

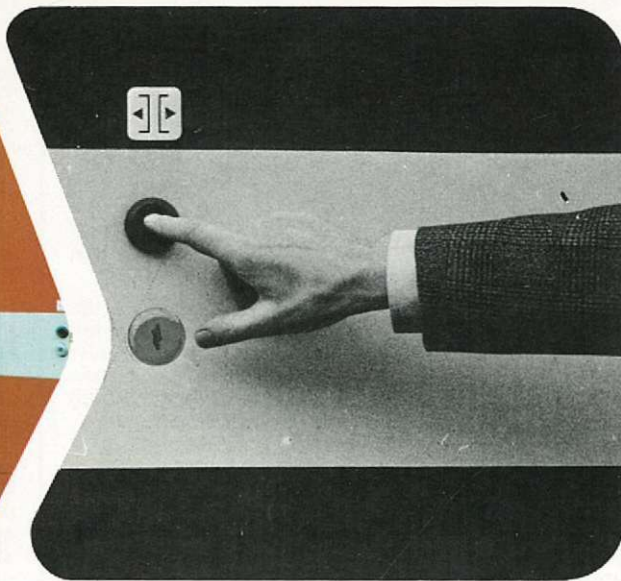


daar zijn dan de M4

De nieuwe rijdende salons van de NMBS. Zo bestempelde een televisiereporter op 24 oktober de M4-rijtuigen, die zopas aan de pers waren voorgesteld. En ongelijk had hij niet.

Deze rijtuigen, de laatste aanwinst van de NMBS, fonkelnieuw uit de werkplaatsen van Brugge en Manage, paren comfort en moderne design aan soepelheid en sfeer... In een lyrische beleving zou men ze "volmaakt" kunnen noemen. En dat menen we ook.

De M4-rijtuigen zijn enkel voor het binnenverkeer bestemd. Geleidelijk zullen ze de oudste, vooroorlogse rijtuigen, die gemiddeld 40 jaar oud zijn, vervangen. Want ze rijden nog, die rijtuigen van 1933 tot '45, door gebrek aan andere middelen, maar ook omdat ze zo solied gebouwd zijn, dat ze gerust tot op heden in gebruik konden blijven.



DRUK DE KNOP IN

De gedachte een deur te openen, uit zich bij ons steeds in de reflex van het duwen op de deurknop of het neerdrücken van de deurkruk.

Werkelijk, een reflex waarvan men pas voelt hoe diep ze ingeworteld zit, bij het binnentreden van een appartementsgebouw of een warenhuis waarvan de deuren zich automatisch openen: er is dan iets dat **ontregeld** is.

Tot op dit ogenblik dienden ook de reizigers in de trein deze beweging te maken. En ze waren er eveneens aan gewend. Met de M4-rijtuigen komt daarin evenwel een ganse verandering.

Op de buitenwand, in de lichtgrijze band, zit een zwarte druktoets gemonteerd met daarboven een klein pictogram dat zegt: indrukken om de deur te openen.

Langs de binnenzijde wordt het openen en het sluiten geregeld door twee knoppen. Dit zijn dus nieuwe gewoonten die moeten aangeleerd worden.

Een beweging om niet te vergeten om niet domweg op de kade of het platform te blijven staan terwijl de trein zich opnieuw in beweging zet.

Maar zoals Minister Chabert zelf zei, moet men "in de mogelijkheid zijn aan de reiziger het materieel aan te bieden waarop hij recht heeft, op de drempel van de 21e eeuw". Dit is ook de reden waarom de NMBS, sinds 1973 doorgaat met de aanzienlijke inspanningen tot vernieuwing, en zij de reizigers, met de nieuwe generatie rijtuigen, transportvoorwaarden aanbiedt die wel aangepast zijn aan de tijd. De Eurofimarijtuigen, het Europees standaardmodel voor de internationale treinen en de vierledige motorstellen met hun grijze en oranje kleur, openen de weg. Ze worden nu gevolgd door de wijnrode M4 met lichtgrijze overlangse band, voorzien van airconditioning en elektrische verwarming met luchtstuwning. Bruin overheerst in het interieur, er zijn 72 zitplaatsen in 1e klas (tweede klasse komt eerlang uit) waarvan er 40 voor niet-rokers. De verlichting is afge-

stemd om het lezen aangenaam te maken, en de ruiten zijn geïsoleerd en getint om weerkaatsing te vermijden. De afdelingen zijn met glazen wanden van mekaar gescheiden.

Ontworpen door een gemeenschappelijk team BN-NMBS, zijn de rijtuigen helemaal van Belgische makelij: bogies van Gregg, verwarming en ventilatie van Manta, statische converters van ACEC, zetels van Compin Benelux, verlichting van Philips België, en natuurlijk voor al de rest Spoorweg- en Metaalconstructies-afgekort BN - ex Brugeoise et Nivelles.

De NMBS-bestelling van 455 rijtuigen van dit type (115 rijtuigen 1e klas en 340 2e klas) levert de Belgische industrie meer dan 5 miljoen werkuren op, gespreid over de jaren '79 tot '83. De investering is aanzienlijk: ieder rijtuig kost 12 miljoen van onze franken.

Het dient wel gezegd dat bij de constructie ervan tal van complexe elementen komen kijken, die perfect moeten uitgevoerd worden, in het belang van de veiligheid en het comfort van de reizigers.

De eerste M4-rijtuigen zullen gebruikt worden op de lijn Luik-Oostende, de volgende op de verbinding Brussel-Hasselt/Genk en Brussel-Namen/Aarlen. Hun indienstneming zal stelselmatig worden uitgebreid tot alle lijnen van het net waarop geslept materieel rijdt.

België beschikt dus momenteel over rijdend materieel dat geheel nieuw is in zijn technische en esthetische conceptie: de Eurofima-rijtuigen voor het internationaal vervoer, de vierledige motorstellen en de M4 voor het binnenverkeer.

Laten we even luisteren naar Mijn-

heer Bronchart, afgevaardigde beheerder van BN:

"Wij zijn ervan overtuigd dat nog enorme vooruitgang kan gemaakt worden, meer bepaald op het domein van de verlaging van het gewicht door het aanwenden van lichtere materialen, door toepassing van de electronica, het invoeren van motoren op driefasestroom, enz..."

Kortom, niets is volkomen volmaakt. En men kan er zich aan verwachten dat nog betere rijtuigen zullen gebouwd worden. Wat zal de TV-reporter dan zeggen?