

# BAANZICHT

door Hans van de Ven

ARNHEM - MEI 2012. *(Hieronder vind je updates op dit verhaal d.d. februari 2014 en september 2016.)* Je zult het landschap nergens ter wereld terugvinden. Het is ontsproten aan de fantasie van de N-groep. Maar denk rustig aan Zwitserland of Oostenrijk. Bergen genoeg in ieder geval. Ze wilden een mooie spiraal, twee stations, bruggen, viaducten, flink lange trajecten (voornamelijk dubbelspoor) en de nodige ruimte voor scenery. Dat was het resultaat van een brainstorm bij het betrekken in 2009 van het clubonderkomen bij Maatwerk aan de Industriestraat. "We hebben een mooie eigen ruimte, bijna vijf meter diep en ruim vier meter breed", zo laat een van de leden van het N-team weten. "Een beetje jammer dat we een hoek moesten afstaan voor de Z-baan", voegt een ander er met een brede glimlach aan toe. Enkele oud-leden hebben hun inbreng in de voorbereiding achtergelaten. Zo zorgde Ronald voor het ontwerp van het gehele railplan in Wintrack, hielp Cor als timmerman met de opbouw van de tafels, die nog van de vorige MVA-locatie meeverhuisden naar ons huidige clubgebouw en zit in het schakelpaneel de nodige elektronica van de hand van Joop. Momenteel werken vier man wekelijks aan de baan: Jan Willem, Jan, Gerrit en Anton. Een hecht team, dat elke week ijverig bouwt aan hun N-baan, maar ook altijd gezellig samen pauzeert en dan in onze restauratie De Spoorbiels een drankje pakt. Maar voor dat welverdiende rustmoment is er dan dus het nodige werk verzet en dat is in hun eigen ruimte goed te zien.

Sinds eind 2011 is het hele traject analoog berijdbaar en van tijd tot tijd zijn dan ook losse locs en complete treinen bezig met hun proefrondjes. Ze hebben maar liefst 80 meter rail tot hun beschikking. In het tracé zijn 20 wissels verwerkt. De al genoemde dubbelsporige klimspiraal werd door Jan prachtig in een opengewerkt berglandschap aangelegd en zorgt voor 13 cm niveauverschil. Bergen die door de mannen trouwens voornamelijk met piepschuim worden vormgegeven. Tjonge, wat een enorme rotzooi weten ze er dan van te maken! Een sneeuwstorm is er niks bij. Gelukkig zijn ze ook bedreven in het hanteren van de stofzuiger. De nadruk ligt nu op de rechterkant van het emplacement. Van lieverlee wordt steeds verder naar links doorgewerkt. Niet alleen op de baan -zo is al een flink deel van het gehele sporenplan van ballast voorzien- maar ook daaronder. Met een tafelhoogte van één meter is het behoorlijk comfortabel werken aan de bedrading etc. Momenteel wordt gewerkt aan het installeren van stopstukken. Ook daarvoor worden vanzelfsprekend de nodige relais in het schakelpaneel verwerkt. De vormgeving van het paneel is nog niet naar wens. Daar zal t.z.t. een betere oplossing voor moeten komen.

Een flinke klus wordt de aanleg van bovenleiding. Beter gezegd van de masten en portalen. Een aantal, gemaakt van H0-railprofielen, is verrassend fraai en klaar voor plaatsing, maar een veelvoud daarvan moet nog worden gefabriceerd. De bovenleidingdraden zelf zullen achterwege blijven. Bij N-spoor is het al lastig draden van de juiste verhouding te bevestigen, groter is het nadeel dat je bij storingen en ontsparingen nergens meer met je hand bij kunt, zo weten de N-mannen uit ervaring.

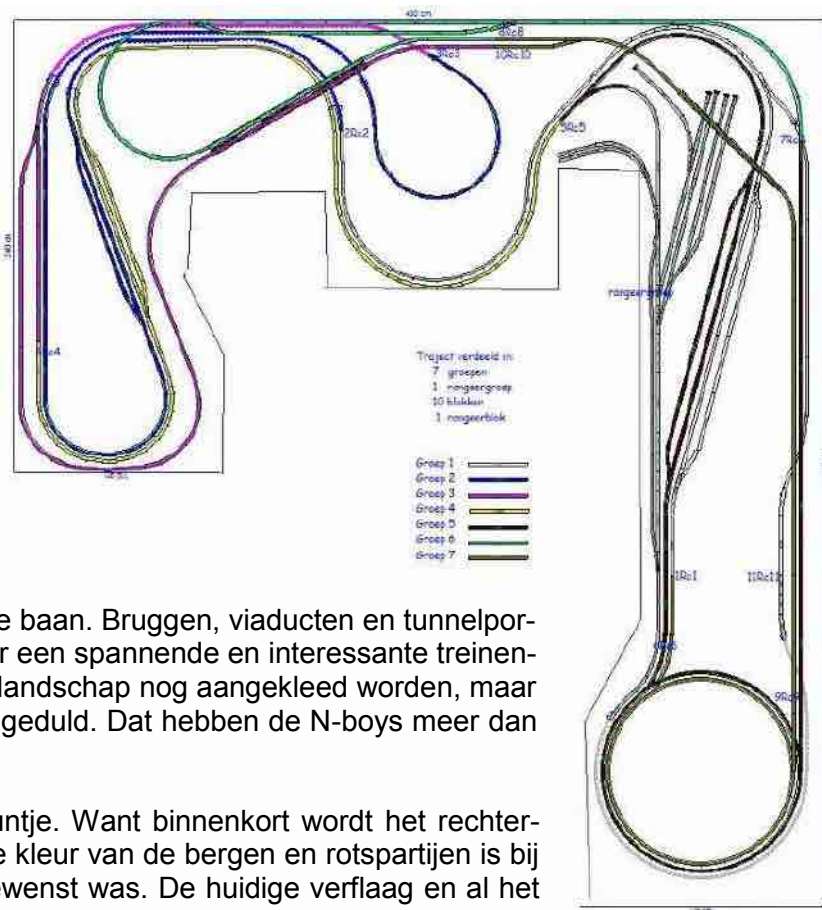
In het linkerdeel ligt een perron met een flinke lengte gereed. "Omgebouwd van een H0-model", zo glundert een van de heren. Je moet nooit rommel weggooien, hebben ook deze modelbouwers geleerd. Alles bewaren. Er komt stevast een moment dat je het weer kunt gebruiken. Wat te denken van de aanleg van seinen en verlichting, van huizen en bomen. Onbetaalbaar om alles aan te schaffen. Het is dit team wel toevertrouwd om met beperkte

middelen het nodige fraais te realiseren.

Er is nog voor jaren werk. Weliswaar is het hoogste punt bereikt (in de berg rond de spiraal), lang niet alle bergen zijn al vormgegeven. In het gedeelte linksachter moet een flink deel van de rails in rotspartijen verdwijnen en ook bruggen en viaducten staan nog op de planning. Niet alles blijkt trouwens al uitgedacht. Zo is er het idee om in het middengedeelte een trolleybus te laten rijden. Dat geeft ook de kans een leuke overweg in bedrijf te nemen en er een aardig dorpje omheen te bouwen. Maar dan merkt een teamlid op dat het logischer is om dit bij een van de stations te doen. Station en bebouwing, dat hoort bij elkaar, toch? We zullen zien hoe dit wordt opgelost! Dat gaat ze wel lukken! En als jij je steentje aan deze veelbelovende N-baan zou willen bijdragen, maak dan een afspraak en kom een keertje kijken.

**ARNHEM - FEBRUARI 2014. Hoe staat het er inmiddels bij?** Het eerste dat opvalt is de gewijzigde samenstelling van het bouwteam. Naast de oude rotten Gerrit en Jan leveren Theo en John nu wekelijks hun bijdrage aan de opbouw van deze baan. Levert dat nieuwe inzichten of andere doelstellingen op, is mijn nieuwsgierige vraag. Dat is niet zo simpel gezegd. Met een tevreden gezicht verklaren de heren dat ze als een team werken en dus gewoon samen in een goede sfeer overleggen wat te doen staat en dat vervolgens ook aanpakken. En dat is te zien.

Waar de vorige keer de focus lag op het rechtergedeelte, zijn nu inmiddels de contouren van de bergen op het tweede deel van de U-vorm duidelijk herkenbaar. Ja, de mannen hebben zich weer behoorlijk uitgeleefd met piepschuim. Maar nu is de storm gaan liggen, heeft de stofzuiger zijn werk gedaan en is met Alabastine een afdeklaag aangebracht, zodat statische korreltjes geen kans meer krijgen om zelfstandig aan de rol te gaan. Zo is weer een flinke stap gezet in de vormgeving van de totale baan. Bruggen, viaducten en tunnelportalen gaan samen zorgen voor een spannende en interessante treinenloop. Natuurlijk moet dit witte landschap nog aangekleed worden, maar dat is een kwestie van tijd en geduld. Dat hebben de N-boys meer dan voldoende in huis.



Die aankleding is wel een puntje. Want binnenkort wordt het rechtergedeelte helemaal gestript: de kleur van de bergen en rotspartijen is bij nader inzien niet zoals het gewenst was. De huidige verflaag en al het aangebrachte strooimateriaal zullen verdwijnen en plaatsmaken voor meer realistische kleurschakeringen. Allerm minst een klein klusje! Maar algemeen is de groep van mening dat het beter is om nu deze ingreep te doen en dan aansluitend het tweede deel daar passend bij te maken. Grote schoonmaak dus! Reken maar dat John hier zijn bijdrage aan zal leveren als hulpvaardig teamlid. Het zal interessant zijn om de huidige foto's te gaan vergelijken met nieuwe opnamen over, laten we zeggen, twee maanden.

Ook de elektrische installatie wordt gerenoveerd. Al werkende werd duidelijk dat het plezieriger is om de bediening van de rangeersporen vanaf een lokaal bedieningspaneel te kunnen verzorgen. Dus als je Theo met een looplamp onder de baan aantreft, dan weet je wat ie daar uitspookt: draden trekken, eindeloos draden trekken! Deze ingreep biedt tegelijkertijd de mogelijkheid om het hoofdpaneel onder handen te nemen. Nu de schakelaars van het rangeerterrein verhuizen, kan het tracé van de doorgaande lijnen strakker en overzichtelijker worden weergegeven. Dan zal ook in één oogopslag te zien zijn hoe de verdeling in (negen) blokken is gemaakt en in welk blok een trein zich bevindt. Mooie klus voor Jan. Als deze blokindeling functioneert kunnen acht treinen tegelijkertijd op pad. Jammer alleen, vindt Theo, dat ze meermalen een 30°-wissel moeten passeren. Hij had liever gezien dat er gebruik was gemaakt van de slankere 15°-exemplaren.

De bebouwing is weer een heel ander verhaal. Er stáát al het een en ander op de baan en er ligt het nodige op de schappen te wachten (o.m. een serie gebouwen die spontaan geschonken werden door een bezoeker van ons modelspoorweekend), maar Gerrit slaat nog een



andere weg in: zelfbouw. Dat is andere kost! Ga er maar aan staan bij schaal 1:160. Het begon met boerderij Oud Middachten<sup>1</sup>, die net over de brug in de Steeg ligt. Er lag al een poos een setje tekeningen te wachten en met de afvalstroken karton van de plaatselijke passe-partoutwinkel werden diverse pogingen gedaan om de ingewikkelde dakconstructie te realiseren. Dat lukte allemaal wonderwel, maar met name een goede afwerking van de dakbedekking kostte flinke hoofdbreken. Een tip om sisaltouw uit te pluizen en

daar een mooie rieten kap van te plakken liep uit op een enorme plakboel. Uiteindelijk mengde Gerrit de Noch-strooisels "Feldweg" en "Acker" tot een bevredigend eindresultaat. Ook de bewoners van de boerderij, goede bekenden, waren erg enthousiast. Alleen de allerkleinste details ontbreken nog: rode luiken, houten sierkrullen onder de dakrand. Maar er mag zeker een fraai plekje voor dit eigen product worden ingeruimd op de N-baan, net als voor het daarna gebouwde huisje bij het spoor. Ook deze creatie is gebaseerd op een werkelijk bestaand rijtje van vier huizen in De Steeg.



En... het smaakte naar meer! Op de Freebits-beurs in Lochem keek Gerrit nog alleen maar toe bij de demonstratie van J&J Vriend, maar toen hij de mannen weer aantrof, nu op de modelspoorbeurs in Zutphen en later voor de derde maal, in Brummen, vroeg hij ze de oren van het hoofd. Jaap & zn (gespecialiseerd overigens in het maken van boompjes) gaven bouwtekeningen van een fraai huisje mee en sindsdien bekwaamt Gerrit zich in het

snijden en verwerken van styreenplaatjes en -profielen. Een wandje van 1,5 mm dik bestaat uit twee lagen waardoor raam- en deuropeningen slim kunnen worden uitgesneden. Kozijnen? Zes losse profielrandjes! Schoorstenen? Eveneens zes onderdelen! Bij dit alles heeft

<sup>1</sup> Pachtboerderij, in 1908 herbouwd op een oude, verhoogde bouwplaats. Architect is G.J. Uiterwijk, die ook o.m. het postkantoor in De Steeg ontwierp. De boerderij heeft een T-vormige plattegrond, een variant op het driebeukige hallehuis en heeft kenmerken van 18<sup>e</sup>-eeuwse bouwkunst. Het gebouw maakt onderdeel uit van het landgoed Middachten.

Gerrit geleerd om het lijmwerk te realiseren met MEK. Daarbij versmelten de twee contactoppervlakken met elkaar. Meer over deze lijm op pagina 8 van dit prachtblad. Onze bouwer ziet niet meer op tegen ingewikkelde dakconstructies en dakkapellen. En al heeft ie nog geen concrete plannen, het idee om een complete fabriekshal te bouwen is er wél en een bijbehorende tekening is al beschikbaar. Wat let hem? Of zou een miniduplicaat van zijn eigen huis (inmiddels ook al geschetst en van maten voorzien) voorrang krijgen?

**ARNHEM - SEPTEMBER 2016. Hoe staat het er inmiddels bij?** Het loopt al tegen sluitingstijd, deze clubavond. De altijd geanimeerde pauze in De Spoorbiels is achter de rug. Corrie komt net langs met een schaal heerlijk warme gehaktballetjes. Maar tel ik nu nog maar twee N-bouwers? Gerrit is aan de linkerzijde druk bezig met een gipsen muur, Theo buigt zich rechts over een schakelbord. *"Is Jan er niet?"*, vraag ik dus maar. *"Ja, die ligt onder de baan te stickeren"*. Of hebben ze het nou over stekkeren? Ik ga op onderzoek uit en buikschuif onder het centrale bedieningspaneel. Daar ligt de baancommissaris met een bos draad en de nodige gereedschappen. Hij is druk met de aanleg van een soort onderstation. Buitengewoon strak zijn op een stuk multiplex maar liefst 24 blokjes van zes kroonstenen gemonteerd met daartussen forse flexibele kabelgoten. *"Het grote paneel raakte toch te vol. Om de boel overzichtelijk en bereikbaar te houden, leg ik hier nu een schakelplateau aan. Dat moet de verbinding gaan vormen tussen het grote bedieningspaneel en de rest van de baan. Zo wordt het veel gemakkelijker om aftakkingen te maken naar de wissels, de blokken en andere elektrische eenheden, maar ook om eventuele storingen op te sporen."*

Jan wijst glunderend op nog een andere bedrading. Dat blijkt een nieuw aangelegde extra ringleiding te zijn voor ledverlichting. Via een bevriende relatie kon de hand worden gelegd op een trafo die keurig afgevlakte gelijkstroom levert, in jargon een ledpowersupply. Een industrieel apparaat, zeker € 100 waard, maar gratis gekregen. Fijn voor het N-budget! De trafo levert maar liefst 3,5 Ampère. Dat moet ruim voldoende zijn voor alle toekomstige ledlampjes en de aansturing van relais van het bloksysteem.

Zeer interessant down under, maar ik ga toch maar eens bovenbaans kijken. De rechterzijde is, zoals het plan was, helemaal onder handen genomen. Het gebied binnen de klimspiraal is onherkenbaar veranderd. De fraaie zelfbouwhuizen van Gerrit (zie vorige update) hebben er een mooie plek gekregen. Ook de aankleding, met groen, bomen, etc. heeft de nodige aandacht gekregen. Deze wijk heeft een ultramoderne verbinding gekregen met het station: een compleet Faller Carsysteem is ingebouwd en functioneert naar wens. En bij dat station is Theo dus aan het werk. Ook hier bleek het nuttig de bedrading te vernieuwen en overzichtelijker aan te leggen. Die klus is geklaard; wel moet e.e.a. nog op tekening worden gezet. Het kleine schakelbord is speciaal bedoeld voor het rangeerterrein. De doorgaande sporen van het naastgelegen station worden centraal aangestuurd en zijn dus onderdeel van het bloksysteem. Maar als een trein van het hoofdtraject naar de zijsporen wordt gedirigeerd kan handmatig en naar hartenlust gerangeerd worden.

De perrons met aangekochte overkappingen (inmiddels ook al van verlichting voorzien) liggen er strak bij. Wel moet de aankleding nog gebeuren. Zonder bankjes, informatieborden en vooral reizigers oogt het verlaten. *"We zijn ook nog niet klaar, hoor"*, klinkt het driestemmig. Maar het stationsgebouw is het bewonderen al meer dan waard. Gerrit ontwikkelt zich gaandeweg tot expert in zelfbouw. Het totale gebouw telt maar liefst zes onderdelen. Voorzien van prachtige details en voorzien van een zeer complex dak. De eerste versie van het pand bleek wat te groot voor de beschikbare ruimte. Er moet tenslotte ook plek zijn voor wegen, parkeervakken en taxivoorzieningen, nietwaar? Maar dit definitieve stationsgebouw is een pareltje. Ragfijne kozijnen, zelfgemaakte deuren, strakke styreenwanden, rood pannendak. Rechts van deze aandachttrekker is grond aangekocht voor de bouw van drie rietgedekte villa's. Wil je ze zien? Hun grote voorbeeld staat aan de Parallelweg in De Steeg.

Al met al heeft de grondige renovatie van het rechterdeel, zowel boven- als ondergronds, flink wat tijd opgeslokt. Toch is nu goed te zien dat het midden- en linkerdeel aandacht krij-

gen. Al heel wat rotswanden zijn vormgegeven. Hier en daar zijn ook al wegen geasfalteerd met een beproefde mix van zwarte verf en zilverzand. Het resultaat oogt zeer realistisch. Maar nog lang niet alles ligt vast. Komt er links een tweede station of wordt het een industriegebied?

- *Foto's van de N-baan vind je op onze website in het menu FOTO'S.*