

Un peu de bricolage

Uitdagingen bij een Frans postrijtuig



Tekst door Guus Wiegerinck
Foto's: wikipedia, Guus Wiegerinck

Je hebt het misschien ook wel eens gehad. Je koopt een wagen of locomotief op eBay of Marktplaats en dan blijkt er bij bezorging meer kapot of beschadigd te zijn dan in de advertentie is aangegeven. Lekker dan. Verborgен gebrek, waar je de verkoper op kunt aanspreken? Korting vragen? Terugsturen? Of toch maar houden en er het beste van maken?

Nou, dat overkwam mij toen ik begin september 2022 via eBay een Frans postrijtuig van Jouef (artikelnummer 5651) kocht. Als aanvulling op mijn stam OCEM rijtuigen voor achter de SNCF stoomlok 231E40. Het bleek een "bouwpakket". Ik wist dat er twee buffers afgebroken waren, dat had ik voorbij zien komen in de advertentie, maar toen had ik al besteld. OK. Niks aan te doen, is nu een kwestie van accepteren. Maar bij uitpakken zwierf er nóg een buffer los in de schoenendoos tussen de kranten. En toen ik de wagen uit de Jouef-doos pakte, viel er meteen een draaistel onderuit de wagen. Shit, ook dát nog. Maar ik zag het als een uitdaging. Het bedenken van oplossingen, daar hou ik wel van. Maar eerst iets over het grote voorbeeld.

Posttreinen in Frankrijk



Interieur postrijtuig in 1909

Er was een tijd dat de trein een grote rol speelde in het vervoer van post, pakweg vanaf 1845 tot 2015. Die rol is nu – ook in Frankrijk – uitgespeeld. Internet heeft de geschreven brief grotendeels vervangen, vervoer over de weg met vrachtwagens is flexibeler en per vliegtuig is het sneller. Postrijtuigen zoals deze waar het in dit stukje over gaat, zijn alleen nog te zien in een museumtrein achter een stoomlok. Treinenland Zwitserland schijnt de posttrein overigens nog in ere te houden.

Net als in Nederland waren ook in Frankrijk postrijtuigen geen eigendom van de spoorwegmaatschappij maar van *La Poste*. Daartoe beschikte *La Poste* over twee typen: rijtuigen waarin de post werd gesorteerd (*wagon de tri* of *bureau am-*

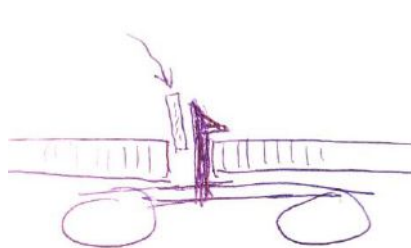
bulant – kortweg *ambulant*) en rijtuigen voor reeds gesorteerde post, in zakken of later in containers (*entrepot* of *allège postale*). De gele TGV-posttreinstellen waren louter *allèges*; daarin werd niet meer gesorteerd maar alleen vervoerd.

Post die overdag werd vervoerd ging veelal mee met reizigerstreinen in een enkel postrijtuig waarin de post gesorteerd werd. Nachtposttreinen waren samengesteld uit meerdere *ambulants* plus enkele *allèges* voor gesorteerde post in zakken of containers. *Ambulants* hadden ook een brievenbus. Post die daarin gedaan werd tijdens een stop op een station, kreeg een speciaal stempel. Zulke stempels zijn geliefde collector items voor postzegelverzamelaars.

Het model van Jouef dat ik kocht, is van het type *ambulant*, met brievenbus dus, en wel een van het type OCEM. Vanaf 1928 werden ter vervanging van de oudere houten 2-, 3- of soms 4-assige rijtuigen nieuwe postrijtuigen in dienst gesteld die waren afgeleid van de OCEM-rijtuigen (voor 'OCEM', lees mijn stukje in Zijspoor 2022-3). Daarvan zijn er 382 exemplaren gebouwd. Ze waren 21,60 m lang en konden 120 km/h rijden op draaistellen type Y2. In hun lange leven zijn tal van veranderingen aangebracht of andere draaistellen ingezet waarmee ze tot 160 km/h konden rijden. De laatste gingen in 1995 buiten dienst.

Dan nu wat ik moest doen aan het Jouef-model. Uitdaging 1: het draaistel

Zoals gezegd, bij het uitpakken viel er één draaistel onderuit de wagen. Eén van de “staarten” waarmee het draaistel in het chassis wordt vastgehouden, was afgebroken. Een poging om een vervangend exemplaar te lijmen met secundelijm, versterkt met een ijzerdraadje door de



bodem van de draaistel en dan door de staart heen, lukte niet. De staart brak af bij het gaatje waar het ijzerdraadje doorheen ging. De tweede mogelijkheid was om met een stukje van een satéprikker de overgebleven staart te borgen in het gat in de bodem van het chassis, zodat het draaistel niet los komt. Dit lukte. Nu

moest het natuurlijk niet gebeuren dat het stukje satéprikker weer uit het gat in de bodem zou vallen, bijvoorbeeld wanneer ik de wagen op zijn kop hou. Oplossing was om een dekseltje op de wagenbodem te maken over het gat voor het draaistel heen. Dit dekseltje houdt het stukje prikker tegen.

Uitdaging 2: de buffers

Waren er bij verzending al twee buffers kapot, bij het uitpakken rolde er nóg een losse buffer tussen de kranten vandaan. Drie nieuwe buffers maken was dus uitdaging twee. Ik had een zakje van Hornby liggen met onderdelen voor OCEM-buffers: een aantal cilinders en een aantal schotels met pen. Dat kwam dus goed van pas. Van één buffer was de cilinder nog aanwezig, dus was het een kwestie van een gaatje boren van 1 mm Ø, een schotel met pennetje in het gaatje duwen en klaar was ie.



De twee andere waren wat lastiger. Stap 1 was het gaatje in de wagenwand opboren naar 2 mm en hopen dat het recht is. De nieuwe buffer moet immers straks niet opzij, omhoog of omlaag wijzen. Stap 2 was het samenstellen van een buffer uit de onderdelen van Hornby.

Het gaatje in de cilinder moest ik verder uitboren met een boortje van 0,5 mm, zodat het pennetje van de schotel er ver genoeg in kon. Dat viel niet mee. Zo'n piepklein cilindertje tussen mijn vingers geklemd en met de andere hand de Dremel met boortje bedienen resulteerde in enkele gesmolten en enkele scheef geboorde cilinders en een boorgaatje in mijn middelvinger. Au! Maar de buffers die wel goed waren kon ik vastdrukken in de gaten in de wagenwand. Lijm

was niet nodig, ze zaten vast genoeg en ik kon ze ook nog in de juiste positie draaien. Mooi.

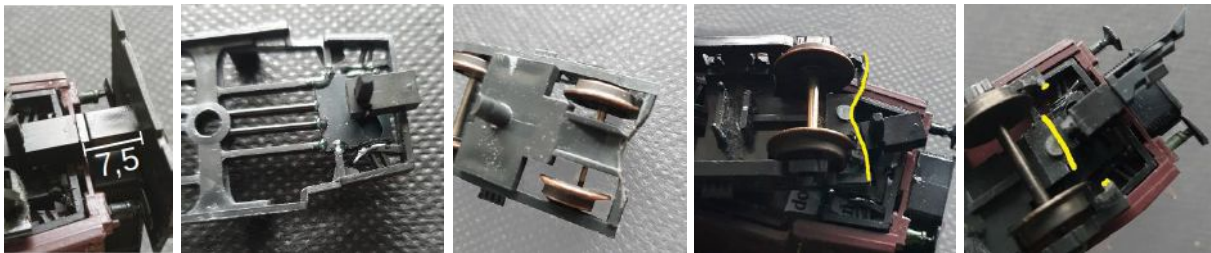
Uitdaging 3: de koppelingen

Nee, er was niks kapot aan de originele beugelkoppelingen, ik wilde ze gewoon vervangen door kortkoppelingen voor een beter treinbeeld. Daarvoor gebruik ik de mechaniekjes van Symoba en de kortkoppelingen van Roco, Het ombouwen kent drie stappen.

Stap 1: bepalen waar op de bodem de Symoba'tjes geplaatst moeten worden. Daarvoor gebruik ik een mal waarmee je de juiste hoogte van de koppeling kunt controleren. Zie foto. Het ringetje dient ervoor om de kortkoppelingsschacht op een afstand van 7,5 mm vanaf vouwbalg dan wel buffers te plaatsen.

Stap 2: ruimte maken in het chassis. Meestal is dit nodig om de wielen ruimte te geven. Daarna kan het Symoba-mechaniek in de ruimte gelijmd worden. In dit geval heb ik UV-lijm gebruikt.

Stap 3: indien nodig het draaistel aanpassen. Na het afzagen van de originele koppeling moet nog een boog uit het frame van het draaistel weggefreest worden. Als het goed is duwt de draaistel in bochten de koppelingsschacht alvast een eindje de goede richting op. Niet altijd gaat dat goed. Bij rijproeven ontspoorde het rijtuig bij één bepaald draaistel, op momenten dat daar geen volgend rijtuig aangekoppeld was. Onderzoek wees uit dat het draaistel bij het draaien door het Symoba-mechaniekje leek te worden geblokkeerd. Vanuit de stand rechttuit opzij bewegend voelde ik een puntje dat het armpje met schacht tegenhield. Een braampje? De reeds gemonteerde Symoba openbreken was geen optie, meer materiaal uit het draaistel wegnippen en snijden om meer ruimte te maken wél. Zie de gele lijntjes op foto waar ik geknipt heb.



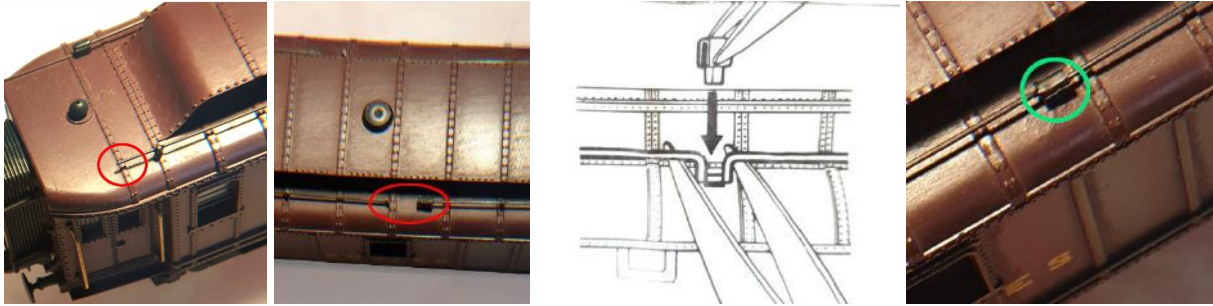
Uitdaging 4: de wielen

De wielen waren dan wel niet kapot, maar er was er één verschoven omdat die te los op de as zat. Dat komt geregeld voor bij Jouef, het euvel is mij bekend. Geen probleem, ik wilde deze wielen sowieso verwisselen voor 3-rail wielen omdat ik het rijtuig wil inzetten op Märklinrails, al was het alleen maar om ontsporen op wissels te voorkomen. De vervangende wielen had ik gekocht bij www.modellbahnratsatz.de.



Uitdaging 5: de dakrails

Inspectie van de carrosserie toonde aan dat aan één kant de ene helft van de dakrail uitstak buiten de wagen. (Aan beide zijden van de wagen bestaat de dakrail uit twee helften.) De andere helft zat vast tussen twee zwarte plastic steuntjes, dus die zat goed. Maar die ene helft, zat dat op de verkeerde plek? Op het instructie-papier zag ik hoe je de dakrails moest aanbrengen. Daaruit maakte ik op dat die ene helft alleen maar los zat en opnieuw vastgezet moest worden. De instructie laat ook zien hoe je dat moet doen: beide helften van de dakrail samen in een gaatje in het dak stoppen en met een zwart plastic steuntje vastzetten. Het leek dus simpel: steuntje eruit wurmen met een tangetje, de ene losse helft in het gaatje terugbrengen en steuntje er weer op. Ai! Steuntje breekt af. Helaas, lijm blijkt de enige oplossing.



Tot slot

Ik ben best tevreden met mijn postrijtuig. Ik vind het weliswaar niet het fraaiste rijtuig wat op de Franse rails rondreed – die dichte wanden en dat daklicht – maar wel opvallend. Het kan nu dienst doen in een museumtrein, bijvoorbeeld achter mijn SNCF 231E40 van Roco, zoals ik o.a. op YouTube heb gezien.

Bronnen

- <http://www.trains-europe.fr/sncf/voitures/poste.htm>
- https://fr.m.wikipedia.org/wiki/Train_postal >> France