

## I 6-rijtuig (Europees standaardrijtuig EUROFIMA)

**Aantal gebouwd:** 80

**Bouwjaren:** 1977-'78

**Constructeurs:** La Brugeoise et Nivelles (Brugge)

**Gemiddelde tarra van een rijtuig:** 43 ton

**Maximalsnelheid:** 160 km/u, later 200 km/u  
voor zes rijtuigen eerste klas

**Buitendienststelling:** 50 rijtuigen in 1983, 1988, 2013-'18 en 2020; de overige 30 rijtuigen worden vanaf 2017 gerenoveerd en blijven in dienst

**In enkele woorden :** De 80 rijtuigen van de NMBS behoorden tot een grotere reeks van 520 rijtuigen die ook door de Duitse (100), Oostenrijkse (100), Zwitserse (40), Franse (100) en Italiaanse (100) spoorwegen werden aangeschaft. Vandaar de benaming 'Europees standaardrijtuig'



I 6-rijtuig eerste klas (Ref. K00629A)

### Historische context

Op aandringen van Eurofima<sup>1</sup> ondertekenden de Belgische (NMBS), Duitse (DB), Oostenrijkse (ÖBB), Zwitserse (SBB), Italiaanse (FS) en Franse (SNCF) spoorwegen op 18 mei 1973 een overeenkomst om een gemeenschappelijk standaardrijtuig voor internationaal verkeer te bestellen.

<sup>1</sup> Deze internationale financieringsmaatschappij met zetel in Bazel werd op 20 november 1956 voor een periode van 50 jaar opgericht door 14 Europese spoorwegnetten-aandeelhouders.

Door de schaalgrootte hoopten zij de aankoopprijs per rijtuig te drukken. Een ander voordeel was de standaardisering van wisselstukken, die het mogelijk maakte om de rijtuigen in het buitenland te herstellen. Uniek was dat een grote reeks niet bij één bedrijf werd besteld, maar gebouwd werd door verschillende bedrijven op basis van dezelfde plannen. In een eerste fase werden tien prototypes besteld.

## De prototypes

Type	Aantal	Aantal zitplaatsen	Nummering
A <sub>4</sub> B <sub>6</sub> (prototype eerste en tweede klas)	10	24 (1e) – 36 (2e)	UIC-nr. bij DB, SNCF en FS

De Duitse firma Linke-Hofmann-Busch en de Franse firma Alsthom bouwden in 1974 elk vijf prototypes van gemengde rijtuigen eerste en tweede klas (AB). Deze verschilden op vlak van draaistellen, instapdeuren, binneninrichting, energievoorziening en livrei van de kast. Zij waren geschikt voor snelheden tot 200 km/u. Gedurende bijna twee jaar reden deze rijtuigen op de verbindingen Brussel - Parijs, Parijs - Frankfurt, Frankfurt - Milaan en Milaan - Firenze.

Deze testperiode diende om reacties van de reizigers in zowel de eerste als de tweede klas te verzamelen en om vergelijkende testen van o.m. de verschillende draaisteltypes uit te voeren.

De tien prototypelijtuigen werden toegewezen aan het Franse SNCF (2), het Italiaanse FS (3) en het Duitse DB (5).

Na een proefperiode waarbij verschillende schilderingen, deuren en draaistellen werden uitgetest op de prototypelijtuigen, werd voor de reeksrijtuigen gekozen voor de kleurstelling C1 (oranje met smalle parelgrijze band onder de ramen, dak en onderkant in donkergrijs), toegangsdeuren Wegmann en draaistellen Fiat type 0270 S.

Enkel de NMBS, ÖBB, SBB en FS hebben zich volledig aan deze keuze gehouden; de SNCF stelde het merendeel van haar rijtuigen in livrei A (Parelgrijs met antracietgrijze raampartijen, dak en onderkant en deuren in fel oranje) in dienst. De DB tenslotte koos voor een totaal andere livrei namelijk de TEE-livrei rood/beige.

In de jaren 1980 werden de Franse prototypelijtuigen omgevormd tot meetrijtuigen. Van de Italiaanse prototypes werd er één verschroot en de twee andere omgevormd tot meetrijtuigen. Van de Duitse werden er twee omgevormd tot meetrijtuigen terwijl de drie overige in dienst bleven tot 1999.

## Internationale reeksrijtuigen

Hoewel het oorspronkelijk de bedoeling was om de drie types A, AB en B in dienst te stellen werd in 1976 slechts een bestelling geplaatst van 500 rijtuigen type A en B. Men zou immers rijtuigstammen samenstellen bestaande uit een gedeelte eerste klas en een gedeelte tweede klas die van elkaar gescheiden zouden worden door een restauratierijtuig dat zodoende vlot toegankelijk zou zijn vanuit de beide rijtuigklassen. Het type AB kwam dus niet meer in aanmerking.

In 1977-'78 werden de eerste 500 reeksrijtuigen in dienst gesteld. De verdeling over de zes deelnemende netten was als volgt:

- NMBS: 20 A- en 60 B-rijtuigen, gebouwd door La Brugeoise et Nivelles te Brugge;
- DB: 100 A-rijtuigen, gebouwd door Linke-Hofmann-Busch te Salzgitter;
- ÖBB: 25 A- en 75 B-rijtuigen, gebouwd door Jenbacher Werke en Simmering-Graz-Pauker in Oostenrijk en Fiat te Torino;
- SBB/CFF/FFS: 20 A-rijtuigen, gebouwd door La Brugeoise et Nivelles te Brugge;
- FS: 30 A- en 70 B-rijtuigen, gebouwd door Jenbacher Werke in Oostenrijk en Fiat te Torino;
- SNCF: 100 A-rijtuigen, gebouwd door Alsthom te La Rochelle.

SBB/CFF/FFS stelde in 1979 nog 20 extra ligrijtuigen tweede klas in dienst (type Bc). Deze hebben als model gediend voor de ombouw van 15 B-rijtuigen van de NMBS tot ligrijtuig Bc in april/mei 1989 (zie verder).

## De rijtuigen van NMBS

Type	Bouwjaar	Aantal	Aantal zitplaatsen	Nummering
A <sub>9</sub> (eerste klas)	1977	20	54	11601-11620
B <sub>11</sub> (tweede klas)	1977-'78	60	66	12601-12660
B <sub>10c10</sub> (ligrijtuig tweede klas)	1989	15 (ex-B)	60	14601-14615

De kast van de reeksrijtuigen bestond uit verschillende samengelaste delen die een buisvormige constructie vormen. De toegangsdeuren van de eindbalkons waren van het zwenk-schuifttype. Een nieuwigheid was de getinte dubbele beglazing van de ramen die de infrarode zonnestrallen weerkaatst. De reminrichting bestond uit schijfremmen die op elke as gemonteerd zijn.

De rijtuigen beschikten enkel over elektrische verwarming die via een hoofdleiding kon gevoed worden met de vier gestandaardiseerde UIC-spanningen van de spoorwegnetten waar ze reden. Daarnaast beschikten ze ook over een sonorisatie-uitrusting en over klimaatregeling.



Compartiment tweede klas (Ref. B0137-02)

De afzonderlijke compartimenten waren toegankelijk via een zijgang en een schuifdeur. De materialen voor de binneninrichting werden gekozen in functie van hun hoge brandbeschermingsgraad, hun grote vocht- en sleetweerstand en de eenvoud van reiniging. De gebruikte kleuren (gebroken wit voor de wanden, bruine zetels in tweede klas en rode zetels in eerste klas) zorgden voor een moderne en aangename sfeer.



Compartiment eerste klas (Ref. K02041)

In beide klassen waren de zitplaatsen samengesteld uit individuele zetels die per drie naast elkaar werden geplaatst op een gemeenschappelijk onderstel. Zij beschikten over verstelbare hoofd- en armsteunen. De zitvlakken waren verstelbaar en konden tot in het midden van het compartiment tegen elkaar geschoven worden, om zo drie slaapbanken te vormen.

## Inzet

De I 6-rijtuigen werden meteen ingezet op de verbinding Parijs – Brussel – Amsterdam. Vanaf 1988 kregen zij hier concurrentie van de nieuwe I 10-rijtuigen. In 1996 werden ze vervangen door de Thalys- en TGV-treinstellen.



Een andere verbinding waarop ze meteen werden ingezet is Oostende - Keulen. Wegens hun te krappe capaciteit aan zitplaatsen werden ze reeds in 1988 vervangen door I 10-rijtuigen. Nadien werden de I 6-rijtuigen nog sporadisch ingezet richting Duitsland (o.m. in de EuroCity<sup>2</sup> *Memling*), tot in december 2002 ook hier de Thalys- en ICE-treinstellen hun intrede deden.

Een derde verbinding waarop de I 6-rijtuigen ingezet werden was de as Brussel – Luxemburg o.m. in de EuroCity's *Grand Ducal* en *Etoile d'Europe* en in de EuroCity's *Iris*, *Jean Monnet*, *Edelweiss*, en *Vauban* op de as Brussel – Zwitserland - Italië. De bestemmingen vanuit Brussel waren Luxemburg, Straatsburg, Bazel, Zürich, Chur en Milaan. Door de afschaffing van sommige verbindingen en door het feit dat de rijtuigen voor bepaalde treinen voortaan uit het park van de andere maatschappijen kwamen, eindigde ook hier hun inzet in 2004 (rechtstreekse verbinding met Italië) en 2007 (rechtstreekse verbinding met Zwitserland).

Na hun glorietijd werden de I 6-rijtuigen ingezet in P-treinen voor zover hun beperkte capaciteit aan zitplaatsen hiertoe geschikt was en verschenen ze regelmatig op de IR-verbinding Liers – Luik - Gouvy - Luxemburg. Verder maakten ze deel uit van toeristische treinen, werden ze opgenomen in chartertreinen of verhuurd aan buitenlandse operatoren.

## Verbouwingen, aanpassingen en buitendienststelling

Eind mei 1989 werden 15 tweedeklasrijtuigen (B) omgebouwd tot ligrijtuigen (Bc). Zij kregen een nieuwe livrei (donkerblauw met roze sierbanden), hadden 10 couchette-afdelingen en één dienstafdeling en kregen nieuwe nummers (14601 tot en met 14615). Zij werden tot eind 2003 ingezet in de nachttreinen en autoslaaptreinen met bestemming Oostenrijk, Frankrijk, Zwitserland, Italië en Spanje, o.m. in de *Treski*, een wintervakantietrein tussen België en Oostenrijk. Nadien dook al eens een I 6-ligrijtuig op in een P-trein. Ook werden ze sporadisch verhuurd aan buitenlandse operatoren.



I 6-ligrijtuig tweede klas (Ref. K01057)

---

<sup>2</sup> Het EuroCity-net werd opgestart op 31 mei 1987 ter vervanging van het Trans Europ Express-net. 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.

Begin juni 1991 kregen drie eerste- en drie tweedeklasrijtuigen een opgefriste doch ongewijzigde binneninrichting en een nieuwe schildering (zilvergrijs met rode deuren en blauwe of rode siervlakken en -strepen), met het oog op hun inzet in de EuroCity *Memling*. De EC *Memling* was de opvolger van de TEE *Saphir* en 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 6-rijtuigen werden ook enkele I 10-rijtuigen tweede klas met airco en het I 10-Bistorrijtuig ingezet in deze trein, en zelfs nog een herschilderd I 4-rijtuig uit 1966.

Medio 1995 werden zeven eerste- en 11 tweedeklasrijtuigen aangepast (inclusief de 'Memling'-livrei) voor hun inzet in de EuroCity *Vauban*. In augustus 1997 werd dit effectief versterkt met twee extra tweedeklasrijtuigen.

In 2000 werden vijf eerste- en zeven tweedeklasrijtuigen aangepast voor het vervoer van fietsen. Hiertoe werden de zitplaatsen in een afdeling op een rijtuiguiteinde vervangen door een fietsenrek en klapstoelen.

Tussen maart 1999 en maart 2004 werden bijna alle rijtuigen beperkt gemoderniseerd. De binneninrichting werd opgefrist en zij kregen een nieuwe livrei (lichtgrijze kast met rode deuren en een smalle rode en blauwe band onderaan de rijtuigkast), zoals de gemoderniseerde M 4-rijtuigen.

In de periode 2009-'13 werden zes eerste- en twee tweedeklasrijtuigen aangepast om voortaan aan 200 km/u te kunnen rijden op o.m. de hogesnelheidslijn Leuven - Luik. Hiertoe werden slingerdempers tussen de rijtuigkast en de draaistellen aangebracht, om een stabiel rijgedrag bij deze hoge snelheid te garanderen.

Vanaf juni 2017 ondergaan de 30 rijtuigen die nog in dienst zijn van NMBS (drie eerste- en twee tweedeklasrijtuigen voor 160 km/u, zes eerste- en twee tweedeklasrijtuigen voor 200 km/u en 21 tweedeklasrijtuigen) een grondige modernisering. De binneninrichting wordt helemaal gerenoveerd, doch met behoud van de oorspronkelijke indeling met compartimenten. Vanaf het achtste gemoderniseerde rijtuig krijgen ze ook een eenvoudiger buitenschildering (geen smalle rode band meer).



I 6-rijtuig tweede klas in nieuwe livrei uit 1991 (Ref. K02042B)



I 6-rijtuig tweede klas na modernisering 1999-2004 (Ref. L2915-08)

## Buitendienststelling:

In de loop der jaren werden 50 van de 80 I 6-rijtuigen van NMBS buiten dienst gesteld:

- het tweedeklasrijtuig 12639 werd in 1983 het slachtoffer van een ongeval in Duitsland;
- het tweedeklasrijtuig 12612 onderging hetzelfde lot in 1988 als gevolg van een brand te Aarlen;
- in de periode 2013-'17 werden acht eerste klas-, 15 tweedeklas- en drie ligrijtuigen buiten dienst gesteld, wegens het bereiken van hun onderhoudslimiet en het feit dat de inzet van internationale rijtuigen met een beperkte capaciteit niet meer opportuun was;
- de 12 overige ligrijtuigen zijn in december 2018 uit het effectief geschrapt;
- in oktober 2020 werden nogmaals drie eerste klas- en zeven tweedeklasrijtuigen buiten dienst gesteld.

## Rijtuigen die vreemdgaan

In de periode november 2013 tot december 2014 werden twaalf B-rijtuigen verhuurd aan HKX GmbH (*Hamburg-Köln Express*) in Duitsland waar zij een concurrerende dienst met de IC- en ICE-verbindingen van Deutsche Bahn verzorgden tussen Hamburg en Köln. Het embleem van HKX werd op deze rijtuigen aangebracht.

Op 21 augustus 2015 werden 19 buiten dienst gestelde rijtuigen (vijf eerste klas-, 13 tweedeklas- en 1 ligrijtuig) overgebracht naar Slowakije met het oog op modernisering en een tweede leven. Ook de veertien andere ligrijtuigen bevinden zich in Slowakije voor een tweede leven na modernisering.

Felix Florquin  
Januari 2021

## Beknopte bibliografie

- Artikels:** De ligrijtuigen type I6 Bc. *Op de baan*, nr. 150, 01/04/2019, p. 32 – 42, K707231
- De renovatie van de I6-rijtuigen. *Op de baan*, nr. , 01/10/2017, p. 21, K704644
- JANSSENS W. Definitief einde voor de rijtuigen I6 BC van de NMBS. ill. *Spoorweg Journaal*, nr. 33, 01/06-07/2019, p. 18-25, K707583
- JANSSENS W. La fin des voitures-couchettes à la SNCB. ill. *Journal du Chemin de Fer*, nr. 33, 01-06/ 07-2019, p. 18-25, K707584
- Les voitures-couchettes du type I6. *En Lignes*, nr. 150, 01/04/2019, p. 32 – 42, K707232
- MONTJOBAQUES B. Le matériel voyageurs des IC Ostende – Cologne. ill. *Journal du Chemin de Fer*, nr. 131, 01/02/2003, p. 34-41, K36158
- MONTJOBAQUES B. Het rollend materieel van de IC verbinding Oostende – Keulen. ill. *Spoorweg Journaal*, nr. 131, 01/02/2003, p. 34-41, K36159
- Nieuw comfort voor het nachtverkeer bij de NMBS. - ill. *Spoor (Het) - Maandblad van de sociale werken van de NMBS*, nr. 8, 01/08/1989, p. 14-16, K573526
- Nieuwe rijtuigen. - ill. *Spoor (Het) - Maandblad van de sociale werken van de NMBS*, nr. 07 01/07/1978, p. 24-25, K568756
- Nouvelles voitures. - ill. *Rail (Le) - Revue mensuelle des oeuvres sociales de la SNCB*, nr. 7, 01/07/1978, p. 24-25, K568056
- Rénovation des voitures du type I6. *En Lignes*, nr. 141, 01/10/2017, p. 21, K704645
- Un nouveau confort de nuit à la SNCB. - ill. *Rail (Le) - Revue mensuelle des oeuvres sociales de la SNCB*, nr. 8, 01/08/1989, p. 14-16, K569633
- Boeken:** CLOSE G., THIRY M. *50 ans de transport voyageurs. 50 jaar reizigersvervoer. 1930-1985. Volume 2. Deel 2.* Liège : GTF Editions asbl, 1985, 462 p. : ill. ; C3688
- PYPEN W. *50 jaar reizigersvervoer. 1930-1985. Deel 1. De metalen rijtuigen van de NMBS.* Brussel : KBVVS, 1987, 370 p. : ill. ; C3687
- VANDENBERGHEN J. *Het metalen reizigersmaterieel. Deel II : 1950-1987.* Brussel : SNCB, 1986, 965 p. : ill. ; C3473
- VANDENBERGHEN J. *Le matériel métallique à voyageurs. Tome II : 1950-1987.* Bruxelles : SNCB, 1986, 965 p. : ill. ; C3474

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

**Bibliotheekcatalogus: I 6-rijtuig**

**Museumcollectie: I 6-rijtuig**