

DE GEMODERNISEERDE "AB 30" - SLAAPRIJTUIGEN IN DIENST GENOMEN DOOR DE NMBS

Sinds de laatste eeuw heeft het nachttreinverkeer zich ontwikkeld naast het gewone verkeer. Het heeft een zeker succes opgebouwd, dat het in verhouding tot de evolutie van de vervoersmarkt steeds heeft behouden. Dit is vooral te danken aan de voordelen die deze bijzondere reisformule biedt; 's avonds vertrekken en 's morgens aankomen, zodat men de hele dag nog voor zich heeft.

Na verloop van tijd evolueerde de vraag inzake nachttreinverkeer. Het ligrijtuig, dat een soberder comfort biedt tegen een zachtere prijs, verscheen op het toneel. Nochtans blijft de vraag naar slaaprijtuigen bestaan. De spoorwegen en het overkoepelend orgaan voor nachttreinen (de *Pool TEN* - voor Trans Euro Nuit) voorzien dus de vervanging van de oudste slaaprijtuigen om aan de comforteisen van de hedendaagse klant tegemoet te blijven komen.

Vervanging van de slaaprijtuigen voor de Pool TEN

De Pool TEN overkoepelt negen spoorwegmaatschappijen: die van België (NMBS), Frankrijk (SNCF), Duitsland (DB), Oostenrijk (OEBB), Zwitserland (CFF), Italië (FS), Nederland (NS), Luxemburg (CFL) en Denemarken (DSB). Dit orgaan beheert de slaaprijtuigen, samengebracht door de maatschappijen en organiseert de internationale nachttreinverbindingen tussen de verschillende landen.

In 1993 heeft de Pool TEN het beheer over 242 slaaprijtuigen die gezamenlijk door de netten worden uitgebaat. De netten zijn er de eigenaars van of huren de rijtuigen van privé-organismen zoals de *Compagnie Internationale des Wagons-Lits et du Tourisme* (CIWLT).

De NMBS levert 16 van die rijtuigen:

- 6 van het type T2 (18 compartimenten met 2 bedden elk);
- 5 van het type MU (12 compartimenten met 1, 2 of 3 stapelbedden);
- 5 van het type AB 30 (10 compartimenten met 1, 2 of 3 stapelbedden). Ze zijn pas gemoderniseerd en worden nu in dienst genomen.

De 6 slaaprijtuigen van het type T2 zijn eigendom van de NMBS, terwijl de andere gehuurd worden bij de groep Wagons-Lits.

Vervangen of moderniseren?

De slaaprijtuigen die de netten beschikbaar stellen voor de Pool TEN verschillen in type en ouderdom. Over 't algemeen worden ze wel uit de dienst genomen als ze 30 jaar oud zijn. In de komende jaren zal een tamelijk groot aantal rijtuigen van het MU-type die leeftijd bereiken, zodat men hun vervanging gaat overwegen.

Op internationaal niveau wisselt men van gedachten om in de toekomst één of meer types slaaprijtuigen te ontwikkelen. Er zijn nog geen nieuwe bestellingen geplaatst en sommige rijtuigen moeten uit de dienst genomen worden. Om een onaanvaardbare daling van het wagenpark op te vangen heeft men besloten oudere rijtuigen te moderniseren in functie van de veranderde behoeften. Zo komt het proces van studie en ontwikkeling niet in het gedrang. Zo is er het concept van de "hoteltrain", dat in Duitsland, Zwitserland en Oostenrijk wordt overwogen, en volgens hetwelke treinen worden samengesteld uit verschillende types slaaprijtuigen met diverse comfortniveaus.

Dit project is niet te verwarren met het *Night Trains*-programma dat nachtverbindingen via de tunnel onder het Kanaal voorziet tussen de steden in het centrum en het noorden van Groot-Brittannië en Brussel evenals grote agglomeraties in Frankrijk, Nederland en Duitsland.

De gemoderniseerde AB 30-slaaprijtuigen

De slaaprijtuigen waarvan de modernisering en de indienstneming aan de gang is, zijn oude slaaprijtuigen van het "P"-type, ontworpen door de CIWLT en geleverd in 1955-1956. De wagenkast is in roestvrij staal (licentiehouder BUDD), vervaardigd door firma's uit België (NIVELLES), Frankrijk (CAREL FOUCHE) en Italië (ANSALDO en FIAT). Deze rijtuigen bestonden uit 20 compartimenten met één bed die mekaar twee aan twee gedeeltelijk overlappen en verdeeld zijn in 5 gelijke delen van 4 compartimenten. Ze hebben dienst gedaan op verschillende nationale en internationale verbindingen (o.a. naar de Azurenkust) en werden buiten dienst genomen eind de jaren '70 - begin jaren '80.

Gezien de goede algemene staat van de kasten leek het interessant om ze om te bouwen tot moderne rijtuigen. Op basis van een Oostenrijks ontwerp werd in de CIWLT-ateliers te Oostende een prototype gerealiseerd. Na studie werd overgegaan tot de complete herinrichting van 20 rijtuigen. De wagenkasten werden voorbereid in Spanje en de inrichting en afwerking gebeurden in de Oostendse ateliers.

De rijtuigen werden volledig heringericht. Ze kregen 10 compartimenten, uitgerust met 1, 2 of 3 stapelbedden (naargelang de vraag) en een zetel die zelfs bruikbaar blijft als de bedden uitgeklapt zijn. De compartimenten zijn ruim bemeten. Een bagagerek, een wastafel en een toiletruimte vervolledigen de uitrusting van elk compartiment. Ze zijn uitgevoerd in lichte tinten die tegelijk prettig en rustig aandoen. Bovendien is er air-conditioning. Andere voorzieningen en technische onderdelen zijn eveneens gemoderniseerd. De bogies zijn van NMBS-makelij en hebben schijfremmen.

De hele operatie komt op zo'n 25 miljoen frank per rijtuig. De bouw van een nieuw slaaprijtuig met alle bijzondere inrichtingen zou meer dan 50 miljoen kosten.

Verdeling

De gemoderniseerde slaaprijtuigen werden toegewezen aan het wagenpark van de Belgische, Nederlandse en Oostenrijkse netten. De NMBS schakelt haar AB 30-rijtuigen in voor de nachttreinen tussen België en Italië (de treinen nrs. 295 Brussel-Zuid 16u09 - Roma Termini 09u50 en 294 Roma Termini 16u35 - Brussel-Zuid 10u48).



Vanaf mei maken ze ook deel uit van de gewone trein naar de Azurenkust: treinen nrs. 286 Brussel-Zuid 19u10 - Ventimiglia 11u29 en 6708/9 Ventimiglia 17u42 - Brussel-Zuid 09u03. Deze treinen rijden volgens een andere dienstregeling in het midden van de zomer (van 23 juni tot 6 september) en op vrijdagen en zaterdagen aan het begin en einde van het seizoen: Brussel-Zuid 20u13 - Ventimiglia 11u29; Ventimiglia 17u42 - Brussel-Zuid 10u01.

Op de beide verbindingen is er begeleiding door Wagons-Litspersoneel.

Een AB 30-rijtuig wordt door de Oostenrijkse spoorwegen ingezet op de verbinding Oostende - Wenen (treinen nrs. 225 Oostende 20u30 - Wenen Westbahnhof 10u58 et 224 Wenen Westbahnhof 19u00 - Oostende 09u18).

VERBINDINGEN MET SLAAPTREINEN VANUIT BELGIE

Dagelijkse verbindingen

- Oostende Kopenhagen		V. 17u34 A. 08u25	A. 12u09 V. 21u05	
- Oostende Wenen		V. 20u30 A. 10u58	A. 09u18 V. 18u44	
- Oostende München		V. 20u30 A. 07u36	A. 09u18 V. 22u10	
- Oostende (1) Brigue (1)		V. 20u53 A. 08u59	A. 09u00 V. 20u01	
- Oostende Berlijn Hbf		V. 21u34 A. 09u30	A. 08u09 V. 20u01	
- Brussel-Zuid Rome		V. 16u09 A. 09u50	A. 10u48 V. 16u35	
- Brussel-Zuid Milaan		V. 18u59 A. 06u45	A. 07u31 V. 19u03	
- Brussel-Zuid (2) Ventimiglia (2)		V. 19u10 A. 11u29	A. 09u03 V. 17u42	
- Brussel-Zuid (3) Ventimiglia (3)		V. 20u13 A. 11u29	A. 10u01 V. 17u42	

(1) Tijdens het winterseizoen, van september tot mei, wordt op deze verbinding ook Chur bediend (zelfde vertrek- en aankomsturen te Oostende; Chur: A. 08u45 V. 20u13).

(2) Begin en einde van het seizoen, behalve op vrijdag en zaterdag.

(3) Zomerverbinding (23-06 tot 06-09) en op vrijdag en zaterdag.

Sneeuwtreinen, toeristentreinen en autotreinen

Verschillende sneeuwtreinen en treinen naar toeristische bestemmingen omvatten ook slaaprijtuigen.

- 's winters:

- de "Ski Express", met als bestemming Tirol (Schwarzach - St Veit) en de Dolomieten (San Candido) en met verlenging tot Lienz (Zuidoost-Tirol) vanaf seizoen 1993/1994;
- de "Alpina Express" naar Valais in Zwitserland (Brigue);
- de "France Alp'Express" met als bestemming Bourg-St-Maurice.

- 's zomers:

- de "Freccia del Sole" met als bestemming Venetië/Ancona;
- de "Cammo Azul" met als bestemming Port Bou;
- de trein Schaarbeek - Lourdes.

Daarenboven maken slaaprijtuigen ook deel uit van de samenstelling van verschillende autotreinen die op bepaalde dagen vertrekken.

- het hele jaar door: naar Avignon/Saint Raphaël/Narbonne;
- 's zomers, naar:
 - Salzburg - Villach - Ljubljana;
 - Milaan - Bologna;
 - Bordeaux - Biarritz - Irun;
 - Narbonne - Port-Bou.

GEBRUIKSVOORWAARDEN VAN DE SLAAPRIJTUIGEN

Volgens het type van bedplaats wordt de volgende prijs aangerekend:

- | | | | |
|-------------------|------------------|---|------------|
| - Single (S): | eersteklasbiljet | + | S-toeslag |
| - Special (Sp): | eersteklasbiljet | + | Sp-toeslag |
| - Double (D): | eersteklasbiljet | + | D-toeslag |
| - Tourist 2 (T2): | tweedeklasbiljet | + | T2-toeslag |
| - Tourist 3 (T3): | tweedeklasbiljet | + | T3-toeslag |

Bedplaatstoelagen (reservering en bedieningsrecht inbegrepen)

- | | |
|------------------------------------|----------|
| - Single (S): | 5.390 BF |
| - Special (Sp): | 3.850 BF |
| - Double (D) of
Tourist 2 (T2): | 2.310 BF |
| - Tourist 3 (T3): | 1.540 BF |

Vanaf 23 mei zal op de verbinding Oostende-Wenen een licht gewijzigde formule aangeboden worden met, in eerste klas, een welkomstdrankje, een voorraad beschikbare tijdschriften en een volledig ontbijt. In tweede klas wordt de dienst ook uitgebreid. Op deze verbinding zullen de volgende toeslagen gelden:

- | | |
|-------------------|----------|
| - Single (S): | 6.080 BF |
| - Double (D): | 2.920 BF |
| - Tourist 3 (T3): | 1.930 BF |

*
* *

Na 9 reizen in een bedplaats in een jaar wordt er één bedplaatstoeslag gratis toegekend.

Er bestaan klantenkaarten voor individuele reizigers (en hun gezinsleden) en voor ondernemingen.