

Een zolder vol verhalen

📷 en 🗺️ door Hans van de Ven

Je zal je jeugd maar hebben doorgebracht aan de Amsterdamse weg, vlak bij het bekende verzorgings- en opstel terrein Arnhem Berg. Het bestaat nog steeds, maar stoomlocs en alles waar daar bij hoorde zijn natuurlijk al lang verleden tijd. Everard fietste er als jongetje liefst elke dag wel even naar toe om vanaf het talud te kijken naar alle bedrijvigheid. Bijvoorbeeld rond de twee vrijwel identieke locomotievenloodsen, eentje voor de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen, de andere voor de Nederlandsche Rijnspoorweg-Maatschappij. Elke loods voorzien van een eigen draaischijf! Dat was genieten. Ontelbaar is ook het aantal keren dat Everard bij zijn moeder om een dubbeltje bedelde voor het kopen van een perronkaartje. Dichterbij de treinen kon je immers niet komen.



Boven: panoramabeeld, onder: het locloudsdepot

Geen verrassing dus dat het eerste dat op de ruime zolder opvalt - na de twee heerlijk ruim bemeten knutselplekken - een fraaie negenstandige loclouds is met een uitgestrekt bijbehorend Bahnbetriebswerk. Dit onderhoudsdepot is van alle noodzakelijke 'gemakken' voorzien:



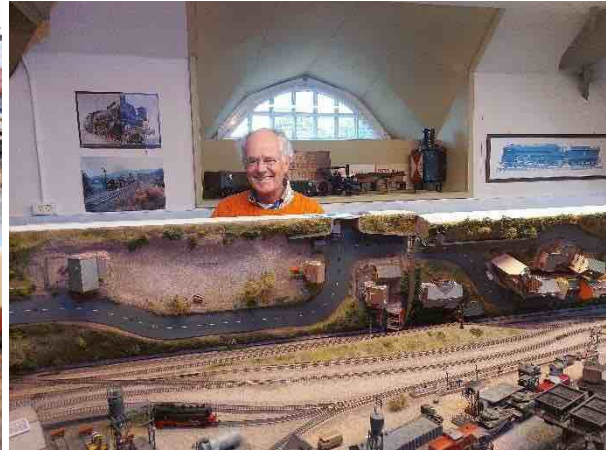
kolenbunkers, bezandingsinstallatie, inspectieput, waterkolom, maar ook een kort losperon, een laadmal, diverse kranen en een kantoor voor de noodzakelijke administratie. Overbodig om te vermelden dat er natuurlijk een perfect functionerende draaischijf beschikbaar is. Er staan hier de nodige stoomlocs, zoals een T3 (89), BR38 (P8), BR 86, BR 23 en een BR01, Deels van heel vroeger en zelf digitaal gemaakt. Everard heeft intussen een fors bedieningspaneel soepel onder de

Bron: **Het Zijspoor** - clubblad van Modelbouwvereniging Arnhem e.o.

baan vandaan gereden waarop uiterst minutieus het uitgebreide sporenplan is weergegeven, uiteraard compleet met de benodigde schakelaars. Diverse exemplaren zijn zo bedraad dat ze met behulp van diodes een complete wisselstraat in de gewenste stand zetten. Een paar tikjes op het Ecos-scherm en een ertstrein van achttien wagons zet zich in beweging. Drie 2200-locs (ik zie op de hele baan nog meer exemplaren) trekken in multiple schakeling de sleep over een imposant meterslang viaduct dat zich langs de achterwand bevindt. Via een subtiel verkante boog draait de trein met een rustige kruissnelheid voor ons langs richting het paradespoor. De totale hoofdbaan heeft min of meer de vorm van een asymmetrische acht. De ertstrein is de brug over een opstelreëin gepasseerd, voor ons langs getrokken en duikt achter de locloods onder de grond om via een (dus verborgen) ruime boog terug in beeld te komen en weer te eindigen bij de spoorgalerij. Eigenlijk geen plek om te stoppen, maar het beeld wil ook wat, dus de locs beginnen langzaam af te remmen om vervolgens plotseling, véél te plotseling tot stilstand te komen. Een noodstop, maar waarom? Dat blijkt nog niet zo eenvoudig te herleiden. Daarom schakelt Everard zijn Ecos om naar een kort stuk spoorrails in 1:32 dat zich in de vensterbank bevindt en waarop een V100 staat afgesteld. Die begint onmiddellijk te grommen en is ook in beweging te krijgen. Analyse: het ligt dus niet aan de digitale aansturing. Maar wat dan wel?



Drukke op Bonn Hbf



Everard achter de geopende kleppen

Ondertussen kijk ik mijn ogen uit. We schelen maar een jaar in leeftijd en dat is te zien op deze mooie modelbaan. Ik herken allerlei bouwpakketten uit onze jeugd: station Schönblick (hier als Bonn Hbf), het baanwachtershuis met de bel, het seinhuisje, het dorpsotel met prieel voor de plaatselijke harmonie, allemaal van Faller, maar ook de nodige andere optrekjes. Alles past hier overigens perfect in tijdperk III, de naoorlogse tijd tot ruwweg 1970. Een mooie tijdspanne, met nog het nodige stoomgeweld, een flinke hoeveelheid diesel, maar ook al elektrische locomotieven. Zo staat er een prachtige groene E94 (Duitse krokodil) afgesteld. Daarom is de hoofdbaan ook voorzien van bovenleidingsportalen. Helaas dus even zonder de zo gewenste treinbeweging.



De indrukwekkende Krupp



De Blauwe Engel en station Därligen

Tussen voor- en achterzijde van de baan zit bijna twee meter, veel te veel om met een armlengte te kunnen bereiken. Everard laat zien dat in het midden twee vakken omhoog kunnen scharnieren en in het verlengde daarvan nog twee modules geheel uitneembaar zijn. Zoals over werkelijk alles is hier heel goed over nagedacht. Precies over deze vier beweegbare delen is een Faller Carbaan aangelegd. Een technisch hoogstandje, want het wegverkeer moet natuurlijk in beide richtingen zonder haperen de (onzichtbare!) naden passeren. Everard vertelt dat in zijn jeugd de A12 nog niet was aangelegd en al het internationale verkeer de stad door slingerde om vanuit het Ruhrgebied over de Johan de Wittlaan en onder de Zijpse Poort door via de Amsterdamse weg moeizaam naar het noorden te klimmen. Dat waren bijvoorbeeld zware vrachtauto's van Mercedes en Büsing (ook bekend van de ondervoermotoren voor railbussen). Maar het meeste indruk maakten de monsters van Krupp (motor identiek aan tanks, metaalachtig geluid). Blauw met grote rode bumper, de aanhanger nog langer dan de auto zelf. Het stukgoed zorgvuldig afgedekt met dekzeilen. Precies zó'n model laat Everard trots over de Faller Carbaan een rondje afleggen, het exemplaar is van diodes voorzien om de snelheid te beperken. Fantastisch hoe de chauffeur het gevaarte zorgvuldig door alle bochten manoeuvreert.



Oude industrie en een nostalgisch pompstation (foto's Everard)

De verleiding is te groot om zelf ook in het kruipluik te duiken. Handig om zonder telelens wat foto's te kunnen maken van verder weg gelegen objecten. Dan valt ook mijn oog op de overstortinstallatie van Pola. Die ken en heb ik ook, compleet met een elektrisch aangedreven valluik. Everard vertelt deze fabriek heel vroeger te hebben uitgebreid met een transportband. En inderdaad: op een iets hoger niveau zit de losrails van Fleischmann ingebouwd die er voor zorgt dat van ertswagons bij het langzaam passeren de luiken worden geopend. Hier komt de inhoud vervolgens rechtstreeks op genoemde transportband, waarmee de overstortruimte weer gevuld kan worden. Dat verdient een kleine demonstratie, al is het rubber in de loop van de jaren wel wat naar de vorm van de eindrollen gaan staan en werkt de band dus niet meer zo soepel. Maar een druk op de knop kan altijd, nietwaar? Op datzelfde moment starten achter ons drie dieselmotoren op! Kennelijk was de spanning voor de elektromotor precies wat een ietwat geoxideerd contact ergens anders op de baan nodig had. Waar? Dat is van later zorg. We kunnen weer rijden!

Tijd om de Trans Europ Express op te starten. TEE is de bekende luxueuze internationale sneltrein in Europa. Met het concept werd in 1957 gestart, dus perfect binnen het gekozen

tijdperk. Zoals te verwachten van een digitale loc onder de handen van Everard glijdt de trein het station uit, in tegengestelde richting van de ertstrein van zo-even. Ook hier valt weer op hoe fraai hij in het landschap opgaat. Op een kort kopspoor bij het station staat een fraaie Artitec Blauwe Engel afgesteld. Maar voordat die de baan op mag, moet toch echt de ertstrein van de route af. Dus worden de drie diesels weer opgestart en de route naar het schaduwstation ingesteld. Met een druk op de knop lichten er twee ledschermpjes op die de wisselstraten aan weerszijden daarvan in beeld brengen. Da's heel handig om treinen keurig af te stellen, zonder per ongeluk een wissel bezet te houden. En je kunt er natuurlijk ook op zien welke sporen er vrij zijn. Als de 2200'ers met hun sleep keurig op spoor 7 tot stilstand zijn gebracht, schakelt Everard de wissels naar spoor 6. Komt er onverwacht een trein binnen, dan wel graag op een vrij spoor, nietwaar? Een sleep ketelwagens komt tevoorschijn. Ooit waren dat gifgroene, knalrode en felblauwe exemplaren, zoals de fabrikanten ze graag leveren, ongetwijfeld naar de wens van de olieproducenten. Maar totaal niet realistisch, dus zijn ze gewearthed grijs, met de nodige gebruiks- en oliesporen. Net echt.

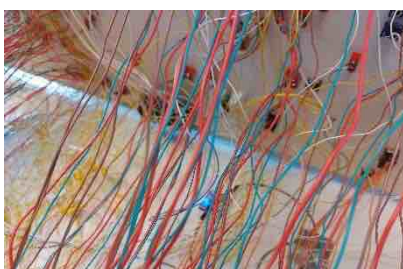


Bedrijvigheid in het groen



Even wat lekkers scoren

De vorige bewoners van het huis hadden een groot gezin en daarom de zolder opgedeeld in meerdere kamertjes, uiteraard elk voorzien van een deur. De bijna zes meter brede baan die nu de helft van de zolder vult is gebouwd op meerdere van die deuren. Daar is overigens niets van te zien, want het hele landschap is fantastisch afgewerkt. Lastig om het totaalbeeld te definiëren. Ligt er een waas overheen? Zou je het 'vaal' kunnen noemen? Lelijke termen vind ik dat en ze doen geen recht aan de grote zorg die aan de scenery is besteed. Schreeuwerige kleuren ontbreken, nergens is gebruik gemaakt van strooimateriaal dat pijn doet aan de ogen. Alles is voorzien van gedekte tinten. Het woord 'stoffig' komt bij me op en Everard kan zich daar zeker in vinden, want in zijn jeugd kon je niet buitenspelen zonder met vuile kleren thuis te komen. Ook nu is stof uiteraard onvermijdelijk op een modelbaan. En wat dacht je van spinrag? Dat is zeker in tunnels en het schaduwstation een hinderlijk fenomeen. Zie dat maar eens weg te krijgen! De oplossing is een hoogst merkwaardige vierassige, met een blok hout verzwaarde wagon, die aan de voorkant is voorzien van een stuk karton, dat rondom is ingeknipt. Wanneer dit gevaarte door de ondergrondse sporen is geduwd, zit het karton vol ragfijne draden. Halloween in de geheime gangen!



Blik in bedieningspaneel



De spinragvanger



Bergstationnetje Hohendorf

Een groot deel van de baan is in de loop der jaren omgebouwd voor digitaal treinverkeer en veel locs hebben dan ook het kenmerkende natuurgetrouwe rijgedrag en produceren desgewenst bijpassende seinbeelden, geluid en stoom. Maar met het omzetten van een paar schakelaars kunnen ook de oude analoge locs nog in beweging komen. Wel moeten dan op sommige plaatsen digitale locs even stroomloos worden gemaakt. Maar vervolgens kan bijvoorbeeld een groene Sik (zonder kraaienpoten) op het Betriebswerk soepel van spoor wisselen. Dankzij een vliegwiel vertoont ie zeer rustig rijgedrag. Ook andere locs komen in beweging en kunnen via een rangeerheugel wagons maar liefst acht opstelsporen laten oplopen. Alle wissels hebben prachtig weggewerkte ondergrondse aandrijving. Alleen de vele ontkoppelrails doen wat afbreuk aan het totaalbeeld, maar daar staat dan wel tegenover dat er het nodige rangeerwerk te doen valt. Zittend achter het genoemde bedieningspaneel trekt dan op ooghoogte al die treinbedrijvigheid aan je voorbij. Dan vertelt Everard ook de vele anekdotes die in de baan 'verstopt' zitten. Zoals de bakkerswinkel van zijn ouders. En tussen de vele hijskranen die de baan telt, demonstreert hij graag het luidruchtige ouwetje dat, voorzien van nieuwe bedrading, nog lustig kan zwenken en grijpen. Iets verder naar achter ligt het samen met zijn kleindochter gebouwde station Därligen. Het ligt aan de Thunersee tussen Interlaken en Spiez, een prachtig gebied waar het gezin veel tijd heeft doorgebracht. Zo'n stationsgebouw is dan een mooie herinnering. Een kniesoor die het opvalt dat het aan een doodlopend spoortje ligt...



Een van de vele kranen in bedrijf



Een welverdiende pauze!

Helemaal aan de andere zijde van de baan wijst Everard op een gebouwtje dat bij wegnemen een handige handgreep blijkt te verbergen, nodig om een flink deel van de baan te kunnen uitnemen. Ook hier zijn nauwelijks naden zichtbaar; alleen door de onvermijdelijke werking van materiaal is een klein scheurtje aan te wijzen.



De Sik staat tussen het stoomgeweld



Treinen, treinen en nog eens treinen



Een bekende auto...



Snuif de geuren op van de bakkerij

Tijd om afsluitend, want je kunt hier op zolder werkelijk uren doorbrengen, op de dubbelsporige, geëlektrificeerde paradebaan nog een mooie lange Duitse trein te laten voorbijtrekken. Op de achtergrond bevindt zich een prachtige bosrand, dichtbij zelfgemaakte loofbomen, verderop naaldbomen uit eigen 'kweek'. De boer heeft het weiland degelijk afgerasterd.

