

tussen sein en wissel • tussen



Deze maand zal de Marokkaanse koning Hassan II de sneltreindienst tussen Casablanca en Rabat inrijden. Op zich niet zo meteen nieuws voor onze rubriek ware het niet dat deze treindienst zal worden gereden met elektrische treinstellen van volledig Belgisch fabrikaat. Niettegenstaande een sterke concurrentie van Hongaarse, Franse en Japanse constructeurs, haalde de Belgische combinatie BN-ACEC op 9 juli 1982 een order binnen van de Office National des Chemins de fer du Maroc (ONCFM) voor acht elektrische drierijtuigtreinen. België kon niet enkel een al rijdend treinstel aanbieden, maar ook kredietfaciliteiten in de vorm van een lening van staat tot staat. Het ONCFM-drietje is afgeleid van ons bordeaux kleurig tweetje, de reeks 300 of «Break». Er zijn uiteraard een aantal detailverschillen. Zo werd de transmissie gewijzigd en werd een rheostatisch remsysteem

geïnstalleerd i.p.v. een remsysteem met recuperatie. In verband met de zilte lucht zijn de kasten uit corrosiebestendig staal. Het drietje, dat 160 km/u. aankan, biedt 239 zitplaatsen tweede en slechts 32 zijtes eerste klas, alle rokers. Het aantal staanplaatsen bedraagt resp. 75 en 9.

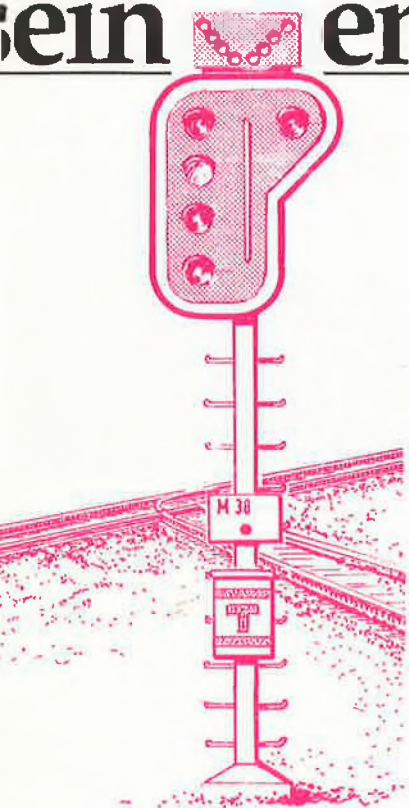
Het Marokkaanse drietje is 75,81 m lang en weegt 145 ton. De topsnelheid bedraagt 160 km/u., het vermogen 1 416 kW.

In de normale exploitatie wordt gereden met twee gekoppelde drietjes. Het drietje is zo gebouwd dat het eventueel in een viertje kan worden veranderd.



Een Marokkaans drietje broederlijk naast een Belgisch tweetje.

sein en wissel • tussen sein en



De Marokkaanse spoorwegen zouden zich graag meer treinstellen aanschaffen, maar gezien de benarde situatie van de overheidsfinanciën zal het voorlopig bij wens blijven. De NMBS zorgde voor de opleiding van de Marokkaanse technici. Deze werden o.m. vertrouwd gemaakt met de thyristortechniek, een nieuwigheid voor de ONCFM. Tussen NMBS en ONCFM werd verder een akkoord afgesloten voor gezamenlijke aankoop van wisselstukken.

Met ingang van zondag 3 juni 1984 gaan de Schweizerische Bundesbahnen (SBB) bij wijze van proef het 4 km lange enkelsporige baanvak Wildegg – Lenzburg gedurende een periode van vijf jaar verbussen. Intussen zal een definitieve oplossing gezocht worden voor het goederenvervoer per wagenlading. Tot zolang gaat het goederenverkeer per spoor gewoon verder op dit stukje elektrische spoorlijn. De Zwitserse Bundesrat heeft

vastgesteld dat een nieuwe basistunnel door de Alpen er niet voor het jaar 2020 zal komen. De discussies over welke route de voorkeur moet hebben, een Gotthard-basistunnel of een meer oostelijk gelegen Splügentunnel, kunnen dus even worden opgeschort. Het besluit van de Bondsregering om de tunnelbouw uit te stellen, heeft vooral te maken met het teruggelopen aandeel van het goederenvervoer per spoor. Bovendien geeft het dubbelsporig maken van de Lötschbergroute een voorlopige uitbreiding van de capaciteit.

De Hongaarse spoorwegen (MAV) hebben een prototype van een lichtgewicht «autorail» op de sporen gezet. Deze gelede railbus is gebaseerd op dezelfde principes als die welke het Britse Leyland samen met British Rail ontwikkelde. Voor de secundaire lijnen in West-Yorkshire worden enkele van die railbussen gebouwd. In Hongarije werkt treinbouwer Ganz-Mavag samen met de busconstructeur Ikarus. Het Hongaarse dieseltweetje is 25 m lang (langer dan de Britse versie) en biedt plaats aan 164 reizigers van wie overigens slechts de helft een zitplaats heeft. De Britse railbus heeft 94 zitplaatsen. In een normaal tweeassig treinonderstel is een ondervloermotor van 335 pk ondergebracht. Maximumsnelheid 100 km/u., gewicht 26 ton. De Hongaarse spoorwegen leggen er de nadruk op dat het grote

voordeel van het combineren van bus- en treinonderdelen ligt in de belangrijk lagere produktiekosten van gestandaardiseerde autobus-carrosserieën. Deze aanmerkelijk lagere aanschaffingsprijs, gecombineerd met vereenvoudigde exploitatievormen, kan de zwakke secundaire lijnen van de MAV op de been houden.

In november 1985 zal naar alle waarschijnlijkheid ons eerste dubbeldekrijtuig uit de BN-fabriek in Brugge gereden worden. Bij de bouw van onze 65 dubbeldekkers is niet enkel BN Spoorwegmaterieel en Metaalconstructies betrokken, maar ook de constructeurs BREC in Lot en de Usines de Braine-le-Comte et Thiriau réunis die zorgen voor de draaistellen. Er worden 45 rijtuigen 2de klas, 10 rijtuigen 1 ste klas en 10 rijtuigen 2de klas met bagageruimte en stuurcabine geleverd. Een rijtuig 2de klas zal plaats bieden aan 218 reizigers. De stoelopstelling in de breedte wordt deze keer twee plus twee in plaats van de tot nog toe gehanteerde twee plus drie. De dubbeldekrijtuigen zullen in trekduwtreinen gaan rijden. Zo'n trein zal uit zeven dubbeldekkers bestaan. Die bieden een capaciteit die gelijk is aan een trein samengesteld met 12 rijtuigen van het recente type M4. Met de bestelling van de 65 dubbeldekkers is een bedrag van in totaal 1,7 miljard fr. gemoeid. Het order is goed voor 567 000 rechtstreekse werkuren.