

De Tacot in model

DE VERGETEN SMALSPOORLIJNEN
VAN DE MORVAN **DEEL 2**



Laten we maar beginnen met het slechte nieuws. Modelbouw naar Frans voorbeeld is eigenlijk onbegonnen werk. Smalspoor is al helemaal hopeloos. Dat wil zeggen, als je alles kant-en-klaar wilt kopen. TGV's zijn er in alle soorten, maar het kleine werk wordt moeilijk. Van merken als Fleischmann, Roco en Märklin is wel wat Frans materieel te koop, maar H0e of H0m is niet voorhanden. De enige Franse fabrikant van enige importantie, Jouef, is helaas ter ziele. Toch zijn er heel wat Franse modelspoorliefhebbers en is er aardig wat Frans spul in model. Het is een kwestie van zoeken in de occasionafdeling bij beurzen. Gelukkig worden veel oude smalspoortrajecten in Frankrijk weer in ere hersteld, en het wordt tijd dat de modelspoorfabrikanten daar eens op inhaken.

Smokkelen met de tijd

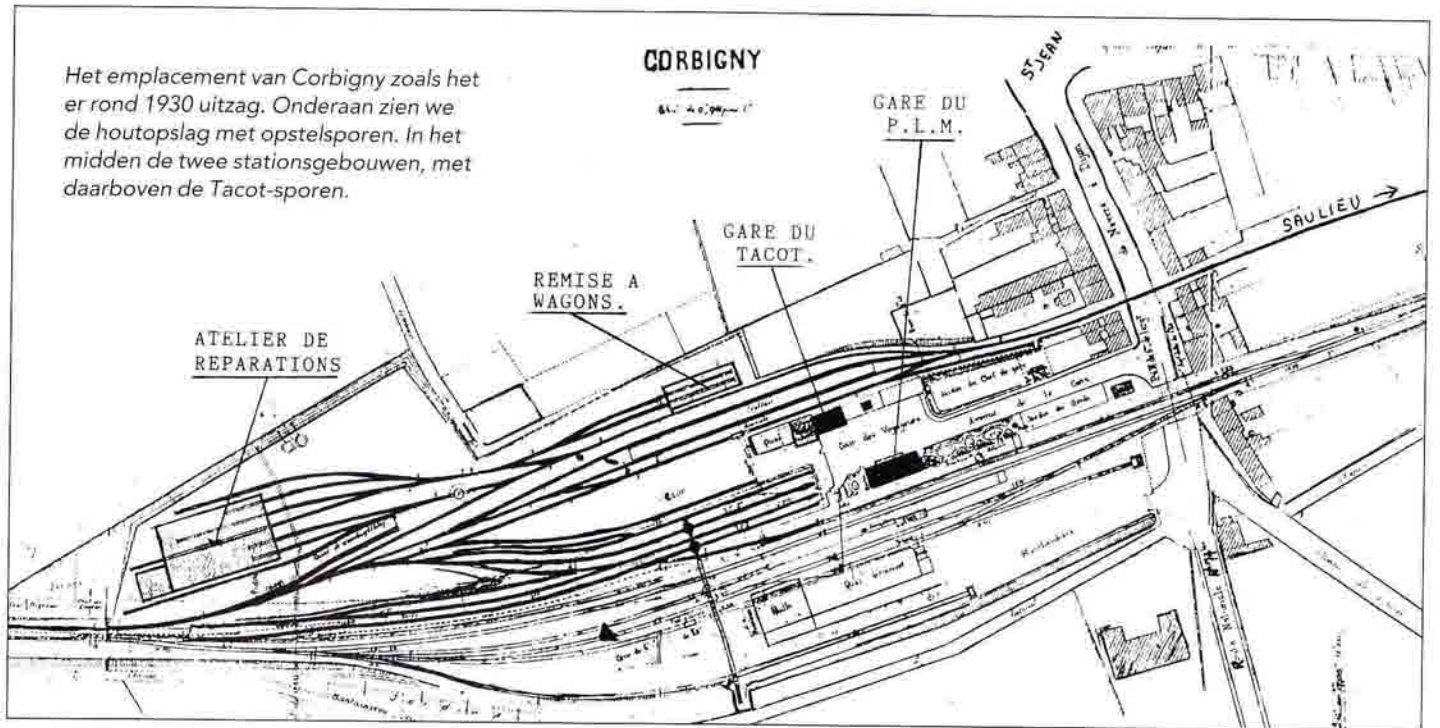
Eerst even iets over het te kiezen tijdperk. De Tacot (Saulieu-Corbigny)

In het eerste deel van het verhaal van de Tacot werd de historie beschreven van deze smalspoorlijn in de Franse Morvanstreek. In deel twee worden de mogelijkheden voor modelbouw eens bekeken. We kiezen voor station Corbigny als hoofdmotief, waar de PLM-lijn uit Parijs de overstap naar de Tacot mogelijk maakte. Halverwege plannen we station Lormes, waar we de vorige keer het verhaal zijn begonnen.

Station Corbigny vanaf de overweg gezien. De twee diesellocs zijn er (met soms 10 km/u) in ieder geval gekomen.

reed nog geen 40 jaar. In 1901 het eerste stukje, twee jaar later het gehele traject, en in 1939 was het alweer afgelopen. De laatste vier jaar werden de trage stoomlocs vervangen door raildiesels. Op station Corbigny gaf het smalspoor uit Saulieu aansluiting op het sinds 1878 bestaande normaalspoortraject Clamecy-Mâcon (spoorwijdte 1,44 m). Zowel het smalspoor als het normaalspoor was enkelsporig uitgevoerd. Vanaf 1926 verschenen de imposante 242T stoomlocs (64 ton, 17,5 m lang en max. 95 km/u) op het PLM-normaalspoor, later gevolgd door de 140J-locs. Daarna kwamen de diesels. Vanaf 1950 was Renault succesvol met een serie dieselrijtuigen. In 1963 verscheen de bekende X3800 railbus met

Het emplacement van Corbigny zoals het er rond 1930 uitzag. Onderaan zien we de houtopslag met opstelsporen. In het midden de twee stationsgebouwen, met daarboven de Tacot-sporen.



Corbigny anno nu. Het spoor is ernstig in verval, maar de twee stations staan er nog.

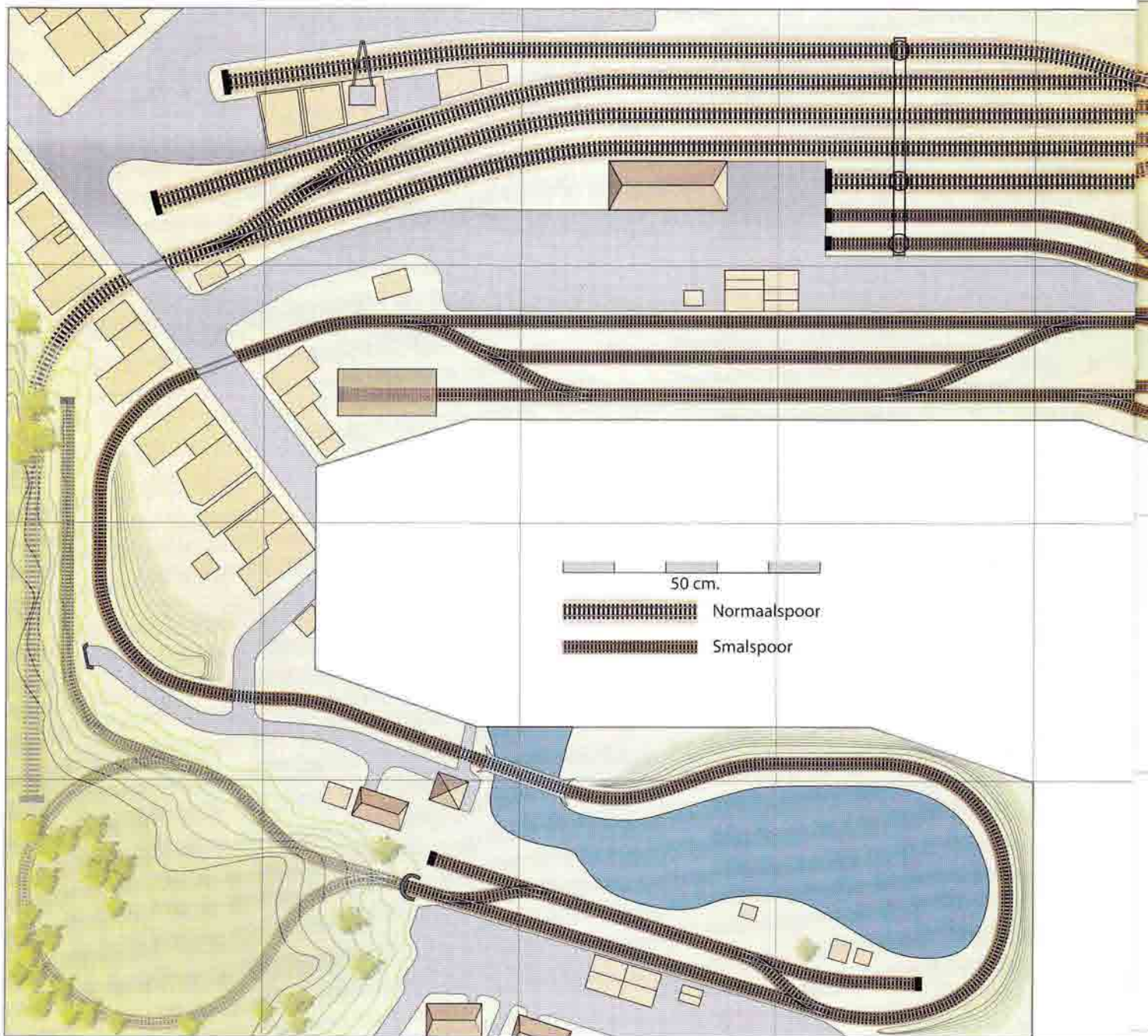
de bijnaam 'Picasso', vanwege de asymmetrisch gebouwde bestuurderscabine bovenop. In 1965 volgden de getrokken treinen met de BB63000 en BB66000 diesellocomotieven en daarna nog een enkele Caravelle-railbus, maar dan hebben we het wel gehad wat betreft het rijdende materieel. Aangezien de Tacot in 1939 werd opgeheven, is het daarom moeilijk een kloppend tijdsbeeld in model te krijgen. Weet je wat? We smokkelen gewoon een beetje met de tijd en laten stoom en diesel samen rijden in een gefingeerde periode rond de Tweede Wereldoorlog.

Compromis

Voor onze Tacot in model heb je de keus: helemaal echt, of een beetje vals spelen. Modelbouw is maar al te vaak een compromis, en als het rijdend materieel een overgeschilderde Duitse of Zwitserse smalspoorlocomotief is, moet dat kunnen. Voor de puristen: een 1'C-smalspoorstoomlocomotief naar Frans voorbeeld is alleen op (Franse) beurzen te koop of zelf (om) te bouwen. Voor het PLM-normaalspoor materieel op station Corbigny wordt het al wat gemakkelijker (voor wie deel I gemist heeft: PLM = Paris à



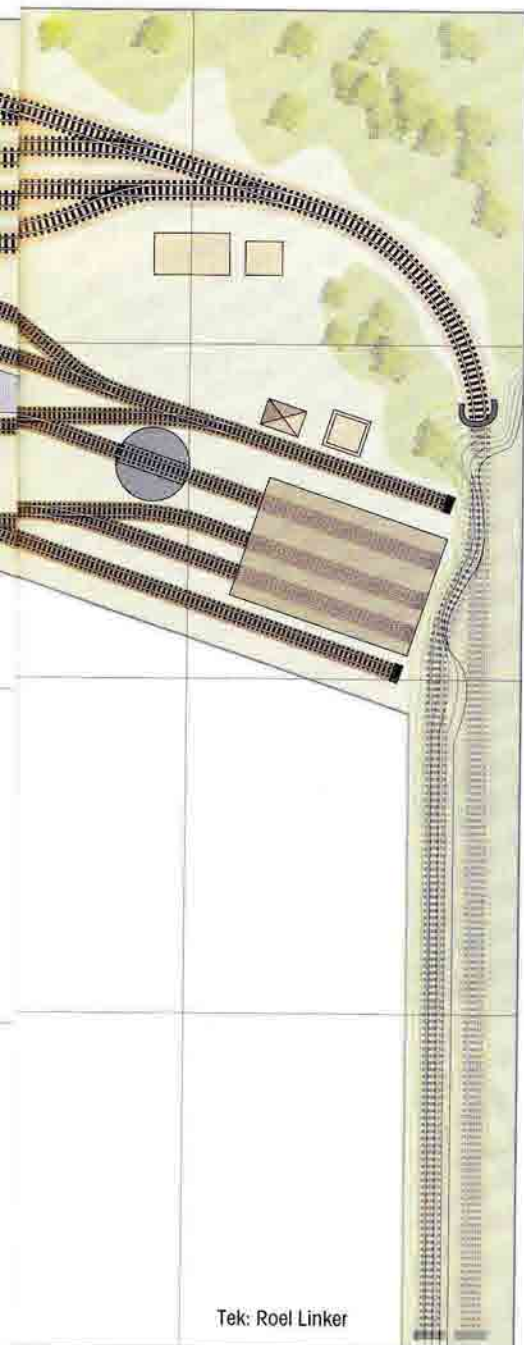
De twee stationsgebouwen, gezien vanaf de plaats waar ooit de draaischijf was.



De houtopslag, waar het ooit allemaal om begonnen was. Links is nog het perronspoor van Corbigny zichtbaar.



Een waterkraan naar Frans smalspoorvoorbeeld. Deze staat in Lamastre (Ardeche).



Tek: Roel Linker



Het voormalige PLM-station aan de voorzijde. Nog helemaal intact, maar gesloten. Niet echt moeilijk in model te bouwen.

Revue). Toppunt is de Expometrique in Parijs, een waar smalspoorwalhalla voor de modelbouwer naar Frans voorbeeld. Wil je eerst inspiratie opdoen, kijk dan eens op trains-fr.org, waar een kaart met alle (toeristische) trajecten en musea te vinden is. Na deze overdosis is het virus niet meer weg te krijgen. Aan de (Franse) slag.

Het baanplan

We plannen het sporenplan rond 1930, toen PLM en Tacot hun glorie-dagen beleefden. Het normaalspoorgedeelte bestaat uit het stations-emplacement met aan beide einden een (onzichtbaar) opstelspoor. Van hieruit kunnen een of twee dieseltreinstellen van tijd tot tijd komen langsrijden. Gaat prima met een automaat. Niet te vaak graag, want erg druk was het toen niet. Stoom gaat zonder keerlus wat moeilijker, dus we houden het op diesel. De nadruk ligt op het

smalspoor van de Tacot. Daarvoor diende het aantal sporen bij Corbigny noodgedwongen wat in te binden, en ook is er met de lengte gesmokkeld. Toch is er een volledige verzorging aanwezig, met de mogelijkheid hout over te laden en passagiers te laten overstappen. Na station Corbigny kun je je verbeelding de vrije loop laten. Halverwege stoppen we in Lormes, waarbij we exact hetzelfde station gebruiken als in Corbigny. Wie de kleine stationsversie (type 2) ook wil bouwen, kan elders op de lijn nog station Brassy-Gâcogne plannen (zie deel 1 van dit verhaal). Via een keerlus kan er teruggereden worden. Bedenk dat de Tacot slechts 4x per dag een retourrit maakte, dus een enkel opstelspoor is voldoende, en een schaduwstation is al helemaal niet nodig. Nee, dit is een baan voor bouwers, niet voor elektronici. Wie waagt?

Tekst & foto's: Kees Bregman

Lyon et à la Méditerranée, later opgegaan in de SNCF). Fulgurex levert een mooie PLM-stoomloc, en de dieseltreinstellen van het type Picaso zijn bij Lima en AMF (op basis van het oude Jouef-model) te koop. Laat je de baan in de jaren dertig spelen, dan kan het Tacot-baanvak ook met railbussen en ander dieselmaterieel bereiden worden. Met een beetje vals spelen zijn bij Tillig of Bemo leuke H0e- en H0m-modellen te koop, die te verfransen zijn. Voor een Tacot-station kun je terecht bij Pola, die met station St. Martin (nr. 310780) een bruikbaar model heeft. Er moet wel flink gezaagd en geschilderd worden, maar zelfbouw is het enige alternatief. Er zijn ook redelijk gelijkende gebouwen in de handel voor het PLM-stationsgebouw van Corbigny, maar ook hier is zelfbouw de enige andere optie. Voor de echte freaks is er op het internet (apocopa.fr) een lijst met Franse winkels en kleine fabrikanten te vinden waar je kunt slagen. Verder zijn er tijdschriften als de Voie Libre (4x per jaar), het tweemaandelijks Chemins de Fer Regionaux et Urbains en natuurlijk de Railhobby van Frankrijk: LR (Loco-



Corbigny, 1995. Speciale trein met dieselloccs BB66400 en achteraan zelfs een 1e klasse Corail-rijtuig. Op de voorgrond het spoor van de houthandel, links het stationsgebouw van de Tacot.