



← Roetige drukte op een heilige ochtend bij SNCF in Bretagne. Rechts arriveert Moysse Y 7407, links wacht X 2148 van ANF op reizigers die al vroeg uit de veren moesten. Daarachter een werktrein tegen een achtergrond van massieve graanilo's. Dit plaatje verklaart iets van de gretig aftrek van Moyses door modelbouwers. Ze voegen een nuttig en prettig accent toe aan een railbedrijf in miniatuur. Vannes, Gwened in het Bretons, (Morbihan) in mei 1990.

✓ Dieselmotoren werden in de loop der jaren zodanig beter dat dit nieuwe investeringen permanent rechtvaardigde. Die leverden opnieuw progressie op. Eenvoudig was het niet zoals blijkt uit deze schematische voorstelling voor motorregeling bij lage druk. Ze stamt van Henschel voor de in Duitsland in licentie gebouwde Amerikaanse GM 567 C motor. Te zien valt welk soort verfijning vooruitgang bracht. Tegenwoordig noemen we dit smart motormanagement. De illustratie stamt uit 1957 toen chips nog vijftien jaar op zich lieten wachten.

Massaproductie voor SNCF

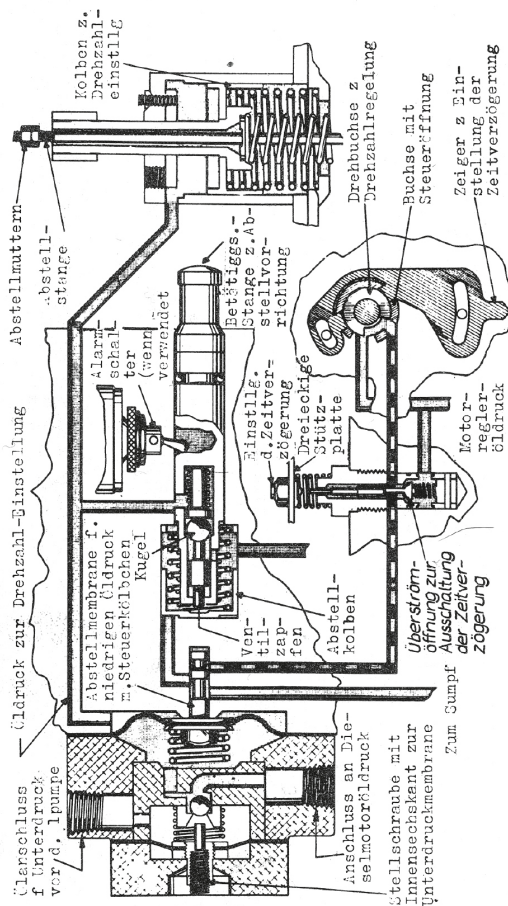
Omdat SNCF 18 jaar later ontstond dan DRG in Duitsland, kon het Franse staandaardiserings programma voor rangeerloos pas na de oorlog op gang komen. Binnenlandse locomotiefbouwers werden betrokken bij de ontwikkeling en productie van talrijke elkaar opvolgende typen. Een aantal daarvan wordt in deze uitgave beschreven. Net als in andere landen vloeiden kennis en kunde van opdrachtgever en de industrie in de locomotiefontwerpen samen.

In 1950 was het dan zover dat La Courneuve de eerste volumebestelling voor de nationale spoorwegen binnenhaalde. Het ging om ontwikkeling en productie van de SNCF Y 6400. Een jaar later voltooide Moysse de eerste eigen dieselmotor van 150 pk (110 kW) die voortaan als mogelijke motorisering werd aangeboden. De klant kon ook kiezen voor een elektrische overbrenging van Moysse. Die aanpak wierp vrucht af.

We bevinden ons in de fase waarin afzet naar spoorwegen in (voormalige) Franse overzeese gebieden nog bestond. Toen die afzetgebieden eind jaren vijftig begonnen te krimpen, was dat voor de gehele Franse locomotiefindustrie een versmalling van het draagvlak. Voortaan bestelden voormalige Franse gebieden hun tractie niet meer automatisch bij een Franse leverancier. Daar kwam bij dat na het vertrek van de Fransen veel koloniale spoorwegen zeker de eerste tijd een kommervol bestaan leidden. Er waren nog andere factoren die het locomotiefbouwers moeilijk maakten. Het grootscheepse vervangen van stoomloos voor rangeertaken was bij zowel SNCF als bij de Franse industriespoorwegen zover geëist, dat de grootste vraag was afgekoeld. Moysse producten waren uitstekend, maar die van veel andere bouwers ook. Door de geleidelijk ontstane overproductie van kleine diesels haalden verscheidene nieuw ontwikkelde modellen het niet meer. Gerenommeerde zelfschepende locomotiefbouwers die toen het loodje legden, zijn te vinden op de lijst in bijlage 11 van deze uitgave. Wisselende conjunctuur en veranderlijke exportmogelijkheden maakten dat Moysse de marktstrategie voortdurend moest bijstellen. Men werkte aan het verbeteren van de banden met oude koloniën en trachtte tegelijkertijd nieuwe markten aan te boren. Dat lukte in Azië, Afrika en Europa. Een krachtig internationaal marketingbeleid met brede blik was in Frankrijk indertijd niet vanzelfsprekend.

Tegenwind zwelt aan

Dat locotracteurs waren uitgegroeid tot steeds grotere locomotives heeft mede te maken met modernisering van onderhoudswerk aan de railinfrastructuur. Dat werd meer en meer uitbesteed aan gespecialiseerde firma's, al dan niet dochters van de nationale spoorwegen. Die werken meaner and leaner en gingen steeds langere en verder geautomatiseerde werktreinen inzetten. Op een gegeven moment waren werktreinen zoveel langer geworden dat ze allengs óf twee locomotieven, een aan elk uiteinde, nodig hadden. Óf dat ze vroegen om één grotere loc op draaistellen, in een enkel geval zelfs



Abstellvorrichtung bei niedrigem Überdruck
Abb. -7