//Railhobby.nl

Tijdschrift voor modelspoor en grootbedrijf

JAARGANG 46, JULI 2023 - NR 461 - € 10,99 (NL) / € 10,99 (BE)

100 PAGINA'S DIK!

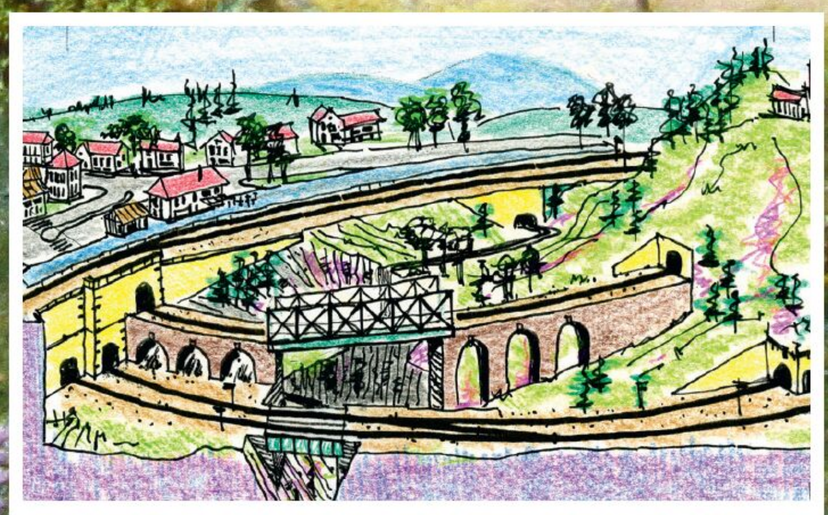
SPECIAL 2023

Baanplannen

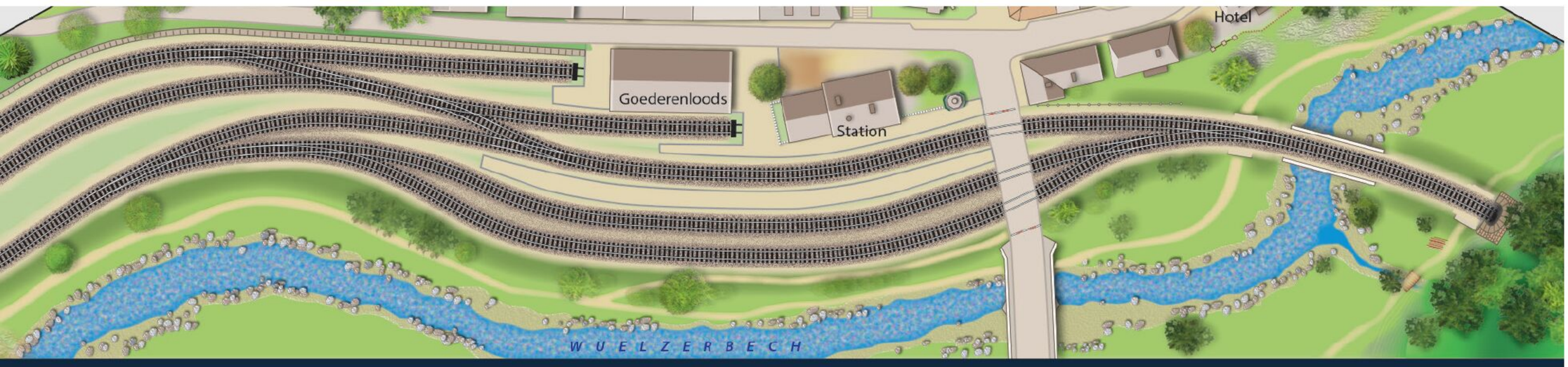
VEEL

BANEN

klein & groot



3D-baanplan
Van 3D-tekening naar modelbaan



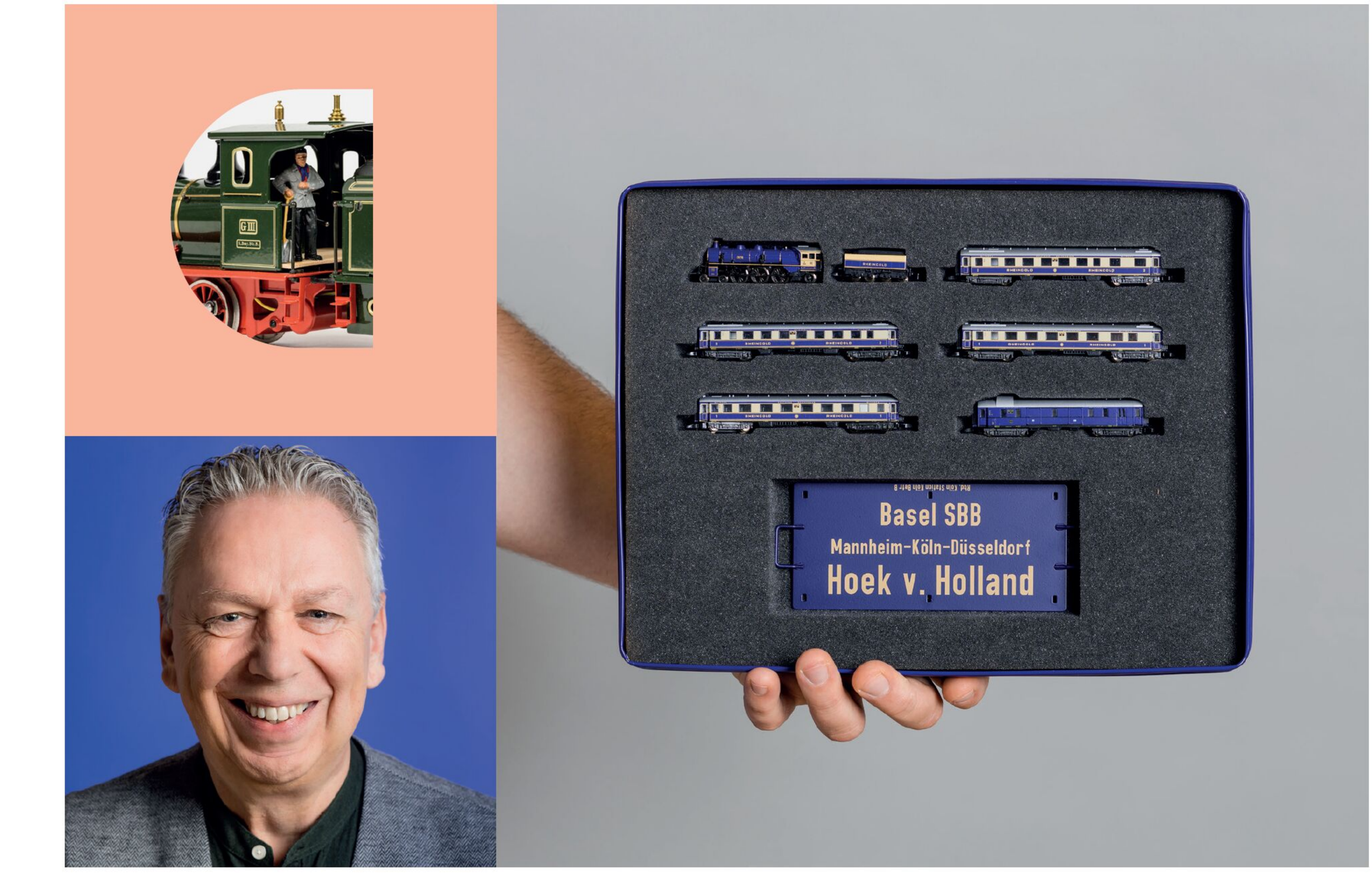
BAANPLANNEN VOOR VERSCHILLENDE LANDEN

00461
BP
8 718836 140440

catawiki

Bied op verzamelbare modeltreinen geselecteerd door Catawiki-experts

Elke dag selecteren onze interne experts zorgvuldig zeldzame en verzamelbare modeltreinen van over de hele wereld voor de veiling.



Kees Smit
Expert in Modeltreinen

Koop en verkoop op Catawiki.com/nl

Download in de App Store

ONTDEK HET OP Google Play

Cover

La Vallée du Wuelzerbech

De Luxemburgse modelbaan van Wim Wijnhoud. Doordacht en uitgewerkt tot in detail.

FOTO:
DOLF HEIBLOEM

Adverteerders

2 Train Service Danckaert
2 Artitec
75 Freebit/N-Spoorstore
75 Peperkamp Modelbouw
75 Fallerstore
75 Panzer-Shop
75 TreintjeOost
100 Catawiki

Schaal G leent zich in het bijzonder voor een spoorlijn in de tuin. (foto Kees Bregman)

Baanplannen

Elke modelspoorder zal het bekend voorkomen: hoe krijg je een goed baanplan? In gedachten vertrekken **korte of lange treinen** uit het station en rijden door het gewenste landschap naar hun bestemming. Dat kan een schaduwstation zijn, een **fiddle yard**, een haven, een ander station of het punt van vertrek. De ideeën zijn meestal omvangrijker dan de beschikbare ruimte. Na een serie schetsen volgt het tekenen van het baanplan. Op papier met liniaal, driehoek en passer of met een **baan-ontwerpprogramma** op de computer. Dan blijkt al gauw dat een helling te steil wordt, een boog te krap of de doorgangshoogte te gering. De **plannen** worden telkens bijgesteld en onder het motto ‘minder is meer’ wordt de containerterminal voor een goederenloods omgeruild, de polygonale locloods met draaischijf voor een tweestandige rechthoekige en het hoofdstation met zes perronsporen gehalveerd.

Voor de special ‘Baanplannen’ heeft de redactie een reeks eerder gepubliceerde **baanontwerpen** geselecteerd en zijn twee nieuwe artikelen toegevoegd. Als u over de ruimte en middelen beschikt, is nabouwen mogelijk, maar belangrijker is dat ingrediënten uit baanplannen ideeën kunnen geven om in de eigen of **toekomstige modelbaan** toe te passen. Bijvoorbeeld een slim ontworpen wisselstraat, de sporen voor locverzorging, een hellende straatweg met daarop aangepaste bebouwing of een goederenareaal. In model is immers (bijna) alles mogelijk.

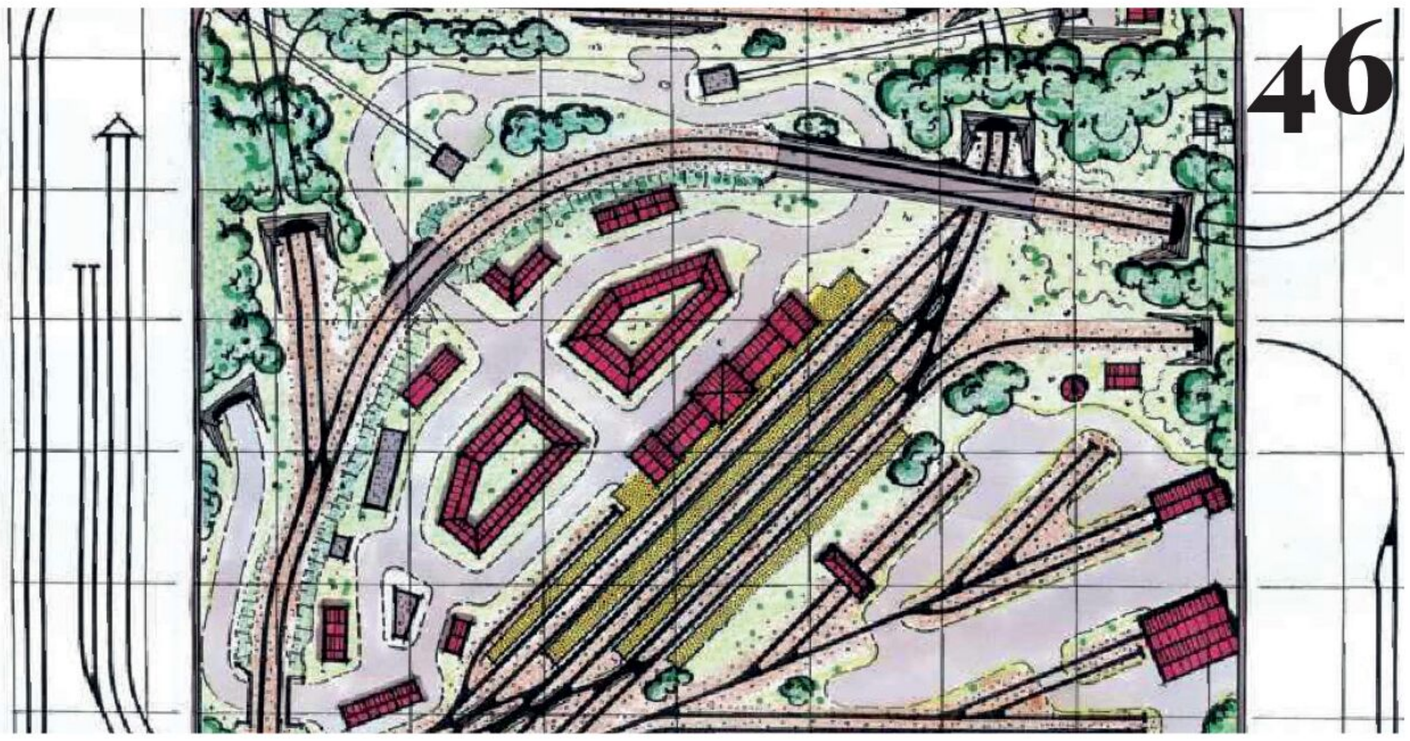
Dolf Heibloem

Voor deze special hebben we de beste artikelen uit eerdere Railhobby’s voor u verzameld en twee nieuwe artikelen toegevoegd. Bij eerder gepubliceerde artikelen zijn de verwijzingen, zoals dit jaar of zoveel jaar geleden, gebaseerd op het jaar waarin het artikel oorspronkelijk is gepubliceerd. Deze verwijzingen moeten derhalve als zodanig worden gelezen. De gegevens van de in deze special genoemde artikelen zijn nagelopen. Het kan echter voorkomen dat deze gewijzigd of niet meer verkrijgbaar zijn.

Volg ons online:
railhobby.nl railhobby railhobby modelspoorhobby

In deze uitgave

RAILHOBBY NR. 461



6

RAILPLAN:
DE MAGISCHE CIRKEL
Doorgangs- en schaduwstation met binnen de spoortafel geplaatste fiddle yard voor N en H0.

10

REPORTAGE: LA VALLÉE DU WUELZERBECH
Modulebaan in tijdperk III naar Luxemburgs voorbeeld.

16

RAILPLAN:
BETUWE IN DE BERGEN
Kleine modelbaan met een van de dubbelsporige hoofdlijn aftakkend bergspoor.

18

RHÄTISCHE BAHN
Zwitserse H0- en H0m-baan van een gepensioneerde Belgische treinmachinist.

26

SILBERZWIEBEL HBF
Kopstation met havensporen, stoom- en goederendepot.

30 NIEUW

BAANPLAN: LGB-BAAN
Tuinspoor naar Zwitsers voorbeeld in schaal IIm.

36

RAILPLAN: TROIS-PONTS
De drie spoorbruggen in de Belgische Ardennen.

38

VAN HOUT TOT PAPIER
Rondlopende Amerikaanse baan, UP-treinen met tripletractie en straatspoor.

44

NEDERLAND ZAL HERRIJZEN
Rondlopende hoofdbaan met station en kopstation.

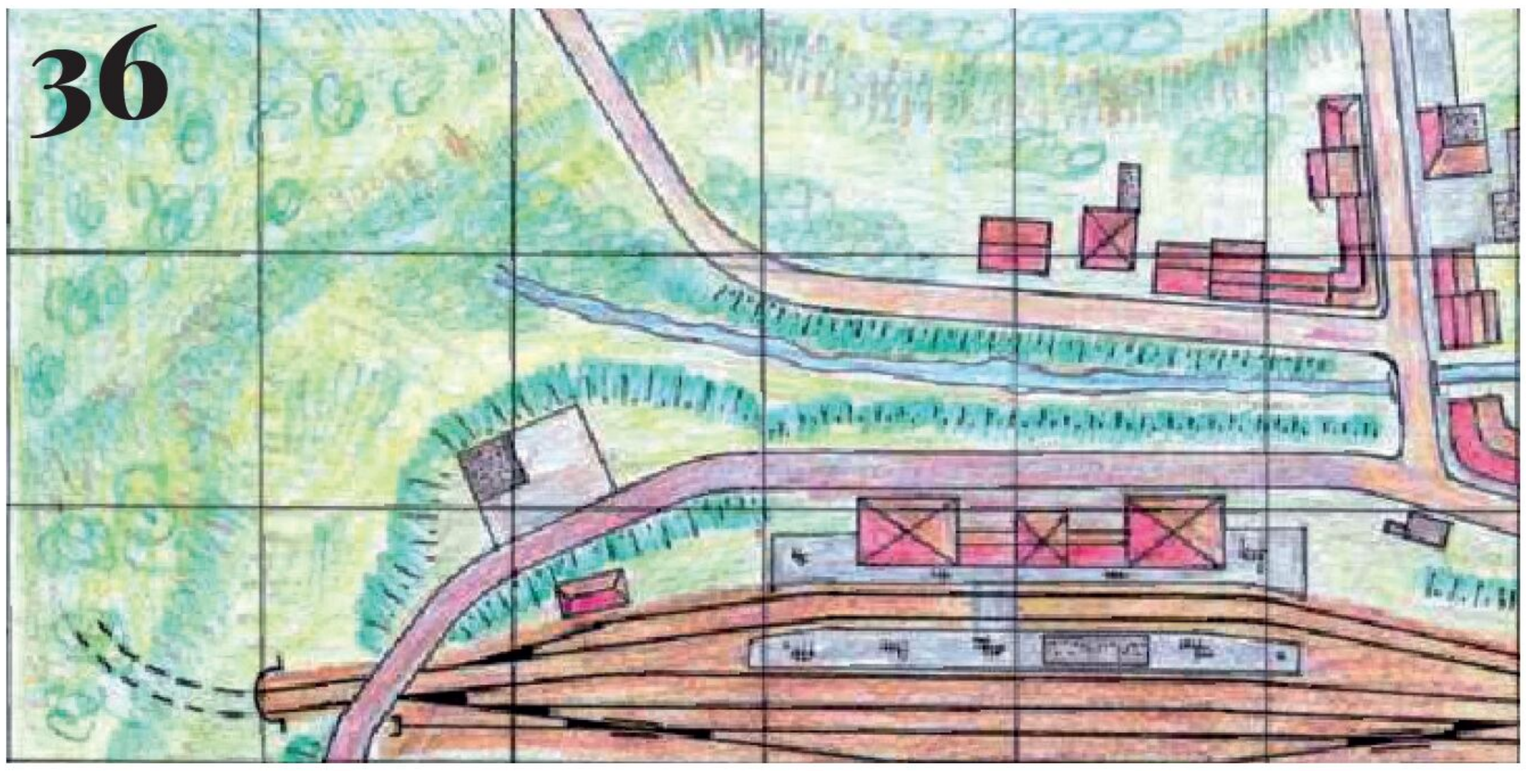
46

EURO-TRANS BAHN
Stad met doorgangsstation.

54

EX-BAAN VAN FORMAAT
Bouw van een bergbaan in H0 en H0m naar Zwitsers idee.

18



36

62
RAILPLAN: BEVERWIJK
Station Beverwijk met havensporen.

64
RAILREPORTAGE: LE CENTRE
Het industriebekken van Charleroi in de jaren ’50, uitgebeeld in U-vorm.

70 NIEUW
TECHNIEK: C-RAIL
Met zagen blijkt een kleinere hart-op-hartafstand mogelijk.

76
NEERPELT
Belgisch doorgangsstation aan de IJzeren Rijn.

84
BAAN OP MAAT: MONTREUX
U-vormige baan met SBB-normaal- en MOB-smalspoor.

88
LAST BUT NOT LEAST
Bekroond ontwerp van een modelbaan met drie niveaus.

90
LA BELLA ITALIA
Stazione Valtrenina en de huizen ademen met de FS-treinen een mediterrane sfeer.

96
CF3T
Belgisch bier als inspiratie, de Chemin de Fer des 3 Trappistes.

COLOFON

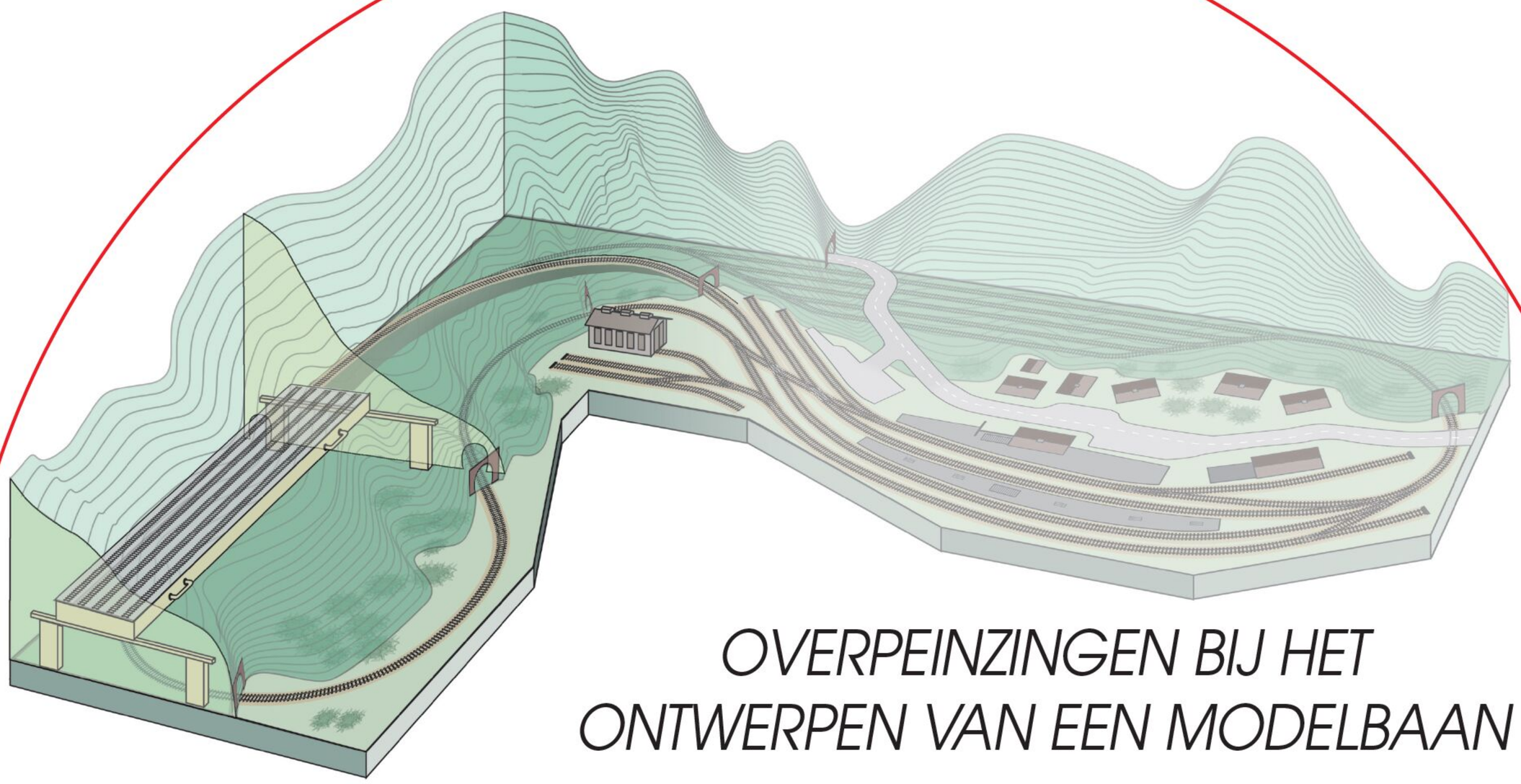
Uitgever Ashja Bosboom-Fetvaciyan **Eindredactie** Dolf Heibloem **Redactie** Raymond Kiès, Harold van der Meer, Rob Mooij, Ton Oosterom, Myron van Ruijven **Verder werkten aan dit nummer mee** Ard Bannink, Kees Bregman, Bert van Ekeren, Peter Embrechts, Paul Kleyer †, Jan Korting, Bernard Lambert †, Roel Linker †, Guy van Meroye, Bas Obbink, P. Pons, Ronald Tamse, Hans van de Ven, Peter van der Welle, Ben Wentink, Henk van Willigenburg, Wim Wijnhoud **Merkcoördinator** Laura Brussaard-Jorritsma **Redactieadres** Postbus 38, 3800 AA Amersfoort, redactie@railhobby.nl, www.railhobby.nl **Media advies** Medialijn, 0314-763735, info@medialijn.nl **Abonnementenadministratie** 033-4892910, abonnementen@scalacrossmedia.nl **Jaarabonnement** Een jaarabonnement print + online inclusief 2 specials kost € 7,50 p/mnd en in België € 8,50 p/mnd. Een jaarabonnement print + online zonder specials kost € 6,50 p/mnd en in België € 7,35 p/mnd. Voor andere landen en overige abonnementen kijk op www.railhobby.nl/abonneren. Prijswijzigingen zijn te allen tijde voorbehouden. Alle prijzen zijn incl. BTW en worden per jaar geïncasseerd. **Losse nummers** Nederland € 9,25, België € 10,25, special € 10,99 **Verschijningsfrequentie** 10x per jaar een reguliere uitgave + 2x per jaar een special **Vormgeving** Tineke Groeneveld-Dorst **Drukker** PreVision **ISSN** 0165-4551

© Copyright 2023. Niets uit deze uitgave mag zonder schriftelijke toestemming van de uitgever worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, scan, fotokopie, elektronisch of op welke wijze dan ook. AUTEURSRECHTEN VOORBEHOUDEN © Railhobby. Alle auteursrechten en databankrechten ten aanzien van (de inhoud van) deze uitgave worden uitdrukkelijk voorbehouden. Deze berusten bij Railhobby c.q. de betreffende auteur. Alle inhoud is geschreven met de grootste zorg en in overeenstemming met de veiligheidsvoorschriften. De uitvoering gebeurt op eigen risico. Scala BV en/of haar werknemers aanvaarden geen verantwoordelijkheid. Railhobby wordt tevens elektronisch opgeslagen en geëxploiteerd. Content uit Railhobby kan ook in andere talen of in Railhobby specials worden uitgegeven en/of in alle mogelijke media van uitgever of van derden worden gebruikt. Alle auteurs van bijdragen in de vorm van artikelen of ingezonden brieven en/of makers van beeldmateriaal worden geacht daarvan op de hoogte te zijn en daarmee in te stemmen, e.e.a. overeenkomstig het auteurshandboek en/of de inkoopvoorwaarden. Deze zijn bij de uitgeverij op te vragen. Railhobby heeft er al het mogelijke aan gedaan om rechthebbenden te benaderen.

Scala Publishing B.V. Postbus 38, 3800 AA Amersfoort, redactie@railhobby.nl, www.railhobby.nl

Railhobby.nl
Tijdschrift voor modelspoor en grootbedrijf

PRINT & ONLINE
SCALA
PUBLISHING



OVERPEINZINGEN BIJ HET ONTWERPEN VAN EEN MODELBAAN

De magische cirkel

Hebt u 'hem' ook nog meegemaakt? Dé doos met een beginset, gekregen tijdens een enerverende Sint-Nicolaas- of kerstavond. Bent u 'hem' diezelfde avond nog gaan uitleggen om er mee te kunnen spelen? Dan herinnert u zich ongetwijfeld nog die langzaam binnensluipende teleurstelling, dat je met die mooie doos eigenlijk maar weinig kon. Als je een zijspoor probeerde, kreeg je de cirkel niet meer rond. Als je ergens een mooie kronkel wilde, kwam je railstukken tekort.

Illustratie boven: Voor hen die moeite hebben zich het railplan ruimtelijk voor te stellen is er een 3D-montage gemaakt.

De echte trein waar je op zaterdag- of zondagmiddag met je vader naar ging kijken was toch wel heel wat anders. Als je daarover wat zei tegen je omgeving, kreeg je steevast te horen: sparen. Uit de diehards die dat gingen doen en volhielden en daarmee de stap van speelgoed naar hobby maakten, groeide de tegenwoordige modelspoorgeneratie.

Ik denk nog vaak terug aan die eerste beginset van het merk Wesa, die ik ter gelegenheid van de kerst in 1945 kreeg. Terwijl de familie zich tegoed deed aan Gugelhopf (tulband) en warme honingwijn, kropen mijn Zwitserse neefje en ik naar de voorkamer om de trein te gaan proberen. Dat lukte wonderwel. Wat ook wonderwel lukte, was snoepen van de zoete honingwijn die in de keuken stond. Na een groot aantal rondjes gereden te hebben en geregeld snoepen van de wijn vielen we tegen de achterkant van de grote betegelde kachel bij de nog steeds rond rijdende trein in slaap. Daar werden we, toen de familie huiswaarts ging, gevonden. Volgens de familie 'dromend van de Ysebahn' (Zwitser-Duits voor Eisenbahn).

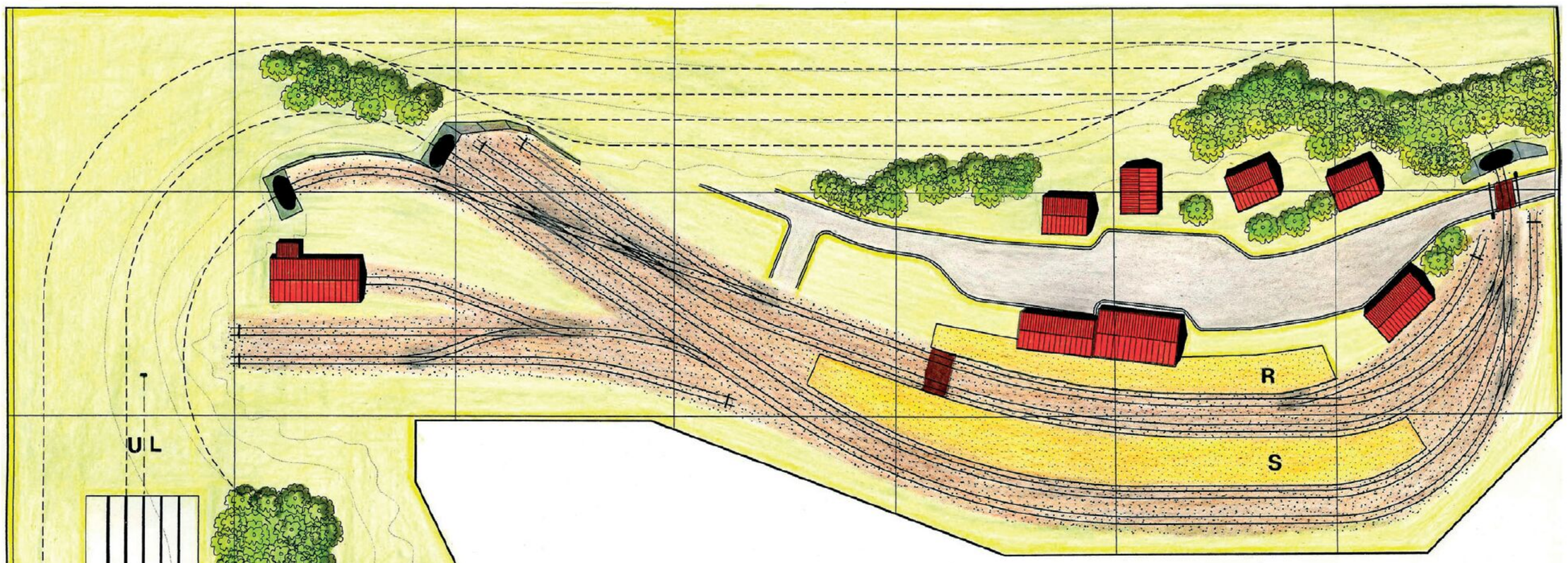
Nu, zestig jaar later, droom ik er nog wel eens van, maar nog altijd ben ik er niet achter, of we van de wijn of van verveling om de rondjes rijdende trein in slaap vielen. In ieder geval, ik ben allergisch voor rondjes rijden.

Rondjes rijden

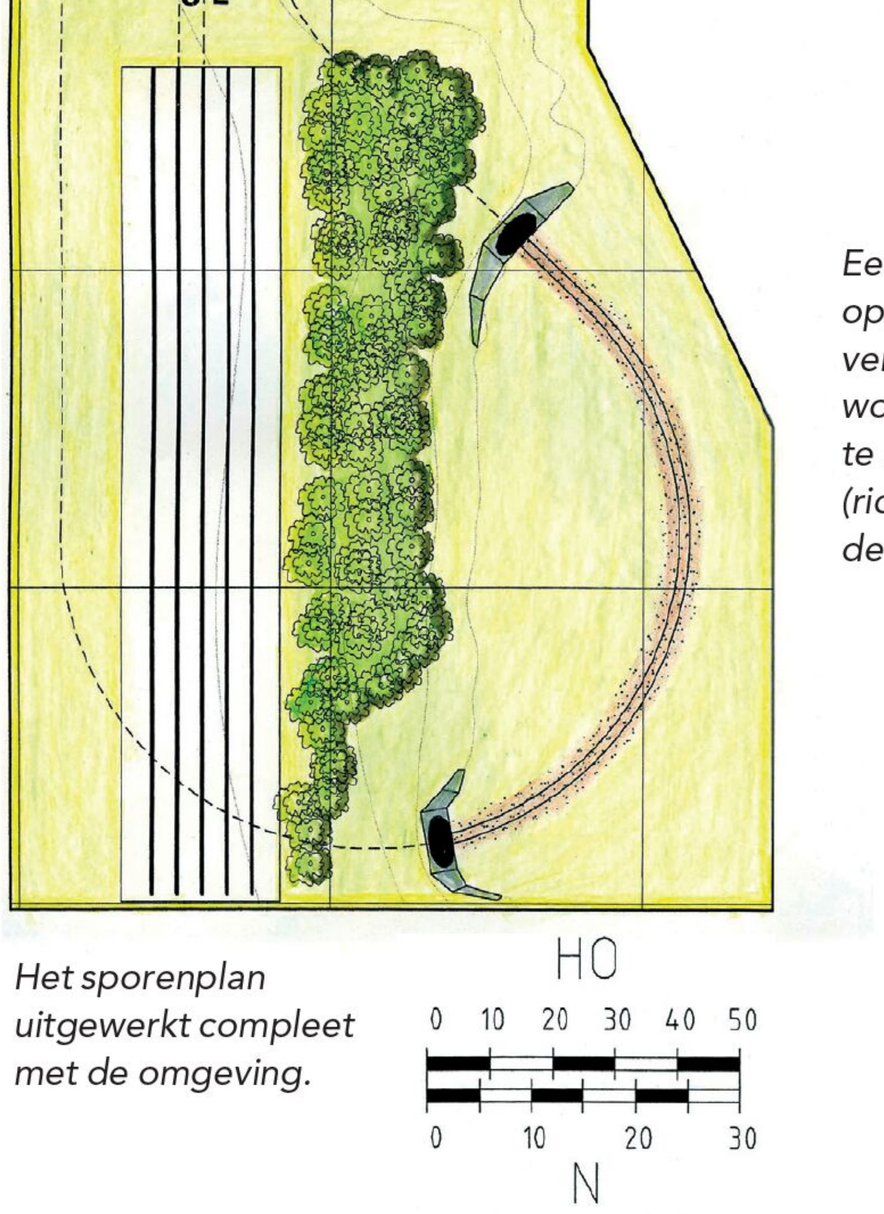
Toch is de gemiddelde modelspoorder veroordeeld tot de 'eeuwige, magische cirkel'. Zelfs bij modulebanen is het rondjes rijden niet verdwenen met uitzondering van Fremodul, maar dat systeem mag zich (helaas) niet in de algemene belangstelling verheugen.

Op de een of andere manier heeft de huidige generatie, op een enkeling na, zich niet van de 'beginset' weten te bevrijden. Het lijkt wel of we ons geen tijd gunnen het spel verfijnd te spelen, zoals dat in Engeland gebeurt. We hebben in Den Bosch meer dan eens mogen aanschouwen hoe ze aan het andere eind van de Kanaaltunnel met het fenomeen 'modeltrein' bezig zijn. Tijdens tentoonstellingen is het wonderlijk te zien hoe men op de 'vierkante meter' bezig is met het beoefenen, ja het 'beoefenen', van het modelspoor.

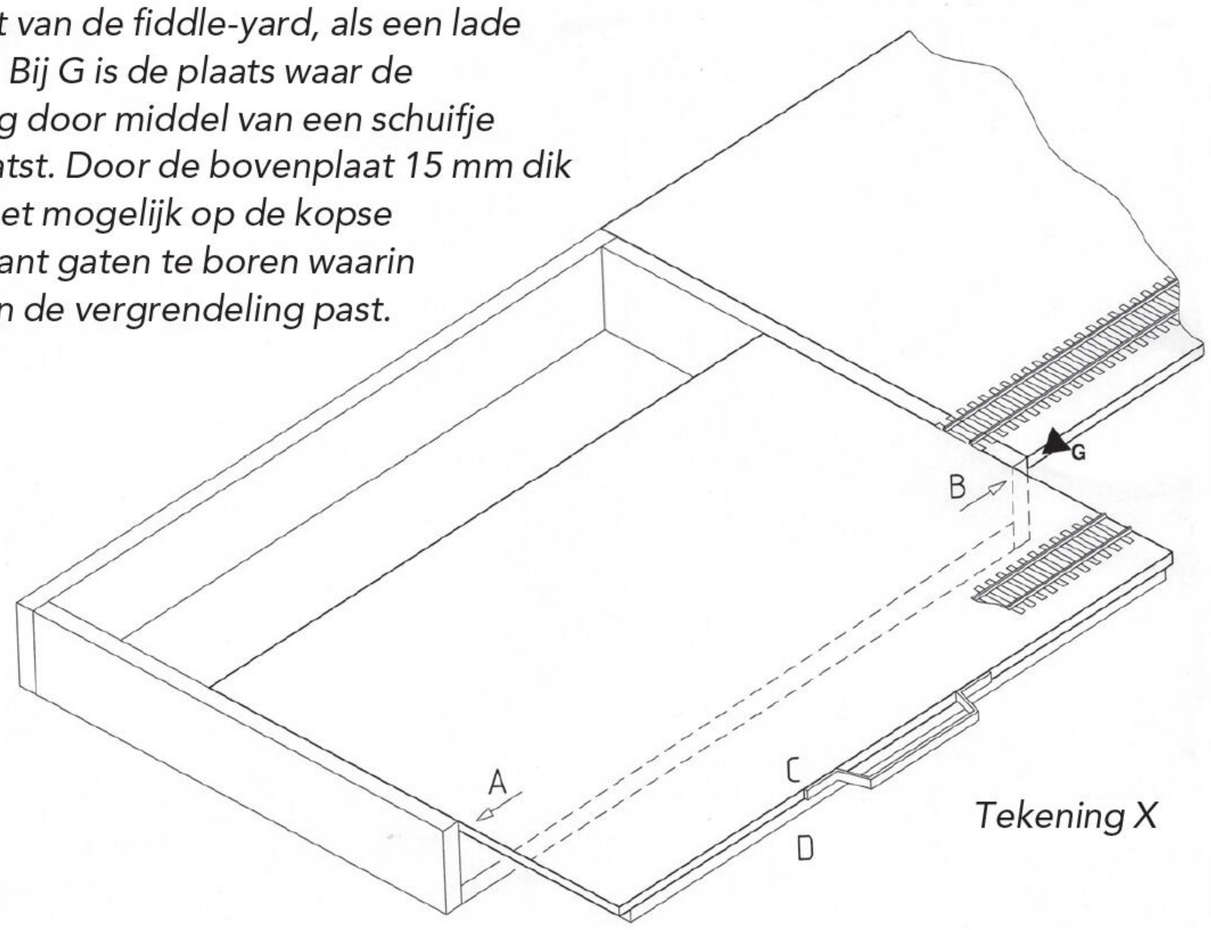
Wij zijn eens op onderzoek uitgegaan of dat 'beoefenen' ook ons



Een overzicht van de fiddle-yard, als een lade opgebouwd. Bij G is de plaats waar de vergrendeling door middel van een schuifje wordt geplaatst. Door de bovenplaat 15 mm dik te maken is het mogelijk op de kopse (richting G) kant gaten te boren waarin de schoot van de vergrendeling past.

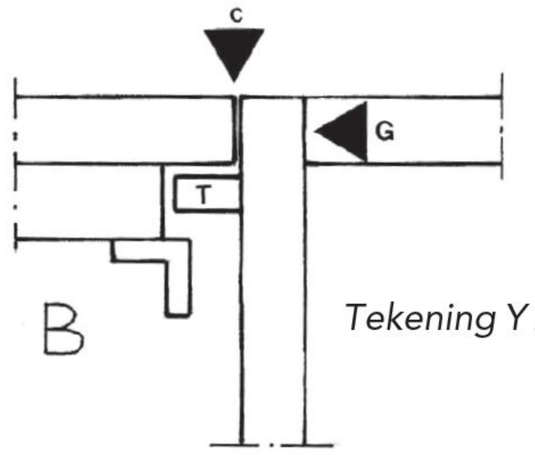


Het sporenplan uitgewerkt compleet met de omgeving.

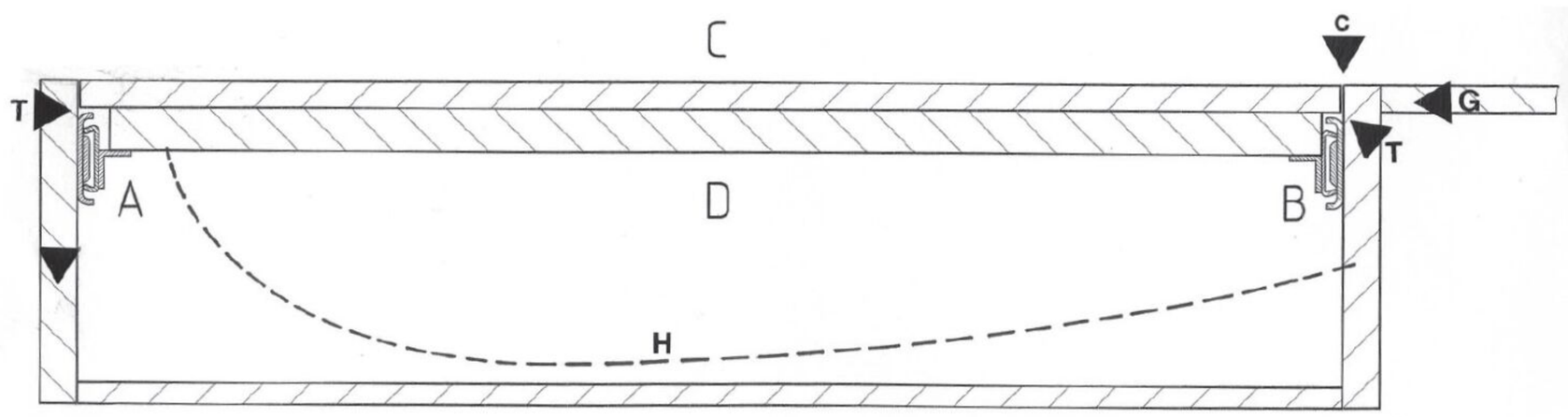


Tekening X

zou lukken. Dit railplan is een eerste 'proeve van beoefenen'. De inspiratie werd opgedaan bij de Schwarzwaldbahn op het station van Titisee. Ga nu niet ogenblikkelijk naar de boekenkast om de 'Sammlung von Übersichtsplänen wichtiger Bahnhöfe der Reichsbahn' uit 1922 ter hand te nemen, om vast te stellen dat er weinig van klopt. Want dan hebt u helemaal gelijk: de relatie van ons plan met Titisee is, dat het station tussen twee tunnels is gelegen. Niets meer, niets minder, dus de 'Sammlung' kan de kast weer in. Het sporenplan van het station bestaat eigenlijk uit twee stations. Het ene (R) vormt een onderdeel van een rondlopende baan via een schaduwstation. Het tweede station (S) takt af van het eerste. De hier beginnende en eindigende lijn staat in verbinding met een fiddle-yard. In het baanplan zijn geen seinen en borden geplaatst. De lay-out van het station staat op de tweede plaats. De plaats van het kleine depot en de ligging van het



Tekening Y 2



Tekening Y 1

Dwarsdoorsnede van de lade. Bij G de plaats voor de vergrendeling en bij C plaats voor de contacten. Het gebruikte schuifje is van messing. Voor ons doel, vergrendeling én stroomtoevoer, is het schuifje een beetje gemodificeerd. De letter T verwijst naar detailschets Y-2. Daar worden in detail twee contactmogelijkheden aangegeven. Om eventuele seinen en ontkoppelrails op de schuifplank te kunnen bedienen is de eenvoudigste oplossing een 'hangende' kabel (H) zoals die in liften en autowasinrichtingen wordt gebruikt.

In tekening Y 1 geeft een pijl met de letter C aan waar de glijcontacten, verticaal, geplaatst kunnen worden. De letter T biedt een alternatief. Dat alternatief is in deze tekening schetsmatig weergegeven. Door de geleider iets te laten zakken (de geleider om te draaien) is er plaats voor een strip T. Die maakt het mogelijk de glijcontacten horizontaal te monteren.

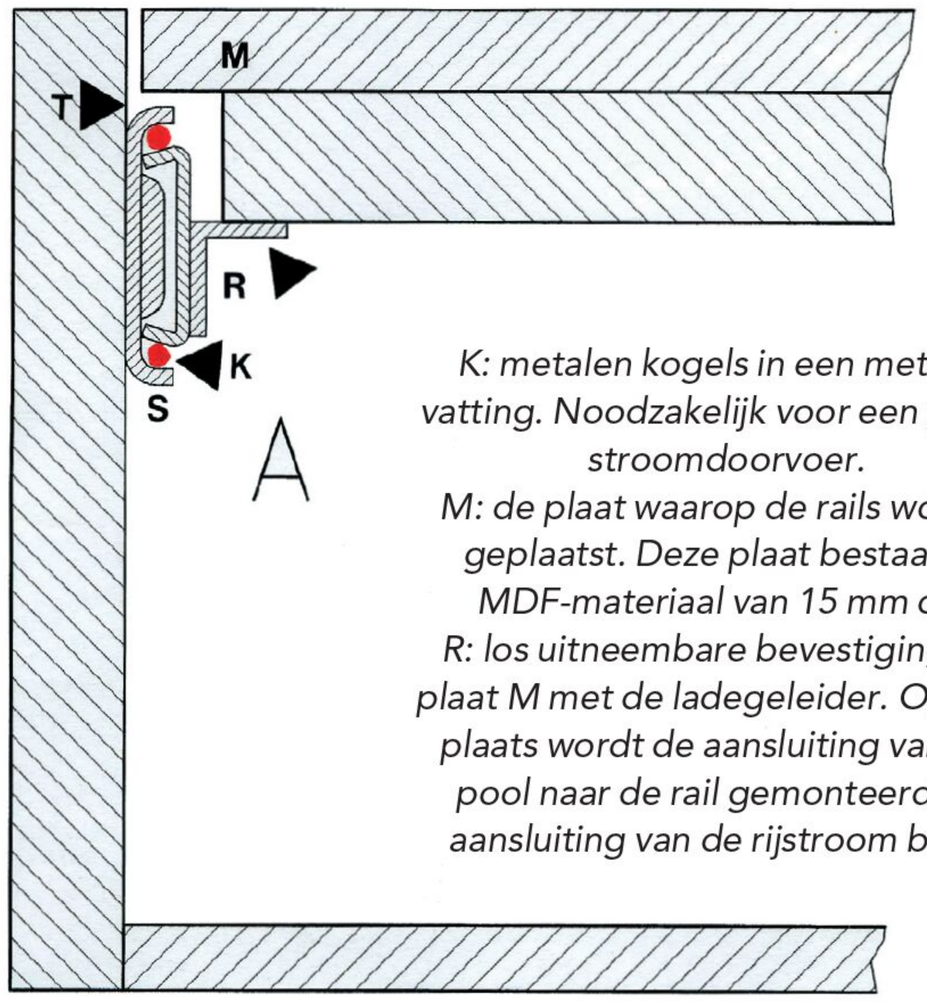
Een ladegeleider van het fabrikaat Thomas Regout. Tussen de beide delen zit geen speling en dat is voor het (nauwkeurig) functioneren van de fiddle-yard van groot belang. Duidelijk zijn de in twee rijen gevatte metalen kogels te zien. Deze vattingen zijn van messing: de garantie voor goede stroomdoorvoer.

hoofdspoor is tamelijk schetsmatig en voldoet wat de ligging van de sporen betreft, niet aan alle 'normen en waarden' van het grote spoor. Wie het station van borden en seinen wil voorzien vindt in de seinenspecial een betrouwbare gids. Om de rondjesrijders niet al te verdrieten kan ook nog rondgereden worden, maar dat is eigenlijk niet de bedoeling. De bedoeling is om met de fiddle-yard te gaan werken.
Het magische centrum van deze baan is dus de fiddle-yard. Een schuifplank waarop rails zijn gemonteerd. Door te schuiven kunnen de rails op de plank tegenover het uitgangsspoor (U) worden gemanoeuvreerd. Op dat spoor kan een trein worden weggezet of van daar kan er een vertrekken. Voor door een locomotief getrokken treinen is er een speciaal spoor (L) waarop de reservelocomotief een plaats heeft.
Al eens eerder beloofden we aandacht te besteden aan de fiddle-yard. Maar na de uitgave van het 'Praktijkboek modelspoorwegen' van Gerard Tombroek dachten we dat alles over de fiddle-yard wel was gezegd en geschreven. Toch werden we nog recent door een lezer attent gemaakt op onze beloften van toen.

Fiddle-yard

Het fenomeen fiddle-yard wordt uitvoerig beschreven in bovengenoemd boek. Daar worden een aantal vormen van de fiddle-yard getoond. De beschrijvingen zijn tamelijk globaal. Daarom hier nog een paar tips en aanvullingen van een vakman, Hans van den Hoeven. Als het om de aansluitingen gaat zijn er een aantal mogelijkheden:
1. Je kunt de kunst afkijken van bijvoorbeeld een Fleischmann-draaischijf,
2. Met een schakelaar werken,
3. Monteer de schuifbak op van die met kogels gelagerde ladegeleiders die je bij de bouwmarkt koopt. Let wel: Ze dienen volledig van metaal te zijn. Een stevige soort is de geleider van het merk Thomas Regout. Te koop bij de betere ijzerwinkel.

Een sophisticated fiddle-yard is die op de modulaire modelbaan van de Engelse bouwers van Shadbolts Lock. Het laat een van de vele variaties op een fiddle-yard zien. Deze bak kan zijdelings een van de zes sporen voor het aansluitspoor brengen, maar bovendien kan deze bak in zijn geheel gedraaid worden, waardoor treinen met de loc vooruit binnenrijden en met dezelfde loc ook vooruit weer uitrijden. Zie voor meer RH 2005/02/62.



K: metalen kogels in een metalen vatting. Noodzakelijk voor een goede stroomdoorvoer.
M: de plaat waarop de rails worden geplaatst. Deze plaat bestaat uit MDF-materiaal van 15 mm dik.
R: los uitneembare bevestiging van plaat M met de ladegeleider. Op deze plaats wordt de aansluiting van één pool naar de rail gemonteerd. De aansluiting van de rijstroom bij (S).

De schuifbak wordt als een lade gemaakt (tekening X). Het verdient aanbeveling de bovenplaat (C) van MDF van 15 mm dik te maken. Tekening Y laat de doorsnede zien. A en B zijn de metalen geleiderails. Op de detailtekening (Z) staat belangrijke informatie. De kogels (K) moeten beslist van metaal zijn. Het geheel moet de stroom kunnen geleiden naar de rails (S). De verbinding tussen hout en geleider (R) moet uitneembaar gemaakt worden in verband met onderhoud. Bij (R) een van de polen van de rijstroom naar de rails aansluiten. De toevoer van de rijstroom aan (S) aansluiten.
De ladegeleider dient als stroomdoorgifte voor één pool van de rijstroom naar één pool van alle rails op de schuifbak. Daarom is het van belang dat de geleider helemaal, ook de kogels (K), van metaal is. Op het vaste baanframe waar de schuifbak langs gaat, dien je een metalen schuifje (G) te monteren en hieraan de andere pool van het toevoerspoor aan te sluiten. Waar een spoor correspondeert met het toevoerspoor komt op of aan de schuifbak telkens een uitsparing of beugel te zitten. Daarin bevindt zich dan een contactveer naar de andere pool van het bijbehorende spoor op de schuifbak. Zo ontstaat een mechanische vergrendeling en tevens een stroomtoevoer naar het juiste spoor (dit pas na vergrendelen). In de tekst wordt verwezen naar deeltekeningen. Voor alle duidelijkheid worden deze detailtekeningen per stuk toegelicht.

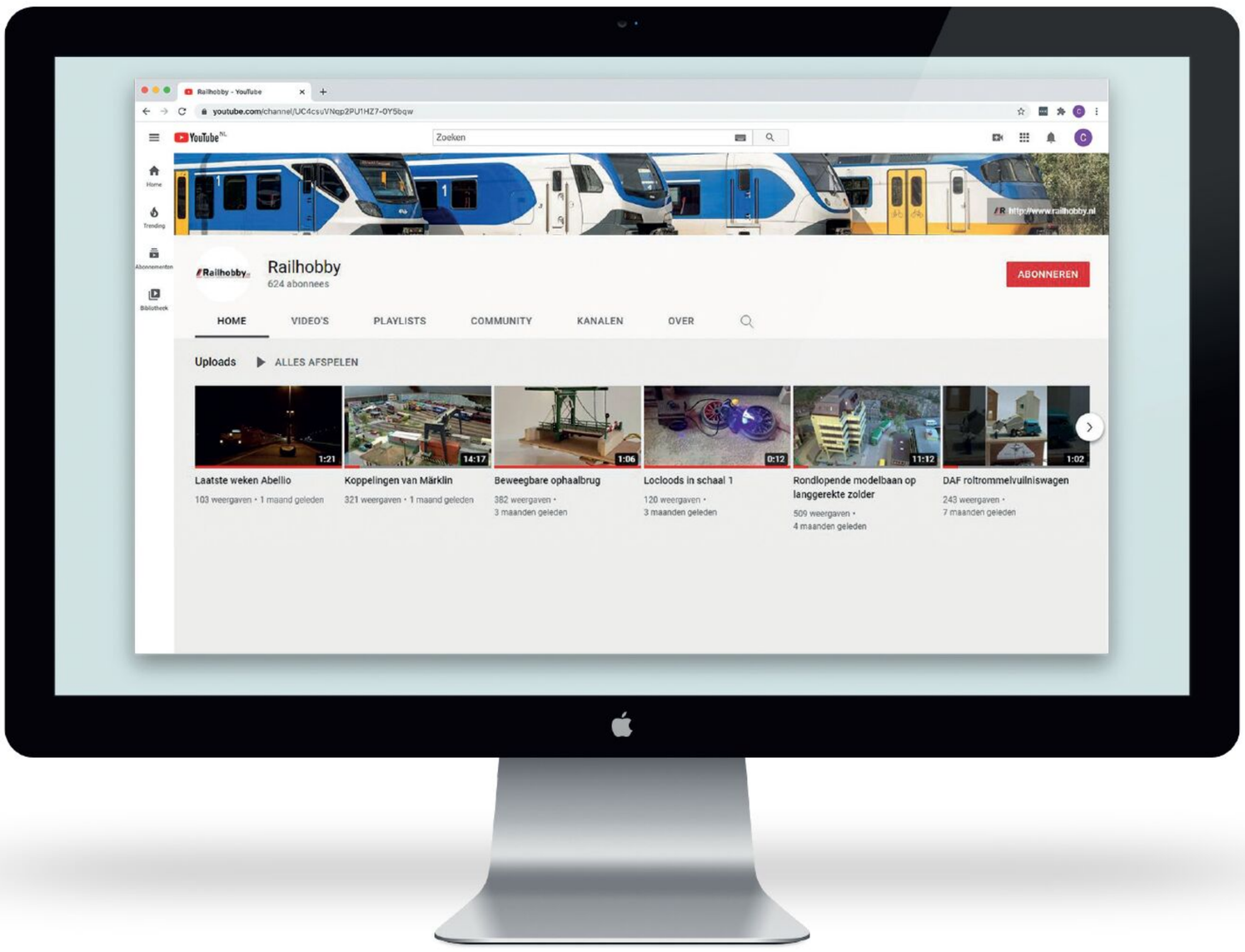
De elektrische aansluitingen

Zowel in het genoemde boek als in de notities die wij kregen van Hans Reins en Hans van den Hoeven komen de elektrische aansluitingen eigenlijk maar terloops aan de orde. Iedere club heeft zijn eigen oplossing bedacht. De een werkt met koperen schuiven, de andere maakt de doorverbinding met stekers en weer anderen hebben schakelaars gemonteerd. De oplossing die hier beschreven wordt is er dan ook een van de vele. En misschien hebben onze lezers nog wel andere oplossingen. Dat horen we dan graag. Alle beschrijvingen samen zijn geen alles omvattend geheel. Het is geen handleiding van een bouwpakket. Er wordt het nodige overgelaten aan de inventiviteit en de handvaardigheid van de bouwer.

Tekst & foto's: Paul Kleyer
Tekeningen, baanplan en mechanische details: Ard Bannink
3D-situatieschets: Roel Linker
Met dank aan Hans Reints en Hans van den Hoeven

VOLG ONS OP SOCIAL MEDIA

Wist u dat u Railhobby ook online kunt volgen? Word lid van de nieuwsbrief en ontvang het laatste nieuws in uw inbox. U vindt ons ook op Facebook, Instagram en YouTube, waar we de mooiste foto's en video's van grootbedrijf en modelspoor delen.



YouTube

Op ons YouTube-kanaal staan meer dan 90 films. U vindt hier video's over modelspoorbeurzen, ondersteunende films bij artikelen uit Railhobby en after-movies. **Abonneer u op Youtube.com/modelspoorhobby en mis niets.**

Facebook en Instagram

Op Facebook en Instagram delen we het laatste nieuws op het gebied van grootbedrijf, winacties, beurs-nieuws en leest u als eerste alles over primeurs van diverse fabrikanten. **Blijf op de hoogte en volg Railhobby vandaag nog!**

Nieuwsbrief

Dankzij de nieuws-brief weet u als eerste wanneer de nieuwste uitgave online staat en blijft u op de hoogte van leuke aanbiedingen en het laatste nieuws. **Ga naar Railhobby.nl/nieuwsbrief.**

VOLG RAILHOBBY ONLINE:

railhobby.nl **railhobby** **railhobby** **modelspoorhobby**

LA VALLÉE DU WUELZERBECH

Een Luxemburgse modulebaan

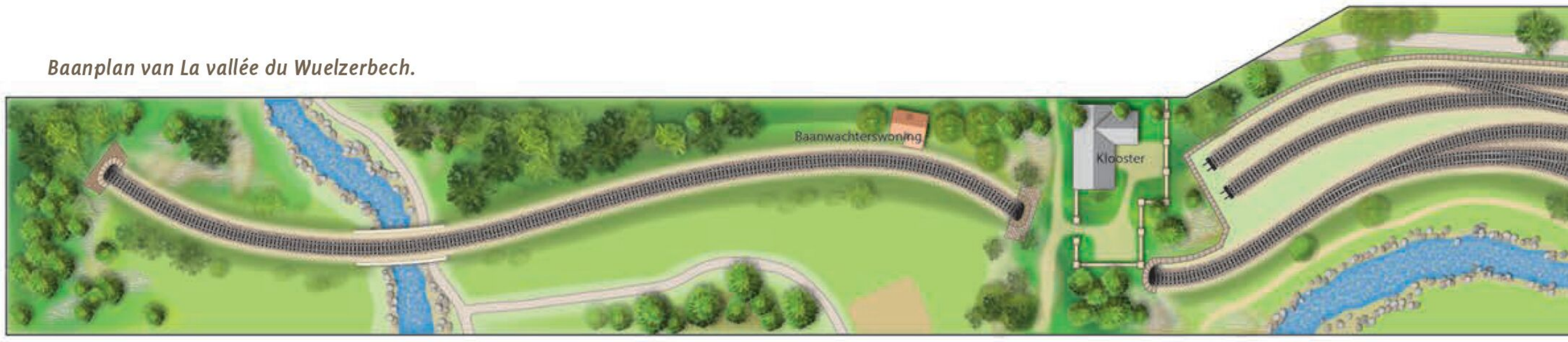
Tot de publiektrekkers van On traXS! 2014 hoorde zeker de modulebaan La vallée du Wuelzerbech. Met als subtitel Wolzerdange. Met een zorgvuldig aangehouden tijdschema kon de nieuwe baan van Wim Wijnhoud na een bouwtijd van twee jaar in Het Spoorwegmuseum worden gepresenteerd. Een baan naar Luxemburgs voorbeeld. Ook Kautenbach, zijn vorige baan (zie Railhobby 2012/12), speelde zich in het Groothertogdom af. Was Kautenbach gesitueerd in tijdperk IV, de jaren 1980, La vallée du Wuelzerbech is eind jaren 1950, begin '60, tijdperk III geplaatst. Voor het reizigersverkeer zette de CFL (Chemins de Fer Luxembourgeois) dieseltreinstellen en railbussen in, goederentreinen werden door een stoom- of dieselloc getrokken.

De sfeervolle modulebaan heeft een royale lengte van 7,60 m. Middelpunt is het station van een enkelsporige zijlijn die gedeeltelijk de loop van het riviertje de Wuelzerbech volgt. Het eveneens fictieve dorp Wolzerdange zou je in Midden-Luxemburg kunnen denken, niet ver van de Belgische grens. Het emplacement is tussen de loop van de rivier en het dorp ingepast en telt drie doorgaande sporen. De vier kopsporen zijn met het nodige rangeerwerk bereikbaar. Door de beschikbare ruimte zijn er maar weinig rechte stukken rails, bijna alle sporen liggen in een boog. Hoewel de lijn een beperkte treindienst kent, klagen veel autorijders die via de markante brug over de rivier het dorp inrijden, dat de spoorwegovergang te vaak en te lang is gesloten. Dat komt door rangerende treinen die tot het uitrijsein doorrijden en daarbij de straatweg geblokkeerd houden. Direct na het station maakt de rivier een scherpe bocht naar links. De spoorlijn steekt de rivier met een fraai boogviaduct over om even later na een korte tunnel met een ruime boog naar links uit het zicht te raken. Als we de spoorlijn vanaf het station stroomopwaarts volgen, rijden we na het emplacement en een boog naar rechts een korte tunnel in. Door het op de heuvel staande kasteel werd de spoorwegmaatschappij destijds verplicht een tunnel te bouwen. Een ingraving zou voor de bouwkosten gunstiger zijn geweest. Direct na de tunnel passeren we een baanwachterswoning en een viaduct over een beek en een landweg. Met een ruime boog bereikt het spoor een tunnel die aansluit op de acht wachtsporen achter de baan.

Eigen bouw

De onderbouw voor de sporen bestaat uit 12 mm multiplex. De rails liggen op in repen gesneden kurkplaten, alleen onder het emplace-

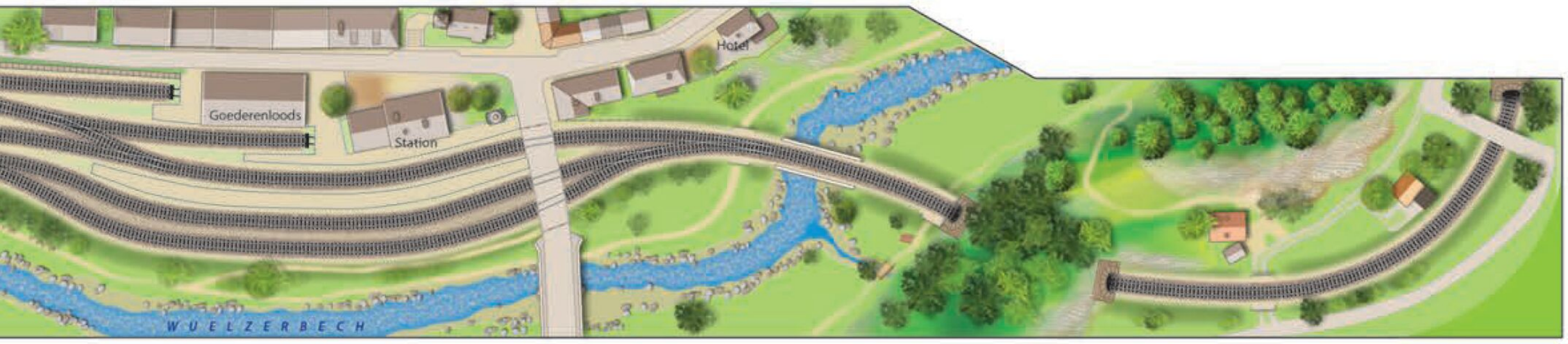
Baanplan van La vallée du Wuelzerbech.



Station Wolzerdange met een railbus op spoor 2.

ment liggen ze over de volle breedte. Het stationsgebouw en de goederenloods zijn eigen ontwerp en bouw, naar Luxemburgs voorbeeld. De andere gebouwen zijn ook eigen bouw of min of meer aangepaste bouwdozen van Artitec (huizen naar Frans voorbeeld), Faller, Kibri en Langmesser Modellwelt. Veel daken zijn naar Luxemburgs gebruik met leisteen gedekt. Van sommige zelfbouw huizen is eerst een kartonnen mock-up gemaakt om te bepalen of de afmetingen en de plaats van de ramen en deuren goed overkomen. Enkele huizen, waaronder de winkelpanden, zijn voorzien van een interieur. Van de huizen die aan hellende straat staan, zijn het fundament en de entree na de definitieve plaatsing aangepast. Afhankelijk van de hellinghoek moest de plint aan de dalzijde soms met twee centimeter worden verhoogd. Naarmate het bouwproces vorderde werd de optimale plek van de huizen bepaald. Alle bebouwing is in matte pasteltinten (Tamiya en Vallejo Model Color) gehouden en waar nodig geweatherd. De kerk met markante toren is wat hoger geplaatst, een hekwerk omzoomt het terrein. De keien in de losweg bij de goederenloods zijn door Wim met de hand in het gips van Langmesser ingekrast. De overweg is een bouwset van Weinert.

De flexrails en wissels zijn van Tillig. Na enig experimenteren is voor de wisselaandrijving in het hoofspoor gekozen voor de wisselmotoren van het Amerikaanse Tortoise. De andere wissels worden met een spoelaandrijving van Conrad bediend. De puntstukken van de wissels worden met de stand van het wissel omgepoold. De in het zicht liggende sporen zijn voorzien van ballast van Anita Decor en Model Scene dat met de verdunde houtlijmmethode is vastgezet. De dwarsliggers en rails zijn met een penseel in diverse kleuren verouderd, en na het ballasten met pigmentpoeders bijgewerkt. De in- en uitrijseinen zijn van Viessmann. Het rollend materieel en de auto's komen van diverse merken, sommige hebben met verf, opschriften en logo's een Luxemburgs karakter gekregen. Alle auto's zijn voorzien van Luxemburgse nummerplaten. Locs en goederenmaterieel zijn geweatherd, bij stoomlocs lopen kalksporen vanaf de vuldeksels van de watertanks.



Heuvels

De heuvels zijn van pastelkleurige platen styrodur. Deze zijn in contour gesneden en met modelgips afgewerkt. Met een beitel is vervolgens de rotsstructuur uitgehakt. Na een laag grondverf zijn de rotsen met donkere verf op kleur gebracht. Voor een modulebaan zijn kunststofplaten in het voordeel. Ze zijn stevig, licht van gewicht en met een hobbymesje gemakkelijk in de gewenste basisvorm te snijden. Daarnaast bieden ze voldoende houvast om bomen en dergelijke in te steken. Het styrodur van de bergwanden op de rechtermodule zijn met Scuptamold bestreken. Het is minder zwaar dan gips en heeft een langere droogtijd. Na een onderlaag van een mix van verdunde pigmentverven van Woodland Scenics zijn ze met verdunde lasuurverf van Heki op kleur gebracht. De tunnelportalen, steun- en keermuren, bruggen en perronkanten zijn van gips. Deze zijn in mallen van de firma Langmesser gegoten en na drogen geschilderd. De wegen hebben een deklaag van gips. De hierop aangebrachte asfaltverf van Heki is met fijn schuurpapier enigszins bewerkt, zodat deze een tintje lichter werd. De verkeersbrug is eveneens zelfbouw. Een plaatje multiplex vormt de basis. Het wegdek bestaat uit een strook keienbestrating. De straten in de dorpskern en op de brug zijn met trottoirbanden afgezet, de ruimte tot de gevels is met DAS-klei opgevuld. Voor een betere hechting is de ondergrond eerst met houtlijm ingesmeerd. De klei laat zich goed in vorm drukken zodat de gevels naadloos op het trottoir aansluiten. Na het tijdrovende inkrassen van de stoeptegels zijn de trottoirs lichtgrijs geschilderd en de voegen met lasuurverf opgehaald. De bomen zijn merendeels zelfbouw, enkele komen als bouwpakket uit de catalogi van de sceneryfabrikanten. De majestueuze bomen die het standbeeld op het stationsplein flankeren zijn zelfbouw en meten 25 cm. De taluds, weilanden, wijngaarden, velden en andere groenstroken bestaan uit een mix van in stukjes geknipte grasmatten van miniNatur, het Tsjechische Model Scene, Martin Welberg en gezeefd en geschilderd zaagsel. Een van de scheidingen tussen de modulebakken wordt door een lage berg met korte spoortunnel gecamoufleerd. Vanuit de al genoemde hooggelegen kasteeltuin, nu landhuis, genieten de Preisertjes tussen de hoge dennenbomen een schitterend uitzicht. In de tuin staan wat tafels en banken en enkele kassen. De muren van het kasteel zijn van gips.
De rivier bestaat uit waterdrops van Woodland Scenics. Na opwarmen in de oven (het ruikt niet echt aangenaam) is de substantie in

De spoorbomen lijken wel vaak dicht te zijn.

Een klein aantal reizigers wacht op de stoptrein, de avondspits moet nog komen.

CFL-loc nr. 3003, een aangepaste Liliput BR 91, nadert het viaduct over de Wuelzerbech.

Bij goed weer noodt het terrasje in de steil oplopende zijstraat voor een drankje.

De buurtgoederentrein is op spoor 3 binnengelopen.

Het is rustig op het emplacement, loc 3003 is voorbij de laadmal afgesteld.

ruwe vorm in de rivierbedding uitgegoten. Deze is tevoren op kleur gebracht. De doorlopende achtergrond met bergen en wolkenlucht is 70 cm hoog. Deze is naar een schetsmatige tekening aan de hand van diverse standaardachtergronden uit de catalogus van Jowi op maat gemaakt. Met name de overgang van de rivier op de module naar de achtergrond en enkele boomgroepen op de foto waren punten van aandacht. Na enkele heen en weer gemailde concepten werd het ontwerp van de achtergrond goedgekeurd en door de achtergrondenfabrikant op kleurecht papier afgedrukt. Na enig uitproberen is de juiste hoogte van de achtergrondfoto bepaald. Dat geldt ook voor de boomgroepen. Waar komen de lage, waar de wat hogere bomen, wat geeft de beste compositie. De opschriften van het station en de winkels zijn met een computer gemaakt en op fotopapier afgedrukt. Een waas matte vernis zorgt voor een betere houdbaarheid. Ook de

Rangeerloc 1011 wacht bij de goederenloods en precies voor de slagerij op een volgende klus.

Vanwege het op de heuvel gelegen klooster voert de spoorlijn door een tunnel.

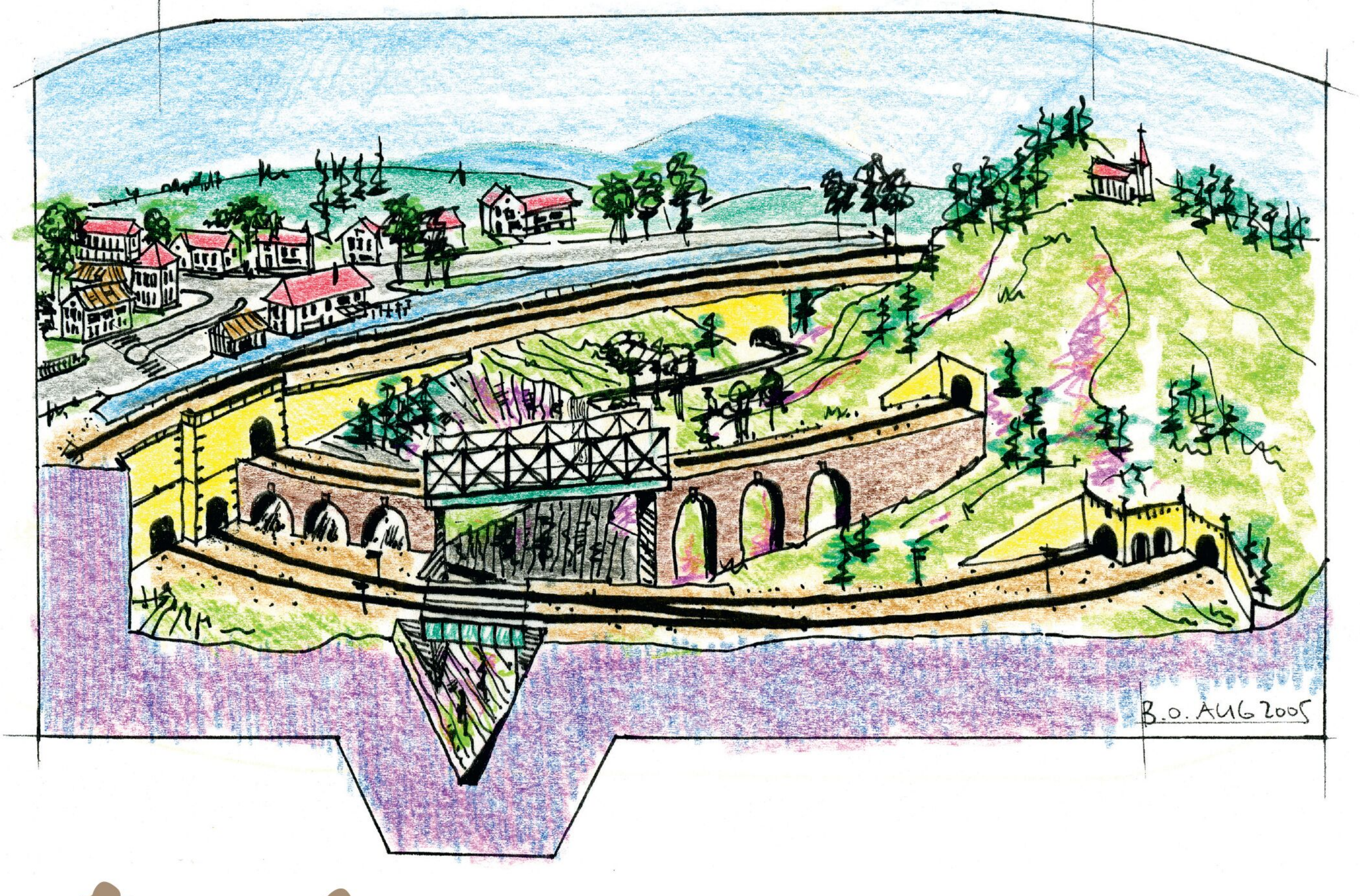
De railbus en goederentrein kruisen in Wolzerdange, de spoorbomen zijn alvast neergelaten.

achterwanden van de winkels hebben een foto als achtergrond. In het gekozen tijdvak was het wegverkeer nog bescheiden, dus is het aantal auto's beperkt gehouden. Luxemburgse fotoboeken gaven in de eindfase de nodige ideeën voor verdere detaillering, plaatsen van stationsborden, enz. Op de baan ziet het publiek de treinen op schaalsnelheid voorbij rijden. Daar de baanvakken enkelsporig zijn wordt er meestal op het station gekruist. Dit verhoogt het kijkplezier van de toeschouwers, of klik hier (in Railhobby Online) https://www.youtube.com/watch?v=ytuephG7w80 voor een YouTube-filmpje van 15 minuten.

Bouw: Wim Wijnhoud
Tekst & foto's: Dolf Heibloem
Tekening: Roel Linker

Het rustiek gelegen voormalige kasteel is nu een rustpunt voor wandelaars.

Wim Wijnhoud voor het door hem gebouwde Vallée du Wuelzerbech.



Betuwe in de bergen

Velen van ons zullen er wel eens mee te maken gehad hebben. Bergop achter een vrachtwagen zonder te kunnen inhalen. Wat een oponthoud kan dat veroorzaken. Mijn devies luidt daarom: zoveel mogelijk vrachtvervoer per spoor. Dat is ook het idee dat ten grondslag ligt aan dit railplan.

De doorgaande dubbelsporige hoofdspoorlijn door het middelgebergte, was tot voor kort allang geen hoofdlijn meer. Net zoals in Nederland de vroegere hoofdlijn van Amersfoort via de Betuwe naar Duitsland. Er lag alleen nog enkelspoor voor secundair gebruik. Het vrachtverkeer over de bochtige weg door de bergen is in de loop der jaren enorm toegenomen. Om deze weg te ontlasten besloot men de lijn weer op te waarderen en uitsluitend te bestemmen voor doorgaande goederentreinen. Net zoals bij ons de Betuweroute. De nieuwe hoofdlijn is pas onlangs weer in gebruik genomen.
De enkelsporige aansluiting dateert ook nog van vroeger. De lijn werd gebruikt voor personenvervoer en voor transport van kalksteen en hout. Met de ingebruikname van de doorgaande lijn heeft de aftakking een nieuwe functie gekregen. Vanwege het steile verloop is deze speciaal geschikt gemaakt voor proefnemingen met materieel. Zo

hebben ook de normaal gesproken doorgaande (goederen)treinen een reden om naar boven te rijden.
In de weekenddagen heeft het museumbedrijf toestemming de baan te berijden. Daarmee heeft ook het station nu weer een bestemming. De lijn is uit kostenoverwegingen wel ingekort. Het goederenemplacement is niet meer bereikbaar en de volgende stations al helemaal niet. Misschien dat dit deel ooit weer wordt gereactiveerd. Dan moet er wel meer ruimte ter beschikking worden gesteld dan 1,20 x 2,00 m van het railplan.

Sporenplan

Wat mij betreft moeten treinen kunnen rondlopen, zeker op een kleine baan. Dat is niet erg natuurlijk, maar zo kunnen de locs wel meters maken. Met dubbelspoorbaan kunnen zelfs twee treinen tegelijk rondrijden. De suggestie van druk verkeer.
In dit plan houden de treinen rechts. Vanuit de buitenbaan kan de spooraansluiting bereden worden. Komend vanuit de spooraansluiting kan de trein via de wisselverbinding de binnenbaan bereiken. De keerlus is aan de binnenbaan gekoppeld. Een gekeerde trein kan via de wisselverbinding weer op de buitenbaan terechtkomen en daarmee is ook de spooraansluiting weer bereikbaar. Aan het einde, bij het station, is een omloopspoor.
Opstelmogelijkheden bevinden zich overal waar de treinen niet te zien zijn. In de praktijk is het raadzaam om het maximum aantal treinen tot drie te beperken. Bij het station kan de samenstelling van een trein gewijzigd worden. Op het kopspoor is het tevens mogelijk een rangeerloc of voorspanloc op te stellen.
Het hellingpercentage bedraagt maximaal 4%. Er is juist voldoende hoogte om bovenleiding aan te leggen.
De boogstralen zijn in het zichtbare deel niet kleiner dan 60 cm.

Materieel

Met Duitsland in gedachten ben ik uitgegaan van Duits materieel, goederenvervoer, tijdperk V/VI. De mogelijkheden zijn legio. De bogen zijn toch al redelijk ruim. Maar met de inzet van alleen goederenwagens ziet het er nog mooier uit dan wanneer er met de lange 26,4 m personenrijtuigen gereden zou worden.
Bij de (logische) keuze voor elektrische tractie moeten alle sporen onder de draad gebracht worden, ook die van de aftakking, omdat de treinsamenstellingen anders niet gewijzigd kunnen worden.
Voor de museumtrein hoef ik geen ideeën aan de hand te doen. Bijna alles is mogelijk. Gebruik in verband met de niet al te ruime boogstralen liefst kortere rijtuigen.
Het plan zou trouwens ook in Oostenrijk kunnen liggen. Voor Zwitserland, België of Frankrijk moet je het ontwerp spiegelen, omdat daar links gereden wordt.

Beveiliging

De wisselverbinding in het hoofdspoor is beveiligd met vier seinen. Voor de stationssporen volstaat één uitrijsein na het wissel. Dit zou niet te zien en daarom heb ik bij elk spoor een sein opgesteld. In tijdperk V/VI horen vanzelfsprekend moderne lichtseinen.

Analoog of digitaal

Toepassing van een digitaal systeem biedt in dit ontwerp een aantal voordelen. Dankzij cruisecontrole behouden de treinen een gelijkmatige snelheid, ook op hellingen. De toepassing van dubbeltractie wordt eenvoudiger en dat geldt ook voor het rangeren met een extra loc. Verder zijn detectie en beveiliging van treinen in het niet-zichtbare deel relatief simpel uit te voeren.

Bouwwijze

De enorme slenk in het midden vraagt om een constructie met een open geraamte. De slenk kun je dan richting vloer laten zakken. Tevens zijn de verdekte sporen dan van onderaf goed bereikbaar. De diepte van 1,2 m vereist nog wel mangaten om het achterste deel te kunnen bereiken. Een alternatief is om de baan van achteren naar voren op te bouwen.

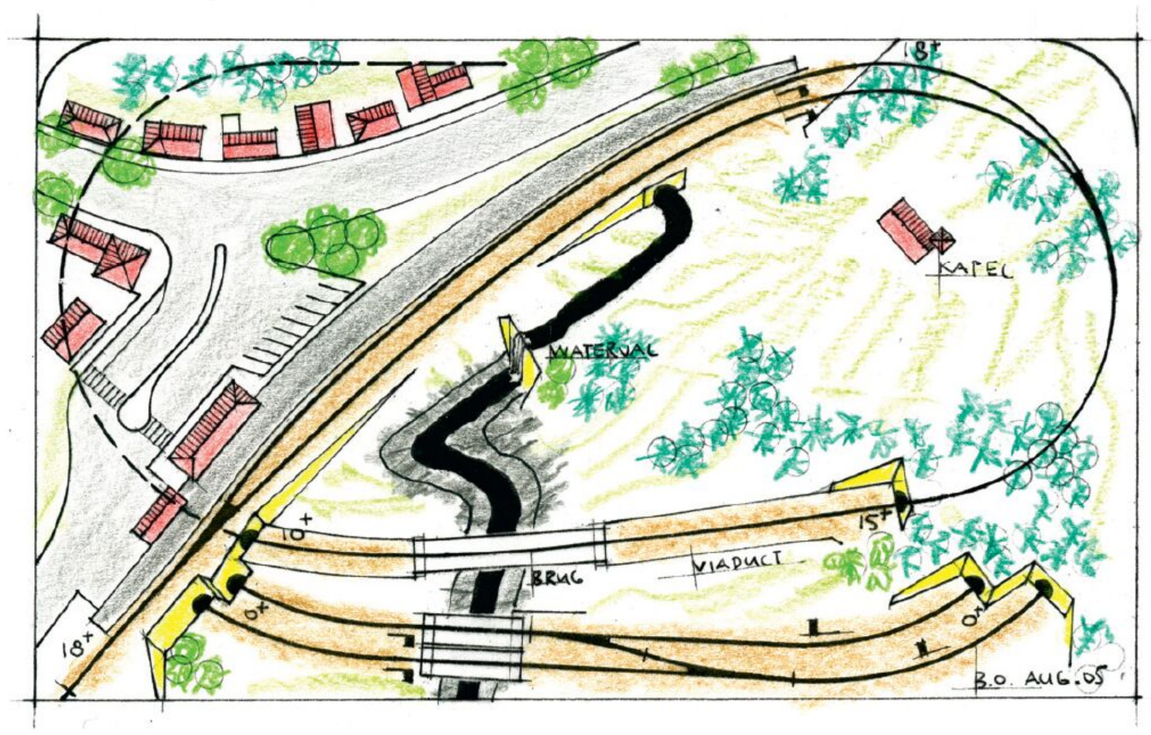
Sfeer

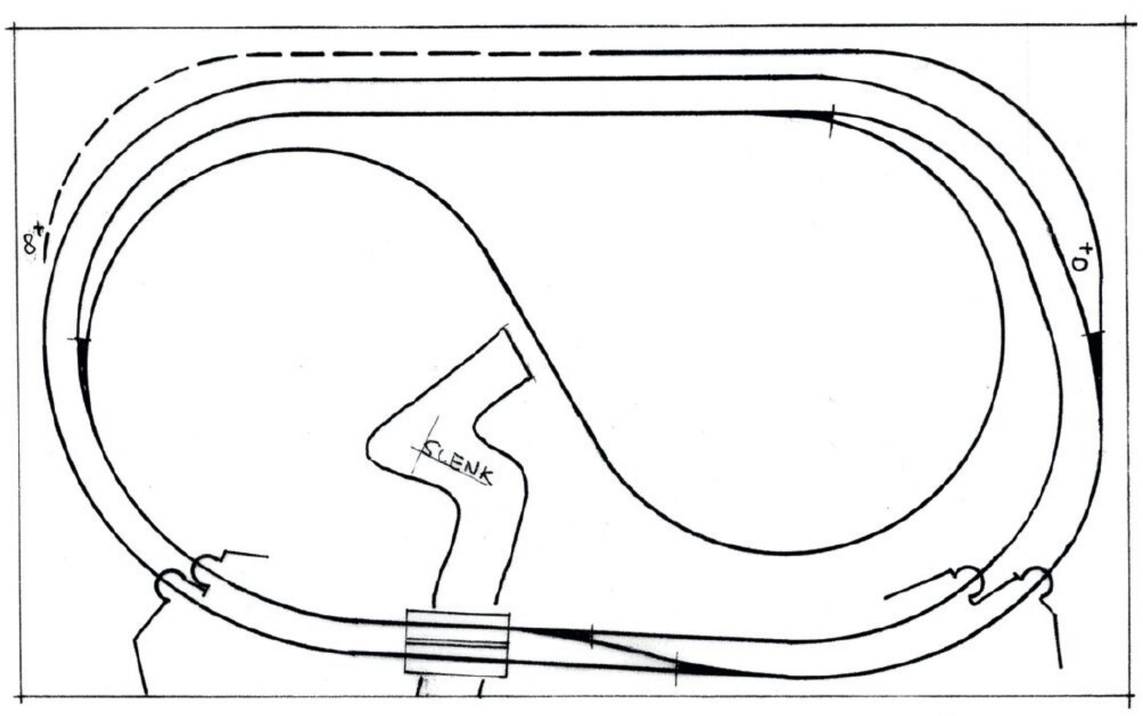
De perspectieftekening geeft alleen maar een impressie. Zo zou de baan er kunnen uitzien. Met bovenleiding ziet het er al anders uit.

Epiloog

Dit ontwerp was eigenlijk bedoeld voor de railplanwedstrijd die in 2005 door Railhobby werd uitgeschreven. Bij inzending was de termijn helaas al gesloten.
Mijn uitdaging was om binnen de gestelde beperkingen van de wedstrijd – afmetingen 1,20 x 2,00 m en maximaal 6 wissels – een dubbelsporige hoofdbaan in tijdperk V/VI te bouwen.
Het is uiteindelijk een vrij universeel plan geworden dat zich ook goed in een ander tijdperk laat plaatsen.
Door het stationspoor in een iets scherpere boog te leggen zijn er uitbreidingsmogelijkheden naar een andere module.
Verzin het allemaal maar, de mogelijkheden zijn legio.

Tekst en tekeningen: Bas Obbink





De Rhätische Bahn door de ogen van Frans Oleo, een ex-NMBS-treinbestuurder die zijn droom sinds zijn pensioen heeft waargemaakt.

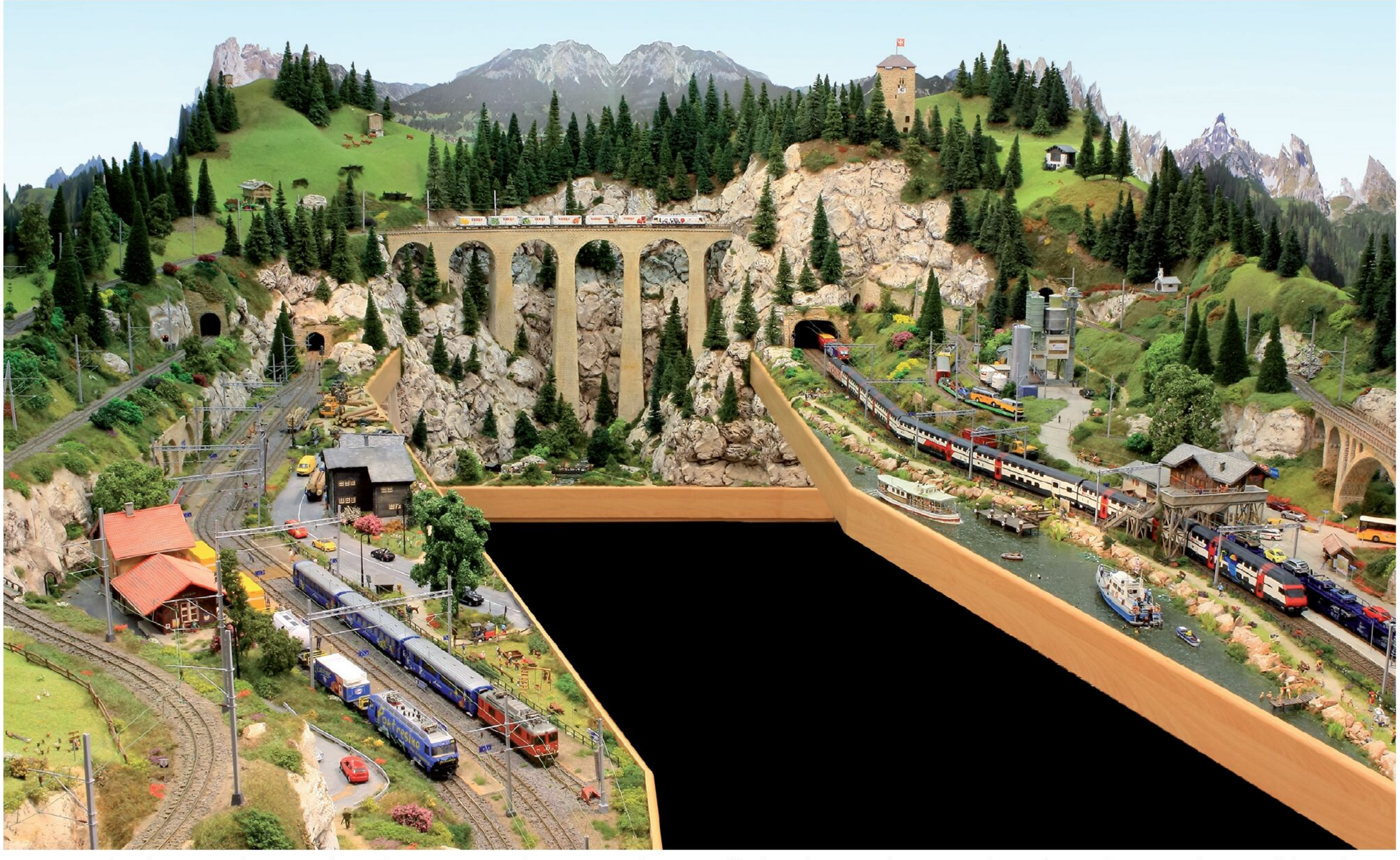
De Rhätische Bahn in model

EEN ZWITSERSE BAAN DOOR DE OGEN VAN EEN BELGISCHE SPOORWEGMAN

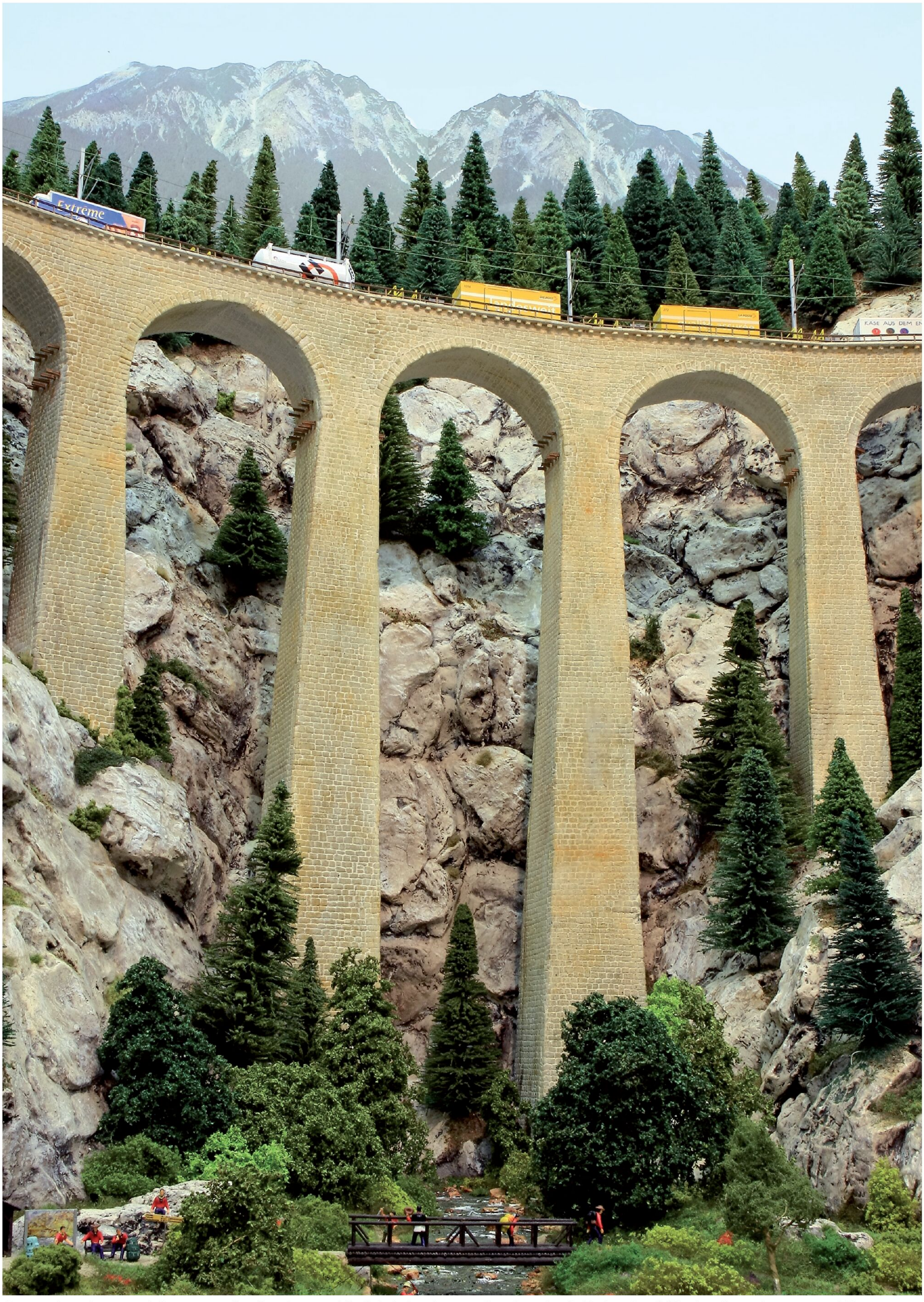
In 2008 is Frans Oleo na een carrière als Belgisch treinbestuurder met pensioen gegaan. Een gelegenheid om een lang gekoesterde droom waar te maken. Na meer dan 30 jaar vakantie in Graubunden in Zwitserland lag het thema van de toekomstige baan dan ook voor de hand. De Rhätische Bahn in combinatie met een indrukwekkend berglandschap en een deel Zwitsers SBB normaalspoor werd in een fictief sporenplan omgezet.

Filisur. Nog voor zijn pensioen is Frans Oleo met het maken van verschillende ontwerpen van zijn droombaan gestart. Op een ruimte van acht bij drie meter was het puzzelen om een bestaand stuk van de Rhätische Bahn na te bouwen. Hierbij moesten een aantal toegevingen gedaan worden. Het station van Filisur alleen zou al meer dan vijf meter in beslag nemen. Daarom is bewust gekozen voor een denkbeeldige baan waarin verschillende scènes onafhankelijk van elkaar opgenomen worden. Deze werden vooraf in het baanplan geïntegreerd. Zo moest er zeker plaats zijn voor een denkbeeldig dorp Filisur met het gelijknamige station. Elke trein van het schaduwstation St-Moritz zou door Filisur moeten rijden. Via een kleine carrousel en enkele keerlussen gaat het verder over de Landwasser Viadukt naar het station Grüsch. Van daaruit loopt het spoor naar het tweede schaduwstation Chur. Vooraan in het dal langs het meer is plaats voor een normaalspoor met locomotieven van de SBB voorzien.

De Rhätische Bahn bestaat uit enkelspoor. Er wordt in beide richtingen digitaal met het besturingsprogramma Koploper gereden. Hiervoor heeft Frans Oleo kunnen rekenen op de ervaring en deskundigheid van Dave Hovestad, een clubgenoot van de Leuvense Modelbouw Trein Club (LMTC) waarvan beiden reeds jaren lid zijn. In de twee schaduwstations met de toepasselijke namen St-Moritz en Chur, is plaats voor tien locomotieven. Vanaf het schaduwstation en een carrousel met een diameter van 80 cm en meterspoor van Peco wordt een hoogte van 140 cm naar de Landwasser Viadukt overwonnen.
Het SBB-normaalspoor baan heeft geen schaduwstation. Slechts een klein gedeelte onderaan is zichtbaar en loopt langs een meer en het station St-Niklaus. Het H0-gedeelte is dubbel-



Twee jaar heeft Frans Oleo aan de realisatie van zijn baan gewerkt. De volledige baan is drie meter breed en acht meter lang. Voldoende voor een smalspoor Rhätische Bahn en een deel normaalspoor van de SBB.



Centraal op deze modelbaan staat het Landwasser Viadukt in het kanton Graubunden in Zwitserland. Het heeft een hoogte van 70 cm en een lengte van 110 cm. Het is volledig in hout met een steentjesmotief in karton bekleed.

Het stationsgebouw Filisur is een kopie van de werkelijkheid gekocht bij Ferro Swiss. Op de draaischijf zien we de stoomloc G 4/5 van STL-Models die gebruikt wordt voor speciale gelegenheden.

spoor en bevat in beide richtingen acht blokken van ongeveer drie meter. Om tot een aanvaardbare lengte te komen zijn twee carrousels met een diameter van 85 cm in het tracé verwerkt.

Zowel de Rhätische Bahn als het SBB-gedeelte zijn van bovenleiding voorzien. Een deel komt van Sommerfeldt, maar het meeste is zelfbouw met profielen en draad in messing die in de modelbouwzaken te koop zijn. Alle seinen inclusief de seinbrug zijn door zijn beste vriend Staf De Meester gebouwd. Een knap staaltje van vakmanschap. De seinen zijn met microleds uitgerust. De wisseling van de seinstanden verloopt synchroon met het bloksysteem en wordt eveneens door het Nederlandstalige programma Koploper van Paul Haagsma aangestuurd. Naast automatisch rijden is manuele bediening perfect mogelijk.

Fil i sur is al jaren de vakantiebestemming van de familie Oleo. Begrijpelijk waarom zoveel zorg aan de uitwerking van het dorp met het gelijknamige station is besteed.

Een deel van de bovenleiding is zelf gebouwd aangevuld met onderdelen van Sommerfeldt. Let ook op de sneeuwruimer in de loods die klaar staat om in actie te komen.

Landwasser Viadukt. Het landschap van deze indrukwekkende modelbaan wordt overheerst door het Landwasser Viadukt. Aan deze brug en het omringende landschap is veel aandacht

Onderaan zien we enkele wagens van de Rollende Landstrasse op SBB-normaalspoor. De bediening van de digitale baan gebeurt met het Nederlandstalige Koploper dat door vriend Dave Hovestad geprogrammeerd werd.

Een Mehano-diesel Mak G2000BB van SBB Cargo met het Hupac-rijtuig voor vrachtwagenbestuurders. De Zwitserse seinen zijn door NMBS-collega van Staf De Meester op basis van onderdelen in messing en kunststof gemaakt.

Een SBB Re 460 met internationale slaaprijtuigen passeert het station St-Niklaus. De versmalde voetgangersbrug is van Kibri. Op de voorgrond een aanlegsteiger voor een plaatselijke toeristenboot.

besteed om alle elementen zo getrouw mogelijk weer te geven. Je krijgt de indruk dat je in een echt stukje Zwitserland bent. De brug is in model op schaal 1:100. De pijlers zijn van hout en werden met steentjesmotief bekleed. Zij heeft een hoogte van 70 cm en is 110 cm breed. Net als in werkelijkheid ligt de brug in een boog en het spoor verdwijnt in een tunnel.

De decoratie van het landschap is uit de meegenomen indrukken van jaarlijkse reizen naar Zwitserland en de vele wandelingen in het Landwasserdal ontstaan. Voor de afwerking gebruikt Frans Oleo materiaal van Heki, Anita Decor en MiniNatur. Vooral met Heki Decovlies is het aangenaam werken. Op de baan staan ongeveer 400 dennenbomen. Ze zijn met draad en uitgerafelde koord gemaakt. In de toekomst zullen alle bomen vervangen worden door exemplaren gemaakt met Siflor materiaal. De rotsen zijn ontstaan uit gipsafgietsels in zes mallen in zacht rubber. De gipsmotieven zijn op een structuur van metalen vliegengaas ver-

Een politieboot doet duikoefeningen aan de rand van het meer. Het wateroppervlak is van toiletpapier gemengd met houtlijm gemaakt. Achteraan een kopie van het Soliserviaduct van Faller.

werkt. In totaal is ongeveer 70 kilo gips verwerkt. Het landschap op de achtergrond met besneeuwde bergtoppen wordt met panoramafoto's van Vollmer en Faller gevormd. Het water in het meer bestaat uit verschillende lagen toiletpapier in combinatie met een laag houtlijm. De golven maak je door in één richting draaiende bewegingen te maken met een ronde verfborstel. Een beetje verf in de houtlijm zorgt voor een basiskleur. Na het drogen wordt het wateroppervlak met donkergroene verf afgewerkt. Langs de oever van het meer wordt met lichte tinten gewerkt, waardoor je meer diepte krijgt. Tot slot krijgt het geheel een behandeling met drie lagen bootlak. Het resultaat is schitterend.

De plaatselijke cementfabriek van Faller is de enige industriële activiteit die op de modelbaan te bespeuren is.

De Bernina Express met een Ge 4/4 III in een Unesco-livrei op Het Landwasser Viadukt. De dennenbomen op de achtergrond zijn van ijzerdraad en uitgerafelde koord gemaakt.

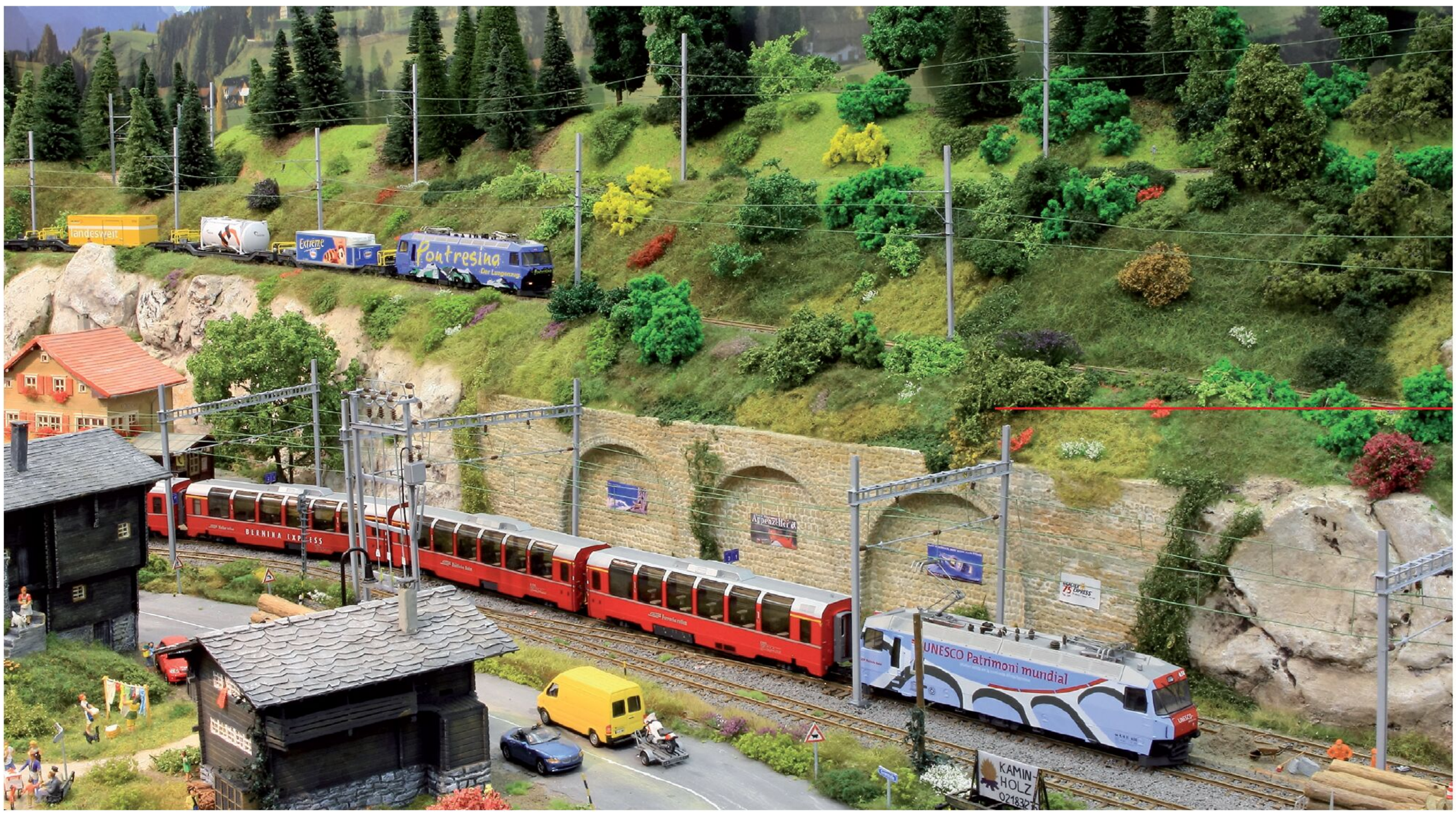
Beide stationsgebouwen Filisur en Grüsch zijn op schaal zoals in werkelijkheid. Filisur kon je vroeger bij Ferro Swiss kopen. Grüsch is nog steeds bij Tilly Models in Nederland te koop. Veel authentieke Zwitserse huizen langs de baan komen eveneens van Tilly Models. Alle

De Bernina Express passeert het station Grüsch dat in werkelijkheid tussen Landquart en Klosters ligt. De blauwe Arosa pendeltrein staat klaar voor vertrek.

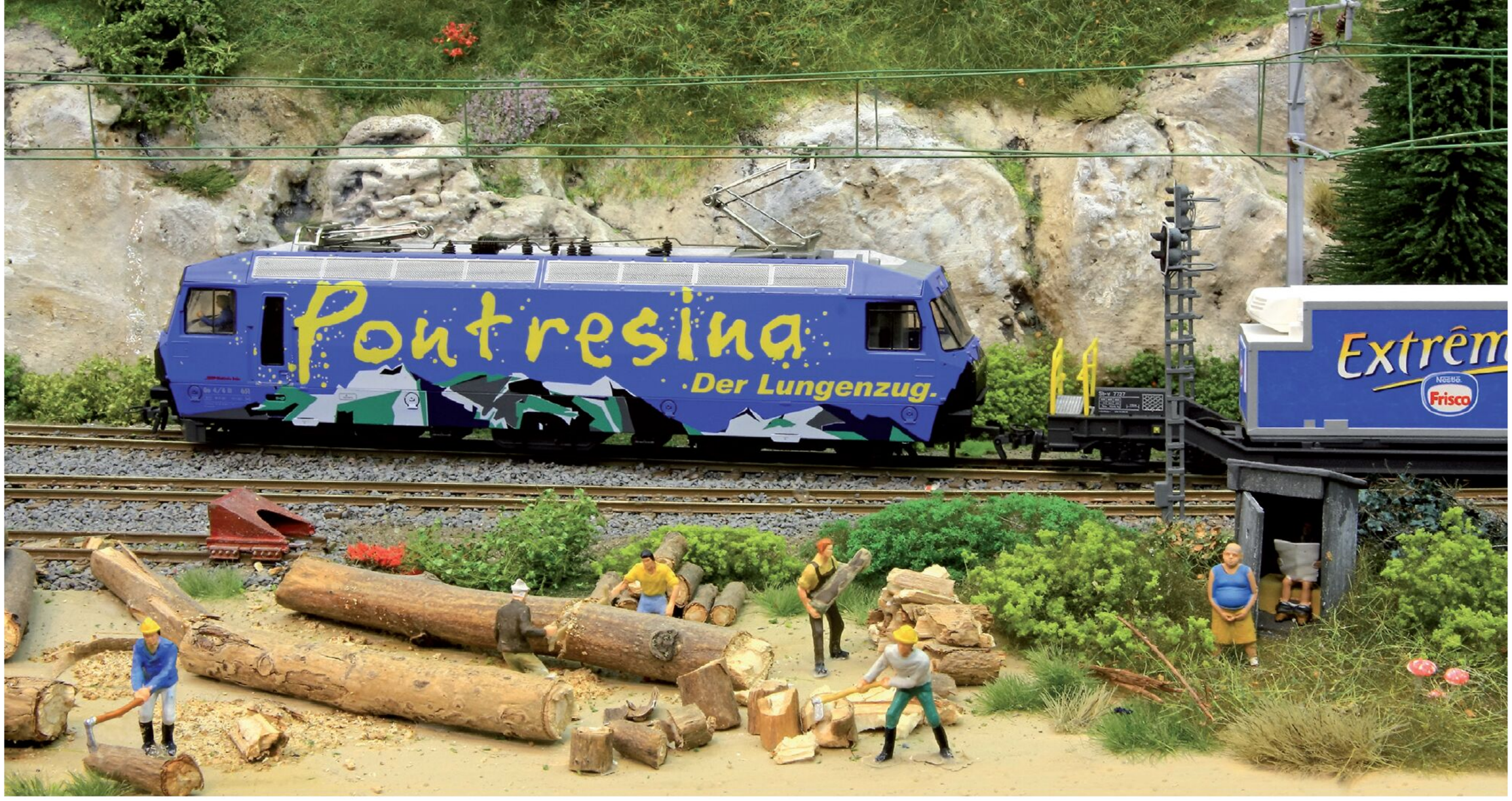
andere gebouwen en constructies zijn van bekende merken zoals Faller, Vollmer en Kibri.
Alle smalspoorlocomotieven zijn van Bemo. Het is een verzameling die geleidelijk tot stand is gekomen. Ieder jaar komt er na een deugddoende vakantie één loc bij. Dertig jaar geleden was Bemo in de lage landen niet zo vlot verkrijgbaar. Je moest wel naar het buitenland. Gelukkig is intussen een en ander veranderd en kun je Bemo in de meeste speciaalzaken in Nederland en België vlot bestellen.
Elk jaar gaat Frans Oleo samen met zijn vrouw opnieuw naar Graubunden. Het is intussen zijn tweede thuis geworden. We besluiten dan ook graag met de woorden van Frans: Telkens wanneer ik mij voor enkele uren op mijn zolder terugtrek, is het alsof ik even op vakantie ben geweest. En zo moet het zijn. Modelspoor is immers een hobby waarvan je moet genieten, iedere dag opnieuw.

Tekst en foto's: Peter Embrechts
Tekening: Bernard Lambert

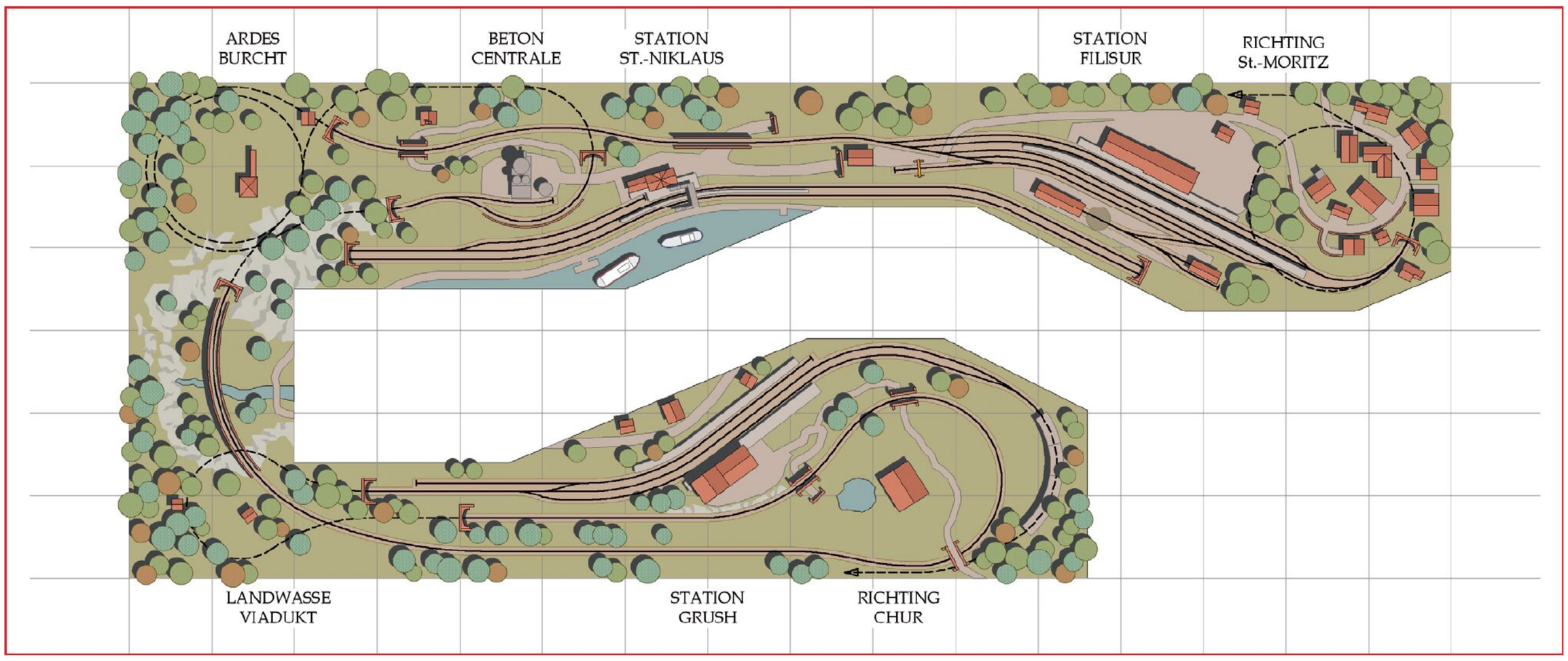
De donkerblauwe krokodil Ge 6/6 I geproduceerd naar aanleiding van 75 Jahre Glacier Express met de Alpine Classic Pullman Express rijtuigen volgt langzaam maar zeker het spoor naar het Landwasser Viadukt.



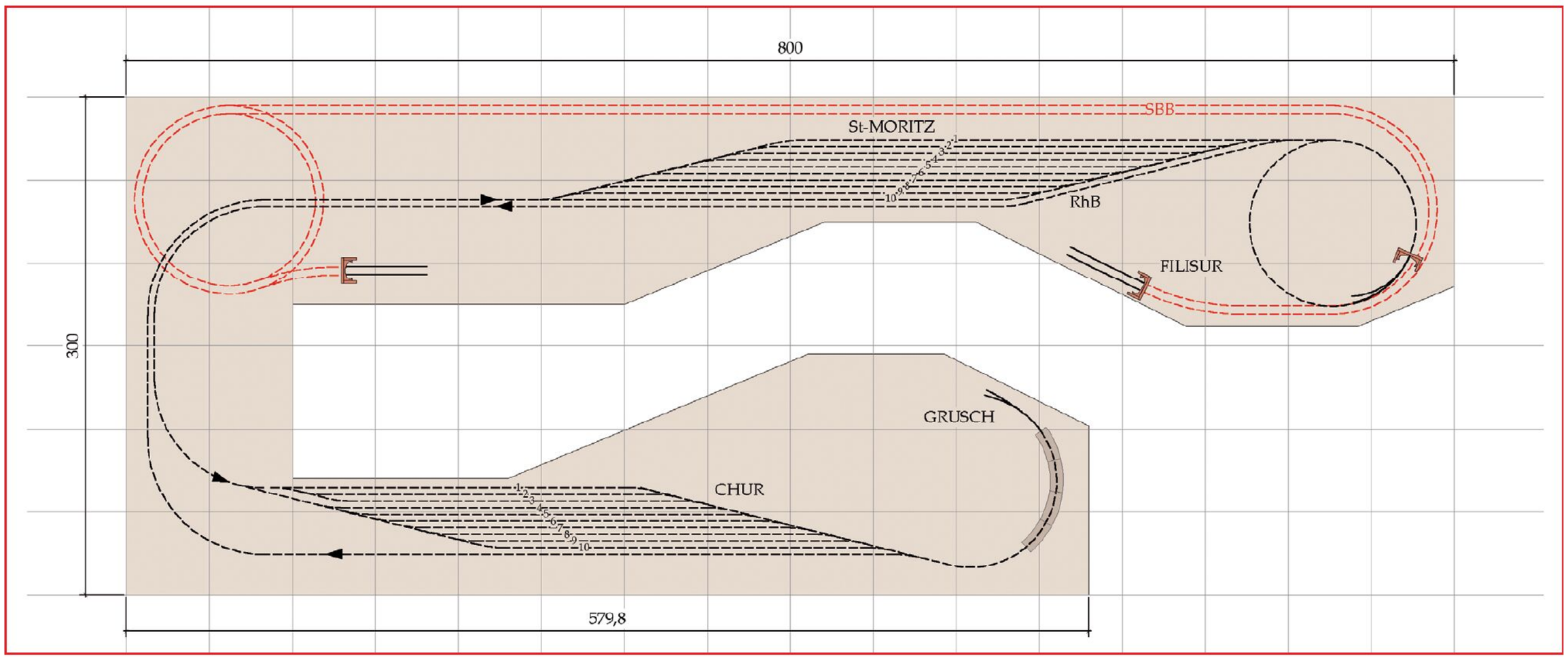
De achtergrond bestaat uit panoramafoto's waarvan de bergen zorgvuldig zijn uitgeknipt. Ze zijn bevestigd tegen een blauw geschilderde hemel.



Een houthakkersscène en het toilethokje van Preiser. De rotsen zijn van pleister met gietmallen in rubber gemaakt en op kippengaas geplaatst. Het groen is vooral Heki Decovlies waarmee heel aangenaam kan gewerkt worden.



Het sporenplan is fictief zodat optimaal met de beschikbare zolderruimte rekening wordt gehouden.



Het sporenplan van de Rhätische Bahn bevat twee schaduwstations, St-Moritz en Chur. Eén voor elke rijrichting met ieder tien opstelsporen. Het SBB-normaalspoor telt acht blokken zonder extra opstelsporen.

Welkom in de wereld van het modelspoor

Silberzwiebel Hbf

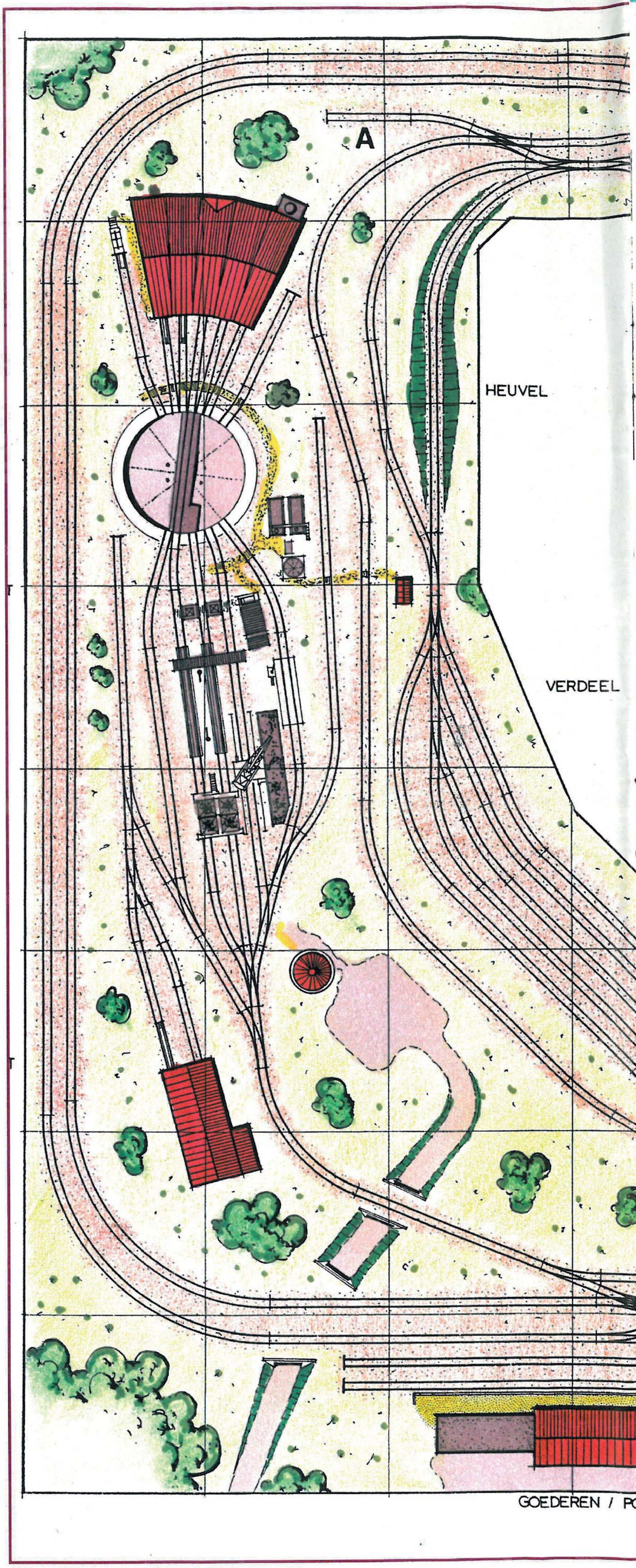
De stroom lezers die een beroep doen op de redactie bij het maken van een eigen railplan neemt nog steeds toe. Geregeld komen er E-mails en brieven met de vraag of we naar dit of dat railplan willen kijken en ons commentaar willen geven. Dat doen we graag, want daar leren we zelf ook van, maar de afhandeling vraagt de nodige tijd. Dus wie om onze hulp vraagt, moet wel geduld hebben.

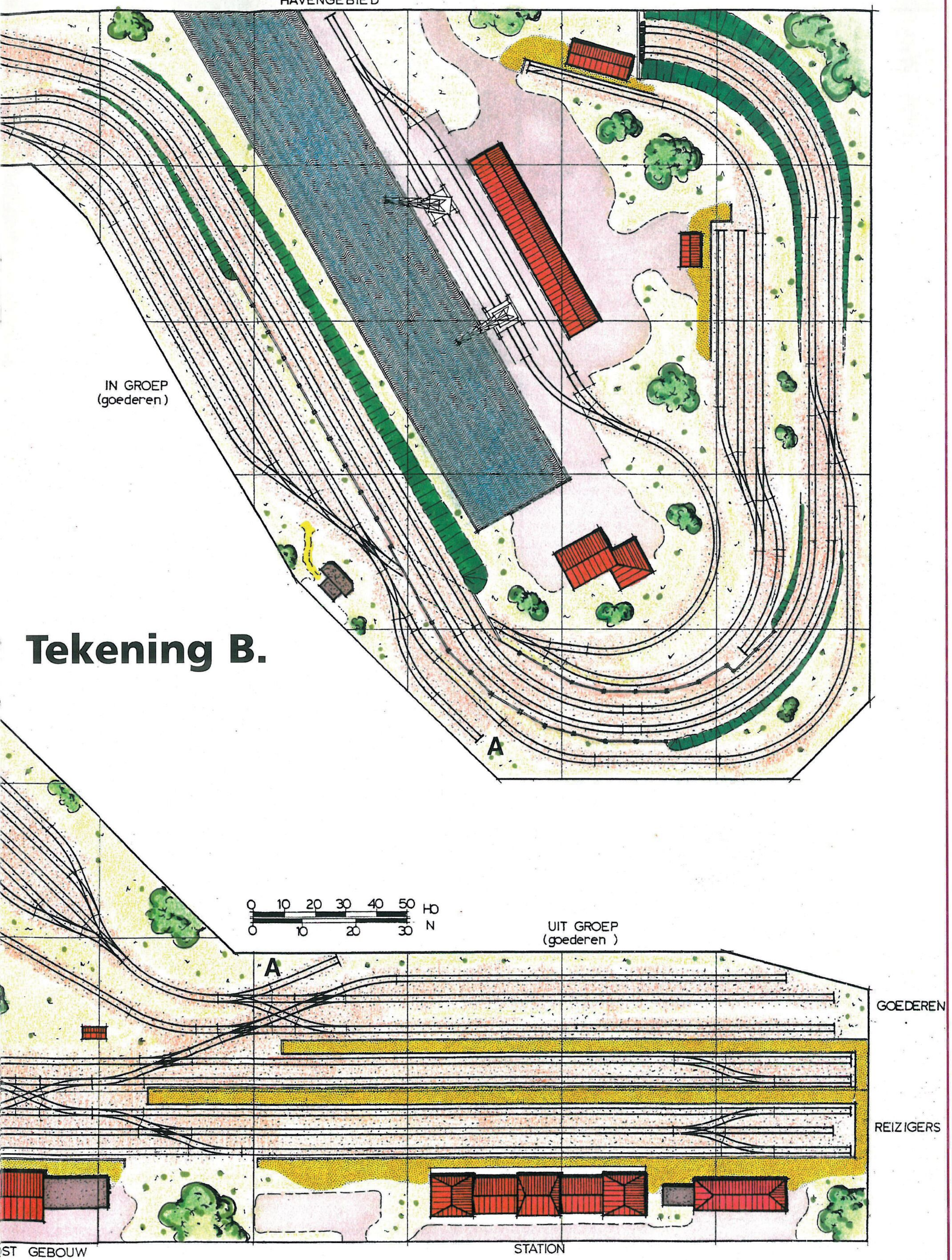
Het plan van vandaag is het antwoord op een E-mail van de heer Jan Korting uit Deventer. In zijn elektronische post vraagt hij: 'In het eerste nummer van Railhobby van het jaar 1999 heb ik gelezen dat u voor lezers van Railhobby als lezersservice de mogelijkheid heeft een spoorbaan te ontwerpen. Ik zou hiervoor graag een beroep op u willen doen. Ik heb zelf met behulp van Winrail al een ontwerp gemaakt, maar het geheel klopt gevoelsmatig nog niet. Ik heb dus behoefte aan een vergelijk met wat een deskundige zou ontwerpen met dezelfde gegevens en wensen. Ik heb een beschikbare ruimte van 4,5 x 3,85 meter. De baanwensen zijn:

Tijdperk t/m III,
Tractie: stoom en een enkele diesel,
Paradebaan (enkelsporig),
Kopstation,
Rangeerterrein met heuvel,
Industriespoor naar het havengebied,
Railsoort Märklin,
Besturing Märklin Digital.'

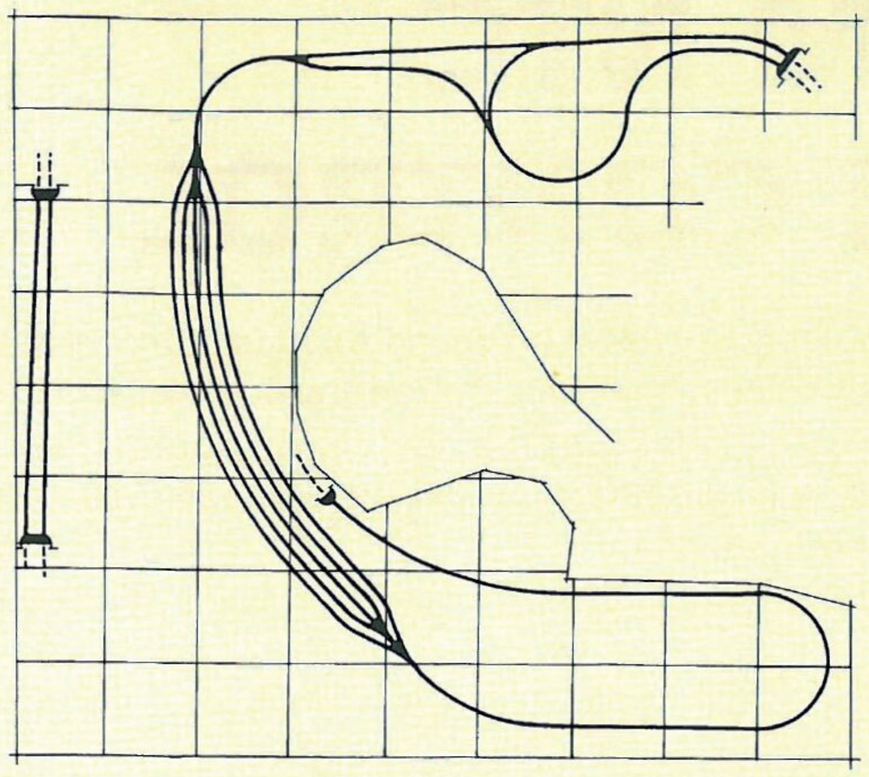
Op een vraag zoals hier gesteld kunnen ook wij van de redactie van Railhobby niet zonder meer een antwoord geven. Het ontwerpen van banen is namelijk een zeer individuele zaak. Daarom hebben we veel gegevens nodig: wat stelt u zich van het station voor. Hoe heeft u het depot gedacht (hoeveel locs wilt u onderbrengen), welke capaciteit moet uw rangeerterrein hebben en hoe groot stelt u zich 'de tuin' voor.
En bij dit alles: hoe denkt u dit ruimtelijk onder te brengen. Hoeveel ruimte hebt u voor uw station in gedachten. Jan Korting heeft voor zijn kopstation inclusief uitrijwissels 2,5 m in gedachten.
Uw modelspoorredacteur vindt voor een klein station met twee kleine depots, één normaalspoor en een smalspoor een ruimte van negen meter eigenlijk nog te klein. Daarom, beste lezer, brief ons, vertel ons zoveel mogelijk van uw ideeën en wensen en van de beschikbare ruimte.
Jan Korting heeft ons met zijn Winrail-ontwerp een goed inzicht geven in zijn ideeën, wensen en twijfels.

Silberzwiebel Hbf. Laten we het ontwerp uit Deventer eens goed bekijken. Het ziet er op het eerste gezicht indrukwekkend uit: een groot kopstation, een indrukwekkend depot en veel rangeermogelijkheden. Verder een haven en een rangeerheuvel met goederenstation en dat alles met elkaar verbonden door een dicht net van sporen.
De ideale modelbaan lijkt het. Hoeveel modelspoorders dromen niet van zo'n baan? Veel rails, veel wissels en veel treinen die onafgebroken langs en over lange wisselstraten denderen.
Maar is dit Winrail-ontwerp wel zo ideaal? Jan heeft er zelf zijn twijfels over en ons inziens terecht. Laten we het eens nader bekijken en daarbij factoren als exploitatieconcept, rangeermogelijkheden en niet te vergeten de kosten erbij betrekken.
Ten eerste het kopstation. Jan beschikt kennelijk over veel geld gezien het aantal wissels dat daar is neergelegd. Dat staat wel indrukwekkend, maar zijn die wissels nou echt nodig.

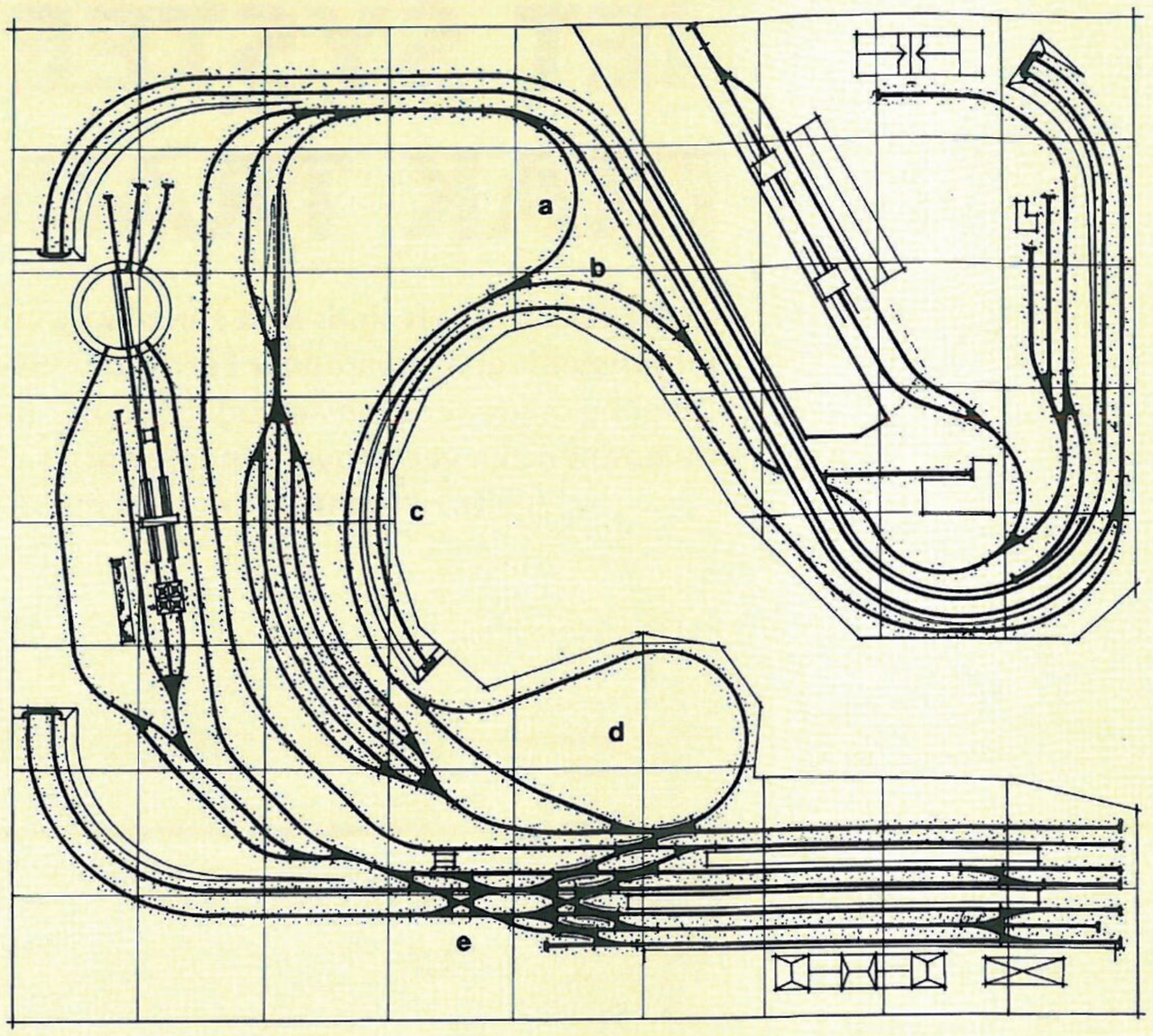



HAVENGEBIED
IN GROEP
(goederen)
A
0 10 20 30 40 50 HO
0 10 20 30 N
A
UIT GROEP
(goederen)
GOEDEREN
REIZIGERS
ST GEBOUW
STATION
P.vd .Welle

Tekening B.



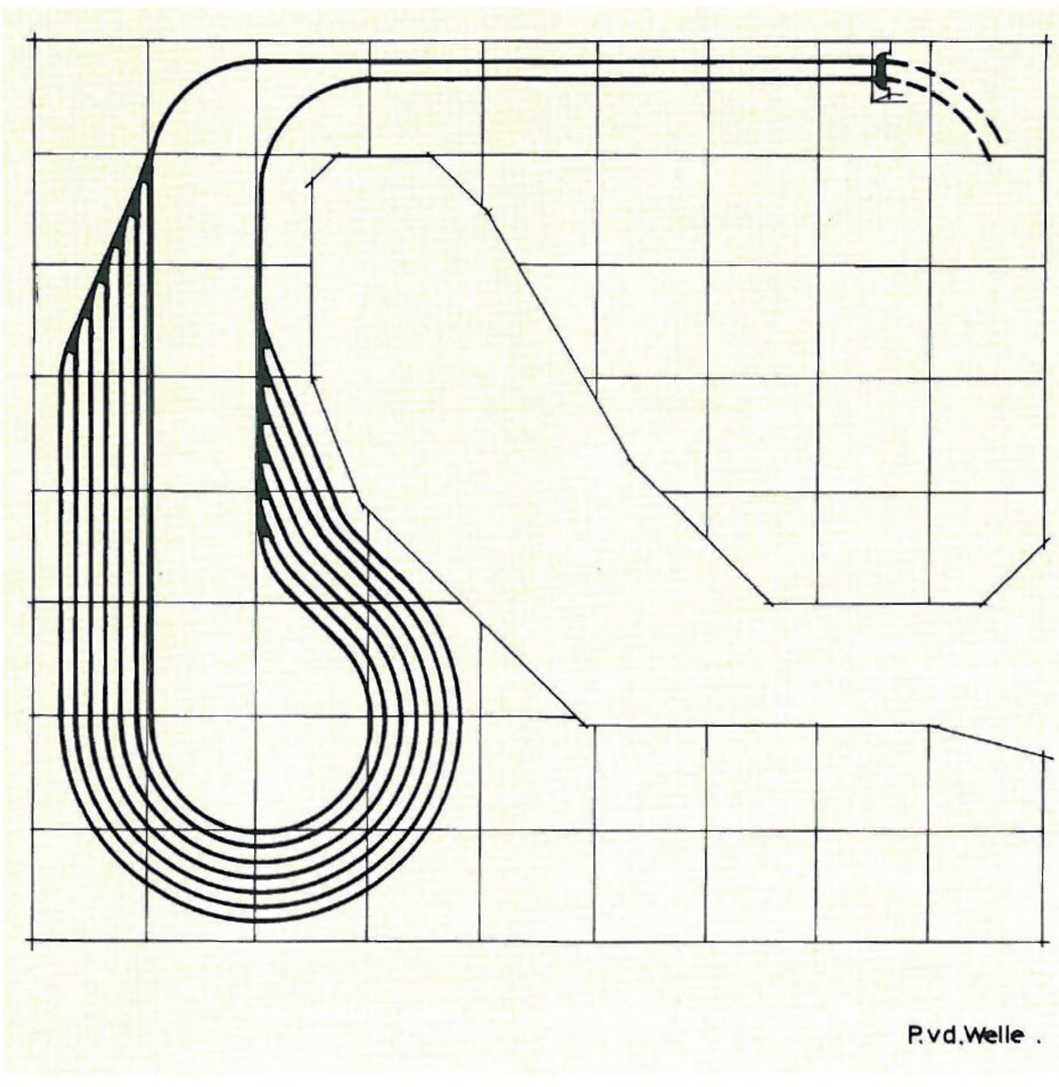
A



P.vd.Welle .

Bij de grote spoorwegen is men zuinig met de aanleg van wisselstraten, want wissels zijn duur en slijten relatief snel. Er wordt dan ook geen wissel teveel neergelegd. Dat is bij het kopstation in het voorontwerp wel zo. We begrijpen wel hoe dat komt: men wil alle sporen zowel op de hoofdbaan als op het depot aansluiten. Daarbij wordt ieder spoor apart bekeken en kom je vanzelf tot een groot aantal wissels.

De eisen. Een station moet aan de volgende eisen voldoen. Alle perron sporen moeten vanuit alle inkomende sporen bereikbaar zijn en omgekeerd. Vanuit alle perronsporen moet het depot bereikbaar zijn. De treinbewegingen dienen zo veel mogelijk gescheiden te zijn en de plaatsen waar ze elkaar kruisen, dienen effectief te zijn beveiligd. Bij voorkeur zonder dat daar extra personeel voor nodig is. Het station moet dus nader bekeken worden.
In het oorspronkelijke ontwerp is een rangeerheuvel gepland. Een aardig idee, maar het echte heuvelen zal met modelwagens niet meevallen. Ze zijn niet allemaal even zwaar en rijden dus ook niet even ver uit en het opvangen van wagens die te ver doorrijden met behulp van railremmen is ook nauwelijks te realiseren.
Maar goed, dat is niet het hoofdbezwaar tegen de heuvel. Het oplossen van het probleem betreffende het rijden en remmen wordt een leuke klus voor Jan Korting. De gevonden oplossing horen we te zijner tijd graag. Maar wat moet er aan de heuvels veranderd worden? Een rangeerheuvel maakt altijd deel uit van een geheel, bestaande uit een 'Ingroep', een 'Heuvel', een 'Verdeelgroep' en een 'Uitgroep'. Deze opzet missen we in het ontwerp uit Deventer, daar moet dus iets aan gedaan worden.



P.vd.Welle .

De verandering. Na lang heen en weer praten hebben we de reconstructie ter hand genomen. De sporen bij 'a', 'b' en 'c' werden geschrapt en ook de merkwaardige keerlus bij 'd' verdween (zie tekening A). Verder werd het 'wisselgeweld' bij 'e' aangepakt en vereenvoudigd tot een overzichtelijk geheel. Daarna werden er voor de heuvel een 'Ingroep' aangelegd, achter de heuvel een 'Verdeelgroep' gemaakt en tenslotte een gedeelte van het station omgebouwd tot 'Uitgroep'.
Wagens die van elders of uit het havenemplacement komen, kunnen nu worden verzameld op de 'Ingroep-goederen'. Via de heuvel verdeeld en opgesteld in de 'Uitgroep-goederen'. Van hieruit kunnen goederentreinen de 'grote' wereld in of via 'Goederen' naar de havens worden gereden.
Om alle sporen daar te kunnen bedienen, is een stuk rangeerkunst nodig. Om deze kunst te ondersteunen zijn op de sporen 'A' in tekening B opstelmogelijkheden voor rangeerlocomotieven aanwezig. Het depot biedt, na het plaatsen van een dieselloods, nu voldoende plaats aan stoom- èn dieseltractie en ook het reizigersstation heeft redelijk plaats.
'Redelijk', want wie de maten bekijkt zal zien dat er beslist geen ruimte is voor ICE's en lange D-treinen. De maximale lengte in het station is niet meer dan 2,25 meter, ruimte voor een locomotief met vijf à zes rijtuigen. De locomotief moet dan wel tot het einde van het perronspoor doorrijden. In plaats van om te lopen moet er een andere locomotief voor de trein komen. Iets wat in werkelijkheid ook gebeurde en nog gebeurt en op de modelbaan voor extra beweging zorgt.

Tenslotte. Ondanks de indrukwekkende afmetingen en de ruime mogelijkheden die het definitieve ontwerp biedt, is het geheel, omgerekend naar de werkelijkheid, niet meer dan een kleine (binnen)havenstad met een kopstation passend bij een provincieplaats. De speelmogelijkheden zijn echter groot. De digitale besturing zal hard nodig zijn, wil de treindienstleider de zaak in de hand kunnen houden.
Het eveneens veranderde schaduwstation biedt plaats aan zes treinen, voldoende voor een druk verkeer van en naar haven en goederenstation. Op de 'paradestrecke', wens van bijna iedere modelspoorder, is plaats voor lange treinen die lang gevolgd kunnen worden.

Idee: Jan Korting
Tekst: PaKl.
Tekeningen: Peter van der Welle

Railhobby PROJECTEN

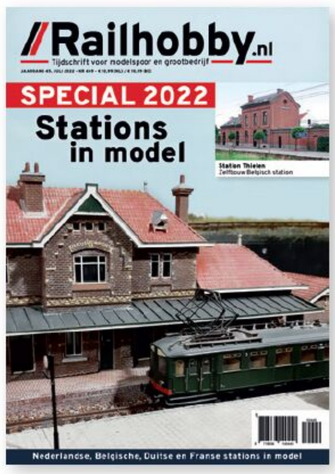
Echte collectors items!

Heeft u alle Railhobby Projecten en Specials al in huis?

Noviteitenspecial 2023
Een alfabetisch overzicht van de nieuwe producten die in 2023 worden verwacht. Alle schalen komen aan bod.

Oorlog en Wederopbouw
De beste artikelen over het materieel tijdens de oorlog en bij de wederopbouw. Ga aan de slag met de bouw van Hotel De Wereld en militair materieel.

Stations in model
In deze special vindt u de beste artikelen over de bouw van stations. Van bouwkits in karton en kunststof tot complete zelfbouw.



Over Buitenlandse modelbanen
De beste artikelen over buitenlandse modelbanen. We gaan aan de slag met het bouwen van bergen, Zwitserse seinen en een Italiaanse boswachterswoning.

NS in de jaren 80 en 90
De beste artikelen over het materieel waarmee de NS in de jaren 80 en 90 reed. Lees alles over de laatste bruine locomotieven en bekijk treinsamenstellingen in model.

Over Rollend materieel
Locomotieven, rijtuigen, goederenwagens, treinstellen en wegvoertuigen.

Bestel op Railhobby.nl/shop
of vul onderstaande bon in.

Ja, ik wil graag Railhobby Projecten/Specials bestellen!

Naam: _____ Voorletter(s): _____

Adres: _____ Postcode: _____

Plaats: _____ Land: _____

Telefoon: _____ Geb. datum: _____

E-mail: _____

OP = OP

Ik wil graag:

- ◯ Railhobby 457 - Noviteitenspecial 2023 voor € 10,99
- ◯ Railhobby 449 - Stations in model voor € 10,99
- ◯ Railhobby 437 - NS in de jaren 80 en 90 voor € 8,99
- ◯ Railhobby 425 - Oorlog en Wederopbouw voor € 7,99
- ◯ Railhobby 413 - Over Buitenlandse modelbanen voor € 6,99
- ◯ Railhobby Projecten - Over Rollend materieel voor € 9,99

Scala Publishing BV mag het betreffende bedrag automatisch van mijn rekening afschrijven:

IBAN: _____ BIC: _____ Handtekening: _____

Stuur deze bon (of een kopie) in een gefrankeerde envelop naar Scala Publishing BV, Postbus 38, 3800 AA Amersfoort of bestel op Railhobby.nl/shop.

*Alle prijzen zijn exclusief verzendkosten (minimaal € 3,99). Kijk voor de verzendkosten naar het buitenland op de website. Railhobby Projecten en Specials bestaan uit eerder gepubliceerde artikelen én één of twee nieuw(e) artikel(en).

RH461

NIEUW

LGB-baan naar ZWITSERS VOORBEELD

EEN TUIN VOL TREINEN

De LGB-tuinbaan van Bert Hogenbirk is op z'n zachtst gezegd opmerkelijk te noemen. Groot, vooral. Wat beweegt de bewoner van een villa om zijn huis en complete tuin in te richten als modelspoorbaan? Kees Bregman ging op bezoek bij een gepassioneerde liefhebber van het spoor in schaal 1:22,5.

1.

Passie voor tuinspoor zien we wel vaker, maar de hoeveelheid treinen die Bert Hogenbirk (70) in de loop der jaren heeft verzameld, tart elke beschrijving. Toen zijn eerste kind een dochter bleek te zijn, dacht Bert dat hij zijn modelspoorhobby op een laag pitje zou moesten zetten. Immers, jongens zijn doorgaans blij met een trein, meisjes meestal met een pop. Maar in 1985 wees dochterlief in de speelgoedwinkel resoluut een trein aan als verjaarscadeau. Die grote, die vond ze mooi. Het was de start voor de grote LGB-verzameling in en rond huize Hogenbirk. Schaal 1:22,5 lijkt aan populariteit te winnen, gezien de stroom aan nieuwe modellen en de aandacht op modelspoorbeurzen. Het materieel kan tegen een stootje en heeft een uitstraling die kleinere schalen soms missen. Volgens Bert wordt in (model)spoorbladen te weinig aandacht aan deze schaal besteed. “Je moet er natuurlijk wel de ruimte voor hebben, maar de verregaande detaillering van zowel ex- als interieur is voor mij reden om in deze schaal te rijden.” Bert vervolgt: “Een machinist zit in een LGB-model aan een gedetailleerd weergegeven stuurtafel en de reizigers in het verlichte Pullman-restauratierijtuig zie je van hun glas Chablis genieten.”

Roerig verleden

In 1881 stichtten Ernst Paul Lehmann en Jean Eichner in Brandenburg an der Havel, een stad zo’n 70 km ten westen van Berlijn, de Blechspielwaren-Fabrik von Lehmann & Eichner. De eerste producten waren mechanisch beweegbare vliegtuig- en automodellen, later volgden weerbestendige (opwindbare) modeltreinen. Na de stichting van de DDR in oktober 1949 werd het bedrijf onteigend en als ‘VEB Mechanische »

VOOR HET RIJDEN WORDT DE BAAN GEÏNSPECTEERD EN GEREINIGD

1. In de voortuin wordt het hoogteverschil optimaal benut: via een lange lus en stalen spoorbrug bereikt de trein het hoger gelegen terras.

2. Bert Hogenbirk controleert of de Schöllenenbahn-loc op het tandstaaftraject goed functioneert. De trein is van het hoger gelegen kopstation bij de tuinmuur onderweg naar het dalstation.

3. Terwijl RhB Traktor Tm 2/2 25 een goederentrein samenstelt, rijdt de Duitse ‘Krokodil’ 194 111 met een goederentrein onder de spoorbrug. Vanuit het woonhuis is dit deel van de baan goed te zien.

4. De ‘ochtendwandeling’ van Bert Hogenbirk: de gehele modelbaan moet vrij van obstakels worden gemaakt. De veger met vochtige doek is daarbij een goed hulpmiddel.

TEKST & FOTO’S (TENZIJ ANDERS VERMELD): KEES BREGMAN, **TEKENING:** BERT VAN EKEREN

5.

6.

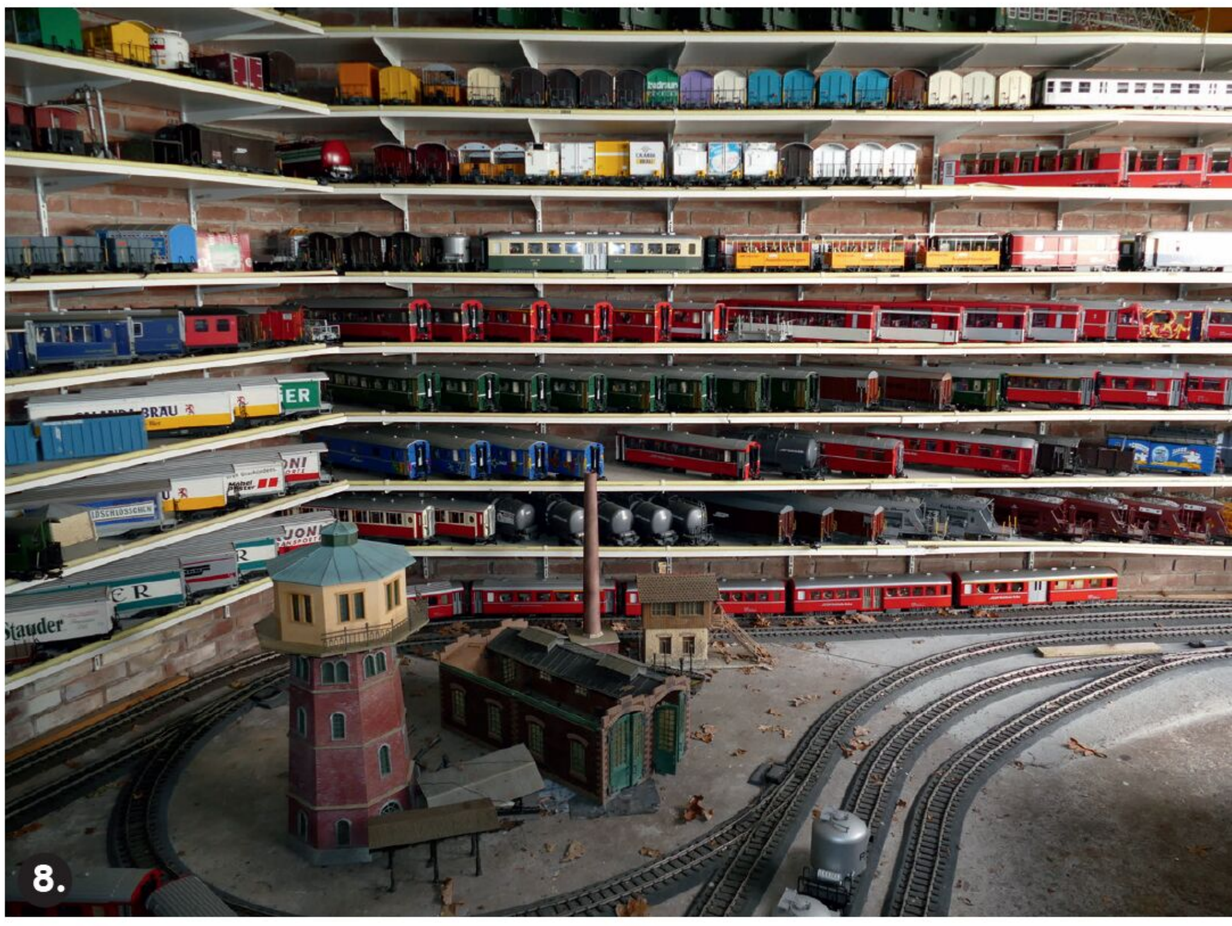
7.

Spielwaren Brandenburg' voortgezet. De berooide eigenaren verhuisden naar Neurenberg, de geboorteplaats van Eichner. Daar werd met nieuw elan een productielijn opgestart, waar naast metaal een door BASF geproduceerde kunststof werd toegepast. Modelspoor werd in de door hen ontwikkelde schaal G (1:22,5) uitgebracht, gebaseerd op een spoorwijdte van 45 mm. Omdat de productie zowel normaal- als smalspoormodellen betreft, varieert de lengtemaat van 1:20 tot 1:32, afhankelijk van het nagebootste voertuig. Op de Spielwarenmesse in Neurenberg van 1968 presenteerde Lehmann GroßBahn (LGB) de eerste treinset: Stainz-locomotief nummer 2 met twee rijtuigen. De stoomloc is in diverse kleurvarianten uitgebracht en wordt nog steeds geproduceerd. Een tweeassige locomotief van de Salzkammergut-Lokalbahn stond hiervoor model (artikel 2010), bij artikel 2020, de latere Stainz 2, was dat de Steiermärkische Landesbahnen. Beide modellen zijn in de loop der jaren niet veel veranderd, wel kregen de locs een rookgenerator en sounddecoder. De messing spoorstaven van het LGB-railprogramma zijn op kunststof dwarsliggers bevestigd, ideaal voor toepassing in de buitenlucht. Een deel van de eerste modellen is in het Spielzeugmuseum in Neurenberg ondergebracht. In 2007 heeft Märklin het merk LGB overgenomen en na het opgaan van Märklin in de Simba-Dickie-Group in 2013 is de productie van LGB-modellen voortvarend ter hand genomen. Overigens heeft LGB dezelfde spoorwijdte - 45 mm - als Märklin schaal 1.

Inspectieronde

Naast modellen van LGB beschikt Bert over treinen in schaal 1 en G van Märklin, Piko, Kiss en KM1. Het materieel van beide laatstgenoemden is van messing en edelmetalen gebouwd. Bert vindt de locs van Kiss

wat stug geveerd, waardoor er bij oneffenheden in het spoor een grotere kans op ontsporing is. Dat risico ligt bij een tuinbaan altijd op de loer, het systeem blijft gevoelig voor takjes, dennennaalden en degelijke. Voordat er wordt gereden, wordt de gehele baan geïnspecteerd en met een aan een stok bevestigde vochtige doek nagelopen. Bij een baan van deze omvang ben je daar wel even mee bezig. “Mijn ochtendwandeling,” grapt Bert. De baan is grotendeels geëlektrificeerd, maar de bovenleiding is, zoals bij elke tuinbaan, een zorgenkindje. Vogels gaan op de rijdraad zitten en als ze opvliegen is hun afzet soms te veel voor de »



8.

9.

5. RhB-motorrijtuig ABe 4/4 32 kruist op het bogenviaduct DR-smalspoorloc 99 7245 van de Harzquerbahn met een reizigerstrein.

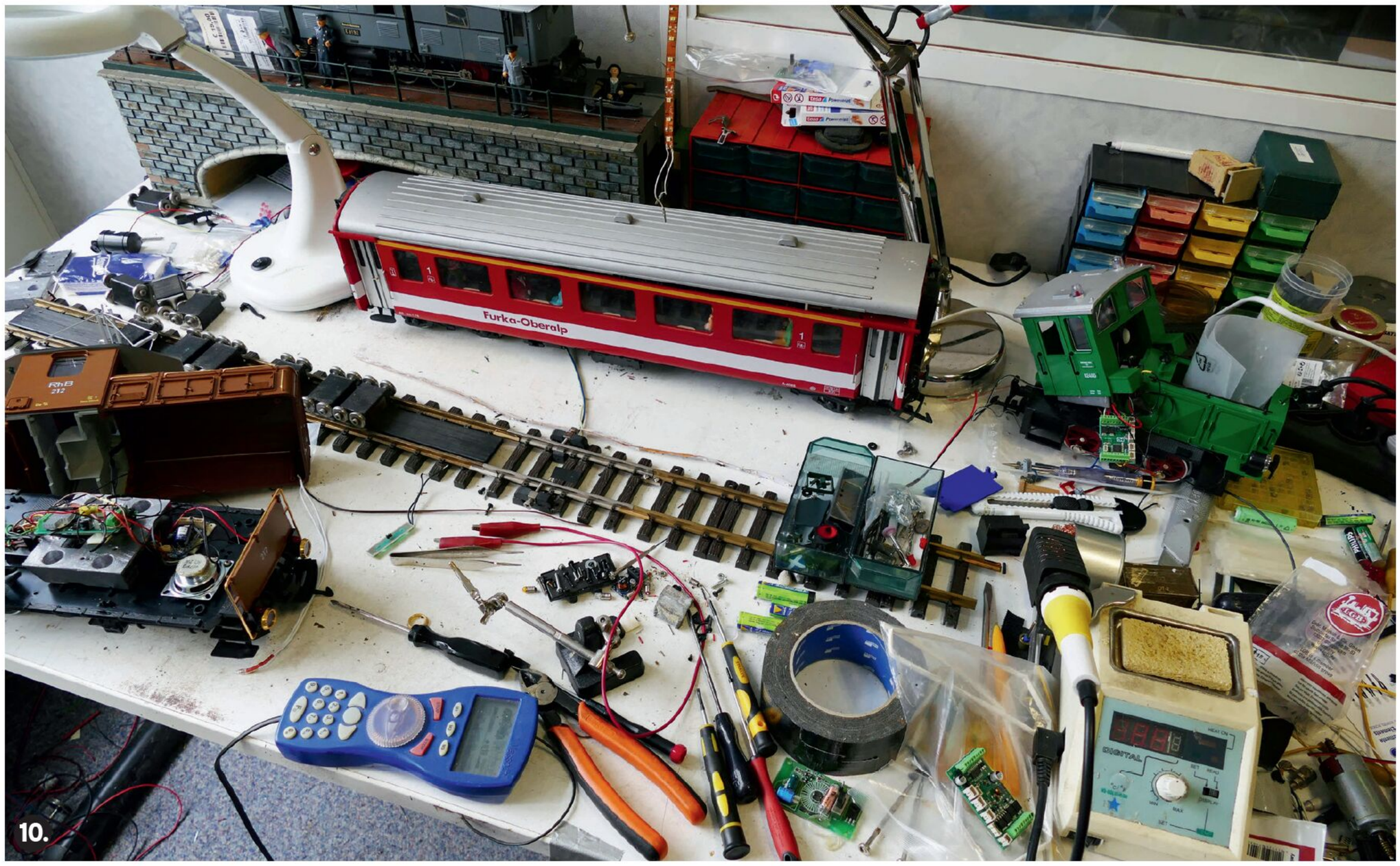
6. Het vijf doorgaande sporen tellende station Reichenbach, gezien vanuit de garage. Rechts het woonhuis met daarvoor het hoge viaduct.

7. Een gemengde RhB-trein doorloopt een van de keerlussen in de voortuin richting station Schönweiler. (foto Ton Oosterom)

8. De rechterkant van de garage met één van de keerlussen. Op planken staan tientallen modellen voor inzet gereed.

9. De bruine RhB-‘Krokodil’ Ge 6/6 I 413 wordt door elektrotechnicus Bert gereviseerd.

10. De werkplaats oogt wat rommelig, maar na revisie rijdt het materieel weer naar behoren.



10.

11.

fragiele stroomdraad. Vooral grotere vogels, zoals kraaien en eksters, zijn de boosdoeners als er schade moet worden gerepareerd; de soldeerbout is altijd onder handbereik.

Brusio?

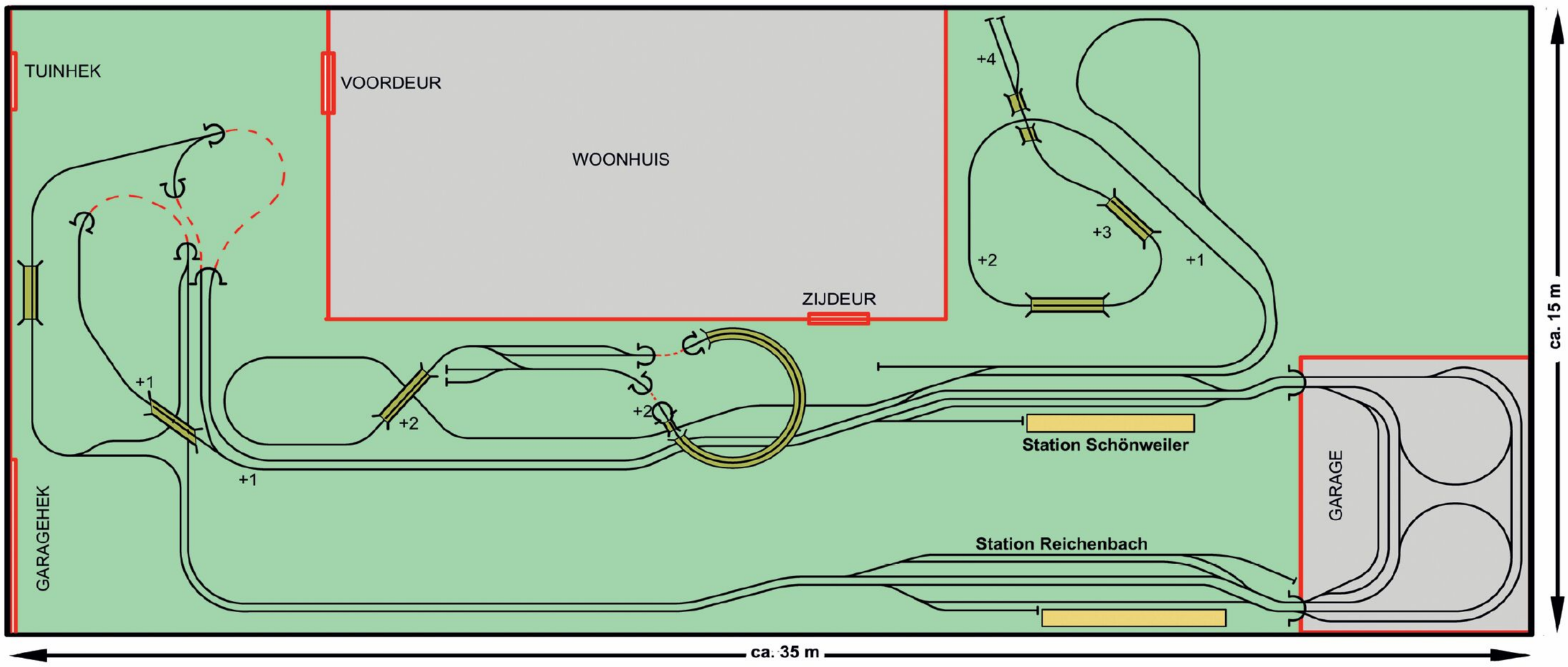
De tuinbaan ligt er sinds 1990. Na drie jaar van intensieve arbeid en met hulp van vrienden was het uitgebreide spoortraject naar Bert zijn zin. De voormalige garage doet dienst als locloods. Twee keerlussen maken een continu spoorwegbedrijf mogelijk, maar er is meer te zien: de garagewanden zijn volledig gevuld met locs en wagens. Via in dubbelspoor uitgevoerde doorgangen aan weerszijden van de garagedeur - ze worden door rotspartijen aan het oog onttrokken - bereiken treinen de tuin. De oorspronkelijke messing rails zijn inmiddels vernikkeld en liggen op een rubberen ballastbed dat in 2005 door LGB werd uitgebracht. Om nog grotere rijlengtes te creëren zijn later op enkele plaatsen (deels verborgen) keerlussen toegevoegd. De forse afstand tussen de garage in de achtertuin en het tuinhek aan de straat wordt in zijn geheel benut, lange treinen komen daarmee goed tot hun recht. Hoewel de krappe keerlus naast de zijdeur van het huis wat van het beroemde boogviaduct in het Zwitserse Brusio weg heeft, is dit, gelijk de gehele baan, fantasie. Hoewel Brusio in het Bernina-traject geen keerlus is, maar een stijgende boog van 360 graden, is de gelijkenis door de gemetselde bogen groot. Het bergspoor met tandstaaf achter het woonhuis is van latere datum; sinds 2002 pendelt de blauw-witte tandradloc HGe 2/2 nr. 3 van de Schöllenen-bahn tussen het dal- en bergstation. Het origineel rijdt in het kanton Uri; met de rijtuigen vormt het een kleurrijke trein.

Archiefkasten

Ook het woonhuis ademt LGB. Zoals bij veel grote panden in lommerrijke wijken was een deel van het huis aanvankelijk ingericht als kantoor, maar met de gestage uitbreiding van de treinencollectie is daarvoor nog nauwelijks ruimte. De grote archiefkasten blijken zonder uitzondering treinen te bevatten. Op die kasten staan grotere spullen, zoals depotkranen, stations en andere grote gebouwen, alle in schaal 1:22,5. Als Bert in de keuken koffie zet, zie ik dat de meeste kastjes met LGB-dozen zijn gevuld. Een van de achterkamers is ingericht als werkplaats, de andere heeft een test- en demonstratiebaan en een werktafel met daarop voor onderhoud of aanpassingen gedemonteerde treinen. Alle analoge modellen zijn door Bert gedigitaliseerd; als elektrotechnicus hebben ze voor hem geen geheimen en door de schaalgrootte is overal gemakkelijk bij te komen.

Originele doos

Een schaal G-loc is niet goedkoop. Een model met kunststofkap kost al gauw zo'n duizend tot tweeduizend euro, de metalen versies drie- tot vierduizend. Occasion-LGB-locs zijn er vanaf € 350, inclusief de doos. Die verpakking is voor de tweedehands waarde erg belangrijk: zonder de originele doos is een loc al gauw een derde minder waard. De baan is voorzien van een relatief eenvoudige treinbeveiliging met als basis een Märklin-centrale en een draagbare afstandsbediening van Massoth. Beide werken zowel binnen als buiten. Voor het spoor binnenshuis heeft hij enkele verbeteringen in gedachten. De Märklin CS3 reageert daar naar zijn zin te traag en ook de soms haperende binnenverlichting in de restauratierijtuigen is hem een doorn in het oog. "Daar ga ik nog wat op verzinnen."



12.

BCU-trein

Bij sommige bekende Nederlanders is de (model) spoorweghobby populair, vooral bij kunstenaars en politici en dan met name treinen in schaal 1:22,5. Bekende voorbeelden zijn radioman Erik de Zwart, thrillerschrijver Appie Baantjer - zijn LGB-baan is te zien in het Modelspoormuseum in Sneek - en VVD-politicus Ed Nijpels. De verongelukte PvdA-politicus Maarten van Traa had nóg grotere treinen als hobby: omdat je lastig 1:1-treinen kunt sparen, verzamelde hij spoorkaartjes uit de hele wereld. Er zijn meer mensen van wie je de liefde voor het spoor niet zomaar verwacht, maar ten huize van Bert Hogenbirk is het direct duidelijk. Zo gauw het weer het toelaat, wordt er in de tuin met treinen gereden. De Zwitserse Rhätische Bahn (RhB) speelt daarbij, met name met getrokken treinen, de hoofdrol. LGB voert een ruim assortiment uit het Alpenland, maar we zien ook materieel uit Duitsland (Harzquerbahn) en Oostenrijk voorbijkomen. Of Bert tussen al die locs een favoriet heeft? Na enig nadenken komt hij op de BCU-trein: de RhB Ge 4/4 III 649 met decoratie van de BCU-cementfabriek en tien cementwagens. In het logo van BCU is een stoere steenbok opgenomen, net als in dat van de Rhätische Bahn en het wapen van kanton Graubünden. En, niet onbelangrijk, in het sterrenbeeld van Bert. “Maar,” voegt hij toe, “ook op de bruine ‘Krokodil’ anno 1923 met de Pullman-restauratierijtuigen ben ik trots.” //

13.

14.

11. Direct na station Reichenbach duikt de trein de tunnel naar de garage in.

12. Sporenplan van de LGB-tuinbaan. De niveauverschillen zijn met +1, enzovoort, aangegeven, het tandstaaftraject gaat tot niveau +4.

13. Loc Ge 4/4 III 649 in BCU-outfit rondt met de cementtrein de krappe bogen in de voortuin met beperkte snelheid.

14. De 360-gradenboog in het Zwitserse Brusio vormde de inspiratiebron voor het viaduct.

EXTRA ONLINE
Meer foto’s vindt u via de online uitgave op Railhobby.nl/extra-online
Gratis voor (print +) online abonnees!

EXTRA ONLINE

Extra online is een gratis service voor all-in en online abonnees. Op deze pagina's vindt u extra foto's en informatie.

De Schöllenenbahn-tandradloc HGe 2/2 nr. 3 op het tandstaaftraject; het depot in de garage is via een overloopwissel naar het standaardspoor bereikbaar.

De toegangen naar de garage worden door rotsen aan het oog onttrokken. De in de garage liggende keerlussen en doorgangssporen maken een afwisselend spoorbedrijf mogelijk.

Het afgestelde materieel is door pvc-buizen tegen wegrollen gezekerd.

Het emplacement in het woonhuis, voor het opstellen van het materieel is veel planklengte beschikbaar, de hoge huizen staan op de bovenste plank.

De BCU-cementtrein neemt het aftakkende spoor om later onder de brug door richting Reichenbach te rijden. De trein met de Pullmanrijtuigen neemt de route over de brug richting Schönweiler.

Op het perron van Bad Filseck wachten reizigers op hun trein, terwijl op spoor 3 de Pullmanrijtuigen voor vertrek gereedstaan.

Een deel van het emplacement in het woonhuis; veel bedrijvigheid bij het goederen- en locdepot.

Een reiziger zwaait vanuit het RhB-barrijtuig naar bekenden op het perron.

In station Schönweiler wacht de reizigerstrein op het vertreksein. Hier kan worden overgestapt op de Schöllenenbahn.

RhB Ge 6/6 I 412 nadert met de Pullmanrijtuigen de aansluiting van het traject dat door het bogenviaduct naar station Schönweiler voert.

Het spoorwegknooppunt in de voortuin. De trein met klassieke Pullmanrijtuigen op de spoorbrug.

Drukte bij station Reichenbach. Op de voorgrond de bruine RhB Ge 2/4 221; voor inzet als rangeerloc zijn op de plek van de tweede stroomafnemer remweerstanden geplaatst.

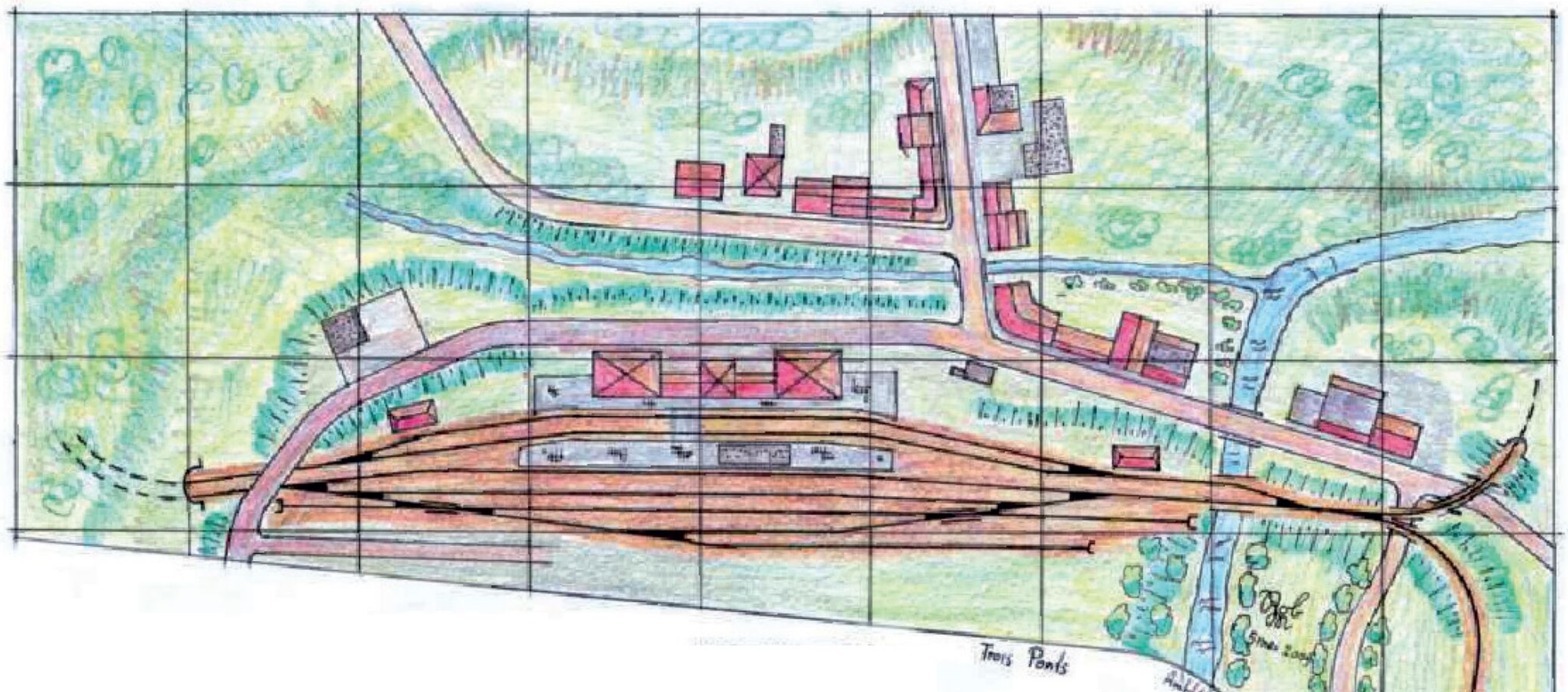
RhB AB 1543 wordt onder handen genomen. De reizigers zijn blijven zitten, maar het bagagerek is leeg.

Station Schönweiler telt vier doorgaande sporen plus een kopspoor en het tandstaaftraject van de Schöllenenbahn. (foto Ton Oosterom)

Spoorverkeer achter in de tuin. Links trekt een RhB ‘Krokodil’ een reizigerstrein, rechts duwt de blauw-witte tandradloc HGe 2/2 nr. 3 de Schöllenenbahn de trein naar het bergstation. (foto Ton Oosterom)

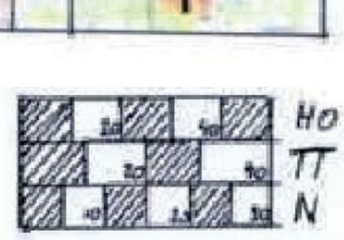
Doordat nagenoeg de gehele tuin voor het spoor wordt gebruikt - er ligt 400 meter rails - , zijn lange stationssporen en dito treinen mogelijk. (foto Ton Oosterom)

RhB Ge 6/6 I 413 wacht met drie Pullmanrijtuigen op het vertreksein. Links de geëlektrificeerde Schöllenenbahn. (foto Ton Oosterom)



Railplan Trois-Ponts

Bij het uitzoeken van de vakantielocatie (de Belgische Ardennen) was er beslist niet gekeken naar een eventuele aanwezigheid van spoorse zaken. Toch bleek uiteindelijk op nog geen twee kilometer van het bungalowpark waar de keuze uiteindelijk op gevallen was, een interessant spoorwegstation met dito emplacement te zijn. Omdat er naast een fototoestel ook altijd een schetsboek en potloden bij de vakantiebagage zitten, werd er een opzetje gemaakt van wat was aangetroffen.



Tekst, foto's & tekening: Rob Mooij

Het emplacement van Trois Ponts is met vele sporen redelijk uitgebreid.

Emplacement, landschap en aanwezige spoorse zaken leenden zich prima om in model nagebouwd te kunnen worden. Water, viaducten, tunnels en meer van dat soort op modelbanen geliefde zaken waren hier 'in het wild' volop aanwezig! En dat 'hier' is het station en naaste omgeving van het ongeveer zeventig kilometer zuidelijk van Luik gelegen stadje Trois -Ponts.

Drie Bruggen

De tijd dat er in Trois-Ponts (Drie Bruggen) maar drie bruggen te vinden waren, ligt allang achter ons. De drie oorspronkelijke bruggen lagen over het riviertje de Amblève maar met de komst van de spoorwegen kwamen er alleen voor deze vorm van vervoer nog zo'n drie bruggen bij. Die drie spoorwegbruggen/viaducten lijken zo weggelopen uit de catalogi van de firma's Faller, Kibri of Vollmer. Hoewel in het railplan maar een klein stukje spoorweg zoveel mogelijk voorbeeldgetrouw wordt weergegeven, zijn er spoortechnisch vele zaken aan te treffen: de spoorweg op maaiveldniveau en de verkeersweg er onder door, het spoor op een hoge dijk c.q. op een hoog viaduct en de weg op maaiveldniveau en iets verder op de spoorweg op maaiveldniveau en de verkeersweg over het spoor heen. Dit alles lijkt wellicht ietwat overdreven maar dit deel van België staat bekend om zijn korte, maar vaak steile hellingen. Zelfs de gewone verkeersweg is in deze streek meer dan gevarieerd: van regelmatig gerepareerd asfalt naar betonplatenweg tot ouderwetse kinderkopjes. Ook opvallend op hellende weggedeelten zijn de onderbrekingen met klin-

De Luxemburgse 3017 met vier rijtuigen in station Trois-Ponts.

kers of kinderkopjes in de (asfalt)betonwegen waarmee het water snel naar de straatkolken of andere vorm van regenwaterafvoer geleid wordt. De wegranden van meer recent (opnieuw) aangelegde wegen zijn meestal uitgevoerd in een betonnen gootprofiel.

Emplacement

Voor een klein stadje (of is het toch een dorpje) heeft het aan het baanvak Luik-Luxemburg gelegen Trois-Ponts een flink emplacement. Naast drie perron sporen voor het personenverkeer is er ook nog een bundel goederensporen die voor het doorgaande treinverkeer nog dagelijks gebruikt worden. Zowel de vrije baan als het emplacement verkeren in een prima staat van onderhoud en lijken vrij recent (opnieuw?) geëlektrificeerd te zijn. Het relatief grote emplacement is deels verklaarbaar door het feit dat van Trois-Ponts tot Luik de lijn grotendeels enkelsporig is: van Trois-Ponts naar Luxemburg is de lijn dubbelsporig.
Aan de Luikse zijde van het emplacement is er nog een aftakking in de richting van Stavelot. Deze aansluiting lijkt alleen de goederendienst gediend te hebben en maakt thans een ongebruikte indruk. Met het moderniseren van het emplacement zijn ook de beide seinhuizen overbodig geworden. De kleinste van de twee (die aan de Luikse zijde) is zelfs al aan vandalisme ten prooi gevallen. Het in de directe nabijheid van het stationsgebouw geplaatste tweede en grotere exemplaar wordt weliswaar niet meer gebruikt maar lijkt verder ongeschonden.

Stations

Hoewel het voorbeeld op zich bescheiden is, blijkt alleen al het station weer behoorlijk meer ruimte op te slokken dan menig modelspoorder lief is. Dit is dan ook de reden dat de sporen aan beide zijden van het station via een tunnel naar een, hier niet verder uitgewerkt, schaduwstation gaan. Die beide tunneltjes zijn, in tegenstelling tot het schaduwstation, wel geheel voorbeeldgetrouw.
Het hele landschap rond Trois-Ponts lijkt voor de modelbouw geschapen: kleine oude en vaak in natuursteen opgetrokken huisjes, aangevuld met nieuwere en iets grotere villa's. Rijtjes huizen zijn schaars en de rijtjes die er staan zijn zeer gevarieerd. Huizen die op de vreemdste locaties tegen de heuvels lijken te zijn gebouwd, komt men des te meer tegen. Voor alle gebouwen geldt dat ze in zéér uiteenlopende stadia van onderhoud aan te treffen zijn: van echte ruïne tot onverklaarbaar bewoond en vervolgens oplopend van netjes tot huizen in absolute nieuwstaat. De eerste twee categorieën zijn voor de landschapsmodelbouwer wellicht het interessantst. Ook de veelal kleine bedrijfjes lenen zich prima voor nabouw: veel vloerruimte neemt het allemaal niet in. Dwars door het landschap stroomt de Amblève: een snelstromend riviertje dat overal in het landschap opduikt. Het riviertje is ondiep (ca 0,5 tot 0,75 cm), ligt vol met flinke (deels boven het water uitstekende) keien en kan alleen met een kajak bevaren worden.

Materieel

Over de inzet van materieelsoorten in het verleden kon ik weinig vinden, het materiaal dat anno nu wordt ingezet ziet u deels op de foto's. Voor de personendienst zijn dit veelal getrokken treinen met locomotieven van de Luxemburgse serie 3000, aangevuld met een bont garnituur aan (fietsen)-rijtuigen. De treinlengte is voor de modelbouwer ideaal: één loc en vier rijtuigen. Voor de regelmatig passerende goederentreinen zijn alleen Belgische locomotieven waargenomen. ■

CFL 3017 voor het seinhuis van Trois Ponts.

Van hout tot papier

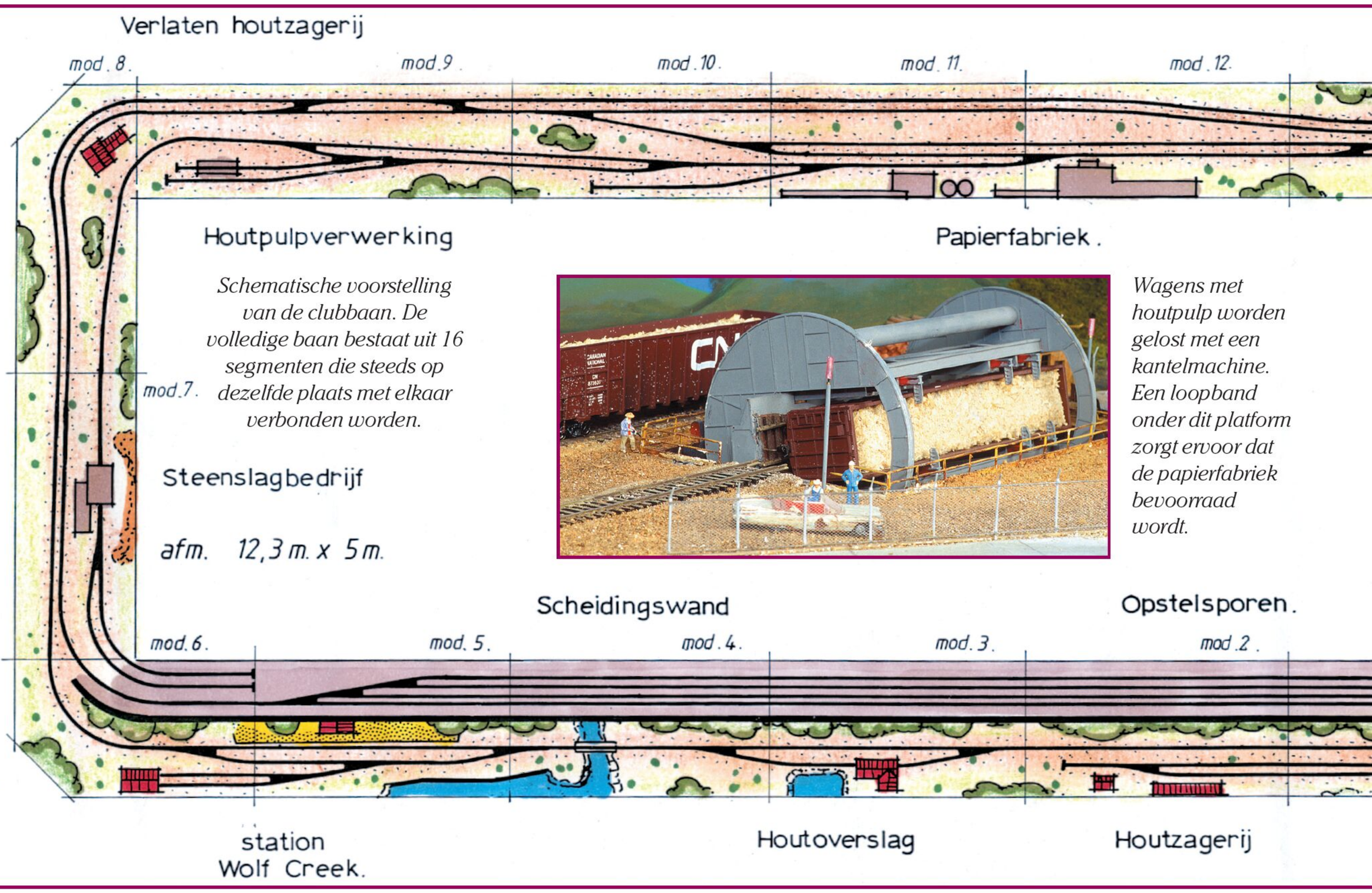
OP BEZOEK BIJ DE ANTWERP TRAIN ASSOCIATION

De Antwerp Train Association, kortweg ATA, is opgericht in 1997 door enkele enthousiaste modelbouwers die iets anders wilden dan een modelbaan naar Europees voorbeeld. De lage dollarkoers en de goedkope vliegtuigreizen in de jaren negentig hebben geleid tot de herontdekking van de Amerikaanse spoorwegen. Snel daarna werd beslist een layout naar Amerikaans voorbeeld te bouwen.

Tekst: ATA & Peter Embrechts
Foto's: Peter Embrechts
Tekeningen: ATA & Peter Van der Welle

Van hout tot papier is het thema van deze Amerikaanse modelbaan. De spoorlijn is gesitueerd in het noordwesten van de Verenigde Staten. Het is een secundaire lijn die belangrijke regionale steden met een Class One Railroad verbindt. Op deze regionale railroad zijn verschillende houtverwerkende bedrijven gevestigd, naast een papierfabriek, een steenslagbedrijf, een meelbedrijf en nog andere kleinere ondernemingen. Hiermee wordt een boeiend treinverkeer gegarandeerd. Behalve haar economische functie wordt de lijn eveneens door

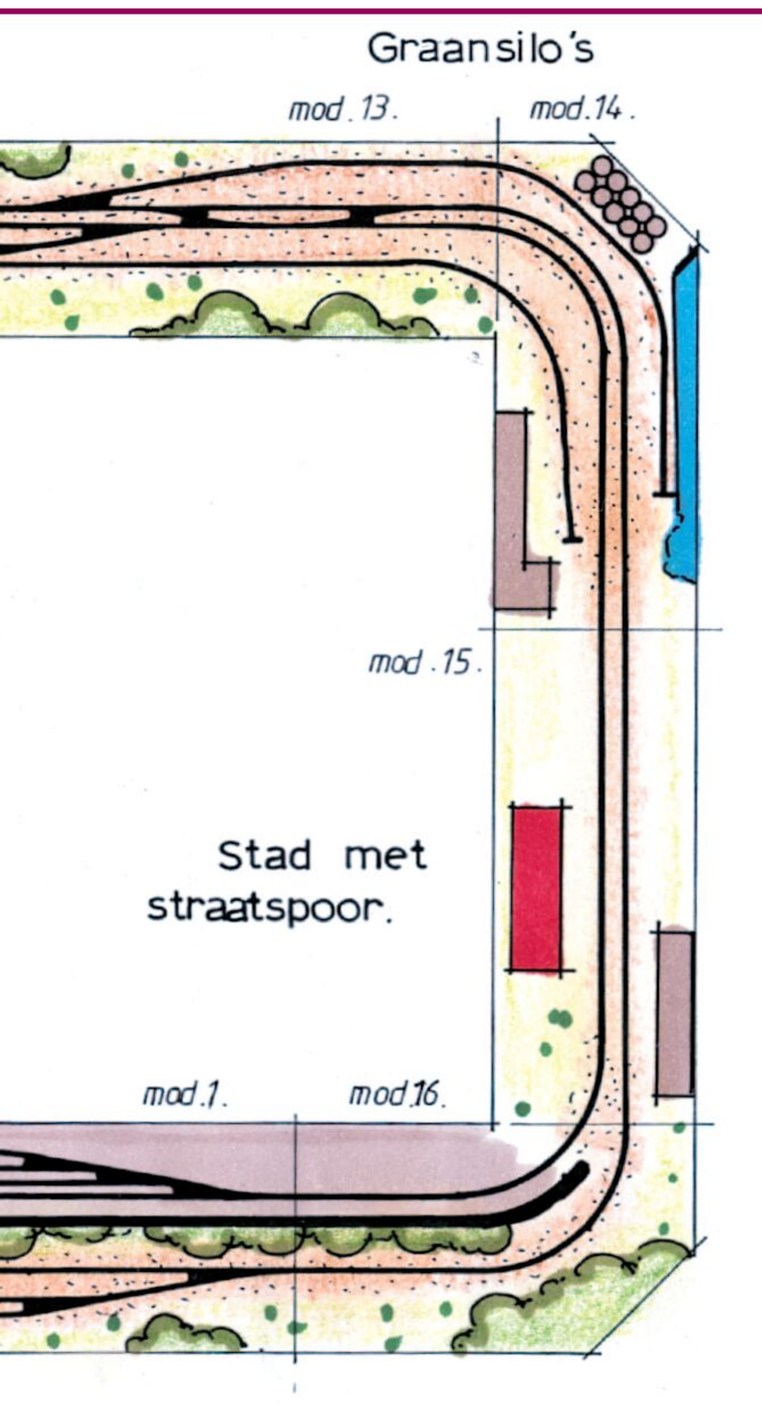
Als gevolg van een doorgevoerde automatisering hebben verschillende kleine bedrijven hun deuren moeten sluiten. Deze oude houtzagerij staat te wachten op een nieuwe eigenaar. CSXT is een van de grootste maatschappijen die in de papierindustrie actief is.



Schematische voorstelling van de clubbaan. De volledige baan bestaat uit 16 segmenten die steeds op dezelfde plaats met elkaar verbonden worden.

Wagens met houtpulp worden gelost met een kantelmachine. Een loopband onder dit platform zorgt ervoor dat de papierfabriek bevoorraad wordt.

Van hout tot papier is het thema van de modelbaan van de Antwerp Train Association. Deze club houdt zich aan het Amerikaanse voorbeeld. Tussen de verschillende houtverwerkende bedrijven staat dit lokaal steenslagbedrijf.



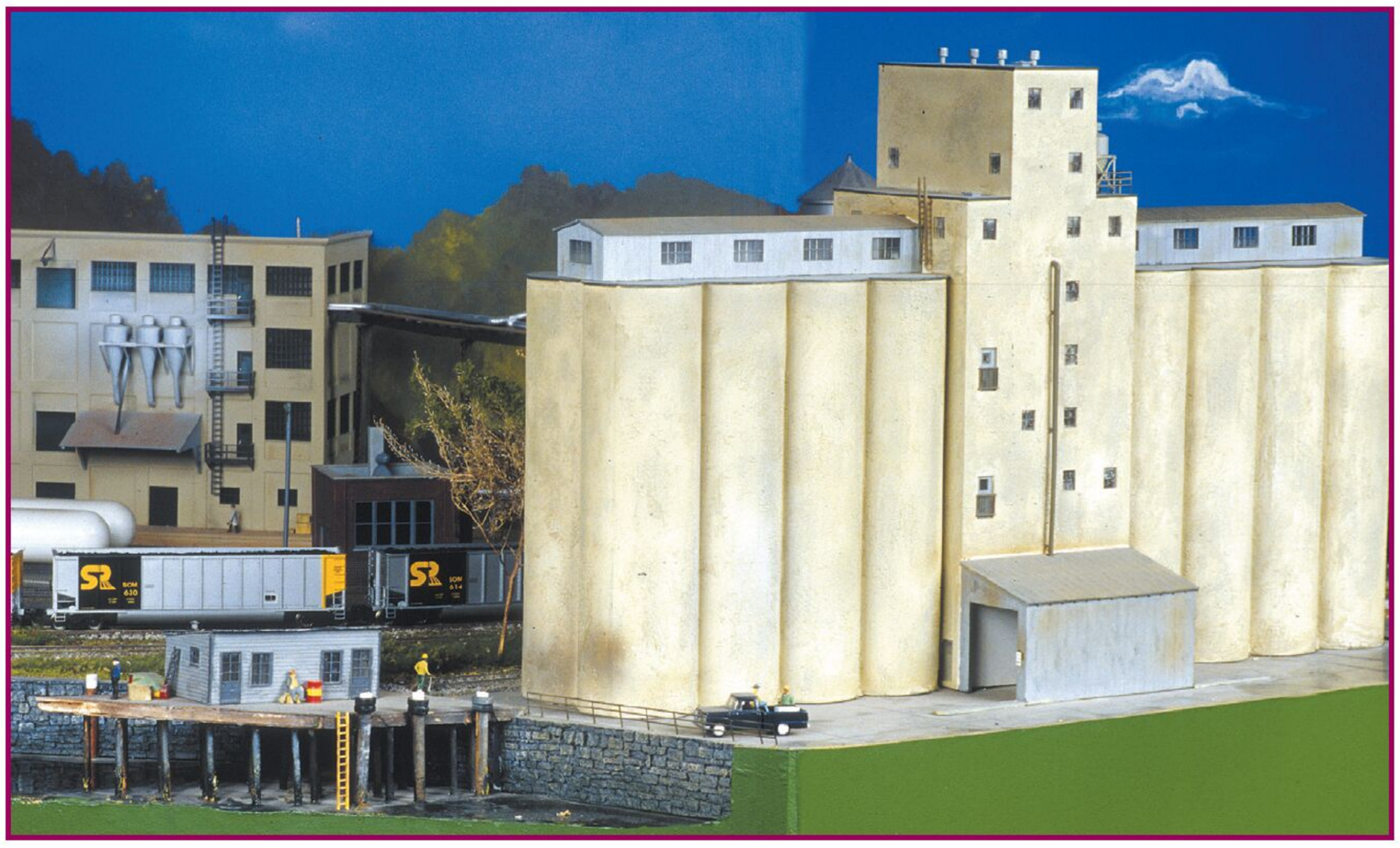
De ATA

De Antwerp Train Association is opgericht in 1997 en is gevestigd in Merksem nabij Antwerpen. De vereniging telt momenteel 24 actieve leden. Sinds 2001 heeft de club een eigen lokaal waarin de segmentbaan volledig opgesteld kan worden. Tweemaal per week, op donderdagavond en zaterdagochtend, komen de leden bijeen om aan de baan te werken of om gewoon eens lekker te keuvelen bij een pint bier. Enkele keren per jaar wordt de segmentbaan aan het publiek getoond. Hiervoor werden zij reeds verschillende keren in binnen- en buitenland uitgenodigd.

De ATA heeft een eigen website: http://www.ata-train.be. Bezoekers aan deze site probeert men warm te maken voor het Amerikaanse spoorwegbedrijf. Tegelijk bieden ze ondersteuning aan iedereen die vragen over de Amerikaanse modelbouw heeft. De club beschikt over zeer goede contacten in de USA en enkele leden hebben al behoorlijk wat ervaring met reizen in de States. Bij hen kun je terecht voor extra informatie over plaatsen waar treinen rijden en over modelbouwwinkels in de buurt van je vakantieverblijf. Je kunt deze leden bereiken via e-mail. Zij proberen je in elk geval zo goed mogelijk verder te helpen.

Bediening en controle worden door een dispatcher gecoördineerd.

Het modelbedrijf van de ATA is gesitueerd op een lokale lijn in het noordwesten van Amerika. Een switcher verzorgt het rangeerwerk tussen enkele bedrijven.



De graansilo's aan de westkust werden van karton opgetrokken. Veel aandacht is een natuurgetrouwe schildering besteed. Uiteindelijk is het verweringseffect met een product voor het afbijten van verschillende verflagen bereikt.

Door de talrijke fusies zijn er nog weinig spoorwegmaatschappijen overgebleven. Vele locs behouden dikwijls nog enige tijd hun oude schildering. Vaak worden alleen de nieuwe logo's aangebracht. Hier staan de diesels van vier maatschappijen broederlijk naast elkaar.

AMTRAK of de National Railroad Passenger Corporation voor beperkt reizigersvervoer gebruikt. Tot slot doet de spoorweg dienst als museumlijn die met oud materiaal toeristen en railfans weet te bekoren.

Segmentbaan

De modelbaan van de ATA is samengesteld uit segmenten. Dit is niet hetzelfde als een modulebaan. Modules zijn onderling verwisselbaar. Dit is niet mogelijk met segmenten. Ieder segment heeft zijn vaste plaats. Een segmentsysteem biedt ruime mogelijkheden in het ontwerp van de baan. Het verwerpt daarmee de strakheid en eentonigheid van een modulebaan.

De segmenten die gebruikt worden zijn gebouwd in een robuust raamwerk met een L-drager. Hierop volgt de opbouw. Ieder segment wordt gedragen door poten waarmee de hoogte geregeld kan worden. De baan bestaan uit 16 segmenten en telt ongeveer 120 meter spoor en 32 wissels. Zij is 12,30 meter lang en 5 meter breed. Zij is opgevat als dubbelspoor. Aan één zijde verdwijnt het spoor echter achter een wand naar een schaduwstation waar meerdere treinen opgesteld kunnen worden. Door deze tussenwand krijg je de indruk van een enkelsporige lijn in een bosrijke omgeving.

Op de hoofdlijn worden zware rails gebruikt. Op de vertakkingen worden minder zware spoorstaven gelegd. Zo gebruikt de club code 83, 70 en 55 afhankelijk van de functie van het traject dat wordt bereden. Verdekte sporen zijn in code 100 uitgevoerd. De club gebruikt uitsluitend wissels met code #6 en #8 of met een hoek van 9°32' en 7°9'. Op de hoofdlijn worden de wissels bediend met drukknoppen, op zijlijnen en op de rangeerterreinen worden ze met de hand omgelegd.

De bediening van de baan en de controle van de treinbewegingen worden gecoördineerd door een dispatcher. De machinisten bedienen de locomotieven met een handconsole en staan doorlopend in verbinding met de dispatching. Deze handconsole wordt ook walk around genoemd. Dit betekent dat ieder clublid zijn locomotief volgt en dat de mobiele rijre-

Dit schilderachtig plekje vind je naast de graansilo's. Het is het enige overblijfsel van een oude aanlegsteiger.

Behalve pulp worden ook boomstammen tot papier verwerkt. Een triptractie van de Union Pacific kan zonder problemen een goederentrein van meer dan 1000 meter trekken.

gelaar op verschillende plaatsen op de baan ingeplugd kan worden.

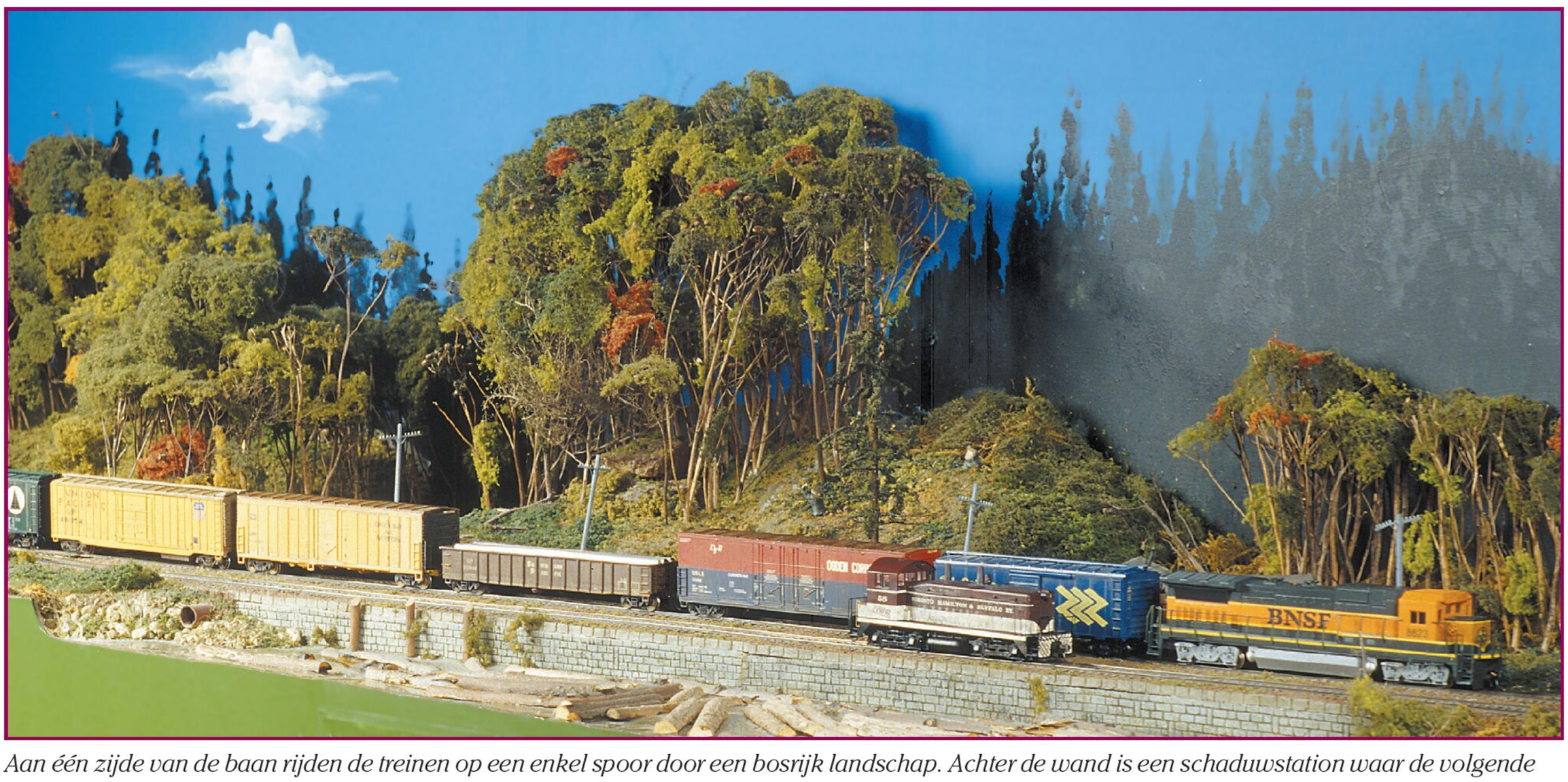
Materieel

Als vanzelfsprekend werd gekozen voor tweerail gelijkstroom in schaal H0. Dit is ook het meest voorkomende railsysteem in de Verenigde Staten. De locomotieven zijn afkomstig van zeer uiteenlopende Amerikaanse merken.
In vergelijking met het Europese materieel zijn de Amerikaanse modellen zeer voordelig in aanschaf, zonder te moeten inboeten op de kwaliteit. De rijeigenschappen zijn minstens gelijk aan die van de bekende Europese fabrikanten. De locomotieven zijn steeds vijfpolig en ze zijn altijd met één of twee vliegwielen uitgerust. De stroomafname en de aandrijving gebeuren op alle wielen. De wielen zijn niet uitgerust met antislipbandjes, wat de stroomafname optimaliseert. De wielflenzen zijn standaard in RP25 uitgevoerd. Er is bijgevolg geen sprake meer

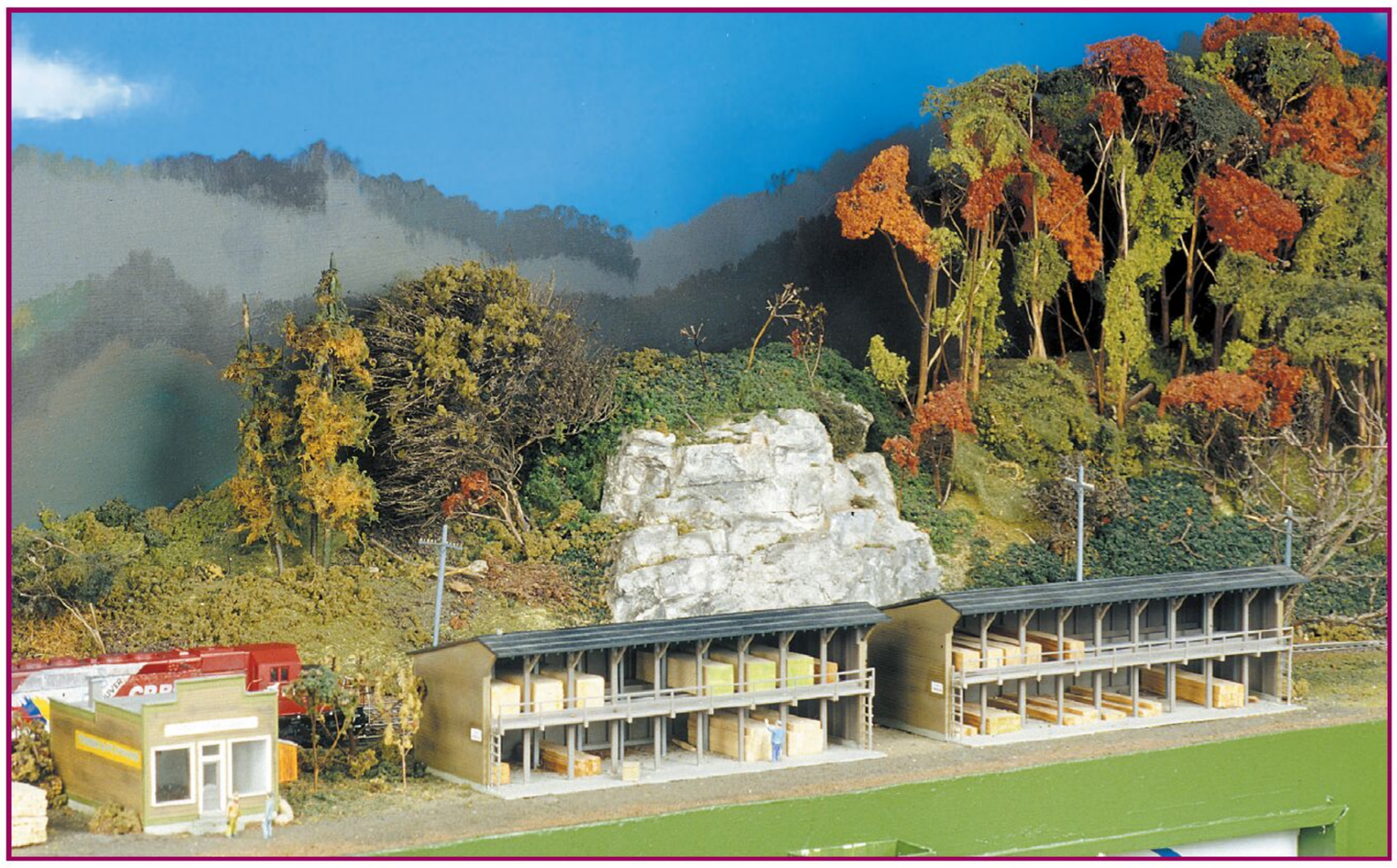
In Amerika vind je nog steeds spoorlijnen die in het midden van de straat door de woonkern lopen. Spectaculair maar ongevaarlijk omdat de snelheid zeer laag wordt gehouden.

Hout wordt onmiddellijk aan de bron in de houtzagerij verwerkt en daarna verder in een afgeschermde ruimte gedroogd. Kijk ook naar de weergave van de geschilderde bossen op de achtergrond.

van de overmaatse Europese flenzen.
Alle goederenwagens en reizigersmaterieel worden met Kadee-koppelingen uitgerust. Hiermee kan zeer natuurgetrouw gereden worden. Voor goederentreinen met een realistische lengte kan dit tot problemen leiden. Door het lage gewicht van de wagens kunnen deze in de bogen en op de wissels gemakkelijk kantelen. Om dit te vermijden worden de wagens verzwaard. NMRA heeft hiervoor een standaardnorm uitgevaardigd. Algemeen komt het hierop neer, dat men uitgaat van een basisgewicht van 30 gram per wagen, aangevuld met 5 gram per cm. Een wagen van 15 cm moet bijgevolg ongeveer 105 gram wegen. Een rijtuig van 30 cm zal minimum 180 gram wegen. Deze norm kan ook voor de Europese modellen gehanteerd worden. De meeste gebouwen op de baan komen uit een bouwpakket. Voordat ze op de baan terechtkomen, worden ze grondig aan-

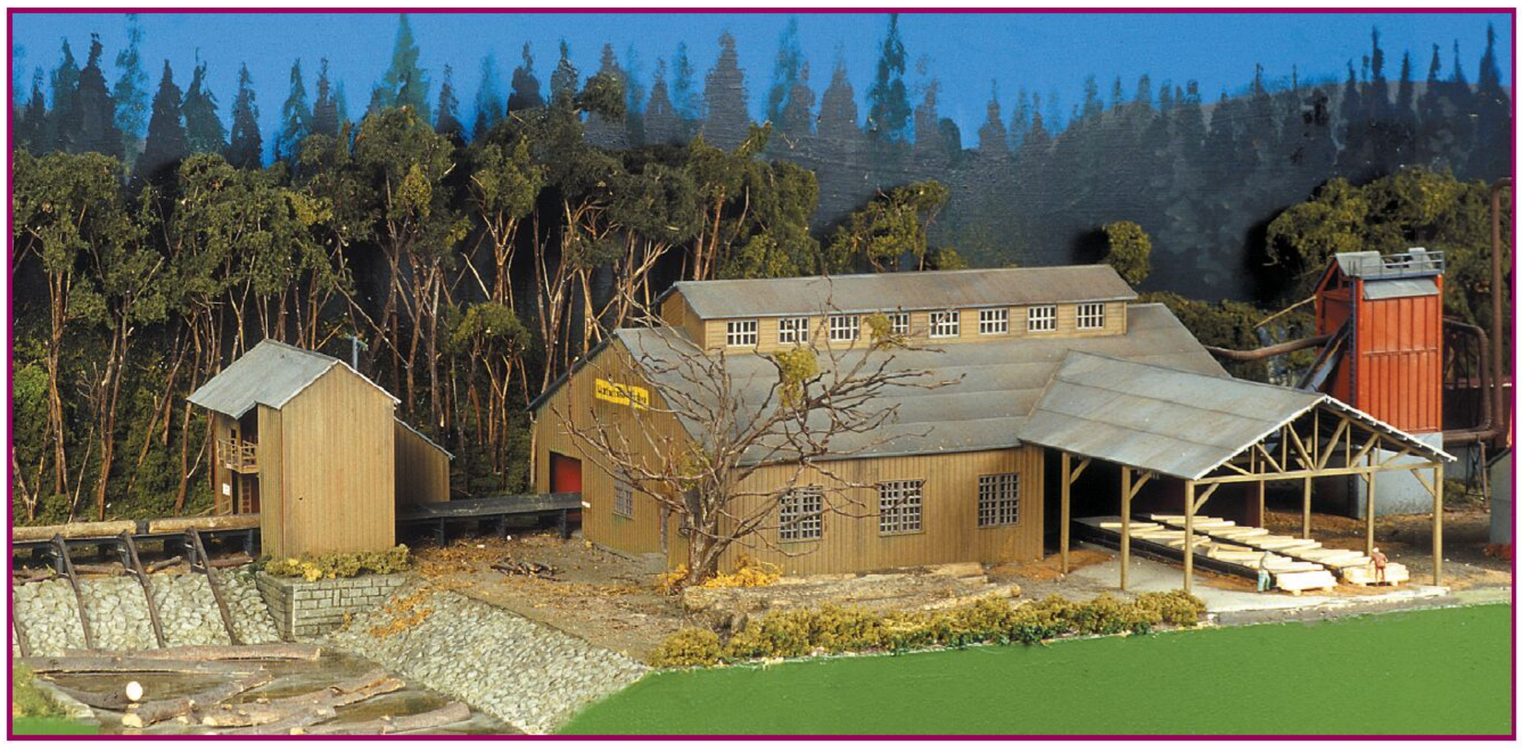


Aan één zijde van de baan rijden de treinen op een enkel spoor door een bosrijk landschap. Achter de wand is een schaduwstation waar de volgende treinen opgesteld staan.



BNSF is een van de overblijvende spoorwegmaatschappijen die het goederentransport op regionale lijn van de ATA afwerkt.

Via het water worden boomstammen afgevoerd naar een verwerkingsbedrijf. Een deel van het hout wordt afgevoerd met de trein en met vrachtwagens. De rest gaat naar de houtzagerij.



niet voor iedereen vanzelfsprekend. Niet alle leden beschikken over een uitgebreid gamma Amerikaanse modellen. Het probleem is het gebrek aan winkels in het Nederlandstalig gebied die voldoende Amerikaans materieel verkopen. Hiermee bedoelen we niet alleen locomotieven, maar ook rails en bijbehorende wissels in de verschillende railhoogtes. Ook het gebrek aan voldoende kennis over het Amerikaans grootbedrijf is een nadeel. Daarom wordt in de club heel veel aandacht aan het informeren van geïnteresseerden besteed.

De aanschaf van nieuw materieel wordt trouwens tegenwoordig gemakkelijk gemaakt door de inburgering van het internet. Ook hierin bieden de leden elkaar ondersteuning. Bestellen gaat gemakkelijk en met de levering hebben de leden nog geen noemenswaardige problemen gehad. Alleen de taal vormt af en toe een hinderpaal. Gelukkig zijn er meerdere handelaren die standaard het volledige assortiment van Walthers volgen en bestellingen van klanten laten samenkomen. Op deze manier kunnen de kosten gedrukt worden en is het mogelijk aan de wensen van klanten te voldoen.

gepast. Omwille van de beperkte diepte werden heel wat gebouwen gehalveerd. Overblijvende stukken werden elders opnieuw gebruikt voor het optrekken van een ander gebouw.

Informatie

Hoewel alle leden unaniem voor een modelbaan naar Amerikaans voorbeeld gekozen hebben, is rijden met Amerikaans materieel

Nieuwe initiatieven

De huidige segmentbaan is enkele jaren oud en heeft reeds aan verschillende tentoonstellingen deelgenomen. Om de spirit in de club te houden worden nieuwe plannen voor de toekomst gemaakt. Het initiatief van Märklin om een schaalmodel van de Big Boy uit te brengen, wordt uitbundig onthaald. Met de Big Boy als hoofdrolspeler zou een tweede modelbaan opgezet worden. Hiermee komt de vereniging tegemoet aan de leden die wisselstroom gebruiken. De toekomstige baan zal gebruik maken van de nieuwe technieken. Indien voldoende belangstelling bestaat, wordt digitaal rijden zeker niet uitgesloten. Tegen die tijd zal ook het vernieuwde clublokaal toegankelijk zijn voor het grote publiek. Tegelijk wordt eraan gedacht enkele tentoonstellingen in binnen- en buitenland aan te doen. Wij zijn in elk geval benieuwd naar de toekomstige realisaties en zullen het niet nalaten onze lezers op de hoogte te houden. ▯

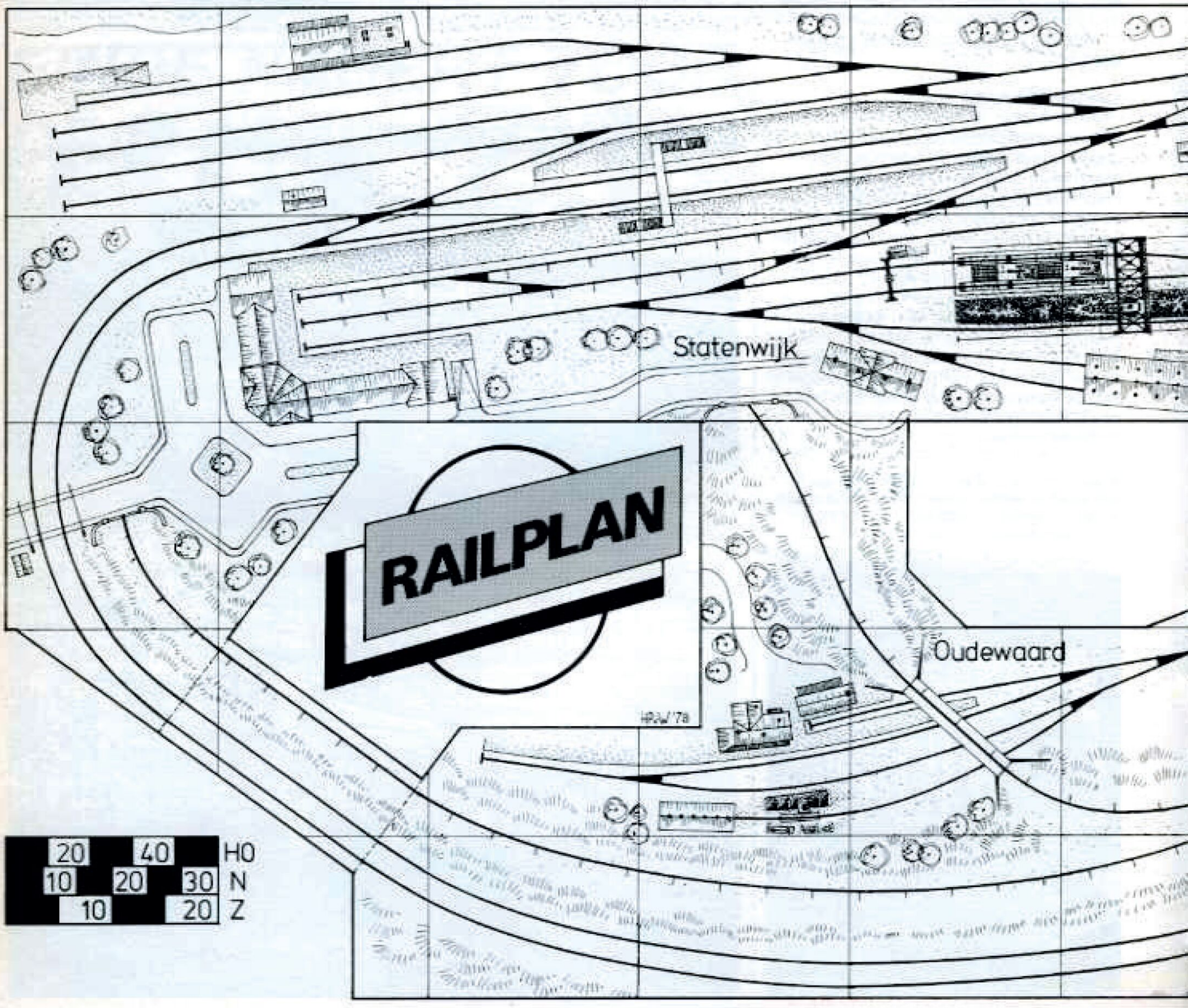
In het weekend doet het spoor dienst als museumlijn, zodat ook fanatieke spoorwegliefhebbers aan hun trekken kunnen komen.

NEDERLAND ZAL HERRIJZEN

Onder dit motto stak men in de jaren kort na de Tweede Wereldoorlog de handen uit de mouwen om de materiële schade weer te herstellen die vijf lange jaren van bezetting en strijd in ons land hadden achtergelaten. Vooral de NS hadden een zware tol betaald. Zoals bekend moest vrijwel het gehele bedrijf van de grond af opnieuw worden opgebouwd. Het jaar waarin ons railplan van deze maand is gedacht, 1946, gaf echter al een zodanige voortgang van de reparatiewerkzaamheden te zien dat een enigszins normale exploitatie weer mogelijk was. Van het NS-net, dat in 1939 nog 3314 km omvatte kon op 5 mei 1945 slechts 653 km bereden worden, maar gedurende de rest van dat jaar werd ruim 2000 km weer in dienst gesteld.

Deze periode biedt voor de modelspoorder vele dankbare aanknopingspunten, vooral door de grote verscheidenheid aan tractie en ander materieel waarmee men de dienstuitvoering weer op gang moest zien te krijgen. Zweedse, Zwitserse, Engelse en in mindere mate Duitse machines bepaalden met de uit het oosten terugkerende NS-series het aanzien van het locomotievenpark. Gebruikmakend van de meest recente uitbreidingen in de verschillende fabrieksassortimenten kan door deze omstandigheden een aanvaardbare tijdperkbeelding tot stand worden gebracht.

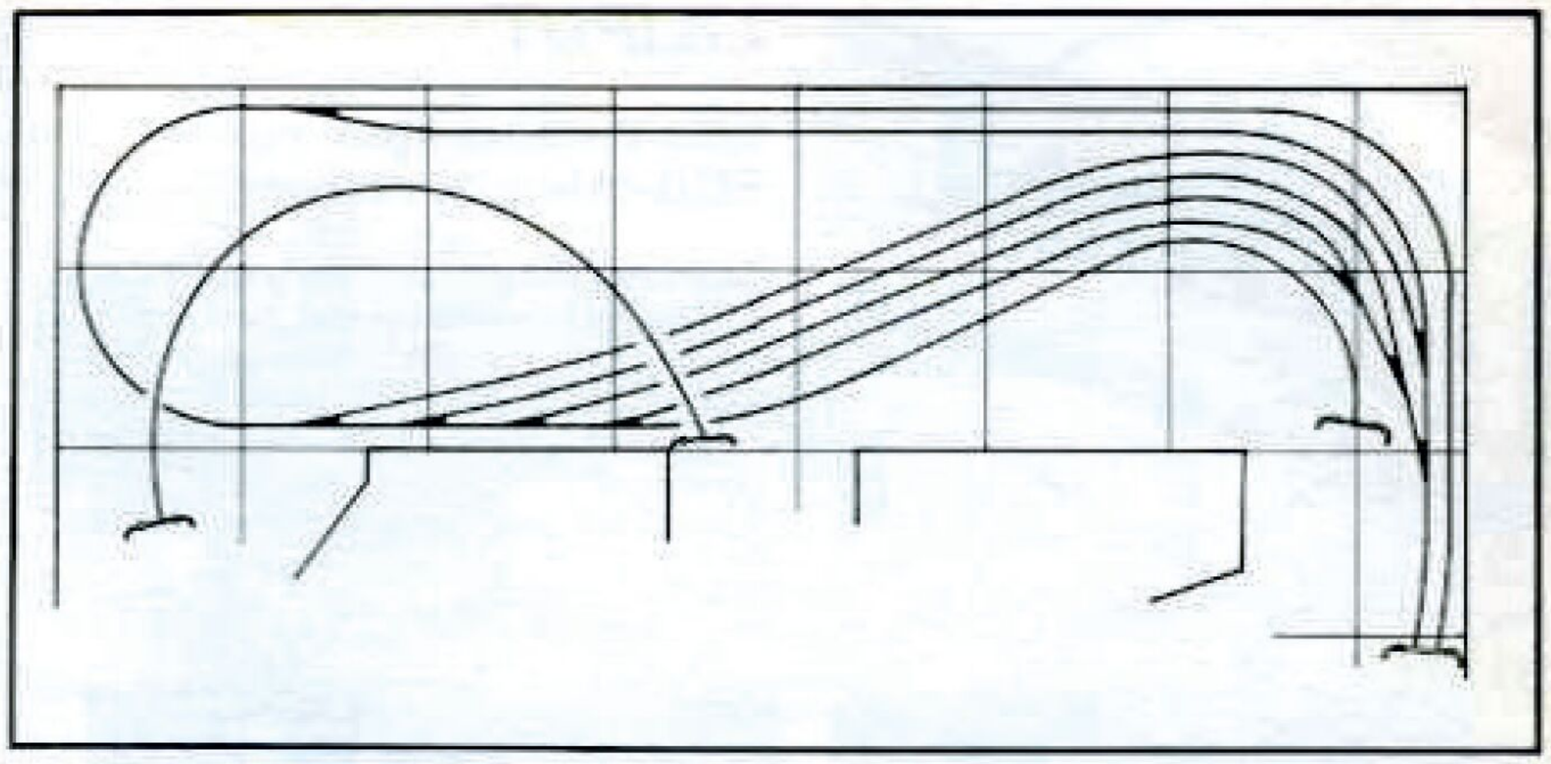
Vele geëlektrificeerde baanvakken waren grondig ontdaan van portalen en rijdraad, zodat de inzet van elektrische treinstellen lange tijd zeer beperkt mogelijk was. Bij nadere beschouwing van dit voor HO gedachte baanontwerp valt dan ook op dat het herstel van de bovenleiding nog niet zover is gevorderd dat overal elektrisch gereden kan worden. Ten westen van Statenwijk vinden we dan ook alleen stoomtractie. Voor reizigerstreinen brengt

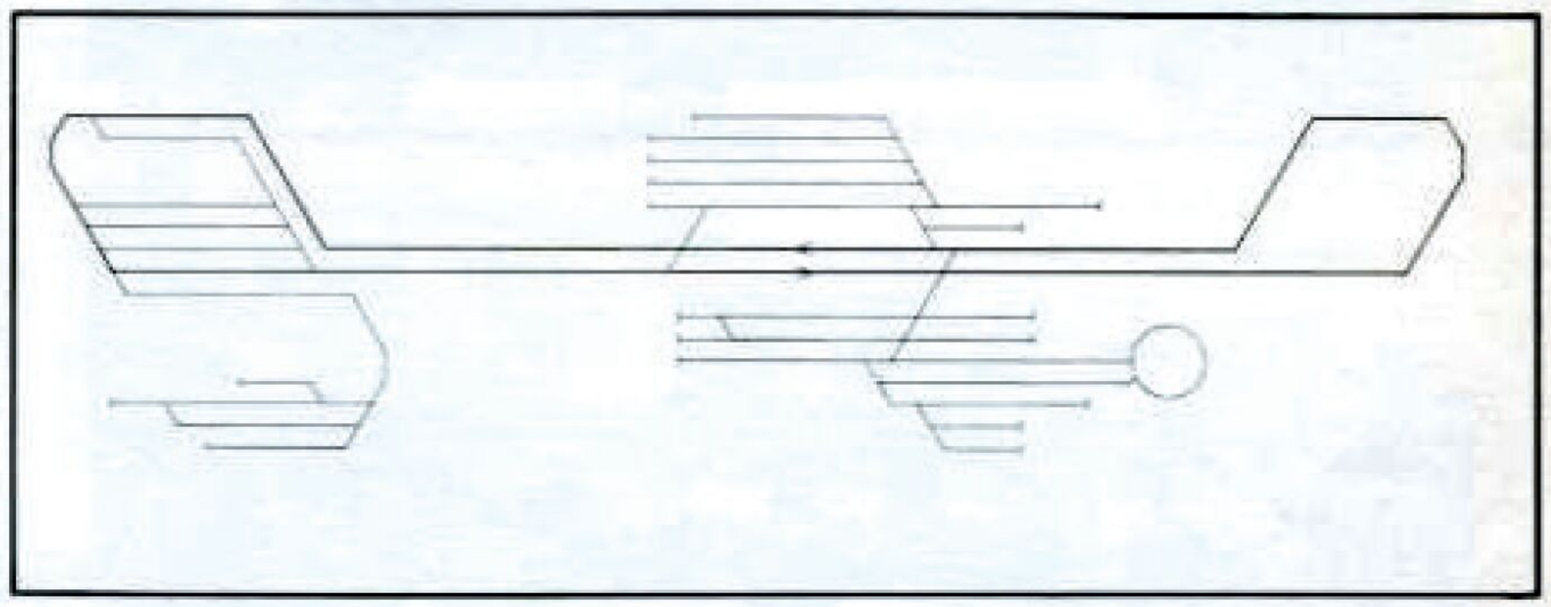


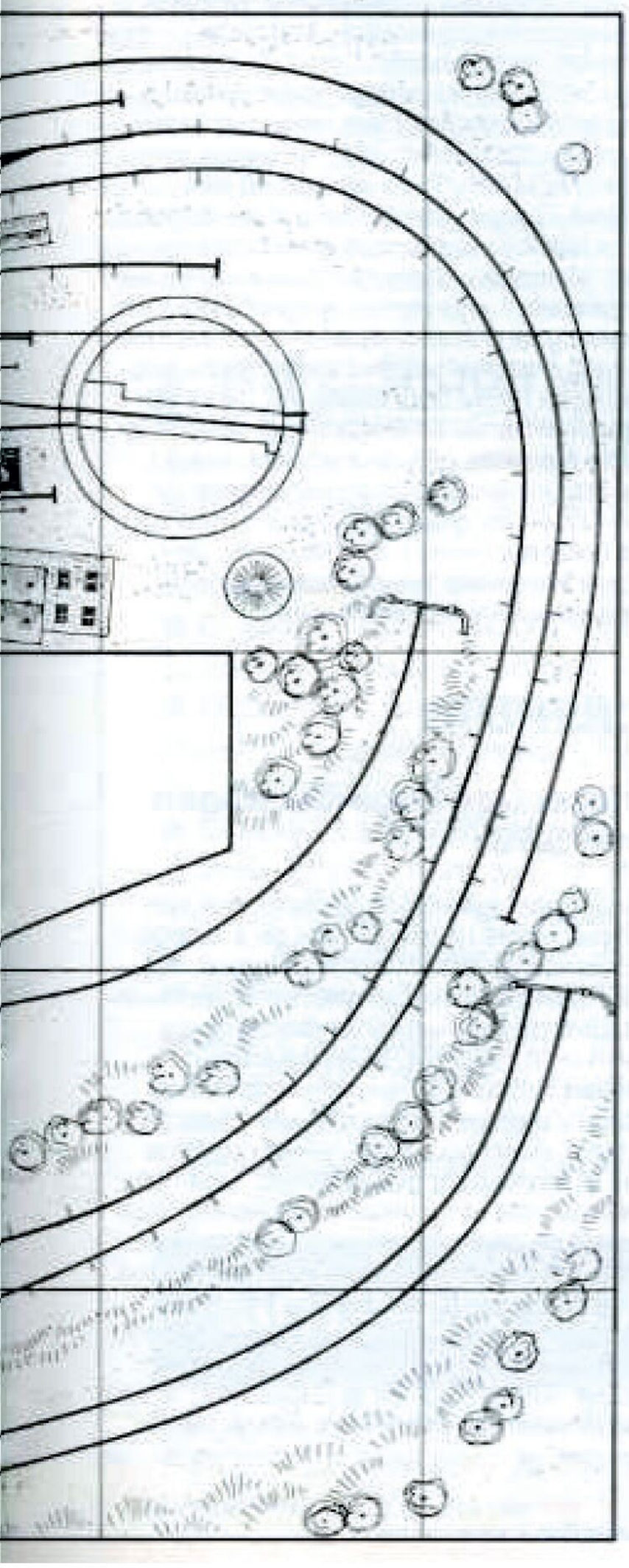
dit met zich mee dat deze maar tot Statenwijk lopen, waar het materieel '24, beter bekend als blokkendozen, gereed staat om de passagiers voor verder gelegen bestemmingen mee te nemen.
Waar Roco ons van treinstellen voorziet reikt Liliput ons de helpende hand door de Zwitserse locomotieven van de serie 3500[II] op de markt te brengen.

LISTIG

De voormalige SBB-machines, die dus nu ook in model hun intrede in NS-uitmonstering doen, komen in Statenwijk van hun trein en worden in het depot gereed gemaakt voor de terugrit. De weg naar de draaischijf voert langs het kolenpark, dat geflankeerd wordt door slakkenkuilen en waterkolommen. Ook de zandtoren wordt aangedaan, waarna een rustig plekje kan worden opgezocht totdat de wijzers van de stationsklok het uur van vertrek naderen. Intussen rijdt het blokkendoosstel klikklakkend over de wisselstraat het hoofdspoor op, terwijl de reizigers zich







ongemakkelijk proberen te schikken op de Spartaans-harde zittingen van dit materieel. De enige die nu de rust op het emplacement verstoort is het plaatselijke sikje, dat opgewekt aan het rangeren is. Zachtjes, maar toch duidelijk hoorbaar kondigt belgerinkel in post T de komst aan van het lokaaltje uit Oudewaard, dat even later binnenloopt en langs de noordzijde van het middenperron tot stilstand komt. Hoewel de serie 7800 in werkelijkheid alleen maar enkele jaren in de rangeerdienst heeft meegedraaid hebben we in de Liliput-vertolking van de *Tigerli* toch een machine die op de lijn naar Oudewaard uitstekend van pas komt.
Onder Statenwijk bevindt zich een listige constructie, bestaande uit een keerlus met wachtsporen, waaruit een aftakking naar dit laag gelegen dorpje ontspringt. Op weg naar Statenwijk moet deze keerlus over enige afstand tegendraads bereden worden. Weer op het rechter spoor gekomen bereikt ons boemeltje over de niet-geëlektrificeerde hoofdlijn zijn bestemming.

KAMERBREED

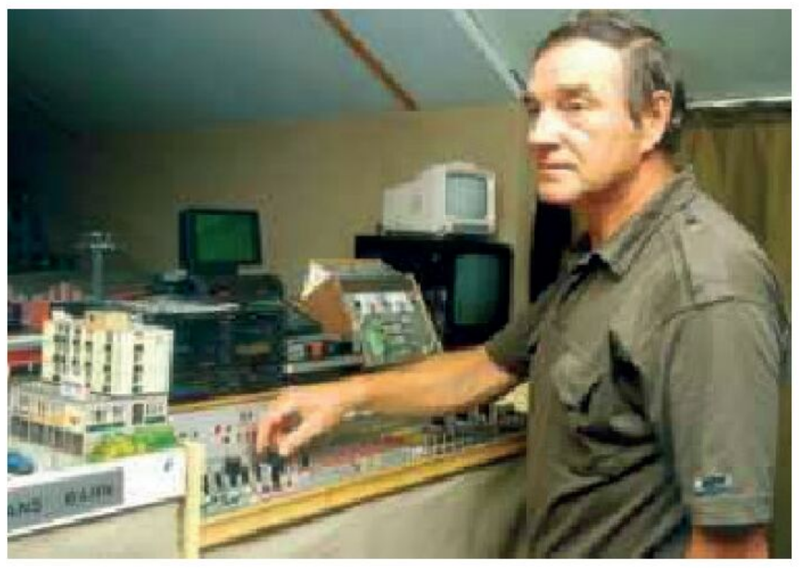
In het sporenplan is een lange helling geprojecteerd die de treinen langzaam aan het oog van de toeschouwers onttrekt, ervan uitgaande dat deze het gebeuren vanuit het midden van de modelbaan gadeslaan. Omgekeerd, bij het rijden in de richting Statenwijk, staat deze helling de treinen toe om weer geleidelijk te voorschijn te komen.
Deze oplossing is gekozen om het 'tunneleffect' te vermijden dat op een baan naar Nederlands voorbeeld uiteraard niet op zijn plaats is. Vandaar ook, dat de plaatsen waar bijvoorbeeld de blokkendozen onder Statenwijk verdwijnen als viaducten zijn getekend.
De afmetingen van het ontwerp zijn met een kamerbrede opzet als uitgangspunt gekozen. Linksonder is ruimte uitgespaard voor een naar binnen openende deur. Om het Nederlandse karakter van de baan te accentueren kan het daar gesitueerde opklapbare gedeelte van de treintafel door bruggen worden vervangen. Een enkelsporige hulpbrug, nog door de Canadese genietroepen geslagen, geeft daar nog een extra-realistisch tintje aan en stelt tevens de vaardigheid van de treindienstleider op de proef. Vanuit het tijdperk-denken volkomen verantwoord, omdat in 1946 en ook in de jaren daarna nog tal van oeververbindingen slechts provisorisch hersteld waren.

Het emplacement van Statenwijk is zodanig ontworpen dat het de functies van kop- en doorgangsstation in zich verenigt. Voor het samenstellen van treinen is Stw uitgerust met een aantal rangeersporen terwijl een uithaalspoor van royale lengte aanwezig is. Verder maken ook een losweg met goederenloods en verhoogde kop- en zijlading enig goederenverkeer mogelijk – afgezien van doorgaande goederentreinen, die Stw aandoen.
Het depot is naast de twee verzorgingssporen nog een spoor voor de afvoer van slakken rijk, alsmede een losspoor voor het behandelen van kolenbakken. Tot slot nog iets over het tekenwerk voor dit sporenplan: Voor de wissels werd van de Roco-lijn gebruik gemaakt (12°50'); de draaischijf is van Fleischmann. Voor de sporen is aan flexibele raillengten gedacht.

De Euro-Trans Bahn op zolder

Julien Debrabandere is een trouwe lezer van Railhobby. Het enige blad dat hij ook leest en niet alleen bekijkt. In Railhobby heeft hij steeds inspiratie voor de opbouw van zijn modelbaan gevonden. Hiermee is hij 28 jaar geleden begonnen, en elke dag vindt hij nog nieuwe ideeën om zijn ontwerp aan te passen. Naast treinen gaat zijn interesse uit naar modelboten. Beide hobby's heeft hij in een modelbaan samengebracht. De voorbije jaren heeft hij steeds in stilte aan zijn baan gewerkt. Nu vindt hij dat het tijd is om ermee naar buiten te komen. Wij laten Julien zelf aan het woord.

Tekst & foto's: Peter Embrechts
Tekeningen: Peter van der Welle



In de werkelijkheid gaat mijn grote belangstelling uit naar de scheepvaart en havens. Als kind probeerde ik al zo goed mogelijk modellen na te bouwen. Nooit heb ik een model in een bouwdoos gekocht. Steeds heb ik met eigen middelen en beschikbare materialen gewerkt. Op latere leeftijd is geleidelijk mijn interesse in spoorwegmodelbouw gegroeid. Op mijn modelbaan probeer ik de twee verschillende hobby's te combineren. Deze spoorbaan is mijn eerste project waarmee ik ongeveer 28 jaar geleden ben gestart. Ik heb mijn baan de toepasselijke naam Euro-Trans Bahn gegeven. De baan is ongeveer 20 vierkante meter groot en is gebouwd in de vorm van een negen in spiegelbeeld. In de baan zitten drie thema's verwerkt. In het noorden rijden de treinen door een berglandschap. In het zuiden heb ik een zeehaven gebouwd. Deze twee elementen worden in het midden gescheiden door een grote stad met een hoofdstation. In al de jaren is aan het oorspronkelijke concept van de baan weinig veranderd. Momenteel ben ik met brugpensioen en heb ik meer tijd om de details af te werken.

Willkur

De modelbaan is geen kopie van een bestaand voorbeeld. Het is een samensmelting van verschillende ideeën waarbij het transport over water en spoor het belangrijkste verbindende element is. Centraal ligt de hoofdstad. Deze

Julien Debrabandere mag terecht fier zijn op zijn Euro-Trans Bahn. Hier zien wij hem achter het controlepaneel aangevuld met twee monitors om de treinbewegingen bij de opstelsporen in het oog te houden.

Op de Euro-Trans Bahn van Julien Debrabandere wordt het vervoer per spoor op een unieke wijze verbonden met de activiteiten in een zeehaven. Op deze manier worden twee hobby's met elkaar gecombineerd.

De modelbaan van Julien Debrabandere neemt de volledige zolder in beslag. In het noorden rijden de treinen door een berglandschap. In het zuiden is een zeehaven gebouwd. Deze twee elementen worden in het midden gescheiden door een grote stad met het station Willkur.

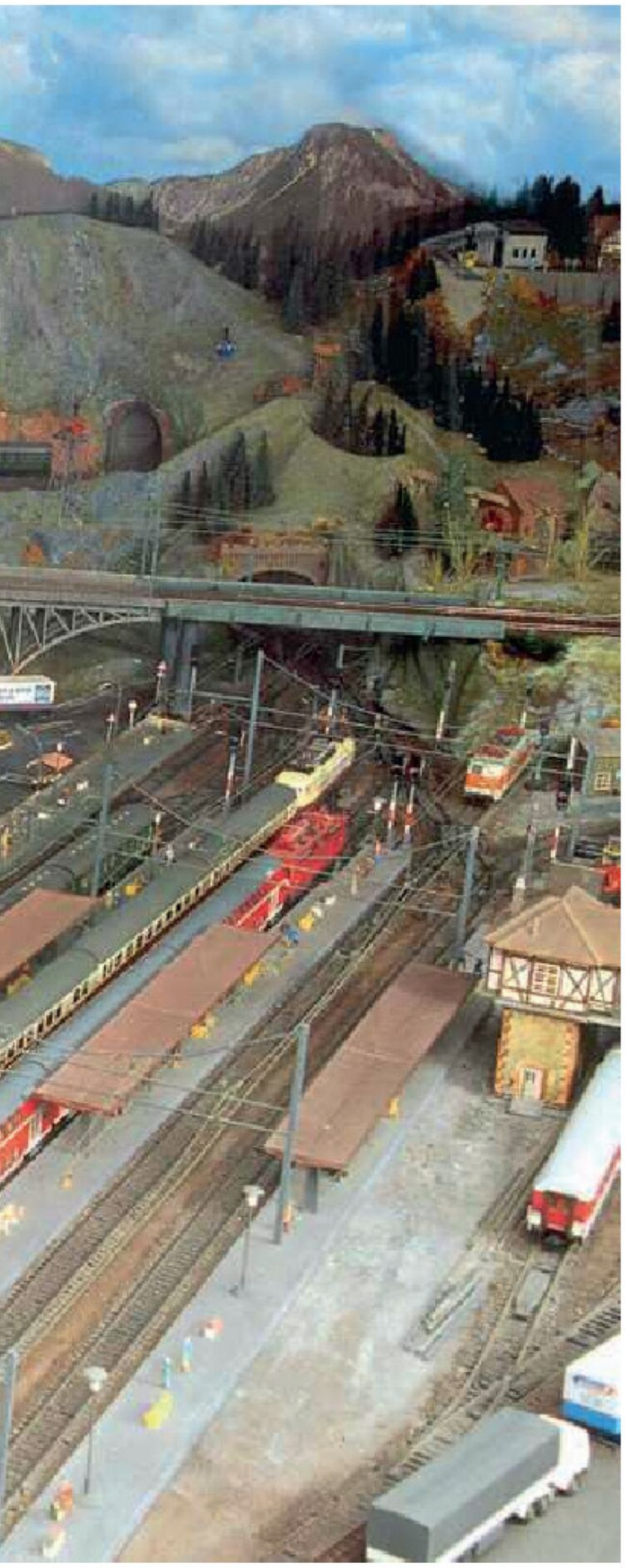
stad heet Willkur. Dit klinkt als de naam van een Duitse stad, maar betekent eigenlijk willekeurig. De spoorbaan is gebouwd naar Duits voorbeeld en is voorzien van tweerailgelijkstroom. De locomotieven zijn vooral van Fleischmann en Roco. De wagens komen van alle mogelijke bestaande merken. De modellen worden nog ouderwets met een klassieke spanningsregelaar gevoed. De baan werkt halfautomatisch en is verdeeld in 6 grote blokken die elk aangestuurd worden door één trafo. Op de zichtbare delen ligt bovenleiding. De bovenleiding is zelfbouw naar het Duitse voorbeeld, alleen de rijdraad komt van Sommerfeldt.
Het hoofdspoor is dubbelsporig en wordt ook zo bereden. De locomotieven worden steeds in dezelfde samenstelling ingezet. Er wordt alleen

Het station telt zes doorgaande sporen en 30 wissels. Het stationsgebouw is een exacte kopie van het bekende voorbeeld Baden-Baden van Vollmer.

Het midden van de modelbaan wordt volledig opgevuld door de stad Willkur met een gelijknamig station. Op de achtergrond zien we een bergachtig landschap. De zeehaven ligt in het zuiden gedeeltelijk gescheiden van het hoofdgedeelte.

met modern materieel gereden, met uitzondering van enkele oudere modellen uit mijn beginperiode waaraan ik heel gehecht ben.
Het station bestaat uit zes doorlopende sporen. Door de uitgebreide wisselstraten kunnen de aankomende en vertrekkende treinen alle sporen aandoen. De bediening van het hoofdstation verloopt volledig gescheiden van de andere delen van de baan. Met een afzonderlijke voeding is het mogelijk zonder horten of stoten over de wissels te rijden.
Om alle bewegingen mogelijk te maken telt het hoofdstation 30 wissels. De bediening gebeurt vanaf een zelf ontworpen paneel met regelaars en drukknoppen. Alle sporen en wissels zijn

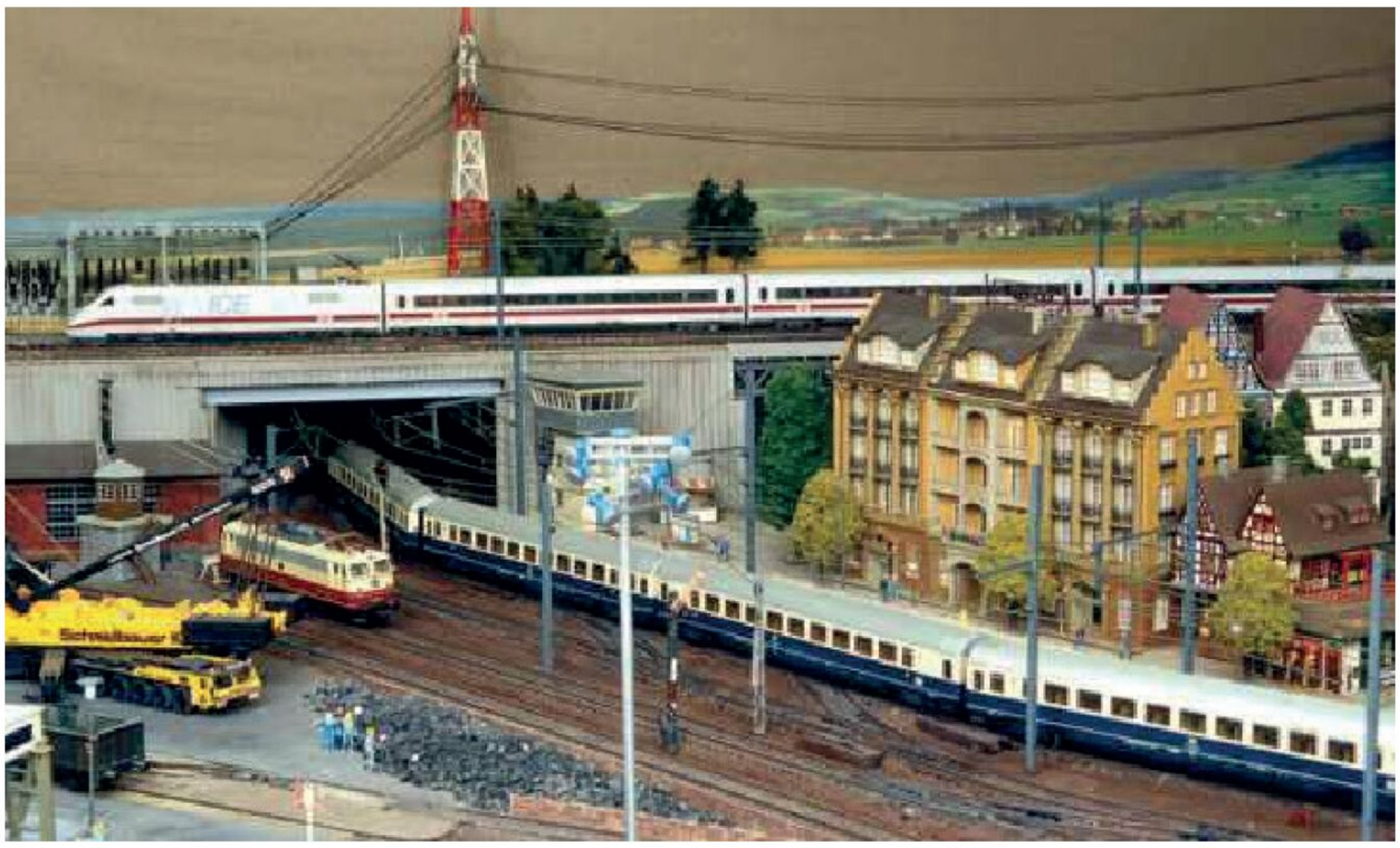
Op de baan wordt steeds volgens een schema met vaste treinsamenstellingen gereden. Internationale treinen en IC/ICE's hebben voorrang op het regionale en het goederenverkeer. De masten voor de bovenleiding zijn zelfbouw. De draad komt van Sommerfeldt.



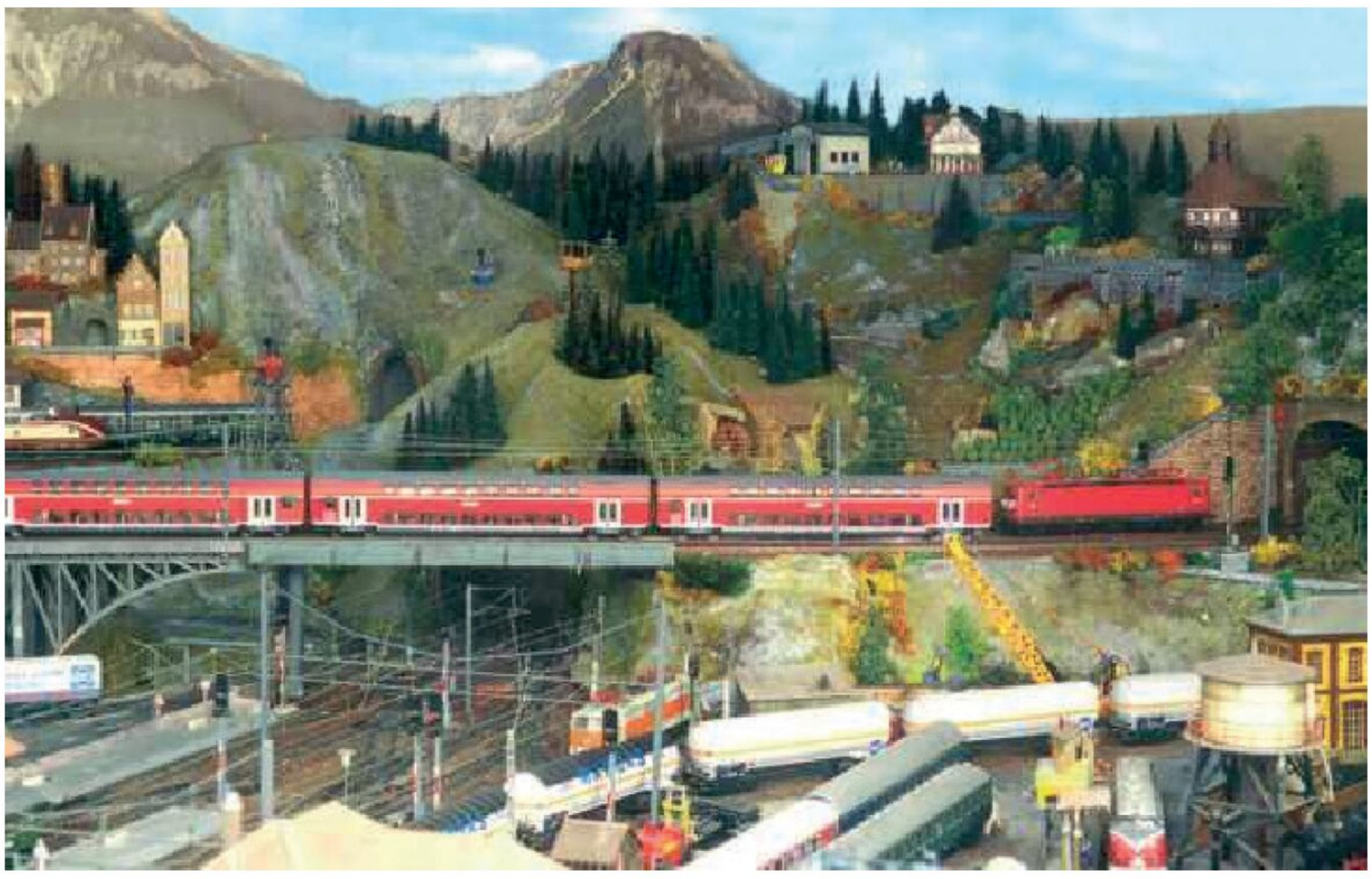
van het Franse merk Jouef. Hoewel dit materiaal in modelspoormilieus geen goede reputatie heeft, voldoet het op mijn zolder uitstekend. Ook op de andere plaatsen op de baan gebruik ik oude wissels van Jouef. In het station valt heel wat te beleven. Enerzijds heb je veel doorrijdende treinen, zoals de ICE en de internationale treinen. In principe stoppen deze modellen niet in het station, omdat de lengte tussen twee wisselstraten te kort is. Daarnaast heb je regionale treinen met trek-/duwstellen, en de treinen waarvan de loc omgezet moet worden.

Rijden volgens schema

Er wordt zoveel mogelijk volgens een schema gereden, waarbij het Duitse ICE- en IC/EC-verkeer de voorrang heeft op de locale reizigerstreinen en het goederenverkeer. Deze laatste treinen worden tussen de Intercity's geschoven of wachten op minder drukke momenten in het station. Het inbrengen van bepaalde samenstellingen gebeurt niet automatisch. De bewegingen die voor het goede verloop nodig zijn, verschijnen op een klein scherm boven het bedieningspaneel. Deze kleine computer uit de jaren tachtig heb ik ooit ergens goedkoop kunnen



De modelbaan wordt diagonaal gekruist door een paradespoor van negen meter. Hierop komt deze InterCity Express volledig tot zijn recht.



De bergen op de achtergrond werden geknipt uit posters van Faller en geplakt op stevig karton. Enkele centimeters daarachter werd de lucht eveneens van Faller geplaatst. De heuvels op de voorgrond werden op een klassieke manier met gaas en pleister ontworpen.

Op deze foto krijg je een goed overzicht van het rechtergedeelte van de haven. Vooraan wordt een containerschip het dok ingeloodst. Uit praktische overwegingen werden deze modellen op schaal 1:200 gebouwd.

Via een enkelspoor wordt de toegang tot de haven verzekerd. Een ingekorte kraan van Kibri zorgt voor het verplaatsen van een zware trafo. Op het paradespoor merken we een Duitse 120 met een stam Nederlandse rijtuigen op.

Twee kranen uit een bouwpakket kijken werkloos toe hoe het containerschip Andora aanlegt.

aanschaffen. Op de hoofdlijn wordt in de eerste plaats met reizigerstreinen gereden. Toch rijdt er een vaste stam mee met ketelwagens en containerwagens van Roco. Tussen de containers heb ik een omgebouwde Roco-cleanwagen geplaatst. De bak van de oorspronkelijke wagen werd vervangen door twee containers. Ook de gummi van het slijpstuk is door een stuk vilt uit een oude hoed vervangen. De sporen worden ermee gereinigd en tegelijk storingvrij gehouden.

Wanneer de trein rechts het station verlaat, verdwijnt hij onmiddellijk in een tunnel om volledig aan de andere kant terug te verschijnen. Daarna vervolgt hij zijn weg op een negen meter lang verhoogd dubbelspoor dat met een ruime boog dwars over de oppervlakte van de baan loopt. Na het paradespoor draaien de treinen naar een schaduwstation met vier sporen. De binnenkomende treinen worden hier automatisch op het juiste spoor geplaatst. De bewegingen in dit schaduwstation worden gevolgd met een camera en getoond op een monitor die bij het besturingspaneel opgesteld staat.

Als eerste in de haven liggen twee roroschepen, de Pride of Calais en de Pride of Free Interprise. De boten zijn van stevig karton rond een skelet van hout gebouwd.

De zeehaven

Behalve aan de modeltreinen wordt heel veel tijd aan de uitbouw van de haven en de zeeschepen besteed. De nagebouwde schepen werden met opzet kleiner gemaakt. Namelijk op schaal 1:200. Deze verhoudingen zijn echt nodig. Wanneer je een zeeschip van 180 meter op schaal 1:87 zou bouwen, zou je minstens twee meter nodig hebben. Met deze afmetingen kun je op zolder geen haven uitwerken. Je zou hooguit een of twee schepen kunnen plaatsen. Die zouden dan door het optisch effect veel te reusachtig worden tegenover de rest van de baan.

In de haven liggen verschillende zeeschepen. Bij de toegang tot het havendok liggen twee roroboten. De eerste is de Pride of Calais die momenteel tussen Calais en Dover vaart. Daarnaast ligt de voormalige Herald of Free Interprise waarvan ik de naam na de tragische ramp veranderd heb in de Pride of Free Interprise. In het linkerdok ligt de olietanker Esso Cambria en het containerschip Andora. De containers zijn gezaagd uit houtbalkjes en overplakt met logo's uit diverse catalogussen. Aan de cement- en zandkade wordt het bulkschip de Sentinel gelost.

Alle boten zijn zelf gebouwd met relatief eenvoudige middelen. Uitgaande van het mogelijke ben ik vertrokken van beschikbare schema's of originele plannen. Na omrekening van alle maten ben ik gestart met de constructie van een binnenframe in zacht hout. Dit frame moet de boot dragen en ondersteunen. Voor de aankleding heb ik bijna uitsluitend hard karton van maximaal 2 mm gebruikt. Dit papier kun je in elke degelijke handel voor tekenmateriaal kopen. Soms gebruik ik ook polystyreen of plasticard dat in grote afmetingen gekocht kan worden. Daarna is het vooral snijden, knippen, plakken en schuren van karton of plastic. Voor sommige motieven heb ik handig van de moderne kleurenkopieerapparaten gebruik gemaakt. Eerst werd het origineel uitgetekend en ingekleurd.

Het containerschip Andora is geladen met containers gezaagd uit hout. Ze werden beplakt met kleurenkopieën van emblemen die geknipt werden uit catalogussen van Roco en Vollmer. Op de achtergrond zie je een raffinaderij. De brug rechts is gemaakt met houten profielen.

In een copycenter werd alles op schaal verkleind en meerdere keren in kleur gedrukt. Handig en eenvoudig. Sommige kleine onderdelen en details heb ik in een modelbouwzaak gekocht en aangepast aan het origineel. Dit was onder meer het geval voor de reddingsloepen. Al de schepen zijn waterlijnschepen. Dit betekent dat zij gebouwd zijn zonder kiel, schroeven of roeren. Aangezien de haven gescheiden ligt van het andere deel van de modelbaan zijn al de kranen, bruggen, olie-installaties en bijhorende gebouwen eveneens kleiner gehouden. Wanneer een goederentrein de haven aandoet, heb je niet echt de indruk dat de verhoudingen geweld wordt aangedaan. Een aantal van deze kranen zijn zelfbouw met als basis karton, hout en plasticprofielen. Alle sporen in het havengebied zijn in de bodemplaat ingewerkt, zodat het wegverkeer nauwelijks hinder ondervindt om tot bij de schepen te komen.

Momenteel is Julien Debrabandere bezig met de bouw van de Prins Filip die nu tussen Dover en Calais onder de vlag van P&O-Stena vaart. Dit schip moet een echt pronkstuk worden. Het is opvallend met welke beperkte en eenvoudige middelen de modelschepen en de modelbaan werden gebouwd. Een bewijs dat een baan niet steeds vol elektronica en technische snufjes moet zitten. Voor Julien Debrabandere liggen nog verschillende nieuwe initiatieven te wachten. Voldoende om nog jaren plezier te beleven. En misschien nodigt hij ons nog eens uit om een kijkje te komen nemen. ■

Aan de linkerzijde hebben we de oliehaven met de tanker Esso Cambria. Na het lossen van de tanker zorgt een keteltrein voor het vervoer van de afgewerkte olieproducten.

Deze containerkranen kun je niet in de handel kopen. Ze zijn gemaakt van karton. Ze zijn niet functioneel, omdat ze alleen als demonstratie van het laden en lossen van containertreinen bedoeld zijn.

Aan de overzijde van het dok wordt het bulkschip de Sentinel gelost. De kraan is nagebouwd. Het origineel is te vinden in de haven van Antwerpen. De hoek van de modelbaan werd met graansilo's, eveneens gemaakt van karton, opgevuld. Voor de pijpleidingen werden rietjes voor frisdrank gebruikt.

tot wel 49% korting

Online al vanaf € 4,10 p/mnd

12x Railhobby

met welkomstgeschenk

NU VOOR € 7,50 p/mnd

Ga snel naar **Railhobby.nl/abonneren** of scan de QR-code en kies het abonnement dat bij u past.

Ook bereikbaar via 033-4892910 (ma t/m vr 9-17 uur).

Een abonnement op Railhobby heeft veel voordelen*:

- **10x** alles over spoorwegen en modelspoor thuisbezorgd
- **2x** een special thuisbezorgd
- Overal **online toegang** tot het **archief** van 1978 t/m 1982 en 1988 t/m heden
- Railhobby in huis **voordat** het blad in de winkel ligt
- Nooit een nummer missen
- **Preview:** lees als eerste online artikelen uit het volgende nummer

Railhobby kost in de winkel € 9,25
(specials kosten € 10,99)

* Abonnees met een print + online abonnement incl. specials krijgen bovenstaande voordelen.

GRATIS bij een print + online jaarabonnement:

OP = OP

Rangeerder (H0) t.w.v. € 10,99
of **A4 snijmat** t.w.v. € 7,99
of **Neurenbergspecial 2022**
t.w.v. € 10,99

Ja, ik word abonnee van Railhobby!*

Naam: _____ Voorletter(s): _____

Adres: _____ Postcode: _____

Plaats: _____ Land: _____

Telefoon: _____ E-mail: _____

Geboortedatum: _____

BESTE DEAL

Print + online jaarabonnement	◯ inclusief specials € 7,50 p/mnd **(48% korting)**	◯ exclusief specials € 6,50 p/mnd **(49% korting)**
Print jaarabonnement	◯ inclusief specials € 7,30 p/mnd **(23% korting)**	◯ exclusief specials € 5,95 p/mnd **(23% korting)**
Online jaarabonnement	◯ inclusief specials € 4,10 p/mnd **(49% korting)**	

Bij een print + online jaarabonnement kies ik het welkomstgeschenk:

◯ *A4 snijmat t.w.v. € 7,99* ◯ *Neurenbergspecial 2022 t.w.v. € 10,99* ◯ *Rangeerder (H0) t.w.v. € 10,99*

Ik geef mijn hobbyvriend op voor een print + online jaarabonnement inclusief specials voor € 7,50 p/mnd en wij ontvangen allebei € 5,- korting voor de webshop van Railhobby. Abonneenummer huidige abonnee: _____

Ik betaal als volgt (aankruisen wat van toepassing is):

◯ Scala Publishing BV mag het abonnementsgeld automatisch van mijn rekening afschrijven.

◯ Ik wacht op de e-factuur en betaal € 2,50 toeslag.

◯ Hierbij ga ik akkoord met de algemene abonnements- en incassovoorwaarden (www.scalacrossmedia.nl/voorwaarden).

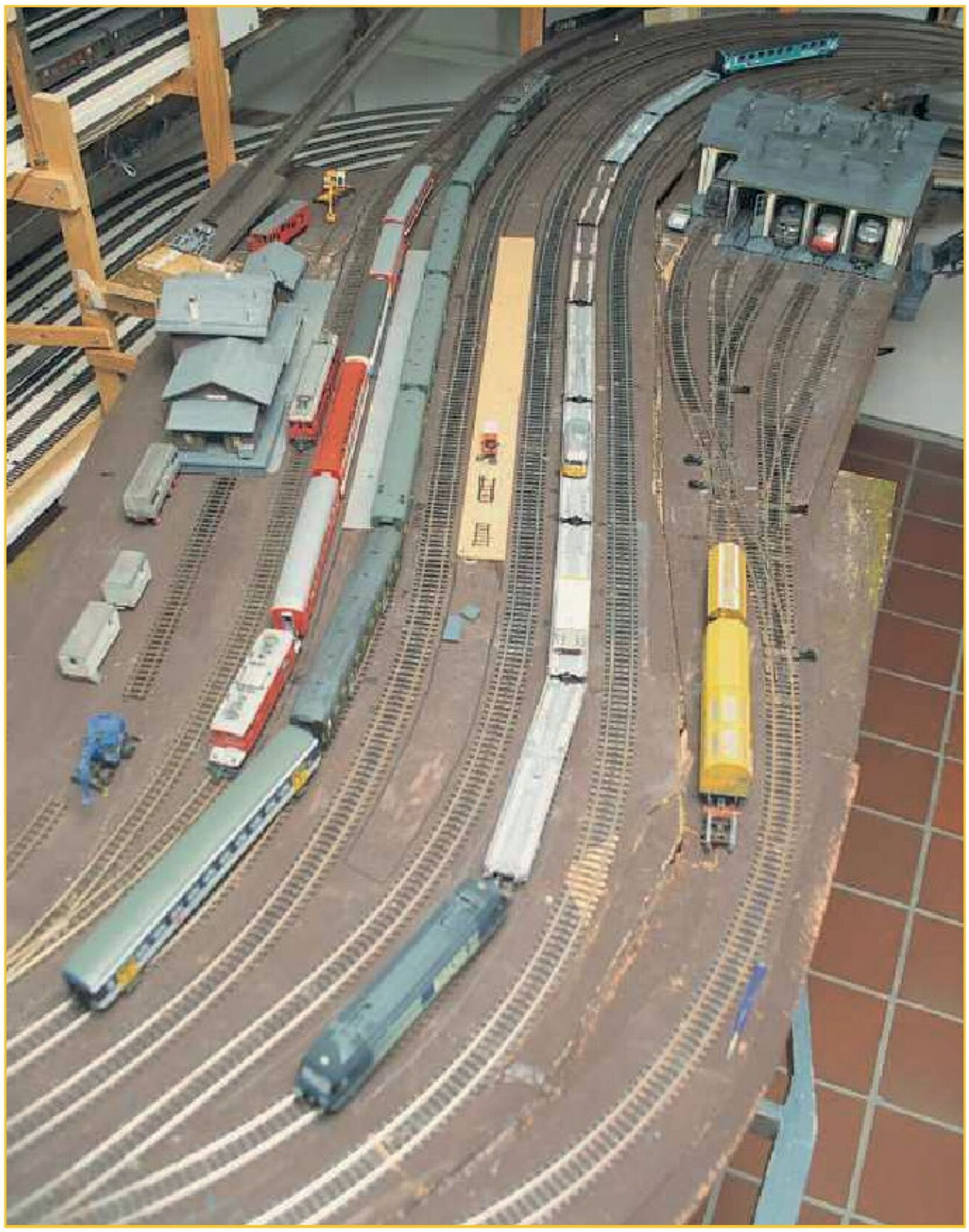
IBAN: _____ BIC: _____ Handtekening: _____

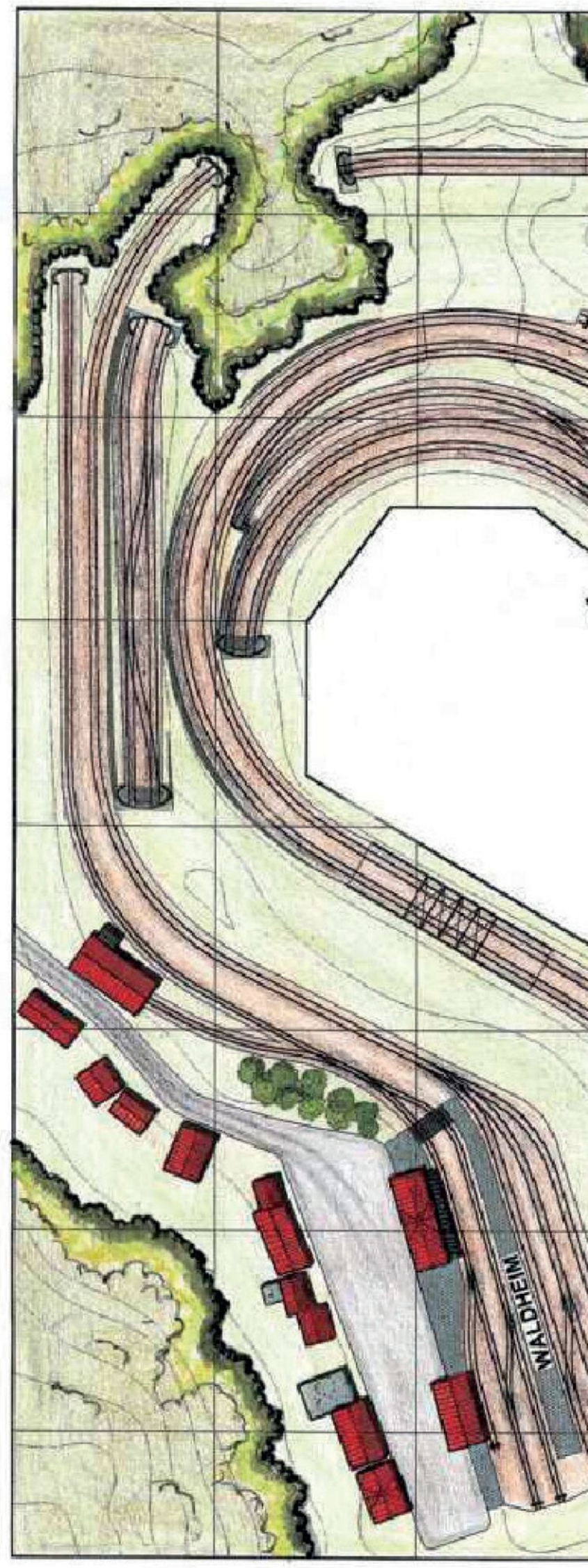
Stuur deze bon (of een kopie) in een gefrankeerde envelop naar Scala Publishing BV, Postbus 38, 3800 AA Amersfoort.

*Bovenstaande prijzen zijn geldig in Nederland. Prijswijzigingen voorbehouden. Kijk voor prijzen in het buitenland op Railhobby.nl/abonneren. Korting t.o.v. winkelprijs. Het abonnement wordt jaarlijks geïncasseerd, kan elk gewenst moment ingaan en loopt tot wederopzegging.

RH461

Een ex-baan van formaat

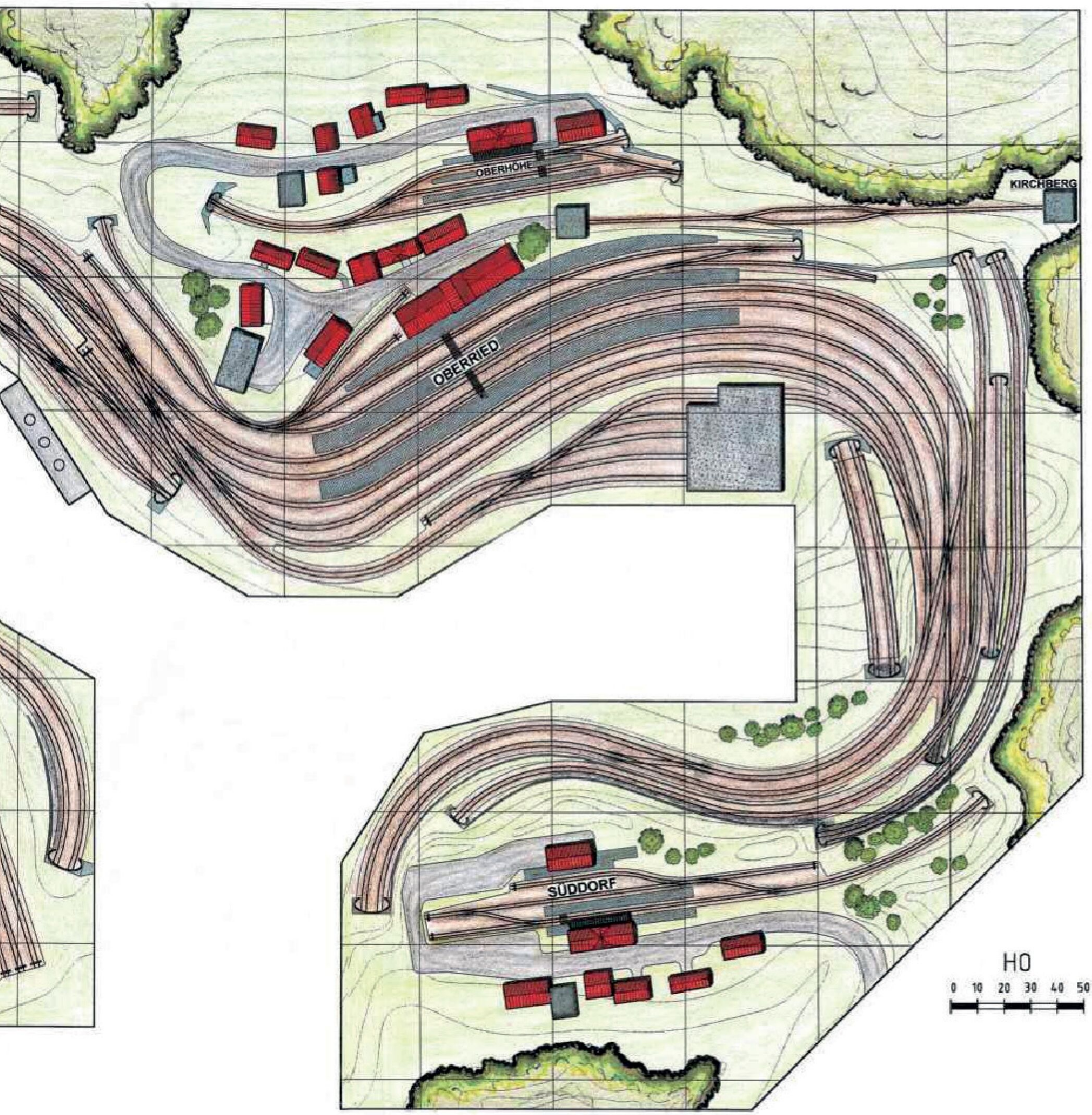




Het ideaal voor elke modelspoorder is een eigen kamer waar de baan permanent kan worden opgesteld. Liefst kamerbreed of anders op een deel van de ruimte. Als modulebaan of op een vaste tafel. Modules, al dan niet naar vastgestelde normen gebouwd, hebben het voordeel dat je bij een verhuizing weer redelijk snel kunt rijden. De kamerbrede baan die Railhobby in een tweetal artikelen voorstelt, moest door een verhuizing tot op de laatste (rail)spijker worden afgebroken. Rails, rollend materieel en scenery verblijven nu in (verhuis)dozen. Een artikel zonder landschap. Maar u leest alles tussen tafelpoot en railspijker. Voor deel 2 zie Railhobby 2002/07.

Tekst & foto's: Dolf Heibloem
Tekening: Ard Bannink

De basis voor de in de jaren negentig ontworpen H0-baan was gunstig. De vorige baan was feitelijk af en voldeed niet meer aan de gewijzigde (modelspoor)inzichten. Te krappe bogen, te korte perrons en een schaduwstation dat slechts met grote moeite bereikbaar was. Lastig bij onderhoud en ontsporingen. Daarnaast een landschap dat z'n beste tijd had gehad. Als je je eigen werk kritisch bekijkt, blijkt de denkbeeldige lat inmiddels wat hoger te liggen. Naarmate het idee voor een nieuwe baan groeide, ontstonden plannen om tevens de indeling van de flat te herzien. De rechte, zelfgebouwde scheidingswand annex boekenkast tussen huis- en treinkamer zou op een andere plaats kunnen komen. Na veel passen en meten en nog veel meer schetsen ontstond een bouwplan waarbij de treinkamer een kwartslag



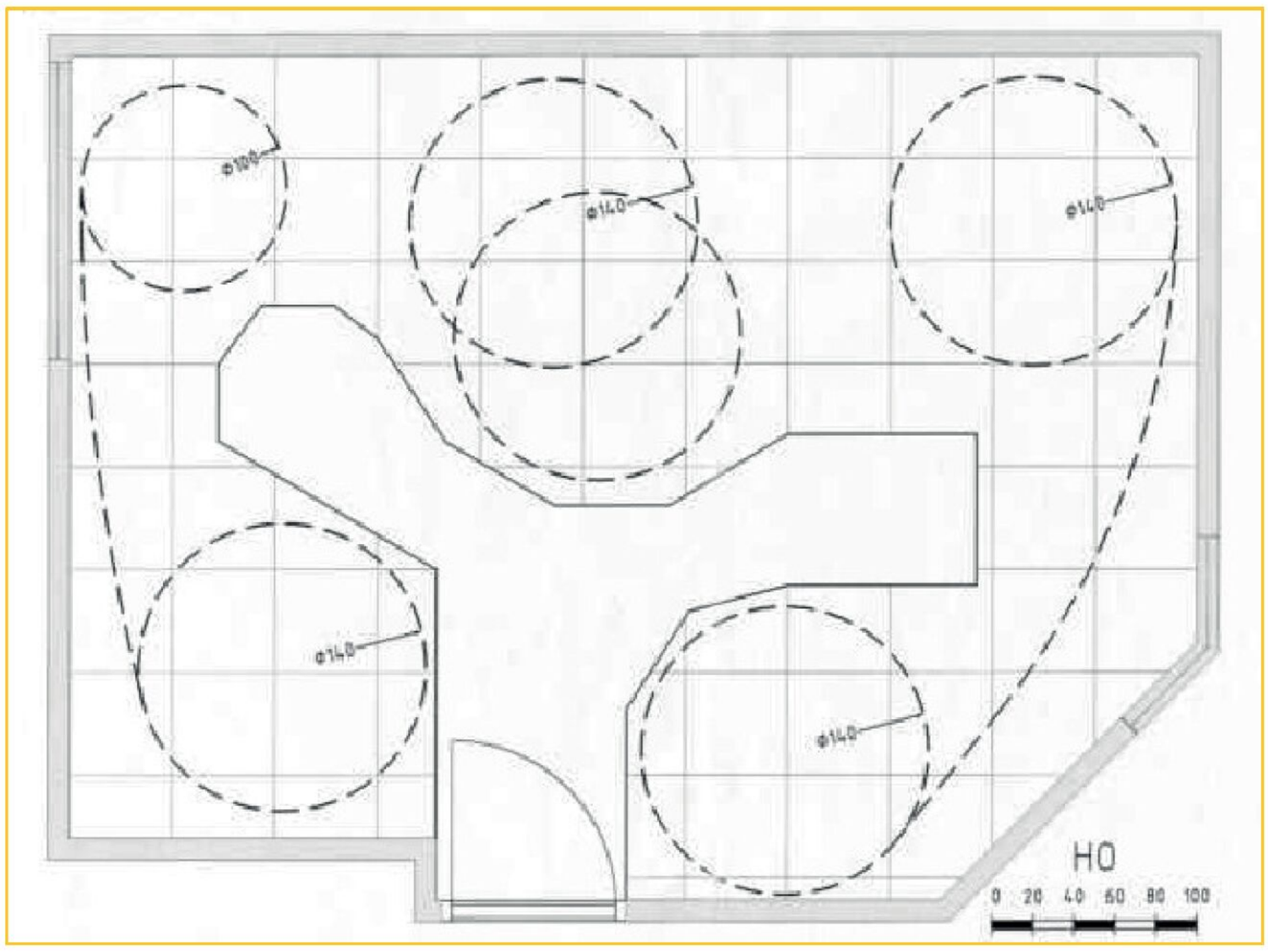
zou worden gedraaid. De ruimte bij het daardoor vrijkomende hoekraam werd tot een zonnige studiehoek getransformeerd. Dit raam was bij de oude baan een handicap: een achtergrond om dieptewerking te verkrijgen was niet mogelijk. Twee haaks op elkaar staande houten scheidingswanden vormen nu met de betonnen lange wand en dito korte buitenmuur met raam de nieuwe treinkamer. Zo'n 3,5 x 5 m vloeroppervlak. Aan de kant van de huiskamer en studiehoek is de scheidingswand ingericht als boekenkast. Op de 50 cm diepe, gesloten onderkastjes, kwam een 30 cm diepe tot het plafond reikende boekenkast. De onderkastjes steken aan de achterkant twee decimeter uit en dienen tevens als fundatie voor de treintafel. Stroken rubber (in repen gesneden noppentegels) zorgen voor een afdoende geluidsisolatie.

Ruitjespapier

Uitgangspunt is een bergbaan met een Zwitsers tintje met lange rijtrajecten. Een dubbelsporige hoofdlijn en twee enkelsporige zijlijnen, aftakkend van het enige doorgangsstation. Geen rangeren, wel een locdepot. De zijlijnen eindigen op een kopstationnetje ergens in de bergen. Bogen niet te krap, 140 cm diameter voor het buitenste spoor, en hellingen tot 2,5%, dus niet te steil. Maar hoe ontwerp je een baan in een nog imaginaire kamer? In schaal 1:10 heb ik de betonnen muren en ramen op een groot vel ruitjespapier getekend. Met de vaste gegevens als ramen, radiatoren, lichtschakelaars, stopcontacten, e.d.

Omdat je aan een ontwerp blijft sleutelen, is het handig de basisplattegrond enkele malen te kopiëren. Bij een bergbaan horen keerlussen en deze vergen veel (kostbare) ruimte. Bij het ontwerp is een simpele passer onmisbaar. Trek in alle hoeken van de (toekomstige) treinkamer een cirkel (in dit geval 140 cm diameter). Een hele of halve keerlus hoeft niet beslist in een hoek of het uiteinde van een baan te liggen, maar kan ook halverwege. Dus nog wat cirkels aan de lange kant. Met een potlood verbind je de cirkels. In rechte lijn of flauwe boog. Zo blijkt snel of de spoorse ideeën haalbaar zijn (zie tekening op pagina 56). Al schuivende met keerlussen, verbindingsbogen, stationsemplacement en toekomstige scheidingswanden ontstaat het finale ontwerp. De geplande wisselstraten heb ik op een apart vel getekend en vervolgens uitgeknipt. Met deze knipmodellen kun je gemakkelijk schuiven en krijg je direct inzicht in de gevolgen voor de omliggende spo-

De contouren van de beschikbare treinkamer zijn bekend. Trek met de passer wat cirkels in de beoogde boogstraal en je krijgt inzicht in de beschikbare ruimte. Een keerlus hoeft niet beslist in een hoek te komen. Halverwege de tafel kan ook, mits de beschikbare ruimte het toelaat. Als je wat cirkels uit karton knipt, kun je er gemakkelijk mee schuiven.



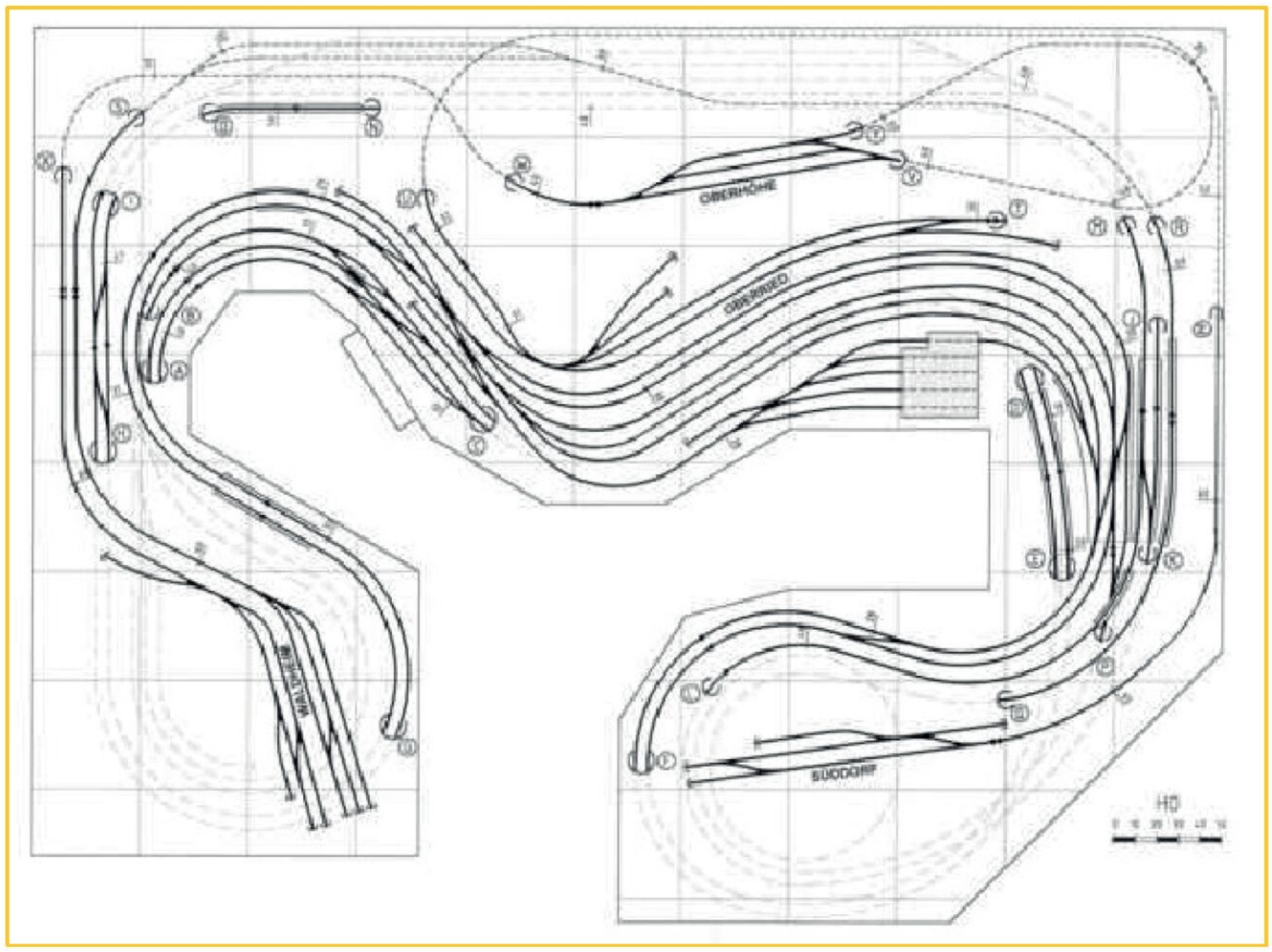
ren. Sluiten de toeleidende rails goed aan, past het emplacement nog, is er nog plaats voor een goederenloods, enz.
Bij het drierailsysteem hoef je je nergens zorgen te maken over kortsluiting in overloopwissels. Een probleem dat sommige gelijkstroomrijders ondervangen door die verbindingssporen maar weg te laten. Dus dwarsverbindingen over het emplacement zijn bij deze Märklin-baan geen probleem. Om een maximumrendement van de beschikbare ruimte te hebben, zijn de keerlussen links en rechts van de toegangsdeur gedeeltelijk in de boekenkast gesitueerd. Rails in plaats van boekenplanken, verborgen achter een paneel. Links van de toegangsdeur is op het 50 x 80 cm grote paneel een metalen plaat gelijmd. Als praktisch magneetbord in de studiehoek. Ter rechterzijde steekt de keerlus als een erker 40 cm de studiehoek in. Boven deze 50 cm hoge uitbouw loopt de boekenkast door. Het wit gelakte geheel geeft een ruimtelijke werking. De geplande haakse hoek van beide boekenkastwanden bleek in de treinkamer niet nuttig en in de huiskamer niet fraai. Deze hoek is als een op 135° staande vlakke wand uitgevoerd. Voor een speels effect wordt de rechterhoek gevormd door twee op 120° staande platen halfdoorzichtig draadglas. Met transparante siliconenkit aan elkaar gezet. Zo kun je vanuit de huiskamer de trein zien rijden. Maar het scheelt in beide kamers ook in het licht.

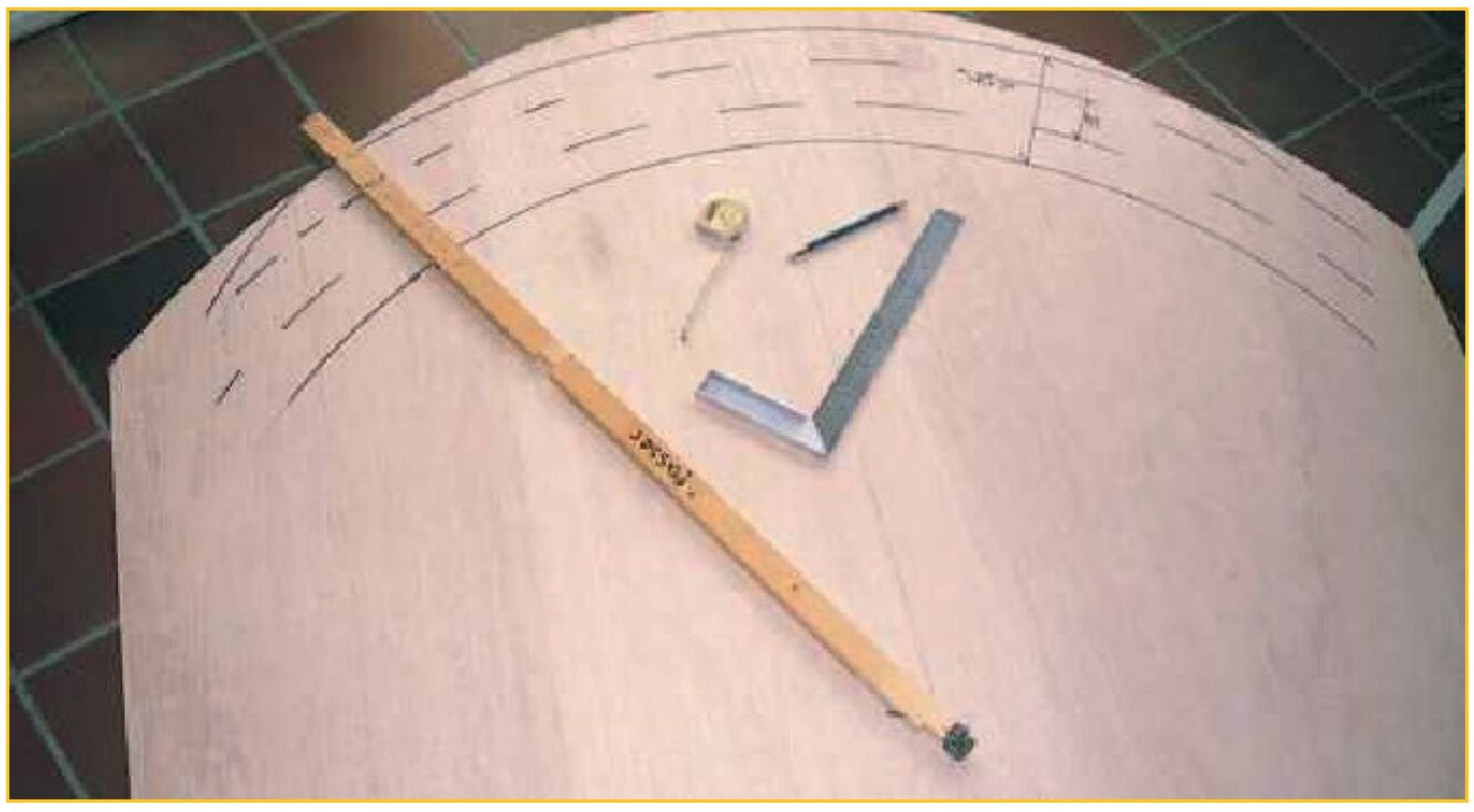
Open draagconstructie

Toen de hoofdsporen en emplacementen op papier stonden, kon de ligging van de latten van de draagconstructie worden bepaald. Op een fotokopie van het sporenplan heb ik de hoofd- en dwarsliggers ingetekend. Dan blijkt of de mangaten voldoende ruim en bereikbaar zijn. Diepe treintafels zijn een potentiële bron van rugklachten. Eigenlijk zou je niet verder dan zo'n 70 cm moeten reiken. En zeker geen langere tijd achtereen voor aanleg en onderhoud.
Ter hoogte van het station is de baan circa 1,60 m breed. Hier biedt een langwerpig mangat uitkomst om de schaduwstations langs de muur te bereiken. Maar ook het station vanaf de achterkant. Gemakkelijk bij de aanleg van (flex)rails, landschap en daarna voor het onvermijdelijke onderhoud. Een mangat moet minimaal 45 x 45 cm meten, een ruimere maat werkt een stuk prettiger.
Mijn vorige baan rustte op houten poten van 4 x 4 cm. De plavuizen vloer werd met enige regelmaat nat gereinigd. Mooi voor de vloer maar minder voor de duurzaamheid van de houten poten. Voor de nieuwe baan leverde de ijzerwarenzaak metalen poten van 75 cm lengte. Aan de onderkant een kunststof dop, aan de bovenzijde een vlakke lasplaat met schroefgaten. Omdat 75 cm iets te kort was, heb ik op de lasplaat twee op elkaar gelijmde stukjes 22 en 12 mm MDF van 15 x 15 cm geschroefd. De nu 79 cm hoge poten staan los onder een kruispunt van de open lattenconstructie. De vier uitstekende draadeinden van de slotbouten steken elk in een hoek van het kruisvlak van de latten.
Met het vorderen van de bouw van de treinbaan neemt het gewicht en daarmee de stabiliteit van de poten toe. Een met schoonmaken aangetikte poot is eenvoudig weer recht te zetten. Doordat de poten losstaan kan er geen schade aan de bevestiging met de draagconstructie ontstaan. Ook kan een poot zo nodig in een ommezien op een andere plek worden gezet. De draagconstructie van de tafel bestaat uit latten van 2 x 4 cm. De ruimte tussen de latten varieert van 20 tot 50 cm, afhankelijk van de sporensituatie er boven. Bij meer rails en wissels komen ze wat dichter op elkaar.
Alle kruis- en kopverbindingen zijn ingezaagd. Ter hoogte van het kruisvlak zaag je beide lat-

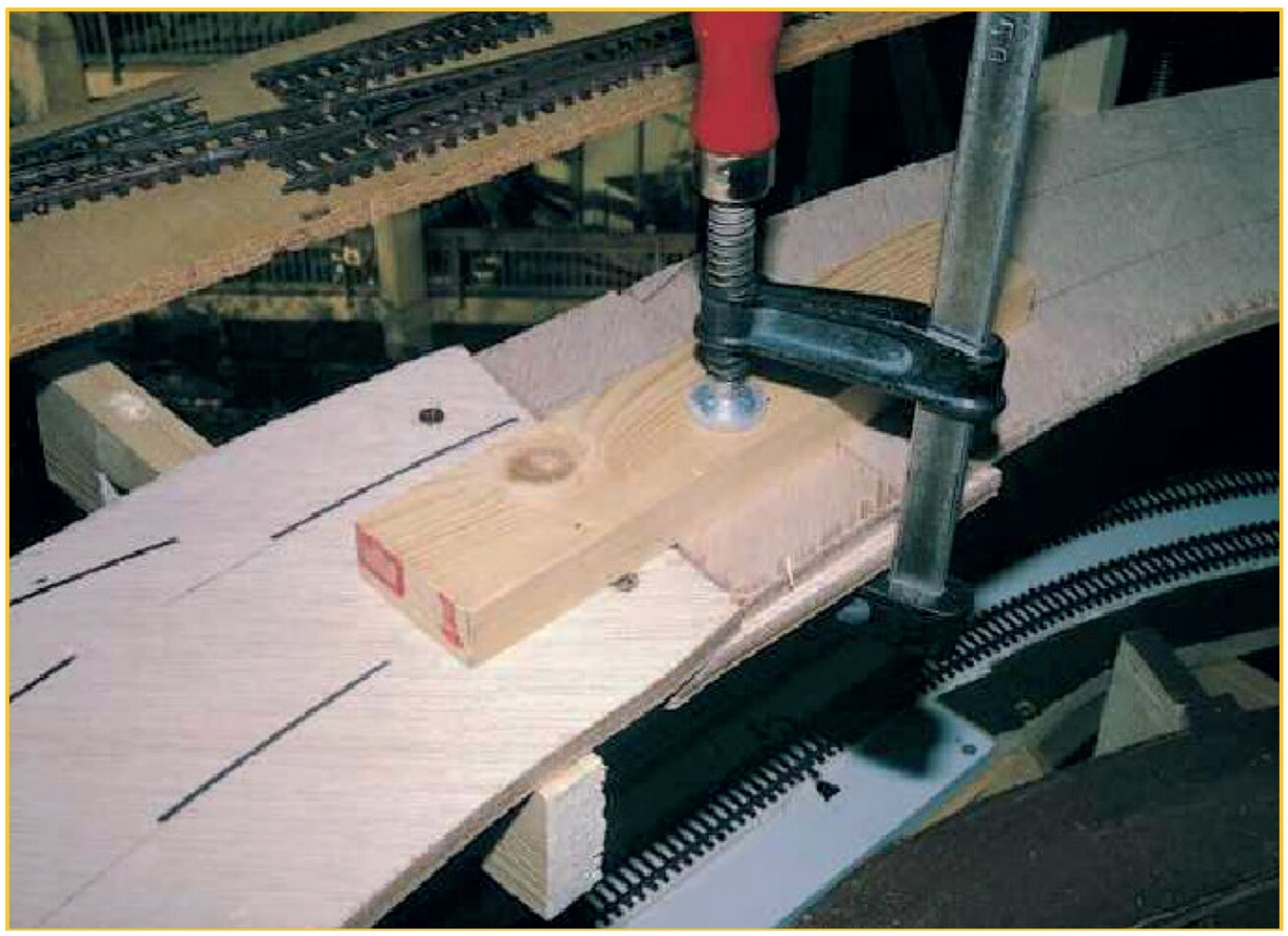
De vier slotbouten waarmee het MDF aan de poot is bevestigd, vallen elk in een hoek van de open draagconstructie. De poot blijft los onder de tafel staan.

Ter hoogte van het raam is de baan vrij smal. De latten van de draagconstructie liggen hier zo'n 20 cm uit elkaar. Het plaatmateriaal voor niveau nul (schaduwstation Tischplatte) is direct op de latten geschroefd. De aanzet van de oprit wordt gevormd door een strook 6 mm spaanplaat.





Aftekenen van de gebogen opritten met een zelfgemaakte passer. Een latje van ca. 80 cm lengte (diameter keerlus 140 cm), gaatje boren en spijker er door als draaipunt. Simpel en doeltreffend.



De stukken boog ter hoogte van tunnelportalen A-B (voor de aanduidingen zie het baanplan hierboven) worden aan de onderkant met een stukje plaatmateriaal aan elkaar gekoppeld. Vastgezet met houtlijm en spaanplaatschroeven.

ten tot de helft in en met een beitel tik je het stukje tussen de beide zaagsneden los. De kruisverbindingen passen en zo nodig met een rasp of vijl iets opruimen en met houtlijm vastzetten. Ongeveer een derde van de houtverbindingen is tevens geschroefd. Op de betonnen muren is op 79 cm hoogte een houten regel geschroefd. De latten van de tafelconstructie zijn hierin in verstek bevestigd. Langs de boekenkastwanden rust de lattenconstructie op de al genoemde uitbouw van de onderkastjes. De tafelconstructie is overal stevig genoeg om één persoon te dragen. Het zal niet dagelijks voorkomen, maar soms kan het handig zijn als je met tenminste één voet op de tafel kunt staan.

Rijplaten

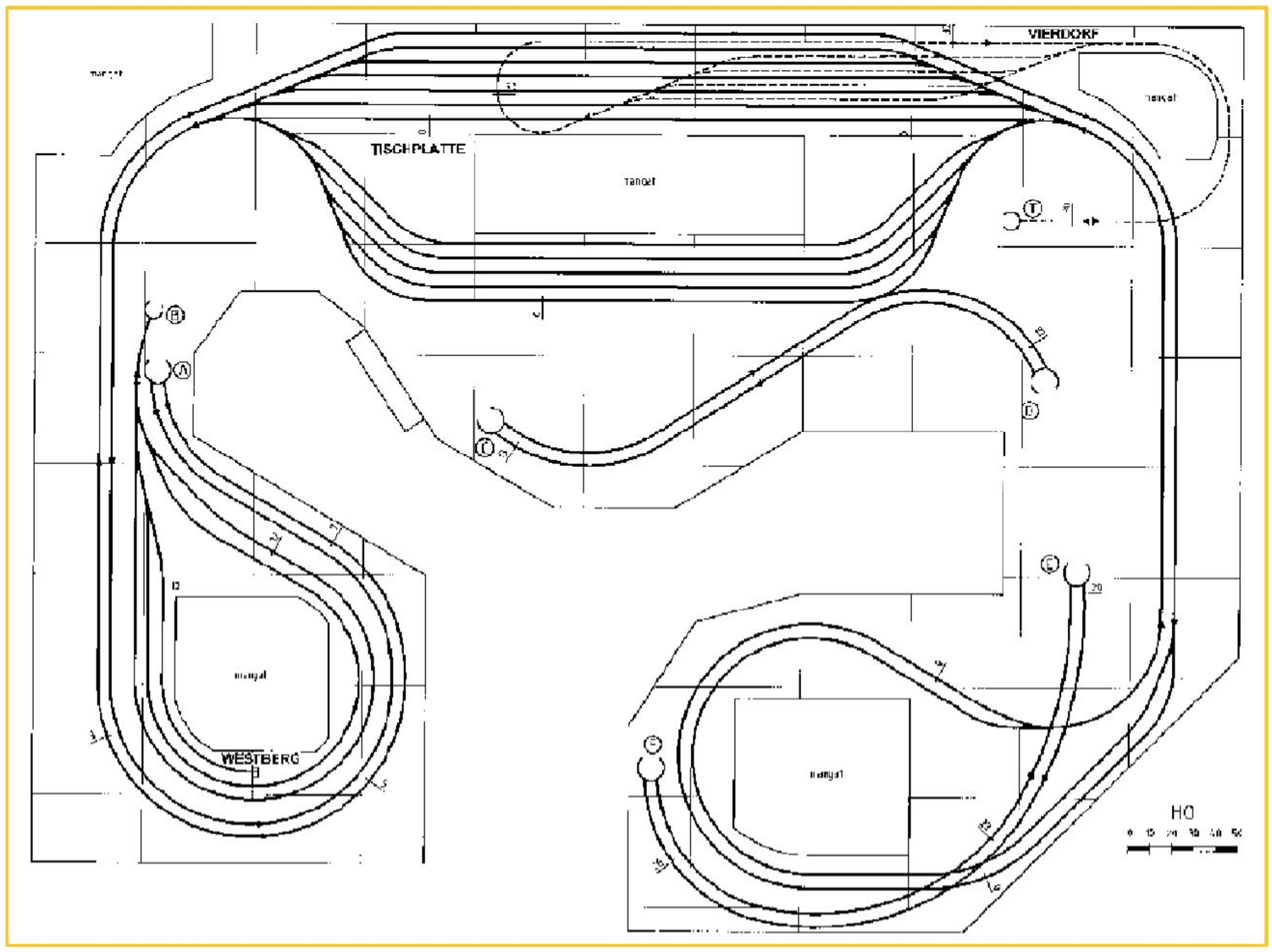
Voor de rechte opritten, horizontaal liggende keerlussen, wisselstraten en emplacementen is 16 mm spaanplaat gebruikt. Lekker stevig en gemakkelijk te bewerken. De rijplaten van de in een helling liggende bogen zijn uit 8 mm triplex gezaagd. Dit plaatmateriaal laat zich enigszins buigen om aan het begin en einde van een helling een vloeiende overgang te krijgen. Opritten e.d. zet je met houten klossen (16 mm spaanplaat) aan de zijkant van de draagconstructie vast. Een lijmtang is daarbij een handig hulpmiddel. Gebruik geen lijm; eventuele correcties zijn dan lastig uit te voeren. Bij hellingen is het handig de oprit eerst aan het begin en eind vast te zetten.

Als hoogte en hellinghoek correct zijn, volgen de tussensteunen. Ik heb over grote lengtes de rijplaten aan de onderzijde aan elkaar bevestigd en vervolgens op de gewenste hoogte vastgezet. Zo krijg je een gelijkmatige hellinghoek. Het aftekenen van keerlussen gaat gemakkelijk met een zelfgemaakte houten passer. Ook met een kartonnen mal van een boogsectie kun je een hele serie aftekenen. En uitkienen dat het plaatmateriaal zo efficiënt mogelijk wordt verzaagd.

Om het rijgeluid wat te dempen liggen alle rails die niet in het zicht komen, op architectenkarton. De wel zichtbare rails liggen op repen kurk. Het architectenkarton is voor een realistisch ballastbed zo'n 2 mm te hoog. Op de overgang tussen kurk en a-karton zorgen strookjes karton voor een geleidelijk verloop van het hoogteverschil. Overigens wordt het dempende effect van de onderbouw bij het gebruik van railspijkers enigszins teniet gedaan. En zeker waar de rails in stenen ballast komen te liggen. Zowel a-karton als kurk heb ik met montagekit vastgezet. Op emplacementen ligt het kurk over de gehele breedte, op de vrije baan heeft elk spoor z'n eigen bedding. Na droging is het kurk en aangrenzend plaatmateriaal met latexverf donkerbruin geschilderd. Dat oogt wat beter, zolang de rails niet in de ballast liggen.

Flexrail

Terwijl je met de ligging van de sporen op een emplacement nog wel wat kunt schuiven, luistert de maatvoering van wisselstraten wat nauwer. Handig dus om eerst de wissels te leggen en vervolgens de toeleidende sporen hierop aan te sluiten. De wissels zijn met twee kruiskopschroefjes vastgezet. De Märklin-flexrail heeft een klein nokje aan het eind van de spoorstaaf. Dit grijpt in de dwarsliggermat en houdt rail en biels in positie. Bij het leggen van bogen



Restanten plaatmateriaal van dezelfde dikte kun je door elkaar gebruiken. Op het onderste niveau zijn de stroken kurk reeds vastgelijmd. Hierop komt de flexrail te liggen.

Als je het railmateriaal al in huis hebt, kun je de ontworpen wisselstraat uitleggen. Komt het ontwerp met de realiteit overeen? Wisselstraat boven het (nog niet aanwezige) bedieningspaneel.

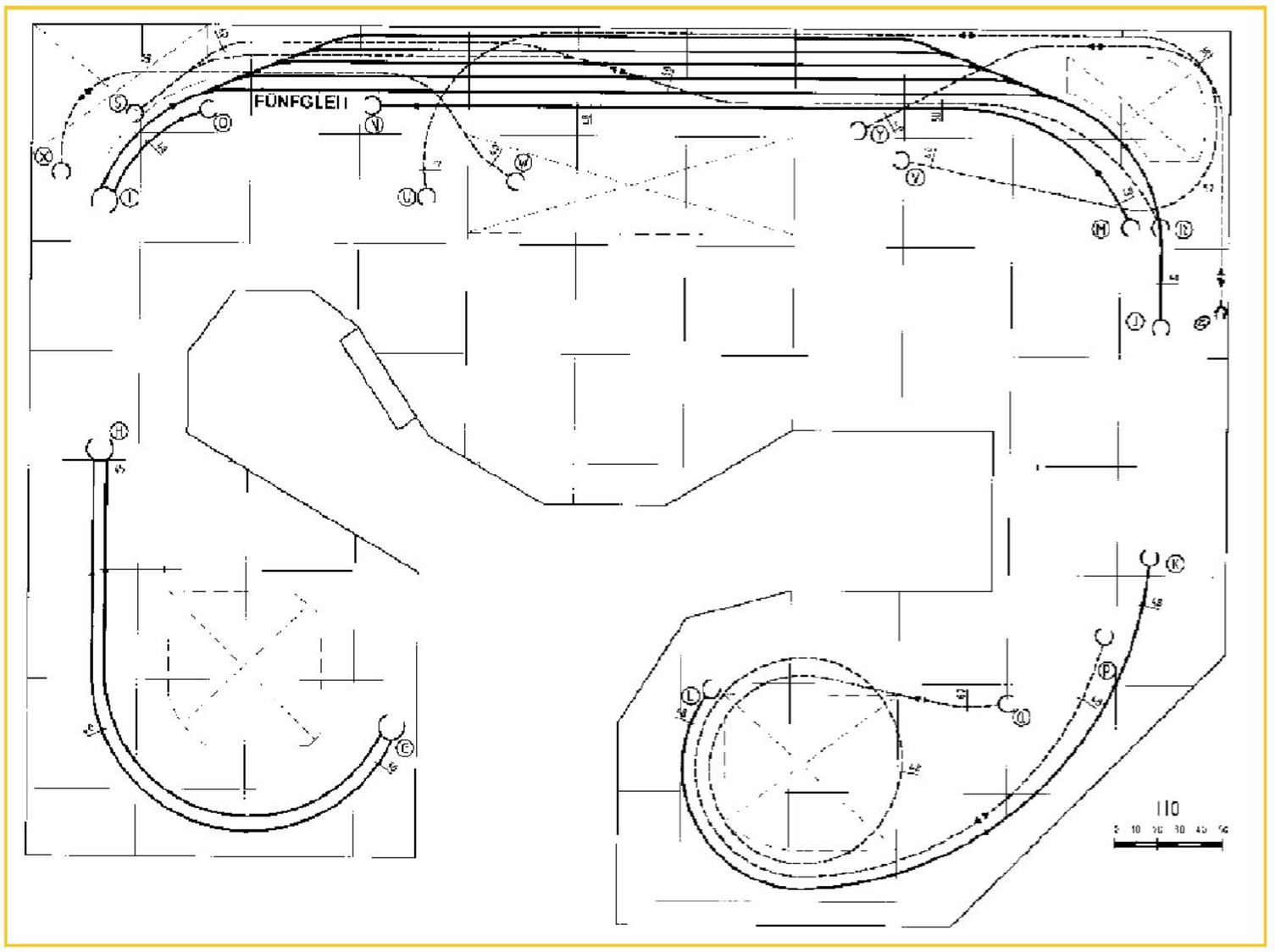
is dat soms lastig, in dat geval het nokje wegvijlen.

Om bij het leggen de flex uit de rail te halen, heeft de firma Krausse speciale railklemmen ontwikkeld. Je klemt er twee of drie op het spoor en dat blijft keurig in de gewenste boogstraal liggen. Gemakkelijk met spoorspijkeren. De spijkertjes komen van Roco of uit de ijzerwarenzaak. Om je vingertoppen te sparen kun je de spijkertjes desgewenst met een spitsbektangetje in positie houden als je deze in de biels tikt. Gebruik voor de laatste slagen een drevel om beschadiging aan de rails te voorkomen. Na het spijkeren even checken of de railkoppen goed aansluiten aan de vorige railsectie. De spoorstaaf zo nodig met een rondbektangetje aantrekken.

Het is handig voor het leggen een rode aansluitdraad (vermelde kleuren volgens Märklincode) onder de dwarsliggermat te solderen. Via een gaatje in de rijplaat verdwijnt de draad naar een nabije verdeelplaat. Per traditie zal de laatste spoorsectie nooit passen; deze moet worden ingekort. Dat kan heel moeilijk met een figuurzaag, is onhandig met een ijzerzaag en kan beslist niet met het hobbyzaagje van Roco. Het gemakkelijkst knip je de rail met een redelijk zware kniptang. Waarbij het rechte snijvlak van de tang tegen de te gebruiken raillengte ligt. Met een sleutelvijl maak je de railkop vlak. Knippen wint het beslist van zagen.

Stopsecties

Als je voor het leggen van de rails reeds bepaalt, waar ooit stopsecties voor seinen en dergelijke zullen komen, kunnen die railsecties meteen worden geïsoleerd. Dus voor het inrijwissel naar het station, de stationssporen en mogelijke blokseinen langs de vrije baan. Ook als je seinen niet direct gaat plaatsen, is het handig de rijstroom daar bij de aanleg van de sporen te isoleren. Als de rails eenmaal zijn geballast, lukt dat alleen met hakken en breken. Voorlopig kan de (rode) draad van de rijstroom op de dichtstbijzijnde verdeelplaat worden vastgezet.



Als de stroomonderbreking later alsnog actief moet worden gemaakt, kan een tekening van het bedradingsplan van pas komen. Bij digitaal bedrijf kun je bij gebruik van K- of C-rail via de spoorstaven schakelen (via de terugmelder s88). Een van beide spoorstaven moet continu voor de massa (bruine draad) worden gebruikt, de andere is dan voor de terugmelding beschikbaar. Hiertoe dient deze spoorstaaf bij elk detectiepunt (seinpaal) te worden geïsoleerd. Dat kan met de kunststof raillassen van Fleischmann (nr. 6403). Je kunt de rail ook doorfrezen en de zaagsnede met een druppeltje secondelijm vullen.

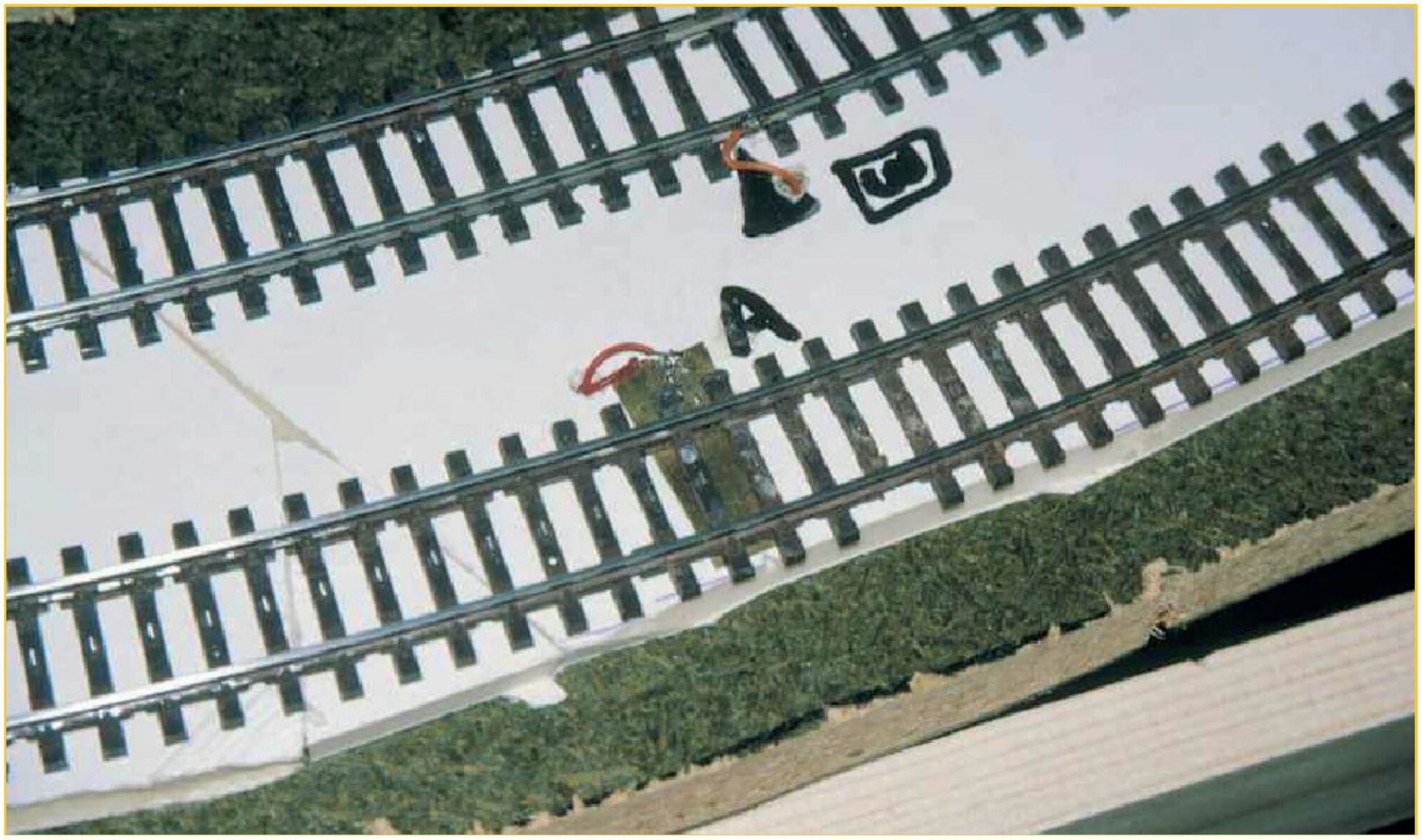
Bedieningspaneel

Bij een U-vormige treintafel mag de loopruimte niet te krap worden. Een breedte van 80 cm is voor een gangpad wel het minimum. Je moet voorkomen dat enthousiaste bezoekers per ongeluk een dicht aan de rand staande sein- of bovenleidingsmast omstoten. Bij het bedieningspaneel mag de beschikbare ruimte wel wat meer zijn. Zeker als de regelapparatuur zoals hier op een uitschuifbare plank staat. Handig is bij het ontwerpen van het bedieningspaneel met toekomstige plannen rekening te houden. Dus als analoge modelspoorder met eventuele digitale componenten. Die kunnen aan elkaar gekoppeld aardig wat ruimte innemen. Ook een computerscherm, keyboard en muismat voor besturing via een pc zijn soms lastig in te passen.

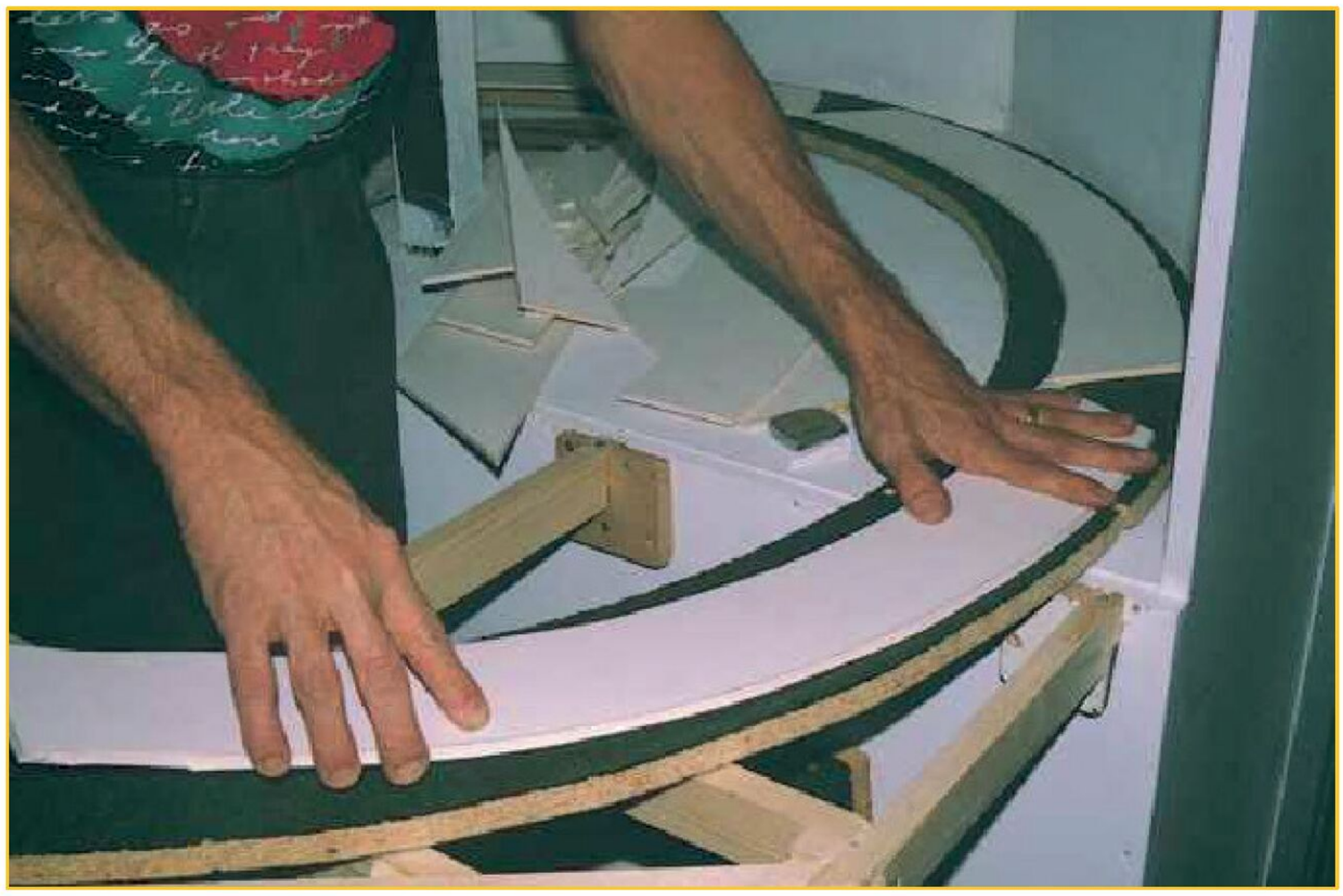
De bedoeling is de wissels en seinen met het programma WinDigital via de pc te bedienen. De central unit, control 80's en memories komen op een 80 cm brede plank die via twee telescopische geleiders naar voren kan worden geschoven. Als de baan niet in bedrijf is, schuift alles onder de baan. De trafo's en boosters staan op korte afstand onder de baan. Buiten zicht maar wel gemakkelijk bereikbaar. De monitor van de pc komt op een zwenkbare tv-beu-

De oprit ligt niet direct op de lattenconstructie, maar op de dwarsbalkjes. Hierdoor kun je de hellinghoek nauwkeuriger positioneren.

De flexrail in de oprit vanuit Tischplatte. De tweesporige keerlus Westberg komt binnen deze lus te liggen. De lattenconstructie vormt de onderbouw voor de oprit naar het schaduwstation Fünfgleis op niveau 48.



Als geheugensteuntje zijn met zwarte viltstift merktekens langs de rails aangebracht: een zwart driehoekje geeft de isolatie van de middenleiding (rijstroom) aan, een 'I' isolatie van een spoorstaaf, een 'A' de aansluiting op de rijstroom en 'M' op massa.



Bij gelijkblijvende boogstraal kun je alle benodigde bogen vanaf de eerste boog aftekenen. In de wigvorm tussen de geplaatste bogen komt straks een driehoekig stukje karton.

gel die net boven het bovenste spoor aan de muur is gemonteerd. Je hebt wel goed zicht op het scherm, maar het zal niet meevallen de buis in het landschap in te passen.

Ringleiding

Alle trafo's zijn op één tafelcontactdoos met ingebouwde wipschakelaar aangesloten. Zo kun je met één knop de gehele baan van spanning voorzien. En weer afschakelen. Bij een wat grotere baan moet je voldoende aandacht aan de baanvoeding besteden. Elke raillas betekent wat spanningsverlies. Vanaf de control 80 (control unit) en booster verbindt een tweeaderige stroomdraad van 2 x 0,75 zo'n 25 kroonsteentjes. Deze kabel is tweekleurig (rood/zwart) om rijstroom en massa goed uit te elkaar te kunnen houden. De kroonsteentjes, verdeelpunten, zijn met enige regelmaat onder de baan bevestigd. Elke lengte flexrail is met rode draad op de rijstroom van het dichtstbijzijnde verdeelpunt aangesloten, elke derde lengte met een bruine draad op de massa. Ook de wisselstraten zijn op deze wijze aangesloten. Houd voor de rijstroom eventuele stroomkringen in de gaten. De rijstroom van rails die via een booster worden gevoed, vormt een afzonderlijke stroomkring, dus met eigen verdeelpunten.

Wolken

Een goede modelbaan oogt beter met een achtergrond. Dat kan een kant-en-klare zijn van bijvoorbeeld Faller, Vollmer of MZZ, maar met enige artistieke aanleg -en die hebben de meeste modelbouwers wel- kun je ook zelf aan de slag. Bij een grote baan zijn fabrieksachtergronden door hun beperkte formaat nauwelijks bruikbaar.

Bij deze bergbaan zijn de muren rondom lichtblauw geverfd. Door een bus witte latex verf van 5 l heb ik een halve tube donkerblauw mengverf geroerd tot een lichtblauwe kleur ontstond. Met een verfroller kregen de hagelwitte wanden een voorjaarsluchtje. Liefhebbers voor dramatische effecten kunnen wat

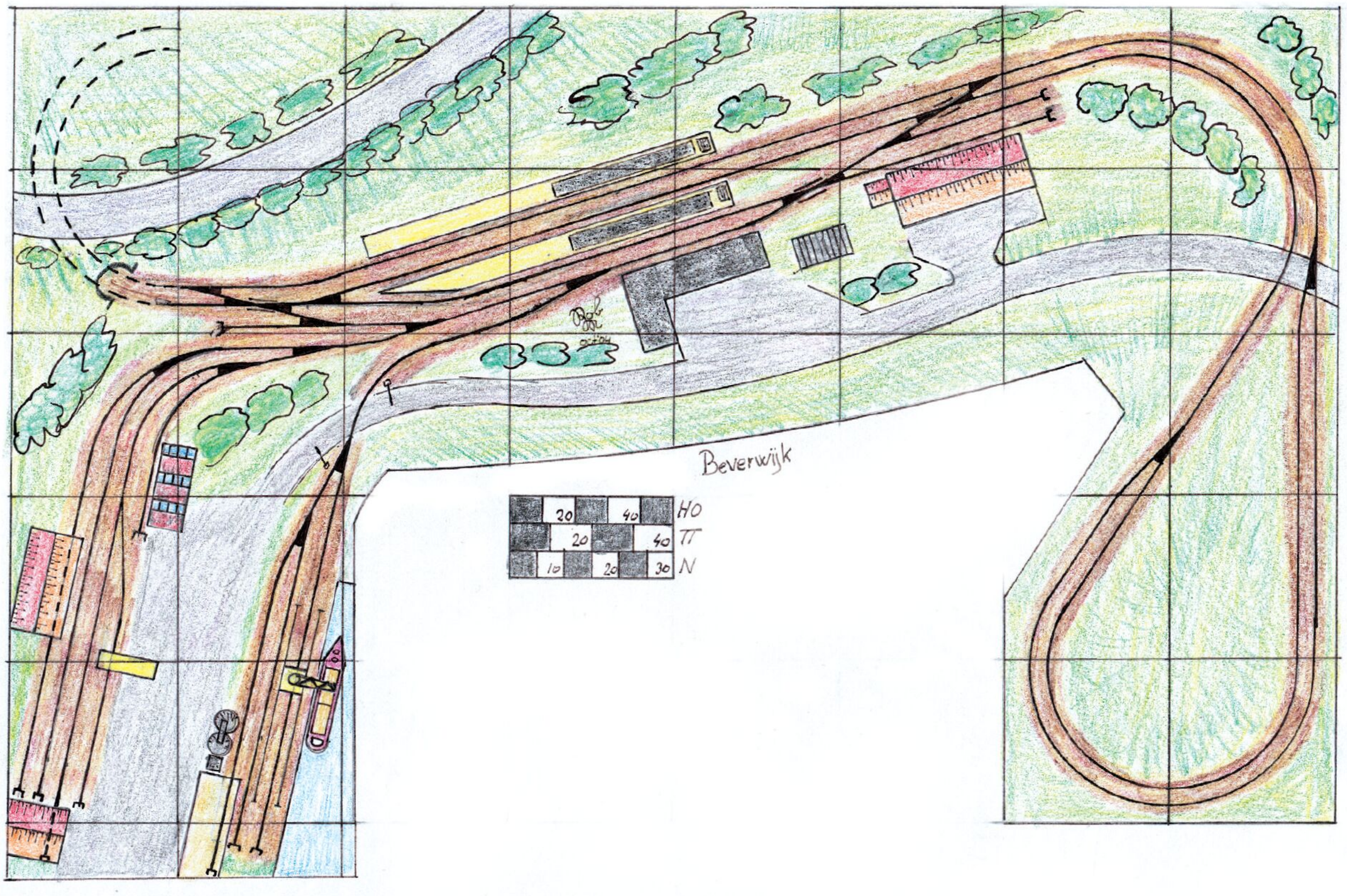
Gereedschappen voor spoorleggers. Handig voor flexrailers zijn de klemmen van Krausse en mallen van Lima.

Een goede bouwploeg gebruikt voor de laatste slagen op de spoorspijker een drevel. Zo voorkom je beschadiging aan de rails. Een spitsbektangetje verlicht het spijkeren van de vele honderden railspijkertjes enigszins.

zwart of grijs toevoegen. Een wolkje aan de lucht? Met een bijna droge spons heb ik witte en wit/grijze wolken op het blauw gedept. Hoe minder verf er aan de spons zit, hoe luchtiger de wolk zal worden. Het centrum van een wolk wat dikker gedept, aan de randen verwaaiend. Wat wolken met een naar grijs verlopende rand zorgen voor de afwisseling op de weerkaart. Dep de wolken op onregelmatige afstand in de lucht.

Tot zover de stoomcursus houtbewerking en spoorspijkeren. In een tweede artikel presenteren wij u het eindresultaat van deze bergbaan. Echter zonder huizen, bomen en beesten, het blijft een kale bedoening. Wel heeft tekenaar Ard Bannink de baan voorzien van een landschap, zodat u een idee krijgt hoe het er had kunnen uitzien. ■

Voor de maatvoering van parallelle sporen voert Lima een handige railmal. Bruikbaar op recht en gebogen spoor. Hier met de railklemmen van Krausse geklemd op het voorste spoor. Als je de elektrische verbindingen en isolaties van elke spoorsectie meteen met een universeelmeter controleert, bespaar je je later veel gezoek.



Station Beverwijk in model

KLEINSCHALIG STATION MET RUIME RANGEERMOGELIJKHEDEN

In het laatste nummer van 1992 besteedde Railhobby in de rubriek `Model gestaan' aandacht aan station Beverwijk en omgeving. Bij het artikel stond ook schematisch het emplacement weergegeven. Omdat er bij dit voorbeeld veel ingrediënten voor een levendig verkeer op een modelbaan te vinden zijn, werd een poging gewaagd om Beverwijk in model te vangen.

Het huidige station van Beverwijk en de directe omgeving zijn ontstaan aan het einde van de jaren '50 van de vorige eeuw. In 1958 werd de Velserspoortunnel in gebruik genomen en dit maakte in Beverwijk een tracé- en emplacementswijziging noodzakelijk. De hoofdsporen en de perrons liggen sinds die tijd in een flauwe boog. Waar de perrons eindigen begint de tunnel. Met de oplevering van het eigenlijke stationsgebouw in 1960 werd het project afgesloten. Het stationsgebouw, ontworpen door prof. ir. G. J. van der Grinten, bestaat uit twee haaks op elkaar aansluitende gebouwen. Het ene gebouw was gedacht als eigenlijke stationshal, in het andere gebouw was de stationsrestauratie gevestigd. Tussen de beide vleugels bevindt zich de tunnel naar de beide perrons. In de directe nabijheid zijn verder nog een overdekte en bewaakte fietsenstalling en een heuse goederenloods te vinden. Ook de aansluiting met het aanvullende vervoer was goed geregeld: voor de restauratie was een taxistandplaats gedacht en ook in een flink busstation was voorzien. De gehele entourage werd enige jaren later de Intercity-status waardig bevonden. In het begin van de 21e eeuw heeft het stationsgebouw een kleine verbouwing ondergaan: in de voormalige stationshal bevindt zich een Whizzl, na een brand ver-

dween de restauratie en verscheen kleinschaliger horeca. De perrons werden nu ook bereikbaar met de lift.
Het goederenemplacement is rond 1995 flink gesaneerd en veel voor de modelbaan aantrekkelijke zaken, zoals een heuse bokkraan, verdwenen. De goederenloods bestaat echter nog steeds al wordt hij aan de spoorse zijde niet meer gebruikt. Dankzij het feit dat de sporen van een van de grootste klanten van Railion, bedoeld wordt Corus (voorheen Hoogovens), hier op het landelijke spoorwegnet aansluiten, maakt dat er rond Beverwijk nog altijd veel goederentreinen te vinden zijn.

Het railplan

Alle genoemde zaken zijn in het sporenplan, dat gedacht is in een 'modale' ruimte van 2.5 x 4 meter, terug te vinden. De gebogen vorm van het emplacement vormde aanvankelijk een behoorlijke puzzel. De standaard meegebogen wissels bleken nauwelijks in te passen en zelf bouwen van wissels is ook niet iedereen gegeven. De oplossing werd gevonden door het emplacement schuin te laten weglopen in een flauwe knik in de aansluiting met de tunnel die hier als verdwijnpunt naar het schaduwstation is gedacht. Een andere opvallende concessie ten opzichte van het voorbeeld is het feit dat het geheel feitelijk gespiegeld is weergegeven. Direct gevolg is dat zelfs het goederenemplacement en de tunnelingang van plaats geruild lijken te hebben. Een laatste wijziging bleek historisch wel verantwoord te zijn: het tweede perron is maar aan één zijde van rails voorzien, een situatie die bij het voorbeeld tot medio 1968 ook het geval was. Karakteristiek voor het goederenemplacement van Beverwijk was het feit dat het feitelijk uit twee spoorbundels bestond. Deze zijn ook in het railplan duidelijk herkenbaar. Een eigen interpretatie vormt het haventje waarvoor 'de Pijp', nabij het station en aan het Noordzeekanaal gelegen, model gestaan zou kunnen hebben. Hoe interessant ook voor de liefhebber van zware industrie: aan het weergeven van een (bescheiden) Hoogovenbedrijf heb ik mij niet gewaagd.
De Velserspoortunnel is hier gedacht als het begin van een spoorspiraal naar een op een lager niveau gelegen schaduwstation. Aan de zijde Heemskerk/ Uitgeest is een keerlus met opstelmogelijkheid gecreëerd. De keerlus is geheel in het zicht getekend, maar die kan ook overdekt uitgevoerd worden en dan plaats bieden aan een leuk stukje landschaps- of stedenbouw. Dit zijn maar twee van de vele mogelijkheden: wat wenselijk of mogelijk is zal sterk afhangen van de uiteindelijk beschikbare ruimte. Lange tijd waren er in Beverwijk in de reizigersdienst alleen (gerenoveerde) Sprinters en Plan V en T aan te treffen. Omdat het traject Uitgeest-Haarlem veel gebruikt wordt als omleidingsroute indien Uitgeest- Amsterdam gestremd is, is er soms ook ander materieel aan te treffen. Anno 2005 wordt dat andere materieel zelfs in de normale dienst ingezet, al blijven Koplopers en getrokken treinen tot de echte uitzonderingen behoren. Goederentreinen werden jarenlang aan- of afgevoerd via Uitgeest. Met de komst van steeds sterkere en sneller optrekkende locomotieven vindt er ook goederenverkeer door de Velserspoortunnel plaats. Deze route is voor zware en langzame treinen op twee punten berucht: de wisselstraat tussen perron en tunnelingang en de vrij steile hellingen in de tunnel zelf. Een O&K-fluisterlocomotief van Corus heeft al eens bij moeten springen om een in de tunnel gestrande en bij een wegrijpoging zelfs terugglijdende goederentrein weer uit de tunnel te slepen. Kortom: voor de liefhebber van Nederlandse treinen in een Nederlands landschap vormt Beverwijk een welkome uitdaging.

Tekst & tekening: Rob Mooij

Uitgave van Railhobby gemist?

Bestel via Railhobby.nl/shop

Le Centre

HET INDUSTRIEBEKKEN VAN CHARLEROI IN DE JAREN '50

Het industriebekken in en rond de Belgische stad Charleroi heeft op de landkaart van België steeds een zeer speciale plaats ingenomen. In zijn gloriedagen van kolen en staal kende de Waalse regio in het zuiden van België een grote welvaart. In het midden van vorige eeuw groeiden fabrieken bijna letterlijk uit de grond. Tewerkstelling was nog geen probleem. Het is in deze omgeving dat de modelbaan van Mini Train Expo in Blankenberge gelegen is.

Na de recessie van de jaren ’70 kende de zware industrie in het Waalse bekken van Luik-Charleroi in het zuiden van België haar definitieve doodsteek. Alle kolenmijnen werden gesloten en de staalfabrieken zagen hun productie zienderogen teruglopen. Sindsdien is de tijd blijven stilstaan. In haar permanente tentoonstelling laat Mini Train Expo uit Blankenberge de bezoekers de sfeer opsnuiven van Le Centre uit het midden van vorige eeuw, zoals de streek rond Charleroi genoemd wordt. Charleroi is deel van het Waalse industriegebied, de Borinage, dat meer dan een eeuw lang door kolenmijnen en zware industrie gedomineerd werd. Het landschap wordt overheerst door terrils, hoogovens en metaal verwerkende bedrijven. Kanalen, kasseiwegen, schoorstenen, buurtspoorwegen en grauwe arbeiderswijken bepalen mede het stadsbeeld.

In de jaren ’70 en ’80 werd de regio rond Charleroi door de sluiting van alle kolenmijnen getroffen. Onmiddellijk daarop volgden de staalfabrieken. De sluiting van de mijnen en de achteruitgang van de metaalindustrie hebben de regio zware klappen toegebracht. Door de hoge werkloosheid die daarmee gepaard ging, en de harde landelijke besparingen geraakte Charleroi in verval. Het is de regio waar het openbaar vervoer het langst met versleten oude trams is blijven rijden. Het openbaar vervoer was met de vele arbeiders van levensbelang en de buurtspoorwegen (NMVB) had dan ook een zeer uitgebreid netwerk van tramlijnen. Ook voor de spoorwegen was een belangrijke taak weggelegd voor het leveren van grondstoffen en het vervoer van afgewerkte staalproducten. Tot op vandaag bezit Charleroi en omgeving nog steeds een uitgebreid spoorwegnet met talrijke industrieaansluitingen. Het is pas in de jaren ’90 dat vele van deze aansluitingen in onbruik zijn geraakt en geleidelijk zijn verdwenen. Momenteel blijft Charleroi nog steeds een belangrijke plaats innemen op de Belgische spoorwegkaart niet tegenstaande de huidige tendens naar doorgedreven rationalisatie en centralisatie bij de NMBS.

Foto pag. 64 boven: Bij Mini Train Expo kun je nog de sfeer opsnuiven van de jaren ’50 van vorige eeuw in Le Centre of het industriebekken van Charleroi in het zuiden van België.

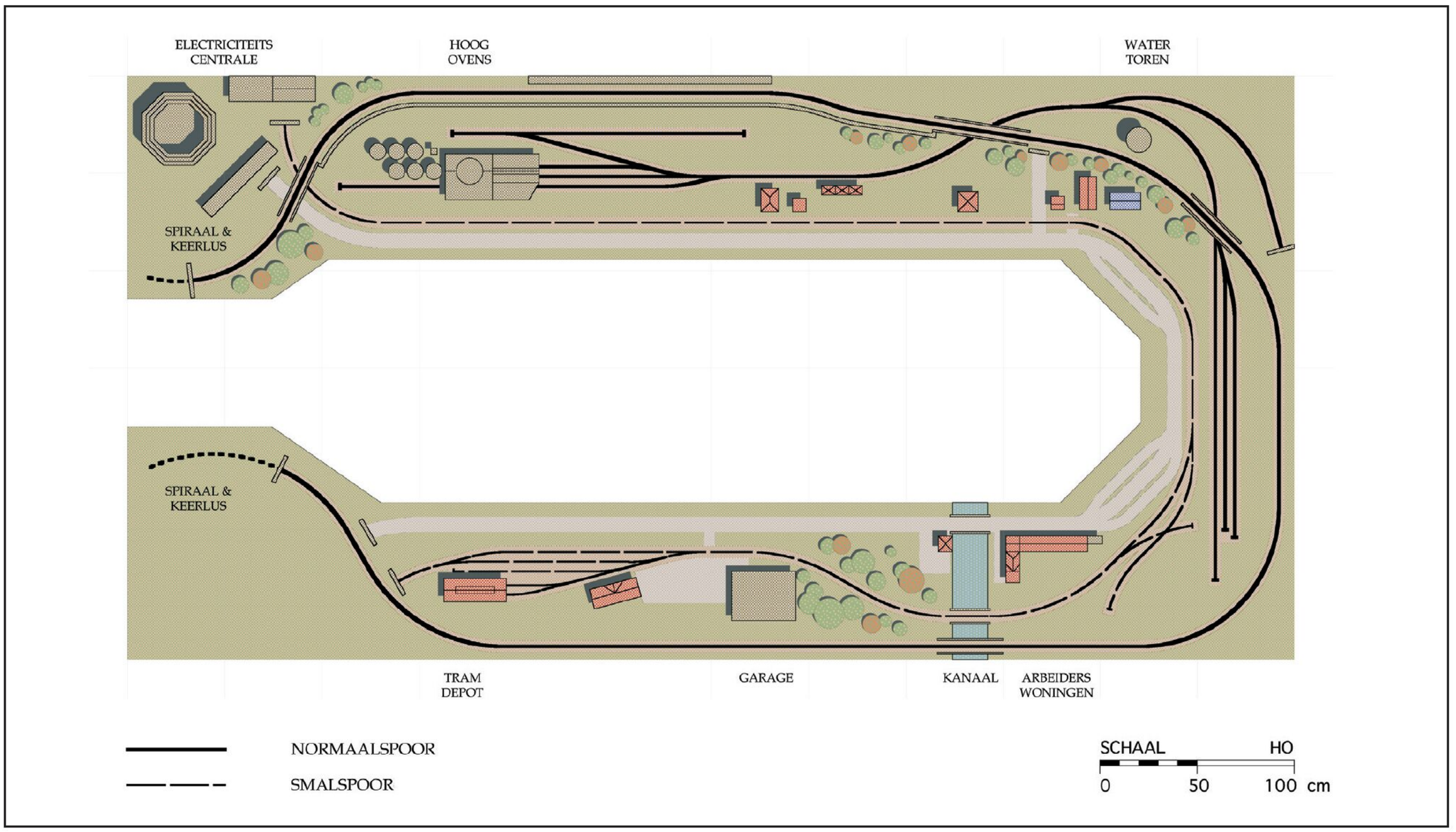
Foto pag. 64 onder: De tram had in Wallonië op vele plaatsen een eigen bedding. Het netwerk van de MIVB was zeer uitgebreid en was tot in de jaren ’80 actief.

Foto pag. 65 : Kenmerkend zijn de staalfabrieken en hoogovens in de omgeving van de kolenmijnen.

Een fabrieksloc staat in voor het vervoer van gietvatwagens en slakkenwagens. Op de achtergrond wordt een kolentrein door een type 64 gesleept.

Railplan

Het ontwerp van de modelbaan van MTE is gesitueerd in tijdperk III in de jaren ’50 en ’60 van de vorige eeuw. Deze periode wordt gekenmerkt door het einde van het stoomtijdperk. Stoom en opkomende dieseltractie overheersen het spoorweggebeuren. Het sporenplan is gelegd in de vorm van een langgerekt traject met twee lussen. Het is een enkelsporige lijn waarbij steeds van A naar B wordt gereden. Het volledige concept bestaat uit drie delen die via het spoor met elkaar zijn verbonden. Het plan is gebouwd in een U-vorm. De twee opstaande delen hebben een lengte van ongeveer zes meter. Het middelste deel is drie meter breed. De diepte van de baan is gemiddeld 60 cm. Het eerste deel wordt gedomineerd door een indrukwekkende hoogoveninstallatie en bijhorende gebouwen. De hoogovens



Kenmerkend voor de regio zijn de lange rijen kleine arbeiderswoningen langs drukke wegen. De huisjes werden met een gietmal meerdere keren in epoxyhars afgegoten.

gebruiken bewerkte steenkool (cokes) uit de ondergrond voor het smelten van het ijzererts dat via het spoor en het kanaal aangevoerd wordt. Op de voorgrond loopt een trambaan van de Waalse buurtspoorwegen die zo kenmerkend was voor de regio tussen Charleroi en La Louvière. Op de betonweg naast de trambaan is het Faller Car System aangelegd met oude bussen van de MIVB en aangepaste vrachtwagens. Tegen de achtergrond loopt de spoorlijn over een aangepaste berm. Een aftakking zorgt voor de bevoorrading van de hoogovenfabriek. Op het middelste gedeelte van de baan zien we stoomlocomotieven met gietvatwagens voor het vervoer van vloeibaar staal klaar staan. Het rechts gelegen gedeelte wordt door een arbeidersbuurt met typische kleine gezinswoningen ingenomen. Aansluitend zie je een complete tramloods met typische gebouwen waarvan momenteel alleen nog stille getuigen overblijven.

Buurtspoorwegen

De volledige trambaan is van een bovenleiding voor smalspoor van Sommerfeldt voorzien. Deze bovenleiding is mits enkele kleine aanpassingen bruikbaar voor de Belgische buurspoorwegen. Tot ver in de jaren '80 was een uitgebreid netwerk aanwezig, dat niet alleen tot de stedelijke agglomeraties beperkt bleef. In Charleroi heeft steeds uiteenlopend materiaal gereden. Vaak ging het om afgestaan materieel uit andere regio's in Vlaanderen en Brussel. Door de industriële achteruitgang, de hoge werkloosheid en de hopeloos verouderde infrastructuur heeft de tram uiteindelijk voor een goedkopere exploitatie door moderne bussen moeten plaats maken. Dit betekende het einde van een levend museum. De trammodellen die op de modelbaan worden ingezet, komen van verschillende Belgische producenten waaronder Jocadis en Ferivan. Om permanent op een tentoonstelling te kunnen rijden zijn alle modellen aangepast

De fabrieken op de achtergrond zijn met een pakket van DPM gebouwd. De administratieve gebouwen van de staalfabriek op de voorgrond zijn van Pola.

De typische Belgische watertoren is gebouwd door Jean Luc Hamers op basis van originele plannen van de NMBS. Ook de autobus en wagens zijn typisch voor Le Centre.

en van een micromotor voorzien. De trams rijden niet op bovenleiding. De panto's staan wel naar boven en raken de draad.
De stoomtractie op het spoorweggedeelte wordt verzekerd door modellen van Fleischmann en Trix. Het exemplaar van het type 29 en het omgebouwde type 25 zijn van Treinshop Olaerts. Deze stoomlocs zijn verantwoordelijk voor het vervoer van de gietvatwagens naar de staalfabriek. De gietvatwagens zijn aangepaste exemplaren van Trix en Lima. De slakkenwagens zijn Amerikaans. De rangeerlocjes zijn afgeleid van een bestaand Frans model van Roco dat omgespoten en opnieuw genummerd werd.

Faller Car Systeem

De geleiding van de autobussen en vrachtwagens op het Faller Car Systeem gebeurt met de standaard verkrijgbare baanmodules van Faller PlayStreet. Deze stukken zijn niet goedkoop. Daarentegen garanderen ze een zeer hoge betrouwbaarheid. Ondanks alle andere alternatieven blijkt dit systeem het beste resultaat te leveren. De draad onder het wegdek die zorgt voor de geleiding van de wagens, ligt bij de Faller PlayStreet platen steeds op dezelfde hoogte. Dit kun je zelf nooit zo perfect uitvoeren. Alle stukken van het Faller PlayStreet zijn vooraf bewerkt. Eerst zijn ze versmald en aangepast aan de beschikbare ruimte. De verbindingsnaden tussen twee elementen zijn geplamuurd. Vervolgens is het wegdek geschuurd en opnieuw geschilderd in de betonkleur. De betonnaden werden met potlood aangebracht. Alle bussen en vrachtwagens zijn uitgerust met een Faulhaber-motor. De tandwielen krijgen regelmatig een druppel olie. Omdat de motor gevoed wordt door een ingebouwde batterij, worden alleen bussen en vrachtwagens gebruikt. De batterij die geschikt is voor de kleinere auto's bezit niet voldoende reserve om een hele dag te kunnen rijden. De meeste modellen die met het Faller Car Systeem rijden, zijn niet origineel. Vaak wordt alleen het chassis gebruikt en komt de bovenbouw van een ander model. Sommige voorbeelden hebben een aangepaste schildering gekregen. Enkele autobussen, zoals de Fiat ST4, zijn van Fe-

Alle mogelijke vervoersmidden bij elkaar op één plaatje. Ook in werkelijkheid kom je deze situatie tegen.

rivan die zich uitsluitend met trams en bussen in model bezighoudt. Alle wijzigingen aan het rijdend materieel zijn zelf uitgevoerd. Zij garanderen samen met de originele Faller-ondergrond voor probleemloos rijplezier.

Gebouwen

Bijna alle kleine gebouwen komen uit het aanbod van bekende fabrikanten als Kibri, Vollmer en Faller. De hoogoveninstallatie komt uit een bouwpakket van Cornerstone, dat intussen ook door Trix verdeeld wordt. De bouw ervan is eenvoudig, maar voor de verbindingen met buizen tussen de verschillende delen zijn enkele aanpassingen noodzakelijk. De fabrieken op de achtergrond komen van DPM. Deze Amerikaanse fabrikant heeft diverse interessante gebouwen die ook op Europese modelbanen bruikbaar zijn. Door combinatie van de verschillende stukken kun je variatie in het gebouwenlandschap aanbrengen. Niet alleen zijn de elementen naast elkaar gezet, maar op één plaats is de eerste verdieping omgekeerd op de onderste verdieping gemonteerd. Het tweede gebouw in de industriezone is afgeleid van de locloods van Pola. Ook hier worden de onderdelen op verschillende manieren gecombineerd.
De Belgische watertoren in het overgangsgedeelte is een exacte kopie van een bestaande watertoren van de NMBS. Hij is op schaal op basis van polystyreen nagebouwd. Sinds kort zou je hiervoor ook de aangepaste watertoren van PB Messing Modelbouw kunnen gebruiken.
Een aantal gebouwen komen uit het aanbod van Artitec. Hierbij wordt vooral gelet op de bruikbaarheid van de huisjes in een typische omgeving uit de jaren '60. Sommige bouwdozen hebben dan ook een grondige wijziging ondergaan. Ook de spits in het kanaal, het wachtershuisje en de

Train Miniatuur Expo (MTE) is een permanente tentoonstelling over de Belgische en Luxemburgse spoorwegen, waarbij met modeltreinen op een aanschouwelijke wijze een geschiedkundig overzicht van de NMBS wordt gegeven. Maar ook andere maatschappijen kunnen aan bod komen. In 2004-2005 stonden de Luxemburgse spoorwegen als gastland centraal. De CFL heeft op de eerste verdieping een volledige ruimte gekregen met drie compleet afgewerkte en autonoom functionerende modules in schaal N. De benedenverdieping wordt ingenomen door twee afgewerkte modelbanen en één sporenplan in opbouw. Het eerste sporenplan is een weergave van het station van Neerpelt en zijn omgeving. De modelbaan in opbouw geeft een beeld van Brussel en zijn omgeving. Op de derde baan wordt de situatie in het Waalse industriebekken in de omgeving van Charleroi uitgebeeld. Voor de toekomst is verdere uitbreiding met een bijkomende ruimte gepland, waarin het station van Verviers zal worden ondergebracht.
Met de sloop in 2013 van station Blankenberge zijn de modelbanen van Mini Train Expo niet meer te bezoeken. Op een heropening is vooralsnog geen zicht.

Op het einde van de lijn vind je een volwaardige tramremise. Een verzameling historisch materieel.

kaaimuren zijn van Artitec. De arbeiderswoningen zijn echter een reproductie in epoxy en gemaakt op basis van een zelfgemaakt origineel in model. De tramloods is een omgebouwde locloods van Pola.

Bomen en struiken

De meeste bomen in de handel zijn onvoldoende afgewerkt of komen kunstmatig over. Je kunt ze niet zo maar op een modelbaan inplanten. Ook bij de imitatie van struiken en bossen moet voldoende variatie en kleuren aanbrengen. Anders wordt het snel eentonig. Bij de realisatie van het landschap wordt uitsluitend gebruik gemaakt van materiaal van Heki. De kant en klare bomen van Heki zijn licht bijgewerkt met een spuitbus om meer kleurtonen in het vlakke groen te krijgen. Daarna worden ze voorzichtig bijgewerkt met strooisel dat gefixeerd wordt met lijm uit een spuitbus. Voor het namaken van struiken wordt IJslands mos als basismateriaal gebruikt. Dit mos wordt eveneens bijgekleurd met een spuitbus en vlokken. Het is opvallend hoe je met deze beperkte middelen grote oppervlakten kunt bedekken zonder dat de structuur van het mos naar voren komt. De kunst bestaat er in om slechts beperkt gebruik te maken van deze extra middelen. Alleen op deze wijze kun je onopvallend maar lichte nuances in het landschap aanbrengen.

Met de creatie van een Belgische modelbaan gelegen in Le Centre of het industriebekken van Charleroi is MTE er in geslaagd om op eenvoudige wijze de sfeer uit de jaren '60 op te roepen. Op een beperkte oppervlakte wordt op een aanschouwelijke wijze de zware industrie van kolen en staal in beeld gebracht. Door de juiste keuze van de gebruikte scenery en het goede onderhoud van het rijdende materiaal is het mogelijk een realistisch en gevarieerd railplan in bedrijf te houden.

Een werktram staat klaar voor vertrek. De vrachtwagen van de buurspoorwegen is omgeschilderd en aan de tijd aangepast.

Tekst & foto's: Peter Embrechts
Tekening: Bernard Lambert

NIEUW

De zaag IN C-RAIL

KORTE HART-OP-HARTAFSTAND

Soms zouden sporen dichter naast elkaar moeten kunnen worden gelegd dan de standaard railgeometrie toestaat. Ook bij Märklin (en Trix) C-rail is daar een mouw aan te passen. Redacteur Dolf Heibloem zet de zaag in de wissels en railsecties.

1.

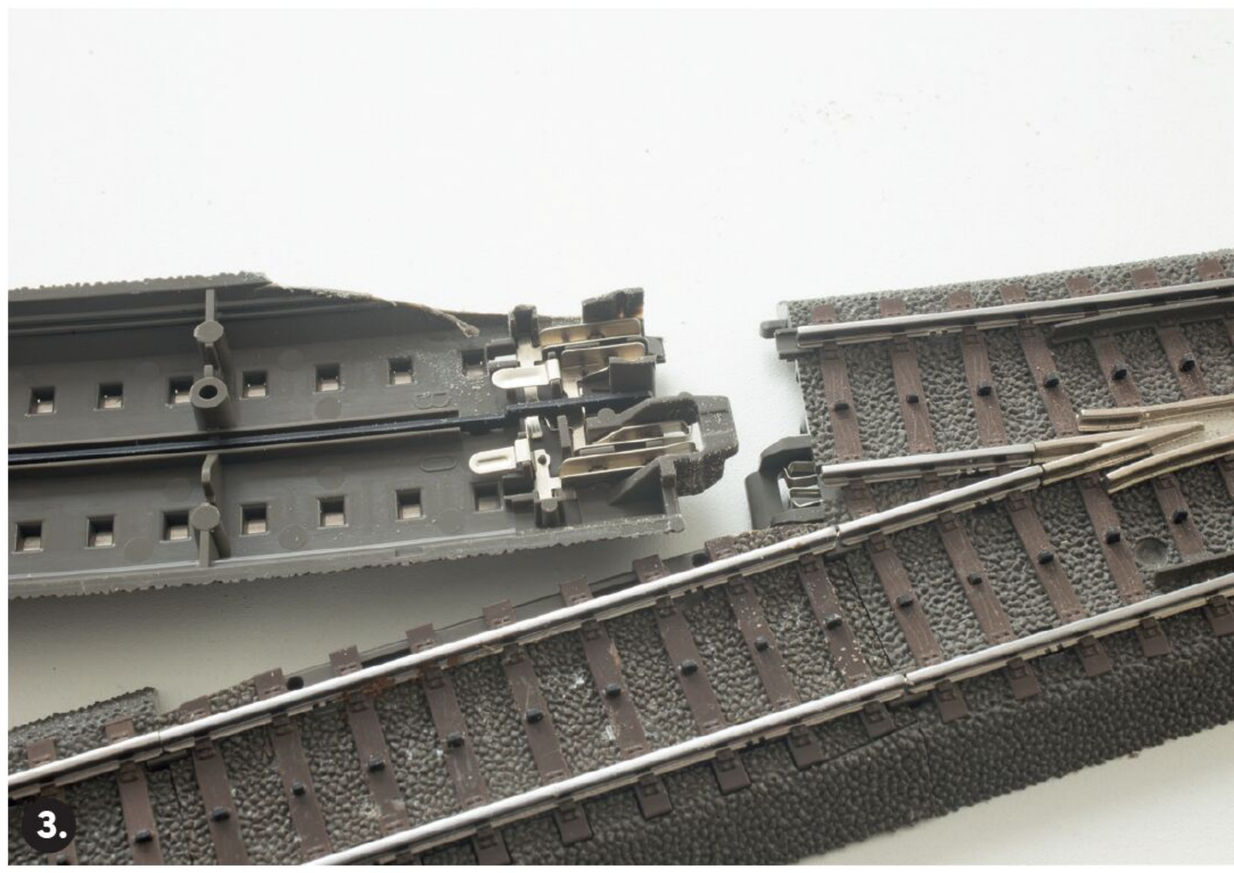
Bij toepassing van slanke wissels uit het Märklin C-rail-programma is de kleinste hart-op-hartafstand (h-o-h) 64,3 mm. Volgens Morop NEM-norm 112 is de minimum h-o-h bij recht spoor voor H0 op de vrije baan 46 mm en in stations en op emplacementen 52 mm. Wat dat betreft zou de ruimte tussen de C-rail wat minder kunnen worden. Voor het emplacement van mijn modelbaan in aanbouw is een 18 cm brede plaat beschikbaar, daarop zouden met zowel slanke wissels (artikel 24711/24712) als standaardwissels (24611/24612) twee sporen kunnen worden gelegd. Om met slanke wissels drie sporen te kunnen leggen, zouden de 70,8 mm lange passtukken met afneembare ballasttaluds (24071) achterwege moeten blijven. Echter, zonder die passtukken kunnen de wissels niet

direct tegen elkaar worden gelegd omdat het schuine deel van de ballast in de weg zit. Dat geldt ook voor tegenboog 24912. Door de schuine kant van de ballast over een lengte van ongeveer vijf dwarsliggers als een taartpunt weg te zagen en vervolgens vlak te vijlen, kan het volgende deel (wissel of rail) er tegenaan worden gelegd. De h-o-h wordt dan 49 mm. De koppelverbindingen aan de onderkant van de railsegmenten blijven hun functie behouden en voor een stevige verbinding zorgen.

TALUD

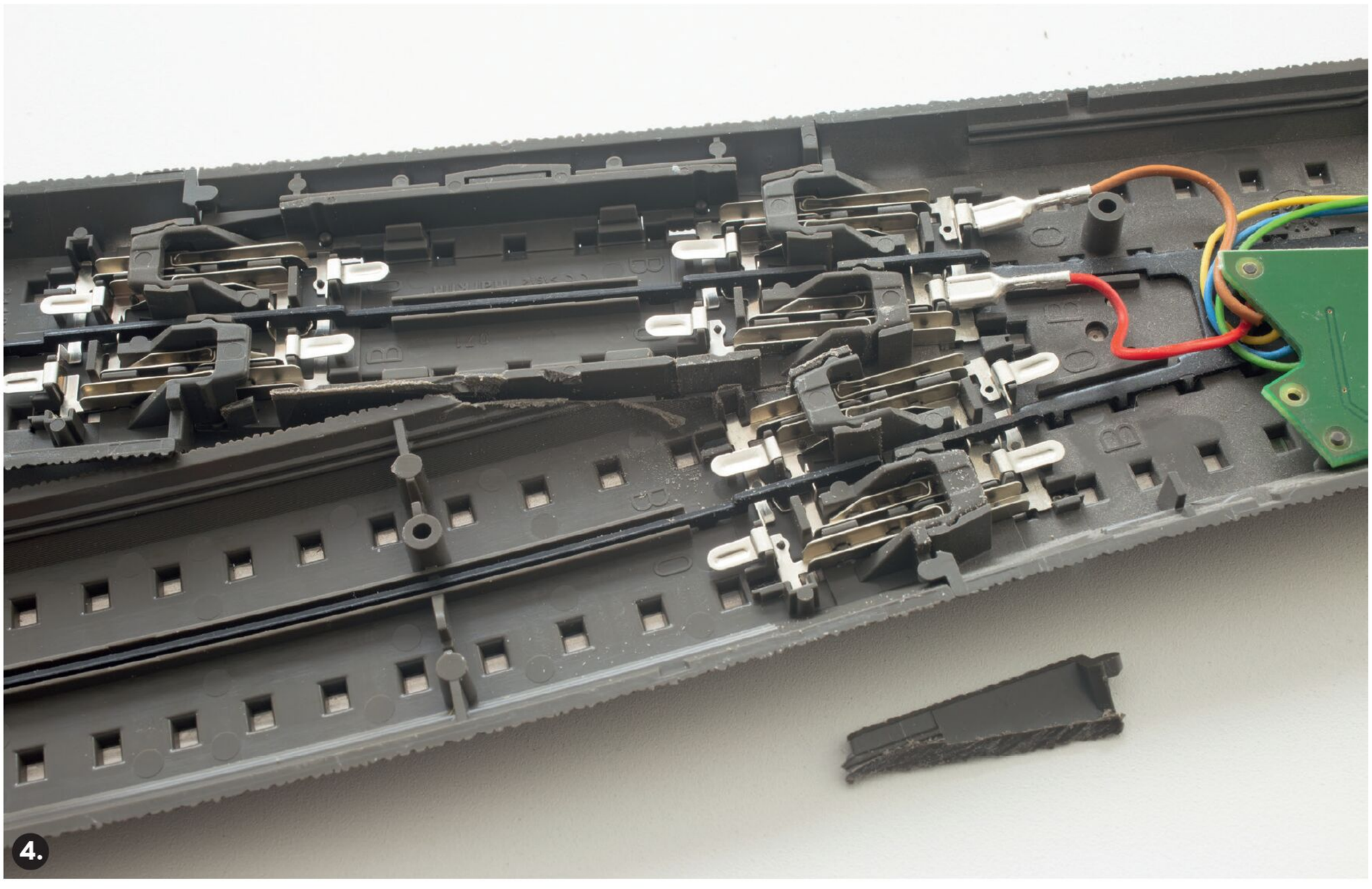
Voor het wegzagen van het wigvormige stukje ballasttalud, een taaie kunststof, heb ik Roco-hobbyzaag (10900, € 17,90) gebruikt. De zaagsnede is met een »

2.



3.

1. **Het wit gemarkeerde deel van de ballast van het wissel moet worden verwijderd.**
2. **Van rail 24071 is een ballasttalud afgenomen, uit de lange railsectie is de ballast deels weggezaagd.**
3. **Uit de ballast van de lange rechte rail is een wigvormige hoek gezaagd en gevijld.**
4. **Bij proefpassen blijken de railsecties goed op het wissel aan te sluiten.**

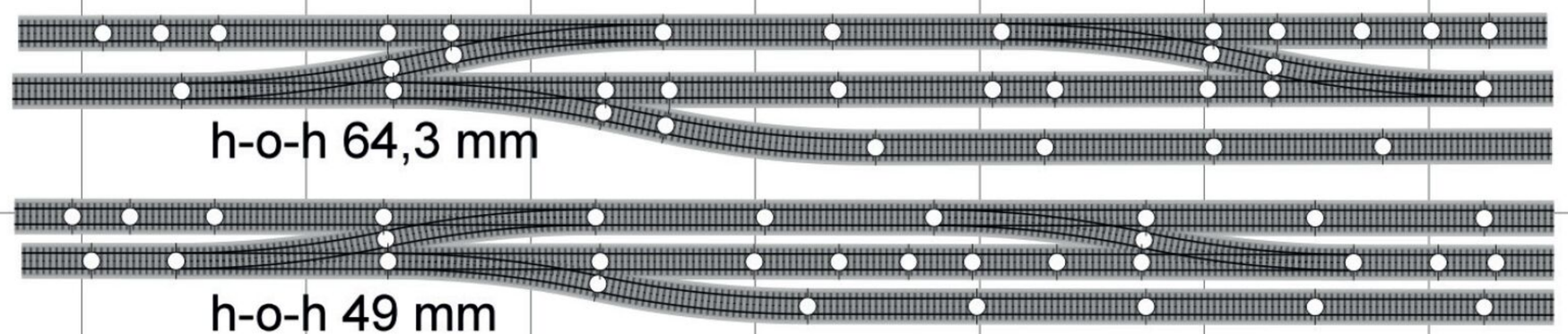


4.

TEKST & FOTO'S: DOLF HEIBLOEM

5.

6.



7.

platte sleutelvijl vlak gemaakt. De zaagsnede begint direct naast de eerste dwarsligger. Van het eerste railstuk na het aan het wissel grenzende passtuk 24071 moet aan de zijde van het aftakkende spoor een driehoekje (lengte onderzijde 1 cm) uit de ballast worden geknipt zodat dit railstuk de ballast van het naastliggende wissel niet raakt. Van passtuk 24071 dient de langwerpige verbindingsmof waar de (uitgenomen) ballast in wordt gestoken te worden weggeknipt. Controleer bij het proefpassen met een liniaal of de in rechte lijn liggende railstukken inderdaad in lijn liggen. Zo niet, dan vijlen tot de passing naar behoren is. Eventueel zal ook de kunststof bescherming naast de stroomvoerende verbindingsclips iets vlakker moeten worden gevijld.

VRIJBALK

Het zagen resulteert in een hart-op-hartafstand van 49 mm. De vrijbalk of paal die de grens aangeeft tot waar materieel binnen het profiel van vrije ruimte kan worden afgesteld, komt hierdoor verder uit het hart van de wissel te liggen. De opstelcapaciteit neemt »

5. De bovenste sporen liggen 64,3 mm uit elkaar, de onderste 49 mm. De korte hart-op-hartafstand is mogelijk door het weglaten van rechte rail 24071.

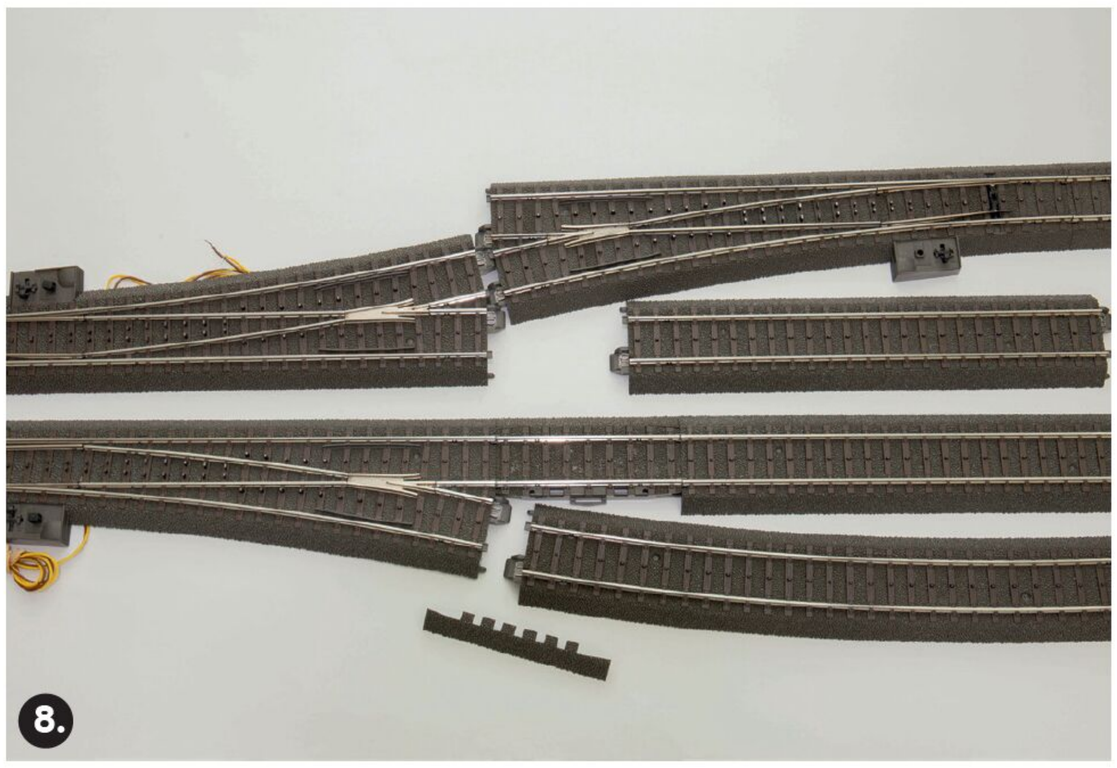
6. Proefbedrijf op het laminaat met een goederentrein en losse motorrijtuigen.

7. Het in AnyRail ontworpen emplacement maakt de kleinere h-o-h duidelijk. De korte raillengtes tussen de wissels en bij de tegenboog ontbreken.

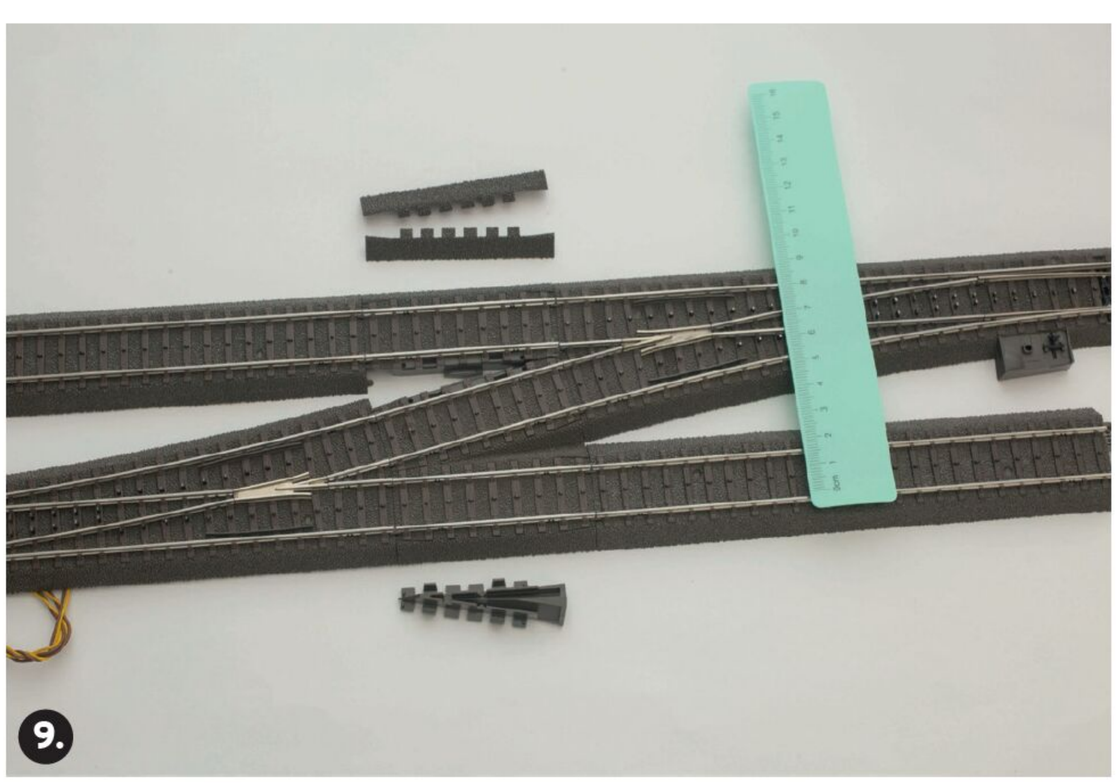
8. Een kortere h-o-h wordt zowel bij de wisselverbinding als de tegenboog door het ballasttalud verhinderd. Het uitnemen van het ballastbed in de rechte rail biedt niet voldoende soelaas.

9. Bij een h-o-h van 64,3 mm worden de ballaststroken losgemaakt en door een wigvormige vervangen.

HET ZAGEN RESULTEERT IN EEN HART-OP-HARTAF-STAND VAN 49 MM

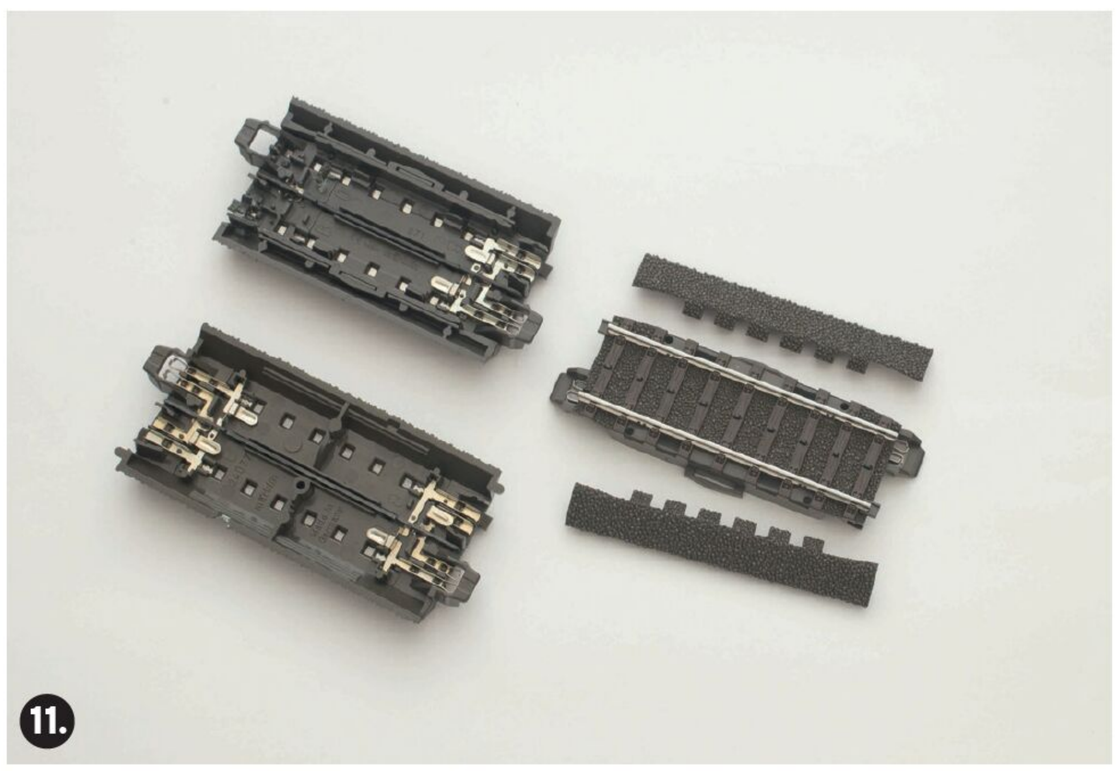


8.



9.

10.



11.

DE VRIJBALK KOMT IETS VERDER VAN HET WISSEL TE LIGGEN

dus iets af. De ruimte van het verwijderde ballastbed zal na een uitgebreid proefbedrijf met grijs foam of overschilderbare grijze siliconenkit en wat ballastkorrels worden gevuld. De kleinere hart-op-hartafstand van 49 mm is in principe ook te projecteren op de slanke kruising (24640) en het nieuwe slanke Engelse wissel (24720) en op het C-railprogramma van Trix. In de baanontwerpen van Märklin en Trix komt de 49 mm -maatvoering niet voor - niet iedereen zal immers de zaag in de rail- of wisseltaluds willen zetten -, maar omdat in het baanontwerpprogramma AnyRail van David Hoogvorst de afbuigende sporen van twee slanke wissels zonder moeite met elkaar kunnen worden gekoppeld, leek het mij de moeite waard om deze theorie in de praktijk te brengen. Het zagen, knippen (met Faller zijkniptang 170688, € 12,79) en vijlen verliep zonder problemen zodat het emplacement met drie sporen kan worden afgebouwd. Het proefbedrijf met twee- en vierassig materieel verliep vlekkeloos, de achter de hand gehouden raillassen (74994) die voor een meer solide verbinding tussen de railsecties zouden kunnen zorgen, bleken niet nodig. Het emplacement kan met drie sporen worden aangelegd. Morop heeft voor nagenoeg alle aspecten rond modelspoor normeringen vastgelegd. Waaronder de hart-op-hart afstand bij meersporige rechte trajecten en sporen die in een bogen liggen. In bogen dient, afhankelijk van het in te zetten materieel, een ruimere hart-op-hartafstand te worden gehanteerd. De maten in onderstaande tabel zijn in millimeters en gelden als minimum voor normaalspoor. Voor andere normen zie de site morop.org, met keuze voor Duits, Engels of Frans. //

10. De Seetal-krokodil De 6/6 15302 kan de rit met de korte goederentrein vervolgen.

11. Van de 70,8 mm lange rechte rail zijn de zijkanten van de ballast uitneembaar. Ze zijn zonder hulpmiddelen weer terug te plaatsen. Een slim ontwerp.

HART-OP-HARTAFSTANDEN BIJ RECHT SPOOR, NORMBLAD 112

Schaal	Z	N	TT	H0	S	0	I	II
Vrije baan	19	25	34	46	63	89	125	178
In stations	21	28	38	52	71	103	141	200

N-SpoorStore
Freebit.nl
Modeltreinen

n-spoor, n-spoor, n-spoor, n-spoor, n-spoor, n-spoor,
n-spoor, n-spoor, n-spoor, n-spoor, n-spoor, n-spoor,
n-spoor, n-spoor, n-spoor, n-spoor, n-spoor, n-spoor,
n-spoor, n-spoor, n-spoor, n-spoor, n-spoor, n-spoor,
n-spoor, n-spoor, n-spoor, n-spoor, n-spoor, n-spoor,

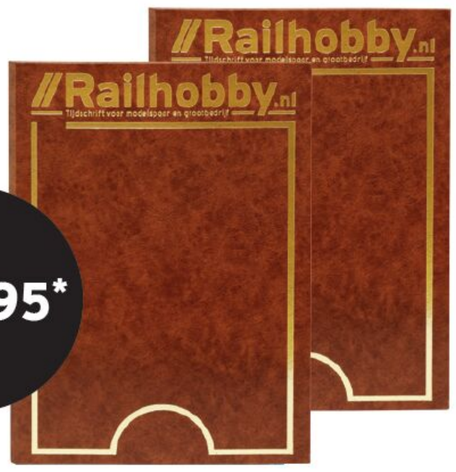
N-SPOORSTORE.NL

n-spoor, n-spoor, n-spoor, n-spoor, n-spoor, n-spoor,
n-spoor, n-spoor, n-spoor, n-spoor, n-spoor, n-spoor,
n-spoor, n-spoor, n-spoor, n-spoor, n-spoor, n-spoor,
n-spoor, n-spoor, n-spoor, n-spoor, n-spoor, n-spoor,
n-spoor, n-spoor, n-spoor, n-spoor, n-spoor, n-spoor,

N-Spoorstore-Freebit.nl

Eekmolenweg 26, 7241 CM, Lochem
0573-712003, info@freebit.nl
www.n-spoorstore.nl

Verzamelband



€ 15,95*

Met boek-binderspelden en jaartal-stickers.

www.railhobby.nl/shop
* exclusief verzendkosten

Panzer-Shop.nl
Nu 10% korting met de code "Railhobby"!
Voor al uw voertuigen & figuren in N & H0.

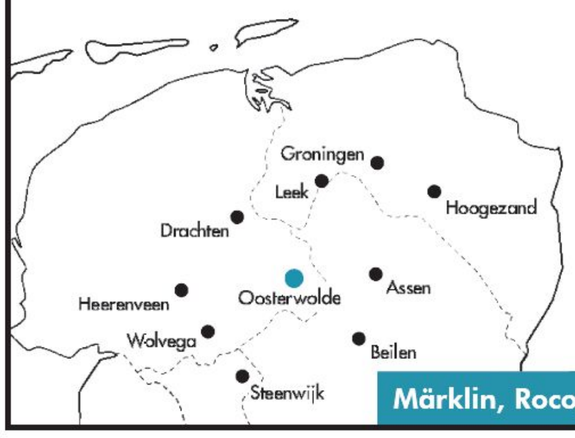
PEPERKAMP
IN- EN VERKOOP GEBRUIKT MATERIAAL, ALLE MERKEN

VERLENGDE MAANDERWEG 87, EDE • 0318 - 65 32 32
PEPERKAMPMODELBOUW.NL

TreintjeOost
Modeltreinen - Modelbouw - Speelgoed

Stationstraat 16c
8431 EV Oosterwolde

bel 0516 520 224
info@treintjeoost.nl



Bezoek de winkel of bestel online!

www.treintjeoost.nl

Märklin, Roco, Fleischmann, Piko, Busch, Faller, etc.

UW ADVERTENTIE HIER?
Neem contact met ons op:
info@medialijn.nl
of 0314-763735

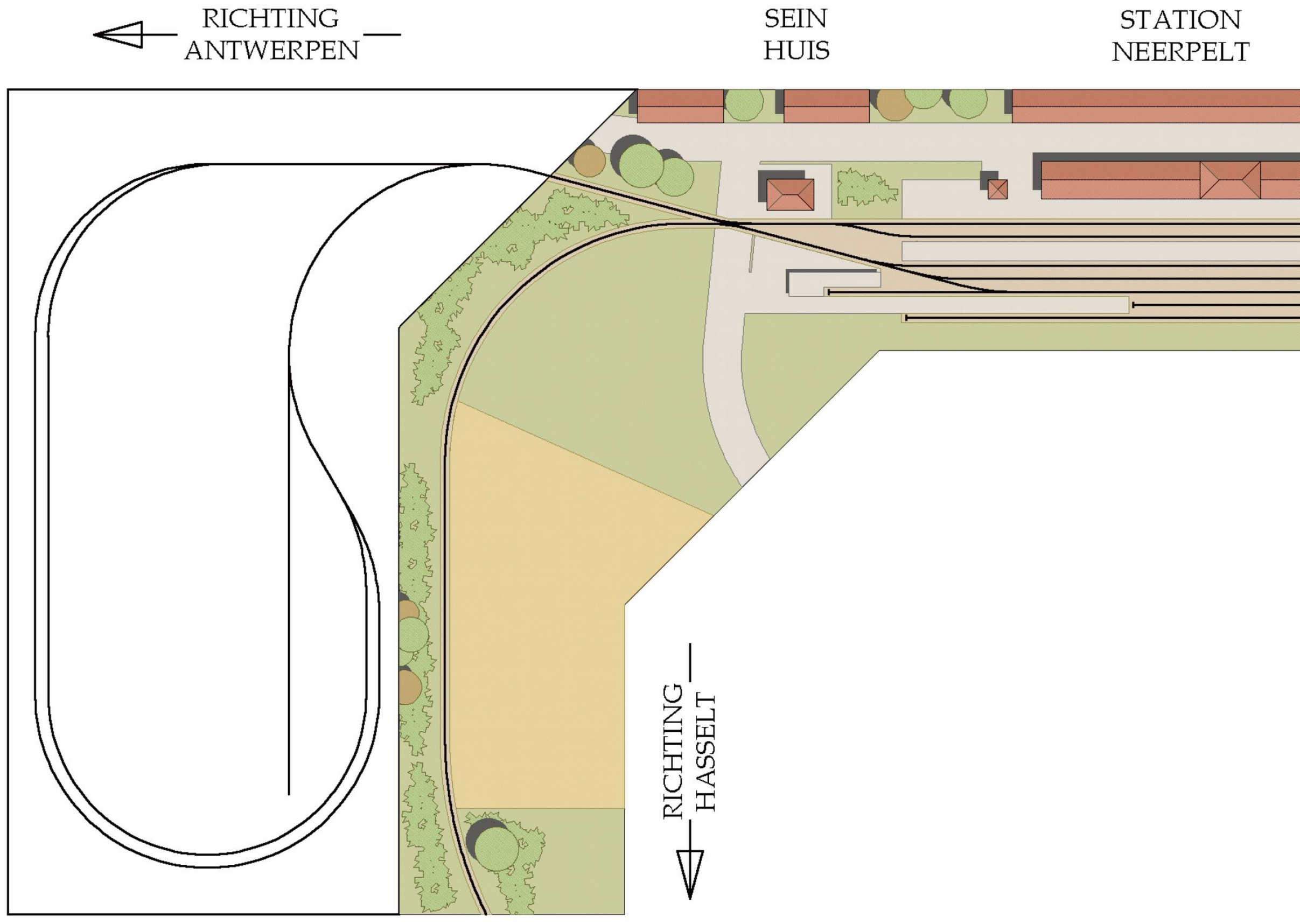
Railhobby.nl
Tijdschrift voor modelspoor en grootbedrijf

Geen modelspoorwinkel in de buurt?
Bestel direct online op **Modelspoorgigant.nl**

märklin FALLER TRIX BUSCH
kibri VOLLMER NOCH PIKO

De webwinkel met passie voor modelspoor
- **Grote voorraad** modelspoor scenery
- vanaf € 50,- **gratis thuisbezorgd**
- **Gratis retourneren** binnen 60 dagen
- Mogelijkheid tot **achteraf betalen**

MODELSPOORGIGANT
Passie voor modelspoor

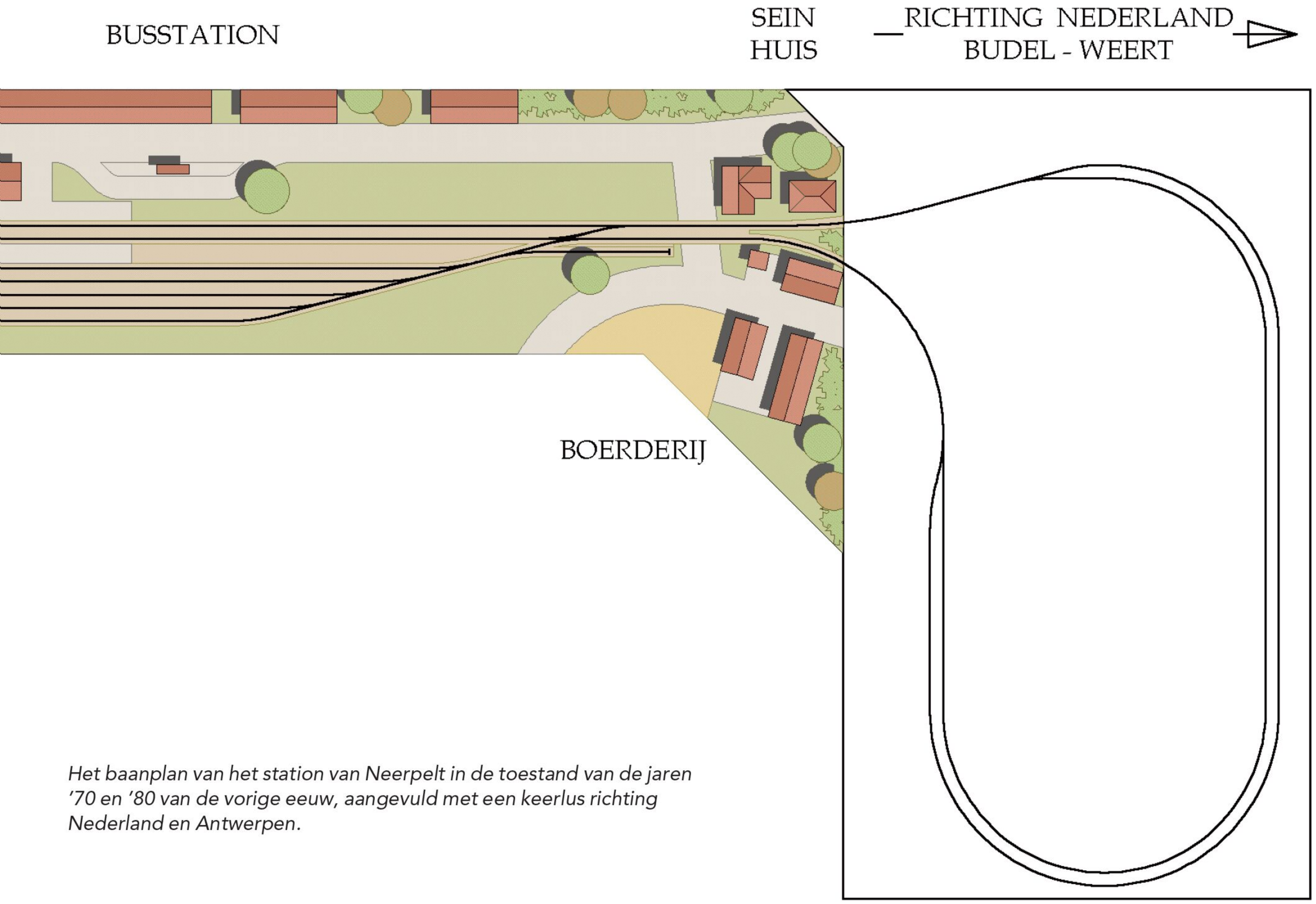


BAANPLAN NEERPELT

Neerpelt aan de IJzeren Rijn

EEN NIEUWE BESTEMMING BIJ MTE IN BLANKENBERGE

Neerpelt is een station gelegen langs de IJzeren Rijn nabij de grens met Nederland in het uiterste noorden van de Belgische Kempen. Het is een rustig gelegen station met weinig activiteit. Ieder uur rijdt een dieselmotorwagen reeks 41 naar Antwerpen en tweemaal per dag wordt de stilte doorbroken door de zinktrein naar Budel op Nederlands grondgebied.



Het baanplan van het station van Neerpelt in de toestand van de jaren '70 en '80 van de vorige eeuw, aangevuld met een keerlus richting Nederland en Antwerpen.

Het grensstation Neerpelt.

Het huidige station werd in 1879 in gebruik genomen bij het openen van de IJzeren Rijn.

Neerpelt ligt tegen de Nederlandse grens aan de IJzeren Rijn die Antwerpen met Mönchengladbach in Duitsland verbindt.

Spoorweggeschiedenis. Het station van Neerpelt kent een lange geschiedenis. De eerste spoorwegactiviteit dateert van 20 juli 1866 toen de verbinding Hasselt – Eindhoven in gebruik werd genomen. Deze lijn werd door de maatschappij Liégeois-Limbourgeois aangelegd en in 1896 door de Belgische Staat opgekocht.

In 1879 werd de verbinding Antwerpen – Mönchengladbach in gebruik genomen door de Grand Central Belge. Deze dubbelsporige verbinding naar Nederland is beter bekend als de IJzeren Rijn, omdat zij de haven van Antwerpen via het spoor over Nederland met Mönchengladbach in Duitsland verbindt. Het huidige station dateert uit deze periode. Deze lijn kwam 1897 eveneens in handen van de Belgische Staat.

Na de Tweede Wereldoorlog werd het reizigersvervoer richting Eindhoven stopgezet. In 1973 verdween ook het goederenvervoer. In 1985 werd het tracé naar de Nederlandse grens opgebroken. De aftakking naar Hasselt werd in 1988 buiten dienst gesteld. Alleen het stuk spoor naar de militaire basis in Eksel bleef tot in 1999 behouden.

Op de IJzeren Rijn werden de internationale reizigerstreinen in 1950 geannuleerd en in 1957 volgde de lokale pendeltreinen richting Antwer-

Het station is van karton en met steentjesmotief van Vollmer in schaal N beplakt. De deuren en ramen bestaan uit zeefdruk op transparante folie.

Het tracé naar Hasselt is op dit baanplan opnieuw geopend en wordt door een reeks 41 bediend.

Het sanitair is in de vroegere lampisterie ondergebracht. Let ook op de doorzichtige luifel gemaakt van kunststofprofielen en smeedwerk van ijzerdraad.

Het landelijke Neerpelt is door MTE geïntegreerd in een heuvelachtig landschap gevormd met posters van het Zwarte Woud van Auhagen.

De slagbomen worden automatisch gesloten en geopend. Op de achtergrond het eerste seinhuis richting Antwerpen.

pen. Pas in 1978 reed opnieuw een reizigerstrein op de verbinding Mol – Neerpelt die intussen op enkelspoor was gebracht. Met het goederenvervoer naar Nederland ging het na de Tweede Wereldoorlog steeds bergafwaarts. Niet alleen de slabakkende economie in de jaren '70, maar vooral de voorkeur van de NMBS voor de verbinding via Montzen en Aken-West betekende de doodsteek voor het grensoverschrijdende goederenverkeer in Neerpelt. Tot in 1991 reed er nog dagelijks een Huckepack-trein over deze lijn. Momenteel wordt de dagelijkse stilte nog alleen doorbroken door de zinktrein naar Budel. Aan deze rust zou over enkele jaren wel eens definitief een einde kunnen komen door het heractiveren van de IJzeren Rijn. De voorbije jaren is de IJzeren Rijn regelmatig het onderwerp van menig politiek debat tussen Nederland en België geweest. Dit naar aanleiding van het recht dat België opeist om de verbinding op grond van het verdrag van Londen naar Mönchengladbach opnieuw leven in te blazen.

Ook de verbinding naar Hasselt krijgt waarschijnlijk een herkansing. Belgisch Limburg werkt aan een mobiliteitsplan Spartacus met de ontsluiting van het noorden van de provincie met een sneltram. In samenwerking met de NMBS, die nog steeds eigenaar is van de gronden, onderzoekt De Lijn de rentabiliteit van de nieuwe snelverbinding. Neerpelt wordt in dit plan een eindstation. Vooral de financiering van het project vormt een belangrijke hindernis en het blijft de vraag of er nog voldoende geld overblijft nadat de nieuwe grensverbinding Hasselt – Maastricht voltooid is.

Neerpelt in model

Het station van Neerpelt in model heeft al een

In tijdperk V en VI is de Belgisch-Zwitserse privé-operator DLC, nu Crossrail, actief met een Class 66 en een sleep moderne containerwagens.

De huizen op de achtergrond komen uit klassieke bouwpakketten. Het lokaal openbaar vervoer wordt door bussen van 'De Lijn' verzekerd.

lange weg afgelegd. Voor het bij Mini Train Expo (MTE) in Blankenberge terecht kwam, kende het nog twee andere eigenaars. Het eerste ontwerp werd door John Lisens in 1991 gebouwd en kwam in Railhobby 93/12 aan bod. Neerpelt biedt door zijn ligging veel mogelijkheden in model. Niet alleen het treinverkeer naar de haven van Antwerpen en de provinciehoofdstad Hasselt, maar ook de verbinding met Roermond en tot 1950 naar Eindhoven leiden tot een gevarieerde bediening voor reizigers en goederen zowel in het stoomtijdperk tot op heden. MTE koos voor een eigentijdse bestemming met een heuvelachtig landschap als achtergrond en Duits aandoende huizen. Het baanplan weerspiegelt de realiteit van de jaren '70 en '80 van de vorige eeuw, maar de locomotieven op de baan horen thuis in tijdperk V en VI. In deze opstelling kunnen moderne goederentreinen op de vernieuwde IJzeren Rijn ingezet worden. Voor reizigers richting Antwerpen worden moderne motorstellen reeks 41 gebruikt. Wie zich beperkt tot de jaren '70 kan terugvallen op de reeks 59 en 51 voor goederen en een reeks 62 in trekduw met M2-rijtuigen voor reizigers.

Ook een Duitse diesel BR 215 met Huckepackwagens en een Nederlandse 2200 waren regelmatig in Neerpelt te zien. In het huidige tijdperk kan een NMBS reeks 77 en materiaal van privé-

Ieder uur vertrekt een motorwagen van de reeks 41 richting Antwerpen. Voor goederentreinen zag men vaak een krachtige diesel reeks 51 of 59.

Bij het uitrijden van het station staat een perfect nagebouwde wachterswoning van de Grand Central Belge, gevolgd door een tweede seinhuis richting Nederland.

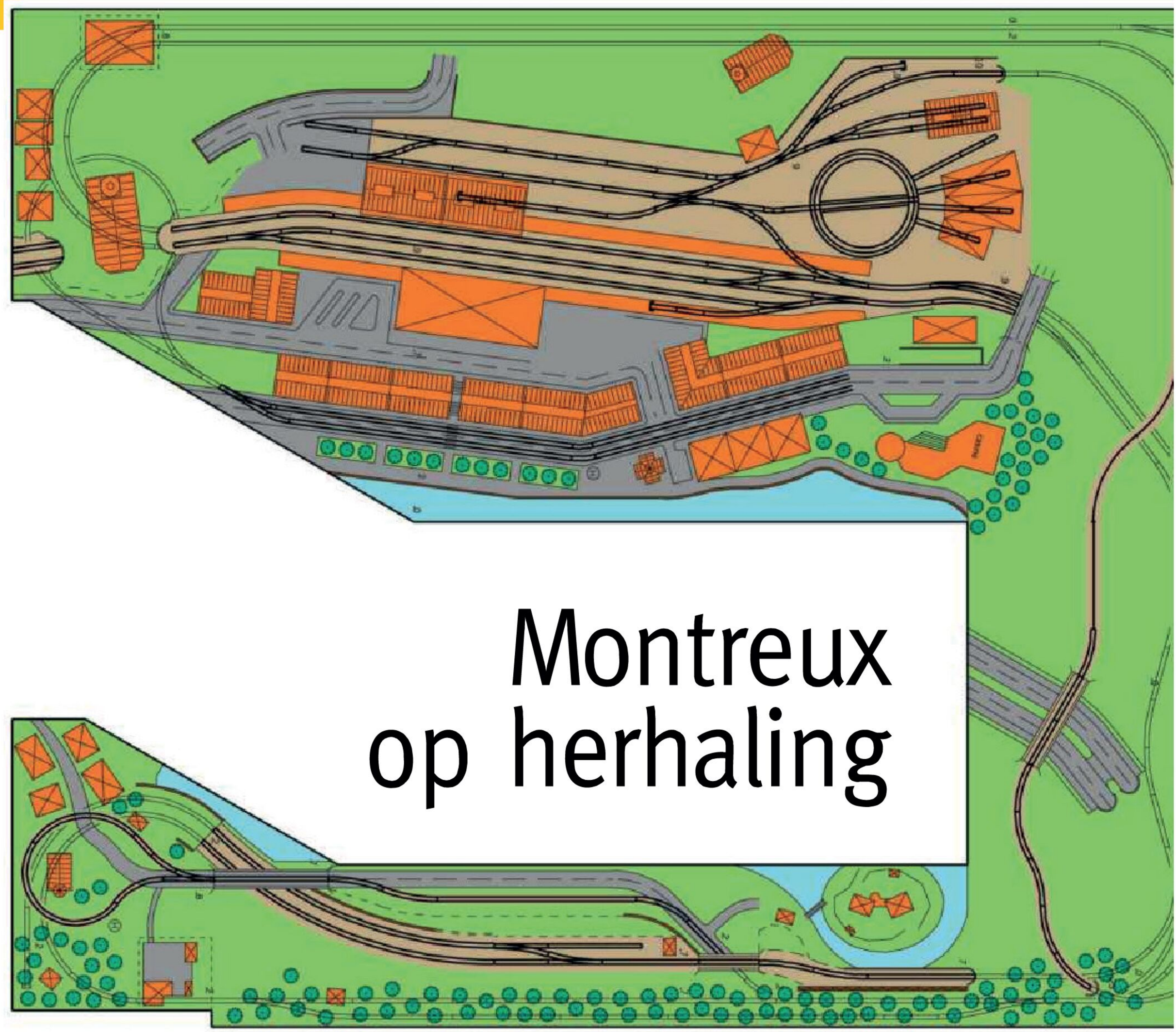
Het seinhuis met bordes is een perfecte kopie van het grote voorbeeld en is voorzien van een afgewerkt interieur.

operatoren voor goederen aangewend worden. Het baanplan van MTE heeft geen aftakking naar Eindhoven. De verbinding naar Hasselt is wel geactiveerd en wordt door een modern motorstel reeks 41 bediend, in afwachting van een sneltram. Aan beide zijden van het station is een keerlus met één opstelspoor, zodat een gevarieerde dienstregeling mogelijk is. Beide keerlussen worden door een module LK100 van Lenz automatisch omgepoold. De baan is niet in blokken ingedeeld. In normaal bedrijf wordt slechts met vier goederentreinen gereden, die de wissels, seinen en overwegen activeren. De pendeltreinen naar Antwerpen en Hasselt worden manueel tijdens een demo bediend. Er worden uitsluitend diesellocomotieven ingezet. De meeste modellen zijn van Mehano of Roco. Elk model is met een sounddecoder van Esu uitgerust. Het onderhoud van de baan is beperkt tot het reinigen van de wissels met een spoorgom en het laten meerijden van enkele reinigingswagens.

Tekst & foto's: Peter Embrechts
Tekening: Bernard Lambert

Deze aangepaste boerderij van Auhagen straalt de landelijke sfeer uit van de Limburgse Kempen.

Voor het gerenoveerde stationsgebouw zien we een diesel reeks 60 met het nummer 210 077 van het TSP. Op spoor 3 staat een motorwagen reeks 41 klaar voor vertrek naar Antwerpen, Neerpelt, 6 mei 2006.



Montreux op herhaling

BAAN OP MAAT

In de aflevering van de Banenplan Workshop in RH 95/10 kon de lezer kennis maken met de modelbaan van Ronald Tamse. Uitgangspunt voor zijn N-baan was het station van de stad Montreux aan de oevers van het meer van Genève of in het Frans het Lac Leman.

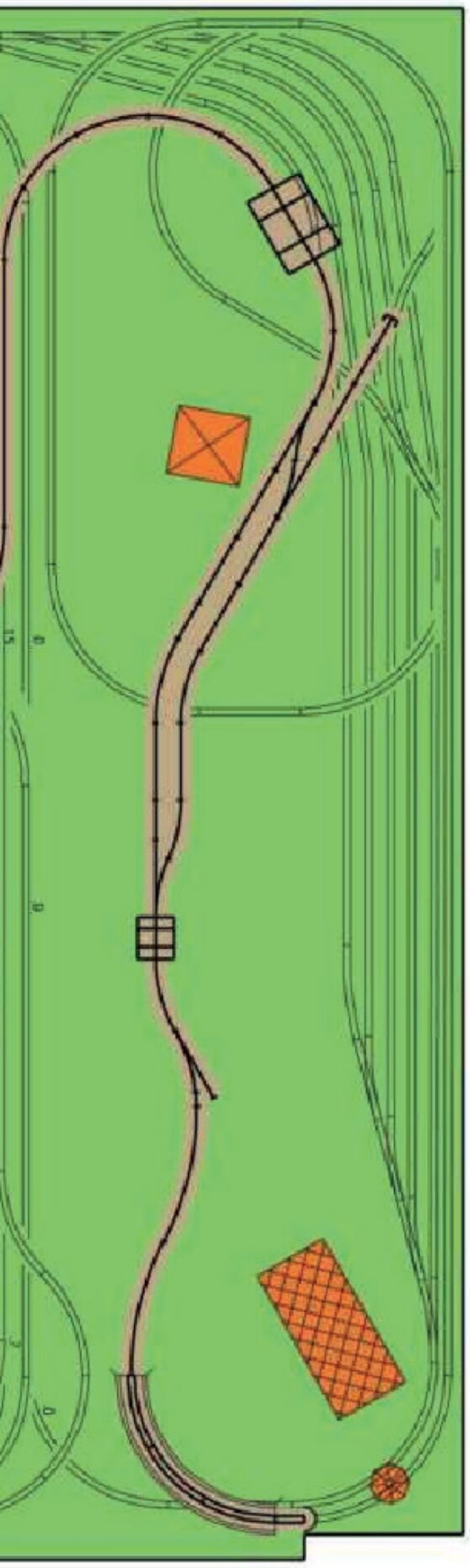
Tekst & foto's: Ronald Tamse (redactie: Paul Kleyer)
Bewerking foto's & tekening sporenplan: Roel Linker

Van het station van Montreux, gelegen aan de SBB/CFF-spoorlijn van Lausanne naar Brig, maken behalve de SBB/CFF op normaalspoor ook de smalspoorlijnen van de MOB en de tot deze maatschappij behorende tandradbaan naar de Rochers de Naye gebruik. (zie RH 2004/01).

Ronald Tamse moest de baan van 1995 wegens een verhuizing afbreken, maar voor de nieuwe baan ging hij 'terug naar Montreux'. Hij schrijft hierover:

'Bij het nieuwe plan heb ik geprobeerd zoveel mogelijk vast te houden aan de uitgangspunten die de basis voor het oude plan vormden. Toch heb ik er niet aan kunnen ontkomen zaken aan te passen. Belangrijkste drijfveer daarvoor was het commentaar van de redactie op het oude plan. In het plan uit 1995 komt het verschil tussen de normaalsporige SBB en de metersporige MOB volgens de redactie niet goed naar voren. Ik heb getracht dit als volgt te verbeteren: Op de zichtbare SBB-sporen rijden de treinen over Piccolo-rails met een (kunstmatige) grindbedding door slanke bogen en over wissels van 15 graden. De MOB bestaat uit 'gewone' rails van Minitrix met krappe boogstralen en wissels van 24 graden. Boven de SBB-sporen hangt bovenleiding met een dubbele hangdraad aan SBB-portalen, terwijl bij de MOB de enkele rijdraad aan eenvoudige masten is opgehangen. Overigens heeft de bovenleiding alleen een decoratieve functie. Daarom wordt hij direct achter tunnelportalen omhoog gevoerd en beëindigd.

Langs de SBB-sporen staan lichtseinen die ik heb gemaakt door

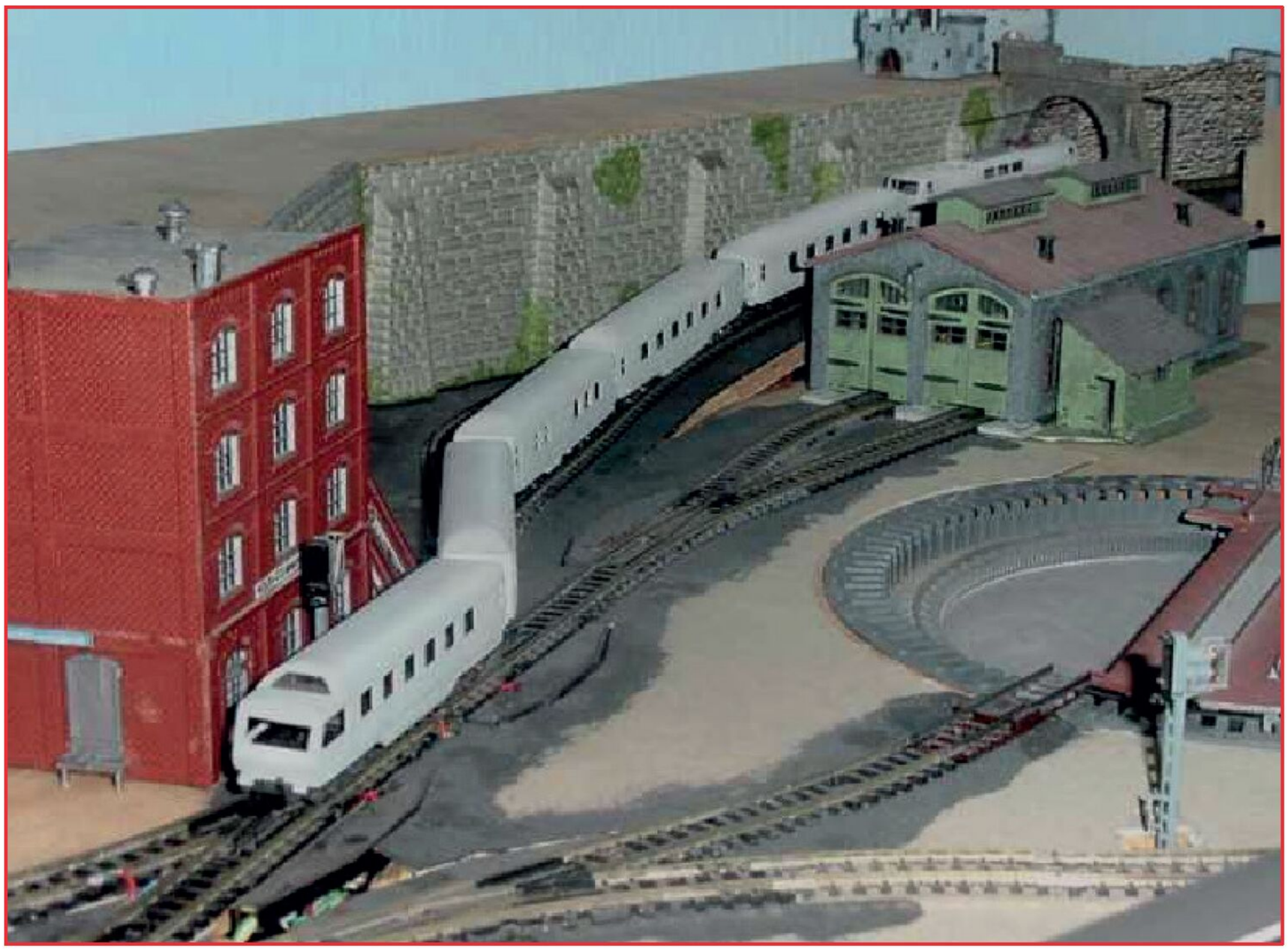


DB-seinen van Arnold aan te passen. Bij de MOB heb ik overal armseinen van Piccolo toegepast, behalve op het emplacement in Montreux. Daar staan lichtseinen van Piccolo, die enigszins zijn verzonken in de baan om ze korter te maken. Op de MOB-sporen kan alleen maar met (ver)kort materieel worden gereden. En dus is mijn MOB in het bezit van veel 2-assige wagens en door mijzelf ingekorte 4-assige wagens. Ook het uitgangspunt om met de MOB rond te rijden is verlaten en dus is Montreux weer een echt kopstation. Tenslotte heb ik getracht beter gebruik te maken van de beschikbare ruimte door veel passen en meten met behulp van een tekencomputer.
Belangrijk aspect is dat de baan bestaat uit een stuk landschap waar, conform de werkelijkheid, zo nu en dan een trein passeert. Dat verklaart waarom een dergelijk groot deel (66%) van alle sporen uit het zicht liggen. De U-vormige baan is landschappelijk in drie stukken op te delen:

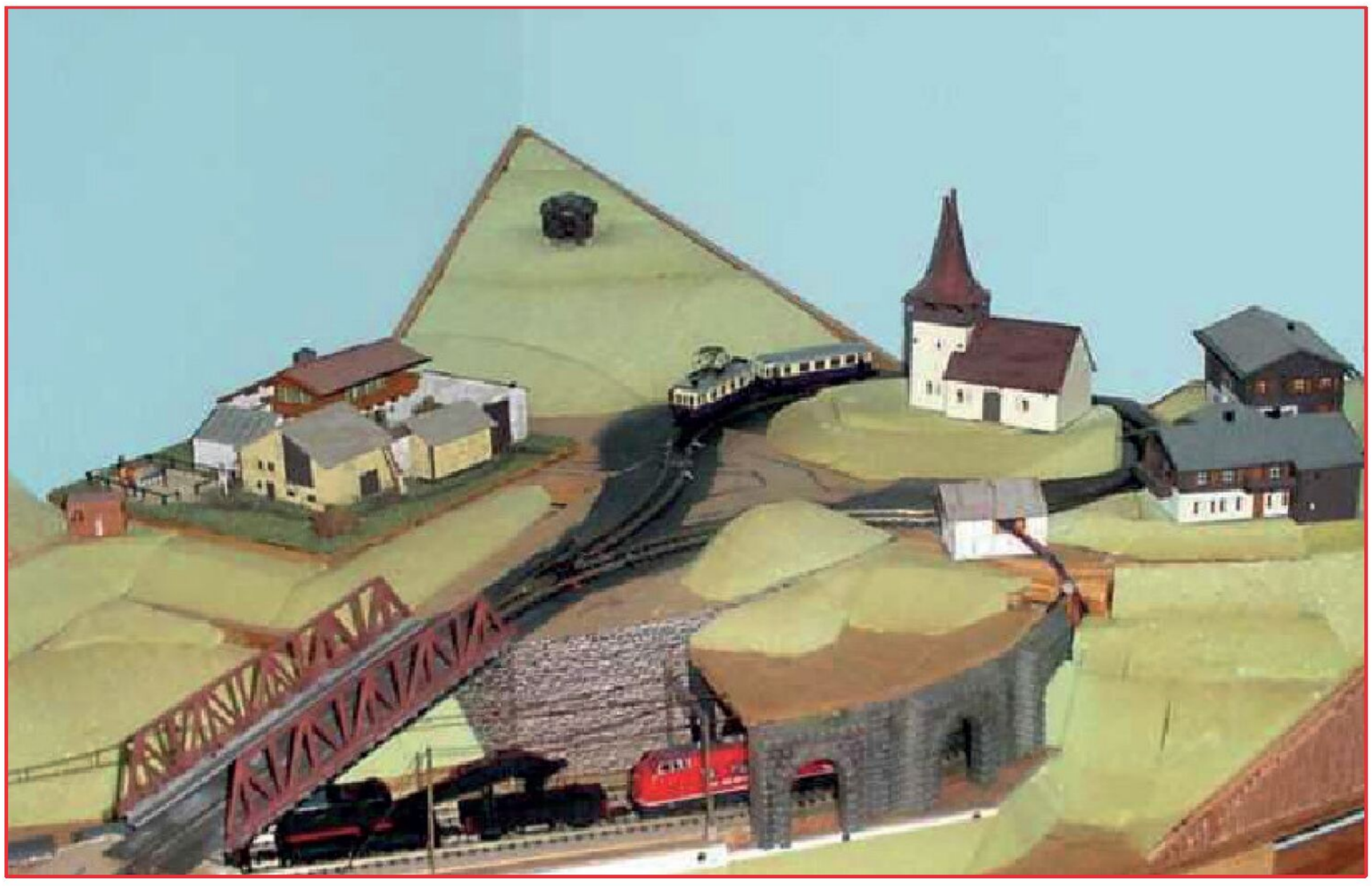
- De stad Montreux, bestaande uit delen van de boven- en benedenstad met het station,
- Het Château Chillon aan het Meer van Genève,
- Het dorpje Fontanivant met station en het dichtbij gelegen MOB-depot in Chernex.

Lausanne-Montreux-Brig-Simplon (SBB)

Reden de SBB-treinen in het oude plan nog gewoon rond, in het nieuwe plan bestaan de SBB-sporen uit een complex in elkaar gevlochten 'hondenbotmodel'. Het



Een sterk staaltje van zelfbouw, de Panoramic Express van de MOB in N. Met deze luxe trein heeft de MOB een sterk nummer in het trekken van toeristen. De Panoramic Express is een deel van de Golden Pass lijn van Montreux naar Luzern. In het project Golden Pass werkt de MOB samen met de BLS en de Brünigbahn.



Het eindpunt van de tram (tegenwoordig trolleybus) naar Villeneuve op de baan van Ronald Tamse. Wie denkt dat de V 200 op de voorgrond daar niet thuis hoort heeft het mis. De SBB heeft een aantal V 200-en als Am 4/4 in dienst gehad voor het rijden van werktreinen.

traject is verdeeld in vier blokken, waarvan er twee zichtbaar en twee verborgen in de bergen liggen. Hier bevinden zich ook twee schaduwstations met 5 resp. 2 opstelsporen.
Door gebruik te maken van reedcontacten en magneten, samen met twee besturingsprintplaten, is het mogelijk volledig automatisch met acht treinen te rijden. Bij een normale rijsnelheid duurt het ruim negen minuten voordat alle treinen het traject hebben afgelegd.
Bijzonder is dat internationale en goederentreinen in Montreux doorrijden, terwijl alle binnenlandse personentreinen langs het juiste spoor stoppen. Ik heb een eenvoudige vorm van de 'streepjescode' toegepast, door onder iedere trein één of twee magneten aan te brengen. Vlak voor het station liggen twee reedcontacten die een tijdschakelaar en de nodige wissels activeren als een trein met twee magneten passeert.
Langs een deel van de baan ligt nog een pendelspoor dat handmatig wordt bediend. Op dit, zogenaamd in aanbouw zijnde spoor, kan een werktrein heen en weer rijden.

Montreux-Zweisimmen-Lenk (MOB)

De baan van de MOB, (Montreux Oberland Bernois) is enkelsporig met aan één zijde een keerlus en aan de andere zijde het kopstation Montreux. Halverwege is er een passeermogelijkheid in het station van Fontanivent. In tegenstelling tot de SBB-baan wordt deze baan handmatig bediend. Ik moet tenslotte ook nog iets te 'spelen' hebben.

Montreux-Rochers-de-Naye

Dit is de derde maatschappij die het station van Montreux aandoet. (Zie RH 2003/01.) Op mijn baan beeld ik dit spoor alleen maar statisch uit door gebruik te maken van stukjes Z-spoor met twee verbouwde wagentjes van Märklin.

Het imposante schakelpaneel. Van waaruit alle treinbewegingen worden gestuurd.

Villeneuve-Montreux-Clarens-Vevey (VMCV)

In plaats van een trolleybuslijn bestaat mijn VMCV uit een tramlijn, zoals dat ooit ook echt het geval was. Het is een enkelsporige lijn met aan ieder einde een keerlus en halverwege een (verborgen) passeerspoor.
De baan is zo ingericht dat met één of twee trams automatisch kan worden gereden.

De stand van zaken

Momenteel zijn alle elektronica en het schakelpaneel volledig operationeel. Van de sporen is het gedeelte rond Fontanivent en Chernex als laatste in aanbouw. Alle andere sporen (SBB-hoofdbaan en pendelspoor, de MOB in Montreux en de tramlijn) zijn aangelegd en in bedrijf. Het materieel voor de SBB is ruim aanwezig. Met 20 locomotieven en treinstellen, evenals veel wagens en rijtuigen is een keur aan treinen samen te stellen die langs Montreux rijden.
Maar ook het MOB-materieel begint steeds meer vorm te krijgen. Hier is vooral sprake van zelfbouw, omdat er in de handel niets betaalbaars voorhanden is. Dus wordt het meeste omgebouwd uit 'gewoon' standaardmaterieel, veelal goedkoop gekocht op beurzen. Mislukt een poging tot ombouw (door er soms letterlijk de zaag in te zetten) dan is er geen man overboord. Dit MOB-materieel is deels al in ruwbouw gereed.

De scenery

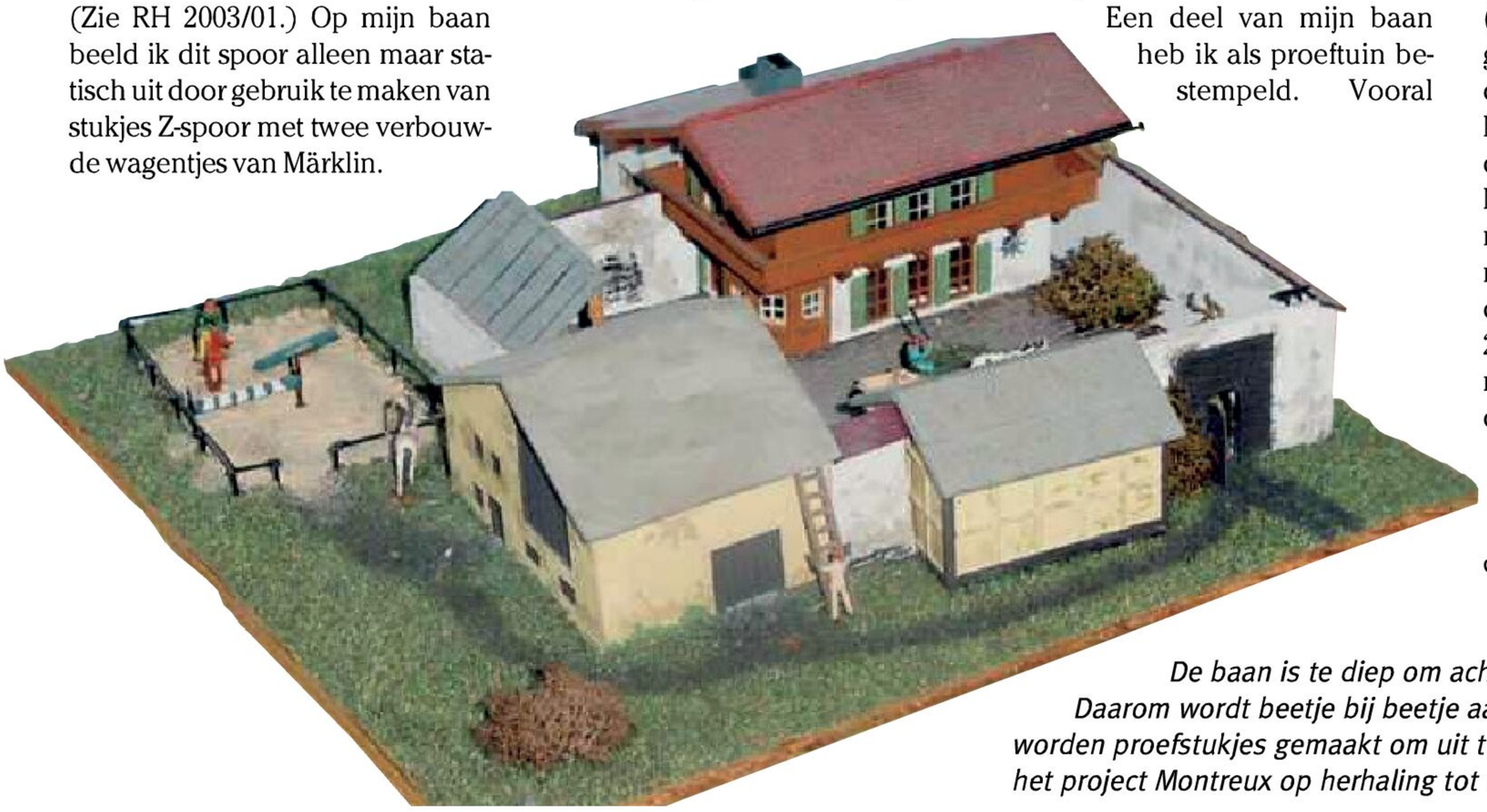
Belangrijk uitgangspunt voor de scenery is 'minimaliseren'. Je kunt vol leuke ideeën en plannen zitten, maar het gevaar bestaat dat er een (te) vol landschap ontstaat, dat niet conform de werkelijkheid is. Daarom vind ik het belangrijk om uit bepaalde ideeën te kiezen. Zo heb ik een grote camping met zwembad, een voetbalstadion en een hoge brug in het definitieve plan laten vervallen.
Een deel van mijn baan heb ik als proeftuin bestempeld. Vooral omdat ik ervaring wilde opdoen met de aanleg van de bovenleiding van Sommerfeldt, voordat ik kapitalen zou uitgeven aan iets waar ik vervolgens niet tevreden over zou zijn. De keuze viel op het gedeelte met het dorpje Villeneuve en het kasteel van Chillon. Daarom begint het landschap op dit deel van mijn baan al aardig vorm te krijgen. De rest van de baan loopt duidelijk achter.
Complicerende factor is dat mijn baan een te grote diepte heeft om in één keer te bouwen. De afwerking begint daarom aan de achterzijde en schuift langzaam naar voren. Bij de afwerking van de scenery maak ik onder andere gebruik van het boek 'Groetjes uit Fernbach'. Een boerderij, de bebouwing van Villeneuve, het kasteel van Chillon en een autotransportwagon van Lima zijn al klaar.
Alle gebouwen worden geschilderd en geweatherd. Vanwege het beschikbare budget koop ik veel zaken tweedehands op beurzen, waarna ik een en ander aanpas en schilder. Dit is tijdrovend, maar geeft een mooi resultaat.

Conclusie

Het maken van een goed uitgewerkt (basis)plan is meer dan het halve werk. Hou je gedurende de bouw aan dit (basis)plan. Neem de tijd om alles goed te testen. Voor je het weet kun je ergens niet goed meer bij. Heb héél veel geduld en laat desnoods iets liggen tot de dag van morgen als het niet helemaal lukt.'

Naschift van de redactie

Ronald Tamse heeft zich bij het ontwerpen en uitvoeren veel vrijheden veroorloofd. Zo horen de gebouwen en de kerk van Villeneuve thuis aan de andere kant van Zwitserland in het kanton (provincie) Graubünden. Op het gebied van rollend materieel worden oud en nieuw vrolijk gemixt. Maar dat is het leuke van de modelspoorhobby, van Baan op Maat. Je kunt en mag je eigen wereld dromen en een baan op jouw maat creëren. Droom je eigen modelbaan schreven we in RH 2004/02. Ronald Tamse heeft dat met succes bij zijn Montreux gedaan.
Dromen bij de modelbaan, het grote voorrecht van de modelspoorder: een efficiënt medicijn tegen de stress van alle dag. ■



De baan is te diep om achter elkaar te kunnen doorwerken. Daarom wordt beetje bij beetje aan de scenery gewerkt. Ook worden proefstukjes gemaakt om uit te sluiten dat grotere delen van het project Montreux op herhaling tot mislukken gedoemd zijn.

OP = OP!

EXCLUSIEF RAILHOBBY MODEL

Geel-grijze NS 1111

Railhobby brengt, in samenwerking met Piko, een exclusieve loc uit: de geel-grijze NS 1111 met botsneus in H0. De loc heeft A-frontseinen, sluitseinen en cabine- en motorruimteverlichting. De loc is leverbaar als tweerail analoog model met Plux22-interface en als drierail digitaal model. Inclusief speciale verpakking en kaartje met uniek nummer. Direct leverbaar. Bestel nu en verzeker uzelf van een exemplaar!

Lees alles over het model en voorbeeld op Railhobby.nl/ns1111

Ga naar Railhobby.nl/botsneus of vul onderstaand formulier in.

Ja, ik wil graag de exclusieve Railhobby NS loc 1111 bestellen!

Naam: _____ Voorletter(s): _____

Adres: _____ Postcode: _____

Plaats: _____ Land: _____

Telefoon: _____ Geb. datum: _____

E-mail: _____

Ik bestel:

◯ NS 1111 (tweerail analoog) voor € 191,94* (inclusief verzendkosten in Nederland)

◯ NS 1111 (drierail digitaal) voor € 231,94* (inclusief verzendkosten in Nederland)

Ik betaal als volgt:

◯ Scala Publishing BV mag het geld eenmalig van mijn rekening afschrijven.

IBAN: _____ BIC: _____ Handtekening: _____

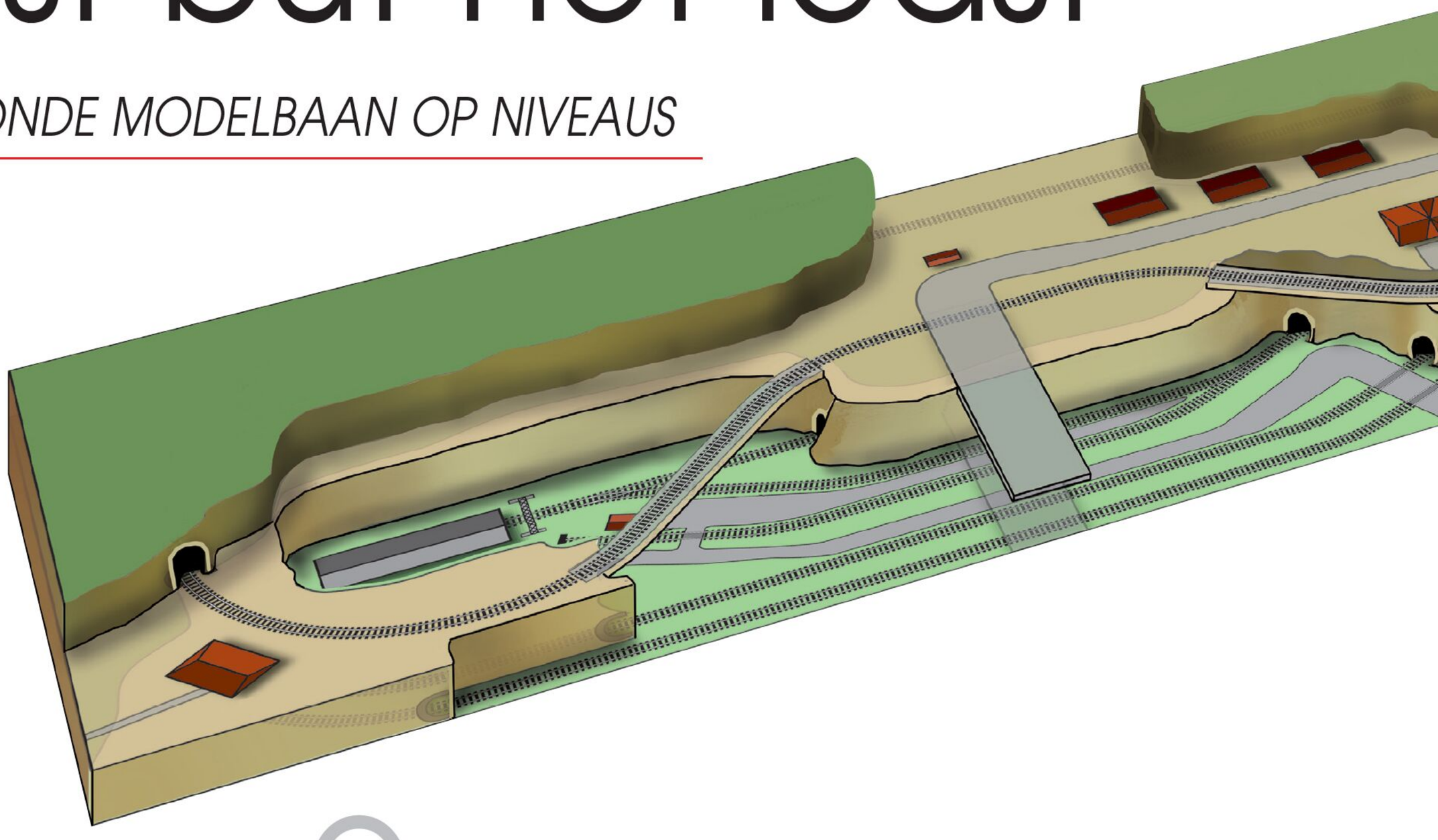
RH461

Stuur deze bon (of een kopie) in een gefrankeerde envelop naar Scala Publishing BV, Postbus 38, 3800 AA Amersfoort of bestel op Railhobby.nl/botsneus

* Prijzen zijn inclusief verzendkosten binnen Nederland. Voor verzending naar het buitenland geldt een toeslag voor verzendkosten van € 3,-.

Last but not least

BEKROONDE MODELBAAN OP NIVEAUS

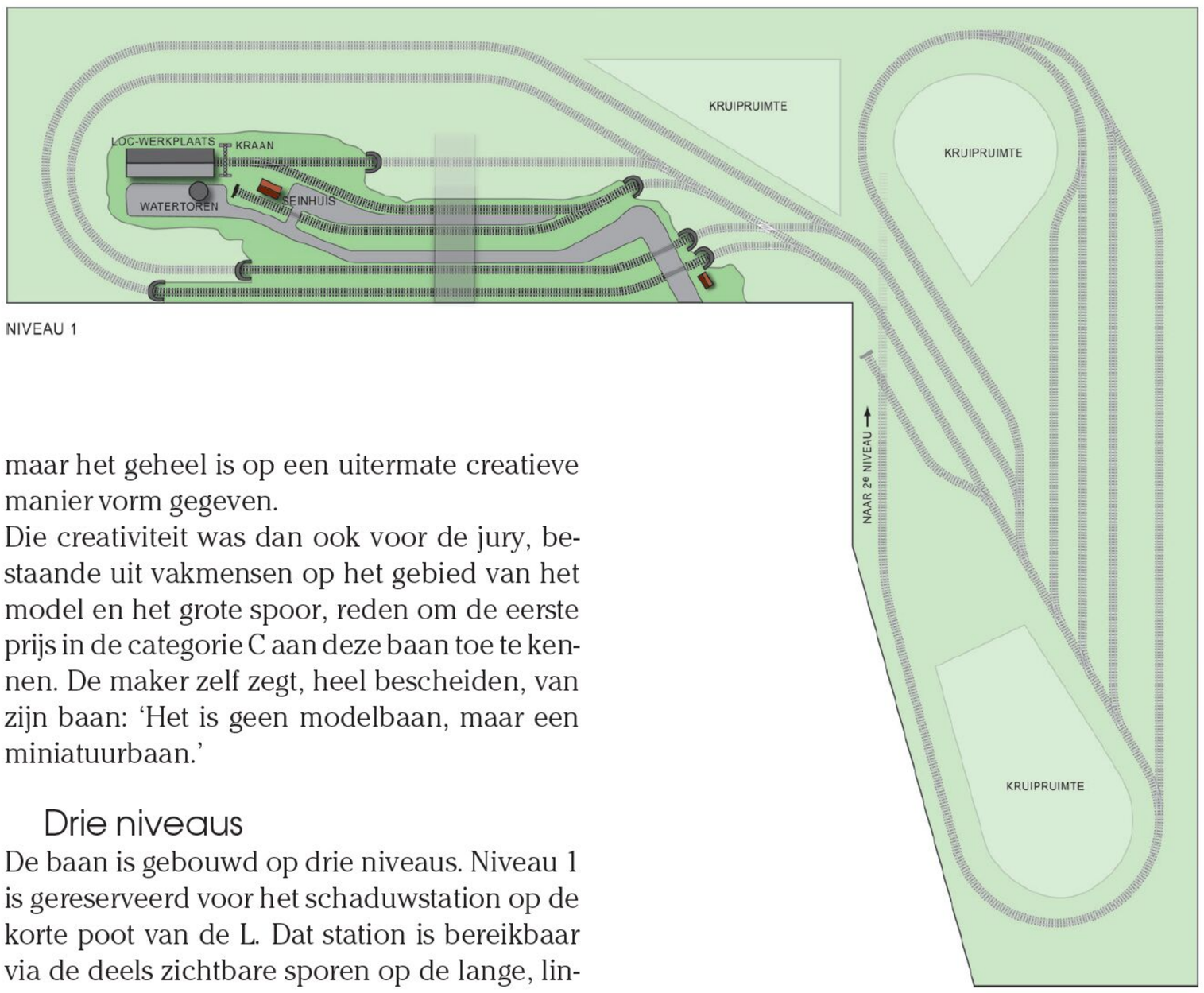


Deze Engelse uitdrukking `de laatste, maar niet de minste,' gaat zeker op voor de winnaar in de categorie C van de Railplanwedstrijd 2005, de heer P. Pons uit 's-Gravenzande.
In een van de laatste railplannen, gepubliceerd in de reeks Op goed (model)spoor, staan de schijnwerpers gericht op zijn Märklin-baan.
De meeste inzendingen in deze categorie waren met Märklin-materiaal gebouwd. Niet zo verwonderlijk, als je bedenkt dat het grootste deel van de Railhobby-lezers Märklin-rijders zijn.

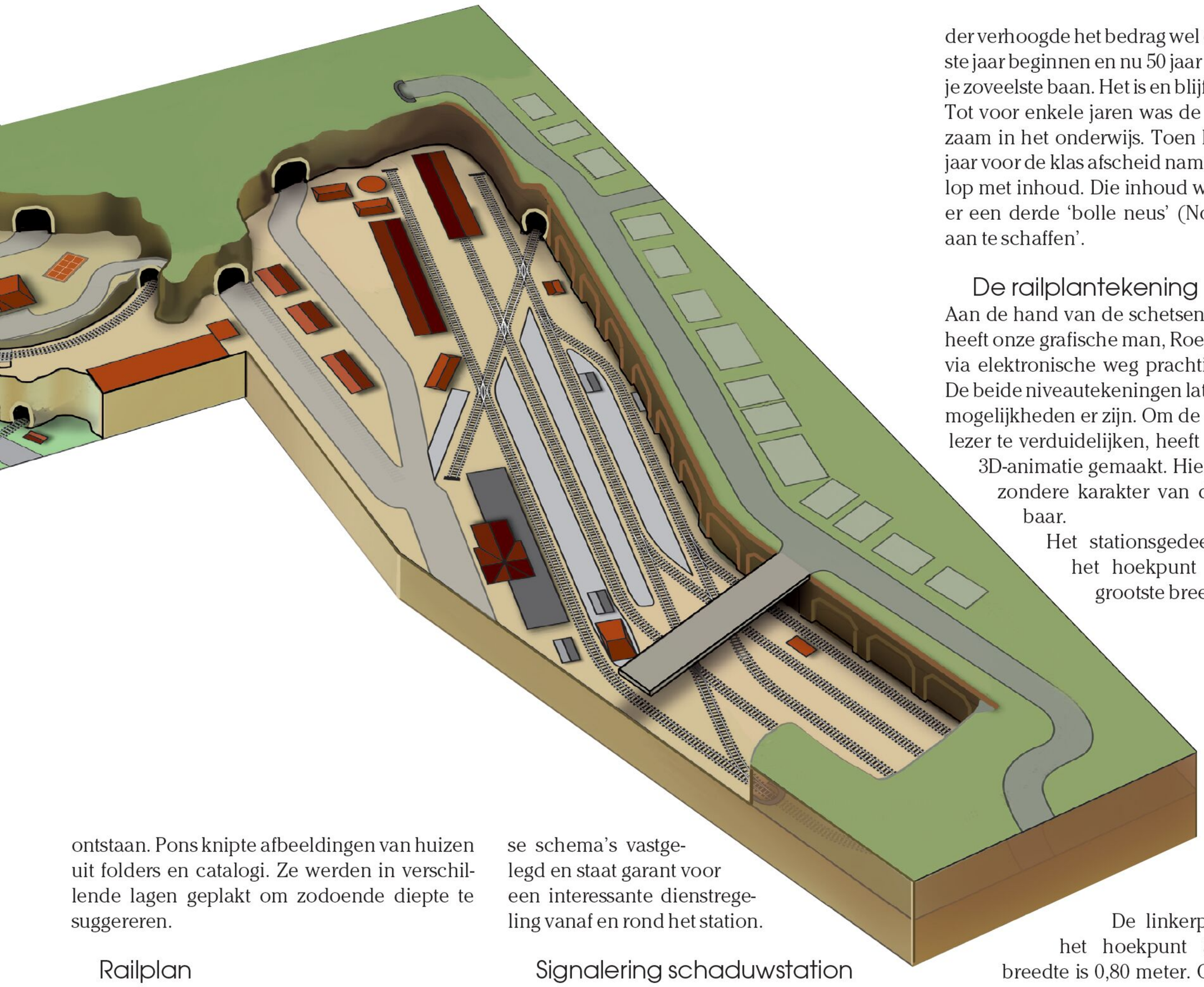
Over Märklin werd in het verleden nog wel eens schamper gedaan, maar de inzendingen in groep C bewezen dat dit ten onrechte is. Onder die inzendingen waren heel mooie, creatieve ontwerpen, die de naam modelbaan ten volle waard zijn. De bekroonde baan uit 's-Gravenzande is overigens niet zomaar een modelbaan. Er is behoorlijk over nagedacht en het concept is daarna minutieus uitgewerkt. Het is qua aanleg, gebruikt rollend materieel (tijdperken en land) en signalering geen superbaan, geen hoogstandje van besturingstechniek, maar het geheel is op een uitermate creatieve manier vorm gegeven.
Die creativiteit was dan ook voor de jury, bestaande uit vakmensen op het gebied van het model en het grote spoor, reden om de eerste prijs in de categorie C aan deze baan toe te kennen. De maker zelf zegt, heel bescheiden, van zijn baan: 'Het is geen modelbaan, maar een miniatuurbaan.'

Drie niveaus

De baan is gebouwd op drie niveaus. Niveau 1 is gereserveerd voor het schaduwstation op de korte poot van de L. Dat station is bereikbaar via de deels zichtbare sporen op de lange, linkerpoot van de baan. Niveau 2 ligt boven het schaduwstation. Hier, aan de rechterkant, bevindt zich het station Altburg. Dit hoofdstation van de baan omvat een depot, een museum en de nodige opstelsporen. Op niveau 3 rijden geen treinen. Deze etage is gereserveerd voor de stedelijke scenery naar Duits voorbeeld. Die scenery is geplaatst tegen een achtergronddecor. Die achtergrond is een voorbeeld van de creativiteit van de bouwer.
De achtergrond, bomen en wolken zijn op het behang geschilderd. De stedelijke achtergronden daarvoor zijn op een heel speciale manier



NIVEAU 1



ontstaan. Pons knipte afbeeldingen van huizen uit folders en catalogi. Ze werden in verschillende lagen geplakt om zodoende diepte te suggereren.

Railplan

De heer Pons heeft zijn railplan uit een boekje, maar aangepast aan de situatie in zijn woning. Zo is de linkerpoot van de baan eigen ontwerp. In de begeleidende brief bij zijn inzending schreef hij hierover: 'Ik heb mijn railplan voor een deel uit een boekje, maar aangepast aan de situatie in mijn woning. De linkerzijde van mijn baan is zelf ontworpen. Bij de bouw daarvan bleek een kruipgat nodig te zijn om in noodgevallen te kunnen ingrijpen. Mijn baan staat in een logeerkamer. Het tweede deel, linkerzijde, werd gebouwd nadat een van mijn zonen het huis uitging. Samen met een andere zoon heb ik verlichting boven de baan aangebracht. Er zijn vier tl-buizen. Niet alleen fijn voor bezoekers, maar ook om duidelijk te zien wat je doet als je aan het werk bent. Een van mijn kleinzonen, 2 jaar oud, weet al feilloos de knop te vinden.'

Het railmateriaal is zoals gezegd van Märklin, M-rails, sommige wel vijftig jaar oud. Over kwaliteit gesproken. De besturing van de baan is analoog, want 17 locomotieven te laten ombouwen was voor Pons geen optie.

Het geomodel is naar Duits voorbeeld en doet denken aan een stad in het middelgebergte. Het tijdperk is ruim genomen en loopt van tijdperk III tot aan tijdperk IV (1950 tot 1990). Dat is goed aan het bestand van tractievoertuigen te zien.

Behalve stoomlocomotieven van de series 74, 81, 89, S 3/6 en P8 voeren diesels als de 212, 216, 218, V 200 en railbus 795 de boventoon. Daarmee kan een aardig stukje gereden worden. De omloop van het materieel is in diverse schema's vastgelegd en staat garant voor een interessante dienstregeling vanaf en rond het station.

Signalering schaduwstation

Om te kunnen zien of de sporen bezet zijn, wordt van de Märklin contactrails gebruik gemaakt. Aan de voorzijde van de baan zijn led's aangebracht, die de stand van zaken in het schaduwstation signaleren. Gewone schakelaars bedienen de stroomloze gedeelten. Aan de stand van de knoppen is te zien of ze stroomloos zijn of niet. De seinen – volgens de klassieke beveiliging – worden bediend op de bekende Märklin-manier, maar langzaamaan worden deze seinen vervangen door modernere typen.

De heer pons is al vijftig jaar actief in de hobby en hoe is dat begonnen? Hij zegt hier zelf van: 'Wel, iemand had een treinbaantje. Weer een ander had een grote baan. In de plaats waar ik opgegroeid ben, was een speelgoedwinkel. Achterin was de treinenafdeling. En elke zaterdagmiddag was het een drukte van belang. En maar kijken. Mijn vader zei: "Koop elke week maar een rail. En als je genoeg hebt een locomotief en transformator, want alleen een rondje rijden dat verveelt." Het ging niet zo hard. Een kwartje zakgeld in de week, maar mijn vader verhoogde het bedrag wel eens. Met je achtste jaar beginnen en nu 50 jaar later werken aan je zoveelste baan. Het is en blijft een genoegen.'

Tot voor enkele jaren was de heer Pons werkzaam in het onderwijs. Toen hij in 2006 na 38 jaar voor de klas afscheid nam was er een envelop met inhoud. Die inhoud werd gebruikt om er een derde 'bolle neus' (Nohab-diesel) van aan te schaffen'.

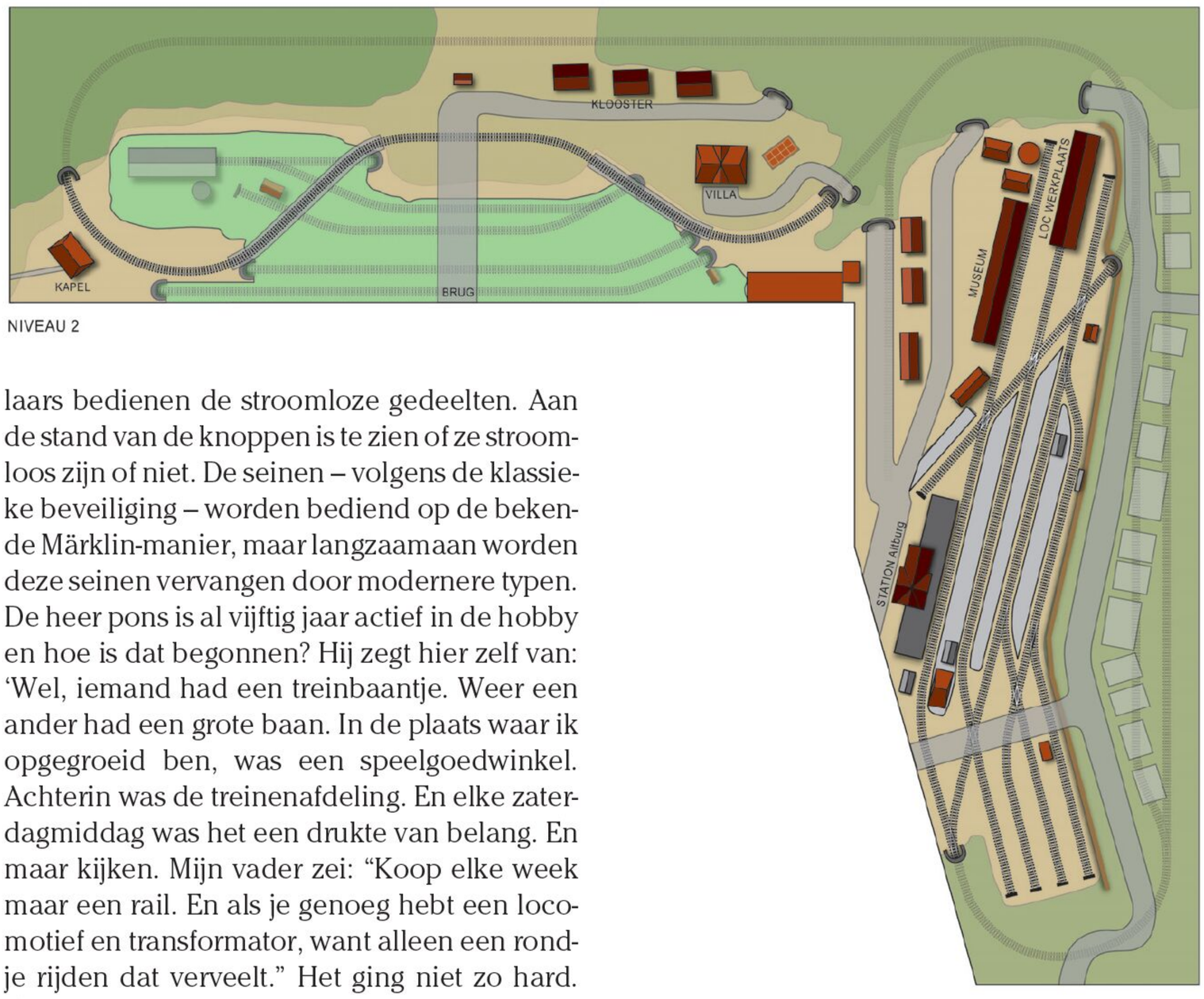
De railplantekening

Aan de hand van de schetsen van de bouwer, heeft onze grafische man, Roel Linker, de baan via elektronische weg prachtig vormgegeven. De beide niveautekeningen laten zien welke rijmogelijkheden er zijn. Om de opbouw voor de lezer te verduidelijken, heeft de tekenaar een 3D-animatie gemaakt. Hierin wordt het bijzondere karakter van deze baan zichtbaar.

Het stationsgedeelte meet vanaf het hoekpunt 3.00 meter, de grootste breedte is1.10 meter.

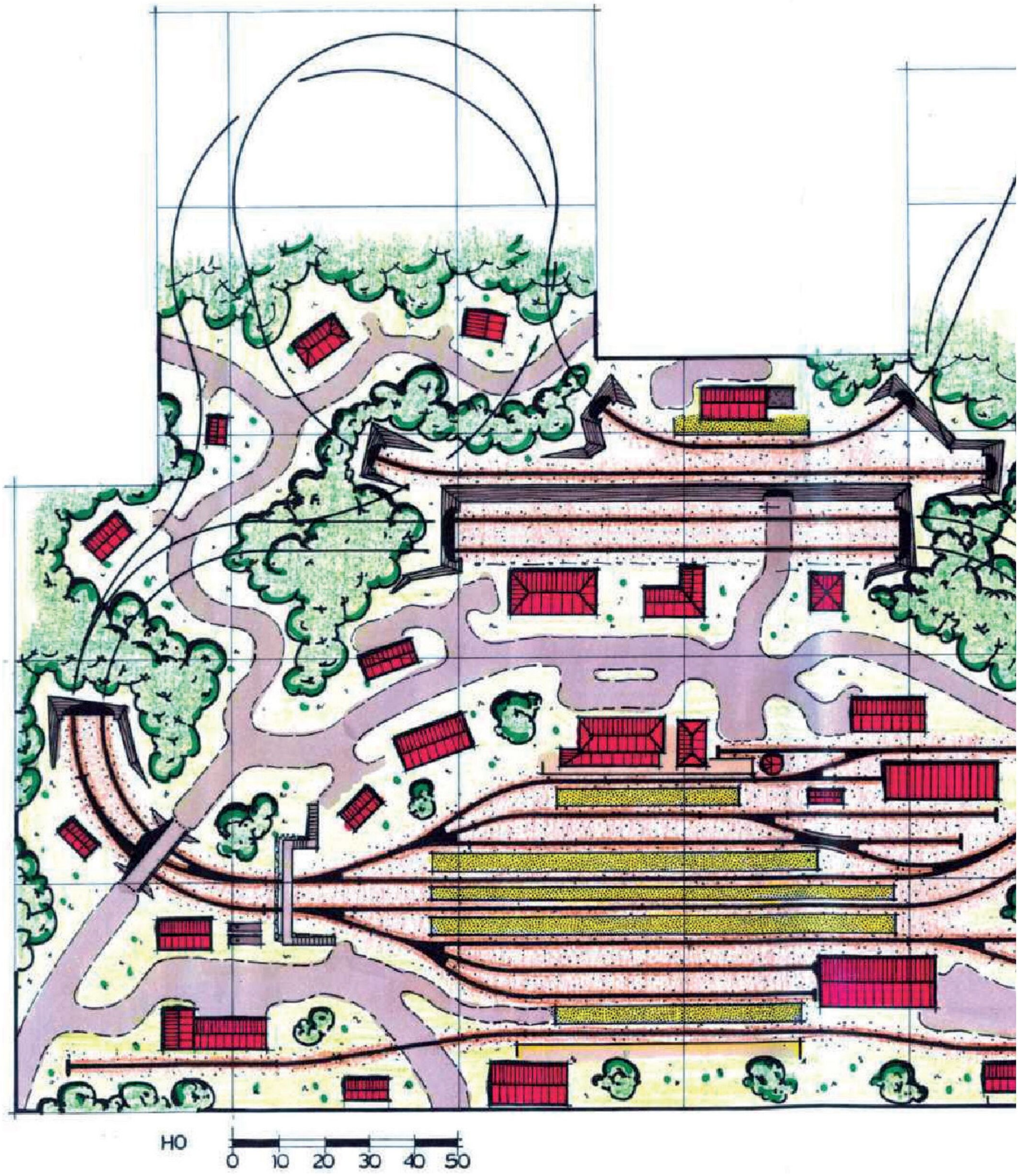
De linkerpoot meet vanaf het hoekpunt 3,75 meter, de breedte is 0,80 meter. Op de detailtekening van niveau 1 zijn de kruipruimten aangegeven.

Redactie: Paul Kleyer (met tekstbijdrage van P. Pons)
Tekening baanplan: Roel Linker



NIVEAU 2

La Bella Italia, Stazione Valtrenina



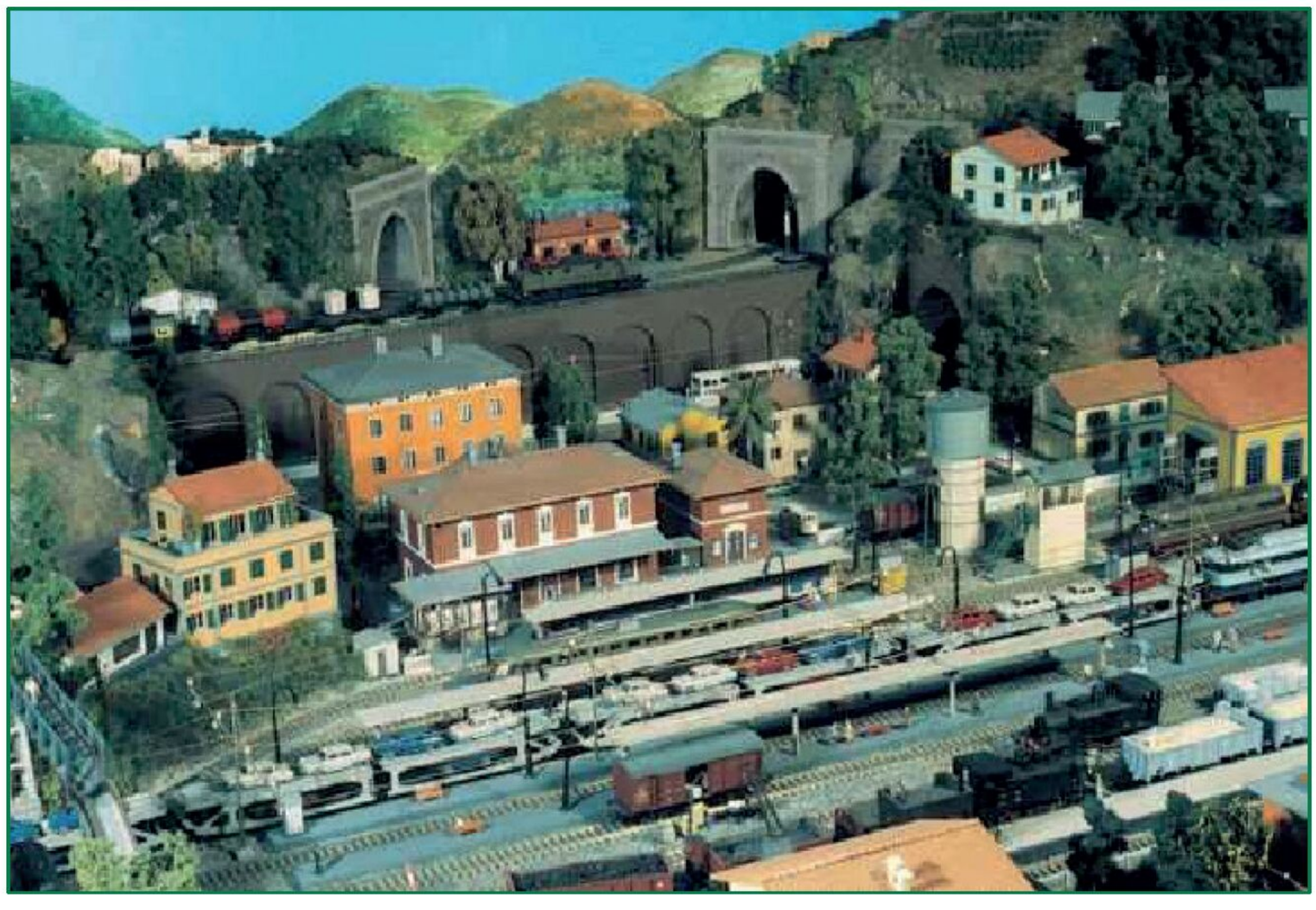
De reiziger die voor de eerste maal door Italië reist, zal onmiddellijk onder de indruk zijn gekomen van de charme van het land, van de lieflijke en idyllische landschappen. De lome warmte en de vriendelijke mensen die een prachtige melodieuze taal spreken. In de noordelijke Europese streken hebben we andere luchten, kennen we andere emoties en zijn we gewend aan lagere temperaturen. Dan kan men hunkeren naar dat zuidelijke land met bergen, meren, wijngaarden en historische sites.

Tekst & foto's: Ben H.J. Wentink

Daarom aarzelde de redactie dan ook geen moment toen zij kennis nam van de baan La Bella Italia, Stazione Valtrenina van de heer René van Acht uit het zuidelijke Eindhoven die naar Italiaans voorbeeld is opgebouwd. Italië kan dan misschien een gevraagd vakantieland zijn, veel banen naar dit voorbeeld zijn er echter niet. Neem daarom rustig de tijd de fraaie plaatjes te bekijken, kennis te nemen van het idee achter de baan en u wellicht tot sprankelende ideeën te brengen.

Ontstaansgeschiedenis

Op 9-jarige leeftijd maakte René voor het eerst kennis met Italië en verloor zijn hart toen hij het station van Milaan zag liggen. Het drukke treinverkeer, die speciale spooratmosfeer en natuurlijk de vreemde omgeving maakten dat hij voor het eerst kennismaakte met het treinvirus dat ons allen in het bloed zit. Hij was verloren en vroeg en kreeg bij het eerstvolgende St.-Nicolaasfeest dan ook een E 424 van Märklin waarmee de basis werd gelegd voor zijn eerste Italiaanse baan. De baan werd opgebouwd op de bekende spaanplaat en gaf veel plezier. Enkele jaren later vervaagde de liefhebberij in verband met andere activiteiten, zoals zo vaak bij velen het geval is geweest.
Het duurde echter nog tot 1998 alvorens het virus weer actief werd na een bezoek aan Eurospoor te Utrecht en zijn belangstelling wederom ontwaakte. Niet dat dat geheel verdwenen was, want als werkstudent tijdens de vakanties bij Wagon Lits had hij vele grootspoorbedrijven gezien. Zijn interesse voor het Italiaanse spoorwezen kwam weer geheel naar boven en hij besloot een nieuwe baan aan te leggen.
René zelf zegt dat hij iets had met die typische kleur die de Italiaanse spoorwegen sinds jaar en dag voerden, de kastanjebruine en vale kleur bruin die tientallen jaren de locs en rijtuigen sierden.
De nieuwe start begon met de aanschaf van een Lima E 646, waarmee dus gekozen werd voor tweerailgelijkstroom. Op de ruime zolder van zijn woning in het Eindhovense werd een relatief eenvoudige baan aangelegd van circa 3 x 2,5 meter maar dan wel geheel in Italiaanse sfeer. Het rollend materiaal, de bovenleiding, de scenery, de voertuigen, alles naar Italiaans voorbeeld.
Op een enkele uitzondering na is het rijdend materieel beperkt tot aan periode IV waardoor zowel stoomlocs, elocs en dieselmaterieel tot dat tijdperk in aanmerking komen. Gelukkig zijn er van een aantal merken de nodige locs en rijtuigen voorhanden. Om te beginnen natuurlijk bij Rivarossi en Lima, maar ook Roco en Fleischmann, Piko en Liliput hebben een aantal bijzonder fraaie modellen uitgebracht. Nadeel bij de oudere Rivarossi-modellen is de wat grotere schaal ten opzichte van de andere merken. Daarnaast is er een aantal, eigenlijk uitsluitend in Italië verkrijgbare merken aanwezig als GT-Modelli (een ALn 773 diesel), Bissel, mfal/Uteca, etc.

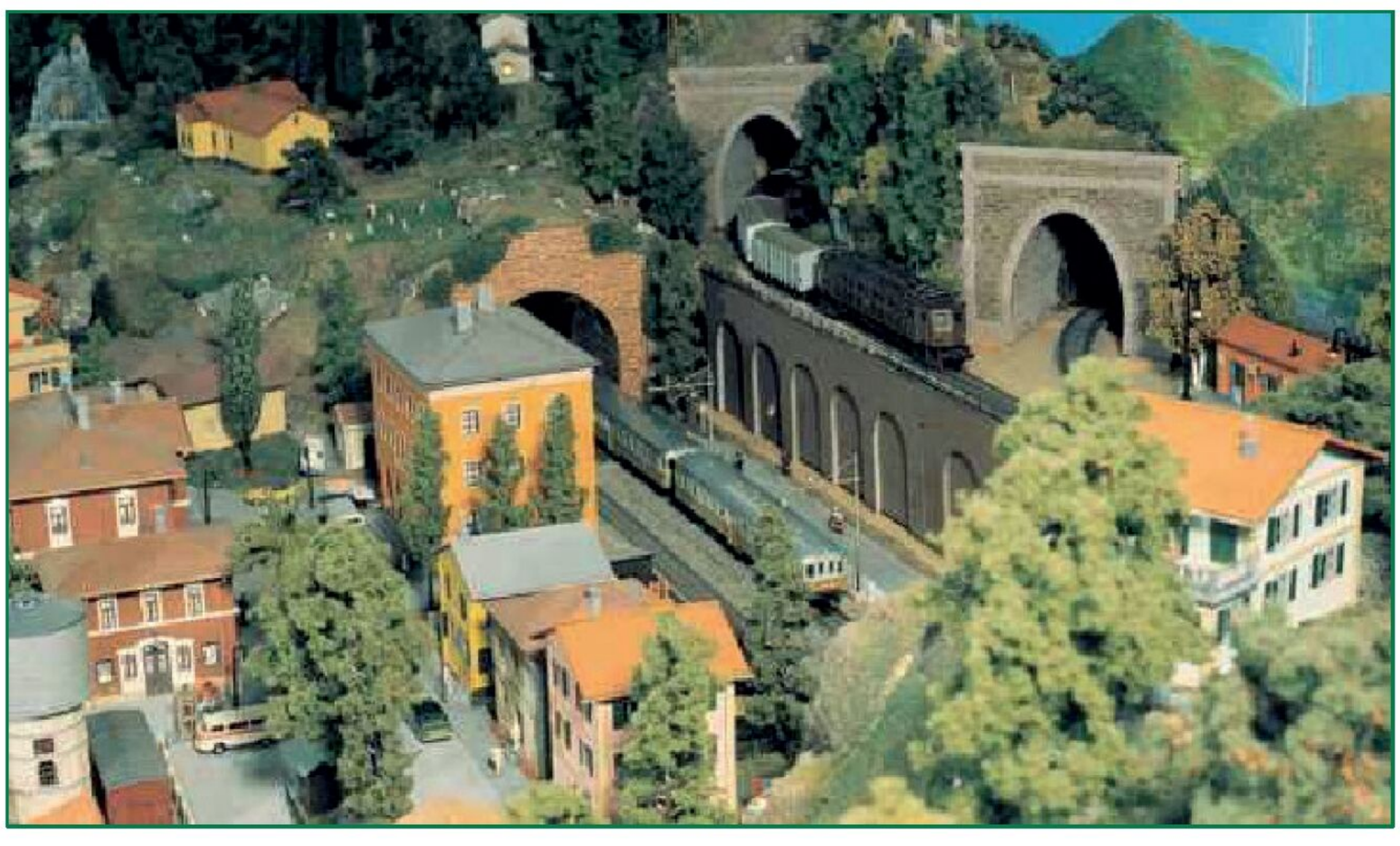


Al bij de eerste kennismaking geeft de baan een typisch mediterrane sfeer. Alles is gedaan om een typisch Italiaanse omgeving te creëren. Naast een enkele 'buitenlander' zijn er hoofdzakelijk Fiat personen- en vrachtwagens te zien met uiteraard hier en daar de onvermijdelijke scooters.

Gezicht op de hoofdstraat met een verfrissend meertje waar de Italiaanse Carabinieri vanonder het afdak van het politiebureau verlangend naar kijken. Een warme rust straalt van de huizen en het plaveisel af.

Een kijkje op het gezellig drukke station van Valtrenina met het unieke uit 1954 stammende Rivarossi-model van de FNM A 2002 met erachter de V2002. Op de achtergrond is nog de Italiaanse uitvoering van de railbus te zien, een model van de FNM Md 520 met rode snor. N.B. De normale FS uitvoering heeft geen snor.

De fraai uitgevoerde diesel D 345 van Roco met een stam Martini-koelwagens van Piko.



Vanuit een andere hoek nog een blik op de hoofdstraat van Valtrenina. Let op die typische stijl en de kleuren van de royale woningen.

Spoorplan

Het station is oorspronkelijk van Kibri maar door het ontwerp komt het zeer goed overeen met een Italiaans station. René heeft dit station Stazione Valtrenina genoemd. Dit station vormt het centrale punt op zijn baan die eigenlijk bestaat uit een dubbele ovaal (1e fase) voorzien van een keerlus (2e fase) met enkele afbuigende sporen, een klein rangeeremplacement en in de achtergrond een separaat traject dat als een hondenkluif (3e fase) is aangelegd. Nadien is in de 4e fase nog een korte enkelsporige baan aangelegd waarop een pendeltreintje tussen de beide eindpunten rijdt. Het ligt verder nog in de bedoeling een N-sporig baantje aan te leggen in het bergachtige gebied achter op de baan. De keerlus en een deel van de hondenkluif zijn buiten de zichtbare baan aangelegd. De ruimte op zijn zolder geeft die mogelijkheden.

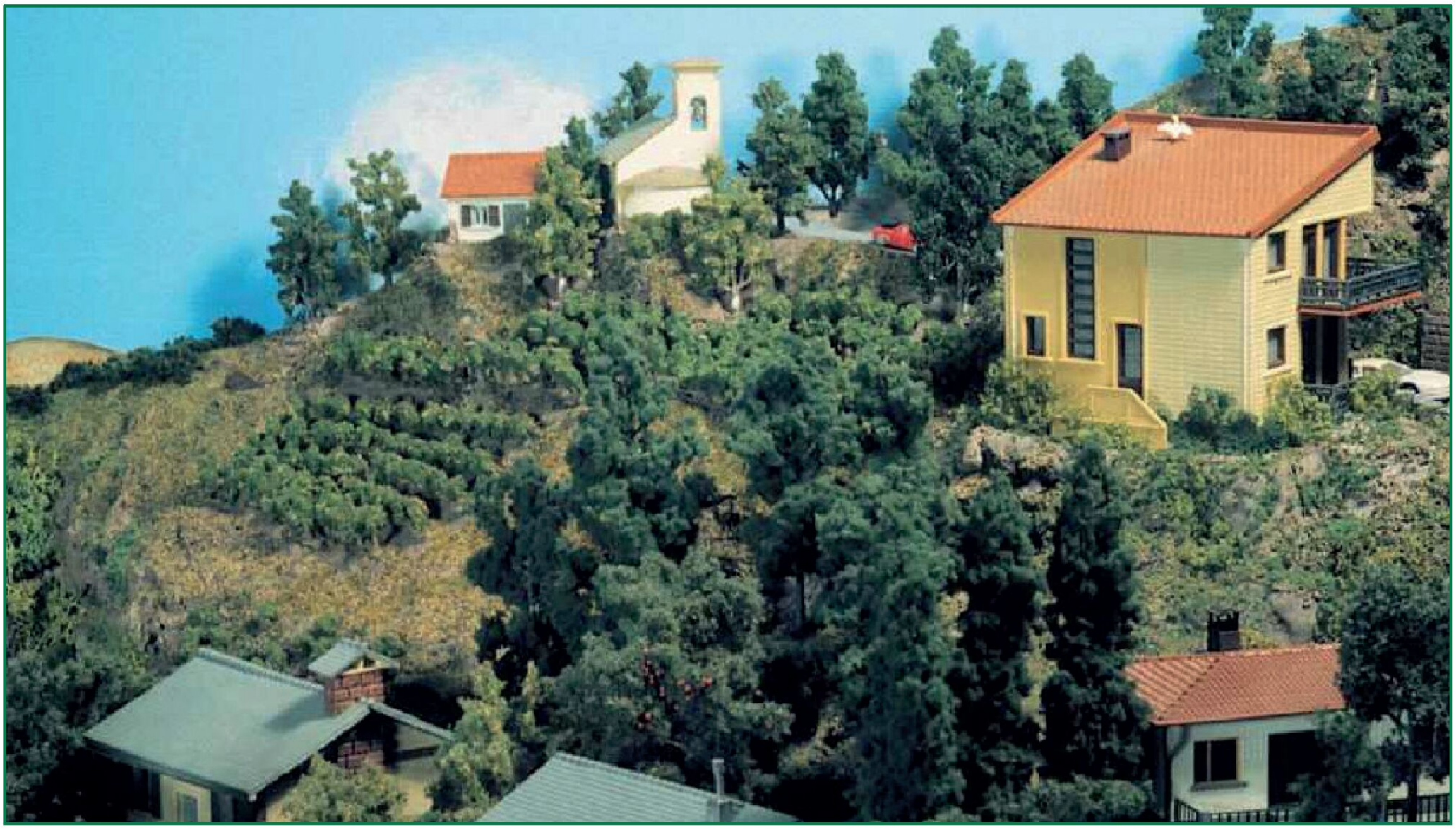
De op zich niet al te ingewikkelde baan is gedeeltelijk voorzien van typisch Italiaans bovenleidingmateriaal van Sommerfeldt en Linea Model, met afspanners etc.

Als railmateriaal is gekozen voor Fleischmann Profirail. Op enkele plaatsen is typisch Italiaans seinmateriaal geplaatst dat via e-buy is aangekocht. In de reguliere handel is dit moeilijk verkrijgbaar.

De baan is geheel afgewerkt met een achtergrond die door René zelf is geschilderd en waarin op vernuftige wijze prints en plaatjes uit diverse catalogi (treincatalogi maar ook reisgidsen) zijn verwerkt. Met materiaal van Heki, Busch, Noch en Anita Decor die in het assortiment prachtige mediterrane bomen voert, zijn die plaatjes op een natuurgetrouwe wijze verwerkt, zodat daardoor realistische vergezichten ontstaan die het zo typerende Italiaanse land weergeven. De scenery is verder nagenoeg geheel van Italiaanse herkomst en werd aldaar aangeschaft.

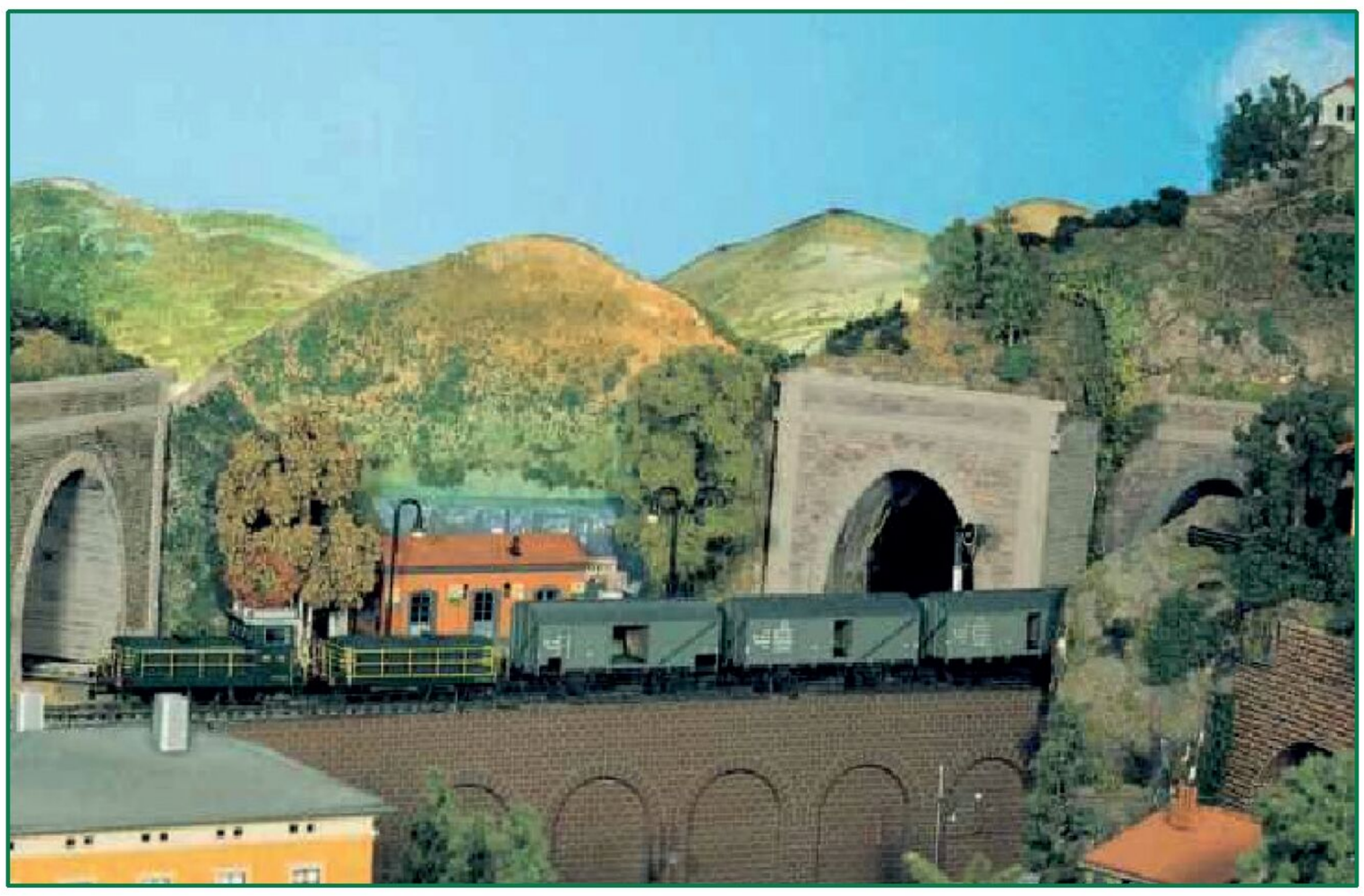
René maakte zijn achtergronden met behulp van platen van ca. 100 x 50 cm die blauw werden geschilderd en voorzien van enkele fraaie wolkenpartijen. Om een goed diepte-effect te bereiken werden printjes uit reisgidsen, catalogi of dergelijke op circa schaal N op de achtergrondplaten geplakt. Met wat scenerymateriaal als mos, vlokken werden de plaatjes afgewerkt. In andere gevallen werden de afbeeldingen tot één geheel samengevoegd en op enige afstand van de achtergrondplaat geplaatst. De tussenruimte werd opgevuld met piepschuim of foam en verder met scenerymateriaal afgewerkt. Door deze vernuftige bouwwijze werd een diepte gesuggereerd die frappant genoemd mag worden.

Vanuit het bekende lichtgele polystyreen vervaardigde materiaal worden huisjes aangeboden door CLM High-Tech uit Genua en Minitalia. Een wel heel bijzonder bouwsel (kant en klaar uit de souvenirshop) is het kerkje in N-spoor schaal dat in de achtergrond op een heuvel is geplaatst en dat is vervaardigd uit geperst marmergruis vermengd met kunsthars van het merk Morogiovanni uit Venetië. Dit bedrijf heeft uit ditzelfde materiaal een maquette van Venetië vervaardigd dat aldaar is te bezichtigen. Dergelijk materiaal, dat ook veel in Groot-Brittannië rond de kerstdagen wordt gezien, geeft door zijn verfijnde detaillering een fraai en passend bouwwerkje.



De wijndruiven laten zich rijp stoven onder invloed van de hete Italiaanse zon.

Het meeste materiaal is door de bouwer zelf bewerkt en geschilderd, waardoor die typisch Italiaanse huisjes met ver overstekende rode daken zijn ontstaan.
De autootjes zijn deels van Wiking, Praliné en het Spaanse merk EKO en van G & G Rail uit Genua, een bedrijf dat autootjes en ook messing elocs maakt. Een schitterende Fiat-vrachtlorrie is daarvan een mooi voorbeeld. De perrons en de perronoverkapping zijn in zelfbouw vervaardigd waarbij René veel inspiratie opdeed uit Italiaanse modelspoortijdschriften als Tutto Treno en I Treno en natuurlijk van zijn vele reizen door zijn favoriete land. Jaarlijks bezoekt hij dan ook de grote beurs NOVEGRO, de Hobby-Model-Expo in Milaan waar alle bekende en ook minder bekende (Italiaanse) merken zijn vertegenwoordigd. Deze beurs is hoofdzakelijk bedoeld voor handelaren.
Voor de poppetjes werd gekozen voor Preiser die in zijn assortiment ook een schoolklas met nonnetjes en een brigade van Carabinieri (Italiaanse motormuizen) heeft gehad. Daarnaast is ook een setje met Italiaans spoorwegpersoneel uitgebracht.
Ondanks de relatief eenvoudige baanopzet en de niet al te lange rijlengte en het feit dat er geen elektrische schakelingen voorhanden zijn, kan toch tegelijk met 4 (soms 5) treinen gereden worden die ieder 3 tot 4 rijtuigen meevoeren. Dit vereist echter wel de nodige concentratie en aandacht, zo laat René weten.



Een E 323 en E 322 met goederenwagons van het type Mc va wijntransportwagens van Office Marchetti & Transporo Vini Mostillve met grote wijnvaten beladen. Model van CLM-High Tech.

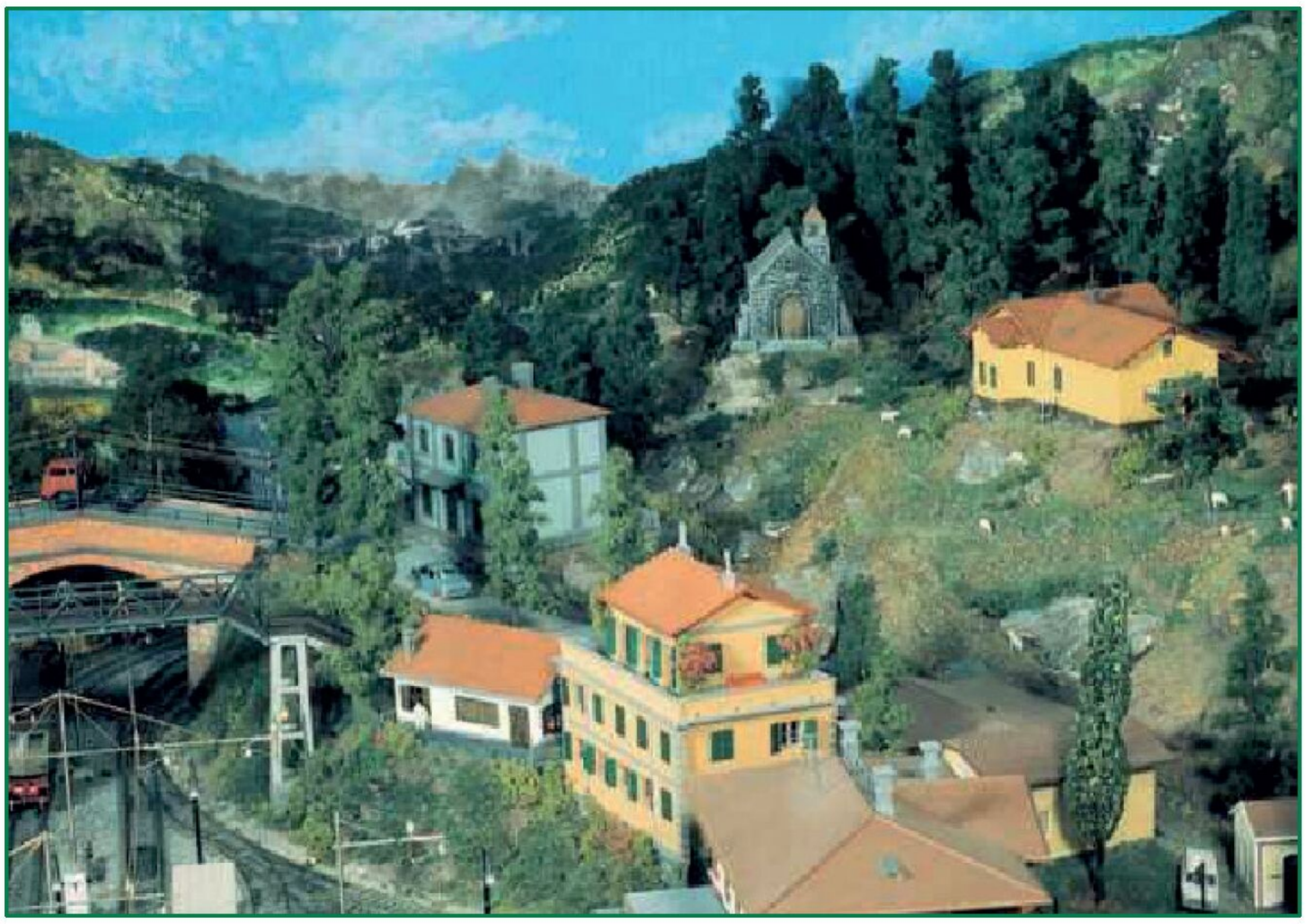
Bijzondere collectie

René van Acht verzamelt treinen die tot in de jaren zestig van de vorige eeuw hebben gereden. Daarom treft men er geen modern materiaal aan; met één uitzondering: een Pendolino van Rivarossi. In zijn verzameling bevindt zich voorts een aantal bijzondere modellen waaronder enkele rijtuigen die nog uit bakeliet zijn vervaardigd. Daarnaast een aantal vroege modellen van Rivarossi compleet met oude verpakkingsdozen van ribkarton. Diverse variëteiten van enkele bekende elocs zitten eveneens in zijn collectie. Italië was het land waar als eerste elektrisch railmateriaal in de plandiensten werden ingevoerd. Vooral op het gebied van draaistroomlocs was het een der eerste landen waar dit technisch ingewikkelde systeem werd ingevoerd en tot ver in de jaren tachtig van de twintigste eeuw werd gehandhaafd. De imponerende en in geklonken uitvoering gebouwde elocs van de series E 626 zijn daarvan de meest bekende voorbeelden.
Ook de zware 1D1-sneltreinlocs van de serie E 428 in die typerende vale bruine kleur, officieel als Castano Isabella bekend, maken deel uit van zijn collectie. Van de tweeledige elocs van de series E 626, E 645 en E 646 die in de loop der tijd diverse malen zijn omgebouwd zijn er vele aanwezig, zelfs in een meer uitbundig beschilderde blauwe uitvoering.

Een reisje door La bella Italia

Stappen we in bij het Stazione Valtrenina, gelegen in een klein stadje waar de koele cafeetjes met de zonnige terrassen uitnodigen tot het drinken van een van die heerlijke frisse Italiaanse witte wijnen uit de streek. Na onze kaartjes gekocht te hebben, waarbij we toch het gebrek aan onze kennis van de fraaie melodieuze Italiaanse taal missen, zeker als het zo rap wordt gesproken ook nog in een eigen dialect, stappen we vanuit de donkere koele stationshal naar buiten in het stralende licht dat dit deel

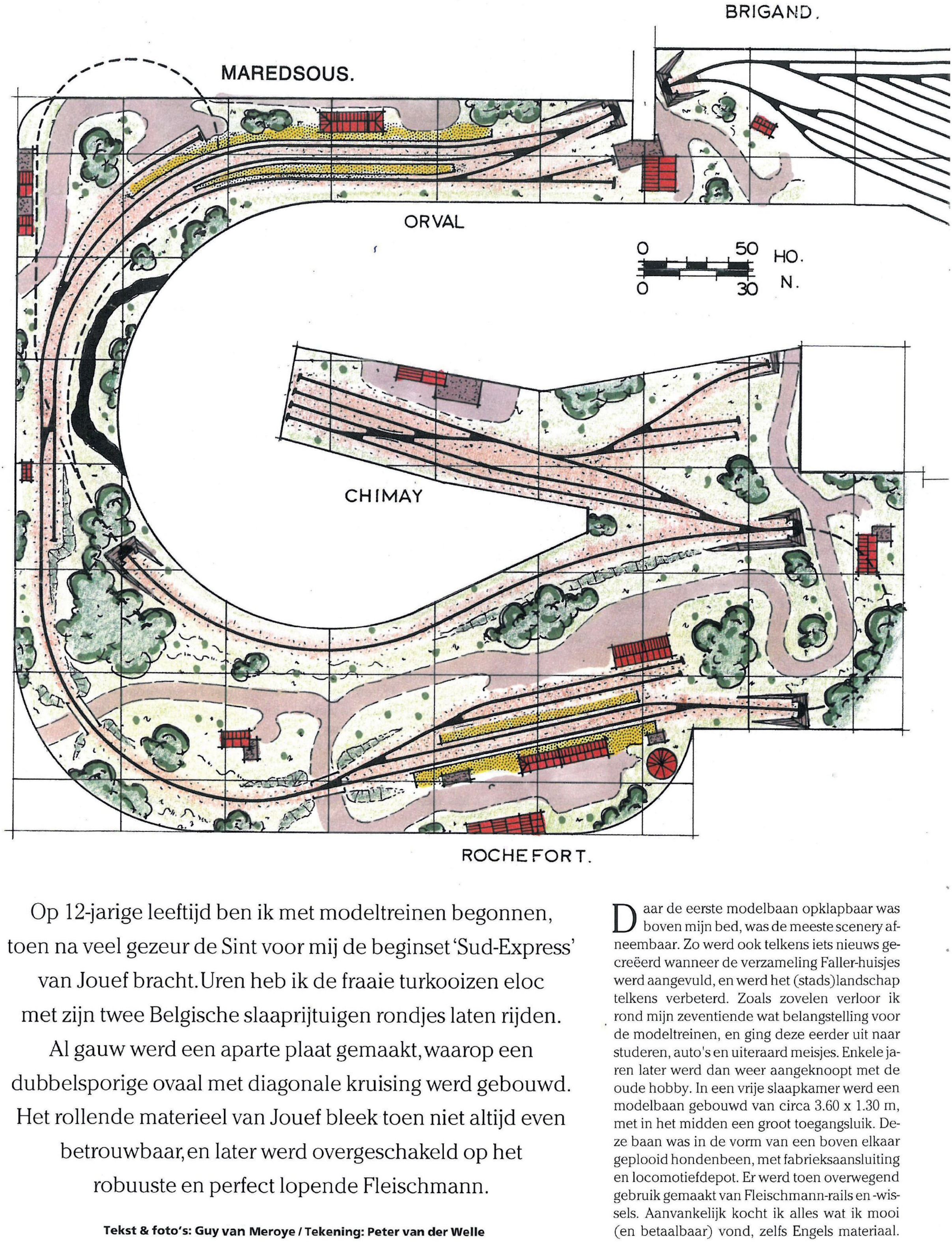
van Italië zo kenmerkt. Rondom staan de lokale reizigers gezellig te kwebbelen en af en toe ontaardt dat in een hevige woordenwisseling, naar het lijkt, maar gelukkig zijn dat slechts met meer passie en emotie uitgesproken zinnen. Er is dus niets aan de hand. In de verte horen we de tyfoon van de naderende trein al. Even later rijdt een wat stoffige gelede eloc van de serie E 636 binnen met een drietal rijtuigen in de kleuren grijs of bruin.
Deuren worden opengeworpen en een menigte reizigers stapt uit. De wachtenden stappen vervolgens al pratend in en zoeken een plekje in de – in vergelijking met de in noordelijke landen bekende – wat smoezelige rijtuigen. Die hebben er al heel wat jaartjes opzitten, evenals de trekkende loc. Dan steekt een martiale figuur in vol ornaat, de lokale stationschef zijn pannenkoek omhoog, fluit doordringend en de loc trekt op. Met gierende elektromotoren en een hevig gehuil van de ventilatoren vertrekt de trein uit Valtrenina en rijdt het landschap binnen dat zich als een idyllische film aan onze ogen ontrolt. Wijngaarden, waar wijnboeren met grote strooien hoeden op hun wijnstokken inspecteren, rijstvelden waar vrouwen met wijde rokken van een donkere onbestendige kleur bezig zijn, langs landelijke weggetjes waar Fiatjes luid toeterend hun weg zoeken en proberen de voortsnellende trein bij te houden. In de verte duiken de eerste bergen al op en even later duikt de trein een tunnel in. De hoge bogen slokken de E 636 op als een groot monster om die even later weer uit te spugen waarbij we tot ons genoegen bemerken dat we al aanmerkelijk hoog in de bergen zitten en een koele bries door de vele openstaande vensters naar binnen waait. In de verte zien we een oud kerkje met het uit drie klokken bestaande carillon dat vrij in de vlakke toren hangt. Enkele schilderachtige huisjes en boerderijen flitsen voorbij, we genieten van het prachtige landschap waarover een warme lome deken ligt en dan duiken we weer een tunnel in. Na enige tijd vertraagt de trein zijn vaart en rollen we langzaam het grote station in van de grote stad waarheen zich nu onze schreden richten om de monumentale oudheden te bekijken. We stappen uit en nemen ons voor eerst maar wat koels tot ons te nemen alvorens de stad in te duiken.
Zo zou het kunnen zijn als u uw fantasie de vrije loop laat bij een bezoek aan de Italiaanse baan, 'La bella Italia, Stazione Valtrenina' van René van Acht. ■



Valtrenina met gezicht op Alpi Apuari in de achtergrond. Dit typische Italiaanse stadje is gelegen in de bergen in de omgeving van Carrera (bekend van de marmergroeven).

Drie verschillende uitvoeringen van één en dezelfde loc. Op de voorgrond de E 428 (model van de eerste serie-uitvoering van Rivarossi, er achter een model van de E 428 van de tweede serie-uitvoering (let op de afwijkende en meer gestroomlijnde neus), eveneens van Rivarossi en tenslotte op de achtergrond een model van de derde serie-uitvoering met zeer aerodynamische kopvorm van Fleischmann. Op de afbeelding is nog een fraai model van Praliné te zien, een Cinzano-bestelwagen.

Belgisch bier als inspiratie,

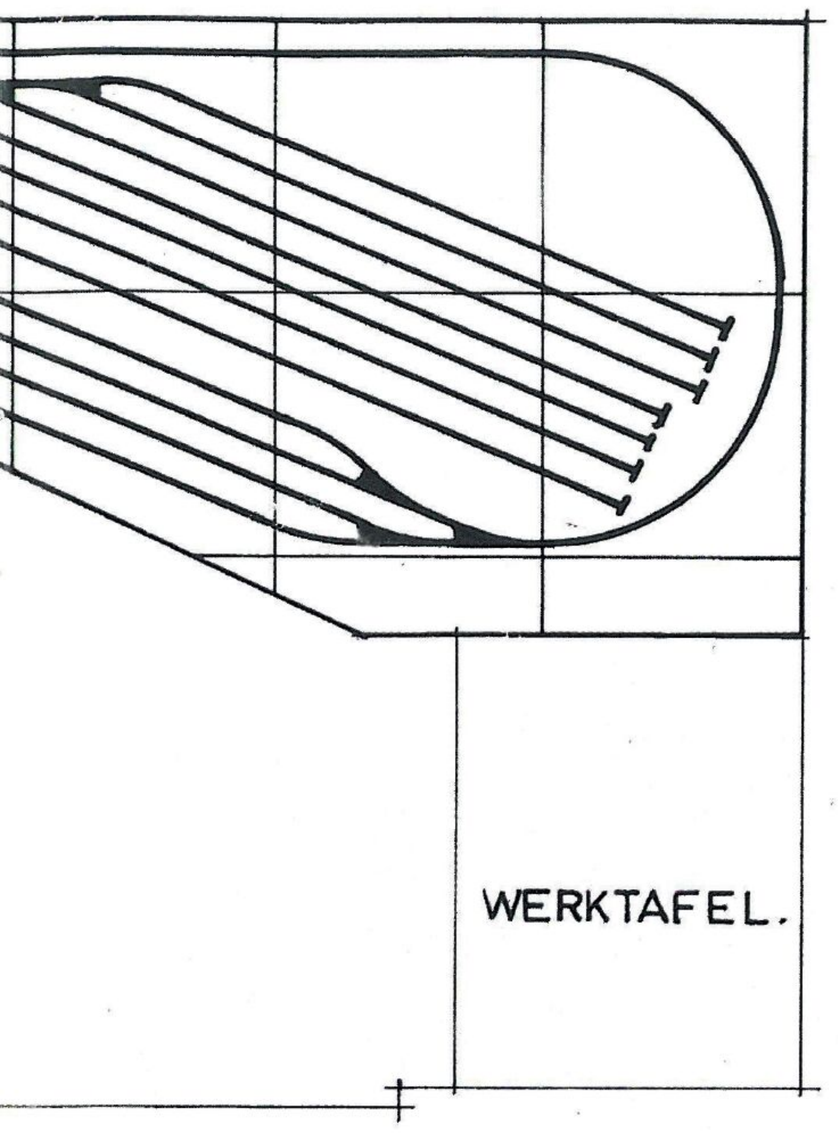


Op 12-jarige leeftijd ben ik met modeltreinen begonnen, toen na veel gezeur de Sint voor mij de beginset 'Sud-Express' van Jouef bracht. Uren heb ik de fraaie turkooizen eloc met zijn twee Belgische slaaprijtuigen rondjes laten rijden. Al gauw werd een aparte plaat gemaakt, waarop een dubbelsporige ovaal met diagonale kruising werd gebouwd. Het rollende materieel van Jouef bleek toen niet altijd even betrouwbaar, en later werd overgeschakeld op het robuuste en perfect lopende Fleischmann.

Tekst & foto's: Guy van Meroye / Tekening: Peter van der Welle

Daar de eerste modelbaan opklapbaar was boven mijn bed, was de meeste scenery afneembaar. Zo werd ook telkens iets nieuws gecreëerd wanneer de verzameling Faller-huisjes werd aangevuld, en werd het (stads)landschap telkens verbeterd. Zoals zovelen verloor ik rond mijn zeventiende wat belangstelling voor de modeltreinen, en ging deze eerder uit naar studeren, auto's en uiteraard meisjes. Enkele jaren later werd dan weer aangeknoopt met de oude hobby. In een vrije slaapkamer werd een modelbaan gebouwd van circa 3.60 x 1.30 m, met in het midden een groot toegangsluik. Deze baan was in de vorm van een boven elkaar geplooid hondenbeen, met fabrieksaansluiting en locomotiefdepot. Er werd toen overwegend gebruik gemaakt van Fleischmann-rails en -wissels. Aanvankelijk kocht ik alles wat ik mooi (en betaalbaar) vond, zelfs Engels materiaal.

de CF3T



Stilaan raakte ik ook meer en meer geboeid door het grootbedrijf. Vanaf 1976 ben ik dan ook het grote voorbeeld, en in het bijzonder de Belgische spoorwegen gaan volgen. Natuurlijk wilde ik daarna ook op mijn modelbaan Belgisch gaan rijden en startte ik met het omschilderen en verbouwen van mijn Duitse stoomlocs tot Belgische stomers. Daarna heeft de 'Belgische' microbe mij niet meer losgelaten.
Na een verhuizing in 1980 kreeg ik een ruime zolder van 6 bij 4 m tot mijn beschikking. Aanvankelijk maakte ik grote plannen, met een ruim station, een paradevak, en wel twee schaduwstations. Na enkele valse starts, werd een grote modelbaan gebouwd, doch deze werd wegens technische problemen vroegtijdig afgebroken. Vele technische en elektronische oplossingen voor schaduwstations werkten perfect, zolang alles goed bereikbaar was, maar lieten het sporadisch al eens afweten net wanneer je ze onder een fraai landschap had weggestopt. Zoals je wel zult weten, gebeurde dit telkens wanneer iemand eens naar je treinen kwam kijken.
Inmiddels was ik ook lid van de Antwerpse modelspoorvereniging Mobov geworden, en ik kon daar met gelijkgezinden doorbomen over locomotieven, spoorplannen, en dies meer. Ik maakte er kennis met enkele ervaren modelspoorders, en begon ook meer en meer naar de buitenlandse modelspoorders te kijken. Als toenmalig bibliothecaris van de Mobov las ik alle tijdschriften die mij in handen kwamen, en ontdekte ik zowel het Amerikaanse als het Britse modelspoor, wat toen erg verschilde van wat we hier zagen. Er werd meer sfeer gecreëerd, minder spoor, maar alles wel echter. Om ook wat meer over realistisch treinverkeer, het werken met wagenkaarten en dies meer te leren, ben ik ook enkele jaren lid geweest van Fremo. Dit was een bijzonder leerzame periode, doch wegens te grote verplaatsingen was actieve deelname niet langer mogelijk.

De CF3T

In 1990 startte ik dan ook met een volledig nieuwe modelbaan naar Belgisch voorbeeld, de CF3T, de Chemin de Fer des 3 Trappistes. Al mijn kennis opgedaan in Amerikaanse en Britse tijdschriften, en mijn ervaring bij de bouw van de Mobov-modulebaan, die op Rail 90 een aardig succes oogstte, werd hierbij aangewend. Zo heeft deze baan een eenvoudig sporenplan, waarbij zowel van punt tot punt als doorlopend kan worden gereden, is ze op alle punten goed bereikbaar, op stahoogte gebouwd (circa 130 cm boven de vloer), is een realistisch treinverkeer mogelijk in een werkelijkheidsgetrouw landschap, met aandacht voor tijdperkindeling.
Het sporenplan start in een kopstation, en eindigt ook in een kopstation. Het ene eindpunt, het station Chimay, is een kopstation met een drietal reizigerssporen en een goederenemplacement. Vanuit het station Chimay vertrekt een enkelsporige lijn naar het andere eindpunt, na het passeren van de stations Rochefort en Orval, twee doorgangsstations met een goederenemplacement. Het eindpunt van de lijn is het niet-verdekte schaduwstation Brigand, voorzien van een vijftal opstelsporen. Na iedere rijsessie dienen de locomotieven hier met de hand van kop te worden verwisseld. Om ook al eens een doorgaande trein te kunnen laten rijden, heb ik tevens twee keerlussen ingebouwd, waarvan één verdekt zonder bijkomende opstelsporen, Maredsous gedoopt. De andere keerlus loopt rond het eindpunt Brigand, en is voorzien van een drietal korte opstelsporen. De treinen die in Chimay dienen kop te maken zijn eerder kort, maar doorgaande treinen die van Brigand naar Maredsous rijden kunnen gemakkelijk 20 goederenwagens tellen.
Inmiddels was 'Belgisch doen' ook meer ingeburgerd en kwamen er ook meer en meer Belgische modellen op de markt. Ik heb bewust gekozen voor een niet-geëlektrificeerde modelbaan in tijdperk III, om zo met de laatste stoom-

locs en de eerste diesels te kunnen rijden. Wellicht een vleugje nostalgie. Natuurlijk kon ik de moderne diesels met fraaie rijtuigen niet weerstaan, dus werd er nogal eens gezondigd. Sommige stoomlocs zijn oorspronkelijk van Duitse origine, maar werden omgebouwd. Pronkstuk was wel een stoomloc van de reeks 29 gebouwd uit een Engelse DJH-kit. Na veel aanpassingen had deze loc toch goede rijeigenschappen. Enkele diesellocomotieven zijn terug in hun oorspronkelijk kleedje gestoken, hebben hun moderne dubbele koplampen verloren, enz. Ook bij de goederenwagens werd goed gelet op het respecteren van de tijdperkindeling. Al het rollende materieel werd natuurgetrouw verweerd en uitgerust met een functionele Kadee-koppeling.

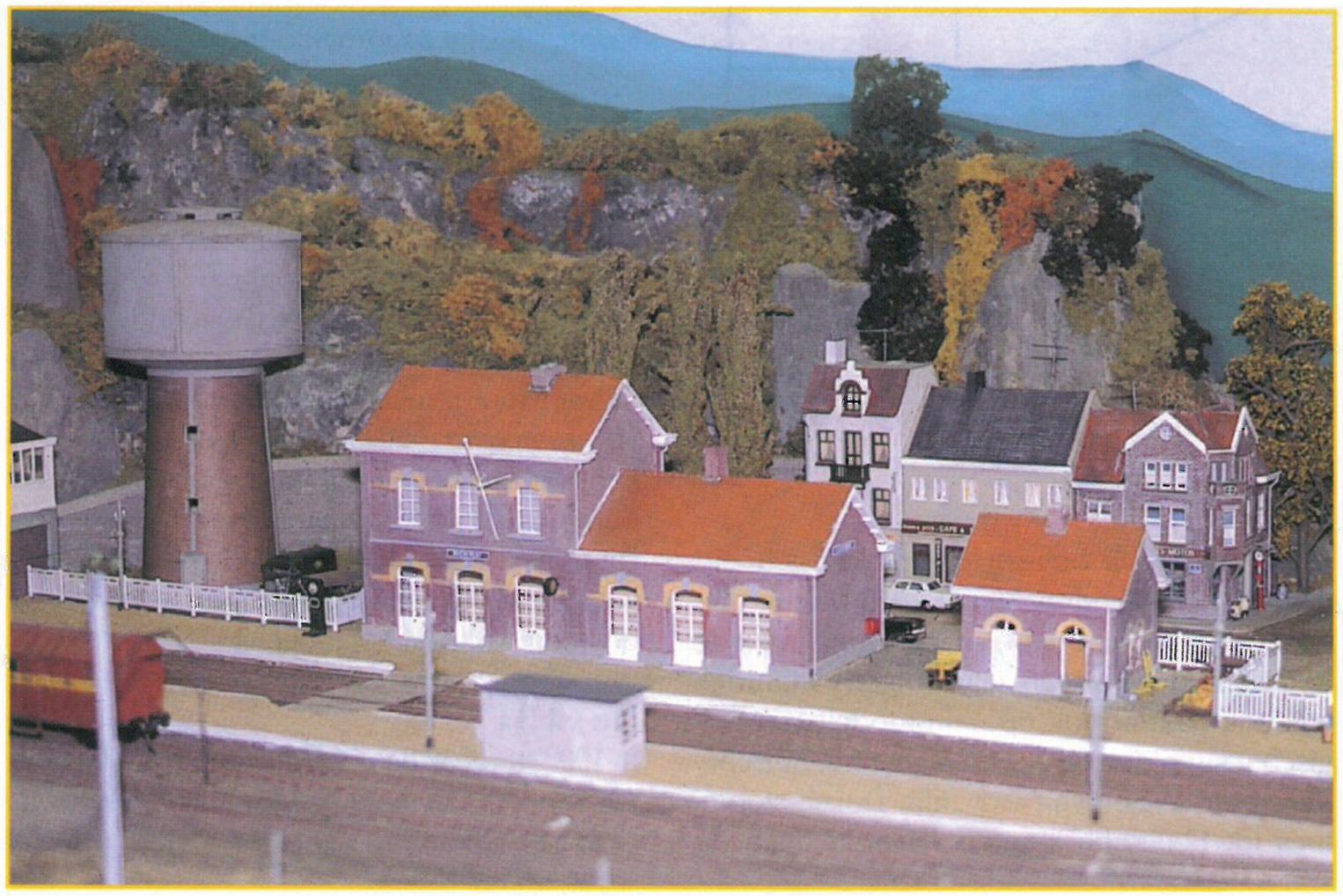
Deze baan werd geheel gebouwd in open raamwijze en er werd gebruik gemaakt van Peco-spoormaterieel, toen nog code 100. Technisch was deze baan zeer eenvoudig, zodat met een minimum aan bedrading een maximum aan rijmogelijkheden werd geboden. De nadruk lag dan ook op het landschap, op de scenery, waar ik heb getracht de sfeer van de Ardennen zo goed mogelijk weer te geven. Er werd niet getracht een welbepaald voorbeeldstation na te bouwen, maar de spoorweggebouwen zijn wel zelf vervaardigd uit plasticard naar bestaande voorbeelden. Door een heleboel kleine details heb ik getracht de baan toch onmiddellijk als Belgisch herkenbaar te maken. Ook werd hierbij de nodige aandacht besteed aan het wegverkeer.

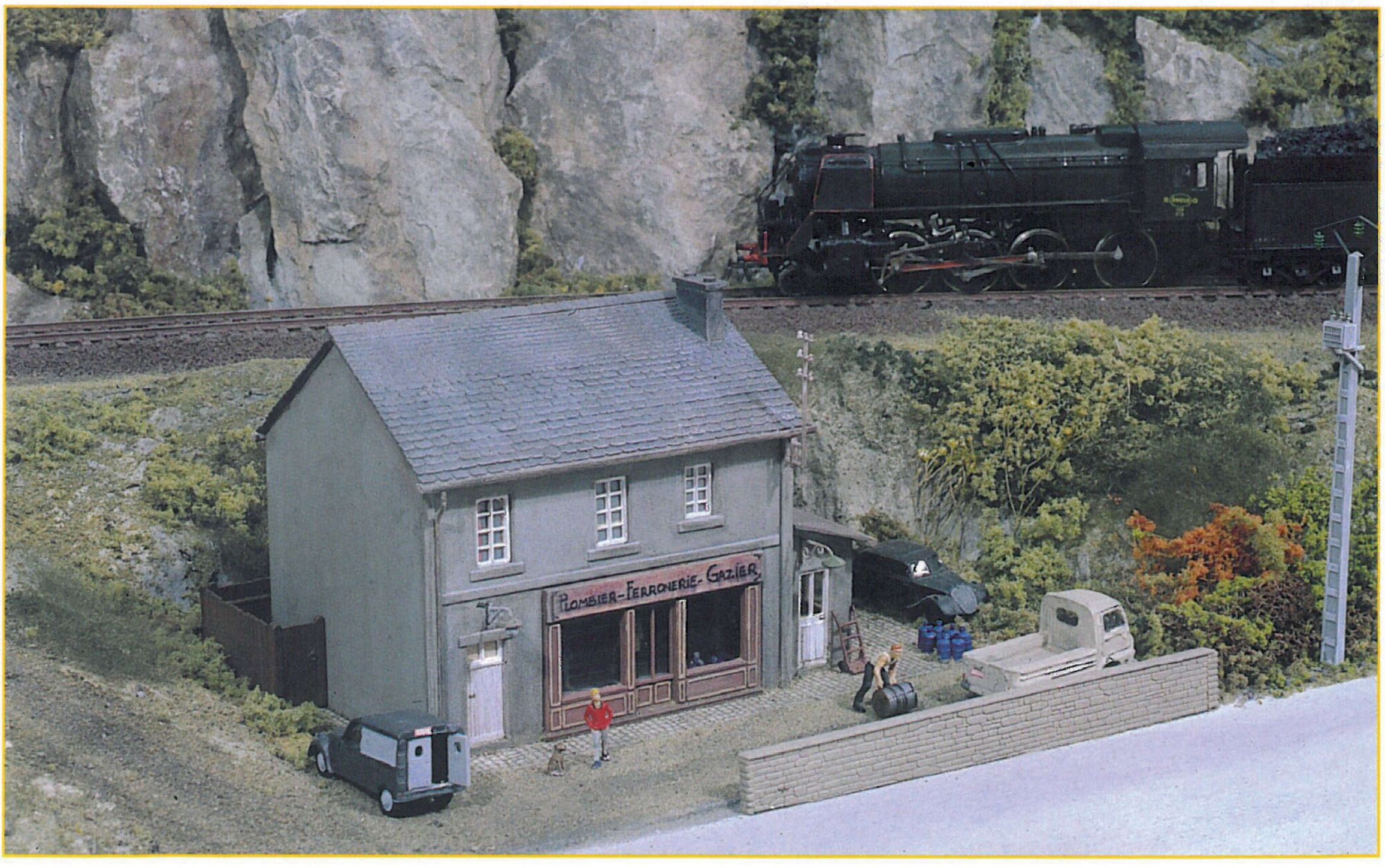
Bij de scenery werd gebruik gemaakt van het aloude papier-maché, en rotsen werden grotendeels opgebouwd door echte stukken Ardeense leisteen in het landschap in te bouwen. Naast enkele zelfbouwhuisjes zijn er ook aangepaste exemplaren van Kibri, Faller en het Franse MKD.

Een verhuizing betekende evenwel het vroegtijdig einde van de Chemin de Fer des 3 Trappistes. De baan was niet modulair of deelbaar uitgedacht, en diende dus volledig gesloopt te worden. Gelukkig zijn er voorafgaande aan de sloop een aantal foto's van het afgewerkte deel van de baan genomen.

Enige tijd beschikte ik niet over een aparte hobbykamer, en had ik dus veel tijd voor armchair modelling, het lezen over de hobby, het filosoferen over nieuwe banen. Aangezien ik altijd al een grote voorliefde had voor al wat Engels was, inmiddels zeer onder de indruk was van het beste van de Britse modelbanen, en enkele goede vrienden had over het Kanaal, besloot ik om het roer volledig om te gooien, en ook Brits te gaan doen. Naast het aantrekkelijke voorbeeld en de unieke sfeer, speelde het feit dat witmetalen en messing kits en onderdelen in Engeland slechts een fractie kosten van in België, Nederland of Duitsland, ook een rol. Op een Britse treinbeurs als Chatham is je gulden als het ware een daalder waard.

De miniatuurtrein is bij mij van een jeugdige bezigheid uitgegroeid tot een ware passie. Het opzoeken van gegevens in diverse bronnen, het maken van plannen, het geleidelijk aan verwezenlijken van deze plannen, het scheppen van een miniatuurwereld is een hemelse bezigheid, die alle stress van de dagtaak wegneemt. Door het ontwerpen van een kleine mobiele werkplaats kan ik mijn hobby ook in gezinsverband beoefenen, of 's zomers aan de tuintafel, en ben ik niet langer gebonden aan winteravonden op zolder. ■





Speciale aanbieding!

Railhobby.nl

Tijdschrift voor modelspoor en grootbedrijf

Railhobby is hét tijdschrift voor modelspoor en grootbedrijf en verschijnt 12 keer per jaar, inclusief 2 specials.

Wist u dat u met een online abonnement toegang heeft tot het hele archief? Probeer nu uit!

3 nummers + online archief voor slechts €19,95

U KRIJGT:

- **Toegang tot het Railhobby archief (1978 t/m 1982 en 1988 tot heden)**
- **De uitgave als eerste thuis op de mat**

Ga snel naar **Railhobby.nl/introductie** of scan de QR-code.

KG 230B locs nu verkrijgbaar ! Ook de nieuwe Class 66/77 nu verkrijgbaar !

Voorbeeld: *31289* Class 66 ONE
31365 Class 66 I am a climate hero

ESU Electronic Solutions Ulm

Ontdek alle nieuwigheden van ESU op *www*.loksound.nl
Daar kan U de folders downloaden.

Artitec®

In juni leverbaar

1:87

NS Plan E

10.326 - **Plan E reclame decal set**

20.154.13 - Plan E CDBD 213-1, Per. IV	20.156.05 - Plan E CKDRD restauratie 207-2, Per. IV
20.154.14 - Plan E CDBD 252-9, Per. IV	20.156.06 - Plan E CKDRD fietsrijtuig 216-3 Per. IV
20.154.15 - Plan E CDBD 314-7, Per. IV	20.157.10 - Plan E Post 027-8, Per. IV
20.155.04 - Plan E BDAD 1e klas 206-8, Per. IV	20.157.08 - Plan E fietsrijtuig 003-8, Per. IV/V
20.155.05 - Plan E BDAD 1e klas 204-3, Per. IV	20.157.09 - Plan E fietsrijtuig 002-0, Per. IV/V
20.155.06 - Plan E BDAD (gedeklasseerd) 212-6, Per. IV	20.154.16 - Plan E begeleidingswagen meetrijtuig 806-8, Per. IV/V
20.156.04 - Plan E CKDRD restauratie 222-1, Per. IV	

Artitec | Papaverweg 29b | 1032 KE Amsterdam | info@artitec.nl