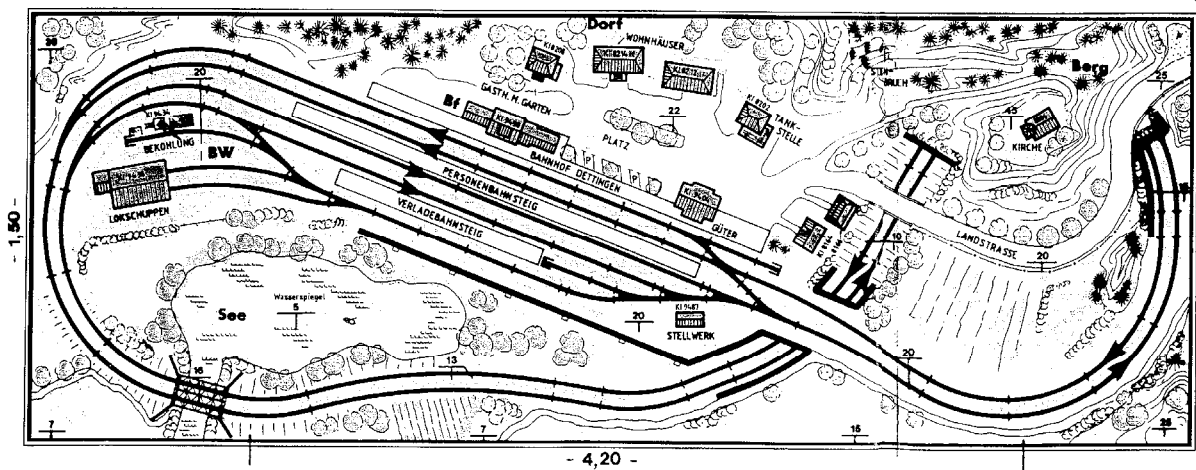


Een baan in Z (aflevering 1).

Zérard

Idee en ontwerp.

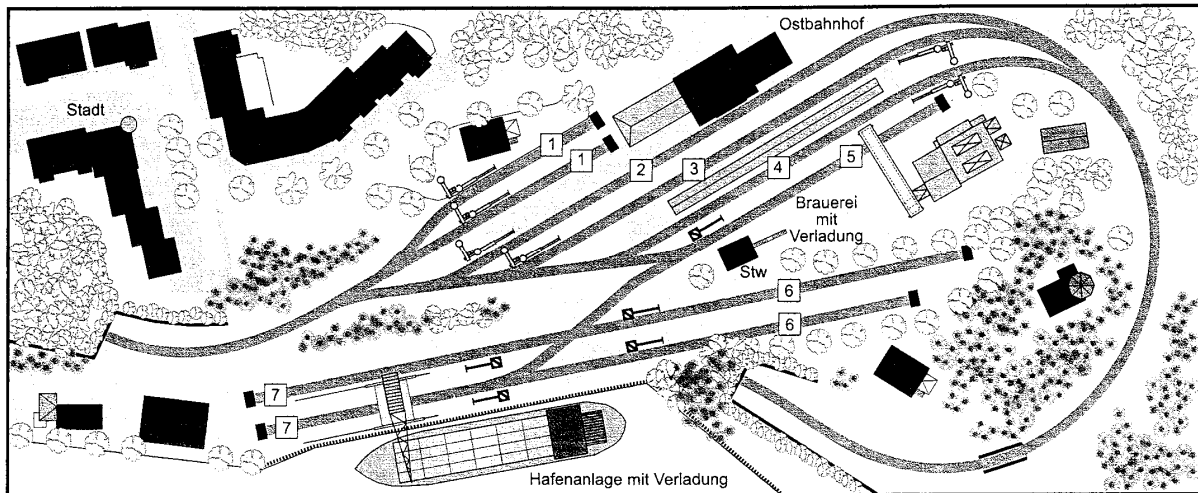
Het idee voor deze nieuwe baan heb ik in feite gehaald uit een ontwerp dat verscheen in het Märklin Magazin 6/95. Het gaat om een middelmatig doorgangsstation van een middelgrote stad, met de mogelijkheid tot goederenoverslag. Op het originele plan is ook een kleine lokwerkplaats voorzien. Maar die heb ik al meteen geschrapt omdat ik zelf bijna niet met stoomlocomotieven rijdt. Wel is een kleine 'parkeerruimte' voor diesellocs voorzien.



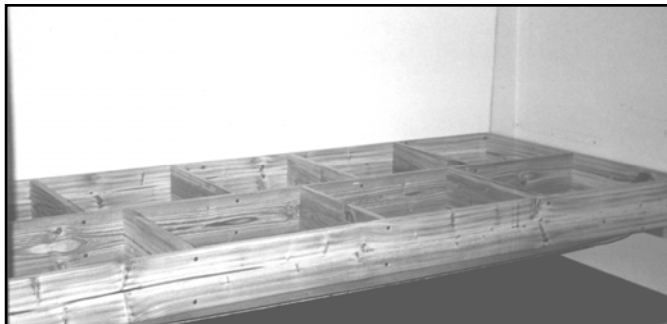
De originele baan (voor HO-schaal) meet 4,20 x 1,50 m. In Z-schaal kon ik dit terug brengen tot 1,80 x 0,75 m. Al bleek tijdens de bouw van het schaduwstation reeds dat de oprit toch wat steil zou worden. Daarom heb ik de breedte reeds vroeg van 75 naar 85 cm opgetrokken.

Een tweede 'verandering' was dat ik de baan later wou kunnen uitbreiden met een extra 'module' (van dezelfde afmetingen). De bedoeling was (en is nog steeds) dat deze baan ook 100 % onafhankelijk kan functioneren, en dat het bijkomende deel een (niet-zelfstandige) aanvulling wordt. En daardoor werd ik weer geconfronteerd met het probleem van een kruising in de sporen. Op mijn baan thuis heb ik daar regelmatig problemen met ontsporingen. Om die (hopelijk) te kunnen oplossen, probeer ik de trein die het kruispunt nadert eerst over een stuk recht spoor te laten lopen. In het originele opzet lukte dat niet. Maar, als ik de baan in spiegelbeeld bouwde, dan lukte dat wel. Dus werd weer een nieuw plan getekend.

En wat blijkt nu? In Märklin Magazin 6/2003 verschijnt een HO-ontwerp (295 x 120 cm) dat sterk lijkt op het mijn Z-plan.



De onderbouw.



De baan steunt op een raamwerk van dikke planken (110 mm breed en ongeveer 15 mm dik). De 'plaat' waarop de sporen van het schaduwstation liggen is triplex van 5,5 mm dikte. Dit geeft voldoende stijfheid voor Z-spoor, maar laat meteen ook nog wat 'vormgeving' toe i.v.m. opritten. Daarboven komt het 'landschapsniveau' dat ook uit een triplexplaat 5,5 mm werd gehaald. Onderaan werd het verstevigd met muurlatten van een boekenrekstelsysteem. Die metalen latten hebben een U-profiel en zijn daardoor behoorlijk stevig en stijf. Ze zijn echter niet dik en laten dus voldoende ruimte over. Enkel aan de zijkanten en achteraan wordt de landschapsplaat gedragen door vierkante balkjes, en op enkele plaatsen door 'pilaartjes' die vastzitten aan het onderste raamwerk. Je kan hier dus bijna spreken over een 'zelfdragend systeem'.

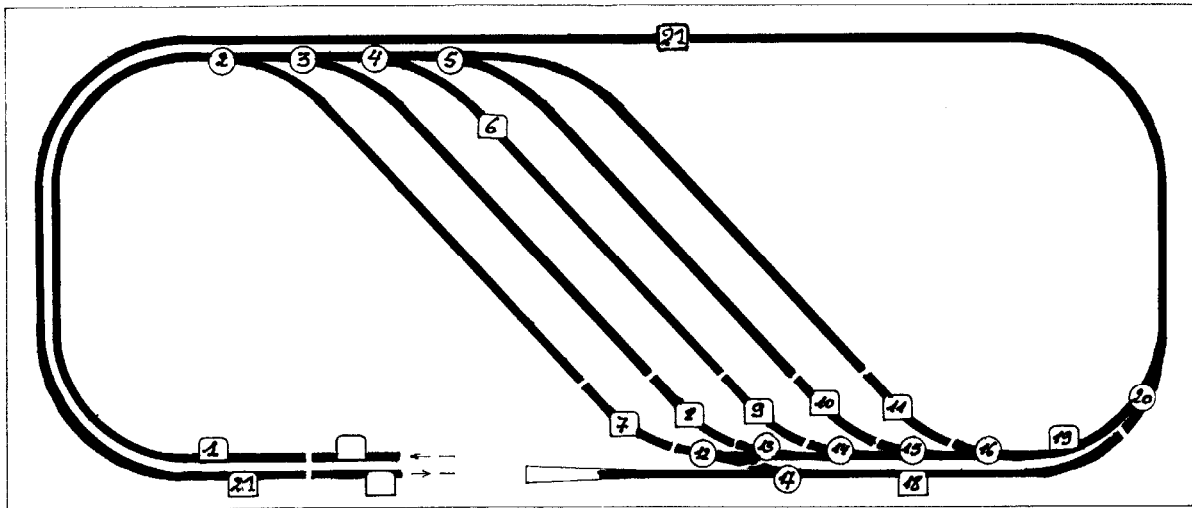
Het landschapsniveau werd speciaal 'los' gebouwd, om bij eventuele stringen in het schaduwstation de hele bovenplaat te kunnen wegnemen. Zo werd op de beste manier ervoor gezorgd dat het schaduwstation ook steeds nog bereikbaar blijft om er aan te kunnen werken. De spooraansluiting tussen beide niveaus gebeurt onderaan op de oprit (die aan de voorrand van de baan ligt), net voor de inrijtunnel van het schaduwstation.

Een baan in Z (aflevering 2).

Zérard

Het schaduwstation.

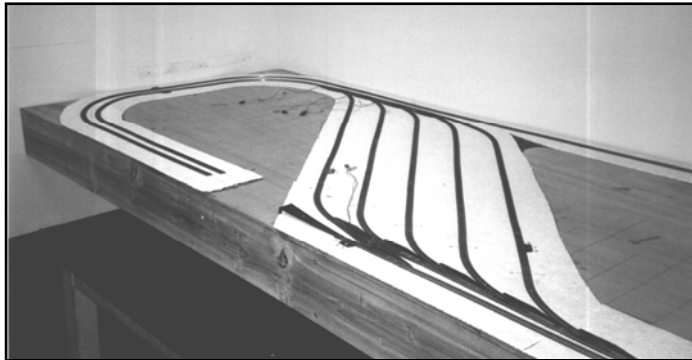
De inrit voor het schaduwstation ligt vooraan links op de baan. De trein rijdt langs de binnenbocht over een vrij steile helling (1 op onderstaand plan) naar beneden. Na een tweede rechtse bocht volgt de wisselstraat met vier elektrisch bediende wissels (2, 3, 4 en 5). Daardoor kan gekozen worden tussen de vijf sporen (vier opstelsporen en één dat vrij blijft voor doorgaand verkeer) (6).



Op het einde van elke tak zit een aparte sectie (7, 8, 9, 10 en 11) om een locomotief stroomloos te kunnen opstellen. Die secties zijn ook groot genoeg genomen om er twee diesellocs (DB-215, 216, 218 of 220, 221) te kunnen 'parkeren'. Op die wijze kan ook een zware goederentrein met dubbeltractie tijdelijk afgesteld worden.

Achter deze secties volgt een nieuwe wisselstraat (12, 13, 14, 15 en 16) om de treinen naar het uitrijspoor te brengen. Enkel de eerste wissel (12) kan elektrisch gezet worden, om de mogelijkheid te laten op het parallelle 'behandelingsspoor' te komen. Dat spoor is voorzien om treinen met de hand op de baan te zetten (met behulp van de wielenrichter uiterst links van dit spoor) of om een trein weg te nemen. De andere wissels (13, 14, 15 en 16, maar ook 17 en 20) zijn handwissels. Zij worden maar in één richting gebruikt, dus is het een beetje gek om extra geld uit te geven voor aandrijvingen die men toch niet gebruikt. En als er door een calamiteit toch eens een wissel verlegd moet worden, dan kan ik er met de hand ook nog bij.

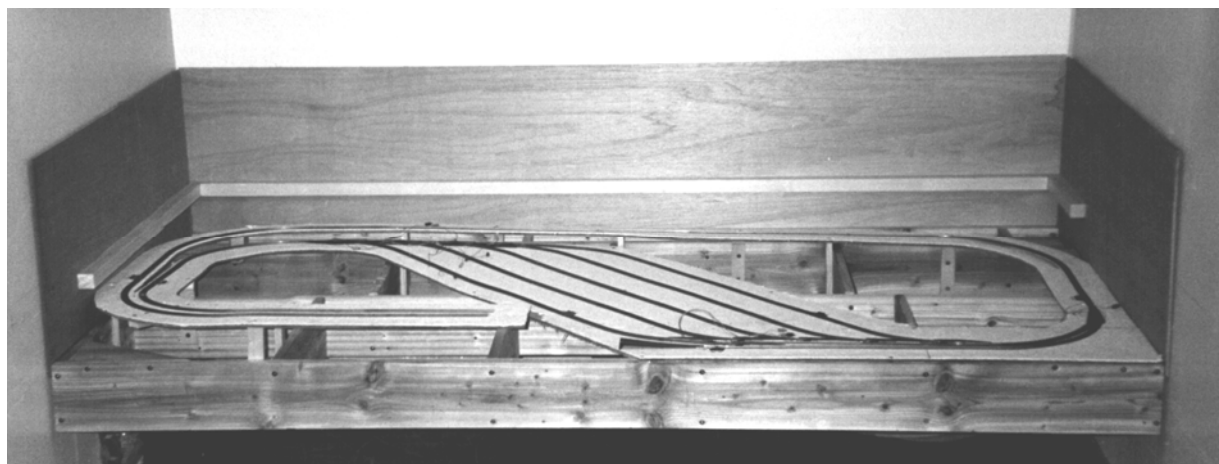
Dit is mogelijk doordat de wissels van Märklin MiniClub zodanig verend gebouwd werden, dat zelfs de lichtste wagons deze wissel open kunnen rijden zonder schade of risico op opsporing.



Eens door de wisselstraat, of weg van het opzetspoor, begint de trein aan een lange en zachte klim maar de 'uitgang'. Dit klimmende spoor (21) ligt achteraan de baan. Uit mijn vorige ervaringen heb ik geleerd dat:

- a) men in een verdekt gedeelte van de baan best bochten met grote radius kan leggen. Want een 6-assige loc (bvb. DB-103) met een sleep van zes à acht 4-assige IC-wagons loopt door de wrijving vast in de kleinste bochten (radius 290 mm) van de MiniClub-geometrie. De bochten van 390 mm of zelfs 440 mm zijn te verkiezen;
- b) een helling van 2 % lukt vrij goed, 3 % wordt al krap, zeker als er een bocht in ligt. Een helling van meer dan 3 % is bijna niet te doen voor een trein van iets of wat normale lengte (ong. 75 cm in Z-schaal). Dit is in belangrijke mate te wijten aan het feit dat Z-locs geen rubberbandjes hebben. Zij moeten het dus (zoals 'in het echt') hebben van hun motorkracht en hun eigen gewicht op de rails.

Eens vooraan, komt de trein tevoorschijn uit de tunnel en bereikt al snel het 'bovendeele' van de baan.

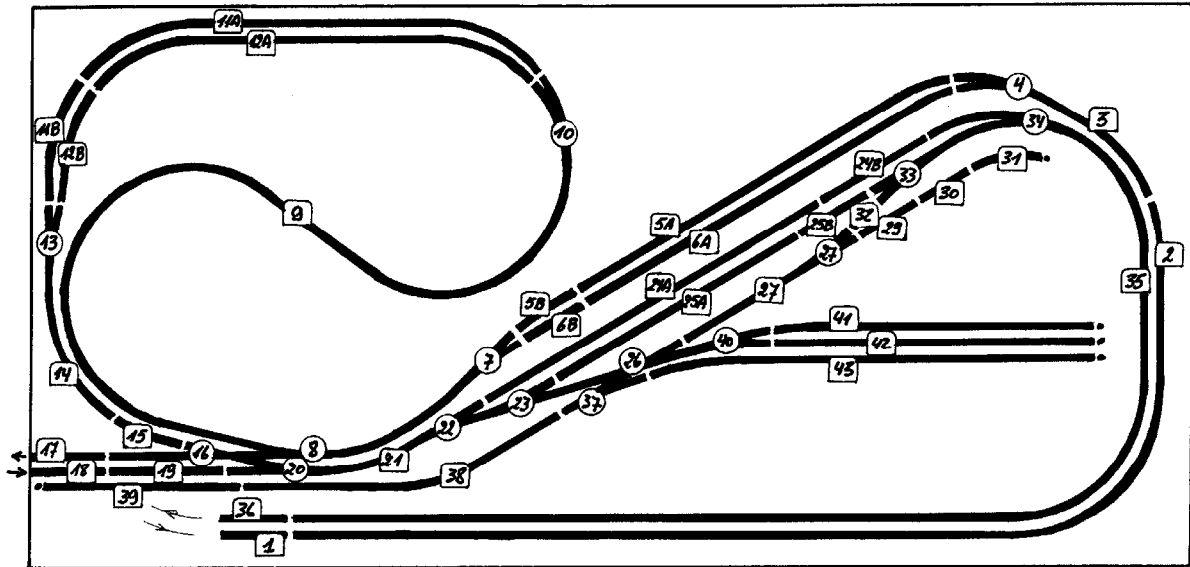


Een baan in Z (aflevering 3).

Zérard

Het zichtbare deel van de baan.

Na het verlaten van het schaduwstation rijdt de trein achterom naar boven om vooran links uit een tunnelportaal te verschijnen (bij nr. 1 op de bijgaande schets).



De rit gaat dan aan de voorzijde over een stijgende helling van links naar rechts, een stuk van de baan dat als een soort paradespoor gezien kan worden. Na de eerste linkse bocht is de trein boven op 'grondniveau'. In de daaropvolgende bocht naar links ligt een wissel (4) die de trein naar perron 1 of perron 2 van het station brengt. Net voor de wissel ligt een sectie die (later) door een (inrij)sein beveiligd wordt. Hier kan een trein eventueel wachten tot er een perronspoor vrij is. Ook op het einde van de perronsporen zijn er aparte stroomsecties voorzien (5B en 6B), elk met een (uitrij)sein. De rest van de perronsporen vormt ook een aparte stroomsectie (5A en 6A) om eventueel rangeren en/of wisselen van locomotief mogelijk te maken. Naast perron 5A komt het stationsgebouw.

De trein verlaat het station, en na een flauwe bocht naar rechts is er een wissel (8). Rechtdoor is de aftakking voor de latere uitbreiding waarover ik het reeds had in de eerste aflevering. Rechtsaf volgt een keerlus met een ingebouwd inhaalspoor (11A/11B en 12A/12B). Die hele keerlus met de inhaalsporen komen echter onder een verhoging waarop de bewoning van het dorp gebouwd zal worden.

De inhaalsporen hebben (uiteraard) de bedoeling om bij de toeschouwer de indruk te wekken dat de baan veel groter is, doordat een andere trein uit de tunnel tevoorschijn komt dan degene die er zopas in verdween.

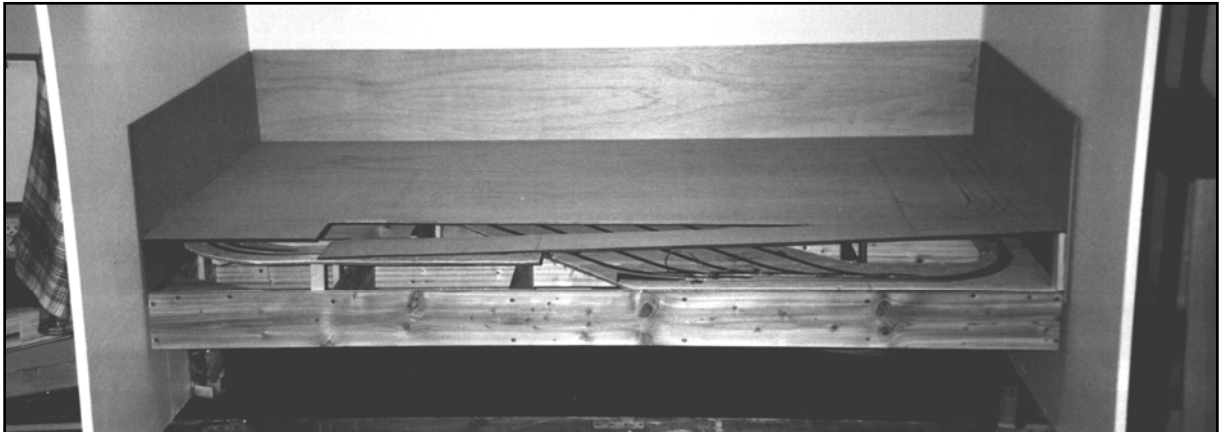
Eens uit de tunnel is er direct een met een sein beveiligde sectie (15), want nu moet rekening gehouden worden met de mogelijkheid dat een trein van spoor 18/19 komt (van de uitbreiding dus). Eens de kruising en de wissel voorbij, volgt een flauwe bocht naar links om dan, via een wisselstraat, het station terug binnen te rijden. Ofwel rechtdoor langs perron 3 (24A en 24B), ofwel naar het volgende spoor (25A en 25B). Dit spoor heeft geen perron voor personen, en is dus in de eerste plaats bedoeld voor doorgaand (snel)verkeer. Het belangrijkste perron ligt immers tussen het opgaande spoor 6A/6B en het terugkerende spoor 24A/24B. Maar, aan de andere kant (rechts) ligt er naast spoor 25A/25B wel een goederenperron. Een kort oponthoud van bvb. een korte post- en pakjestrain is hier mogelijk. Beide sporen (24 en 25) komen samen en verlaten het station in een dubbele rechtse bocht, en gaan voorlangs de helling af (35) naar het ondergrondse schaduwstation.

Maar, bij het inrijden van het station kan ook nog een derde weg gekozen worden, nog verder naar rechts van de voorgaande sporen. Over een dubbele kruiswissel (26) kan ofwel het (korte) goederenspoor (27) gekozen worden, ofwel wordt de richting van de industrieaansluiting gekozen (41 of 42). Van hieruit kan achteruit gerangeerd worden naar het uitwijkspoor (38/39), om zo ook het derde industriespoor (43) te bereiken.

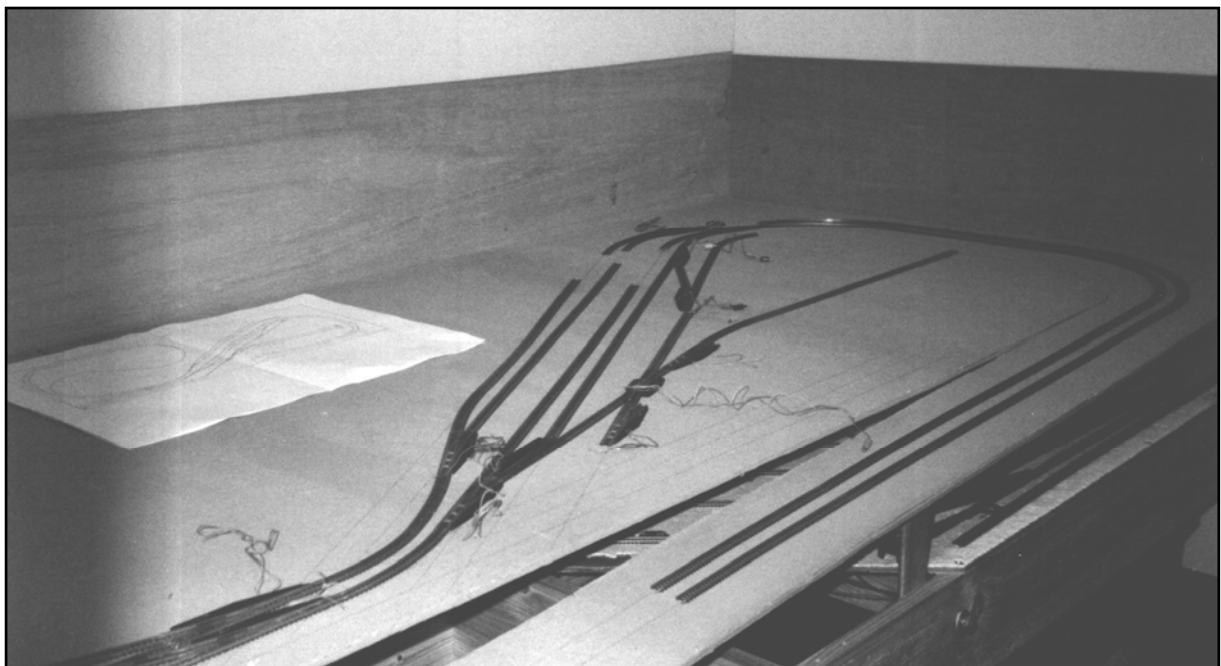
In het verlengde van het korte goederenspoor ligt nog een doodlopend spoor dat in drie korte sectie verdeeld werd (29, 30 en 31). Dit is bedoeld als parkeerspoor voor (maximaal drie) locomotieven. Mogelijk wordt hier een klein pompstation voor diesellocs ingebouwd.

Vanuit het industriecomplex kan, mits de nodige rangeerbewegingen, dus ook het goederenspoor (27) terug bereikt worden. Om een vlotte doorstroming in de hoofdrijrichting te waarborgen, liggen er de nodige wissels om rechtstreeks terug op het hoofdspoor te komen, waardoor een vlot invoegen in het verkeer op de doorgaande baan mogelijk is.

Hierachter volgen nog enkele foto's van de baan in opbouw.



De eerste foto geeft een beeld van het 'naakte' baanniveau met de reeds eerder vermelde 'zelfdragende' constructie uit profielen van een boekenreksysteem. Ook is te zien dat de voorzijde van het schaduwstation 'op zicht' gecontroleerd kan worden, en dat zelfs (in de voorgrond) een manueel ingrijpen mogelijk is.



Op de tweede foto zie je dat de aslijnen van het sporenplan al overgenomen werden. Een eerste proef voor het leggen van de sporen moet helpen om eventuele 'tekenfouten' op te sporen, en te verbeteren.

Een baan in Z (aflevering 4).

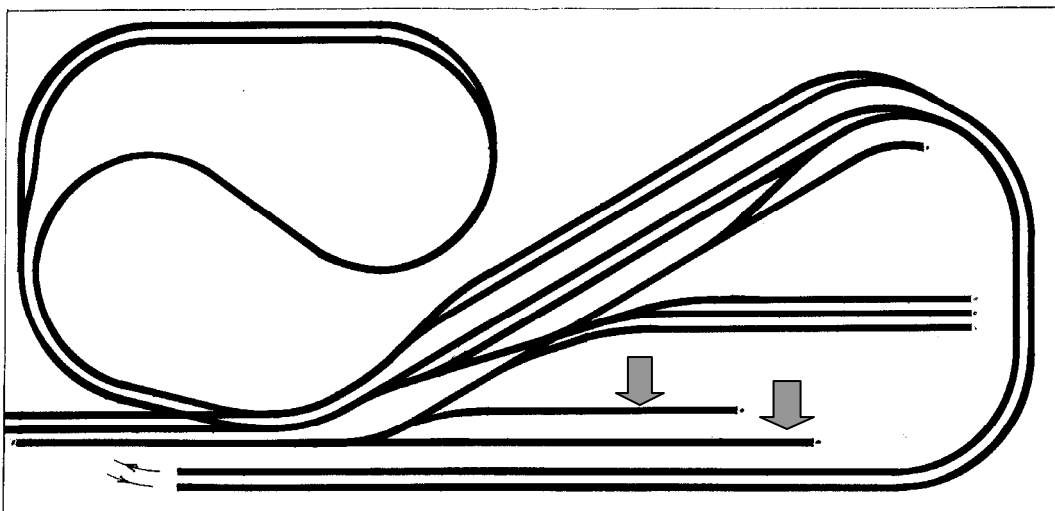
Zérard

Nog niet af, maar toch reeds veranderd.

Reeds tijdens onze tentoonstelling (september 2004) bleek dat m'n baan, die toen voor de eerste keer echt functioneerde, een storende 'fout' had. Het was namelijk niet mogelijk om een (personen)trein rondjes te laten draaien en tegelijk rangeer bewegingen te maken in het goederensegment. Omdat de goederenkoer en het traject door het station bediend werden door dezelfde transformator. Zo gauw ik de kans kreeg, kocht in dan ook een vierde transfo aan (op de Modelspoorexpo in Mechelen) en geen drie weken later was dit elektrisch probleem uit de wereld.

En toen kwam er de tentoonstelling in Keulen. Daar werd de catalogus van Kibri (€ 5,00 winkelwaarde in Duitsland) aangeboden voor de prijs van € 7,50, maar met een bouwdoos (€ 15,75 winkelwaarde in Duitsland) er 'gratis' bij. Voor de Z-schaal was dat een setje met enkele olietanks, pompinstallaties, twee tankauto's, een kantoor en wat kleiner toebehoren. Dat kan je dan toch niet laten liggen, wel? Maar eens je zoiets in huis hebt, dan wil je er ook echt iets mee doen. Nu wilde het toeval dat er vooraan op m',n baan nog wel een 'verloren hoekje' was. Dus, ... er kwamen twee goederensporen bij met een oliedepot. Het Kibrisetje (nr. 6727) werd aangevuld met een dieselpomp van Märklin (nr. 8990), een pomphuis van Faller (nr. 282750)en een paar grote tanks ook van Kibri (nr. 6726). Echt 'landschappelijk correct' is het niet, maar het voldoet toch redelijk (naar mijn eigen zin).

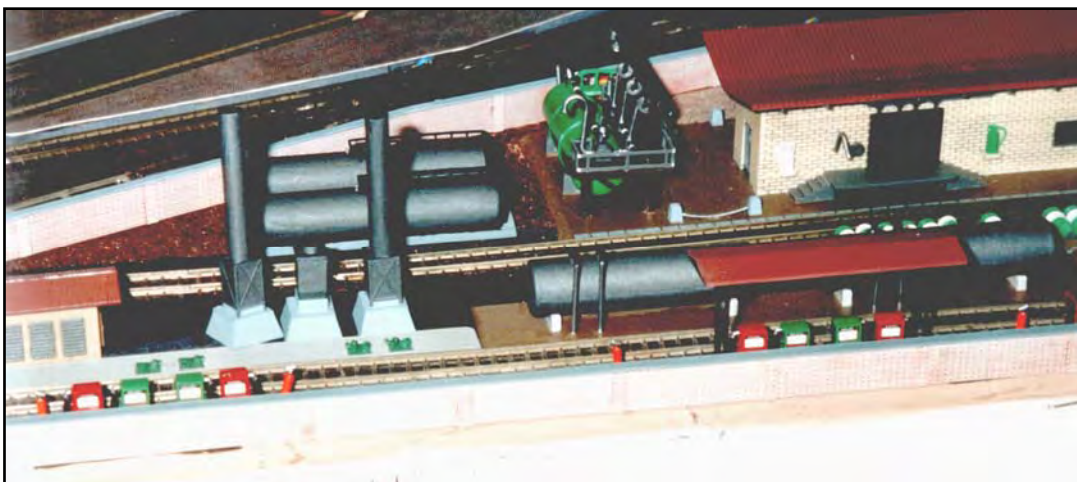
De 'uitbreiding' van het sporenplan:



Een baan in Z (aflevering 5bis).

Zérard

Foto's van het toegevoegde oliedepot.



Een baan in Z.

'Z', zoals in 'goe Zot'.

of: **'hoe het groeide'** .

Zérard.

Op de leeftijd van 5 à 6 jaar (tweede helft van de jaren '50 van de 20^{ste} eeuw) kreeg ik m'n eerste echte trein, d.w.z een die op sporen reed. Je kent ze wel: schaal O (ongeveer), locomotief met uurwerkmotor, enkele blikken wagonnetjes, wel gelijkend op een trein, maar... .

Op m'n 10^{de} bracht die goeie ouwe Sint een elektrische trein: één van de eerste Fleishmannetjes: schaal HO, gelijkstroom, sporen met kartonnen biels en railstaven uit geplooid blik. De kwaliteit bleek echter (toen) ver ondermaats, en/of niet echt geschikt voor kinderhandjes. Dus over naar het betere en stevigere materiaal.

13 jaar: deels met eigen spaargeld, en met de hulp van m'n ouders en (weeral) de Sint kwam er een set van Märklin: een Duitse sneltrein met drie (snel uitgebreid naar vier) rijtuigen en getrokken door een (blauwe) E10. Zowel de locomotief als de (blikken) wagons waren stevig en robuust, alsook het metalen spoormateriaal. Deze set werd tijdens de vakantieperioden van Kerstmis en Pasen opgebouwd tot een heuse tijdelijke spoorbaan op de eetkamertafel. Dat wil zeggen: twee keer per jaar 14 dagen intens bouw- en speelplezier, en dan alles terug de dozen in. Maar ondanks dat werd er toch steeds voor verdere uitbouw gezorgd, met wissels die extra perronsporen en een goederenkoer mogelijk maakten, een automatisch sluitende overweg, een V200-diesel met wat goederenwagons, enz. Natuurlijk ook een paar huisjes en wat auto's. Het landschap werd met plakkaatverf op bruin inpakpapier geschilderd, en het reliëf werd geconstrueerd door de lege dozen onder dat bruin papier te schikken. Volgens de huidige normen leek het nergens op, maar voor mij was dat toen een prestatie waar ik steeds weer fier op was, en m'n vrienden jaloers.

Op m'n 15^{de} kreeg ik thuis een grotere 'slaapkamer' (6,5 x 4,15 m) voor mij alleen, dus meer dan plaats genoeg voor een vaste baan (4,10 x 1,25 m). Ze raakte in feite nooit echt afgewerkt, maar werd wel regelmatig in meer of mindere mate 'verbouwd'.

En dan de crisis voor elke modelspoorbaan: een lief! En dat lief wordt later je vrouw. En je gaat samen in een klein appartementje een liefdesnestje bouwen, natuurlijk te klein voor een treinbaan. En dan komen er kindjes die ook de nodige aandacht en tijd opeisen. In de tussentijd beperk je je tot een plasticbouwdoosje waaraan je werkt in de avonduren of het weekeinde, maar toch blijft er iets knagen.

Goed, de kindjes worden alsmaar groter en ouder, en intussen heb je natuurlijk een ruimer huis gebouwd. De peuters worden kleuters en dan 'studenten' in de basisschool. Twee zonen en een dochter, meer dan genoeg excuus voor de blijde intrede van de Lego-trein. Vader mag gelukkig als eens meespelen! Nog wat jaren

later, de trein is allang vervangen door de Game Boy en dan de computer, komt het moment dat die kinderen hun eigen leven gaan leiden en hun vrijetijd meer en meer buiten het gezin en het huis gaan doorbrengen. En dan zit je daar... Maar stilaan voel je dat geknaag in de borst weer aangroeien en je denk met enige weemoed terug aan die goeie ouwe tijd, toen er thuis een modelspoorbaan in je slaapkamer stond...

Dus je gaat naar 'de Bomma' en haalt er die oude Märklin-dozen eens op. Maar je vrouw vindt dat 'dat speelgoed' te veel plaats inneemt. En dan denk je eraan dat zo'n 12 à 13 jaar eerder Märklin op de markt verscheen met die vlooiertrein die zij Z-spoor noemden. Je kijkt wat rond, je koopt een catalogus, en je begint te dromen... Op een dag is de drang te groot: je steekt de hele HO-bazaar in een paar wasmanden, en stapt naar een tweedehandswinkel. Onverwacht krijg je er toch een mooie cent voor, en waarom dat geld dan niet meteen geïnvesteerd in een startset van Märklin Mini-Club?

Met een klein hartje kom je thuis. Je vrouw kijkt argwanend toe als je voor de eerste keer het piepkleine ovaaltje op het salontafeltje uitlegt. En - wonder boven wonder - dat locomotiefje kan zelfstandig rijden, het sleept zelfs enkele wagonnetjes. Hoe is het mogelijk! Je merkt dat je vrouw (en je aankomende pubers) eerst verwonderd toekijken en dat langzaam een zekere vertedering in hun ogen te lezen staat: 't is klein en 't werkt, dat spreekt wel aan.

Met een zucht van verlichting merk je dat zich nieuwe mogelijkheden aandienen: ik ga hier terug met een treintje kunnen beginnen. En ja hoor: na de beginset volgen een paar uitbreidingssetjes en de spoorbaan groeit. De eerste vlakke plaat kan nog boven op de kleerkast opgeborgen worden, maar na verloop van tijd kan je zelfs een modulair systeem uitbouwen dat zonder al te veel gemor in de weekeinden en schoolvakanties in de woonkamer mag staan.

En voor je het weet ben je 20 jaar bezig, heb je een baan met 55 wissels en een verzameling van meer dan 30 locomotieven, dikwijls met een bijhorende trein. Dan wordt je lid van een club, om nieuwe technieken te leren die je toelaten de bestaande concepten te verbeteren en uit te breiden. Je bent dan in den beginne wel de enige **Z**-tist bij MTD, maar druppelsgewijs dagen ook andere **Z**-otten op. En zelfs de 'Jongens van de Grote Sporen' (N, HO, zelfs O en 1) komen wel eens met een bewondering/verwondering (die zij proberen te verdoezelen, maar 't lukt niet altijd) kijken naar die 'wormpjes op wieltjes'.

En dan vragen buitenstaanders je tijdens een Clubtentoonstelling of een Rijdag of 'het oud-**Z**-ot' soms ook pijn doet. Mijn antwoord daarop: nee, niet echt. En als je het niet gelooft, kom eens kijken of probeer het zelf dan maar eens ...

Gérard BLAUBEEN

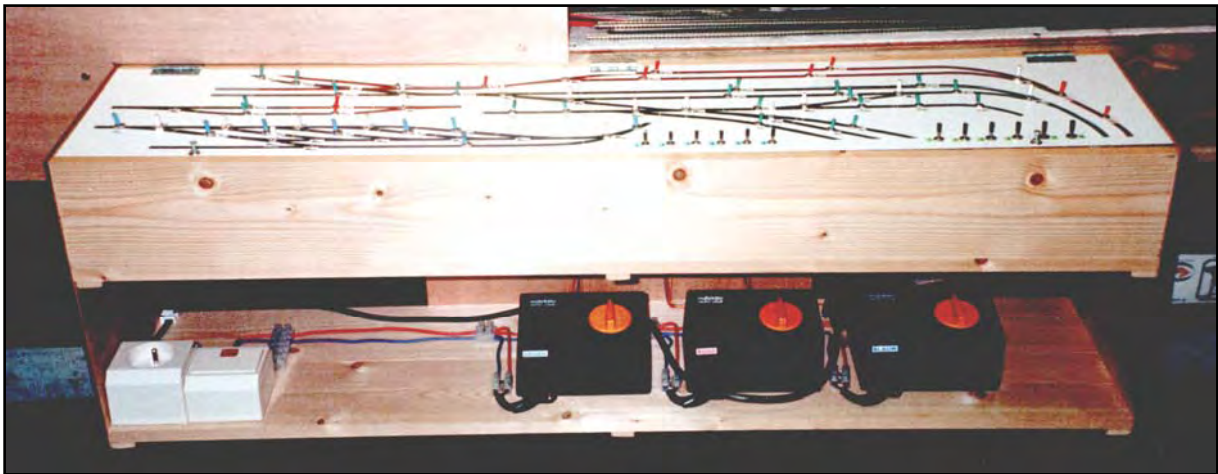
zie ook bij 'Privébanen' op de site www.mtdtreinenclub.be

Een baan in Z (aflevering 6).

Zérard

De (losse) bedieningsmodule.

Het bedieningspaneel is als één groot en volledig blok gebouwd, maar los van de rest van de treinbaan. De bovenste helft bestaat uit een gesloten bak waarin de grootste deel van de bedrading zit, en daaronder een soort schap waarop de transformatoren staan.

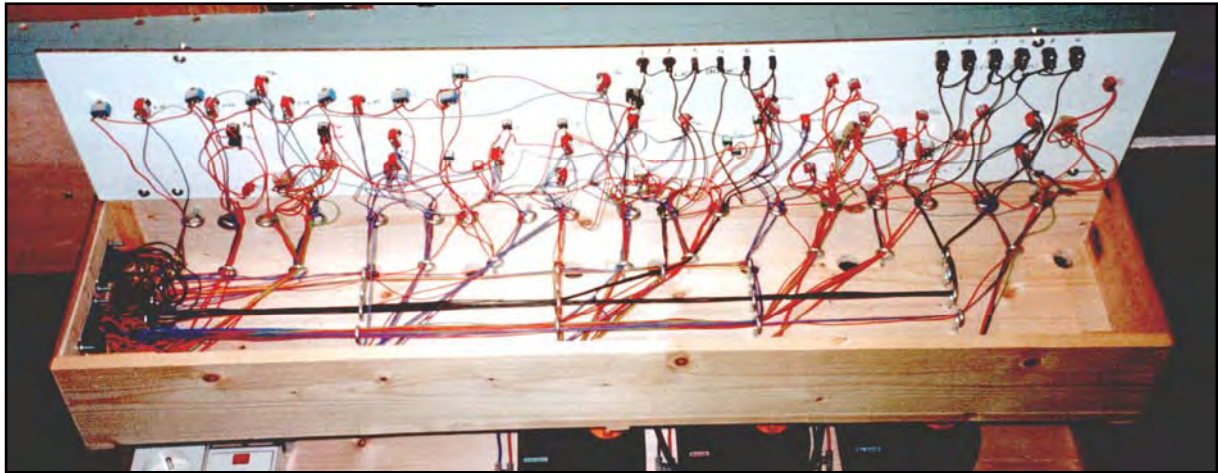


Op het scharnierende deksel van de bak staan de bedieningsschakelaars. Ik heb er in totaal 86 geplaatst:

- a) 45 van het gewone 'aan-uit-type'. Zij bedienen de verschillende baansecties;
- b) 8 van het 'aan-aan-type'. Zij worden gebruikt voor die secties die door een sein beveiligd worden (inrit bij het station = inrijsein, bij de perronsporen - uitrijsein). Ofwel geven ze rijstroom samen met groen licht, ofwel onderbreken ze de rijstroom en staat het sein op rood);
- c) 21 'speciale' schakelaars die steeds in de neutrale middenstand blijven, of naar beide zijden verend contact maken. Deze schakelaars heb ik gebruikt voor de elektrisch bediende wissels.

Aangezien op het deksel ook het sporenplan (min of meer) werd weergegeven, is het geheel veel overzichtelijker en veel gemakkelijker te bedienen. Alvorens een trein op pad te sturen, is het met dit systeem perfect mogelijk het traject vooraf af te lopen en alle betrokken schakelaars in de juiste positie te brengen. Daardoor is de kans op ongevallen al heel wat kleiner dan bij een klassiek bediende baan met de schakelkastjes (nrs. 7272 en 7274) van Märklin.

In de 'bak' zit dus een hoop bedrading, want elke schakelaar heeft één of twee aanvoerdraden en één, twee of drie afvoerdraden. En al die afvoerdraden moeten verbonden worden de eigenlijke treinentafel.



Aan de linker kopzijde van de bak zitten er dan ook vijf 25-polige computerstekkers. Op het schap onderaan staan vier transformatoren die de nodige 'power' leveren (op de foto's zie je er maar drie, maar die beelden werden genomen voor de 'aanpassing' die doorgevoerd werd na de eerste uitgebreide ervaringen op de tentoonstelling van september 2004 – zie aflevering 4). Ook werd (uiterst links) een hoofdschakelaar voorzien, waarmee de gehele baan in één beweging stroomloos gezet kan worden. Daarnaast is er nog een stopcontact dat o.a. gebruikt wordt voor een lampje van 7 W dat (nood)licht geeft in het schaduwstation.

Dit bedieningspaneel werd als een los geheel gebouwd om een eventuele verhuis gemakkelijker te maken, en ook om het weg te kunnen nemen als er (achteraan) aan de baan gewerkt moet worden.

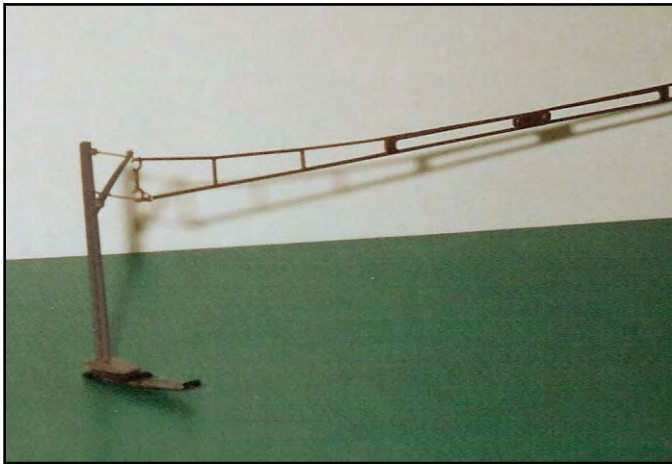


Een baan in Z (aflevering 7).

Zérard

De bovenleiding.

M'n eerste banen hadden geen bovenleiding. Voor het gebruik van diesel- en stoomlocs is dat dus OK, maar in Z-schaal zijn er een paar behoorlijk fraaie e-locs die geen enkele modelspoorder onbewogen laten (denk aan de Duitse BR.103, ook de BR.111 en een paar andere). Maar een baan zonder bovenleiding waarop toch elektrische locomotieven rijden, ... dat staat als de spreekwoordelijke 'tang-op-een-



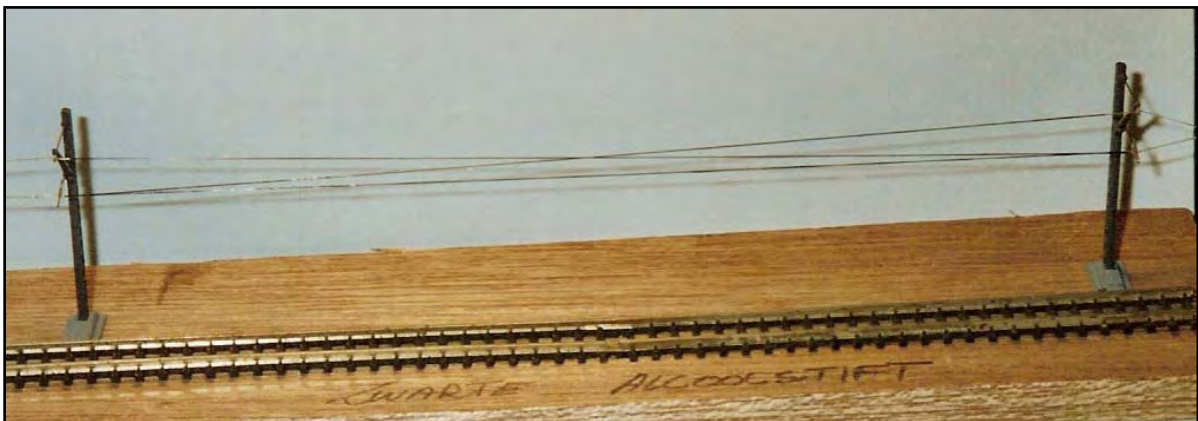
varken'. Op een volgende baan had ik dus bovenleiding, zelfs functioneel! Maar omwille van de minimaal vereiste stevigheid is die op Z-schaal zo bovenmaats, dat ze werkelijk lelijk wordt. Op m'n huidige baan (thuis) is er ook bovenleiding, deels met fabrieksmateriaal, deels in

eigenbouw. Een likje verf doet al 't een en 't ander om de overdreven robuustheid wat te maskeren, maar toch. Komt daarbij dat enkele compromissen ervoor zorgden dat de functionaliteit verloren ging. En dan is er ook nog het praktische bezwaar dat het zeer moeilijk is om in te grijpen bij calamiteiten omdat de ruimte onder de stijve draad enorm beperkt is.

Dus op zoek naar iets 'beters'. Ik heb geprobeerd om zelf een fijnere draad te construeren met messingdraad van 0,015 mm, maar dat bleek onmogelijk. De draad is zo dun en de verticale afstandsdraadjes zijn zo kort, dat solderen niet lukt. De afstand tussen twee soldeerpunten is zo klein, dat de ene verbinding los komt als je probeert de volgende te maken. Deze draad zou waarschijnlijk toch te dun zijn (d.w.z. niet sterk genoeg) om aan de opwaartse druk van een pantograaf te kunnen weerstaan. Dus daar gaat de functionaliteit.

Maar toen op de beurs van Utrecht (oktober 2004) het Zm-spoor (slechts 4,5 mm spoorbreedte!) getoond werd, was het vooral de oplossing van de bovenleiding die

mijn aandacht trok. Na wat denkwerk en rondkijken vond ik bij Veritas zeer fijne elastiekdraad die bedoeld is om het uitrekken van fijn breiwerk te verhinderen. Door het inbreien van deze rekdraad houden bvb. halsopeningen en manchetten ook na enkele wasbeurten hun vorm. Een grovere draad wordt bvb. gebruikt om in kousen en sokken in te breien. Maar deze draad is wel zeer licht grijsig van kleur. Diverse experimenten hebben uitgewezen dat kleuren met alcoholstift nog het beste resultaat oplevert. Pogingen met enamelverf (Humbrol, Revell) of waterverf (Thalens) leverden resultaten op die matig tot slecht beoordeeld werden door diverse clubleden die om commentaar gevraagd werden.



Om een idee te geven van de toch wel karakteristieke vorm van een rijdraad, werken we met drie draden:

- de eerste is e rechte draad onderaan;
- de tweede en derde draad kruisen mekaar halverwege want ze gaan afwisselend van boven naar onder, en omgekeerd. De hele constructie is te fijn om een gebogen bovendraad of de kleine verticale draagdraadjes te willen weergeven.

Na deze proefjes zullen we nog moeten zien hoe het er op de baan zal uitzien.



Zeker ook in de (wat krappere) bogen, want de draad zal daar natuurlijk rechtdoor lopen (de realiteit).

Wie nog opmerkingen, tips of verbeteringen

kenbaar wil maken, mag mij zeker komen opzoeken in de rijzaal van de club.

Een baan in Z (aflevering 8).

Zérard

Over berg en dal... .

Bij de meeste modelspoorbanen komen 'bergen' of tenminste toch 'heuvels' voor. Zelfs als de onderbouw een platte plaat is, dan nog brengt wat reliëf meer leven in de brouwerij. In/onder deze bergen is er immers veel (holle) ruimte waarin wij treinen kunnen laten draaien (in een keerlus) of waar we een hoop materieel kunnen parkeren (in een schaduwstation bvb.). Ook al te scherpe bochten, vooral in de achterhoeken van een baan, kunnen met een heuvel goed gecamoufleerd worden. En wat is er opwindender voor een gelegenheidspubliek dan op een onverwacht moment een trein in volle majesteit uit een tunnelportaal te zien opduiken. Een entree waar elke 'Make-Over' en/of 'Beautyfull'-deelnemster jaloers van wordt!



Dus ook op m'n Z-baan (in de rijzaal van de club) werd meteen een voldoende grote verhoging voorzien (in de linker achterhoek) om een keerlus met een passeer- en

een parkeerspoor in te verbergen (voor het railplan verwijs ik naar 't Modelletje nr. 145 blz. 8 of naar de website van de MTD-club).

Om te beginnen werden diverse vlakke (min of meer horizontale) niveaus geconstrueerd met triplexplaatjes van verschillende oppervlakte en verschillend

model die op afstandshoutjes rusten (de hogere niveaus zie nog niet op de eerste foto bij dit artikeltje). Aan de onderkant werd het nodige



materiaal weggezaagd om een holte te creëren waardoor later verlichting voor gebouwen en straatlantaarns nog (gemakkelijk) geplaatst en aangesloten kunnen worden. Want op dat verhoog moet een kleinere dorpskern ontstaan. De overgangshelling heb ik (net als bij m'n thuisbaan) 'gemaakt' met PU-schuim uit een spuitbus (om geen reclame te maken: de goedkoopste van de Gamma). Uiteraard zet dat materiaal al drogend enorm sterk uit (volumewinst van 2x tot 4x, naar gelang



de omgevingstemperatuur in de droogperiode). Maar het kleeft ook zeer sterk en zorgt daardoor voor nog wat extra structurele stevigheid. Bovendien is het schuim na het droogproces stevig en (zeer) licht. Eens droog kan het overschot aan materiaal heel gemakkelijk weggesneden worden met een groot en scherp mes, bij voorkeur met tandjes. Ikzelf gebruik voor dit werkje bij voorkeur voor het broodmes en een steakmes uit de keuken. Gewoon na afloop mee proper maken in de afwas, en moeder de vrouw weet zelfs niet wat we met 'haar gereedschap' hebben uitgespookt.

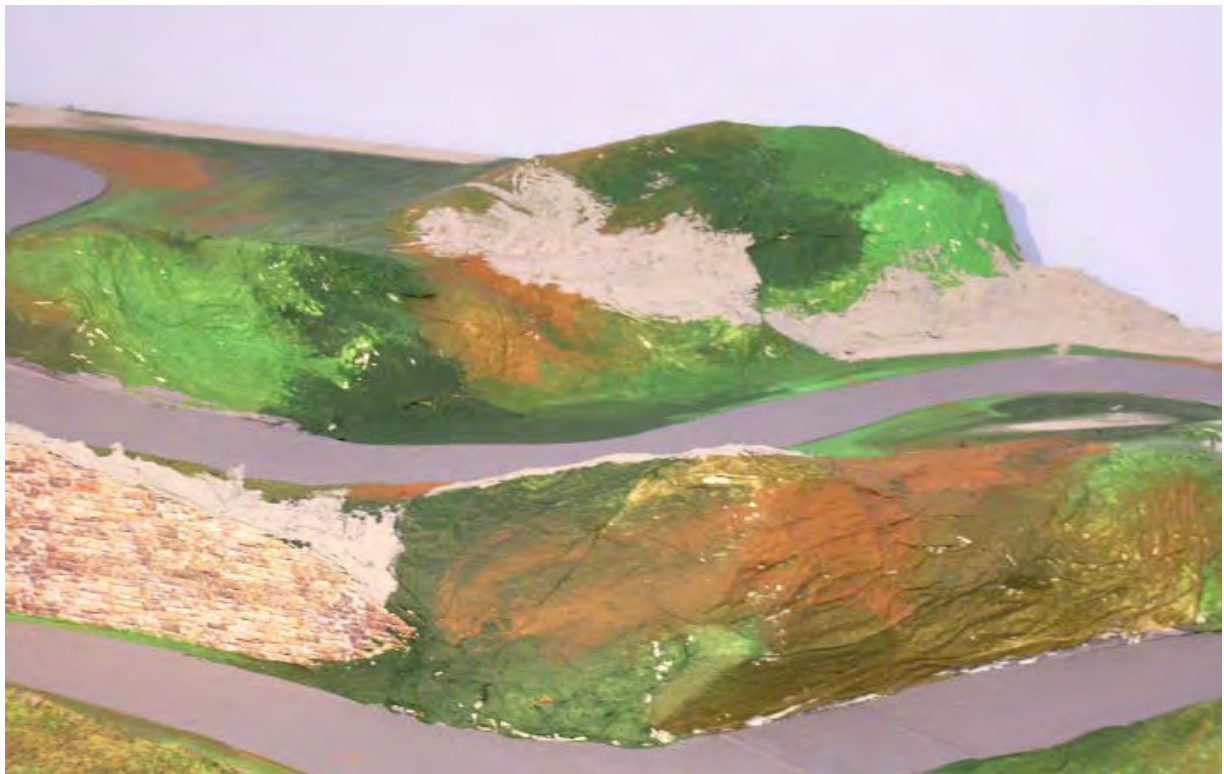
Na het snijden is het oppervlak ook niet meer glad, maar vertoont de typische poreusheid van schuim. Dit helpt om de afwerkmaterialen een betere hechting te bieden. Op m'n thuisbaan gebruikte is daarvoor in belangrijke mate opvulmiddel (om niet te spreken over Polyfilla). Op de baan in de rijzaal heb ik in hoofdzaak gewerkt met in behangerslijm gedrenkt WC- en/of keukenrolpapier (van de Aldi). Maar na een week drogen, bleek dit materiaal wel redelijk stevig te zijn op zichzelf, maar het had

zich niet in voldoende mate aan het onderliggende schuim gehecht. Daarom probeerde ik voor de rest te werken met lichtjes verdunde houtlijm (3 delen lijm op 1 deel water). Genoeg lijm om kleefkracht te waarborgen, maar toch wat 'lopend' om gemakkelijk te verwerken. In ieder geval gaf het resultaat nu wel ten volle voldoening, maar het landschap was wel spierwit.

De volgende arbeidsgang was inkleuren met sterk verdunde houtlijm (1 deel lijm op 2 delen water) waaraan ordinaire plakkaatverf (de goedkoopste, weer van de Aldi) toegevoegd was. Het gebruik van verschillende kleuren, soms 'zuiver' en soms gemengd, bracht al wat variatie. Daarna volgt verdere afwerking met stroomateriaal. Vooral een vezelig materiaal (namaak van Heki, en gekocht in Houten) gebruik ik, in diverse kleuren en combinaties.

De reden waarom ik de ondergrond een kleur geef voor het instrooien is uit ervaring gegroeid. Als er eventueel een plaats is waar wat te weinig stroomateriaal aan de stofzuiger weerstaat, dan 'schemert' de 'grondkleur' door, wat duidelijk minder storend is dan het wit van het papier. En dezelfde kleur stroomateriaal op een anders gekleurde ondergrond geeft ook een ander eindeffect. Variatie troef dus.

Zo, wil je nog meer weten? Dat kan. Kom maar naar mijn hoek in de rijzaal, en we kunnen praten over elk voorstel of elke opmerking, want ik leer graag alle dagen nog wat bij.



Een baan in Z (aflevering 9).

Zérard

'Never say never again'.

Deze uitspraak van James Bond / Sean Connery blijkt meer waarheid te bevatten dan je zo op het eerste gezicht zou denken. Zelfs in de modelspoorwereld is het een onontkoombare realiteit. Want jullie herinneren zich nog wel het verslag dat ik deed van de constructie van een beveiligingswagen met een stootkussen, zoals we die bijna dagelijks zien als er zich een rijdende werf op een autoweg bevindt (zie 't Modelleke nr.142 van april 2004, blz. 17-18). En later (zie 't Modelleke nr.149 van januari 2006, blz. 10) had ik het over vrachtwagens voor grondvervoer. Komt daar nog bij dat ik dat verwonderlijk goedkope setje (Märklin nr. 82354) kocht op de tweedehandsmarkt van Eurospoor (in Utrecht, 2005) waarin twee platte 6-assige wagons zitten voor zwaar vervoer, één beladen met een graafmachine. Gevolg: 't spel zit op de wagen: een nieuwe scène wordt uitgewerkt.



Eerst werd goed nagegaan waar de straat niet boven een verdekt spoortracé liep, en waar de scène toch voldoende zou opvallen. Eens die plaats gevonden (foto 1), werd in de

helft van de weg een aantal gaatjes geboord zodat een stukje van het landschap uitgebroken kon worden (foto 2). Met enkele kleinere stukjes hout (ong. 10 x 10 mm), een stukje triplex en lijm werd een bodem voor de put



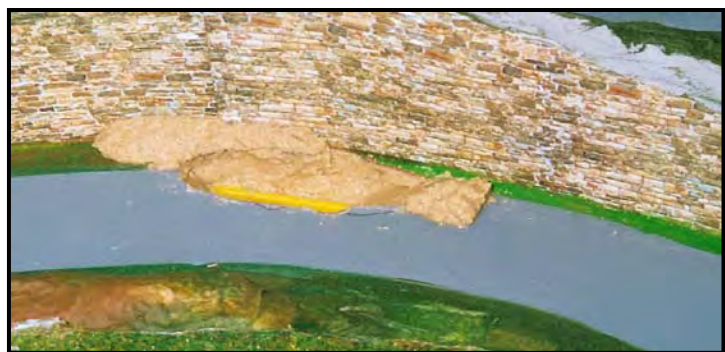
gerealiseerd (foto 3). De wanden en de bodem werden in vorm gebracht met wat hydrozell (vulpasta van Faller, al zo'n 35 à 40 jaar oud, maar nog altijd even goed te gebruiken). In die vulmassa werd ook, duidelijk zichtbaar in 'de put' een dun (geel)

rietje gestoken, de ideale nabootsing van een hoofdleiding voor gas, of waterleiding, of zo ... (foto 4).



Na een weekje drogen werden bodem en wanden ingesmeerd met ingekleurde en verdunde houtlijm. Aan de ene kant komt vrij grove en grijze 'steenslag', aan de andere kant eerder fijn en bijna wit 'zand'. Dat zand ligt

ook op een hoop, en er staat een kiepwagen bij met de laadbak naar boven (foto 5). Aan de kant van het steenslag staat de blauwe graafmachine van de 'Civiele Bescherming', want het blijkt dus om een



ongeluk te gaan (een gesprongen waterbuis, of een gescheurde gasleiding?). Daarom wordt de ene kant van deze werf beveiligd door de reeds eerder vernoemde 'vrachtwagen-met-stootkussen', en staat aan de andere kant een (zelf gebouwde) politiewagen. Dit geeft mij meteen het excuus om aan beide zijden een file te creëren, dus is het niet onlogisch dat er wat meer auto's staan dan 'normaal' het geval zou mogen/kunnen zijn.

En zo ziet ge maar weer, collega-modelbouwers: wees voorzichtig met een uitspraak, want misschien moet je binnen een paar weken of maanden je eigen woorden wel weer inslikken ! Een nieuw idee laat zich immers niet altijd zomaar uit een creatieve (!?) geest verdringen.

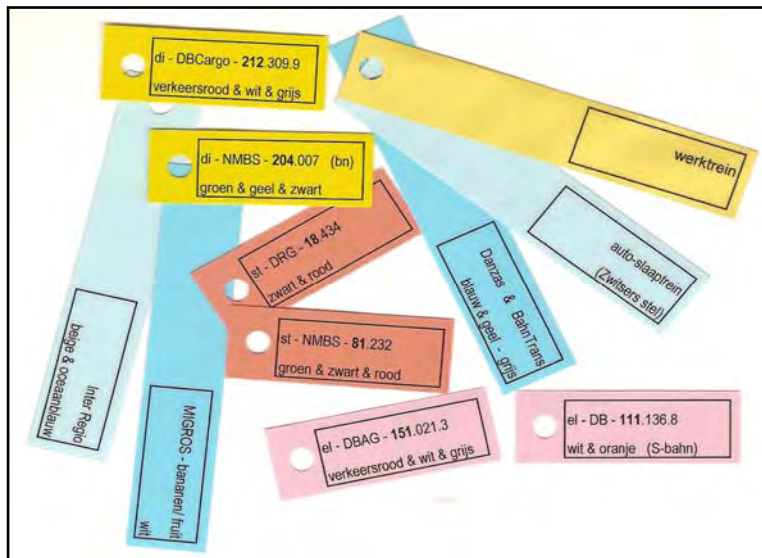


Een baan in Z (aflevering 10).

Zérard

Het manuele volgsysteem.

Als een baan voorzien is van ‘verdekte’ spoorsecties waar dan ook nog parkeer- of passeersporen, of zelfs een geheel schaduwstation in verstopt zitten, dan bestaat het risico dat men op een bepaald moment niet meer weet welke trein zich waar bevindt. Voor m’n baan thuis was het probleem een schaduwstation met 8 sporen, waar de treinen achter mekaar staan op een zodanige wijze dat je slechts de voorste trein kan zien. De treinen daarachter zijn nagenoeg onherkenbaar. Daarom ontwikkelde ik een systeem met kleine strips waarop de aard van de trein geschreven kon worden. Ook bij de Z-baan in de rijzaal van de club heb ik een 5-sporig schaduwstation, dat ik voor ‘het publiek’ liever afscherm. Kwestie van eens voor een verrassing te kunnen zorgen. Na het nodige denkwerk werd het systeem van thuis ‘verbeterd’.



In de eerste plaats wordt voor elke locomotief een (klein) kaartje gemaakt met de meest relevante gegevens erop: de maatschappij / nationaliteit, het bedrijfsnummer en het kleurschema. De kleur van het kaartje zegt ook welk soort loc het is: oranje voor stoom-, geel voor diesel- en roze voor elektrische locs (de

kleuren zijn louter toevallig, afhankelijk van het papier dat ik thuis in voorraad had).

Aangezien ook de treinwagons (meestal) in een vast verband (als bloktrein) gebruikt worden, kunnen ook daarvoor strips gemaakt worden. Maar dit zijn langere strips. Lichtblauw voor persontreinen, donkerblauw voor goederentreinen en donkergeel voor speciale eenheden.

Aan de voorzijde van het bedieningspaneel (zie ook in 't Modelleke nr. 148 het 6^{de} artikeltje in deze reeks) heb ik voor elk spoor of voor elke spoorsectie waar een trein

kan blijven staan een haakje aangebracht. Boven de haakjes staat de code vermeld die ook op het schakelbord gebruikt wordt.



Het systeem werkt als volgt: staat een trein op zo'n sectie, dan wordt de lange strip voor de trein en het korte stripje voor de loc aan het corresponderende haakje gehangen. Wordt de trein verplaatst, bvb. van het schaduwstation naar een industriespoor, dan worden de strips ook verhangen naar het haakje van het bestemmingsspoor. Het systeem laat ook toe om van loc te wisselen.

Dat het systeem ook werkt heb ik (nogeens) ondervonden tijdens de rijdag van 5 maart.

'Nadelen' van dit systeem: het is niet echt spectaculair, want er zijn geen (flikkerende) lampjes of dergelijke te zien.

'Voordelen van dit systeem: het is vooral eenvoudig, het kan snel aangepast (aangevuld, gewijzigd,...) worden, geen elektronica (die het op cruciale momenten net begeeft), ook door elke leek snel te begrijpen, en misschien nog het belangrijks



voor een hobby: het is spotgoedkoop. En het is een systeem dat ik zowel thuis als op de club bij de verschillende Z-banen kan gebruiken.

En zoals steeds: heeft u een opmerking? Graag, ik ben steeds ter uwer beschikking in mijn hoekje van de rijzaal!