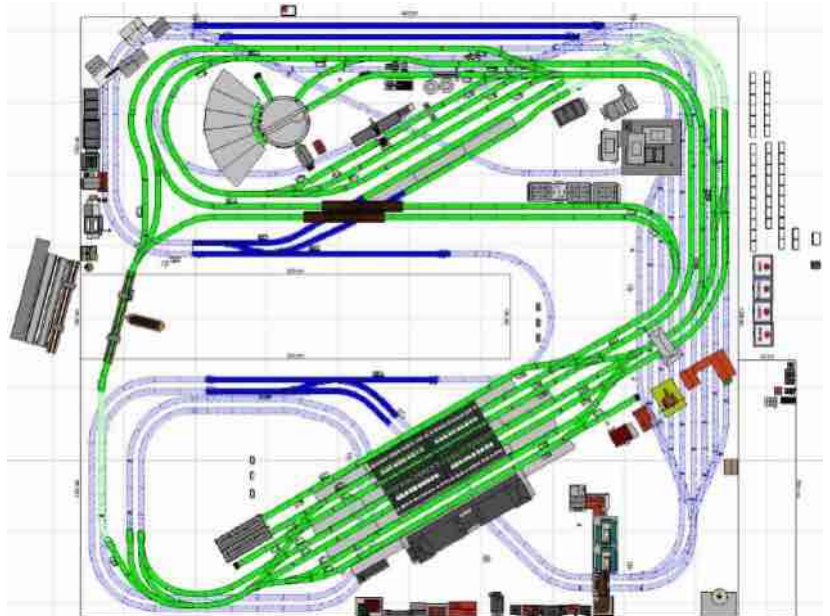


# BAANZICHT

door Robert Mooij (plv. bc)

ARNHEM - FEBRUARI 2015. *(Een update van augustus 2017 op dit verhaal vind je hieronder.)*

Kort na het bezoek van burgemeester Kaiser werd ik door Jan Hendriks gevraagd om mee te doen aan de bouw van een conventionele Märklinbaan, analoog en met M-rail. Na wat overleg over en weer ben ik begonnen met het ontwerpen van een baan, niet wetende dat Joop Kokke ook daarmee bezig was. Uiteindelijk zijn we samen tot het huidige plan gekomen. Met de computer kan je perfect alles tot in detail uitwerken. Het enige wat voorsnog voor hoofdbrekers zorgde was het stijgingspercentage van en naar het schaduwspoor. Voordat het plan er lag zijn er heel wat uurtjes door Joop en bovengenoemde gemaakt. Nu gaat er een lang gekoesterde wens in vervulling voor menigeen binnen de MVA. Geboortedatum van deze nostalgische baan: 18 november 2014.



De ruimte die na de verbouwing tot stand is gekomen wordt vrijwel in zijn geheel in beslag genomen door het nieuwe baanplan. De loopruimte rondom het plan is minimaal en misschien moeten we overwegen om binnen de accommodatie een extra ruimte te creëren voor een fitnesszaal om overvloedige kilo's kwijt te raken zodat een ieder alle plekken rondom de baan kan bereiken. Of wellicht kunnen we een hardlooptroep oprichten onder aanvoering van de hoofdredacteur van ons "Zijspoor".



## HET BAANPLAN

In het baanplan is uitgegaan van een dubbelspoor tracé met een draaischijf en bijbehorende locwerkplaats, een groot doorgangstation en een verdiept liggend klein buurtstation. Dit buurtstation wordt bereikt wanneer vanaf het doorgangstation naar het schaduwstation wordt gereden. Het plan heeft een "U-vorm". De opening van de "U" wordt middels een uitneembare spoorbrug verbonden. Deze brug ligt in een Nebenbahnstrecke, waar vanuit het doorgangstation een rondje kan worden gemaakt, voor de lokwerkplaats of er achterlangs. De rest van de ruimte binnen de "U" wordt opgevuld met een uitneembare "waterpartij". Zo lijkt het straks één groot vierkant oppervlak.

## HET SCHADUWSPOOR

In het schaduwspoor is met twee schaduwstations voldoende mogelijkheid om treinen op te stellen. Tevens zijn er twee keerlussen aangebracht om de trein van richting te laten veranderen. In het bovenste schaduwstation op de afbeelding kunnen de twee donkerblauwe sporen worden gebruikt als een soort verdiepte paradebaan. De keerlus linksonder is ruim opgezet om het stijgingspercentage binnen de perken te houden. De stijgingspercentages hebben we binnen het plan op maximaal 3% gehouden. Hoe het landschap eruit gaat zien moet nog worden uitgewerkt. Er zijn diverse tunnels in het plan opgenomen, maar hoe hoog de heuvels / bergen worden valt nog te bezien. Eerst maar eens zorgen dat de techniek werkt. Het is zelfs nog mogelijk dat er in het stedelijk gebied rondom het station een tramspoor wordt opgenomen. Helaas doet dit wel afbraak aan het wisselstroomplan, want deze rijdt natuurlijk op gelijkstroom ☺. Maar goed, wij zijn de beroerdste niet en dragen ieder "systeem" een warm hart toe.



## HET ONDERSTEL

Inmiddels is er al heel wat verspijkerd en de afgelopen drie weken hebben we de tafels in elkaar gezet. De komende tijd beginnen we met het aanleggen van het schaduwspoor. Dit zal weer een puzzel worden maar gelukkig hebben we een goed voorbeeld.

## EEN VRAAGJE

Alleen al aan rechte stukken rails is ruim 100 meter spoor opgenomen in het plan. Daarvoor zijn sowieso al 530 standaard rechte stukken opgenomen van 180 mm en nog heel veel aanvulstukken. De bochten en wissels hebben we buiten beschouwing gelaten maar met die erbij komen we gemakkelijk aan 130 meter spoor... Dus heb je nog wat M-rails liggen en doe je er niets meer mee? Kijk bij onze ruimte eens naar onze stukslijst. Natuurlijk houden we jullie de komende tijd op de hoogte van de vorderingen. Kom gerust eens kijken en voor vragen kun je altijd terecht bij onze baancommissaris Jan Hendriks. Onder zijn bezielende leiding zullen Jan V, Cees, Gerben, Bert Brood en ik de baan gestalte geven.

**ARNHEM - AUGUSTUS 2017. Hoe staat het er inmiddels bij?** (Eigenlijk moet je eerst het verslag herlezen van februari 2015; kijk daarvoor op onze onvolprezen website [www.mva.nu](http://www.mva.nu).) We zijn nu tweeënhalf jaar en een behoorlijk aantal stappen verder en volgens onze eindredacteur werd het hoog tijd voor een update in Het Zijspoor. Dus ben ik er even voor gaan zitten.

📷 en 📄 door **Robert Mooij** (baancommissaris)

## Van een statisch computerontwerp naar een compleet baanplan

Het laatste woord uit de eerste aflevering van “Baanzicht M-analoog” was dat we met veel enthousiasme waren gestart met het uitleggen van het schaduwspoor. Inmiddels zijn we zover dat het complete fysieke baanplan gestalte heeft gekregen op de onderbouw. Het plan is op een aantal plaatsen gewijzigd maar de rails ligt. Met rekenwerk en passen en meten zijn de hoogtes overwonnen en is het plan gesloten.



Iedere dinsdagavond na de eerste koffie begonnen we met frisse moed en meestal was daar “onze” Guus die begon met: *“Ik heb nog even zitten denken...”* en vervolgens kwam er een uiteenzetting om een deel van het plan of een tracé op een positie te wijzigen. In gezamenlijk beraad werd dan gekeken of het haalbaar en of het een verbetering was of niet. Meestal werd het baanplan of een tracé aangepast en scoorden we weer een verbetering. Maar niet alleen Guus, iedereen heeft zijn ideeën aangedragen en zo is er al best veel gewijzigd. Het stationsgebouw is bijvoorbeeld verplaatst, zodat er ruimte is voor een plein vóór het station, waar in de toekomst ook nog een tram moet stoppen.





De meest drastische wijziging is toch de verplaatsing van de draaischijf. Deze is verhuisd van de achterzijde van het plan naar het station, waar hij natuurlijk eigenlijk ook thuis hoort. Het baanplan heeft een prachtig viaduct gekregen dat niet onder doet voor het viaduct van Moresnet in België net over de grens bij Vaals. De u-vorm is verbonden door een dubbele boogbrug van Märklin, middels een constructie stevig verbonden en uitneembaar. Hierdoor moest ook iets worden uitgedacht voor de stroom voorzieningen, zodat in één handeling de brug kan worden uitgenomen en meteen de spanning kan worden verbroken. Dit werkt inmiddels maar heeft wellicht nog wat finetuning nodig wanneer het landschap is aangebracht. Er komt in het midden wel een pijler, maar die zal louter een esthetische rol vervullen en geen steun geven. Vandaar dat de bruggen stevig verbonden werden zodat de overspanning in één keer gemaakt kon worden.



Het plan en de rails liggen nu vast en inmiddels zijn er heel veel meters draad onder de baan gelegd. Rood, blauw en geel waren niet aan te slepen. Inmiddels kom ik al op een totaal van meer dan 1000 meter (1 km!) draad en we zijn er nog niet. Guus, Bert, Alex en bovengetekende hebben meters gemaakt en de soldeergassen getrotseerd om de wissels en de secties aan te sluiten en de draden naar het bedieningspaneel te brengen.

Bert heeft zich hierna bekommerd om de uiteinden van het draad en heeft ze inmiddels netjes afgewerkt op de kroonsteentjes onder het aanstaande bedieningspaneel. Daarna was het wederom testen, om te zien welke blauwe draad nu voor rechtdoor of afbuigend was en welke draad nu welke sectie van spanning voorziet. Hier gaat heel veel tijd inzitten, waardoor het lijkt of er niet veel gebeurt, maar ondertussen bergen zijn verzet.

Natuurlijk gaat er ook wel eens fout, maar dan hebben we gelukkig Alex nog die zo sportief is om altijd de schuld op zich te nemen of hij nu wel of niet aanwezig is en of hij er nu wel of helemaal niets aan kan doen. Dat scheelt gewoon een heleboel rompslomp en ellende en het is gewoon handig als de "rollen" duidelijk zijn binnen ons team. Inmiddels is Gerben ook weer terug van weggeweest en kunnen we de komende tijd spijkers met koppen slaan.

Langzaam maar zeker nadert de techniek zijn voltooiing en kunnen we gaan denken aan het landschap. De meeste handen jeuken al om te starten maar eerst ronden we de techniek af.



Overigens zal het landschap de vorm krijgen van een Zuid-Limburgs grensgebied, zodat we met Hollands materieel kunnen rijden maar er ook wat buitenlandse treinen niet zullen missen.