

Perfekte isolatie

✍️ Hans van de Ven 📷 Theo Bouwmeester en Hans

In de agenda stond al een poosje een afspraak om (nog eens) bij Theo Bouwmeester op zolder rond te kijken. Dus typ ik het adres Huurland, Huissen in Google Maps en draai al snel de straat in. Eerst gaan we aan de koffie en thee en intussen kijk ik de kamer rond. Daar (en ook verder door het huis) hangen prachtige, geborduurde schilderijen van zijn vrouw Ans. Een opengewerkt grachtenpand met vier verdiepingen, een sfeervol besneeuwd straatje, de nauwelijks van echt te onderscheiden Nachtwacht (oké, iets kleiner van formaat), een fantastisch boeket dahlia's. Al dat fraais verradt een paar zeer vaardige handen op de vierkante millimeter en oog voor detail en kleur.



We gaan naar zolder. Een vaste trap en een vlizotrap op. En dan sta je in de ideale modelspoorruimte. Het trapgat in het midden, de cv-apparatuur niet tegen de muur. Dus alle wanden vrijuit beschikbaar om rond te rijden. Breedte 4.20 meter; lengte zo'n 6 meter. Theo rijdt 1:160 en heeft het hele baanontwerp gebaseerd op het rijden met flinke treinen. Bijvoorbeeld een sleep met dertig ertswagens. Smullen toch? Ogenschijnlijk toont het ontwerp als een dubbelsporig rondlopend tracé, maar bij betere bestudering blijkt het een dubbel hondenbot te zijn. Verraderlijk fraai bedacht, want beide lussen zijn onzichtbaar weggewerkt.



het hoofdstation met daaronder de metro-achtige sporen

Diagonaal in de linkerhoek ligt een groot station met zes perronsporen van elk 2,5 meter lang. Dat biedt royaal plek aan treinen met zes tot acht wagons per perron, met ruimte over aan beide einden. Daarbij nog twee kopsporen, deels bedoeld voor maar liefst drie pendeltrajecten. Een daarvan zal in een bescheiden bergmassief verdwijnen. Dat geeft straks zonder verder omkijken al een hoop bedrijvigheid. Vooraan zijn nog drie rangeersporen, waarop in ieder geval tien tot twaalf autotreinrijtuigen kunnen worden klaargemaakt voor vertrek. Dat laat nog wel even op zich wachten, want wegen en andere infrastructuur zijn alleen nog in gedachten aanwezig. Iets verder naar voren is nog plek voor een draaischijf en een vijftiensporige loods, uiteraard met alle bijbehorende voorzieningen. Onder het stationscomplex liggen nog vier metro-achtige sporen. Nog een niveau lager ligt een bocht van het hondenbot met vier ruime parallelsporen als schaduwstation. Het station krijgt vermoedelijk in de nabije toekomst een eigen voeding, zodat de spanning aldaar lager kan liggen dan op het doorgaande spoor. Theo rijdt analoog en gaat een uitgekiend bloksysteem aansluiten, elk blok vanzelfsprekend elektrisch perfect geïsoleerd.



het schaduwstation in een lus van het hondenbot

Vanuit de zuidzijde van het station lopen vijf sporen op meerdere niveaus over de lange zijde van de zolder. Twee daarvan worden onderbaans opgenomen in de tweede bocht van het hondenbot, maar even verderop kan alsnog worden gekozen om rechtstreeks het station langs de noordzijde binnen te lopen dan wel op een lager

niveau richting het schaduwstation te rijden. Twee andere sporen gaan straks aansluiting geven op een grote containerterminal, opslag van olietanks en het beladen van lagevloerwagons met vrachtwagons en opleggers, naar inspiratie van de Rollende Landstraße. Deze hoek van de zolder toont nog de situatie van lang geleden. Toen was dit gebied het treinemplacement van zoon Ronald. Het enigszins schuin geplaatste schakelbord is nog steeds aanwezig. Ronald is al jaren het huis uit en overgestapt op andere hobby's.

Alhoewel nog lang niet alle sporen zijn neer- en vastgelegd kan Theo toch al rondjes rijden, al kent dat zijn beperkingen. Een paar nog niet helemaal perfect liggende stukken leveren regelmatig spontane ontkoppelingen op. Sommige types koppeling zijn daar extra gevoelig voor. Maar het is bijna ondoenlijk ze allemaal te vervangen door uniforme, degelijke exemplaren: een ruwe schatting komt neer op meer dan duizend wagons. Schatten? Theo start een oude, dus wat trage laptop op en opent een inventarislijst. Een paar cijfers: 215 locomotieven, 184 personenwagons, 24 dienstwagons, 640 open goederenwagons, 243 gedekte goederenwagons, 30 ertswagons, 108 ketelwagons, van de merken Fleischmann, Minitrix, Arnold, Roco, Wiking. Deze lijst is voor het laatst zo'n tien jaar geleden bijgewerkt en de totalen zullen nu ongetwijfeld hoger uitpakken. Uitgangspunt voor Theo vormen de jaren 1970 tot 1980, met veel stoomgeweld. Dan kom je al snel in Duitse sferen terecht. Maar neem dit principe gerust met een vette knipoog. Ook veel jongere, geëlektrificeerde locs en treinstellen kan hij zelden laten staan en vormen dus een deel van de verzameling.



splitsing na tweede hondenbot



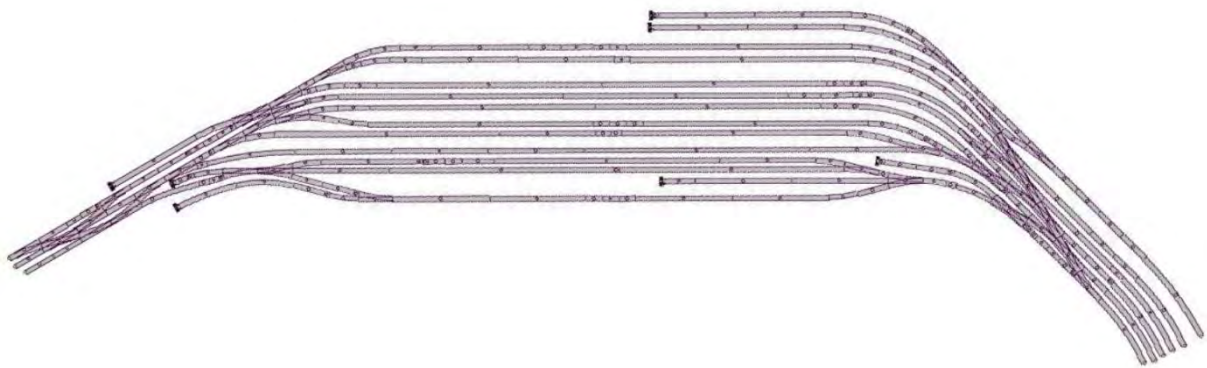
de bruggenliefhebber...



geplande aftakking naar terminal



Fraaie dubbelsporige aftakking met daarboven de stopplaats van een pendel. Het tunnelportaal geeft al aan dat hier enkele sporen verborgen gaan worden.



Het indrukwekkende railplan van het hoofdstation

Theo 'treint' al vanaf 1975, maar het huidige baanontwerp dateert van zo'n tien jaar geleden. Zoals gezegd: de aanleg van rails en bedrading zijn nog niet helemaal afgerond. De kasten zitten nog vol met seinen, elementen voor het bloksysteem, lades vol auto's en toebehoren in alle denkbare soorten. Daarna moet de aankleding nog volledig worden opgepakt. Deze volgorde van prioriteiten verradt vermoedelijk opleiding en beroepservaring van Theo als constructiebankwerker (metaal), cv-monteur en zo'n twintig jaar ervaring in de facilitaire dienst van scholen, zoals het CIOS op Valkenhuizen. Zo heeft hij volop ideeën over het nog te bouwen

schakelpaneel voor de totale baan (denk onder meer aan de circa 45 wissels), aandacht voor fraaie bruggen et cetera, maar twijfelt hij zeer over de aanleg van een haventje en heeft hij dus kasten vol spullen, maar nauwelijks huisjes e.d. voor dorp, stad of platteland.



Een van de kasten vol rijdend materieel



En dan is er nog de kwestie van een fraaie achtergrond, die dus snel berekend zo'n dikke twintig strekkende meter moet beslaan. Zou het iets zijn voor zijn vrouw? Wie heeft dat nou: dieptewerking in kruisjessteek? Was ze daar een half jaar eerder al aan begonnen, dan hadden zich sombere lichten en donkere wolken samengepakt op de lange lappen kaaslinnen. Want die straatnaam, Huurland, is wel symbolisch: Theo en Ans wonen in een huurwoning. Een poos geleden kregen ze bericht dat het huizenblok van een goede dakisolatie voorzien zou worden en dat daarvoor onder meer de zolder geheel ontruimd zou moeten worden...

Een ware ramp voor de echte treinliefhebber!

Intussen is de aannemer langs geweest en heeft gezegd wel mogelijkheden te zien, met dunne isolatieplaten die echter wel hetzelfde rendement hebben. Daaraan hangt uiteraard een meerprijs waar eerst nog overleg over moet plaatsvinden. Gaat het op deze wijze gebeuren, dan hoeft Theo weinig te doen. De aannemer zorgt voor een timmerman die de vele schappen en kastjes langs de wanden wegneemt, aanpast en terugplaatst en voor een elektricien die de verlichting op de balken demonteert en weer aansluit. Dus kom maar door met die lichte, vrolijke borduurgarens! Theo broedt intussen op een plannetje om de vloer te egaliseren en daarmee zijn heerlijke modelspoor-mancave verder te vervolmaken.

