

BAANZICHT

door Hans van de Ven

ARNHEM - FEBRUARI 2013. *(Updates van februari 2015 en mei 2017 op dit verhaal vind je hieronder.)*

Onze MVA heeft een rijke historie opgebouwd sinds haar oprichting in 1983. Toen bij de verhuizing naar onze huidige locatie bij Maatwerk plannen gemaakt werden voor een nieuwe baan werd in eerste instantie (weer) gedacht aan een Arnhems karakter. Logisch als je weet dat in model beschikbaar zijn: het beroemde Vesta-gebouw, de witte villa in Sonsbeek, hotel Hartenstein, het Nuon-kunstwerk aan de Utrechtseweg, de trolley-keerlus uit Rijkerswoerd, het Openluchtmuseum.... Allemaal creaties van eigen (oud-)MVA-leden¹. Maar de beschikbare ruimte (een lange, maar tamelijk smalle L-vorm) werd onvoldoende geschikt geacht voor dit soort plannen. Daarom werd, uit vier door de eigen H0-leden bedachte schetsen, gekozen voor het railontwerp van Jaap², dat gekenmerkt wordt door lange trajecten op drie niveaus, waardoor uiteindelijk, bij toepassing van een bloksysteem, een zeer afwisselend doorgaand treinverkeer met zo'n twaalf treinen tegelijkertijd mogelijk moet zijn. Bij het realiseren van het baanplan bleek het zelfs nodig twee wissels te laten vervallen om e.e.a. niet al te gecompliceerd te maken. Het ontwerp getuigt van een groot driedimensionaal inzicht (een



verknipte geest, noemt een van de baanleden het), waarbij het na de nodige rijavonden sommige leden nog steeds verbaast waar een trein uiteindelijk weer tevoorschijn komt. Zeer fraai gebeurt dat al op de dubbelsporige paraded baan op niveau -1 met op de achtergrond een imposante muurpartij.

Dan mag wel besloten zijn om geen 'Arnhemse' baan te bouwen, toch is een aantal markante bouwwerken uit de omgeving opgenomen. Zo valt al direct de forse Kematoren op en verderop liggen gebroederlijk naast elkaar een spoor- en een wegoverspanning naar het model van de Westervoortse brug. Ook een model van de Arnhemse locloods heeft een mooie plek op de baan gekregen. De toegang tot die loods wordt gevormd door een draaischijf, die tegelijkertijd mogelijkheden biedt voor enig rangeerwerk. Een van de uitlopende sporen leidt naar een fraaie havenpartij en passeert daarbij nog een kleine brug. Vlak daarnaast bevindt zich een fotogenieke ophaalbrug, die is opgenomen in een traject van een Faller Car-baan. Verbaas je dus niet als daar zomaar autootjes voorbij komen rijden! In de ene richting verdwijnen die via enkele viaducten naar een keerlus, naar de andere zijde moet even verderop regelmatig (automatisch!) gestopt worden als de spoorwegovergang gesloten is voor autoverkeer. Dat wordt overigens keurig aangegeven met

¹ Genoemd mogen worden: Jan Reinders †, Jan Willem Reinders †, Ton Karel, Jan Hendriks, Joop Veenendaal †, Gerrit Jansen †, Alex Kuyl, Ben Aalbers, Ab Stoter †, Pascal Kok.

² Jaap noteert hierbij: 'Dit is de laatste versie die ik heb overgehouden na de crash van mijn computer. Ik kan deze tekening niet meer bewerken omdat mijn versie van Wintrack daarbij helaas ook verdwenen is. Dus is deze tekening niet geheel in overeenstemming met de uiteindelijk gerealiseerde baan (bijv. havenspoor en draaischijf) maar hij geeft toch een goede indruk van het banenplan.'

rode knipperlichten.

Juist omdat deze baan geen strak programma van eisen kende en dus niet wordt gekenmerkt door een volledig uitgekend plan, biedt het de leden van deze groep veel ruimte voor eigen invallen. Ze verrassen elkaar dan ook geregeld met nieuwe ideeën. Hans vD modelleert week aan week aan een rotspartij met leuke doorkijkjes, terwijl Ruben droomt van het zelf bouwen van enkele hoogspanningsmasten. Jan buigt zich over de zoveelste schakeling in het groeiende bedieningspaneel en Martien (multi-inzetbaar) fantaseert van een idyllische camping op een leuke hoek van de baan. Lennart heeft een tandradtrein aan de praat gekregen die klimt naar het hoogste punt van onze baan, waar zich tevens het kopstation van de Märklingroep bevindt en ondergetekende modelleert om die klimspiraal een berglandschap waar een heuse kasteelruïne bovenuit torent. In deze berg (sst, niemand vertellen) zit ook een keerpunt van een tweede Faller-baan verstopt.



Natuurlijk is de baan voorzien van een kloeke ringleiding. Zeven kabels heeft Arthur getrokken; twee voor gelijkstroom, twee voor wisselstroom en drie (kenmerkend voor de opzet van deze baan!) zijn nog vrij beschikbaar. Om goed te kunnen werken aan dit onderaardse bekabelingsstelsel is een originele wijze van verlichten toegepast: een gezellig lichtsnoer slingert zich onder de hele baan door. Op het mysterieuze verdwijnen van een ketelwagentje van Jaap in de catacomben zal ooit nog ander licht moeten schijnen: het is al minstens een jaar geleden bij een proefrit ongemerkt losgeraakt en sindsdien onvindbaar achtergebleven. Het centrale schakelpaneel kent inmiddels een geheel nieuwe opzet. Begonnen was met een identiek systeem als de N-groep, maar toen vonden we in een doos een enorme verzameling Heki-schakelaars. Daarmee is op het paneel schematisch het railplan nagebouwd; de ingebouwde ledjes laten zien hoe de wissels geschakeld zijn. Momenteel wordt het bloksysteem daaraan toegevoegd; een reuzeklus! Er zijn achttien blokken voorzien met in totaal bijna vijftig reedcontacten. Voor elk blok moeten tien draden worden getrokken, liefst naar het goede punt... Voor de rest is het simpel, zegt dokter Jaap: *"Dus, als je nu denkbeeldig een trein over punt 2r laat rijden, dan zal deze trein door dat reedcontact het blok 2 achter zich afsluiten/rood maken c.q. onveilig zetten. Volg hem op de baan en je komt vanzelf reedcontact 2g tegen (echter niet voordat ons tsjoekje over 3r is gereden en er aldus voor zorgt dat achter hem blok 2 vrij is en blok 3 is afgesloten. Tja."* Gelukkig snapt Stefan precies wat er bedoeld wordt en is het aansluiten van seinen, die automatisch het bijbehorende seinbeeld geven, straks voor hem een peulenschil.



Nog wat meer technische gegevens. De baan heeft dus de vorm van een L. De ene poot is zes meter lang, de andere bijna 12 meter. De breedte is vrijwel overal zo'n 1.20 meter. De totale oppervlakte bedraagt daarmee ruim 20 m². Daarop is naar schatting 175 meter rails gelegd, met daarin opgenomen 30 wissels. Op de vaste rijavond is het met name Justin die

een fraaie serie treinen uit zijn verzameling over de diverse trajecten stuurt.

En zo bouwt het H0-gelijkstroomteam gestaag verder aan hun eclectische baan: een spoorlandschap waarin dus veel verschillende facetten zijn samengebracht, zonder gedetailleerd uitgewerkt plan, maar daardoor volop voorzien van uitdagingen. Alle teamleden kunnen zich uitleven in eigen deelprojecten. Zijn modelbouwers niet (bijna) allemaal individualisten? Wel, hier krijgen ze de ruimte voor eigen ideeën, voor het uitleven van hun fantasie, voor het tonen van hun eigen specialiteit, voor het drukken van hun eigen stempel. Dat alles overigens wel in goede harmonie; met de groepsdynamiek is niets mis. Zullen er ooit voldoende financiële middelen én beschikbare ruimte worden gevonden voor het aanleggen van een (bescheiden) schaduwstation? Hoe zal Wouter ruimte weten te creëren voor (de illusie van) een grote stad? Ziet Lennart de zo door hem gewenste trambaan nog gerealiseerd worden? Wat gaan ze bedenken om de groene spoorbrug een logisch element in de baan te laten zijn? Zien ze nog kans het aantal rangeermogelijkheden verder uit te breiden?

Lijkt het jou ook leuk een bijdrage te leveren aan deze fascinerende baan, maak dan een afspraak om een keertje te komen kijken en word lid van de MVA.

ARNHEM - FEBRUARI 2015. Hoe staat het er inmiddels bij? We zijn twee jaar verder en dat is te zien en te merken. Mogen we beginnen met een prachtig wapenfeit? Tijdens ons tweede open modelspoorweekend bij Maatwerk, in september 2014, was het bloksysteem volledig operationeel, inclusief de blokseinen. Gemiddeld waren er steeds vijf, zes treinen in bedrijf; tenminste ... als de treindienstleider niet werd afgeleid met "een vraagje" van bezoekers. Slechts een enkele onwillige koppeling en een defect reedcontact deden de treinenloop even stagneren. Wel werd duidelijk dat we hoognodig enkele leden intern moeten opleiden voor het bedienen van het schakelpaneel. Dan kan een dienstrooster met meerdere mensen worden opgesteld. En dat brengt ons direct op een tweede punt: vier van de leden die twee jaar geleden nog enthousiast meebouwden aan deze gelijkstroombaan hebben ons verlaten. Gelukkig konden we ook vier nieuwe enthousiastelingen verwelkomen. Daardoor is er iedere clubavond op vrijwel elk deel van de baan wel iemand actief. En dat zet zoden aan de (spoor)dijk!



Hans v D is wat hoger op het talud geklommen en heeft gezorgd voor een fris groen aanzien van de omgeving. We hebben hoge verwachtingen van de wijnranken die hij op de zonnige hellingen heeft aangeplant. We kunnen niet wachten op het moment dat de eerste flessen zelf gebottelde wijn kunnen worden aangesproken. Intussen wordt door de genoemde wijnboer even verderop een prachtige sleephelling aangelegd, maar hij verraste ons ook met een kloeke steiger; deze moet de bezoeker met droge voeten leiden naar een drijvende biertent. Daarin herken je zonder twijfel de creatieve geest van Lennart, die bij voorkeur op allerlei verschillende plekken van onze uitgestrekte baanontwerp zijn bijdragen levert. Zo is hij onlangs een eind verderop gestart met een heuse volkstuin bij een nostalgisch baanwachtershuisje. Dat wordt smullen! Terug naar de biertent: de daarvoor benodigde waterpartij werd aangelegd door Therus en Pascal. Ze maakten daarbij gebruik van de overbekende werkwij-

ze van het zogeheten horizontaal behangen. Recept: neem een vel Rauhfaser-behangpapier, plak dit met de verkeerde kant omhoog onder enkele imposante brughoofden en breng het op kleur met de donkerste tint groene acrylverf van Peter van Ginkel (modelbouw is een kunst!) en een paar dikke lagen jachtlak. Een mooi zilverwit strandje is nog voorzien, hopelijk met de bijbehorende schaars geklede bezoekers. Beide heren hebben zich eerder verdienstelijk gemaakt met de aanleg van de tweede route voor de Faller Car-baan. De keerlus lag al verborgen in de berg onder de kasteelruïne; de rest van het parcours, over twee bruggen naar het nog te bouwen stadscentrum, werd volledig operationeel gemaakt. Tenminste - dat dachten we. Totdat tijdens het modelspoorweekend een Faller-truck van Jaap tegen de vangrails aanreed: de pootjes daarvan braken af als luciferhoutjes en de fraaie vrachtauto stortte pardoos in de afgrond. Het voertuig kon zo naar autokerkhof De Gallemiezen. Doodzonde...



Maar kijk, dan heb je Willem nog. Die ging op zoek naar langere en stevigere paaltjes. Stalen spelden! Als een ervaren wegwerker repareerde en versterkte hij de vangrails langs het volledige traject. Laat de file nu maar komen! Want drukte is zeker te verwachten. Kijk maar eens hoe hij eerder al de stationsomgeving van Nederburcht heeft aangepakt! De perrons zijn voorzien van tunnelingangen en heel wat reizigers zijn in afwachting van de volgende trein. Het perron wordt onderwijl netjes schoongeveegd. Zelfs een compleet Oranje-elftal staat te wachten, intussen nogmaals de beste strategie voor die belangrijke allesbeslissende wedstrijd doornemend. Opvallend: de selectie is bepaald op basis van de haarkleur! Op een



ander perron zijn vier jagers in vol ornaat druk met elkaar in overleg. Rondom zijn allerlei activiteiten te ontdekken zoals de overslag van kolen en bevoorrading van de krantenkiosk. Niet in de laatste plaats door de regelmatige ritjes die de blauwe railbus (dieseltreinstel VT 98) vanaf Nederburcht langs het kasteel ("*Dames en heren, als u hier even naar rechts kijkt, ziet u een fenomenale waterval. Wilt u geen nat pak, hou dan de ramen gesloten.*") maakt naar bergstation Aalberg-Kokke. Een pendelautomaat zorgt voor de volautomatische dienstregeling. Een klusje van Hans, die echter vaker

wordt aangesproken op een curieus fenomeen: een bergmeertje vlak boven een ultramodern tunnelportaal. Geregeld wordt gesteld dat deze combinatie waterstaatkundig beslist niet door de beugel kan. Maar deze stuurliu kunnen sinds kort hun kennis bijspijkeren middels een flink billboard. Daarop staat, compleet met duidelijke illustraties, uitgelegd dat het hier het "Beschermd Natuurgebied Nederburcht" betreft. In dit idyllische meertje kan de natuurliefhebber bijna uitgestorven dier- en plantensoorten aantreffen. Denk daarbij aan de bevallige BiKibri, de niet te



versmadden ChoRoco en natuurlijk niet te vergeten de uitstekende Piko Bello. Geen wonder dat kosten Noch moeite gespaard werden om bij het boren van de spoortunnel flora en fauna in oorspronkelijke staat te bewaren. Naar verluidt zijn BuschAuffeurs beschikbaar om dit unieke gebied te bezoeken. Tot op heden is de TegenFaller niet gesignaleerd.

Ook iemand om in de gaten te houden: onze eigen baancoördinator Arthur! Hij is geregeld ónder de baan te vinden om daar in het diepste geheim webcams te monteren. Zo komt binnenkort ook de ondergrondse wereld onder observatie te staan. Vervolgens zal statistisch



aangetoond moeten worden dat een substantiële afname van ontsparingen in het cameragebied het gewenste effect is. Everhard, thuis nog volop bezig met de technische aspecten van een modelwereld, leeft zich bij ons uit in het gipsen van een keermuur in de buurt van de draaischijf. Kers op de taart! En wie "draaischijf" zegt, denkt aan Martien. Hij heeft een tweede pendelmodule in bedrijf gekregen op het be-

drijventerrein rond de haven. Maar hij is ook ons manusje van alles; het zou te ver voeren al zijn kwaliteiten en resultaten hier op te sommen. Laatste wapenfeit: het talud rond twee viaducten van de eerste Car-baan. Jaap, de blokkenspecialist, leeft zich het liefst uit op de aankleding van de omgeving. Kijk bijvoorbeeld naar het gebied boven de dubbelsporige paradebaan. De weg ziet er prachtig uit, compleet met belijning en straatlantaarns. De bomen zijn niet van echt te onderscheiden. Er is volop onderbegroeiing in de vorm van allerhande struiken en bodembedekkers. Maar boven alles uit torent de houten uitkijktoren. Van abseilers tot uitzichtgenieters, en dat allemaal op basis van lucifers. Lees het hele verhaal daarover nog maar eens na op onze website: kijk onder clubblad naar Verroest 3 een houten uitkijktoren.



Nou vooruit, nog één Arthurtje: alle brandweerlieden verzamelen! Hier is werk aan de winkel. Zorg snel voor het sein Brand meester! Dit prachtige gebouw moet behouden blijven. Het staat aan de rand van de stad. Een anonieme bouwer heeft hier het héle gebied compleet geasfalteerd. Nu mag Therus er een levendig centrum van gaan maken. Dat is hem wel toevertrouwd. Kijk maar eens naar de meer dan prachtige gevelpartij die hij even verderop al wist te creëren. Nog niet eens tot in de finesse af (straat- en woningverlichting en bewoners ontbreken bijvoorbeeld nog) en nu al een pláátje.



ARNHEM - MEI 2017. Hoe staat het er inmiddels bij? Stel je de leden van de gelijkstroombaan maar voor als de afdeling Gemeentewerken. De meest uiteenlopende zaken liggen, soms geheel onverwacht, op hun bordje. Inrichting van de openbare ruimte voor het station. Een doorgaande weg voorzien van verlichting en andere veiligheidsaspecten. Het havengebied terugbrengen in authentieke staat met sfeervolle, doorleefde gebouwen en de rails verzonken in de bestrating. Toezicht op - al dan niet geoorloofde - activiteiten onder de bruggen. Het aanleggen van een avontuurlijk parcours voor bergtoeristen. Werken onder hoogspanning. Een industrieel smalspoor aanleggen bij houtzagerij en scheepswerf. En dan vergeet ik vast nog wel het nodige. Zullen we maar?



Er zijn van die zaken waar je gewoon niet omheen kunt. Een onvermijdelijk fait accompli. Net als in het echte Arnhem kent ons hoofdstation nogal een hoogteverschil. Een planoloog bepaalde ooit dat het stationsgebouw op het niveau van de sporen moest worden aangelegd. Maar daardoor lag de ingang wel een dikke twee meter hoger dan stationsplein en aansluitend wegennet. Hans heeft daar een bordesachtige inrichting voor bedacht en gerealiseerd en toen ook maar meteen de aankleding verzorgd. Dus uitnodigende terrasjes in de luwte van de stationsgevel, een mooi

grasveld op het glooiende talud, een kaartautomaat, bomen, straatverlichting, verkeersborden, bushaltes, kortom, alles wat je verwacht bij zo'n groot station. Theres zorgde voor een fraai kunstwerk van Corry Ammerlaan³. Helaas is niet meer na te gaan wat de titel van het beeld is; denk aan iets als 'Verbinding' of 'Schouder aan schouder'. De vele bezoekers van dit gebied genieten zichtbaar van de toegenomen omgevingskwaliteit.



De andere Hans nam daarop de doorgaande weg onder handen. Hij zorgde voor een zeer realistische bembegroeiing, plantte de nodige forse bomen, maar dacht ook aan struikjes en bloemen, maakte waar nodig parkeerhavens, regelde de strakke belijning op het wegdek en ook hier veiligheid voor alles: op regelmatige afstand zijn straatlantaarns geplaatst. En toch blijken er dan onvermoede risico's te bestaan, gezien het feit dat een auto stevig in de kreuksels tegen de keermuur zit en maar ternauwernood is voorkomen dat ie met passagiers en al meters naar beneden is gestort. Gelukkig heeft Lennart gezorgd dat politie en brandweer ter plaatse zijn. Iets verderop aan de andere kant van de weg is kennelijk het riool verstopt. Een



medewerker van Gemeentewerken steekt op verzoek (druk op de knop) zijn hoofd boven het putdeksel uit. Correctie: zijn hoofd met putdeksel en al boven het wegdek uit.

Is het iedereen bekend dat Jaap zijn roeping als tandarts is misgelopen? Het is onwaarschijnlijk hoe bedreven die man omgaat met afgeschreven apparatuur om eindeloos in gips te pulken. Zoals VVD-ers er naar schijnen te streven om heel Nederland te asfalteren, rust Jaap niet voordat het complete havengebied met kinderkopjes is bestraat. Is ie bijna klaar, blijkt de ingelegde rails

³ zie haar website www.artihove.nl voor véél meer moois.

dusdanig te hebben geleden onder de uitgeoefende krachten dat ontsporingen meer regel dan uitzondering zijn. En dan gaat dus, hup, de boel wéér op de schop. Of er hier nog veel economisch verantwoorde bedrijvigheid zal kunnen plaatsvinden moet de toekomst uitwijzen. De gebouwen geven niet de indruk erg toegerust te zijn op de eisen van deze tijd. Maar sfeervol is het wel. Nauwe doorgangen, historisch aandoende gevelpartijen, hopen vervlogen activiteiten, resten van productiviteit uit tijden van weleer, oude stoomlocs, een oude spoorwegovergang. Een mooie ophaalbrug bij een haventje met bijzondere schepen. Nú weet ik het! Het wordt een levend openluchtmuseum! Het wachten is op de uit de pretparken beruchte meanderende hekken waar het bezoekende publiek in de rij staat te wachten. Roken alvast verboden!



Maar al wat God en Gemeentewerken verboden hebben gebeurt onder de bruggen. Wheelen en dealen, het zou me niet verbazen. Een flink hek zorgt er gelukkig voor dat de naastgelegen sporen niet vrij toegankelijk zijn. Maar daarachter... Schimmige optrekjes, stapels pallets, vaten (met chemicaliën?), half gesloopte autowrakken, forse pieces graffiti, compleet met tags en dat alles onder het schijnsel van flikkerende gelige ledverlichting. Het is Martien die zich in deze

wereld helemaal thuis voelt en er genoeg in scheidt deze unheimische sfeer vorm te geven.

Minstens zo avontuurlijk is de scène met bergbeklimmers die Willem heeft gerealiseerd. Het eerste deel is een trap beschikbaar, die zich langs de steile wand omhoog kronkelt. Maar klimmers en zekeraars zijn hogerop afhankelijk van hun spierkracht en vertrouwen op de veiligheid van klimtouw, abseilacht, bandslinge en karabijnhaak, maar duidelijk is ook te zien dat deze sportievelingen allemaal klimgordel en helm dragen.



Tja, en dan die hoogspanning. Dat was een film waard! Er is door Pascal, John, Jan en Everard wat afgeschoven met die prachtige hoogspanningsmasten. Aanvankelijk op de sinds lang beoogde plek, boven het centraal station langs. Maar ja, waar creëer je dan een fraai

verdwijnpunt? En hoe zit het met de te overwinnen hoogteverschillen? Plotseling was daar de grondruil met de houtzagerij. Want zo gemakkelijk gaat dat in modelland: je pakt zo'n bedrijf op en verwisselt het in een handomdraai met het onderstation. Niet dat daarmee de zoektocht afgerond werd. Want er zijn ook nog proefopstellingen gesignaleerd bij station Nederburcht en rond de nabijgelegen berg met de pendelbaan. Maar steeds weer kwamen andere medewerkers van Gemeentewerken (lees: gelijkstroombaanleden) langs en werd met hoofden geschud. Wie uiteindelijk in de juiste richting wees zal vermoedelijk nooit duidelijk worden, maar ineens stonden de masten op de glooiende berghellingen richting ... de Märklinbaan! Zo werd een nieuw samenwerkingsproject geboren. Want dit landschap is schier onbereikbaar, behalve als Dick zijn complete dorp optilt en tijdelijk verwijdt. Toen ging het los. En na diverse experimenten naar de meest geschikte draadsoort en -dikte werden uiteindelijk de leidingen mooi doorbuigend tussen de masten gespannen, de bovenste kabel veiligheidshalve voorzien van rode ballen ter bescherming van trekvogels. Willem Wever weet te vertellen dat in sommige van deze bollen radarreflectoren zitten, die gedetecteerd worden door de radar van vliegtuigen, maar het is onbekend of dat hier ook het geval is.



En hoe verging het intussen de zo eenvoudig verplaatste houtzagerij? Daar staken Therus en Lennart flink wat energie in het aanleggen van een heus smalspoor. Een minilocje kan nu uit een even minuscuul loodsje baantjes trekken richting de scheepswerf en het tunneltje. Het omliggende terrein is belegd met stelconplaten, waar vervolgens een imposante houtopstand is aangelegd. Een oplegger voert nog meer boomstammen aan. Gelukkig is de zagerij al voorzien van machines. Het is wel duidelijk dat hier sprake is van een win-win-grondruil. De wissel moet nog van een elektrische of mechanische bediening worden

voorzien en het schattige locje verdient echt een of meer platte wagentjes en dan heeft de gelijkstroombaan er weer een topattractie bij.

Melvin, op rijavonden altijd actief met mooie treinstellen uit eigen stal, heeft - bijgestaan door diverse baangenoten - een begin gemaakt met het herinrichten van het spooreplacement bij het hoofdstation. Iemand had daar ooit in een mateloos ijverige bui perrons tussen alle sporen aangelegd, met het risico dat passagiers aan beide zijden zouden gaan in- en uitstappen. Dat is voor een conducteur natuurlijk onmogelijk te overzien. Dus gingen oude platformen er uit, werden en passant hier en daar rails verlegd en kon de aannemer nieuwe perrons aanleggen. Na de nodige discussie is besloten dat ook de perronoverkapping van het schap wordt gehaald. Die verdient wel een stevige renovatie; zo ontbreken meerdere authentieke zuilen waarop de constructie rust. Ook zullen we de reizigers blij maken met moderne ledverlichting in de kap.



Bij deze herinrichting zijn ook enkele sporen verlegd. Daardoor ontstond de mogelijkheid om twee treinen uit dezelfde richting tegelijkertijd binnen te laten lopen in het station. Ware het niet dat het bloksysteem zoiets veiligheidshalve tegengaat. Daarom dook Arthur met een bos draad onder de baan om een heuse bypass aan te leggen. Dat spaarde een hoop gedoe met meerdere relais uit. Een simpel schakelaartje stelt nu de treindienstregelaar in staat een wel-overwogen keuze te maken. Dan hebben we het nog niet eens gehad over de vele kleinere projecten. Jan en Everard zijn al een poos druk doende met het aanleggen van zogeheten dwangrails op de vele bruggen van de gelijkstroombaan. Willem realiseert enkele vakantiechalets in het gebied rond de draaischijf. En wat weet je van een baanwachter met voorliefde voor tuinieren? Hoe bevalt de toeristische fietsroute? Weet je, kom zelf nog maar eens kijken - er is véél meer te zien dan hier beschreven kan worden!

