr. 9, 01-09-1987, p. 26-28, K574621
- Nieuwe rijtuigen: meer comfort voor dezelfde prijs. ill. *Spoornieuws NMBS*, nr. 3, 01-06-1978, p. 13, K708633
- Voitures nouvelles : meilleur confort, même prix. ill. *Informations SNCB*, nr. 3, 01-06-1978, p. 13, K708634
- Boeken:** VANDENBERGHEN J. *Voiture I10*. Extrait de "Le matériel métallique à voyageurs. Tome II: 1950-1987", 1990, 73 p. ill. C0323
- VANDENBERGHEN J. I10 Rijtuig. Uittreksel uit "Het metalen reizigmaterieel. Deel II: 1950-1987", 1990. 74 p. ill. C0324

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

Bibliotheekcatalogus: I 10-rijtuig

Museumcollectie: I 10-rijtuig