

Op hoog niveau bouwt Bert aan een LGB-baan: boven ons hoofd gaan de bekende treinen op spoorwijdte 45 mm rondjes rijden. Tijdens de ledenvergadering van februari 2019 meldde hij begonnen te zijn met de voorbereidingen. Iedere clubavond sjouwde hij weer een paar bakken naar onze clubruimte. De rechte standaard exemplaren (2.30 x 0.25 cm met een opstaande rand van 6 cm) bouwde hij op De Helling en bij de MVA konden ze zo in de opslag, wachtend op de daadwerkelijke montage boven de deuren langs.

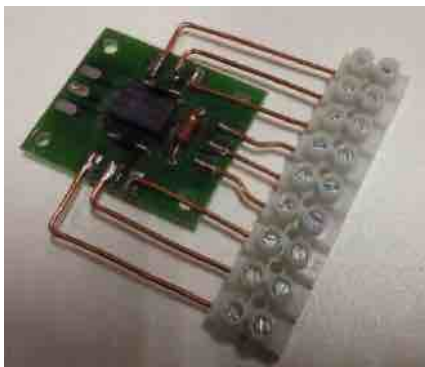
Feitelijk wordt een oud idee gerealiseerd: al op de beroemde zolder aan de Utrechtseweg lagen de nodige materialen onder de tafels klaar, maar daar bleef het steeds bij. Twee verhuizingen verder was van dit LGB-spul niets meer te vinden. Bert had intussen de Z-baan geadopteerd en heeft daar bij Maatwerk zo'n tien jaar aan gebouwd. Maar nu werd het toch echt LGB-tijd. Een uitgewerkt plan was er nog niet. Je ziet die baantjes-in-de-lucht wel in modeltreinwinkels en een inspirerend voorbeeld vond Bert bij modelspoorvereniging De Drijfstang in Nunspeet. In het Noord-Veluws Museum was een tentoonstelling van Marjolein Bastin en dan is de plaatselijke MCV hemelsbreed heel dichtbij. "Het rondje door de grote zaal" moest bij ons beslist haalbaar zijn. De eerste bakken werden achter de digitale Märklinbaan opgehangen en het plan werd niet veel later uitgebreid met een bocht door De Spoorbiels. Maar daar verschenen opeens een beamer en een groot filmdoek, die de route in de weg zaten. Dus rijden stoomloc Stainz en zijn broers de bar voorbij. Geen restauratievoorzieningen voor de LGB-reizigers. Het idee om een dubbel opstelspoor te maken waar treinen elkaar konden afwisselen bracht de gang in beeld: Bert zag niet voor zich waar in de grote zaal een goed bereikbare plek gemaakt kon worden.



Maar in de gang doemde een nieuwe uitdaging op. De bocht terug de zaal in zou veel te scherp worden en de paal op de hoek van de hobbyruimte bleek een stalen en dragende constructie te zijn. Gelukkig vond onze huisbaas het geen probleem als de glazen binnenwand aangepast zou worden. Dus werden de ramen uit de sponningen gehaald en tussenkozijnen geplaatst, waardoor de treinen de bocht konden afsnijden. Twee stoere tunnelportalen gaan die doorsteek allure geven. Werkend in de gang raakten de mannen van de analoge Märklinbaan geïnteresseerd en ze boden gastvrij aan dat de LGB-locs ook een rondje door hun ruimte konden maken. De krappe technische ruimte aldaar zorgde er voor dat de steunen, bakken en rails met de nodige capriolen bevestigd moesten worden, maar naar schatting is nu een traject van zo'n 60 à 70 meter te realiseren.



Uiteraard ging het allang niet meer alleen om rechte baanvakken. Maar bakken met bochten maken, dat vergt geduld. Hoe krijg je daar een mooie opstaande rand omheen? Dat noemt Bert zijn gevangenwerk: vier of vijf lagen hardboard werden een voor een om de rand van de bochtstukken gelijmd. De verlengde route kreeg nu als vanzelf de vorm van een acht. De heren (Joop was inmiddels een trouwe tweede man geworden) hebben flink gepuzzeld op de mogelijkheid van een ongelijkvloerse kruising. Maar ja, op deze schaal moet je rekenen met



zo'n 25 centimeter hoogteverschil. Heb je enig idee hoe lang dan de hellingen moeten zijn? Dus werd gekozen voor een haakse kruising. Beveiligingsproblemen geeft dat niet, want er zal steeds maar één trein tegelijkertijd rijden. En terwijl Martien druk doende is met de steunen voor nog meer exact waterpas gemonteerde bakken, soldeert Joop elke vier meter een elektrische aansluiting vast. Dan blijkt de trafo te licht voor het schakelen van een relais én twee wissels, dus wordt meer vermogen ingezet. De elektronica-kennis van Jan L werd aangesproken voor de schakeling die een trein binnenleidt en laat stoppen, de wissels schakelt en stopstukken stroomloos dan wel stroomvoerend

maakt, zodat de andere trein kan vertrekken. De daarvoor benodigde reedcontacten bleken tenminste 3A te kunnen verdragen. Het bi-stabiele schakelrelais is eigenbouw van Jan.

Nog één deel van het tracé ontbreekt, nota bene in de grote zaal waar het eerste plan zich toe beperkte. Het wachten was op het vervangen van de kozijnen door kunststof exemplaren met dubbelglas. Die klus heeft huisbaas Maatwerk inmiddels gerealiseerd. Na flink meten en schetsen werd besloten hoe de bakken boven de ramen zo opgehangen zouden kunnen worden dat 's zomers de boel lekker gelucht kan worden. Ingewikkelde beugels moeten zorgen voor de benodigde afstand en stevigheid. Wat fijn dat in de eigen meubelmakerij van Maatwerk elf stalen exemplaren werden gelast en gespoten. Hoog tijd om het baanvak te sluiten zodat de dienstregeling een aanvang kan nemen. Laat de stoom- en diesellocs maar komen, met uiteraard een sleep personenrijtuigen of goederenwagons aan de haak.



Schaal G: 1:22,5. Wikipedia meldt: In feite is het een schaal die varieert van 1:20 tot 1:32, afhankelijk van het specifieke model. Er is altijd creatief met de schaal omgegaan, omdat zowel smal- als normaalspoortreinen op dezelfde spoorwijdte moesten rijden.