

# De treintafel van Jos

Een paar weken geleden heeft een goede vriend van mij wat foto's komen nemen van mijn treintafel thuis. Het was een ideaal moment omdat ze nu in een eindstadium is gekomen.

## **1. VOORGESCHIEDENIS.**

Het betreft een noodbaan die opgebouwd werd, nadat ik halsoverkop moest vertrekken uit een club in Mechelen. Daar lag een baan van 21 m<sup>2</sup> met ongeveer 200 meter spoor die toen gedemonteerd werd met 4 man (waaronder Swake) op 7 avonden tijd. Gelukkig was er veel op modules gebouwd, zodat we het meeste hebben kunnen verhuizen zonder al te veel schade. Een ander groot probleem was dat, toen alles overgebracht was, ik amper nog op mijn zolder een voet kon zetten (het verschil met een ei en mijn achterzolder was dat er in een ei nog een luchtkamer heeft, zo vol en overhoop stond het daar). Daarboven moest 3 maanden later deze achterzolder leeg omdat er een nieuw dak gelegd moest worden. Ik had dan maar snel een noodbaan uitgetekend in de voorzolder (dat een afgewerkte kamer is) zodat omzeggens alle modules toch al konden geplaatst worden. Op die manier kon ik dan ook huizen en treinen op de baan zetten en op die manier een aantal dozen weg krijgen.

Om kort te zijn: 3 maanden later waren alle modules geplaatst en zelfs een aantal verbindingsstukken gestoken, zodat ik al kon rijden. Ook kon terug in de voorzolder en er was zelfs nog heel wat stapelruimte voorhanden. Ook in de achterzolder, waar toen het dakgebinte zichtbaar was, begon ik al een heel stuk vloer te zien, zodat de hoeveelheid materiaal dat nog naar een andere verdieping moest gebracht worden voor de dakwerken, vrij weinig (en vooral minder zwaar) was. Toch was er nog

één probleemke: de dakwerkers hadden toen net laten weten dat het dak pas 2 maand later zou kunnen vernieuwd worden wegens de overvloedige regen van de laatste weken (we spreken hier over het voorjaar van 2004).

Tot zover de korte geschiedenis hoe deze noodbaan tot stand is gekomen uit een volmaakte chaos. Achteraf zijn er nog wat lichtere (en zwaardere) aanpassingen gebeurd tot het resultaat dat nu (tijdelijk) te zien is.

Ik heb al verschillende malen het woord noodbaan gebruikt. Het is namelijk in de nabije toekomst de bedoeling dat deze baan langzaam verbouwd wordt naar een definitieve baan, maar wel zodanig dat er altijd kan gereden worden en vooral, dat ook de rest (zeg maar 60 %) van het materiaal aan huizen en dergelijke ook kan ingebouwd worden. Die verbouwing zal ongeveer 10 jaar in beslag gaan nemen.

## **2. SPOORTECHNISCH**

Momenteel kunnen op de baan ongeveer 35 treinen (momenteel DB periode 4) weggeborgen worden alsook 20 treinen op de verschillende privaat lijnen, zodat er ongeveer 55 treinen in de afstelstations kunnen geplaatst worden. Daar mijn voorzolder nog geen 20 m<sup>2</sup> groot is, heb ik de toevlucht moeten zoeken in een systeem met meerdere verdiepen. Zo rijden de treinen op een zichtbaar niveau van 75 à 95 cm hoogte met daaronder één à twee afstelstations (de laagste ligt slechts op 30 cm hoogte). Een tweede zichtbaar niveau ligt op 150 cm hoogte.

Als railtype zijn voornamelijk M-rails gebruikt, alsook een deel K-rails omdat deze kunnen gebruikt worden voor terugmelding (1 railstaaf als massa en 1 als detectie), zodat ik steeds kan zien

## De treintafel van Jos

waar een trein zich bevindt op de hoofdbaan. Ook als een wagon moest afkoppelen, blijft de detectie werken. De baan wordt volledig analoog bestuurd (behalve het pretparkspoor dat niet verbonden is met de rest van het net). Digitaal kan best OK zijn, maar begin maar eens iets te repareren of verbouwen aan die loc's, zonder dat je decoder opsmoort. Bovendien is het voor mij de meerkost niet waard en vooral niet nuttig. Want soms rijden we met meer op de baan en als een trein in een overgangstation staat (dat is een ondergronds station waar in elke richting één spoor ligt, met daarop een bezetmelding en een automatische stopsectie). Er wordt dan wel doorgegeven welke trein (IC, IR, ...) er komt aangereden, maar niet welke loc er voor hangt, laat staan welk decodernummer deze loc heeft.

De stations hebben allemaal namen van striptekenaars (een andere passie van mij), mijn vrouw en dochter, en haar neven en nichtjes. Eerst zal ik de spoor situatie beschrijven en daarna wat er te zien is op de zichtbare delen. Alle afstelstations zijn uitgerust als keerlus met een aantal wijksporen, behalve Disano en Jelco die een doorrijdfunctie hebben.

De hoofdbaan (DB periode 4) kan ik kort beschrijven (de hoogte boven de grond is telkens vermeld): ge pakt een bretel (alias een dubbele kruiswissel, oftewel een kruispunt met 4 wissels er rond) en aan de ene kant zitten er 2 afstelstations (Sleen (55 cm) met 15 sporen en Hergé (30 cm) met 10 sporen). Aan de andere kant is er een grote lus gebouwd die ook door het rangeerterrein Marianneburg (genoemd naar mijn vrouw Marianne – 75 cm) loopt en waar aftakken zitten om door Christina (mijn dochter) te rijden. De module waar Christina (80

cm) op ligt kan ook onafhankelijk gebruikt worden, want station Christina en afstelstation Jelco (neef – 80 cm) vormen een cirkel waar 4 treinen kunnen weggeborgen worden. Bovendien begint in Christina ook een privaatlijn die naar Bursbach (Borsbeek op zijn Duits) en een driesporig afstelstation Chiara (nicht) gaat of naar Tibo (neef) (allen 90 à 95 cm).

Op de lijn tussen de bretel en Hergé ligt nog een aftakking naar Disano (ligt hellend van 42 naar 55 cm). Die lijn loopt verder langs de radiator en de ramen naar de andere kant (om later naar de achterzolder te gaan). Nu is daar enkel een verbinding naar Pom (in de gang – 85 cm) dat een eindstation is zowel voor de DB als de privaatlijn. Het laatste deel van het DB traject wordt ook voor de privaatlijn gebruikt naar Leloup (8 sporen – 70 cm). Op deze lijn zit ook nog een aftakking voor de privaatlijn om naar Tibo te rijden via een uitneembare brug. Omdat die brug slechts 92 cm hoog ligt, is die lijn meestal buiten dienst.

Naast de Märklinbaan ligt er nog een AMS-baan van Faller. Momenteel is die buiten dienst omdat de auto's minstens 5 jaar buiten dienst zijn en ook omdat de rijregelaars rotversleten zijn. Toch zal binnenkort alles terug bedrijfsklaar worden gemaakt. Er is ook een H0e lijntje (Jouef) aan de steenkoolmijn dat als scenerie wordt gebruikt. Omdat het Jouef locske meer lawaai maakt dan dat het rijdt (het klinkt zoals een mix van mijn vrouw als ze kwaad is, een boormachine met tandpijn en een doorgetrokken WC), is het niet erg bedrijfszeker.

Momenteel nog los van het geheel ligt op 150 cm hoogte nog het pretpark met daarachter een bergachtig gebied. Dat wordt later wel met de rest

# De treintafel van Jos

verbonden via de achterzolder. Dat wordt ook door een Bayerische privaatlijn met blauwwit materiaal uitgebaut. Op deze lijn liggen de stations Europark (pretpark), Jilke (niet) en afstelstation Jarko (neef), dat achter de heuvelrug ligt en waar 6 treinen kunnen weggeborgen worden. In Jilke vertrekt nog een smalspoorlijn (HOe) naar Willys (Willy Vandersteen) dat een spitzkehre-station is. Dat is een eindstation dat toch een doorgangstation is, omdat de beide sporen die toekomen aan dezelfde zijde van het station binnen komen. Die andere lijn gaat dan verder in een tunnel naar Geertal (Paul Geerts), waar 2 treinen in een keerlus kunnen weggeborgen worden. Beide laatste stations liggen op 165 cm hoogte, zeg maar ooghoogte of zelfs kikker perspectief. Een laatste neef van Christina is Kevin, met de bijna gelijknamige uitspraak Quevin wordt momenteel een afstelstation van 10 sporen gebouwd in de achterzolder. Dat zou tegen Pasen klaar moeten zijn (hopelijk Pasen van dit jaar!).

### **3. ONDERGROND.**

De (definitieve) modules op de baan zijn opgebouwd op een metalen frame en een vezelplaat. Op de vezelplaat ligt een isomo van 1 mm dik als geluiddemper. Tussen de M-rails en de AMS-wegen ligt bovendien een isomo van 4 mm dik om de te hoge beddingen en wekdekken op te vullen. Daarop worden grasmatten en grindpapier met pritt-lijm bevestigd of anders afgewerkt met ER-decor. De ganse baan kan ik alleen opbouwen, verplaatsen en demonteren (behalve de Christinabaan, die later nog herbouwd wordt), zodat ze altijd voor expo's kunnen dienen.

De modules hebben geen standaard afmetingen, maar zijn aangepast aan de spoor situatie en de plaats op de zolder, ze mogen echter geen

oppervlakte hebben van meer dan 1,25 m<sup>2</sup> op een hoogte van 10 cm (inclusief seinmasten en dergelijke), tussen 10 en 25 cm hoogte mag een module slechts een oppervlakte van 1 m<sup>2</sup> hebben en tot 50 cm hoogte slechts 0,75 m<sup>2</sup>. Huizen en scenerie worden bij het verhuizen steeds van de baan genomen, dat staat allemaal los, zodat er telkens nieuwe scènes in beeld kunnen gebracht worden.

Naast de gebouwde modules zitten er ook verbindingstukken. Dat zijn losse houtplaten die hoop en al met een sergeant of een nietje zijn vastgemaakt. Het landschap bestaat enkel uit doeken, overvloedig bedekt met IJslands mos en dito materiaal. Alles, zelfs de sporen, ligt los op deze verbindingstukken. Met de tijd zullen deze delen verbannen worden van de baan, maar nu is het een goede noodoplossing, want ik vind een iets minder afgewerkt landschap nog steeds beter dan een ruwe houtplaat, tenzij voor afstelstations en ondergrondse trajecten.

Wat het afwerking van de baan betreft: zelf ben ik niet zo voor het bouwen van de hedendaagse supergedetailleerde banen (op tentoonstellingen kan me het wel bekoren), maar meer voor een afwerking à la '60-er en '70-er jaren. Ik verander namelijk al graag eens van ontwerp en bij een verbouwing kan in mijn geval omzeggens alles gerecupereerd worden, behalve nietjes en soms wat opgefrommelde gazetten. Een ander voordeel is dat ik mijn modules droog (behalve de stukken ER-decor) in elkaar kan bouwen, zodat ik geen last heb van het trekken van het hout of roestvorming.

Het voornaamste op een treintafel, vind ik, dat er iets te zien is en dat er veel rijmogelijkheden zijn. Je moet immers voor je zelf invullen hoe je het

# De treintafel van Jos

meeste plezier aan je hobby kan beleven.

## 4. UITZICHT VAN DE BAAN.

Tot slot zullen we de zichtbare gedeelten nog even toelichten. De hoofdlijn is weliswaar enkelsporig, wat de rijmogelijkheden ten goede komt, want ik hou niet van doelloos rondjes rijden. Ook moet de spoor situatie realistisch zijn, dus geen nodeloze bochtjes maar een logische spoorvoering. De korte bochten (zelfs industriebochten op industriegebieden, privaatlijnen en pretpark) moet ik er noodgedwongen bij nemen, alsook wissels van meer dan 20° omdat ik anders geen baan naar mijn goesting kan bouwen. Als ik mijn station met slanke wissels zou aanleggen, dan heb ik geen plaats meer over om nog rijtuigen achter mijn loc's te hangen.

We beginnen bij **Marianneburg** op de DB hoofdlijn. Dit rangeerterrein omvat naast het hoofdspoor en 2 zijsporen nog 2 sporen om wat wagons weg te stallen. Verder is er nog een aansluiting met een landbouwcoöperatieve, een locverschrotingsfirma, een dienstgebouw voor het bouwen van bovenleiding (momenteel wordt er enkel met diesels en stomers gereden, zodat het gebouw wat "futuristisch" oogt), een machinefabriek en de belangrijkste firma van allemaal: de steenkoolmijn.

In het midden van de kamer ligt er een heuvelachtig gebied met de zichtbare stations Christina en Tibo. Het station **Christina** is driesporig, heeft een klein depoke en een aansluiting voor een klein fabriekje voor muilbanden voor schoonmoeders (ne succesartikel) en andere lederwaren. Het station kan vooral overleven doordat er een aansluitmogelijkheid is met een privélijn, die heel wat reizigers aanbrengt. Het hellingske tussen Christina en Bursbach heeft wel iets

met zijn... 12 %, maar ze is (gelukkig) bedoeld voor korte treinen (maximum 4 wagons en maximum 24 cm rijtuigen) en er zit bovendien nog een industriebocht in. Die helling leidt (lijdt?!) naar het tweesporig station **Tibo**, dat aan een redelijk groot stadje ligt, volledig samengesteld uit H0 huisjes, die beter in een TT-katalogus zouden staan. Heel dat stadje wordt doorkruist met de AMS-baan (met auto's die beter bij een spoor S-katalogus zouden passen (1/64°). Bij Tibo ligt ook een goederenloods. Verder ligt er nog een mooi gebogen viaduct rond het nudistenkamp (dat is de enige spoorlijn waar niet alleen moet betaald worden volgens de klasse waar men in rijdt, maar ook volgens de kant waar men zit). Verder is er nog een bergweg (AMS) naar een kasteeltje en een sporthotel met groots zwembad. Voor het station Christina ligt nog zo 'n 15 tot 25 cm lager een stukje paradebaan van de hoofdlijn.

In een hoekje op de voorzolder ligt een ruw aangelegd hoekje dat later volledig terug wordt afgebroken. Daarop staat een boerderij, een openlucht zwembad, een kasteel en een mogelijk om met de AMS-auto's op de trein te rijden. Dit gebied kan eventueel verbonden worden via twee uitneembare bruggen (één voor de trein, één voor de AMS) met het station Tibo.

Dit landelijke gebied is ook verbonden met een uitneembaar stuk met **Pom**. Dit station ligt in de gang en hangt letterlijk boven je hoofd als je de trap naar de zolder neemt (één van de poten is 3,10 meter hoog). Dit is een eindstation waar zowel de DB hoofdlijn als de privélijn samenkomen en dat is echt een tof stationneke met veel mogelijkheden, want iedereen staat te springen om dat te mogen bedienen. Naast kop maken en de overgave naar de andere maatschappij, is er ook nog een depot, een rangeerterrein, een

## De treintafel van Jos

goederenloods en een schroothandelaar; met andere woorden: een hoge rangeerwaarde. Ook ligt hier nog een keerlus van de AMS-baan.

Momenteel nog een apart deel vormt het bovenste deel van de baan. Het middelste deel op zolder wordt daar ingenomen door een groots **pretpark** (met goederenoverslag naar het pretpark). In het pretpark ligt zowel een H0e baan als een normaalspoorbaan. Op deze laatste rijdt de Adler en een Glaskasten. Op dat lijntje heb ik gelukkig al heel wat industriebochten kwijt geraakt (ik heb er nooit gekocht, maar ik heb al een hele collectie bijeen gekregen), die daar helemaal op hun plaats liggen. In het pretpark zitten meer dan 35 motoren en meer dan 300 lampjes in de attracties ingebouwd. Bovendien is er nog een pak 230V verlichting ingebouwd om de boel levendig te krijgen. Het is al opgevallen dat, als er zelfs geen enkele motor draait, het toch de indruk geeft dat er beweging in zit.

Achter het pretpark ligt een bergachtig gebied (ook tijdelijk opgebouwd) met het dorpje **Jilke** (2 sporen en een aansluiting naar een overslagloods met het smalspoor) en een aansluiting naar een half afgebroken brouwerij. Dat spoor dient nog voor het wegzetten van goederenwagens en de oude kraan wordt nog gebruikt voor de verlading met het smalspoor. De rest van dat gebied wordt gedicteerd door een rotsachtig geheel met een paar kastelen en een H0e lijn die naar **Willys** leidt.

Het rollende materiaal is momenteel van periode 4 van de DB, alsook enkele privaat banen. Met dat laatste kan je nog heel wat kanten uit: stomertjes, moderne stellen, kleine en middelgrote diesels, zelfs een

elektrische zijlijn behoort tot de mogelijkheden.

Er wordt regelmatig afgewisseld tussen periode 3 en 4 en DB en NMBS, zodat de treintafel er al heel wat anders uitziet met het wisselen van het materiaal.

Ik begrijp soms niet goed dat een modelbouwer al het mogelijke doet om zijn baan tot in de kleinste details af te werken, maar dan met treinen van verschillende maatschappijen en/of tijdperken door elkaar te rijden, zodat het geleverde weer deels teniet gedaan wordt.

Tot daar de uiteenzetting van de baan en ik hoop dat je er wat van opgestoken hebt. Heb je zin om eens te komen kijken, kan je me (bijna) altijd terugvinden tijdens de clubavonden om een afspraak te maken. Doch houd er rekening mee dat de baan in deze vorm niet lang zal blijven liggen.

“De enige MTDr”

