

# Ma rame OCEM

## Rijtuigen voor achter mijn stoomloc SNCF 231 E40

 Guus Wiegerinck;  Guus Wiegerinck, fr.wikipedia.org

In het vorige nummer van Zijspoor heb ik geschreven over mijn stoomloc SNCF 231 E40 van Roco (artikelnummer 79079). Nu de vraag wat voor trein er achter kan hangen. Natuurlijk, modernere Franse rijtuigen zoals de Corail-rijtuigen of DEV AO rijtuigen kunnen zeker. Zulke heb ik op YouTube achter een 231-stoomloc zien hangen, maar mijn gedachten gingen meer uit naar rijtuigen die historisch gezien beter bij deze locomotief zouden passen. Dat zouden rijtuigen van de CIWL kunnen zijn, ik heb al een bagagewagen, een restauratierijtuig en twee Pulmannrijtuigen. Daarmee zou ik bijvoorbeeld een trein Amsterdam-Parijs kunnen samenstellen, dat past goed bij een loc van de maatschappij NORD, toch? Maar ook achter NMBS stoomloc type 59 (Märklin 3111), een ex-Bayerische S 3/6 waarvan er bij wijze van herstelbetaling na de Eerste Wereldoorlog in 1920 drie aan de Belgische Staatsspoorwegen werden afgestaan, past zo'n stam heel goed. Ik had echter andere, meer Franse ideeën.

### Une peu d'histoire: OCEM

Mijn voorkeur ging uit naar de zogenaamde OCEM-rijtuigen. OCEM, dat staat voor "Office Central d'Études de Matériel de chemins de fer". Dit bureau streefde naar een bepaalde mate van standaardisering van materieel dat de reiziger meer veiligheid zou bieden in geval van ongelukken. Begin jaren 1920 bestond het grootste deel van reizigersmaterieel nog uit houten rijtuigen, de meest moderne stonden op draaistellen en hadden vouwbalgen om van rijtuig naar rijtuig te gaan. Om het doel van het bureau OCEM te bereiken zouden nieuwe rijtuigen dienen te voldoen aan een aantal eisen, onder andere dat ze geheel van staal zouden zijn. Vele spoorwegmaatschappijen, zoals de PLM (Paris-Lyon-Méditerranée), stonden daar welwillend tegenover en volgden de normen van de OCEM, andere maakten eigen ontwerpen.



*3e klas rijtuig met bagage-afdeling en uitkijk*

De eerste generatie rijtuigen had zichtbare klinknagels, dat was destijds de gangbare techniek om staalplaten te bevestigen. Omdat men al die klinknagels niet zo mooi vond en omdat die het onderhoud lastiger maakten, werden na 1929 de rijtuigwanden verzonken genageld. Zo kregen de rijtuigen een gladder aanzien. Weer later, toen men de techniek van lassen beter onder de knie kreeg, werden nieuwe rijtuigen geheel gelast.

Met de herinnering aan de Eerste Wereldoorlog vast nog vers in het geheugen wenste de Franse Staat dat de 3<sup>e</sup> klasrijtuigen geschikt gemaakt werden voor het vervoer van gewonden in tijden van oorlog. Daartoe waren de coupés zó ontworpen dat ze konden worden verwijderd

en werd de middelste coupé voorzien van dubbele deuren, zodat brancards gemakkelijker naar binnen gedragen konden worden. In normale dienst waren deze deuren vergrendeld.



*3e klas rijtuig met middendeuren*

Bij de PLM werd het volgende kleurenschema gehanteerd:



*1e klasse*

*2e klasse*

*3e klasse*

### Behoud

Een aantal rijtuigen is bewaard gebleven, met name bij verenigingen van liefhebbers zoals de Le Pacific Vapeur Club (<https://pvcasso.fr>). Deze club bezit naast de 231 G 558 stoomlocomotief een OCEM bagagewagen, twee 2<sup>e</sup> klas OCEM rijtuigen, één OCEM 1<sup>e</sup> klas rijtuig en een OCEM postrijtuig.

*OCEM-rijtuig in museum Dépôt de Cambéry te Chambéry*



## MIJN TREIN



*Ma rame des voitures OCEM de la PLM*

### De personenrijtuigen

Via Ebay tikte ik een drietal OCEM-rijtuigen van de PLM op de kop, merk Jouef: een 3<sup>e</sup> klasse

Bron: **Het Zijspoor** - clubblad van Modelbouwvereniging Arnhem e.o.



met bagage-afdeling, een 3<sup>e</sup> klasse en een 1<sup>e</sup>-2<sup>e</sup> klasse. Deze modellen hebben zichtbare klinknagels, wat er op duidt dat het een model is van rijkstrijtuigen van vóór 1929. Ik kan het met de mening van toen over de klinknagels eens zijn dat ze er wel tamelijk grof uitzien. Meer nog, ik vind de klinknagels van Jouef behoorlijk grof in vergelijking met die van REE (Rails Europ Express) of met die op de foto van een OCEM-rijtuig in het museum in Chambéry. Waarom ik dan toch voor Jouef koos, was vooral een kwestie van beschikbaarheid en de portemonnee.



### Interieurs

Zoals gebruikelijk bij Jouef waren de rijkstrijtuigen van binnen leeg, er was niet in een interieur voorzien. Op dezelfde manier als bij het ge-updated restauratierijkstrijtuig (zie Zijspoor jrg 32 (2021) nr 4) heb ik deze rijkstrijtuigen voorzien van een passend interieur. Op de site waar ik de interieurs heb gekocht, stond ook een beschrijving van hoe de rijkstrijtuigen van binnen waren ingericht. Deze beschrijving heb ik gebruikt als aanwijzing welke kleuren ik kon gebruiken voor banken, wanden en vloeren.

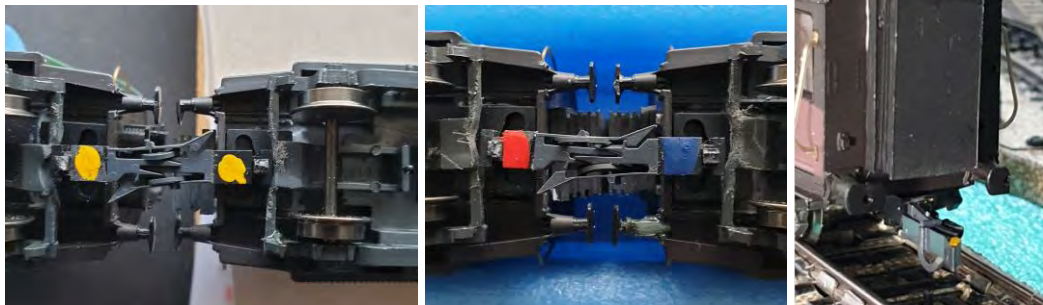
Hiernaast het interieur van het 1<sup>e</sup>- 2<sup>e</sup> klasrijkstrijtuig. De vloerbedekking is gemaakt van een blauw-gemêleerd reepje stof uit een dekbedovertrek om chic tapijt na te bootsen. Ja, bij modelbouw moet je soms creatief zijn. De bagagedragers zijn nog niet gemonteerd.

### Koppelingen



*1e-2e klas rijkstrijtuig; hier nog met originele disselkoppeling en te korte vouwbalg*

De disselkoppeling van Jouef heb ik vervangen door Symoba kortkoppelingmechaniekjes met kortkoppelingen van Roco. Omdat ik de Symoba's niet ver genoeg naar achteren kon plaatsen – het draaistel zit in de weg – zou er tussen de rijkstrijtuigen ondanks de kortkoppelingen toch nog een afstand van 4 mm blijven. Per rijkstrijtuig moest ik dus nog 2 mm inkorting zien te vinden. Er zat niet veel anders op dan de koppelingen zelf korter te maken en vast te lijmen in de schacht. Een eerste poging – 3 mm eraf – resulteerde in een te korte koppeling, in bogen haakten de buffers in elkaar. De tweede poging – 2 mm eraf – was beter. Om de te kort gemaakte koppeling nog te kunnen gebruiken, maakte ik in een derde actie een compenserende kortere koppeling met 1 mm eraf. Met kleurtjes heb ik aangegeven welke koppeling met welke koppeling gecombineerd moet worden. Een blauwe koppeling is 1 mm korter dan een onverkorte – 9 mm i.p.v. 10 mm – , een rode 3 mm en een gele 2 mm. Aldus geeft de combinatie blauw-rood een extra verkorting van 4 mm, per rijkstrijtuig dus 2 mm. Geel-geel geeft ook een verkorting van 4 mm, maar is vooral bedoeld voor koppelen met rijkstrijtuigen met een onverkorte koppeling – dus geel-zwart. Met deze combinaties rijdt de trein prima door R1 bogen met 36 cm straal.



*links en midden: kleurcode van koppelingen; rechts: vervangende vouwbalg*

## Vouwbalgen

De vouwbalgen van Jouef zijn korter dan de buffer lang is. Dat is duidelijk te zien op de foto van het 1e-2e klasserijtuig hierboven. Dat moest anders, vond ik. Als ik kortgekoppeld wil rijden dan horen de vouwbalgen nagenoeg tegen elkaar aan te komen. Daarom heb ik vervangende vouwbalgen gemaakt van styreenplaat van 0,5 mm dik met nokjes die passen in de gaten waar de Jouef-vouwbalgen aan het rijtuig waren vastgemaakt. Deze vouwbalgen reiken wél tot aan het einde van de buffers, maar daar waar geen rijtuig met vouwbalgen aangekoppeld wordt, heb ik de originele laten zitten. Dat die daar korter reiken dan de buffers lang zijn, is niet erg; in de praktijk zijn de vouwbalgen toch ingeklapt aan het begin of einde van de trein.

## Vervangende wielen voor 3-railsysteem

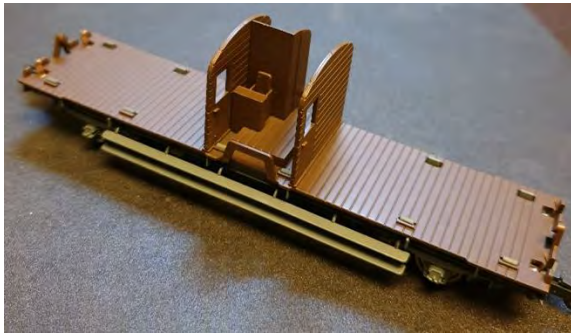
De oorspronkelijke Jouef-wielen voor het 2-railsysteem heb ik vervangen door wielen voor het 3-railsysteem, gekocht bij mijn hofleverancier [www.modellbahnratsatz.de](http://www.modellbahnratsatz.de). Naast dat deze wielen wat zwaarder zijn dan die van Jouef zitten de wielschijven ook vaster op de as. Ontsporen op Märklin wissels zal nu niet meer voorkomen, noch ontsporen doordat de wielschijf te los op de as zit en naar het midden gaat schuiven.

## De bagagewagen



Als bagagewagen zocht ik naar een type bagagewagen zoals ik wel eens gezien heb in de jaren '60 op vakantie in Frankrijk. Ik vond er een op Ebay, van het merk REE, type OCEM 32. Dat betekent dat deze serie stamt uit 1932; ze deden dienst tot ver in de jaren '70. Het is een wagen met zichtbare klinknagels, SNCF nr 50 87 93-17 019-4, maar veel minder grof dan de





*interieur van de bagagewagen*

mijn hofleverancier had geen wielen met een aslengte van 23,1 mm in het assortiment. Vragen aan de fabrikant REE liep op niets uit: ik kreeg geen antwoord, zelfs niet na gebruik van het formulier op hun website. Ook Kuypers Hobbyhuis in Utrecht kreeg geen contact: "Ja, communicatie met REE verloopt moeizaam", was ook hun ervaring. Gelukkig kwam ik de juiste wielen tegen bij ESU en loopt de wagen op mijn baantje met M-rails niet meer uit de rails.

## MODELSPOOR

Er zijn maar een paar fabrikanten die de modellen van de OCEM rijtuigen en bagagewagens uit dit artikel maken of gemaakt hebben voor H0.

Personenrijtuigen type OCEM RA (RA = rivets apparents = zichtbare klinknagels)

- Jouef: nrs 5108, 5109 en 5110
- REE: nrs VB 264-266 en VB 378-388

Bagagewagens type OCEM 32

- Models World: nr MW 30310
- REE: nr VB 310-334

## Bronnen:

- <http://www.trains-europe.fr/sncf/voitures/ocem.htm>
- [https://www.wikiwand.com/fr/Voiture\\_OCEM](https://www.wikiwand.com/fr/Voiture_OCEM)
- [https://fr.wikipedia.org/wiki/Voiture\\_OCEM](https://fr.wikipedia.org/wiki/Voiture_OCEM)
- [https://fr.wikipedia.org/wiki/Pacific\\_Vapeur\\_Club#Mat%C3%A9riel\\_remorqu%C3%A9](https://fr.wikipedia.org/wiki/Pacific_Vapeur_Club#Mat%C3%A9riel_remorqu%C3%A9)
- [https://fr.wikipedia.org/wiki/Fourgon\\_%C3%A0\\_bagages#cite\\_note-6](https://fr.wikipedia.org/wiki/Fourgon_%C3%A0_bagages#cite_note-6)
- [http://www.mlgraffic.net/SNCF\\_F\\_V\\_Fourgons.xml](http://www.mlgraffic.net/SNCF_F_V_Fourgons.xml)
- <https://www.ree-modeles.com/catalogue/catalogue-h0>
- <http://www.modeleshf.com/Fourgonsf.html>
- [http://lestrainsjouef.free.fr/fr/voi\\_fra/ocemra\\_plm.html#jf](http://lestrainsjouef.free.fr/fr/voi_fra/ocemra_plm.html#jf)

personenrijtuigen van Jouef. Er zit ook een interieur in, een kantoortje en een wc, maar dat is vanaf de buitenkant niet zo goed zichtbaar.

## Vervangende wielen voor 3-railsysteem

Natuurlijk wilde ik ook wielen voor het 3-railsysteem onder deze wagen hebben. Tijdens een proefrit op de digitale Märklinbaan liep de wagen bij de eerste de beste afbuigende wissel uit de rails en toen wist ik genoeg. Vervangende wielen op de kop tikken bleek echter niet zo eenvoudig,

