

BAANZICHT

door Hans van de Ven

ARNHEM - AUGUSTUS 2012. (*Updates van mei 2014 en van november 2016 op dit verhaal vind je hieronder.*) Iedere ruimte geeft eigen mogelijkheden voor het bouwen van een mooie baan. Ook de Märklingroep ging dus bij de verhuizing in september 2009 naar ons clubgebouw aan de Industriestraat 4, op de bovenverdieping van firma Maatwerk, op zoek naar een goed ontwerp. De keuze was snel gemaakt: alle leden waren enthousiast over een beschrijving die Ron vond in de Miba-uitgave "Anlagen planen" van Rolf Knipper. Onder de titel "Grosses Ding für Märklin-K" werd een baan geschetst die alle elementen bevatte die de groep het realiseren waard vond: flink lange trajecten, mooie bergpartijen, een haven, een groot stoomlocomotievendepot en twee forse schaduwstations. Naast het hoofdtraject waren er mogelijkheden voor een neventraject naar een hooggelegen bergstation. Vandaar uit vertrekken ook treinen op het smalspoor van de Rhätische Bahn en via een bergbaan langs een kasteel. Over dat laatste traject verderop meer. Kortom: de combinatie stad, land en water vormen de ingrediënten van de H0-wisselstroombaan. "Für Marklin-K" impliceert dat gebruik gemaakt kon worden van flexrails, waarmee prachtig flauwe en dus realistische bogen gelegd konden worden. In de schaduwstations heeft overigens de oude voorraad C-rails een plek gekregen.



Natuurlijk namen de heren van de wisselstroombaan geen genoegen met het exact kopiëren van de tekeningen uit Miba. Om te beginnen waren er de noodzakelijke concessies. De lengte van de baan moest helaas teruggebracht worden van 11 naar 9 meter. Er werd een constructieve afspraak met de mannen van de gelijkstroombaan gemaakt. Een bergpartij zou onderin ruimte bieden voor hun sporen, schuin daarboven een dubbele klimspiraal voor de Märklintreinen en op de top het genoemde bergstation. Driedubbel grondgebruik! Gevolg was wel dat de waterpartij aan die kant van de baan kwam te vervallen. Maar let op: dat biedt extra mogelijkheden voor de creativiteit van deze groep. Ze zullen ons nog verrassen. Dat bergstation is overigens niet het hoogste punt in dit gebergte: iets verderop ligt op een hoogvlakte een kasteel. Daar voorlangs loopt de bergbaan. Heel bijzonder is dat we dan ongemerkt de grens zijn overgestoken naar de gelijkstroombaan. Deze tweede grote baan van de MVA is dus technisch wel, maar landschappelijk niet gescheiden van de Märklinbaan. Een mooi bewijs dat de soms hoorbare rivaliteit tussen beide bouwteams gewoon gespeeld is!

Aan de linkerkant is het meest merkbaar dat de baan korter is dan het origineel. Achter de draaischijf die toegang biedt tot een stoomlocomotiefloods met maar liefst negen loodssporen (fraai gerestaureerd door Ben Molle, †) was helaas geen plaats meer voor de rolbrug en daarbij horende werkplaats voor diesellocomotieven. Wel werden een kolenbunker, ontslakkingsput,

bezendingsinstallatie, kolenkraan, blaasunit, watertoren, waterkraan en een portaalkraan geplaatst. Over de sluisdeuren, die de haven ook optisch zullen afsluiten, wordt geen weg (met tram, zoals in het voorbeeld) aangelegd, maar zal het smalspoor van de Rhätische Bahn te vinden zijn.

De Märklinbaan zal, als enige van de MVA-banen, digitaal worden aangestuurd. Hoewel, op dit moment wordt nog overwogen om ook de Rhätische Bahn te digitaliseren. Het hele railplan, met maar liefst 52 wissels in de hoofdbaan en 12 in het smalspoortraject, is al ingevoerd in Wintrack en Gert is druk bezig alles te programmeren. Het hoofdparcours zal daarmee volledig automatisch treinverkeer kennen. Datzelfde geldt voor de twee schaduwstations (elk zes sporen tellend) die ieder een rijrichting bedienen. In één van de schaduwstations en in de klimspiraal zijn omkeermogelijkheden ingebouwd, waardoor treinen dus met de neus in de andere richting kunnen komen te rijden. Natuurlijk worden alle treinbewegingen op het stationemplacement handmatig aangestuurd. Daarvoor komen op meerdere plaatsen bedieningspanelen. Denk aan het gebied rond de draaischijf, de haven, het kopstation op de berg, etc.

In de opbouwfase wordt merkbaar veel energie in de techniek gestoken. Erik heeft gezorgd voor een uiterst degelijke hoofdbekabeling met de nodige voorzieningen onder de baan. Er wordt een consequent kleurgebruik gehanteerd. Het plan was ook om alle bedradingen meteen op papier te zetten. Dat is er helaas niet van gekomen, wat het oplossen van storingen lastiger zal maken. Al geruime tijd wordt vrijwel iedere clubavond ook proef gereden, terwijl ondertussen de werkzaamheden boven en onder de baan gewoon doorgaan. Zo is Jasper (digi-expert) nog vrijwel wekelijks druk met de aansluiting van de wissels.

Rijdend materieel is in ruime mate voorhanden: alle leden hebben thuis de nodige digitale treinen rijden of in de vitrinekast staan. Het zal een grote variëteit aan treinen opleveren, van zeer nostalgisch tot modern. En zeker ook flink aan de lengte. Het hoofdstation telt vijf perons van elk maar liefst twee meter. Voldoende voor locs met zes lange rijtuigen. Daarmee ging een wens van baancoördinator Hans in vervulling.

Waar het N-team nadrukkelijk prioriteit geeft aan het afwerken van één zijde van hun baan, zie je de digiboys overal bezig. Het hoofdstation in het centrum van de baan heeft al fraaie perronstoepen (de overkappingen komen later aan bod), het bergstation is nagenoeg afgevoerd. Op andere plaatsen zijn mooie rotspartijen aangebracht en bij de toekomstige haven ligt al een prachtige brug op zelfgemaakte pijlers. De haven zelf is nog lang niet aan de beurt: dat is typisch zo'n stuk dat voorlopig beschikbaar moet blijven als werkruimte. In de bergen boven de spiraal zijn de eerste tunnelportalen zichtbaar en krijgen de huizen hun gewenste plek. Daarna zal het niet lang duren voordat het landschap hier "gesloten" kan worden. Dick en Joop (die een oude linksom draaiende klimspiraal al in de andere richting ombouwde) hebben de aanleg en aankleding van het bergstation, compleet met een fijn restaurant, in grote lijnen gereed en zijn nu druk bezig met het sporenplan langs de haven. Er is nog voor jaren werk. De zeven genoemde mensen van de Märklinbaan hebben er hun handen vol aan. De MVA kent nóg een aantal uitgesproken Märklin-adepten, maar zij beperken zich tot toekijken, al schijnt voorzitter Jitse -wellicht geïnspireerd door Mao Zedong- een duizendbomenplan te hebben. Extra helpers zijn dus van harte welkom: er is voor elk wat wils, dus laat je belangstelling maar merken!

Openstaande vraag: hoeveel meter rails ligt er op deze digitale baan? Wie het meet/weet mag het zeggen!

ARNHEM - MEI 2014. Hoe staat het er inmiddels bij? We zijn bijna twee jaar verder en dat is goed te zien! Hele stukken berghelling zijn gesloten en afgewerkt. Een prachtig landschap

is gecreëerd waarin het beslist heerlijk wonen en dwalen zal zijn. We sjoeren straks de rugzak om en trekken de wandelschoenen aan! Maar eerst wat techniek.

Het automatiseren vordert, maar blijft weerbarstig. De Nederlandse ontwerper van het (Duits-talige) ModellStellWerk is er zelfs speciaal een keer voor op bezoek gekomen om vragen te beantwoorden. En dat heeft zeker geholpen. De tips waren waardevol, maar het kost Hans en Gert veel tijd om alles naar wens te programmeren. Een tikje frustrerend is het dat na het afsluiten de nodige nieuwe gegevens niet lijken te worden opgeslagen. Dus aan het eind van een welbestede clubavond lopen de treinen als een zonnetje, stoppen fraai afremmend op de juiste plek, kiezen keurig de juiste route, maar een week later ... Het blijkt ook dat ingevoerde informatie vertraagd doorkomt. Dat heeft te maken met de zelflerende eigenschap van ModellStellWerk. Zeer geavanceerd, absoluut. En dat mag ook wel, want het is niet niks: communicatie met de ECOS-centrale, het terugmelden van bezette baanvakken, het kalibreren van nieuwe locomotieven en ga zo maar door. Het is twee stappen vooruit en dan weer eentje achteruit. Toch mag gezegd dat regelmatig door andere MVA-ers wordt opgekeken als weer een fraaie trein zich door het landschap slingert, compleet met sierlijke rookpluim en realistische geluiden. Soms verschijnt dan achter de coulissen de brede grijns van Joop, die middels een App van Märklin via zijn tablet of mobieltje de regie draadloos heeft overgenomen. Maar meestal is ie in de weer om de bedrading van de aparte bedieningspanelen voor de industriegebieden rond de draaischijf en de haven aan te leggen. Daarbij krijgt hij trouw de hulp van Jasper.

Ook de aanleg van het traject van de Rhätische Bahn (= Bemobaan) vordert goed. De komst van nieuw lid Willie zorgde daar voor een flinke opleving. De helft van het parcours is inmiddels aangelegd, het hooggelegen tussenstation Koendorf is al per trein bereikbaar. Een uitdaging wordt nog het aanleggen van een weg naar dit station; de beschikbare ruimte daarvoor is te smal. Wegenbouwers zullen dus een bijzondere constructie moeten bedenken. Het tweede deel van het spoorbaanvak is onlangs flink op de schop gegaan. De keerlus is een stuk lager aangelegd dan in de aanvankelijke plannen en er is een aftakking naar het hoofdstation Herrenhausen in de maak. Hoog boven Hbf Herrenhausen is het wellicht fraaiste stukje modelbouw te zien. De Rhätische Bahn rijdt hier door een indrukwekkende en beslist zeer fotogenieke galerij, terwijl daar vlak onder een autoweg de bergen in leidt. Het geheel is een meesterlijke kopie van de hand van Ron van een kunstwerk dat zich in werkelijkheid bevindt op de GoldenPass smalspoorlijn van Monteux naar Zwiesimmen bij het station Les Avants. Kijk voor meer informatie op http://nl.wikipedia.org/wiki/Spoorlijn_Montreux_-_Lenk

Maar nu: maak de veters van je bergschoenen stevig vast, stop voldoende proviand in je rugzak en vergeet je wandelstok niet. Want je kunt het fraaie landschap vanuit de trein gaan bekijken, daar is niks mis mee. Maar wandelend zie je natuurlijk nog veel meer! De verleiding is groot om vanuit station Aalberg-Kokke de blik te richten op de imposante kasteelruïne, maar dan loop je zomaar de wondere wereld van de gelijkstroombaas binnen. Dat is (nu) niet de bedoeling! Ga gewoon op de geluiden van de muziekkapel af en je bevindt je al snel in een idyllisch dorpje. Authentieke huizen, het fraaie Hotel Garni Europa (meteen een mooie kamer boeken?), een kerk, een boerderij en niet te vergeten een smederij. Dwaal maar gerust een poosje rond en strijk dan neer op het heerlijke terras. Heb je wel sterke zenuwen? Dit hele tafereeltje kan namelijk zomaar weggenomen worden voor noodzakelijk onderhoudswerk of bij calamiteiten in de omgeving. Snel verder dan maar? Boven de bosrand tekent zich een uitkijktoren af. Wow, je zal daar maar mogen wonen! Volop bomen in allerlei groenschakeringen van de hand van Jitse. Adem die frisse berglucht diep in en volg dan het pad naar alweer een kerk. Rondom dit gebouw is een begraafplaats aangelegd waar je beslist even in moet rondwalen. Alle overleden MVA-ers hebben er een mooi plekje gekregen, compleet met bijzondere grafstenen. Er is een ceremonie aan de gang, zo te zien aan het rijtje zwarte rouwauto's. Zie je wel? Op de statige toegangsweg loopt een kleine stoet. Priester voorop, de nabestaanden volgen. Prachtige rouwkrans, vind je niet? De vrouw met de rollator heeft ook bloemen bij zich. Zo moeilijk ter been en toch helemaal hierheen gekomen. Ze zal wel gebruik hebben gemaakt van die luxe taxi die even verderop staat geparkeerd.

Hier kun je er voor kiezen om weer de bergen in te trekken naar de boerderij met het rieten dak en de aantrekkelijke uitkijktoren of om de blik op het dal te richten. Daar vind je de Moser Hütte, een werkelijk bomvol terras op een schilderachtig en spectaculair uitkijkpunt. In de volgende haarspeldbocht ligt ook nog het Alpen Café, maar dat is vandaag helaas gesloten en, jammer voor de kinderen, ook de speeltuin is daarom niet toegankelijk. Maar met om de hoek ook nog "Bergwacht Bier" is de horeca in deze omgeving toch flink vertegenwoordigd. Natje en droogje verzekerd. De inhoud van onze rugtassen sjouwen we voor niks mee!

Kortom, de Märklingroep heeft een buitengewoon aantrekkelijk toeristisch landschap weten te scheppen. En nog plannen genoeg! De drie (!) kerken zullen worden voorzien van passend klokgelui. Als de galerij afgewerkt is komt de inrichting van het hoofdstation Herrenhausen aan bod. Daarna wordt de bijbehorende stad ingericht; er staan al de nodige gebouwen klaar en Dick is volop aan het dromen en schetsen. De werkzaamheden verplaatsen zich dan naar de lager gelegen kade; gedacht wordt aan een fraaie boulevard. Ook voor de aankleding van de eerder genoemde keerlus van de Rhätische Bahn is al een bijzonder plan in de maak.

Dit Zuid-Duitse/Zwitserse/Oostenrijkse landschap is typisch zo'n bestemming waar het nu al goed toeven is en waar je op de dag van vertrek tegen elkaar zegt: "We komen hier beslist nog eens terug!" Tot over twee jaar!

ARNHEM - NOVEMBER 2016. Hoe staat het er inmiddels bij? Ken je dat gevoel ergens na twee jaar terug te keren? Het voelt vertrouwd maar toch ook weer niet. Je herkent het landschap van je vorige bezoek, maar er is ook veel veranderd. Je weet de weg, maar komt toch ook geregeld voor verrassingen te staan. Dus ja, het prachtige berglandschap tussen bergstation Aalberg-Kokke en hoofdstation Herrenhausen, dat is er natuurlijk nog. Maar kijk eens goed: op de alpenweide is een open boerenschuur geplaatst. De opgeslagen hooibalen en een stelling vol materialen zijn goed te zien. Volop bedrijvigheid er om heen. Je weet ook meteen: het is nazomer. De hooitijd is aangebroken.

Ook bij het hoofdstation de nodige veranderingen. De prachtig lange perrons zijn ingericht en voorzien van overkappingen en verlichting. Dat is een stuk comfortabeler voor de passagiers van de vele, ook internationale, treinen. Aan de rand van de spoorzone is een onderhoudswerkplaats ingericht. Het heeft maar een beperkte oppervlakte, maar er is van alles te zien. Half uit de werkplaats steekt het karkas van een wagon; die is werkelijk totaal gestript. Boeiend om te zien hoe grondig het onderhoudswerk hier wordt opgevat. Een oude, dus behoorlijk door de tijd aangetaste 89-er staat tegen het stootblok aan. Even verderop zijn vier werklieden bezig om met behulp van een bokkraan wielstellen uit een open goederenwagon te takelen. Er wordt gesjouwd met een kist en een pallet, er wordt overlegd (of pauze gehouden?) en gezwoegd bij een bunker met kolen en ballastgrind. Maar echt realistisch is het geworden dank zij een verweerd wegdek, verwilderde struiken, onkruid en het nodige roest.

De contouren van de stad Herrenhausen zijn al goed te zien. Voor het hooggelegen deel (op het niveau van het station) is al een flink aantal prachtige vakwerkhuisen en winkels geselecteerd, maar de aanleg van de infrastructuur laat nog even op zich wachten. Het benedendeel (zo'n 12 meter lager gelegen!) is wel nagenoeg gereed. Het hoogteverschil is door Dick weergaloos fraai afgewerkt met een oude stadsmuur. Maar liefst drie trappen moet je af om beneden te komen. Dan passeer je wel enkele glimmend gouden standbeelden en kun je genieten van het uitzicht. Maar wie die 51 treden te zwaar valt kan ook de ultramoderne glazen lift gebruiken. Rolstoelers doen dat volop. Het lijkt wel de route naar Lourdes. Dan via de oude brug de eeuwenoude stadsgracht oversteken. Beneden is een fraai stadscentrum verzezen. Een Schultheiss (tja, belasting betalen moet iedereen, nietwaar?), een slagerij, Pension Bären, het politiebureau, drie cafés, een modezaak, een bloemenwinkel en een restaurant. Meer heeft een stedeling niet nodig. O ja, er is ook nog een "Eine-Welt-Laden"; zou dat het equivalent van onze wereldwinkel zijn? Maar middenvoor deze winkelpanden staat pontificaal het Casino Loyale. Een imponerend gebouw met een indrukwekkende gevel. Een brede trappartij leidt naar de verleidelijke ingang. Daarbinnen is het feest! Daar ratelen de fruitautomaten, daar wordt blackjack gespeeld, daar wordt met fiches geschoven en geharkt,

daar zegt de croupier "Rien ne va plus". Maar buiten zit een volledig uitgekledede man naast een bordje Pleite; geen geluk gehad, helemaal blut gespeeld. Rond het casino loopt een brede weg; binnenkort zorgt Ron er voor dat daar auto's via de Faller Car Baan de scenery verder verlevendigen. Onder het bruggenhoofd door vind je nog twee curieus rood verlichte huizen, Club Rosy Palace en Club Elegance. Toch eens aan de baancoördinator vragen welke activiteiten daar plaats vinden.

In de haven is er flink wat bedrijvigheid. Alle industriesporen, inclusief het verbindingsspoor naar de hoofdbaan, zijn berijdbaar. Bediening vindt decentraal plaats, net zoals voor de bediening van de wissels een lokaal schakelpaneel is aangelegd. Nu is de aankleding aan de beurt. Alle grond rondom de sporen wordt door Jasper en Joop met karton opgehoogd tot precies de bovenzijde van de spoorrails. Dat maakt het (denkbeeldig) manoeuvreren met vrachtauto's eenvoudiger. Alle gebouwen, zoals goederenloodsen, distributiehallen en kantoorgebouwen (de douane moet tenslotte ook ergens zitten, nietwaar?), voor de verdere inrichting van dit nijverheidsgebied zijn beschikbaar. Ongetwijfeld zullen ze binnenkort voorzien worden van verlichting, net zoals er vast en zeker ook straatverlichting zal worden aangelegd. Leer mij de Märklinmannen kennen! Langs de kade, zowel aan de zijde van de fabrieken als bij het casino (met zijn romantische kettingafzetting) zijn de ligplaatsen van de vrachtschepen in de maak. Grappig weetje: de nu aangemeerde bulkschepen zijn N-schaal. Toch past er flink wat lading in. En om nogmaals een kijkje onder de spoorbrug door te nemen: het water daarachter is bestemd voor de recreatievaart. Huur dus alvast je ligplaats voor je zeilschip of jetski. Voor ietwat agressief aangelegde personen is het wellicht goed om te weten dat je een recreatieboot mag aftuigen. Maar liever niet bij de MVA!

Direct achter de haven rijzen de bergen weer op. Zodra Willie de keerlus van de Rhätische Bahn technisch heeft gerealiseerd, kan de bergwand geheel worden gemodelleerd. Dan is er nog meer plek voor optredens van de blaaskapel. Hopelijk verstoort dat alles niet de rust van de plaatselijke monniken of het liefdeskoppel achter de dennetjes. Hoog in de berg tenslotte zal Blausee-Mitholz verrijzen. Blausee-Mitholz is een stadje bestaande uit vakwerkhuisen dat zo'n 30 jaar gelden door de vader van Jitse op een hardboard ondergrond gebouwd is en een plek op zijn Märklinbaan heeft gekregen. Het geheel is elke keer weer mee verhuisd naar een volgende woonlocatie. Maar onlangs moest Jitse, wegens verhuizing naar veel kleiner, met tedere hand het invalzaagblad van zijn multitool zetten in dit oude dorp. Uiterst voorzichtig is het rondom losgemaakt van zijn omgeving en in zijn geheel op internationaal transport gegaan naar de Industriestraat. De stadsmuur met het bewoonde ooievaarsnest, het meertje waar langs de oevers volop genoten wordt, de vakwerkhuisen, de stadspoort anno 1763, de winkels met hun authentieke houten arcades, het dorpspleintje, het wordt allemaal op liefdevolle wijze in het landschap opgenomen.

Intussen ligt Gert languit onder de hoofdbaan. Hij sluit twaalf onlangs geplaatste enkele en dubbele armseinen middels decoders aan op het ModellStellWerk. Hans volgt via het computerscherm de vorderingen. Natuurlijk remden de treinen allang op de juiste plaatsen. Seinen zijn in de digitale wereld gewoon "volgend". Maar het is wel een verbetering dat de virtuele blokbeveiliging nu ook fysiek waarneembaar is. Net echt allemaal.

- *Foto's van de Märklinbaan en de Rhätische Bahn vind je op onze website in het menu FOTO'S.*