

De grote ommakeer (II)

📷 en 🗨️ door **Everard van der Velden**

Ja, we kennen natuurlijk allemaal de rubriek “De draaischijf” van Martien in ons onvolprezen clubblad Het Zijspoor. Dus toen ik een artikeltje wilde schrijven over de bouw van de Spoor 1 draaischijf (ja, je leest het goed), moest er voor het fatsoen toch wel even een andere naam verzonnen worden om plagiaat te voorkomen.

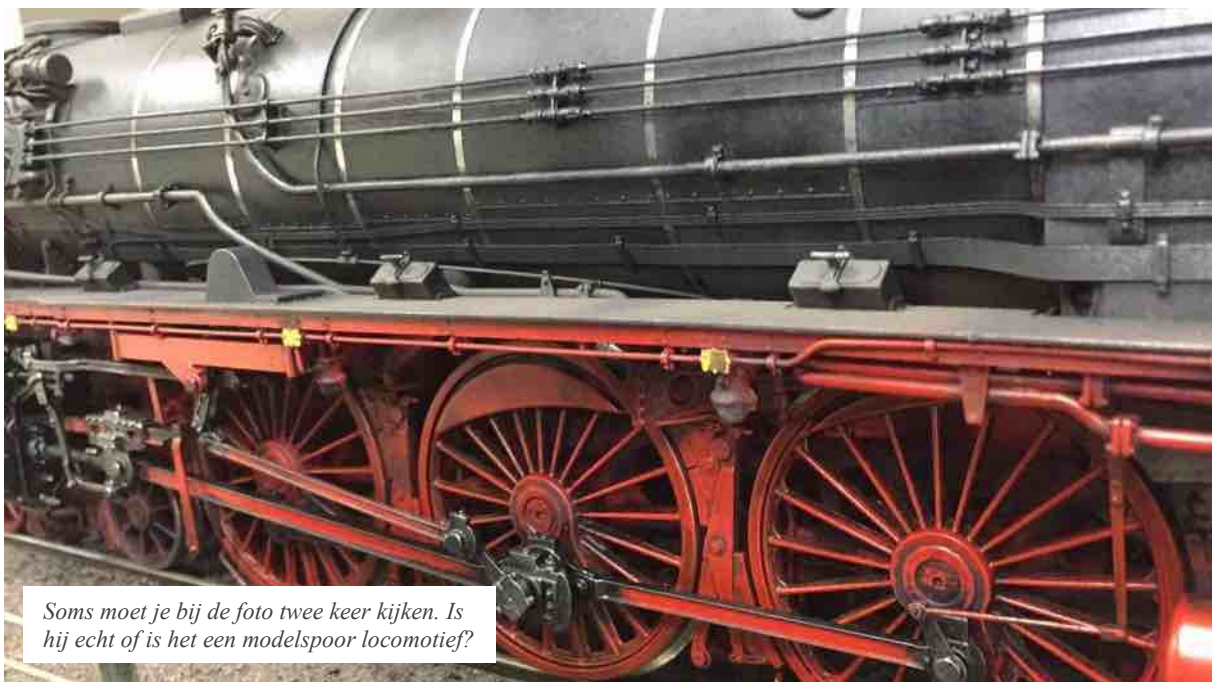
Met zijn bruglengte van 740 mm (anders passen de BR 01 en de BR 50 er niet op) kun je gevoelig spreken van groot. Vooral als je de handzame H0-versie daarnaast zet. En wat doet een draaischijf? Juist, hij keert de stoomlocomotieven om. Ja, hij zet de locs natuurlijk ook op de juiste sporen van de locloods of de verzorgingssporen, maar het omkeren was in het stoomtijdperk toch echt de hoofdzaak. In dit opzicht vond ik de titel



“De Grote Ommakeer” wel toepasselijk. Maar die benaming heeft wel een dubbele bodem, want het ‘omdenken’ van H0 naar Spoor 1 heeft wat teweeg gebracht...

Ja, hij past er maar net op...

Nou vond ik bij de modelspoorbeurs in Houten en ook bij Eurospoor in Utrecht de Spoor 1 modulebanen altijd al erg interessant. Meestal was ik wel een kwartiertje bij dit mooie grote spoor te vinden. De enorme perfectie in detaillering, die bij deze schaal mogelijk is, maakte best wel indruk. Maar tegelijkertijd wist ik dat ik er nooit en te nimmer de ruimte voor zou hebben. Om een mooie Spoor 1 modelbaan te bouwen heb je eigenlijk een gymzaal nodig. En de meeste mensen hebben die niet.



Soms moet je bij de foto twee keer kijken. Is hij echt of is het een modelspoor locomotief?

Enige tijd geleden kreeg ik de kans om mijn favoriete loc, de BR 01 in Spoor 1 voor een aangename prijs te kopen. Na een optische verouderingskuur, die door modelspoorgekken 'weatheren' wordt genoemd, maar soms ook door mensen bestempeld wordt als "zonde; hij zag er zo mooi uit", was de 01 voor mij de ultieme loc geworden. Maar gebruik ervan was beperkt tot enkele meters heen en weer rijden op provisorisch gelegde rails. De beweging van de aandrijfstangen en het realistische geluid waren interessant, maar een spannender en levendiger lay-out was denkbaar. Rond die tijd ontstond bij de MVA het streven eens een begin te maken met het Spoor 1 gebeuren. Koren op mijn molentje.



De geweeatherde BR 01 182. Voor mij de ultieme loc, hier met een eveneens prachtige achtergrond.

Naar aanleiding van de vele enthousiaste reacties (ook de mijne) op de modelspoordagen 2018, waarbij de BR 50 van Ron vele harten sneller deed kloppen, werd besproken dat het toch wel heel leuk zou zijn, om wat meters Spoor 1 te hebben, waar we onze locs en wagons konden gebruiken. Na overleg met het bestuur werd besloten een soort lang schap te maken vanaf de knutselruimte tot achteraan bij Carlo's bibliotheek. Net een boekenplank, maar dan

anders. Op die zeven meter konden we dan twee sporen leggen en heen en weer rijden, net zoals bij de laatste modelspoordagen.



De lay-out van het linkergedeelte van de Spoor 1 baan. Met de platte schijven tussen de spoorstaven is de rails provisorisch vastgelegd. Na het ballasten gaan deze ringen er uit.

Welnu, de plank kwam er, maar het toeval wil, dat zo'n twee weken na de montage ervan, deze plank al weer overbodig werd. Murphy? Nou nee, het werd daarna nou juist geweldig interessant. Jitse kreeg het voor elkaar het voormalige onderdelenmagazijn naast de kantine erbij te huren.

Voilà: acht bij vijf meter voor uitbreiding. Riep daar iemand iets over Spoor 1? Na enig duwen en trekken, waarbij overigens geen gewonden vielen, werd besloten een deel van de ruimte te gebruiken om de kantine groter te maken. Volgens velen geen overbodige luxe. Daarnaast kon er langs de wanden een Spoor 1 modulebaan gemaakt worden.

De wand tussen de kantine en het magazijn bleek niet bestand tegen de verwoestende werking van de zagen, koevoeten en sloophamers, waarmee Jan H., Jitse, Ron en ik er op los gingen. In de middag van de eerste 'verbouwingsdag' was zijn ondergang een feit. Een prachtige nieuwe grote ruimte was ontstaan. Foto's van deze actie waren te zien in Het Zijspoor nummer 1 van dit jaar.

Verantwoord gesloopt door vanden (?).

Door de geweldige contacten van Jan L. konden we al heel snel mooie vloerbedekking leggen voor een meer dan prettige aanschafprijs. De wanden werden geverfd met een hemelsblauwe band, waarop een aantal zomerse wolken verschenen. Wel zit er ook een wolkje bij met een dreigend donker randje (cumulus hommelles), want ook bij de MVA kan het niet altijd mooi weer zijn.

In eerste instantie werd gedacht aan een baan vanaf de bar tot aan de linker deur naar de wenteltrap in de fabriek. Totdat Willie terecht opmerkte: waarom niet door de bocht tot aan de deur bij het 'dirigenten-opstapje' van Hans K.? Goed idee. Dan kunnen we in dat extra hoekje mooi een bescheiden locdepot maken. Na vrolijke onderhandelingen met Hans mochten we zelfs het glas in de deur weer vrij maken. Maar nu heeft Hans in zijn achteruitkijkspiegel natuurlijk wel het mooie Spoor 1 materieel. Win-win noemen we dat graag. Omdat Roland toegang wil houden via die linkerdeur naar de fabriek, hebben we de modulebakken in die hoek zó vorm gegeven, dat de vrije doorgang langs een 45 graden afschuining blijft bestaan.



Het monteren van de modulebakken was alweer een feest. Iedere keer zagen Jan H. en ik de baan weer een stuk completer worden. Na een paar dagen stond er al een knappe basis voor de Spoor 1 baan. De hoogte van de modulebakken hebben we op één meter bepaald. Theo G. en ik hebben daarvoor uitgebreid 'proefgezeten'. Bij deze hoogte kun je, zittend op de kantinstoelen, nog net op de rails kijken en toch mooi het drijfwerk van de locomotieven zien.



De handbediening van twee wissels met de omschakeling van het hartstuk middels een microswitch.

Bij Spoor 1 banen wordt om diverse redenen relatief vaak met handbediening gewerkt. De schroefkoppelingen (veel realistischer dan de nogal lompe automatische koppelingen) worden met de hand, vaak ook met een pincet, aangehaakt. De wissels zijn ook vaak handbediend, want Spoor 1 banen lopen zelden rond vanwege de benodigde ruimte. De boogstraal om zonder beperkingen te kunnen rijden is namelijk al 2,32 meter, zodat je voor een halve cirkel al snel zo'n meter of vijf nodig hebt. Daarom hebben de meeste banen een langwerpige, L, of U-vormige lay-out. Dan loop je makkelijk langs de sporen.

Daarnaast is de baan vaak zó groot, dat je graag met je afstandsbesturing meeloopt met de trein om te zien of alles goed gaat. Want nog meer dan bij H0 wil je bij deze schaal koste wat het kost aanrijdingen voorkomen. Die resulteren bijna altijd in flinke reparatiekosten. De massa is nu eenmaal (2,7 tot de derde macht) bijna twintig keer zo groot.